

Antrag

**der Abgeordneten Detlef Ehlebracht, Dr. Alexander Wolf, Dirk Nockemann,
Andrea Oelschläger, Harald Feineis und Peter Lorkowski (AfD)**

Betr.: HVV-App um das StadtRad erweitern

Der private Personenverkehr zeichnet für eine Vielzahl schädlicher Umweltwirkungen verantwortlich, wozu in urbanen Ballungsräumen vor allem die Emissionen verschiedener Treibhausgase und Schadstoffe, ein unterschiedlich stark ausgeprägter Lärmpegel sowie Unfälle und Staus zählen. Im Zentrum der Konzeption wirksamer verkehrspolitischer Maßnahmen zur Eindämmung dieser Effekte muss immer auch ein profundes Verständnis von den ausschlaggebenden Entscheidungsmotiven der Verkehrsteilnehmer stehen. Da das Verkehrsverhalten von Menschen stets multikausal geprägt ist, sind für die Entscheidung, ein bestimmtes Fortbewegungsmittel zu nutzen, in der Regel mehrere Faktoren mit autonomem Einfluss verantwortlich. Zu diesen zählt neben habituellen Gewohnheiten auch das Umweltbewusstsein, bei dem es sich um eine sogenannte Low-Cost-Verhaltensweise handelt. Demnach nimmt die Bedeutung des Umweltbewusstseins ab, je höher die Kosten einer Verhaltensalternative ausfallen. Einzig bei Low-Cost-Verhaltensweisen, die mit wenig Kosten, Aufwand und Unbequemlichkeiten verbunden sind, wird auch das Umweltbewusstsein verhaltenswirksam. Das Umweltbewusstsein ist folglich am stärksten handlungsbestimmend, wenn eine Indifferenz in der Kostenbewertung mehrerer Verhaltensalternativen besteht.¹

Darüber hinaus erweist sich auch Mobilität als einflussreicher Faktor, der in urbanen Ballungszentren immer dann bestimmten Zwängen unterliegt, sofern keine Alternativen existieren beziehungsweise handlungslimitierende Variablen wirksam werden. Vor diesem Hintergrund kommt der Suche nach pragmatischen Konzepten, um möglichst viele Menschen in Großstädten zum Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr zu bewegen, große Bedeutung zu. Die Freie und Hansestadt Hamburg kann hierbei auf ein engmaschiges Netz aus Bahn-, Bus- und Fährverbindungen zurückgreifen, die über das Potenzial verfügen, zum Rückgrat der städtischen Mobilität zu werden. Die verschiedenen Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bieten den großen Vorteil, dass sie für Mensch und Umwelt deutlich nachhaltiger sind und somit einen signifikanten Beitrag zur Eindämmung der eingangs beschriebenen Effekte leisten können.

Man kann feststellen, dass das Fahrrad in diesem Zusammenhang noch immer viel zu wenig Aufmerksamkeit erfährt, wenn es um eine Reduzierung der Belastungen durch den privaten Personenverkehr geht. Dies ist nicht zuletzt auch insofern unangemessen, als das Fahrrad heute vor allem jungen Leuten als beliebtes Fortbewegungsmittel dient. Da sich Hamburg zum ÖPNV und zum Fahrrad bekennt, sollten künftig auch

¹ Vergleiche Diekmann, A., Preisendörfer, P. Persönliches Umweltverhalten. Diskrepanzen zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 44, 226-251; dieselbe (1998b): Umweltbewusstsein und Umweltverhalten in Low- und High-Cost-Situationen. Eine empirische Überprüfung der Low-Cost-Hypothese. Zeitschrift für Soziologie, 27 (6), 438-453.

StadtRad-Stationen in der Verbindungsbeschreibung und die Routenplanung der HVV-App aufgenommen werden.

Vor diesem Hintergrunde möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert:

1. mit der Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) eine Lösung zu finden, die HVV-App dahingehend zu erweitern, dass auch StadtRad-Stationen in die Routenplanung miteinbezogen und in den Routenvorschlägen mit Zeitangaben für die zurückzulegende Strecke aufgeführt werden.
2. der Bürgerschaft bis zum Ende des Jahres zu berichten.