Mehr Platz für StadtNatur durch Digitalisierung im Verkehr?

Sönke Diesener, Referent für Umweltpolitik

Warum fragt der NABU das?

- A26 Ost
- ITS Kongress
- Straßenbäume und Stadtgrün
- Mobilitätswende

771.573 Pkw in Hamburg plus Einpendler

Pkw stehen >23 Std pro Tag

Wunsch für den Stadtverkehr

- Lebenswerte Stadt mit viel Grün- und Freiflächen
- Personenverkehr fast ausschließlich im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV)
- Verbleibende Autos elektrisch, autonom, geteilt
- Mit geringerer Geschwindigkeit (30km/h) im Fluss schneller am Ziel

Der Verkehr der Zukunft braucht weniger Energie, weniger Fläche, weniger Fahrzeuge und verursacht dabei weniger Emissionen und weniger Unfälle.

Beitrag heutiger Verkehrsfläche zur klimaresilienten Stadt

- Luft
- Wasser

  Wasserflächen, Rückhalt, Versickerung, Transport
- Kühlung
- Entsiegelung
- Grün
- (Nah-)Erholung

Die autogerechte Stadt

- Leistungsfähigkeit des Straßennetzes steht im Zentrum der Verkehrsplanung
- Motorisierter Individualverkehr für die Massenmobilität

Digital , autonom, geteilt. Wird alles besser?

- Sharing Auto ersetzt 20 private Pkw
- Autonome Fahrzeuge als Zubringer zum ÖPNV
- Straßen werden schmaler, brauchen nur noch eine Spur je Richtung
- Keine Parkplätze im öffentlichen Raum
- Schneller am Ziel, keine Parkplatzsuche
- Fahrzeuge werden viel effizienter genutzt
- Anzahl der Autos sinkt drastisch
- Weniger Emissionen und Unfälle

Indirekte Verminderung von Verkehr

- Immer die beste Route
- Vernetzung und Bündelung (Logistik) über digitale Tools
- Optimierte Verkehrsmittelwahl
- Parksuchverkehr verringern

- Bessere Bedingungen für Home-Office

Realitäts-Check

- In Hamburg wachsen bisher die Sharing- **und** private Pkw Flotte
- Freefloat-Angebote zu etwa 2/3 zu lasten des Umweltverbunds
- Konkurrenz privater Firmen mit ÖPNV um Kunden und Platz
- Zunahme des Straßenverkehr durch Taxidienste (UBER: NY, London)

Lösungsansätze in Hamburg:

- (Autonome) Shuttles als Ergänzung zum ÖPNV
- On Demand in Randbereichen und Randzeiten
- Verzahnung von Diensten (hvv switch)

Rebound Effekte (Auswahl)

- Mehr Teilnehmer im Autoverkehr (Minderjährige, Senioren, Menschen ohne Führerschein, Menschen mit Behinderung)
- Sinkender Druck (Raumwiederstand) auf Straße- und Parkraum steigert die Attraktivität des Autos wieder
- ÖPNV wird besser, aber beim Auto geht das noch schneller, damit wird die Komfortlücke ggf. sogar größer
- Mit Autonomen, geteilten Autos geht die Anzahl der Fahrzeuge, nicht aber Anzahl und Länge der Wege (Verkehr) zurück
- Homeoffice kann zu mehr Verkehr führen (seltenere weitere Fahrten, schlechtere Eignung für ÖPNV)

Was bringt die Digitalisierung

- Autos werden an Attraktivität (Komfort) gewinnen
- ÖPNV kann auch attraktiver werden (ggf. aber langsamer) und Leistung steigern
- Parkraum kann deutlich reduziert werden
- Straßenraum ohne weitere Maßnahmen eher nicht

- Durch die Digitalisierung wird Fläche frei, dies wird verstärkt wenn man möglichen Rebound-Effekten frühzeitig entgegen wirkt
- Das Flächeneinsparpotential der Mobilitätswende hin zum Umweltverbund hat aber weitaus größeres Potential

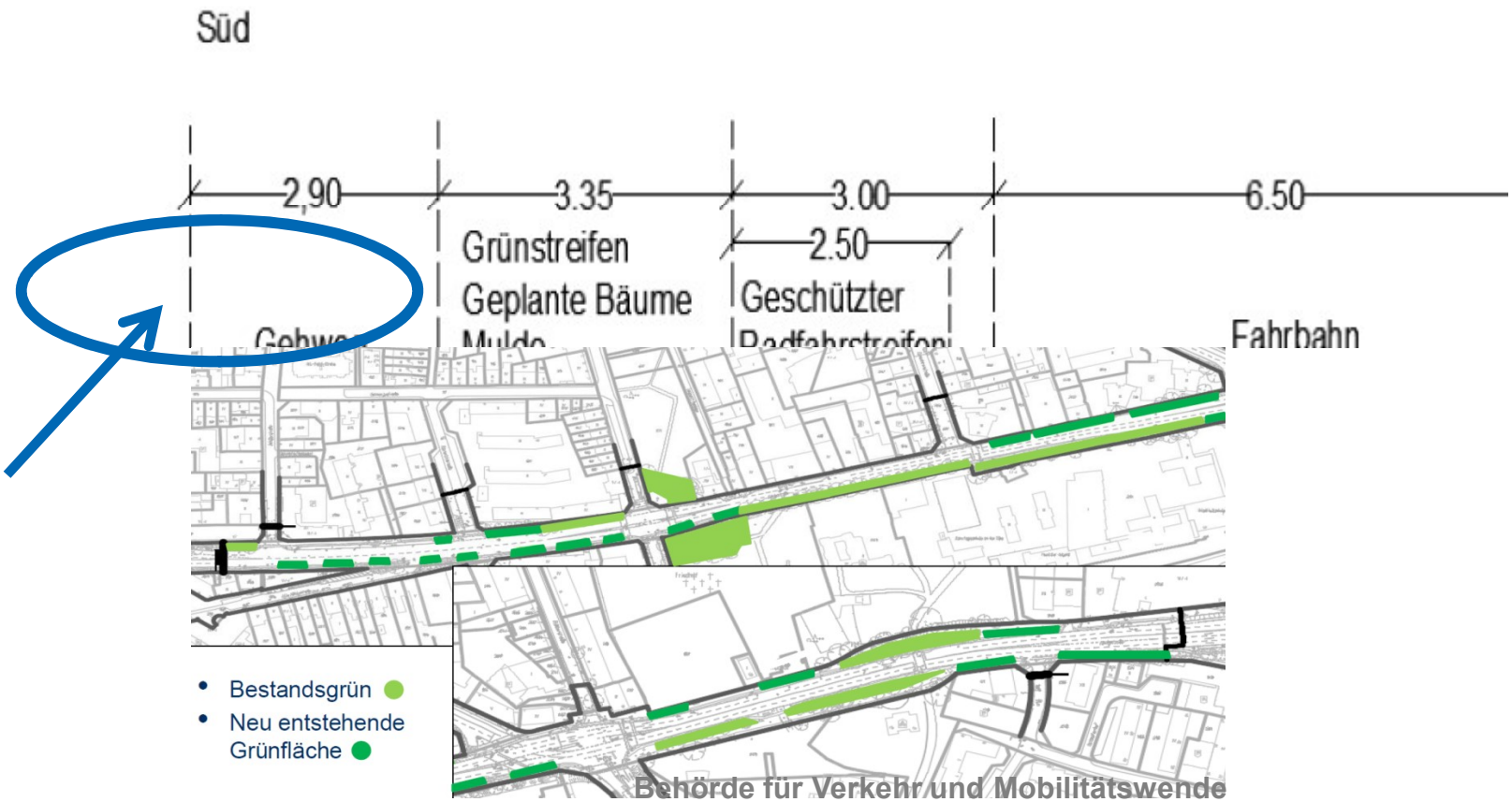
Handlungsempfehlung

- Weder Kostenanreize noch eine Attraktivierung des Umweltverbundes alleine werden ausreichen um die nötige Mobilitätswende zu erreichen
- Der Platz für Autoverkehr muss reduziert werden

- Was geschieht mit dem frei werdenden Raum?
  - Beteiligung und Priorisierung nötig!

    Fahrradwege, Fußwege, Stadtgrün, Wasserläufe, Wohnungsbau? Neue Infrastrukturen? Flugtaxistände?

Grün-Blaue Straßenplanung (Königstraße)



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

NABU Hamburg

Sönke Diesener

Referent für Umweltpolitik

Klaus-Groth-Str. 21

20535 Hamburg

Tel. +49 (0)40.69 70 89-17

Diesener@NABU-Hamburg.de

www.NABU-Hamburg.de