

MOBILITÄTSKONZEPT HORNER GEEST

Schlussbericht
September 2023

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Hamburg-Mitte

Mobilitätskonzept Horner Geest

-Projektbericht-

Auftraggeber:

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Fachamt Management des öffentlichen Raumes
Abschnitt Verkehrsplanung MR 21
Caffamacherreihe 1-3
20355 Hamburg

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Projektleitung: Christoph Ludwig
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
www.argus-hh.de

Geschäftsleitung:

Dipl.-Ing. Konrad Rotfuchs
Dipl.-Ing Thorsten Buch

Projektnummer 2022072

Hamburg, September 2023

Foto Titelseite: ARGUS

Inhaltsverzeichnis

1	VERANLASSUNG.....	1
2	RAHMENBEDINGUNGEN	2
3	ANALYSE	5
3.1	Fußverkehr	5
3.2	Radverkehr	8
3.3	ÖPNV	11
3.4	Motorisierter Individualverkehr	13
3.5	Mobilitätsangebote	16
3.6	Schlussfolgerungen.....	17
4	MASSNAHMENKONZEPT	20
4.1	Fußverkehr: Kurze Wege im Quartier werden zu Fuß gegangen.....	20
4.2	Radverkehr: Fahrrad im Alltag nutzen	24
4.3	ÖPNV als Basis etablieren.....	26
4.4	MIV ermöglichen, aber reduzieren.....	28
4.5	Mobilitätsangebote als flexible Ergänzungen zum ÖPNV und dem eigenen Rad	34
5	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....	39
	ANHANG.....	43

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
BPD	Bauprüfdienst
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
DTVw	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (werktags)
EKZ	Einkaufszentrum
GEIG	Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz
hvv	Hamburger Verkehrsverbund
Kfz	Kraftfahrzeug
LBV	Landesbetrieb Verkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LSBG	Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
MiD	Mobilität in Deutschland (Erhebung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MobiHam	Mobilitätserhebung Hamburg
MR	Management des öffentlichen Raumes
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
ReStra	Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen
SL	Stadt- und Landschaftsplanung
SRH	Stadtreinigung Hamburg
TUHH	Technische Universität Hamburg

1 VERANLASSUNG

Der Stadtraum der Horner Geest befindet sich im Umbruch. Dieser wird durch zwei wesentliche Prozesse bestimmt: Zum einen die Verlängerung der U-Bahn-Linie 4 um zwei weitere Haltestellen (Stoltenstraße und Horner Geest) entlang der Manshardtstraße und zum anderen die angestrebte städtebauliche Weiterentwicklung im Rahmen des Zukunftsbildes Stadtraum Horner Geest 2040 mit neuem Wohnungsbau, mehr Nutzungsvielfalt, Stärkung des Zentrums Horner Geest, sozialen Begegnungsorten und Verbesserung der Freiraumqualitäten. Im Zuge dessen eröffnet sich die Gelegenheit, die zukünftige Ausgestaltung der Mobilitätsangebote sowie der Verkehrsinfrastruktur mit dem Ziel der Förderung des Umweltverbunds (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Rad- und Fußverkehr) zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Die Bezirkspolitik hat mit der Drucksache 22-0791.2 die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Stadtraum Horner Geest beschlossen. Ein Mobilitätskonzept verbindet konkrete Lösungsansätze zum Thema Mobilität aus den Themenbereichen Infrastruktur, Bau- und Planungsrecht, Beratung sowie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer integrierten Gesamtstrategie. Das Mobilitätskonzept geht auf die unterschiedlichen und wechselnden Mobilitätsbedarfe der Bewohner:innen ein und soll die Attraktivität sowie die Lebensqualität in den Quartieren weiter steigern.

Das Mobilitätskonzept dient in diesem Zusammenhang als eine Art Leitfaden

- a) zur Bestärkung der positiven Impulse (Aus- und Umbau der Infrastruktur) bzw. Reduzierung der negativen Auswirkungen (z.B. Stellplatzbedarfe) der städtebaulichen Entwicklungen sowie
- b) zur Umsetzung der gesamtstädtischen Ziele für eine zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung, vor allem der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Insgesamt werden also durch Umsetzung des Mobilitätskonzeptes der ÖPNV erweitert, die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr ausgebaut, Mobilitätsangebote wie Carsharing optimiert und somit die Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte verbessert sowie die Qualität der öffentlichen Verkehrsräume insgesamt erhöht.

Für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde zunächst die Bestandssituation analysiert und zusammengefasst. Der Fokus lag dabei sowohl auf nachfrageseitigen (Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen) als auch auf netzseitigen Analysen (infrastruktureller Bestand der einzelnen Verkehrsmittel). Am Anfang der Analyse stand die Datenerhebung mit anschließender Auswertung. Auf der Grundlage dieser ersten Ergebnisse wurden mehrere Ortsbegehungen durchgeführt, bei denen vorhandene Mängel fotografisch dokumentiert und in Übersichtskarten übertragen wurden.

Darauf aufbauend wurden Leitziele für die Mobilität in der Horner Geest definiert. In enger Abstimmung mit dem Prozess der Rahmenplanung wurden dann entsprechende Maßnahmen abgeleitet. Die Ausarbeitung dieser wurde von einer kontinuierlichen Abstimmung mit den Verwaltungsstellen begleitet. Zudem wurden bereits laufende Planungen entsprechend integriert.

Der gesamte Prozess wurde weiterhin durch Beteiligung wichtiger Stakeholder sowie der Bewohner:innen vor Ort begleitet (Öffentlichkeitsbeteiligung). Die Hinweise aus dieser Beteiligung sind fortlaufend in die Bearbeitung eingeflossen.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

Der Stadtraum Horner Geest befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Horn und teilweise im Stadtteil Billstedt, rund sieben Kilometer östlich der Hamburger Innenstadt entfernt. Das Gebiet liegt zwischen der Horner Rennbahn im Westen und dem Schiffbeker Weg bzw. Öjendorfer See im Osten sowie der Autobahn A24 im Norden und dem Straßenzug Hermannstal / Kattensteert / Schiffbeker Höhe im Süden. Als Bezugspunkte der Alltagsmobilität sind neben der Innenstadt vor allem die Stadtteilzentren in Wandsbek (Wandsbek Markt), Billstedt und Jenfeld zu nennen. Erschlossen wird das Quartier schwerpunktmäßig durch die Manshardtstraße, die sich aufgrund des U4-Ausbaus momentan im Bauzustand befindet.

Das Projektgebiet umfasst derzeit ca. 8.200 Wohneinheiten für ca. 19.000 Einwohner:innen. Die Anzahl der Personenkraftwagen (Pkw) relativ zur Einwohnerzahl ist geringer als im gesamtstädtischen Vergleich. Für den Stadtteil Horn sind 268 Pkw je 1.000 Einwohner:innen angemeldet und für den Stadtteil Billstedt beläuft sich dieser Wert auf 317 Pkw je 1.000 Einwohner:innen. Damit liegen beide Stadtteile unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 342 Pkw je 1.000 Einwohner:innen.

Im Hinblick auf die Daten aus der Studie *Mobilität in Deutschland (MiD)* von 2017 lässt sich für die Horner Geest zudem ein Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split von ca. 30% am Wegeaufkommen ableiten (vgl. Abbildung 1).

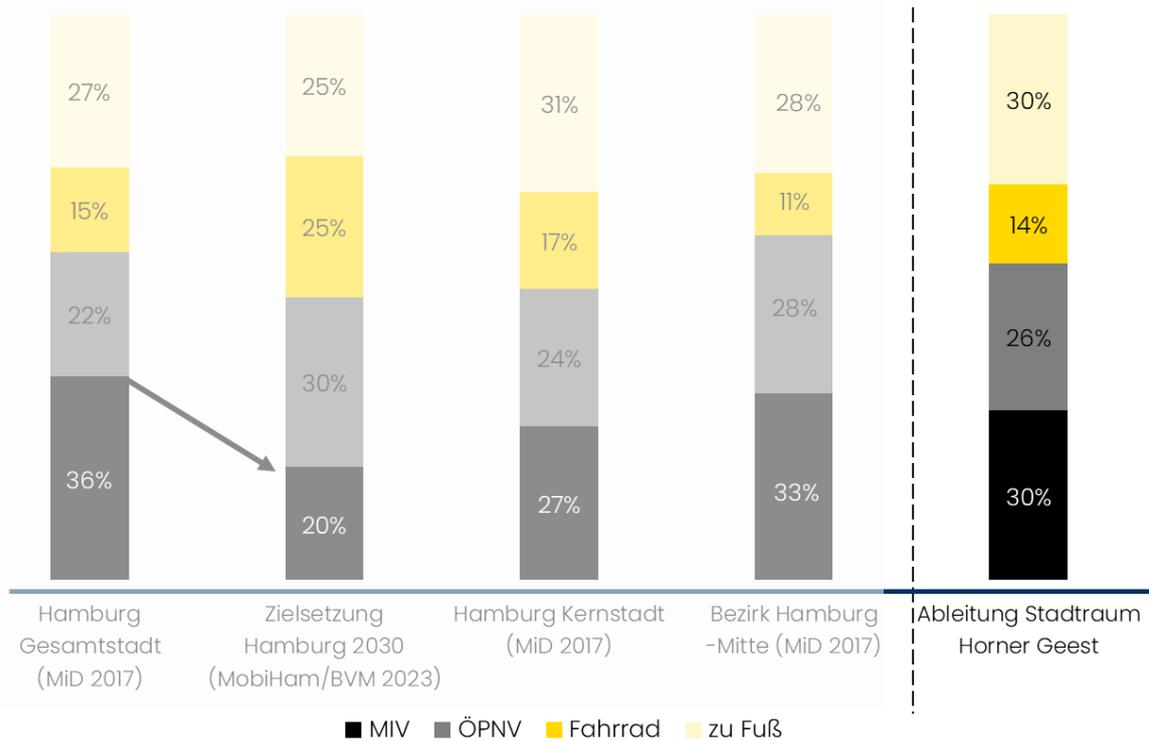


Abbildung 1: Herleitung des Modal Splits für den Stadtraum Horner Geest (ARGUS mit Bezugnahme auf MiD 2017, BVM 2023)

Mit dem Rahmenplan Horner Geest 2040 wird eine Verdichtung des Quartiers angestrebt, so dass im Jahr 2040 rund 26.000 Menschen in der Horner Geest in ca. 11.300 Wohneinheiten leben könnten. Dies entspricht einem Zuwachs von ca. 7.000 Einwohner:innen und 3.100 Wohneinheiten. Die Manshardtstraße soll als urbanes Rückgrat des Quartiers gestärkt und das Zentrum der Horner Geest attraktiviert werden. Es wird des Weiteren angestrebt, die Infrastruktur an Sozial- und Freizeiteinrichtungen weiterzuentwickeln. Neben den städtebaulichen Veränderungen sollen die vorhandenen und zukünftigen Freiflächen im Quartier durch einen „Grünen Loop“ verbunden werden.



Abbildung 2: Rahmenplan Horner Geest 2040 (Vandkunsten)

3 ANALYSE

Die Analyse der derzeitigen Infrastruktur wurde anhand von fünf Fokusthemen untersucht: Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV und Mobilitätsangebote. Bei jedem Fokusthema wurde die derzeitige Situation beschrieben, Problematiken definiert und am Ende darauf aufbauende Schlussfolgerungen gezogen.

3.1 Fußverkehr

Die fußläufige Erreichbarkeit sollte sowohl für die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs als auch für Bildungs- und Freizeiteinrichtungen gegeben sein. Dies ist durch die Einkaufszentren „Horner Rennbahn“ und „Manshardtstraße“ sowie diverse Supermärkte weitgehend der Fall, wobei selbsterklärend nicht alle individuellen Bedarfe durch den Einzelhandel vor Ort abgedeckt werden können und somit auch die umliegenden Stadtteilzentren bzw. das Billstedt Center zur Versorgung mitgedacht werden sollten.

In der Horner Geest befindet sich ein breites Angebot an Kitas und Schulen der Primarstufe, die zu größten Teilen von den Einwohner:innen in unter 15 Minuten Gehzeit erreichbar sind. Mit der Brüder-Grimm-Schule liegt eine weiterführende Schule zentral im Projektraum. Lediglich die im Nordosten und Südwesten des Projektgebiets lebenden Schüler:innen müssen lange Wegstrecken zurücklegen. Die Anzahl von Zielorten aus dem Freizeitbereich ist zwar gering, die Erreichbarkeit dieser zu Fuß in jeweils unter 15 und 30 Minuten jedoch als gut zu bezeichnen.

Darüber hinaus gibt es in dem Stadtraum ein vielfältiges Angebot an Supermärkten und Nahversorgungseinrichtungen. Bei der Nahversorgung sind die zumutbaren Fußwege kürzer als bei Schulen oder Freizeiteinrichtungen, da das Transportieren der Lebensmittel berücksichtigt werden muss. In der Horner Geest kann eine Mehrzahl der Einwohner:innen innerhalb von fünf Minuten zu Fuß einen Lebensmittelmarkt erreichen. Teilweise liegen die Entfernungen aber auch bei zehn bis 15 Minuten.

Neben der Bewertung der Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte wurde für das bestehende Wegenetz eine Mängelanalyse durchgeführt. Kriterien waren die Verfügbarkeit sowie der Ausbauzustand der Gehwege in Bezug auf heutige Standards sowie Konfliktstellen mit anderen Verkehrsmitteln.

Im Ergebnis sind viele punktuelle und teilweise streckenhafte Defizite zu benennen, deren Kategorisierung und Verortung in Abbildung 3 dargestellt ist.

-  Fehlende Fußweginfrastruktur
-  Geringe Qualität der Fußweginfrastruktur
-  Zu schmale Wege
-  Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden
-  Fehlende Querungshilfen
-  Fehlende Organisation E-Scooter
-  Erhöhung der Aufenthaltsqualität möglich
-  Barrieren (Geländer)



Abbildung 3: Fußverkehr | Mängelverortung (ARGUS)

Zusammenfassend wurde festgestellt, dass gerade in Wohngebieten mit geringer Dichte die Wege zu schmal und häufig unbefestigt sind und somit nicht mehr den heutigen Standards entsprechen. An übergeordneten Straßen wurden vermehrt Konfliktpunkte zwischen Zufußgehenden und Radverkehr bzw. ruhendem Verkehr festgestellt. Eine Auswahl der ermittelten Mängel ist in Tabelle 1 beispielhaft dargestellt.

Tabelle 1: Beispiele für Mängel bei der Fußverkehrsinfrastruktur
(Bildquellen 1, 3-4 ARGUS, 2 BA-M)

Standort	Mangel	Beschreibung	Bild
Dannerallee Höhe Spliedtring		Gehweg nicht befestigt	
Bei den Tennisplätzen		Fehlende Gehwege	
Spliedtring		Gehwegbreite durch Senkrecht-parken beeinträchtigt	
Hermannstal zwischen Manshardtstraße und Legienstraße		Fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten	

3.2 Radverkehr

Anbindung und Routennetz

Mit dem Fahrrad ist die Hamburger Innenstadt in etwa 30 Minuten zu erreichen. Wichtigster Anknüpfungspunkt ist in diesem Zusammenhang die Veloroute 8, die vom Rathausmarkt über das Berliner Tor und die Hammer Kirche zur Horner Rennbahn und von dort über die Washingtonallee entlang der B5 weiter nach Bergedorf führt.

Als weitere Anknüpfungspunkte im Umfeld sind innerhalb von 15 Minuten das Stadtteilzentrum am Wandsbek Markt, das Billstedt Center und der Öjendorfer See erreichbar. Eine wichtige Nord-Süd-Verbindung ist hierbei die Veloroute 14, die entlang des Öjendorfer Friedhofs verläuft.

Als direkter Teil des Projektgebiets sind gemäß des bezirklichen Radverkehrskonzepts für Billstedt-Horn die Manshardtstraße und die Dannerallee als Bezirksrouten von übergeordneter Bedeutung sowie die Legienstraße und die Stoltensstraße als verbindende Stadtteilrouten zu nennen (vgl. Abbildung 4).

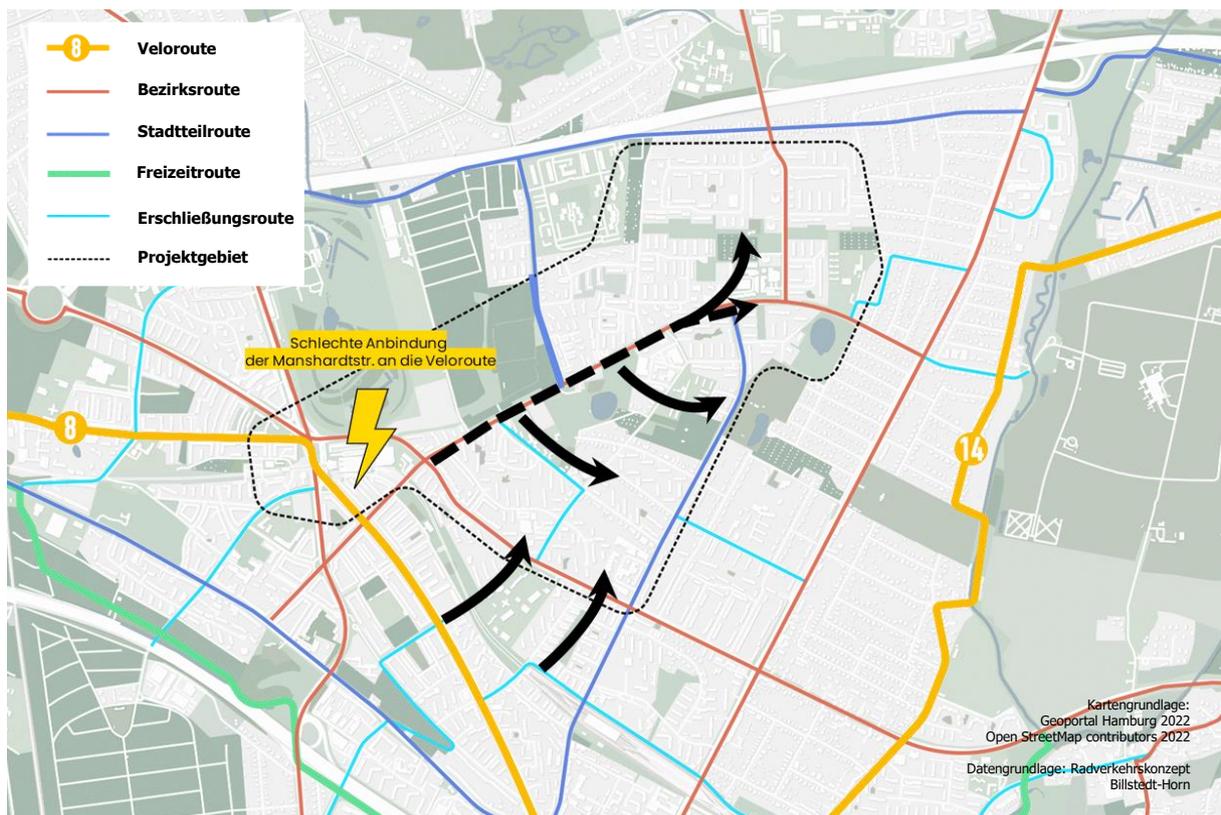


Abbildung 4: Radverkehrsnetz (ARGUS mit Bezugnahme auf BA-M)

Führungsformen

Im Projektgebiet wird der Radverkehr im übergeordneten Straßennetz weitgehend auf baulichen Radwegen geführt, welche in der Regel nicht benutzungspflichtig sind. Im Erschließungsnetz wird der Radverkehr (entsprechend üblicher Anordnungen in Tempo-30 Zonen) konsequent im Mischverkehr geführt.

Mängel

Analog zur Mängelanalyse mit Fokus auf den Fußverkehr wurden auch die Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur erfasst. Im Fokus der Analyse standen die Qualität des Wegenetzes sowie die Anbindung an das gesamtstädtische Radroutennetz. Dabei wurde festgestellt, dass Querverbindungen aus dem Untersuchungsgebiet zu den Velorouten fehlen. Diese Radrouten sind für eine umfassende Radverkehrserschließung von erhöhter Bedeutung.

Insbesondere die nähräumliche Anbindung an die Veloroute 8 über die Manshardtstraße und die Straße Hermannstal erweist sich im derzeitigen Zustand als unattraktiv. Die Manshardtstraße befindet sich derzeit in Bau und die Radverkehrsinfrastruktur im Hermannstal ist teilweise unzureichend bzw. in schlechter Qualität ausgebaut. Die Radwege sind schmal, so dass ein Überholen nur an wenigen Stellen möglich ist. Zudem beeinträchtigen Oberflächenmängel die Fahrqualität und eine ausreichende Separation vom Fußverkehr fehlt häufig. In Abbildung 5 sind die festgestellten Mängel kategorisiert und verortet dargestellt und in Tabelle 2 ist eine Auswahl der identifizierten Mängel aufgelistet und erläutert.



Abbildung 5: Radverkehr | Verortung von Mängeln (ARGUS)

Tabelle 2: Beispiele für Mängel bei der Radverkehrsinfrastruktur (Bildquellen: ARGUS)

Standort	Mangel	Beschreibung	Bild
Hermannstal Richtung stadteinwärts		Mangelhafte Qualität der Radverkehrsinfrastruktur	
Legienstraße Richtung stadteinwärts	 	Schmale Radverkehrsinfrastruktur, abschnittsweises Blockieren des Radweges durch parkende Autos	
Geißleinweg	 	Schotterwege, teilweise mangelhafte Breite für Fuß- und Radverkehr	
Hermannstal zwischen Ring 2 und Manshardtstraße	 	Teilweise fehlende Radverkehrsinfrastruktur (Richtung Manshardtstr.), Richtung Ring 2 schmaler Radweg und auch abschnittsweise fehlend	

Ergänzend ist festzustellen, dass die Dichte an Mobilitätsangeboten für den Radverkehr (siehe auch Fokus Mobilitätsangebote) wie Bike + Ride Anlagen (B+R) oder StadtRAD-Stationen derzeit eher gering ist.

So gibt es derzeit lediglich eine StadtRAD-Station vor dem Einkaufszentrum (EKZ) Manshardtstraße sowie eine StadtRAD-Station und ein größeres B+R-Angebot mit 176 Abstellplätzen, davon 30 überdacht, im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Horner Rennbahn.

3.3 ÖPNV

Busnetz

Im heutigen Zustand wird die Horner Geest im Wesentlichen durch Busse an das ÖPNV-Netz angebunden. Im Projektgebiet befinden sich etwa 15 Bushaltestellen, die von folgenden Buslinien bedient werden:

- Metrobuslinie 23 (U Niendorf Markt / U S Barmbek / U Billstedt, 5-min Takt in der Hauptverkehrszeit)
- Buslinie 161* (Friedhof Öjendorf / Böcklerstraße / Washingtonallee, 10-min Takt in der Hauptverkehrszeit)
- Buslinie 261 (U S Barmbek / U Horner Rennbahn / U S Berliner Tor, 20-min Takt in der Hauptverkehrszeit)
- Nachtbuslinie 600 (Bf. Altona / U S Barmbek / U Wandsbek Markt / Horn, 30-min Takt in den Nachtzeiten)

*Von Mai 2023 bis April 2024 sind wegen der Sperrung der U2 / U4-Strecke zwischen Legienstraße, Horner Rennbahn und Rauhes Haus die Expressbuslinien X61 (Washingtonallee / Wandsbeker Chaussee) sowie X65 (Friedhof Öjendorf / Wandsbeker Chaussee) eingerichtet, die beide im 10-min Takt in der Hauptverkehrszeit fahren. Die Linie 161 wird dabei durch die X61 ersetzt.

Unabhängig davon wird das Busnetz weiterhin von der baustellenbedingten Sperrung der Manshardtstraße beeinflusst. So wird beispielweise die Buslinie 261 aktuell durch den Querkamp geführt.

Bei der Analyse der Abdeckung mit Bushaltestellen wird üblicherweise von einem Einzugsbereich von 300 Metern ausgegangen. Wendet man dieses Kriterium auf die Haltestellen in der Horner Geest an, so zeigt sich, dass der überwiegende Teil des Projektgebietes durch das bestehende Busangebot gut erschlossen ist. Als unterversorgte Bereiche sind die Stoltenstraße sowie der Bereich um die Schule Speckenreye zu nennen (vgl. Abbildung 6), wobei sich diese durch den derzeitigen Bauzustand der Manshardtstraße begründen lassen.



Abbildung 6: Busangebot Netzabdeckung (ARGUS)

Im Hinblick auf die Fahrgastzahlen wird deutlich, dass die Horner Rennbahn mit etwa 30.000 Ein- und Ausstiegen die größte Bedeutung als Haltestelle einnimmt. Weitere wichtige Ein- und Ausstiegsorte sind gemäß Fahrgastzahlen die Haltestellen Dannerallee (rd. 2.300), Spliedtring (2.100) und Querkamp (rd. 1.900); vermutlich aufgrund der hohen Einwohnerdichte im Umfeld und der aktuell großen Entfernung zur U-Bahn.

Das Busnetz wird auch zukünftig eine attraktive Ergänzung zur schienengebundenen Erschließung bilden. Einerseits bieten die Buslinien eine Feinerschließung, um auch von den U-Bahn-Stationen weiter entfernte Bereiche in der Horner Geest erreichen zu können sowie eine Anbindung für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen. Andererseits verbinden die Buslinien die Horner Geest auch mit den nördlich (Wandsbek), nord-östlich (Jenfeld) und süd-östlich (Billstedt) benachbarten Quartieren und Zentren.

U-Bahn

Wichtige Umsteigeorte in die U-Bahn (Linien U2 und U4) bilden die Stationen Horner Rennbahn im Westen sowie Legienstraße im Süden. Beide sind dementsprechend durch Buslinien mit der Horner Geest verbunden (siehe Busverkehr).

Die Erweiterung der U4 bis zur Horner Geest, die bis Ende 2026 fertiggestellt sein soll, bietet perspektivisch eine deutlich bessere Erschließung durch den schienengebundenen ÖPNV. Beispielsweise wird der Hauptbahnhof in etwa 12 bis 14 Minuten Fahrzeit erreichbar sein. Die geplanten Stationen der U4-Verlängerung Stoltenstraße und Horner Geest befinden sich zentral innerhalb des Projektgebiets und decken bei Annahme eines 600 Meter Radius große Teile der Horner Geest ab (vgl. Abbildung 7).

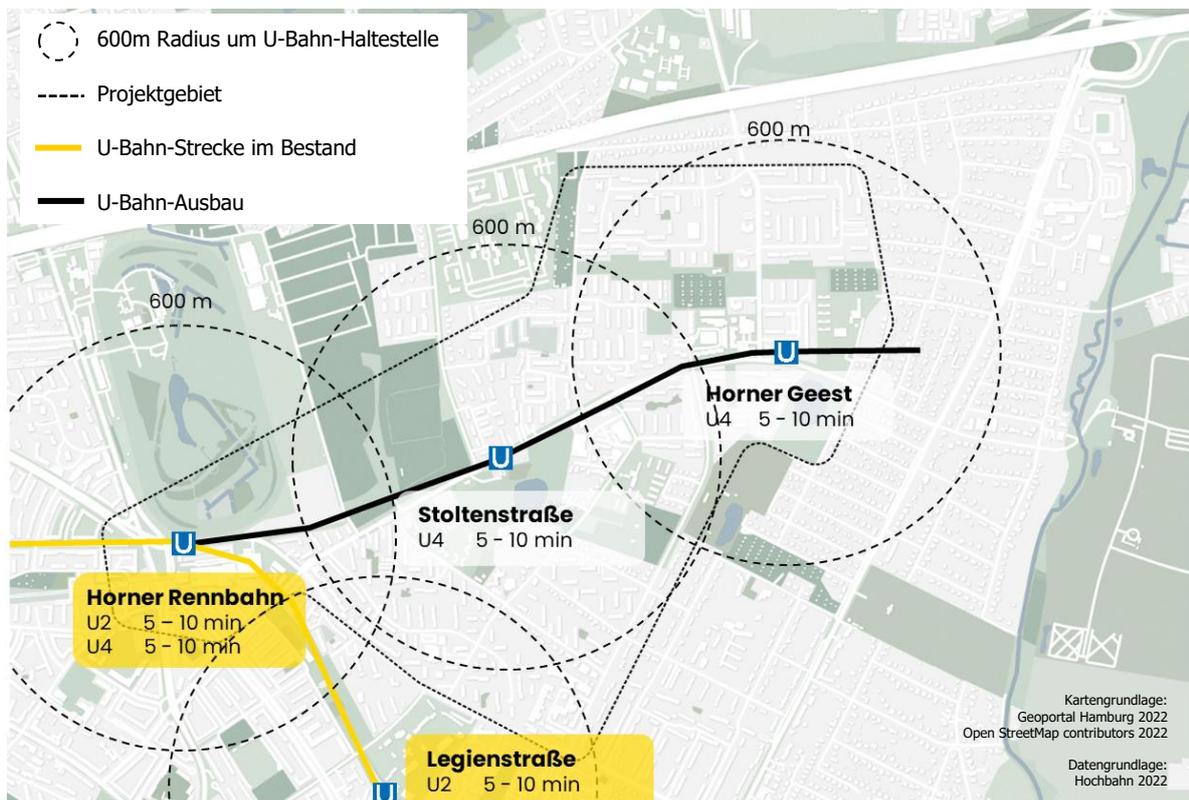


Abbildung 7: Einzugsradien der zukünftigen U-Bahn-Haltestellen (ARGUS)

3.4 Motorisierter Individualverkehr

Anbindung

Die Horner Geest ist gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden – insbesondere der östliche Teil Hamburgs und das östliche Hamburger Umland sind über die A 1 und die A 24 gut mit dem MIV erreichbar. Die Innenstadt (Jungfernstieg, Hauptbahnhof) ist in ca. 30 Minuten Fahrzeit erreichbar. Als Hauptverkehrsstraßen sind der Schiffbeker Weg im Osten sowie die Rennbahnstraße im Westen zu nennen. Zudem bilden die Manshardtstraße (momentan wegen des Bauzustands nicht), die Dannerallee und die Straße Hermannstal als Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung die wichtigen Verbindungen für den MIV mit entsprechend hohen Durchgangsverkehren.

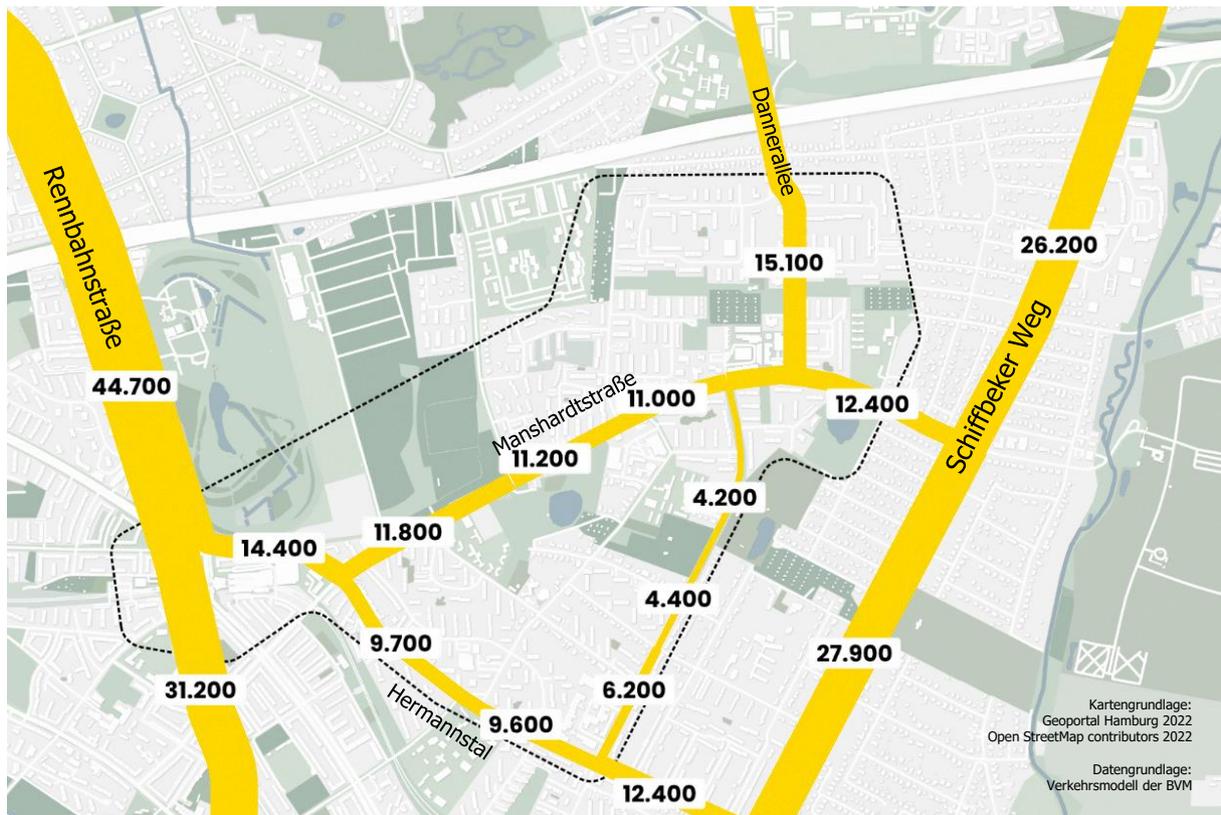


Abbildung 8: Verkehrsmengen im Analysefall mit befahrbarer Manshardtstraße [durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken an Werktagen: DTVw] (ARGUS)

Alle übrigen Straßen in der Horner Geest bilden ein untergeordnetes Netz mit überwiegend Erschließungsfunktion. Folglich sind große Teile bereits als Tempo-30-Zonen angeordnet. Für die Hauptverkehrsstraßen und Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung gilt in der Regel eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Vereinzelt sind streckenbezogene Tempo-30-Anordnungen im Bereich sozialer Einrichtungen, insbesondere Kitas, angeordnet (z.B. in Teilen der Legienstraße).

Zustand

Der Zustand vieler Straßen in der Horner Geest ist gemäß der standardisierten Bewertung im Rahmen der Straßenzustandsberichte eher schlecht zu bewerten. Während die übergeordneten Verbindungen Hermannstal, Legienstraße und östliche Manshardtstraße in einem guten Zustand sind (eine Ausnahme bildet die Dannerallee), ist besonders das untergeordnete Netz mit Mängeln verbunden. So z.B. in der Speckenreye oder dem Querkamp.

Unfälle

Die Verortung von Unfällen im Gebiet verdeutlicht, dass wie zu erwarten Schwerpunkte vor allem an großen Knotenpunkten (Ein- und Abbiegeunfälle) liegen. Zu nennen sind die Knotenpunkte Dannerallee / Manshardtstraße und Hermannstal / Rennbahnstraße / Washingtonallee.

Auffällig sind zudem die zentralen Bereiche der Manshardtstraße (vor Umbau) und Dannerallee, in denen insbesondere Unfälle durch querende Fußgänger:innen stattfanden (vgl. Abbildung 9). Für die Unfallstatistik wurden die Jahre 2017-2020 berücksichtigt.

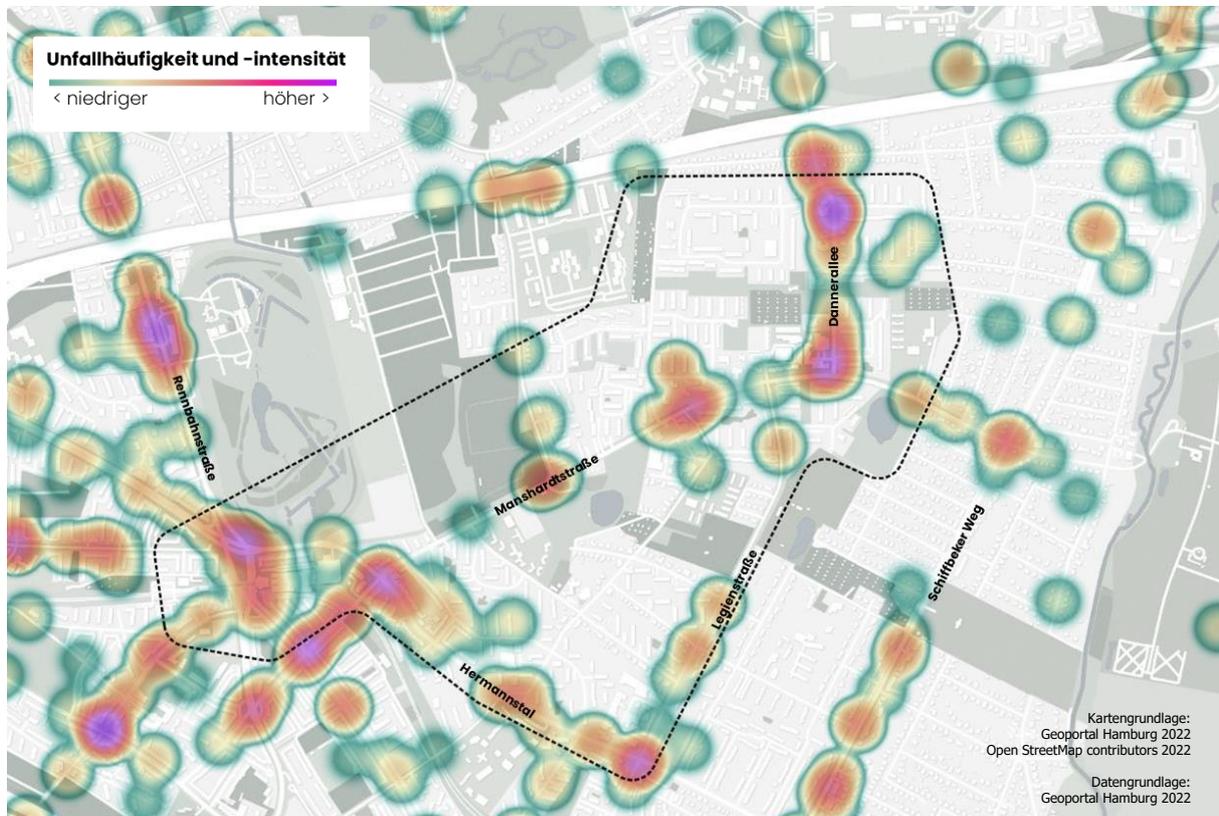


Abbildung 9: Unfallhäufigkeit (ARGUS)

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr befinden sich in der Horner Geest gemäß Erfassung des Landesbetrieb Verkehr (LBV) etwa 1.900 Parkstände im öffentlichen Raum. Da einige Teilbereiche dabei unberücksichtigt sind, wurden eigene Untersuchungen anhand von Luftbildern ergänzt. Insgesamt ist von einer Anzahl von ca. 2.200 Parkständen im Projektgebiet auszugehen. Die Nutzung der Parkstände ist gebührenfrei und im gesamten Projektgebiet ist kein Bewohnerparkgebiet angeordnet.

SAGA und HANSA, als die zwei größten Bestandhalter im Projektgebiet, verfügen zudem über etwa 1.750 Stellplätze auf Privatgrund (vereinzelt auch im Straßenraum, z.B. am Spliedtring). Weitere private Stellplätze befinden sich in diversen Stellplatzanlagen anderer Eigentümer:innen, deren Anzahl an dieser Stelle nicht genauer beziffert werden kann.

3.5 Mobilitätsangebote

Aktuell befinden sich über die konventionellen Verkehrsinfrastrukturen hinaus nur wenige Mobilitätsangebote in der Horner Geest. Räumlich konzentriert sich das Angebot an Ladesäulen und dem Fahrradverleihsystem StadtRAD vor allem auf die Bereiche um die U-Bahn-Station Horner Rennbahn sowie um das EKZ Manshardtstraße. An der U-Bahn-Station befinden sich zudem Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen. Letztgenannte sind aufgrund des Bauzustands im Zusammenhang mit der U4 momentan nur eingeschränkt verfügbar. Eine hvv switch-Station oder andere stationsgebundene Carsharing-Stationen gibt es im Bestand nicht.

Neben den stationsbasierten Mobilitätsangeboten ist darüber hinaus auf die free-floating Sharingdienstleistungen hinzuweisen (Carsharing, E-Tretroller und Motorroller), die zwar teilweise im Projektgebiet angeboten werden, bei mehreren Anbietern jedoch aufgrund der Geschäftsgebiete nur bis zur Rennbahnstraße bzw. westlich der Horner Geest genutzt werden können. Am weitesten in die Horner Geest hinein verläuft das Geschäftsgebiet von MOIA und Miles (vgl. Abbildung 10).

Unabhängig davon bestehen in der Horner Geest mehrere Paketstationen und Paketshops, die im Sinne des Mobilitätskonzepts den „letzten Kilometer“ von Paketlieferungen vereinfachen bzw. nachhaltiger gestalten.

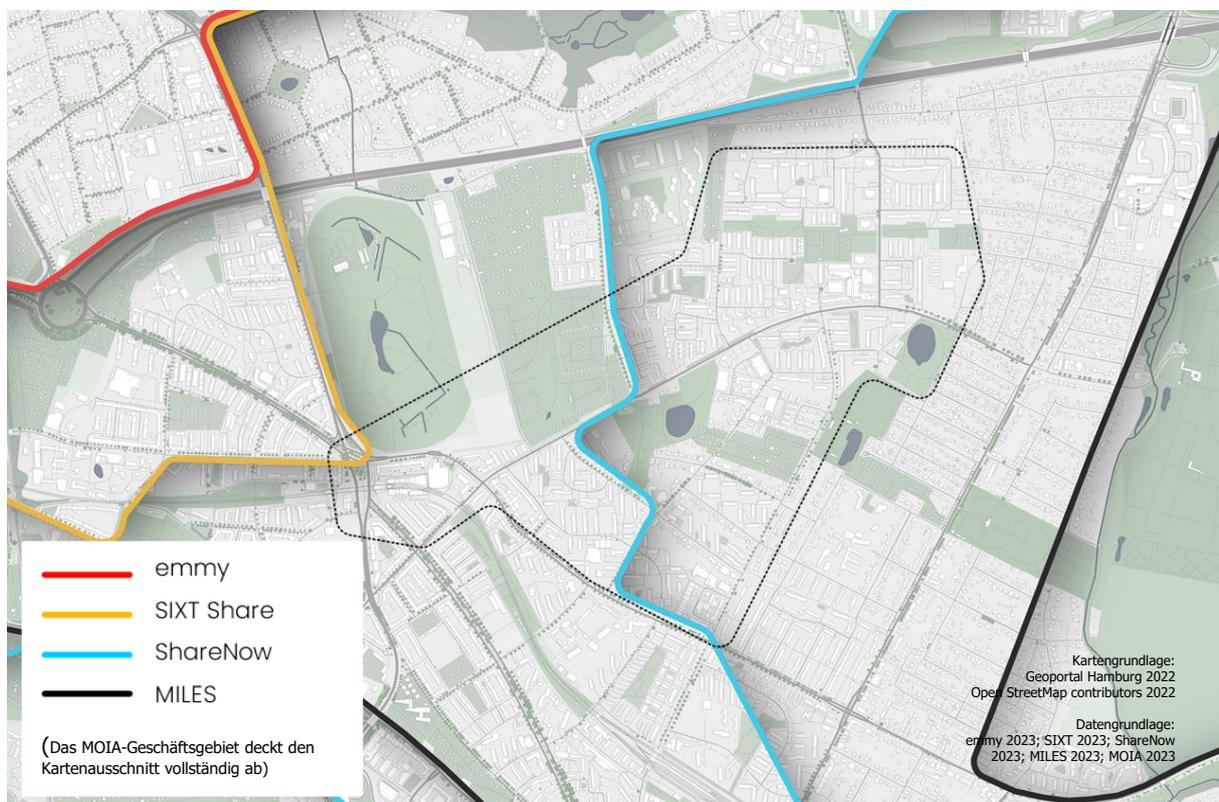


Abbildung 10: Geschäftsgebiete free-floating Anbieter [Roller- und Autoverleih] (ARGUS)

3.6 Schlussfolgerungen

Die Analysen verdeutlichen, dass die Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote sehr unterschiedlich sind. Während mit der Umsetzung der U4 eine sehr gute Anbindung der Horner Geest an die Innenstadt bzw. an das übergeordnete ÖPNV-Netz sichergestellt ist, sind insbesondere für den Rad- und Fußverkehr einige Defizite erkennbar. Zwar wird durch den Umbau der Manshardtstraße auch für den Radverkehr eine gute Anbindung an das Veloroutennetz (Veloroute 8) ermöglicht, doch betrifft auch dies schwerpunktmäßig die übergeordnete Anbindung der Horner Geest an zentrale Bereiche der Stadt. Die Infrastruktur im Quartier selbst (schwerpunktmäßig die Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur) bedarf einer konkreteren Betrachtung im Rahmen dieses Mobilitätskonzepts. Gleiches gilt für die Auswirkungen der städtebaulichen Entwicklungen, insbesondere in Bezug auf entstehende Bedarfe (z.B. Stellplatzbedarfe).

Um die individuellen Potenziale der unterschiedlichen Mobilitätsangebote im Sinne eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für eine positive Gesamtentwicklung der Horner Geest zu nutzen, werden individuelle Maßnahmen erforderlich, die im Folgenden zusammengefasst werden.





Bildquellen: Bild 1-4 ARGUS, Bild 5-10 BA-M

4 MASSNAHMENKONZEPT

Um die Arbeit zu strukturieren und eine Richtung vorzugeben, wurden auf Basis der Analyse zunächst Leitziele definiert. Diese Leitziele bilden somit den Rahmen für das Konzept. Aus ihnen werden die konkreten Maßnahmen abgeleitet. Sie sind somit weniger die Beschreibung eines angestrebten Zustandes als vielmehr die Benennung eines groben Vorgehens.

Folgende fünf Leitziele wurden für die Mobilität in der Horner Geest definiert:

1. **Fußverkehr: Kurze Wege im Quartier werden zu Fuß gegangen**
2. **Radverkehr: Fahrrad im Alltag nutzen**
3. **ÖPNV: ÖPNV als Basis etablieren**
4. **MIV: MIV ermöglichen, aber reduzieren**
5. **Mobilitätsangebote als flexible Ergänzung zum ÖPNV und dem eigenen Rad**

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen, mit denen die jeweiligen Leitziele angestrebt werden, kurz beschrieben.

4.1 Fußverkehr: Kurze Wege im Quartier werden zu Fuß gegangen

Fußwege attraktiver gestalten

Für den Fußverkehr sind vor allem die Verbindungen von der Wohnung zu U-Bahn-Stationen, Einzelhandel, Freizeitnutzungen und für Kinder zu Schulen von Bedeutung. Die Wege zu diesen Zielen sind häufig genutzte Alltagswege, weshalb sie bei geplanten Infrastrukturmaßnahmen gegenüber anderen Wegeverbindungen mit erhöhter Priorität behandelt werden sollten.

Zu den hervorzuhebenden Straßen gehört unter anderem die Manshardtstraße, die eine zentrale Bedeutung für die Anbindung an die U-Bahn-Stationen und die Nahversorgung bzw. den Einzelhandel hat. Die Legienstraße dient zur Verknüpfung der Grünräume sowie Anbindung von Schulen und die Straßen Stoltenstraße, Rudolf-Roß-Allee, Dannerallee, Speckenreye und Kroogblöcke sind Zubringer zu den Wohngebieten.

Um definierte Qualitätsmerkmale in Bezug auf Breite, Sicherheit oder Barrierefreiheit zu erreichen, ist es notwendig zunächst bestehende Mängel zu beseitigen. Darauf aufbauend können dann bei zukünftigen Straßenumbaumaßnahmen (z.B. im Rahmen von Sanierungsarbeiten, Leitungsarbeiten, Städtebaumaßnahmen) die Qualitätsmerkmale auch streckenhaft verbessert und damit der Komfort gesteigert werden.

Bei der Verbesserung der Gehwege sind die Qualitätsstandards aus den bezirklichen Fußverkehrskonzepten Neustadt und St. Georg anzuwenden. Von Priorität ist dabei die Verkehrssicherheit. Zu den Qualitätsstandards zählen zusammengefasst:

Tabelle 3 Qualitätsstandards für die Infrastruktur für Fußverkehr (Quelle: Fussverkehrskonzept Neustadt)

Breite:	Regelbreite von 2,65 m gemäß ReStra bis zu 5,50 m Breite bei zentralem Einzelhandel, Hindernisse außerhalb der nutzbaren Gehwegbreite, 2,2 m hohes Lichtraumprofil
Oberfläche:	ebener Belag, sauber
Gehwegparken:	Anordnung nur außerhalb nutzbarer Gehwegbreite mit Sicherheitstrennstreifen, perspektivisch auszuschließen
Trennung vom Radverkehr:	keine gemeinsamen Fuß- und Radwege auf Hauptfußverkehrsachsen sowie im Umfeld von schutzbedürftigen Einrichtungen (Kita, Schulen, Senioreneinrichtungen) und bei hohem Radverkehrsaufkommen, bei gemeinsamer Führung eine Mindestgehwegbreite von 2,5 bis 4 m je nach Fußgänger und Radverkehrsaufkommen
Vermeidung von Konflikten mit Radverkehr:	Regelbreiten von baulichen Radwegen einhalten, um Mitbenutzung des Gehwegs zu vermeiden, bei Bedarf Trennstreifen zu Radwegen gemäß ReStra
Sichtbeziehungen bei Überquerungsstellen:	Abstände gemäß Regelwerken einhalten
Erreichbarkeit von Überquerungsanlagen:	In geringen Abständen (≤ 150 m) Querungen ermöglichen, Breite der Wartefläche ≥ 4 m und Tiefe der Insel $\geq 2,5$ m, keine Behinderung durch wartende Fahrzeuge und Personen, ≥ 4 m Absetzung von Gehwegachsen, Überquerung der Fahrbahn in einem Zug
Lichtsignalanlage (LSA):	Wartezeiten auf ≤ 40 s bzw. ≤ 80 Sekunden begrenzen, Überquerung in einem Zug, konfliktfreie Schaltung insbesondere gegenüber linksabbiegendem MIV, Komforterrhöhung z.B. durch Rundum-Grün
Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit:	Gute Erreichbarkeit, Begreifbarkeit und Orientierung; ausreichende Beleuchtung, Soziale Kontrolle und Vermeidung von Angsträumen, Sitzgelegenheiten in definierten Abständen, Freihalten von parkenden Kraftfahrzeugen
Barrierefreiheit:	Hindernisfreiheit, an Querungsstellen differenzierte Bordhöhen von 0/6 cm (ReStra 2017), Einbau von Bodenindikatoren, an LSA Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte

Eine Übersicht über das zu priorisierende Gehwegenetz und die erfassten Mängel zeigt Abbildung 11.



Abbildung 11: Fußverkehr | Priorisiertes Wegenetz und Mängel (ARGUS)

Direkte und kurze Wege fördern

Für den Fußverkehr sind Barrieren mit damit verbundenen Umwegen oftmals ein Hindernis. Zur Förderung des Fußverkehrs werden folglich direkte und kurze Wege durch den Abbau von Barrieren geplant. Konkret sind die jeweiligen Barrieren individuell zu betrachten; im Grundsatz wird jedoch deutlich, dass vor allem die fehlenden Zugänge im Horner Moor (in/aus Richtung Osten) sowie an einigen Stellen die Querungsmöglichkeiten von übergeordneten Straßen zu optimieren sind (siehe Querungshilfen).

Exkurs: Horner Moor | Verbindung zur U-Bahn Stoltenstraße

Östlich des Teiches im Horner Moor gibt es derzeit keine direkte Wegeverbindung zwischen Zürnerweg und Manshardtstraße. Durch den grünen Loop und die U-Bahn-Station Stoltenstraße nimmt die Bedeutung dieser Verbindung jedoch stark zu. Gerade für Schüler:innen fehlt eine direkte Verbindung von der Brüder-Grimm-Schule zu der neuen U-Bahn-Station.

Zudem ist die Erreichbarkeit des geplanten Quartierszentrums „Horner Aufschwung“ hervorzuheben. Folglich wird eine neue Wegeverbindung angestrebt, die das Horner Moor in/aus Richtung Osten zugänglicher macht. Die planungs- und eigentumsrechtliche Machbarkeit einer Verbindung im Bereich des Bergmannrings muss geprüft werden.

Querungshilfen

Im Hinblick auf wichtige Wegeverbindungen wird eine Verdichtung der Querungsstellen angestrebt. Schwerpunkte sind die Legienstraße, der Querkamp, das Hermannstal und die Manshardtstraße, wobei die Bedarfe in der Manshardtstraße aufgrund des Straßenneubaus direkt in der Planung berücksichtigt werden können.

In der Legienstraße und im parallel verlaufenden Querkamp sind viele Kinder unterwegs, daher sind weitere Querungshilfen zur Schulwegsicherung zu empfehlen. Außerdem erreichen die Bewohner:innen des südlichen Teils über diese beiden Straßen die neuen U-Bahn-Stationen.

Aktuelle Lösungsansätze sind vorgezogene Seitenräume am Querkamp in Höhe Zürnerweg (Horner Moor), ein einseitig vorgezogener Seitenraum an der Legienstraße (in der Mitte auf Höhe der Grünflächen) und eine Aufpflasterung am Knotenpunkt Speckenreye / Querkamp.

Im Hermannstal ist der Abstand zwischen den LSA groß (ca. 500 m) und das Überqueren aufgrund der gefährlichen Geschwindigkeiten und der Verkehrsbelastung gefährlich. Daher wäre eine zusätzliche Querung in Höhe der Hasencleverstraße denkbar, deren Umsetzung aber noch geprüft werden muss.

4.2 Radverkehr: Fahrrad im Alltag nutzen

Radroutennetz ausbauen

In der Radinfrastruktur wurden in der Analyse verschiedene Mängel identifiziert. Da diese nur nacheinander behoben werden können, bedarf es einer Priorisierung. Die Priorisierung erfolgt nach zwei Gesichtspunkten: Zum einen nach dem qualitativen Stellenwert für den Radverkehr und zum anderen nach der Relevanz der betreffenden Route.

Für die Priorisierung entsprechend dem qualitativen Stellenwert der jeweiligen Mängelkategorien wurde die Bedürfnispyramide nach Maslow herangezogen. Demnach sollten zuerst die Grundbedürfnisse erfüllt werden, da sonst die Zufriedenheit der Nutzer:innen insgesamt nicht gesteigert werden kann (vgl. Abbildung 12). Die Mängel sind demnach von unten nach oben zu priorisieren.



Abbildung 12: Bedürfnispyramide nach Maslow (ARGUS)

Welche Straßenabschnitte bei der Verbesserung priorisiert werden, hängt neben der Art des Mangels auch von der Bedeutung der betreffenden Route ab. Velorouten sind Radrouten mit erhöhter Bedeutung, da sie durch das gesamte Stadtgebiet führen und eine schnelle und komfortable Verbindung ermöglichen.

Die Anbindung der Horner Geest soll vor allem durch eine hochwertige Radverkehrsinfrastruktur in der Manshardtstraße sowie in der Straße Hermannstal verbessert werden.

In der Manshardtstraße wird dies in der aktuellen Straßenplanung berücksichtigt, indem Kopenhagener Radwege angesetzt werden und eine konsistente Führung gewährleistet wird. In der Straße Hermannstal werden entsprechende Maßnahmen durch den Bezirk geprüft.



Abbildung 13: Priorisiertes Routennetz und Mängel (ARGUS)

Fahrradabstellanlagen attraktiv gestalten

Das komfortable und sichere Abstellen von Fahrrädern ist schwerpunktmäßig im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen zu planen. Dabei gilt es die aktuellen Planungsvorgaben der Bauprüfdienste Mobilitätsnachweis und Fahrradparken hinsichtlich Dimensionierung, Zugänglichkeit und Lage zu berücksichtigen. Demnach muss die Fahrradabstellanlage ebenerdig erreichbar sein. Höhenunterschiede können durch Aufzüge (mind. 1,10 x 2,10 m) oder Rampen (Breite mind. 1,10 m, Neigung max. 6 – 10 %) überwunden werden. Ist nur eine gemeinsame Mitbenutzung der Kraftfahrzeugrampe möglich, so ist neben der Rampe ein Hochbord von mindestens 0,80 m angeordnet. Die Erschließung über Treppen ist bei Neubauten unzulässig und die Anzahl der Türen ist auf ein Minimum zu beschränken. Die Nutzbarkeit ist auch für vulnerable Gruppen (Senioren, Kinder) sicherzustellen (BPD 2022-5, S.7).

Insgesamt ist überschlägig davon auszugehen, dass im Durchschnitt je geplanter Wohnung zwei bis drei Fahrradplätze auf Privatgrund umgesetzt werden. Darüber hinaus wird auch die Anzahl an Fahrradplätzen im öffentlichen Straßenraum sukzessive erhöht.

Als Grundlage dienen im Konzept definierte Fokusräume, in denen eine erhöhte Nachfrage unterstellt werden kann und die im Rahmen zukünftiger Straßenplanungen zu berücksichtigen sind. Zu den Fokusräumen gehört das Umfeld der bestehenden und zukünftigen U-Bahn-Stationen. An der U-Bahn-Station Horner Rennbahn ist im Bestand eine hohe Auslastung zu beobachten, so dass perspektivisch auch an den beiden zukünftigen U-Bahn-Stationen Stoltenstraße und Horner Geest mit einer hohen Auslastung zu rechnen ist (siehe auch Kapitel 4.4 Bike+Ride). Weitere Fokusräume sind das Umfeld des EKZ Manshardtstraße und das nähere Schulumfeld, wobei im letzteren Fall die Fahrradabstellanlagen auf öffentlichem Grund nur ergänzenden Charakter haben, da das Abstellen der Fahrräder schwerpunktmäßig auf dem Schulhofgelände erfolgen soll.

Fahrradselbstservice

Durch Fahrradselbstservice-Stationen und Luftpumpen können kleinere Reparaturen selbst durchgeführt werden. Darüber hinaus können das Interesse und die Fachkenntnisse für das eigene Fahrrad gesteigert werden. Der Bau von Fahrradservicestationen kann im Rahmen des Routenausbaus entlang zentraler Radverkehrsverbindungen erfolgen. Die Stationen müssen gut auffindbar sein und über ausreichend Bewegungsfläche verfügen. Eine Verortung an ausgewählten Stationen von StadtRAD oder hvv switch wäre daher sinnvoll (siehe Kapitel 4.5). Parallel können derartige Angebote auch aus privaten Initiativen im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen hervorgehen.

4.3 ÖPNV als Basis etablieren

Verlängerung der U4

Wie bereits in der Analyse dargestellt, bietet die Verlängerung der U4 bis zur Horner Geest, die bis Ende 2026 fertiggestellt sein soll, eine bessere Erschließung des Stadtraums Horner Geest durch den schieneengebundenen ÖPNV. Insbesondere die Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt wird durch die beiden neuen U-Bahn-Stationen deutlich verbessert.

Busnetz weiterentwickeln

Wie in der Analyse beschrieben, wird auch der Busverkehr weiterhin eine wichtige Rolle einnehmen: Einerseits zur Feinerschließung innerhalb der Horner Geest und andererseits zur Anbindung der im Norden, Osten und Süden gelegenen Zielorte. Die konkrete Planung des Busnetzes und der Taktung der einzelnen Buslinien erfolgt laufend im Abgleich mit den Erfahrungen aus dem Betrieb und den erhobenen Fahrgastzahlen. Nach Fertigstellung der U4-Verlängerung ist die Bedeutung und die Bewertung der einzelnen Buslinien wieder neu zu bestimmen.

Es ist davon auszugehen, dass die bestehenden Busverbindungen zur Horner Rennbahn bzw. von/nach Westen grundsätzlich durch die U4 ersetzt werden. An den umliegenden Metrobuslinien 23 und 27 wird

festgehalten. Darüber hinaus wird angestrebt, das bestehende Busnetz im Sinne des gesamtstädtischen Hamburg-Takts zu erweitern. Konkret sollen beispielsweise neue Buslinien etabliert oder bestehende Buslinien angepasst werden, um eine Anbindung der Quartiere außerhalb der Horner Geest an die geplante U-Bahn-Endhaltestelle zu ermöglichen (Bereich Schiffbeker Weg und Jenfeld). Für die weitere Entwicklung ist auf die Planung der politischen und behördlichen Entscheidungsträger in Zusammenarbeit mit dem Hamburger Verkehrsverbund und der Hamburger Hochbahn zu verweisen.

Die folgende Abbildung 14 zeigt ein mögliches langfristiges Konzept der Hamburger Hochbahn, das sich, wie beschrieben, aber bei veränderten Rahmenbedingungen und in Abstimmung mit den Behörden auch ändern kann. Die dargestellten Buslinien sind weitgehend deckungsgleich mit dem Bestandsnetz. Ergänzt wurden einzelne Linien, die für eine Taktverdichtung als realisierbar und empfehlenswert erachtet werden.

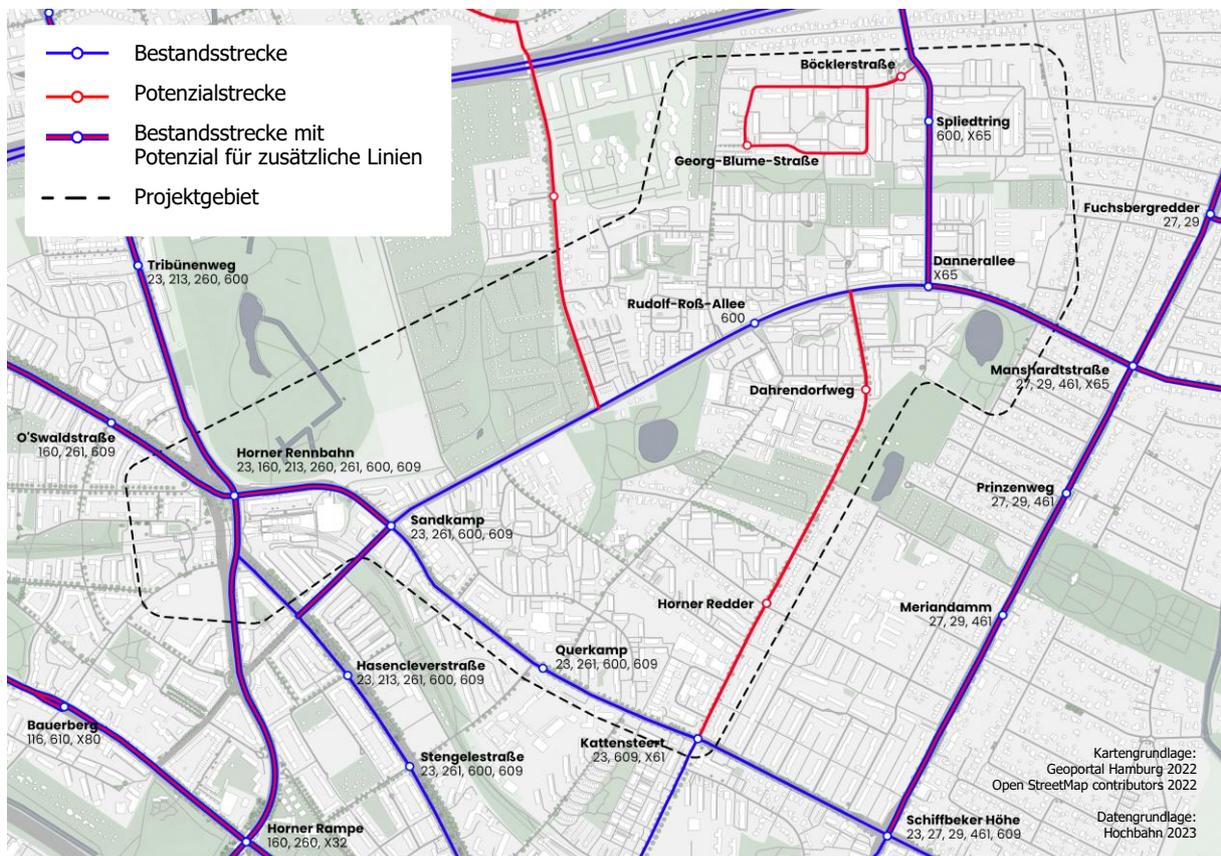


Abbildung 14: Konzeptansatz eines langfristigen Busnetzes (ARGUS)

Bike+Ride (B+R)

Aufgrund der längeren Abstelldauer der B+R-Nutzenden werden an U-Bahn-Stationen komfortable und sichere Abstellmöglichkeiten geschaffen. Weitere Nutzende werden voraussichtlich auch Kund:innen des

Einzelhandels oder Besucher:innen sein. Aufgrund der kürzeren Abstellzeit und der seltenen Nutzung ist auf eine gute Beschilderung sowie eine einfache und schnelle Zugänglichkeit zu achten.

Im Zuge der Verlängerung der U4 plant die P+R Betriebsgesellschaft mbH den Bau von etwa 1.200 neuen Fahrradplätzen. Davon sind 400 Fahrradplätze bei der U-Bahn-Haltestelle Horner Rennbahn geplant (Bestand vor Umbau: 180 Fahrradplätze). Die Realisierung der Fahrradparkanlage ist für 2024 vorgesehen. Bei der Planung wurden die bezirklichen Hinweise aus dem Konzept bereits berücksichtigt. Darüber hinaus sind an der U-Bahn-Haltestelle Stoltenstraße insgesamt 200 Fahrradplätze und an der U-Bahn-Haltestelle Horner Geest 600 Fahrradplätze vorgesehen, wobei diese Anzahl von der Straßenplanung der Manshardtstraße abhängig ist und die Flächenverfügbarkeiten geprüft werden müssen.

4.4 MIV ermöglichen, aber reduzieren

Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass sich das Kfz-Verkehrsaufkommen in der Horner Geest durch die U4 (aber auch durch gesamtstädtische Trends) zukünftig stärker auf den Umweltverbund verlagern wird. Das gesamtstädtische Verkehrsmodell der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) geht davon aus, dass sich der Quell-/ Ziel- und Binnenverkehr der Horner Geest ohne städtebauliche Nachverdichtung bis zum Jahr 2030 um ca. zehn bis fünfzehn Prozent reduziert (Prognose-Nullfall). Unter Berücksichtigung der geplanten Nachverdichtung (Prognose-Planfall), ergeben sich hingegen zusätzliche Neuverkehre, so dass insgesamt von einer Zunahme des Quell-/ Ziel- und Binnenverkehrs um ca. zehn Prozent auszugehen ist. Unter Berücksichtigung der Durchgangsverkehre ergeben sich im übergeordneten Straßennetz (Manshardtstraße, Legienstraße und Hermannstal) Veränderungen gegenüber dem Ausgangszustand (mit durchgängig befahrbarer Manshardtstraße) von unter fünf Prozent. Die Leistungsfähigkeit ist somit weiterhin gegeben. Für bauliche Maßnahmen besteht kein Bedarf.

Überschlägig angenommene Strukturdaten (Vandkunsten 2022):

	Bestand	Prognose	Zunahme
Bevölkerung	17.000*	22.750*	+ 35 %
Beschäftigte	1.750	2.250	+ 30 %
Verkaufsfläche	7.800	15.600	+ 100 %
Schulplätze	1.000	1.300	+ 30 %

Gesamtfahrtenaufkommen (Quell-/Ziel-/Binnenverkehr der Horner Geest):

Szenario	Kfz/24h	Diff. zu Bestand
Analyse	26.020	
Prognosenullfall (VEP Szenario I mit Analyse-Strukturdaten)	22.260	- 10-15 %
Prognoseplanfall	28.700	+ 10 %

* Alte Prognosewerte



Abbildung 15: Verkehrsprognose und Auswirkungen gemäß Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (ARGUS)

Ausweitung Tempo 30

Die Legienstraße gehört zu den am meisten befahrenen Straßen in der Horner Geest. Aktuell gibt es aufgrund einer Kita schon einen etwa 300 m langen Abschnitt mit Tempo 30 (sowie weiter südlich einen weiteren etwa 100 m langen Streckenabschnitt). Um ein sichereres Umfeld zu schaffen und Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr zu erleichtern, wäre die Anordnung einer durchgehenden Tempo 30-Strecke, die gantztägig wirksam ist, auf dieser Achse zu empfehlen. Durch die Verlangsamung der Geschwindigkeit wird jedoch auch der Busverkehr beeinträchtigt. Zudem ist die Umsetzung genehmigungsrechtlich abzuklären. Eine Ergänzung oder Alternative zu Tempo 30 wären geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen), die jedoch mit dem Betrieb des Busverkehrs abzustimmen sind.

Stellplatzkonzept

Im Stadtteil Horn sind 268 Pkw je 1.000 Einwohner zugelassen. Mit durchschnittlich 1,7 Personen je Haushalt ergibt sich damit rechnerisch ein Pkw-Anteil von 0,46 Pkw je Haushalt. Dieser Wert wurde im Rahmen der Bearbeitung durch unterschiedliche Berechnungen und statistische Daten plausibilisiert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass im Stadtraum Horner Geest im Bestand etwa 0,4 bis 0,5 Pkw je Haushalt existieren (in Abhängigkeit von der konkreten Lage, Dichte, Nutzungsmischung, Bewohnergruppen usw.).

Eine Prognose der zukünftigen Stellplatzbedarfe in der Horner Geest gestaltet sich herausfordernd, da es sich bei der Rahmenplanung um eine langfristige Perspektive handelt, die sich in Phasen entwickeln wird. Dabei sind unterschiedliche städtebauliche und verkehrsinfrastrukturelle Veränderungen zu berücksichtigen, die das Mobilitätsverhalten und damit einhergehend auch den Stellplatzbedarf beeinflussen werden.

Im Grundsatz ist zwar davon auszugehen, dass die städtebauliche Verdichtung und die damit verbundene Erhöhung der Einwohnerzahl zu erhöhten Bedarfen führt; gleichzeitig ist jedoch davon auszugehen, dass sich die Etablierung der U4, die Umsetzung dieses Mobilitätskonzepts sowie die allgemeine Attraktivierung des Quartiers reduzierend auf den relativen Stellplatzbedarf auswirkt. Insofern lässt sich der konkrete Bedarf zum jetzigen Zeitpunkt nicht in konkreten Zahlen ausdrücken, sondern sollte stetig im Rahmen neuer Vorhaben geprüft werden.

Um jedoch allgemeine Orientierungswerte für den Wohnungsbau bieten zu können, wurde das Gebiet entsprechend dem Rahmenplan in neun Teilquartiere unterteilt. Für diese Teilquartiere wurden jeweils die Rahmenbedingungen analysiert und entsprechend der Methodik aus der „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ (2021) der Stiftung Lebendige Stadt bzw. TUHH und Hamburger Verkehrsverbund (hvv) verwendet. Die Faktoren, die dabei einen Einfluss auf die Höhe des Stellplatzschlüssels haben, sind: Quartierstyp, Nahversorgung, Nutzungsmischung, Busanbindung, Schienenanbindung, Reisezeit, Haushaltsgröße und Einkommen. Die Höhe der Minderungswirkung hängt von der Definition des jeweiligen Faktors ab. Der Faktor Schiene z.B. variiert von 0,7 bis 1,0, entsprechend der Entfernung zur und der Taktung von der nächstgelegenen Haltestelle.

Die Berechnung des Stellplatzschlüssels unter Anwendung der genannten Faktoren ist in Abbildung 16 beispielhaft für den Bereich Audorfing dargestellt.

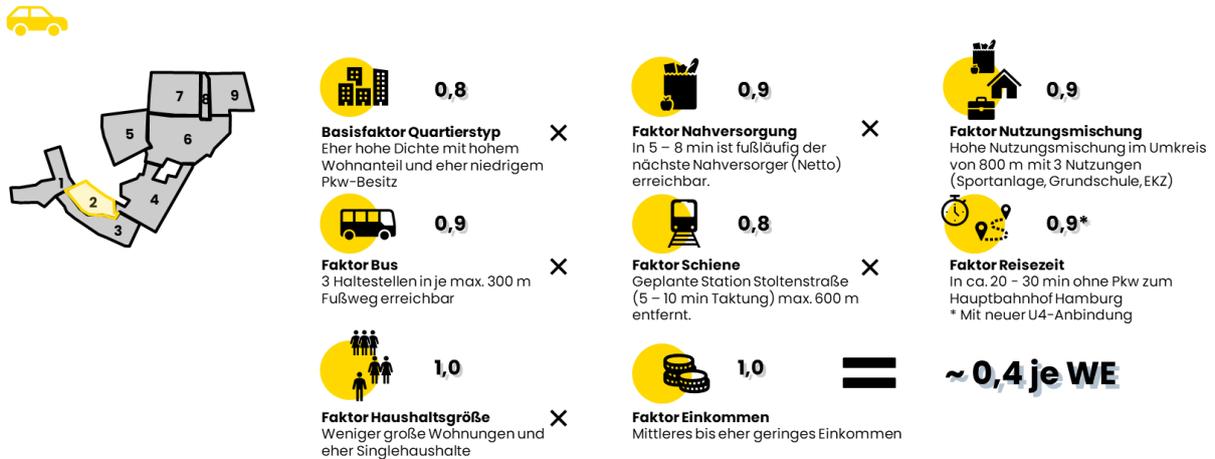


Abbildung 16: Berechnung des privaten Stellplatzbedarfs für den Bereich Audorfing (ARGUS)

Die zu erwartende Anzahl der Pkw und somit der rechnerische Stellplatzbedarf pro Wohneinheit liegt im gesamten Gebiet zwischen 0,3 und 0,6 (vgl. Abbildung 17). Die Werte beziehen sich auf die Gesamtentwicklung der Horner Geest mit dem Zeithorizont 2040 und sind lediglich als Orientierungswerte für den Wohnungsneubau zu verstehen.

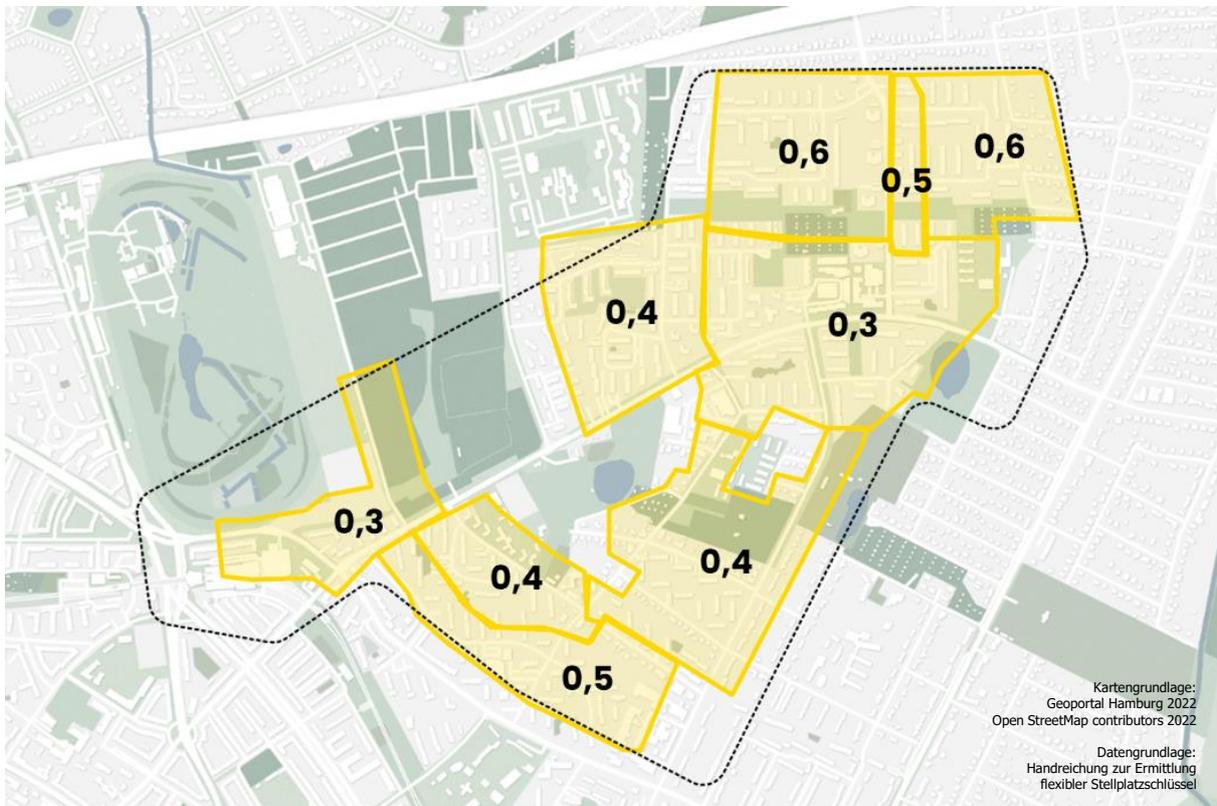


Abbildung 17: Orientierungswerte für Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau (ARGUS)

Hinsichtlich des Handlungsspielraums wird zwischen Neubau und Bestand unterschieden. Es wird angenommen, dass die Wirkung der Mobilitätsmaßnahmen bei den Bestandsbewohner:innen erst mit einigen Jahren Verzögerung eintritt, während die Wirkung im Neubau durch Zuzüge sofort zu erwarten ist. Im Neubau können bauordnungsrechtliche Festsetzungen getroffen werden. Im Bestand ist eine kooperative Entwicklung mit den Bestandshaltern anzustreben.

Seit der Änderung der Hamburgischen Bauordnung besteht bei der Errichtung von Wohngebäuden keine Nachweispflicht mehr für Stellplätze. Im Rahmen der weiteren Planung ist zu prüfen, ob eine planungsrechtliche Festsetzung erfolgen soll und welche Instrumente zum Einsatz kommen könnten. Es wird darauf hingewiesen, dass für den Stellplatzbedarf von Gewerbe und andere Nicht-Wohnnutzungen der BPD-Mobilitätsnachweis gilt.

Exkurs: Zentralisierung des Parkens

Im Rahmen der Bearbeitung wurde mehrfach über eine Zentralisierung des Parkens in Form von Quartiersgaragen oder Mobility-Hubs diskutiert. Im Hinblick auf zu erwartende Schwierigkeiten bei der Umsetzung bzw. im Betrieb, insbesondere bei der Zuständigkeit sowie der Flächenverfügbarkeit, wurde im Prozess von derartigen Lösungen abgesehen.

Seitens der BVM und der P + R-Betriebsgesellschaft mbH wäre ein P+R-Stellplatzangebot an der zukünftigen Endhaltestelle der U4 Horner Geest im Sinne der angestrebten Verkehrswende wünschenswert. Das P+R-Stellplatzangebot im östlichen Stadtraum bietet zurzeit keine ausreichenden Kapazitäten, um den Pendelverkehren aus Schleswig-Holstein, die über die A1 und A24 in das Hamburger Stadtgebiet einfahren, ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den ÖPNV zu machen.

Die zukünftige Endhaltestelle Horner Geest ist aufgrund ihrer strategisch günstigen Lage und der kurzen Wegebeziehungen zur Autobahn-Abfahrt Jenfeld sehr gut geeignet, Pendlerverkehre im Umland abzufangen und den Pendler:innen frühzeitig ein Angebot zum Umstieg auf den ÖPNV zu machen. Der Verknüpfung einer potenziellen Park+Ride-Anlage an der U-Bahn mit dem Stellplatzbedarf der Bewohner:innen stehen die verantwortlichen Akteure offen gegenüber.

Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken

Im Regelfall ist eine Parkraumbewirtschaftung sinnvoll, wenn die Nachfrage durch unterschiedliche Nutzergruppen (z.B. Beschäftigte größerer Arbeitgeber oder Besucher:innen übergeordneter Zielorte) zu einer Überlastung des Angebots an Parkraum führt. Mit wenigen Ausnahmen in den zentralen Bereichen ist dies in der Horner Geest jedoch nicht der Fall. Zwar sind hohe Auslastungen der Parkstände in vielen Bereichen sichtbar, allerdings wird der Parkdruck in den Wohnvierteln nicht durch Auswärtige, sondern schwerpunktmäßig durch die Bewohner:innen selbst erzeugt. Eine Bewirtschaftung in Form von

Bewohnerparkzonen kann zur Strukturierung allerdings auch in solchen Fällen helfen. In Bewohnerparkzonen können Anwohner:innen Bewohnerparkausweise beantragen, während Externe Parkgebühren nach Zeittarifen entrichten müssen.

Denkbare Zonen bzw. Fokusräume für eine solche Neuordnung aufgrund eines erhöhten Parkdrucks sind z.B. die Dannerallee Ost und der Bereich Speckenreye / Audorfring (siehe Abbildung 18). Bereiche mit Nutzungsmischungen und daraus resultierendem Parkraumbewirtschaftungsbedarf sind die Bereiche um das EKZ Manshardtstraße (Dannerallee), der Bereich Querkamp / Legienstraße / Schulumfeld sowie das Haltestellenumfeld der U-Bahn-Station Horner Rennbahn. Ein weiterer potenzieller Bereich liegt in der Stoltenstraße, sofern sich hier mittelfristig Nutzungskonflikte zwischen Bewohner:innen und Nutzer:innen der angrenzenden Kleingärten ergeben. In allen Fällen ist eine Prüfung mit Begründung für eine Anordnung durch den Landesbetrieb Verkehr erforderlich.

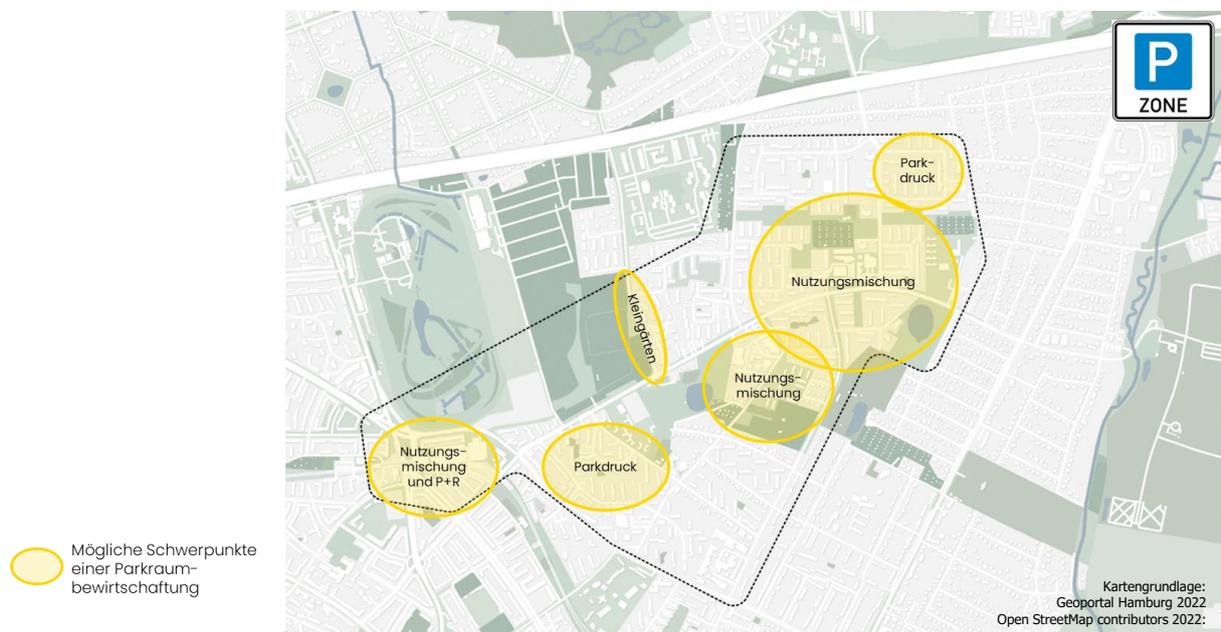


Abbildung 18: Mögliche Fokus-/Schwerpunkträume einer Parkraumbewirtschaftung mit Begründung (ARGUS)

Derzeit ist die Parkraumsituation durch die Bauarbeiten der U4 verzerrt, so dass konkrete Prüfungen erst nach Fertigstellung der wesentlichen Baumaßnahmen zielführend erscheinen (voraussichtlich ab 2027). Eine sukzessive bzw. zonenweise Umsetzung eines Parkraummanagements wird jedoch grundsätzlich als sinnvoll erachtet.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Bei Neubauten ist allgemein das Gebäude-Elektromobilitäts-Infrastruktur-Gesetz (GEIG) zu berücksichtigen. Das GEIG zielt auf eine flächendeckende Ladeinfrastruktur in Gebäuden mit größeren

Stellplatzanlagen ab. Demnach werden im Wohnungsbau prinzipiell alle Stellplätze so gebaut, dass sie mit einer Ladevorrichtung ausgestattet werden könnten. Bei Nichtwohngebäuden gilt dies für ein Drittel der Stellplätze, die mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten sind. Zusätzlich ist in Nichtwohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten. So soll es in Zukunft noch einfacher werden, Elektroautos zu Hause, am Arbeitsplatz oder unterwegs (für Besorgungen des täglichen Bedarfs) aufzuladen. Seit dem 11. März 2021 sind neue Bauanträge an das GEIG gebunden. Neben Neubauten sind auch größere Sanierungen im Bestand betroffen.

Neben der Errichtung von Ladeinfrastruktur in den privaten Stellplatzanlagen wird angestrebt, auch den Ausbau öffentlicher Ladesäulen im Straßenraum voranzutreiben. Die im Regelfall durch die Stromnetz Hamburg betriebene Ladeinfrastruktur wird dabei bedarfsorientiert ausgebaut. Ansätze für eine konkrete Lokalisierung liefert die städtische Datenbank zur Standortsuche. Um darauf aufbauend Hinweise zum tatsächlichen Bedarf abzuleiten wird die Auslastung bestehender Ladesäulen geprüft und bei Bedarf die Suche nach weiteren Standorten intensiviert. Derzeit befinden sich im Projektgebiet nur zwei Ladepunkte an der U-Bahn-Station Horner Rennbahn und zwei hinter der Gebietsgrenze, je eine am Pagenfelder Platz 8 und Schiffbeker Weg 83. Als kurzfristiger Fokusraum für neue Ladesäulen ist der Bereich um das EKZ Manshardtstraße zu benennen. Im Zuge der Straßenplanung Manshardtstraße werden die Hinweise aus dem Mobilitätskonzept berücksichtigt.

4.5 Mobilitätsangebote als flexible Ergänzungen zum ÖPNV und dem eigenen Rad

Unter dem Begriff neue Mobilitätsangebote werden Dienstleistungen beschrieben, die schwerpunktmäßig den kurzfristigen Verleih von Fahrzeugen ermöglichen: Carsharing, Bikesharing (v.a. StadtRAD), E-Scootersharing, E-Rollersharing usw. Im Wesentlichen wird also der Trend bedient, Verkehrsmittel nicht mehr selbst kaufen zu müssen. Dies senkt die Zugangsbarrieren, reduziert die Anzahl vorhandener Verkehrsmittel im Straßennetz und erleichtert die Nutzung. Für ein nutzerfreundliches Leihsystem müssen jedoch einerseits die entsprechenden Verkehrsmittel in ausreichender Zahl und in erreichbarer Entfernung vorhanden sein, andererseits müssen die Abstellmöglichkeiten so positioniert sein, dass es nicht zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer:innen kommt. Bei Annahme üblicher Nutzerzahlen in urbanen Quartieren ist von einem Gesamtbedarf von etwa 20 – 80 Carsharing-Fahrzeugen in der Horner Geest auszugehen; in starker Abhängigkeit von der tatsächlichen Entwicklung der Nachfrage. Es ist zu empfehlen, die Marktsituation zu beobachten und das Carsharing-Angebot bei Bedarf, beispielsweise durch vertragliche Vereinbarungen im Rahmen der Bauvorhaben, bewusst zu fördern.

StadtRAD-Stationen

Neben der U-Bahn-Station Horner Rennbahn sollen neue StadtRAD-Stationen auch an den geplanten U-Bahn-Stationen Stoltenstraße und Horner Geest entstehen. Darüber hinaus sind an den stark frequentierten Bushaltestellen Spliedtring und Querkamp ergänzende Stationen mit einer geringeren Anzahl verfügbarer Abstellplätze (Größenordnung 10 Abstellplätze; prinzipiell können jedoch auch mehr Fahrräder als Plätze abgestellt werden) zu empfehlen (siehe Abbildung 19). An den U-Bahn-Stationen Horner Rennbahn und Horner Geest bieten sich größere Stationen mit Lastenfahrrädern an (im Regelfall 24 Abstellplätze, davon einer für das Lastenrad), da sich hier neben ÖPNV-Knotenpunkten auch Einzelhandelsangebote befinden. Allgemein ist bei der Konkretisierung der Standortwahl zu beachten, dass es sich um eine befestigte Fläche handelt, die von Radfahrenden sowie von Servicefahrzeugen erreicht werden kann und diese gut sichtbar ist, eine Stromversorgung vorhanden ist sowie Konflikte mit Zufußgehenden vermieden werden.

Bei der Planung der Manshardtstraße werden diese Standorthinweise berücksichtigt, die anderen werden mit der zuständigen Fachbehörde sowie potenziellen Kooperationspartnern erörtert.

hvv switch-Stationen

Es ist geplant, neben den beschriebenen StadtRAD-Stationen auch größere hvv switch-Stationen (etwa 8 Stellplätze für Carsharing) an den U-Bahn-Stationen Horner Rennbahn und Horner Geest zu entwickeln. Darüber hinaus wird mit dem Konzept angestrebt, kleinere dezentrale Standorte an der U-Bahn-Station Stoltenstraße, im nördlichen Teil der Dannerallee sowie im Bereich Querkamp / Audorfring zu etablieren (jeweils 4-6 Stellplätze für Carsharing).

Während die Stationen in U-Bahnnähe erst nach Inbetriebnahme der U4 sinnvoll erscheinen, ist bei den dezentralen Standorten eine zeitnahe Umsetzung zielführend. Die weitere Entwicklung der hvv switch-Stationen steht dabei in Wechselwirkung mit dem Angebot der free-floating Anbieter. Insgesamt ist von einer phasenweisen Umsetzung in Abhängigkeit von der gesamtstädtischen Entwicklung des hvv switch-Systems auszugehen.

hvv switch-Station

-  Große hvv switch-Station; 8 Carsharingplätze
-  Mittelgroße hvv switch-Station; 6 Carsharingplätze
-  Kleine hvv switch-Station; 4 Carsharing Plätze

StadtRAD-Station

-  StadtRAD-Station (bestehend / neu)
-  StadtRAD-Station mit Lastenfahrzeugangebot

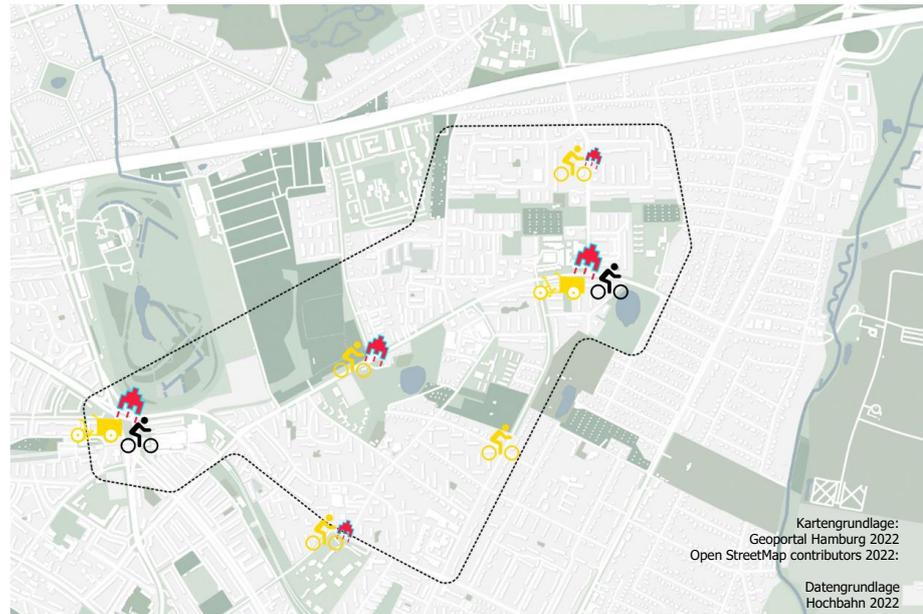


Abbildung 19: hvv switch und StadtRAD - angestrebte Entwicklung (ARGUS)

Ausweitung der Geschäftsgebiete der free-floating Anbieter

Die Geschäftsgebiete vieler Carsharing-Anbieter enden kurz vor oder innerhalb des Projektgebietes Horner Geest. Da hier ein zukunftsfähiges Quartier entstehen soll, müssen die Geschäftsgebiete im Austausch mit den Anbietern vergrößert werden. Durch das erweiterte Angebot an Mobilitätsdienstleistungen haben die Bewohner:innen sowie die Beschäftigten mehr Möglichkeiten, um ihre Wege im Quartier zurückzulegen. Für die Anbieter besteht der Vorteil, dass durch die Verdichtung des Stadtraumes zukünftig mehr Menschen im Projektgebiet leben und dadurch die Nachfrage steigt. Die U-Bahn erhöht die Unabhängigkeit vom eigenen Pkw, was wiederum voraussichtlich die Nutzung der Sharing-Angebote erhöhen wird. Die Hamburger Hochbahn AG hat die entsprechenden Mobilitätsdienstleister bereits über den Zeitplan der U4 informiert.

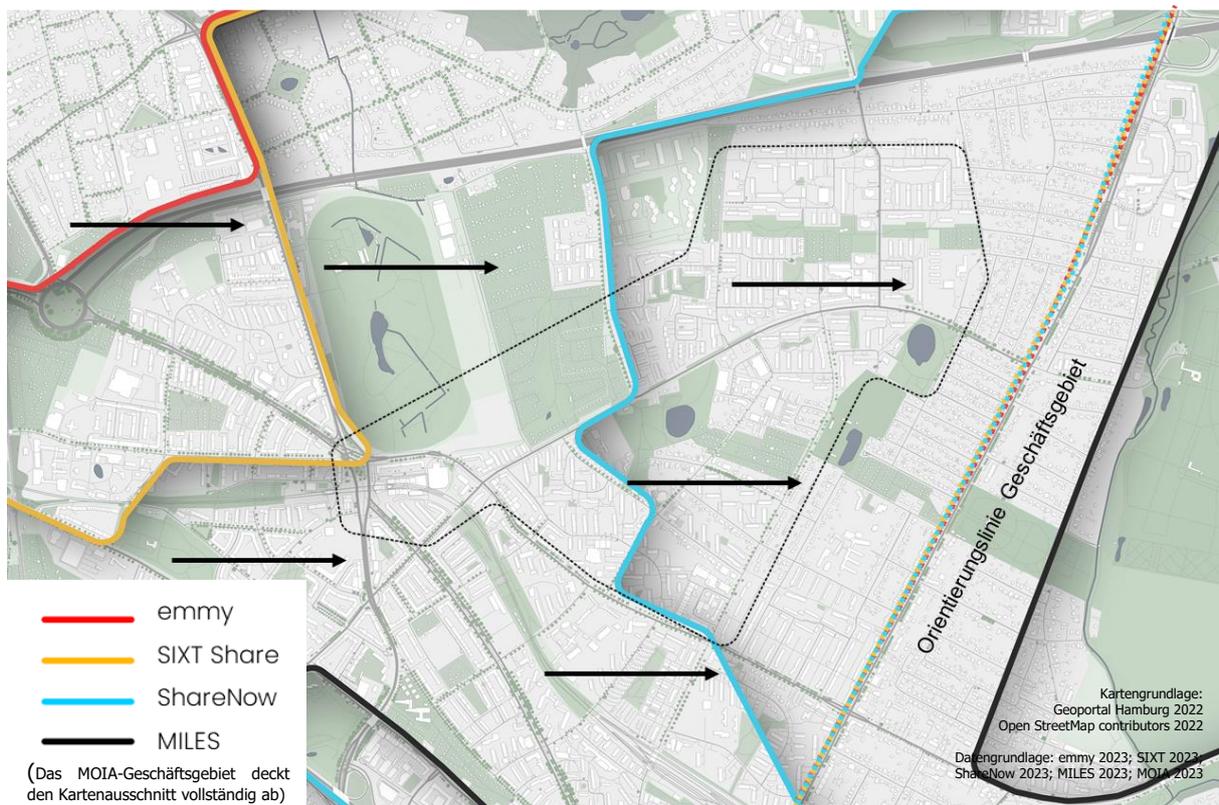


Abbildung 20: free-floating Mobilitätsangebote - angestrebte Entwicklung (ARGUS)

Ausweisung von Multifunktionsflächen

Free-floating-Angebote für die Mikromobilität nehmen derzeit rasant zu. Da die E-Scooter, Fahrräder, Pedelecs und E-Roller frei im Straßenraum abgestellt werden, kommt es in der Horner Geest häufig zu Nutzungskonflikten mit dem Fußverkehr durch eingeschränkte Gehwegflächen. Um die free-floating-Angebote dennoch zu fördern, stellen entsprechende Abstellflächen zur Sammlung der Kleinstfahrzeuge eine gute Option dar. Standorte für Multifunktionsflächen sind in erster Linie Haltestellenumfelder. Hier wäre im Rahmen der Detailplanung zu prüfen, ob entsprechende Flächen (z.B. in der Nähe zu hvv switch) verfügbar sind. Darüber hinaus sind die Abstellflächen an Supermärkten von großer Bedeutung. Mit den Betreiber:innen der Supermärkte wäre abzustimmen, inwiefern Abstellflächen auf Privatgrund organisiert werden können.

Micro-Hubs und Paketstationen (alternative Logistiklösungen)

Alternative Ansätze zur Organisation des Lieferverkehrs können dazu beitragen, die Anzahl der durch den Lieferverkehr ausgelösten Fahrten zu minimieren. Bei Micro-Hubs werden Lieferungen per Lkw an einen Verteilpunkt geliefert und dann für die Feinverteilung auf der letzten Meile auf Lastenfahrräder umgeladen. Micro-Hubs ermöglichen so eine autofreie Zustellung von Paketen und Lieferungen innerhalb des Quartiers. Da sich in Bezug auf die konkrete Umsetzung viele Herausforderungen ergeben

(Finanzierung, Betrieb, Zuständigkeiten), wird an dieser Stelle lediglich auf das Thema hingewiesen, jedoch keine explizite Planung von Micro-Hubs verfolgt. Analog dazu ist auf Paketstationen hinzuweisen, die den Nutzenden eine komfortable sowie flexible Abholung und Abgabe von Paketen ermöglichen. Durch Bündelung der Anlieferung können zudem Verkehre im Quartier vermieden werden. Damit die Nutzung von Paketstationen für alle Bewohnenden und Beschäftigten im Quartier attraktiv ist, wäre ein dichtes Netz von Stationen erforderlich. Auch dies ist jedoch abhängig von Dritten bzw. Dienstleistern.

Willkommenspaket

Während eines Umzuges findet im Regelfall eine Neuorganisation der persönlichen Mobilität statt. Dieser Zeitpunkt bietet sich besonders an, um das Mobilitätsverhalten durch Kommunikation und Information über die Mobilitätsangebote zu beeinflussen. Als Beispiele können Informationsflyer, -broschüren oder -pläne genannt werden, die den Bewohner:innen bei Einzug online und analog angeboten werden. Die entsprechende Konzeption eines Flyers sollte erfolgen, sobald der Zeitpunkt des Einzugs der Bewohner:innen absehbar ist. Zudem ist zu empfehlen, seitens der Wohnungsunternehmen Ansprechpersonen für Fragen zum Mobilitätsangebot zu definieren.



Abbildung 21: Willkommenspaket im Hamburger Neubaugebiet Pergolenviertel [Beispiel] (ARGUS)

5 ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Das Gebiet der Horner Geest befindet sich im Wandel: Die Verlängerung der U-Bahn-Linie 4 um zwei weitere Haltestellen (Stoltenstraße und Horner Geest) sowie die angestrebte städtebauliche Weiterentwicklung (Zukunftsbild Stadtraum Horner Geest 2040) mit neuem Wohnungsbau, mehr Nutzungsvielfalt, der Stärkung des Zentrums Horner Geest und der Verbesserung der Freiraumqualitäten bieten die Möglichkeit, auch die Verkehrsinfrastruktur bzw. die Mobilitätsangebot anzupassen.

Das hier vorliegende Mobilitätskonzept bildet eine Zusammenfassung, wie die Weiterentwicklung im Sinne der Mobilitätswende zielführend erfolgen kann. Neben der Erweiterung des ÖPNV stehen dabei die Infrastrukturen für den Rad- und Fußverkehr, ergänzt durch Mobilitätsdienstleistungen wie StadtRAD oder Carsharing im Vordergrund. Als konkrete Maßnahmenfelder sind zu nennen (siehe auch Maßnahmentabelle im Anhang):

Fußverkehr Leitziel: Kurze Wege im Quartier werden zu Fuß gegangen	Radverkehr Leitziel: Fahrrad im Alltag nutzen	ÖPNV Leitziel: ÖPNV als Basis etablieren	MIV Leitziel: MIV ermöglichen, aber reduzieren	Mobilitätsangebote Leitziel: Als flexible Ergänzungen zum ÖPNV und dem eigenen Rad
Fußwege attraktiver gestalten	Radroutennetz ausbauen	Verlängerung der U4	Leistungsfähigkeit des Straßennetzes	StadtRAD-Stationen
Direkte und kurze Wege fördern	Fahrradabstellanlagen attraktiv gestalten	Busnetz weiterentwickeln	Ausweitung Tempo 30	hvv switch-Stationen
Querungshilfen	Fahrrad-selbstservice	Bike+Ride (B+R)	Stellplatzkonzept	Ausweitung der Geschäftsgebiete der free-floating Anbieter
			Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken	Ausweisung von Multifunktionsflächen
			Ausbau der Ladeinfrastruktur	Micro-Hubs und Paketstationen (optional)
				Willkommenspaket

Die Verortung der Maßnahmen im Stadtraum Horner Geest ist im Lageplan in Abbildung 22 zusammengefasst.

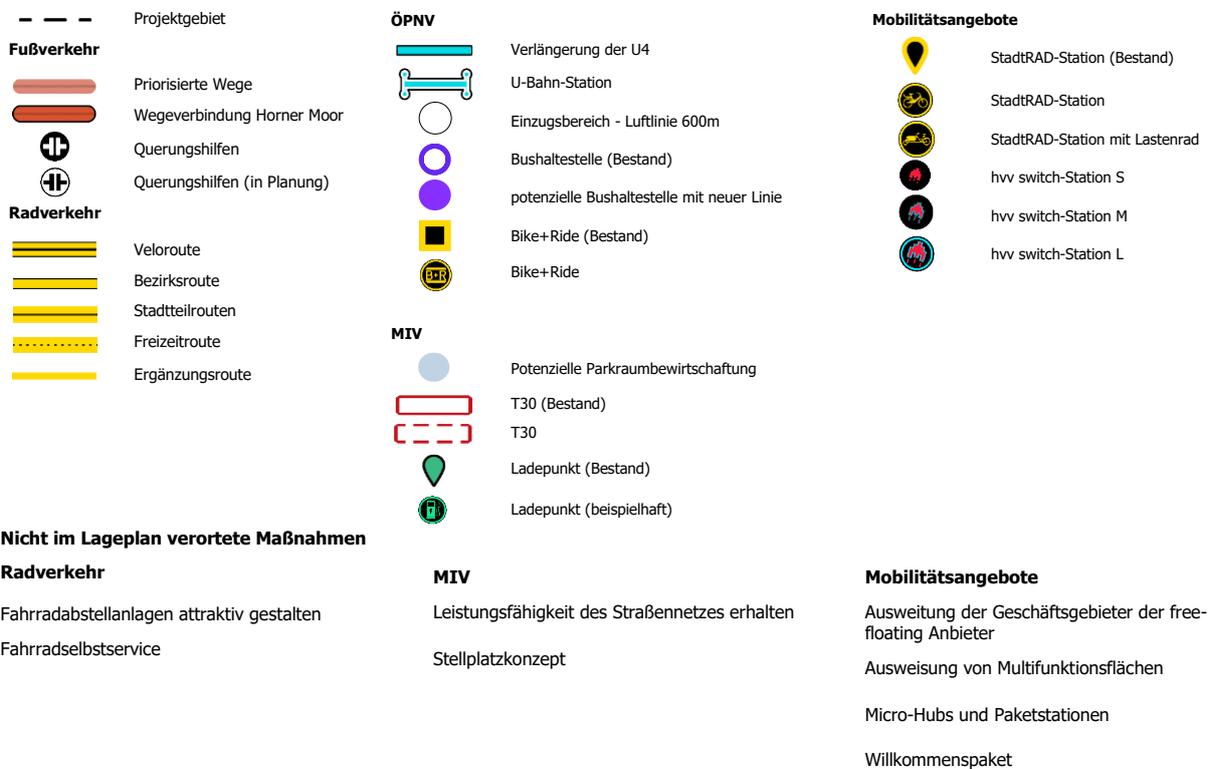
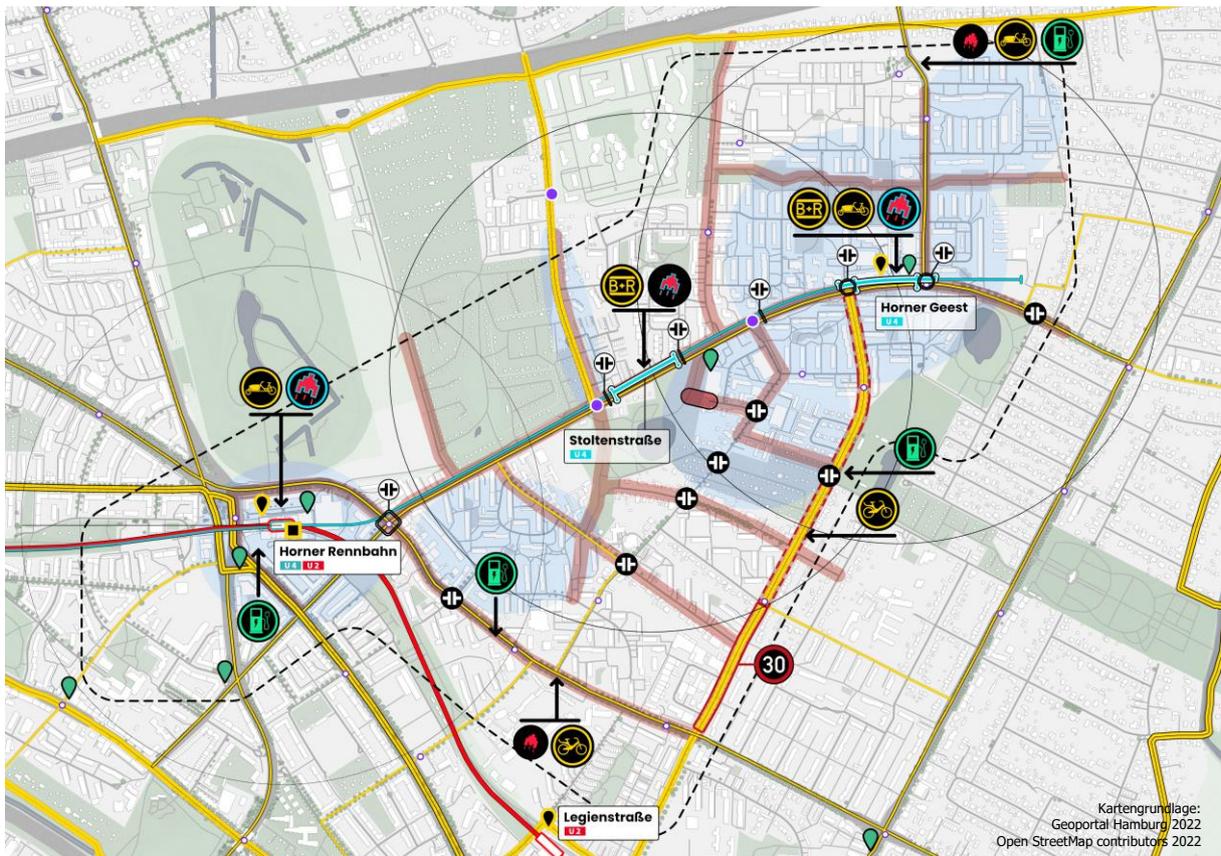


Abbildung 22: Lageplan mit der Verortung der jeweiligen Maßnahmen (ARGUS)

Bereits im Bearbeitungsprozess zu dem hier vorliegenden Konzept wurden viele Gespräche mit den zu beteiligenden Akteuren geführt und wichtige Hinweise zu den Maßnahmen ausgetauscht. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden zudem verschiedene Hinweise, insbesondere zur Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, von der Bewohnerschaft entgegengenommen und fanden Berücksichtigung bei der Netzbildung und Mängelpriorisierung.

In Einzelfällen wurden Maßnahmenansätze nicht weiterverfolgt, da bereits jetzt besondere Probleme zur Umsetzung erkennbar sind oder die Umsetzbarkeit aufgrund der Abhängigkeit von Dritten als sehr unwahrscheinlich bewertet werden muss.

Vor diesem Hintergrund ist auch darauf hinzuweisen, dass die im Konzept enthaltenen Maßnahmen in Abhängigkeit von ihrer umsetzungsorientierten Planbarkeit (und Bedeutung) in unterschiedlichen Detailtiefen bearbeitet wurden. Die Maßnahmen wurden -soweit zum jetzigen Zeitpunkt möglich- mit relevanten Akteuren abgestimmt. Allerdings bedarf es insbesondere zur Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen noch einer konkretisierenden Planung (mit damit verbundenen Einzelfallprüfungen hinsichtlich Varianten und Ausführungsformen), die von den jeweils zuständigen Akteuren umzusetzen sind. Es ist daher möglich, dass sich im Rahmen der Detailplanung im weiteren Verlauf Maßnahmen als nicht realisierungsfähig erweisen oder sich Planungen gegenüber dem ursprünglichen Konzept noch wesentlich ändern.

Die Umsetzung der Maßnahmen ist dabei von unterschiedlichen Faktoren abhängig. Insbesondere hervorzuheben sind Änderungen der Umstände durch die zukünftige städtebauliche Entwicklung und durch die Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach der Fertigstellung der U4-Erweiterung. Auch müssen die Maßnahmen zunächst noch in Bezug auf das geltende Planungsrecht individuell untersucht werden. Eine generelle Herausforderung beim Umbau der Verkehrsinfrastruktur ist die begrenzt zur Verfügung stehende Fläche im Bestand. Es werden daher Abwägungen hinsichtlich der Verteilung der verfügbaren Fläche erforderlich.

Das hier vorliegende Mobilitätskonzept liefert somit wichtige Impulse zur Planung der Mobilität in der Horner Geest, ist jedoch nicht als abschließende Ausformulierung der einzelnen Maßnahmen zu verstehen. Es erhebt daher nicht den Anspruch, Lösungen für alle Verkehrsprobleme in der Horner Geest aufzuzeigen. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es vielmehr, einen möglichen Weg zur Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen aufzuzeigen. Dieses Konzept basiert auf dem Ziel den Umweltverbund zu stärken und attraktiver zu gestalten, hat aber keinen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Stadtbewohner:innen und in welcher Form diese neuen Angebote angenommen werden. Der Trend zeigt, dass der Umweltverbund stärker genutzt wird und in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird.

Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland. Bonn

Bezirksamt Hamburg Mitte (2020): Fussverkehrskonzept Neustadt Schlussbericht. Hamburg

Bezirksamt Hamburg Mitte (2021): Radverkehrs-Netzplan der Stadtteile Billstedt—Horn 2021. Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg (2022): Bauprüfdienst 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze). Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg (2022): Bauprüfdienst 2022-5 Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder. Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg (2022): Mobilitätserhebung Hamburg. Hamburg

Hamburger Verkehrsverbund (2023): Linienfahrplan. Hamburg

Maslow, Abraham H. (1943): A theory of human motivation, Washington

Stiftung „Lebendige Stadt“ (2021): Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. Hamburg

Vandkunsten (2023): Rahmenplan Horner Geest. Hamburg

Anhang

Mobilitätskonzept Horner Geest | Maßnahmenübersicht

	Nummer	Maßnahme	Verortung	Dimensionierung	Realisierungshorizont	Abhängigkeiten	Priorität	Kosten (ca.)	Akteure
 <p>Fußverkehr Kurze Wege im Quartier werden zu Fuß gegangen</p>	1	Fußwege attraktiver gestalten	Siehe definiertes zu priorisierendes Fußwegenetz und Mängelverortung	Punktuelle Eingriffe auf Streckenabschnitten <100 m mit Anwendung von Qualitätsstandards zur Dimensionierung, Zonierung und Ausstattung	Kontinuierlich	Entwicklung Straßen- und Städtebau	5 (5)	Abhängig von Detailplanung	Bezirk (MR), LSBG
	2a	Direkte und kurze Wege fördern	Zentrum Horner Geest	<200 m Strecken mit Gehwegbreiten von 2,00-2,65 m	Mittelfristig	Städtebauliche Entwicklung	3 (5)	Abhängig von Detailplanung	Bezirk (SL,MR)
	2b	Exkurs: Horner Moor Verbindung zur U-Bahn Stoltenstraße	Horner Moor	50-75 m Strecke (anteilig als Gehweg im Straßenraum sowie eigenständiger Weg im Park)	Mittelfristig	Planungsrecht und Inbetriebnahme der U-Bahnstation Stoltenstraße	3 (5)	Abhängig von Detailplanung	Bezirk (SL,MR)
	3	Querungshilfen	Querkamp, Legienstraße, Hermannstal	3-5 ungesicherte Querungsstellen gemäß ReStra-Standards	Kurz- bis mittelfristig (je nach Standort)	Detailprüfungen zum Fußgängeraufkommen, Unfallstatistik, Distanz zwischen Querungen etc.	4 (5)	20.000-30.000 € je Querungsstelle	Bezirk (MR)
 <p>Radverkehr Fahrrad im Alltag nutzen</p>	4	Radroutennetz ausbauen	Gesamte Horner Geest	Priorisierung der Routen nach Netzbedeutung, Priorisierung der zu beseitigenden Mängel nach Sicherheit und Baudefiziten; Ausbau gemäß ReStra	Kontinuierlich nach Priorisierung	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau, Veloroutenkonzept Hamburg, Radroutenkonzept Billstedt-Horn	5 (5)	Abhängig von Detailplanung	Bezirk (MR), LSBG; BVM
	5a	Fahrradabstellanlagen attraktiv gestalten (privat)	Gesamte Horner Geest im Zusammenhang mit Neubauten	Quantitative Anforderungen nach BPD 2022-2 (Mobilitätsnachweis), qualitative Anforderungen nach BPD 2022-5 (Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder)	Kontinuierlich	Städtebauliche Entwicklung (Neu- und Umbau)	4 (5)	individuelle Kosten innerhalb der Baukosten (privat)	Bauherren
	5b	Fahrradabstellanlagen attraktiv gestalten (öffentlich)	U-Bahn-Stationen (siehe B+R), Zentrum Manshardtstraße/ Dannerallee, Querkamp	Vorgaben gemäß ReStra bzw. nach Bedarf	Kontinuierlich	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau, straßenbauliche Maßnahmen allgemein	3 (5)	200-300€ pro Bügel im Freiraum	Bezirk (MR)
	6	Fahrradselbstservice	An ausgewählten StadtRAD- oder hvv switch-Stationen	Bis zu 2	Mittelfristig	Flächenverfügbarkeit	2 (5)	2.500-5.000 €	Bezirk (MR), optional SRH oder Bauherren
	7	Verlängerung der U4	Manshardtstraße	2 U-Bahn-Stationen	Kurzfristig (Inbetriebnahme Ende 2026)	/	5 (5)	bereits finanziert	Hamburger Hochbahn AG
	8	Busnetz weiterentwickeln	Gesamte Horner Geest	Verweis auf Hamburger Hochbahn AG	Mittelfristig	Inbetriebnahme U4, Bewohnerdichte, Vorhaben "Hamburg Takt", Fahrgastzahlen	4 (5)	durch gesamtstädtische ÖPNV-Entwicklung finanziert	Hamburger Hochbahn AG
 <p>ÖPNV ÖPNV als Basis etablieren</p>	9	Bike+Ride (B+R)	an U-Bahn-Stationen (Horner Rennbahn, Stoltenstraße, Horner Geest)	ca. 1.200 Fahrradplätze	Kurzfristig	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau	3 (5)	150-200€ pro Bügel	P+R-Betriebsgesellschaft mbH



MIV
MIV ermöglichen,
aber reduzieren

Nummer	Maßnahme	Verortung	Dimensionierung	Realisierungshorizont	Abhängigkeiten	Priorität	Kosten (ca.)	Akteure
10	Leistungsfähigkeit des Straßennetzes	Gesamte Horner Geest (insbesondere Knotenpunkte)	Prüfung im Rahmen der Genehmigungsverfahren	Langfristig	Städtebauliche Entwicklungen	4 (5)	k.A.	Bezirk (MR), LSBG, Nachweispflicht durch Bauherren
11	Ausweitung Tempo 30	Legienstraße (nördlicher Teil)	Horner Redder bis Manshardtstraße	Mittelfristig	Einsatzkriterien (StVO)	2 (5)	< 10.000€	Bezirk (MR), Straßenverkehrsbehörde
12	Stellplatzkonzept	Gesamte Horner Geest	/	Langfristig	Städtebauliche Entwicklungen	5 (5)	abhängig von Anzahl herzustellender Stellplätze und Unterbringungsform	Bezirk (SL, MR), ggf. BVM und BSW, Bauherren
13	Parkraumbewirtschaftung bzw. Bewohnerparken	Einzelzonen	Gemäß Vorgaben des LBV	Langfristig	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau, Einrichtungskriterien für Bewohnerparkzonen nach VwV-StVO	3 (5)	k.A.	LBV
14a	Ausbau der Ladeinfrastruktur (öffentlich)	Gesamte Horner Geest	Bedarfsorientiert	Mittelfristig	Fahrzeughochlauf/E-Pkw-Dichte (allg.), städtebauliche Entwicklung, Flächenverfügbarkeit öff. Raum, Masterplan Ladeinfrastruktur	3 (5)	ca. 15.000€ (je öffentliche Ladesäule)	Stromnetz Hamburg, BWI
14b	Ausbau der Ladeinfrastruktur (privat)	Gesamte Horner Geest im Zusammenhang mit Neubauten	Anforderungen gemäß GEIG: im Wohnungsbau jeder Stellplatz mit Leitungsinfrastruktur auszustatten	Kontinuierlich	Städtebauliche Entwicklung (Neu- und Umbau)	2 (5)	individuelle Kosten innerhalb der Baukosten (privat)	Bauherren
15	StadtRAD-Stationen	An U-Bahn-Stationen (Horner Rennbahn [Bestand], Stoltenstraße, Horner Geest [Umbau]), Dannerallee/Spliedtring, Hermannstal/Querkamp, Legienstraße/Am Horner Moor	6 Stationen (inkl. 2 mit Lastenfahrrad) mit je 10 bis 24 Abstellplätzen	Kurzfristig	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau, straßenbauliche Maßnahmen allgemein	5 (5)	12.000 bis 25.000€/Jahr (in Abhängigkeit vom Realisierungsjahr, der Stationsgröße und Ausstattung mit/ohne Lastenrad)	BVM und DB Connect GmbH, Bezirk (SL, MR), ggf. Kooperationspartner der Privatwirtschaft
16	hvv switch-Stationen	An U-Bahn-Stationen (Horner Rennbahn, Stoltenstraße, Horner Geest), Dannerallee/ Spliedtring, Hermannstal/ Querkamp	5 Stationen	Kurzfristig (2024 – 2027)	Wiederherstellung der Straßenverkehrsanlagen nach U4-Bau, straßenbauliche Maßnahmen allgemein	4 (5)	ca. 5.000-20.000€ je Station; ggf. in Straßenplanung integriert	Hamburger Hochbahn AG, Carsharing-Anbieter
17	Ausweitung der Geschäftsgebiete der free-floating Anbieter	Gesamte Horner Geest	Über den Stadtteil Horn und Teile Billstedts	Kurz- bis mittelfristig	Fertigstellung U4, städtebauliche Entwicklungen	4 (5)	/	Drittanbieter
18	Ausweisung von Multifunktionsflächen	An U-Bahn-Stationen (Horner Rennbahn, Stoltenstraße, Horner Geest), im Bereich Einzelhandel/Supermärkte (Bergmannring, Kroogblöcke/Querkamp)	3 Flächen (öffentlich) und 2-4 Flächen (privat)	Mittelfristig	Bei öffentlich: Verfügbarkeit, rechtliche Anordnung; bei privat: Entscheidung der Eigentümer:innen	2 (5)	500 - 2.000€ je nach Herstellungsaufwand	Bezirk (MR), BVM
19	Micro-Hubs und Paketstationen (alternative Logistiklösungen) - optional	Abhängig von genereller Machbarkeit	/	Mittelfristig	Flächenverfügbarkeit, Betreiberkonzepte, Finanzierung, Zuständigkeit	1 (5)	k.A.	In erster Linie Drittanbieter
20	Willkommenspaket	Gesamte Horner Geest	Verteilung bei Neuvermietungen	Kontinuierlich	Städtebauliche Entwicklung (Neu- und Umbau)	2 (5)	ca. 20.000€ (Erstellung)	Bauherren



Mobilitätsangebote
als flexible Ergänzung
zum ÖPNV und dem
eigenen Rad

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Mitte
Fachamt Management des öffentlichen Raumes

Caffamacherreihe 1-3
20355 Hamburg