



## Dokumentation der Veranstaltung

### Mobilitäts-Jugendkonferenz

Donnerstag, 26. September 2019

9 – 10.30 Uhr

Zelt auf dem Rathausmarkt

Veranstalter: HVV Schulprojekte  
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH

Konzept und Moderation: TOLLERORT entwickeln & beteiligen

## Überblick über den Ablauf

1. Eintreffen der SchülerInnen
2. Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
3. Podiumsdiskussion mit Gästen: Zukunftsfähige Mobilität – Wie bewegen wir uns in Hamburg 2030?
4. Ende der Podiumsdiskussion und Resümee

## Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung

Carla Wichmann, Koordinatorin des Bildungsprogramms der Klimawoche, heißt alle Teilnehmenden herzlich willkommen. In ihren Augen macht der Klimawandel Neuerfindungen in verschiedenen Bereichen, u.a. in der Mobilität notwendig. Sie freut sich auf die gemeinsame Diskussion mit SchülerInnen und ExpertInnen auf dem Podium über zukunftsfähige Mobilität in Hamburg. Sie dankt den SchülerInnen, dass sie in den letzten Monaten im Rahmen von „Fridays for Future“ das Thema Klimawandel auf die Straße und damit wieder in die Öffentlichkeit gebracht haben und ermutigt, weiterzumachen.

Melanie Ruhl (HVV-Schulprojekte) begrüßt alle Anwesenden. Ihre Aufgabe ist es, das Thema „zukunftsfähige Mobilität“ gemeinsam mit Schulklassen zu bearbeiten. Im Mittelpunkt der heutigen Jugend-Mobilitätskonferenz steht die Frage, wie wir uns im Jahr 2030 in Hamburg fortbewegen. Die Veranstaltung findet im Vorfeld der Metropolenkonferenz „Mobil 2030“ statt. Frau Ruhl ist erfreut, dass alle angefragten ExpertInnen auf Anhieb ihre Teilnahme zugesagt haben.

Als Vorbereitung auf die Veranstaltung waren die SchülerInnen aufgefordert, an einer Online-Umfrage teilzunehmen. Frau Ruhl stellt im Anschluss die Ergebnisse vor, um ein Meinungsbild des Teilnehmendenkreises wiederzugeben (siehe Präsentation im Anhang).

Moderatorin Anette Quast, Büro TOLLERORT entwickeln & beteiligen, begrüßt die rund 160 TeilnehmerInnen. Sie wird unterstützt durch Katharine Wegner und Karina Meißner. Ein Tätigkeitsschwerpunkt des Büros stellt die Organisation von Beteiligungsverfahren im Rahmen von Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen dar. Hier liegt ein ganz besonderer Fokus auf der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, da der Blick von jungen Menschen auf einen Ort bzw. ihre Stadt oft ein ganz anderer sei, als der von Erwachsenen. Frau Quast erläutert nachfolgend den Ablauf und die Ziele der Veranstaltung.

Die teilnehmenden Schule haben insgesamt 36 Fragen an die ExpertInnen eingereicht. Aus zeitlichen Gründen und aufgrund ähnlicher Fragestellungen haben die ModeratorInnen eine Auswahl an 20 Fragen getroffen. Die Fragen sind nach den fünf Themenaspekten „Klimaschutz“, „Ausbau ÖPNV“, „Mobilitätskonzepte“, „Kosten“ und „Fahrrad“ gebündelt, sodass möglichst alle Aspekte zur Sprache kommen. Frau Quast dankt allen BotschafterInnen der teilnehmenden Schulen für ihre Bereitschaft, ihre Fragen zur zukunftsfähigen Mobilität auf dem Podium vorzutragen. Die Dokumentation der Veranstaltung wird allen Schulen über Frau Ruhl zur Verfügung gestellt. Frau Quast informiert, dass für die Öffentlichkeitsarbeit Fotos gemacht werden. Wer nicht fotografiert werden möchte, kann dies den FotografInnen mitteilen.

## Podiumsdiskussion mit Gästen: Zukunftsfähige Mobilität – Wie bewegen wir uns in Hamburg 2030??

Frau Quast stellt die ExpertInnen, die an der Podiumsdiskussion teilnehmen, vor:

- Lutz Aigner, Geschäftsführer HVV Hamburger Verkehrsverbund
- Henrik Falk, Vorstand Hamburger Hochbahn AG
- Dr. Philine Gaffron, Oberingenieurin Technische Universität Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik
- Wiebke Hansen, Campaignerin Verkehrspolitik ADFC Hamburg e.V.
- Toralf Müller, Vorstand VHH Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein

Die ExpertInnen haben Gelegenheit, ihre Tätigkeit kurz vorzustellen.

### 1. Themenbereich Klimaschutz

#### **BotschafterIn Gymnasium Bornbrook: Wie sollen die Klima- und Umweltschutzziele erreicht werden – und was erwarten Sie von den EinwohnerInnen dafür?**

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** In Hamburg existieren zahlreiche Planwerke, wie der Klima- oder Luftreinhalteplan. Doch wie können wir die Klima- und Umweltschutzziele erreichen? Wir müssen uns eingestehen, dass wir die Ziele nicht erreichen werden, wenn wir so weiter machen wie bisher. Wir sind an eine Lebensweise gewöhnt, die insgesamt nicht nachhaltig ist. In dieser Hinsicht müssen wir zukünftig Änderungen unseres Lebensstils in Kauf nehmen und dies auch wollen. Gerade die Art der Fortbewegung hat hier einen wichtigen Anteil. Ich sehe die Umsetzung der Klima- und Umweltziele als ein Gemeinschaftsprojekt, das niemand alleine umsetzen kann. Wir müssen einfordern, dass sich alle daran beteiligen. Denn jede/r von uns ist in der Lage, im Alltag kleine Veränderungen vorzunehmen. Es ist wichtig, dass wir uns Gedanken über die wesentlichen Bausteine machen und diese dann gemeinsam umsetzen. Es wäre schlimm, wenn wir uns 2030 eingestehen müssten, die Ziele nicht erfüllen zu können.

**Herr Falk (Hochbahn):** Das eigene Auto ist keine Lösung, um die Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen.

#### **BotschafterIn Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium: Inwiefern soll der Wandel von konventionellen Antriebsarten zu emissionsfreien Antrieben (E, H2...) sowohl für den Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr bewerkstelligt werden? Dazu u.a. auch der Dieselantrieb von S-Bahn und AKN.**

**Herr Müller (VHH):** Ab 2020 werden wir in Hamburg ausschließlich Elektrobusse einsetzen. Alle zu verschrottenden Busse werden durch neue E-Busse ersetzt. Somit wird der Elektroantrieb unserem gesamten Geschäftsmodell zu Grunde liegen und Einfluss auf unsere Unternehmensstruktur nehmen. Es gehen damit neue Anforderungen an die Wartung und an die Werkstätten für E-Busse einher, wir müssen unsere MitarbeiterInnen schulen und entsprechende Ladeinfrastruktur schaffen. Die Kernherausforderung dabei ist, das System des Elektroantriebs zu verstehen und zu beherrschen. Das bedeutet konkret, dass wir unsere E-Busflotte ohne Nachteile betreiben können, über die richtige Infrastruktur verfügen und wissen, wie wir sinnvoll laden.

**Herr Aigner (HVV):** Die S-Bahn wird nicht mit Diesel betrieben, sondern fährt mit Gleichstrom. Viele Schienenfahrzeuge werden schon jetzt elektrisch angetrieben. Mit der geplanten Verlängerung der S21 nach Kaltenkirchen wird die bislang dieselbetriebene AKN-Strecke elektrifiziert. Im ländlichen Raum stellt die Umstellung auf Elektromobilität eine weitaus größere Herausforderung dar, als in verdichteten städtischen Gebieten. Die Umsetzung wird dort eine längere Zeit in Anspruch nehmen.

**BotschafterIn Fritz-Schumacher-Schule: Wäre es wirklich möglich bis 2030 komplett auf Ökostrom, Elektrobusse oder andere umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen oder sagen Sie das nur, um die Leute zu beruhigen?**

**Herr Falk (Hochbahn):** Für die Hochbahn ist die Umstellung möglich, da bis spätestens 2030 all unsere Busse mit Elektrostrom angetrieben werden. Zudem fahren U- und S-Bahn schon seit 100 Jahren mit Strom. Zur Zeit stehen die neuen Antriebsformen stark im Fokus. Die entscheidende Frage hier ist jedoch, auf welche Weise der verwendete Strom produziert wird. Geht die Stromerzeugung auf fossile Energieträger, z.B. Stein- und Braunkohle, Kernenergie, Erdgas oder Mineralölprodukte, zurück, können wir nicht von emissionslosen und klimafreundlichen Antrieben sprechen.

In Zukunft wird ein rein strom- oder wasserstoffbasierter Antrieb der Pkws nur möglich sein, wenn die Fahrzeugflotte kleiner wird. Es macht also keinen Sinn, dass jede/r ein eigenes Auto besitzt.

**Frau Hansen (ADFC):** Entscheidend für den Umstieg ist, auf welches Verkehrsmittel wir zurückgreifen. Die Energiewende geht mit der weitverbreiteten Auffassung einher, dass Elektrostrom alles antreiben soll. Konsens besteht auch darin, dass die gesamte Autoflotte auf Elektroantrieb umzustellen ist. Meiner Ansicht nach führt dies zu einem Ressourcenproblem. Stattdessen ist es wichtiger, auf energetisch effiziente Mittel der Fortbewegung zu setzen. Kleine und leichte elektrisch angetriebene Fahrzeuge sollten nur im Notfall zum Einsatz kommen. Eine gute Alternative stellen E-Bikes dar.

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Ich sehe das genauso wie Frau Hansen. Ergänzend dazu stellt sich die Frage: Welche Vorteile haben wir, wenn wir alle schlicht auf Elektroautos umsteigen? Dies trägt jedenfalls nicht dazu bei, dass wir mehr Platz für andere VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum schaffen. Für die Verkehrswende ist zwar die Frage des Antriebs wichtig, sie stellt jedoch nur einen von vielen Bausteinen dar.

**BotschafterIn STS Blankenese: Sind Elektroautos in Anbetracht der Kosten und der umweltschädlichen Motorenherstellung wirklich die Zukunft?**

**Frau Gaffron (TU Harburg):** Nein, denn die Herstellung der Lithium-Ionen-Akkus, welche die Elektroautos mit Strom versorgen, ist nicht umweltverträglich. Die Herstellung ist auch aus sozialer Perspektive nicht vertretbar, denn die Gewinnung der benötigten Rohstoffe Lithium und Kobalt erfolgt unter gesundheitsgefährdenden Bedingungen für die ArbeiterInnen. Zur Zeit wird an neuen Batterietechnologien geforscht, der Einsatz ist jedoch noch nicht massentauglich. Die umwelt- und sozialverträgliche Herstellung von Akkus würde einen großen Fortschritt für die Elektromobilität bedeuten. Der Fokus des Ressourceneinsatzes sollte im Verkehr auf dem ÖPNV und nicht auf elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeugen liegen.

**Herr Müller (VHH):** Unsere Busflotte wird in Zukunft auf E-Busse umgestellt werden. Ein Großteil des heute benötigten Diesels kann so durch aus Windkraftanlagen erzeugten Strom ersetzt werden: So wäre es möglich, mit 15 Windkraftanlagen den Energiebedarf aller Busse der VHH für ein ganzes Jahr in Hamburg und Umland zu decken. Zudem arbeiten wir daran, wie wir Lithium-Ionen-Batterien nachhaltig anschaffen können. Bei Elektrofahrzeugen stellt nicht der Motor, sondern die Batterie als Speichermedium des Stroms die größte Herausforderung dar. Ein Ansatzpunkt stellen kobaltarme Batterien dar. Zudem erproben wir gerade, ob Batterien, die nicht mehr die im Busverkehr erforderliche Reichweite erfüllen, als Energiespeicher auf dem Betriebshof weiterverwendet werden können. Auf diese Weise verwenden wir die Wertstoffe der Batterien weiter und schaffen einen Kreislauf.

## 2. Themenbereich Ausbau des ÖPNVs

### **BotschafterIn Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium: Inwiefern wird sich der Nahverkehr in Hamburg für die NutzerInnen verändern bzw. ansprechender werden?**

**Herr Aigner (HVV):** Wir planen einen Strauß an Maßnahmen. Das Leistungsangebot des ÖPNV soll ausgeweitet und dessen Qualität gesteigert werden. Mittels elektronischer Medien wie Smartphone und Apps wollen wir sicherstellen, dass unsere Fahrgäste beim Umsteigen ihre Anschlüsse und noch pünktlicher ihr Fahrtziel erreichen. Darüberhinaus planen wir, den Takt auszuweiten, d.h. mehr Fahrzeuge auf die Straße zu bringen, die dichter getaktet und zu attraktiveren Fahrzeiten verkehren. Ein ganz wesentlicher Aspekt ist zudem, dass Baustellen in der Stadt besser koordiniert werden.

**Herr Falk (Hochbahn):** Wir werden neue Buslinien einführen. Auch die Betriebszeiten werden in den Morgen- und Abendstunden verlängert. Das Nachtbusnetz soll neu aufgestellt werden. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 werden 70 neue Fahrzeuge unsere Busflotte verstärken. Im Jahr 2030 werden bei der Hochbahn keine Fahrpläne mehr notwendig sein, da U-Bahnen und Buslinien im Fünf-Minuten-Takt verkehren. Das bedeutet, dass die Wartezeiten an den Haltestellen nie länger als fünf Minuten betragen werden.

In Zukunft werden auch neue Formen des Carsharings, z.B. Mietautos oder gemeinschaftlich genutzte Autos teil des öffentlichen Nahverkehrssystem in Hamburg sein. Ein digitales Buchungssystem ermöglicht, schnell und einfach eine Kombination aus allen öffentlichen Nahverkehrsmitteln zu buchen, um die erforderliche Wegestrecke zurückzulegen. Das eigene Auto wird somit überflüssig.

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Ergänzend zu den bereits genannten Aspekten sollte zukünftig auch darüber nachgedacht werden, die Gebühren für Parkplätze im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen und die Geschwindigkeit auf innerstädtischen Straßen zu begrenzen. Wenn wir den Busverkehr weiter stärken und ausbauen wollen, müssen wir diesem auch mehr Platz auf der Straße zugestehen.

**Frau Hansen (ADFC):** Im Jahr 2030 wird es einfacher sein, ÖPNV, insbesondere S-Bahn mit dem Fahrrad zu kombinieren. Dies bedeutet, dass dem Fahrrad mehr Platz in den öffentlichen Verkehrsmitteln eingeräumt werden muss.

### **BotschafterIn Fritz-Schumacher-Schule: Was wollen Sie bis zum Jahr 2030 tun, um öffentliche Verkehrsmittel für alle attraktiver und besser zu machen und somit mehr Fahrgäste zu bekommen? Welche Probleme wird es Ihrer Meinung nach in der Zukunft im öffentlichen Nahverkehr geben?**

**Herr Falk (Hochbahn):** Unser Wille ist es, den öffentlichen Nahverkehr stark auszubauen. Was brauchen wir dafür? Der Ausbau kostet große Summen Geld. Daher müssen die entsprechenden finanziellen Mittel von Seiten der Stadt zur Verfügung gestellt werden. Wir müssen uns gut überlegen, in welchen Bereichen wir die im städtischen Haushalt bereitgestellten Gelder einsetzen. Wenn verstärkt Geld in den ÖPNV fließt, bedeutet dies zugleich, dass Zuschüsse in anderen Bereichen gestrichen werden.

Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist immer auch mit längerfristigen Baustellen im Straßenraum verbunden. Hamburg ist die einzige Stadt in Deutschland, die einen umfangreichen Ausbau des U-Bahnnetzes vorantreibt. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs ist ein Muss und ist immer auch mit Verzögerungen und Beeinträchtigungen im Alltag verbunden. Daher ist immer auch die Toleranz, Geduld und das Verständnis der Fahrgäste für die Baumaßnahmen gefragt.

**Herr Aigner (HVV):** In Hamburg brauchen wir zudem zusätzliche Busspuren, damit die Busse zügig auf den Straßen vorankommen und nicht im Stau stecken bleiben. Die Politik muss sich daher auch mit der Frage auseinandersetzen, welchen VerkehrsteilnehmerInnen die Trassen und Flächen im Straßenraum zur Verfügung gestellt werden sollen.

### **BotschafterIn STS Blankenese: Warum gibt es in Hamburg keine Straßenbahn?**

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Die Straßenbahn wurde in den 1970er Jahren in Hamburg abgeschafft. Seit dem wird immer wieder diskutiert, ob die sogenannte Stadtbahn wieder eingeführt werden soll.

Wenn wir die Verkehrswende umsetzen wollen, sind wir auf alle Verkehrssysteme, d.h. auch auf die Straßenbahn angewiesen. Straßenbahnlinien spielen eine wichtige Rolle, wenn Wohnquartiere entlang von Ringlinien nachverdichtet werden sollen. Sie tragen dazu bei, dass Stadtteile direkt miteinander verbunden und Stadtteile in den Außenbezirken besser an die Hauptlinien des ÖPNV-Netzes (z.B. U- oder S-Bahn) angeschlossen werden. Straßenbahnen sind somit bei der Verkehrswende nicht wegzudenken. Zwar sind auch beim Bau neuer Straßenbahnlinien Baustellen nicht zu vermeiden, jedoch sind diese zügiger zu realisieren als U-Bahnlinien.

### **BotschafterIn Gymnasium Bornbrook: Wie setzen Sie die Prioritäten bei der Durchführung von Projekten zum Ausbau des ÖPNV und warum hat der Ausbau in Lohbrügge offenbar keine Priorität?**

**Herr Müller (VHH):** Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird es im Bezirk Bergedorf die meisten Anpassungen im Busverkehr geben, u.a. auch in Lohbrügge.

### **BotschafterIn Matthias-Claudius-Gymnasium: Warum sind Hamburgs Haltestellen nicht begrünt?**

**Herr Müller (VHH):** Daran haben wir bislang einfach noch nicht gedacht.

**Herr Falk (Hochbahn):** Die Hochbahn hat schon viele begrünzte Haltestellen, z.B. bei U-Bahnen oder Bushaltestellen. Eine Begrünung ist jedoch nicht überall machbar. Wo es möglich ist, werden wir nachträglich begrünen.

## **3. Themenbereich Kosten**

### **Botschafter Matthias-Claudius-Gymnasium: Warum werden die HVV-Preise erhöht, wenn der Umstieg zum ÖPNV gefördert werden soll?**

**Herr Aigner (HVV):** Das Thema der Preiserhöhung wurde in den letzten Monaten in der Öffentlichkeit und in der Presse lebhaft diskutiert. Verkehrsunternehmen arbeiten in der Regel nicht kostendeckend – rund 70 Prozent werden durch die Fahrgäste bzw. über Fahrkarten eingenommen, die anderen 30 Prozent werden durch die SteuerzahlerInnen finanziert. Die Frage nach der Finanzierung des ÖPNV ist immer auch eine politische Entscheidung darüber, wie hoch die Verkehrsunternehmen aus dem städtischen Haushalt bezuschusst werden. Dies spielt gerade vor dem Hintergrund, dass die Ausgaben für Verkehrsunternehmen laufend steigen, eine wesentliche Rolle. Dass mehr Menschen auf den ÖPNV umsteigen wird in erster Linie durch ein attraktives, komfortables Angebot erzielt und nicht durch niedrige Preise.

Der Botschafter macht deutlich, dass seine MitschülerInnen und er den ÖPNV nutzen, um schnell von A nach B zu kommen, d.h. aus Gründen der Attraktivität und nicht, weil dieser die kostengünstigste Form der Fortbewegung darstellt. Er mahnt an, dass insbesondere einkommensschwache Elternhäuser von den jährlichen Preiserhöhungen des HVV betroffen sind.

### **BotschafterIn Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium: Wieso werden 800 Millionen Euro für den Ausbau des Autobahnnetzes ausgegeben anstatt das Geld in effizientere U-Bahn-Netze zu investieren?**

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Mit dem Lärmschutzdeckel, der die Bundesautobahn A7 in Altona und Eimsbüttel überdacht, soll nicht den Autoverkehr gefördert, sondern die angrenzenden BewohnerInnen vor dem zunehmenden Verkehrslärm geschützt werden. Da es sich bei der A7 um eine Bundesfernstraße handelt, wird sowohl der Ausbau der Autobahn als

auch der gesetzlich erforderliche Lärmschutzdeckel aus dem Bundeshaushalt finanziert. Die Entscheidung, wo in Deutschland übergeordnete Verkehrswege aus- und neugebaut werden, wird auf Bundesebene gefällt. Darauf hat die Hansestadt Hamburg keinen Einfluss.

Es ist wichtig im Hinterkopf zu haben, dass Verkehrsstraßen regelmäßig gepflegt und instand gesetzt werden müssen. Dies geht natürlich mit laufenden Kosten einher. Daher ist es sinnvoll zu überlegen, in welchem Umfang der Ausbau des Autoverkehrs zukünftig fortgesetzt werden soll.

**Frau Hansen (ADFC):** Ein entscheidender Punkt ist, wie wir die öffentlichen Gelder innerhalb der Stadt verteilen. Bei den jährlichen Haushaltsverhandlungen wird festgelegt, wie die für das kommende Jahr zur Verfügung stehenden Gelder, d.h. der Haushalt, auf die verschiedenen Bereiche, z.B. Bildung, Wohnen oder Mobilität verteilt wird. Welche Summe Geld in welchen Bereich fließt, hängt davon ab, welche Prioritäten für die Entwicklung Hamburgs im kommenden Kalenderjahr gesetzt sind. Meiner Meinung ist es gerechtfertigt, dass wir für die Umsetzung der Verkehrswende hohe Summen ausgeben, weil damit auch eine Verbesserung der Lebensqualität für alle HamburgerInnen einhergeht. Gerade finden die Verhandlungen statt, wie die öffentlichen Gelder für die Jahre 2021 und 2022 verteilt werden sollen. Bislang ist nicht gesichert, dass weiterhin Gelder in den Ausbau Hamburgs zur Fahrradstadt fließen.

**In Bezug auf eine Frage der Fritz-Schumacher-Schule fragt Frau Wegner: Wäre es möglich die Öffentlichen Verkehrsmittel für SchülerInnen, StudentInnen und Auszubildende kostenlos oder günstiger zu machen?**

**Herr Aigner (HVV):** Dieses Modell ist umsetzbar und wird in letzter Zeit auch diskutiert. Dabei muss jedoch auch die Größenordnung der Forderung berücksichtigt werden: Ein kostenloses ÖPNV-Ticket für SchülerInnen und Studierende ist mit Kosten in Höhe von ca. 100 Millionen Euro im Jahr verbunden. Stattdessen plädiere ich dafür, den ÖPNV unter Berücksichtigung der sozialen und Einkommensstrukturen zu organisieren und einkommensschwächere Elternhäuser zu unterstützen. Der HVV ist gerade dabei, dies zu organisieren.

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Die Frage spricht das Thema „Umweltgerechtigkeit“ an. In unserer Gesellschaft gibt es Gruppen, die sich ein ÖPNV-Ticket nicht leisten können. InhaberInnen der Sozialkarte des HVVs erhalten zwar eine Ermässigung auf ihre Monatsfahrkarte. Vor diesem Hintergrund ist eine Anpassung der Sozialtarife im ÖPNV notwendig.

**Herr Falk (Hochbahn):** Wer ist der Meinung, dass Autofahren günstiger ist, als öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen? Der überwiegenden Mehrheit unter euch ist bewusst, dass es günstiger ist, sich mit dem ÖPNV fortzubewegen, als mit dem Auto. Diese Tatsache sollten sich alle zu Herzen nehmen und in Zukunft bei der Verkehrsmittelwahl beachten.

#### 4. Themenbereich Mobilitätskonzepte

**BotschafterIn Fritz-Schumacher-Schule: Wie stellen Sie sich die Verkehrsinfrastruktur in 2030 vor?**

**Frau Hansen (ADFC):** Im Jahr 2030 ist mehr Platz für RadfahrerInnen auf den Straßen vorhanden. Den Kraftfahrzeugen stehen weniger Fahrspuren zur Verfügung. Auch Parkplätze entlang der Straßen sind verschwunden. Die HamburgerInnen sind nicht mehr auf das eigene Auto angewiesen und benutzen andere Verkehrsmittel. Fahrradfahren ist komfortabel und sicher. Es gibt unterschiedliche Fahrradspuren, auf denen RadfahrerInnen sich entweder zügig oder gemächlich fortbewegen können. Zudem können Lastenfahräder aneinander vorbeifahren. Der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege beträgt zwischen 20 und 25 Prozent. In den Wintermonaten wird der ÖPNV stärker genutzt. Wir sind schon auf dem Weg, dieser Vision nahe zu kommen, aber es gibt noch was zu tun. In meinen Augen ist der „große Wurf“ besser, als punktuell an jeder Kreuzung die Ampelschaltung anzupassen.

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Für mich stellt der „große Wurf“ das Gesamtkonzept für den Verkehr in Hamburg dar. Für dessen Umsetzung bedarf es jedoch Umgestaltungen an jeder

Kreuzung. Wie Frau Hansen unterstütze auch ich eine Umverteilung der verschiedenen Verkehrsflächen – Gehwege, Fahrradwege, Parkplätze, Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge – im Straßenraum.

Wir müssen berücksichtigen, dass uns nur noch elf Jahre bis 2030 bleiben. Da Baustellen in der Regel von langer Dauer sind, ist ein Umbau des Straßenraums nicht so einfach und auf die Schnelle umzusetzen. Als kurzfristige Maßnahme könnte jedoch Parkraum für den Rad- und Fußverkehr freigegeben werden. Ein Großteil der privaten Fahrzeuge werden oft 24 Stunden oder mehrere Tage lang nicht bewegt, weil sie von ihren BesitzerInnen nicht gebraucht werden. Gerade in den Stadtteilen, in denen die Mehrheit der BewohnerInnen kein Auto besitzen, sollten wir anderen Verkehrsmitteln – sei es Bus, Rad oder zu Fuß – mehr Platz einräumen.

### **BotschafterIn Ida Ehre Schule: Wie wird Carsharing attraktiver gestaltet?**

**Herr Falk (Hochbahn):** Carsharing-Angebote stellen einen wesentlichen Ansatz dar, um das Pkw-Aufkommen in Hamburg zu reduzieren. Der weitere Ausbau von Carsharing-Angeboten ist wichtig und dient als wesentliche Ergänzung zu den bisherigen Verkehrsmitteln des ÖPNV. Es ist vorstellbar, dass HamburgerInnen im Jahr 2030 nur noch einen Einheitspreis für alle Angebote des ÖPNV zahlen und die verschiedenen Verkehrsmittel nach Belieben nutzen können, wie es gerade am besten passt. Aber auch die autofreie Stadt, wie sie gerade im Rathausquartier oder in Ottensen erprobt wird, ist denkbar.

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Die Idee der autofreien Stadt wird gerade kontrovers, vor allem in den Medien, diskutiert. In meinen Augen sollte der Ansatz „autoarm“ stärker verfolgt werden, autofreie Städte betrachte ich als eine weniger geeignete Herangehensweise. Um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs (kurz MIV), d.h. Fahrten mit Privatfahrzeugen zu reduzieren, muss diese Art der Fortbewegung weitaus unattraktiver werden. Höhere Kosten, z.B. für fossile Kraftstoffe, CO<sub>2</sub>-Abgaben und Parkplätze stellen eine wichtige Stellschraube dar. Es reicht nicht aus, dass Angebote des ÖPNV immer attraktiver werden. Zur Zeit bezuschusst die Gesellschaft mittels Steuergelder den MIV deutlich höher als den ÖPNV.

### **BotschafterIn Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium: Ist die City-Maut eine Möglichkeit zur Entlastung des Verkehrsaufkommens in Hamburg und kann sie als Finanzierungshilfe beim ÖPNV dienen?**

**Herr Aigner (HVV):** Es ist möglich, eine City-Maut für Hamburg einzuführen. Die Einnahmen könnten dann in andere Verkehrsprojekte fließen. Die Politik müsste sich trauen, dies auch umzusetzen. Die Einführung einer City-Maut geht immer auch mit einer gesellschaftlichen Diskussion einher, denn die Gruppe der AutofahrerInnen stellt bislang eine starke und einflussreiche Wählergruppe dar. Dies könnte sich aber in Zukunft ändern.

**Frau Hansen (ADFC):** Der Ansatz der City-Maut, über Gebühren den Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren, geht insgesamt in die richtige Richtung. Dennoch werden die Menschen, die sich die Mautgebühr leisten können, weiterhin mit dem Pkw in die Innenstadt fahren. Um größere Gerechtigkeit zu schaffen, brauchen wir anstelle von Gebühren klare Regeln darüber, wer aus welchem Anlass die Innenstadt befahren darf. Eine Alternative zur City-Maut stellt das Konzept der „autoarmen Innenstadt“ dar.

### **BotschafterIn Matthias-Claudius-Gymnasium: Werden Bus- und BahnfahrerInnen ihren Beruf durch Automatisierung verlieren?**

**Herr Müller (VHH):** Diese Frage beschäftigt die MitarbeiterInnen des VHH täglich. In Lauenburg starten wir im Oktober 2019 eine Testreihe mit einem autonomen, d.h. fahrerlosen Bus. Nichtsdestotrotz werden wir auch in Zukunft weiterhin Personal in den Fahrzeugen des ÖPNV benötigen, da dieser sonst an Attraktivität verliert. In Zukunft wird das Personal eher die Funktion der Bus- bzw. ZugbegleiterInnen als der -fahrerInnen einnehmen.



## 5. Themenbereich Fahrrad

### **BotschafterIn Ida Ehre Schule: Was wird unternommen, damit FahrradfahrerInnen zu gleichwertigen VerkehrsteilnehmerInnen werden?**

**Frau Hansen (ADFC):** Genau diesen Aspekt greift gerade der Ausbau der 14 Velorouten auf. Bei den Radschnellwegen handelt es sich um sternförmig angelegte Routen, die von den Außenbezirken in die Innenstadt führen und um zwei Ringrouten. Auf fast 300 Kilometern werden Radwegeverbindungen und Kreuzungen fahrradfreundlich ausgebaut. Die Hälfte des Veloroutennetzes ist bereits fertiggestellt. Jedoch gibt es auch Abschnitte, für die noch keine Ideen für den Radwegeausbau vorliegen. Zwar werden mit den Velorouten die Bedingungen für ein angenehmes und komfortables Fahrradfahren geschaffen, viele Probleme bleiben jedoch ungelöst. So ist es z.B. besonders wichtig, auch gute Anschlussverbindungen von der Haustür bis zu den Velorouten zu schaffen. In meinen Augen ist Hamburg keine „Fahrradstadt“, sondern eine Stadt mit Fahrradpunkten, da nur punktuell Ausbesserungen erfolgen. Ich vermisse in Hamburg, dass man als RadfahrerIn komfortabel von Punkt A nach Punkt B kommen kann.

### **BotschafterIn Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium: Wie soll Hamburgs Infrastruktur bis 2030 attraktiver für FahrradfahrerInnen gestaltet werden?**

**Frau Hansen (ADFC):** Bis 2025 soll das Netz der 14 Velorouten vollständig ausgebaut sein. Neben dem Bau dieser Radschnellwege sollte die gesamte Radstecke vom Startpunkt, z.B. an der Haustür bis zum Endziel betrachtet werden. Die Velorouten machen nur einen Teil des zurückzulegenden Radwegs aus. An den Zielorten ist es wichtig, dass zusätzliche Abstellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Verkehrsberuhigte Straßen in Wohnquartieren tragen auch dazu bei, das Radfahren in Hamburg sicherer und damit attraktiver wird. Tempo 30-Straßen können schrittweise in den Bezirken umgesetzt werden. Schließlich sollte den RadfahrerInnen mehr Platz im Straßenraum, z.B. bei der Querung von Ampeln zugewiesen werden, um ausreichend Schutz zu bieten. Dies ist nur zu Lasten des Autoverkehrs umsetzbar, d.h. wenn den Pkws weniger Platz als bisher zur Verfügung steht.

### **Botschafterin Matthias-Claudius-Gymnasium: Wie lange wird es noch dauern bis die Radwege so ausgebaut sind, dass man auch angenehm, sicher und schnell Rad fahren kann?**

**Frau Dr. Gaffron (TU Harburg):** Für ein sicheres und schnelles Radfahren ist es wichtig, dass zum einen die Velorouten weiter ausgebaut werden. Auf der anderen Seite benötigen wir auf den Straßen selber eine Geschwindigkeitsbegrenzung, welche der Stadt angemessen ist: Mit Tempo 30 als Regelschwindigkeit kann eine höhere Sicherheit für RadfahrerInnen gewährleistet werden. Frei nach dem Motto „30 ist das neue 50“.

### **Frau Quast: Wird es in Zukunft möglich sein, dass Fahrrad im ÖPNV mitzunehmen? Fahrradmitnahme im ÖPNV?**

**Herr Falk (Hochbahn):** In den Stoßzeiten, d.h. während der Rush-Hour nutzen sehr viele Menschen den ÖPNV. Zielkonflikte zwischen Fahrgästen mit und ohne Fahrrad in den Wagen sind somit vorprogrammiert. Aufgrund der begrenzten Länge der Bahnsteige ist es nicht möglich, die Züge mit zusätzlichen Wagons zu verstärken. Auch in Zukunft wird der z.B. in den U-Bahnen zur Verfügung stehende Raum begrenzt bleiben und nicht genügend Platz für eine Fahrradmitnahme bieten. Daher müssen wir auf andere intelligente Lösungen setzen, welche die Mitnahme des eigenen Fahrrads überflüssig machen. Dazu zählen z.B. umfangreiche und sichere Abstellmöglichkeiten an ÖPNV-Haltestellen oder Bikesharing-Angebote.

## **Ende der Podiumsdiskussion und Resümee**

Frau Ruhl blickt auf die Veranstaltung zurück. Sie hält fest, dass das Thema „zukunftsfähige Mobilität“ sehr gut bei den SchülerInnen ankommt. Sie spricht sich dafür aus, die Fragenliste in die am Nachmittag stattfindende Metropolenkonferenz mitzunehmen. Sie regt die anwesenden LehrerInnen an, die Dokumentation der Jugend-Mobilitätskonferenz für eine Nachbereitung im Unterricht zu nutzen. Frau Ruhl bedankt sich für die vielseitigen Fragen der SchülerInnen und die prägnanten Antworten der ExpertInnen. Ihr Dank gilt auch den beiden Moderatorinnen und dem Team der Klimawoche Hamburg für die Organisation. Frau Ruhl wünscht allen eine gute Heimreise.

## Impressum

### Veranstalter / Ansprechpartnerin:

Hamburger Verkehrsverbund GmbH  
HVV-Schulprojekte  
Melanie Ruhl  
Winterstraße 2  
22765 Hamburg

Telefon: 040 72 594 - 189

E-Mail: [melanie.ruhl@hvv-schulprojekte.de](mailto:melanie.ruhl@hvv-schulprojekte.de)  
[www.hvv-schulprojekte.de](http://www.hvv-schulprojekte.de)

wahrgenommen durch  
Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH  
Osterbrooksweg 73  
22869 Schenefeld  
[www.vhhbus.de](http://www.vhhbus.de)

### Moderation und Dokumentation:

TOLLERORT entwickeln & beteiligen  
mone böcker & anette quast gbr  
Katharine Wegner, Anette Quast, Karina Meißner  
Palmaille 96  
22767 Hamburg

Telefon: 040 3861 5595

E-Mail: [mail@tollerort-hamburg.de](mailto:mail@tollerort-hamburg.de)