

Illustration: MERA

MOBILITÄT IN ALTONA

KLIMASCHUTZTEILKONZEPT

Steckbriefe & Maßnahmenkatalog

Das Handlungskonzept

Handlungsfelder

Radverkehr

Inter- Multimodalität

Alt. Antriebe

Kommunikation



Fußverkehr

ÖPNV

Kfz-Verkehr

Straßenraum

A Fußverkehr

A1 Koordinierungsstelle für Fußverkehrsbelange auf Bezirksebene



Kurzbeschreibung

Mit der Einrichtung einer Koordinierungsstelle für Fußverkehrsbelange wird eine systematische Fußverkehrsförderung auf Bezirksebene vorangetrieben.

In vielen Städten sind bereits regelhaft Radverkehrsbeauftragte tätig. Analog dazu sollen daher nun ebenfalls eine Personalstelle im Bereich Fußverkehr geschaffen werden und systematisch ein:e Fußverkehrsbeauftragte:r eingesetzt werden. Die beauftragte Person soll als Daueraufgabe die Ansprüche und Belange des Fußverkehrs über alle Planungen hinweg thematisieren, vertreten und fördern. Zudem wird sie als ständige Ansprechperson für Fußverkehrsbelange (auch unter Einbeziehung von Fragen zur Barrierefreiheit) fungieren. Einen solchen Vorstoß gibt es bereits in anderen Hamburger Bezirken.

Hierbei gilt es somit, auch den bezirksübergreifenden Austausch mit vergleichbaren Stellen in den anderen Bezirken sicherzustellen sowie die Abstimmung mit der gesamtstädtischen Ebene zu berücksichtigen. Seitens dieser Ebene wird aktuell eine Fußverkehrsstrategie erarbeitet.

Handlungsschritte

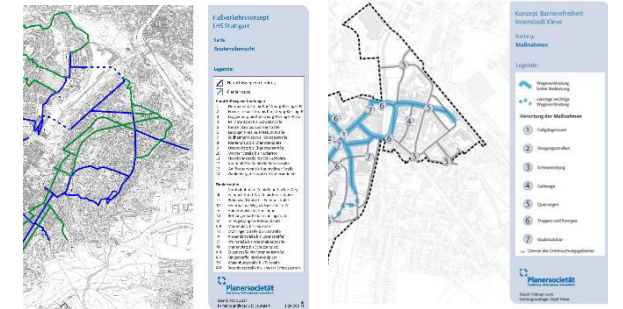
- Schaffung einer Stelle eines/einer Beauftragte/m Fußverkehr und Initiierung eines Masterplans Fußverkehr für den Bezirk Altona



Good Practice-Beispiel: Der Berliner Senat brachte im Jahr 2019 die Erweiterung des Berliner Mobilitätsgesetzes um den Abschnitt Fußverkehr auf den Weg. Daraus entstand eine eigene Koordinierungsstelle für den Fußverkehr, die direkt der Hausleitung unterstellt ist. Zudem erhält jeder Bezirk zwei Vollzeitstellen nur für die Fußverkehrsplanung.

Weitere Praxisbeispiele: Beispiel Mobilitätsagentur Wien (seit 2017 Beratung, Projekte und Aktionen zur Förderung der Nahmobilität); „Team Nahmobilität“ der Stadt Bremen, „Fußverkehrsbeauftragter“ in der Stadt Leipzig

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / ISEP	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★
Weitere Akteure	Bezirk, BVM
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

A Fußverkehr

A2 Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume



Kurzbeschreibung

In Neuplanungen und bei Umbauten werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen in vielfältiger Weise beachtet, was die Daseinsvorsorge Aller beinhaltet.

In der FHH besteht bereits ein hoher baulicher Standard hinsichtlich der barrierefreien Ausgestaltung im Neubau. Als Ergänzung sollten jedoch auch an zukünftig wichtigen Punkten des Fußverkehrsnetzes im „Alt-Bestand“ Maßnahmen zur Barrierefreiheit innerhalb eines programmatischen Ansatzes sukzessive durchgeführt werden. Dies zielt vor allem auf Knotenpunkte, Querungshilfen, wichtige Fußgängerlängsachsen sowie die Umfelder sensibler Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Schulen und Kitas, Altersheime sowie Zuwegungen zu öffentlichen Haltestellen) ab. Die Berücksichtigung der Belange einer barrierefreien Mobilität ist als Daueraufgabe zu verstehen. Einen ersten potenziellen Anhaltspunkt bilden die unter Maßnahme A3 zusammengefassten Ansätze.

Ein Gestaltungsleitfaden kann – bestenfalls gesamtstädtisch angelegt - als praktische Handreichung für den zukünftigen Planungsalltag eingesetzt werden: Bei allen anstehenden Um- und Neubauplanungen des öffentlichen Raumes soll er als Planungsratgeber dienen, indem er wichtige Hinweise aus bestehenden Richtlinien sowie praktische Lösungsansätze zur Herstellung von barrierefreien bzw. zumindest barrierearmen Rahmenbedingungen gibt.

Handlungsschritte

- Bereitstellung von Mitteln für die Umsetzung eines konsistenten Maßnahmenplanes zur barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raums
- Gestaltungsleitfaden zur barrierefreien Ausgestaltung des öffentlichen Raums (Qualitäten schaffen statt nur Regelwerke befolgen)
- Querungen (Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips)
 - Gehwege (Breite, Oberflächengestaltung und -qualität)
 - Umgang mit Stadtmobiliar (Schilder, Werbetafeln, Außengastronomie oder Verkaufsstände im Gehbereich)
 - Umgang mit Steigungen, Treppen und Rampen
- Leitsysteme, Beleuchtung, Beschilderung und Wegweisung (Durchgängigkeit, Verständlichkeit, Gestaltung)
- Sitzgelegenheiten (gestalterischer Mix, Zugänglichkeit, Räume ohne Konsumzwang) sowie
- Öffentliche Toiletten und Behinderten-WCs, Anforderungen Bus- und Bahnhaltestellen, Parken für Menschen mit Behinderungen und der Zugang zu öffentlichen Gebäuden und Geschäften

Verortung



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr			
Verortung	L1			L3
Programmatisch / <small>SEP</small>	✓			
Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten	€	€	€	€
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★			
Weitere Akteure	BVM, BSW, LSBG, VD, Kompetenzzentrum Barrierefreies Hamburg			
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	mittel			

A Fußverkehr

A3 Qualifizierung Fußwegenetz



Kurzbeschreibung

Ein einfaches, möglichst umwegfreies, engmaschiges und attraktives Fußwegenetz ist die infrastrukturelle Grundvoraussetzung zur Förderung des Fußverkehrs.

Dafür ist ein leistungsfähiges Fußwegenetz auf Bezirksebene notwendig, sowohl entlang als auch abseits von Hauptverkehrsstraßen. Für den Bezirk ist demnach ein zusammenhängendes Konzept zur Schließung gegenwärtig bestehender Lücken und Verbesserung des gesamten Wegenetzes zu entwickeln. Zu berücksichtigen sind hierbei auch die Aspekte der sozialen Sicherheit, um allen Personengruppen die Nutzung der Fußwege zu ermöglichen.

Neben punktuellen Sitz- und Spielmöglichkeiten tragen speziell eingerichtete Themen- und Nahmobilitätsrouten maßgeblich zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum bei. Sie schaffen Orte zum Ausruhen und Verweilen („Mobilität braucht immer auch Orte der Immobilität“), aber auch zur Kommunikation, Bewegung und Aktivität. Insbesondere Spiel- und Sportrouten in Quartieren schaffen Verknüpfungen z. B. für Schulkinder zu Schulwegen. Die Routen stärken damit die eigenständige Mobilität der Schüler:innen und können damit ein Beitrag zur Reduzierung von motorisierten Elterntaxis darstellen.

Handlungsschritte

- Benennung konkreter Wegeachsen
- Routenkonzeption Wegenetz (mit Beschilderung) mit Anbindung wichtiger Ziele
- Verbesserung der Wegeinfrastruktur (Qualitäten schaffen)
- Schließung von Netzlücken (etwa unter Nutzung bestehender und bereits frequentierter „Trampelpfade“ zwischen und innerhalb von Großwohnsiedlungen)
- Entwicklung zielgruppenorientierter und bewegungsanimierender Themenrouten („Trimm-Dich-Pfade“)
- Schaffung von Aufenthaltsräumen und Sitzmöglichkeiten

Untergeordnete Maßnahmen



A3.1 Netzlücken schließen



A3.2 Themen- / Nahmobilitätsrouten / Wegeverbindungen entwickeln



Verortung



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>ISEP</small>	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★
Weitere Akteure	Bezirk, BVM, BSW, LSBG, VD
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

A Fußverkehr

A4 Fußgängerfreundliche Querungen und Kreuzungen



Kurzbeschreibung

Querungsstellen erleichtern zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn, bauen Trennwirkungen ab und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.

Besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Die Gestaltung von fußgängerfreundlichen Straßenräumen ist von großer Bedeutung, um die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern und die Trennwirkung der Straßen (oder auch anderen Barrieren wie Bahnkörper oder Wasserwege) zu mindern. Insbesondere mit Blick auf wichtige Fußwegeverbindungen (vgl. A3.2) sowie der Erreichbarkeit von relevanten Zielen (z.B. Schulen, Nahversorgungszentren, Bahnhof) stellen Querungsanlagen (v.a. im Bereich der Magistralen) ein wichtiges Element dar, um Netzlücken zu schließen.

Durch lokale Konzepte können Querungsbedarfe zielgerichteter ermittelt werden – insbesondere auch im Dialog und unter Einbeziehung der dort lebenden Menschen.

Handlungsschritte

- Zu beachtende Richtlinien: ReStra; R-FGÜ: Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001 (R 1), Köln (FGSV-Verlag); EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA (R 2), Ausgabe 2002.
- Bedarfsermittlung durch lokale Konzepte (**hier Lupenräume im KSTK**)
- Bereitstellung eines Budgets für konkrete einzelne Maßnahmen
 - Angemessene Querungsanlagen
 - Fußgängeraufkommen, Kfz-Mengen und Einrichtung schutzbedürftiger Menschen geben Aufschluss über *richtige* Querungsanlagen
 - Optimale Knotenpunktgestaltung
 - Fußwegefurten an allen Knotenarmen, ausreichende Sichtbeziehungen, Tonsignalgeber („Zwei-Sinne-Prinzip“), Fußgänger- und Fahrradfreundliche Anpassung von LSA-Programmen: kürzere Wartezeiten
 - Querungshilfen in kurzen Abständen
 - Etwa mind. alle 200 entlang von Hauptverkehrsstraßen und in kürzeren Abständen im Nebennetz
 - Mut zu Innovationen: Ein Element können Mittelstreifen (im Sinne einer Mittelinsel auf voller Länge) sein, die auch dazu dienen können, punktuell Shared Space-ähnliche, attraktive Fuß- und Aufenthaltsräume zu schaffen.

Good Practise-Beispiel Berlin: Eigenes Programm und Budget für FGÜs, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr		
Verortung	L1	L2	L3
Programmatisch / ^{SEP} Gesamtbezirk	✓		
Zeithorizont	🕒	🕒	🕒
Kosten	€	€	€
Wirkungsbereich ^{SEP} Bezirk	★ ★ BVM, LSBG, VD, Bezirk		
Weitere Akteure			
CO ₂ -Einsparpotenzial	☁️	☁️	☁️
Priorisierung	mittel		

A Fußverkehr

A5 Fußgängerfreundliche (Nah-)Versorgungszentren



Kurzbeschreibung

Gut zu Fuß erreichbare Nahversorgungszentren und Einkaufsmöglichkeiten sind eine wesentliche Voraussetzung, um den Fußverkehrsanteil in den Quartieren zu fördern. Sie gewährleisten eine unkomplizierte schnelle Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs und tragen erheblich zur Identifikation mit dem jeweiligen Quartier bei.

Insbesondere im Lupenraum Osdorf/Lurup bilden die Nahversorgungszentren Eckhoffplatz (Lurup), Born-Center (Osdorf) und Elbe-Einkaufszentrum Orte, die als Quartierszentren zu sehen sind. An diesen Standorten bündeln sich zahlreiche Nutzungen, sodass die Nahmobilität zur Erreichung dieser Bereiche und die mobilitätsbezogene Infrastruktur an den Nahversorgungsstandorten gestärkt werden sollte.

Die Nahversorgungszentren bilden in der Regel gleichzeitig auch die quartiersübergreifenden Schnittstellen im ÖPNV ab. Um so wichtiger ist es, diese Orte in ihrer Erreichbarkeit zu Fuß zu optimieren und die Aufenthaltsqualität vor Ort weiterzuentwickeln.

Handlungsschritte

Detailkonzepte für die drei Nahversorgungszentren, u.a. Ausstattung mit:

- Adäquaten Querungsmöglichkeiten im Umfeld
- Radabstellanlagen (für Einzelhandel und B+R)
- Carsharing
- Leihräder (StadtRAD)
- Ggf. Bündelung der Angebote in Form von hvv switch-Stationen

Beispiel Eckhoffplatz in Lurup



Verortung	L1		L3
-----------	----	--	----

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr			
Verortung	L1			L3
Programmatisch / ^{SEP} Gesamtbezirk	✓			
Zeithorizont	🕒	🕒	🕒	🕒
Kosten	€	€	€	€
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★			
Weitere Akteure	Bezirk, BVM, LSBG, HVV, DB (StadtRAD)			
CO ₂ -Einsparpotenzial	☁️	☁️	☁️	
Priorisierung	mittel			

A Fußverkehr

A6 Wegweisung



Kurzbeschreibung

Ein gutes Wegweisungssystem fördert eine intuitive Orientierung für Ortsfremde aber auch –ansässige gleichermaßen. Insbesondere für freizeitorientierte Routen sowie im Rahmen der Nahmobilitätsrouten bedarf es eines Beschilderungs- und Wegweisungsnetz.

Eine umfassende Beschilderung ermöglicht das Auffinden der attraktivsten und/oder schnellsten Wege zu relevanten (Freizeit-)Orten und Infrastrukturen. Neben wichtigen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Bahnhof, Born-Center) werden auch freizeitorientierte Ziele (z.B. Parkanlagen) über die Wegweisung abgedeckt.

Neben den klassischen Ziel- und Routenwegweisern erhöhen auch Verkehrsschilder ohne direkten Zielbezug die Qualität im Fußverkehr, z. B. die Beschilderung einer für den Fußverkehr durchgängigen Sackgasse.

Ebenso benötigen Personen mit Mobilitätseinschränkungen weitergehende Informationen im öffentlichen Raum: Dies sind etwa Informationen über physische Barrieren und Hindernisse (beispielsweise Steigungen).

Im Rahmen eines Fußgängerleitsystem sollten Informationen über Beschilderung im öffentlichen Raum und in digitaler Form aufbereitet werden.

Handlungsschritte

- Bereitstellung finanzieller Mittel für eine effektivere Beschilderung in der Innenstadt und den Kernbereichen der Stadtteile
- Fußgängerleitsystem: „Points of Interest“: Quartierszentren wie Eckhoffplatz und Borncenter sowie Bahnhöfe (Bf Altona) oder Einkaufsstraßen (Ottensen)

Entwicklung einer App als digitaler barrierefreier Stadtplan mit Informationen über

- Barrieren
- Alternativrouten
- Öffentliche Toiletten
- Parkplätze für Mobilitätseingeschränkte

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr			
Verortung	L1			
Programmatisch / <small>ISEP</small>	✓			
Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten	€	€	€	€
Wirkungsbereich	★ ★ ★			
Bezirk	BVM			
Weitere Akteure				
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	gering			

A Fußverkehr

A7 Fußverkehrs-Checks



Kurzbeschreibung

Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens betreffen lokale kleinteilige Bereiche und umfassen eine Detailplanung, die nicht immer auf gesamtstädtischer Ebene gesteuert werden kann.

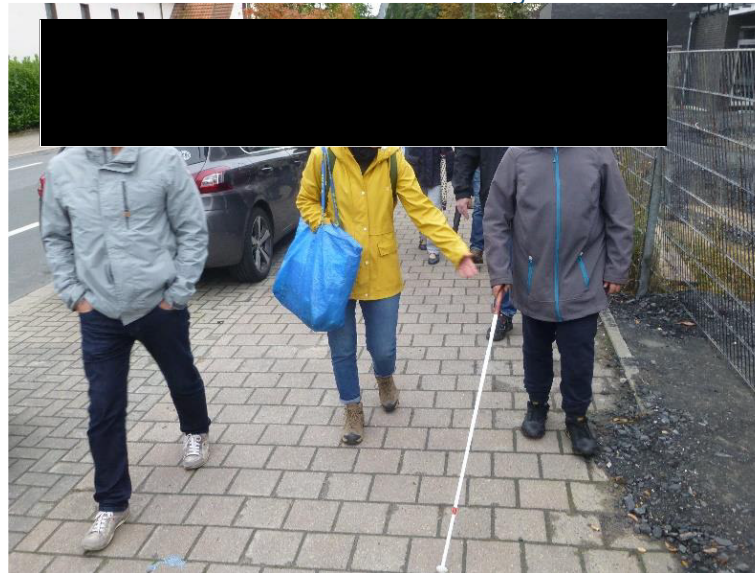
Daher soll die Situation für den Fußverkehr exemplarisch und periodisch in verschiedenen Stadtteilen des Bezirks durch einen Fußverkehrscheck im Detail betrachtet und konkrete Maßnahmen definiert werden.

Im Rahmen der Fußverkehrschecks werden partizipative Planungsspaziergänge und Workshops mit lokalen Akteuren durchgeführt. Damit wird das Bewusstsein für den Fußverkehr in der Bezirkspolitik und Verwaltung sowie bei Bürger:innen gestärkt. Beispielsweise können Bürger:innen hier verschiedene Einschränkungen „simulieren“ (z.B. durch spezielle Brillen), um für etwaige Probleme Mobilitätseingeschränkter zu sensibilisieren. Aus der lokalen Betrachtung werden dann konkrete Verbesserungen in einem Umsetzungsplan definiert.

Die Ausweitung der Fußverkehrschecks mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten in weitere Stadtteile ermöglicht den stetigen regionalen Erfahrungsaustausch, durch den Erkenntnisse multipliziert und sukzessiv Verbesserungen für den Fußverkehr erreicht werden.

Handlungsschritte

- Durchführung eines ersten Fußverkehrschecks in den Stadtteilen Osdorf und Lurup
- Festlegung von Schwerpunkten bei den Fußverkehrschecks
- Definition und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des lokalen Fußverkehrs
- Auswahl von Folge-Stadtteilen für die weitere Umsetzung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gebietstypen
- Übertragung der Ergebnisse auf andere Stadtteile und ggf. Bezirke
- Austausch von Knowhow und Erfahrungen



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Fußverkehr		
Verortung	L1		
Programmatisch/ ^{SEP}	✓		
Gesamtbezirk			
Zeithorizont	🕒 🕒 🕒 🕒		
Kosten	€ € € €		
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★		
Weitere Akteure			
CO ₂ -Einsparpotenzial	☁️☁️☁️		
Priorisierung	mittel		

B Radverkehr

B1 Radwegeinfrastruktur ausbauen, qualifizieren und modernisieren



Kurzbeschreibung

Mit dem weitergehenden Infrastrukturausbau sowie der Optimierung bestehender Radverkehrsinfrastruktur wird die Grundvoraussetzung der alltäglichen Nutzung des Fahrrads gefördert.

Neben den fortwährenden Ausbau der Velorouten gilt es v.a. Netzlücken auf Bezirksebene zu schließen, um auf Quartiersebene attraktive und sichere Wegeverbindung zu gewährleisten. Hierzu zählt auch die Querbarkeit/Durchlässigkeit von Quartieren (insb. Kerngebiet), welche u.a. über Bevorrechtigungsmaßnahmen für den Radverkehr gestärkt wird (z.B. Fahrradstraßen, Freigabe von Einbahnstr. in Gegenrichtung, grüne Welle Radverkehr). Das Forschungsprojekt „PrioBike-HH“ aus gesamtstädtischer Ebene bietet hierfür interessante Ansätze, welche bspw. auch den Kernbereich betreffen.

Mit der direkten grenzüberschreitenden Anbindung der Nachbargemeinden an das Radverkehrsnetz der Stadt Hamburg erfolgt ebenfalls der fließende und lückelose Übergang von Altona in das Umland bzw. in die andere Richtung. Neben der Zielgruppe der Pendler:innen spielt dies ebenfalls für Freizeit- und Tourismusverkehre eine wichtige Rolle.

Mit Blick auf wichtige Achsen und für ein möglichst sicheres Vorgekommen im Radverkehr gilt es zudem, die Knotenpunkte analog zum Fußverkehr für Radfahrende verkehrssicher zu gestalten.

Handlungsschritte

- Systematische Überprüfung der Regel-Konformität (StVO, ReStra, ERA) der Radverkehrsanlagen durch die Baulastträger als Daueraufgabe
- Erstellung von Bedarfsplänen für Investitionen in die Radverkehrsanlagen
- Identifizierung von Mängeln
- Ermittlung des Umgestaltungsbedarfs an Knotenpunkten, auch in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren
- Umgestaltung der Kreuzungsbereiche mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit
- (Weiter-)Entwicklung geeigneter bezirklicher Routen für die Bevorrechtigung (siehe auch PrioBike-HH) sowie Entwicklung von Veloroutennetze
- Prüfung aller Einbahnstraßen auf die Zulässigkeit der Freigabe in Gegenrichtung für den Radverkehr

Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

	B1.1 Bezirksroutennetz – Lückenschluss	L1	L2	L3
	B1.2 Velorouten – Ausbau	L1	L2	L3
	B1.3 Anbindung der Nachbargemeinden an das Radverkehrsnetz	L1	L2	L3
	B1.4 Verkehrssichere Knotenpunktgestaltung	L1	L2	L3

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Radverkehr
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>ISEP</small>	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ LSBG, BVM, Bezirk
Weitere Akteure	
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch



Kurzbeschreibung

Die Optimierung und der Ausbau von Radabstellanlagen ermöglicht das sichere Abstellen der Zweiräder und baut wesentliche Nutzungshemmnisse ab.

Neben einer gut ausgebauten Radwegeinfrastruktur ist auch die Bereitstellung öffentlicher Radabstellanlagen relevant. So kann das Fehlen sicherer und geschützter Radabstellanlagen dazu führen, dass das Rad gar nicht erst genutzt wird. Um relevante Ziele per Fahrrad gut zu erreichen und gleichzeitig intermodale Mobilität zu fördern, sollten auf öffentlich zugänglichen Flächen (zentral und dezentral) ausreichend Fahrradabstellanlagen vorgehalten werden, die folgenden Mindestanforderungen entsprechen:

- Ein Fahrrad muss sicher und fest im Ständer (auch beim Beladen und mit Kind im Kindersitz) und ohne die Gefahr einer Beschädigung durch Umfallen stehen können.
- Der Ständer muss mit allen gängigen Fahrradtypen mit den unterschiedlichsten Reifengrößen etc. funktionieren.
- Es muss die Möglichkeit bestehen, den Fahrradrahmen mit einem soliden Bügelschloss am Fahrradbügel festzuschließen.

Fahrradbügel sind dabei elementar und gegenüber so genannten „Felgenbrechern“ zu favorisieren. Durch zusätzliche Ausstattungsmerkmale (u. a. Überdachung, Beleuchtung, etc.) kann die Attraktivität für Radfahrende deutlich gesteigert werden.

Kurzbeschreibung

Darüber hinaus sollten die Bushaltestellen grundsätzlich mit Radabstellanlagen ausgestattet werden, um intermodale Wegeketten auch abseits bedeutender ÖPNV-Achsen bzw. dezentral zu fördern. Je nach Bedeutung der Haltestellen im Liniennetz kann die qualitative Ausstattung unterschiedlich ausfallen (z. B. Überdachung), jedoch sollte der Fokus primär auf einer flächen-deckenden Installation liegen.

Für einen zukunftsfähigen, verträglichen Stadtverkehr sind flexible Möglichkeiten zum Halten und Abstellen von Lastenfahrrädern, Pedelecs und Fahrrädern mit Sondermaßen zu schaffen. Der Ausbau der geeigneten Infrastruktur kann bei frühzeitiger Installation das zukünftige Aufkommen von Fahrrädern mit Sonderformen in der Innenstadt lenken.

Aussagen zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln (B&R) erfolgt in Maßnahme D1

Handlungsschritte

- Bestandsaufnahme und Bewertung bestehender Radabstellanlagen
- Modernisierung und Ausbau der Abstellanlagen an den wichtigen (Verknüpfungs-)punkten
- Auf- und Ausbau sowie Unterhaltung und Pflege von Radabstellanlagen auch an dezentralen Haltepunkten des ÖPNV

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Radverkehr			
Verortung	L1			L3
Programmatisch / <small>ISEP</small>	✓			
Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten	€	€	€	€
Wirkungsbereich	★ ★ ★			
Bezirk	BSW, BVM, Bezirk			
Weitere Akteure				
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	hoch			

B Radverkehr

B3 Private Abstellanlagen



Kurzbeschreibung

Die Förderung zur Unterbringung bzw. für das sichere Abstellen von Fahrrädern am Wohn- und Arbeitsort unterstützt einen wesentlichen Baustein zur Radverkehrsförderung sowie ein wichtiges Glied in der Wegekette der Radfahrenden.

Auf die baulichen Maßnahmen zu Parkmöglichkeiten/-gegebenheiten bei Firmen und Wohnanlagen hat die Stadt nur begrenzten Einfluss. Dort zeigen sich jedoch erhebliche Potenziale zur attraktiven Steigerung der Nutzung der Fahrradmobilität wenn die notwendige Infrastruktur auch im privaten bzw. im halb-öffentlichen Raum an prominenter Stelle zur Verfügung steht.

Ein wichtiges Kriterium privater „Fahrrad-Garagen“ ist die ebenerdige Zugänglichkeit. Der Zugang wird über konventionelles Schlüsselsystem realisiert. Dies ist eine kostengünstige Lösung, die vor allem für einen fixen Nutzerkreis (z. B. Bewohner:innen eines Hauses oder Quartiers) geeignet ist. Durch unterschiedliche optische Gestaltungsmöglichkeiten können die Abstellanlagen in verschiedenen, städtebaulichen Ensemble integriert werden. Mit dem in der Vergangenheit durchgeführten Förderprogramm der „Hamburger Häuschen“ kann der Bezirk bereits auf vergangenen Erfahrungen zurückgreifen.

Über einen entsprechenden Fördermittel kann das ehemalige Programm in enger Kooperation mit relevanten Akteuren wiederbelebt und an zukünftige Anforderungen des demographischen Wandels ausgerichtet werden.

Handlungsschritte

- Bereitstellung / Budgeteinplanung für das Programm "Hamburger Häuschen"
- Weiterentwicklung des „Hamburger Häuschens“: blend- und spiegelfreie Gestaltung, komfortableres Abstellen (Vermeiden des „Hochwuchters“)
- Ansprache relevanter Akteure für den Bau quartierbezogener Fahrradabstellanlagen
- Aufstellen eines Leitfadens mit Möglichkeiten zur Umsetzung von Abstellanlagen in privaten Räumen
- Berücksichtigung der Radverkehrsförderung in einer kommunalen Stellplatzsatzung (siehe Maßnahmen H3)
- Ansprache von Betriebe und Unternehmen im Rahmen des bezirklichen Mobilitätsmanagements (siehe Maßnahme H2 bzw. H2.2)

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Radverkehr
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>SEP</small> Gesamtbezirk	✓
Zeithorizont	
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★
Weitere Akteure	u.a. Wohnungsbaugesellschaften, Betriebe
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	gering



Kurzbeschreibung

Service- und Dienstleistungen sind vergleichsweise einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse beim Radfahren abbauen und es komfortabler sowie angenehmer gestalten.

Sie dienen der Wertschätzung der Radfahrenden gegenüber und können neue Nutzergruppen dauerhaft vom Radfahren überzeugen. Serviceangebote rund um die Themen Reparatur, Pflege und Informationen sollten entsprechend ausgebaut werden. Eine konsequente Wegweisung mit Berücksichtigung relevanter Ziele im Bezirk Altona (sowie darüber hinaus) baut zudem eine Transparenz und öffentlichkeitswirksame Hilfestellung für bisher unerfahrene Radfahrende auf.

Weitere Serviceaspekte auf den Strecke, wie z. B. Haltegriffe bzw. Fußstützen an Knotenpunkten oder öffentliche Luftpumpen können Radfahren öffentlichkeitswirksam attraktiver machen. Hierbei sollte der Fokus zu Beginn auf höher frequentierten Streckenabschnitte (Velo-, Bezirks und Stadtteilrouten) sowie wichtigen Zielorten liegen. Generell können die Kosten geringgehalten werden, wenn teilweise Kooperationen mit Verbänden sowie Geschäftsleuten – im Sinne des Sponsorings – hergestellt werden.

Begleitet durch die adäquate Berücksichtigung des Radverkehrs bei temporären Ereignissen wie z. B. Baustellen und ein konsequenter Winterdienst kann die Radnutzung gesteigert werden.

Handlungsschritte

- Identifikation und Ansprache möglicher Kooperationspartner:innen hinsichtlich Sponsoring
- Identifikation prioritärer Streckenverbindungen (ggf. auf Grundlage von Zählungen bzw. anhand des Bezirksroutennetzes)
- Identifikation relevanter Ziele im Bezirk für den Radverkehr
- Einheitliche, konsequente Wegweisung an strategisch wichtigen Punkte im Quartier / Bezirk
- Installation von Serviceangeboten an öffentlichkeitswirksamen Orten

Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

Maßnahme	L1	L2	L3
B4.1 Wegweisung	■	■	■
B4.2 Service für den Radverkehr	■	■	■
B4.3 Baustellenführung	■	■	■
B4.4 Konsequenter Winterdienst	■	■	■

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Radverkehr			
Verortung	■	■	■	■
Programmatisch / ^{ISEP} Gesamtbezirk	✓			
Zeithorizont	🕒	🕒	🕒	🕒
Kosten	€	€	€	€
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★			
Weitere Akteure	Bezirk			
CO ₂ -Einsparpotenzial	☁️ CO ₂ ☁️ CO ₂ ☁️ CO ₂			
Priorisierung	mittel			



Kurzbeschreibung

Der Netzausbau des schienengebunden ÖPNV stärkt das Rückgrat des Umweltverbundes und fördert dessen Nutzung.

Die einwohnerstarken Gebiete in Altona sind aktuell noch nicht durch den SPNV angebunden, was sich perspektivisch durch die neue Linie S32 ändern soll.

Für die S32 wird ein neuer S-Bahnstreckenabschnitt gebaut, um Hamburgs Westen - im Speziellen Lurup und Osdorf, aber auch Bahrenfeld - anzubinden. Die S32 wird sich an der Verbindungsbahn/Holstenstraße ausfädeln. Für die S32 werden 8,3 km Gleise und sechs Stationen (Osdorfer Born, Lurup, Techpark, Science City, A7, Bahrenfeld) vorgesehen. Die Planungen sind noch nicht weit fortgeschritten und befinden sich zudem in Abhängigkeit zur parallelen U5-Planung. Ebenfalls ist eine Erweiterung der S32 bis nach Schenefeld eine Variante.

Mit der U5 wird eine neue U-Bahnlinie geplant, die als Verkehrsader quer durch die Stadt das Hamburger U-Bahn-Netz um 20 % vergrößern wird. Dabei werden Lücken geschlossen und neue Direktverbindungen insbesondere für im Westen liegenden Stadtteile geschaffen. Die U5 soll vollautomatisch im Minutentakt und dabei überwiegend unterirdisch verkehren. Geplant ist der Verlauf von Bramfeld über Winterhude, die Innenstadt und den Hauptbahnhof und von dort weiter über das Grindelviertel und Lokstedt bis in den Bereich Stellingen/Arenen.

Handlungsschritte

- Teil der ÖPNV-Ausbauplanung der FHH
- Die S32 ist in einem frühen Planungsstadium (Baubeginn ungewiss und Fertigstellung somit nicht vor 2035)
- Die den Ost-Abschnitt der U5 zwischen City Nord bis Siemersplatz oder Stellingen ist die Machbarkeitsuntersuchung abgeschlossen. Die Planungen werden derzeit in der Vorentwurfsplanung konkretisiert und für die Stationen unterschiedliche Standortvarianten geprüft, weshalb sich der Bauabschnitt Mitte (bis zum Bereich Stellingen/Arenen) in einem früheren Planungsstadium befindet.

Zusammenfassung



Untergeordnete Maßnahmen

Verortung



C1.1 Neue S-Bahnlinie S32 bis Osdorfer Born



C1.2 U-Bahn-Netzentwicklung



Handlungsfeld	ÖPNV		
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programmatisch / ^{SEP}			
Gesamtbezirk			
Zeithorizont			
Kosten			
Wirkungsbereich Bezirk			
Weitere Akteure	FHH, HVV/VHH, Hochbahn		
CO ₂ -Einsparpotenzial			
Priorisierung	mittel		



Kurzbeschreibung

Durch Hamburg-Takt und Busnetzoptimierungen soll ein noch leistungsfähigeres Bunsnetz entstehen.

Dazu soll das Netz ausgebaut, der Takt verringert und mit neuen Linien ergänzt werden. Entlang bestehender hochfrequenter Linien soll ein Kapazitätsausbau erfolgen, etwa durch Busbevorrechtigungen und Busspuren, die die Zuverlässigkeit steigern und Zeitvorteile ermöglichen.





- Erweiterung des Buslinienetzes: Neue bzw. angepasste Linienführung im Rahmen der Konzeption des Hamburg-Takts sowie neue Busprodukte: ExpressBusse und Quartierbusse. Die vorhandenen MetroBusse sowie StadtBusse werden ergänzt und teilweise erweitert. Die EilBus-/ SchnellBuslinien werden in das ExpressBusnetz integriert.
- Engere Taktung: zukünftig soll beispielsweise durch die Überlagerung der Linien M2, M3 und X3 ein Taktintervall von unter 5 Minuten auf der Magistrale Altona – Lurup entstehen
- Busbeschleunigung: durch die Errichtung einer Busspur auf (Teilen) der Magistrale Altona – Lurup kann die Stauanfälligkeit minimiert und somit der Busverkehr attraktiviert werden. abzubauen und gleichzeitig die Pünktlichkeit zu erhöhen.
- Die Schaffung eines überbetrieblichen Busshuttles kann in Randzeiten (Nachtschichten) insbesondere in Gewerbegebieten wie der Schnackenburgallee die Erreichbarkeit für Beschäftigte verbessern

Handlungsschritte

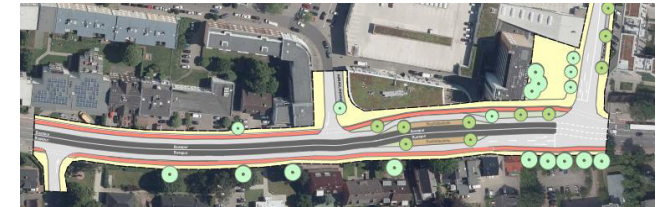
Mit dem Hamburg-Takt und den dazugehörigen Maßnahmen soll erreicht werden, dass der ÖPNV in ganz Hamburg verfügbar ist und zum wichtigsten Verkehrsträger in der Metropolregion wird. Hierzu soll die nachfrageseitige Planung zu einer aktiven angebotsorientierten Planung umgewandelt werden (Aktives Angebot statt Nachfrage-Druck). Neben der laufenden Arbeit am Hamburg-Takt ist als Handlungsschritt insbesondere die Prüfung einer Flächenumwidmung auf der Magistrale Altona – Lurup hervorzuheben.






Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

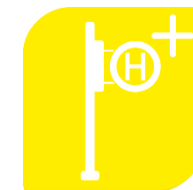
Untergeordnete Maßnahmen	Verortung
 C2.1 Erweiterung des Buslinienetzes (Hamburg-Takt)	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L2 <input type="checkbox"/>
 C2.2 Taktverdichtung (Hamburg-Takt)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
 C2.3 Busbeschleunigung	<input checked="" type="checkbox"/> L1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
 C2.4 Überbetriebliches Busshuttle	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L2 <input type="checkbox"/>

Zusammenfassung



Handlungsfeld	ÖPNV
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch/ ^{SEP} Gesamtbezirk	<input checked="" type="checkbox"/>
Zeithorizont	   
Kosten	
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★
Weitere Akteure	FHH, HVV/VHH, Hochbahn
CO ₂ -Einsparpotenzial	  
Priorisierung	mittel

C3 Haltestellenausbau und -optimierung



Kurzbeschreibung

Der Ausbau und Ertüchtigung von Busanlagen und Umsteigehalteanlagen sind maßgeblich für den Erfolg und der Umsetzungswahrscheinlichkeit des Hamburg-Takts verantwortlich.

Somit ist sicherzustellen, dass die Busanlagen und Umsteigehaltstellen sowohl für den erwartenden Fahrgastzuwachs als auch für die Anzahl zukünftig durchgeführter Fahrten (Ankünfte, Abfahrten und Durchfahrten) ausreichend dimensioniert sind.

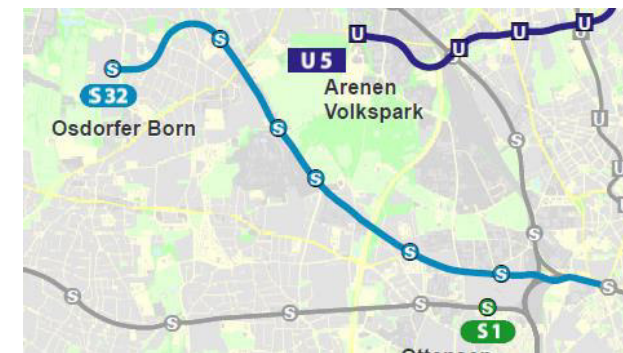
Der Ausbau ist Teil der stadtweiten ÖPNV-Ausbauplanung.

Es wird vorausgesetzt, dass die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) festgeschriebene Barrierefreiheit in naher Zukunft abgeschlossen ist, so dass dies als Einzelmaßnahme entfällt.

Handlungsschritte




- Ausbau der Haltestellen im Zuge der Schnellbahn-Projekte U5/S32
- Umbau/Erweiterung großer Busumsteigeanlagen (wie etwa Bahnhof Altona) im Zuge der steigenden Busabfahrten durch Busnetzoptimierung und Hamburg-Takt
- Durch den HH-Takt sind stadtweit 600 neue Bushaltstellen geplant (*bezirksscharfe Zahlen liegen nicht vor*)
- Laufendes Haltestellen-Sanierungsprogramm zur Schaffung einer flächendeckenden Barrierefreiheit im ÖPNV

Zusammenfassung



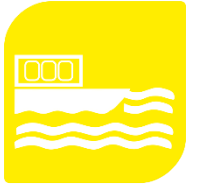
Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

Maßnahme	Verortung
 C3.1 Ausbau der SPNV-Haltestellen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L3
 C3.2 Ausbau und Ertüchtigung bestehender Busanlagen	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L3
 C3.3 Haltestellenausbau im Rahmen des Hamburg Taktes	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L2 <input type="checkbox"/>

Handlungsfeld	ÖPNV
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>ISEP</small>	<input checked="" type="checkbox"/>
Gesamtbezirk	<input checked="" type="checkbox"/>
Zeithorizont	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Kosten	<input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★
Weitere Akteure	VHH, Hochbahn,...
CO ₂ -Einsparpotenzial	<input checked="" type="checkbox"/> CO ₂ <input checked="" type="checkbox"/> CO ₂ <input type="checkbox"/> CO ₂
Priorisierung	mittel

C4 Optimierung der Elbquerung und -verkehre



Kurzbeschreibung

Der Hamburg-Takt sieht auch Verbesserungen bei den Fähren vor. Fähren ergänzen den öffentlichen Personennahverkehr auf der Elbe. Das Angebot umfasst acht Linien, von denen einzelne Linien nur zu den Zeiten des Berufsverkehrs eingesetzt werden.

Je nach Strecke, Wochentag und Uhrzeit verkehren die Fähren alle 15, 20 oder 30 Minuten. Die Linien 61, 73 und 75 verkehren nur montags bis freitags. Eine weitere Linie verkehrt vor und nach Veranstaltungen im Theater im Hafen.

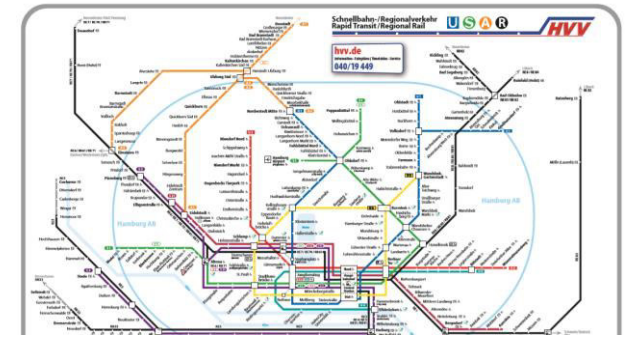
Ziele des Hamburg-Takts sind der Umbau von drei Anlegern und die Taktverdichtung und Angebotsverbesserung einzelner Linien.

Darüber hinaus gilt es aber auch, das bestehende Angebot attraktiver und umsteigefreundlicher zu machen. Konkret wird vorgeschlagen, an der für den Pendler-Verkehr zwischen Altona und Gebieten südlich der Elbe den Fähranleger Teufelsbrück dahingehend aufzuwerten, dass (etwa durch einen schwimmenden Ponton) diebstahlsichere und windgeschützte Abstellanlagen bereitgestellt werden.

Handlungsschritte

- Haltestellenumbau (3 Anleger)
- Taktverdichtung
 - Linie 62 von 15- auf 10-Minuten-Takt
 - Linie 72 von 20- auf 15-Minuten-Takt
 - Linie 64 am Wochenende verdichten
- Erhöhung der Kapazitäten für Fahrradmitnahme auf Fähren sowie Schaffung von (Fahrrad-)Abstellanlagen an den Anlegestellen
- Schwimmender Fahrradpark-Ponton am Anleger Teufelsbrück

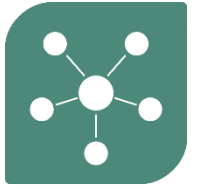
Zusammenfassung



Handlungsfeld	ÖPNV
Verortung	
Programmatisch / ISEP	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	
Wirkungsbereich	★
Bezirk	
Weitere Akteure:	HADAG
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	gering

D Inter- und Multimodalität

D1 (D1.1/D1.2) Intermodale Schnittstellen: P+R / B+R



Kurzbeschreibung

Intermodale Schnittstellen stellen eine funktionale und sichtbare Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote (S-/U-Bahn, Fahrrad, ÖPNV, Carsharing etc.) dar.

Inter- und multimodales Verkehrsverhalten umfasst die Kombination von Verkehrsmitteln (z. B. Rad und ÖPNV) bzw. bedeutet, dass das Verkehrsmittel je nach Tag oder Tagesablauf individuell gewählt wird.

Dabei spielen zusätzliche Park+Ride-Angebote eine wichtige Rolle, um v.a. den Pendlerverkehren an den Stadtgrenzen einen komfortablen Übergang vom Kfz zum SPNV zu ermöglichen. Dies reduziert die innerhalb des Stadtbezirks zurückgelegten Kfz-Fahrten (auch Durchgangsverkehr) und entlastet insbesondere die Straßenzüge auf wichtigen Pendlerachsen.

In intermodalen Wegekettensystemen nimmt das Fahrrad v.a. in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr für den Weg von und zur jeweiligen Haltestelle eine wichtige Rolle ein. Dies betrifft den Stadtbezirk selber, ist aber – analog zum P+R – ebenfalls relevant für Haltestellen außerhalb der Stadtgrenzen. Hierfür bedarf es attraktiver und sicherer Radabstellanlagen an den Schnittstellen zum ÖPNV. Bis 2030 soll sich die Anzahl von Radabstellanlagen an relevanten ÖPNV-Schnittstellen auf 40.000 erhöht haben.

Handlungsschritte

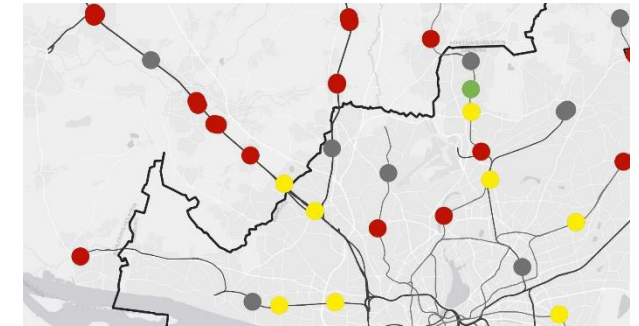
- Prüfung P+R in Schenefeld: Zur Entlastung der Magistrale Lurup-Altona als Hauptpendlerachse zu entlasten ist ein P+R-Angebot vor der Stadtgrenze notwendig. Dies geht einher mit geplanten Kapazitätsausweitungen des Busverkehrs zwischen Schenefeld und Altona Bf.
- Insbesondere der Lupenraum 1 verfügt über keinen Anschluss ans S-Bahnnetz. Daher sollte das eher an den SPNV-Schnittpunkten vorgesehene B+R-Fahrradparken zusätzlich an hochfrequentierten Bus-Schneidern (z.B. Eckhoffplatz, Trabrennbahn Bahrenfeld) etabliert werden.


Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

 D1.1 Park+Ride-Entwicklungskonzept	L1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
 D1.2 Ausbau von B-R Stationen	L1	L2	<input type="checkbox"/>
 D1.3 Mobilitätsstationen (u.a. hvv switch)	L1	L2	L3

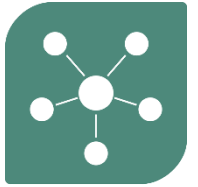
Zusammenfassung



Handlungsfeld	Inter- und Multimodalität		
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programmatisch / ^{ISEP}			
Gesamtbezirk			
Zeithorizont			
Kosten			
Wirkungsbereich	 		
Bezirk	Bezirk, P+R Gesellschaft, MRH, Kreis Pinneberg / Stadt Schenefeld, LBV		
Weitere Akteure			
CO ₂ -Einsparpotenzial			
Priorisierung	hoch		

D Inter- und Multimodalität

D1 (D1.3) Mobilitätsstationen (hvv switch)



Kurzbeschreibung

Mobilitätsstationen vereinen mehrere Mobilitätsangebote (ÖV, Car- oder Bike-Sharing, Abstellanlagen und ergänzende Mobilitäts-Serviceleistungen wie Information und Beratung) an einem Ort und bilden somit einen intermodalen Verknüpfungspunkt und multimodalen Zugangspunkt.

Die Hamburger Hochbahn AG bietet seit 2013 mit den hvv switch punkten (bis 2020 war die Bezeichnung „switchh“-Punkt geläufig) Mobilitätsstationen an, an denen verschiedene Angebote verknüpft werden. An über 70 Punkten werden Angebote von den Anbietern ShareNow, Cambio und StadTRAD Hamburg vereint. Die hvv switch punkte werden in den kommenden Jahren sukzessive ausgeweitet. Dabei gilt es sowohl neue Flächen zu identifizieren, als auch an bestehenden und neu errichteten Punkten ein differenzierteres Angebot anzubieten. So soll die Ladeinfrastruktur ausgebaut werden und mit Hilfe von Sensoren die Belegung der einzelnen Plätze ermittelt werden.

Perspektivisch werden auch E-Scooter des Anbieters Voi Teil der hvv switch punkte. Ebenso ist eine Ausweitung auf weitere Carsharing-Unternehmen möglich.

Die aktuell kaum erschlossenen Randbereiche – dazu gehört auch der Lupenraum 1 Osdorf Lurup sowie der Lupenraum 2 Schnackenburgallee - sollen mittel- bis langfristig ebenfalls stärker erschlossen werden.

Handlungsschritte

- Erschließung von Randbereichen (inkl. Osdorf, Lurup, Schnackenburgallee)
- Erweiterung der Ausstattung bestehender hvv switch punkte (u.a. Erweiterung um E-Ladeinfrastruktur)
- Mittel- bis langfristige Ausweitung auf andere Anbieter
- Digitale Erhebung der Auslastungen durch Parkplatzsensorik
- Perspektivische Einbindung von E-Scootern. Zunächst in die App, später auch durch Bereitstellung von Flächen an hvv switch punkten
- In innerstädtischen Quartieren sollten die Einzugsradien von Switchh-Punkten kleiner als 200-300 m sein
- Fahrzeugverfügbarkeit sicherstellen, ggf. auch durch Aufnahme weiterer Anbieter
- Sicherstellung der Fahrzeugverfügbarkeit (Falschparker ahnden)
- Aufwertung der Gestaltung der Switchh-Punkte zur Steigerung der Wahrnehmbarkeit

Untergeordnete Maßnahmen

		Verortung		
 D1.1 Park+Ride-Entwicklungskonzept	L1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
 D1.2 Ausbau von B-R Stationen	L1	L2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
 D1.3 Mobilitätsstationen (u.a. hvv switch)	L1	L2	L3	<input type="checkbox"/>

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Inter- und Multimodalität			
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>ISEP</small>	<input type="checkbox"/>			
Gesamtbezirk	<input type="checkbox"/>			
Zeithorizont				
Kosten	<input type="checkbox"/>			
Wirkungsbereich Bezirk	 			
Weitere Akteure	Bezirke, Hochbahn, HVV, Carsharing-Unternehmen			
CO ₂ -Einsparpotenzial	  			
Priorisierung	hoch			

D Inter- und Multimodalität

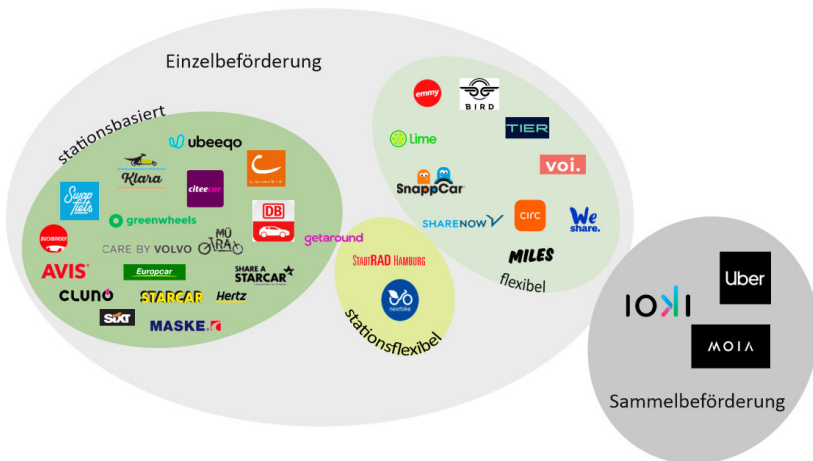
D2 Alternative Mobilitätsangebote



Kurzbeschreibung

Die Weiterentwicklung des ÖPNV (insb. durch die Angebotsausweitung im Busverkehr im Rahmen des Hamburg-Takts) und die Förderung der Inter- und Multimodalität werden mit einem Angebot von ergänzenden Mobilitätsangeboten maßgeblich unterstützt.

Durch eine Bündelung der Angebote in Mobilitätsstationen (D1) werden Verknüpfungspunkte und Schnittstellen des Mobilitätsverbundes mit systemischer Vernetzung mehrerer Verkehrsmittel in direkter räumlicher Zuordnung geschaffen.



Handlungsschritte

- Ausweitung des stationären Carsharing-Angebots (z. B. mit Kooperationspartnern entlang sowie abseits von ÖPNV-Achsen), Erweiterung des Carsharing Stellplatz-Angebots (z. B. am Bh Altona)
- Förderung flexibler bedarfsgesteuerter Bedienformen (z. B. MOIA, IOKI)
- Weitere Erschließung von Gebieten (auch Randlagen) im Rahmen einer E-Scootersharing-Strategie inklusive Schaffung von Abstellflächen
- Integration des StadtRAD Angebots (inkl. Lastenräder) in zukünftige städtebauliche Entwicklungen / Ausweitung des Bediengebietes (Lurup/Osdorf/Entwicklung Science City)

Untergeordnete Maßnahmen

	Verortung		
D2.1 Sharing Angebote – Stationäres Carsharing	L1	L2	L3
D2.2 Ridesharing Angebot – Ridepooling	L1	L2	
D2.3 Sharing Angebote – E-Scooter		L2	
D2.4 Sharing Angebote - StadtRAD	L1	L2	

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Inter- und Multimodalität		
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Programmatisch / ^{ISEP}			
Gesamtbezirk			
Zeithorizont			
Kosten			
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★		
Weitere Akteure	Carsharing- / Ridepooling- / E-Scooter-Unternehmen, DB		
CO ₂ -Einsparpotenzial			
Priorisierung	mittel		

E Kfz-Verkehr

E1 Fließender Kfz-Verkehr



Kurzbeschreibung



In sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmenden, wie z.B. im Nahbereich von Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern sind weitere Temporeduzierungen einzurichten.

Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist wesentlicher Einflussfaktor für die Verkehrssicherheit und die Umfeldverträglichkeit von Straßen(räumen). Mit Blick auf das Jahr 2030 können sich perspektivisch, abhängig von potenziellen Änderungen in der StVO, weitere Anwendungsspielräume für Tempo 30 (oder ggf. auch weniger) im Hauptverkehrsstraßennetz ergeben - auch für Straßenabschnitte, auf denen Geschwindigkeitsbeschränkungen heute noch an den rechtlichen Rahmenbedingungen scheitern. Daher ist die Prüfung von Tempo-30-Strecken eine Daueraufgabe unter Beachtung der jeweiligen rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Verkehrsuntersuchung „Östliches Altona“ zeigt, dass bereits im Bestand zahlreichen Knotenpunkte an ihre Belastungsgrenzen stoßen. Aufgrund perspektivischer Neubauvorhaben wird sich die Lage zuspitzen. An den zu optimierenden Knoten gilt es, neben signaltechnischen Verbesserungen auch die integrierte Gestaltung zu berücksichtigen und entsprechende Optimierungen für den Umweltverbund mitzudenken. Vor allem verkehrssicherheitsrelevante Aspekte (z.B. abbiegende Lkw) spielen bei hohem Verkehrsaufkommen eine wesentliche Rolle zum Schutz des Rad- und Fußverkehrs.

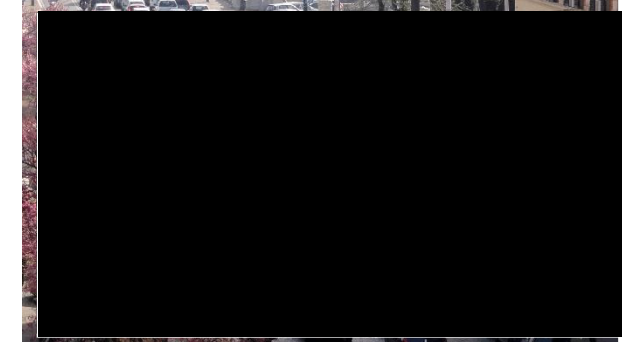
Handlungsschritte








- Straßenverkehrsrechtliche Prüfung der identifizierten Streckenabschnitte für Temporeduzierungen
- Berücksichtigung weiterer Abwägungskriterien z. B. Betroffendichte, Verkehrsbedeutung, Verlagerungswirkung, Anforderungen des ÖPNV und erforderliche (bauliche) Anpassungen
- Ausweisung der neuen Geschwindigkeit (Beschilderung) und ggf. bauliche Straßenraumanpassung
- Kontrolle und Durchsetzung
- Laufende signaltechnische Überprüfung der Abwicklung fließender Kfz-Verkehre an stark belasteten Knotenpunkten in Abhängigkeit paralleler Maßnahmenumsetzung zur Reduktion des Verkehrsaufkommens
- Verkehrssicherheitsaspekte (Fuß- und Radwegefurten, Signalsteuerung für nichtmotorisierten Verkehr, eindeutige Sichtbeziehungen) bei Knotenpunktumgestaltung vorrangig berücksichtigen

Untergeordnete Maßnahmen

	Verortung
 E1.1 Einrichtung (weiterer) temporeduzierender Maßnahmen im Bezirksgebiet	L1 <input type="checkbox"/> L3
 E1.2 Integrierte Umgestaltung/ Optimierung von Knotenpunkten	<input type="checkbox"/> L2 L3

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kfz-Verkehr
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch/ ^{SEP} Gesamtbezirk	✓
Zeithorizont	   
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★
Weitere Akteure	FHH, LSBG, Polizei
CO ₂ -Einsparpotenzial	  
Priorisierung	hoch

E Kfz-Verkehr

E2 Ruhender Kfz-Verkehr



Kurzbeschreibung

Stadtweit wird zukünftig eine weitreichendere Parkraumbewirtschaftung angestrebt – vor allem hinsichtlich des Bewohnerparkens.

Dies betrifft somit in Gänze den im Rahmen dieses Konzeptes betrachteten Lupenraum (Kernbereich). Dabei gilt es kostenfreie Ausweichmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu vermeiden, um den steuernden Effekt der Parkraumbewirtschaftung nicht zu konterkarieren.

Neben einer Ausweitung der Bepreisung von öffentlichen Kfz-Stellplätzen wird nach aktuellem Sachstand analog bzw. ergänzend eine Ausweitung der Bewohnerparkregelungen vorgesehen. Zuletzt ist dies in Altona-Nord erfolgt.

Analog zur Ausweitung gilt es parallel die Nutzungsentgelte für öffentliche Kfz-Stellplätze anzuheben, um der Bedeutung öffentlicher Flächen entsprechend gerecht zu werden. Auf gesamtstädtischer Ebene werden aktuell Gebührenstrukturen diskutiert, welche dann auf bezirkliche Ebene übernommen werden können.

Ein weiterer Ansatzpunkt sind die Regelungen für den ruhenden Kfz-Verkehr bei Neubauvorhaben bzw. im Rahmen von Umnutzungs-/Nachverdichtungsvorhaben (siehe Steckbriefe F1 und H2).

Handlungsschritte

- Konkrete Umsetzung und Ausweitung der Bewirtschaftungszonen bzw. der Bewohnerparkregelungen
 - Beschilderungen, Bekanntmachungen, Hinterlegung in digitalen Plattformen
- Regelmäßige Erhöhung der Nutzungsentgelte für öffentliche Kfz-Parkplätze
- Ggf. Abstimmung mit privaten Parkraum-Anbietern, um Ausweichstrategien bzw. zunehmende Parksuchverkehre zu vermeiden
- Konsequente Parkraumüberwachung sowie Ahndung von Verstößen
 - Ggf. Personalaufstockung, um Überwachung zu gewährleisten

Untergeordnete Maßnahmen



E2.1 Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung



E2.2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des Parkraummanagements



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kfz-Verkehr			
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L3
Programmatisch / <small>ISEP</small>				
Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wirkungsbereich Bezirk				
Weitere Akteure	BVM, LBV, ggf. private Betreiber			
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	mittel			

E Kfz-Verkehr

E3 Wirtschafts- und Lieferverkehre



Kurzbeschreibung

Neue Ansätze zur City-Logistik mit alternativen Fahrzeugen (Elektroantrieb, Lastenräder) sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch zu mindern und v.a. die Feinverteilung vor Ort in den Quartieren klimafreundlich abzuwickeln.

U. a. aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Online-Handels verzeichnen die Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) einen seit Jahren anhaltenden Anstieg an auszuliefernden Warensendungen. Im Straßenraum fehlt es dazu vielerorts und insbesondere in verdichteten Stadträumen an adäquaten Abstellmöglichkeiten, die den übrigen Verkehr (Fuß-, Rad- und Kfz-) nicht behindern. Ergänzend zum Fahrzeug- und Technikeinsatz bezeichnen sogenannte Multi-User-Micro-Hubs den Warenumschlagsplatz im Kontext der Lieferkette. In Hamburg wurden bereits unterschiedliche Ansätze erprobt (z.B. UPS Wechselbrücke, LOLA-Projekt). Die Studie zu Logistic Hubs im Rahmen des am Bezirksamt Altona durchgeführten Projektes HUPMOBILE (2019-2021) identifiziert potenzielle Micro-Hub-Standorte im Bezirk Altona, welche teilweise die konkreten Lupenräume 2 und 3 betreffen. Während für den Kernbereich auch Business2Customer-Lösungen (B2C) in Frage kommen, spielen am Gewerbe- und Industriestandort Schnackenburgallee v.a. Business2Business-Anwendungsfälle (B2B) eine Rolle. Mit Blick auf einen perspektivischen Zuwachs auch von Start-Up-Unternehmen, gewinnt hierbei der Einsatz von Micro-Hubs an Bedeutung.

Handlungsschritte

- Ansprache privater Akteure der identifizierten Standortpotenziale durch die Last-Mile Studie im Rahmen des HUPMOBILE-Projektes sowie EU Horizon 2020 Anschlussprojektes MOVE21 (2021-2024)
- Ansprache der relevanten/betroffenen KEP-Dienstleister
- Ansprache der Unternehmen/Betriebe im Lupenraum 2 (z.B. über Standort-Management des Klimaschutzteilkonzeptes Gewerbe)
- Vernetzung der verschiedenen Akteure (Runder Tisch) zu Klärung, Definition und Abwägung unterschiedlicher Anforderung und Nutzungsansprüche
- Umsetzung: Pilotphase mit begleitender Evaluierung
- Bewerbung des Angebots, Öffentlichkeitsarbeit

Untergeordnete Maßnahmen



E3.1 Lieferverkehr vertraglich organisieren / City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen



E3.2 Pilotprojekt City-Logistik mit Multi-User Micro-Hubs



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kfz-Verkehr			
Verortung	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> L2	<input checked="" type="checkbox"/> L3	
Programmatisch / ^{SEP} Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/> €	<input checked="" type="checkbox"/> €	<input checked="" type="checkbox"/> €	<input checked="" type="checkbox"/> €
Wirkungsbereich Bezirk				
Weitere Akteure	Private Akteure, KEP-Dienstleister			
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	mittel			

F Straßenraumgestaltung

F1 Aufwertung von Straßenräumen



Kurzbeschreibung

Zielausrichtung der Aufwertung von Straßenräumen liegt darin, die unterschiedlichen Funktionen des öffentlichen Raums mit Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer:innen und Anlieger:innen miteinander in Einklang zu bringen, bzw. adäquate Kompromisslösungen zu schaffen.

Hierbei gilt es, fahrende und ruhende Kfz stadtvträglich in die Straßen- und Platzräume zu integrieren, ohne die Attraktivität des Raumes und die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen einzuschränken. Nach dem Prinzip der städtebaulichen Bemessung sind Straßenräume vom Rand aus zu planen und ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die Fahrbahn zu erzielen. Das heißt, dass zunächst die Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie weiterer Seitenraumaktivitäten (z. B. Kinderspiel, Gastronomie, Begrünung) zu betrachten sind und diese Flächenansprüche erst dann mit denen des Kfz-Verkehrs in Einklang gebracht werden. Hierbei sind die Kfz-Flächen auf das aktuell und zukünftig notwendige Maß zu beschränken. Diese Grundsätze sollten für alle innerstädtischen Straßenräume gelten. Im Kontext von bestehender Infrastruktur können Verkehrsversuche dienlich sein, um Flächenumwidmungen transparent, nachvollziehbar und gleich von Beginn an nutzbar/erlebbar zu machen.

Durch alternative Nutzungen bestehender Flächen ergeben sich neue Potenziale, die sukzessive alternativen, zeitgemäßen Nutzungen (z.B. Bäume, Aufenthalts- oder Spielmöglichkeiten, Entsiegelung) zugeführt werden können. Ziel ist es, die Attraktivität des öffentlichen Raums insbesondere für die Nahmobilität zu steigern.

Kurzbeschreibung

Durch einen sensiblen Umgang mit dem vorhandenen Straßenmobiliar und einer Reduzierung von unnötigen Hindernissen im Seitenraum, wie Pollern, Fußgängersperrgitter, Umlaufsperrn, ausreichend Platz zu Baumwurzeln etc. können weitere Verbesserungen für die Verkehrssicherheit, Durchlässigkeit und Erreichbarkeit für die Nahmobilität erreicht werden.

Handlungsschritte

- Analyse u. Potenzialermittlung für Innenstadtstraßen bzw. bei Neubau/Instandsetzung
- Entwicklung von Verbesserungsvarianten für die Straßenräume unter Einbeziehung aller Nutzungsansprüche und ausgehend vom Prinzip der städtebaulichen Bemessung
- Einbezug der Anlieger:innen und Abstimmung von Realisierungschancen sowie –risiken
- Verkehrsversuch als pilothafte Testphase
- Dauerhafte Umsetzung im Rahmen der anstehenden Straßenerneuerungszyklen, ggf. auch als eigenes Projekt

Untergeordnete Maßnahmen



F1.1 Flächenumwidmung

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

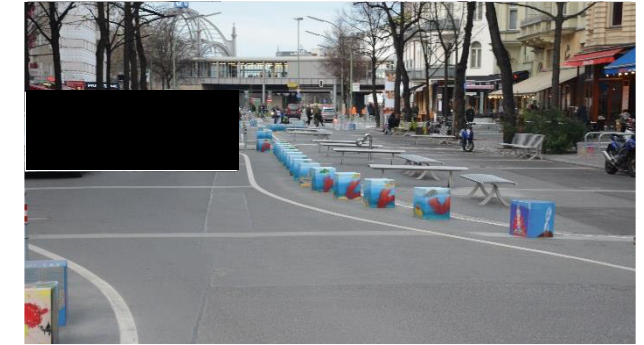


F1.2 Rückbau von Hindernissen

L1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	--------------------------

Verortung

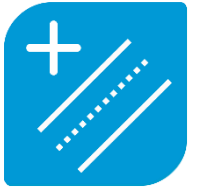
Zusammenfassung



Handlungsfeld	Straßenraum		
Verortung	L1	L2	L3
Programmatisch/ ^{SEP} Gesamtbezirk	✓		
Zeithorizont			
Kosten	€	€	€
Wirkungsbereich Bezirk	★	★	★
Weitere Akteure	BVM, LSBG, LBV, Polizei		
CO ₂ -Einsparpotenzial			
Priorisierung	mittel		

F Straßenraumgestaltung

F2 Magistralenentwicklung



Kurzbeschreibung

Die Magistralenentwicklung der FHH ist ein Baustein der Stadtentwicklung, bei dem die Potenziale zur baulichen Nachverdichtung im bereits erschlossenen Siedlungsbereich verfolgt werden.

Im Bezirksgebiet betrifft das die Straßenabschnitte:

- Osdorfer Weg/ Osdorfer Landstraße/ Sülldorfer Landstraße und (B431) und
- Luruper Hauptstraße/Luruper Chaussee

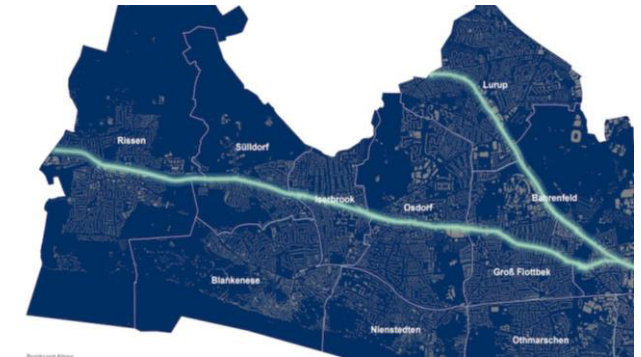
Ein hohes Verkehrsaufkommen und die resultierende Lärm- und Luftschadstoffbelastung mindert die Wohn- und Aufenthaltsqualität dieser Straßenzüge. Es gilt, die Magistralen als urbanen Raum mit erhöhter Aufenthaltsqualität zu stärken, vorhandenes Gewerbe zu erhalten und neuen Wohnraum zu schaffen. Der Begriff "urban" steht in diesem Zusammenhang für eine Balance aus baulicher Qualität und Quantität, die sich zu einer Mischung aus Wohnen und Arbeiten mit kurzen Wegen, beispielsweise zu Nahversorgern, Dienstleistern und Ärzten, formt. Dabei ist die Schaffung und Erweiterung von verkehrlichen Infrastrukturangeboten anzustreben, um diese Entwicklung angemessen zu flankieren (siehe auch Maßnahme C2.3).

Als Vorgehen für die Magistralenentwicklung eignet sich eine Abschnittsbildung gemäß heterogenen Siedlungs- und Nutzungsstrukturen (z.B. Typ Zeilenbauten, Typ Bahnhofsumfeld). Relevant bei der Entwicklung ist zudem die Einbindung der angrenzenden Quartiere.

Handlungsschritte

- Sinnvolle und ortsabhängige Abschnittsbildung zur schrittweisen Entwicklung der Magistralen
- Schaffung neuer Wohnräume unter Berücksichtigung der ortsbedingten Anforderungen (z.B. Grundriss, Ausrichtung, Fassade, Fenster) und ggf. Klimaanforderungen
- Aufwertung des Images der Magistralen durch z.B.
 - Einsatz von Stadtgrün
 - Neuaufteilung der Verkehrsflächen, v.a. Seitenräume
 - Stärkung bestehender Nutzungen und Ergänzung attraktiver neuer Nutzungen

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Straßenraum
Verortung	
Programmatisch / <small>ISEP</small> Gesamtbezirk	✓
Zeithorizont	
Kosten	
Wirkungsbereich Bezirk	★
Weitere Akteure	FHH, Wohnungsunternehmen, Private Grundstückseigentümer
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	mittel

F Straßenraumgestaltung

F3 Ruhe-Quartiere (Arbeitstitel)



Kurzbeschreibung

In mehreren Stadtteilen sollen in Zukunft Bereiche entstehen, in denen Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität im Mittelpunkt stehen und quartiersfremde Durchgangsverkehre vermieden werden.

Die Best-Practice- Beispiele des „Circulation Plan“ von Gent oder den „Superblocks“ von Barcelona werden dazu aufgegriffen und auf die räumlichen und verkehrlichen Besonderheiten der Altonaer Stadtstruktur übertragen und angepasst.

Im Grundsatz geht es um die Identifikation und Umgestaltung von Räumen, in denen Durchgangs- und Ausweichverkehre verhindert werden (z. B. mittels modaler Filter). Somit beschränkt sich die Ein- und Ausfahrt der Quartiere auf ausgewählte Orte. Gleichzeitig wird das zulässige Tempo reduziert (siehe auch E1) und ggf. ehemals zulässige Fahrbeziehungen unterbunden, sodass vorrangig Anlieger-, Handwerks- und Lieferverkehre innerhalb der Ruhe-Quartiere entstehen. Die Zugänglichkeit für Einsatz- und Müllfahrzeuge sowie Menschen mit Beeinträchtigungen bleibt unbeeinträchtigt. Micro-Hubs innerhalb der Quartiere (vgl. E3) können zudem zu Senkung der Verkehrsleistung der Lieferverkehre beitragen.

Flankiert wird die Maßnahme durch Bewohnerparken (Maßnahme E2), die parallele Aufwertung der Aufenthaltsqualität sowie der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Aufpflasterung an Einmündungen ermöglichen bspw. eine durchgängiges Höheniveau für die Nahmobilität und erhöhen die Sensibilität des Kfz-Verkehrs.

Kurzbeschreibung

Durch die attraktive (Nahmobilität) Vernetzung mehrerer Ruhequartiere können auf übergeordneter (quartiersübergreifender) Ebene zudem relevante Nahmobilitäts-Achsen identifiziert bzw. ausgebildet werden.

Handlungsschritte

- Ansprache relevanter Akteure (vor Ort), z.B.
 - Polizei, Feuerwehr, Ver- und Entsorgung
 - Stadtteilinitiativen, Stadtteilforen
 - Schulen
 - Ansässige Unternehmen/Betriebe/Einzelhandel und Bewohner:innen
- Detail-Konzeptionierung umzusetzender Einzelmaßnahmen, z.B.
 - Modale Filter / Schrankensysteme
 - Beschilderungskonzept
 - Alternative Wegeführungen (Umleitungen)
 - Aufwertung des öffentlichen Raumes durch Spielgeräte, Begründung etc.
- temporärer Verkehrsversuch
- Begleitende Evaluation und Öffentlichkeitsarbeit
 - Erfolgskontrolle
 - Verkehrsüberwachung
 - Info-Flyer
 - Veranstaltungen vor Ort
- Verstetigung und Dokumentation für die Übertragbarkeit auf andere Quartiere

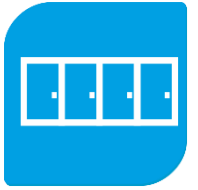
Zusammenfassung



Handlungsfeld	Straßenraum			
Verortung	L1			L3
Programmatisch / <small>ISEP</small>				
Gesamtbezirk				
Zeithorizont				
Kosten				
Wirkungsbereich				
Bezirk				
Weitere Akteure	Akteure vor Ort, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr			
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	hoch			

F Straßenraumgestaltung

F4 Öffentliche Quartiersboxen



Kurzbeschreibung

Mittels multifunktionaler Quartiersboxen werden zusätzliche Wege für das ggf. mehrmalige Zustellen oder die Abholung von Warensenden reduziert.

Öffentlich zugängliche Quartiersboxen sind moderne, softwaregesteuerte Paket- und Warenschließfachsysteme für verschiedenste Sendungen und werden im (halb-)öffentlichen Raum errichtet. Durch die Platzierung an intermodalen Schnittpunkten wie ÖPNV-Haltestellen und Mobilitätsstationen (Maßnahme D1.3) bieten sich einerseits Vorteile für den/die Privatnutzer:in z. B. durch Einsparung von zusätzliche Wegen zur Post etc. und andererseits wird die Bereitschaft zu inter- und multimodalen Verkehrsverhalten gesteigert.

Mit der „Hamburg Box“ läuft aktuell bereits ein Pilotprojekt der Deutschen Bahn in Kooperation mit der Hochbahn und dem Anbieter ParcelLock, allerdings wird hier der Standort-Fokus nur auf Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV gelegt.

Im Rahmen des Konzept wird der Fokus auf wohnstandortnahe Standorte (z.B. Lurup) sowie auf hochfrequentierte Quartiere mit intermodalen Wegeketten (z.B. Altona-Mitte) gelegt. Für Erstere sind bspw. konkrete Standorte in Einkaufszentren oder durch die Integration in bestehende Infrastrukturen von Wohnungsbaugesellschaften (z.B. Gebäudemanagement-Logen) denkbar.

Handlungsschritte

- Ansprache/Austausch Projekt „Hamburg Box“
- Analyse/Auswahl geeigneter Anbieter/Dienstleister der Boxen-Systeme
- Ansprache und Einbindung von Paketdienstleistern bzw. Lieferunternehmen vor Ort (z.B. Supermärkte)
- Organisatorische und bauliche Rahmenbedingungen und Ansprüche der Anlagen
- Zielgruppenanalyse
- Identifizierung und Auswahl geeigneter Standorte
- Identifikation und Ansprache relevanter Akteure vor Ort

Kommentar Fr Bunte: Micro Hubs SOWIE- neubauegebiete -man versucht auf die Investoren einzuwirken wg Einbau solcher Hubs in das Haus selbst- siehe Malmö/ demnächst 2.09. Eröffnung Micro Hub der BVE - das muss rein!!

Good-Practise-Beispiel:

Im Altonaer Stadtteil Iserbrook wurde im September 2021 seitens der Bauverein der Elbgemeinden eG (BVE) ein Mobilitätshub errichtet. Dieser enthält...

@ Frau Bunte: bei der Recherche entdeckte ich zwar etwas über den Mobilitätshub, jedoch ist hier kein Micro Hub (Logistik) angedacht, richtig?

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Straßenraum		
Verortung	L1		L3
Programmatisch / <small>SEP</small>	✓		
Gesamtbezirk			
Zeithorizont			
Kosten			
Wirkungsbereich			
Bezirk			
Weitere Akteure	u.a. Logistik-Unternehmen, verantwortliche Akteure vor Ort		
CO ₂ -Einsparpotenzial			
Priorisierung	gering		

G Alternative Antriebe

G1 Elektrifizierung von Fahrzeugflotten



Kurzbeschreibung

Alternativen zum Verbrennungsmotor können sich sowohl lokal als auch in der Gesamtbewertung deutlich klimafreundlicher darstellen, sofern z. B. der Strom aus regenerativen Energien gespeist wird.

Die öffentliche Verwaltung kann durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen bei Dienstfahrten eine Vorbildfunktion einnehmen. Neben dem kommunalen Einfluss durch regulatorische, konzeptionelle und infrastrukturelle Maßnahmen stärkt die Nutzung von E-Fahrzeugen in der bezirklichen Flotte die Wahrnehmung von Elektromobilität im öffentlichen Raum und macht die Praxistauglichkeit von E-Fahrzeugen sichtbar. Mit einer Reichweite von über 100 km können die meisten Dienstfahrten auch ohne Zwischenladung durchgeführt werden. Mit festen Stellplätzen und dem damit garantierten Zugang zu einer Ladesäule bietet die bezirkliche Flotte zudem sehr gute Voraussetzungen für die Anschaffung von Elektroautos.

Die Nutzung ist über die Beschaffung eigener Fahrzeuge oder durch die Ausweitung von E-Carsharing-Standorten möglich (vgl. G3). Zudem ist auch die Ausweitung des Einsatzes bestehender Elektro-Diensträder für Wege bis zu 20 km eine Option, um klimafreundliche Elektromobilität in öffentlichen Verwaltungen und Institutionen verstärkt auszubauen.

Kurzbeschreibung

Die im Rahmen des Einsatzes gesammelten Informationen und Erfahrungen seitens der Verwaltung können zudem für die Beratung interessierter Unternehmen dienlich sein (Multiplikatoreffekte), sodass dem Bezirk als Akteur im Rahmen elektromobiler Flotten auch eine Schlüsselposition zukommt (vgl. H1). Erfahrung mit E-Mobilität im Dienst kann zudem auch private (Mobilitäts-)Entscheidungen beeinflussen und als Multiplikator im Bekanntenkreis wirken.

Handlungsschritte

- Verwaltungsinterne Ansprache interessierter Abteilungen und Bereitstellung von Informationen (z. B. Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Vorteile)
- Beauftragung und Beschaffung von Elektrofahrzeugen
- Bereitstellung von (Lade-)Infrastruktur
- ggf. Kombination mit öffentlichkeitswirksamen Marketing
- Erweiterung des Fuhrparks durch Pedelecs und E-Lastenräder
- Einsatz von E-Carsharing in Kooperation mit lokalen Betrieben und öffentlichen Verwaltungen zur gemeinsamen Nutzung (siehe D2 und G3)

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Alt. Antriebe
Verortung	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> L2 <input checked="" type="checkbox"/> L3
Programmatisch / <small>ISEP</small>	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	<input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> €
Wirkungsbereich <small>Bezirk</small>	★ ★ ★
Weitere Akteure	
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

G Alternative Antriebe

G2 Ausbau der Ladeinfrastruktur



Kurzbeschreibung

Eine bedarfsorientiertes Ladeinfrastrukturangebot ist ein wesentlicher Baustein zu Förderung elektrisch angetriebener Fahrzeuge, v.a. bzgl. der privaten Pkw-Flotte.

Aktuelle Absichten der Freien und Hansestadt Hamburg streben eine Verdopplung der aktuell verfügbaren öffentlichen Ladepunkte bis zum Jahr 2025 an (ca. 500 zusätzliche Ladesäulen). Der Bezirk Altona unterstützt dieses Ziel insbesondere hinsichtlich der Ansprache privater Akteure (zur Realisierung von Ladeinfrastruktur mittels Konzessionsmodellen).

Elektrofahrzeuge werden überwiegend an Zielorten mit längerer Standzeit im privaten Raum geladen („Destination-Charging“: zu Hause, am Arbeitsplatz, in Parkhäusern). Demnach ist es eine wichtige Aufgabe, gemeinsam mit Akteuren aus Wohnungswirtschaft und Unternehmern den Aufbau von Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund zu initiieren und organisatorisch zu fördern. Vor allem in Quartieren mit Geschosswohnungsbau und ohne private Parkplätze kann auch somit ein entsprechender Ladeinfrastrukturausbau gefördert werden.

Handlungsschritte

- Konzessionsmodelle zur Herstellung und Betrieb von Ladesäulen mit Energieversorgern bzw. privaten Anbietern
- Kooperation mit weiteren privaten Akteuren ausbauen, Abstimmung mit interessierten Institutionen
- Akquise weiterer Standorte, insbesondere auch über Beteiligungsformate in Quartieren bzw. Abfrage der Wohnbevölkerung
- Förderung von privater Infrastruktur durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit und Förderangebote

Zusammenfassung



Bild: Stromnetz Hamburg

Handlungsfeld	Alt. Antriebe
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / ^{ISEP}	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	€ € € €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★
Weitere Akteure	Stromnetz Hamburg GmbH, Eigentümer
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	mittel

G Alternative Antriebe

G3 Einsatz im (stationsbasierten) Carsharing-Angebot



Kurzbeschreibung

Mit festen Stellplätzen, dem damit garantierten Zugang zu Ladeinfrastruktur und der geteilten Fahrzeugnutzung verbinden Carsharing und Elektromobilität Synergieeffekte für eine klimafreundliche und nachhaltige Mobilität.

Elektromobilität im Carsharing-Einsatz ist mittlerweile kein neuer Ansatz, jedoch gilt es die Quote elektrischer Fahrzeuge – v.a. im stationsbasierte Carsharing – auszubauen. Zwar ist der Steuerungseffekt von Seiten des Bezirksamtes relativ gering, aber über die kombinierte Umsetzung mit Maßnahme D2.1 (Ausweitung stationsbasiertes Carsharing) und die damit verbundene Ansprache und Vermittlung zw. Carsharing-Anbietern und privaten Akteuren kann die Unterstützung vorangetrieben werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Standortfestlegung von weiteren Carsharing-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur attraktive und gut erreichbare Flächen im öffentlichen Raum (bzw. ehemaliger Parkplätze) zur Verfügung gestellt werden. Gemeinsam mit Betrieben und Unternehmen kann das betrieblich genutzte Carsharing – ergänzt durch private Nutzung außerhalb der Betriebszeiten und am Wochenende – ausgeweitet werden. Die Wirtschaftlichkeit der geteilten Elektrofahrzeuge wird hierdurch enorm erhöht und die Unternehmen profitieren von einer entsprechenden Außenwirkung und unterstützen aktiv eine klimafreundlichere ausgerichtete Mobilität.

Handlungsschritte

- Elektromobilität grundsätzlich bei Ausweitung von Carsharing-Angeboten mitdenken
- Ansprache Carsharing-Betreiber
- Verwaltung, Wohnungswirtschaft und Genossenschaften stärker einbinden
- Durch Gewinnung von Ankermietern (z. B. gewerbliche oder auch kommunale Nutzung) kann eine Auslastung zu verschiedenen Zeitpunkten sowie andere Buchungszeitfenster gewährleistet werden (Gewerbe mit geringeren zurückgelegte Distanzen als Private)
- Neubauquartiere und Carsharing direkt gemeinsam denken (siehe H3)
- Öffentlichkeitsarbeit/Kampagnen für Carsharing (z. B. im Nahverkehr)
- Sichtbarkeit der Station erhöhen (Vermeidung von Tiefgaragen, Hinterhöfen, etc...)
- Eigenständige Stationen im öffentlichen Raum fördern (auch abseits von hvv switch-Flächen)
- Exklusive Flächen (CsgG) und erleichtertes Parken in gebührenpflichtigen Bereichen (Pauschalgebühren zur vorrangigen Behandlung gegenüber Free-Floating-Prinzip)

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Alt. Antriebe
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / ^{ISEP} Gesamtbezirk	✓
Zeithorizont	
Kosten	
Wirkungsbereich Bezirk	★
Weitere Akteure	Carsharing-Betreiber
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	gering

H Kommunikation und Mobilitätsmanagement

H1 Mobilitätsmanagement



Kurzbeschreibung

Für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements übernimmt eine Ansprechperson in der Verwaltung die Funktion der Kontaktaufnahme gegenüber externen Anfragen sowie der Initiativen und die gezielte Ansprache potenzieller Zielgruppen.

Hier werden auch die Angelegenheiten des betrieblichen sowie des schulischen Mobilitätsmanagements angesiedelt (vgl. H2). Der Erfolg ist dabei abhängig von etablierten Strukturen und Zuständigkeiten in der Verwaltung, die kontinuierlich betrieben und modifiziert werden sollten.

Die Vernetzung und Aktivierung von Akteuren ist dabei grundlegend für neue Initiativen und Engagement im Bereich klimafreundlicher Mobilität. Insbesondere kleinteilige Aufgaben im Bereich der Nahmobilitätsförderung und der Öffentlichkeitsarbeit sind zeitaufwändig. Die Umsetzung des Handlungskonzepts erfordert dazu ausreichende Personalressourcen wie eine:n Mobilitätsmanager:in, die/der die Umsetzung koordiniert und initiiert.

Perspektivisch verstetigt der Bezirk das Mobilitätsmanagement und tritt als Koordinations- und Beratungsstelle auf, welche das Themenfeld Mobilität bündelt, mit den anderen Fachplanungen vernetzt und Öffentlichkeitsarbeit kontinuierlich fortsetzt (vgl. H2).

Handlungsschritte

- Stellenausschreibung
- Etablierung eines Mobilitätsmanagements und Definition des Aufgabenbereichs (siehe H2)
- fachlich-inhaltliche Unterstützung bei der Umsetzung des Klimaschutzteilkonzepts Mobilität durch neu eingerichtete Personalstelle

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kommunikation und Mobilitätsmanagement
Verortung	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Programmatisch / <small>SEP</small>	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	<input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> € <input type="checkbox"/> €
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★
Weitere Akteure	
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

H Kommunikation und Mobilitätsmanagement

H2 Bezirkliches Mobilitätsmanagement



Kurzbeschreibung

Das bezirkliche Mobilitätsmanagement nimmt eine wichtige Funktion bei der Unterstützung, Koordination und Förderung des systematischen Wandels hin zu einer klimafreundlichen Mobilität im Bezirk Altona ein.

Wesentliche Element sind vor allem die Information, Beratung und Koordination der Mobilitätsangebote, die zu dauerhaften Veränderungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung motivieren sollen. Weitere wesentliche Aufgaben und Inhalte sind:

- Förderung Verkehrssicherheit (Unterstützung von Schulen: Koordination und Förderung Schulisches Mobilitätsmanagement)
- Koordination und Kooperation Betriebliches Mobilitätsmanagement (Unterstützung von Unternehmen)
- Öffentlichkeitsarbeit

Darüber hinaus soll der Bezirk aber nicht nur koordinieren, sondern auch aktiv für umweltfreundliche Mobilität werben und sensibilisieren. Dazu gehören beispielsweise die Aufbereitung Digitaler (Informations-)Angebote sowie Stadtteilspaziergänge, um möglichst flächendeckend Präsenz zu zeigen und mit den Bürger:innen in Dialog zu treten.

Kurzbeschreibung

Ebenso können Stadtteilspaziergängen durch das Mobilitätsmanagement angestoßen werden, auf denen aktuelle Themen vor Ort zwischen Bürger*innen, Lokalpolitik und Bezirk thematisiert werden.

Die Digitalisierung und digitale Aufbereitung von Daten liegt zudem im Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagements, um bspw. die Entwicklung systemübergreifender Anwendungen voranzutreiben, z.B. nach dem Vorbild „Jelbi“ in (Berlin).

Untergeordnete Maßnahmen

Verortung

	H2.1 Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeit	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	H2.2 Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	H2.3 Schulisches Mobilitätsmanagement	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	H2.4 Stadtteilspaziergänge	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	H2.4 Digitale Angebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kommunikation und Mobilitätsmanagement			
Verortung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Programmatisch / ^{ISEP} Gesamtbezirk	✓			
Zeithorizont				
Kosten	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wirkungsbereich Bezirk	★ ★ ★			
Weitere Akteure				
CO ₂ -Einsparpotenzial				
Priorisierung	hoch			

H Kommunikation und Mobilitätsmanagement

H3 Mobilitätskonzepte bei Nachverdichtungsvorhaben



Kurzbeschreibung

Mit einem attraktiven und auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten Mobilitätsangebot kann bei der Entwicklung neuer Gebiete aber auch in bestehenden Quartieren und Nachverdichtungsvorhaben eine Vermeidung bzw. Begrenzung des entstehenden Verkehrsaufkommens erreicht werden, um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum von vornherein zu verhindern.

Mit neuartigen, gleichzeitig flexibel ausgerichteten Instrumenten können Maßnahmen zur Verhinderung von zusätzlichen Verkehrsbelastungen sowie Maßnahmen zur Entlastung und zur Verkehrsberuhigung umgesetzt werden.

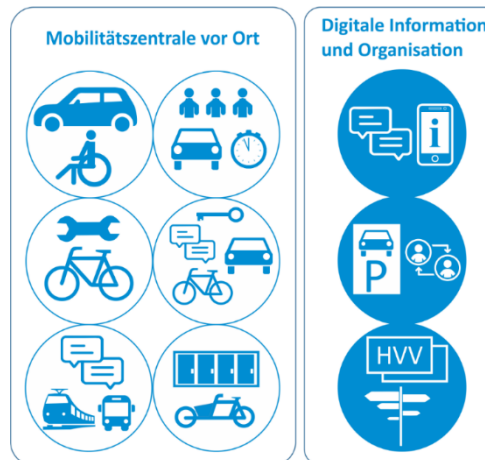
Analog zu (größeren) Neubauvorhaben werden auch im Rahmen der städtebaulichen Nachverdichtung zum Zeitpunkt der bauleitplanerischen Vorbereitung alternative Mobilitätsangebote geprüft. Ziel ist dabei die Senkung des Pkw-Stellplatzschlüssels, um dadurch autoarme Quartiere zu fördern.

Handlungsschritte

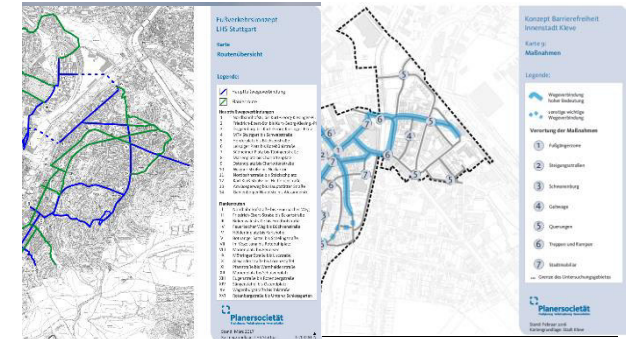
- Ermittlung von Stellplatzbedarfen unter einem reduzierten Stellplatzschlüssel

Grundlage für den reduzierten Stellplatzschlüssel

- Parkraummanagement
- Konzept für den ruhenden Fahrradverkehr (Grundsätze für das Abstellen von Fahrrädern, Stellplatzbedarfe für Fahrräder, geeignete Typen von Radabstellanlagen)
- Schaffung von Carsharing-Angeboten
- Schaffung eines Lastenrad-Verleihsystems
- Einbindung ins stadtweite StadtrAD-Netz
- Mobilitätsmanagement (Schaffung einer analogen und/oder digitalen Anlaufstelle für alle Fragen und Themen der Mobilität im Stadtteil; Beratung und Hilfe bei Anmelde- / Ausleihformalitäten von Carsharing- und Lastenrad-Diensten)



Zusammenfassung



Handlungsfeld	Kommunikation und Mobilitätsmanagement
Verortung	
Programmatisch / ¹ ISEP	✓
Gesamtbezirk	
Zeithorizont	
Kosten	
Wirkungsbereich	★
Bezirk	Projektentwicklungsgesellschaften, Wohnungsbau-gesellschaften, FHH
Weitere Akteure	
CO ₂ -Einsparpotenzial	
Priorisierung	hoch

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamt- bezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungs- bereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2- Einspar- potenzial	Priorisierung
A	Fußverkehr												
A1	Koordinierungsstelle für Fußverkehrsbelange auf Bezirksebene	Mit der Einrichtung einer Koordinierungsstelle für Fußverkehrsbelange wird eine systematische Fußverkehrsförderung auf Bezirksebene vorangetrieben.	Fußverkehr	X				Daueraufgabe	mittel (p.a.)	hoch	Bezirk, BVM	hoch	Leuchtturm
A2	Barrierefreie Gestaltung öffentlicher Räume	In Neuplanungen und bei Umbauten werden die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen in vielfältiger Weise beachtet, um die Daseinsvorsorge Aller zu berücksichtigen.	Fußverkehr	X				Daueraufgabe	hoch	hoch	BVM, BSW, LSBG, VD, Kompetenzzentrum Barrierefreie s Hamburg	gering	mittel
A3	Qualifizierung Fußwegenetz	Ein einfaches, möglichst umwegfreies, engmaschiges und attraktives Fußwegenetz ist die infrastrukturelle Grund-voraussetzung zur Förderung des Fußverkehrs.	Fußverkehr	X				kurz - mittel	mittel	hoch	Bezirk, BVM, BSW, LSBG, VD	mittel	hoch
A3.1	Netzlücken schließen	Ein engmaschiges Fußwegenetz ist die Grundlage für kurze Wege. Ankerpunkte des Fußverkehrs, Wohngebiete, Arbeitsplätze, Infrastrukturen und Freizeit-/Tourismusziele sind daher über direkte und attraktive Wege zu verbinden. Um ein möglichst durchgängiges Fußwegenetz sicherzustellen, bedarf es der Schließung von Netzlücken bzw. der Öffnung weiterer Verbindungsmöglichkeiten, da Fußgänger:innen aufgrund ihrer geringen Bewegungsgeschwindigkeit sehr umwegeempfindlich sind. Dies gilt insbesondere für Mobilitätseingeschränkte.	Fußverkehr	X	X	X		mittel	mittel	hoch			
A3.2	Themenrouten/Nahmobilitätsrouten/ Wegeverbindungen entwickeln (Spielrouten, Sportrouten, Sitzrouten...)	Nahmobilitäts-/Themenrouten als zielgruppenorientiertes und aktivierendes Instrument der Fußverkehrsförderung sollen die Erreichbarkeit der Stadtteilzentren zu Fuß attraktiver machen. Durch den Einsatz unterschiedlicher Möblierungselemente auf relevanten Wegeverbindungen werden die Wohnquartiere sichtbar und spürbar an die Nahversorgungszentren und/oder Freizeitangebote angebunden. Eine potenziell bestehende Möblierung kann aufgegriffen und ergänzt werden. Gleichzeitig werden wichtige Quell-Ziel-Beziehungen (z. B. Wohnen - Schule - Einkaufszentrum) aufgegriffen und für den Fußverkehr gestalterisch und infrastrukturell optimiert, sodass neben der Zielgruppenorientierung auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.	Fußverkehr	X	X		X	kurz	gering	hoch			
A4	Fußgängerfreundliche Querungen und Kreuzungen	Querungsstellen erleichtern zu Fuß Gehenden das Überqueren der Fahrbahn, bauen Trennwirkungen ab und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei.	Fußverkehr	X	X	X	X	mittel	hoch	mittel	BVM, LSBG, VD, Bezirk	gering	mittel
A5	Fußgängerfreundliche (Nah-)Versorgungszentren - Weiterentwicklung mit hoher Aufenthaltsqualität	Gut zu Fuß erreichbare Nahversorgungszentren und Einkaufsmöglichkeiten sind eine wesentliche Voraussetzung, um den Fußverkehrsanteil in den Quartieren zu fördern. Sie gewährleisten eine unkomplizierte schnelle Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs und tragen erheblich zur Identifikation mit dem jeweiligen Quartier bei.	Fußverkehr	X	X		X	mittel	mittel	mittel	Bezirk, BVM, LSBG, HVV, DB (StadtRAD)	mittel	mittel
A6	Wegweisung	Ein gutes Wegweisungssystem bietet eine intuitive Bedienung für Ortsfremde aber auch –ansässige gleichermaßen. Insbesondere für freizeitorientierte Routen sowie im Rahmen der Nahmobilitätsrouten bedarf es eines Beschilderungs- und Wegweisungsnetz.	Fußverkehr	X				Daueraufgabe	gering	hoch	BVM	gering	gering
A7	Fußverkehrs-Checks	Maßnahmen zur Förderung des Zufußgehens betreffen lokale kleinteilige Bereiche und umfassen eine Detailplanung vor Ort, die nicht immer auf gesamtstädtischer Ebene gesteuert werden kann.	Fußverkehr	X	X			kurz	gering	hoch		hoch	mittel

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamtbezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungsbereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2-Einsparpotenzial	Priorisierung
B	Radverkehr												
B1	Radwegeinfrastruktur ausbauen, qualifizieren und modernisieren	Mit dem weitergehenden Infrastrukturausbau sowie der Optimierung bestehender Radverkehrsinfrastruktur wird die Grundvoraussetzung der alltäglichen Nutzung des Fahrrads gefördert.	Radverkehr	X	X	X	X	mittel - lang	mittel - sehr hoch	mittel	LSBG, BVM, Bezirk	hoch	hoch
B1.1	Bezirksroutennetz - Lückenschluss	Es gilt, das Radverkehrskonzept kontinuierlich weiterzuentwickeln und zu überprüfen. Darunter fällt u.a. die Schließung von Netzlücken insbesondere auf Ebene der Bezirksrouten, um eine attraktive und sichere Wegeverbindung auf Quartiersebene zu gewährleisten. Weitere Instrumente sind die Einrichtung von Fahrradstraßen, die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße sowie ggf. die punktuelle Prüfung von Fahrradzonen. Dies stellt netzbezogen vor allem auch eine gute und konsequente Durchlässigkeit der einzelnen Quartiere sicher.	Radverkehr	X		X	X	mittel	mittel	hoch			
B1.2	Velorouten - Ausbau	Auf gesamtstädtischer Ebene wird die Planung und zügige Umsetzung sowie Wegweisung des Veloroutenkonzepts verfolgt. Hierzu zählt auch ein entsprechendes Branding zu realisieren und das Konzept zu erweitern. Der Bezirk nimmt die Bestrebungen auf und unterstützt.	Radverkehr	X				lang	sehr hoch	mittel			
B1.3	Anbindung der Nachbargemeinden an das Radverkehrsnetz	Planung und Umsetzung eines Netzes ins Umland, um insbesondere den Pendlerverkehren ein attraktives Alternativangebot zum Kfz und ÖPNV anzubieten. Der Radschnellwegstandard sollte möglichst weit in Stadt führen (z. B. Elmshorn-HH, zwischen Schenefeld und Innenstadt, u. a. im Grünraum und S-Bahn-Trasse sowie Radwegeverbindung entlang der Elbe in Richtung Wedel).	Radverkehr	X				lang	hoch	mittel			
B1.4	Verkehrssichere Knotenpunktgestaltung	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und für den Komfortgewinn für Radfahrende wird die Radverkehrsführung an Knotenpunkten (insbesondere auf wichtigen Achsen) optimiert. (z.B. bessere Ampelschaltung). Diese Verbesserung ist eine Daueraufgabe. Für das sichere Queren von Straßen sind außerdem Querungshilfen sinnvoll.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	mittel	mittel			
B2	Qualifizierung und Ausbau Radabstellanlagen + Abstellanlagen für Lastenräder und Sonderformen	Die Optimierung und der Ausbau von Radabstellanlagen ermöglicht das sichere Abstellen der Zweiräder und baut wesentliche Nutzungshemmnisse ab.	Radverkehr	X	X		X	kurz	hoch	hoch	BSW, BVM, Bezirk	mittel	Leuchtturm
B3	Private Abstellanlagen	Die Förderung zur Unterbringung bzw. für das sichere Abstellen von Fahrrädern am Wohn- und Arbeitsort unterstützt einen wesentlichen Baustein zur Radverkehrsförderung sowie ein wichtiges Glied in der Wegekette der Radfahrenden.	Radverkehr	X				mittel	gering	hoch	u.a. Wohnungsbaugesellschaften, Betriebe	mittel	gering

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamtbezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungsbereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2-Einsparpotenzial	Priorisierung
B4	Marketing, Service und Information	Service- und Dienstleistungen sind vergleichsweise einfache Maßnahmen, die Nutzungshemmnisse beim Radfahren abbauen und es komfortabler sowie angenehmer gestalten.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	gering - mittel	mittel		gering	mittel
B4.1	Wegweisung	Die Überarbeitung der z.T. in die Jahre gekommenen Radbeschilderung schafft eine bessere Orientierung, insb. für Ortsfremde (z.B. Tourist*innen) und stärkt die sichtbare Präsenz des Radverkehrs. Voraussetzung sind Durchgängigkeit, Verständlichkeit und eine optisch gut wahrnehmbare Gestaltung. Aufgrund unterschiedl. Zuständigkeiten bedarf eines koordinierten Abstimmungsreglements.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	gering	hoch			
B4.2	Service für den Radverkehr	Serviceleistungen tragen entscheidend zum Komfort des Radfahrens bei. Erst die einfache, komfortable Nutzung lässt das Verkehrsmittel Fahrrad für die regelmäßige alltägliche Nutzung attraktiv erscheinen. Unter möglichen Serviceleistungen können bspw. Fahrradschlauchautomaten sowie frei zugängliche Luftpumpen verstanden werden, deren Standorte sich primär an den Radabstellanlagen der Nahverorgungszentren der Quartiere (siehe B2) orientieren.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	gering	hoch			
B4.3	Baustellenführung	Es gilt, die Qualität für den Radverkehr auch in außerordentlichen Situationen aufrechtzuerhalten und die Belange des Radverkehrs auch im Zuge von Baustellen entsprechend zu berücksichtigen. So sollen potenzielle Umleitungsstrecken transparent gestaltet und über eine entsprechende Qualitätssicherung gewährleistet werden.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	mittel	mittel			
B4.4	Pflege und Instandhaltung	Eine durchgängig gut nutzbare Infrastruktur ist die Grundlage für die eigentliche Nutzung. Die (passive) Infrastruktur muss demnach aktiv gepflegt, instandgehalten und befahrbar gehalten werden. Diese Routineaufgaben leiten sich im Grundsatz aus der Verkehrssicherungspflicht einer öffentlichen Verkehrsfläche ab und würdigt entsprechend die Belange von Seiten der Radfahrenden.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	mittel	mittel			
B4.4	Konsequenter Winterdienst	Auf gesamstädtischer Ebene gilt es, die ganzjährige Nutzbarkeit der Radwege sicherzustellen und den Reinigungsdienst/Winterdienst auszuweiten sowie weiterzuentwickeln. Der Bezirk unterstützt dieses Bestreben.	Radverkehr	X				Daueraufgabe	mittel	mittel			

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamt- bezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungs- bereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2- Einspar- potenzial	Priorisierung
C	ÖPNV												
C1	Netzausbau	Der Netzausbau des schienengebunden ÖPNV stärkt das Rückgrat des Umweltverbundes und fördert dessen Nutzung.	ÖPNV					lang	nicht zuständig	mittel	FHH, HVV/VHH,H ochbahn	hoch	mittel
C1.1	Neue S-Bahnlinie S32 als Erweiterung bis Osdorfer Born	Für die S32 wird ein neuer S-Bahnstreckenabschnitt gebaut (voraussichtlich nicht vor 2035), um Hamburgs Westen, im speziellen Lurup, Osdorf und Bahrenfeld anzubinden. Auch die Science City Bahrenfeld wird durch diese Maßnahme erschlossen. Durch die S32 ergibt sich eine schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt.	ÖPNV	X	X		X	lang	nicht zuständig	niedrig			
C1.2	U-Bahn-Netzentwicklung	Neubau der U5 von Bramfeld zum Volkspark/Arenen erschließen Potenzialräume durch schienengebundenen ÖPNV.	ÖPNV	X		X		lang	nicht zuständig	niedrig			
C2	Optimierung Busverkehr	Durch Hamburg-Takt und Busnetzoptimierungen soll ein noch leistungsfähigeres Bunsnetz entstehen.	ÖPNV	X		X		lang	nicht zuständig	mittel	FHH, HVV/VHH,H ochbahn	hoch	mittel
C2.1	Erweiterung des Buslinienetzes (Hamburg-Takt)	Neue bzw. angepasste Linienführung sowie neue Busprodukte: ExpressBusse und Quartierbusse. Die vorhandenen MetroBusse sowie StadtBusse werden ergänzt und teilweise erweitert. Die EilBus-/SchnellBuslinien werden in das ExpressBusnetz integriert.		X				lang	nicht zuständig	mittel			
C2.2	Taktverdichtung (Hamburg-Takt)	Engere Taktung, Früherer Betriebsbeginn, Taktverdichtungen im Allgemeinen.	ÖPNV	X				lang	nicht zuständig	mittel			
C2.3	Busbeschleunigung	Ansätze zur Busbeschleunigung im Straßennetz des Bezirks Altona mit dem Ziel die Stauanfälligkeit abzubauen und gleichzeitig die Pünktlichkeit sicherzustellen. Hierunter können u.a. Busspuren sowie Flächenumverteilung (Kfz-Spur > Bus) fallen.	ÖPNV	X	X		X	mittel	nicht zuständig	mittel			Leuchtturm
C2.4	Überbetriebliches Busshuttle	Die Schaffung eines überbetrieblichen Busshuttles kann in Randzeiten (Nachtschichten) insbesondere in Gewerbegebieten die Erreichbarkeit für Arbeitnehmer verbessern	ÖPNV			X		mittel	nicht zuständig	mittel			
C3	Haltestellenausbau und -optimierung	Der Ausbau und Ertüchtigung von Busanlagen und Umsteigeanlagen sind maßgeblich für den Erfolg und der Umsetzungswahrscheinlichkeit des Hamburg-Takts verantwortlich.	ÖPNV	X				lang	nicht zuständig	mittel	VHH, Hochbahn	mittel	mittel
C3.1	Ausbau der SPNV-Haltestellen		ÖPNV				X	lang	nicht zuständig	mittel			
C3.2	Ausbau und Ertüchtigung bestehender Busanlagen	Große Busumsteigeanlagen wie Altona müssen im Zuge des HH-Takts teils deutlich erweitert werde	ÖPNV		X		X	lang	nicht zuständig	hoch			
C3.3	Haltestellenausbau im Rahmen des Hamburg-Taktes	u.a. 600 neue Bushaltestellen, Ausbau im Zuge der Streckennetzerweiterung bei Bus, S- und U-Bahn.	ÖPNV	X				lang	nicht zuständig	mittel			
C3.4	Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des ÖPNV	Für eine transparente Kommunikation sind deswegen die Haltestellen nach Dringlichkeit abzustufen. Ebenfalls ist ein Ausbaustandard zu formulieren und einzuhalten. In jedem Fall sollten Synergien wie z. B. Straßenausbau-/Sanierungsmaßnahmen zum Ausbau der entsprechenden Haltestellen genutzt werden.	ÖPNV	X				Daueraufgabe	nicht zuständig	hoch			
C4	Optimierung der Elbquerung und - verkehre	Der Hamburg-Takt sieht auch Verbesserungen bei den Fähren vor. Fähren ergänzen den öffentlichen Personennahverkehr auf der Elbe. Das Angebot umfasst acht Linien, von denen einzelne Linien nur zu den Zeiten des Berufsverkehrs eingesetzt werden.	ÖPNV	X			X	lang	nicht zuständig	mittel	HADAG	gering	gering

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamt- bezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungs- bereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2- Einspar- potenzial	Priorisierung
D Inter- und Multimodalität													
D1	Intermodale Schnittstellen	Intermodale Schnittstellen stellen eine funktionale und sichtbare Verknüpfung der verschiedenen Mobilitätsangebote (S-/U-Bahn, Fahrrad, ÖPNV, Carsharing etc.) dar.	Inter- und Multimodalität					mittel - lang	nicht zuständig	mittel	P+R Gesellschaft, MRH, Kreis Pinneberg/Stadt Schenefeld, LBV, Hochbahn, HVV, Carsharing-Unternehmen	mittel	hoch
D1.1	Park+Ride-Entwicklungskonzept	Schaffung neuer P+R Anlagen an geeigneten S-Bahn-Haltestellen; der Fokus liegt auch auf Räumen außerhalb der Stadtgrenzen, hierfür bedarf es detaillierterer Kommunikation mit Partnern aus der Metropolregion. P+R bezieht sich bislang vorrangig auf das SPNV-Netz. Im Zuge der BNO sollte geprüft werden, ob sich P+R-Anlagen strategisch gut im Umland errichten lassen, um Pkw-Verkehre schon vor der Stadtgrenze auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern.	Inter- und Multimodalität	X				mittel	nicht zuständig	mittel			
D1.2	Ausbau von B+R Stationen	Schaffung von dezentralen B+R-Stationen an Bushaltestellen in der Nähe von Stadtteilzentren auch abseits vom SPNV. Aktuell erfolgt der B+R-Ausbau vorrangig an den SPNV-Haltestellen. Für größere Busumsteigeanlagen (etwa an der Trabrennbahn Bahrenfeld) oder an den neuralgischen Punkten Born-Center und Eckhoffplatz sollten diese aufgrund der hohen Frequenzen an Busabfahrten und Fahrgästen aber auch an reinen Bushaltestellen errichtet werden.	Inter- und Multimodalität	X	X	X		mittel	nicht zuständig	mittel			
D1.3	Mobilitätsstationen (u.a. hvv switch)	Mobilitätsstationen vereinen mehrere Mobilitätsangebote (ÖV, Car- oder Bike-Sharing, Abstellanlagen und ergänzende Mobilitäts-Serviceleistungen wie Information und Beratung) an einem Ort und bilden somit einen intermodalen Verknüpfungspunkt und multimodalen Zugangspunkt.	Inter- und Multimodalität	X	X	X		lang	nicht zuständig	mittel			Leuchtturm
D2	Alternative Mobilitätsangebote	Die Weiterentwicklung des ÖPNV (insb. durch die Angebotsausweitung im Busverkehr im Rahmen des Hamburg-Takts) und die Förderung der Inter- und Multimodalität werden mit einem Angebot von ergänzenden Mobilitätsangeboten maßgeblich unterstützt.	Inter- und Multimodalität					kurz - mittel	nicht zuständig	mittel	Carsharing-/Ridepooling-/E-Scooter-Unternehmen, DB	mittel	mittel
D2.1	Sharing Angebote - Stationäres Carsharing	Ausweitung des stationären Carsharing-Angebots (z. B. mit Kooperationspartnern entlang sowie abseits von ÖPNV-Achsen), Erweiterung des Carsharing Stellplatz-Angebots (z. B. am S-Bhf Altona).	Inter- und Multimodalität		X	X	X	mittel	nicht zuständig	mittel			
D2.2	Ridesharing Angebot - Ridepooling	Förderung flexibler bedarfsgesteuerter Bedienformen (z. B. MOIA, IOKI)	Inter- und Multimodalität			X		mittel	nicht zuständig	mittel			
D2.3	Sharing Angebote - E-Scooter	Weitere Erschließung von Gebieten (auch Randlagen) im Rahmen einer E-Scootersharing-Strategie inklusive Schaffung von Abstellflächen.	Inter- und Multimodalität			X			nicht zuständig	hoch			
D2.4	Sharing Angebote - StadtRAD	Integration des StadtRAD-Angebots (inkl. Lastenräder) in zukünftige städtebauliche Entwicklungen / Ausweitung des Bediengebietes (Lurup/Osdorf/Entwicklung Science City).	Inter- und Multimodalität	X	X	X		kurz	nicht zuständig	mittel			

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamtbezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungsbereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2-Einsparpotenzial	Priorisierung
E	KFZ Verkehr												
E1	Fließender Kfz-Verkehr	In sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmenden, wie z.B. im Nahbereich von Kindergärten, Schulen, Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern sind weitere Temporeduzierungen einzurichten.	Kfz-Verkehr					mittel	mittel - hoch		FHH, LSBG, Polizei	hoch	Leuchtturm
E1.1	Einrichtung (weiterer) temporeduzierender Maßnahmen im Bezirksgebiet	Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs an sensiblen Orten, sowie zur Vermeidung von Durchgangsverkehren sind Möglichkeiten für Temporeduzierungen - bspw. mit T30-Strecke/-Zone - abschnittsweise zu prüfen.	Kfz-Verkehr	X	X		X	mittel	mittel	hoch			
E1.2	Integrierte Umgestaltung/Optimierung von Knotenpunkten	Sukzessive sind hier Maßnahmen zu prüfen, abhängig von den Kfz-Verkehrsmengen und der ÖPNVLinienführung, Kreuzungsflächen zurückzubauen und/oder die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren, analog die verkehrssicherheitsrelevante Situation für den Schwerlastverkehr berücksichtigen. Die relevanten Knotenpunkte ergeben sich insbesondere aus der Verkehrsuntersuchung "Östliches Altona". (Siehe auch Maßnahme B1.5)	Kfz-Verkehr	X				mittel	hoch	mittel			
E2	Ruhender Kfz-Verkehr	Mit dem Zielnetz 2030 strebt der LBV eine flächendeckende Bewirtschaftung öffentlicher Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr innerhalb des Ring 2 an.	Kfz-Verkehr					kurz - mittel	mittel	mittel	BVM, LBV, ggf. private Betreiber	hoch	mittel
E2.1	Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung		Kfz-Verkehr				X	kurz	mittel (p.a.)	hoch			
E2.2	Konzeptionelle Weiterentwicklung des Parkraummanagements	Wichtigster Bestandteil der Parkraumstrategie sollte die Minderung der Parkraumkonflikte im öffentlichen Straßenraum durch eine Verlagerung des Parkens auf Parkplätze und insbesondere in Parkbauten sein, um gleichzeitig die Aufenthaltsqualitäten des öffentlichen Raums zu erhöhen und aktive Mobilitätsformen zu fördern (Leitgedanke des Parkraummanagements).	Kfz-Verkehr				X	mittel	mittel	hoch			
E3	Wirtschafts- und Lieferverkehre	Neue Ansätze zur City-Logistik mit alternativen Fahrzeugen (Elektroantrieb, Lastenräder) sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch zu mindern und v. a. die Feinverteilung vor Ort in den Quartieren klimafreundlich abzuwickeln.	Kfz-Verkehr					kurz - mittel	gering - mittel		Private Akteure, KEP-Dienstleister	mittel	mittel
E3.1	Lieferverkehr verträglich organisieren/ City-Logistik mit innovativen und umweltfreundlichen Fahrzeugen	Eine ausgearbeitete City-Logistik Strategie soll dazu beitragen, die notwendigen Lieferverkehredurch eine Bündelung der Güter- und Warenströme zu reduzieren und den Ablauf zu optimieren (z.B. durch die Einrichtung von Liefer- und Ladezonen). Neue Ansätze zur City-Logistik mit umweltfreundlichen Fahrzeugen sind ein Baustein, die verkehrsbedingten Emissionen und auch den Flächenverbrauch zu mindern.	Kfz-Verkehr			X	X	mittel	gering	mittel			
E3.2	Pilotprojekt City-Logistik mit Multi-User Mikro-Hubs	Ein Multi-User-Mikro-Hub ist ein zusätzlicher Umschlagpunkt im Logistikaufbau, der auf die Anforderungen einer Zustellung bzw. Abholung von Paketen auf der letzten Meile mit dem Fahrrad oder E-Mobilität ausgerichtet ist und von mehreren KEP-Dienstleistern gemeinsam genutzt wird.	Kfz-Verkehr			X	X	kurz	mittel	hoch			

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamtbezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungsbereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2-Einsparpotenzial	Priorisierung
F Straßenraumgestaltung													
F1	Aufwertung von Straßenräumen	Zielausrichtung der Aufwertung von Straßenräumen liegt darin, die unterschiedlichen Funktionen des öffentlichen Raums mit Ansprüchen der Verkehrsteilnehmenden und Anlieger miteinander in Einklang zu bringen, bzw. adäquate Kompromisslösungen zu schaffen.	Straßenraum	X	X		X	mittel	mittel	hoch	BVM, LSBG, LBV, Polizei	gering	Leuchtturm
F1.1	Flächenumwidmung	Aufgrund der hohen Bedeutung wird im Zuge der Parkraumbewirtschaftung und des Parkraummanagements (siehe E3.1 und E3.2) der Raum, welche durch Pkw-Parkplätze genutzt wird, prioritär und sukzessive alternativen Nutzungen (z.B. Bäume, Aufenthalts- oder Spielmöglichkeiten, Entsiegelung) zugeführt. Ziel ist es, die Attraktivität der Altstadt beizubehalten bzw. weiter zu steigern	Straßenraum		X		X	mittel	mittel	hoch			
F1.2	Rückbau von Hindernissen	Sensibler Umgang mit Pollern, Fußgängersperrgitter, Umlaufsperrn, Baumwurzeln etc..	Straßenraum		X		X	Daueraufgabe	mittel	hoch			
F2	Magistralenentwicklung	Die Magistralenentwicklung der FHH ist ein Baustein der Stadtentwicklung, bei dem die Potenziale zur baulichen Nachverdichtung im bereits erschlossenen Siedlungsbereich verfolgt werden.	Straßenraum	X				lang	sehr hoch	mittel	FHH, Wohnungsunternehmen, Private Grundstückseigentümer	hoch	mittel
F3	Ruhe-Quartiere / Silent Quarters	Ruhe-Quartiere dienen der Neuorganisation des Verkehrs in definierten Bereichen des öffentlichen Raums, um die Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und die Nahmobilität zu stärken.	Straßenraum		X		X	mittel	mittel	mittel	Akteure vor Ort, Polizei, Feuerwehr, Müllabfuhr	hoch	hoch
F4	Integration von Quartiersboxen an zentralen öffentlichen Orten	Mittels multifunktionaler Quartiersboxen werden zusätzliche Wege für das ggf. mehrmalige Zustellen oder die Abholung von Warensenden reduziert.	Straßenraum	X	X		X	kurz	gering	hoch	u.a. Logistik-Unternehmen, verantwortliche Akteure vor Ort	gering	gering
G Alternative Antriebe													
G1	Elektrifizierung von Fahrzeugflotten	Alternativen zum Verbrennungsmotor können sich sowohl lokal als auch in der Gesamtbewertung deutlich klimafreundlicher darstellen, sofern z. B. der Strom aus regenerativen Energien gespeist wird.	Alternative Antriebe	X		X	X	mittel	sehr hoch	hoch		hoch	Leuchtturm
G2	Ausbau der Ladeinfrastruktur	Eine bedarfsorientiertes Ladeinfrastrukturangebot ist ein wesentlicher Baustein zu Förderung elektrisch angetriebener Fahrzeuge, v.a. bzgl. der privaten Pkw-Flotte.	Alternative Antriebe	X				mittel	sehr hoch	mittel	Stromnetz Hamburg GmbH, Eigentümer	mittel	mittel
G3	Einsatz im (stationsbasierten) Carsharing-Angebot	Mit festen Stellplätzen, dem damit garantierten Zugang zu Ladeinfrastruktur und der geteilten Fahrzeugnutzung verbinden Carsharing und Elektromobilität Synergieeffekte für eine klimafreundliche und nachhaltige Mobilität.	Alternative Antriebe	X				kurz	nicht zuständig	gering	Carsharing-Betreiber	mittel	gering

lft. Nr.	Maßnahme	Ergänzende Erklärung	Handlungsfeld	Gesamt- bezirk	Lupenraum 1: Osdorf/Lurup	Lupenraum 2: Schnack	Lupenraum 3: Kernbereich	Zeithorizont	Kosten	Wirkungs- bereich Bezirk	Weitere Akteure	CO2- Einspar- potenzial	Priorisierung
Kommunikation und Mobilitätsmanagement													
H1	Mobilitätsmanager	Für die Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements übernimmt eine Ansprechperson in der Verwaltung die Funktion der Kontaktaufnahme gegenüber externen Anfragen sowie der Initiativen und die gezielte Ansprache potenzieller Zielgruppen.	Kommunikation	X				Daueraufgabe	gering (p.a.)	hoch		hoch	Leuchtturm
H2	Bezirkliches Mobilitätsmanagement	Das bezirkliche Mobilitätsmanagement dient als Anlauf- und Austauschstelle auf gesamtstädtischer Ebene sowie mit anderen Bezirksamtern, um insbesondere auch Vorhaben aus der VEP sowie aus anderen Bezirken abzustimmen und zu koordinieren.	Kommunikation	X				Daueraufgabe	gering (p.a.)	hoch		hoch	hoch
H2.1	Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeit	Das Instrument der regelmäßigen Sicherheitsaudits ist für verkehrssicherheitsrelevante Belange im Planungs- und Verwaltungshandeln des Bezirks (sichere Gestaltung der Verkehrswege und des Verkehrsablaufs) kontinuierlich anzuwenden, sodass eine dauerhafte Sensibilität unter allen Beteiligten gestärkt werden kann.	Kommunikation	X				Daueraufgabe	gering (p.a.)	mittel			
H2.2	Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagement	Das betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst Konzepte zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen und setzt wie andere Mobilitätsmanagementansätze auf Information und Motivation. Partnerschaften (z. B. HVV) sind für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität auszuweiten. In Kooperation mit Vorbild-Unternehmen können über das Bezirksamt weitere Unternehmen konkret angesprochen werden.	Kommunikation	X				Daueraufgabe	gering (p.a.)	mittel			
H2.3	Schulisches Mobilitätsmanagement	Schulisches Mobilitätsmanagement setzt Maßnahmen in den Fokus, welche die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen unter besonderen Sicherheitsaspekten fördern und z. B. Elterntaxis vermeiden soll. Eine frühe Mobilitätserziehung ebnet zudem den Weg für eine bewusste Verkehrsmittelwahl im Erwachsenenalter.	Kommunikation	X				Daueraufgabe	gering (p.a.)	mittel			
H2.4	Stadtteilspaziergänge	Auf periodisch stattfindenden Stadtteilspaziergängen können aktuelle Themen vor Ort zwischen Bürger*innen, Lokalpolitik und Bezirk thematisiert werden	Kommunikation	X	X		X	Daueraufgabe	gering	hoch			
H2.5	Digitale Angebote	Digitale Aufbereitung und öffentliche Verfügbarmachung von Daten zu z.B. Verkehrsfluss/Verkehrslage, Baustellen/Störungen, Umweltbelastung, ÖPNV-Echtzeitdaten, Parkplatzauslastungen, Carsharing, Leihräder, E-Ladesäulenverfügbarkeit usw. Daten dienen der Entwicklung einer systemübergreifenden App, z.B. nach dem Vorbild "Jelbi" (Berlin)	Kommunikation	X				kurz	mittel	gering			
H3	Mobilitätskonzepte bei Nachverdichtungsvorhaben	Mit einem attraktiven und auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten Mobilitätsangebot kann bei der Entwicklung neuer Gebiete aber auch in bestehenden Quartieren und Nachverdichtungsvorhaben eine Vermeidung bzw. Begrenzung des entstehenden Verkehrsaufkommens erreicht werden, um negative Auswirkungen auf den öffentlichen Raum von vornherein zu verhindern.	Kommunikation	X				kurz	mittel	gering	Projektentwicklungsgesellschaften, Wohnungsbaugesellschaften, FHH	hoch	hoch