Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Protokoll: 4. Sitzung Mobilitätsbeirat
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg Raum 826, Mittwoch, den 29.04.15 von 14.00-17.00 Uhr
Vorsitz: Andreas Rieckhof (BWVI, Staatsrat), Moderation: Prof. Dr. Gesa Birnkraut

Teilnehmer:
Segment Wissenschaft
1. Prof. Dr. Carsten Gertz (Technische Universität Hamburg-Harburg),
2. Prof. Dr. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt),
3. Camilla van Deurs (Gehl Architects Copenhagen),

Segment Politik
4. Ole Thorben Buschhüter (SPD Vorsitz Verkehrsausschuss),
5. Martina Koeppen (Bürgerschaftsfraktion SPD),
6. Dennis Thering (verkehrspol. Sprecher der CDU),
7. Heike Sudmann (verkehrspol. Sprecherin Die Linke),
8. Martin Bill (verkehrspol. Sprecher Bündnis 90/ Die Grünen),
9. Viktoria Pawlowski (FDP, Vertretung für Hr. Dr. Wieland Schinnenburg)
10. Prof. Dr. Jörn Kruse (Fraktionsvorsitzender AfD)

Segment Bezirke und Umland
11. Andy Grote (Bezirksamtsleiter Hamburg-Mitte),
12. Thomas Völsch (Bezirksamtsleiter Harburg),
13. Rainer Rempe (Landrat Landkreis Harburg),
14. Claudius Mozer (GF der Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH),

Segment Wirtschaft
15. Jan-Oliver Siebrand (Handelskammer Hamburg, Geschäftsbereich Infrastruktur),
16. Ina Luderer (stellv. GF im Unternehmensverband Hafen Hamburg),

Segment Verkehrswirtschaft
17. Hans Stapelfeldt (stellv. Vorsitzender der Logistik-Initiative Hamburg),
18. Dietrich Hartmann (GF Hamburger Verkehrsverbund),
19. Gerhard Schenk (Hamburger Hochbahn AG, Bereichsleiter Verkehrsplanung und Systementwicklung),

Segment Verbände
20. Carsten Willms (verkehrspol. Sprecher des ADAC Hansa),
21. Susanne Elfferding (Vorstand ADFC Hamburg),
22. Malte Siegert (Vertretung für Alexander Porschke NABU Hamburg),

Segment Verwaltung
23. Rupert Schubert (BIS, Vertretung für Hr. Dr. Dauer),
24. Dr. Sabine Dippner (BSU, Vertretung für Fr. Dr. Brigitte Köpke),

Gäste: Sebastian Hetzel, (BWVI, Referatsleitung Verkehrsmanagement)
Entschuldigt: Prof. Dr. Heike Flämig (Technische Universität Hamburg-Harburg),
Manuela Herbort (Konzernbevollmächtigte der DB für HH und SH),
Susanne Metz (BSU Amtsleiterin/Landesplanung)

Vertreter der Verwaltung:
Michael Hoyer (BWVI, Abteilungsleiter Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung),
Dr. Tina Wagner (BWVI, Referatsleitung Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung),
Juliane Martinius (BWVI, Referat Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)
Sigrid Thumm (BWVI, Referat Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung)

Protokoll: Jessica Kellner, BIRNKRAUT PARTNER

Top 1:
Vorstellungsrunde für die neuen Mitglieder, Gesa Birnkraut

Name	Diskussionsbeitrag
Thering	Freut sich auf die Herausforderung und die Zusammenarbeit, Schwerpunktthemen: Kritische Begleitung des Busbeschleunigungsprogramm und dem geplanten Radverkehrskonzept des Senats. Hamburg braucht ein Verkehrskonzept aus einem Guss."
Bill	Rechtsanwalt, 9 Jahre Erfahrung im Bezirk Hamburg Nord, Schwerpunktthemen: Fahrradstadt Hamburg, Umsetzung des Koalitionsvertrages
Kruse	Volkswirt, kein Verkehrswissenschaftler, Schwerpunktthemen: Mängel in der Infrastruktur (Straße & Schiene, Hemmnisse für den Wirtschaftsverkehr)

Hinweis auf die Regeln der Zusammenarbeit: u.a. Mobilitätsbeirat ist ein beratendes Gremium der Behördenleitung der BWVI, Fachdiskussionen und keine partei- oder tagespolitischen Auseinandersetzungen, personelle Kontinuität ist wichtig, im Bedarfsfall kann ein fest benannter Abwesenheitsvertreter entsendet werden.

Verweis auf die Regeln der Zusammenarbeit, die bei der ersten Sitzung des Mobilitätsbeirates beschlossen wurden, siehe www.hamburg.de/bwvi/mobilitaetsbeirat/.

Top 2:
Begrüßung, Einleitung und verkehrspolitische Zielsetzungen des neuen Senats durch Staatsrat Andreas Rieckhof

Name	Thema
Rieckhof	Begrüßung - Aufgabe des Mobilitätsbeirats ist Begleitung der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung (VEP). Die VEP stellt einen kontinuierlichen Planungsprozess dar, mit dem Ziel Maßnahmenvorschläge für die zukünftige Verkehrsentwicklung in der Stadt-Region Hamburg zu erarbeiten. Der Mobilitätsbeirat begleitet diesen Prozess durch ggf. kritisches Hinterfragen von Annahmen und Schlussfolgerungen sowie die Artikulation spezifischer Fragestellungen und Interessenlagen. Verkehrspolitische Zielsetzung des neuen Senats: - Flughafen, Hafen und Logistik spielen eine große Rolle im Koalitionsvertrag zwischen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen - weitere Verkehrsträger, wie der Ausbau des Schnellbahnnetzes und die Kapazitätserhöhung des Hamburger Hauptbahnhofs fallen unter das Motto „Hamburg muss erreichbar sein“ - Entwicklungen bei Fernstraßen: sieben Autobahnprojekte - Stichwort: stadtverträglicher Flughafen (Standort Luftfahrtindustrie) - großer Stellenwert „Mobilität in der Stadt“ - regelmäßiger Infrastrukturbericht, welcher den Zustand der Straßen und Brücken erfassen soll - Konstruktiver Umgang und Einsatz von Bürgerbeteiligung (z.B. Planungswerkstätten) - In den Koalitionsverhandlungen wurde die „Fahrradstadt Hamburg“ aufgegriffen, zukünftige Änderung des Modal Split als

	Ziel formuliert, Fahrrad-Werkstatt wird fortgeführt, Fahrradkoordinator/in wird installiert - Entwicklungen beim ÖPNV: verschiedene S- und U-Bahn-Projekte, u.a. neue Linie U 5 bis Osdorfer Born, Fortführung Busbeschleunigungskonzept - Hohe Ziele bei der Minderung von Lärm und Luftschadstoffen - Koalitionsvertrag bildet insgesamt ein anspruchsvolles Programm - Kein Nachtragshaushalt, Eckdaten für die Haushalte 2017-2018: Schuldenbremse, 100 Mio. EUR aus Zinsersparnissen verteilt über mehrere Jahre (40 Mio. Bereich Wissenschaft, 30 Mio. Bereich Umwelt und Energie, 30 Mio. für übrige prioritäre Projekte), alle übrigen Ausgaben müssen Behörden eigenverantwortlich über die Einzeletats finanzieren - 58 Mio. € vom Bund zu erwarten (30 Mio. € für den Radwegebau)

Diskussion / Beiträge:

Thema	Diskussion
Nachtflug-beschränkung	(Segment Politik) - Verständnisfrage: Nachtflugverbot oder Nachtflug-beschränkung? (Rieckhof) - Jetzige Rechtslage wird nicht geändert

Ausbau (und Unterhaltung) von Fahrradwegen	(Segment Politik) - Es sollen ca. 500 km Fahrbahnen innerhalb der Legislaturperiode saniert werden, aber nur 50 km Velorouten jährlich gebaut bzw. saniert werden? (Segment Bezirke und Umland) - Einerseits Unterhaltungsmanagement und Wiederherstellung, andererseits kommunale Verstärkungsmittel für den Ausbau von Fahrradwegen geplant - Bei der Planung wird berücksichtigt, welche Strecken für den Ausbau (auch für Radschnellwege) geeignet sind, weiterer inhaltlicher Austausch noch notwendig (Rieckhof) - Sicher können nicht alle Velorouten gleichzeitig ausgebaut werden - Detaillierte Planung muss ggf. plausiblere Velorouten wählen - Abstimmung mit den Bezirken notwendig, vordringliche Aufgabe Fahrradkoordinator/-in

Fahrradkoordinator/in	(Segment Politik) - Fahrradkoordinator/in als neue Stelle in der Behörde (intern oder extern besetzt)? (Rieckhof) - Voraussichtlich Besetzung durch Person aus der Verwaltung, der/die das Projekt erfolgreich bewältigen kann

Top 3:
Sachstand des VEP-Prozess, (Dr. Tina Wagner, BWVI, VE 2)
Siehe Folien als Anlage zum Protokoll

Name	Thema
Wagner	Olympische und Paralympische Spiele 2024 - Bewerbung Hamburgs bedarf Anpassungen für die kontinuierliche VEP - Arbeitsgruppe für das Mobilitätskonzept für Olympia eingerichtet - Zeitplan für VEP angepasst, Einbindung eines Verkehrsgutachters wurde nach hinten verschoben, Vorteil Verkehrsmodell als Planungsgrundlage (April 2015 Vertrag unterschrieben) - Zielkatalog VEP: Zieldiskussion fortgeschritten, Vorstellung des Sachstands voraussichtlich in der nächsten Sitzung des Mobilitätsbeirats

Diskussion / Beiträge:

Thema	Diskussion
Nachnutzung	(Segment Politik) - Olympia ist eine Ausnahmesituation, wenn VEP auf dem Mobilitätskonzept für Olympia aufbaut, ist das die geeignete Grundlage für die Nachnutzung? (Wagner) - Planung für Olympia bedeutet Beschleunigung von Maßnahmen, die bereits schon geplant sind - Selbstverständlich wird geprüft, welche Maßnahmen auch nach Olympia nachhaltig wirken (Rieckhof) - Hamburg bewirbt sich u.a., um Stadtteilentwicklung auf dem Kleinen Grasbrook voranzutreiben und die verkehrlichen Entwicklungen der Stadt zu bedienen - BWVI setzt die VEP nicht aus, sondern versucht über Olympia bestimmte Maßnahmen vorzuziehen, so dass das Mobilitätskonzept für Olympia als Ergänzung und Treiber gesehen wird

Workshop WBCSD 08.05.2015	(Segment Verwaltung) - Ist der Workshop öffentlich? Interesse an einer Teilnahme (Wagner) - breite Einladung auch von Fachkollegen aus anderen Behörden (insbesondere BSU, BIS) ist erfolgt

Zeitliche Überschneidungen bzw. unterschiedliche zeitliche Entwicklungen	(Prof. Gertz) - Die VEP ist bemüht, Themen wie Olympia und Klimaschutz integriert zu denken, was bedeutet das aber konkret, z.B. auf der Zeitschiene mit Bezug zum Luftreinhalteplan (Wagner) - Manche Projekte und Programme sind zeitlich nicht optimal aufeinander abgestimmt. Dies lässt sich aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und Rahmenbedingungen in unterschiedlichen Behörden auch nicht vermeiden. Aufgrund der jeweils gegenseitigen Beteiligung im Vorfeld ist dies nicht problematisch. Eine langfristige Rythmisierung der

	verwandten Programme ist wünschenswert, aber wahrscheinlich schwer zu realisieren. Der Prozess der kontinuierlichen VEP läuft, gleichzeitig werden parallel dazu andere inhaltliche oder räumliche Teilstrategien weiter bearbeitet

Top 4:
ITS-Strategie, Sebastian Hetzel (BWVI, VM 2)
Siehe Folien als Anlage zum Protokoll

Top 5:
Statement zur ITS-Strategie, Jan-Oliver Siebrand (Handelskammer Hamburg)
Siehe Folien als Anlage zum Protokoll

Diskussion / Beiträge:

Thema	Diskussion
Diskussionsbedarf bezügl. ITS-Strategie größer	(Segment Wirtschaft) - Wunsch die technischen Möglichkeiten weiter aufzuführen und mit dem Mobilitätsbeirat ausführlicher zu diskutieren
Technologische Möglichkeiten und Nutzerverhalten	(Prof. Lenz) - Es ist gut und wichtig, dass sich eine Stadt wie Hamburg mit dem Thema ITS beschäftigt - Tipp: Stärker vom Nutzer her denken! In den genannten Testfeldern die Technologie zu erproben ist sinnvoll, gleichzeitig muss aber auch das Nutzerverhalten beobachtet werden, um für die Stadt Schlüsse ziehen zu können - Weiteres entscheidendes Kriterium für ITS: direkter Nutzen für Bürger/innen; Nutzer sind nur bereit ihre Daten Preis zu geben, wenn für sie ein direkter Nutzen erkennbar ist (für einen klar definierten Zweck und mit klar definierten Umfang ohne zu personalisieren) (Segment Bezirke und Umland) - Nutzerverhalten hört nicht an der Stadtgrenze auf; wünschenswert wäre die Integration des Umlandes in eine ITS-Strategie
Folgen für die VEP	(Rieckhof) - Hinweis auf die „Strategie Digitale Stadt“ und deren Leitstelle - Datenschutz ist ein zentrales Thema - Folgende Aspekte in der Diskussion wichtig: Wer sind die potenziellen Nutzer? Wie gelingt eine zeitliche Entzerrung des Verkehrs? Wie gelingt eine intelligentere Nutzung des Hafenverkehrs und wie lassen sich die Funktionen von Car2Car-Kommunikation (etc.) sinnvoll einsetzen? - Neue Technologien können den Modal Split im Hinterlandverkehr grundlegend verändern, weshalb es als zentrales Thema der VEP zu betrachten ist - Verkehrsmanagement der HPA ist modellhaft, verschiedene Verkehrsträger sind bereits miteinander vernetzt - Auch weitere private Unternehmen/Logistikketten bieten schon Lösungen, die im Rahmen der VEP interessant sind

Top 5:
Internationale Erfahrungen mit VEP-Prozessen in anderen Städten, Camilla van Deurs (Gehl Architects Copenhagen) Siehe Folien als Anlage zum Protokoll

Diskussion / Beiträge:

Thema	Diskussion
Hintergrundinfos zum Konzept	(Segment Verwaltung) - Gesamtdauer des Partizipationsprozesses? (van Deurs) - 3-6 Monate minimal (inkl. Beteiligung von Kindern, Ladenbesitzern, Taxifahrern etc.) (Segment Politik) - Wie kann man Angst vor Veränderung entschärfen? (van Deurs) - Die Autoindustrie kennt die notwendigen Veränderungen, dennoch ist die „Liebe zum Auto“ in Deutschland groß; deshalb braucht es „hooks“ (=Angelhaken - Anknüpfungspunkte), welche den Prozess unterstützen
Partizipations-prozesses	(Prof. Lenz) - Hinter den Workshops und Beteiligungsprozessen stecken Kosten? Wie viel genau? (van Deurs) - „If you don´t get it right…“ Die Kosten sind im Verhältnis zu den Baukosten gering (Prof. Lenz) - Problem: Bisher sind Kosten für Partizipationsprozesse nicht in dem Umfang einbudgetiert (van Deurs) - Die Bürger/innen von heute verlangen Beteiligung (Segment Bezirke und Umland) - Wie gelingt der Beteiligungsprozess der sogenannten “quiet phase“? (van Deurs) - Die Spielregeln müssen deutlich gemacht werden: Wir arbeiten nur zusammen, wenn wir uns alle an die Regeln halten - Der öffentliche Beteiligungsprozess (mit Bürger/innen) ist davon abzugrenzen, das ist der nächste Schritt
Datenbasis für Gewinne/Verluste durch Radverkehr	(Segment Politik) - Investitionen in Radverkehr bringen Gewinn, Investitionen in den Straßenverkehr machen Verlust, wie wurde das ermittelt? (van Deurs) - University of Copenhagen hat dazu eine sehr komplexe Studie erarbeitet und u.a. Gesundheitskosten, sowie die Produktivitätsverluste durch Stau eingerechnet
Vergleiche zu anderen Städten	(Rieckhof) - Times Square, New York: Wurde der temporär oder dauerhaft umgestaltet? (van Deurs) - Folien zeigen das siebenjährige Testprojekt. Derzeit läuft der permanente Umbau. (Rieckhof) - Das Straßenbild in Hamburg hat sich ähnlich verändert wie Kopenhagen; jedoch gibt es große Unterschiede, da Hamburg: keine Residenzstadt gewesen ist (weniger breite

	Straßenräume) und wirtschaftlich einen herausragenden Schwerpunkt (Hafen- und Logistikstadt) hat
Verhaltens-änderungen	(Segment Verkehrswirtschaft) - Verhaltensänderungen scheinen schwieriger als dargestellt, siehe Problematik „Busbeschleunigung“ in Hamburg (van Deurs) - Deshalb muss die Antwort auf die Frage deutlich sein: “Was hat der Einzelne davon?”, 90 % der Autos sind nicht in Gebrauch, Stichwort: Share Economy; verschiedene Studien zeigen, dass Stau persönlichen Stress erhöht
„Measure – Test – Refine“	(Wagner) - Das System „Measure – Test – Refine“ wurde vorgestellt; Können verkehrliche Veränderungen wirklich durch eine Testphase herbeigeführt werden? - Wie gehen andere Städte mit Tests um? Was wäre passiert, wenn es nicht zur Win-Win-Situation gekommen wäre? (van Deurs) - Es haben ähnliche Experimente in Sao Paolo, Mexiko City und Denver stattgefunden, tatsächlich zeigt sich, dass nicht immer alle Maßnahmen Sinn machen - deshalb ist die Messung des Verkehrsgeschehens nach der Einführung der Test-Maßnahmen wichtig; Wenn das Ergebnis nicht überzeugt, muss man gegensteuern.
Veränderungs-prozessese gestalten	(Segment Wirtschaft) - Hamburg hat eine lange und gute Tradition der Umgestaltung, erhöhte Aufenthaltsqualität in der Innenstadt ist überall sichtbar; - Aber: Hamburg ist 750 qkm groß, d.h. es ist eine dünn besiedelte Metropole, Veränderungen sollten moderat vorgenommen werden; bedenken, dass in der inneren Stadt 500.000 Einwohner, wogegen in der Metropolregion 5 Mio. Einwohner leben, Transformationsprozess vorsichtig (van Deurs) - Auch wenn die Veränderungen bezügl. des Fahrradverkehrs nach großen Umwälzungen aussehen, so liegen der Veränderung Trends zu Grunde, die die Großstädte erkennen müssen. Auf der EU-Ebene werden Szenarien diskutiert, wonach in 40 Jahren jede große europäische Stadt Fahrradschnellstraßen haben und im Stadtzentrum autofrei sein wird (Rieckhof) - Stadtbild hat sich innerhalb der letzten 20 Jahren schon stark verändert, interessant ist das neue Verhältnis zwischen Planern und Architekten und der Bevölkerung, Frage: führt ein mehr an direkter Demokratie wirklich zu mehr Zustimmung?

Top 6: Nächste Termine, Schlusswort

Name	Thema
Rieckhof	- Bedankt sich bei allen Anwesenden für die spannende und diskutierfreudige Runde abseits der tagesaktuellen politischen Prozesse

Nächste Sitzungstermine:

- 01. Juli 2015, 14:00-17:00 Uhr
- 07. Oktober 2015, 14:00-17:00 Uhr