



Öffentlichen Verkehr als Rückgrat für die Mobilität stärken

Oberziel	Handlungsziel	Indikator	Anmerkung
ÖPNV-Kapazitäten erweitern	Fahrgastzahlen steigern	Fahrgastzahlen, Personen-km, Anzahl der Abonnements	Reisezeitgeschwindigkeit inbegriffen? Kapazität versus Fahrgastzahlen, besser den Modal Split anschauen, bisher zu unscharf formuliert Steigerung durch Bevölkerungswachstum oder durch mehr Fahrten/Personen oder Fahrtenanteil bezogen auf Bevölkerung? Klare Formulierung notwendig Im weiteren Prozess Qualitätssteigerung mitdiskutieren <u>Fahrgastzahlen steigern ist kein Selbstzweck</u>
	Kapazität wird ausgebaut	Platzkilometer	Auf vorhandenen Strecken oder durch Ausbau? Für SPNV oder Busse? Jeweils getrennt für jedes Segment als Ziel formulieren.

ÖPNV: Qualität steigern	Zuverlässigkeit steigt	Anzahl stattgefundene Abfahrten/Hst.-Abfahrten	
	Pünktlichkeit steigt	Anteil der pünktlichen Abfahrten an allen Abfahrten	"Pünktlichkeit" auf dieser hohen Zielebene führt zu einer Überbetonung fehlt generell der Aspekt Reisezeit/ Umsteigezeit/ Reisezeitverhältniss Bei ÖPNV
	Kundenzufriedenheit steigt	Globaler Indikatoren oder Aufschlüsselung in mehrere Indikatoren	

**übergeordnete Anmerkung (dem Oberziel, nicht den Handlungszielen oder Indikatoren, zuzuordnen)**

Inwieweit wird das Umland bei den Leitlinien/ Oberzielen mitbedacht?  
Eigenes Oberziel: Netzergänzungen?  
"Rückgrat der Mobilität" ist nicht überall der ÖPNV, z.B. Vier- und Marschlande ist dies derzeit das private KFZ

Zustimmung	keine Aussage	Ablehnung
21		1
23		

Mobilität effizient managen und vernetzen

Kfz-Verkehr stadtverträglich und effizient abwickeln	Bündelung der Verkehre auf Hauptverkehrsstraßen, Entlastung des Nebennetzes von Durchgangsverkehr	Anzahl Tempo 30 Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche	Anmerkung zum Indikator: Damit darf nicht Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen gemeint sein Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im gesamten Stadtgebiet und Tempo 50 nur in begründeten Ausnahmefällen auf den Hauptverkehrsstraßen Wie Bündelung messen? Steht das nicht im Konflikt mit Straßen vom MIV entlasten? Gibt es hier einen derartigen Entwicklungsbedarf, sollte nicht eher die Erhaltung des Status Quo Ziel sein?
	optimierte Nutzung der vorhandenen Systeme (u.a. Verkehrsmanagement, Echtzeitinformationssystem)		Die in den Klammern genannten Begriffe sind dort fehl am Platz, da sie Instrumenten-/Maßnahmenebene sind und nicht Zielebene "Lenkung durch Information" über Verkehrsleitsysteme hinaus fehlt, nach dem Motto "Was ich nicht kenne, kann ich nicht nutzen"
	Baustellenkoordinierung weiter optimieren		Baustellenkoordinierung dahingehend erweitern, dass die Baustellenplanungen der Bezirke nicht nur nachrichtlich aufgenommen, sondern in die Koordinierung eingebunden werden. Auch die verkehrliche Bedeutung der jeweiligen Straßen mehr beachten.
	Verlässlichkeit für den städtischen Wirtschaftsverkehr erhöhen (weniger Staus, Peaks glätten)	Abweichung von der Planzeit	

Auf dieser Ebene der Ober- und Handlungsziele darauf achten auf abstrakter Ebene zu bleiben, ansonsten gerät man schnell auf die Handlungsebene  
Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement nicht vermischen, sondern als eigenständige Maßnahmen behandeln  
Im Bereich "Lebenswerte Stadt" auch Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit?

19		1
19		3
22		
20		

Attraktive, bezahlbare und vernetzte Mobilitätsangebote stehen zur Verfügung	Ausweitung CarSharing-Angebote	Anzahl Fahrzeuge, Ausleihvorgänge, Registrierte CarSharing-Nutzer	So lange die Wirkung der Freefloating carsharing-Angebote nicht bekannt ist, Ablehnung ggü. Ausweitung dieser Systeme
	flächendeckend B&R	Auslastung/Anzahl Bügel, Boxen etc.	Die Bedeutung von "flächendeckend" bitte mehr erläutern.
	Ausweitung von Fahrradleihsystemen	Anzahl Ausleihvorgänge, Stationen, Räder, Kunden	Dies ist kein Ziel sondern eine Maßnahme

Umland mitdenken  
fehlt im Zielkatalog,  
Lenkungssystemen kombinieren  
Anreize zu Nutzung der vorhandenen Systeme" fehlt  
"Taxen" fehlt

Aspekt P+R  
P+R mit  
Aspekt "finanzielle Themenfeld"

21		2
22		
21		

Ruhenden Verkehr unter den Gesichtspunkten Gerechtigkeit und Stadtverträglichkeit optimieren	Erhöhung der Befolgsquote bei der Parkraumbewirtschaftung	Befolgsquote	
	Parkraumbewirtschaftung ausweiten	Anzahl der bewirtschafteten Parkplätze	
	Weniger Falschparker	Regelkonformität	
	Mehr Fahrradparkplätze im öffentlichen Raum		
	Anlieferverkehr optimieren		

Weiteres Handlungsziel bei ruhendem Verkehr: Reduzierung der Parkflächen und Bevorzugung von anderen Nutzergruppen (z.B. E-Autos) im öffentlichen Raum  
Themenfeld "Parken, Flächennutzung & Tiefgaragen" fehlt  
"Parken, Flächennutzung & Tiefgaragen" sind bereits Maßnahmen

21		
20	1	
21		
22		
22		

Oberziel	Handlungsziel	Indikator	Anmerkung
Elektromobilität und weitere innovative Antriebe etablieren und fördern	Zunahme angemeldeter Fahrzeuge mit innovativen Antrieben im privaten und gewerblichen Bereich	Anzahl angemeldeter Fahrzeuge (Elektro-, Hybrid-, Erdgas-, Autogas-Fahrzeuge)	Fahrräder ergänzen
	Umstellung des Bus-Fuhrparks auf schadstoffarme Antriebe	Anteil der schadstofffreien Fahrzeuge am Bus-Fuhrpark	Öffentliche Verkehrsmittel wie Stadtbahn, die auch elektrisch und damit schadstoffarm unterwegs ergänzen Im Bereich ÖPNV fehlt der Aspekt, diesen umweltfreundlicher zu gestalten. Dies geht nicht nur über Antriebsart sondern auch über Optimierung der Fahrzeuggrößen zu erreichen (Stichwort: Auslastung) Schadstofffreie Busse ab 2020 in Luftreinhalteplan festgeschrieben
	Ausbau Ladeinfrastruktur	Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte, Anzahl an Ladevorgängen	öffentliche oder private Aufgabe? Flächen für die Energieversorgung alternativer Antriebe bereit stellen
	Ausbau H2-Tankstellen	Anzahl	öffentliche oder private Aufgabe?
Stadtstraßen vom MIV entlasten	Anzahl der mit dem Umweltverbund zurückgelegten Wege steigt auf X % (Fuß, Rad, ÖPNV)	Modal Split	Einigkeit herrscht, das dieser und die beiden folgenden Punkte zusammenhängen. <u>Angebote zur Verhaltensveränderung schaffen, statt politischer Zielsetzung</u>
	Senkung des Kfz-Verkehrsaufkommens auf Stadtstraßen um x%	DTVw	Die Leistungsfähigkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes muss erhalten bleiben. Verkehr soll auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt werden. Dies führt eher zu Mehrverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen. Auf den Zielkonflikt zu dem Punkt "Bündelung der Verkehre auf Hauptverkehrsstraßen, Entlastung des Nebennetzes von Durchgangsverkehr" wird hingewiesen <u>Fahrzeugkilometer von Verbrennungsmotoren reduzieren sollte vordringlich sein</u>
	Motorisierungsgrad sinkt	Kfz/je 1000 Einw.	Ziel sollte eher sein, die Kfz-Nutzung zu reduzieren statt die Anzahl. Bezweifelt wird die Richtigkeit dieses Indikators
	mehr Einpendler benutzen den ÖPNV und das Fahrrad	Modal Split Pendler	
	mehr Touristen reisen mit ÖV	Qualitätsmonitor Deutschland für Hamburg	
Zufußgehen und Fahrradfahren fördern	Anteil der Fußgänger am Modal Split steigt	Modal Split	Mehr Fußgänger oder mehr Fahrradfahrer oder Veränderung des Modal Split?
	Anteil der Radfahrer am Modal Split steigt	Modal Split	
	Steigerung des Radverkehrsaufkommen	Anzahl der gezählten Radfahrer	Besser wäre die Handlungszielformulierung: Mehr Radfahrer in der Stadt Indikator: Fuß- und Radwege außerhalb von Straßen, Fahrradstellplätze
	Länge und Anteil der Straßenlängen mit funktional ausreichenden Flächen für den Radverkehr wird erhöht	Länge in km (HVS und Vorbehaltstnetz/strateg. Netz)	Indikator: Differenzierung nach Alter und Ausbauzustand
	Länge und Anteil der Straßenlängen mit funktional ausreichenden Flächen für Fußgänger wird erhöht		
	Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Straßen für Fußgänger und Fahrradfahrer (Erhaltungsmanagement auf Nebenflächen)		
	Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen		Indikator: Aufenthaltsdauer?
Stadt- und Verkehrsplanung integrieren um Verkehr zu vermeiden	"Kompakte Stadt"/ Verdichtung (an vorhandener Infrastruktur)	Anteil der Einwohner mit 600m Radius einer U- oder S-Bahn bzw. 300 m Radius einer Bushaltestelle (bezogen auf Gesamtbevölkerung)	Einzugsbereich der Haltestellen sollte eher ein Indikator im Bereich des ÖPNV sein und nicht bei Stadtverträglichkeit
	Funktionsmischung/ Stadt der kurzen Wege		Bei der Stadt der kurzen Wege handelt es sich um ein Theoretisches Modell, da die Stadt bereits stark durchmischt ist. Hinweis, dass Stadt der kurzen Wege auch kurze Reisezeiten bedeutet. Die Eingrenzung auf kurze Wegelängen reicht nicht. Auch für den Wirtschaftsverkehr/Logistik und Beschäftigte von Bedeutung <u>Konflikt zwischen Gewerbe und Wohnen berücksichtigen</u>
	hohe Umfeldqualität fördert lokale Orientierung und Familienfreundlichkeit		Nicht nur Familienfreundlichkeit erwähnen. Hier können auch andere Gruppen (z.B. SeniorInnen, Mobilitätseingeschränkte) genannt werden
	dezentrale Konzentration weiterentwickeln		
	Bei Stadtentwicklungsprojekten sollen ÖPNV und attraktive Nahmobilitätsangebote integraler Bestandteil sein		
Integration von Aufgabenfeldern und Einbeziehung von Akteuren	Einbeziehung von verkehrspolitischen Akteuren		
	bessere Beteiligung der Öffentlichkeit und bessere Öffentlichkeitsarbeit		Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind zwei verschiedene Dinge
	behörden- und institutionsübergreifende Verknüpfung von verkehrlich wirksamen Handlungsfeldern		
	Integration der Metropolregion bei grenzüberschreitenden Fragen		Bei der VEP muß über die Grenzen hinaus für die Metropolregion mitgedacht werden

übergeordnete Anmerkung (dem Oberziel, nicht den Handlungszielen oder Indikatoren, zuzuordnen)
Die beiden Themen des Oberziels passen nicht zueinander E-Mobilität als Leitlinie? Das ist doch eher eine Maßnahme. Zwiespalt: ja, weil weniger Emissionen; nein, weil Probleme IV (Individualverkehr) bleiben bestehen
Personenbezogener Wirtschaftsverkehr als eigenes Handlungsziel bei MIV aufnehmen Reduzierung KFZ-km "Stadtstraßen vom MIV entlasten" gehört unter das Oberziel "Erreichbarkeit der Welthandelsstadt HH sichern" Handlungsziel
Fahrrad mehr als eigenes Themenfeld hervorheben und unter der Leitlinie "Mobilität effizient managen und vernetzen" ansiedeln.
Flächengerechtigkeit und Stadtgestalt im öffentlichen Raum

Zustimmung	keine Aussage	Ablehnung
19		1
20		
16	3	1
15	3	2
20	1	
17	3	2
15	3 ??	2
22		
22		
22		
20	2	
19	2 ?	
18	2 ?	
16	1 ?	
18		
18		1
18	1 ???	
17	2 ?	1
19	1 ?	
19	3 ?????	
20		
22		
21		1
21		
20	?	