

Antrag

der Abgeordneten Gerrit Fuß, Rosa Domm, Olaf Duge, Dominik Lorenzen, Zohra Mojadeddi, Johannes Alexander Müller, Andrea Nunne, Lisa Maria Otte, Dr. Miriam Putz, Dr. Gudrun Schittek, Ulrike Sparr (GRÜNE) und Fraktion

und

der Abgeordneten Ole Thorben Buschhüter, Julia Barth, Matthias Czech, Clarissa Herbst, Martina Koeppen, Ralf Neubauer, Lars Pochnicht, Frank Schmitt, Ali Simsek (SPD) und Fraktion

Betr.: Carsharing-Strategie für Hamburg – Quartiersautos in die Fläche bringen

Hamburg ist auf dem Weg der Mobilitätswende. Die Koalition aus SPD und GRÜNEN wird in den kommenden Jahren große Summen in den Umweltverbund, das heißt in den Rad- und Fußverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr, investieren. Mit komfortablen, entspannten und schnellen Mobilitätsangeboten soll allen Hamburgern/-innen ermöglicht werden, ihre Alltagswege sinnvoll und klimaneutral im Umweltverbund zurückzulegen.

Gleichzeitig ist anzuerkennen, dass ein Auto ab und zu notwendiger Bestandteil der städtischen Mobilität ist. Beim Umzug, dem Großeinkauf vor einer Feierlichkeit oder dem Besuch von Freunden/-innen oder Verwandten auf dem Land ist das Auto gelegentlich unabdingbar. Viele Hamburger/-innen besitzen für diese Fälle immer noch einen privaten Pkw, obwohl dieser die meiste Zeit ungenutzt herumsteht, schlimmstenfalls im öffentlichen Raum.

Um einen Umstieg vom privaten Pkw zu ermöglichen, müssen die Angebote des Umweltverbunds den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen entsprechen. Die Strategie Hamburg-Takt als wesentlicher Baustein des Transformationspfads Mobilitätswende im Hamburger Klimaplan sieht daher eine sinnvolle und ergänzende Integration von On-Demand- und Sharing-Angeboten in den ÖPNV ebenso vor, wie einen Ausbau von hvv switch-Punkten an zentralen und dezentralen Standorten. So soll sichergestellt werden, dass es individuelle Alternativen zum Besitz eines privaten Pkws gibt.

Besondere Bedeutung im Rahmen der Mobilitätswende kommt dabei den Quartiersautos zu, also stationsbasiertem Carsharing, bei dem das Fahrzeug einen festen Stellplatz hat, an dem es auch wieder zurückgegeben wird. Dezentrale hvv switch-Punkte integrieren diese vermehrt ins Quartier. Die Nutzer/-innen der dezentralen hvv switch-Punkte besitzen durchschnittlich deutlich seltener ein Auto und sind eher bereit, ihr Auto abzuschaffen, wie eine Studie der TU Hamburg im letzten Jahr zeigte. Die hvv switch-Punkte machen Carsharing zudem im Quartier sichtbar, wodurch auch die Anzahl der Mitglieder bei Sharing-Anbietern zunimmt.

Viele Hamburger/-innen nutzen schon heute Carsharing als Teil ihres Mobilitätsmixes. Sowohl das stationsbasierte als auch das Free-Floating-Carsharing konzentrieren sich jedoch in Hamburg mit einigen Ausnahmen in der inneren Stadt. Im Bereich des Free-Floating-Carsharings steht Hamburg mit 1,7 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern/-innen bundesweit an zweiter Stelle. Im Bereich des stationsbasierten Carsharings hingegen

haben viele Großstädte ein größeres Angebot als Hamburg. Hamburg verfügt über ungefähr 140 Standorte für stationsbasiertes Carsharing – ähnlich viele wie das deutlich kleinere Bremen – beziehungsweise bislang 70 hvv switch-Stationen, weitere sind geplant. Bei großen Neubauvorhaben werden Carsharing-Stationen bereits regelhaft integriert. Es gilt, zusätzlich auch Potenziale in den gewachsenen Vierteln ins Blickfeld zu rücken und Quartiersautos auch in der äußeren Stadt zu etablieren. Dafür sollen Parkplätze auch im öffentlichen Raum bereitgestellt werden. Ziel ist es, diese Carsharing-Stellplätze unter der gemeinsamen Marke hvv switch zu bündeln. Darüber hinaus ist es notwendig, dass Carsharing-Fahrzeuge mit emissionsfreien Antrieben ausgestattet sind.

Emissionsfreie Quartiersautos unterstützen Bürger/-innen in ihrer Mobilität im Umweltverbund, sie reduzieren die Parkplatzkonkurrenz und schaffen durch weniger parkende Pkws neue Nutzungsmöglichkeiten im Straßenraum.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. die Voraussetzungen für Carsharing weiter zu verbessern und die vermehrte Schaffung von eigenwirtschaftlichen Angeboten zu fördern, die Menschen in der ganzen Stadt ein Leben ohne eigenes Auto ermöglichen, und dabei zu berücksichtigen,
 - a. wie Carsharing im Einklang mit den Zielen der Mobilitätswende und des Klimaplanes ausgebaut werden kann, insbesondere dadurch, dass mehr stationsbasierte Carsharing-Angebote möglichst in allen Stadtteilen bis 2025 verfügbar gemacht werden,
 - b. Carsharing anbieterübergreifend in multimodale Plattformen zu integrieren,
 - c. die Elektrifizierung der Anbieterflotten voranzutreiben,
 - d. dass Carsharing-Fahrzeuge möglichst viele Nutzer/-innengruppen ansprechen, beispielsweise junge Familien durch die Ausstattung mit Kindersitzen,
2. dafür unter anderem folgende Maßnahmen zu prüfen:
 - a. Bereitstellung von Parkplätzen im öffentlichen Raum unter der Marke hvv switch auch außerhalb des Geschäftsgebiets von Free-Floating-Anbietern, und Freihaltung dieser Parkplätze von Falschparkenden,
 - b. Etablierung eines Verfahrens, das auch an dezentralen Standorten die Errichtung von hvv switch-Stationen ermöglicht, wobei Standortinitiativen geeigneter, gegebenenfalls auch nur lokaler Anbieter möglichst zeitnah berücksichtigt werden sollen,
 - c. Ausrüstung von dezentralen hvv switch-Punkten mit großen Einzugsgebieten mit Fahrradbügel für den einfachen Umstieg zwischen den Mobilitätsangeboten,
 - d. Ausweitung der HVV-Kooperationen, zum Beispiel im Hinblick auf Kombi-Tarife, die hvv switch-App und die HVV-Card,
 - e. hvv switch-Kampagne für die Akquise neuer Kunden/-innengruppen, Abbau von Hemmnissen und zum leichten Verständnis der Nutzung (insbesondere der Nutzung von E-Fahrzeugen),
 - f. Information über das hvv switch-Angebot, zum Beispiel im Zusammenhang mit Bewohnerparken und bei der Ausstellung von Führerscheinen.
3. der Bürgerschaft über einen Zwischenstand der Beratungen und Prüfungen im 4. Quartal 2021 zu berichten.