Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Protokoll: 21. Sitzung Mobilitätsbeirat
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM): Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg, digital – via Zoom, Donnerstag, den 08.09.2021 von 14.00-17.00 Uhr
Vorsitz: Martin Bill (BVM, Staatsrat)
Moderation: Dr. Julian Petrin

Teilnehmer*innen:

Segment Politik
- Ole Thorben Buschhüter (Verkehrspolitischer Sprecher SPD)
- Gerrit Fuß (verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90 / Die Grünen)
- Dr. Martin Gellermann (Vertretung für Richard Seelmaecker, verkehrspol. Sprecher CDU)
- Benjamin Mennerich (Vertretung für Dirk Nockemann, verkehrspolitischer Sprecher AfD)
- Heike Sudmann (verkehrspol. Sprecherin Die Linke, zeitw. vertreten durch Nicolai Meyer)

Segment Bezirke und Umland
- Dr. Susanne Dahm (Vertretung für Rainer Rempe, Landrat Landkreis Harburg)
- Robin Hinz (Vertretung für Falko Droßmann, Bezirksamtsleitung Hamburg Mitte)
- Hans Lied (Vertretung für Sophie Fredenhagen Bezirksamtsleiterin Harburg, zeitw.)
- Claudius Mozer (Geschäftsführer SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft)

Segment Wirtschaft
- Jan-Oliver Siebrand (Handelskammer, zuständig für Stadtverkehr im Bereich Infrastruktur)

Segment Wissenschaft
- Prof. Dr. Heike Flämig (Technische Universität Hamburg)
- Prof. Dr. Carsten Gertz (Technische Universität Hamburg)
- Prof. Dr. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt)
- Burkhard Horn (freiberuflicher Berater für Verkehrspolitik & Verkehrsplanung, zeitw.)

Segment Verkehrswirtschaft
- Dietrich Hartmann (Geschäftsführer HVV)
- Olaf Weinrich (Vertretung für Michael Heidrich, Bereichsleiter Systementwicklung und Angebotsplanung, HOCHBAHN)

Segment Verbände
- Tom Jakobi (Vorstand ADFC Hamburg)
- Malte Siegert (NABU Hamburg)
- Carsten Willms (verkehrspol. Sprecher des ADAC Hansa)

Segment Verwaltung
- Susanne Metz (BSW, Amtsleitung Landesplanung)
- Dr. Nadja Hammami (Vertretung für Lutz Birke, BWI, Amtsleitung I, Hafen und Innovationen)
- Guido Malburg (BIS, Abteilungsleitung A3)
- Severin Pabsch (Vertretung für Dr. Roland Willner, Senatskanzlei, Leiter Planungsstab)
- Dr. Gudrun Pieroh-Joußen (Vertretung für Jörg Lühmann, BUE, Amtsleitung Immissionsschutz und Betriebe)

Gäste:
Christoph Ludwig, Konrad Rothfuchs, Patrick Stoklosa (ARGUS), Birte Kepp (urbanista), Carola Baier, Kevin Hillen, Sebastian Schröder-Dickreuter (Planersocietät), Milena Jensen, Constantin Küpper (Ernst & Young RE)

Vertreter der Verwaltung (BVM):
Martin Huber (Amtsleitung Verkehr und Straßenwesen), Jonathan Geist (Leitungsassistenz V), Dr. Tina Wagner (Abteilungsleitung VE), Juliane Martinius (Referatsleitung VE2), André Schwark (Sachgebietsleitung VE22), Laura Ehrenberg, Rebekka Mantel, Kai Hinz

TOP 1: Begrüßung

Name	Thema
Staatsrat Bill	Staatsrat Bill begrüßt die Teilnehmenden. Er weist darauf hin, dass der Schwerpunkt der heutigen Sitzung weniger auf längeren Präsentationen sondern mehr auf der Diskussion mit den Teilnehmenden liegt und merkt an, dass es heute noch nicht um das Zielszenario geht.
Frau Dr. Wagner	Frau Dr. Wagner stellt den Ablauf der Sitzung vor und verweist auf die Diskussion der qualitativen Bewertung bei der letzten Sitzung des Mobilitätsbeirats. Ziel der Sitzung ist es, mit einer vertiefenden Erörterung der Szenarienbewertung, der Diskussion von Zielkonflikten sowie möglicher Lösungen ein stärkeres Verständnis für die Maßnahmenszenarien und deren Wirkrichtungen zu erreichen.

TOP 2: Methodik der qualitativen Bewertung

Name	Thema
Herr Hillen	Herr Hillen gibt einen Einblick in den aktuellen Stand der Verkehrsentwicklungsplanung und stellt noch einmal die Ausgestaltung der Szenarien mit ihren jeweiligen Schwerpunkten dar (Folien 5 – 10).
Frau Martinius	Frau Martinius erläutert die Methodik der qualitativen Bewertung (Folien 11 – 23). Sie erinnert an die 16 Handlungsziele (Drucksache 21-7748: „Mobilität in Hamburg – Ziele“), die die Grundlagen der Bewertung der Zielerreichung bilden. Die qualitative Bewertung erfolgte auf zwei Ebenen: 1. Bewertung des Beitrags jeder Einzelmaßnahme zu den 16 Handlungszielen, jeweils durch die BVM und das Gutachterteam 2. Bewertung des Beitrags des Maßnahmenpakets (=Szenarios) zu den 16 Handlungszielen, jeweils durch die BVM und das Gutachterteam. Wichtig für die Bewertung der Szenarien als Ganzes ist das Verständnis für die zentralen Unterschiede der Szenarien. Dieses soll im Verlauf der Sitzung vertieft werden.
Frau Dr. Wagner	Frau Dr. Wagner weist darauf hin, dass die Szenarien sich im Verlauf des Prozesses weiterentwickelt und konkretisiert haben. Die bisher vorläufigen Arbeitstitel sollen bis zur nächsten Sitzung geschärft werden. Sie ergänzt, dass die Bewertung als Experteneinschätzung nur einer von mehreren Bausteinen auf dem Weg zum Handlungskonzept ist. Der Fokus der heutigen Sitzung liegt auf dem Verständnis der Unterschiede in den Szenarien und den Wirkmechanismen der Handlungsschwerpunkte. Dafür muss nicht die Bepunktung jeder Einzelmaßnahme im Detail nachvollzogen werden. Wichtiger sind die Fragen, welche Maßnahmenpakete auf welche Ziele einzahlen und wie ggf. ein Ausgleich bzw. eine Abwägung zwischen vermeintlich konkurrierenden Maßnahmen bzw. konkurrierenden Zielen erreicht werden kann (Zielkonflikte und Lösungen).
Herr Hillen	Herr Hillen erläutert zentrale Basisfall-Maßnahmen und gemeinsame Maßnahmen in allen Szenarien und leitet zur nachfolgenden Diskussion in vier Gruppen über (Folien 25 – 28).
Siehe Folien Nr. 5 – 20 als Anlage 1 zum Protokoll	

Diskussion / Beiträge	
Thema	**Diskussion**
Systematik der Bewertung	(Segment Verkehrswirtschaft, textlich) Wieso sollte man nicht den Durchschnitt der Maßnahmen bewerten wollen? Es zählt doch eigentlich, wie viel die Summe am Ende bringt, nicht der Durchschnitt (Fr. Dr. Wagner) Das ist richtig. Durch die unterschiedliche Anzahl der Maßnahmen je Szenario, vor allem aber durch die sehr unterschiedliche Art der Maßnahmen ergibt sich durch die rein mathematische Summenbildung ein verzerrtes Bild, das sich für die Bewertung des Maßnahmenpakets (=Szenarios) als Ganzes als nicht zielführend erwiesen hat.
Ergbnis-darstellung	(Segment Wissenschaft, textlich) Gibt es dazu nachher auch noch eine Darstellung - soweit möglich - auf Karten? Wir sollten doch auch sehen können, wie sich die Maßnahmen räumlich ergänzen, ggf. sogar überlagernd zusammenwirken. (Fr. Dr. Wagner) Für einzelne Maßnahmen haben wir kartenbasierte Darstellungen schon gemacht. Für ein Szenario wird das aufgrund der unterschiedlichen Körnigkeit der Maßnahmen schwierig. Aber grundsätzlich werden wir zumindest die Infrastrukturmaßnahmen auch in Karten darstellen können.
Ausgestaltung Zielszenario	(Segment Wissenschaft, textlich) Bei der Festlegung des Zielszenarios braucht es einen guten Mix aus Ambition und Realismus. Bei der Ambition zu niedrig ansetzen und bei Zielkonflikten ggf. lieber gar nichts machen - das hilft nicht weiter! Überordnete Entwicklungen (neues Klimaschutzgesetz des Bundes mit jährlichem Monitoring und daraus resultierendem steigenden Druck auf den Verkehrssektor, Folgen der Pandemie) erhöhen im Gegenteil die Herausforderungen für die Kommunen - je besser man sich jetzt aufstellt, desto besser ist man vorbereitet.

10 Min. Pause – bis 15:50 Uhr

TOP 3: Diskussion in 4 Gruppen zu Bewertung und Zielkonflikten

Gruppe 1: Ökonomische Handlungsziele
Allgemeine Hinweise: • Aus der Gruppe kommt der Wunsch nach Klärung, inwieweit nachgereichte Maßnahmen (z.B. aus dem Bezirk Harburg) aufgenommen und in die Bewertung einbezogen werden konnten. • Die Ausprägung des Last-Mile-Konzepts bzw. die Auswahl dazugehöriger Maßnahmen daraus erscheint innerhalb des Szenario 3 zu gering. • Insbesondere in Hinblick auf den ÖPNV wird diskutiert, ob die Auswirkungen ausgeweiteter Tempo 30-Zonen im Rahmen der qualitativen Betrachtung hinreichend präzise bewertet werden können. Es besteht weitgehend Einigkeit darüber, dass lediglich Zielvorgaben qualitativ betrachtet werden können, die räumliche Ausgestaltung

aber konkret anhand des Verkehrsmodells zu beurteilen wäre. Für die Umsetzung von Tempo-30-Zonen/-Strecken ist eine detaillierte Planung wichtig, um negative Auswirkungen zu begrenzen.

Ziel 1: Überregionale und regionale Erreichbarkeit optimieren

- ÖPNV: Einflüsse modifizierter bzw. flexibilisierter Abo-Modelle wurden evtl. als zu gering eingeschätzt.
- Als wesentlicher Zielkonflikt ist die Ausweitung von Tempo-30-Zonen und Flächenumverteilungen innerhalb der identifizierten Fokusräume für die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes anzuführen. Dabei sind insb. Fahrzeitverluste von Bedeutung, die mithilfe des Modelles zu überprüfen sind.
- Lösungsansätze wären u.a. die gezielte Bevorrechtigung des ÖPNV (abgeleitet aus Erkenntnissen der Modellierung). Weiterhin müsse die Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes und insb. der 4-spurigen Straßen möglichst erhalten werden, wenn Nebennetze undurchlässiger würden.

Ziel 2: Innerstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren

- Für die erfolgreiche Verbreitung von Lastenrädern muss die Infrastruktur angepasst werden. Dabei auch Details im Straßenraum wie bspw. der Abstand von Pollern beachten.
- Anwohnerparken: Unternehmen in gemischt genutzten Quartieren werden nicht ohne weiteres als Anwohner registriert und bei der Ausstellung von Parkausweisen berücksichtigt.
- Für die Umverteilung des Straßenraums ist die Bedeutung einer gut funktionierenden Baustellen-Koordination hervorzuheben, die weiter auszubauen ist.
- Zielkonflikt: Der innerstädtische Lieferverkehr benötigt leistungsfähige Zugänge, während im städtischen Innenbereich die Aufenthaltsqualität (auch für den Einzelhandel) von prägender Bedeutung ist.
- Lösungsansätze: Wirksame Regulierung und intensivierte Koordination. So sollten beispielsweise die Kompetenzen der Koordinierungsstellen (z.B. Baustellenkoordination, Radverkehrskoordination) so ausgestaltet sein, dass Entscheidungen anderer Stellen nicht der Verzahnung von Maßnahmen zuwiderlaufen. Zudem solle das Zielszenario mit den bestehenden Konzepten (Innenstadt, Last-Mile-Konzept) abgestimmt sein. Es bestehe aber auch durch die Verbreitung neuer Antriebstechnologien die Chance, die Transformation der Wirtschaftsverkehre zu befördern.

Ziel 3: Funktionsfähigkeit und gute Benutzbarkeit des Straßen-/Schienennetzes

Die Diskussion konnte aus Zeitmangel nicht geführt werden.

Gruppe 2: Ökologische und Gesundheitsbezogene Ziele

Ziel 4: Verkehrsbedingten Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen reduzieren

- Die Teilnehmenden stimmen darin überein, dass die infrastrukturellen MIV-Ausbaumaßnahmen (Neubau Großmarktbrücke, Ausbau Nedderfeld) kontraproduktiv für die Erreichung des Ziels sind. Sie stehen auch im Konflikt mit anderen Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung oder Schaffung verkehrsarmer bzw. -freier Flächen, die die Attraktivität des MIV senken sollen.
- Weniger kritisch wird hingegen die Ausbaumaßnahme „Verlängerung Holstenkamp“ angesehen. Als Grund hierfür werden die Potenziale, die sich daraus für den Busverkehr ergeben, genannt. Die Teilnehmenden schlagen eine Verschiebung der Maßnahme in das Handlungsfeld ÖPNV vor.

- Es wurde die generelle Befürchtung geäußert, dass im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung bereits zu viele Maßnahmen als gesetzt und unveränderbar angesehen werden. Als Beispiel wird der Bau der A26 West genannt, der zwar durch den BVWP vorgegeben wird, nach Ansicht der Teilnehmenden allerdings einen großen Konflikt mit den ökologischen und gesundheitsbezogenen Zielen aufweist.

Ziel 5: Zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Verkehrsflächen begrenzen

- Die Teilnehmenden sind sich einig darüber, dass die Bewertung hinsichtlich dieses Ziels schwierig ist. Als Grund hierfür wird die Unklarheit über die Methodik genannt. Es wird diskutiert inwieweit sich die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch den Fuß- oder Radverkehr im Vergleich zur zusätzlichen Flächeninanspruchnahme durch den MIV und Wirtschaftsverkehr in ihrer (negativen) Wirkung unterscheiden. Grundsätzlich besteht aber der Konsens darüber, dass das Größenverhältnis der Flächeninanspruchnahme zwischen nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr deutlich negativer für Letzteren ausfällt und für den MIV somit schärfer zu beurteilen ist.
- Des Weiteren wird diskutiert, wie eine Parkraumbewirtschaftung oder die flächendeckende Einführung von Tempo 30 überhaupt auf das Ziel einwirken kann. Die Moderation erläutert, dass mit Hilfe von Maßnahmen dieser Art die Reduzierung der Attraktivität des MIV angestrebt wird, sodass dieser abnimmt und keine zusätzlichen Flächen benötigt.

Ziel 6: Fahrzeuge mit emissionsarmen und emissionsfreien Antrieben fördern

- Zur Maßnahme „Förderung privater E-Mobilität“ kam die Anmerkung, dass es hierbei nicht um das 1-zu-1-Ersetzen von privaten Pkw mit Verbrennungsmotoren durch private E-Pkw gehen sollte. Der Fokus sollte eher auf der Reduzierung des MIV durch die Stärkung von Alternativen (z.B. Pooling oder Sharing mit E-Pkw) liegen.

Ziel 7: Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren

Die Diskussion konnte aus Zeitmangel nicht geführt werden.

Ziel 8: Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm Betroffenen reduzieren

- Beim Thema Lärmschutz kam die Anmerkung, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht zu vernachlässigen sei. Im Sinne des Lärmschutzes sollte mindestens zwischen 22:00 und 06:00 Uhr Tempo 30 auf allen Straßen in Hamburg eingeführt werden.

Gruppe 3: Soziale und Stadträumliche Handlungsziele

Allgemeine Hinweise:

- Die Bewertung der Szenarien im Hinblick auf die hier diskutierten Ziele wurde im Großen und Ganzen geteilt, allerdings kam der Vorschlag auf, keinem der Szenarien die volle Punktzahl zu geben, um zu signalisieren, dass voraussichtlich nur eine Kombination der drei Szenarien eine Zielerreichung ermöglicht.
- Grundsätzlich erschien die Frage der Zielerreichung schwierig zu beantworten, da nur die wenigsten Ziele tatsächlich mit konkreten Zielgrößen hinterlegt sind (Ausnahmen: Ziele 4, 7, 8, 14, 16). Zudem ist die Wirksamkeit der Maßnahmen sehr stark von der Dimension der Umsetzung abhängig.
- Darüber hinaus kam die Frage auf, ob kostengünstige Maßnahmen aus Szenario 3 auch in Szenario 2 aufgenommen werden könnten. Hierzu wurde rückgemeldet, dass die Szenarien bewusst so formuliert sind, um die unterschiedlichen Auswirkungen auf die Zielerreichung bewerten zu können.

- Als zentraler Konflikt, der sich in vielen Zielen wiederfindet, wurde das Thema der Flächenverfügbarkeit bzw. der Flächenkonkurrenzen ausgemacht (siehe unten).

Ziele 9 und 10: Verkehrssicherheit erhöhen und Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse (eigenständige Mobilität)

- Beim Thema Verkehrssicherheit wurde auf potenzielle Zielkonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr hingewiesen, die sich bei Förderung beider Verkehrsarten verstärken können. Der größere Konflikt wird aber zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr gesehen. Um Zielkonflikte in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme bei getrennten Infrastrukturen zu vermeiden, wurden auch reduzierte Geschwindigkeiten zur Ermöglichung von Mischverkehr diskutiert.
- Die Anmerkungen zur Verkehrssicherheit gelten größtenteils auch für das Ziel der Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse. Auch hier wurde die begrenzte Fläche im Straßenraum als zentrale Herausforderung identifiziert. Unabhängig davon wird angemerkt, dass das Thema Verkehrserziehung als Maßnahme nicht benannt ist.
- Die Einschätzung, dass mit dem Maßnahmenpaket aus Szenario 3 eine gleichwertige Zielerreichung möglich erscheint, wie mit dem aus Szenario 2 wurde in der Gruppe nicht uneingeschränkt geteilt. Beide Szenarien für sich genommen scheinen aus Sicht der Teilnehmenden „zu wenig“. Insbesondere die Barrierefreiheit erfordere tatsächliche Umbaumaßnahmen im Straßenraum, die eher in Szenario 2 enthalten sind.

Ziel 11: Nahmobilität stärken

Die Diskussion konnte aus Zeitmangel nicht geführt werden.

Ziel 12: Aufenthaltsqualität an Straßen und Plätzen verbessern

- Hier wurde angemerkt, dass die Maßnahmen eher indirekt auf die Erreichung des Ziels wirken und damit die Grundlage für mehr Aufenthaltsqualität schaffen. Für direkte Maßnahmen könnte auf Programme aus der Stadtplanung (BSW und Bezirke) verwiesen werden (z.B. Innenstadtkonzept, Magistralenkonzept, „Plätzeprogramm“). Auch Themen wie Grün im öffentlichen Raum, Sport, Kultur und Kunst sollten berücksichtigt werden.
- Als zu ergänzende Maßnahme wurden u.a. mehr Abstellmöglichkeiten für den nichtmotorisierten Verkehr genannt.
- Als zentraler Zielkonflikt wurde ein „allgemeiner Priorisierungskonflikt“ identifiziert, der sich in den vielen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum zeigt.
- Die Einschätzung, dass sich die Zielerreichung in den drei Szenarien sukzessive steigert, wurde hier grundsätzlich geteilt, trotzdem sollten im Zielszenario aber Maßnahmen aus Szenario 2 und 3 enthalten sein.

Gruppe 4: Mobilitätsbezogene Handlungsziele

Allgemeine Hinweise:

- Bei allen Zielen, vor allem mit Bezug zum ÖPNV, wurde darauf hingewiesen, dass vermeintlich kostengünstigere Lösungen im Szenario 3 nicht immer Ausbaumaßnahmen aus den Szenarien 1 und 2 „auffangen“ können – daher wurde Skepsis geäußert, ob die Sprünge in der Bewertung zwischen den Szenarien 1 bzw. 2 zum Szenario 3 nicht deutlicher ausfallen müssten.

- Generell wurde angemerkt, dass die Bepunktung von -1 bis +3 zwar Unterschiede deutlich macht, jedoch hochkomplexe Maßnahmenbündel wie im ÖPNV und Radverkehr dadurch nur sehr reduziert Einfluss auf die Bepunktung haben. Daher sei die Betrachtung aller Maßnahmen im Einzelnen umso wichtiger.
- Es wurde darum gebeten, dass *große* Themen wie BVWP-Maßnahmen und die großen ÖPNV-Ausbaumaßnahmen auch noch mal hinsichtlich ihrer Alternativen geprüft werden sollten. Aktuell mache es den Anschein, dass viele Maßnahmen als gesetzt in den Stamm-Maßnahmen gelandet sind.
- Da Kosten einen wesentlichen Ausschlag bei den Unterschieden der Szenarien ausmachen, solle die Wirkung günstigerer Maßnahmen weder über- noch unterschätzt werden. Hier wurde darum gebeten, vor allem die Einzelbewertung der Maßnahmen für die Ermittlung eines Zielszenarios heranzuziehen.

Ziel 13: ÖPNV als Rückgrat der Mobilität weiter stärken

- Inhaltlich wird darum gebeten, den Hamburg-Takt zukünftig in der VEP nicht nur ganzheitlich zu benennen, sondern in den verschiedenen Facetten.
- Die Bewertung der autoarmen Innenstadt als eine der Maßnahmen, die in der Bewertung zur Erklärung der Unterschiedlichkeit der Szenarien herangezogen wurde, wurde kritisch in Hinblick auf den ÖPNV gesehen: eine abschreckende Wirkung auf den Kfz-Verkehr wird begrüßt, jedoch gelinge dies nur, wenn zeitgleich der ÖPNV hinsichtlich seiner Kapazitäten ausgebaut wird. Da dies nur eingeschränkt im 3. Szenario stattfindet wird die gleichzeitige Umsetzung der autoarmen Innenstadt in der weitest gehenden Stufe angezweifelt.
- Eine Implementierung bzw. ein Funktionieren des Hamburg-Takts ist an Busspuren gekoppelt und sollte entsprechend auch nicht losgelöst voneinander im Zielszenario behandelt werden.

Ziel 14: Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln

- Von der Flächenumverteilung sollen der Fußverkehr, der Radverkehr sowie der ÖPNV profitieren. Der Radverkehr und ÖPNV beanspruchen dabei laut Meinung der Teilnehmenden zukünftig ein ähnliches Flächenbedürfnis. Während der Konflikt in der Ausgestaltung im Szenario 2 lösbar scheint, wird dies im Szenario 3 kritisch gesehen, da durch eine nur teilweise Durchführung der Flächenumverteilung weniger Raum zur Verfügung steht – der Radverkehr und der ÖPNV aber gleichermaßen (u.a. durch Pop Up-Lösungen) Vorteile erfahren sollen.
- Als mögliche Lösung könnte hier eine gemeinsame Spur für den Bus- und Radverkehr („Umweltspur“) diskutiert werden – auch wenn sie durch die Teilnehmenden kritisch gesehen wird

Ziel 15: Multimodale Vernetzung optimieren

- Im Grundsatz wurde die Bewertung geteilt, es wurde jedoch darauf hingewiesen, dass bei Themen wie Vernetzung die Kosten auch damit verglichen werden sollten, was die Ausbauprojekte kosten können und werden. Die Unterschiedlichkeit hinsichtlich der einzelnen Kosten sollten bei einer pauschalen Bewertung nicht unterschätzt werden.

Ziel 16: Anteil des Umweltverbunds erhöhen

Siehe oben: Allgemeine Hinweise.

TOP 4: Ergebnisse der Diskussion

Diskussion/Beiträge	
Thema	**Diskussion**
Ausweitung von Park&Ride-Flächen	(Segment Politik) Wo ist der Ausbau von Park+Ride-Angeboten berücksichtigt? (Herr Dr. Frehn) Park+Ride-Ausbau ist in allen Szenarien enthalten, die Unterschiede zwischen den Szenarien sind jedoch überschaubar.
Individuelle Kosten	(Segment Politik) Die individuellen Kosten der Bürger für Mobilität müssen ausreichend bedacht und eine freie Entscheidung sollte nicht eingeschränkt werden.
Einbindung Diskussion	(Segment Verwaltung) Die Diskussionen sind teilweise sehr inhaltsschwer und fachlich. Eine weitere intensive Einbindung in die Bewertung der Szenarien wäre wünschenswert.
Entwicklung Zielszenario	(Segment Verbände) Es zeigt sich, dass Szenario 1 nicht ausreichen wird, die Szenarien 2 und 3 weisen in unterschiedliche Richtungen: Wie wird daraus das Zielszenario konkretisiert? (Segment Verkehrswirtschaft): Müssen wir nicht mehrere alternative Zielszenarien diskutieren (vor dem Hintergrund unterschiedlicher Kosten etc.)? (Fr. Dr. Wagner) Eine grundlegende Frage wird sein, ob wir uns mit dem Zielszenario maßgeblich am Kostenrahmen oder an den vom Senat gesteckten Zielen orientieren („Maximale Zielerreichung“ vs. „Was können wir finanziell schaffen“?). Wir haben aber immer eine gewisse Unschärfe hinsichtlich der finanziellen Möglichkeiten bis 2030. Eine Möglichkeit könnte die Betrachtung unterschiedlicher Finanzierungspfade sein. (Segment Politik) Wird die Bürgerschaft bei der Beschlussfassung einbezogen? (Staatsrat Bill) Diese Entscheidung wird zu gegebener Zeit vom Senat getroffen.

TOP 5: Abschluss und Ausblick

Name	Thema
Frau Dr. Wagner	Frau Dr. Wagner bedankt sich für die guten Diskussionen und den wertvollen Input, trotz der großen Fülle an Informationen. Die Anregungen sind sehr willkommen. Diesen Baustein der Bewertung sollten wir damit abschließen. Jetzt sollten wir den Blick auf die Ergebnisse der Modellbewertung richten und auf der Grundlage in die Diskussion des Zielszenario und des Handlungskonzepts einsteigen. Dabei zeigen die verschiedenen Bausteine der Bewertung die Leitplanken für das Zielszenario auf. Wichtige Fragen, die wir mitnehmen: • Schaffen wir die Angebotserweiterung ohne Flächenumverteilung? • Szenario 3 bedeutet weniger Angebotsausbau und stärkere Pushmaßnahmen: Kann der ÖPNV die zusätzlichen Fahrgastmengen überhaupt aufnehmen?
Staatsrat Bill	Staatsrat Bill dankt für die vielen Beiträge und betont, wie facettenreich die Themen sind, die wir mit der Verkehrsentwicklungsplanung zusammenführen. Die zentralen Widersprüche sind sichtbar geworden, was jedoch dazu beiträgt, den Blick auf das Ergebnis zu schärfen. Die Diskussion wird auch im politischen und gesellschaftlichen Raum fortgeführt werden müssen. **Hinweis:** Vom 11. bis 15. Oktober findet der ITS-World Congress in Hamburg statt!
Herr Dr. Petrin	Herr Dr. Petrin dankt für die Teilnahme und intensive Diskussion und kündigt an, dass die nächste Sitzung ggf. wieder als Präsenzveranstaltung stattfinden wird. **Nächste Sitzung: Freitag, 26. November 2021** Der Zusatztermin am 01. Oktober 2021 entfällt.
Siehe Folien Nr. 25 / 26 als Anlage 1 zum Protokoll	

Anlage: Präsentation Mobilitätsbeirat, Stand vom 08.09.2021.

Protokoll: Milena Jensen, Constantin Küpper (Ernst & Young), BVM.