

Sustainable urban mobility

Abschlussbericht
der City Task Force Hamburg



INHALT

I Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP 2.0) 4

- I.1 Zielsetzung 4
- I.2 Der WBCSD 4
- I.3 Projektorganisation und Kooperation mit sechs Pilotstädten 4
- I.4 Städteübergreifende Vorgehensweise in fünf Schritten 6

II Kooperation mit Hamburg 7

- II.1 Ausgangssituation: Handlungsfelder aus Sicht der Stadt 7
- II.2 Datenanalyse und Priorisierung der Handlungsfelder 8
- II.3 Erarbeitung der Lösungsansätze 9
- II.4 Konkretisierung der Lösungen gemeinsam mit Stakeholdern 10
- II.5 Umsetzungsempfehlungen für fünf ausgewählte Themen 12

III Fazit 18



I Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP 2.0)

1. Zielsetzung

Anfang 2013 hat der Weltwirtschaftsrat für nachhaltige Entwicklung (WBCSD – World Business Council for Sustainable Development) das dreijährige Projekt „Sustainable Mobility 2.0“ mit 15 Projektpartnern aus dem Mobilitätssektor (BMW, BP, Bridgestone, Brisa, Daimler, Deutsche Bahn, Ford, Fujitsu, Honda, Michelin, Nissan, Pirelli, Shell, Toyota, Volkswagen) mit dem Ziel gestartet, nachhaltige Mobilität in Ballungsräumen zu fördern. Städte sollten bei der Formulierung und Erreichung ihrer Ziele zur Verbesserung nachhaltiger Mobilität unterstützt werden, insbesondere was den Zugang zu sicherer, sauberer, zuverlässiger und bezahlbarer Mobilität anbelangt.

2. Der WBCSD

Der WBCSD ist eine von Vorständen vorausdenkender Unternehmen geführte Organisation, die eine treibende Rolle in der globalen Wirtschaftsgemeinschaft spielt, um Lösungen zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt voranzutreiben.

Er bietet ein Forum für seine rund 200 Mitgliedsfirmen, die alle Wirtschaftssektoren und alle Kontinente vertreten, um sich über die besten Lösungen im Bereich der nachhaltigen Entwicklung auszutauschen und innovative Instrumente zur Veränderung des Status quo zu entwickeln. Der Rat profitiert auch von seinem Netzwerk mit 70 nationalen und regionalen Wirtschaftsräten und Partnerorganisationen, von denen die meisten ihren Sitz in Entwicklungs- und Schwellenländern haben.

3. Projektorganisation und Kooperation mit sechs Pilotstädten



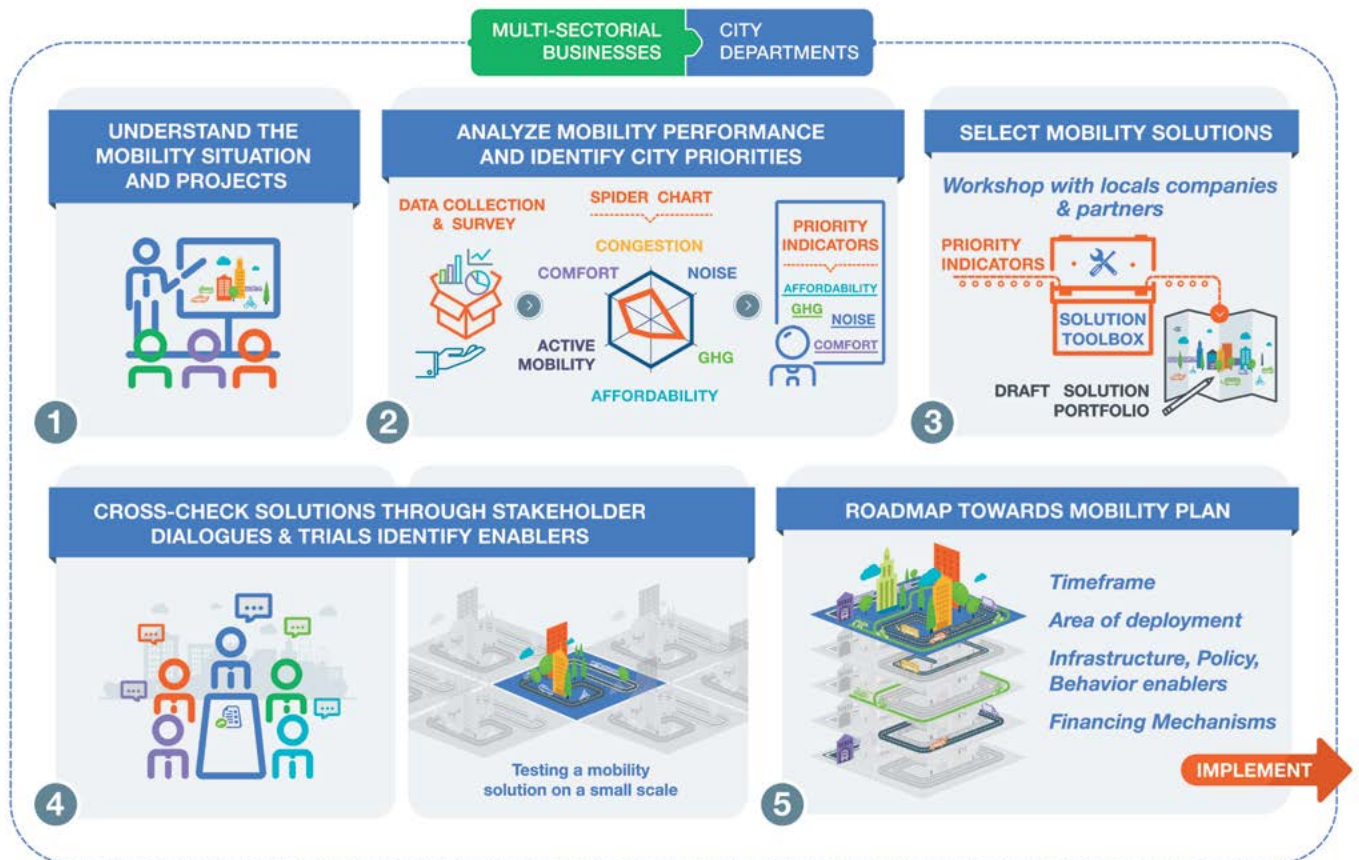


Das Projekt „Sustainable Mobility 2.0“ wurde durch den WBCSD und 15 Projektpartner gesteuert und von einer unabhängigen Assurance Group beaufsichtigt (Sue Zielinski, University of Michigan (SMART– Sustainable Mobility and Accessibility Research and Transformation), Jose Viegas, ITF (International Transport Forum), Pieter Venter, GRSP (Global Road Safety Partnership), Simon Upton, OECD, Pr. Kuwahara, Tokohu University (Traffic Engineering Lab).

In Zusammenarbeit mit sechs ausgewählten Pilotstädten, die repräsentativ für unterschiedliche Typen von Ballungsräumen, Mobilitätsbedürfnisse und Rahmenbedingungen stehen, wurden Roadmaps

beziehungsweise Empfehlungen für eine nachhaltige urbane Mobilität erarbeitet. Der WBCSD arbeitete neben Hamburg mit fünf weiteren Metropolen als Pilotstädte zusammen: Bangkok (Thailand), Campinas (Brasilien), Chengdu (China), Indore (Indien), Lissabon (Portugal). Jede Stadt wurde durch die Expertise der SMP-Projektpartner, die sich zu einer sogenannten City Task Force (CTF) zusammengeschlossen haben, unterstützt. Sie wurden von jeweils einem Unternehmen geleitet.

SMP 2.0 PROCESS



4. Städteübergreifende Vorgehensweise in fünf Schritten

Im Rahmen des Projektes wurde ein fünfstufiger Prozess entwickelt, der in allen sechs Pilotstädten angewandt wurde:

Schritt 1: Für die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen ist es essentiell, sich zu Projektbeginn mit der spezifischen Mobilitätssituation der jeweiligen Stadt auseinanderzusetzen und bestehende Zielsetzungen, laufende Projekte sowie den geographischen, kulturellen und politischen Kontext zu verstehen.

Schritt 2: Auf Grundlage einer eingehenden Datenanalyse sowie einer Umfrage wurde die Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems der Städte anhand eines Sets von Bewertungskriterien untersucht, das z.B. Intermodalität, Verkehrsfluss, Reisezeit oder Sicherheit umfasst. Die in Zusammenarbeit mit der Universität Gent erarbeitete Bewertungsmethodik kann weltweit für Ballungsräume angewendet werden. Darauf aufbauend wurden konkrete Handlungsfelder priorisiert.

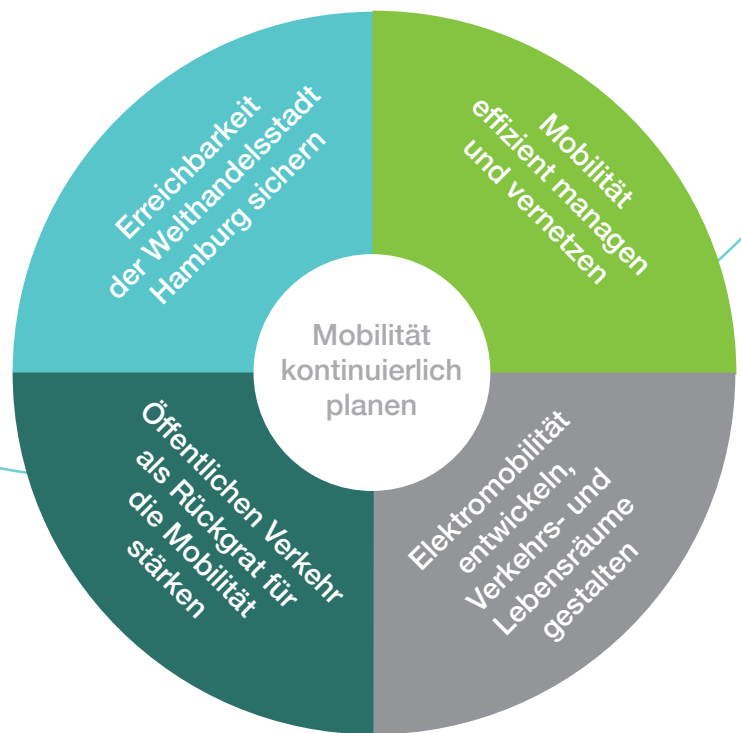
Schritt 3: Basierend auf den Analyseergebnissen sowie den von den Städten priorisierten Handlungsfeldern wurden Lösungsansätze und Empfehlungen zur Verbesserung nachhaltiger Mobilität erarbeitet. Grundlage für die Erarbeitung der Lösungsansätze bildet eine Datenbank (Solution-Tool-Box), die eigens im Rahmen des Projekts entwickelt wurde und mehr als 200 Best-Practice-Lösungen enthält.

Schritt 4: Der Dialog mit Stakeholdern ist ein Kernelement des SMP-Prozesses. Bürger, Unternehmen und mobilitätsrelevante Interessensvertreter kennen die Situation vor Ort genau und können wertvolle Hinweise geben, damit Lösungen umsetzbar sind und Akzeptanz finden.

Schritt 5: Der letzte Schritt beinhaltet die Zusammenführung der ausgewählten Mobilitätslösungen. Je nach Situation der Stadt kann dies in einen neu erstellten Mobilitätsplan münden oder in Empfehlungen zur Weiterentwicklung bestehender Mobilitätspläne.

II Kooperation mit Hamburg

Quelle:
Verkehrspolitische
Leitlinien und
Handlungsfelder, BWVI



Die Projektarbeiten in Hamburg erfolgten durch die Hamburg-City Task Force (CTF), die von Daimler geleitet wurde und an der neben Vertretern des WBCSD auch Experten der Unternehmen BMW, Brisa, Deutsche Bahn, Ford, Fujitsu, Shell, Toyota und Volkswagen beteiligt waren. Zentraler Ansprechpartner auf Seiten der Stadt Hamburg war die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), die weitere Mobilitäts-Experten von Hamburger Behörden und Institutionen ins Projekt eingebunden hat.

Ziel war es, entlang der im Projekt entwickelten Vorgehensweise und anhand der vom WBCSD erarbeiteten Kriterien die Nachhaltigkeit des Mobilitätssystems in Hamburg objektiv zu messen und auf Basis der Ergebnisse gemeinsam mit der Stadt Hamburg Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssituation zu erarbeiten.

Zu den Motiven der Stadt Hamburg zur Teilnahme am Projekt sagte Andreas Rieckhof, Staatsrat der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation: „Durch die Zusammenarbeit mit dem Weltwirtschaftsrat und seinen Mitgliedsfirmen entstehen neue gedankliche Ansätze zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrs in Hamburg. Wir erhoffen uns davon einen wertvollen Beitrag für unseren laufenden Prozess der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung.“

1 Ausgangssituation: Handlungsfelder aus Sicht der Stadt

Hamburg gehört schon heute zu den innovativsten und fortschrittlichsten Städten weltweit und es liegen bereits vielfältige Pläne, Daten und Erfahrungen im Bereich der Mobilität vor. Zu Beginn des Projekts im Juli 2014 hat sich die City Task Force intensiv mit der Mobilitätssituation der Stadt Hamburg beschäftigt. Hierzu gehörte insbesondere die Befassung mit dem Mobilitätsprogramm 2013 und dem Luftreinhalteplan der Stadt, aber auch mit anderen Quellen wie beispielsweise dem Papier der HK „Stadtmobilität in Hamburg 2030“. Daneben wurden Verkehrs-Hotspots sowie bestehende Projekte und Maßnahmen wie zum Beispiel die Verkehrsleitzentrale der Hamburger Polizei, der switchh point am Berliner Tor und die HafenCity besichtigt.

2 Datenanalyse und Priorisierung der Handlungsfelder

Dazu wurden in Zusammenarbeit mit der BWVI Daten aus verschiedenen Quellen, wie zum Beispiel dem Statistischen Bundesamt, Statistikamt Nord, Kraftfahrtbundesamt (KBA), Hamburger Verkehrsverbund (HVV), Landesbetrieb Verkehr, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung zusammengetragen und ausgewertet.

Ergänzend dazu hat das Institut Research Now im Auftrag der City Task Force im November 2014 eine repräsentative Panel-Umfrage unter 720 Hamburgern durchgeführt. Die Befragung diente insbesondere dazu, die Datenbasis zur Berechnung der folgenden sechs Bewertungskriterien zu schaffen:

Affordability of public transport for the poorest group	Fatalities
Access to mobility services	Intermodal integration
Accessibility for mobility-impaired groups	Mobility space usage
Air polluting emissions	Net public finance
Comfort and pleasure	Noise hindrance
Commuting travel time	Opportunity for active mobility
Congestion and delays	Quality of public area
Economic opportunity	Security
Emissions of greenhouse gases	Urban functional diversity
Energy efficiency	

Reisezeiten der Pendler, Qualität des öffentlichen Raums (Parken, öffentliche Flächen und Plätze), Zugang zu Mobilitätsangeboten für Menschen mit Einschränkungen/Behinderungen, Qualität und Komfort der Mobilitätsangebote (ÖV, MIV, Rad, Fuß, Car-/Bike-Sharing), Sicherheit im öffentlichen Raum, Intermodalität (Angebot und Qualität beim Wechsel der Verkehrsträger). Die Umfrage unter den Bürgern der Stadt Hamburg hat gezeigt, dass die Bürger mit dem bestehenden Verkehrsangebot insgesamt zufrieden sind. Neben quantitativen Aspekten wie zum Beispiel die Länge des Verkehrsnetzes spielen qualitative Faktoren, die die Lebensqualität der Bürger betreffen, eine zentrale Rolle. So sehen die Bürger beispielsweise Verbesserungsbedarf bei der Qualität der bestehenden Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger, beim Komfort der Verkehrsträgerverknüpfung und bei Komfort und Sicherheit der ÖV-Haltestellen. Zudem wurden die Stausituation, die Zahl der Parkflächen und die Höhe der Parkgebühren bemängelt.

Die Ergebnisse der Datenanalyse wurden mit Vertretern der BWVI in einer Arbeitsgruppensitzung im Dezember 2014 diskutiert. Auf dieser Basis hat die BWVI anschließend eine Priorisierung der Handlungsfelder vorgenommen, für die Lösungsansätze zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität in diesem Projekt erarbeitet werden sollten.

Folgende Handlungsfelder wurden identifiziert und priorisiert:

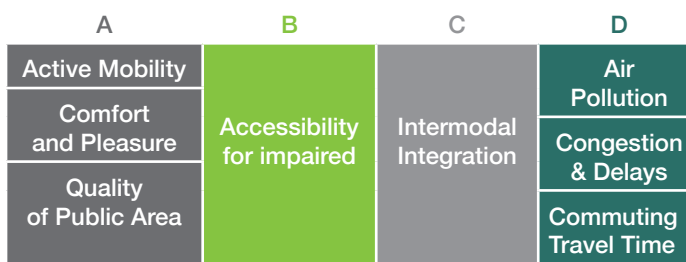
- Opportunity for active mobility (Aktive Mobilität)
- Accessibility for mobility-impaired groups (Zugang zu Mobilitätsangeboten für Menschen mit Einschränkungen/Behinderungen)
- Air polluting emissions (Luftverschmutzung)
- Comfort and pleasure (Qualität und Komfort der Mobilitätsangebote)
- Commuting travel time (Reisezeiten der Pendler)
- Congestion & delays (Stau im Straßenverkehr und Verspätung ÖV)
- Intermodal integration (Intermodalität)
- Quality of public area (Qualität des öffentlichen Raumes)

Darauf aufbauend hat die City Task Force bis Dezember 2014 die Verkehrssituation in Hamburg mit Hilfe der folgenden Bewertungskriterien eingehender analysiert:

1 CRITERIA

Affordability of public transport for the poorest group	Fatalities
Access to mobility services	Intermodal integration
Accessibility for mobility-impaired groups	Mobility space usage
Air polluting emissions	Net public finance
Comfort and pleasure	Noise hindrance
Commuting travel time	Opportunity for active mobility
Congestion and delays	Quality of public area
Economic opportunity	Security
Emissions of greenhouse gases	Urban functional diversity
Energy efficiency	

2 PRIORITY CRITERIA CLUSTERS



Prozessschritte von der Priorisierung der Handlungsfelder zur Long-List der Lösungsansätze

3 OVERALL APPROACH (EXAMPLE: CRITERIA CLUSTER D)

	Main Issues	Approach
Air Pollution	<ul style="list-style-type: none"> • Very high passenger vehicle kilometers in total • Share of emissions (NOx, PM) between passenger vehicles/commercial vehicles • 30% of gasoline vehicles < Euro 4 • Worst values for air polluting emissions at Max-Brauer-Allee; Habichtstraße • Congested corridors: <ul style="list-style-type: none"> - A24 from east,... Amsinckstr. (during peak hours 64% delay vs. free floating travel) - From south Winsener Str.,..., Amsinckstr. (62%) - Bergstätter Chaussee,...,An der Alster (50%) • One hour total average commuting time, 29km total average distance travelled per day 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Increase share of vehicles with Euro 5/6 2. Encourage use of vehicles with alternative drive trains (hybrid, electric, hydrogen) 3. Increase capacity of alternative modes (PT. walking, biking) 4. Make alternative modes more attractive (accessibility, easiness of use, confort, speed...) 5. Improve efficiency of mobility system (ref. approach cluster A) <ul style="list-style-type: none"> • Traffic management & information • Expand bike and car sharing schemes • Capacity/sustainability of road transport 6. Improve intermodality (ref. approach cluster C)
Congestion & Delays		
Commuting Travel Time		

3 Erarbeitung der Lösungsansätze

Die City Task Force hat die Handlungsfelder zunächst thematisch geclustert und dann auf Basis der WBCSD-Datenbank (Solution-Tool-Box), die mehr als 200

Best-Practice-Lösungen enthält, eine erste Liste mit Lösungsansätzen erarbeitet (Long-List).

4 Konkretisierung der Lösungen gemeinsam mit Stakeholdern

In weiteren Arbeitsgruppensitzungen im Februar und Mai 2015 wurde die Liste der Lösungsansätze (Long-List) zusammen mit Mitarbeitern der BWVI und einem erweiterten Kreis mobilitätsrelevanter Stakeholder diskutiert sowie auf Priorität und Machbarkeit überprüft. Es hat sich bestätigt, dass der Dialog mit allen relevanten Gruppen unter Beteiligung verschiedener Abteilungen der Stadtverwaltung wie beispielsweise Stadt- und Mobilitätsplanung sowie einzelner Bezirke entscheidend ist, um einen integrierten Ansatz für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung zu entwickeln.

Ergebnis war im ersten Schritt eine auf die Stadt ausgerichtete, gekürzte Liste von Lösungen (Short-List), die sich im Rahmen eines integrierten Gesamtansatzes in zwei übergeordnete Handlungsempfehlungen gruppieren lassen:

- Optimierung des bestehenden Transport- und Verkehrssystem
- Priorisierung nachhaltiger Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote

Ganz bewusst sind hierbei auch Maßnahmen aufgeführt, die die Stadt bereits umgesetzt hat beziehungsweise die sich in Planung befinden:

Integrated Approach for Prioritised Solutions		
	Optimisation of the transport/mobility system	Prioritisation of sustainable transport means and services
Urban Freight		
	• Off-Peak Deliveries	• Urban Logistic Spaces
Efficiency & Optimisation		
- Car-Related Solutions	• V2I Communication • Dynamic Traffic Management	• Smart Parking • Framework Conditions for BEV, FCV, PHEV • Car Sharing • Car Pooling/Ride Sharing
- Bike-Related Solutions		• Integrated Bicycle Plan
- Bus-Related Solutions		• Bus Rapid Transit
Improve Intermodality		
- Hardware	• Car Pooling and Public Transport Integration • Park and Ride Schemes	
- ICT & Better Management	• Intermodal Travel Information Center • Multimodal Real-time Information Apps • Smart Payment/Ticketing • Company Mobility Manager	
Impaired		
	• Social Mobility Platform	

Neben den beiden inhaltlichen Empfehlungen sah die City Task Force die Notwendigkeit, dass klare strategische und politische Vorgaben gesetzt werden. Diese drei Gruppen von Handlungsempfehlungen wurden in der Sitzung des Mobilitätsbeirats am 1. Juli 2015 zur Diskussion gestellt.

1. Klare politische Ziele setzen und kommunizieren

- Eine strategische Ausrichtung mit einer klaren politischen Zielvorgabe bildet die Basis des Handelns. Hier gilt es, quantifizierbare Ziele für eine nachhaltige Mobilität festzuschreiben, anhand derer

sich auch der Erfolg konkreter Maßnahmen über einen bestimmten Zeitraum messen lässt.

- Die Akzeptanz von Zielen und Maßnahmen lässt sich durch eine proaktive und offene Kommunikation wesentlich steigern. Die frühzeitige Einbindung und Information aller Akteure und der Bevölkerung ist hierzu der entscheidende Stellhebel. Eine kontinuierliche Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung lässt Hindernisse und Risiken erkennen, erhöht die Planungssicherheit und damit die Umsetzungsgeschwindigkeit.



Foto: HOCHBAHN

2. Verkehrs- und Mobilitätssysteme optimieren

Stellschrauben zur Optimierung des Verkehrs- und Mobilitätssystems stellen u.a. die effizientere Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und des Mobilitätsangebots sowie die engere Verknüpfung der existierenden Verkehrsträger dar. Beispielhaft hierfür seien folgende Maßnahmen genannt:

- Effizientere Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur:
 - Weiterer Ausbau eines dynamischen, auf Echtzeitdaten basierenden Verkehrsmanagementsystems
 - Berücksichtigung der V2I-Kommunikationstechnologie (Vehicle to Infrastructure) beim weiteren Ausbau der Infrastruktur
 - Zeitliche Trennung des städtischen Lieferverkehrs vom Personenverkehr in Hauptverkehrszeiten
- Engere Verknüpfung der Verkehrsträger:
 - Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) zur Bereitstellung von Informationen z.B. durch multimodale Echtzeit-Mobilitäts-Apps sowie Smart-Payment-/Ticketing-Applikationen.
- Übergang zwischen den Verkehrsträgern für Nutzer erleichtern und komfortabel gestalten, zum Beispiel durch eine optimierte P&R-Infrastruktur, Integration von Fahrgemeinschaften und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Integration und Koordinierung der Fahrpläne.
- Erweiterung der intermodalen Reiseinformationszentren und Angebote.
- Förderung von Mobilitätsmanagementangeboten für bestimmte Gruppen:
 - Serviceangebote wie ein betriebliches Mobilitätsmanagement können die Verkehrsnachfrage und deren Abwicklung optimieren sowie betriebsbedingte Verkehre kosteneffizienter, sozialverträglich und umweltschonend gestalten.
 - Eine auf die Bedürfnisse von Bürgern mit Einschränkung ausgerichtete Mobilitätsplattform mit Informationen zu aktuellen Barrieren und Hindernissen in Echtzeit kann Betroffene bei ihrer Planung und Durchführung von Fahrten unterstützen.

3. Nachhaltige Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote priorisieren

Damit nachhaltige Verkehrsmittel beziehungsweise Mobilitätsangebote wie Radverkehr, Car-Sharing, Bus oder Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien attraktiver werden und somit eine erhöhte Nutzerakzeptanz finden, sollten Rahmenbedingungen so gesetzt werden, dass sie Anreize für eine verstärkte Nutzung bieten.

- Nachhaltige Mobilität für Nutzer attraktiver gestalten:
 - Umsetzung eines integrierten Fahrrad-Wege-Plans, der die Fahrradkultur fördert und sich auf Qualität und Breite der Radwege, Sicherheit für Fahrradfahrer sowie Erweiterung und Konnektivität des Radwegenetzes fokussiert.
 - Umsetzung einer Parkraumpolitik, die Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien, Car-Sharing- und Ride-Sharing-Fahrzeugen einen Nutzungsvorteil bieten, insbesondere in Zonen und Quartieren mit hohem Parkdruck und an intermodalen Knotenpunkten.
 - Fortsetzung öffentlicher Förderprojekte zur Nutzung und Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben.
 - Erhöhung der Kapazitäten, Reisegeschwindigkeit und Verbesserung des Images des Busses durch durchgängig separate Busspuren auf Hauptachsen, konsequente Vorrangschaltung an Kreuzungen und Anpassung der Infrastruktur zum Einsatz größerer Busse sowie weiterer Ausbau in Richtung eines vollumfänglichen BRT-Systems.
- Unterstützung bei der Schaffung von städtischen Logistikflächen:
 - Zusammenarbeit mit Handels- und Logistikunternehmen, um geeignete Flächen zu finden und diese effektiv zu betreiben, z.B. durch Bündelung des Lieferverkehrs unter Einsatz umweltfreundlicher Lieferfahrzeuge.

5 Umsetzungsempfehlungen für fünf ausgewählte Themen

Die vorgestellten Handlungsempfehlungen wurden vom Mobilitätsbeirat grundsätzlich befürwortet, verbunden mit dem Wunsch, einzelne Themen zu vertiefen. Mit der BWVI wurde vereinbart, für folgende fünf Themen, die teilweise weniger im Hamburger Fokus stehen, weitere Expertengespräche zu führen und konkretere Umsetzungsempfehlungen für die Stadt Hamburg zu erarbeiten:

1. Lieferverkehr

2. Multimodale Mobilitäts-App

3. Betriebliches Mobilitätsmanagement

4. Smart Parking

5. Bus Rapid Transit

In mehreren Arbeitsgruppen hat die City Task Force zusammen mit Experten aus Unternehmen und Behörden folgende Umsetzungsempfehlungen für die ausgewählten Themen erarbeitet:

1. Lieferverkehr

Die Belastung durch den Lieferverkehr ist in Hamburg insbesondere während der Hauptverkehrszeiten hoch. Deshalb sollte ein Paket an Maßnahmen entwickelt beziehungsweise weiter geführt werden, um belastungsverringende Effekte zu erzielen:

- Lieferungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (z.B. am späten Abend oder frühen Morgen)
- Vermehrter Einsatz von Fahrzeugen mit modernster Umwelttechnologie bzw. mit alternativen Antrieben
- Einsatz von Kleinfahrzeugen wie Lastenfahrräder
- Veränderte logistische Konzepte mit einer gebündelten Belieferung von innerstädtischen Umschlagpunkten.



Foto: DPD

Vor der Umsetzung eines solchen Konzepts könnte ein Pilot in einem besonders belasteten Quartier gestartet werden, um praktische Erfahrungen zu sammeln. Für ein Pilotprojekt sollten folgende kritische Erfolgsfaktoren berücksichtigt werden:

- Dialog mit allen betroffenen Akteuren einschließlich der Anwohner
- Einbindung der gesamten Lieferkette mit möglichst vielen Firmen/KEP-Diensten/große Handelsketten, um eine kritische Masse zu erreichen
- Entlastungseffekt in der Hauptverkehrszeit muss spürbar werden, damit die Bürgerakzeptanz steigt
- Anreize für beteiligte Firmen/Logistiker schaffen, auch über Image
- Lieferfenster zu Randzeiten schaffen (z.B. zwischen 19 und 22 Uhr), um die Lärmbelästigung für Anwohner und Arbeitskosten für beteiligte Firmen gering zu halten, Einsatz von Anlieferschleusen
- Maßnahmen zur Reduzierung des Systemlärms durch Be-/Entladevorgänge
- Fördermittel für Fahrzeuge mit modernster Umwelttechnologie bzw. mit alternativen Antrieben bereitstellen und Nutzungsvorteile schaffen, wie z.B. Lockerung des Einfahrverbots zu bestimmten Zeiten
- Ausweisung innerstädtischer Räume/Flächen für Umschlagpunkte bzw. Schaffung neuer Haltezonen für Lieferverkehr

Der Handlungsspielraum der Stadt ist jedoch begrenzt, weil innerstädtische Flächen ein knappes Gut sind, eine Vielzahl unterschiedlichster Akteure betroffen sind und die Stadt von der Kooperationsbereitschaft der Unternehmen abhängig ist, die ihrerseits unter hohem wirtschaftlichen Druck stehen.

Nichtsdestotrotz sollte die Stadt ihre Bemühungen weiter intensivieren, alle Akteure zusammenzubringen und erwägen, eine zentrale Koordinationsstelle für Liefer- und Wirtschaftsverkehr einzurichten. Bezüglich der Ausweisung von städtischen Logistikflächen sind ein langfristiger und vorausschauender Ansatz und begünstigende Rahmenbedingungen seitens der Stadt erforderlich.



Foto: moovel

2. Multimodale Mobilitäts-App

Die Nutzung des für den Fahrtzweck und die Bedürfnisse jeweils geeignetsten Verkehrsmittels setzt voraus, dass dem Verkehrsteilnehmer aktuelle Informationen wie zum Beispiel Verkehrslage (Staus, Verspätungen), Preise, Verfügbarkeit zur Verfügung stehen.

Verkehrsteilnehmer sollten vor Fahrtantritt oder während der Fahrt die Möglichkeit haben, sich verkehrsträgerübergreifend zu informieren, zu reservieren und zu bezahlen. Zur Verknüpfung der Verkehrsträger und zur Förderung der Nutzung intermodaler Reiseketten muss Transparenz über Anschlussmöglichkeiten und Übergänge zwischen den Verkehrsträgern gewährleistet werden. Multimodale Mobilitäts-Apps sind hierfür ein entscheidendes Tool und sollten weiter ausgebaut werden.

Die Stadt sollte darauf hinwirken, die vorhandenen Angebote von Mobilitäts-Apps zusammenzuführen, um den Kunden einheitliche Plattformen zur Verfügung zu stellen, welche die verschiedenen Verkehrsträger und Mobilitätsservices integrieren.

Solche Mobilitäts-Apps sollten sowohl Echtzeitdaten für alle Verkehrsträger wie zum Beispiel Verspätungsdaten im ÖV, Staumeldungen und verfügbare Parkplätze beinhalten und den vollen Zugang für den ÖV, Car-Sharing, Bike-Sharing und Taxi ermöglichen (Suchen, Buchen, Abrechnen). Die bei der Stadt Hamburg und Mobilitätsanbietern verfügbaren Daten und Schnittstellen sollten potenziellen Mobilitäts-App-Anbieter geöffnet und zur Verfügung gestellt werden. Die Lösungen sollten idealerweise auch Hamburg-übergreifend funktionieren und Fernreisen umfassen.



3. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Das betriebliche Mobilitätsmanagement zielt darauf ab, betriebsbedingte Verkehre kosteneffizienter, sozialverträglich und umweltschonend zu gestalten. Hinzu kommen die Förderung des Images sowie der Mitarbeiterbindung und -zufriedenheit. Betriebliche Mobilitätskonzepte setzen an der Mobilität von Mitarbeitern der Firmen an und sind mit folgenden Handlungsfeldern verbunden:

- Flotten- und Fuhrparkmanagement
- Travelmanagement (Dienstreisen, Arbeitswege)
- Gesundheitsmanagement und Arbeitsschutz
- Umwelt- und Nachhaltigkeitsmanagement
- Flächenmanagement

Zur konsequenten Umsetzung betrieblicher Mobilitätskonzepte ist es sinnvoll, dass Unternehmen einen Mobilitätsmanager mit folgenden Aufgaben einsetzen:

- Mitarbeiter bei der Planung von Geschäfts-/ Pendlerfahrten beraten
- Maßnahmen anstoßen (z.B. Angebot/ Subvention von Job-Tickets, Bereitstellung von Fahrradstellplätzen, Anschaffung von Fuhrparkfahrzeugen mit alternativen Antrieben, Bereitstellung von Ladestationen, Förderung von Fahrgemeinschaften)

- Verbindungen zu vorhandenen Anreizsystemen (z.B. Dienstwagen) herstellen

Hamburg hat mit MobilProfit und der Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität befristete Programme gestartet, welche Unternehmen bei der Umsetzung von betrieblichen Mobilitätskonzepten beraten. Die Stadt sollte diese Initiativen weiterhin unterstützen und mit finanziellen und personellen Ressourcen stärken, damit ein nachhaltiges Netzwerk aufgebaut und gepflegt wird. Eine zentrale Koordinations-/Informationsstelle kann hilfreich sein, damit dauerhaft folgende Informationen für Unternehmen verfügbar sind:

- Kommunikation/Information zu bereits existierenden Angeboten beziehungsweise Fördermitteln (z.B. Proficard, E-Mobilität)
- Kommunikation von Vorteilen für Unternehmen (Kosteneinsparung, Parkflächeneinsparung, CO₂-Minderung, Mitarbeitermotivation)
- Potenziale und konkrete Vorteile anhand von Best-Practices erläutern

Zur Abschätzung der Einsparungspotentiale betrieblicher Mobilitätskonzepte hat SMP 2.0 die Befragung der Mitarbeiter eines Hamburger Unternehmens angestoßen. Die Ergebnisse werden im ersten Halbjahr 2016 der Stadt präsentiert.



Foto: novarc-images.com

4. Smart Parking

Öffentliche Parkplätze sind im städtischen Bereich ein knappes und teures Gut. Daher gehören Angebotsmanagement und Preispolitik für Stellflächen zu den stärksten Lenkungsinstrumenten der Kommunen. Sie werden gleichzeitig als geeigneter angesehen und haben eine höhere Akzeptanz als zum Beispiel eine Citymaut.

Der ruhende Verkehr sollte insbesondere in Quartieren mit sehr hoher Nachfrage und an intermodalen Knotenpunkten effizient gesteuert werden. Daher sind die Pläne der Stadt Hamburg zu begrüßen, mit der Erfassung der Parkstandsbelegung auf Basis verschiedener Technologien (Infrastruktur, Fahrzeuge, mobile Erfassung) eine wichtige Grundlage zu schaffen, um die Verkehrsteilnehmer online und vorausschauend zu informieren. Durch effizientes Management des ruhenden Verkehrs reduziert sich der Parksuchverkehr und es kann ein Beitrag zum Verkehrsmittelwechsel auf ÖV und Rad im Rahmen der Verkehrsroutenplanung geleistet werden („intermodale Tourenplanung und Realisierung“).

Erforderlich ist dabei auch die Erfassung verfügbarer P&R-Stellflächen. Zudem sollten für nachhaltige Fahrzeuge vor allem an intermodalen Knotenpunkten speziell gekennzeichnete und/oder kostenlose Parkplätze ausgewiesen werden.

Die Parkstandserfassung bietet zudem die Möglichkeit, die Höhe der Parkgebühren künftig dynamisch zu gestalten. Dabei sollten Parkgebühren nicht nur in Abhängigkeit von Tageszeit und Belegung bemessen werden. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sollten insbesondere Fahrzeuge mit alternativem Antrieb, Car-Sharing- oder Ride-Sharing-Fahrzeuge bevorzugt werden. Die Preispolitik ist mit privat bewirtschafteten Stellflächen im Umfeld abzustimmen. Um Maßnahmen gegen mögliche Widerstände durchzusetzen, sind der politische Wille sowie eine klare Kommunikation erforderlich. Ein Pilot für dynamische Erhebung der Parkgebühren in Abhängigkeit von Nachhaltigkeitsparametern wird empfohlen. Nach einem erfolgreichen Test könnte ein solches System auch auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet werden.



5. Bus Rapid Transit (BRT)

Hamburg verfügt bereits heute über ein qualitativ hochwertiges Bussystem, das gemeinsam mit den Schnellbahnen das Rückgrat des Hamburger ÖPNV bildet. Die vom Hamburger Senat initiierte Optimierung des Hamburger Bussystems ist nicht nur sinnvoll, um dem Bevölkerungswachstum und der Verkehrsnachfrage Rechnung zu tragen, sondern sie wird auch einen Beitrag dazu leisten, den Bus als nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger für die Nutzer attraktiver zu machen.

Es ist daher zu begrüßen, dass mit dem Busoptimierungsprogramm des Senats die Kapazitäten weiter gesteigert, die Reisegeschwindigkeit erhöht und der Komfort ausgebaut werden. Die weiteren Planungen der Stadt Hamburg zur Modernisierung und zum Ausbau des Bussystems sollten folglich konsequent und zügig umgesetzt werden.

Die Realisierung eines vollumfänglichen BRT-Systems ist in Hamburg aufgrund enger Straßenräume schwierig umzusetzen. Um den ÖV auf der Straße dennoch weiter zu stärken, könnten folgende Maßnahmen helfen, die Reisegeschwindigkeit und Kapazitäten weiter zu erhöhen sowie das Umweltprofil und das Image des Verkehrsträgers Bus zu verbessern:

- Durchgängige Vorrangschaltung an Kreuzungen und durchgängige Busspuren auf allen Metrobuslinien
- Einsatz großer Fahrzeuge mit modernster Umwelttechnologie bzw. mit alternativen Antrieben, einschließlich entsprechender Anpassung der Infrastruktur

- Fahrkartenverkauf vor dem Einstieg durch konsequente Förderung des Handytickets und kontaktlosen Bezahlers
- Attraktive Haltestellen mit barrierefreiem Zugang/ Einstieg
- Eigenes Design/Branding
- Integration der Metrobuslinien in den U/S/A/R-Plan
- Ergänzung und Vernetzung des ÖVs entlang der Metrobuslinien durch Mobilitätsangebote inkl. Ticketing, wie z.B. P&R, B&R (Bike) und Car-Sharing-Parkplätze.

Bei der Planung eines möglichst störungs- und barrierefreien Busbetriebs ist eine klare politische Vorgabe erforderlich, um Nutzungskonflikte (Fußgänger, Radfahrer, Anwohner, Individual- und Wirtschaftsverkehr, Gewerbe und Einzelhandel) zu minimieren. Darüber hinaus müssen auch mögliche Auswirkungen auf andere Verkehrsträger hinsichtlich Verkehrsverstetigung und Lärmemissionen beachtet werden.

III Fazit

Hamburg steht vor großen Herausforderungen

Durch steigende Bevölkerungszahlen werden die Mobilitätsnachfrage und der damit verbundene Problemdruck in allen Pilotstädten steigen. Verkehrs- und Mobilitätssysteme sowie die Infrastruktur stehen vor immensen ökologischen, ökonomischen und sozialen Herausforderungen. In Hamburg fordern vor allem der Klima- und Gesundheitsschutz sowie das Bevölkerungs- und Hafenwachstum die Stadt heraus, das bisherige Engagement zu verstärken und den eingeschlagenen Weg hin zu einer nachhaltigen Mobilität zielstrebig und konsequent weiter zu beschreiten. Daher war es für die Stadt wichtig, eine externe Sichtweise - insbesondere von Unternehmensseite - in die weiteren Planungen mit einzubeziehen. Der WBCSD hat als Vertreter der Wirtschaft mit SMP 2.0 eine Vorgehensweise und ein Instrumentarium entwickelt, die dabei einen Beitrag leisten konnten. Der Stadt Hamburg war bewusst, dass sich die Empfehlungen des WBCSD auf eine politisch-strategische Sicht und allgemeine Handlungsempfehlungen beschränken und keine konkreten Planungsvorschläge zu einzelnen Lösungen umfassen.

Hamburg setzt auf die richtigen Themen

Hamburg ist im Vergleich zu den anderen Pilotstädten des Projektes die fortschrittlichste Stadt. Sie ist bereits sehr weit bei der Erfassung und Verfügbarkeit von verkehrsrelevanten Daten sowie bei der Entwicklung einer Mobilitätsstrategie. Zudem besitzt Hamburg Umsetzungserfahrungen durch die Implementierung vielfältiger Mobilitätsprojekte.

Die Untersuchung des Mobilitätssystems der Stadt Hamburg anhand der vom WBCSD entwickelten Bewertungskriterien hat die Prioritäten, die sich die Stadt gesetzt hat, bestätigt und gezeigt, dass sich Hamburg auf dem richtigen Weg befindet.

Hamburg arbeitet wie alle sechs Pilotstädte daran, den ÖV zu stärken und auszubauen mit dem Ziel, die Attraktivität, den Komfort, die Kapazität und die Fahrtfrequenz zu erhöhen. Der Aufbau eines integrierten Verkehrsnetzwerkes, welches intermodale Fahrten ermöglicht, wird ebenfalls in allen Städten als notwendig betrachtet, jedoch fehlt es in den meisten Städten noch an konkreten Umsetzungsmaßnahmen. Hamburg nimmt hier unter den Pilotstädten eine Vorreiterrolle ein, hat die richtigen Themen erkannt und entsprechende Maßnahmen (z.B. switchh point, Car-Sharing, HWV-Card, Velorouten) frühzeitig umgesetzt oder in die Wege geleitet.

Einbindung interner und externer Stakeholder ist erfolgskritisch

Es hat sich in allen Städten gezeigt, dass Kooperationen zur erfolgreichen Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen immer wichtiger werden. Dabei ist es von Vorteil, Unternehmen, verschiedene Abteilungen der Stadtverwaltung und weitere relevante Stakeholder an einen Tisch zu bringen und schon frühzeitig in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung einzubeziehen. Dadurch können „Silodenken“ und Insellösungen vermieden werden.

Projektbegleitende Kommunikation steigert Vertrauen, Akzeptanz und Legitimation

Für eine erfolgreiche Umsetzung von verkehrspolitischen Maßnahmen, insbesondere von Infrastrukturprojekten, ist es entscheidend, schon frühzeitig alle Akteure ins Boot zu holen und eine offene Bürgerbeteiligung zu gewährleisten. Die Kommunikation sollte keine reaktive Maßnahme sein, sondern muss als fester Bestandteil in den Planungsprozess integriert sein. Um Vertrauen, Akzeptanz und Legitimation für die Vorhaben zu schaffen, muss ein kontinuierlicher Kommunikationsprozess zwischen planender und ausführender Behörde, Interessengruppen, politischen Parteien, Medien und Bürgern organisiert werden. Dazu bedarf es entsprechender personeller und finanzieller Ressourcen. Technische, wirtschaftliche oder rechtliche Aspekte müssen erklärt und auf einfache, anschauliche Weise dargestellt werden. Dabei spielen die Medien als Vermittler und gleichzeitig Vertreter der Öffentlichkeit eine entscheidende Rolle.

Nachhaltige Mobilitätslösungen brauchen politische Unterstützung

Der WBCSD begrüßt, dass Hamburg mit einem kontinuierlichen Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung bereits wichtige Schritte in die Wege geleitet hat, um den zukünftigen Anforderungen zu begegnen. Insgesamt muss für Hamburg im Fokus stehen, die im Prinzip bekannten und in vielen Bereichen bereits verfolgten Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität weiterzuentwickeln und noch konsequenter in die Umsetzung zu bringen.

Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung sollte unter Berücksichtigung der aufgezeigten Handlungsempfehlungen, sich klare politische Ziele zu setzen, das bestehenden Transport- und Verkehrssystem zu optimieren sowie nachhaltige

Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote zu priorisieren, konsequent fortgeführt werden.

Diese Empfehlungen sollen einen Beitrag zur verkehrspolitischen Diskussion in Hamburg liefern, um eine nachhaltige Mobilität in der Stadt voranzubringen. Die dabei auftauchenden Interessenskonflikte können nur dann zugunsten einer nachhaltigen Mobilität gelöst werden, wenn es dafür klare politische Vorgaben gibt, die im Dialog mit den betroffenen Stakeholdern konsequent entwickelt und umgesetzt werden.

Auf diesem Weg können in Hamburg die Nachhaltigkeit des Verkehrs- und Mobilitätssystems, die Attraktivität und Wirtschaftskraft der Stadt und die damit verbundene Lebensqualität ihrer Bürger dauerhaft erhöht werden.

About the WBCSD

The World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), a CEO-led organization of some 200 forward-thinking global companies, is committed to galvanizing the global business community to create a sustainable future for business, society and the environment. Together with its members, the council applies its respected thought leadership and effective advocacy to generate constructive solutions and take shared action. Leveraging its strong relationships with stakeholders as the leading advocate for business, the council helps drive debate and policy change in favor of sustainable development solutions.

The WBCSD provides a forum for its member companies - who represent all business sectors, all continents and a combined revenue of more than \$8.5 trillion, 19 million employees - to share best practices on sustainable development issues and to develop innovative tools that change the status quo. The council also benefits from a network of 70 national and regional business councils and partner organizations, a majority of which are based in developing countries.

Disclaimer

This publication is released in the name of the WBCSD and its partners. Like other WBCSD publications, it is the result of a collaborative effort by members of the secretariat and senior executives

from several member companies and partner organizations. A wide range of members and partners reviewed drafts, thereby ensuring that the document broadly represents the majority view of the WBCSD membership and the partners. It does not mean, however, that every member company and every partner organization agrees with every word.

The Sustainable Mobility Project 2 is an integrated, holistic approach to sustainable urban mobility challenges aiming at adding objectivity, clarity and transparency to sustainable urban mobility planning policy and decision making. It is a process open for the benefit of any governmental regional or municipal authority, as well as any business, that wish to adopt it and put into practice.

www.wbcسد.org

Copyright: © WBCSD, March 2016

ISBN number: 978-2-940521-67-8

Fotos auf der Vorderseite:

[www.mediaserver.hamburg.de/U-Bahn an den Landungsbrücken/Christian Spahrbier](http://www.mediaserver.hamburg.de/U-Bahn%20an%20den%20Landungsbruecken/Christian%20Spahrbier)

[www.mediaserver.hamburg.de/Hamburg Bus/maground.com](http://www.mediaserver.hamburg.de/Hamburg%20Bus/maground.com)

[www.mediaserver.hamburg.de/StadtRAD HafenCity/maground.com](http://www.mediaserver.hamburg.de/StadtRAD%20HafenCity/maground.com)

Busbeschleunigung/BWWI

www.wbcd.org



World Business Council for Sustainable Development

Maison de la Paix, Chemin Eugène-Rigot 2, Case postale 246, 1211 Geneve 21, Tel: +41 (0)22 839 31 00

WBCSD U.S., Inc., 29 East 19th Street, 4th Floor, New York, NY 10003

WBCSD India, 4th Floor, Worldmark 2, Aerocity New Delhi 110 037, India, Tel: +91 11 3352 1527

