



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Protokoll: 16. Sitzung Mobilitätsbeirat

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg, Raum B.8.021, Mittwoch, den 26.02.2020 von 13.00-16.00 Uhr

Vorsitz: Andreas Rieckhof (BWVI, Staatsrat), Moderation: Dr. Julian Petrin

Teilnehmer:

Segment Politik

- Ole Thorben Buschhüter (Vorsitz Verkehrsausschuss, SPD)
- Detlef Ehlebracht (verkehrspol. Sprecher der AfD)
- Heike Sudmann (verkehrspol. Sprecherin Die Linke)

Segment Bezirke und Umland

- Jörg Penner (Vertretung für Sophie Fredenhagen, Bezirksamtsleiterin Harburg),
- Dr. Susanne Dahm (Vertretung für Rainer Rempe, Landrat Landkreis Harburg),
- Claudius Mozer (GF Südholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft)

Segment Wirtschaft

- Ina Luderer (stellv. GF Unternehmensverband Hafen Hamburg),

Segment Wissenschaft

- Prof. Dr. Carsten Gertz (Technische Universität Hamburg)

Segment Verkehrswirtschaft

- Dietrich Hartmann (GF Hamburger Verkehrsverbund),
- Kay Uwe Arnecke (Vertretung für Manuela Herbort, Konzernbevollmächtigte der DB für Hamburg und Schleswig-Holstein)

Segment Verbände

- Carsten Willms (verkehrspol. Sprecher des ADAC Hansa),
- Jens Deye (Vorstand ADFC Hamburg)
- Malte Siegert (Leiter Natur- und Umweltpolitik, NABU Hamburg)

Segment Verwaltung

- Guido Malburg (BIS Abteilungsleiter Amt A)
- Susanne Metz (BSW Amtsleiterin/Landesplanung)
- Dr. Gabriele Wahler (Vertretung für Jörg Lühmann, Amtsleiter Immissionsschutz und Betriebe)

Entschuldigt:

Falko Droßmann (Bezirksamtsleiter Hamburg Mitte), Martin Bill (verkehrspol. Sprecher Bündnis 90/Die Grünen), Dorothee Martin (verkehrspol. Sprecherin SPD), Dennis Thering (verkehrspol. Sprecher CDU), Jan-Oliver Siebrand (Handelskammer Hamburg, Geschäftsbereich Infrastruktur), Prof. Dr. Heike Flämig (Technische Universität Hamburg), Prof. Dr. Barbara Lenz (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt), Michael Heidrich (Hamburger Hochbahn AG)

Gäste:

Doreen Kerinnis (Hamburger Hochbahn AG), Christoph Ludwig (ARGUS), Christian Scheler (ARGUS), Konrad Rothfuchs (ARGUS), Birte Kepp (Urbanista), Kevin Hillen (Planersocietät), Tobias Merten (Ernst & Young), Volker Zimmer (Ernst & Young), Constantin Küpper (Ernst & Young)

Vertreter der Verwaltung:

Martin Huber (BWVI, Amtsleiter Verkehr und Straßenwesen), Dr. Tina Wagner (BWVI, Abteilungsleiterin Verkehrsentwicklung), Juliane Martinius (BWVI, Referatsleitung Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung), André Schwark (BWVI, Sachgebietsleiter Gesamtstädtische Verkehrsentwicklung), Laura Ehrenberg (BWVI, Referat Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung), Tina Wincierz (BWVI, Referat Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung), Dr. Gesa Matthes (BWVI, Referat Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung), Marcel Gessert (BWVI, Sachgebietsleiter Teilräume und Stadtstraßen)

TOP 0: Begrüßung – Beginn 13:00 Uhr

Name	Thema
Rieckhof	<ul style="list-style-type: none">• Begrüßung der Mitglieder des Mobilitätsbeirats und der Gäste• Letzter Termin der Legislatur – neue Bürgerschaft konstituiert sich am 18.03., Bürgermeisterwahl voraussichtlich am 22.04.• Vorstellung der Agenda• Einführung zum Schwerpunktthemen Verkehrsmodell, Ergebnisse Arbeitspaket (AP) 2 der VEP und Hamburg Takt

TOP 1: Einführung

Name	Thema
Dr. Wagner	<ul style="list-style-type: none">• Einführung zum Stand des Verfahrens und zum Arbeitspaket 2, dessen Inhalte im weiteren Verlauf durch das Büro ARGUS vorgestellt werden.• Hinweis auf Veröffentlichung der auf der Website https://www.hamburg.de/bwvi/verkehrsentwicklungsplanung/. Daneben wurde ein erster Newsletter verschickt.• Auch das Verkehrsmodell ist eine wesentliche Grundlage für die Analyse des Ist-Zustands und der zukünftigen Entwicklungen im Arbeitspaket 2.

TOP 2: Vorstellung des gesamtstädtischen Verkehrsmodells (ca. 30 Min.)

Name	Thema
Gessert	<ul style="list-style-type: none">• Das makroskopische Verkehrsmodell für Hamburg und das Umland ist ein strategisches Planungsinstrument. Es erlaubt die Beurteilung langfristiger Maßnahmen.• Einheitliche Datengrundlage, Aufbau aus Nachfragedaten, Verhaltensdaten und Angebotsdaten.• Vorstellung der Anwendungsbereiche und Grenzen des Modells• Ausblick: Das Modell ist zentrales Planungswerkzeug für die weiteren Arbeitsschritte der Verkehrsentwicklungsplanung. Eine Aktualisierung der Netz-, Struktur- und Verhaltensdaten (insbesondere MiD 2017) ist zeitnah vorgesehen.
Siehe Folien als Anlage 1 zum Protokoll	

Diskussion/Beiträge	
Thema	Diskussion
Möglichkeiten und Grenzen des Modells	<p>(Segment Verbände) Wie dienlich ist das Modell angesichts der genannten Grenzen um aktuelle Entwicklungen zielgerichtet zu steuern?</p> <p>(Hr. Rieckhof) Das Verkehrsmodell ist für uns ein Planungsinstrument zur Überprüfung und Bewertung von Maßnahmen. Es bietet vielfältige Möglichkeiten zur Visualisierung. Es ist kein politisches Programm, in dem man Zielvorstellungen vorgibt und Lösungen erhält.</p>
Modellierung des Radverkehrs	<p>(Segment Politik) Wenn der Radverkehr mit dem Modell nicht modelliert werden kann, fehlt eine wichtige Stellschraube.</p> <p>(Hr. Gessert) Der Radverkehr ist in der Nachfragemodellierung enthalten, d.h. das Modell ermittelt die Anzahl der Wege sowie die Start- und Zielzellen der Wege und kann somit auch den Radverkehrsanteil (Modal Split) feinräumig ermitteln. Bisher können diese Wege aber nicht im Netz abgebildet („umgelegt“) werden. Für die Modellierung der Routenwahl des Radverkehrs gibt es zum derzeitigen Stand der Technik noch kein etabliertes Verfahren.</p> <p>(Fr. Dr. Wagner) An der Routenwahl für den Radverkehr wird an den entsprechenden Institutionen geforscht. Sobald es ein anerkanntes Verfahren gibt, werden wir das Modell entsprechend weiterentwickeln.</p> <p>(Segment Verbände) Warum wurden die Daten aus der ADFC-Routenerhebung nicht eingebunden?</p> <p>(Hr. Rieckhoff) Das Radverkehrszählnetz zur automatisierten Verkehrsmengenerfassung wird gerade ausgerollt. Allein die Daten der Verkehrsmengen reichen aber nicht, um die Routenwahl im Modell umzusetzen. Dies kann jedoch nicht als vorsätzliche Diskriminierung wichtiger Verkehrsträger gewertet werden.</p> <p>(Segment Wissenschaft) Es fehlt nicht an Erhebungen des Verkehrsaufkommens. Im Gegensatz zum Radverkehr liegen zum Routenwahlverhalten im motorisierten Individualverkehr umfangreiche Forschungsergebnisse vor. Im Radverkehr liegen diese noch nicht vor.</p> <p>(Fr. Dr. Wagner) Die Verwaltung ist nicht dazu aufgestellt, Forschung und Entwicklung zu betreiben, sondern muss sich verfügbarer Software-Systeme bedienen.</p>
Darstellung Velorouten und Parken	<p>(Segment Bezirke und Umland) Wie wird der Ausbau der Velorouten berücksichtigt? Sind diese im Prognosenullfall 2030 alle enthalten? Wie wird das Parken betrachtet?</p> <p>(Gessert) Die Velorouten als solche müssen noch eingebaut werden, aber eine Beschleunigung dadurch ist bereits im Rechenmodell integriert und soll so die höhere Attraktivität der Velorouten nachbilden.</p> <p>Zum Parken enthält das Modell Widerstandswerte auf Ebene der Verkehrszellen, die Parkkosten simulieren.</p>

	(Dr. Wagner) Die Velorouten sind nachfrageseitig berücksichtigt, aber noch nicht im Netz dargestellt.
Bau- und Zwischenzustände	<p>(Segment Bezirke und Umland) Wie wird mit den Zwischen- / Bauzuständen umgegangen (Beispiel: Sanierung der Elbbrücken)? Müssten diese eingebunden sein?</p> <p>(Gessert) Das Modell bildet bisher zwei Zustände ab, den Analysefall (2014) und den Prognosenullfall (2030). Ein Zwischenzustand könnte theoretisch aufgebaut werden. Das Modell ist aber kein Instrument der Verkehrsflussoptimierung, sondern für die langfristige, strategische Planung ausgelegt.</p> <p>(Segment Verkehrswirtschaft) Die Verkehrsunternehmen im HVV haben langjährige Erfahrungen mit Verkehrsmodellen. Das Hamburger Verkehrsmodell beruht auf einer sehr umfassenden, großen Datenbasis und ist das am weitesten entwickelte Modell, das es für Hamburg je gab.</p>

TOP 3: Ergebnisse des AP 2 - Zustandsanalyse und Herausforderungen (ca. 55 Min.)

Name	Thema
Ludwig / Scheler	<ul style="list-style-type: none"> • Das Präsentations-Dokument wird im Nachgang der Sitzung zeitnah verschickt werden. Rückfragen oder Stellungnahmen zu den identifizierten Herausforderungen oder möglichen Lücken sind ausdrücklich erwünscht. • Darstellung des bisherigen Arbeitsprozesses • Vorstellung von acht Kernthemen, die die wesentlichen Herausforderungen darstellen. <p>(Fr. Dr. Wagner:) Die Arbeitsergebnisse sind mit der BWVI und der behördenübergreifenden VEP-Arbeitsgruppe abgestimmt. Wir haben uns dabei bewusst von einer klassischen sektoralen Betrachtung nach Verkehrsmitteln gelöst. Die identifizierten Herausforderungen enthalten eine Einschätzung darüber, wie stark die Gestaltungsmöglichkeiten durch die Verkehrsentwicklungsplanung sind. Uns aber wichtig, nicht nur die Herausforderungen aufzuzeigen, die wir unmittelbar durch die VEP beeinflussen können.</p>
Siehe Folien als Anlage 2 zum Protokoll	
Diskussion/Beiträge	
Thema	Diskussion
Umgang mit den Ergebnissen	(Segment Wissenschaft) Im Unterschied zu vielen anderen VEP-Verfahren hat hier keine klassische sektorale Analyse stattgefunden. Es ist positiv zu bewerten, dass man hier über eine reine Analyse hinausgegangen ist und bereits Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze aufzeigt. Die Frage ist nun, welche Konsequenzen aus der Bestandsanalyse gezogen werden.
Akteursgespräche	(Segment Verbände) Welche Akteursgespräche haben stattgefunden mit welchen Inhalten. Ist weiterer Input gewünscht?

	<p>(Fr. Dr. Wagner) Zum Thema Radverkehr haben wir Gespräche mit unseren Fachleuten, u.a. mit der Radverkehrskordinatorin Kirsten Pfaue geführt. Eine Stellungnahme zu den vorgestellten Ergebnissen ist nach Versand der Unterlagen möglich, sollte jedoch nicht zu kleinteilig sein. Die wesentlichen gestalterischen Schritte werden aber im nun folgenden Arbeitspaket 3 mit der Szenarienentwicklung erfolgen.</p> <p>(Hr. Rieckhof) Der Mobilitätsbeirat ist ein fachliches Beratungsgremium, fachliche Hinweise zu den Arbeitsschritten sind ausdrücklich erwünscht. Eine Überarbeitung der Radverkehrsstrategie durch die VEP ist jedoch nicht Zielsetzung.</p>
Pendlerverkehre	<p>(Segment Politik) Worauf beziehen sich die 30 bis 50% der Einfahrten in die Kernstadt? Sind damit nur Einpendler aus dem Umland gemeint? Sind viele dieser Fahrten tatsächlich unter 10 km?</p> <p>(Hr. Ludwig) 30 bis 50% der Fahrten in der Kernstadt werden durch Einpendler aus dem Hamburger Umland verursacht. Die Aussage, dass viele Fahrten in der Kernstadt kürzer als 10 km sind, ist davon unabhängig und bezieht sich auf alle Fahrten, nicht nur auf den Anteil durch Einpendler.</p> <p>(Hr. Rieckhof) Können „Binnenpendler“ identifiziert werden?</p> <p>(Hr. Ludwig) Ja, mit dem Verkehrsmodell können „Pendler“ innerhalb Hamburgs identifiziert werden, wobei zu definieren wäre, ab welcher Entfernung ein Weg zur Arbeit als „Pendlerverkehr“ gewertet würde.</p> <p>(Segment Verwaltung) Hinweis zur Karte zum Ausbau der Bewohnerparkgebiete: Jedes potentielle Bewohnerparkgebiet muss im ersten Schritt geprüft werden. Eine Umsetzung ist nicht garantiert.</p>

TOP 3: Schwerpunktthema ÖPNV: Hamburg-Takt (ca. 40 Min)

Name	Thema
Fr. Kerinnis	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgangsfrage: Wie kann ein ÖPNV in Zukunft aussehen, der Menschen zum Umstieg bewegt. Diskussions-/Abstimmungsprozess in geschlossener Arbeitsgruppe mit einem Zielbild am Ende. • Strategisches Ziel der integrierten Systemstrategie ist verbessertes / einheitliches Kundenerlebnis. Daraus ergibt sich die Überlegung, welche Nachfrage ein solches Angebot auslösen könnte und wie diese zu bewältigen wäre. Nach einer modellhaften Abschätzung ist eine Erhöhung der Fahrgastzahlen um 50% nötig, um den Modal Split Anteil von 30% im Jahr 2030 zu erreichen. Daraufhin wurde verschiedene Maßnahmen im U-Bahn-, S-Bahn- und Busnetz identifiziert. • Erforderlichkeit des Multiprojektmanagements und rechtzeitiger Vorhaltung strategisch wichtiger Flächen (bspw. für weitere Betriebshöfe). • Etwa 85% der Hamburg Bevölkerung kann durch die Angebotsausweitungen mit dem Hamburg-Takt erreicht werden. In den

	<p>übrigen, sehr peripheren und dünn besiedelten Gebieten ist eine sinnvolle Ergänzung durch Sharing-Angebote geplant.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empfehlung für ein „Bündnis für Mobilität“ analog dem „Bündnis für das Wohnen“.
Siehe Folien als Anlage 3 zum Protokoll	

Diskussion/Beiträge	
Thema	Diskussion
	Keine Fragen

Top 4: Nächste Termine, Schlusswort

Name	Thema
Dr. Wagner	Die Entwicklung und Bewertung von Maßnahmen und Szenarien werden dieses Jahr im Mittelpunkt stehen, sowohl in den kommenden Sitzungen des Mobilitätsbeirats als auch in der weiteren Beteiligungsphase. Ankündigung der Präsentation und Diskussion von Szenari-Entwürfen im nächsten Termin Ende Mai.
Rieckhof	Herr Rieckhof dankt allen Mitwirkenden im Mobilitätsbeirat für den befruchtenden Austausch und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den beauftragten Büros für die Vorbereitung der Sitzungen. Er betont, dass das Modell unverzichtbares Planungstool für die Verkehrsentwicklungsplanung ist. Mit dem Hamburg Takt kommt ein großes Projekt auf uns alle zu. Mit Blick auf die Klimaziele ist ein massiver ÖPNV-Ausbau absolut notwendig. Aber auch die Harmonisierung mit den anderen Themen wie Radverkehr steht weiter im Fokus.
Rieckhof	<p>Nächste Sitzungstermine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donnerstag, 28. Mai 2020, 13:00 – 16:00 Uhr • Mittwoch, 09. September 2020, 13:00 – 16:00 Uhr • Mittwoch, 02. Dezember 2020, 13:00 – 16:00 Uhr

Anlagen:

1. Folien zu TOP 1: Vorstellung des gesamtstädtischen Verkehrsmodells
2. Folien zu TOP 2: Ergebnisse Arbeitspaket 2: Zustandsanalyse und Herausforderungen
3. Folien zu TOP 3: Schwerpunktthema ÖPNV: Hamburg Takt

Protokoll: Volker Zimmer, Constantin Küpper, Ernst & Young