



Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

Protokoll: 23. Sitzung Mobilitätsbeirat

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM): Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg,
digital – via Zoom, Donnerstag, den 23.06.2022 von 13.00-16.00 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 in Vertretung von Richard Seelmaecker (verkehrspol. Sprecher CDU)
- Nicolai Meyer in Vertretung von Heike Sudmann (verkehrspol. Sprecherin Die Linke)

Segment Bezirke und Umland

- Dr. Susanne Dahm in Vertretung von Rainer Rempe (Landrat Landkreis Harburg)
- Hans Lied in Vertretung von Sophie Fredenhagen (Bezirksamtsleiterin Harburg)
- Claudius Mozer (Geschäftsführer SVG Südwestholstein ÖPNV-Verwaltungsgemeinschaft)
- Cornelia Schmidt-Hoffmann (Bezirksamtsleiterin Bergedorf)

Segment Wirtschaft

- Daniel Möck in Vertretung von Jan-Oliver Siebrand (Handelskammer, zuständig u.a. für Stadtverkehr im Bereich Nachhaltigkeit und Mobilität)
- Ina Luderer (Unternehmensverband Hafen Hamburg, stellv. Geschäftsführerin)

Segment Wissenschaft

- Prof. Dr. Heike Flämig (Technische Universität Hamburg)
- Prof. Dr. Carsten Gertz (Technische Universität Hamburg)
- Prof. Dr. Barbara Lenz

Segment Verkehrswirtschaft

- Dietrich Hartmann (Geschäftsführer HVV)
- Carmen Schmidt (stellv. Vorsitzende Logistik-Initiative Hamburg)
- Doreen Kerinnis (Bereichsleiterin Hamburg Takt, Hamburger Hochbahn AG)
- Jan Grupe (Vorsitzender Taxenunion Hamburg)

Segment Verbände

- Tom Jakobi (Vorstand ADFC Hamburg)
- Carsten Willms (verkehrspol. Sprecher des ADAC Hansa)

Segment Verwaltung

- Tony Schröter in Vertretung von Susanne Metz (BSW, Amtsleitung Landesplanung)
- Dr. Nadja Hammami in Vertretung von Lutz Birke (BWI, Amtsleitung I, Hafen und Innovationen)
- Guido Malburg (BIS, Abteilungsleitung A3)
- Dr. Marcus Merkenich in Vertretung von Dr. Roland Willner (Senatskanzlei, Leiter Planungsstab)
- Jörg Lühmann (BUE, Amtsleitung Immissionsschutz und Betriebe)

Gäste:

Konrad Rothfuchs, Christoph Ludwig, Patrick Stoklosa (alle ARGUS), Kevin Hillen, (Planersocietät)

Vertreter der Verwaltung (BVM):

Martin Huber (Amtsleiter V), Dr. Tina Wagner (Abteilungsleiterin VE), Juliane Martinius (Referatsleiterin VE2), Laura Ehrenberg, Tina Wincierz

Entschuldigt:

Ralf Neubauer, Dirk Nockemann, Malte Siegert, Manuela Herbort, Burkhard Horn

TOP 1: Begrüßung und Aktuelles

| Name | Thema |
|-----------------|---|
| Staatsrat Bill | Staatsrat Bill begrüßt die Teilnehmenden und erklärt, warum die Sitzung digital stattfindet. Ziel war es, dass möglichst alle Mitglieder teilnehmen können, da heute die Ergebnisse des langen Prozesses gezeigt werden und die Kalender aktuell erfahrungsgemäß sehr voll sind. |
| Herr Dr. Petrin | <p>Herr Dr. Petrin begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den vorgesehenen zeitlichen Ablauf.</p> <p>Die Agenda sieht die folgenden Punkte vor: TOP 1: Begrüßung und Aktuelles TOP 2: Ergebnisse der Szenarien TOP 3: Handlungsschwerpunkte TOP 4: Diskussion TOP 5: Abschluss und Ausblick</p> |
| Frau Dr. Wagner | <p>Frau Dr. Wagner gibt einen kurzen Rückblick auf die Inhalte der vergangenen Sitzungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• November 2021: Zukunftcheck und Elektromobilität• September 2021: Diskussion der qualitativen Bewertung der Szenarien• Juni 2021: Sachstand Basisfall und Szenarienentwicklung, Vorstellung der qualitativen Bewertung <p>Sie berichtet über die letzten Monate, in denen ein intensiver, senatsinterner Abstimmungsprozess stattgefunden hat. Die Ergebnisse wurden mit der Senatskanzlei und der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende diskutiert und Handlungsschwerpunkte daraus entwickelt.</p> |

TOP 2: Ergebnisse der Szenarien

| Name | Thema |
|----------------|--|
| Frau Martinius | Frau Martinius gibt einen Rückblick auf die schon gezeigten Inhalte und stellt zur Auffrischung die Ziele und die untersuchte Szenarien dar. |
| Herr Ludwig | Herr Ludwig stellt die Ergebnisse der quantitativen Bewertung der Szenarien mit dem Verkehrsmodell vor (siehe Foliensatz als Anlage). |
| Frau Wagner | Frau Dr. Wagner kommentiert zur Modal Split Folie, dass nur maßnahmeninduzierte Wirkungen durch das Modell abgebildet werden. Mit den betrachteten Maßnahmen ist das Modal-Split-Ziel von 80% in 2030 in der Kernstadt erreichbar. Ein gesellschaftlicher Trend zu einem veränderten Mobilitätsverhalten (mehr Umweltverbund) ist nicht in die Szenarienberechnungen eingeflossen. Unter Berücksichtigung von maßnahmeninduzierten Wirkungen und gesellschaftlichem Trend wird die Zielerreichung auch für die Gesamtstadt als möglich eingeschätzt. |

| Thema | Diskussion |
|-----------------------------------|---|
| „80/20-Szenario“ | <p>(Segment Verwaltung) Der Sprung vom Szenario 3.2 zum „80/20-Szenario“ ist noch sehr groß. Daher stellt sich die Frage, wie die Lücke zwischen Szenario 3.2 und dem „80/20-Szenario“ geschlossen werden kann. Theoretisch ist ein Szenario 3.3 erforderlich, welches den Trend berücksichtigt. Werden im Prozess Zwischenziele berücksichtigt?</p> <p>(BVM) Ja, die Ziele sind ambitioniert. Wir brauchen eine Verhaltensveränderung, die den maßnahmeninduzierten Modal Shift unterstützt. Wir gehen beispielsweise davon aus, dass sich der derzeitig erkennbare Trend zum Radverkehr fortsetzt und mit unserem Maßnahmenpaket beschleunigt wird. Hinzukommen noch weitere Trends, die sich aus steigenden Energiekosten und einem erhöhten Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein ergeben könnten. Wir werden die Entwicklung in den nächsten Jahren genau beobachten. Dabei hilft uns die eigene Hamburger Mobilitätsverhaltensbefragung, die von nun an alle 2 Jahre durchgeführt wird (MobiHam). Die Ergebnisse helfen uns dabei, Veränderungen sichtbar zu machen und bei Bedarf nachzusteuern.</p> <p>(Segment Verwaltung) Gibt es auch einen Maßnahmenkatalog für das „80/20-Szenario“?</p> <p>(BVM) Es wurden keine weiteren Maßnahmen im „80/20-Szenario“ berücksichtigt. Bei diesem Szenario werden zusätzlich zu den maßnahmeninduzierten Wirkungen auch Verhaltensänderungen unterstellt, die den Modal Shift in Richtung Umweltverbund unterstützen.</p> |
| Pendlerverkehre | <p>(Segment Verwaltung, textlich) Wurde die prognostizierte Siedlungs- und Einwohnerentwicklung im Umland bei der Entwicklung der Pendlerzahlen berücksichtigt?</p> <p>(BVM) Ja.</p> |
| Homeoffice-Anteil | <p>(Segment Wissenschaft, textlich) Welcher Homeoffice-Anteil wurde für 2030 angenommen?</p> <p>(Herr Ludwig) Im Schnitt wurde in den Szenarien 3.1 und 3.2 eine Homeoffice-Quote von etwa 20 % angesetzt. Die Quote variiert je nach Wirtschaftsbranche.</p> |
| Modal Split nach Verkehrsleistung | <p>(Segmente Verbände und Umland, textlich) Wie sieht die Modal Split-Verteilung hinsichtlich der Verkehrsleistung (also nicht nur in % der Wege, sondern in % der Kilometer) in den Szenarien aus?</p> <p>(BVM, nachträglich)</p> |

| | |
|-------------------------|--|
| | <p>Die Betrachtung des verkehrsleistungsbezogenen Modal Split ist wichtig, da die Wege im MIV und ÖPNV deutlich länger sind als im Rad- oder Fußverkehr. Das Verkehrsmodell berechnet aktuell nur die zurückgelegten Kilometer für den motorisierten Individualverkehr und den ÖPNV, nicht für den Rad- und Fußverkehr. Daher lässt sich mit dem Verkehrsmodell derzeit kein vollständiger Modal Split auf Basis der Verkehrsleistung erzeugen. Inwiefern eine plausible Schätzung unter Zuhilfenahme von durchschnittlichen Wegelängen zu plausiblen Ergebnissen führt, werden wir prüfen.</p> |
| Zusammenhang Klimaplan | <p>(Segment Verkehrswirtschaft) Das Basisjahr bzw. der Analysefall im Klimaplan ist das Jahr 2017. Warum wurde für die VEP das Jahr 2018 gewählt? Ist bei der Fortschreibung des Klimaplanes die Vergleichbarkeit gewährleistet?</p> <p>(BVM) 2018 ist das Basisjahr des Verkehrsmodells. Für die CO₂-Berechnung wurden die Klimaplanwerte für 2017 auf das Jahr 2018 fortgeschrieben, um sinnvolle Zielwerte zu ermitteln.</p> |
| Alternative Antriebe | <p>(Segment Politik) Wurden die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung von Elektroautos anfallen, berücksichtigt?</p> <p>(BVM) Wir haben nur die lokalen Emissionen betrachtet. Die CO₂-Emissionen zur Herstellung der Fahrzeuge wurden nicht mitbetrachtet, da sie in anderen Sektoren berücksichtigt und bilanziert werden. Dies entspricht der bundesweiten Systematik.</p> |
| Methodische Anmerkungen | <p>(Segment Wissenschaft) Aus Sicht der Wissenschaft gibt es fünf methodische Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In den Szenarien wurden viele unterschiedliche Maßnahmentypen vermischt. Dadurch sind die Effekte einiger Maßnahmen nicht gut sichtbar. 2. Das zeigt sich auch darin, dass die Modal Split-Ergebnissen der Szenarien kaum nennenswerte Unterschiede aufweisen. Der Eindruck entsteht, dass sich hier die Maßnahmenauswahl nicht genügend unterscheiden. Ziel der Mobilitätswende ist es, die Fahrleistung im MIV zu reduzieren, daher reicht der Blick auf den wegebezogenen Modal Split nicht aus. 3. Die Anzahl der „Stamm-Maßnahmen“ (Maßnahmen, die in allen Szenarien enthalten sind) ist sehr hoch. Die gesetzten Maßnahmen verhindern eine politische Diskussion, die auch eine Chance hätte sein können. 4. Es wurde beim letzten Mal der „Zukunftsscheck“ vorgestellt und angekündigt, auch noch Untersuchungen zu den Rahmenbedingungen („Strukturcheck“) zu machen. Was ist daraus geworden? 5. Es fehlt eine saubere Überleitung aus der Szenarienbetrachtung zu den Handlungsschwerpunkten („Storyline“). Wenn die Schlussfolgerung ist, dass wir alles brauchen, dann sollte es auch so dargestellt werden. Eine Differenzierung zwischen verschiedenen Maßnahmenarten, wie Infrastrukturmaßnahmen, preisliche Maßnahmen usw. fehlt ebenfalls. |

| | |
|---------------------------------|---|
| | <p>(BVM)</p> <p>Zu 1. und 2.: Eine Model Split-Veränderung von 1% - 2% ist nicht wenig. Deutliche Sprünge zeigen sich nicht nur zwischen dem Basisfall und dem Szenario 1, sondern auch zwischen Szenario 1 und Szenario 3.2. Es stimmt, dass viele Maßnahmen in den Szenarien vermischt wurden, weil möglichst realitätsbezogene Szenarien untersucht werden sollten. Bei den Ergebnissen muss berücksichtigt werden, dass einige Maßnahmen, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung, in ihren Wirkungen schwieriger abzuschätzen sind.</p> <p>Zu 3.: Es gibt für einige der großen Maßnahmen schon Beschlüsse, so dass es nicht sinnvoll ist, diese mit der VEP zu hinterfragen.</p> <p>Zu 4.: Den Strukturcheck stellen wir voraussichtlich in einer der nächsten Beiratssitzungen vor. Dies hätte die heutige Sitzung überfrachtet. Beim Strukturcheck haben wir uns eine veränderte Verteilung der hinzukommenden Bevölkerung (diffus im Umland versus an ÖV-Achsen orientiert) und die Veränderung des PKW-Besitzes angeschaut. Die Wirkungen, die das Modell bei den Strukturchecks gezeigt hat, sind allerdings überschaubar.</p> <p>Zu 5.: Bei der Festlegung der Maßnahmen für das Handlungskonzept spielt neben den methodischen Bausteinen der VEP die politische Abstimmung eine wesentliche Rolle. Tatsächlich wird gleich bei der Vorstellung der Handlungsschwerpunkte deutlich, dass wir Maßnahmen aus allen Szenarien im Handlungskonzept berücksichtigen werden. Aktuell laufen noch Abstimmungen auf verschiedenen Ebene zur Intensität einzelner Maßnahmen.</p> |
| Strukturcheck | <p>(Segment Verwaltung)</p> <p>Inwiefern hat der Autobesitz keinen großen Einfluss? Lassen die Leute ihr Auto dann häufiger stehen, behalten es aber als Rückfallebene?</p> <p>(BVM)</p> <p>Ja, davon gehen wir aus. Wir denken, dass das Angebot in Szenario 3.2 so gut ist, dass die viele Menschen ihr Auto stehen lassen.</p> |
| Wirtschaftsverkehrsfahrleistung | <p>(Segment Wirtschaft, textlich)</p> <p>Wieso sieht es so aus, als ob der Wirtschaftsverkehr in der Fahrleistung nicht zunimmt?</p> <p>(Herr Ludwig)</p> <p>Es gibt einen leichten Anstieg, dieser ist aufgrund der Darstellungsart aber nicht besonders gut erkennbar.</p> |
| CO2-Abschätzung | <p>(Segment Verwaltung)</p> <p>Verstehe ich es richtig, dass das CO2-Ziel allein durch den technischen Fortschritt bei den Antrieben auch dann erreicht wird, wenn sich die Fahrleistung gar nicht reduziert, wie bei Szenario 1?</p> <p>(BVM)</p> <p>Die Elektrifizierung ist der größte Hebel für die CO2-Reduktion. Die Mobilitätswende leistet ebenfalls einen wichtigen Beitrag durch die Reduktion der Fahrleistung. Des Weiteren ist zu bedenken, dass hier nur das</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>55%-Klimaziel dargestellt ist. Bei einer Verschärfung müssen andere Zielwerte erreicht werden. Die Mobilitätswende und die Reduktion der Fahrleistung sind neben dem Klimaschutz auch für die Verkehrs- und Stadtentwicklung sehr wichtig. Bei einer wachsenden Bevölkerung in der FHH wie auch in der Metropolregion ist es zum Erhalt der Mobilität insgesamt notwendig, dass die Mobilität des Einzelnen weniger Platz beansprucht. Das ist durch eine reine Antriebswende bzw. die Flottenerneuerung nicht erreichbar.</p> <p>(Segment Wissenschaft, textlich) Was konkret ist "Flottenerneuerung"? Welche städtischen Maßnahmen werden zur Erhöhung des Anteils von E-Fahrzeugen ergriffen?</p> <p>(BVM) Flottenerneuerung meint die Erneuerung der herkömmlichen, nicht elektrischen Fahrzeuge durch technologische Verbesserungen und das Ausscheiden älterer Fahrzeuge. Das Handbuch für Emissionsfaktoren (HBEFA) stellt prognostizierte Emissionsfaktoren für die gängigsten Fahrzeugtypen zur Verfügung.</p> <p>Städtische Maßnahmen zur Erhöhung des E-Anteils sind der Ausbau der Ladeinfrastruktur, eine Gebührenbefreiung beim Parken und eine Förderung der Elektrifizierung von Taxen. Außerdem ist derzeit eine Vereinbarungen mit Free-Floating-Carsharern zur Umstellung der Flotten auf E-Antrieb in Arbeit. Denkbar wären auch lenkende Maßnahmen in bestimmten Gebieten (z.B. Low-emission-Zones), diese sind aber hier noch nicht untersucht worden.</p> <p>(Segment Politik) Es wird stark auf Elektrifizierung gesetzt, damit können die Klimaziele nicht erreicht werden. Darüber hinaus ist zu bedenken, dass auch der Homeoffice-Anteil vermutlich nicht so bleibt. In der Verwaltung mag das vielleicht der Fall sein, aber ob viele weitere Unternehmen beim Homeoffice bleiben, ist abzuwarten. Ohne weitere Ambitionen können die Klimaziele nicht erreicht werden.</p> |
|--|---|

TOP 3: VEP – Handlungsschwerpunkte + TOP 4: Diskussion

| Thema | Diskussion |
|-------------|--|
| Straßenbahn | <p>(Segment Politik) Wurde das Thema Straßenbahn als Alternative zu Bussen und teilweise U-Bahnen untersucht? Durch die kürzere Bauzeit könnte bereits bis 2030 eine Wirkung erreicht werden. Eine Straßenbahn könnte erhebliche Kapazitäten schaffen, was durch eine kürzlich veröffentlichte Studie nachgewiesen wurde.</p> <p>(BVM) Derzeit stehen massive SPNV-Ausbauprojekte im Fokus, die eine große Herausforderung darstellen und für die entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden müssen. Zudem untersuchen wir auf einer Magistrale, ob ein Bus Rapid System / BHNS-System eingerichtet werden kann.</p> |

| | |
|--------------------------|---|
| <p>Taxenverkehr</p> | <p>(Segment Verkehrswirtschaft, textlich) Warum findet „Taxi“ im vorliegenden Strategieplan nicht statt? Aufgrund der hohen Fahrleistungen besteht ein CO2-Einsparpotential von 25.000 Tonnen. Das Projekt „Zukunftstaxi Hamburg“ mit Schirmherr Anjes Tjarks hat bundesweit Strahlkraft. Für die „letzte Meile“ steht das Taxigewerbe zur Verfügung. Appell: Die elektrifizierte Hamburger Taxiflotte sollte Einzug in verkehrspolitische Planungsprozesse erhalten.</p> <p>(BVM) Ja, sehen wir auch so. Es wird Bestandteil sein, insgesamt haben wir über 200 Einzelmaßnahmen, die hier nicht alle dargestellt sind. Der Taxenverkehr spielt eine wichtige Rolle.</p> |
| <p>Schnellbahnausbau</p> | <p>(Segment Verwaltung) Die Zuwanderung in die Metropolregion spielt eine große Rolle, wofür neue Haltepunkte benötigt werden, um die Gebiete zu erschließen. Der Hamburger Süden wird aktuell in der VEP nur mit der Verstärkerlinie S32 bedacht. Es fehlt z.B. die U4-Verlängerung. Darüber hinaus ist auch die Anbindung ins Umland, z.B. nach Winsen schlecht, weil der RE nur jede Stunde fährt. Dazwischen liegen Haltepunkte, die noch seltener angefahren werden. Die Fahrzeit beträgt nur 10 Minuten, wohingegen der Bus 40 Minuten braucht. Die Taktung ist dabei nicht attraktiv. Es wird zu sehr in den Grenzen der FHH gedacht und zu wenig in die MRH.</p> <p>(BVM) Die regionale Vernetzung ist eine sehr wichtige Thematik. Es ist eine zentrale Aufgabenstellung für die nächsten 10 Jahre. Es ist vieles in der Erarbeitung, das allerdings nur zusammen mit den Nachbarländern geht. Im Augenblick sind die angesprochenen Punkte noch so weit weg, dass wir sie in der Planung bis 2030 nicht aufnehmen können, ohne dass wir den Nachbarländer vor den Kopf zu stoßen. Wir arbeiten aber daran, die Südeinfahrt nach Hamburg zu stärken, den Bahnhof Harburg auszubauen und dabei gleichzeitig den Güterverkehr nicht zu behindern.</p> <p>(Segment Politik) Zum Schnellbahnausbau im Hamburger Süden gibt es ein bürgerschaftliches Ersuchen. In welcher Form ist die U4-Verlängerung nach Harburg im VEP hinterlegt?</p> <p>(BVM) Das ist im Zukunftsscheck im letzten Mobilitätsbeirat angesprochen worden. Die Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg wird als Ausblick in das Handlungskonzept mit aufgenommen.</p> <p>(Segment Wirtschaft) Vieles bündelt sich am Hbf. und an den Elbbrücken. Wie ist der Stand der Machbarkeitsstudie zur westlichen Elbquerung und zum Ausbau an der Norderelbquerung?</p> <p>(BVM) Die Machbarkeitsstudie für den 6-gleisigen Ausbau der Norderelbquerung ist auf einem guten Weg, allerdings muss die Finanzierung noch</p> |

| | |
|------------------------------------|--|
| | <p>geklärt werden. Damit wären viele Verbesserungen für den Regionalverkehr möglich. Eine westliche Elbquerung ist aufgrund fehlender zusätzlicher Einzugsgebiete unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht darstellbar.</p> |
| Umsetzungsstrategie | <p>(Segment Wissenschaft, textlich) Welche von den quantitativ besonders relevanten Maßnahmen müssen bis wann angestoßen sein, um in 2030 die erwartete Wirkung zu bringen? Ist das personell überhaupt zu stemmen?</p> <p>(BVM) Wir erarbeiten kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Im Hintergrund wird eine zeitliche Planung aufgebaut. Für viele Maßnahmen brauchen wir ergänzendes Personal, wobei viele Maßnahmen bereits laufen wie bspw. die Umsetzung der Radverkehrsstrategie. Wir hatten in den vergangenen 2 bis 3 Jahren einen Personalaufwuchs, welchen wir vor allem bei den Realisierungsträgern verstetigen müssen.</p> |
| Allgemeine Anmerkungen | <p>(Segment Verbände) Es ist verständlich, dass die Innenstadt eine höhere Umweltverbund-Quote braucht im Vergleich zu den Randgebieten. Trotzdem wird deutlich, dass das Szenario 3.2 das 80/20-Modal-Split-Ziel verfehlt. Wir befinden uns bereits in einem großen Trend zum Radfahren, was sich so in den Zahlen nicht widerspiegelt. Daher sollten wir uns Gedanken machen, was wir zusätzlich noch machen könnten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung von Tempo 30 (z.B. Kaiser-Wilhelm-Str., Hallerstraße), wobei der Busverkehr kein Hindernis darstellen sollte. Für den Fahrgast ist der Vergleich der verschiedenen Verkehrsmittel entscheidend. • Bei geplanten oder laufenden EMS-Maßnahmen sollte rechtzeitig die Flächenumverteilungen (Busspuren) vorgesehen werden. • Das Thema P+R sollte stärker im Fokus stehen, da die ÖV-Pendlerquote aus dem Umland viel zu niedrig ist und die Nutzung von P+R zu teuer ist. • Der Radverkehr sollte mindestens innerhalb Ring 2 Vorrang und Vorfahrt gewährt bekommen. • Das Parken in der Innenstadt sollte soweit eingeschränkt werden, dass nur noch mobilitätseingeschränkte Personen und der Wirtschaftsverkehr innerhalb Ring 1 parken dürfen. |
| Emissionsarme Technologie im Hafen | <p>(Segment Wirtschaft) Es sollte eine Förderung zu emissionsarmer Technologie im Hafen geben. Dabei sollten wir von Verboten absehen und eher Bahn und Binnenschiff fördern. Die Leistungsfähigkeit des Hafens muss erhalten bleiben und es sollte zu keiner Bevorzugung von bestimmten Fahrzeugklassen kommen. Aktuell gibt es noch viele Fragezeichen bei der Elektrifizierung der Lkw. Die Fahrzeuge sind noch nicht am Markt.</p> <p>(BVM) Wir sehen die Schwierigkeiten bei der Umsetzung ähnlich, aber wir müssen Ansatzpunkte ergreifen, um die Elektrifizierung voranzutreiben.</p> |

| | |
|----------------------|---|
| | <p>Es gibt noch keinen Ansatz für den Hafen, aber Bevorrechtigungen z.B. beim Parken im Hafen wären zu überlegen. Wir haben hier noch nichts Konkretes in der Schublade und stehen im Austausch mit der HPA.</p> |
| Fokusräume | <p>(Segment Wissenschaft) Bei den Fokusräumen sollte eine starke Priorisierung auf dem ÖV liegen. Mit welchen Mitteln soll diese umgesetzt werden?</p> <p>(BVM) Wir schlagen Bussonderfahrstreifen und LSA-Bevorrechtigungen vor.</p> <p>(Segment Verbände) Der Verkehrsraum sollte flexibel und offen bleiben. Wir wissen nicht, was in den nächsten 20 bis 30 Jahren passiert (z.B. autonomes Fahren).</p> <p>(BVM) Die Mobilitätswende braucht Platz und eine Flexibilität in der Aufteilung.</p> <p>(Segment Verwaltung) Es ist wichtig die Flexibilität beizubehalten um auch z.B. Großraum- und Schwertransporte durch die Stadt zu bekommen. Zudem sollte bei den Planungen auch der Fußverkehr ausreichend mitgedacht und attraktiv gestaltet werden.</p> <p>(Segment Verkehrswirtschaft) Es ist wichtig, die Bedürfnisse von Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkter Personen mit in den Blick zu nehmen. In der Steinstraße verhindert beispielsweise die Busspur, dass Taxen vor einer Arztpraxis halten können. Zu bestimmten Tageszeiten liegt die Quote von Seniorinnen und Senioren in unseren Taxen bei 80%.</p> <p>(Segment Verbände, textlich) Busse werden mittlerweile an LSA automatisch erfasst, erhalten aber dann trotzdem häufig nicht direkt grün. Die Ampelsteuerung sollte flächendeckend so ausgerichtet werden, dass Busse in aller Regel sofort grün bekommen, wenn sie Knoten erreichen.</p> |
| Alternative Antriebe | <p>(Segment Verbände) Es kommt aktuell zu sehr hohen Wartezeiten bei der Beschaffung von E-Fahrzeugen. Allein in Hamburg warten derzeit ca. 35.000 ADAC-Mitglieder auf ein E-Auto.</p> <p>(Segment Verwaltung, textlich) Beim Ausbau der Elektromobilität sollten neben Betriebshöfen für Elektrobusse auch Flächen für Carsharing- und Pooling-Unternehmen gesichert werden. Gerade wenn sich autonomes Fahren durchsetzt, werden diese Unternehmen ggf. mit noch viel größeren Flotten in die Stadt drängen. Darauf sollte die Stadt sich strategisch vorbereiten.</p> <p>(BVM) Eine strategische Flächenplanung wäre zu prüfen. Ggf. können Flächen mit Ladestationen kombiniert bzw. mehrfach genutzt werden, z. B. P+R-Flächen, Parkplätze von Handelsketten, Micro Hubs.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>(Segment Verkehrswirtschaft) Zu bedenken ist, dass Pkw viel flächenintensiver sind als Busse. Die Flächensuche ist daher sehr viel anspruchsvoller.</p> <p>(Segment Wirtschaft) Auch die Bedarfe zur Ladung von Nutzfahrzeugen (Transporter, Lkw) sind zu berücksichtigen. Hier sollten die Stadt rechtzeitig die Voraussetzungen schaffen!</p> |
|--|--|

TOP 5: Abschluss und Ausblick

| Name | Thema |
|-----------------|---|
| Herr Malburg | Herr Malburg verabschiedet sich, weil er in der BIS einen anderen Aufgabenbereich übernimmt. |
| Staatsrat Bill | <p>Staatsrat Bill bedankt sich bei Herrn Malburg für die engagierte Teilnahme am Mobilitätsbeirat. Er bemerkt abschließend, dass sich die Rahmenbedingungen ständig weiterentwickeln, sodass die Strategie fortlaufend angepasst werden wird. Dabei wird man immer mit Annahmen und Unsicherheiten arbeiten müssen (Beispiel Anteil der E-PKW, Ladeinfrastruktur, weitere gesellschaftliche Trends).</p> <p>Staatsrat Bill dankt für die vielen Diskussionsbeiträge und verabschiedet die Mitglieder.</p> |
| Herr Dr. Petrin | <p>Herr Dr. Petrin dankt für die Teilnahme, die intensive Diskussion und wünscht allen einen schönen Sommer.</p> <p>Die nächsten Sitzungstermine:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 24. Sitzung: 23. September 2022 von 13 bis 16 Uhr • 25. Sitzung: 23. November 2022 von 13 bis 16 Uhr |

Anlage: Foliensatz VEP-Szenarien & Handlungsschwerpunkte (Stand: 23.06.2022).

Protokoll: BVM