

Stadtwerkstatt

4

Wie bewegt sich die moderne Stadt?

Hamburgs mobile Zukunft



Grußwort der Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt, Jutta Blankau	3
Auf dem Podium und am Rednerpult	5
„Wie bewegt sich die moderne Stadt?“ Prof. Dr. Barbara Lenz	6
Kurz und knapp: „Die aktuelle Stellplatzregelung“; „Was ist Parkraumbewirtschaftung?“	9
Panel 1: Multimodalität – Wegeverbindungen heute und in Zukunft	10
Panel 2: Mobilitätskonzepte für neue Stadtquartiere	13
Anregungen der Bürgerinnen und Bürger	15
Panel 3: Öffentlicher Raum – Gerechte Nutzung und Aufteilung	16
Schlusswort von Oberbaudirektor Walter	18
Impressum	20

Programm der Veranstaltung

Begrüßung durch Senatorin Jutta Blankau ■ **Bildvortrag von Prof. Dr. Barbara Lenz: „Wie bewegt sich die moderne Stadt?“** ■ **Diskussion mit Experten und Publikum** im „Fishbowl-Format“*: **Panel 1: „Multimodalität“** ■ **Panel 2: „Mobilitätskonzepte für neue Stadtquartiere“** ■ **Panel 3: „Öffentlicher Raum“** ■ Schlusswort von Oberbaudirektor Jörn Walter ■ Offener Ausklang mit Angebot von Expertengesprächen

**Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Gäste der vierten Stadtwerkstatt,**

bei der Dialogveranstaltung der Stadtwerkstatt am 20. März 2013 im CCH ging es um ein Thema, das alle Bürgerinnen und Bürger Hamburgs tagtäglich bewegt: Die Mobilität!

Gerade in einer dynamischen Stadt mit ungebrochenem Wachstum wie Hamburg verändert sich die Mobilität gegenwärtig sehr stark. Der motorisierte Individualverkehr ist bei uns von 2002 bis 2008 bereits um fünf Prozent zurückgegangen. Schon heute besitzt in der inneren Stadt nur noch knapp jeder zweite Haushalt ein Auto. Vor allem junge Leute verzichten zunehmend auf den eigenen PKW. Der Radverkehr hat in diesen sechs Jahren von 9 auf 12 Prozent, der Fußgängerverkehr von 25 auf 28 Prozent zugenommen. Zufußgehen und Fahrradfahren sind Ausdrucksformen eines urbanen Lebensstils. Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) lässt sich in Hamburg im Zeitraum von 2006 bis 2010 ein steter Fahrgastzuwachs von jährlich zwei bis drei Prozent feststellen. Zur Dialogveranstaltung sind mehr als die Hälfte der insgesamt gut 450 Gäste mit Bus und Bahn ins CCH gekommen.

Die Ursache für das neue Mobilitätsverhalten sind wirtschaftliche, technologische und gesellschaftliche Veränderungen: zum Beispiel höhere Treibstoffpreise, innovative Antriebe auf Hybrid- oder Elektrobasis und Angebote wie Carsharing und Fahrradleihsysteme.

„Hamburgs mobile Zukunft – wie bewegt sich die moderne Stadt?“ Dieser Frage sind wir nach einem aufschlussreichen Vortrag von Verkehrsforscherin Prof. Dr. Barbara Lenz in drei Foren nachgegangen. Fachleute und Gäste aus dem



Publikum diskutierten abwechselnd über die Veränderungen der städtischen Mobilität, über Mobilitätskonzepte für unsere neuen Stadtquartiere und über den öffentlichen Raum und seine gerechte Nutzung und Verteilung. Denn die urbane Verdichtung und das sich wandelnde Mobilitätsverhalten gehen mit neuen Nutzungsmöglichkeiten und -formen des öffentlichen Raumes einher.

Als Bürgerin und als Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt freue ich mich auf „Hamburgs mobile Zukunft“! Schließlich hilft uns die Verlagerung auf CO₂-ärmere Verkehrsträger wie den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr, gemeinsam aktiv und effektiv etwas gegen Feinstaub, Stickoxyde und Lärm zu tun.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jutta Blankau'.

Jutta Blankau
Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt

Impressionen 1



Hamburgs mobile Zukunft Wie bewegt sich die moderne Stadt?

Öffentliche Diskussionsveranstaltung



Mittwoch, 20. März 2013
19.00 Uhr
CCH Saal 4
S-Bahn, Bus Dammtor
oder U-Bahn Stephansplatz

Stadtwerkstatt Hamburg

STADT
WERK
STATT
auf Dialoge bauen

Eine Veranstaltung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt
Eintritt frei
www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Hamburg



Auf dem Podium und am Rednerpult

Volkmar Drescher, Senior Development Manager,
ECE Office Traffic Industries GmbH & Co. KG,
Hamburg

Andreas Ernst, Bereichsleiter Strategische Unternehmenssteuerung bei der Hamburger Hochbahn AG

Tim Gerstenberger, Verkehrsplaner, SHP Ingenieure,
Hannover

Michael Glotz-Richter, Referent für nachhaltige Mobilität beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Bremen

Dorothea Heintze, Journalistin,
Mitglied der Baugemeinschaft Dock71, Hamburg

Martin Huber, Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Hamburg

Prof. Dr. Barbara Lenz, Verkehrsforscherin und Direktorin des Instituts für Verkehrsforschung, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR), Berlin

Maxim Nohroudi, Geschäftsführer (CEO) der Mobilitätsplattform Waymate, Berlin

Horst Wohlfahrt von Alm, Verkehrsplaner, Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin

Moderation: **Christiane Redlefsen**



Wie bewegt sich die moderne Stadt?



*Ein Vortrag von
Prof. Dr. Barbara Lenz*

Hamburgs mobile Zukunft: Wie bewegt sich die moderne Stadt? Allein die Frage ist Programm. Eine moderne Stadt ist in Bewegung. Doch nicht nur die Menschen in der Stadt haben ein Mobilitätsbedürfnis. Diejenigen, die in den verdichteten

Kreisen und auf dem Land leben, sind ebenso häufig unterwegs. Eine Umfrage ergab, dass an einem Tag in allen drei Raumkategorien neun von zehn Menschen unterwegs waren, alle verließen im Durchschnitt 3,4 Mal an diesem Tag das Haus. Mobilität ist also überall in Deutschland ein Basisbedürfnis.

Alter und Geschlecht beeinflussen Mobilitätsbedürfnis

Im allgemeinen Mobilitätsbedürfnis gibt es jedoch Unterschiede, die sich aus Alter und Geschlecht ergeben. Die Tagesstrecke, die Männer, insbesondere Männer zwischen 30 und 50 Jahren, zurücklegen, ist zum Beispiel deutlich höher als die Strecke, die Frauen zurücklegen. Das liegt vor allem an ihrer Rolle in der Gesellschaft. Männer weisen immer noch eine höhere Erwerbsquote auf, wenn es um Vollzeitbeschäftigung geht. Und zu Vollzeitbeschäftigungen werden längere Wege in Kauf genommen.

Weitere Faktoren: Lebenslage und Einkommen

Ein weiterer wichtiger Faktor, der die Mobilität beeinflusst, ist die Lebenslage. Im Schnitt legt der Bundesbürger am Tag 39,4 Kilometer zurück. Weit über diesem Durchschnitt liegen die Berufstätigen mit PKW (57,6 km) und ohne PKW (46 km) sowie die Studierenden (48,3 km). Auch das Geld beziehungsweise das Einkommen wirkt sich auf die zurückgelegten Kilometer aus. Je höher der Verdienst ist, desto länger sind die Strecken, die dafür in Kauf genommen werden.

Akademiker treten häufiger in die Pedale

Schließlich spielt die Bildung eine Rolle beim Verkehrsverhalten. Wir haben zum Beispiel anhand von Zahlen aus Berlin untersucht, welcher Faktor ausschlaggebend dafür ist, dass die Menschen das Fahrrad nehmen. Ein Aspekt, der meines Erachtens für die Stadt ganz besonders wichtig ist. Wir haben Folgendes herausgefunden: Ganz gleich in welcher Konstellation die Menschen leben, ob mit oder ohne PKW, es ist immer die Bildung, die dazu führt, dass die Affinität zu diesem alternativen Verkehrsmittel, dem Fahrrad, relativ hoch ist.

Mehr Rad und ÖPNV* in der Stadt

Die Art der Fortbewegung wird jedoch auch von den Raum- und Siedlungsstrukturen bestimmt. Alle Bundesbürgerinnen und Bundesbürger haben das gleiche Mobilitätsbedürfnis, aber sie setzen es unterschiedlich um. Dem so genannten Modalsplit zufolge ist die Mehrzahl der Deutschen im eigenen PKW unterwegs, 43 Prozent der Wege wurden am Tag der Datenerfassung mit dem Auto zurückgelegt. 15 Prozent waren Mitfahrer

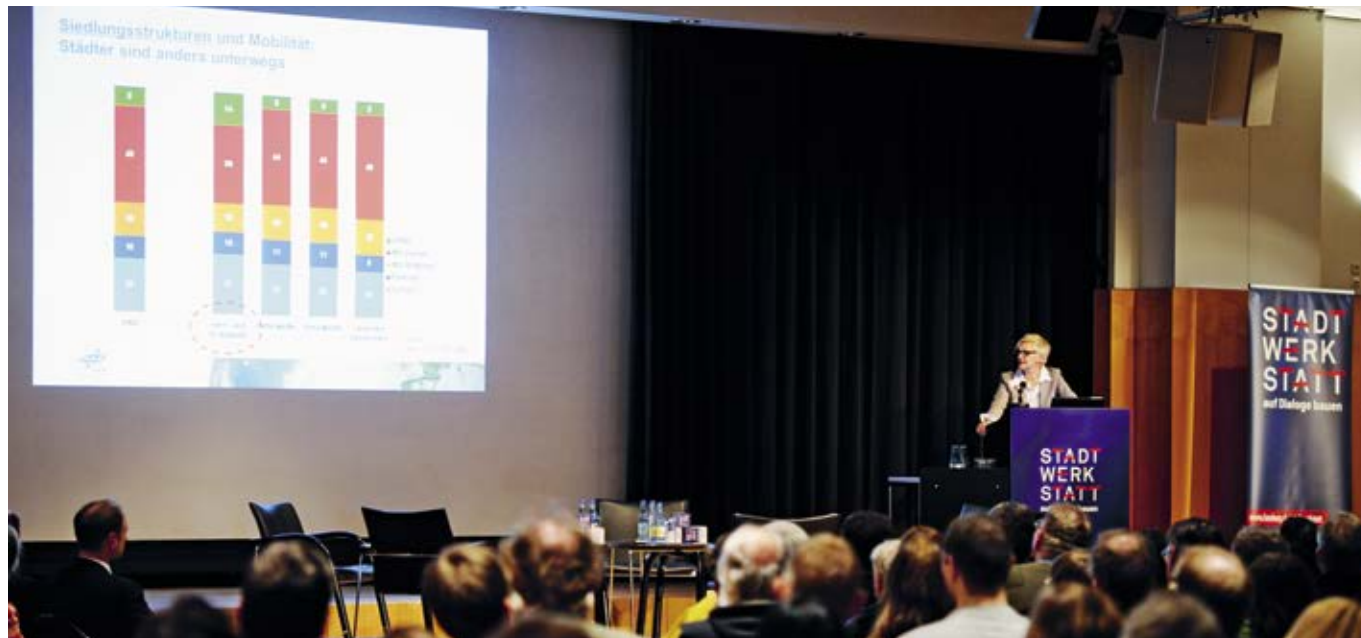
im so genannten motorisierten Individualverkehr (MIV), 24 Prozent waren zu Fuß unterwegs, zehn Prozent mit dem Rad, und acht Prozent nahmen den Öffentlichen Personennahverkehr. In den Großstädten lag der Anteil sowohl beim Fußverkehr als auch beim ÖPNV überdurchschnittlich hoch. Das liegt daran, dass wir in der Stadt Strukturen haben, die sehr viel fußläufigen Verkehr ermöglichen. Wenn wir zum Bäcker wollen, müssen wir nicht ins Auto steigen. Und natürlich generiert der dichte öffentliche Verkehr in der Stadt weitere Optionen, mobil zu bleiben.

Geschwindigkeit in der Stadt an die der Seniorinnen und Senioren anpassen

Was passiert nun in der Stadt? Wie kann sich die städtische Mobilität verändern? Dazu müssen zwei weitere Fragen behandelt werden: Wie verändern sich die Bevölkerungsstrukturen und die Lebensstile? Und welche

neuen Mobilitätskonzepte gibt es? Ich denke hier an das Fahrrad, das eine Wiederauferstehung feiert, und an Carsharing.

Zunächst zur Bevölkerungsstruktur: 21 Prozent der deutschen Bevölkerung ist heute 65 Jahre und älter. In zehn Jahren werden es 25 Prozent, in zwanzig Jahren 30 Prozent sein. Dieser Prozess des demografischen Wandels bedeutet nicht nur, dass der Anteil der Älteren zunimmt, sondern auch der Anteil der Einpersonenhaushalte. Wir haben beobachtet, dass die Menschen in diesen Einpersonenhaushalten, die häufig ihren Partner verloren haben, unterdurchschnittlich mobil sind. Offensichtlich ist das Leben in einem Zwei- oder Mehrpersonenhaushalt mobilitätsfördernd. Hier gehen auch ältere Leute öfter aus das Haus, häufig zu Fuß. Diese Senioren sind natürlich langsamer, Messungen zufolge 20 Prozent langsamer als Jüngere. Deshalb muss man



die veränderten Geschwindigkeiten berücksichtigen, nicht nur auf dem Gehweg, auch auf der Straße, bei der Ampelschaltung.

Es sind nicht nur mehr ältere Menschen und Rollatoren ins Stadtbild gekommen, auch die jüngeren haben die Verkehrslage verändert. Sie wollen kein Auto mehr, bevorzugen das Fahrrad und den ÖPNV.

Wenn ich besser informiert wäre...

Carsharing gibt es eigentlich schon lange. Es wird jedoch an vielen Ecken als neues Mobilitätskonzept gepriesen. Neu sind in der Tat das große Flottenangebot, die Anknüpfung an den ÖPNV und der Zugang über die Neuen Medien wie Smartphones. Diese Informationsmedien spielen eine ganz wichtige Rolle. Denn sie haben einen Einfluss darauf, ob Menschen von ihrem gewohnten Verkehrsmittel auf ein anderes umsteigen. Eine Umfrage ergab, dass zumindest die Grundbereitschaft vor allem bei Jüngeren und Älteren vorhanden ist, das eigene Auto stehen zu lassen, wenn sie mehr Informationen über Alternativen wie Bus und Bahn hätten.

Ein Carsharing-Auto ersetzt 30 private PKW

Beim Carsharing haben wir derzeit noch den so genannten „Early Adopter“: Der ist jung, männlich, überdurchschnittlich gut gebildet, hat überdurchschnittlich viel Geld, lebt in einem kleinen Häuslein, überwiegend im städtischen Bereich. Er sagt auch, er sei umweltbewusst, und das Auto sei kein Statussymbol mehr. Frauen sind da noch etwas zurückhaltender, aber auch eine größer werdende Gruppe. Was bedeutet es, wenn immer mehr Menschen Carsharing nutzen? Wir wissen, dass sich ungefähr 34 Nutzer ein Carsharing-Auto teilen. Also können wir davon ausgehen, dass etwa 30 Autos durch dieses Carsharing-Fahrzeug ersetzt werden.

„Easy and fast“ – mit dem Rad

Radfahren in der Großstadt: das zweite große, neue Mobilitätskonzept. Es heißt immer, Deutschland kommt erst noch mit dem Fahrrad, andere Länder seien uns weit voraus. Aber im europäischen Vergleich sehen wir gar nicht mal schlecht aus. Die Top 3 der deutschen Fahrradstädte sind Münster, Freiburg und Bremen. Doch auch in Berlin, München und Hamburg ist die Fahrradkultur recht hoch. 13 bis 14 Prozent radeln hier zum Beispiel zum Arbeitsplatz. Wir kommen auch nah an Kopenhagen heran, Europas viel zitierte Fahrradmusterstadt. Interessant ist, dass in der dänischen Hauptstadt nur ein Prozent die Umwelt als Grund für ihre Fahrradaffinität angeben. Somit ist es wohl nicht zielführend, auf die Macht eines wachsenden Umweltbewusstseins zu hoffen. Die meisten Radfahrer nannten als Motor für die Wahl ihres Fortbewegungsmittels: „easy and fast“. Mit dem Rad kommen sie einfach und schnell ans Ziel.

Erwähnt werden müssen hier auch noch die Lieferfahräder. Derzeit läuft deutschlandweit ein Projekt, das innerstädtischen Lieferverkehr mit dem Fahrrad propagiert. Eine tolle Idee, auf diese Weise die kleinen LKW zu ersetzen. De facto haben wir dann aber ein zusätzliches Verkehrsmittel in einem Raum, der im Moment eher für den normalen Fahrradfahrer vorgesehen ist. Ähnliches ist den Kopenhagenern passiert, wo ein sehr großer Anteil der Haushalte diese Lastenfahräder hat, jedoch für die eigenen Kinder oder für Einkäufe. Wenn man über das Fahrradfahren in der Stadt spricht, muss man sich also immer fragen: Wen will ich da haben? Wie viele dürfen es sein? Und wenn es viele sein sollen, was muss ich in meiner Stadt realisieren, nicht nur kurzfristig, sondern auch mittelfristig?

Die aktuelle Stellplatzregelung

Mit der Errichtung von Gebäuden sind als Folgeeinrichtung Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze auf dem privaten Grundstück herzustellen. Diese Verpflichtung ist grundsätzlich in der Hamburgischen Bauordnung unter § 48 geregelt. Je nach Art der Nutzung eines Gebäudes sind die Bedarfszahlen für Stellplätze unterschiedlich. Geregelt werden die konkreten Zahlen und Anforderungen in einer Fachanweisung, die als Planungsgrundlage für Bauherrn und Architekten gilt und der Bauaufsicht als Prüfungsgrundlage zur Verfügung steht. Im Wohnungsbau werden beispielsweise 0,2 – 0,8 Stellplätze pro Wohnung angenommen. Des Weiteren werden Anforderungen an Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit Behinderungen und Stellplätze für Besucher von öffentlichen Einrichtungen geregelt. Die Anzahl der Stellplätze hängt von verschiedenen Kriterien, z. B. auch der Lage, ab und kann im Einzelfall abweichend von den Bedarfszahlen reduziert werden. Dieses kann über die Doppelnutzung von Stellplätzen geschehen oder wenn Anreize geschaffen werden, um auf die Nutzung von Kraftfahrzeugen zu verzichten. Die Regelungen werden in festgelegten Abständen überprüft und angepasst.

Hier finden Sie die Fachanweisung im Internet: www.hamburg.de/baugenehmigung; dort unter Fachanweisungen

Was ist Parkraumbewirtschaftung?

Der öffentliche Parkraum in einer dicht besiedelten Stadt wie Hamburg ist ein knappes Gut. Die Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums stellt daher eine wichtige verkehrspolitische Aufgabe und Steuerungsmöglichkeit dar – mit den Zielen: Erhöhung des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, Reduzierung der Parksuchverkehre, Erhöhung der Parkgerechtigkeit, hohe Fluktuation auf Parkplätzen im öffentlichen Raum, Stärkung der Wettbewerbssituation umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Auch der Einzelhandel in den zentralen Standorten der Stadt profitiert von einer funktionierenden Parkraumbewirtschaftung, weil sie Dauerparker (i.d.R. Berufstätige) zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel animiert und so Freiraum für Kunden, die für bestimmte Einkäufe auf ein Kfz angewiesen sind, schaffen.

Unter dem Begriff Parkraumbewirtschaftung werden alle Maßnahmen subsummiert, die der Nutzungssteuerung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum dienen. Hierzu zählen die Gebührenpflicht, die Parkscheibenregelung, das Bewohnerparken und weitere Ausnahmeregelungen. Für die bewirtschafteten Parkstände werden eine Bewirtschaftungszeit und eine Höchstparkdauer festgesetzt.

Panel 1: Multimodalität

Welche Wege benutzen die Bürgerinnen und Bürger in Hamburg heute? Welche Wege müssen in Zukunft besser ausgebaut werden? Und wie wird über die verschiedenen Möglichkeiten informiert?

Martin Huber (Leiter des Amtes für Verkehr und Straßenwesen)

„Meine erste wichtige Vision ist, dass alle die HVV-App auf ihrem Smartphone haben. Und es gibt noch ein paar andere sehr nützliche Applikationen. Das ist meines Erachtens ein ganz wichtiger Schritt für unsere „Verkehrsfähigkeit“ in der Zukunft.

Eine zweite wichtige Vision ist, dass es uns gelingt, das hohe Niveau, das wir im Augenblick bei der Verbesserung der Verkehrsstruktur haben, auch in Zukunft beizubehalten. Die Schuldenbegrenzung für die öffentlichen Haushalte macht das alles nicht einfacher.

Ich bin kein Hamburger. Als ich hierher gekommen bin, war ich begeistert vom hamburgischen Verkehr und seiner Vielfalt, und ich bin es bis heute geblieben. Wir sind in Hamburg in einer privilegierten Lage, in der Mitte Europas. Diese sehr gute Position müssen wir pflegen, fortentwickeln und verbessern.

Aber es gibt nicht nur technische Herausforderungen, sondern auch praktische. Denn nicht alle Bürgerinnen und Bürger sind multimodale Verkehrsvirtuosen. Es gibt auch Menschen, die nicht in eine U-Bahn steigen, weil sie nicht wissen, wie man den Fahrkartenautomaten bedient. Und es gibt Männer und Frauen, die daran scheitern, dass sie mit ihrem Rollstuhl nicht über eine

Stufe hinweg kommen. Denen ist natürlich mit einer Smartphone-App nur bedingt genützt. Hier werden wir die Infrastruktur verbessern.

Mobilität und Multimodalität sind vielschichtige Themen, die sich einfachen Antworten verschließen. Hier kommen viele Stränge zusammen. Wir stehen vor großen Herausforderungen, die Emotionen produzieren. Diesen Herausforderungen müssen wir uns stellen. Doch wir sind gut positioniert. Wir haben heute in Hamburg, auch wenn das oft anders erlebt wird, sehr gute verkehrliche Verhältnisse.“

Andreas Ernst (Bereichsleiter Strategische Unternehmenssteuerung bei der Hamburger Hochbahn AG)

„Kern der Mobilität in der Zukunft wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit seinen Bussen, Bahnen und auch Fähren sein. Viele Herausforderungen, die auf die Stadt zukommen – z. B. durch die bis zum Jahr 2030 prognostizierte stark wachsende Einwohneranzahl, beim Klima- und Umweltschutz, aber auch aufgrund einer sich ändernden Mobilitätskultur – können über den ÖPNV gelöst werden. Das Ziel der Mobilität der Zukunft muss sein, dass die Menschen ihr Auto stehen lassen. Und das heißt, dass wir den ÖPNV weiter ausbauen und Mobilität miteinander verknüpfen müssen.

Vieles ist in der Vergangenheit schon gemacht worden, so z. B. die Einführung des Metrobussystems, mit dem eine faktisch fahrplanunabhängige Nutzung der Busse möglich ist. Wir stehen in Hamburg weiterhin vor stark wachsenden Fahrgastzahlen. Dies bedeutet, dass

wir mehr und längere Busse einsetzen müssen. Der Ausbau der U-Bahn geht auch weiter voran – die U4 wird bald bis zu den Elbbrücken fahren. Alle Beteiligten müssen an einem Strang ziehen. Es ist zu begrüßen, dass auch die Politik in dieser Stadt auf den ÖPNV setzt. Es muss aber natürlich immer klar sein, wie das Ganze bezahlt werden soll. Die Stadt und die Menschen gewinnen, wenn dem ÖPNV Vorrang vor dem privaten Pkw eingeräumt wird.

Die Mobilität in der Zukunft müssen wir generell viel vernetzter denken und erleben. Dazu gehören die Smartphones, auf deren Basis zukünftig von Information über „Routing“ und Buchung bis zur Abrechnung alles stattfinden wird. Es geht aber auch um das Vernetzen von Carsharing, Leihfahrrädern, Taxiangeboten usw. mit dem ÖPNV. Die Hochbahn startet mit einem entsprechend vernetzten Angebot, das die verschiedensten Verkehrsangebote in Hamburg kombiniert: Am Berliner Tor wird der erste Mobilitätsservicepunkt eröffnet, an dem alle Angebote den Kunden zur Verfügung stehen. Weitere werden folgen. Dies wird ein wachsendes System werden, zu dem immer mehr Funktionen

hinzukommen. So erreichen wir, dass die Menschen eine echte Alternative zum privaten Pkw haben, die Stadt und die Umwelt geschont wird und die Lebensqualität der Menschen steigt.“

Maxim Nohroudi (CEO der Mobilitätsplattform Waymate)

„Mit Waymate bringen wir eine Plattform auf den Markt, die Sie von Tür zu Tür begleitet, egal ob im Nahverkehr oder in der Langstrecke, denn das bringen wir zusammen. Langstrecke bedeutet zum Beispiel Bahn, Mitfahrzentrale oder die neuen Langstreckenbusse. Kurzstrecke umfasst alles, was Sie in einer Stadt von A nach B bringt, von ÖPNV über Carsharing und Leihrad bis zum Taxi. Dem Benutzer werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie er am schnellsten, am günstigsten oder am komfortabelsten reist, z. B. in Deutschland oder Europa. Waymate ist also ideal für Menschen, die verschiedenste Verkehrsmittel nutzen. Denn sie müssen jetzt nicht mehr auf mehrere Plattformen oder Webseiten gehen und sich ihre Informationen mühsam zusammensuchen. Die Technologie kann Ihnen helfen.“

Gäste aus dem Publikum auf dem Podium

■ Eine begeisterte Radfahrerin beschwerte sich, dass auf den Radwegen in den vergangenen Jahren zu wenig passiert sei: „Hamburg könnte ein viel besseres Radwegenetz haben, auf dem ich wie auf einer Radautobahn gut fahren kann. Zur Zeit gibt es zwar eine Radautobahn rund um die Alster, die ist aber stellenweise so eng, dass kein einziger Autofahrer das akzeptieren würde.“ ■ Die Gegenmeinung eines Gastes: „Man darf den Fahrradverkehr nicht immer mit Radwegen gleichsetzen. Das ist in der Stadt nicht zielführend.“ Stattdessen müsse flächendeckend Tempo 30 durchgesetzt werden; dann könnten die Fahrradfahrer auf der Fahrbahn fahren und nicht auf ständig zugeparkten Radwegen. ■ Ein Student wunderte sich, dass das Fahrrad einen so hohen Stellenwert bei der Diskussion um die Zukunft der mobilen Stadt bekommt: „Bei der immer älter werdenden Gesellschaft ist das Fahrrad kein zukunftssträchtiger Verkehrsträger mehr; man muss Alternativen für Leute anbieten, die nicht mehr Fahrrad fahren können.“ Für ihn ist der Schienenbahnverkehr der Verkehrsweg der Zukunft. ■ Die Idee eines „HVV-Apps für alle“ wurde als problematisch, zum Beispiel für die ältere Bevölkerung angesehen. ■ Für einen generellen Ausbau des ÖPNV plädierten zahlreiche Gäste.



Panel 2: Mobilitätskonzepte für Stadtquartiere

Wie stellen sich die Hamburgerinnen und Hamburger die Infrastruktur in neuen Quartieren vor? Quartiere sollten es sein, die viel Aufenthaltsqualität mit einem vielseitigen Mobilitätsangebot bieten.

Tim Gerstenberger (Verkehrsplaner, Büro SHP Ingenieure, Hannover)

„Wenn wir als Verkehrsplaner z. B. ein Quartier der Größe von Mitte Altona entwickeln, dann stellen wir uns diesen Aufgaben meist gemeinsam mit Stadtplanern und Landschaftsplanern, um einen Raum zu schaffen, der den Erwartungen zukünftiger Bewohnerinnen und Bewohnern gerecht wird, zum Beispiel autoreduziert oder sogar autofrei zu leben. Dazu gehört auch die erschließende Infrastruktur, sie stellt die Erreichbarkeit sicher. Ihre Gestaltung ist aber auch maßgeblich für Qualitäten wie Aufenthalt und Nachbarschaft, das Auto kann etwas weiter in den Hintergrund gedrängt werden.

Die Vorgaben zum Stellplatznachweis entstammen eher einer Zeit, in der die Gesellschaft noch ein anderes Verkehrsverhalten hatte. In Hamburg hat jeder Dritte Haushalt kein Auto. Teilweise bewusst, teilweise erzwungen. Das bilden die Schlüssel zum Stellplatznachweis nicht mehr ab. Es gibt auch weiterhin Bürger mit zwei Autos. Zwei Autos zu haben bedeutet aber nicht, sie zu benutzen. Besitz- und Verkehrsverhalten sind voneinander getrennt, Statussymbol und Verkehrsteilnahme sind unabhängig: Auch ich besitze ein Auto, bin aber trotzdem multimodal, eher autofern. Multimodalität setzt u. a. leichte Zugänglichkeit zu alternativen Verkehrsangeboten oder auch einen dichten Takt im ÖPNV voraus. Dazu

sollten Angebote nicht nur auf einem Smartphone, als App, sichtbar werden. Sie müssen auch im Raum erlebt werden können! Welche Angebote finde ich vor? Wie funktioniert es, autoarm zu leben? Das heißt: Wir müssen flexibler planen, um zu neuen Ergebnissen zu kommen.“

Dorothea Heintze (Journalistin und Mitglied der Baugemeinschaft Dock71)

„Unsere Baugemeinschaft Dock71 baut in der Hafencity ein Haus für 60 Wohnparteien, also insgesamt weit mehr als 100 Personen. Wir sind bereits seit zwei Jahren dabei und werden frühestens in zwei Jahren einziehen und dann hoffentlich unser wegweisendes Mobilitätskonzept verwirklicht haben. Dieses Konzept besteht aus mehreren Komponenten: eine gemeinsam finanzierte Tiefgarage mit einem geringeren Stellplatzschlüssel, Plätze für Carsharing, mehr Fahrradplätze, ein reduziertes HVV-Ticket und einiges mehr.

Wir haben derzeit zwei Baustellen. Zum einen müssen wir mit der Stadt verhandeln, dass sie uns entgegenkommt und die Stellplatzverordnung ändert. Das ist nicht ganz einfach, weil wir ein Pilotprojekt sind. Zum anderen: Wir sind eine sehr gute Baugemeinschaft, aber wir bestehen keinesfalls nur aus Leuten, die kein Auto haben und/oder grundsätzlich sehr wenig Auto fahren.

Und neben diesen grundsätzlichen Problemen geht es auch um ganz praktische Dinge: Wie breit muss der Parkplatz sein? Wie viel Zentimeter braucht ein Fahrrad? Wer nutzt wie die Mietwagen usw. Eine ständige Gefahr ist, dass wir uns einerseits in den Kleinigkeiten

verlieren, andererseits immer gleich das ganz große Rad drehen wollen – dazwischen gilt es, den Mittelweg zu finden.

Warum wir das alles machen müssen? Leider unter anderem auch wegen der oft viel zu komplizierten und ausgefeilten Bauvorschriften. Wehe, es gibt mal etwas, das nicht geregelt wird. Bloß kein Risiko eingehen lautet die Devise. An diesem Denken haben wir alle Schuld: Wir Bürger, die wir für uns alles genau wunschgemäß und perfekt haben wollen und einen Schuldigen suchen, wenn mal etwas nicht klappt. Die Politiker, die keinen Mut zum Risiko haben und nicht auch mal sagen (können oder wollen): ‚Sorry, Leute – da gibt es keine Absicherung‘. Ja, es kann auch schiefgehen, das Ganze. Aber wo bitteschön gibt es die absolute Sicherheit? In diesem Sinne würde ich mir von allen Beteiligten mehr Mut zum Risiko wünschen. Wir alle wissen: Wir müssen den Autoverkehr in den Innenstädten reduzieren. Wir alle wissen: Es gibt dafür keine Patentlösung. Also müssen wir es ausprobieren. Auf geht’s!“

Volkmar Drescher (ECE Projektmanagement G.m.b.H. & Co. KG, Senior Development Manager)

„ECE plant, realisiert, vermietet und managt seit über vier Jahrzehnten Innenstadtgalerien, City Points, Stadtteilzentren und Fachmarktzentren. Der Bereich Office Traffic Industries entwickelt Büros, Hotels sowie Logistikimmobilien und engagiert sich seit einigen Jahren auch verstärkt im Wohnungsbau.

Generell befasst sich ECE intensiv mit dem Thema Nachhaltigkeit. Wir haben einen externen Nachhaltigkeitsbeirat, der unsere Projekte kritisch begleitet.

ECE ist als Eigentümerin einer Teilfläche am Projekt Mitte Altona beteiligt. Der erste Entwicklungsabschnitt umfasst etwa 100.000 Quadratmeter Grundstücksfläche mit etwa 200.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche. Wir sprechen von rund 1.600 Wohneinheiten plus Gewerbeflächen, die hauptsächlich im ehemaligen Güterbahnhof untergebracht sind.

Die politische oder planerische Zielstellung für die Mitte Altona geht eindeutig in die Richtung, ein auto-reduziertes oder gar autoarmes Quartier zu entwickeln, was wir grundsätzlich begrüßen. Wir sind nicht per se daran interessiert, möglichst viele teure Tiefgaragenstellplätze zu bauen. Aber wir müssen natürlich für noch nicht bekannte Nutzer planen und dabei die Marktanforderungen auf Jahre im Voraus einschätzen.

Wir bewegen uns in einem Spannungsfeld, das von vielen äußeren Bedingungen beeinflusst wird. Sind überhaupt in ausreichender Anzahl attraktive Alternativangebote vorhanden, die die Nutzer dazu bringen, tatsächlich auf ein privates Auto zu verzichten? Wir würden grundsätzlich auf eine Freiwilligkeit setzen, damit die Investoren auf die Marktanforderungen reagieren können.“



Informationszentrum Mitte Altona

Anregungen der Bürgerinnen und Bürger

ALLGEMEINES

■ Mehr Tempo 30-Zonen ■ Nicht besitzen, sondern teilen!
Unsere Zukunft ist Carsharing ■ Bezahlbarer ÖPNV für alle ■
Ausbau der Bahnhöfe – zwei Ausgänge, Lift ■ Nachverdichteter
Wohnraum geht nur mit weniger Autos ■ Eine Stadt für alle!!!
Nicht für Autolobbyisten ■ Bewahren, nicht zerstören ■ Raum
für parkende PKW den Fußgängern, Erholungsgebieten und
Radfahrern widmen ■ Revitalisierung der Straßenbahn von 1978

BAHN/BUS

■ Neue U-Bahnlinien ■ Metrobus 5 sofort durch Stadtbahn
ersetzen ■ Mehr Bahnen, weniger Busse! ■ Umstieg vom
Auto auf Rad, Bus und Bahn ■ Taktung der Bahnen erhöhen
(von Schweizer Städten lernen) ■ Auf Stoßzeiten und Großver-
anstaltungen reagieren (U+S-Bahn)

FAHRRAD/FUSSGÄNGER

■ Mehr Raum für Fahrrad und Fußgänger/Velorouten inkl. In-
standsetzung ■ Autofahrer müssen lernen und akzeptieren,
dass Fahrräder auf der Fahrbahn fahren ■ Mehr Radwege/
Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn ■ Mobile Zukunft heißt:
Gleichberechtigung der Verkehrsmittel – mehr Raum für Fahr-
räder und Fußgänger ■ Mehr Fahrradstellplätze ■ Ganztägiger
Radtransport im ÖPNV ■ Umstieg vom Auto auf Rad, Bus und
Bahn ■ Keine Verengung von Hauptstraßen für Radwege ■
Radler auf die Fahrbahn ■ Mehr Aufklärung: 1 Person per Rad
ist genauso zu respektieren als Teilnehmer im Verkehr wie
ein Geländewagen auf dem Weg zum Kindergarten ■ Fahr-
radwaggon für die Sperrzeiten in der U-Bahn (6 – 9 h und
16 – 18 h) ■ Gesicherte Fahrradständer auch für private Räder
(nicht nur StadtRad)

FAHRGEMEINSCHAFTEN

Warum werden Fahrgemeinschaften totgeschwiegen? Mehr
davon!

CITY

■ Emissionsabhängige City-Maut ■ Autofreie City ■ Kein ein-
ziger kostenloser City-Parkplatz! Warum sind sonst die Park-
häuser immer so vakant? ■ LKW-Durchfahrtsverbot für die
Innenstadt ■ Nachtanlieferung in der City

KONKRETE PROJEKTE

■ Fassadenbegrünung, genügend bezahlbaren Wohnraum in
Mitte Altona, beruhigter Verkehr ■ Mobile Zukunft heißt auch
Anbindung „armer“ Viertel (Osdorfer Born)

LÖSUNG DURCH TECHNIK

■ CO₂-arme schadstoffarme Mobilität ■ Mehr E-Mobilität ■
Flüsterasphalt verwenden / stromerzeugende Gehwegplat-
ten verwenden ■ Bessere Ampelschaltung/mehr Blitzampeln

INVESTITIONEN/KOSTEN

■ Warum sind die P+R-Plätze für Autos kostenlos und
Bike+Ride kostet monatlich 8 € – So minimiert man die Anzahl
der Auto-Nutzer nicht ■ Öffentlicher Parkraum kostet ständig
(Reinigung, Überwachung, Automatenwartung, Instandhal-
tung) = Immense Nebenkosten ■ Wohnstraßen in schnellere
Autoschneisen umwandeln? Verschwendung von Steuergel-
dern ■ Konsequentes Abschleppen von Falschparkern/Wie-
derholungstäterzonen verschärft abstreifen – regulieren =
Geld für Begrünung ■ Kostensenkung durch Automatisierung
von Bus- und Bahnnetz

Panel 3: Öffentlicher Raum

Der öffentliche Raum und seine gerechte Nutzung und Aufteilung sowie die Frage nach dem Verbleib des ruhenden Verkehrs waren Thema des dritten Panels.

Martin Huber

„Wir könnten viel mehr Geld bei der Parkraumbewirtschaftung einnehmen, wenn alle ihre Parkgebühren ordentlich bezahlen würden. Die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hat es sich zur Aufgabe gemacht, besser zu überwachen, also auch mehr Knöllchen zu verteilen. Da hagelt es dann auch Kritik. Das Verkehrsthema ist immer ein politisches Thema, mit dem man durchaus Mehrheiten generieren kann. Und die sind nicht immer so, wie sie hier beim Bürgerdialog verteilt sind.“

Wir werden langsam und vorsichtig in der Innenstadt beginnen, indem wir zunächst eine eigene Einheit zusammensetzen, die konsequent mehrfach am Tag dieselben Straßen abgeht und den Druck erhöht. Wir hoffen, dass sich dieser Einsatz selbst finanziert und wir das Projekt Zug um Zug ausweiten können.

Auf die Frage, ob man generell das Parken innerhalb des Ring 2 gebührenpflichtig macht? Ja, es wäre möglich, für das Parken im öffentlichen Straßenraum Gebühren zu erheben, sowohl mit komplizierten als auch mit einfachen Systemen. ABER: Das sind Dinge, die man will, und die man wählen muss. Es gibt immer noch ganz starke Autofahrermehrheiten in der Stadt. Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger, die mir Protestbriefe schreiben, beschwert sich nicht über

zugeparkte Flächen oder Löcher in Fahrradwegen, sie beschwert sich darüber, dass kein unentgeltlicher Parkplatz für sie direkt dort vorhanden ist, wo sie ihn gerne haben möchte, und zwar im öffentlichen Raum. Jeder ist, wenn es um ihn selbst geht, ein anderer als in der öffentlichen Diskussion.“

Michael Glotz-Richter (Projektleiter nachhaltige Mobilität, Bremen)

„Bremen möchte die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern – also den Fußverkehr, das Fahrrad, die Straßenbahn ausbauen und so weiter. Ergänzend dazu unterstützen wir sehr bewusst Carsharing. Wir haben „Mobilpunkte“ – Carsharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum in den eng bebauten Innenstadtquartieren – angelegt und mit einer etwa 3 Meter hohen Stele ausgestattet. So kann man schon von weitem sehen, wo Carsharing-Autos stehen – eine Visitenkarte moderner Mobilität.“

Aktuelle Untersuchungen belegen, dass jedes Carsharing-Auto dort elf private Autos ersetzt. Das wollen wir nutzen und weiter ausbauen. 36 Standorte für neue Stationen sind in den innerstädtischen Bezirken beschlossen. Als eine Stadt, die bekanntermaßen wenig Geld hat, setzen wir darauf – denn es ist eine sehr kosteneffiziente Maßnahme.

Damit begegnen wir auch dem Problem begrenzten Straßenraums: Derzeit haben wir ungefähr 8.000 Carsharer, die schon über 2.000 Autos ersetzt haben. Vergleicht man Bremen und Hamburg, dann sehen wir im Größenverhältnis den Faktor drei. So wird das Entlastungspotential in den Innenstadtquartieren deutlich.

Man kann Straßenraum vom Parken zurückgewinnen und Gehwege wieder freiräumen oder Fahrradbügel anlegen. Da im Gegenzug Carsharing-Stationen angeboten werden, kann man auch den nötigen politischen Rückhalt finden.

Den Themen Tempo 30 auf allen Wegen und freie Fahrt für Fahrräder auf den Straßen kann ich eigentlich nur zustimmen. Die Perspektive des Radfahrens für die Zukunft ist geprägt dadurch, dass wir wahrscheinlich deutlich mehr Pedelecs (Pedal Electric Cycles) haben werden. In Deutschland sind in einem Jahr 400.000 Pedelecs neu auf die Straße gekommen. Durch die verschiedenen Räder ergeben sich verschiedene Geschwindigkeitslevel. Ein Überholen funktioniert aber auf den klassisch schmalen Radwegen nicht. In Bremen haben wir ungefähr 90 Prozent der alten Radwege entschilbert, die Radwegbenutzungspflicht wurde da aufgehoben. Wer sich unsicher fühlt, fährt auf dem alten Radweg, wer schneller vorankommen will, fährt auf der Fahrbahn. Radspuren und Fahrradstraßen sind im Kommen und werden in der Zukunft zu einem Standardmodell.“

Horst Wohlfarth von Alm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin)

„Hamburg und Berlin können sicher voneinander lernen. Denn wir haben ähnliche Probleme. Einerseits haben wir Schwierigkeiten, Verkehrsinfrastruktur auszubauen, andererseits bestehen finanzielle Probleme, die vorhandene Infrastruktur zu unterhalten.

Gerade im Straßenraum gibt es zunehmend neue Anforderungen, z. B. für die Sicherheit des Radverkehrs, für den Fußverkehr und für die neue Mobilität (öffentliche Räder, Carsharing, E-Mobilität). In Berlin versuchen wir, Carsharingplätze an der Oberfläche zu halten. Neben Flächen auf privatem Grund nutzen wir dabei auch die

öffentlichen Straßen, obwohl das formal nicht zulässig ist. Dabei bedienen wir uns in Berlin eines Kniffs: Wir ziehen den Straßenraum ein und privilegieren ihn für Carsharing.

Allgemein spielt der Umgang mit dem ruhenden Verkehr eine große Rolle in Berlin. Überall dort, wo Parkraum knapp ist, macht es Sinn, ihn zu bewirtschaften. Es geht in erster Linie um die Lösung eines Parkplatzproblems und nicht darum, das Parken zu verhindern. Voraussetzung ist, dass in dem Straßenraum verschiedene Nutzungen vorhanden sind. Dann kann dort Parkraumbewirtschaftung erfolgreich sein. Die Bewohnerinnen und Bewohner, die vorher skeptisch waren, waren nach der Einführung zufrieden.

Die Parkraumbewirtschaftung muss sich natürlich rechnen. Alles, was für den Betrieb und die Überwachung benötigt wird, muss über Parkgebühren und Verwarnungsgelder refinanziert werden. In Berlin sind wir sehr erfolgreich und bewirtschaften zurzeit 80.000 Parkplätze am öffentlichen Straßenrand. Die Bezirke, die das bei uns planen und umsetzen, finanzieren in der Regel durch Mehreinnahmen aus Gebühren und Verwarnungsgeldern auch andere Verkehrsmaßnahmen. Auch hier gilt es, in der Öffentlichkeit die positiven Aspekte der Parkraumbewirtschaftung immer wieder zu betonen. Der Vorwurf von „Abzocke“ wird immer gerne in die öffentliche Diskussion gebracht.

Berlin hat mit Einführung der Radverkehrsstrategie 2004 aus Kostengründen auf den konventionellen Radwegbau verzichtet. Seitdem setzen wir Radfahrstreifen, Fahrradschutzstreifen auf der Fahrbahn um.

Alle Maßnahmen wurden mit Augenmaß durchgeführt – einfach sperren und verbieten, das funktioniert nicht. Da werden Sie sicherlich auch in Hamburg eher eine Revolution erleben, wenn Sie massiv gegen den Autoverkehr vorgehen.“

Schlusswort von Oberbaudirektor Walter



Wir haben bei unserem Dialog über die Mobilität im Rahmen der vierten Stadtwerkstatt einen Blick ins 21. Jahrhundert geworfen. Zunächst müssen wir uns fragen: Was sind eigentlich die drei großen Veränderungen, vor denen wir stehen? Erstens wollen wir eine andere Stadt, als wir sie im 20. Jahrhundert gebaut haben, eine gemischte und keine funktionsgetrennte Stadt. Zweitens ändern sich die Bevölkerungsstruktur und die Lebensmilieus, der Trend zu umweltfreundlichen Verhaltensweisen nimmt zu. Und schließlich geht es drittens um die fundamentalen Änderungen in der Technologie, Stichwort Apps für Smartphones.

Diese drei großen Veränderungen führen aus meiner Sicht zu etwas mehr Entspannung in der Debatte. Sie zeigen uns, dass die Streitereien – Auto gegen Fahrrad usw. – überholt sind. Aber auch, dass wir verstärkt vom Besitzen zum Benutzen kommen. Und: Wir entfernen uns von den Verbotsthemen und können mehr Angebotsthemen ansprechen.

Die drei Konsequenzen, die ich als Botschaft aus dieser Debatte mitnehme, sind folgende:

Wir benötigen mehr Mobilitätszentren. An jeder U- und S-Bahnstation sollten wir zum Beispiel kurzzeitige und mittelfristige Carsharing-Angebote haben und natürlich das StadtRad, damit man flexibel umsteigen kann. Das muss gemeinsam mit dem ÖPNV-Ausbau weiter verfolgt werden.

Zweites Thema ist die Anpassung unserer Straßeninfrastruktur an unsere heutigen Mobilitätsbedürfnisse. Wenn wir die Straßen in dieser Stadt umbauen, müssen wir über eine neue, gerechtere Verteilung des Straßenraums sprechen. Das Ergebnis sollte aus der heutigen und zukünftigen Sicht lauten: Mehr Platz für die Fahrräder, mehr Platz für die Busse, mehr Platz für die Fußgänger. Das muss kein Gegeneinander werden, sondern ein Miteinander. Sehen wir es als Chance!

Die dritte große Konsequenz betrifft die Stellplätze. Wenn immer größere Teile unserer Bevölkerung kein Auto mehr haben, wir aber viele und kostengünstige Wohnungen benötigen, warum müssen wir dann den Unternehmen auferlegen, 0,6 bzw. 0,8 Stellplätze pro Wohnung zu bauen? Das könnte man im Sinne des Wohnungsbaus und der Verkehrsentwicklung dieser Stadt ändern.

Es wäre doch schön, wenn wir mehr Grünflächen, Bäume und Aufenthaltsräume hätten.

Jörn Walter
Oberbaudirektor der Stadt Hamburg

Impressionen 2



Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU)

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Dr. Magnus-Sebastian Kutz

E-Mail: stadtwerkstatt@bsu.hamburg.de

weitere Informationen: www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

„Stadtmodell Hamburg“

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Tel: 040/428 40-21 94

E-Mail: stadtmodell-hamburg@bsu.hamburg.de

Konzeption und Redaktion:

Almut Blume-Gleim

Referat Stadtwerkstatt und Partizipationsverfahren (BSU)

Texte tlw.: Kirstin Rüter, www.scribenda.de

Gestaltung:

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Abbildungsnachweis:

Seite 14: urbanista/ C. Heinrich

alle anderen Fotos: Michael Zapf

Auflage: 1.000, Juli 2013

