



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

Drucksachen-Nr.: 21-4855

Sitzungsvorlage öffentlich

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Hauptausschuss	14.03.2024

Beanstandung des Beschlusses der Bezirksversammlung "Rückstellung der Baumaßnahmen zur Weiterführung der Veloroute 1 im Teilbereich Reventlowstraße" vom 29.02.2024 (Drs. 21-4738.1B)

Siehe Anlagen.

Petitum:

Der Hauptausschuss wird um Kenntnisaufnahme, ggf. Beratung und Beschlussfassung gebeten.

Anlagen:

Beschlussdrucksache 21-4738.1B
Beanstandungsschreiben vom 01.03.2024



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

A/BVG/123.30-01

Drucksache 21-4738.1B

Datum 29.02.2024

Beschluss

auf Empfehlung des Verkehrsausschusses

Rückstellung der Baumaßnahmen zur Weiterführung der Veloroute 1 im Teilbereich Reventlowstraße

Im Fokus der Bezirksversammlung Altona sollten stets die Belange der Bürger:innen stehen, auch in der Verkehrsplanung. Die massiven Proteste gegen die geplanten Baumaßnahmen zur Erweiterung der Veloroute 1 in der Reventlowstraße zeigen, wie sehr die Planung diesem Selbstverständnis widerspricht. Anwohner:innen entlang der Reventlowstraße und Gewerbetreibende sowie Kund:innen des Subzentrums Waitzstraße sind bereits seit längerem über Gebühr durch derzeit parallel stattfindende Maßnahmen wie dem Bau der Fernwärmetrasse quer durch den Stadtteil, der Umgestaltung der Elbchaussee oder den vorbereitenden Maßnahmen zur Überdeckelung der Bundesautobahn 7 (A7) belastet.

Tagtäglich quält sich der PKW-Verkehr, verstärkt von zusätzlichem Schwerlastverkehr, durch die Reventlowstraße, der in ihrer Funktion als Ausweichstrecke für die A7 eine besondere Bedeutung zukommt. Die Situation für Anwohner:innen der Straße sowie in den anliegenden Straßenzügen ist unhaltbar. Besonders betroffen sind auch die Gewerbetreibenden des Subzentrums Waitzstraße und ihre Kundschaft. Einzelhändler:innen verzeichnen jetzt schon Umsatzrückgänge bedingt durch Kund:innen, die auf Angebote mit besserer Erreichbarkeit ausweichen. Anstatt Lösungen zur Entlastung der noch länger andauernden Situation gemeinsam mit den Betroffenen und der Bezirkspolitik zu finden, kommuniziert das Bezirksamt Altona zum allgemeinen Unverständnis aller Ortskundigen jetzt den anstehenden Baubeginn für die Weiterführung der Veloroute 1 in genau diesem Teilabschnitt.

Die zu erwartenden Folgen für den Stadtteil liegen auf der Hand.

Das Bezirksamt Altona wird gemäß § 19 Abs. 2 BezVG und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende gemäß § 27 BezVG aufgefordert,

- die Baumaßnahme „Weiterführung der Veloroute 1“ im Teilabschnitt Reventlowstraße zunächst auszusetzen;
- die Baumaßnahme auszusetzen, bis die parallel stattfindenden Maßnahmen für die Fertigstellung der Fernwärmetrasse und Überdeckelung der A7 abgeschlossen sind oder zumindest eine zusätzliche Belastung entlang der Reventlowstraße durch Umleitungen oder Suchverkehre ausgeschlossen werden kann;
- die Wiederaufnahme der Planung eng mit dem zuständigen Verkehrsausschuss unter Einbindung der Anwohner:innen und der Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden in der Waitzstraße (IG Waitzstraße e.V.) abzustimmen;
- dem Verkehrsausschuss fortlaufend zu berichten.



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksamt Altona

Bezirksamt Altona – Platz der Republik 1 – 22765 Hamburg

An die
Vorsitzende der Bezirksversammlung Altona
Frau Stefanie Wolpert

Stellvertretende Bezirksamtsleitung

Platz der Republik 1
22765 Hamburg
Telefon 040 42811 – 1500/1501
Fax 040 42790 – 2826

– B – (RA 24 – 107/2024)

Hamburg, den 1. März 2024

Rückstellung der Baumaßnahmen zur Weiterführung der Veloroute 1 im Teilbereich Reventlowstraße

Beschluss der Bezirksversammlung gemäß § 19 Abs. 2 BezVG

BV-Drs. 21-4738.1 vom 29. Februar 2024

Sehr geehrte Frau Wolpert,

in der Sitzung der Bezirksversammlung Altona vom 29. Februar 2024 hat diese den in der *Anlage 1* beigefügten Beschluss gefasst. Dieser Beschluss hat folgenden Wortlaut:

*„Das Bezirksamt Altona wird gemäß § 19 Abs. 2 BezVG und die Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende gemäß § 27 BezVG aufgefordert,*

- die Baumaßnahme ‚Weiterführung der Veloroute 1‘ im Teilabschnitt Reventlowstraße zunächst auszusetzen;*
- die Baumaßnahme auszusetzen, bis die parallel stattfindenden Maßnahmen für die Fertigstellung der Fernwärmetrasse und Überdeckung der A7 abgeschlossen sind oder zumindest eine zusätzliche Belastung entlang der Reventlowstraße durch Umleitungen oder Suchverkehre ausgeschlossen werden kann;*
- die Wiederaufnahme der Planung eng mit dem zuständigen Verkehrsausschuss unter Einbindung der Anwohner:innen und der Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden in der Waitzstraße (IG Waitzstraße e.V.) abzustimmen;*
- dem Verkehrsausschuss fortlaufend zu berichten.“*

Den vorstehenden Beschluss beanstande ich gemäß § 22 Abs. 2 BezVG.

Begründung:

Die Bezirksamtsleitung hat gemäß § 22 Abs. 2 Satz 1 BezVG eine Entscheidung der Bezirksversammlung zu beanstanden, wenn sie gegen § 21 BezVG verstößt. Dies ist hier der Fall.

Nach § 21 BezVG ist die Bezirksversammlung bei ihren Entscheidungen

„[...] an Recht und Gesetz, den Haushaltsbeschluss, Globalrichtlinien nach § 46, Zuständigkeitsanordnungen und sonstige Entscheidungen des Senats sowie Fachanweisungen und Einzelweisungen nach § 45 gebunden.“

Danach liegen die Voraussetzungen für eine Beanstandung des o. g. Beschlusses der Bezirksversammlung vor. Denn der Beschluss vom 29. Februar 2024 fordert das Bezirksamt zu einer Handlung auf, die gegen geltendes Recht verstoßen würde.

Es liegt ein Verstoß gegen Recht und Gesetz (I.) und gegen sonstige Entscheidungen des Senats (II.) vor.

I.

Der Beschluss der Bezirksversammlung verstößt gegen Recht und Gesetz, hier: gegen die Landeshaushaltsordnung (LHO).

Nach § 7 Abs. 1 LHO sind bei der Ausführung des Haushaltsplans die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten. Danach sind die im Haushaltsplan bereitgestellten Haushaltsmittel so einzusetzen, dass der damit verfolgte Zweck möglichst wirtschaftlich erreicht wird. Bei einem Verstoß gegen die haushaltsrechtlichen Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wird die Schwelle zur Rechtswidrigkeit dann überschritten, sofern das Handeln der Verwaltung mit den Grundsätzen vernünftigen Wirtschaftens nicht mehr zu vereinbaren ist bzw. die Verwaltung ihre Entscheidungskompetenz in nicht mehr vertretbarer Weise ausgeübt hat.

Daran gemessen verstößt der Beschluss der Bezirksversammlung gegen die Pflicht, die die Haushaltsmittel sparsam und wirtschaftlich zu verwenden und die gebotenen Maßnahmen zu ergreifen, um vermeidbare Ausgaben „ins Leere“ zu vermeiden.

Denn die Umsetzung des Beschlusses hätte zur Folge, dass die Fertigstellung der Veloroute 1 im Bereich Reventlowstraße frühestens im Jahre 2031 erfolgen könnte (vgl. die Erläuterungen der Amtsvertretung, Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona vom 15.01.2024, Anlage 2, Seite 9). Dies hätte wiederum zur Folge, dass mit erheblichen und vermeidbaren Mehrkosten zu rechnen ist.

Denn für den Ausbau der Veloroute 1 im Bereich der Reventlowstraße wurden bereits Kosten in Höhe von 707.961,24 Euro verausgabt. Darin sind Planungskosten in Höhe von 605.405,66 Euro enthalten. Zu den verausgabten Kosten kommen weitere Planungskosten in Höhe von ca. 535.000 Euro aufgrund bereits erbrachter (aber noch nicht in Rechnung gestellter) Leistungen, also eine Gesamtsumme in Höhe von mindestens 1.242.961,24 Euro.

Beim Ausbau des Veloroutennetzes geht das Bezirksamt grundsätzlich in Vorleistung. Die Kosten werden im Anschluss von der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) erstattet. Im Einzelplan 1.3 des Bezirksamtes Altona stehen keine (eigenen) Haushaltsmittel zur Verfügung, sondern die im Einzelplan der BVM ausgewiesenen Mittel. Die Mittel werden dem Bezirksamt ausschließlich für den Ausbau des Veloroutennetzes zur Verfügung gestellt.

Bei einer Rückstellung der Baumaßnahme und einer geplanten baulichen Umsetzung im Jahre 2031 würden Haushaltsmittel im Umfang von mindestens 292.000 Euro für bereits jetzt erbrachte Leistungen erneut anfallen. Dies umfasst insbesondere die Wiederholung von Planungsleistungen der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung, anteilig), 5 (Ausführungsplanung) und 6 (Vorbereitung der Vergabe), die Aktualisierung der Planungsgrundlagen und Gutachten sowie eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung. Hinzu kämen bei einer Durchführung der Maßnahme im Jahre 2031 voraussichtlich eine allgemeine Kostensteigerung in Höhe von ca. 3.000.000 Euro. Schließlich ist bei einer Verschiebung der Maßnahme mit weiteren Kosten in Höhe von ca. 204.000 Euro für den erhöhten Unterhaltungsaufwand der Straße zu rechnen.

Dies ist angesichts der allgemein angespannten Haushaltslage mit dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit bei der Ausführung des Haushaltsplans nicht vereinbar.

II.

Ungeachtet dessen verstößt der Beschluss der Bezirksversammlung gegen sonstige Entscheidungen des Senats. Er steht der Entscheidung des Senats vom 28. November 2023 (Strategie Mobilitätswende, SDrs. 2023/02358, Anlage 3; hierzu unter 1.) sowie der vom Senat mit den Bezirksämtern und den Bezirksversammlungen geschlossenen Vereinbarung Bündnis für den Rad- und Fußverkehr vom 17. Mai 2022 (Anlage 4, im Folgenden: Vereinbarung; siehe dazu 2.) entgegen.

1.

Der Senat hat am 28. November 2023 den Verkehrsentwicklungsplan Strategie Mobilitätswende beschlossen. In dem Beschluss heißt es unter Ziffer 4.3.1 (SDrs. 2023/02358, Seite 49):

„Das Ziel ist, die Velorouten einschließlich der Wegweisung und des Brandings in der 22. Legislaturperiode fertigzustellen.“

Mithin ist das Veloroutennetz bis spätestens Anfang 2025 fertigzustellen. Die Reventlowstraße ist Bestandteil der Veloroute 1. Der Beschluss der Bezirksversammlung hätte entgegen dem Senatsbeschluss zur Folge, dass die Fertigstellung der Veloroute 1 erst deutlich nach dem vom Senat beschlossenen Fertigstellungstermin, nämlich erst ab dem Jahr 2031, erfolgen könnte (vgl. dazu die Erläuterungen der Amtsvertretung, Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona vom 15.01.2024, Anlage 2, Seite 9).

Der Beschluss der Bezirksversammlung verstößt damit gegen eine Entscheidung des Senats.

2.

Der Beschluss der Bezirksversammlung verstößt auch gegen die Entscheidung des Senats in Gestalt des am 17. Mai 2022 vereinbarten Bündnis für den Rad- und Fußverkehr.

Dort wurde unter Leitung des Ersten Bürgermeisters (vgl. SDRs. 2023/02358, Seite 49) mit den Bezirksämtern und den Bezirksversammlungen (u. a.) die systematische und in das Gesamtverkehrssystem integrierte Förderung des Radverkehrs beschlossen. Auf Seite 15 der Vereinbarung heißt es:

„Ziel ist, das bisherige Veloroutennetz im Umfang von 14 Routen und ca. 280 km in der 22. Legislaturperiode einschließlich der Wegweisung und des Brandings fertigzustellen.“

Der dort aufgeführte Plan über das Veloroutennetz umfasst die **Reventlowstraße**. Der Beschluss der Bezirksversammlung hätte zur Folge, dass die Baumaßnahmen zum Ausbau der Veloroute 1 erst ab dem Jahr 2031, also nach dem Ende der 22. Legislaturperiode, erfolgen können und somit das vom Senat vorgegebene Ziel im Bereich der Reventlowstraße nicht erreicht werden kann. Die Bündnispartner*innen, zu denen der Senat, das Bezirksamt Altona und die Bezirksversammlung Altona zählen, haben sich in der Vereinbarung (Ziffer 5.3, Seite 63 f.) dazu verpflichtet, die *„Aufgaben und Maßnahmen zur Umsetzung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr mit hoher Priorität voranzubringen“*. Bei einer Umsetzung des Beschlusses der Bezirksversammlung würde die Erreichung des zwischen den Bündnispartner*innen vereinbarten Ziels nicht erreicht werden können.

Nach alledem ist der Beschluss der Bezirksversammlung wegen eines Verstoßes gegen § 21 BezVG zu beanstanden.

III.

Gemäß § 22 Abs. 2 Satz 2 BezVG entscheidet der Senat, wenn der beanstandete Beschluss nicht in einer der beiden nächsten Sitzungen der Bezirksversammlung, spätestens binnen zwei Monaten nach der Beanstandung geändert oder aufgehoben wird.

Zur Vorbereitung der Senatsentscheidung können Sie eine Stellungnahme an die Bezirksaufsichtsbehörde abgeben (§ 22 Abs. 2 Satz 4 BezVG).

Nach Ziffer 4 der Vereinbarung nach § 19 (1) BezVG über die Informationspflicht des Bezirksamtes gegenüber der Bezirksversammlung befasst sich in der gesetzlich vorgesehenen Überlegungsfrist (§ 22 Abs. 2 BezVG) der auf die Sitzung der Bezirksversammlung folgende Hauptausschuss mit der Frage, ob der Beschluss geändert oder aufgehoben werden soll.

 Brümmer

Anlagen:

1. Beschluss der Bezirksversammlung Altona vom 29. Februar 2024 (BV-Drs. 21-4738.1)
2. Niederschrift über die Sitzung des Verkehrsausschusses der Bezirksversammlung Altona vom 15. Januar 2024
3. Senats-Drs. 2023/02358: Strategie Mobilitätswende
4. Bündnis für den Rad- und Fußverkehr – Vereinbarung vom 17. Mai 2022



Freie und Hansestadt Hamburg

Bezirksversammlung Altona

Drucksachen–Nr.: 21-4738.1

Beschlussempfehlung öffentlich

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
Öffentlich	Bezirksversammlung	29.02.2024

Rückstellung der Baumaßnahmen zur Weiterführung der Veloroute 1 im Teilbereich Reventlowstraße Beschlussempfehlung des Verkehrsausschusses

Im Fokus der Bezirksversammlung Altona sollten stets die Belange der Bürger:innen stehen, auch in der Verkehrsplanung. Die massiven Proteste gegen die geplanten Baumaßnahmen zur Erweiterung der Veloroute 1 in der Reventlowstraße zeigen, wie sehr die Planung diesem Selbstverständnis widerspricht. Anwohner:innen entlang der Reventlowstraße und Gewerbetreibende sowie Kund:innen des Subzentrums Waitzstraße sind bereits seit längerem über Gebühr durch derzeit parallel stattfindende Maßnahmen wie dem Bau der Fernwärmetrasse quer durch den Stadtteil, der Umgestaltung der Elbchaussee oder den vorbereitenden Maßnahmen zur Überdeckelung der Bundesautobahn 7 (A7) belastet.

Tagtäglich quält sich der PKW-Verkehr, verstärkt von zusätzlichem Schwerlastverkehr, durch die Reventlowstraße, der in ihrer Funktion als Ausweichstrecke für die A7 eine besondere Bedeutung zukommt. Die Situation für Anwohner:innen der Straße sowie in den anliegenden Straßenzügen ist unhaltbar. Besonders betroffen sind auch die Gewerbetreibenden des Subzentrums Waitzstraße und ihre Kundschaft, Einzelhändler:innen verzeichnen jetzt schon Umsatzrückgänge bedingt durch Kund:innen, die auf Angebote mit besserer Erreichbarkeit ausweichen. Anstatt Lösungen zur Entlastung der noch länger andauernden Situation gemeinsam mit den Betroffenen und der Bezirkspolitik zu finden, kommuniziert das Bezirksamt Altona zum allgemeinen Unverständnis aller Ortskundigen jetzt den anstehenden Baubeginn für die Weiterführung der Veloroute 1 in genau diesem Teilabschnitt.

Die zu erwartenden Folgen für den Stadtteil liegen auf der Hand.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung mehrheitlich gegen die Stimmen der Fraktion GRÜNE, Folgendes zu beschließen:

Das Bezirksamt Altona wird gemäß § 19 Abs. 2 BezVG und die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende gemäß § 27 BezVG aufgefordert,

- **die Baumaßnahme „Weiterführung der Veloroute 1“ im Teilabschnitt Reventlowstraße zunächst auszusetzen;**

- die Baumaßnahme auszusetzen, bis die parallel stattfindenden Maßnahmen für die Fertigstellung der Fernwärmetrasse und Überdeckung der A7 abgeschlossen sind oder zumindest eine zusätzliche Belastung entlang der Reventlowstraße durch Umleitungen oder Suchverkehre ausgeschlossen werden kann;
- die Wiederaufnahme der Planung eng mit dem zuständigen Verkehrsausschuss unter Einbindung der Anwohner:innen und der Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden in der Waitzstraße (IG Waitzstraße e.V.) abzustimmen;
- dem Verkehrsausschuss fortlaufend zu berichten.

Petition:

Die Bezirksversammlung wird um Zustimmung gebeten.

Anlage/n:

ohne



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksversammlung Altona

Niederschrift

über die Sitzung des Verkehrsausschusses

Termin:	Montag, 15.01.2024
Beginn:	18:00 Uhr
Ende:	20:55 Uhr
Ort:	Sitzungsraum des Technischen Rathauses (EG), Jessenstraße 1, 22767 Hamburg (Zugang über Haupteingang Jessenstraße oder Nebeneingang Parkplatz)

Vorsitz

Herr Schmuckall	CDU-Fraktion	Vorsitzendes Mitglied
-----------------	--------------	-----------------------

Stellvertretender Vorsitz

Herr Strasser	Fraktion DIE LINKE	Stellvertretender Vorsitz
---------------	--------------------	---------------------------

Stimmberechtigte Mitglieder

Frau Faust-Weik-Roßnagel	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Herr Harders	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Herr Stünitz	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Herr Sülberg	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Frau Vornhagen	Fraktion GRÜNE	Ausschussmitglied
Herr Mielke	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Frau Naujokat	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Herr Packmohr	SPD-Fraktion	Ausschussmitglied
Herr Heyne	CDU-Fraktion	Ständige Vertretung
Frau Petersen	CDU-Fraktion	Ausschussmitglied
Frau Benkert	Fraktion DIE LINKE	Ausschussmitglied
Herr Rybka	FDP-Fraktion	Ständige Vertretung

Ständige Vertretung

Frau Fitschen	Fraktion GRÜNE	Ständige Vertretung
Frau Johannsen	Fraktion GRÜNE	Ständige Vertretung
Frau Kistner	SPD-Fraktion	Ständige Vertretung
Frau Matko-Ebinal	SPD-Fraktion	Ständige Vertretung
Frau Stamm	CDU-Fraktion	Ständige Vertretung
Herr Krull	Fraktion DIE LINKE	Ständige Vertretung

Herr Müller-Goldenstedt Fraktion DIE LINKE Ständige Vertretung

Fraktionslose

Herr Batenhorst AfD Bezirksversammlungsmitglied
fraktionslos (ohne Stimmrecht)

Verwaltung

Frau Cohrt PK 26 Straßenverkehrsbehörde
Frau Erdogan PK 21 Straßenverkehrsbehörde
Frau Koch Dezernat Wirtschaft, Bauen und
Umwelt
Frau Moll PK 25 Straßenverkehrsbehörde
Frau Rabausch Dezernat Wirtschaft, Bauen und
Umwelt
Frau Wincierz Dezernat Wirtschaft, Bauen und
Umwelt

Protokollführung

Herr Fricke Geschäftsstelle der
Bezirksversammlung

Hinzugezogene sachkundige Person (§ 14 (4) BezVG)

Herr van den Heuvel Bezirkssenorenbeirat

Referent/in

Frau Fischer Die Autobahn GmbH des Bundes
Herr Lenz Behörde für Wirtschaft und
Innovation
Herr Rohde DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau
GmbH
Frau Saupe Behörde für Wirtschaft und
Innovation

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

- 1 Öffentliche Fragestunde
- 2 Eingaben
 - 2.1 Neue Bushaltestelle in der Frahmstraße
Eingabe vom 28.12.2023
Drucksache: 21-4648
 - 2.2 Dürftige Ausstattung des Busknotens Trabrennbahn Bahrenfeld
Eingabe vom 08.01.2024
Drucksache: 21-4675
 - 2.3 Bus 113 im autoarmen inklusiven Vorzeigeprojekt Neue Mitte Altona
Eingabe vom 12.01.2024
Drucksache: 21-4680
- 3 Deckel Bundesautobahn 7
Sachstandsbericht
- 4 Ladestationen für E-Autos in Altona
- 5 Veloroute 1, A12 – Reventlowstraße
Sachstandsbericht des Amtes
- 6 Schulwegsicherung an der Einmündung Spreestraße/ Elbgaustraße: Die Ampelanlage muss auf „Rundum Grün“ für Fußgänger:innen umgestellt werden!
Antrag der Fraktion DIE LINKE
Drucksache: 21-4628
- 7 Bericht über die Baustellenkoordination
Mitteilungsdrucksache des Amtes
Drucksache: 21-4555
- 8 S-Bahnhöfe Elbgaustraße und Holstenstraße - Die monatelang defekten Aufzüge endlich instand setzen!
Antrag der Fraktion DIE LINKE
- 9 freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier
- 10 Haushalt / Mittelabfluss / Planungshorizonte
- 11 Mitteilungen
 - 11.1 Unfallverhütung im Straßenverkehr: Was bedeutet Schrittgeschwindigkeit?
Auskunftsersuchen von Lars Boettger, Stephanie Faust-Weik-Rosnagel, Heidi Fitschen, Benjamin Harders, Rolf Stünitz, Holger Sülberg und Dana Vornhagen (alle Fraktion GRÜNE)
Drucksache: 21-4566
 - 11.2 Versprochen ist versprochen und wird nicht gebrochen – Die Brücke über die S-Bahn im Bereich Sieverstücken muss kommen!
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 26.10.2023
Drucksache: 21-4604

- 11.3 Transrapid und Transparenz
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4640
- 11.4 Straßenkreuzung Sülldorfer Brooksweg/ Rissener Landstraße
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4657
- 11.5 Mit Energie in die Erneuerbaren: Photovoltaik auf Bahnhofsdächern und Gleisanlagen
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4661
- 11.6 Sperrung Grandkuhlenweg für den Kfz-Verkehr: Wie lange noch?
Kleine Anfrage von Karsten Strasser (Fraktion DIE LINKE)
Drucksache: 21-4664
- 11.7 Verbesserung der Barrierefreiheit an der S-Bahn-Station Iserbrook
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4668
- 11.8 Verkehrsplanungen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs am Diebsteich
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4670
- 11.9 Mehr Sicherheitsstandards für Lkw
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4674
- 12 Verschiedenes

Niederschrift:

Öffentlicher Teil:

zu 1 Öffentliche Fragestunde

Es sind keine Fragen eingereicht worden.

zu 2 Eingaben

**zu 2.1 Neue Bushaltestelle in der Frahmstraße
Eingabe vom 28.12.2023
Drucksache: 21-4648**

Die Petentin ist anwesend.

Frau Fitschen begrüßt den Inhalt der Eingabe und verweist auf die aufwachsende Anzahl der Bewohner:innen in der Wohnanlage der Heinrich Schmilinsky Stiftung. Zudem befindet sich die Stadtteilschule Blankenese und die Clausewitz-Kaserne in unmittelbarer Nähe.

Frau Naujokat stimmt dem zu und erläutert, die hohen Kosten zur Einrichtung einer Haltestelle entstünden durch die Baumaßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit.

Herr Strasser betont, eine kurzfristige Realisierung der Haltestelle sei vonnöten.

Herr van den Heuvel ergänzt, auch der Bezirkssenorenbeirat Altona unterstütze die Idee.

Frau Koch verweist auf bereits geführte Gespräche des Bezirksamtes mit den Straßenverkehrsbehörden sowie der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. Eine zusätzliche Haltestelle südlich der Einmündung Frahmstraße erzeuge einen die viel befahrene Schenefelder Landstraße querenden Fußverkehr, zu dessen Sicherheit eine Fußgänger-Lichtsignalanlage eingerichtet werden müsse. Aufgrund der Anzahl der Kraftfahrzeuge, deren hier zu beobachtenden hohen Geschwindigkeiten und Überholvorgänge reiche ein Fußgängerüberweg nicht aus. Haltestellen würden in der Freien und Hansestadt Hamburg grundsätzlich in Betonbauweise errichtet, wofür eine Vollsperrung der Schenefelder Landstraße nötig sei. Eine Asphaltdecke sei der hohen Beanspruchung durch die an- und abfahrenden Linienbusse auf Dauer nicht gewachsen.

Herr Sülberg stellt fest, das Anliegen der Eingabe sei mit einem politischen Beschluss zu unterstützen.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bezirksversammlung einstimmig, wie folgt zu beschließen:

Die Behörde für Verkehr und Mobilität wird gemäß § 27 BezVG aufgefordert zu prüfen, ob an der Frahmstraße in der Nähe des Schmilinsky Stifts eine weitere Bushaltestelle eingerichtet werden kann, um für in der Mobilität eingeschränkte Personen die Wege zur Haltestelle deutlich zu verkürzen.

Eine zusätzliche Lichtsignalanlage für den Fußverkehr an der Schenefelder Landstraße südlich der Einmündung Frahmstraße ist ebenfalls zu prüfen.

zu 2.2 Dürftige Ausstattung des Busknotens Trabrennbahn Bahrenfeld
Eingabe vom 08.01.2024
Drucksache: 21-4675

Der TOP mit der Drucksache 21-4675 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Petent ist anwesend.

Frau Naujokat stimmt dem Inhalt der Eingabe weitgehend zu. Das Zentrale Fundbüro sei in der Tat sowohl im Straßenraum als auch an der Haltestelle wenig bis gar nicht beschildert. Die Kommunikation über die Auswirkungen der Baustellenumleitungsverkehre auf die Linienbusse des HVV sei defizitär. Sie schlägt vor, entsprechende Fragen der Fraktionen zu sammeln und den HVV um Entsendung von Referierenden bitten (siehe auch TOP 12 Verschiedenes).

Frau Wincierz stellt klar, die Beschilderung unmittelbar an der Haltestelle wäre vom HVV durchzuführen. Das Bezirksamt könne nur über weitere Schilder für den Fuß- und Radverkehr im Straßenraum befinden.

Frau Petersen stellt klar, der Fahrkartenverkauf der HVV Prepaid Card erfolge an den Fahrkartenautomaten in den U-Bahn-Haltestellen sowie an den Verkaufsstellen im Einzelhandel.

Herr Schmuckall und Herr Strasser bekräftigen, dass die Fahrkartenautomaten der Bushaltestellen soweit ertüchtigt werden müssten, als dass ein Verkauf der zum 01.01.2024 eingeführten HVV-Prepaid-Card vor Ort an den Bushaltestellen möglich ist.

Herr Sülberg bedauert, dass eine Teilnahme am HVV ohne Smartphone beschwerlich sei. Er schlägt vor, einen interfraktionellen Antrag zur Baustellenkommunikation des HVV zu formulieren.

Herr Schmuckall fasst zusammen, die CDU-Fraktion werde zu den Themen Beschilderung, Fahrkartenverkauf und Baustellenkommunikation einen Antragsentwurf erstellen und diesen mit den anderen Fraktionen abstimmen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Eingabe zur Kenntnis.

zu 2.3 Bus 113 im autoarmen inklusiven Vorzeigeprojekt Neue Mitte Altona
Eingabe vom 12.01.2024
Drucksache: 21-4680

Der TOP mit der Drucksache 21-4680 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Petent, Herr van den Heuvel (in seiner Funktion für das "Forum eine Mitte für alle") ist anwesend.

Frau Vornhagen stellt klar, es sei bereits ein Gewinn, dass die Linienführung des Stadtbusses 113 bis zur Haltestelle Gärtnerstraße verlängert worden sei. Das Quartier sei gewachsen, insbesondere verzeichne es eine große Anzahl an Schüler:innen. Der HVV habe schon früheren Anträgen der Bezirksversammlung zur Einrichtung eines 10-Minuten-Taktes nicht nachkommen können. Das Aufstellen von Fahrgastunterständen könnte die

derzeit komfortable und rollstuhlgeeignete Breite der Gehwege einschränken. Dies sei zu prüfen.

Herr Batenhorst stellt fest, der HVV habe für ein auskömmliches Angebot zu sorgen.

Frau Naujokat wirft ein, unter Umständen könne eine gedrehte Aufstellung der Fahrgastunterstände die erwartete Einschränkung der Gehwegbreiten reduzieren. Die Unterstände ständen dann ggf. mit dem Rücken zur Fahrbahn.

Herr Strasser pflichtet der Eingabe sowie den vorgeschlagenen Prüfaufträgen bei und beantragt das Folgende.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bezirksversammlung einstimmig, Folgendes zu beschließen:

Der Behörde für Verkehr und Mobilität wird gemäß § 27 BezVG empfohlen, in Abstimmung mit der HVV GmbH die Stadtbuslinie 113 im Linienabschnitt zwischen Bahnhof Altona und der Haltestelle Gärtnerstraße auf einen 10-Minuten-Takt zu verdichten.

Des Weiteren wird die Behörde für Verkehr und Mobilität gemäß § 27 BezVG aufgefordert,

- 1. in Abstimmung mit den zuständigen Stellen zu prüfen, ob an den Haltestellen „Platz der Arbeiterinnen“ und „Eva-Rühmkorf-Straße“ in beiden Fahrtrichtungen Fahrgastunterstände mit Sitzgelegenheiten aufgestellt werden können. In die Prüfung ist miteinzubeziehen, ob eine gedrehte Aufstellung der Unterstände (Rückseite des Unterstandes in Richtung Fahrbahn) sinnvoll ist.**
- 2. in Abstimmung mit der HVV GmbH dafür zu sorgen, dass die Stadtbuslinie 180 für den Zeitraum des derzeit baustellenbedingten abweichenden Linienwegs zusätzlich die unter 2. genannten Haltestellen bedient.**

zu 3 Deckel Bundesautobahn 7 Sachstandsbericht

Frau Fischer (Die Autobahn GmbH des Bundes) und Herr Rohde (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, DEGES) erläutern mithilfe einer Präsentation (Anlage) die Baumaßnahme und berichten auch auf Nachfragen Folgendes:

- Trotz der Baumaßnahmen am Tunnel solle der ebenerdige die Bundesautobahn 7 (A7) kreuzende Verkehr im nachgeordneten Netz so reibungslos wie möglich am Laufen gehalten werden. Die Anzahl der Vollsperrungen der A7 werde auf ein Mindestmaß reduziert und mit den unterschiedlichen Vertragspartnern auf den auch südlich des Elbtunnels befindlichen Bauabschnitten koordiniert. Jeder Bauabschnitt sei in einem eigenen Bauvertrag geregelt.
- Die Verkehrskapazität der drei das Bauwerk kreuzenden Straßen sei nach abgeschlossener Baumaßnahme die gleiche wie vorher. Auf temporäre Einschränkungen und auch Sperrungen der Anschlussstellen könne nicht verzichtet werden, zumal sich die zukünftige Anschlussstelle Bahrenfeld komplett im Tunnel befinde. Die Verkehrskapazität der Überführungsbauwerke entspreche ab Herbst 2024 wieder 40% ihrer ursprünglichen Kapazität vor dem Beginn der Baumaßnahme. Die Verkehrsführung an der Anschlussstelle Othmarschen bleibe bis April 2024 in der jetzigen Form. Dem Hinweis von Herrn Packmohr, dass verkehrswidrige U-Turns stattfänden, ginge man nach.
- Die Baurstraße außerhalb der bereits bestehenden Tempo-30-Zone werde mithilfe

einer Behelfsbrücke als temporäre Einbahnstraße mit Geh- und Radwegen als zusätzliche Straße eingerichtet. Der Radweg sei 2,50 m breit, der Radweg 3 m. Der Radweg wechsle einmal die Straßenseite. Der bestehende Weg entlang der Kleingärten werde ebenso zum Teil der Straße wie die bereits eingerichtete und sichtbare Baustraße entlang des Tunnels. Auf die Kritik von Herrn Sülberg, dass der Radweg zu schmal sei, entgegneten die Referierenden, die Brücke sei bereits bestellt. Insgesamt zeichne sich die Großbaustelle mit vergleichsweise komfortablen Geh- und Radwegen aus.

- Eine Überführung des Holstenkamps über den A7-Deckel werde vorbereitet. Die Verlängerung des Holstenkamps sei Angelegenheit des Bezirks. Die Ertüchtigung erfolge im Nachgang zum Tunnelbauwerk.
- Aufgrund der hohen Überspannlängen der Brückenbauwerke sei es nötig gewesen, erst die Tunnelzellen zu bauen. Die Baumaßnahmen hätten bisher bei laufendem Verkehr auf beiden Richtungsfahrbahnen mittig zwischen den Fahrbahnen durchgeführt werden müssen.
- Mittlerweile verlaufe der Verkehr auf der A7 in beide Richtungen auf einer der zukünftigen Richtungsfahrbahnen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen auf der einen Straßenhälfte werde die andere Hälfte für beide Richtungen genutzt. Das Personal auf der Baustelle könne sich somit deutlich leichter bewegen.
- Parallel zu den Bauarbeiten erfolge eine permanente Grundwasserabsenkung. Ab dem Jahr 2025 arbeite man an der Herstellung des Endzustands des Bauwerks. Ab dem Jahr 2030 starte die Oberflächengestaltung des Tunnels. Von einem signifikanten ersten Lärmschutzeffekt für die Anwohner:innen der A7 sei im Jahr 2026 auszugehen. Vermutlich werde den Anwohner:innen dann zunehmend der Fluglärm in der Einflugschneise auffallen.
- Die kalkulierten Kosten des Deckels in Höhe von 850 Mio. Euro unterlägen derzeit einer Steigerung von 15%. Die Endsumme sei noch nicht abzuschätzen.
- Die zukünftige S-Bahnlinie 6 könne das Tunnelbauwerk unterqueren. Das Bauwerk sei für einen Vortrieb eines S-Bahntunnels unterhalb der Bahnenfelder Chaussee vorbereitet.

zu 4 Ladestationen für E-Autos in Altona

Angemeldet von der Fraktion GRÜNE.

Frau Fitschen führt ein, auf Grundlage der Drucksache 21-3918.1 beabsichtige der Verkehrsausschuss, Bestand, Ziele und Planung der Ladeinfrastruktur (LIS) für Elektrofahrzeuge der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) in Altona in Erfahrung zu bringen.

Frau Saupe und Herr Lenz (beide BWI) berichten mithilfe einer Präsentation (Anlage) zum Aufbau der LIS und erläutern auch auf Nachfragen das Folgende:

- Die LIS decke bereits zum jetzigen Zeitpunkt den Bedarf für die Ladevorgänge der zugelassenen Fahrzeuge ab. Es herrsche eher ein Überhang.
- Das Laden von Elektrofahrrädern sei an der zukünftigen LIS nicht möglich. Die Säulen wiesen keinen Schutzkontaktstecker mehr auf.
- Der im Masterplan des Hamburger Senats vorgesehene Ausbaupfad der LIS sei eingehalten worden, 1.600 Ladepunkte seien bereits aufgebaut worden, wovon 40 Schnellladesäulen seien. Der Bestand solle auf 2.500 Ladesäulen ausgebaut werden. Der Vorgabe der Europäischen Union (EU), pro Ladepunkt nicht mehr als 10 Fahrzeuge zu kalkulieren, werde schon jetzt entsprochen.
- Auf Hinweis von Herrn Harders und Herrn Stünitz, dass es wünschenswert sei, wenn insbesondere die kostengünstigeren Nachtzeiten mit entsprechenden dynamischen Tarifen angeboten würden, entgegneten sie, dass die Preise von den e-mobility-

Providern (EMP) gestaltet würden und die in den Nachbarländern zu beobachtende Tarifynamik den deutschen Markt noch nicht erreicht habe.

- Eine Ausschreibung der BWI definiere die Suchräume für den weiteren Ausbau der LIS. Die Suchräume berücksichtigten vor allen Dingen die Bevölkerungsdichte. Nach Veröffentlichung könne die Ausschreibung öffentlich eingesehen werden. Zum weiteren Ausbau der LIS würden Sondernutzungsanträge beim Bezirksamt gestellt, das die Einzelfälle prüfe. Der derzeitige Bestand könne online bei der Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen eingesehen werden.
- Für den Ausbau der LIS auf privaten Flächen sei die BWI nicht zuständig. Deren Betreiber:innen bzw. Eigentümer:innen hätten aber ein Eigeninteresse am Ausbau. Eigentümer:innen von Neubauten hätten auf ihren Stellflächen entsprechende gesetzliche Vorgaben zu berücksichtigen.
- Auf die Standzeiten von Fahrzeugen der carsharing-Anbieter, die nach Hinweis von Herrn Schmuckall häufig widerrechtlich länger als die zulässigen drei Stunden an den Ladesäulen ständen, habe die BWI keinen Einfluss. Die Beschilderung sei eindeutig. Häufig stellten Nutzer:innen der carsharing-Anbieter ihre Fahrzeuge dort ab. Eine mögliche Bepreisung dieses Fehlverhaltens über die EMP wie von Herrn Harders angeregt sei aufgrund der deutschlandweiten Tarifstruktur nicht möglich.
- Die von Herrn Schmuckall angeregten schlankeren Ladesäulen, wie sie in anderen Kommunen verbaut würden, seien nicht ausreichend vandalismussicher. Ladesäulen sollten zudem funktional sein und sich ins Stadtbild integrieren. Einen zertifizierten Anbieter für Laden am Bordstein existiere noch nicht.

Herr Batenhorst wirft ein, die LIS in Parkhäusern und Einkaufszentren müsse ausgebaut werden.

Herr Harders ergänzt, Elektrofahrzeuge sowie -fahrräder könnten mithilfe eines Adapters auch an der zukünftigen Infrastruktur geladen werden.

Herr Schmuckall bezweifelt, ob die EU-Vorgabe eines Verhältnisses von 10 Fahrzeugen pro Ladepunkt tatsächlich eingehalten werde.

zu 5 Veloroute 1, A12 – Reventlowstraße **Sachstandsbericht des Amtes**

Frau Wincierz führt ein, die Baumaßnahme des Bezirksamtes zum Bau der Veloroute 1 solle von Ende März bis Oktober 2024 stattfinden. Die Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde habe sich vor dem Hintergrund der unmittelbar benachbarten Baumaßnahmen Deckel Bundesautobahn 7 (A7) und Fernwärmeleitung als sehr anspruchsvoll erwiesen. Dennoch solle die Maßnahme stattfinden. Der Umbau der Elbchaussee werde unter anderem hierfür ausgesetzt. Würde die Maßnahme nicht im Jahr 2024 durchgeführt, müsse sie aufgrund der benachbarten Baumaßnahmen bis ins Jahr 2031 warten und vermutlich würde einen Kostenaufwuchs von etwa 3,5 Mio. Euro verzeichnen. Vor dem Hintergrund habe sich das Amt trotz der damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen in einem ohnehin belasteten Gebiet für die Durchführung entschieden. Die Anwohner:innen würden über eine Website und Presseveröffentlichungen im Detail informiert. Auf die Nachfrage von Herrn Batenhorst zu den Kosten und der Anzahl der Baumfällungen verweist sie auf die Inhalte der Beratungen aus vorangegangenen Sitzungen.

Frau Koch führt die Planungen mithilfe einer Präsentation (Anlage) im Detail aus. Die Schlussverschiebung sei im Mai 2022 erfolgt. Das Amt arbeite mit zwei Baufirmen, um die Verkehrseinschränkungen und Bauzeit so gering wie möglich zu halten. Die abgestimmte Verkehrsführung während der Bauzeit ergebe sich durch die Notwendigkeit, die

Befahrbarkeit für Einsatz- und Rettungskräfte sowie für Großraum- und Schwertransporte sicherzustellen und die Quartierserschließung sowie zwingend erforderliche übergeordnete Verkehrsführungen zu ermöglichen. Während der Bauphase sei die reibungslose Abwicklung des Shuttle-Verkehrs zwischen der S-Bahnhaltestelle Othmarschen und dem Volksparkstadion während der Fußball-Europameisterschaft zu gewährleisten. Trotz des hohen Koordinierungsaufwands sei aufgrund der angespannten Gesamtverkehrslage im Hamburger Westen von einer erhöhten Beschwerdelage auszugehen. Auf Nachfrage von Herrn Packmohr stellt sie fest, eine Verkehrsflächenerweiterung sei lediglich im Bereich der Mittelinsel der im weiteren Verlauf verkehrsberuhigten Straße Röpers Weide geplant.

Herr Sülberg und Herr Harders begrüßen die Durchführung der Maßnahme.

Herr Sülberg bittet das Amt, den Bürgerverein Flottbek-Othmarschen e.V. über die Details der Maßnahme zu informieren.

Frau Faust-Weik-Roßnagel regt an, eine Informationsveranstaltung hierzu durchzuführen.

Herr Schmuckall verweist auf die zudem stattfindende Baumaßnahme in der Waitzstraße und äußert Bedenken. Er bitte, auch die IG Waitzstraße e.V. detailliert zu informieren.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

zu 6 Schulwegsicherung an der Einmündung Spreestraße/ Elbgaustraße: Die Ampelanlage muss auf „Rundum Grün“ für Fußgänger:innen umgestellt werden!
Antrag der Fraktion DIE LINKE
Drucksache: 21-4628

Fortsetzung der Beratung aus der Sitzung vom 18.12.2023, Beratungsbedarf der Fraktion GRÜNE.

Herr Stünitz trägt die Einwände der Fraktion GRÜNE vor. Da die Auswirkungen einer Rundum-Grünphase für den Fußverkehr auf sämtliche Verkehrsteilnehmer:innen insbesondere auf den Linienbusverkehr unklar seien, bedürfe es vorab einer Machbarkeitsprüfung der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM). Das Petitum des Antrags sei entsprechend zu verändern.

Frau Moll stellt fest, für die Beschilderung an den Ausfahrten der Gewerbetreibenden sei die Straßenverkehrsbehörde nicht zuständig. Im Rahmen der personellen Möglichkeiten des Polizeikommissariat (PK) 25 würden Rotlichtverstöße und Falschparkende geahndet. Die Auswirkungen einer Rundum-Grünphase müssten von der BVM untersucht und seien nicht vom PK vorab abzuschätzen.

Herr Sülberg weist darauf hin, dass Ziffer 2. des Petitums zur Berücksichtigung des Rundum-Grüns bei Realisierung der Veloroute mit der dann positiv beschiedenen Machbarkeitsprüfung in Ziffer 1. verknüpft werden müsse.

Frau Naujokat bekräftigt, die Auswirkungen des Rundum-Grüns sollten in einer Machbarkeitsprüfung abgeschätzt werden.

Herr Strasser erklärt sich für die Fraktion DIE LINKE mit den gewünschten Veränderungen der Fraktionen von GRÜNE und SPD zu 1. und 2. des Petitums einverstanden.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Verkehrsausschuss der Bezirksversammlung einstimmig, den so geänderten Antrag wie folgt zu beschließen:

1. Die Behörde für Inneres und Sport (Polizei, Verkehrsdirektion 52) wird gemäß § 27 Abs. 1 BezVG aufgefordert, die Machbarkeit einer Ampelschaltung der Fußgängerlichtsignalanlagen im Bereich der Einmündung Spreestraße/ Elbgaustraße (T-Kreuzung) auf „Rundum-Grün für Fußgänger:innen“ zu prüfen.
2. Sofern der Prüfauftrag unter 1. positiv beschieden wird, werden die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer gemäß § 27 Abs. 1 BezVG aufgefordert, beim Umbau der Einmündung Spreestraße/ Elbgaustraße im Rahmen der Realisierung der Veloroute 14 etwaige bauliche Voraussetzungen für ein „Rundum-Grün für Fußgänger:innen“ zu berücksichtigen.
3. Die Behörde für Inneres und Sport wird gemäß § 27 Abs. 1 BezVG gebeten, durch Gespräche mit dem Grundeigentümer des Einkaufszentrums Elbgaupassagen und dem Betreiber des MIX-Marktes (Spreestraße 12) darauf hinzuwirken, dass der Kraftfahrzeugverkehr an den jeweiligen Ausfahrten beider Kundenparkplätze durch geeignete Beschilderung zur Rücksichtnahme auf den entlang der Spreestraße querenden Rad- und Fußverkehr aufgefordert wird.
4. Das Bezirksamt wird gemäß § 19 Abs. 2 BezVG aufgefordert
 - a. das verkehrswidrige Parken von Kraftfahrzeugen im unmittelbaren Einmündungsbereich der Boberstraße zur Spreestraße durch geeignete bauliche Maßnahmen zu unterbinden und
 - b. die Verkehrssicherheit der Radwege in der Spreestraße mit Blick auf die starke Frequentierung durch radfahrende Schüler:innen, zu überprüfen und ggf. bereits kurzfristig zur Abhilfe geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

zu 7 **Bericht über die Baustellenkoordination**
Mitteilungsdrucksache des Amtes
Drucksache: 21-4555

Angemeldet von der Fraktion GRÜNE. Vertagt aus der Sitzung vom 18.12.2023.

Frau Naujokat stellt fest, die von Ihr an die Geschäftsstelle der Bezirksversammlung übermittelte Frage zum Rugenbarg sei noch nicht beantwortet worden.

[Nachtrag zu Protokoll:

Frau Naujokat hat am 16.01.2024 ihre Frage erneut an die Geschäftsstelle der Bezirksversammlung übermittelt:

„Der Umbau Elbgaustraße/ Veloroute 14, der Umbau vom Rugenbarg und die Arbeiten am A7-Deckel Bahrenfelder Chaussee: Wie ist dort der aktuelle Zeitplan? Gibt es (teilweise) Sperrungen, fahren die Busse ungehindert weiter (M2, M3, X3, M 21, M22, 284 und 392)?“

Antwort des Amtes:

- *„Elbgaustraße/ VR14: Umsetzung durch Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) geplant in März 2025 bis Juni 2026. Vorlaufende Leitungsarbeiten sind ab September 2024 geplant. Bezüglich der Busse kann aktuell noch keine genaue Aussage getroffen werden. Da die Elbgaustraße jedoch über weite Teile in Vollsperrung gebaut werden muss, wird es auf mehreren der angesprochenen Linien*

zu Umleitungen und Einschränkungen kommen. Wie diese im Detail aussehen, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht genau gesagt werden. Der Abschnitt zwischen Farnhornweg und Luruper Hauptstraße wird aufgrund der Umleitung der Bundesautobahn 7 (BAB 7) für die Rampensperrung der Anschlussstelle Hamburg-Bahrenfeld ab voraussichtlich Herbst 2024 über HH-Volkspark – Schnackenburgallee – Farnhornstieg – Farnhornweg – Elbgaustraße – Rugenbarg zur Bundesstraße 431 wohl erst später realisiert werden.

- **Rugenbarg Umbau:** Der LSBG plant aktuell eine Sanierung der Nebenflächen und der Deckschicht im Jahr 2024 mit lediglich geringen verkehrlichen Auswirkungen. Für den Öffentlichen Personennahverkehr wird es lediglich Verlegungen von Haltestellen geben, wenn die Baufelder in Haltestellennähe sind.
- **Bahrenfelder Chaussee im Zuge des BAB 7-Deckels:** Das neue Brückenbauwerk der Bahrenfelder Chaussee über die BAB 7 wird, soweit bekannt, im ersten Quartal im Jahr 2024 fertiggestellt sein. Für die folgenden Jahre sind keine zusätzlichen Einschränkungen für die Bahrenfelder Chaussee gemeldet.“

Frage und Antwort haben die Ausschussmitglieder am 23.01.2024 vorab per E-Mail erhalten.]

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 8 S-Bahnhöfe Elbgaustraße und Holstenstraße - Die monatelang defekten Aufzüge endlich instand setzen!
Antrag der Fraktion DIE LINKE**

Der TOP mit der Tischvorlage der Fraktion DIE LINKE (Anlage) wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Herr Strasser betont, seit drei Monaten sei kein Fortschritt bei den Instandsetzungsarbeiten zu erkennen.

Herr Harders und Herr Sülberg begrüßen den Antrag.

Der Verkehrsausschuss empfiehlt der Bezirksversammlung einstimmig, wie folgt zu beschließen:

Das Bezirksamt wird gemäß § 19 Abs. 2 BezVG aufgefordert, sich bei der Deutschen Bahn InfraGO AG dafür einzusetzen, dass die seit Anfang November 2023 defekten Aufzüge im Zugangsbereich der S-Bahnstationen Elbgaustraße und Holstenstraße schnellstmöglich mit Priorität instand gesetzt und wieder in Betrieb genommen werden.

zu 9 freiRaum Ottensen - Das autoarme Quartier

Es gibt keine Wortmeldungen.

zu 10 Haushalt / Mittelabfluss / Planungshorizonte

Es gibt keine Wortmeldungen.

zu 11 Mitteilungen

**zu 11.1 Unfallverhütung im Straßenverkehr: Was bedeutet Schrittgeschwindigkeit?
Auskunftsersuchen von Lars Boettger, Stephanie Faust-Weik-Rossnagel,
Heidi Fitschen, Benjamin Harders, Rolf Stünitz, Holger Sülberg und Dana
Vornhagen (alle Fraktion GRÜNE)
Drucksache: 21-4566**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.2 Versprochen ist versprochen und wird nicht gebrochen – Die Brücke über die
S-Bahn im Bereich Sieverstücken muss kommen!
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
26.10.2023
Drucksache: 21-4604**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.3 Transrapid und Transparenz
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
30.11.2023
Drucksache: 21-4640**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.4 Straßenkreuzung Sülldorfer Brooksweg/ Rissener Landstraße
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
30.11.2023
Drucksache: 21-4657**

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.5 Mit Energie in die Erneuerbaren: Photovoltaik auf Bahnhofs­dächern und
Gleisanlagen
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom 30.11.2023
Drucksache: 21-4661**

Der TOP mit der Drucksache 21-4661 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.6 Sperrung Grandkuhlenweg für den Kfz-Verkehr: Wie lange noch?
Kleine Anfrage von Karsten Strasser (Fraktion DIE LINKE)
Drucksache: 21-4664**

Der TOP mit der Drucksache 21-4664 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.7 Verbesserung der Barrierefreiheit an der S-Bahn-Station Iserbrook
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
30.11.2023
Drucksache: 21-4668**

Der TOP mit der Drucksache 21-4668 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.8 Verkehrsplanungen im Umfeld des neuen Fernbahnhofs am Diebsteich
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
30.11.2023
Drucksache: 21-4670**

Der TOP mit der Drucksache 21-4670 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

**zu 11.9 Mehr Sicherheitsstandards für Lkw
Mitteilungsdrucksache zum Beschluss der Bezirksversammlung vom
30.11.2023
Drucksache: 21-4674**

Der TOP mit der Drucksache 21-4674 wird vor Eintritt in die Tagesordnung neu aufgenommen.

Der Verkehrsausschuss nimmt die Drucksache zur Kenntnis.

zu 12 Verschiedenes

Herr Sülberg erkundigt sich nach der Entsendung von Referierenden der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) zu den Themen **Tempo-30-Zonen** und **Strategie Mobilitätswende**.

[Nachtrag zu Protokoll:

Die BVM hat eine Entsendung von Referierenden zur Sitzung am 07.02.2024 zugesagt.]

Frau Naujokat schlägt vor, Fragen zur **Baustellenkommunikation der HVV GmbH** unter den Fraktionen zu sammeln und diese dann zu einer der nächsten Sitzungen einzuladen.

Herr Müller-Goldenstedt bittet um Vorstellung des **Masterplans Magistralen** in einer der nächsten Sitzungen.

Auf Nachfrage von Herrn Batenhorst erläutert Herr Schmuckall, die Hamburger Hochbahn AG habe das direkte Gespräch mit dem Petenten (siehe hierzu Drucksache 21-4613 aus der Sitzung vom 18.12.2023) bezüglich der **Switch-Parkplätze in der Beseler Straße** gesucht und sehe von einer Entsendung von Referierenden bisher ab. Er sichert zu, die Hamburger Hochbahn AG werde erneut zu dem Thema angefragt.

Frau Wincierz informiert, die Stelle für den:die **Fußverkehrsbeauftragte:n** sei nun freigegeben und gehe zügig in die Ausschreibung.

gez.
Schmuckall

gez.
Fricke

Geschäftsstelle der Bezirksversammlung Altona
Platz der Republik 1, 22765 Hamburg - Tel: 42811-3236, Fax: 4279-02100
bezirksversammlung@altona.hamburg.de
www.bezirksversammlung-altona.hamburg.de

Strategie Mobilitätswende

A. Zielsetzung

Die Bürgerschaft hat aufgrund der Drucksache 20/1396 „Hamburg braucht eine aktualisierte Verkehrsentwicklungsplanung“ beschlossen, einen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Die vorliegende „Strategie Mobilitätswende“ kommt diesem Beschluss nach und zeigt mit ihren Handlungsschwerpunkten auf, welche Schritte erforderlich sind, um die für das Zieljahr 2030 gesteckten Ziele zu erreichen.

Hamburg ist als Zentrum der Metropolregion seit jeher ein wichtiger Knotenpunkt im europäischen Handels- und Verkehrsnetz. Die Entwicklung hin zu einem emissionsarmen, zukunfts- und leistungsfähigen Mobilitätssystem ist für die wirtschaftliche Entwicklung, die Lebensqualität, die Mobilität der Menschen und die Klimaneutralität Hamburgs entscheidend. Dafür wird die Mobilitätswende an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet und weiter vorangetrieben. Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Anteil der Wege, die in Hamburg im Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Fahrrad- und Fußverkehr, On Demand und Sharing-Systeme) absolviert werden, auf 80 Prozent zu erhöhen. 2017 lag dieser Wert noch bei 64 Prozent.

B. Lösung

Beschluss über die „Strategie Mobilitätswende“.

Um trotz steigender Bevölkerungszahlen in Hamburg und der Metropolregion die Klima- und Mobilitätsziele zu erreichen, braucht es eine Mobilitätsstrategie. Sie schafft die Voraussetzungen dafür, dass alle Menschen in der wachsenden Metropolregion entsprechend ihrer Bedürfnisse mobil sein können und Unternehmen erfolgreich wirtschaften können, ohne dabei die Klima- und Umweltziele zu konterkarieren. Die Mobilitätswende in Hamburg kann zudem nur gelingen, wenn sie auch in der Metropolregion vorangetrieben wird.

Mit der Drucksache „Strategie Mobilitätswende“ wird ein Handlungskonzept für die Mobilität in Hamburg vorgelegt. Dieses Handlungskonzept orientiert sich an dem im Jahr 2017 beschlossenen Leitbild „Mobilität in Hamburg – Die Ziele“ (siehe Drs. 21/7748 vom 31. Januar 2017) und den im Klimaplan beschlossenen Zielen für den Mobilitätssektor. Es berücksichtigt die weiteren umwelt-, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Ziele und Programme der Stadt. Es integriert die verkehrspolitischen Schwerpunktthemen Hamburg Takt, Radverkehrsförderung, Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs, Priorisierung des Umweltverbunds (Fokusräume) sowie das Handlungskonzept Innenstadt. Die „Strategie Mobilitätswende“ ist das Ergebnis der interdisziplinären, kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung, die unter Beteiligung des Mobilitätsbeirats, der Bezirke und Behörden, des Umlands und der Öffentlichkeit durchgeführt wurde. Sie zeigt auf, welche Schritte erforderlich sind, um die Mobilitätswende in Hamburg umzusetzen und die für das Zieljahr 2030 gesteckten Ziele zu erreichen.

C. Auswirkungen auf den Haushalt

Mit dieser Drucksache keine.

Die Finanzierung von Maßnahmen und Angeboten im Verkehrsbereich erfolgt grundsätzlich aus dem Haushalt der Freien und Hansestadt Hamburg und aus Bundesmitteln.

D. Auswirkungen auf die Vermögenslage

Keine.

E. Sonstige finanziellen Auswirkungen

Keine.

F. Vollzugsaufwand

Entfällt.

G. Auswirkungen auf:

Familienpolitik

Klimaschutz

Die „Strategie Mobilitätswende“ leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Klimaziele des Hamburger Klimaplanes im Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“.

Inklusion

Die Strategie Mobilitätswende berücksichtigt die Belange der Inklusion. Familien, Kinder sowie in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sind besonders auf den Umweltverbund und eine barrierefreie Gestaltung sowohl des öffentlichen Raums wie auch der Mobilitätsangebote angewiesen.

Gleichstellung

H. Notifizierung nach EU-Recht

Keine.

I. Vorwegüberweisung

Nein.

J. Alternativen

Kein Beschluss über die „Strategie Mobilitätswende“. Dies würde die Umsetzung der angestrebten Mobilitätswende in Hamburg erschweren und die Einhaltung der Hamburger Klimaziele des Sektors „Verkehr/Mobilitätswende“ gefährden.

K. Anlagen

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft mit einer weiteren Anlage (Strategie Mobilitätswende)

Strategie Mobilitätswende

1. Anlass und Gegenstand der Drucksache

Die vorliegende Strategie zeigt Schritt auf, um die Mobilitätswende in Hamburg umzusetzen und die für das Zieljahr 2030 im Rahmen der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes gesteckten Klimaziele (siehe Drucksache 22/12774) zu erreichen. Sie integriert die verkehrspolitischen Schwerpunktthemen wie die Strategie Hamburg-Takt, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs und berücksichtigt übergeordnete Ziele der Bundesregierung und der Europäischen Union (EU), wie z. B. die Dekarbonisierung.

Die „Strategie Mobilitätswende“ löst das Mobilitätsprogramm 2013 ab und baut auf den im Jahr 2017 beschlossenen verkehrspolitischen Zielen auf. Der Prozess zur Erstellung des Hamburger Verkehrsentwicklungsplans (VEP) hat sich neben den SUMP-Leitlinien¹ auch an den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientiert und wird weitergeführt. Nach einer umfangreichen Bestands- und Zustandsanalyse wurden verschiedene Maßnahmenzenarien gebildet, diskutiert, bewertet, und darauf aufbauend die vorliegende Strategie erarbeitet.

Die Drucksache beschreibt zunächst die Rahmenbedingungen und Trends in der Mobilität. Zu den wichtigsten Erkenntnissen der Verkehrsentwicklung gehören:

- Die Kfz-Verkehrsmenge, die in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie auch schon kontinuierlich leicht rückläufig war, hat sich sprunghaft verringert. Der Verkehr ist im Jahr 2020 um elf Prozent und im Jahr 2021 um weitere drei Prozent zurückgegangen und im Jahr 2022 nicht wieder auf das Vor-Corona-Niveau zurückgekehrt. Im Jahr 2022 waren die Verkehrsmengen insgesamt etwa 12 Prozent geringer als im Jahr 2019.
- Die Fahrgastzahlen im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sind in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt stark zurückgegangen. Durch das staatlich geförderte 9-Euro-Monatsticket wurden im Sommer 2022 die Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 erstmals wieder erreicht und sogar übertroffen. Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ist das Fahrgastniveau im HVV deutlich angestiegen und liegt aktuell über dem Vor-Corona-Niveau. Im Juli 2023 lag das Fahrgastniveau acht Prozent über dem Wert von Juli 2019.
- Der Radverkehr hat insbesondere in den vergangenen drei Jahren (2019 bis 2022) stark zugelegt. Das an den Fahrradpegeln gezählte Radverkehrsaufkommen lag 2022 um 33 Prozent über dem Wert von 2019. Seit 2011 hat sich das Aufkommen in etwa verdoppelt.

¹ Leitlinien auf europäischer Ebene für die Erstellung von *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP)

- 68 Prozent aller Wege der Hamburgerinnen und Hamburger wurden 2022 mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr²) zurückgelegt. Dies entspricht einem Anstieg um vier Prozentpunkte gegenüber dem Wert aus dem Jahr 2017.
- Das Mobilitätsverhalten hat sich verändert. Die Hamburgerinnen und Hamburger bleiben durchschnittlich häufiger zu Hause. Die Mobilitätsrate ist von 3,3 auf 3,0 Wege pro Person und Tag gesunken³. Das Gesamtvolumen der Wege nahm von 5,8 Mio. auf 5,3 Mio. Wege pro Tag ab.
- Öffentliche Verkehrsmittel wurden von den Hamburgerinnen und Hamburgern 2022 für 24 Prozent der Wege genutzt. Der Anteil ist seit 2008 damit um fünf Prozentpunkte gestiegen.
- Von 2017 bis 2022 stieg der Anteil des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel von 15 auf 22 Prozent aller Wege an. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege hat dabei um 35 Prozent zugenommen.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (als Fahrende oder Mitfahrende) ist von 39 Prozent im Jahr 2008 auf 36 Prozent im Jahr 2017 und auf 32 Prozent im Jahr 2022 gesunken. Dieser Rückgang zeigt sich nicht nur beim Anteil der Wege, sondern besonders deutlich auch in der Verkehrsleistung. 2022 ist die Verkehrsleistung, also die täglich im MIV zurückgelegte Wegstrecke, gegenüber 2017 um 29 Prozent gesunken, von 32 Mio. auf 23 Mio. Personenkilometer (Pkm) pro Tag.⁴ Zum Vergleich: Zwischen 2008 und 2017 war die MIV-Verkehrsleistung noch um 17 Prozent gestiegen.
- Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs (Güterverkehr, Dienstleistungs- und Geschäftsfahrten) macht ca. 30 Prozent des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs auf Hamburgs Straßen aus. Während die Schwerverkehrsmengen rückläufig sind, hat sich der Wachstumstrend insbesondere der Kurier-, Express- und Paket-Dienste in den vergangenen Jahren weiter verstärkt.
- Ca. 15 Prozent aller Wege in Hamburg werden von Nicht-Hamburgerinnen und Nicht-Hamburgern zurückgelegt (vgl. MiD 2017). (Berufs-)Pendlerinnen und Pendler haben daran einen Anteil von ca. 40 Prozent.

Darauf aufbauend benennt die „Strategie Mobilitätswende“ zehn Handlungsfelder und beschreibt diese im Handlungsprogramm (Kapitel 4). Die Umsetzung dieses umfangreichen Programms erfordert große Anstrengungen auf unterschiedlichen Ebenen (Politik, Verwaltung, Planung, Öffentlichkeit) und kann nur gelingen, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen.

Die folgende Übersicht zeigt die zehn Handlungsfelder und die darin enthaltenen Maßnahmenpakete:

	Handlungsfeld
1	MEHR ÖPNV mit der Strategie „Hamburg-Takt“
	Schnellbahnnetzausbau und weitere Programme
	Strategie „Hamburg Takt“ inkl. On-Demand-Angebote planen und umsetzen;
	Ergänzende, vernetzende Angebote (hvv switch, Carsharing, Bikeshaing, B+R, P+R etc.) ausbauen
2	MEHR REGIONALE UND ÜBERREGIONALE ERREICHBARKEIT
	Schienenknoten Hamburg und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ausbauen;

² Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst neben dem ÖPNV (S-/U-Bahn, Bus, Fähre) auch Taxen, den Regional- und Fernverkehr per Bahn sowie Flugreisen.

³ Wege außerhalb von Ferien und Feiertagen.

⁴ Wege außerhalb von Ferien und Feiertagen.

	Erhaltungsmanagement, Baustellenkoordinierung, Autobahnausbau gemäß Bundesverkehrswegeplan (BVWP) vorantreiben
3	MEHR RAD- UND FUßVERKEHR
	Bündnis für den Rad- und Fußverkehr weiter umsetzen und kontinuierlich weiterentwickeln
4	MEHR ALTERNATIVE ANTRIEBE
	Elektrifizierung von Fahrzeugflotten fördern
	Ladeinfrastruktur für Elektro-Fahrzeuge großflächig und bedarfsgerecht ausbauen
5	INTEGRIERTE STADT- UND VERKEHRSPANUNG
	ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung stärken
	Masterplan Magistralen gemeinsam entwickeln und umsetzen
	Mobilitätskonzepte für Stadtentwicklungsprojekte (Neubau und Bestand) entwickeln und umsetzen
6	FLÄCHEN FÜR DEN UMWELTVERBUND
	Fokusräume zur Stärkung des Umweltverbundes im Kontext anstehender Straßenplanungen prüfen
7	MEHR LEBENSQUALITÄT IN DER INNENSTADT UND IN DEN QUARTIEREN
	Handlungskonzept Innenstadt weiterentwickeln und umsetzen
	Ausweitung von Tempo 30 abstimmen und umsetzen
	Bewohnerparken weiterentwickeln und Vereinfachungen vorantreiben
8	OPTIMIERTER WIRTSCHAFTSVERKEHR
	„Gesamtstädtisches Konzept für die Letzte Meile“ (Drucksache 22/5939) umsetzen
	Hafenentwicklungsplan umsetzen
	Bedarfe des Handwerks berücksichtigen
9	DIGITALE MOBILITÄT
	Priorisierung für Busse und Optimierungen für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen (LSA) prüfen
	Autonome Shuttles für die erste und letzte Meile auf die Straße bringen
	Verkehrsmanagement: Entwicklung eines Mobility Operating System (MOS)
	Mobilitätsdaten und Plattformen weiterentwickeln, organisationsübergreifende Nutzung von Mobilitätsdaten fördern
10	KOOPERATIVE PLANUNGS- UND UMSETZUNGSPROZESSE
	Effiziente Abstimmungsprozesse etablieren
	Kooperationen mit Privaten und dem Umland weiter stärken
	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement etablieren

Damit die „Strategie Mobilitätswende“ im Sinne einer kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung anpassungsfähig bleibt und Veränderungen der Rahmenbedingungen im Blick behalten kann, ist ein kontinuierliches Monitoring sowohl der Maßnahmenumsetzung als auch der Zielerreichung wichtig. Damit können Anpassungsbedarfe frühzeitig zu erkannt und aufgegriffen werden.

Das Monitoring der „Strategie Mobilitätswende“ betrachtet den Umsetzungsfortschritt der hier benannten Maßnahmen und erfolgt jährlich. Es löst das bisherige Monitoring des „Mobilitätsprogramms 2013“ ab. Die Ergebnisse des Maßnahmen-Monitorings und des Ziel-Monitorings

werden regelmäßig in der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende präsentiert. Die gewonnenen Informationen werden dokumentiert, systematisch aufbereitet, eingeordnet sowie kommuniziert. Auf dieser Grundlage kann ein guter Überblick über den Fortschritt der Mobilitätswende gegeben werden. Ergebnisse des CO₂- und Maßnahmen-Monitorings fließen auch in das Monitoring zum Hamburger Klimaplan ein.

2. Ergebnis der Behördenabstimmung

Der Drucksachenentwurf ist mit der Senatskanzlei abgestimmt. Die Finanzbehörde ist einverstanden. Die Behörde für Justiz und Verbraucherschutz stimmt dem Drucksachenentwurf zu und hat keine rechtlichen Bedenken. Die Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke hat keine gleichstellungspolitischen Bedenken. Alle Bezirke wurden beteiligt und haben zugestimmt. Die Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft, die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, die Behörde für Inneres und Sport und die Behörde für Wirtschaft und Innovation haben zugestimmt.

3. Petitum

Der Senat wird gebeten, die beigefügte Mitteilung an die Bürgerschaft nebst Anlage (Strategie Mobilitätswende) zu beschließen.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Strategie Mobilitätswende

1. Anlass und Zweck der Mitteilung

Die Bürgerschaft hat aufgrund der Drucksache 20/1396 „Hamburg braucht eine aktualisierte Verkehrsentwicklungsplanung“ beschlossen, einen umfassenden Verkehrsentwicklungsplan aufzustellen. Die vorliegende „Strategie Mobilitätswende“ kommt diesem Beschluss nach und zeigt mit ihren zehn Handlungsschwerpunkten auf, welche Schritte erforderlich sind, um die Mobilitätswende in Hamburg umzusetzen und die für das Zieljahr 2030 gesteckten Ziele zu erreichen.

Die „Strategie Mobilitätswende“ ist das Ergebnis der interdisziplinären, kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung, die unter Beteiligung des Mobilitätsbeirats, der Bezirke und Behörden, des Umlands und der Öffentlichkeit durchgeführt wurde.

Die „Strategie Mobilitätswende“ löst das Mobilitätsprogramm 2013 ab und baut auf den 2017 beschlossenen verkehrspolitischen Zielen und den im Klimaplan beschlossenen Zielen für den Mobilitätssektor auf. Es berücksichtigt die weiteren umwelt-, stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Ziele und Programme der Stadt. Es integriert die verkehrspolitischen Schwerpunktthemen Hamburg Takt, Radverkehrsförderung, Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs, Priorisierung des Umweltverbunds sowie das Handlungskonzept Innenstadt.

2. Petitum

Der Senat beantragt,

die Bürgerschaft möge von der beiliegenden Strategie Mobilitätswende Kenntnis nehmen.

Anlage:

Strategie Mobilitätswende

Strategie Mobilitätswende

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Ziele der Strategie Mobilitätswende	3
3	Rahmenbedingungen	4
3.1	Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung	4
3.2	Klimaschutz und Klimaanpassung.....	7
3.3	Entwicklung des Verkehrs in Hamburg	9
3.3.1	Entwicklung des Kfz-Verkehrs	9
3.3.2	Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs	10
3.3.3	Entwicklung des Radverkehrs	11
3.3.4	Entwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen	12
3.3.5	Mobilitätsverhalten (Personenverkehr).....	14
3.3.6	Pendlerverkehre und Stadt-Umland-Verkehr	20
3.3.7	Pkw-Bestand.....	22
3.3.8	Verkehrsprognose bis 2030.....	24
3.3.9	Schlussfolgerungen für die Verkehrsplanung.....	26
4	Handlungsprogramm	28
4.1	Mehr ÖPNV mit der Strategie „Hamburg-Takt“	29
4.1.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	29
4.1.2	Busverkehr.....	35
4.1.3	Fähre	36
4.1.4	Vernetzende Mobilität und Sharing-Angebote.....	36
4.1.5	Service, Qualität und Ticketing	40
4.2	Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit	41
4.2.1	Regionaler und überregionaler Schienenpersonenverkehr	42
4.2.2	Regionaler und überregionaler Schienengüterverkehr.....	45
4.2.3	Regionaler und überregionaler Straßenverkehr	46
4.3	Mehr Rad- und Fußverkehr	48
4.3.1	Radverkehr	49
4.3.2	Fußverkehr	52
4.4	Mehr alternative Antriebe	53
4.4.1	Elektrifizierung	53
4.4.2	Ladeinfrastruktur.....	55
4.5	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung	56
4.5.1	Innovative Mobilitätskonzepte und Straßenraumgestaltung.....	56
4.5.2	Masterplan Magistralen	57
4.6	Flächen für den Umweltverbund.....	59
		0

4.7	Mehr Lebensqualität in der Innenstadt und in den Quartieren	60
4.7.1	Handlungskonzept Innenstadt „Eine attraktive Innenstadt für alle“	61
4.7.2	Angemessene Geschwindigkeiten auf Hamburgs Straßen	61
4.7.3	Ruhender Kfz-Verkehr auf privaten Grundstücken	62
4.7.4	Ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum	63
4.8	Optimierter Wirtschaftsverkehr	65
4.8.1	Hamburger Hafen	66
4.8.2	Urbane Güterverkehr und Optimierung der Letzten Meile	69
4.8.3	Handwerk.....	70
4.9	Digitale Mobilität	70
4.9.1	Strategie Digitale Mobilität.....	71
4.9.2	Digitalisierung im Straßenverkehr	71
4.10	Kooperative Planungs- und Umsetzungsprozesse	73
5	Ausblick, Maßnahmen- und Ziel-Monitoring	76

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Beteiligungsformate (Quellen: ARGUS Stadt und Verkehr, BVM)	2
Abbildung 2: Prozessmarke "Denk deine Mobilität" (Quelle: urbanista)	2
Abbildung 3: Die 16 Handlungsziele (Quelle: BVM).....	3
Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in Hamburg 2011 bis 2022 (Quelle: Statistikamt Nord, Stand: April 2023)	4
Abbildung 5: Projekte der Hamburger Stadtentwicklung mit mehr als 600 Wohneinheiten (Stand 04/2023, Quelle: BSW); WE = Wohneinheiten, A = Arbeitsplätze	7
Abbildung 6: Stellschrauben und Hebelmaßnahmen im Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“, Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, August 2023.....	8
Abbildung 7: Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Hamburg 2000 bis 2022 (Index: 2000 = 100, Quelle: BVM)	10
Abbildung 8: Entwicklung des Schwerverkehrs in Hamburg 2000 bis 2022 (Index: 2000 = 100, Quelle: BVM).....	11
Abbildung 9: Entwicklung Radverkehrsaufkommen und Infrastrukturerneuerung 2011 bis 2022 (Quelle: BVM).....	12
Abbildung 10: Fahrgäste im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) 2000 bis 2022 in Mio. (Quelle: HVV)	13
Abbildung 11: Fahrgastniveau im HVV im Vergleich zum durchschnittlichen Monat 2019 (Stand: Oktober 2023, Quelle: HVV).....	13
Abbildung 12: Entwicklung Kfz-Verkehr, HVV Linienfahrgäste und Radverkehr 2000 bis 2022 (Quellen: BVM, HVV)	14
Abbildung 13: Modal Split in Hamburg (Quellen: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH [infas], DLR, BVM).....	15
Abbildung 14: Übliche Nutzung des Fahrrads (Quellen: infas, DLR, BVM)	16
Abbildung 15: Fahrradbestand im Haushalt (Quellen: infas, DLR, BVM)	16

Abbildung 16: Wegezweck nach Verkehrsmittel im Jahr 2022 (Quelle: BVM)	17
Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung zwischen 2017 und 2022 (Quelle: infas, DLR, BVM)	18
Abbildung 18: Modal Split der Bezirke (Quelle: MobiHam 2022)	19
Abbildung 19: Modal Split der Stadtregionen (MobiHam 2022)	20
Abbildung 20: Berufspendlerinnen und -pendler zwischen Hamburg und der Metropolregion (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistikamt Nord)	21
Abbildung 21: Pkw-Bestand in Hamburg jeweils zum 1. Januar 2010 bis 2023 (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt [KBA])	22
Abbildung 22: Entwicklung privater Pkw-Bestand und Pkw-Dichte 2010 bis 2022 (Quelle: KBA)	23
Abbildung 23: Privat-Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) in Hamburger Stadtteilen 2022 (Quellen: ARGUS, KBA)	23
Abbildung 24: Einpendelnde aus den (Land-)Kreisen der Metropolregion nach Hamburg (Quellen: ARGUS, Bundesagentur für Arbeit, BVM; Auswertung auf Basis des Hamburger Verkehrsmodells, Stand 2023)	25
Abbildung 25: Verkehrsentwicklung - Zahlen und Fakten (Quellen: ARGUS, BVM)	27
Abbildung 26: Schnellbahnnetz 2023 (Quellen: Planersocietät, BVM, Stand: April 2023)	31
Abbildung 27: Das neue S-Bahnlinienetz ab Dezember 2023 (Quelle: Deutsche Bahn)	32
Abbildung 28: Schnellbahnausbau bis 2030 (Quellen: Planersocietät, BVM, Stand: April 2023)	33
Abbildung 29: Schnell- und Regionalverkehrsausbau nach 2030 (Quellen: Planersocietät, BVM)	34
Abbildung 30: Bedienegebiete von hvv hop und MOIA 2023 (BVM)	37
Abbildung 31: hvv switch-Standorte (Stand August 2023; Quelle: HVV)	38
Abbildung 32: Regionale Anbindung im Personenverkehr auf der Schiene (Quellen: Planersocietät, BVM)	43
Abbildung 33: Das Hamburger Fernstraßenprogramm gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 (Quelle: ARGUS, BVM) (Rot dargestellt sind in Planung und Bau befindliche Streckenabschnitte)	47
Abbildung 34: Jährlich sanierte Fahrstreifenkilometer in Hamburg	48
Abbildung 35: Velorouten-Netzkonzept, Ergänzungen zum Netzkonzept in Rot dargestellt (Quelle: BVM)	50
Abbildung 36: Bestandsentwicklung und Prognose e-Fahrzeuge, Elektrifizierungsquote in Hamburg (Quellen: KBA, BVM)	54
Abbildung 37: Die Hamburger Magistralen (Quelle: BSW)	58
Abbildung 38: Orientierungsrahmen („Fokusräume“) für die Priorisierung des Umweltverbunds im Hauptverkehrsstraßennetz (Quellen: ARGUS, BVM)	60
Abbildung 39: Geplante Straßenbaumaßnahmen im Hamburger Hafengebiet (Quellen: ARGUS, HPA)	68
Abbildung 40: Ziele und Entwicklungspfade der „Strategie Digitale Mobilität“ (Quelle: BVM)	71

1 Einleitung

Hamburg ist als Zentrum der Metropolregion seit jeher ein wichtiger Knotenpunkt im europäischen Handels- und Verkehrsnetz. Die Entwicklung hin zu einem emissionsarmen, zukunfts- und leistungsfähigen Mobilitätssystem ist für die wirtschaftliche Entwicklung, die Lebensqualität, die Mobilität der Menschen und die Klimaneutralität Hamburgs entscheidend. Dafür wird die Mobilitätswende an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet und weiter vorangetrieben. Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Anteil der Wege, die in Hamburg im Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Fahrrad- und Fußverkehr, On Demand und Sharing-Systeme) absolviert werden, auf 80 Prozent zu erhöhen. 2017 lag dieser Wert noch bei 64 Prozent.

Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen investiert der Hamburger Senat in die städtische Infrastruktur: Hamburg erlebt das Jahrzehnt des Schnellbahnausbaus. Der ÖPNV wird durch die Strategie „Hamburg-Takt“ zur maßgeblichen Säule der Mobilitätswende. Das ÖPNV-Angebot wird durch die Einrichtung neuer Haltestellen, die Einführung neuer Linien und die Erhöhung der Frequenz auf bestehenden Linien im Bahn-, Bus- und Fährenverkehr deutlich ausgebaut. Der Service wird insgesamt verbessert und zusätzliche On-Demand-Mobilitätsangebote ergänzen den klassischen ÖPNV.

Die Einführung des Deutschlandtickets hat die Nutzung des ÖPNV auch preislich noch attraktiver gemacht. Das Deutschlandticket trägt maßgeblich dazu bei, dass Mobilität für alle bezahlbar bleibt. Gleichzeitig erfordert die Stärkung des Umweltverbunds auch mehr Angebote für den Rad- und Fußverkehr. Straßenräume müssen saniert und umgebaut, Schienenwege sowie Buslinien ausgebaut und in ihrer Kapazität erweitert werden. Wichtig zum Erreichen der Klimaziele ist zudem die Antriebswende – auch diese hat Auswirkungen auf die verkehrliche Infrastruktur.

Damit Hamburg die Mobilitätswende schaffen kann, hat die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) eine Strategie entworfen, die die Richtschnur der Verkehrsplanung bis 2030 sein soll. Die Strategie baut auf dem Mobilitätsprogramm 2013 und auf den 2017 beschlossenen verkehrspolitischen Zielen des Senats auf. Sie ist das Ergebnis der Verkehrsentwicklungsplanung (VEP), in der die relevanten Planungen, wie z. B. der Hamburger Klimaplan, die Bundesverkehrswegeplanung, die Hafenentwicklungsplanung, die Lärmaktions- und die Luftreinhalteplanung übergreifend betrachtet wurden. Verkehrsentwicklungsplanung ist ein kontinuierlicher Prozess. Die vorliegende Strategie Mobilitätswende gibt eine Orientierung für anstehende Planungs- und Entscheidungsprozesse.

Der Hamburger VEP-Prozess orientiert sich neben den SUMP-Leitlinien¹ der Europäischen Union (EU) auch an den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Aufbauend auf einer umfangreichen Bestands- und Zustandsanalyse wurden verschiedene Maßnahmenzenarien gebildet, diskutiert, bewertet, und darauf aufbauend die vorliegende Strategie erarbeitet.

Es gibt verschiedene Gremien, die eigens für den Prozess der VEP eingerichtet wurden. Der Mobilitätsbeirat ist das Stakeholder-Gremium, in dem die verkehrspolitischen Akteure zusammenkommen. Dazu gehören neben den verkehrspolitischen Sprecherinnen und Sprechern der Bürgerschaftsfraktionen auch Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrswirtschaft, der Verkehrs- und Umweltverbände, der Wirtschaft und des Hafens sowie der Bezirke und des Umlands. Unterstützt wird das Gremium durch Expertinnen und Experten

¹ Leitlinien der Europäischen Union für die Erstellung von *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP).

aus der Wissenschaft und der Praxis. Daneben gab es zahlreiche behördenübergreifende Arbeitsgruppen und anlassbezogene Akteursgespräche.

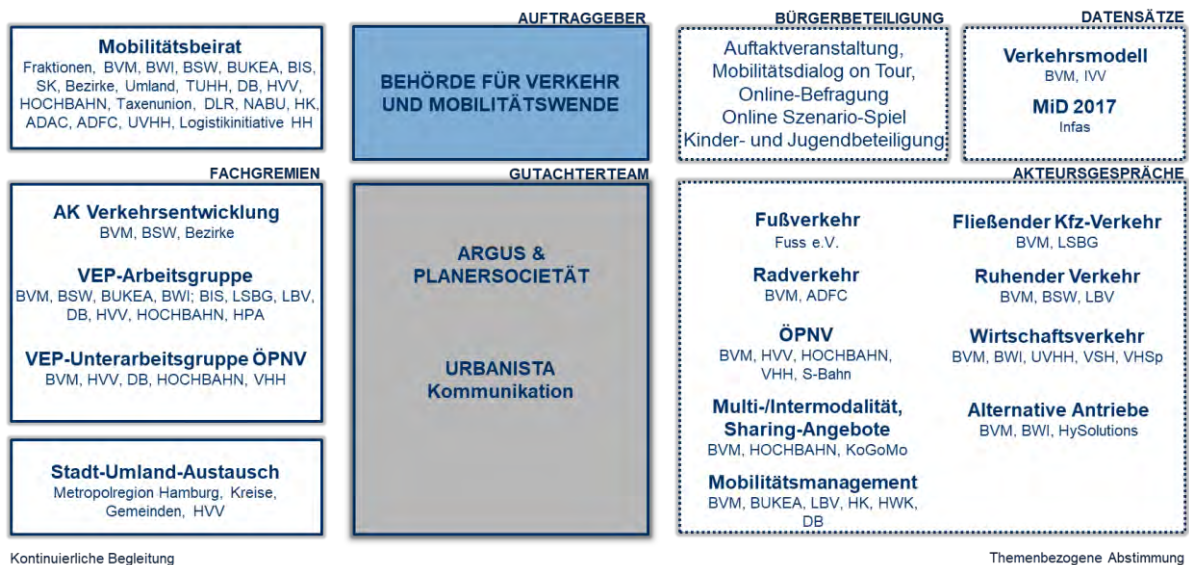


Abbildung 1: Übersicht Beteiligungsformate (Quellen: ARGUS Stadt und Verkehr, BVM)

Der Prozess der VEP wurde seit 2019 durch einen Dialog mit der Öffentlichkeit unter dem Motto „Denk deine Mobilität“ begleitet. Die Ergebnisse sind auf den Internetseiten der BVM (<https://www.hamburg.de/bvm/verkehrsentwicklungsplanung/16071116/beteiligungskit/>) einsehbar.

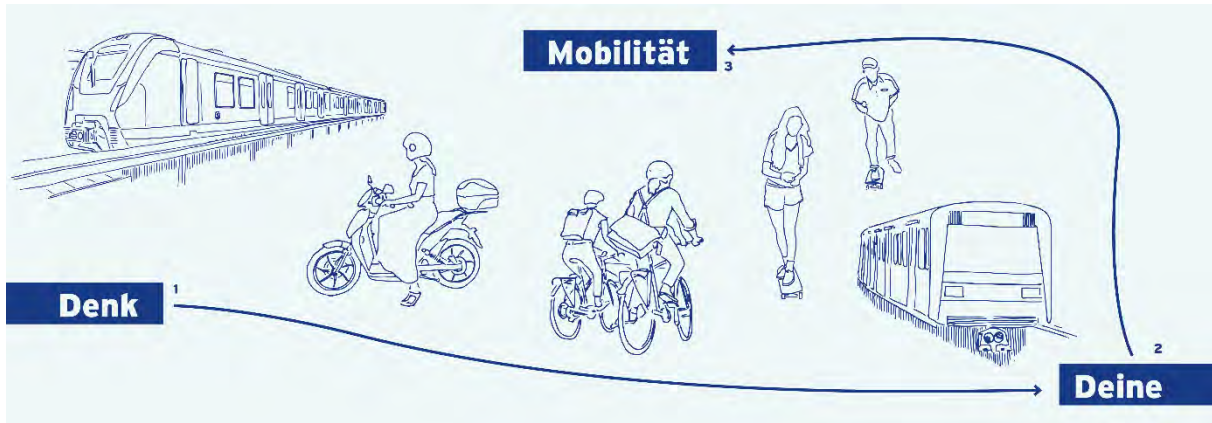


Abbildung 2: Prozessmarke "Denk deine Mobilität" (Quelle: urbanista)

Am 16. September 2019 fand die Auftaktveranstaltung auf dem Rathausmarkt statt. Die Auftaktveranstaltung war gleichzeitig der Start des „Mobilitätsdialogs on Tour“. An neun Standorten, verteilt auf die sieben Bezirke, wurde über den Prozess informiert. Parallel dazu wurde die erste Phase der Online-Beteiligung durchgeführt. In der zweiten Beteiligungsphase von Anfang bis Mitte des Jahres 2021 konnten die Hamburgerinnen und Hamburger bei einem Online-Szenariospiel mitmachen. Mit dem Szenariospiel war es möglich, Maßnahmen aus verschiedenen Handlungsfeldern auszuwählen und zu priorisieren. Die Teilnehmenden haben damit ihre Einschätzung zur strategischen Ausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung gegeben. Insgesamt haben sich daran rund 3.300 interessierte Personen beteiligt. Parallel zum Szenariospiel wurde eine speziell auf Kinder und Jugendliche abgestimmte Beteiligung durchgeführt.

Auch wenn es sich bei den Beteiligungsformaten nicht um repräsentative Umfragen handelte, lieferten die Ergebnisse ein Stimmungsbild zu den verkehrspolitischen Zielen und Handlungsansätzen Hamburgs. So wurde der Wunsch nach mehr Raum für den Umweltverbund und dem Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur häufig geäußert. Aber auch eine Absenkung der Geschwindigkeit im Straßenverkehr wurde von vielen Teilnehmenden genannt.

2 Ziele der Strategie Mobilitätswende

Die Strategie Mobilitätswende soll eine stadtverträgliche, umweltfreundliche und sichere Mobilität für alle Menschen in Hamburg auf nachhaltige Weise ermöglichen. Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, seinen CO₂-Ausstoß bis 2030 um 70 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren und bis 2045 Netto-CO₂-Neutralität zu erreichen (Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan, Drucksache 22/12774). Der Verkehrssektor muss zum Erreichen dieser Ziele ebenfalls erhebliche CO₂-Einsparungen leisten und bis 2030 den Ausstoß um 53 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 reduzieren. Die absoluten CO₂-Einsparungen belaufen sich auf 939 Tsd. Tonnen bis 2030 bzw. auf 3.456 Tsd. Tonnen bis 2045 gegenüber dem Jahr 2021.

Von zentraler Bedeutung für die Erreichung des Klimaschutzziels ist neben der Umstellung auf alternative Antriebe der „Modal Shift“ – eine Verlagerung von Wegen, die bisher im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds, bestehend aus ÖPNV, dem Fuß- und Radverkehr sowie On-Demand- und Sharing-Angeboten. Ziel des Senats ist es, den Anteil der Wege, die im Umweltverbund zurückgelegt werden, bis 2030 auf 80 Prozent zu steigern (80-20-Ziel). Der Angebotsausbau im Umweltverbund ist dabei ein maßgeblicher Hebel zum Erreichen dieser Ziele. Gleichzeitig soll dabei die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Wirtschaftsverkehrs erhalten bleiben.

16 Handlungsziele konkretisieren die übergeordneten politischen Zielsetzungen. Die Handlungsziele bauen auf der Drucksache 21/7748 „Mobilität in Hamburg – Ziele“ aus dem Jahr 2017.²

Übergeordnete, mobilitätsbezogene Handlungsziele	Ökologische Handlungsziele	Ökonomische Handlungsziele	Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele	Stadträumliche Handlungsziele
<p>Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 80 % erhöhen</p> <p>Bezahlbaren und integrierten ÖPNV mit der Strategie Hamburg-Takt weiter stärken, um den Anteil am Modal Split auf 30 % zu erhöhen</p> <p>Hamburg zur Fahrradstadt entwickeln und Anteil am Modal Split auf mindestens 25 % erhöhen</p> <p>Multimodales Verhalten ermöglichen und fördern</p>	<p>Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen im Straßenverkehr gemäß Hamburger Klimaplan reduzieren</p> <p>Neuversiegelung von Flächen minimieren</p> <p>Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge im privaten und gewerblichen Bereich sowie im ÖPNV vorantreiben</p>	<p>Überregionale und regionale Erreichbarkeit Hamburgs optimieren und Zuverlässigkeit erhöhen</p> <p>Inner- und gesamtstädtischen Wirtschaftsverkehr optimieren</p> <p>Funktionsfähigkeit, Resilienz und gute Benutzbarkeit des Straßen- und Schienennetzes sicherstellen</p>	<p>Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen, insbesondere für Kinder und Jugendliche sowie mobilitätseingeschränkte Menschen</p> <p>Verkehrsbedingte Luftschadstoffe reduzieren mit dem Ziel der schnellstmöglichen Einhaltung der EU-Grenzwerte</p> <p>Verkehrssicherheit erhöhen und die Anzahl der Verkehrstoten im Geiste der Vision Zero weiter reduzieren (Drs. 21/15572)</p> <p>Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner gemäß Lärmaktionsplan reduzieren</p>	<p>Fußverkehr stärken</p> <p>Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz von Straßen und Plätzen verbessern</p>

Abbildung 3: Die 16 Handlungsziele (Quelle: BVM)

² <https://www.hamburg.de/bvm/mobilitaet-in-hamburg-ziele/>

3 Rahmenbedingungen

Die Hafenstadt Hamburg zählt zu den wichtigsten Industrie- und Dienstleistungsstandorten Deutschlands und besitzt neben ihrer Strahlkraft innerhalb Norddeutschlands auch eine hohe Bedeutung als Wirtschaftsstandort und für die Versorgung Nord- und Mitteleuropas mit Waren und Gütern.

Als Zentrum der Metropolregion übernimmt Hamburg wesentliche Funktionen für die benachbarten Landkreise / Kreise und Gemeinden, teilweise für ganz Norddeutschland. Dies betrifft Infrastrukturen wie Messe und Flughafen, aber auch Versorgungsfunktionen, Freizeit- und Kulturangebote.

3.1 Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung

Im Mai des Jahres 2023 lebten in Hamburg **1,898 Mio. Menschen**.³ Die Gesamtbevölkerung Hamburgs stieg seit 2011 konstant an, zwischen den Jahren 2018 bis 2021 allerdings mit abnehmender Dynamik. 2022 war das Wachstum mit über 35.000 Personen sehr stark, u. a. bedingt durch Geflüchtete aus der Ukraine.

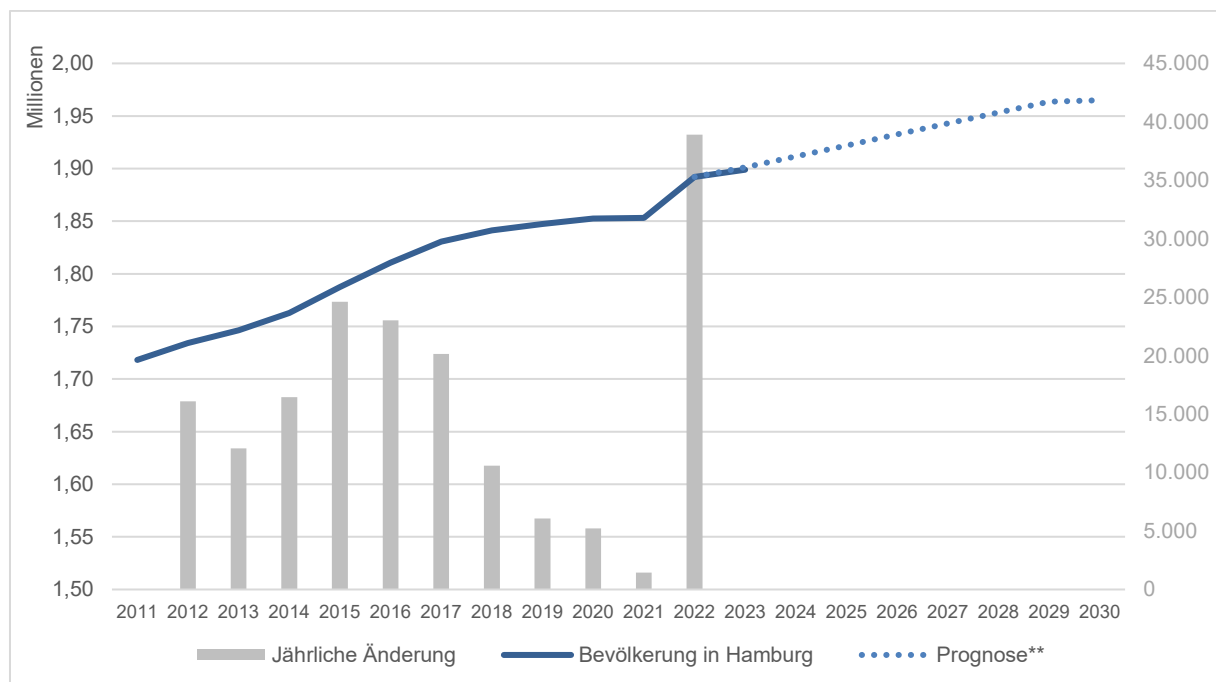


Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in Hamburg 2011 bis 2022 (Quelle: Statistikamt Nord, Stand: April 2023)

** Prognose: Bevölkerungsfortschreibung bis 2030 (Quelle: Statistisches Bundesamt 2022)

Die aktuelle Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamts gibt einen Ausblick auf die mögliche Bevölkerungsentwicklung in Hamburg.⁴ Bis 2030 wird ein anhaltendes Bevölkerungswachstum prognostiziert (je nach Variante auf 1,895 Mio. bis 1,965 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner).

Die Altersgruppe der 67 bis 79-Jährigen verzeichnet demnach das größte Wachstum, gefolgt von den 6 bis 14-Jährigen und den 15 bis 19-Jährigen. Bei der Altersgruppe der Erwerbsfähigen (20 bis 66 Jahre) ist hingegen ein Rückgang zu erwarten. Die Stadt- und

³ Statistikamt Nord (2023): <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/oa> (Stand: 14.09.2023).

⁴ Quelle: Statistisches Bundesamt (2022): 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung (<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsvorausberechnung/begleitheft.html>).

Verkehrsplanung muss also die Bedürfnisse einer in den kommenden Jahren weiterhin wachsenden, aber auch alternden Bevölkerung berücksichtigen.

Auch in der Metropolregion ist ein stetiges Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Zwischen den Jahren 2013 bis 2021 stieg die Anzahl der in der Metropolregion Hamburg lebenden Menschen um gut vier Prozent auf 5,426 Mio. an.

Laut Bundesagentur für Arbeit erreichte die Gesamtbeschäftigung in Hamburger Unternehmen im April 2022 den historischen Höchstwert von 1.033.400 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Die Anzahl der Beschäftigten wird bis 2030 um ca. zehn Prozent steigen. Dieses Wachstum bringt ein steigendes Aufkommen sowohl im Personen- wie auch im Wirtschaftsverkehr mit sich (siehe auch Kapitel 3.3 Entwicklung des Verkehrs in Hamburg), wobei dieser Effekt durch die zunehmende Verbreitung von Homeoffice und digitalen Arbeitsformaten, wie Videokonferenzen, abgeschwächt wird.

Stadtentwicklung

Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum bestimmt die Stadtentwicklung Hamburgs. Zusätzlicher Wohnraum sowie neue Büro- und Gewerbestandorte werden geschaffen und müssen verkehrlich erschlossen werden. Stadt- und Verkehrsplanung müssen Hand in Hand gehen, um die Lebensqualität in der Stadt weiter zu erhöhen und die begrenzte Fläche effizient zu nutzen.

Dazu muss die Stadt kompakter werden und zugleich ihre grünen Qualitäten bewahren und ausbauen. Die grundlegende Strategie der Hamburger Stadtentwicklung ist „die grüne, gerechte, wachsende Stadt am Wasser“,⁵ die vier Handlungsfelder für die räumliche Entwicklung benennt:

- Mehr Stadt in der Stadt: Die Lebensqualität soll sich durch Wohnungsneubau, neue Freiräume, Wegeverbindungen und soziale Infrastruktur sowie der Mischung verschiedener Nutzungen verbessern. Quartiere sollen lebendiger werden.
- Die gerechte Stadt: Maßstab hierfür ist es, angemessenen und bezahlbaren Wohnraum in einem Quartier mit hoher Lebensqualität zu finden und zugleich Zugang zu Bildungsangeboten erhalten zu können.
- Grüne und umweltgerechte Stadt: Die Umweltqualität soll mit Stadtgrün, Natur- und Klimaschutz erhalten, weiterentwickelt und nachhaltig gestaltet werden.
- Stadtentwicklung in der Wirtschaftsmetropole: Hamburg ist stolz auf seinen Hafen inmitten der Stadt, seine Verkehrsinfrastruktur und seinen industriellen Kern. Neben der Förderung von Produktion und Dienstleistung sollen Forschung und Entwicklung räumlich zusammenwachsen.

Die Priorität zur Innenentwicklung gilt sowohl für die Wohnbebauung, als auch für die gewerbliche Entwicklung. Es gilt, die Entwicklung der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete so zu steuern, dass sie für die künftige Nachfrage geeignet sind und ein für Industrie und Gewerbe passendes Flächenpotenzial gesichert wird. Neben der verstärkten Innenentwicklung werden an ausgewählten Standorten in der Stadt neue Siedlungserweiterungen gemäß dem Leitsatz „Mehr Stadt an neuen Orten“ geplant. Durch die größeren Stadtentwicklungsquartiere werden große Wohnungsbaupotenziale geschaffen. Auch diese neuen Quartiere sollen mit Arbeitsstätten, sozialen Nutzungen und Freizeitangeboten durchmischt werden.

⁵ <https://www.hamburg.de/perspektiven-stadtentwicklung/>.

Eine gute Nahversorgung ist eine wesentliche Voraussetzung für die Mobilitätswende.⁶ In diesem Zusammenhang gibt das Hamburger Zentrenkonzept in Verbindung mit den Leitlinien für den Einzelhandel weitere Impulse zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Ergänzt wird das Zentrenkonzept durch lokale Nahversorgungskonzepte, die von den Bezirken mit dem Ziel entwickelt wurden, eine möglichst flächendeckende und verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Waren des täglichen Grundbedarfs sicherzustellen.

Wohnungsbau und Großprojekte der Stadtentwicklung

Der Hamburger Senat begegnet dem großen Bedarf an Wohnraum durch ein ehrgeiziges und langfristig angelegtes Wohnungsbauprogramm. Der Wohnungsbau erfolgt ganz überwiegend in Bestandsgebieten, in wenigen Fällen in Form von größeren Quartiersentwicklungen oder der Entwicklung ganzer neuer Stadtteile oder Stadtquartiere. Als Großprojekte der Stadtentwicklung, zu denen auch größere Büro-, Forschungs- und Bildungsstandorte zählen, sind insbesondere folgende zu nennen:

- Stadteingang Elbbrücken
- Östliche HafenCity
- Neuer Stadtteil Grasbrook
- Entwicklungen auf der Veddel und in Wilhelmsburg („Sprung über die Elbe“)
- Stadtraum rund um das Berliner Tor
- Entwicklung der urbanen Räume im östlichen Hamburg („Stromaufwärts an Elbe und Bille“).
- Urbane Produktion am Billebecken
- Entwicklungsgebiete Mitte Altona (zweiter Bauabschnitt), Holstenareal und Diebsteich
- Entwicklung der „Science City Hamburg Bahrenfeld“ mit hohem Anteil an Forschung und Lehre sowie Wohnungsbauvorhaben im Zusammenhang mit den drei „Hamburger Deckeln“ über der Bundesautobahn (BAB) 7
- Neuer Stadtteil Oberbillwerder
- Bergedorf-Südost
- Entwicklungsgebiete Vogelkamp und Fischbeker Reethen in Neugraben-Fischbek
- Diekmoor

Die Großprojekte haben unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte, dennoch erfordern alle diese Projekte Konzepte, die eine nachhaltige Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen und Verkehrsbelastungen für umgebende Quartiere möglichst gering halten.

⁶ Der Einfluss der Nahversorgung auf das Mobilitätsverhalten ist sehr groß, wie Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017 verdeutlichen. Demnach liegt der MIV-Anteil am gesamten Wegeaufkommen der Personen, die die Nahversorgungsqualität an ihrem Wohnort als sehr schlecht bewerten, bei 47 Prozent (Fahrer und Mitfahrer). Bei sehr gut bewerteter Nahversorgungsqualität liegt dieser Anteil bei nur 20 Prozent am gesamten Wegeaufkommen der Personen.

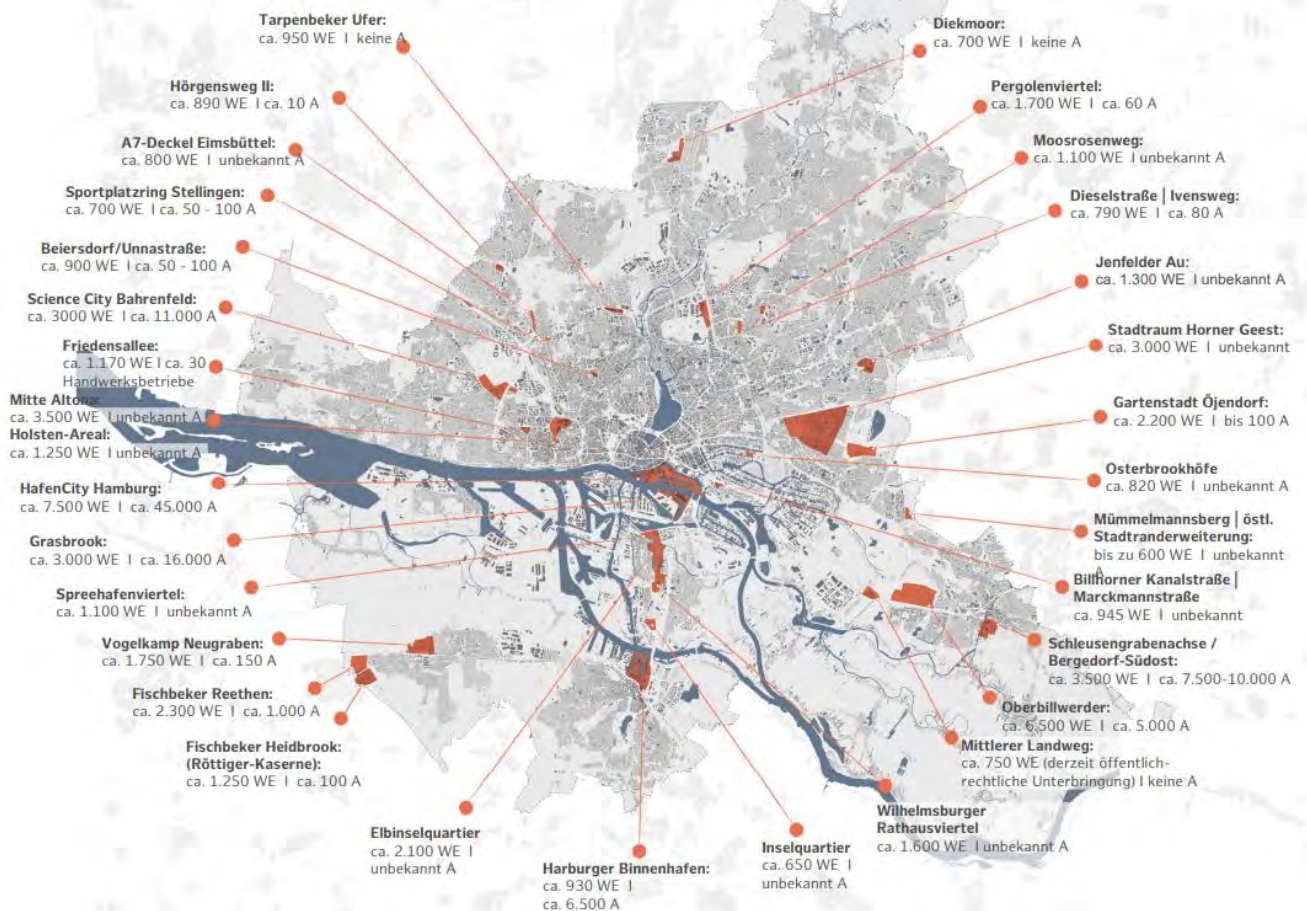


Abbildung 5: Projekte der Hamburger Stadtentwicklung mit mehr als 600 Wohneinheiten (Stand 04/2023, Quelle: BSW); WE = Wohneinheiten, A = Arbeitsplätze

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gehen bei der Entwicklung neuer Quartiere Hand in Hand, um die verkehrliche Infrastruktur von Beginn an im Sinne des Umweltverbunds und weiterer Anforderungen, wie z. B. der Ver- und Entsorgung und des Wirtschaftsverkehrs, optimal zu gestalten.

3.2 Klimaschutz und Klimaanpassung

Der Hamburger Senat betreibt seit Jahren aktiven Klimaschutz und ergreift die erforderlichen Maßnahmen, um die in Hamburg verursachten Treibhausgasemissionen schnell und umfassend zu reduzieren. Der Hamburger Klimaplan wird dazu regelmäßig weiterentwickelt und fortgeschrieben. Mit der aktuellen zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes (Senatsdrucke 22/12774) hat der Senat die Klimaziele und somit auch das Ambitionsniveau deutlich erhöht. Bis zum Jahr 2045 will die FHH Netto-CO₂-Neutralität erreichen. Die aktuelle zweite Fortschreibung des Klimaplanes mit den Zielen für die einzelnen Sektoren, hier insbesondere die Ziele für den Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“, bilden einen zentralen Rahmen für die Mobilitätsstrategie der Stadt, da der Hamburger Verkehr ca. 25 Prozent der gesamten CO₂-Emissionen der FHH verantwortet. Allein der Straßenverkehr macht davon laut Verursacherbilanz des Statistikamtes Nord ca. 90 Prozent aus.

Neben den Zielen benennt die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes auch zahlreiche Stellschrauben und Hebelmaßnahmen mit denen die Ziele erreicht werden. Die nachfolgenden Hebelmaßnahmen konkretisieren die Stellschrauben und tragen gemäß der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes zum Erreichen der Ziele im Sektor „Verkehr /Mobilitätswende“ bei. Hier zeigt sich, dass sich der zentrale strategische Ansatz der Mobilitätswende mit den Szenarien deckt, die den neuen Klimazielen der zweiten Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes zugrunde liegen und vom HIC Hamburg Institut Consulting GmbH in Zusammenarbeit mit dem Öko-Institut e.V. und der Prognos AG projiziert wurden.

Stellschrauben	Hebelmaßnahmen	Kurzbeschreibung
Modal Shift zum Umweltverbund und Fahrleistungsreduktion im MIV und Wirtschaftsverkehr	Attraktivitätssteigerung und Angebotserweiterung des Umweltverbunds	Zum Umweltverbund zählen der öffentliche Verkehr sowie der Rad- und Fußverkehr. Der Anteil der im Umweltverbund zurückgelegten Wege soll sich bis 2030 auf 80 Prozent erhöhen.
	Transportmittelwechsel im Wirtschaftsverkehr und Ausbau des klimafreundlichen Wirtschaftsverkehrs	Der Wirtschaftsverkehr auf den Straßen, Schienen und in der Binnenschifffahrt hat einen großen Anteil am Dieserverbrauch und trägt damit maßgeblich zu den CO ₂ -Emissionen im Verkehrssektor bei. Hier kommt es vor allem zu einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Nichtsdestotrotz nimmt auch der Straßengüterverkehr weiterhin zu.
Einsatz nachhaltiger Antriebstechnologien	Elektrifizierung der Fahrzeugflotten	Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten im Straßenverkehr ist die maßgebliche Maßnahme, um die CO ₂ -Emissionen im Verkehrsbereich langfristig zu senken.
	Nutzung von H ₂ /E-Fuels im Schwerlast-, Schiffs- und Flugverkehr	Durch den Wechsel zu Kraftstoffen wie Wasserstoff und Power-to-X (PtX), können insbesondere die Emissionen des Flug-, Schiffs- und Straßengüterverkehrs reduziert werden.
	Infrastrukturmaßnahmen zur Elektrifizierung	Die Einsatzmöglichkeiten von Strom im Verkehrsbereich werden gestützt vom Ausbau der Ladeinfrastruktur. Diese bildet die Basis für die breite Anwendung strombasierter Antriebsenergien im Verkehrssektor.
Übergeordnet Verkehr	Begleitende und unterstützende Maßnahmen	Maßnahmen, die über die bestehenden Hebelmaßnahmen dieses Sektors (Verkehr/Mobilitätswende) hinausgehen, werden in dieser Hebelmaßnahme subsumiert.

Abbildung 6: Stellschrauben und Hebelmaßnahmen im Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“, Zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes, August 2023.

Klimaanpassung

Auch in Hamburg sind die Auswirkungen des Klimawandels bereits spürbar und Wetterextreme nehmen zu. Die Straßenräume umfassen in innerstädtischen verdichteten Quartieren einen großen Teil der Fläche und sind daher ein zentrales Handlungsfeld, um einen Beitrag für eine zukunftsfähige Stadt im Klimawandel zu leisten.⁷ Neben der Vorbereitung auf

⁷ Daten hierzu finden sich z. B. in dem RISA-Strukturplan „Regenwasser 2030“ (<https://www.risa-hamburg.de/startseite>) oder der „Analyse der klimaökologischen Funktionen und Prozesse für die Freie und Hansestadt Hamburg“ (2017) (<https://www.hamburg.de/contentblob/12360294/e9aa325cb135d94e962630c74524c627/data/d->

häufigere und extremere Starkregenereignisse ist zunehmend auch der Hitzeschutz, z. B. durch Begrünung und Straßenbäume, aber auch durch die Gewährleistung von Luftaustausch, von Bedeutung. Derzeit wird für die Klimaanpassung eine eigenständige Strategie entwickelt.⁸ Daneben erfolgt im Rahmen der Hamburger Regeninfrastrukturanpassung (RISA) und in Forschungsprojekten wie dem Forschungsprojekt „BlueGreenStreets“ die pilothafte Umsetzung von Maßnahmen zur Anpassung an Klimafolgen in Hamburger Straßenräumen.

3.3 Entwicklung des Verkehrs in Hamburg

Die Verkehrsentwicklung wird regelmäßig durch Messungen der Kfz- und Radverkehrsmengen (Verkehrszählungen) erfasst. Dies erfolgt einerseits kontinuierlich mittels automatisierter Dauerzählstellen (Induktionsschleifen) und Wärmebildkameras und andererseits mittels manueller Verkehrszählungen an repräsentativen Stichtagen. Auf Grundlage dieser Erhebungen werden für den Kfz- und Radverkehr jedes Jahr die „durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken“ (DTV) als Kenngröße der durchschnittlichen Verkehrsbelastung eines Straßenquerschnitts ermittelt und auf einer Karte dargestellt. Anhand dieser Durchschnittswerte wird jährlich die Verkehrsentwicklung bezogen auf ein Basisjahr ermittelt. Im ÖPNV werden zudem monatlich die Fahrgastzahlen erhoben. Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten im Personenverkehr werden aus Haushaltsbefragungen in Hamburg und auf Bundesebene gewonnen.

3.3.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs

Die Verkehrszählungen zeigen, dass die Kfz-Verkehrsmengen (inkl. Schwerverkehr) im Stadtstraßennetz bereits seit dem Jahr 2000 rückläufig sind. Räumlich betrachtet stellt sich die Entwicklung im Kfz-Verkehr differenzierter dar. Der Rückgang betrifft insbesondere Straßen innerhalb der City (Ring 1) und der Kernstadt (Ring 2). Auf den Autobahnen und an Verkehrszählstellen in der Nähe der Landesgrenze ist hingegen eine leichte Zunahme des Kfz-Verkehrs bis zum Jahr 2019 zu verzeichnen. In den von der COVID-19-Pandemie geprägten Jahren 2020 und 2021 reduzierte sich der Kfz-Verkehr gegenüber 2019 sehr deutlich. Der Verkehr ist im Jahr 2020 um elf Prozent und im Jahr 2021 um weitere drei Prozent zurückgegangen. Auch im Jahr 2022 wurde das Vor-Corona-Niveau nicht wieder erreicht. Die Verkehrsmengen lagen noch etwa zwölf Prozent unter dem Niveau von 2019, was perspektivisch für einen anhaltenden Trend spricht.

dokumentation-klimaanalyse-2017.pdf). Die Planung am grünen Netz Hamburg (<https://www.hamburg.de/gruenes-netz/>) sowie die kontinuierliche Datenhaltung für Straßenbäume (Baumkataster, <https://www.hamburg.de/strassenbaeume-online-karte/>) zeigen erkennbar, dass auch die Grünstrukturen durch den Klimawandel unter Druck geraten.

⁸ <https://www.hamburg.de/anpassungsstrategie/>.

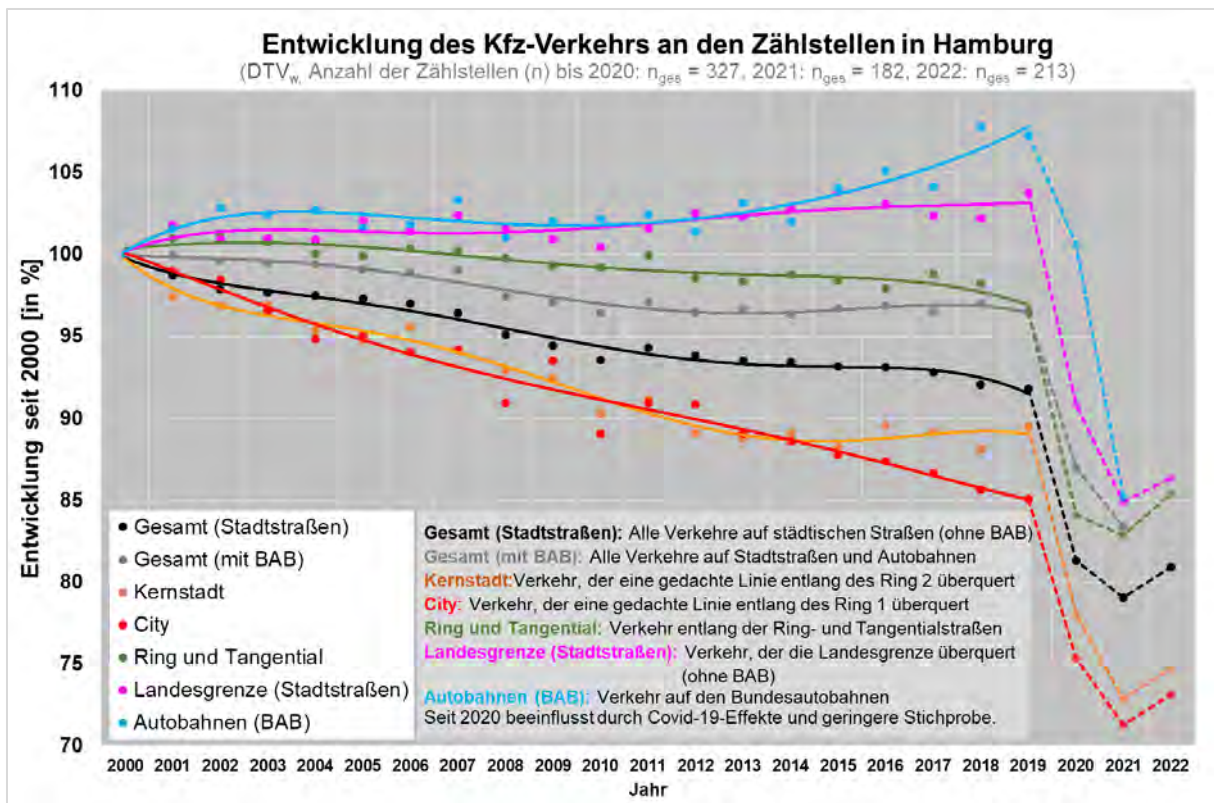


Abbildung 7: Entwicklung des Kfz-Verkehrs in Hamburg 2000 bis 2022 (Index: 2000 = 100, Quelle: BVM)⁹

3.3.2 Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs

Als Wirtschaftsverkehr wird die Ortsveränderung von Personen oder Gütern, die mit geschäftlicher Zielsetzung erfolgt, bezeichnet. Wirtschaftsverkehr umfasst sowohl den Personenwirtschaftsverkehr als auch den Güterverkehr. Der Personenwirtschaftsverkehr beinhaltet alle regelmäßigen beruflichen Wege, die von Erwerbstätigen als Teil ihrer Berufstätigkeit zurückgelegt werden, zum Beispiel Wege von Handwerkern oder Pflegediensten im Rahmen der Ausübung ihrer Dienstleistung. Der Weg von Beschäftigten zur Arbeit gehört nicht zum Wirtschaftsverkehr.

Der Anteil des Wirtschaftsverkehrs macht Berechnungen mit dem Hamburger Verkehrsmodell zufolge ca. 30 Prozent des Verkehrs mit Hamburg-Bezug aus. Allerdings variiert die Verteilung der Wirtschaftsverkehrsanteile räumlich stark. In Gewerbegebieten, rund um den Hafen sowie in der Innenstadt sind teilweise Werte von über 40 Prozent festzustellen; in Wohnquartieren liegt der Anteil hingegen deutlich unter 30 Prozent.

An den Hamburger Verkehrszählstellen wird der Schwerverkehr (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen) separat erfasst. Demnach sind die Schwerverkehrsmengen deutlich rückläufig. Auf den Stadtstraßen (ohne Autobahnen) ist der Schwerverkehr zwischen 2000 und 2019 um 25 Prozent gesunken, im COVID-19-Jahr 2020 sogar um weitere zehn Prozentpunkte. Auf den Autobahnen ist der Schwerverkehr von 2000 bis 2019 hingegen um rund fünf Prozent gestiegen.¹⁰ Vor dem Hintergrund des insgesamt steigenden Güterverkehrsvolumens konzentriert sich der Schwerverkehr zum einen stärker auf die Autobahnen, zum anderen ist von einer Verlagerung auf kleinere Fahrzeuge auszugehen.

⁹ Gestrichelte Linie: Verkehrsgeschehen beeinflusst durch die COVID-19-Pandemie.

¹⁰ Für die Jahre 2021 bis 2023 liegen derzeit keine nach Straßenkategorien differenzierten Zähldaten für den Schwerverkehr vor.

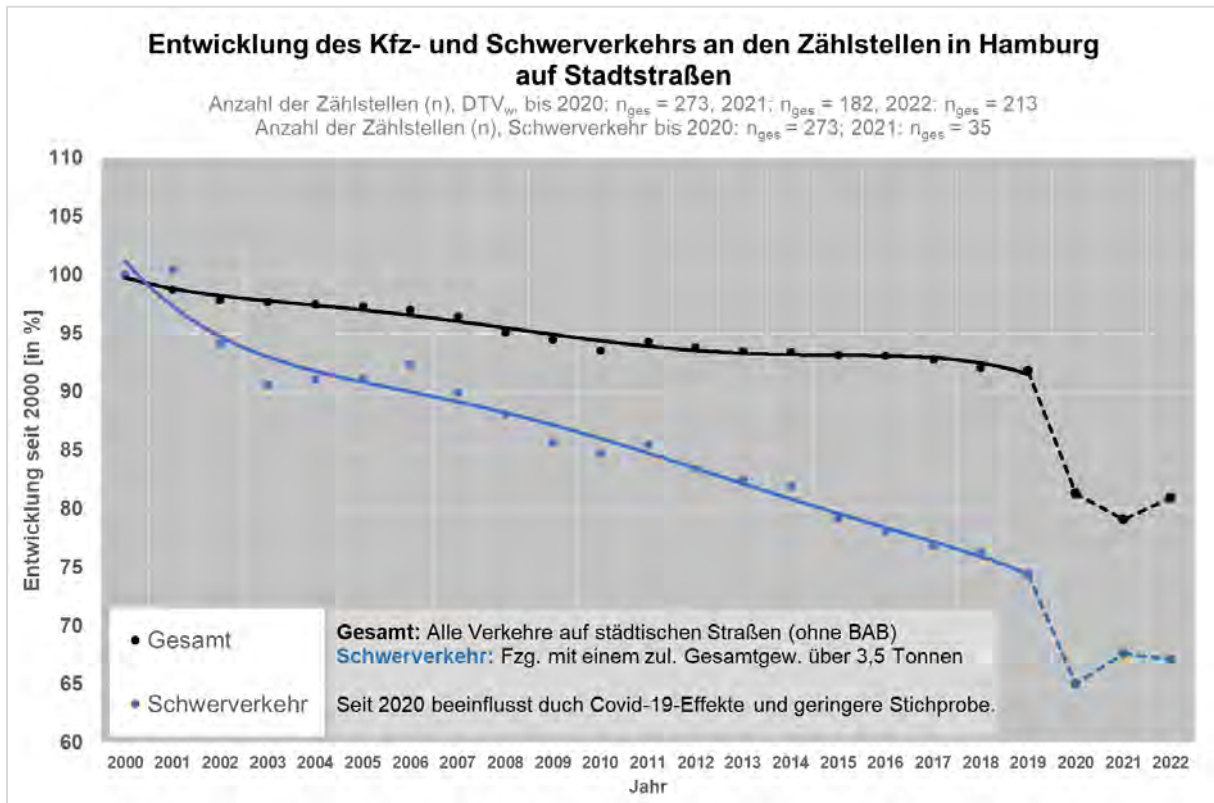


Abbildung 8: Entwicklung des Schwerververkehrs in Hamburg 2000 bis 2022 (Index: 2000 = 100, Quelle: BVM)

Die Zahl der in Hamburg gemeldeten Lkw hat in den vergangenen zehn Jahren um etwa 40 Prozent zugenommen. Dieses Wachstum ist maßgeblich bedingt durch den Zuwachs in den Gewichtsklassen bis 3,5 Tonnen. So hat der Bestand an Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen zwischen 2010 und 2020 von 9.032 auf 8.034 Fahrzeugen um 11 Prozent abgenommen, während die Zahl an Transportern und kleineren Lkw bis 3,5 Tonnen im gleichen Zeitraum um 52 Prozent gestiegen ist, von 38.432 auf 58.767 Fahrzeuge. Seit 2015 war diese Entwicklung mit einem jährlichen Wachstum des gesamten Lkw-Bestands um vier bis sieben Prozent besonders dynamisch. Im Jahr 2022 hat der Lkw-Bestand erstmalig um zwei Prozent abgenommen.

3.3.3 Entwicklung des Radverkehrs

Die Radverkehrszählungen zeigen einen deutlichen Anstieg der Radfahrerinnen und Radfahrer, insbesondere in den vergangenen drei Jahren (2019 bis 2022). Das an den Fahrradzahlstellen gezählte Radverkehrsaufkommen lag im Jahr 2022 um 33 Prozent über dem Wert von 2019. Seit 2011 hat sich das Aufkommen in etwa verdoppelt. Insgesamt ist davon auszugehen, dass dieser positive Trend auch zukünftig anhält, da der Infrastrukturausbau fortwährend voranschreitet. Ein Großteil der neu gebauten Radwege wird zudem vom Kfz-Verkehr separiert errichtet, sodass Sicherheit und Komfort für Radfahrende kontinuierlich steigen (2022: ca. 60 Prozent der insgesamt 53 km).

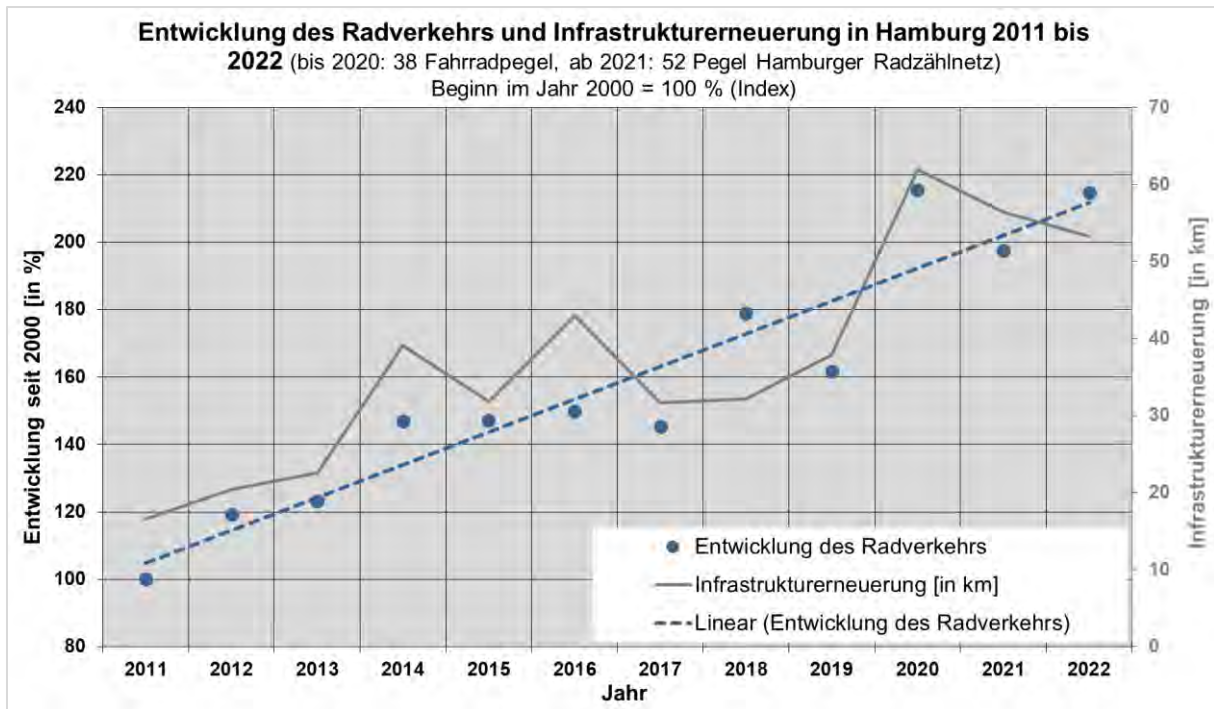


Abbildung 9: Entwicklung Radverkehrsaufkommen und Infrastrukturerneuerung 2011 bis 2022 (Quelle: BVM)

3.3.4 Entwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen

Im Gebiet des HVV nutzten im Jahr 2019 insgesamt knapp 1,1 Mrd. Fahrgäste öffentliche Verkehrsmittel. Im Jahr 2000 waren es noch 678,5 Mio. Linienfahrgäste. Insgesamt sind die Fahrgastzahlen zwischen 2000 und 2019 um über 60 Prozent gestiegen. Diese starke Zunahme ist z.T. auch in der kontinuierlichen Ausweitung des HVV-Gebiets begründet.

Die Fahrgastzahlen im HVV sind in den Jahren 2020 und 2021 pandemiebedingt eingebrochen. Das Fahrgastniveau erholte sich zunächst langsam, durch das staatlich geförderte 9-Euro-Monatsticket wurden im Sommer 2022 die Fahrgastzahlen aus dem Jahr 2019 erstmals wieder erreicht und sogar übertroffen. Die Anzahl der Fahrgäste lag mit 914,1 Mio. im Jahr 2022 noch 17 Prozent unter dem Wert von 2019.

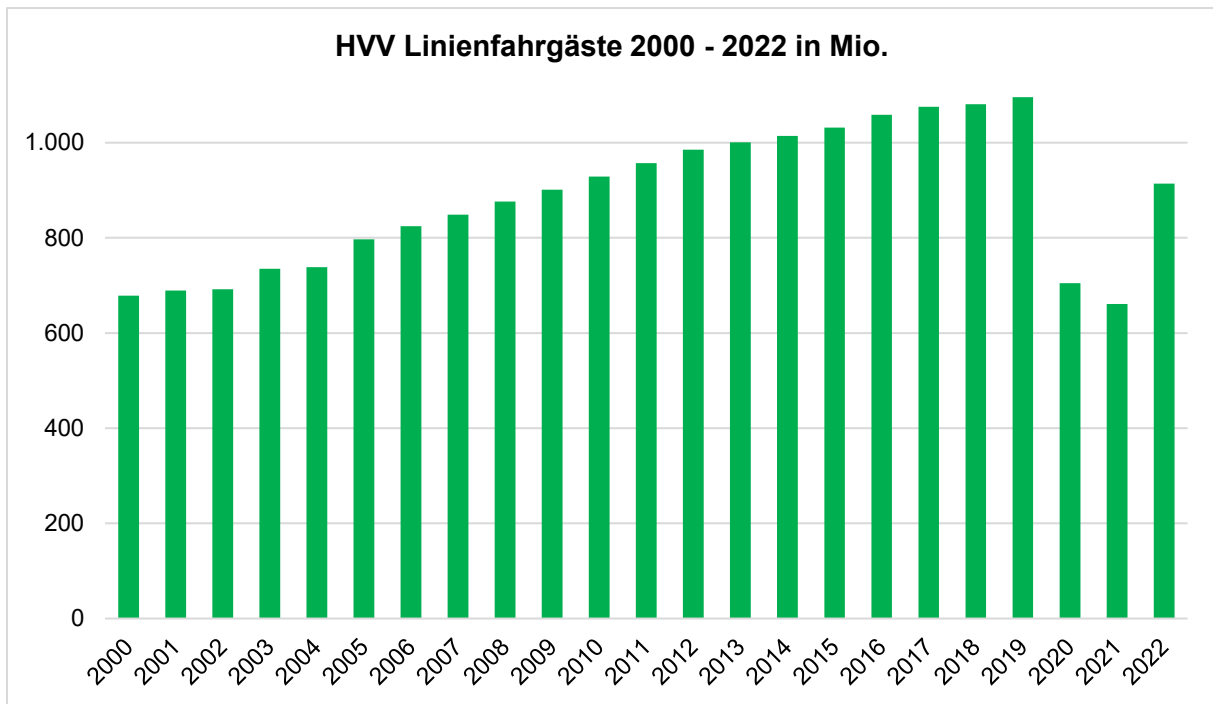


Abbildung 10: Fahrgäste im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) 2000 bis 2022 in Mio. (Quelle: HVV)¹¹

Mit der Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 ist das Fahrgastniveau im HVV deutlich angestiegen und lag in den Monaten Juni bis September 2023 über den entsprechenden Vergleichsmonaten im Jahr 2019 (im Juli 2023 lag das Fahrgastniveau acht Prozent über dem Wert aus dem Juli 2019 und damit über dem Vor-Corona-Niveau).

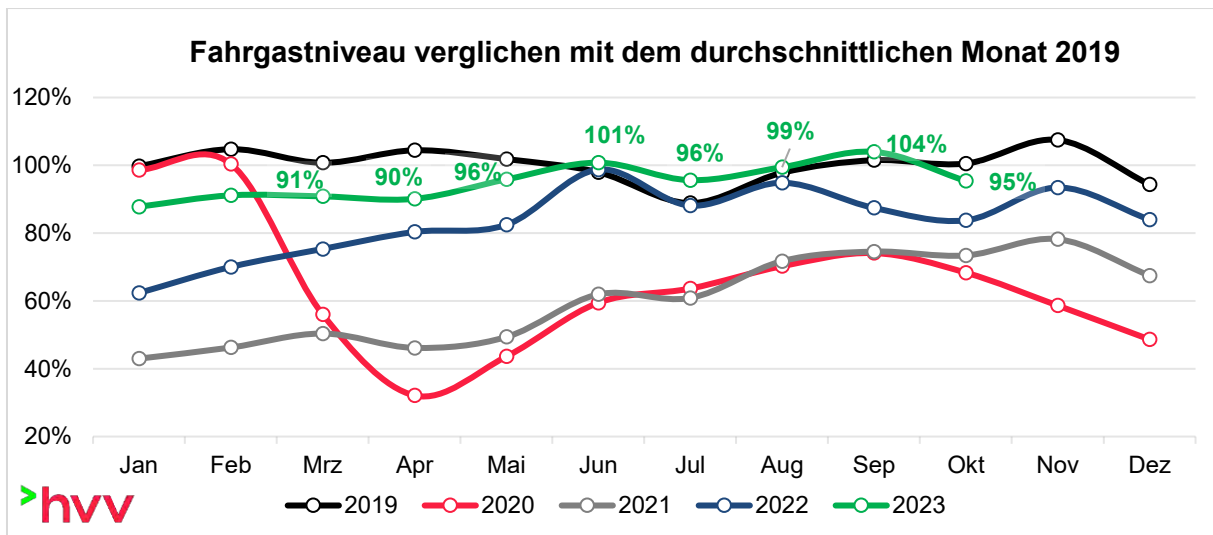


Abbildung 11: Fahrgastniveau im HVV im Vergleich zum durchschnittlichen Monat 2019 (Stand: Oktober 2023, Quelle: HVV).

In der gesamthafter Betrachtung der Verkehrsentwicklung in Hamburg zeigt sich, dass der ÖPNV und der Radverkehr bis zum Jahr 2019 gleichermaßen gewachsen sind, während der Kfz-Verkehr kontinuierlich abgenommen hat. Zwar sind die absoluten Verkehrsmengen der einzelnen Verkehrsmittel sehr unterschiedlich und der Radverkehr unterliegt großen, insbesondere witterungsbedingten Schwankungen im Zeitverlauf, aber mit Blick auf den Trend

¹¹ Hinweis: Zunahme z.T. durch Erweiterungen des Verbundgebietes bedingt.

(gestrichelte Linie in Abbildung 12: Entwicklung Kfz-Verkehr, HVV Linienfahrgäste und Radverkehr 2000 bis 2022 (Quellen: BVM, HVV)) sind die Wachstumsraten im ÖPNV und Radverkehr bis zum Jahr 2019 nahezu identisch. Mit der COVID-19-Pandemie ist die Entwicklung zeitweise stark auseinander gegangen. Die aktuellen Zahlen zeigen aber, dass sich der positive Trend der vergangenen Jahre verstetigt. Diese Entwicklung soll auch zukünftig weiter unterstützt werden.

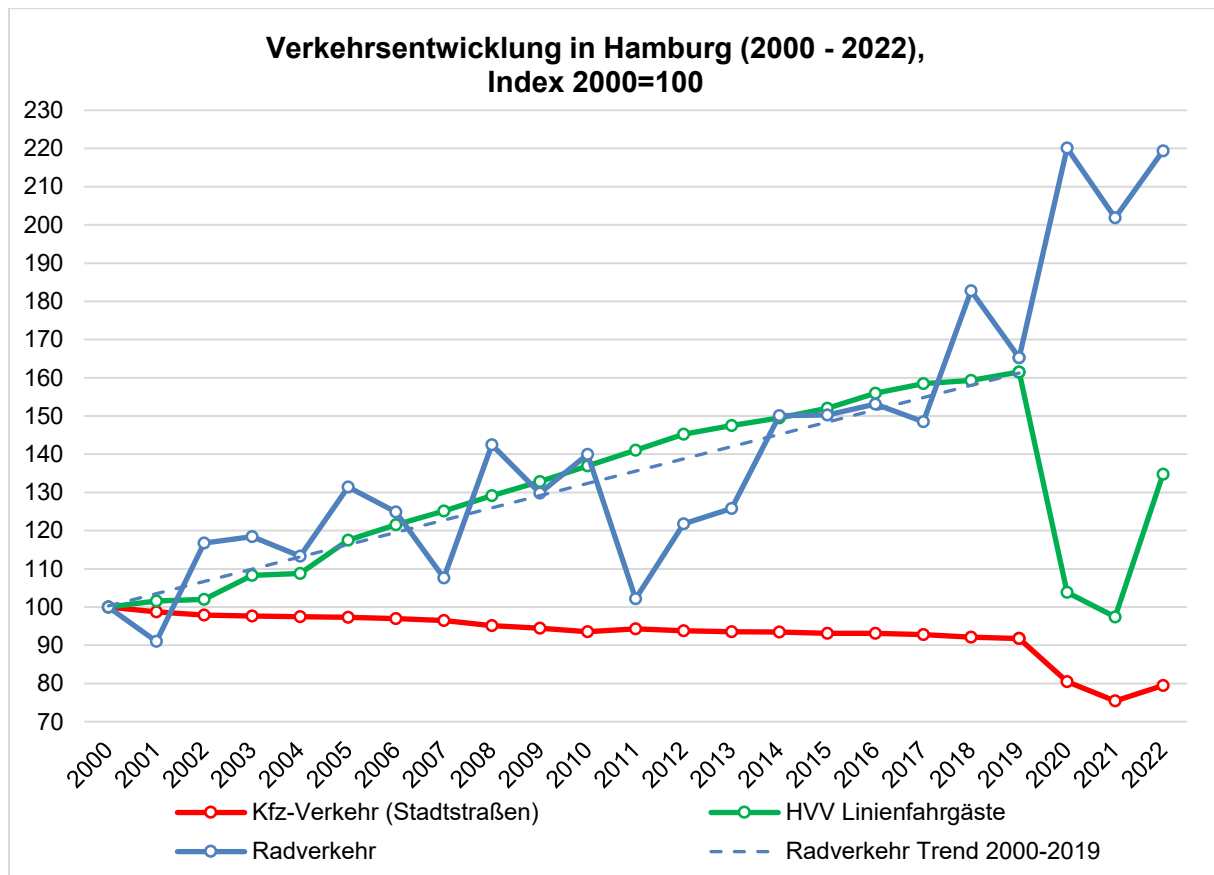


Abbildung 12: Entwicklung Kfz-Verkehr, HVV Linienfahrgäste und Radverkehr 2000 bis 2022 (Quellen: BVM, HVV)

3.3.5 Mobilitätsverhalten (Personenverkehr)

Aus den Haushaltsbefragungen zum Mobilitätsverhalten wie der stadt eigenen „Mobilitätsbefragung Hamburg“ (MobiHam) oder der bundesweiten „Mobilität in Deutschland“ (MiD) lassen sich weitere Erkenntnisse zum Personenverkehr ziehen. Eine zentrale Kenngröße des Mobilitätsverhaltens ist der sogenannte „Modal Split“. Er beschreibt die Aufteilung aller Wege der Hamburger Bevölkerung auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei wird nur das Hauptverkehrsmittel berücksichtigt, also das Verkehrsmittel, mit dem die längste Teilstrecke eines Weges zurückgelegt wird. Der Modal Split wird in der MiD erhoben, die in den Jahren 2002, 2008 und 2017 stattgefunden hat. Da der Modal Split eine so zentrale Kenngröße für die Mobilitätswende ist, hat Hamburg im Jahr 2022 erstmalig eine eigene Befragung zum alltäglichen Mobilitätsverhalten (MobiHam 2022) durchgeführt, die alle zwei Jahre wiederholt werden soll. Die Ergebnisse der MobiHam 2022 zeigen, wo Hamburg mit der Mobilitätswende steht und wie sich das Mobilitätsverhalten der Hamburgerinnen und Hamburger seit 2017 entwickelt hat. Im Rahmen der Befragung wurden über 8.000 Hamburgerinnen und Hamburger zu ihrem Mobilitätsverhalten, sowohl im privaten als auch im beruflichen Bereich, befragt. Die Ergebnisse ermöglichen somit Aussagen zum privaten

Personenverkehr¹² sowie zum Personenwirtschaftsverkehr¹³. Die Ergebnisse zeigen, dass im Jahr 2022 68 Prozent aller Wege der Hamburgerinnen und Hamburger mit dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV¹⁴) zurückgelegt wurden. Dies entspricht einem Anstieg um vier Prozentpunkte gegenüber dem Jahr 2017.

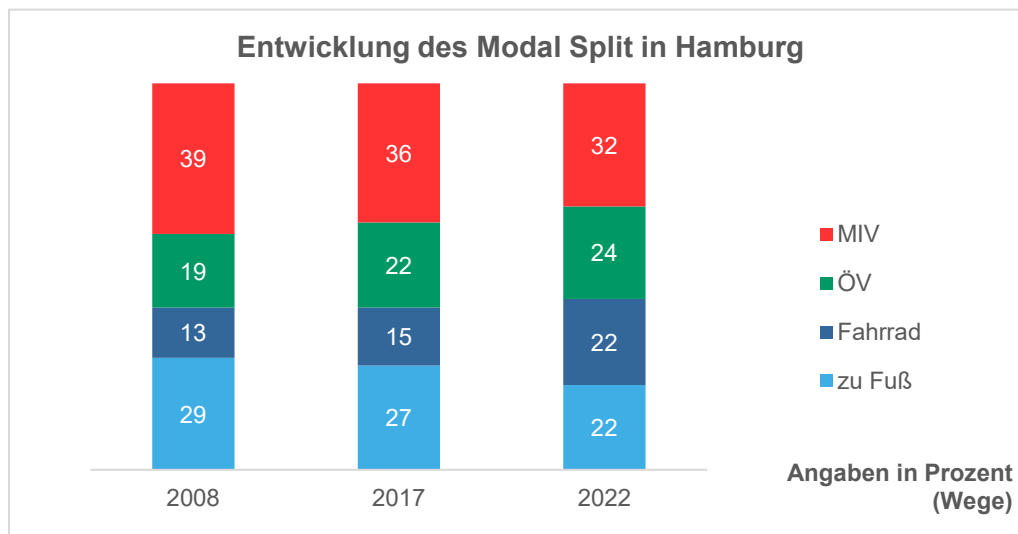


Abbildung 13: Modal Split in Hamburg (Quellen: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH [infas], DLR, BVM)

Die Befragung kam auch zu dem Ergebnis, dass die Hamburgerinnen und Hamburger insgesamt weniger Wege zurückgelegt haben und häufiger zu Hause blieben. Die Mobilitätsrate ist von 3,3 auf 3,0 Wege pro Person und Tag gesunken.¹⁵ Das Gesamtvolumen der Wege nahm von 5,8 Mio. auf 5,3 Mio. Wege pro Tag ab.

Öffentliche Verkehrsmittel wurden von den Hamburgerinnen und Hamburgern 2022 für 24 Prozent der Wege genutzt. Der Anteil ist seit 2008 damit um fünf Prozentpunkte gestiegen, seit 2017 – trotz des pandemiebedingten Einbruchs – immerhin um zwei Prozentpunkte.

Der Radverkehr hat stark an Bedeutung gewonnen. Von 2017 bis 2022 stieg der Anteil des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel von 15 auf 22 Prozent aller Wege an. Die Anzahl der mit dem Rad zurückgelegten Wege hat dabei um 35 Prozent zugenommen. Diese Entwicklung spiegelt sich in der üblichen Nutzung des Fahrrads wider. So ist der Anteil der Menschen, die regelmäßig Fahrrad fahren, von 54 auf 62 Prozent gestiegen und mehr Menschen fahren häufiger Fahrrad (von 24 auf 28 Prozent). Auch der Fahrradbestand hat zugenommen, insbesondere die Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes ist von drei auf 13 Prozent der Haushalte gestiegen.

¹² Umfasst die Zwecke: Einkauf/Erledigung, Bringen/Holen, Freizeit sowie den Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle.

¹³ Umfasst alle beruflichen Wege, z. B. Dienst-/Geschäftsreisen, Kundenbesuche, Dienstleistungen aus den Bereichen Pflege, Service oder Handwerk.

¹⁴ Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst neben dem ÖPNV (S-/U-Bahn, Bus, Fähre) auch Taxen, den Regional- und Fernverkehr per Bahn sowie Flugreisen.

¹⁵ Wege außerhalb von Ferien und Feiertagen.

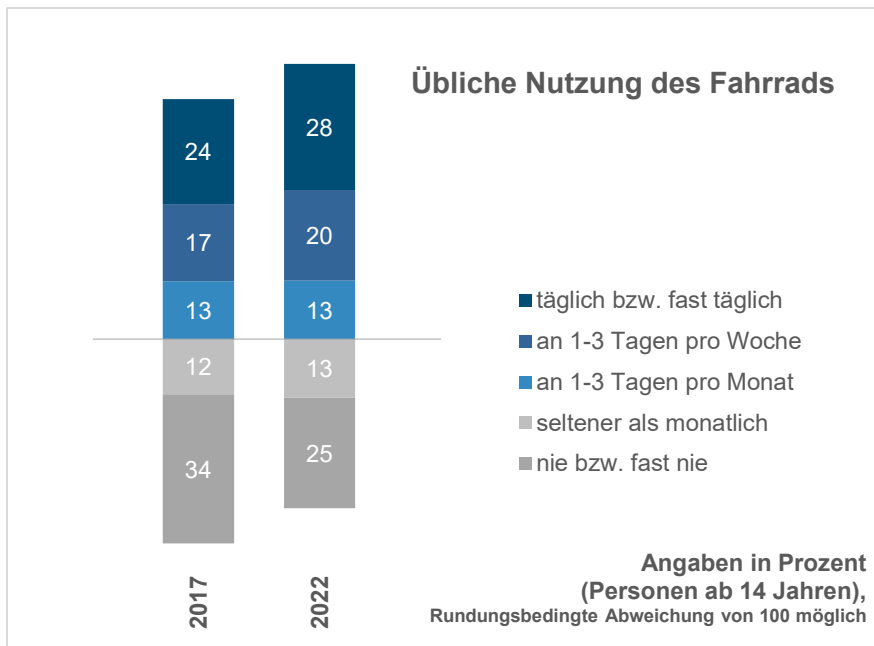


Abbildung 14: Übliche Nutzung des Fahrrads (Quellen: infas, DLR, BVM)

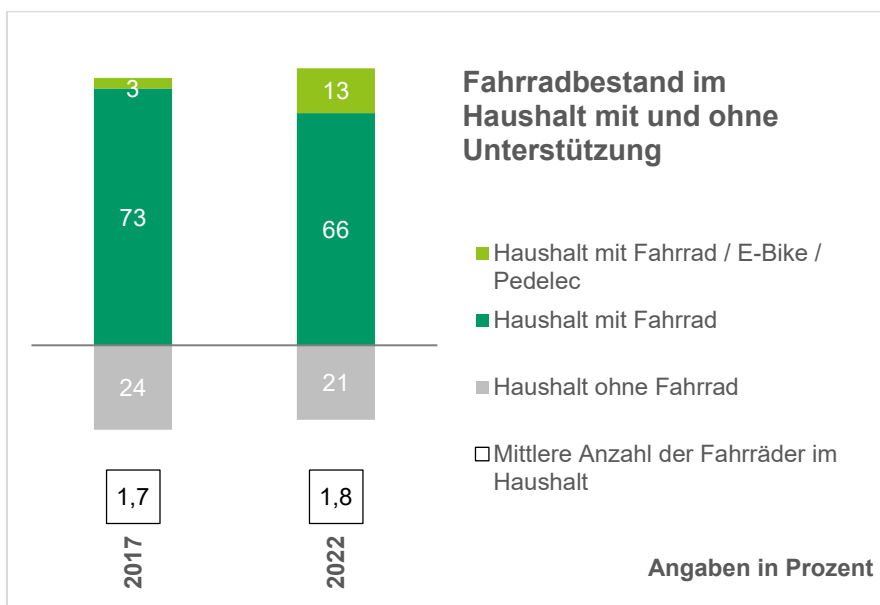


Abbildung 15: Fahrradbestand im Haushalt (Quellen: infas, DLR, BVM)

Der Fußverkehr ist insbesondere für Kurzstrecken von hoher Bedeutung. Der Anteil der ausschließlich zu Fuß zurückgelegten Wege beträgt in Hamburg 22 Prozent. Der Rückgang gegenüber den vorigen Erhebungen ist vor allem durch den starken Zuwachs beim Radverkehr bedingt. In innerstädtischen Quartieren und Stadtteilzentren mit hoher Nutzungsmischung und kurzen Wegen zur Nahversorgung ist der Anteil zu Fuß zurückgelegter Wege deutlich höher. Fußwege, die Teil einer Wegeketten sind, z. B. zur Bushaltestelle, sind nicht Bestandteil des Modal Splits und hier daher nicht berücksichtigt. Mit Blick auf verschiedene Altersgruppen wird deutlich, dass es vor allem sehr junge und ältere Personen sind, die zu Fuß unterwegs sind. Der Alltag von Kindern oder Personen im Ruhestand gestaltet sich oft kleinräumiger als im Alter der Erwerbstätigen. In allen Altersgruppen ist der Fußverkehr auf Wegen bis maximal zwei Kilometern Länge das wichtigste Verkehrsmittel.

Der Anteil des MIV (als Fahrende oder Mitfahrende) ist von 39 Prozent im Jahr 2008 auf 36 Prozent im Jahr 2017 und 32 Prozent im Jahr 2022 gesunken. Dieser Rückgang zeigt sich nicht nur beim Anteil der Wege, sondern besonders deutlich auch in der Verkehrsleistung. Im Jahr 2022 ist die Verkehrsleistung, also die täglich im MIV zurückgelegte Wegstrecke, gegenüber 2017 von 32 Mio. auf 23 Mio. Personenkilometer (Pkm) pro Tag¹⁶ und damit um 29 Prozent gesunken. Zum Vergleich: Zwischen 2008 und 2017 ist die MIV-Verkehrsleistung noch um 17 Prozent gestiegen. Dieser Rückgang trotz steigender Bevölkerungszahlen ist vor allem auf ein verändertes Verkehrsmittelwahlverhalten und auf die Verbreitung von Homeoffice und die Reduzierung dienstlicher Wege (Auswärtstermine und Dienstreisen) zurückzuführen. Die MobiHam-Ergebnisse zeigen, dass an einem normalen Werktag im Jahr 2022 rund 17 Prozent der Berufstätigen und Auszubildenden im Homeoffice waren. 40 Prozent der Beschäftigten nutzen mit unterschiedlicher Intensität regelmäßig das Homeoffice, vor der COVID-19-Pandemie waren es 15 Prozent. Damit nutzen jetzt deutlich mehr Menschen das Homeoffice und sie nutzen es deutlich häufiger als vor der Corona-Pandemie.

Betrachtet man die Verkehrsmittelnutzung nach Wegezwecken (Abbildung 16), so fällt auf, dass die Freizeit- und Ausbildungswege am häufigsten im Umweltverbund zurückgelegt werden. Auch die Zwecke „Einkauf“ und „Erledigung“ weisen einen hohen Anteil an Wegen im Umweltverbund auf. Bei den dienstlichen Wegen, also im Personenwirtschaftsverkehr, hat der MIV mit 50 Prozent (Fahrende und Mitfahrende) den größten Anteil. Dennoch wird auch in diesem Bereich bereits jeder zweite Weg im Umweltverbund zurückgelegt.

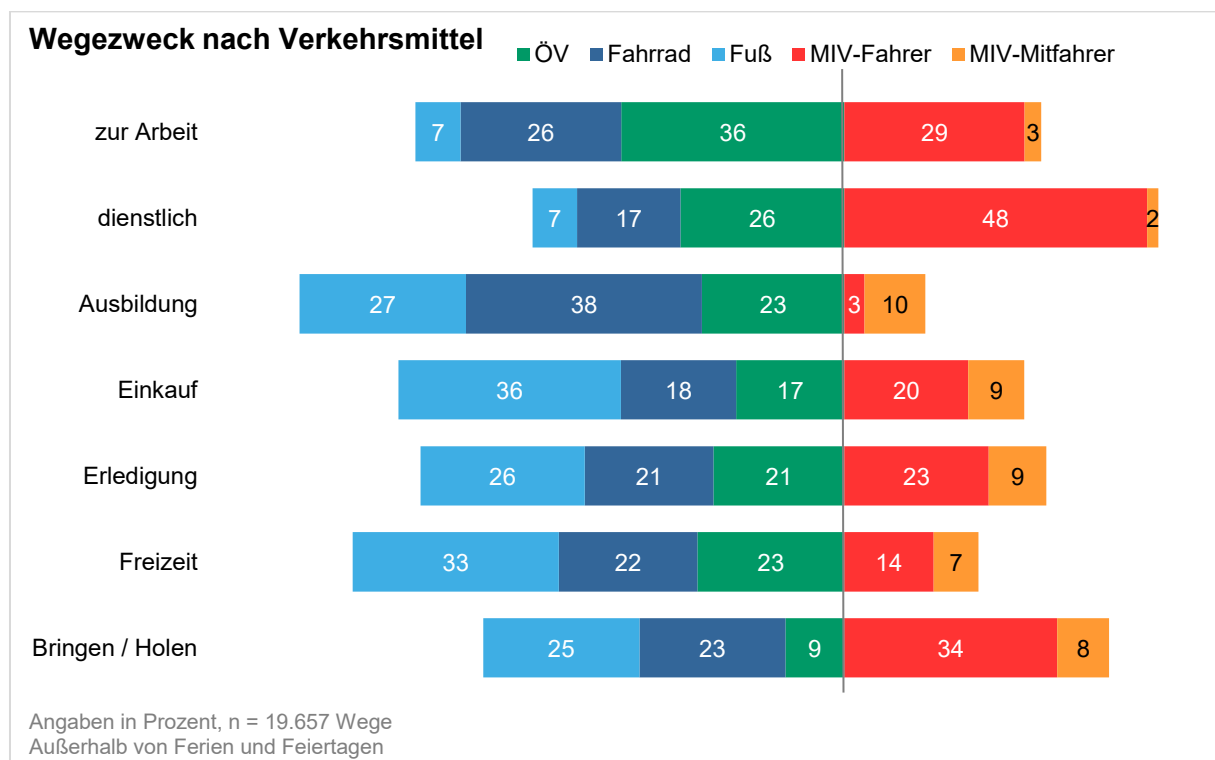


Abbildung 16: Wegezweck nach Verkehrsmittel im Jahr 2022 (Quelle: BVM)

Die Gesamtverkehrsleistung ist im Vergleich zum Jahr 2017 um 16 Prozent zurückgegangen (vgl. Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung zwischen 2017 und 2022 (Quelle: infas, DLR, BVM)). Dieser Rückgang ist insbesondere auf den MIV zurückzuführen, die Verkehrsleistung im Umweltverbund ist mit 30 Mio. Personenkilometern nahezu gleichgeblieben. Die Verkehrsleistung im Radverkehr hat sich von rund drei auf rund sechs

¹⁶ Wege außerhalb von Ferien und Feiertagen.

Mio. Personenkilometer erhöht, während sie im ÖV von etwa 24 auf rund 22 Mio. Personenkilometer am Tag gesunken ist.¹⁷

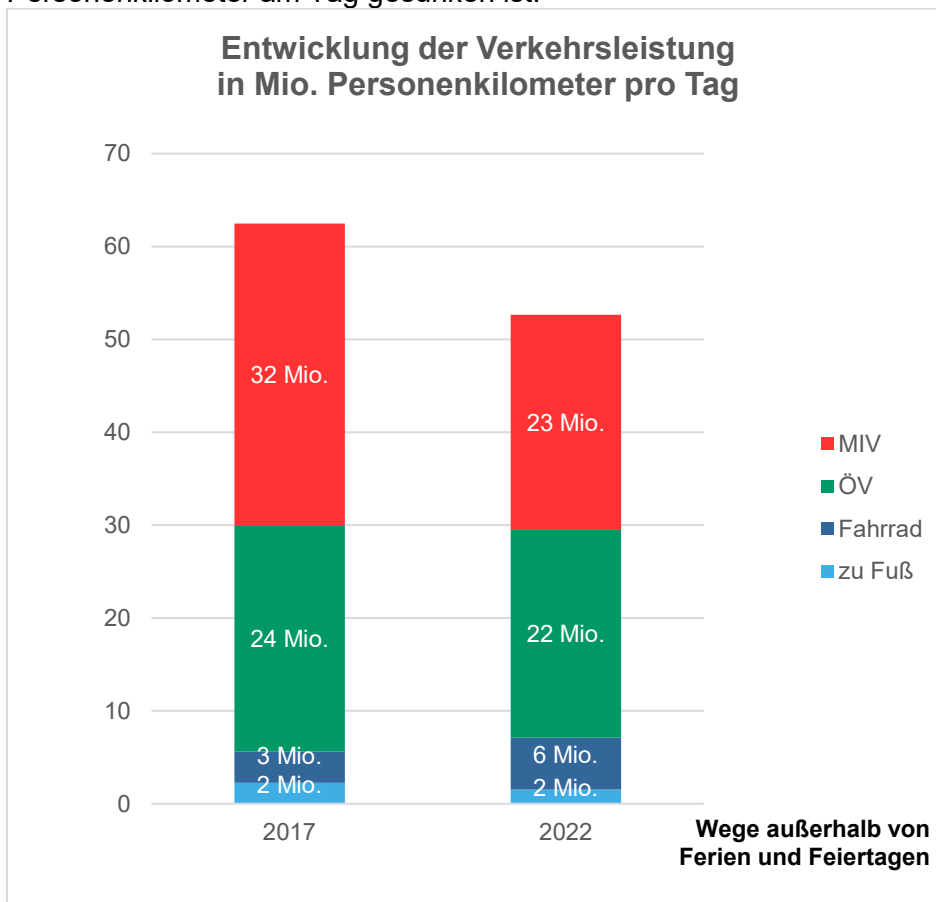


Abbildung 17: Entwicklung der Verkehrsleistung zwischen 2017 und 2022 (Quelle: infas, DLR, BVM)

Betrachtet man den wegebasierten Modal Split räumlich differenziert nach Bezirken (Abbildung 18) zeigt sich, dass die Bezirke Eimsbüttel, Hamburg-Nord und Hamburg-Mitte das Senatsziel von 80 Prozent Umweltverbund bereits fast erreicht haben. Auch Altona ist mit 73 Prozent auf einem guten Weg. Die Bezirke Harburg, Wandsbek und Bergedorf liegen mit (knapp) 60 Prozent noch darunter, was u.a. durch die Siedlungsstruktur und das Verkehrsangebot insbesondere in den weniger dicht besiedelten und ländlich geprägten Bereichen bedingt ist.

¹⁷ Wege außerhalb von Ferien und Feiertagen.

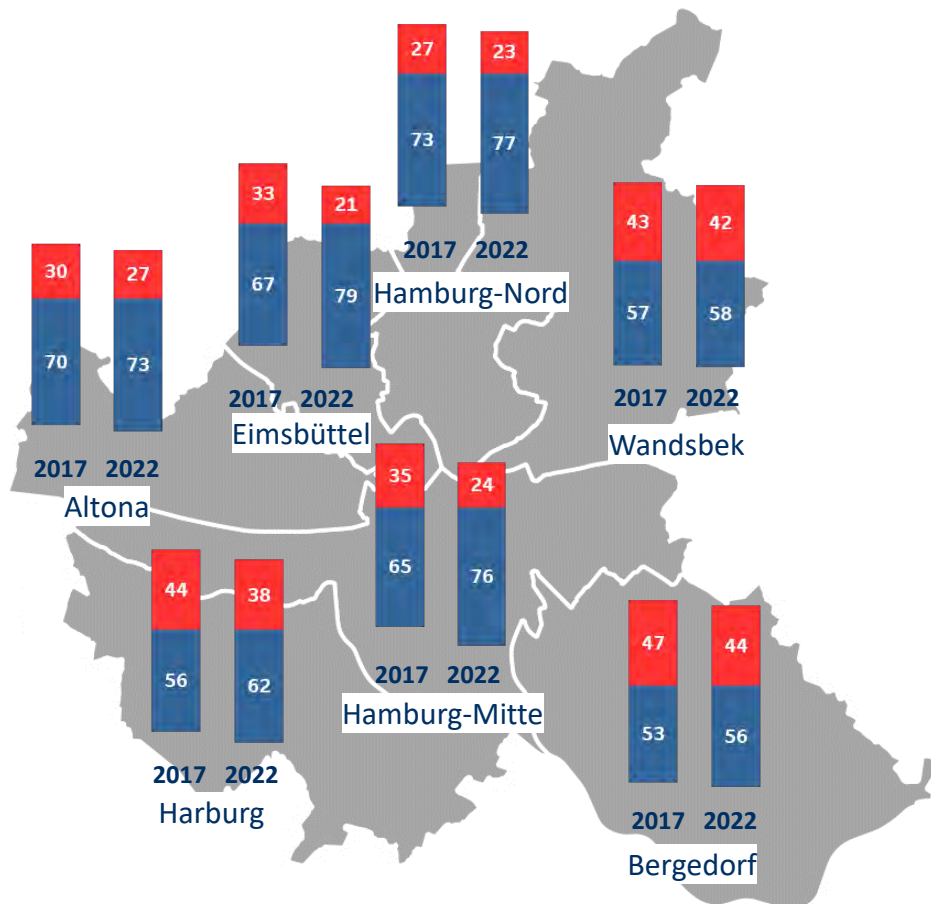


Abbildung 18: Modal Split der Bezirke (Quelle: MobiHam 2022)¹⁸

Teilt man das Stadtgebiet in „Stadtregionen“ ein, die die raumstrukturellen und sozioökonomischen Unterschiede – und damit auch die Mobilitätsvoraussetzungen - eher abbilden als die amtlichen Bezirke, so zeigt sich, dass der Zielwert von 80 Prozent Umweltverbund in der „Kernstadt“, also innerhalb des Rings 2, bereits erreicht ist (siehe Abbildung 19: Modal Split der Stadtregionen (MobiHam 2022)). Auch die Kerngebiete von Harburg und Bergedorf erreichen mit 74 Prozent Umweltverbund bereits fast den Zielwert und haben seit 2017 am deutlichsten zugelegt. Diese positive Entwicklung soll weiter fortgesetzt werden, damit das Ziel auch gesamtstädtisch erreicht wird. Dabei werden die gut erschlossenen, verdichteten Gebiete der Stadt einen höheren Beitrag zur Zielerreichung leisten können als die ländlich geprägten Gebiete.

¹⁸ Zeitraum außerhalb von Ferien und Feiertagen. Die Werte beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner des jeweiligen Bezirks.

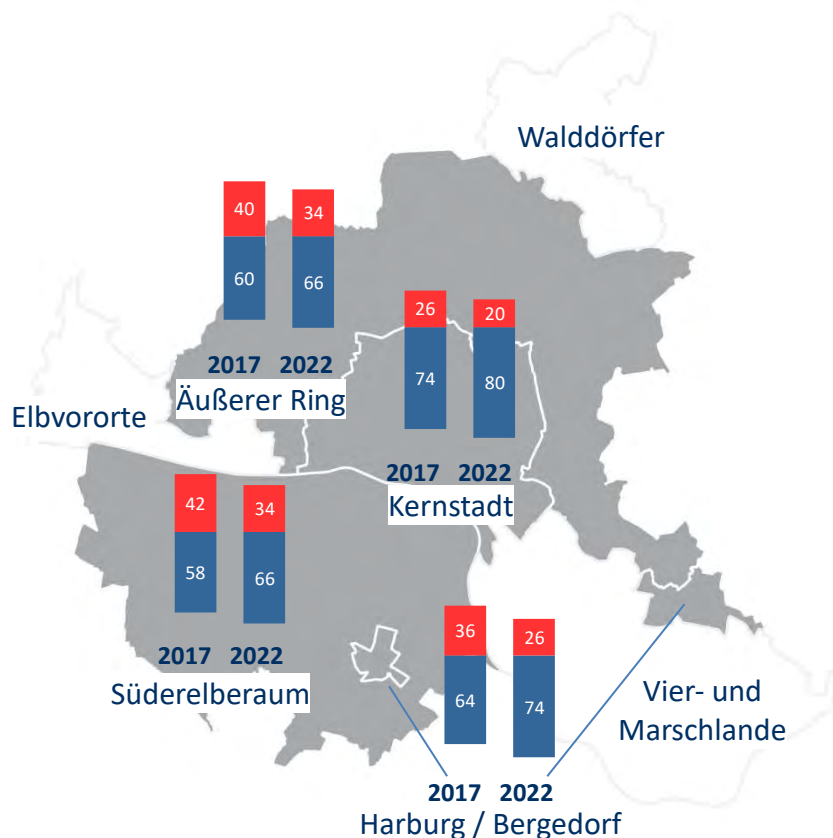


Abbildung 19: Modal Split der Stadtregionen (MobiHam 2022)¹⁹

3.3.6 Pendlerverkehre und Stadt-Umland-Verkehr

Hamburg als Zentrum der Metropolregion ist auch Ziel zahlreicher Wege aus dem Umland. Zum Zeitpunkt der letzten bundesweiten Mobilitätsbefragung MiD 2017 machten Wege von Menschen, die nicht in Hamburg wohnen, etwa ein Sechstel des gesamten Hamburger Verkehrsaufkommens im Personenverkehr aus.²⁰ Die Verkehrsmittelwahl der Menschen, die von außerhalb Hamburgs in die Stadt hineinfahren, konzentrierte sich im Jahr 2017 auf den MIV mit ca. zwei Drittel der Wege und den ÖV mit ca. einem Drittel der Wege.²¹ Der Fuß- und Radverkehr spielen aufgrund der Wegelänge eine untergeordnete Rolle. Der hohe MIV-Anteil zeigt, dass ein Großteil der Einpendlerinnen und Einpendler bisher nicht von ÖV-Angeboten erreicht wird. Hier besteht noch viel Potential zur Verlagerung, das mit den unten benannten Maßnahmen, insbesondere dem ÖV- und Radschnellwegeausbau, adressiert werden soll (vgl. Handlungsprogramm, Kapitel 4.1 bis 4.3). Überdies kann der Vorteil des Deutschlandtickets genutzt werden, da gerade bei langen Wegstrecken durch das Deutschlandticket die tatsächlichen Ersparnisse durch das Ticket besonders groß sind.

Von allen Wegen, die aus anderen Orten nach Hamburg zurückgelegt werden, sind etwa 40 Prozent beruflich bedingt (inkl. Ausbildung). Die übrigen Wege dienen den Zwecken Freizeit, Einkauf, Versorgung und Begleitung. In entgegengesetzter Richtung, also bei den Auspendlerinnen und Auspendlern, stehen die Freizeitwege mit 45 Prozent und die Einkaufs- und Versorgungswege mit 33 Prozent anteilmäßig an erster und zweiter Stelle, vor den

¹⁹ Zeitraum außerhalb von Ferien und Feiertagen. Werte beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl der Einwohnerinnen und Einwohner der jeweiligen Stadtregion. Für die Walddörfer, Elbvororte und Vier- und Marschlande ist keine statistisch valide Aussage möglich.

²⁰ vgl. Infas, DLR (2018): Mobilität in Deutschland 2017 – Regionalbericht für die Stadt Hamburg, S. 92

²¹ vgl. Infas, DLR (2018): Mobilität in Deutschland 2017 – Regionalbericht für die Stadt Hamburg, S. 93.

beruflich bedingten Wegen (22 Prozent).²² Gemäß der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit waren im Jahr 2022 etwa 383.000 Beschäftigte in Hamburg gemeldet, deren Wohnort sich außerhalb der Stadt befindet und die somit als Berufspendlerinnen und -pendler definiert werden. Die Zahl der Berufsauspendlerinnen und -auspendler lag bei etwa 147.000. Für das Verkehrsgeschehen in Hamburg sind vor allem diejenigen Beschäftigten von Bedeutung, die in „Pendeldistanz“, also in der Metropolregion Hamburg leben. Im Jahr 2022 lebten 270.000 Menschen in der Metropolregion (außerhalb Hamburgs), die in Hamburg sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren. Demgegenüber waren 80.000 Hamburgerinnen und Hamburger in der Metropolregion (außerhalb Hamburgs) beschäftigt. Seit dem Jahr 2000 ist die Gesamtzahl der Berufspendlerinnen und -pendler zwischen Hamburg und der Metropolregion um 37 Prozent gestiegen. Dabei liegt der Anteil der Frauen in beide Richtungen relativ konstant um die 40 Prozent.

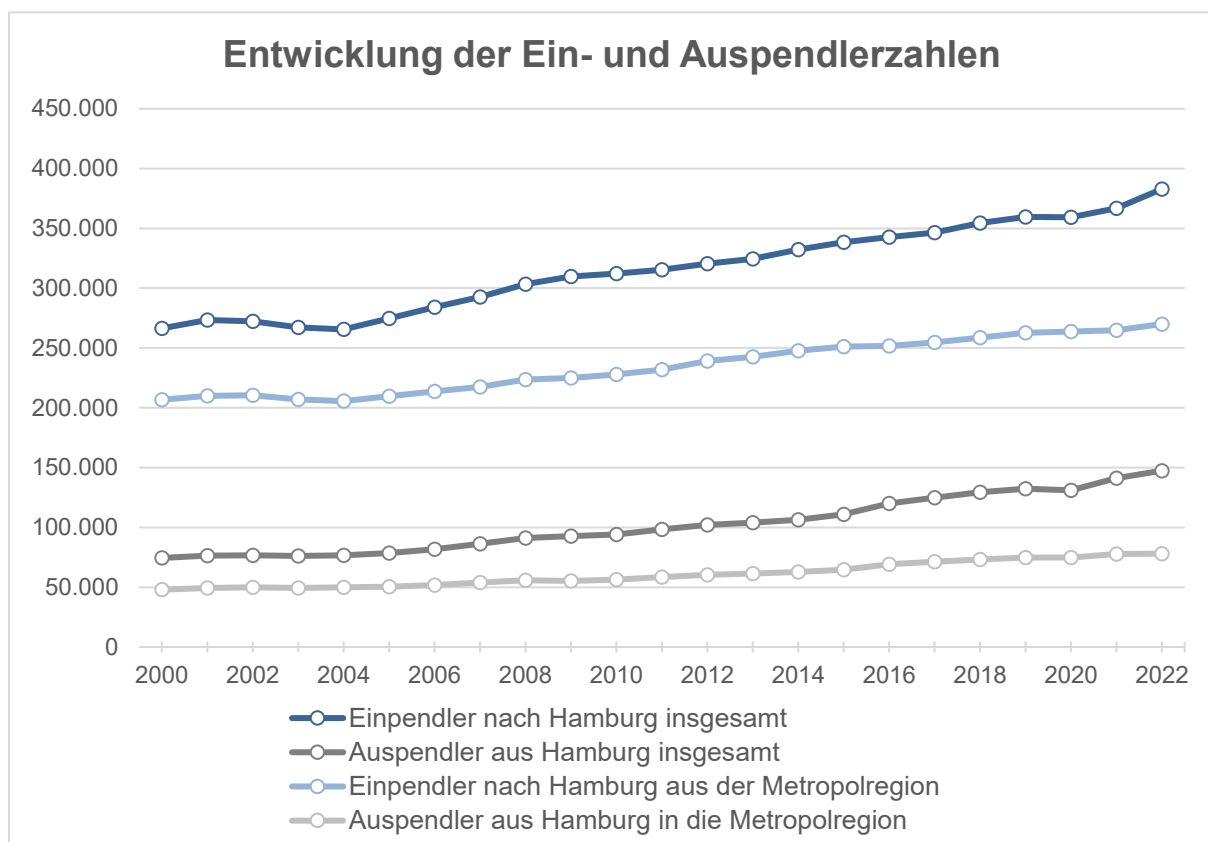


Abbildung 20: Berufspendlerinnen und -pendler zwischen Hamburg und der Metropolregion (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Statistikamt Nord)²³

Die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen spricht auf den ersten Blick für eine Zunahme des Berufspendlerverkehrs. Allerdings ist dabei nicht berücksichtigt, dass der Homeoffice-Anteil in den letzten Jahren und besonders seit der COVID-19-Pandemie deutlich zugenommen hat. So war zwar bis 2019 an den Hamburger Stadtgrenzen eine Zunahme des Straßenverkehrs zu beobachten, jedoch nicht proportional zum Wachstum der Pendlerzahlen (vgl. Kapitel 3.3.1 Entwicklung des Kfz-Verkehrs). Somit führt die Entwicklung nicht in gleichem Maße zu mehr Straßenverkehr zwischen Hamburg und dem Umland. Die steigenden Pendlerzahlen zeigen aber auch die Bedeutung des ÖPNV-Ausbaus über die Hamburger Landesgrenzen hinweg (vgl. Kapitel 4.2 Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit).

²² vgl. Infas, DLR (2018): Mobilität in Deutschland 2017– Regionalbericht für die Stadt Hamburg, S. 93.

²³ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zum Stichtag des 30. Juni des jeweiligen Jahres.

Auch der Freizeitverkehr zwischen Hamburg und der Metropolregion hat in den vergangenen Jahren tendenziell zugenommen. Dies gilt nicht nur für Wege aus dem Umland nach Hamburg, sondern auch für Freizeitwege ins Umland, die in den meisten Fällen mit dem eigenen Pkw zurückgelegt werden. Viele Freizeiteinrichtungen und touristische Regionen in der Metropolregion sind ohne Pkw nur schlecht oder gar nicht erreichbar. Hier besteht großes Potential für Verbesserungen im Sinne der Mobilitätswende.

3.3.7 Pkw-Bestand

Der Pkw-Bestand in Hamburg ist seit 2015 kontinuierlich gewachsen, aber zum 1. Januar 2023 leicht gesunken (vgl. Abbildung 21). Die Anzahl der insgesamt in Hamburg gemeldeten Pkw enthält auch größere Firmenfuhrparks, die nicht alle im Hamburger Stadtgebiet unterwegs sind. Der Pkw-Bestand kann daher größeren Fluktuationen unterliegen, die sich nicht unbedingt im Hamburger Straßenverkehr auswirken. Daher betrachtet man insbesondere die Entwicklung des privaten Pkw-Bestands. Dieser lag am 1. Januar 2023 bei 645.494 Pkw. Auch der private Pkw-Bestand ist in den letzten Jahren zunächst kontinuierlich gestiegen, stagniert aber seit 2021 und ist zwischen dem 1. Januar 2022 und dem 1. Januar 2023 um rund 6.350 Pkw bzw. ein Prozent gesunken.

Jahr	Insgesamt	darunter nach Kraftstoffart				darunter private Pkw
		Benzin	Diesel	Elektro ²⁴	BEV ²⁵	
2010	715.480	514.889	195.815	17		581.783
2011	725.845	520.397	199.661	35		591.441
2012	731.283	511.011	213.365	194		598.989
2013	747.245	505.121	225.682	231		604.157
2014	742.320	497.361	236.179	430		609.526
2015	750.510	493.550	247.383	673		615.146
2016	761.655	491.695	259.707	858		622.036
2017	771.573	494.256	266.459	956		629.834
2018	783.255	504.715	265.809	2.503	1.387	627.970
2019	794.618	523.298	254.701	3.919	2.233	632.392
2020	804.196	529.621	250.058	5.897	3.395	637.293
2021	805.780	520.882	248.828	14.367	7.035	650.087
2022	813.847	516.798	239.503	27.549	13.078	652.007
2023	813.644	500.084	228.369	44.676	20.585	645.494

Abbildung 21: Pkw-Bestand in Hamburg jeweils zum 1. Januar 2010 bis 2023 (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt [KBA])

Die Pkw-Dichte (Privat-Pkw) liegt seit 2010 relativ konstant bei etwas unter 340 Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Anstieg der Pkw-Zahlen bis 2021 folgt damit im Wesentlichen dem Bevölkerungswachstum, während die Pkw-Dichte im vergangenen Jahr auf rund 332 Pkw/1.000 Einwohner gesunken ist (Abbildung 22). Dabei gibt es große Unterschiede zwischen den Stadtteilen, abhängig von der baulichen Dichte, ÖPNV-Anbindung, Nahversorgung und ökonomischem Status (Abbildung 23: Privat-Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) in Hamburger Stadtteilen 2022 (Quellen: ARGUS, KBA)).

²⁴ Ohne Hybrid, inkl. „Plug-In-Hybrid“ (PHEV).

²⁵ „Batterie Electric Vehicle“, seit dem Jahr 2018 separat ausgewiesen.

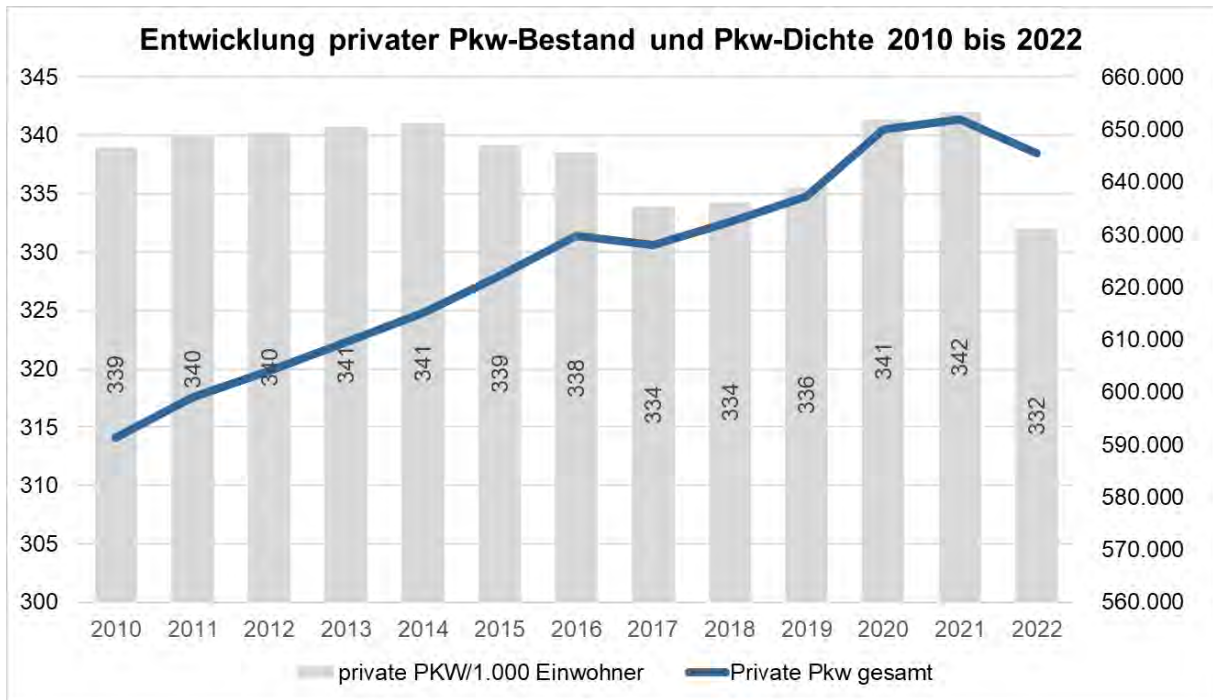


Abbildung 22: Entwicklung privater Pkw-Bestand und Pkw-Dichte 2010 bis 2022 (Quelle: KBA)

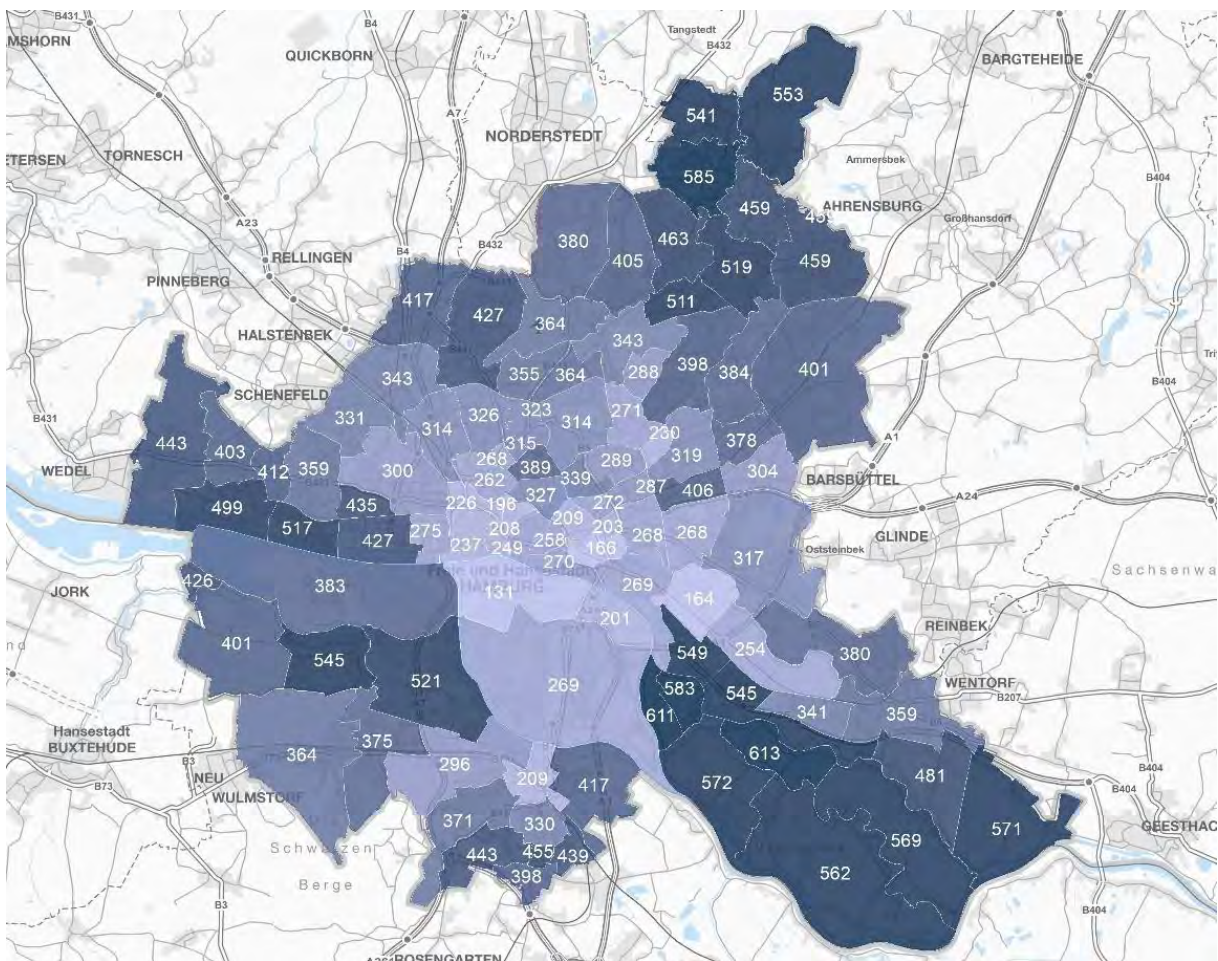


Abbildung 23: Privat-Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) in Hamburger Stadtteilen 2022 (Quellen: ARGUS, KBA)

Die Pkw-Dichte variiert räumlich sehr stark (vgl. Abbildung 23: Privat-Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Einwohner) in Hamburger Stadtteilen 2022 (Quellen: ARGUS, KBA)). Während Sie im

innerstädtischen Bereich, in Wilhelmsburg und dem Kernbereich von Harburg deutlich unter 300 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt, übersteigt sie in den Walddörfern und in den Vier- und Marschlanden z. T. die Marke von 500 Pkw pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Der Pkw wird gerade in gut erschlossenen, urbanen Gebieten zur „Mobilitätsversicherung“, die nur bei besonderen Anlässen zum Einsatz kommt. Eine wesentliche Herausforderung der Mobilitätswende, die in den kommenden Jahren zu adressieren ist, liegt darin, im gesamten Stadtgebiet gute Alternativen zum privaten Pkw – den „Hamburg Takt“ im ÖPNV – zu schaffen. Durch einen abnehmenden Pkw-Bestand können Flächen frei werden, die je nach Bedarf dem Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Mobilitätsangeboten oder auch dem Lieferverkehr zugutekommen können.

Betrachtet man die Bestandsentwicklung differenziert nach der Antriebsart, wird erkennbar, dass die konventionellen Antriebsarten Benzin und Diesel in den vergangenen Jahren rückläufig sind, während der Bestand elektrisch angetriebener Fahrzeuge dynamisch steigt (vgl. Abbildung 21). Im Jahr 2023 liegt der Anteil der batterieelektrischen und Plug-In-Hybriden Pkw zusammen bereits bei 5,5 Prozent. Anfang 2020 lag der Anteil in Hamburg noch unter einem Prozent. Die Elektrifizierungsquote liegt in Hamburg über dem Bundesdurchschnitt. Der Anteil der in Deutschland gemeldeten Pkw mit Elektro- bzw. Plug-In-Hybrid-Antrieben beträgt Anfang 2023 3,9 Prozent.

3.3.8 Verkehrsprognose bis 2030

Die zukünftige Verkehrsentwicklung wurde mit dem Verkehrsmodell für Hamburg und das Umland bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Dazu wurden Annahmen getroffen, wie sich die Bevölkerung, die Wirtschaft, die Beschäftigung, die Stadtentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur verändern.

Grundlage ist der „Prognose-Basisfall 2030“. Dieser enthält Maßnahmen, deren Planung/Umsetzung soweit fortgeschritten ist, dass von einer Fertigstellung bis zum Jahr 2030 ausgegangen werden kann.²⁶ Das Ergebnis der Modellierung ist ein um knapp neun Prozent steigendes Verkehrsaufkommen im Personenverkehr der Hamburgerinnen und Hamburger insgesamt, von 6,7 Mio. (im Jahr 2021) auf rund 7,3 Mio. Wege am Tag (im Jahr 2030). Dies korreliert mit dem prognostizierten Bevölkerungswachstum. Es ist aber davon auszugehen, dass die Zunahme der Nutzung von Homeoffice und digitaler Arbeitsformate eine reduzierende Wirkung auf die tatsächliche Entwicklung des Verkehrsaufkommens haben wird. Dieser Trend ist in den hier dargestellten Prognosen noch nicht berücksichtigt. Der Wirtschaftsverkehr auf den Straßen soll von 1,1 Mio. Fahrten (im Jahr 2021) auf 1,2 Mio. Fahrten am Tag (im Jahr 2030) steigen. Am deutlichsten soll darunter das Aufkommen der Transporter und der Lkw über 3,5 Tonnen im Hamburger Binnenverkehr ansteigen. Das Aufkommen im Lkw-Verkehr soll insgesamt um etwa 10 Prozent ansteigen.

Die Entwicklung der Fahrleistung im Straßenverkehr ist abhängig von den bis 2030 umgesetzten verkehrlichen Maßnahmen und der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens. Im „Prognose-Basisfall 2030“ steigt die Fahrleistung im gesamten Kfz-Verkehr auf Hamburgs Straßen von 25 Mio. Fahrzeugkilometern (Fzg-km) täglich im Jahr 2021 auf rund 26 Mio. Fzg-km für das Jahr 2030 an. Um die Klimaziele zu erreichen ist neben der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten eine Reduktion der Fahrleistung im MIV erforderlich.

²⁶ Viele der in der „Strategie Mobilitätswende“ vorgesehenen Maßnahmen sind im „Prognose-Basisfall 2030“ noch nicht enthalten. Zudem wurde keine Veränderung des Mobilitätsverhaltens unterstellt. Als Grundlage dienen die Verkehrsmengen des Jahres 2018 sowie die Modal Split-Werte der MiD 2017. Daher ist z. B. der Trend zu mehr Homeoffice-Nutzung in den hier beschriebenen Modellierungen noch nicht berücksichtigt worden.

Auch die Pendlerbewegungen zwischen Hamburg und den umliegenden Kreisen und Landkreisen wurden mit dem Hamburger Verkehrsmodell ausgewertet und für das Jahr 2030 prognostiziert. Die folgenden Abbildungen zeigen die modellierte Entwicklung der Wege und des ÖV-Anteils bis 2030 auf Basis des „Prognose-Basisfalls 2030“. Die Auswertungen zeigen, dass neben einer prognostizierten Zunahme der Pendlerbewegungen um zehn Prozent der ÖV-Anteil auf den meisten Stadt-Umland-Beziehungen steigt. Dies verdeutlicht, dass der MIV in Hamburg ohne weitere Maßnahmen steigen wird und die Mobilitätswende in Hamburg nur gelingen kann, wenn sie auch in der Metropolregion vorangetrieben wird. Dafür muss insbesondere der Schienenverkehr in das Umland weiter ausgebaut und verbessert werden.

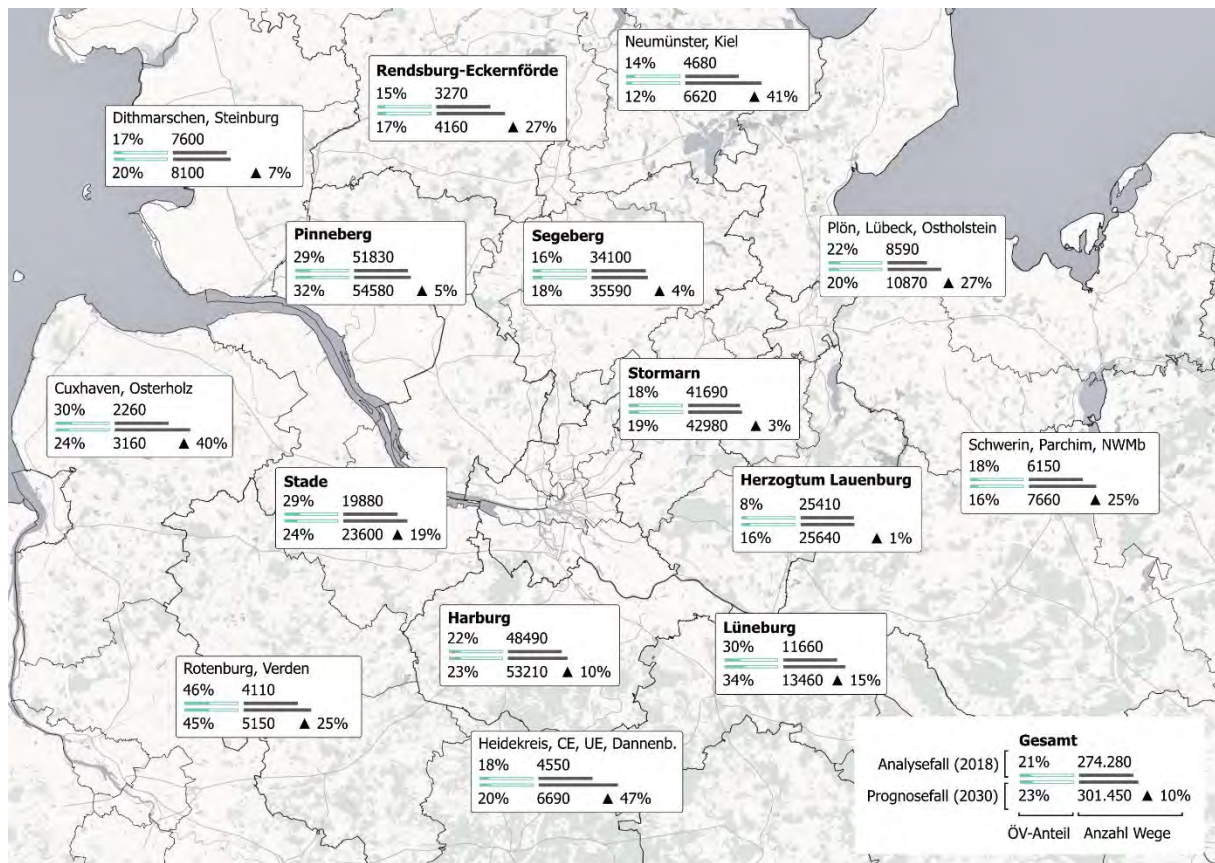


Abbildung 24: Einpendelnde aus den (Land-)Kreisen der Metropolregion nach Hamburg (Quellen: ARGUS, Bundesagentur für Arbeit, BVM; Auswertung auf Basis des Hamburger Verkehrsmodells, Stand 2023)

Einordnung in die gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des Bundes

Die im März 2023 veröffentlichte gleitende Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) umfasst vier Prognosejahre und blickt 15, 20, 25 und 30 Jahre in die Zukunft. Aktuell, d. h. für die „Prognose 2022“, sind dies die Jahre 2036, 2041, 2046 und 2051.

Zentrale Annahmen sind ein steigendes Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, ein massiver Ausbau von Schiene, ÖPNV und Radverkehr sowie mehr Homeoffice und Videokonferenzen. Insbesondere für die Städte wird in der Langfrist-Verkehrsprognose des Bundes angenommen, dass die Zonen, in denen Tempo 30 gilt, deutlich ausgeweitet werden, Parkkosten steigen und öffentliche Parkplätze reduziert werden. Ein wachsender Teil des zuvor stationär abgewickelten Einkaufs verlagert sich auf Online-Geschäfte.

Die Prognose kommt zu dem Ergebnis, dass der Verkehr überall in Deutschland zunehmen wird. Durch einen Strukturwandel im Güterverkehr wird hier von einem besonders großen Wachstum im Straßenverkehr ausgegangen. Bedingt durch die Energiewende gehen Massen-

und Energiegüter wie Kohle, Koks oder Mineralölprodukte, die bisher vor allem auf dem Wasser- und Schienenweg transportiert wurden, stark zurück. Vorwiegend auf der Straße transportierte Güter nehmen hingegen zu, z. B. Postsendungen (+ 100 Prozent bis 2036) oder Stückgüter wie Nahrungs- und Genussmittel (+9 Prozent bis 2036). Im Straßengüterverkehr wird eine Aufkommenszunahme um 13 Prozent, im Schienengüterverkehr um sechs Prozent bis 2036 prognostiziert. Auf den Wasserstraßen wird hingegen ein Aufkommensrückgang um -11 Prozent bis 2036 prognostiziert.

Im Personenverkehr steigen im Vergleich zum Jahr 2019 sowohl das Verkehrsaufkommen (+2 Prozent bis 2036) als auch die Verkehrsleistung (+3 Prozent bis 2036). Bei der Betrachtung nach Fahrtzwecken über alle Verkehrsmittel nehmen die Zwecke „Privat“, „Urlaub“, „Einkauf“ und „Ausbildung“ bei dem Verkehrsaufkommen und der Verkehrsleistung zu, für den Fahrtzweck „Beruf“ hingegen nehmen Aufkommen und Leistung ab. Hier wirkt die angestiegene Nutzung von Homeoffice reduzierend. Bei den einzelnen Verkehrsträgern gibt es starke Aufkommenszuwächse beim Öffentlichen Verkehr (+13 Prozent bis 2036) und Radverkehr (+14 Prozent bis 2036), während der MIV bis 2036 geringfügig sinkt. Insbesondere in Ballungsräumen werden signifikante Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund prognostiziert.

Die Bundesprognose bestätigt die für Hamburg getroffenen Annahmen zum Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und die Prognose der Verkehrsentwicklung. Auch mit Blick auf die unterstellten Maßnahmen unterstützt die Bundesprognose den hier vorgeschlagenen strategischen Ansatz, dem wachsenden Verkehrsaufkommen mit einer Kombination aus Ausbaumaßnahmen im ÖV und Radverkehr, Rahmensetzungen (z. B. Ausweitung von Tempo 30-Zonen in der Stadt) und Maßnahmen für den Güterverkehr, bspw. durch die Schaffung von mehr Lieferzonen oder innovativen Lösungen für den kombinierten Verkehr, zu begegnen.

3.3.9 Schlussfolgerungen für die Verkehrsplanung

Die folgende Übersicht fasst die zentralen Kenngrößen und Entwicklungen im Hamburger Verkehrsgeschehen zusammen:

Verkehrsentwicklung

+35%

Fahrgäste im HVV (2000-2022)



Bis 2019 stiegen die Fahrgastzahlen um 65%

+120%

Radverkehr 2000-2022
Anstieg bis 2019: 65%



-19%

Kfz-Verkehr

auf Stadtstraßen (ohne Autobahnen) zwischen 2000 und 2022

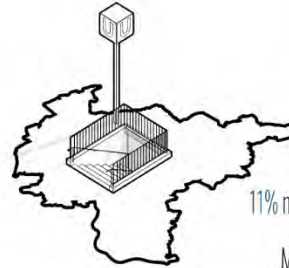
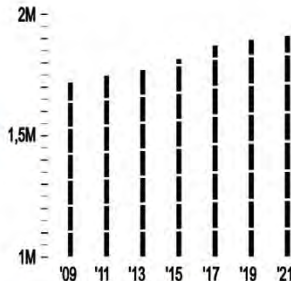


Rückgang bis 2019: -7%

Rahmenbedingungen

1.892.122

Einwohner:innen in 2022
Das entspricht einem Zuwachs von 12% seit 2009

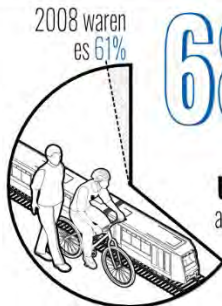


269.995

Einpender:innen aus der Metropolregion (2022)

11% mehr als 2013; zugleich Zunahme des Auspendelverkehrs in die Metropolregion Hamburg um 27%

Mobilitätsverhalten



2008 waren es 61%

68%

Anteil des Umweltverbunds am Wegeaufkommen 2022

30%



2017 waren es 26%.

Anteil der Personen, die fast nie ein Auto nutzen (2022)

Anteil der Personen, die täglich ein Auto nutzen (2022)

25%

2017 waren es 28%.



Anteil des Schienenverkehrs am Hafenhinterlandverkehr

53,9%

(2022)



2016 waren es 46,6%

Pkw-Besitz und Mobilitätsangebote

Private Pkw pro 1000 Einwohner:innen (2021)
(ohne Dienstwagen)

196
im Stadtteil Sternschanze



585 in Lehmsahl-Mellingstedt
342 in Hamburg insgesamt

Anteil der Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft

19%



3.600
Stadträder

100
HVV switch-Punkte

5,2%
E-Pkw

davon 46% rein elektrisch

4.100
Carsharing-Fahrzeuge

20.000
E-Scooter



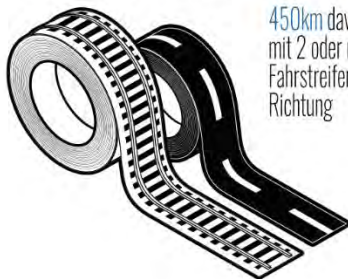
2.000
Ladepunkte

1.400
Sharing-E-Bikes

3.200
Taxen

Verkehrsinfrastruktur

15.000km
ÖPNV-Streckennetz



4.000km
Stadtstraßen

450km davon mit 2 oder mehr Fahrstreifen je Richtung

2.400

Anzahl der Haltestellen im Stadtgebiet



59%

Anteil des Straßennetzes mit Tempo 30 oder weniger

1.700

Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet



davon sind 600 reine Fußgängeranlagen



Abbildung 25: Verkehrsentwicklung - Zahlen und Fakten (Quellen: ARGUS, BVM)

Die steigende Bevölkerungszahl in der Metropolregion stellt Hamburg in den kommenden Jahren vor große verkehrliche Herausforderungen. Würden der Modal Split und die

Wegelängen unverändert bleiben, hätte dies erhebliche Auswirkungen auf die Kfz-Fahrleistung auf den Straßen Hamburgs und die daraus resultierenden Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe, CO₂) sowie den dafür erforderlichen Flächenbedarf. Die Prognosen zur Verkehrsentwicklung verdeutlichen, wie wichtig es ist, dass die Mobilitätswende nicht nur in Hamburg mit aller Kraft vorangetrieben wird.

Die COVID-19-Pandemie hat gezeigt, dass auch im Verkehrssektor große Veränderungen in kurzer Zeit möglich sind. Veränderte Rahmenbedingungen wie die Ermöglichung von Homeoffice und die Vermeidung von Dienstreisen führten unmittelbar zu einem reduzierten Wegeaufkommen im Berufsverkehr. Einkäufe wurden noch mehr als zuvor online erledigt, was zu einer weiteren Zunahme von Lieferverkehren, insbesondere im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) führte, zugleich aber insgesamt eine deutliche Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr festzustellen ist.

Der Anteil des Umweltverbunds ist von 64 Prozent im Jahr 2017 auf 68 Prozent im Jahr 2022 angestiegen, in der Kernstadt sogar von 74 auf 80 Prozent. Dem „80-20-Modal-Split-Ziel“ ist Hamburg damit insgesamt einen großen Schritt nähergekommen. Das Ziel der Hamburger Verkehrsplanung ist es, diesen positiven Trend im Modal Shift fortzuführen und Anreize für den Umstieg auf den Umweltverbund zu schaffen, im privaten wie auch im gewerblichen Bereich. Für die Mobilitätswende braucht es sowohl bessere Angebote im Umweltverbund als auch die richtigen Rahmenbedingungen, die dabei helfen, die negativen Folgen des Verkehrs gezielt zu verringern. Insbesondere in Bereichen, in denen eine Verlagerung auf den Umweltverbund nur schwer oder nicht möglich ist, wie z. B. im Güterverkehr, ist ein Antriebswechsel hin zu emissionsarmen Fahrzeugen, sowie eine ausreichende Zahl an Lieferzonen von Bedeutung. Radverkehrsinfrastruktur sollte so konzipiert und dimensioniert sein, dass sie für jede und jeden sicher zu nutzen ist und auch die Nutzung von gewerblichen Lastenrädern ermöglicht.

Diese und weitere Handlungsfelder werden im folgenden Handlungsprogramm skizziert. Die Umsetzung dieses umfangreichen Maßnahmenpakets erfordert große Anstrengungen auf unterschiedlichen Ebenen (Politik, Verwaltung, Planung, Öffentlichkeit) und kann nur gelingen, wenn alle Beteiligten an einem Strang ziehen.

4 Handlungsprogramm

Das Handlungsprogramm der „Strategie Mobilitätswende“ ist in zehn Handlungsfelder gegliedert:

1. Mehr ÖPNV mit der Strategie „Hamburg-Takt“
2. Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit
3. Mehr Rad- und Fußverkehr
4. Mehr alternative Antriebe
5. Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung
6. Flächen für den Umweltverbund
7. Mehr Lebensqualität in der Innenstadt und in den Quartieren
8. Optimierter Wirtschaftsverkehr
9. Digitale Mobilität
10. Kooperative Planungs- und Umsetzungsprozesse

In den nachfolgenden Unterkapiteln wird i.d.R. zunächst eine kurze Bestandsanalyse vorgenommen, um dann die strategischen Handlungsansätze zu beschreiben.

4.1 Mehr ÖPNV mit der Strategie „Hamburg-Takt“

Von zentraler Bedeutung für die Erreichung der ehrgeizigen Mobilitäts- und Umweltziele ist die Stärkung des ÖPNVs. Dazu dient die Senatsstrategie „Hamburg-Takt“. Diese definiert ausgehend von den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger die Ausbauziele einer verstärkt angebots- und qualitätsorientierten ÖPNV-Planung. Mit der Strategie „Hamburg-Takt“ soll der Marktanteil des ÖPNV am Modal Split von 22 Prozent (im Jahr 2017) auf 30 Prozent im Jahr 2030 steigen. Jede Hamburgerin und jeder Hamburger soll von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit hoher Qualität erreichen können.

Der „Hamburg-Takt“ ist die Strategie der Stadt Hamburg für ein **integriertes Mobilitätsangebot**, das durch einen dichten Takt sowie durch schnelle und zuverlässige Verbindungen im städtischen Busnetz, auf den Schienen und den Fähren gekennzeichnet ist. Ergänzt wird dies um flexible und bedarfsgerechte sowie perspektivisch autonom fahrende On-Demand-Angebote, durch einen kurzen, komfortablen und barrierefreien Zugang zu den Verkehrsmitteln im gesamten Stadtgebiet, durch ein hohes Niveau an Service und Kundeninformation sowie durch ein kundenfreundliches Tarif- und Buchungssystem.

Etablierte Formen der geteilten Mobilität, wie Bike- und Carsharing, unterstützen die Angebotserweiterung im ÖPNV und werden aktiv eingebunden. On-Demand-Dienste²⁷ erhöhen v. a. in den Randlagen, in weniger dicht besiedelten Stadtteilen und zu Tagesrandzeiten die ÖPNV-Erreichbarkeit und werden unter der Berücksichtigung des autonomen Fahrens intelligent weiterentwickelt. Mit einem gut vernetzten ÖV einschließlich On-Demand- und Sharing-Angeboten, mit mehr Service und Qualität wird ein Angebot geschaffen, das eine schnelle und komfortable Mobilität überall in der Stadt auch ohne eigenen Pkw ermöglicht. Der intermodale Wechsel wird durch attraktive Park+Ride- sowie Bike+Ride-Angebote erleichtert.

Unterstützt wird diese Angebotsoffensive Hamburgs durch die Einführung des **Deutschlandtickets** im Mai 2023. Der ÖPNV wurde damit für viele Menschen deutlich kostengünstiger und der Regionalverkehr gewinnt erheblich an Attraktivität. Der HVV hat seit der Einführung des Deutschlandtickets rund 300.000 Neukunden hinzugewonnen und verzeichnet erstmals in seiner Geschichte mehr als eine Million Abonnentinnen und Abonnenten. Die selbstverständliche Verfügbarkeit eines ÖV-Tickets wird, gepaart mit den Maßnahmen der Strategie „Hamburg-Takt“, das Mobilitätsverhalten weiter zugunsten des ÖPNV verändern. Dies zeigt sich bereits in Befragungen von HVV-Neukunden, die für knapp ein Fünftel ihrer Fahrten ohne das Deutschlandticket das Auto genutzt hätten.

4.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Aktuelles SPNV-Angebot

Das **S-Bahn-Netz** mit einer Streckenlänge von 147 km besteht aktuell aus vier Hauptlinien (S1, S21, S3, S31) und zwei Verstärkerlinien (S11 und S2). Damit werden zurzeit fünf Außenäste (Wedel, Pinneberg, Poppenbüttel/Flughafen, Bergedorf und Neugraben/Stade) mit

²⁷ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert am 2. März 2023 (BGBl. I. Nr. 56): Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, § 44 Linienbedarfsverkehr: „Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabkennzeichnung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“

den beiden Innenstadtstrecken (Citytunnel und Verbindungsbahn) verknüpft. Jede Linie wird in der Hauptverkehrszeit alle zehn Minuten betrieben, durch Überlagerung von Haupt- und Verstärkerlinien entstehen abschnittsweise dichtere Takte. Es werden insgesamt 69 Haltestellen durch die S-Bahn bedient, davon 54 auf Hamburger Gebiet. Entsprechend der Nachfrage werden (vereinzelt) Kurzzüge mit je drei, hauptsächlich Vollzüge mit je sechs sowie zunehmend Langzüge mit je neun Wagen eingesetzt.

Das **U-Bahn-Netz** besteht aktuell aus vier Linien mit einer Streckenlänge von insgesamt 106 km. Es werden 93 Haltestellen bedient, die überwiegend auf Hamburger Gebiet liegen. In der Hauptverkehrszeit liegt die Taktfrequenz überwiegend bei fünf Minuten, in Hochfrequenzzeiten wird der Takt durch Verstärkerfahrten verdichtet. Auf den äußeren Linienästen der U1 (Volksdorf – Ohlstedt/Großhansdorf) und U4 (Elbbrücken) verkehren die Linien derzeit im 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit, nach Ohlstedt und Großhansdorf im 20-Minuten-Takt.

Im S-Bahn-Netz sind rund 90 Prozent der Stationen **barrierefrei** erreichbar. Im Jahr 2023 soll der barrierefreie Ausbau der Stationen Rothenburgsort und Tiefstack fertiggestellt werden, die neue Station Ottensen wurde im Mai 2023 eröffnet. Im U-Bahn-Netz sind aktuell 95 Prozent der Haltestellen barrierefrei ausgebaut, zuletzt die U3-Haltestellen Mönckebergstraße und Rathaus. Die noch nicht barrierefreien U- und S-Bahn-Haltestellen sollen mit wenigen Ausnahmen, die durch Abhängigkeiten zu großen Bauprojekten begründet sind, bis Mitte der 2020er Jahre umgebaut werden. Die Planungen sehen vor, die Haltestellen Billwerder-Moorfleet (S2, S21), Jungfernstieg (S1, S2, S3), Reeperbahn (S1, S2, S3), Königstraße (S1, S2, S3), Meißberg (U1) und Saarlandstraße (U3) bis zum Jahr 2025 auszubauen. Die Haltestellen Berliner Tor (S1, S11, S2, S21), Diebsteich (S2, S21, S3) und Sierichstraße (U3) sollen bis zum Jahr 2027 bzw. 2028 folgen. Die künftigen U- und S-Bahn-Haltestellen an den geplanten beziehungsweise in Bau befindlichen Linien werden grundsätzlich barrierefrei errichtet.

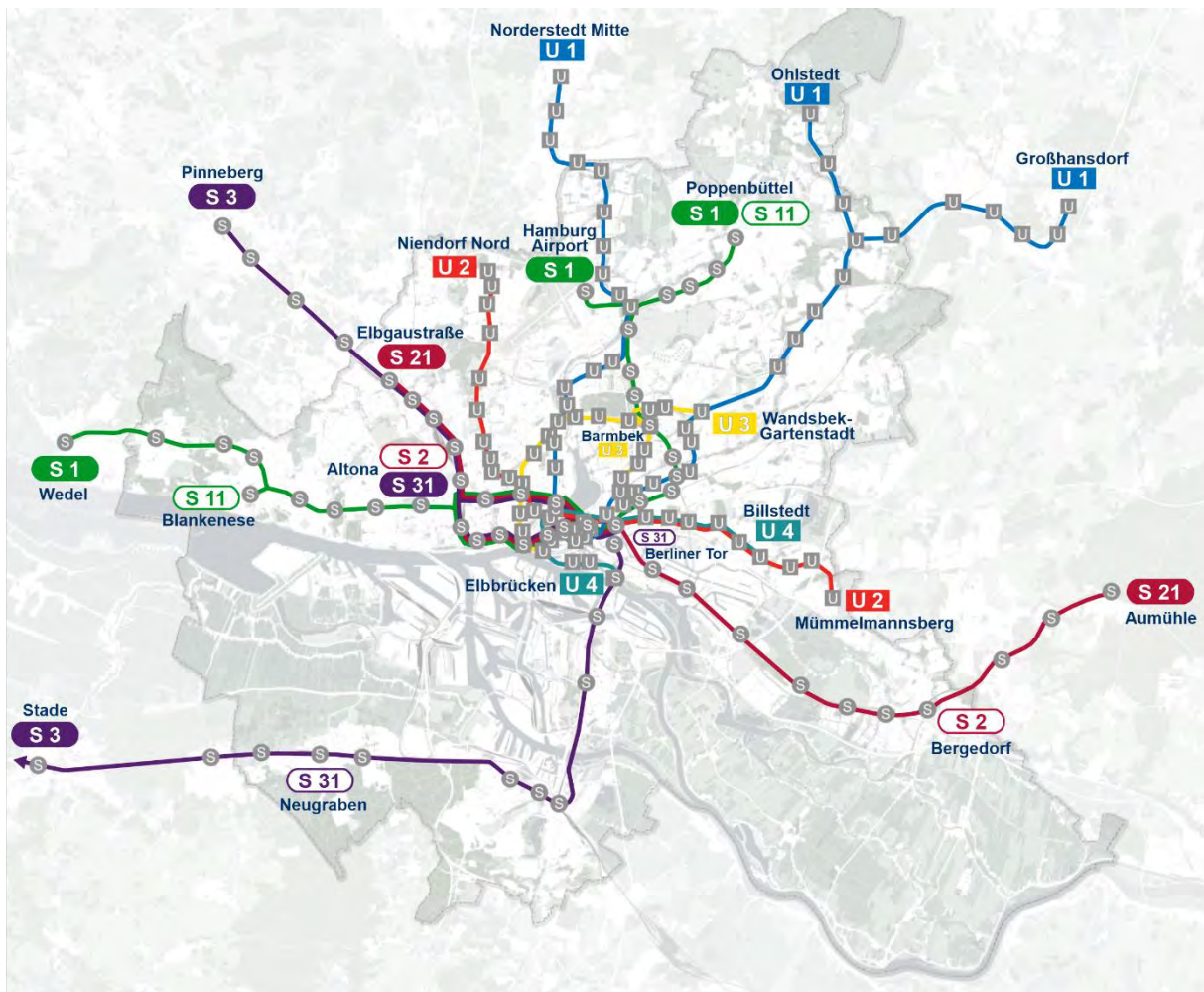


Abbildung 26: Schnellbahnnetz 2023 (Quellen: Planersocietät, BVM, Stand: April 2023)

SPNV-Angebot bis 2030: Leistungsfähigkeit und Stabilität des Systems durch Erhalt bestehender und Ausbau neuer Infrastruktur sichern

Mit dem Fahrplanwechsel 2023/2024 beginnt die Umstellung auf ein übersichtlicheres und leistungsfähigeres **S-Bahn-Liniennetz**. Die Umsetzung erfolgt in zwei Schritten. Zuerst erfolgt Ende 2023 die Umstellung auf vier Linien: S1, S2, S3 und S5. Dies schafft eine eindeutige Linienführung für die Fahrgäste sowie eine optimierte und stabilere, d.h. pünktlichere, Betriebsabwicklung. Die Linien S1 und S3 verkehren durch den Citytunnel, die Linien S2 und S5 werden über die Verbindungsbahn geführt. In einem zweiten Schritt bis 2030 werden die Linie S4 und die Verstärkerlinie S6 (bisher als S32 bezeichnet) eingeführt. Die Linie S5 (ehemals S21) wird zudem bis Kaltenkirchen erweitert. Die bislang von der S11 und S2 geleisteten Verstärkerfahrten während der Hauptverkehrszeit werden in den Takt der neuen S1 und S2 integriert, die damit auf einen Fünf-Minuten-Takt verdichtet werden. Da die störanfälligen Kupplungsvorgänge in Ohlstedt und Neugraben entfallen, wird der S-Bahn-Betrieb insgesamt stabiler.

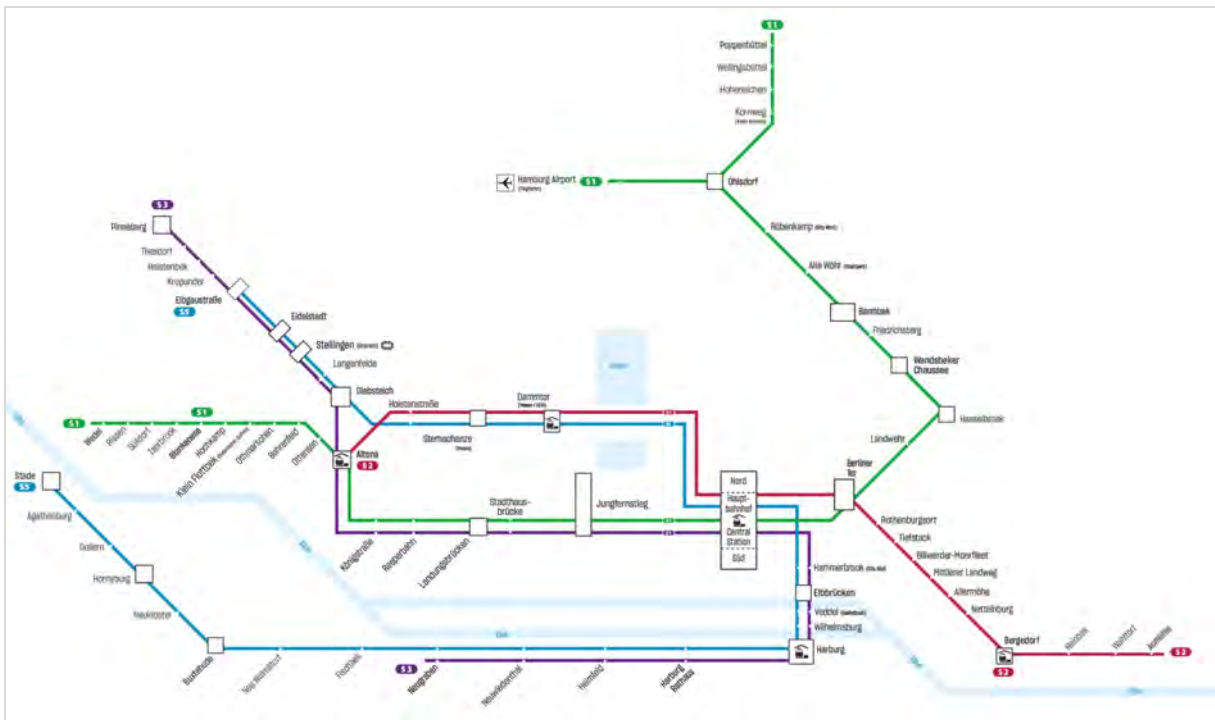


Abbildung 27: Das neue S-Bahnlinienetz ab Dezember 2023 (Quelle: Deutsche Bahn).

Mit den Projekten zur **Schnellbahn-Netzentwicklung** realisiert die Stadt zusammen mit der Hamburger Hochbahn AG, der Deutschen Bahn AG und der AKN Eisenbahn GmbH den Aus- und Neubau von Schienenwegen und Schnellbahnhaltestellen für U- und S-Bahnen in Hamburg. Hierzu zählen:

- der **Neubau der U5**, beginnend mit dem östlichen Abschnitt von Bramfeld bis zur Sengelmannstraße (City Nord), im weiteren Verlauf nach 2030 über den Hauptbahnhof, die Universität, das Universitätsklinikum Eppendorf bis zu den Arenen am Volkspark,
- der Ausbau der **S4-Ost** über Wandsbek, Rahlstedt und Ahrensburg nach Bargteheide und Bad Oldesloe,
- die **U4-Verlängerungen** auf die Horner Geest und zum Grasbrook,
- die neue Haltestelle der **U3 (Fuhlsbüttler Straße)**,
- der Ausbau der AKN zur **S5 bis Kaltenkirchen**.
- Korridormaßnahmen S-Bahn nach Bergedorf: Umsetzung zahlreicher Maßnahmen für einen störungsfreien S-Bahnbetrieb und eine Ausweitung des Langzugseinsatzes (u.a. Einzäunung der Strecke, Einbau zusätzlicher Weichentrapeze und Signale, Anpassung der Stromversorgung, Digitalisierung der Strecke),
- Korridormaßnahmen S-Bahn nach Harburg: Umsetzung zahlreicher Maßnahmen für einen störungsfreien S-Bahnbetrieb und die Einführung einer dritten Linie (u.a. Einzäunung der Strecke, Ertüchtigung der Sicherungs-, Leit- und Stellwerkstechnik, Errichtung eines elektronischen Stellwerks).

Ein weiterer Eckpfeiler ist die **Digitalisierung der U- und S-Bahnen**, die einen dichteren Takt und stabileren Betrieb ermöglichen wird. Darüber hinaus wird die konsequente Stärkung der Infrastruktur die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöhen und dazu beitragen, dass der Betrieb im Falle von Störungen zügig wieder normalisiert werden kann. Hinzu kommen kapazitäts Erweiterungen, um auf bestehenden Strecken mehr Fahrgäste transportieren zu können. Dies betrifft vor allem die S-Bahn-Korridore nach Harburg und Bergedorf, auf denen eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt werden, sowie die Automatisierung von Teilen der U2 und U4 (Projekt U-Bahn 100) im Hamburger Osten. Eine notwendige Voraussetzung ist die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge.

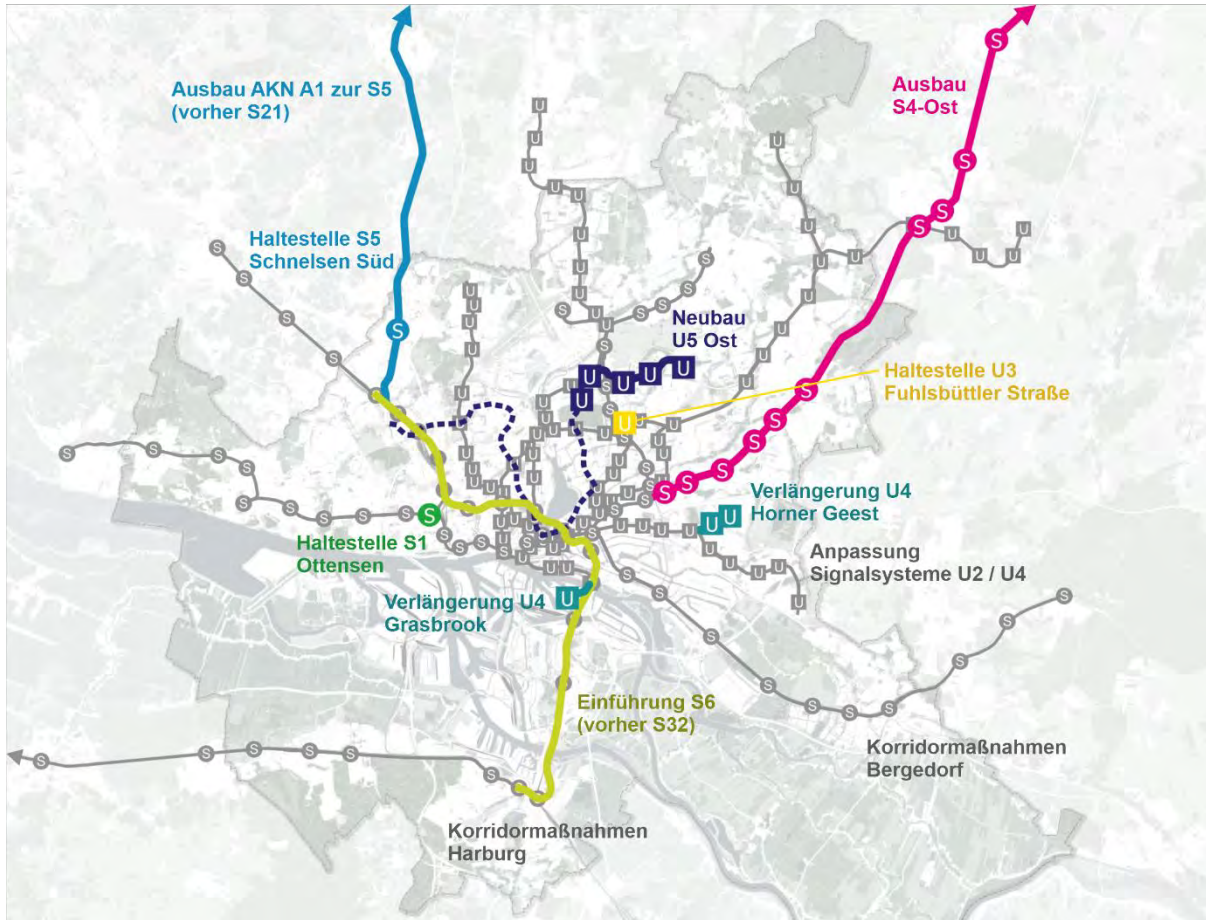


Abbildung 28: Schnellbahnausbau bis 2030 (Quellen: Planersocietät, BVM, Stand: April 2023)

SPNV-Ausbau nach 2030

Gerade im Schienenverkehr dauern die Planungsprozesse meist viele Jahre. Es gibt daher eine Reihe von Maßnahmen im S-Bahn- und U-Bahnbereich, deren bauliche Fertigstellung das Zieljahr dieser Strategie überschreiten und zu denen erste Machbarkeitsuntersuchungen vorliegen oder in Erstellung sind. Hierzu zählen:

- Ausbau **S4 West** bzw. Ausbau des Regionalverkehrs: Das Angebot auf der Schiene zwischen Hamburg und Elmshorn soll ausgeweitet werden. Dafür bedarf es eines Ausbaus der Schieneninfrastruktur und des Baus neuer Stationen.
- **Verlängerung der U4** vom Grasbrook bis ins nördliche Wilhelmsburg (Reiherstiegviertel): Für die Verlängerung der U4 nach Wilhelmsburg wurde eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt. Eine Weiterführung bis Kirchdorf und Harburg wird geprüft.
- Zweigleisiger Ausbau der **S1** zwischen Blankenese und Wedel.
- **Verbindungsbahntlastungstunnel (VET)** und Ausbau der Verbindungsbahn für den Fern- und Regionalverkehr: Die Machbarkeitsuntersuchung für einen S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Diebsteich/Altona wurde abgeschlossen. Der S-Bahnverkehr soll von der Verbindungsbahn in einen neuen Tunnel verlegt werden und dadurch auf der Verbindungsbahn deutlich mehr Kapazität für den Fern- und Regionalverkehr bereitgestellt werden. Hierzu wurden fünf potenzielle Trassenverläufe geprüft, von denen zwei in die Vorplanung überführt werden sollen. Dies sind die sogenannte „Basistrasse Mitte“, die sich weitgehend am heutigen Verlauf der Verbindungsbahn orientiert, sowie die „Basistrasse Süd“, die vom Dammtor Richtung

Feldstraße abzweigt, entlang des Straßenverlaufs der Holstenstraße die Max-Brauer-Allee kreuzt und damit Teile des Stadtteils Altona-Nord neu erschließt.

- **Anbindung des Hamburger Westens:** Die aktuell verfolgte Vorzugsvariante der S6 (S32) Osdorfer Born berücksichtigt die Anforderungen der Forschungseinrichtungen des Forschungscampus Bahrenfeld sowie des Innovationsparks Altona bzgl. des Erschütterungsschutzes und des Magnetismus. Gegenüber der ursprünglichen Planung werden der Forschungscampus Bahrenfeld sowie der Innovationspark Altona stadtauswärts in weiträumigem Links- bzw. Rechtsbogen umfahren. Die Trasse verlässt hierzu ab der Ebertallee die Lage unterhalb der Stresemannstraße/Bahrenfelder Chaussee/Luruper Chaussee/Luruper Hauptstraße in Richtung Volkspark und kehrt nach Querung der Luruper Hauptstraße in Höhe der Straße „Tannenberg“ an der Station „Lurup Mitte“ in die Lage der Straßenachse zurück. Anschließend folgt eine Verschwenkung der Trasse aus der Straßenachse heraus in Richtung Osdorfer Born. Im nächsten Schritt soll die Vorzugsvariante in der Vorplanung weiter untersucht und konkretisiert werden.
- Im Regionalverkehr werden zudem die Nutzung der Güterumgehungsbahn sowie die Reaktivierung der Strecke nach Geesthacht für den SPNV geprüft (vgl. Kapitel 4.2.1 Regionaler und überregionaler).

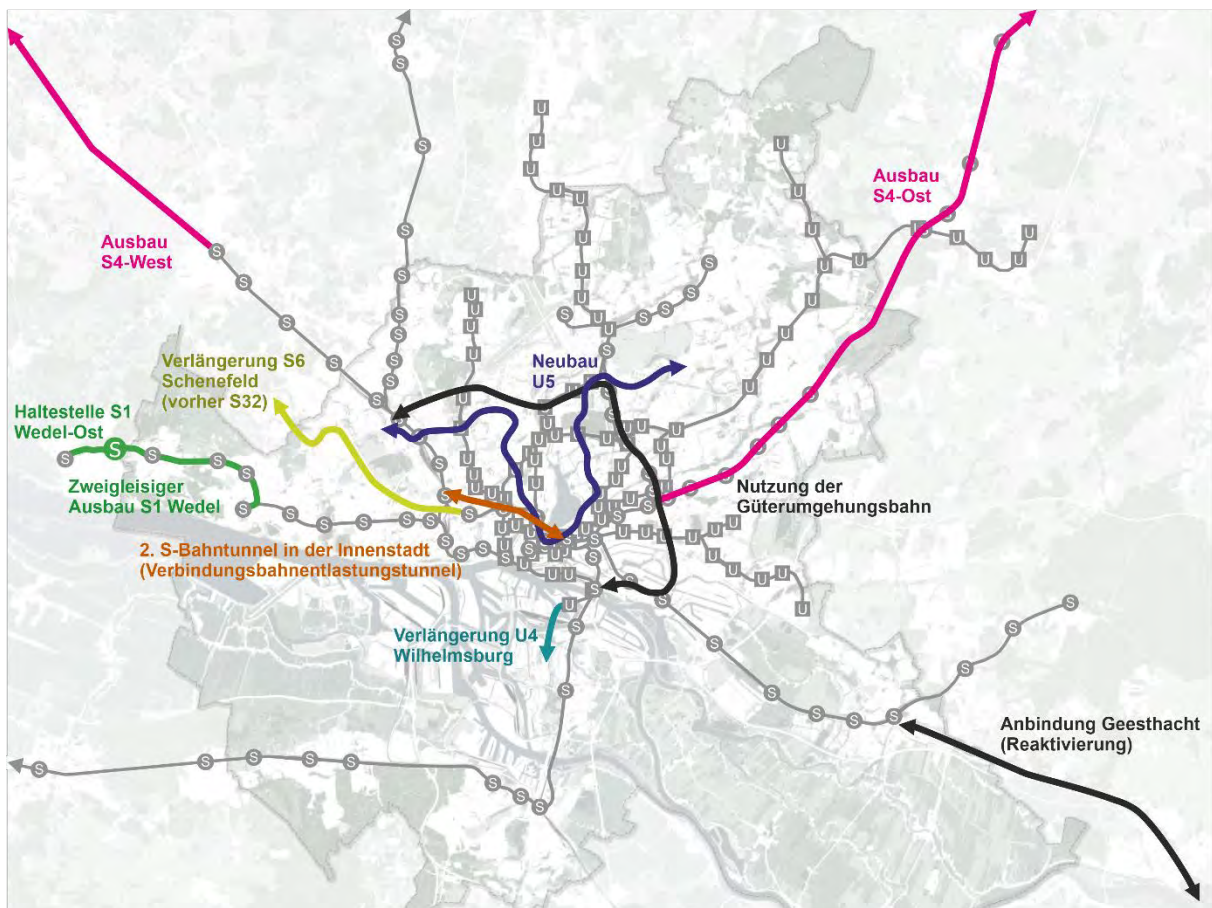


Abbildung 29: Schnell- und Regionalverkehrsausbaunach 2030 (Quellen: Planersocietät, BVM)

4.1.2 Busverkehr

Aktuelles Busangebot

Das Busnetz²⁸ besteht aus verschiedenen Arten von Buslinien mit rund 2.000 aktiven Haltestellen auf Hamburger Gebiet, welche die Feinerschließung übernehmen, als Zubringer zum Schnellbahnnetz fungieren, dieses ergänzen und die städtischen Gebiete mit dem Umland verbinden:

- Die Metrobuslinien bilden das Grundgerüst im Hamburger Busnetz. Es besteht aus direkten Verbindungen in die Innenstadt und zu Stadtteilzentren sowie Querverbindungen außerhalb der Innenstadt. Das System bietet durch dichte Takte (fünf bis zehn Minuten) eine hohe Anschlusssicherheit und verfügt über ausgedehnte Bedienungszeiten; an Wochenenden oft rund um die Uhr.
- Die Expressbuslinien stellen schnelle Verbindungen zu großen Umsteigeanlagen und wichtigen Zielen mit wenigen Zwischenhalten her oder ermöglichen Querverbindungen im ansonsten meist radial ausgerichteten Schnellbahnnetz.
- Ergänzt wird das Netz durch Stadtbuslinien, die über ein dichtes Haltestellennetz verfügen und auch die nicht durch Schnellbahnen erschlossenen Stadtteile bedienen.
- Die Nachtbuslinien garantieren insbesondere an den Werktagen ein stadtweites ÖPNV-Grundangebot. Sie verkehren etwa zwischen 0 Uhr und 5 Uhr und bedienen das gesamte Stadtgebiet.

Der Busverkehr ist stark durch das allgemeine Verkehrsaufkommen auf den Straßen beeinflusst, was in hochbelasteten Tageszeiten die Zuverlässigkeit einschränkt. Seit 2012 wird daher ein Programm zur Busbeschleunigung verfolgt, welches die Bevorzugung von Bussen an Kreuzungen und Ampeln, die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen, den busfreundlichen Umbau von Kreuzungen, den Ausbau der Haltestellen und die Einrichtung von „Bus-Kaps“ (Haltestelle am Fahrbahnrand, ohne Busbucht) beinhaltet. Über das Programm hinaus kommen vermehrt größere Busse zum Einsatz. Die Effizienzsteigerung und der barrierefreie Ausbau des Busverkehrs sind Daueraufgaben.

Ausweitung des städtischen Busangebots

Die Strategie „Hamburg-Takt“ sieht insbesondere den weiteren Ausbau von hochwertigen Metro- und Expressbuslinien vor, um noch attraktivere Reisezeiten für eine Vielzahl von Fahrgästen zu schaffen und weitere Gebiete in Hamburg und dem Hamburger Umland besser zu erschließen. Aber auch die Stadtbuslinien und das Nachtangebot werden ausgebaut und erweitert. Mit neuen Linien verbessert sich das Verbindungsangebot im Stadtgebiet, beispielsweise durch direkte Fahrten ohne Umstieg. Insbesondere auf tangentialen Verbindungen werden zusätzliche Angebote im Busverkehr geprüft.

Neue, barrierefreie Bushaltestellen und modernisierte Mobilitätsknotenpunkte, neue Busbetriebshöfe, eine Priorisierung an Lichtsignalanlagen und separate Bussonderfahrstreifen erhöhen die Zuverlässigkeit im Busverkehr und ermöglichen somit weitere Taktverdichtungen. Angebotsausweitungen insbesondere auch in den Randzeiten schaffen ein verbessertes Busangebot. Der Ausbau des Busangebots ist abhängig von der dafür zu schaffenden Infrastruktur. Neue Betriebshöfe oder getrennte Bussonderfahrstreifen erfordern entsprechende Fläche. Perspektivisch sollen auch alle Bushaltestellen und das Umfeld der Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden

²⁸ Busverkehr bezeichnet hier den Linienverkehr mit Bussen. Reisebusse oder touristische Busverkehre sind hier nicht enthalten.

4.1.3 Fähre

Im Hafen und auf der Elbe verkehren aktuell sieben Fährlinien mit insgesamt zwanzig Anlegern. Die Fähren der HADAG Seetouristik und Fährdienst AG als Hamburgs Verkehrsanbieter im Hafen und auf der Elbe innerhalb des HVV haben eine wichtige Bedeutung für den elbquerenden Verkehr und tragen so dazu bei, dass der Sprung über die Elbe jeden Tag gelingt.

Die Potenziale des Fährverkehrs werden noch stärker genutzt und in Abhängigkeit von der Entwicklung des Hafengebiets auch neue Gebiete erschlossen. Hierzu werden eine Verdichtung des Takts und eine Ausweitung der Betriebszeiten im Fährverkehr angestrebt.

4.1.4 Vernetzende Mobilität und Sharing-Angebote

Der Erfolg der Mobilitätswende hängt maßgeblich davon ab, ob es gelingt, für möglichst viele Menschen so gute Mobilitätsangebote zu schaffen, dass der Besitz eines privaten Pkws entbehrlich wird. Dabei hilft ein bezahlbares und breit verfügbares Angebot von geteilten und vernetzenden Mobilitätslösungen wie Ridepooling-Angebote, Carsharing, Bikeshaaring, Park+Ride oder Bike+Ride. Ziel ist es, diese Angebote weiter auszubauen und neue strategische Ansätze in Forschungsvorhaben oder Kooperationen zu entwickeln.

Aktuelle On-Demand- und Ridepooling-Angebote

Zum klassischen Angebot im Taxenverkehr und zum Angebot der Anrufsammeltaxen kommen seit wenigen Jahren neue Formen der gemeinsamen bzw. geteilten Mobilität hinzu, die z.T. in das öffentliche Mobilitätsangebot integriert werden. Darunter fallen neben den bereits fest etablierten Angeboten des Leihens von Fahrrädern (Bikeshaaring) und Pkws (Carsharing) auch Rideshaaring- bzw. Ridepooling-Angebote mit individuellen Ein- und Ausstiegspunkten. Diese sogenannten „eigenwirtschaftlichen Bedarfsverkehre“ können bei Bedarf (On-Demand) digital per App bestellt werden.

On-Demand-Angebote ermöglichen eine flexible Bedienung von Mobilitätsbedürfnissen als tageszeitunabhängige Zubringerverkehre zum klassischen ÖPNV und auf tangentialen Routen. Auf diese Weise wird gleichzeitig eine hohe Bedienqualität des ÖPNV auch in städtischen Randgebieten sichergestellt und ein attraktives Angebot zum Umstieg vom privaten Pkw geschaffen. On-Demand-Services sind dabei als Ergänzung des bestehenden ÖPNV zu betrachten. Die On-Demand-Verkehre können einerseits die letzte Meile des ÖPNV deutlich stärken, andererseits auch als weitgehend privatwirtschaftliches Angebot ein hochwertiges und flexibles Angebot im ganzen Stadtgebiet bereitstellen, wie es z. B. MOIA²⁹ in Teilen der Stadt bereits anbietet. Das Konzept von MOIA beruht darauf, mehrere Personen mit emissionsfreien Kleinbussen zu transportieren und dabei die Routen der Fahrgäste zu kombinieren. Der Ein- und Ausstieg ist an virtuellen Haltestellen möglich. Buchbar ist der Dienst sowohl über die MOIA- als auch über die hvv switch-App. Nach einer Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2021 mit der Ermöglichung neuer Formen der gewerblichen Personenbeförderung hat MOIA eine Genehmigung als eigenwirtschaftlicher Linienbedarfsverkehr seit dem 1. Januar 2023 erhalten und wird genehmigungsrechtlich in den ÖPNV integriert und teilweise mit dem HVV-Tarif verknüpft.

Das Angebot von hvv hop (früher ioki) dient schwerpunktmäßig der Anbindung von bestehenden Bahn- und Bushaltestellen und wird von den Verkehrsbetrieben Hamburg-Holstein (VHH) betrieben. Der Service ist über die hvv hop-App in Harburg sowie in Henstedt-Ulzburg, Ahrensburg, Brunsbek, Lütjensee und Trittau buchbar. Über eine effiziente technische Lösung in der App wird durch die Vermeidung von Parallelverkehren eine

²⁹ Unternehmen des Volkswagen Konzerns.

Konkurrenz zum Busverkehr vermieden. Mittlerweile ist in Hamburg die Barrierefreiheit der Fahrzeuge eine Voraussetzung für die Zulassung eigenwirtschaftlicher Bedarfsverkehre.

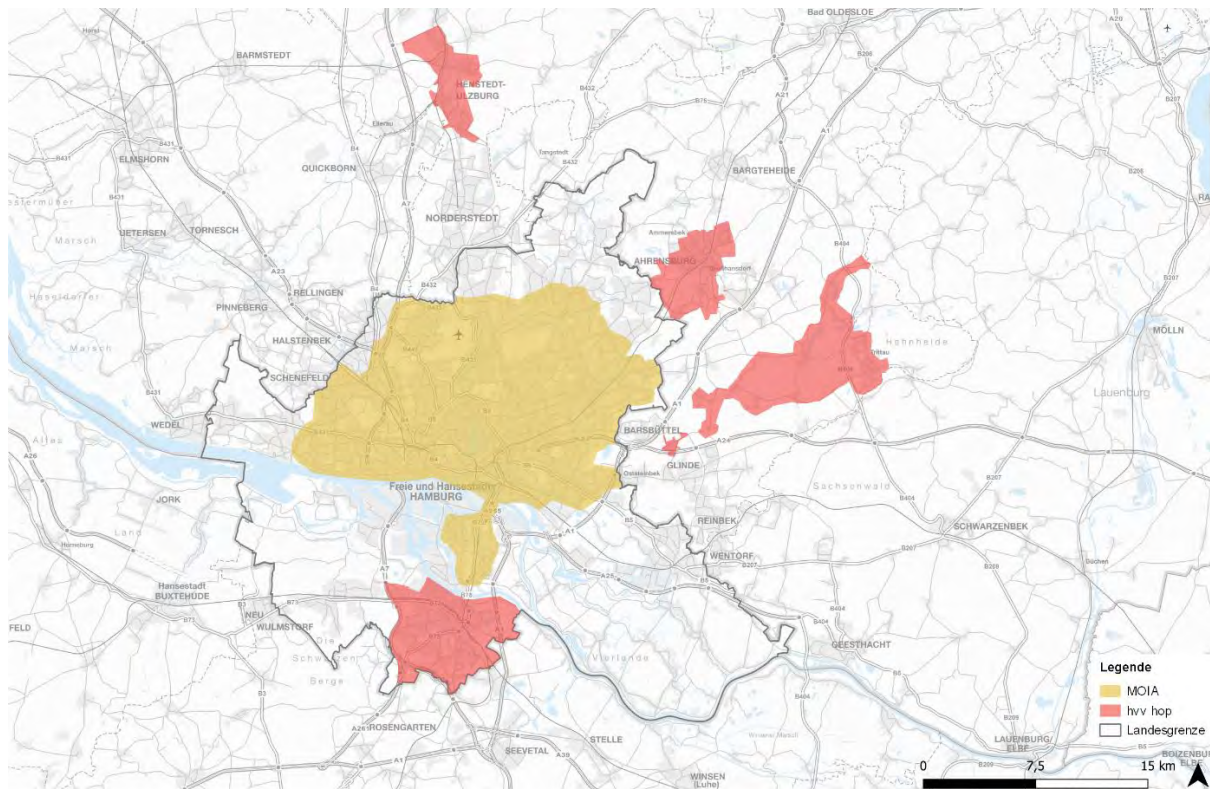


Abbildung 30: Bedienegebiete von hvv hop und MOIA 2023 (BVM)

Strategische Weiterentwicklung des On-Demand-Angebotes

On-Demand-Angebote befinden sich nach einer Testphase der letzten Jahre nun am Beginn der Automatisierung und der Skalierung. Nun gilt es, Erfahrungen zu sammeln hinsichtlich des Poolings, des Flottenmanagements, der Optimierung des Angebots ohne Kannibalisierung des klassischen ÖPNV sowie eines zukünftig autonomen Betriebs. Ziel ist es, bis 2030 das On-Demand-Angebot auf bis zu 10.000 Fahrzeuge zu erweitern und damit hamburgweit die Erreichbarkeit eines ÖV-Angebotes innerhalb von fünf Minuten sicherzustellen. Der Fokus liegt dabei insbesondere auf Gebieten und Tageszeiten, in denen sich mit klassischen ÖPNV-Angeboten heute vor dem Hintergrund von Nachfrageverhalten und Wirtschaftlichkeitsaspekten keine optimale Lösung erzielen lässt. Dies betrifft in erster Linie die Stadtrandbereiche und Tagesrandzeiten. Neben der Ergänzung des bestehenden Angebots soll der On-Demand-Verkehr zur Flexibilisierung des ÖPNV beitragen und durch eine zuverlässige und barrierefreie Erweiterung des öffentlichen Verkehrs zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen. Ein flächendeckendes Angebot setzt allerdings voraus, dass die Fahrzeuge verlässlich und kostengünstig autonom fahren. Darüber hinaus sind die Anforderungen an Barrierefreiheit und das Zusammenspiel mit Taxi-Diensten konzeptionell zu berücksichtigen.

Aktuelle Carsharing-Angebote

Carsharing ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos. Dabei wird prinzipiell zwischen dem stationsbasierten und dem flexiblen bzw. stationsunabhängigen Carsharing (free-floating) unterschieden. Carsharing ist ein wichtiger Baustein der Mobilitätswende. Es bietet individuelle und flexible Mobilität, ohne einen privaten Pkw besitzen zu müssen. Ein Fahrzeug im stationsbasierten Carsharing ersetzt je nach Studie zwischen fünf und zehn private Pkws. Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzer legen überdurchschnittlich viele

Wege im Umweltverbund zurück. Der Vorteil stationsbasierter Angebote liegt für die Nutzenden vor allem in der Zuverlässigkeit (Ort und Zeit). Darüber hinaus entfällt i. d. R. die Stellplatzsuche. Free-Floating-Angebote erhöhen die Sichtbarkeit und Angebotsvielfalt, erleichtern den Zugang zum Carsharing-Angebot und verbessern dadurch in der Kombination mit stationsbasierten Angeboten die positiven Wirkungen auf die Stadt und die Umwelt.

Hamburg verfolgt mit hvv switch ein erfolgreiches und expandierendes Angebot geteilter Mobilität, das verschiedene Mobilitätsangebote räumlich bündelt und miteinander verknüpft. Die aktuell 134 hvv switch-Punkte (Abbildung 31, Stand: August 2023) verknüpfen mehrere Mobilitätsangebote wie ÖPNV-Haltestellen, Car- und/oder Bike-Sharing, E-Scooter, Fahrradparken und z. T. ergänzende Serviceleistungen wie Information und Beratung an einem Ort. 21 hvv switch-Punkte befinden sich an Schnellbahnhaltestellen, 103 hvv switch-Punkte dezentral in Quartieren. Insgesamt verfügen die hvv switch-Punkte über 741 Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge. Stationsbasiertes Carsharing gibt es an 35 hvv Switch-Standorten mit insgesamt 54 Fahrzeugen. Das hvv switch Angebot integriert mittlerweile die meisten in Hamburg aktiven Carsharing-Anbieter. Gleichzeitig wächst die Fahrzeugflotte der Carsharing-Anbieter. Standen 2013 noch 0,8 Fahrzeuge je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner zur Verfügung, waren es 2019 1,6 und Stand August 2023 bereits 2,65 Fahrzeuge je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Free-Floating-Anbieter ShareNow, MILES und Sixt Share machen mit rund 4.800 Fahrzeugen gegenüber rund 235 Fahrzeugen im stationsbasierten Angebot den größten Anteil aus. Der Elektrifizierungsanteil der Free-Floating-Anbieter lag im August 2023 bei 46 Prozent. Hamburg hat mit den Freefloating-Anbietern die Vereinbarung getroffen, diesen Anteil auf 80 Prozent zu erhöhen. Im Gegenzug hat sich Hamburg verpflichtet, die Elektrifizierung mit einer Reihe von Maßnahmen zu unterstützen, darunter die Schaffung von mindestens 600 zusätzlichen Ladepunkten im öffentlichen Raum und die Befreiung der emissionsfreien Fahrzeuge von der Parkpauschale bis Ende 2026.

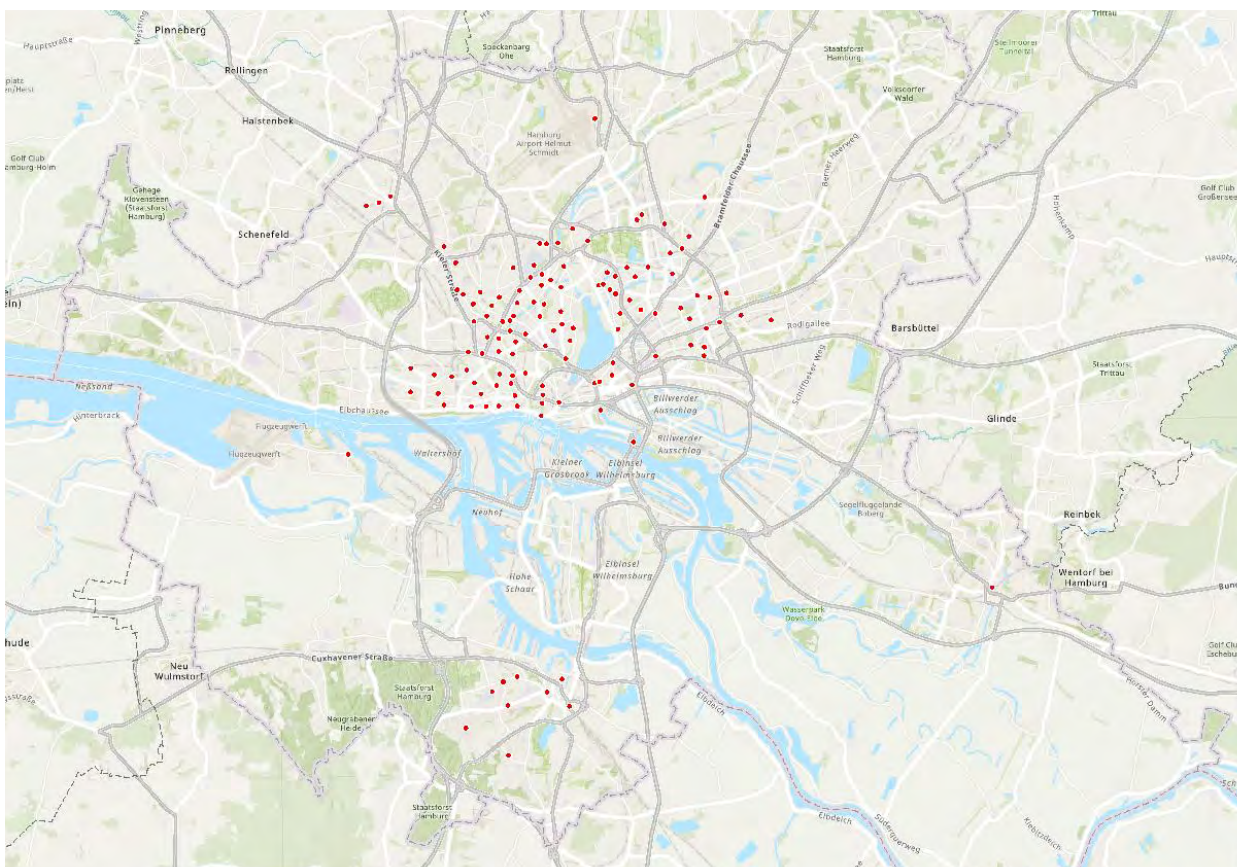


Abbildung 31: hvv switch-Standorte (Stand August 2023; Quelle: HVV)

Strategische Weiterentwicklung des Carsharing-Angebots

Die Erweiterung des **hvv switch**-Angebots soll verstärkt auch im äußeren Stadtbereich und perspektivisch in der Metropolregion erfolgen. Auch im Rahmen von Mobilitätskonzepten in großen Stadtentwicklungsvorhaben ergänzen Carsharing-Angebote den Umweltverbund. Insgesamt sollen bis Ende 2024 stadtweit 224 hvv switch-Punkte fertiggestellt sein. Bis 2030 wird ein Bestand von ca. 300 hvv switch-Punkten angestrebt.

Um die Ausweitung von Carsharing in weniger dicht besiedelte und damit weniger rentable Gebiete voranzutreiben, prüft Hamburg die Unterstützung der Carsharing-Anbieter, z. B. durch die Bereitstellung von Abstellflächen im öffentlichen Raum oder Kooperationen mit Anbietern und weiteren Akteuren (Wohnungswirtschaft, Handel, Unternehmen). Im Rahmen des Forschungsvorhabens KoGoMo³⁰ werden weitere Unterstützungsmöglichkeiten geprüft.

Als neue Komponente wird seit 2023 das teleoperierte Bereitstellen von Carsharing-Fahrzeugen in Bergedorf getestet, um es bei erfolgreichem Test auf die Gesamtstadt auszurollen. Die Fahrzeuge werden nach der Nutzung durch einen Telefahrer zum nächsten Kunden oder zu einem Parkplatz gefahren. So werden Leerzeiten des Fahrzeuges minimiert, die Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden verbessert und der Stellplatzbedarf für die Fahrzeuge reduziert. Im Rahmen des Tests werden deutschlandweit erstmalig Fahrzeuge ohne Fahrer im Straßenverkehr unterwegs sein.

hvv switch-App

Die hvv switch-App verknüpft immer mehr Mobilitätsangebote, darunter neben HVV-Tickets und dem Deutschlandticket die Carsharing-Angebote von SIXT share und MILES, aber auch E-Scooter oder On-Demand-Angebote. Für alle integrierten Angebote gilt, dass sowohl die Registrierung als auch die Buchung, Nutzung und Abrechnung über die hvv switch-App erfolgen und somit keine weiteren Apps erforderlich sind. Zukünftig sollen auch stationsbasierte Carsharing-Angebot (z. B. cambio) und Park-/ Bike+Ride in die hvv-switch-App integriert werden.

Über die hvv switch-App ist auch das Angebot der hvv switch-Punkte abrufbar: Standorte und dort verfügbare Fahrzeuge können ebenso eingesehen werden wie freie Stellplätze und verfügbare Ladeinfrastruktur. Mit dieser engen Verzahnung von physischem und digitalem Angebot soll ein bestmögliches Nutzungserlebnis geschaffen werden und zugleich Parksuchverkehr vermieden werden.

Der integrierte Ansatz des Hamburg-Takts wird durch das verkehrsmittelübergreifende Routing aus einer Hand so bereits heute deutlich sichtbar. Ob ÖPNV-Ticket, Ridesharing, Carsharing oder E-Scooter: eine Vielzahl von Angeboten ist verfügbar innerhalb einer einzigen, voll vernetzten Mobilitäts-App.

Perspektivisch sollen möglichst viele Mobilitätsanbieter in der Stadt durch eine konsequente Verknüpfung von klassischen öffentlichen Mobilitäts-, Sharing- und On-Demand-Angeboten Mobilität jederzeit, für alle und überall in Hamburg flexibel zugänglich sein, sowohl digital in der App als auch physisch auf der Straße.

Parallel zur hvv switch-App besteht weiterhin die klassische hvv-App, die im Vergleich zur hvv switch-App auf eine Integration verzichtet, dafür aber ein umfassenderes Angebot an Fahrkarten, Verbindungssuche etc. bereitstellt. Langfristig sollen beide Apps zu einer zentralen, digitalen und intermodalen Mobilitätsplattform weiterentwickelt und integriert

³⁰ Projektname: Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern.

werden, die zur Innovationsförderung eng an die „Urban Data Platform Hamburg“ (UDP_HH) als zentrale Datendrehscheibe der Stadt gekoppelt ist.

Elektro-Tretroller (E-Scooter)

Elektro-Roller und E-Scooter können die Erreichbarkeit der ÖV-Haltestellen verbessern und dadurch zur Stärkung des ÖPNV beitragen. Die Zulassung von Elektrokleinstfahrzeugen zum Betrieb auf öffentlichen Straßen im Jahr 2019 hat zu Konflikten geführt. Mit der Einführung dieses neuen Mobilitätsmittels entstand mit den kommerziell zur Miete angebotenen E-Scootern ein immer noch relativ neues Mobilitätsangebot, das insbesondere durch das oft störende oder sogar andere Verkehrsteilnehmer behindernde Abstellen viel Kritik provoziert und zu einer weiteren Verschärfung des Nutzungsdrucks im Seitenraum geführt hat.

Aktuell sind vier E-Scooter-Sharing-Anbieter mit rund 21.000 E-Scootern in Hamburg aktiv (BOLT, LIME, TIER, VOI). Im Rahmen freiwilliger Vereinbarungen bestehen mit allen vier Anbietern diverse Absprachen, um die Störungen und Behinderungen durch E-Scooter zu minimieren.

Hamburg behält die sehr dynamische Entwicklung rund um die Mikromobilität im Blick und hat bereits diverse Maßnahmen getroffen, um eine konfliktfreie Nutzung der E-Scooter zu erreichen. Dazu gehört u.a. in Gebieten mit hoher Nutzungsintensität schrittweise mehr Abstellflächen zu realisieren.

Park+Ride

Park+Ride-Anlagen unterstützen den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV und tragen damit dazu bei, den MIV aus den verkehrsintensiven Innenstadtbereichen herauszuhalten. Das P+R-Entwicklungskonzept gibt einen Fahrplan für die Erweiterung und Zentralisierung von P+R-Angeboten vor und wird erweitert und optimiert. Das Angebot wird hinsichtlich der Qualität der Anlagen und Nutzerinformation aufgewertet. Dies beinhaltet z. B. die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge oder die Kombination mit anderen Mobilitätsangeboten. Grundsätzlich soll der Umstieg auf den P+R-Anlagen möglichst weit außerhalb des Stadtzentrums erfolgen.

Bike+Ride

Siehe Kapitel 4.3.1 Radverkehr.

4.1.5 Service, Qualität und Ticketing

Das allgemeine **Service- und Qualitätsniveau im ÖPNV** soll deutlich verbessert werden und durch einheitliche Standards im gesamten System gelten. Die Bereiche Tarif/Vertrieb, Kundeninformation, Sicherheit, Sauberkeit und Komfort werden verkehrsunternehmensübergreifend betrachtet und optimiert. Dazu gehören smarte und barrierefreie Haltestellen und Bahnhöfe, die die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für alle erleichtern. Insbesondere die größeren Haltepunkte und Umsteigeknoten wie Harburg und Berliner Tor werden durch weitreichende Sanierungsmaßnahmen aufgewertet. Auch die Weiterentwicklung und Vereinheitlichung der Wegeleitung, die fortschreitende Digitalisierung der Fahrgastinformation und die zügige Ausbesserung punktueller Mängel tragen zur Attraktivitätssteigerung bei.

Für die einfachere Nutzbarkeit insbesondere für Gelegenheitsfahrgäste gibt es mit der „hvv Any“-App eine automatisierte Bestpreisberechnung. Mit Entwicklung der App „hvv switch“ steht eine leistungsfähige und multimodale Plattform zur Verfügung, die bereits große Teile der geteilten Mobilität tiefenintegriert betreibt. Mit der bundesweiten Einführung des **Deutschlandtickets** wurde auch die Tarifstruktur im HVV grundlegend weiterentwickelt und vereinfacht, was einen Komfortsprung im ÖPNV schafft. Insbesondere für das Zurücklegen von weiten Strecken (Tarifgebiet „Hamburg AB“) ist der ÖPNV mit Einführung des Deutschlandtickets deutlich günstiger geworden. Für Schülerinnen und Schüler aus einkommensschwachen Familien ist das Ticket bereits kostenfrei, dies soll perspektivisch für alle Schülerinnen und Schüler gelten.

Unter der Projektleitung der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) wird derzeit ein System für eine barrierefreie Fahrgastinformation für die im HVV organisierten Bus- und Bahnbetriebe entwickelt. Das System soll zukünftig während der Reisekette die richtigen Informationen zum richtigen Zeitpunkt in der richtigen Priorisierung für Menschen mit kognitiven oder Sinneseinschränkung zugänglich machen. Mit Hilfe eines Devices (z.B. ein Smartphone) sollen Informationen gezielt vermittelt oder angefordert werden können. Fahrzeuge und Haltestellen sollen in geeigneter Art und Weise mit diesen Devices kommunizieren und die Fahrgäste während ihrer Reise unterstützen. Darüber hinaus sollen auch ergänzende Ansätze geprüft werden, die ohne das Mitführen eines Devices unterstützen. Bis Ende 2024 soll ein erster Prototyp vorliegen, der zunächst in Bussen der VHH erprobt und anschließend schrittweise auch bei anderen Verkehrsunternehmen und in anderen Verkehrsmitteln zum Einsatz kommen soll.

4.2 Mehr regionale und überregionale Erreichbarkeit

Die regionale und überregionale Erreichbarkeit Hamburgs soll durch Ergänzung und Erneuerung der Schienen- und Straßeninfrastruktur sowie Maßnahmen des Verkehrsmanagements ausgebaut und modernisiert werden.

Insbesondere im Regionalverkehr gilt es, die umweltfreundliche Mobilität zu stärken und für Pendlerinnen und Pendler durch den Ausbau des ÖPNV Alternativen zum Auto anzubieten. Um auch den Menschen außerhalb Hamburgs flächendeckend den Umstieg auf den ÖV zu ermöglichen, ist ein konsequenter, strategischer Ausbau des P+R-Angebots in der Metropolregion erforderlich. Ein erstes Achsentreffen für den Korridor Hamburg-Lübeck wird voraussichtlich Anfang 2024 stattfinden und den Anstoß für die geplante Fortführung des P+R-Entwicklungskonzepts für die Metropolregion geben.

Durch dichtere Takte und neue Angebote wird der ÖV in der gesamten Metropolregion attraktiver. Die Kapazitätserweiterung des Hamburger Hauptbahnhofs und des Eisenbahnknotens Hamburg ermöglichen es, den Regionalverkehr zielgerichtet im Sinne der Mobilitätswende auszubauen und eine noch bessere Erreichbarkeit Hamburgs regional wie überregional auch in Zukunft zu gewährleisten.

Durch die Sicherung und den Ausbau der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T-Korridore) und der regionalen Hauptkorridore für den Personen- wie auch den Güterverkehr wird auch die herausragende Bedeutung des Hamburger Hafens und Hamburgs Position als Welthandelsstadt langfristig gesichert.

4.2.1 Regionaler und überregionaler Schienenpersonenverkehr

Aktuelles Angebot im regionalen SPNV

Hamburg ist der wichtigste Schienenverkehrsknoten in Norddeutschland und einer der zentralen Eisenbahnknoten im europäischen Schienenverkehr. Dabei ist der Hamburger Hauptbahnhof mit nahezu einer halben Million Besucherinnen und Besucher sowie Reisenden am Tag (im Jahr 2019) der am stärksten frequentierte Fernbahnhof Deutschlands. Neben dem Hauptbahnhof hat Hamburg vier weitere Fernverkehrshalte (Harburg, Dammtor, Altona und – in geringerem Maße – Bergedorf). Es gibt stündlich zahlreiche Verbindungen vom Hauptbahnhof über die Elbbrücken und Harburg in Richtung Bremen und Hannover sowie über Bergedorf nach Berlin. Weiterhin gibt es mehrmals täglich Fernverkehrszüge von Hamburg nach Westerland, Flensburg, Kiel, Lübeck, Kopenhagen, Schwerin, Rostock und Rügen.

Am Hauptbahnhof laufen fast alle Fern- und Regionalverkehrslinien zusammen. Im Schienenpersonenverkehr stellt der Hauptbahnhof mittlerweile einen erheblichen Engpass dar. Für die Abwicklung des Fern- und Regionalverkehrs stehen nur acht Bahnsteigkanten zur Verfügung. Auch der oberirdisch verlaufende Abschnitt zwischen Hauptbahnhof und Altona, die sogenannte Verbindungsbahn, stellt einen Engpass für den Fern- und Nahverkehr dar. Sie ist eine der am stärksten frequentierten Trassen in Deutschland. Pro Tag fahren im Durchschnitt 300 Züge auf der Strecke.

Ein weiterer Engpass besteht in Richtung Süden auf den Elbbrücken. Die einzige Elbquerung hat an den Norderelbbrücken vier Gleise für den Fern-, Regional- und Güterverkehr sowie zwei Gleise für den S-Bahnbetrieb. Täglich fahren darüber rund 145.000 Fahrgäste mit der S-Bahn und rund 55.000 Fahrgäste im Regionalverkehr (RE3/RB31, RE4/RB41, RE5). Berechnungen mit dem Hamburger Verkehrsmodell zeigen eine steigende Anzahl der Fahrgäste in S- und Regionalbahnen bis 2030 auf rund 220.000. Hinzu kommt ein wachsendes Aufkommen im Fernverkehr der Deutschen Bahn. Auf der parallel dazu verlaufenden B 75 verkehren zum Vergleich werktags durchschnittlich knapp 120.000 Fahrzeuge (in den Jahren vor Corona waren es bis zu 130.000 Kfz/24h). Mit der Verknüpfung von S-Bahn (S3, S31) und U-Bahn (U4) durch die neue Station Elbbrücken besteht seit 2020 eine Möglichkeit zur Entlastung des Hauptbahnhofs.

Im regionalen Schienenverkehr bestehen umsteigefreie Verbindungen vom Hauptbahnhof nach Cuxhaven, Bremen, Lüneburg, Hannover, Büchen, Schwerin, Rostock, Lübeck, Kiel, Flensburg, Itzehoe und Westerland (Sylt). Ergänzend führen S-Bahn- und U-Bahnlinien in Kommunen der benachbarten Landkreise. Hierzu gehören die Linien S1 (Wedel), S3 (Stade, Buxtehude, Pinneberg), S21 (Aumühle) und die Linie U1 (Ahrensburg, Großhansdorf, Hoisbüttel und Norderstedt). Die AKN-Linie A1 führt von Eidelstedt über Quickborn und Kaltenkirchen nach Neumünster.

In den vergangenen Jahren wurde bereits eine Vielzahl von Verbesserungen im regionalen Bahnangebot vorgenommen. Dazu gehören Halbstundentakte (montags bis sonntags) nach Kiel und Lübeck, ein täglicher Stundentakt nach Büchen (montags bis freitags halbstündlich in der Hauptverkehrszeit), Sprinterzüge Richtung Westerland (Sylt), Lübeck und Lüneburg sowie Nachtverkehre.

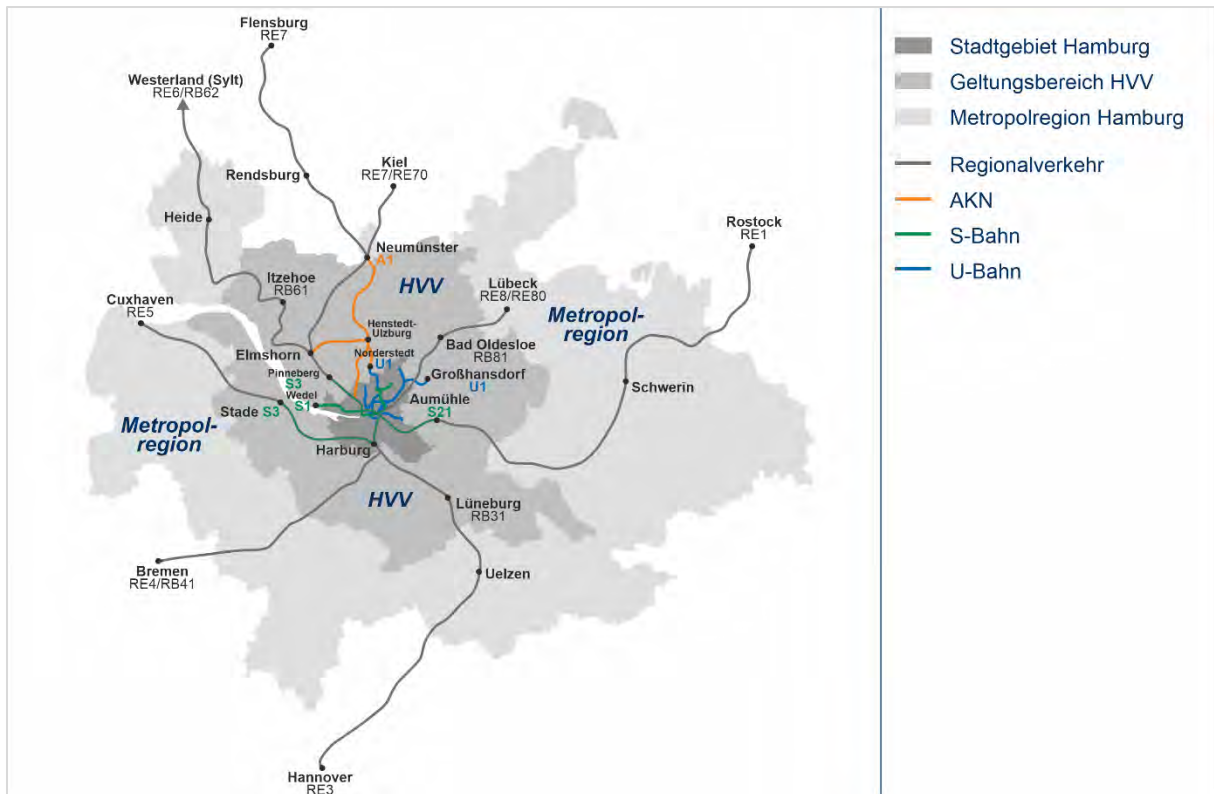


Abbildung 32: Regionale Anbindung im Personenverkehr auf der Schiene (Quellen: Planersocietät, BVM)

Regionalverkehr weiter ausbauen, um die Mobilität zwischen Stadt und Land zu stärken

Ein attraktiver Regionalverkehr bietet den Menschen zukünftig schnelle und bequeme Direktverbindungen aus Hamburg zu vielen Orten im Umland sowie innerhalb der Metropolregion Hamburg. Durch Linienüberlagerungen können auf vielen Relationen dichte Zugangebote entstehen, die z. T. S-Bahn-ähnlichen Taktangeboten gleichkommen (Achsen Richtung Elmshorn, Lübeck, Lüneburg und Buchholz). Im Eisenbahnknoten Hamburg werden mittel- und langfristig verschiedene Ausbaumaßnahmen realisiert, wie die Integration stark frequentierter Vorortverkehre ins S-Bahn-Netz (Linien nach Bad Oldesloe und Kaltenkirchen).

Der **Hauptbahnhof** erwartet weiterhin einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen und Passanten und wird schrittweise weiter ertüchtigt. Auch das Umfeld wird neu geordnet und aufgewertet. In einem ersten Umsetzungsschritt wurden bereits bzw. werden die Bahnsteige modernisiert, der westliche Langbau geöffnet, zusätzliche Treppenabgänge von der Steintorbrücke auf die Bahnsteige errichtet und der Bahnhofsvorplatz (Heidi-Kabel-Platz) umgestaltet. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn (DB) hat die FHH einen Rahmenplan zur langfristigen Erweiterung des Hauptbahnhofs und der Neugestaltung seines Umfeldes erarbeitet. Dieser umfasst eine Erweiterung der Halle nach Süden und Osten, die Einrichtung einer Kommunaltrasse mit Haltestellen auf der Steintorbrücke, die Neuordnung des Hachmannplatzes, des Steintorplatzes und des nördlichen Umfeldes sowie die deutliche Ausweitung von Fahrradparkmöglichkeiten. Die Planungen rund um den Hauptbahnhof, der Neubau der U5, die Pläne zum Verbindungsbahntunnel und die Maßnahmen aus dem Handlungskonzept Innenstadt werden integriert betrachtet.

Um die Gleiskapazitäten im Hauptbahnhof zu erweitern wird ein zusätzlicher Bahnsteig (Gleis 9) errichtet werden und ein weiterer Bahnsteig (Gleis 15) geprüft. Der Bahnsteig an Gleis 9 kann nach Inbetriebnahme der S4 (Ost) umgesetzt werden. Zur Entlastung des Hauptbahnhofs könnte darüber hinaus die Stärkung weiterer Umsteigepunkte im Regionalverkehr dienen. Derzeit wird geprüft, ob ein Regionalzughalt am Berliner Tor realisiert

werden kann. Dadurch ergeben sich neue Umsteigemöglichkeiten auf der Achse aus Richtung Bad Oldesloe/Lübeck, die den Hamburger Hauptbahnhof entlasten.

Die Schaffung umsteigefreier Direktverbindungen über die bisherigen Endpunkte Hamburg Hauptbahnhof oder Hamburg-Altona hinaus (sogenannte Durchbindung von Regionalverkehrszügen innerhalb der Metropolregion Hamburg) kann zur Entlastung des Hamburger Hauptbahnhofs beitragen. Dadurch kann die Kapazität und Attraktivität im Regional- und Fernverkehr erhöht und eine Verlagerung von Wegen aus dem MIV befördert werden. Die dazu notwendigen Maßnahmen sowie die möglichen Betriebsprogramme sollen zusammen mit den benachbarten Ländern im Kontext mit den geplanten Maßnahmen des „Deutschlandtaktes“ zur nachhaltigen Entlastung des Knotens Hamburg in einem nächsten Schritt analysiert und abgestimmt werden.

Der bestehende S-Bahn-Halt in **Diebsteich** wird zu einem leistungsfähigeren Fernverkehrsbahnhof ausgebaut und soll den bestehenden Fernverkehrsbahnhof Hamburg-Altona ersetzen. Der S-Bahn-Halt Altona bleibt als S-Bahn-Station Altona Mitte bestehen. Darüber hinaus werden für den Verbindungsbahnentlastungstunnel (VET) als S-Bahntunnel zwischen Hauptbahnhof und Diebsteich/Altona zwei Varianten im Rahmen der Vorplanung geprüft. Durch die Verlegung des S-Bahnverkehrs von der Verbindungsbahn in den Tunnel sollen auf der Verbindungsbahn deutlich mehr Kapazität für den Fern- und Regionalverkehr ermöglicht werden (vgl. Kapitel 4.1.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)).

Die DB und die Länder Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen sowie Schleswig-Holstein treiben im 2020 gegründeten Bündnis „Zukunft Schiene Nord“ den Schienenausbau im Norden Deutschlands voran. Neu- und Ausbauprojekte sollen gefördert und beschleunigt werden, die vorhandene Infrastruktur robuster sowie der Fern-, Nah- und Güterverkehr gestärkt werden – über Bundesländergrenzen hinweg. Dazu zählen auch Maßnahmen, die zur Umsetzung des Deutschlandtakts erforderlich sind, wie der Ausbau des Eisenbahnknotens Hamburg insgesamt, der Verbindungsbahnentlastungstunnel und die vollständige Zweigleisigkeit zwischen Anckelmannsplatz und Rothenburgsort.

Zusätzliche grenzüberschreitende **Expressbuslinien** sollen Fahrgäste möglichst weit vor der Stadtgrenze aufnehmen. Dazu wird auch im Busverkehr die Zusammenarbeit mit den Nachbarkommunen intensiviert. Um den intermodalen Wechsel zwischen MIV und ÖV möglichst bereits am Stadtrand stattfinden zu lassen, sind der Ausbau und die Attraktivierung von Park+Ride-Plätzen bspw. durch Verknüpfung mit E-Ladesäulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Paketstationen, anzustreben. Bei den Planungen neuer Angebote für Stadt-Umland-Verkehre sind nicht nur die Arbeitswege von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Umland zu berücksichtigen. Auch Freizeitwege haben in den vergangenen Jahren stark zugenommen, wobei hier gerade Tages- oder Wochenendtouren aus Hamburg ins Umland noch einfacher und attraktiver mit den ÖPNV erfolgen können sollen.

Ausbau des Schienenregionalverkehrs nach 2030

Neben den oben beschriebenen Maßnahmen gibt es auch Regionalverkehrsprojekte, deren Fertigstellung das Zieljahr 2030 übersteigt. Für folgende Maßnahmen liegen Machbarkeitsuntersuchungen oder -studien vor bzw. werden erarbeitet (siehe auch Abbildung 29):

- Nutzung der Güterumgehungsbahn: Die Nutzung der Infrastruktur der Güterumgehungsbahn für den SPNV wird in einer laufenden Machbarkeitsuntersuchung geprüft.
- Ausbau der Eisenbahntrasse über die Norderelbe bis Harburg: Aus Anlass der notwendigen Sanierung der Norderelbbrücken erarbeitet die DB in einer Machbarkeitsstudie den Bau von zwei weiteren Gleisen der Eisenbahntrasse über die

Norderelbe bis Harburg. In diesem Zuge wird auch ein Regionalzughalt in Wilhelmsburg geprüft.

- Schienenanbindung (Reaktivierung) von Geesthacht: Für die SPNV-Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Bergedorf und Geesthacht liegt eine abgeschlossene verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung vor. Die Maßnahme ist Teil des landesweiten Nahverkehrsplans in Schleswig-Holstein ab 2027. Die Realisierbarkeit, der Zeithorizont und die Finanzierung sind noch offen.

Hamburg hat sich zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit den Nachbarländern und dem Umland ein abgestimmtes Konzept für den „Metrotakt“ zu entwickeln. Es adressiert die Frage, welches SPNV-Angebot ab dem Jahr 2040 im Verbundgebiet des HVV / der Metropolregion erforderlich ist. Ziel ist die Ableitung einer Angebots- und Infrastruktur-Strategie bis zum Jahr 2040.

4.2.2 Regionaler und überregionaler Schienengüterverkehr

Aktueller Schienengüterverkehr

Hamburg ist bedingt durch den Hamburger Hafen Quelle und Ziel einer großen Menge an Schienengüterverkehren (SGV). Mit einem Anteil von 53,9 Prozent der insgesamt 88 Millionen Tonnen im Hafenhinterlandverkehr liegt die Bahn im Jahr 2022 mengenmäßig vor dem Lkw mit 37,6 Prozent und dem Binnenschiff mit 8,5 Prozent. Im Containerverkehr führt die Bahn mit 50,5 Prozent, gefolgt vom LKW mit 47,3 Prozent und dem Binnenschiff mit 2,2 Prozent. Pro Woche bieten die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) knapp 2.000 Containerzugverbindungen an. Sie verbinden täglich Europas größten Eisenbahnhafen mit allen Wirtschaftsregionen im Binnenland und vielen europäischen Ländern.

Es existiert Schieneninfrastruktur von insgesamt drei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, der Hamburg Port Authority (HPA), der AKN Eisenbahn GmbH (AKN) sowie der DB Netz AG (DB Netz): Das Gleisnetz der HPA dient ausschließlich dem Güterverkehr. Die Gleislänge beträgt insgesamt 289 km. Zudem bietet die HPA einzelne Ladegleise für die Be-/Entladung von Gütern an. Die AKN betreibt im Industriegebiet Billbrook ein Gleisnetz von 24 km Länge, das in Höhe Rothenburgsort an die Infrastruktur der DB Netz angeschlossen ist. Im Bahnhof Billbrook befindet sich ein Freiladegleis. Ebenfalls befindet sich ein Gleisnetz von 5 km Länge zwischen Bergedorf und Geesthacht, das (mit Ausnahme weniger Museumszüge jährlich) nur dem SGV zur Verfügung steht. Ebenfalls betreibt die DB Netz als Infrastrukturbetreiberin öffentliche Infrastruktur, welche von jeder Verkehrsart genutzt werden kann, wenngleich bestimmte Betriebsstellen aufgrund ihrer verkehrlich-betrieblichen Lage vermehrt oder ausschließlich vom Güterverkehr genutzt werden. Hierzu zählen z. B. die Betriebsstellen Hamburg Unterelbe Seehafen und Hamburg-Billwerder sowie die Zuführungsstrecken in den Hamburger Hafen unter anderem über Hamburg-Hausbruch, Hamburg Hohe Schaar und Hamburg Süd.

Schienengüterverkehr in Zukunft

Hamburg unterstützt das Ziel des Bundes, den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent im Modal Split zu erhöhen und setzt sich intensiv für die Umsetzung von Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans sowie des Deutschlandtakts ein, die die Schieneninfrastruktur nicht nur auf dem Gebiet Hamburgs, sondern auch in der Metropolregion und auf Ausweich- und Umfahungsstrecken des SGV stärken. Im Eisenbahnknoten Hamburg und darüber hinaus werden aktuell und künftig zahlreiche Aus- und Neubaumaßnahmen durchgeführt. Die prioritären Maßnahmen sind u. a. die Erweiterung des Überführungsbauwerks Meckelfeld, ein neues Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg, die Aus- und Neubaustrecke Hamburg/Bremen–Hannover sowie der Ausbau des sogenannten Ostkorridors von Uelzen über Magdeburg und Hof nach Regensburg. Hierzu gehört auch der zweigleisige Ausbau Uelzen–Stendal. Von sehr großer Bedeutung ist zudem der Ausbau des

Abschnitts Norderelbbrücken–Harburg um zwei weitere Gleise. Die einzelnen Maßnahmen fördern den SGV entweder direkt oder indirekt, denn Maßnahmen, die vorwiegend dem SPNV dienen, führen i.d.R. dazu, dass mehr Kapazitäten für den SGV zur Verfügung stehen. Der SGV ist ein wichtiger Baustein zur Verlagerung von Waren von der Straße auf die Schiene. In diesem Zusammenhang ist insbesondere der Kombinierte Verkehr (KV) ein relevanter Bestandteil, dieses Ziel zu erreichen. Mehr dazu in Kapitel 4.8.1 Hamburger Hafen.

4.2.3 Regionaler und überregionaler Straßenverkehr

Aktuelles überregionales Straßennetz

Das übergeordnete Straßennetz stellt ein leistungsfähiges Rückgrat des Verkehrs in Hamburg dar. Es umfasst neben den Bundesautobahnen und Bundesstraßen auch die Hamburger Hauptverkehrsstraßen (626 km) und dient im Wesentlichen folgenden Funktionen:

- Bündelung des Wirtschafts- und Personenverkehrs auf leistungsfähigen Straßen,
- Verknüpfung mit den Umlandstraßen,
- Berücksichtigung von Sonderfunktionen (Schwerlasttransporte u. ä.) und
- Leistungsfähigkeit für den Busverkehr.

Hamburg ist mit wichtigen überörtlichen Magistralen und regionalen Achsen in das Netz der Bundesfernstraßen eingebunden. Von europaweit wichtiger Bedeutung sind die zwei die Elbe querenden, sechs- bis achtstreifig ausgebauten Autobahnen A 1 und A 7 mit dem achtstreifig ausgebauten Elbtunnel. Die A 7 verzeichnet eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke von bis zu 124.000 Kfz/Tag, die A 1 liegt an einigen Zählstellen (Dauerpegel) über 130.000 Kfz/Tag. Das Aufkommen wird laut Berechnungen mit dem Hamburger Verkehrsmodell voraussichtlich bis 2030 steigen, auf der A 7 im Bereich des Elbtunnels beispielsweise auf etwa 127.000 Kfz/Tag. A 1 und A 7 haben aufgrund der Bedeutung des Standortes Hamburg einen hohen Anteil an Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (gemäß Verkehrsmodell ca. 70-75 Prozent) und damit eine wichtige Erschließungsfunktion für Hamburg.

Die Belastung mit Durchgangsverkehr ergibt sich aus dem topografisch bedingten Engpass der Elbe: Flussaufwärts stehen lediglich die Brücken bei Geesthacht und Lauenburg als feste Querungen und elbabwärts nur die Fähre Glückstadt – Wischhafen als wenig leistungsfähige Querungsmöglichkeit zur Verfügung.

Daneben sind die auf Hamburg ausgerichteten Autobahnen A 23 von Heide, A 24 von Berlin, A 25 von Geesthacht, A 39 von Lüneburg, die bisher realisierten Abschnitte der A 26 West, der A 20 (nordwestliche Umfahrung) und der A 21 (östliche Umfahrung) sowie mehrere Bundesstraßen von ergänzender überregionaler und regionaler Bedeutung.

Ausbau des überregionalen Straßennetzes

Um die Leistungsfähigkeit des Autobahnnetzes auch in Zukunft zu gewährleisten, sind im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) verschiedene Ausbaumaßnahmen vorgesehen. So soll die A 1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg auf acht Fahrstreifen ausgebaut werden. In diesem Zuge werden auch die Norder- und Süderelbbrücke durch Neubauten ersetzt. Die A 7 wird nördlich und südlich des Elbtunnels auf bis zu acht Fahrstreifen verbreitert und nördlich des Elbtunnels zusätzlich abschnittsweise überdeckelt. Der vierstreifige Neubau der A 26 West und Ost bildet eine Ost-West-Verbindung, die im ersten Schritt die Erreichbarkeit der A 7 aus westlicher Richtung verbessert, und in einem zweiten Schritt eine Verbindung der A 7 und der A 1 durch das Hafengebiet darstellt. Sie schließt damit eine Lücke im Bundesfernstraßennetz und ermöglicht die Bündelung der

Ost-West- sowie der weiträumigen Hafenverkehre. Sie trägt maßgeblich zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung in Wilhelmsburg und Harburg, mit einer besonderen Entlastung entlang der B 73 und damit einer Abnahme der Lärm- und Schadstoffbelastung in den Wohnquartieren bei. Zudem ermöglicht sie die Umgestaltung des Straßenraums an verschiedenen Abschnitten der B 73. Darüber hinaus schafft sie erstmals eine direkte Straßenverbindung zwischen den Häfen an Nord- und Ostsee bzw. zwischen den Hansestädten Stade, Hamburg und Lübeck. Außerdem soll die A 23 zwischen Tornesch und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest auf sechs Fahrstreifen verbreitert werden.

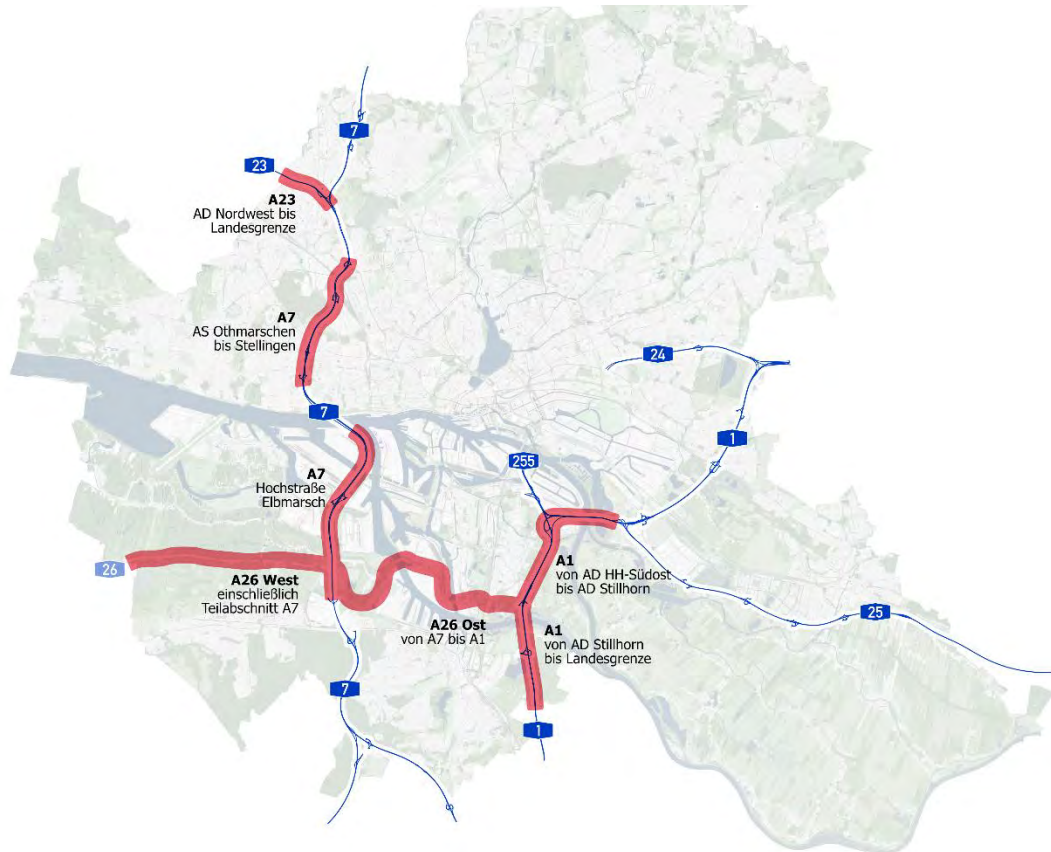


Abbildung 33: Das Hamburger Fernstraßenprogramm gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 (Quelle: ARGUS, BVM) (Rot dargestellt sind in Planung und Bau befindliche Streckenabschnitte)

Erhaltungsmanagement

Der Senat hat sich das Ziel gesetzt, die öffentliche Infrastruktur in einen guten Zustand zu bringen und diesen in der Folge dauerhaft zu erhalten. Die Drucksache 21/13592 „Grundsätze des Erhaltungsmanagements“ beschreibt, wie dieses Ziel durch systematisches Erhaltungsmanagement und unabhängig von der jeweils aktuellen Haushaltslage erreicht werden soll. Zentraler Bestandteil des Erhaltungsmanagements „Straßen“ ist die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB). Der Zustand der Fahrbahnen wird in Hamburg für die Hauptverkehrsstraßen seit 2003 regelmäßig erfasst. Seit 2012 wird auf diesen alle zwei Jahre eine ZEB durchgeführt, auf Bezirksstraßen gesamtstädtischer Bedeutung ist das seit 2014 der Fall. In den Jahren 2016/2017 wurde darüber hinaus erstmals auch für die übrigen Bezirksstraßen eine ZEB durchgeführt und wird zukünftig alle vier Jahre wiederholt. Die Funktionstüchtigkeit und der Werterhalt der Infrastruktur sollen in Zukunft transparent, nachvollziehbar und vergleichbar sichergestellt werden. Auf der Basis einer einheitlichen und belastbaren Grundlage der Erhaltungsstrategie sollen die für die Erhaltung notwendigen Mittel eingeplant und bereitgestellt werden.

Abbildung 34 zeigt die jährlich sanierten Fahrstreifenkilometer (FS-km).³¹ Insgesamt wurden seit 2014 über 1.500 FS-km in Hamburg saniert.

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Hauptverkehrsstraßen	86	48	91	74	90	81	70	96	68
Gesamt FHH	175	127	153	152	172	150	197	196	176

Abbildung 34: Jährlich sanierte Fahrstreifenkilometer in Hamburg

Baustellenkoordinierung

Die Baustellenkoordinierung nimmt strategische, konzeptionelle und operative Aufgaben mit dem Ziel wahr, unter Beteiligung diverser Baulastträger, der Polizei, der Bezirke und weiterer Akteure kurzfristige und langfristige Baumaßnahmen räumlich und zeitlich aufeinander abzustimmen. Die verkehrliche Machbarkeit von Straßenbaumaßnahmen wird insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen sichergestellt und Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich gehalten.

In Anbetracht der bis 2030 geplanten Großprojekte wie dem Bau der U5-Ost, der S4, der A 26 (Ost), dem Ausbau der A 1 und der Erneuerung der Norderelbbrücken wird die Bedeutung einer frühzeitigen verkehrlichen Koordinierung immer größer. Um die gesamtstädtischen Vorhaben realisieren und das oben genannte Ziel gewährleisten zu können, ist bereits der Abstimmungsprozess mit den Projektverantwortlichen aufgenommen worden. Im Rahmen eines dynamischen Koordinierungsprozesses können somit frühzeitig verkehrliche Konflikte und auch Synergien identifiziert, sowie Lösungen und Arbeitsaufträge erörtert werden.

Zentrales Werkzeug für Baumaßnahmenkoordinierung ist die Software „roads“. In roads werden Baustellen, Schienenersatzverkehre, Umleitungsrouten und Veranstaltungen auf einer Karte georeferenziert verortet und gleichzeitig durch eine Farbcodierung in einen zeitlichen Kontext eingeordnet und visualisiert. Diese Darstellung ermöglicht auf einen Blick die zeitliche und räumliche Einordnung einer Baumaßnahme in die Menge aller anderen aktuellen und geplanten Maßnahmen. Mit der Visualisierung von Zeit und Raum schafft es roads, die Koordination von Baumaßnahmen erheblich zu vereinfachen sowie Kooperationspotenziale offen zu legen.

Die Software „roads“ ist die Basis für die Koordinierung der Planung zwischen den Behörden, Leitungsträgern und weiteren Beteiligten bis hin zur Darstellung eines langen Planungshorizontes (> 20 Jahre) mit entsprechend zunehmender Unschärfe für die langfristige Planung. Außerdem können Simulationen mit „Was-wäre-wenn-Szenarien“ durchgeführt werden.

4.3 Mehr Rad- und Fußverkehr

Mit der Fortschreibung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr³² im Jahr 2022 führt Hamburg seine erfolgreiche Grundlage zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs fort. Notwendige Basis der Radverkehrsförderung sind die Entwicklung und der kontinuierliche Ausbau einer guten, für alle Zielgruppen attraktiven Radverkehrsinfrastruktur. Gute und sichere Fußwege sichern vielen Personengruppen eine selbstständige Mobilität, vor allem im

³¹ Quadratmeter hergestellte Fahrbahnfläche / 3,5 m = FS-km; dabei wird angenommen, dass die mittlere Fahrstreifenbreite 3,5 m beträgt.

³² [https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1fda3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/16799738/a9645eb5500fe30ab9cd1fda3c217049/data/2022-12-29-bvm-buendnis-download-1).pdf).

Nahumfeld – und das alles bei geringen Kosten und geringem Flächenverbrauch. Im Güterverkehr bestehen insbesondere im KEP-Bereich und der „Letzten-Meile-Logistik“ Verlagerungspotenziale auf gewerblich genutzte Lastenräder, außerdem in bestimmten Dienstleistungsbereichen.

4.3.1 Radverkehr

Das Fahrrad zählt zu den bedeutenden Verkehrsmitteln für kurze Wegstrecken und wird immer mehr auch für mittlere Distanzen attraktiv. Auf innerstädtischen Strecken bis zu einer Entfernung von fünf bzw. zehn km ist das Fahrrad, ggf. mit elektrischer Unterstützung, oftmals das schnellste Verkehrsmittel (vgl. Umweltbundesamt).³³ Die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und der Ausbau von Velorouten und Radschnellwegen in Hamburg und der Metropolregion ermöglichen perspektivisch auch eine verstärkte komfortable Nutzung des Fahrrads auf längeren Distanzen. Mit der steigenden Beliebtheit von Lastenrädern wird das Fahrrad außerdem immer mehr für die Beförderung von Kindern und den Transport von Gütern, auch im Wirtschaftsverkehr, genutzt.

Grundlage für die systematische und in das Gesamtverkehrssystem integrierte Förderung des Radverkehrs ist das „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“, das im Mai 2022 unter Leitung des Ersten Bürgermeisters unterzeichnet wurde und mit dem das „Bündnis für den Radverkehr“ aus dem Jahr 2016 fortgeschrieben wurde. Die Bündnispartner haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs verständigt und zahlreiche Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Verknüpfungen des Radverkehrs mit Wohnen und ÖPNV, Digitalisierung und Kommunikation sowie Fußverkehr definiert.

Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen sollen auf 60 bis 80 km sowie perspektivisch auf 100 km pro Jahr gesteigert werden. Hierzu tragen Maßnahmen aller Bauprogramme bei, von denen die Radverkehrsinfrastruktur profitiert (Velorouten, Radschnellwege, Bezirksrouten, Maßnahmen des „Hamburg-Takts“ bzw. des Busbeschleunigungsprogramms, des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS-HH) und des Instandsetzungsprogramms des Landesbetriebs für Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie Erschließungsmaßnahmen).

Das **Veloroutennetz** umfasst bislang 14 Routen und ist mit 193 km von insgesamt geplanten ca. 272 km zu 71 Prozent fertiggestellt. Der Ausbau wird konsequent vorangetrieben. Das Ziel ist, die Velorouten einschließlich der Wegweisung und des Brandings in der 22. Legislaturperiode fertigzustellen. Außerdem sollen zur Anbindung städtebaulicher Entwicklungsgebiete und zur Schaffung neuer Verbindungen in den nächsten Jahren mehrere neue Velorouten entwickelt und in das Netz integriert werden.

³³ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/radverkehr#gtgt-gesund>.



Abbildung 35: Velorouten-Netzkonzept, Ergänzungen zum Netzkonzept in Rot dargestellt (Quelle: BVM)

Darüber hinaus soll das neue Quartier Elbbrücken durch eine Rad- und Fußverkehrsbrücke über den Oberhafenkanal mit der Halbinsel Entenwerder und dem südlichen Rothenburgsort verbunden, und eine neue Fuß- und Radbrücke über die Norderelbe zwischen Grasbrook und HafenCity auf Höhe des Baakenhöfts gebaut werden.

Routen auf Bezirks- und Stadtteilebene verdichten und ergänzen das Veloroutennetz, um einen wichtigen Beitrag zu einer flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur im Nahbereich zu leisten. Hierzu entwickeln die Bezirksämter Bezirksroutenkonzepte, die an den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs ausgerichtet sind. Dabei werden u. a. Schulstandorte (zunächst weiterführende Schulen), Arbeitsorte sowie Sport- und Freizeitanlagen berücksichtigt, die für Kinder und Jugendliche wichtige Ziele darstellen. Darüber hinaus wird die Durchgängigkeit der Routen über die Bezirksgrenzen hinweg sichergestellt. Auch die Anbindung benachbarter Kreise und Gemeinden in Schleswig-Holstein und Niedersachsen kann über die Bezirksroutennetze erfolgen.

Die **Radschnellwege** ins Hamburger Umland werden mit dem Veloroutennetz verknüpft und der Ausbaustandard so weit wie möglich in die Stadt hineingeführt. Die Machbarkeitsuntersuchungen für die sieben sternförmig ins Hamburger Umland führende Radschnellwege liegen vor und werden nun schrittweise ausgeplant und umgesetzt.

Die Planungsprinzipien und Regelwerke werden kontinuierlich aktualisiert und sollen grundsätzlich ein rad- und fußverkehrsfreundliches Straßendesign implementieren. Künftig sind größere Regelbreiten der Radverkehrsanlagen, entlang und parallel zu den Hauptverkehrsstraßen und der stärker befahrenen Bezirksstraßen, zu prüfen. Es wird eine stärkere bauliche Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr als bisher verfolgt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Straßenquerschnitt in vielen Fällen nicht erweiterbar ist.

Um Fortschritte in der Infrastruktur zu beschleunigen, sollen weitere Radfahrstreifen im Rahmen eines beschleunigten Abstimmungsverfahrens eingerichtet werden. Vermehrt sollen auch Fahrradstraßen die Radinfrastruktur verstärken. Um die ganzjährige Befahrbarkeit sicherzustellen, werden der Winterdienst und die Reinigung sowie die Rad- und Fußverkehrsführung entlang von Baustellen verbessert.

Allein in den Jahren 2019 und 2020 wurden jeweils knapp 2.000 und in den Jahren 2021 und 2022 jeweils ca. 2.200 neue Fahrradbügel errichtet.

Insbesondere in den Quartieren wird das Angebot von frei zugänglichen **Fahrradabstellanlagen** sowie gesicherten Mietplätzen ausgeweitet und insgesamt bis zu 10.000 zusätzliche Fahrradplätze in innerstädtischen Quartieren durch die Bezirke hergestellt.³⁴ Die Herstellung von Fahrradstellplätzen im privaten Raum wird durch den Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“ und durch das Förderprogramm „Nachrüstung von Fahrradabstellanlagen im Bestand“ der Hamburgischen Investitions- und Förderbank unterstützt.

Das **Bike+Ride-Angebot** an Schnellbahn-Haltestellen wurde auf mittlerweile 25.200 Abstellplätze ausgebaut; an der Kellinghusenstraße wurde das erste Fahrradparkhaus im Hamburger U-Bahnnetz eröffnet. Mit Blick auf die Mobilitätswende und die Strategie „Hamburg-Takt“ soll das Angebot weiter deutlich ausgebaut und das Bike+Ride-Entwicklungskonzept an die steigenden Bedarfe angepasst werden. Hierzu wird das Konzept derzeit durch die P+R-Betriebsgesellschaft mbH im Auftrag der BVM fortgeschrieben. Die Gesamtzahl an Abstellplätzen soll bis 2030 auf mindestens 40.000 gesteigert werden.

Fahrradstationen kombinieren Fahrradabstellanlagen mit Dienstleistungen für den Radverkehr, die Wartung und Reparatur, Verkauf von Fahrradteilen oder Fahrradwaschanlagen umfassen können. An allen Hamburger Fernbahnhöfen sollen Fahrradstationen als Ergänzung zu Bike+Ride-Anlagen geplant und realisiert werden.

Das **StadtRAD Hamburg** ging 2019 mit einer neuen und größeren Fahrradflotte an den Start und wurde um Lastenpedelecs und zahlreichen neuen Stationen auf nun über 290 Stationen erweitert. Ziel des Senats für die 22. Legislaturperiode ist die Erweiterung auf ca. 4.500 Fahrräder an über 350 Stationen sowie insgesamt 70 Lastenpedelecs. Weitere StadtRAD-Stationen können sich durch Firmenkooperationen ergeben. Eine weitere Ausweitung ist Mitte der 2020er Jahre zu prüfen. Das StadtRAD-System soll außerdem zusätzlich zu der Bereitstellung von Bussen in Schienenersatzverkehrsangebote einbezogen werden.

Digitale Maßnahmen können die Priorisierung des Radverkehrs unterstützen sowie Sicherheit und Komfort für Radfahrende steigern. Beispielhaft kann hier das Projekt „PrioBike-HH“ genannt werden. Hier werden Ampelschaltungen für Radfahrende optimiert und dynamisch gesteuert sowie Informationen zum Routing oder Geschwindigkeitsempfehlungen in Echtzeit bereitgestellt.

Mit „Fahr ein schöneres Hamburg“ bzw. „Fahr ein solidarisches Hamburg“ und „Hamburg gibt Acht!“ wurden erfolgreiche und öffentlichkeitswirksame Kampagnen durchgeführt. Die bundesweite Aktion Stadtradeln wird seit fünf Jahren in Hamburg durchgeführt und soll zum Umstieg vom Auto aufs Fahrrad beitragen. Beim STADTRADELN 2022 sind die Hamburger Teilnehmerinnen und Teilnehmer über 2,7 Millionen Kilometer gefahren. Mit dem Ergebnis liegt Hamburg auf Platz 3 der „STADTRADELN-Kommunen“.

³⁴ <https://www.hamburg.de/contentblob/16257392/3277f22f3aca74853e925077c1488f2c/data/2022-06-09-fb-haushalt-download.pdf>.

Die Digitalisierung schreitet voran. Das Hamburger Radverkehrszählnetz (HaRaZäN) erfasst den Radverkehr an derzeit 57 Dauerzählstellen mit rund 90 Messquerschnitten und ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Datenbasis. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie bestehende Kommunikationskonzepte werden weitergeführt und intensiviert.

Die Erfordernisse eines vermehrten Lastenradeinsatzes werden auch bei der Planung der Radverkehrsinfrastruktur berücksichtigt. Dabei ist es Ziel des Senats, dass bis 2030 mindestens 25 Prozent der Kurier-, Express- und Paket-Sendungen (KEP-Sendungen) mittels alternativer Transportmittel durchgeführt werden sollen, z. B. durch Lastenräder, ausgehend von „Micro-Hubs“ (siehe Drucksache 22/5939 „Urbane Logistik Hamburg – Strategie für die Letzte Meile“). Dazu bedarf es eines wesentlichen Ausbaus der Lastenradinfrastruktur. Laut der vom Senat im Jahr 2021 beauftragte Studie „Infrastrukturbedarf von Lastenrädern insbesondere für deren Einsatz in der Letzte-Meile-Logistik“ wird bis Ende 2025 eine stark erhöhte Anzahl an Lastenrädern in Hamburg von ca. 38.000 bis 51.000 Stück erwartet, davon circa 30 Prozent in gewerblicher Nutzung. Darüber hinaus bietet die Studie praxisnahe Vorschläge zum Erarbeiten eines modularen Infrastrukturausbaus von Haltezonen, Abstell- und Lademöglichkeiten am Beispiel von drei Hamburger Quartieren: Ottensen, Jungfernstieg und Harburg. Hier erfolgte eine Bedarfsermittlung für Pick-up Points, Micro-Hubs und Wechselbehälter, Lieferzonen sowie Abstellanlagen für private und gewerbliche Lastenräder, die als Orientierung für weitere Planungen in anderen Stadtteilen und Quartieren dienen können. Dabei ist die Errichtung einer angemessenen Anzahl an Micro-Hubs eine wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz von Lastenrädern.

4.3.2 Fußverkehr

Der Fußverkehr ist bei Wegestrecken unter zwei Kilometern die beliebteste Art sich fortzubewegen. In der Regel beginnt oder endet jeder Weg (ob zum Einkauf oder zum ÖPNV) zu Fuß. Gut ausgebaute, sichere und ausreichend dimensionierte Gehwege sind für alle Menschen eine wichtige Mobilitätsvoraussetzung. Verkehrswege sollen nicht nur den geltenden Standards entsprechen, sondern auch aus der Sicht der Nutzerinnen und Nutzer gut zugänglich und für jeden Menschen gleichermaßen komfortabel nutzbar sein. Gehwege, die für mobilitätseingeschränkte Personen, Kinder und Seniorinnen und Senioren gut nutzbar sind, laden auch alle anderen Menschen zum Zufußgehen ein.

Der Fußverkehr beinhaltet neben dem Aspekt der Fortbewegung aber auch den Aufenthalt als ruhender Verkehr (Sitzen und Stehen). Die Qualität der Gehwege ist derzeit sehr unterschiedlich und variiert insbesondere zwischen neu gebauten Gehwegen und dem Altbestand. Es gilt, die Einschränkungen durch Unebenheiten, parkende Fahrzeuge, Wurzeln, Stadtmobiliar, Radverkehr und abgestellte Elektrokleinstfahrzeugen (Elektro-Tretroller) oder (Sharing-)Fahrrädern stets so gering wie möglich zu halten.

Damit Wege, Treppen, Bodenindikatoren, Schilder und technische Einrichtungen auf Dauer barrierefrei bleiben und Veraltetes zeitnah auf den neuesten Stand der Technik gebracht wird, ist dauerhafte Pflege und Instandsetzung erforderlich. Bei der Aufteilung von Verkehrsflächen sollen Gehwege nicht eingeschränkt, sondern barrierefrei ausgebaut werden.

Bei sämtlichen Erhaltungsmaßnahmen wird daher geprüft, ob auch die Seitenräume einen Erneuerungs- oder ggf. Erweiterungsbedarf aufweisen. Die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) formulieren Regelmaße für Gehwege. Hinsichtlich der Barrierefreiheit bezieht sich die ReStra auf die H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen der FGSV). Die darin formulierten Standards (z. B. behindertengerechte Bordabsenkungen oder taktile Elemente) werden bei Umbauten und Neuplanungen konsequent angewendet.

Eine gezielte Förderung des Fußverkehrs erfolgt in erster Linie durch die Bezirke. Für einzelne Stadtteile wurden lokale Fußverkehrskonzepte erarbeitet. Eine stadtweite **Fußverkehrsstrategie** als Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs ist im Bündnis für den Rad- und Fußverkehr vorgesehen und zurzeit in Vorbereitung. Alle Bezirke werden stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte aufstellen, um Maßnahmen zur gezielten Förderung des Fußverkehrs zu identifizieren und umzusetzen.

Fußgängerleitsysteme sollen die Orientierung für zu Fuß Gehende erleichtern und Informationen für bestimmte Gruppen bereithalten, z. B. über Sitz- und Spielrouten oder Barrierefreiheit. Kurzfristige Maßnahmen für fußverkehrsfreundliche Straßenräume zielen auf eine rasche Behebung einzelner Einschränkungen auch ohne vorlaufende Konzepte ab und ergänzen damit die kontinuierliche Grundinstandsetzung. Einzelheiten zur Verstärkung der Instandsetzung von Gehwegen ergeben sich auch aus der Drucksache 21/16358 („Förderung des Fußverkehrs (II): Gehwege schnell und unkompliziert sanieren – Schritt für Schritt ein Erhaltungsmanagement einführen“).

Im Rahmen innovativer Pilotprojekte können neue Ideen und Gestaltungsmöglichkeiten getestet werden, z. B. in Form temporärer Fußgängerzonen, der Gestaltung von Haltestellen, Parklets, Fußgängerüberwegen, unterschiedlicher Modelle von Fahrradabstellanlagen, fußgängerfreundlicher Ampelschaltungen oder einer Kombination aus mehreren Elementen. Als Unterstützungsmaßnahme könnte hier ein zentraler Leihpool von Elementen aufgebaut werden.

Wo dies erforderlich ist, wird die öffentliche Beleuchtung, z. B. im Zuge von Grundinstandsetzungsmaßnahmen auf den aktuellen Stand gebracht und Gehwege besser ausgeleuchtet (siehe Drucksache 22/4312 „Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 25. September 2019 „Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Sicher durch die Stadt: ‚Beleuchtungsoffensive‘ gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten“). Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit durch die Realisierungsträger ist bei allen Maßnahmen im Straßenraum obligatorisch. Maßnahmen sind u. a. verbesserte oder neue Querungsmöglichkeiten oder die Einrichtung von formellen und informellen Sitz- und Ruhemöglichkeiten. Die in den vergangenen Jahren konsequent vorangetriebene Herstellung der Barrierefreiheit der Stationen von U- und S-Bahn sowie in deren Umfeld wird fortgeführt und sukzessive auf Bushaltestellen ausgeweitet. Dabei sind die entsprechenden abgestimmten HVV-Leitfäden zugrunde zu legen.

4.4 Mehr alternative Antriebe

Die Antriebswende ist ein maßgeblicher Hebel zur Erreichung der Klimaziele und zur Reduzierung der Belastung mit Luftschadstoffen, insbesondere Stickstoffdioxid (NO₂). Hamburg strebt bis 2030 eine Elektrifizierungsquote von 40 Prozent für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bzw. Transporter unter 3,5 Tonnen und eine vollständige Elektrifizierung der städtischen Busflotte an. In Kombination mit der angestrebten Verlagerung von Personenverkehr vom MIV auf den Umweltverbund kann Hamburg damit das CO₂-Minderungsziel im Sektor „Verkehr/Mobilitätswende“ bis 2030 erreichen.

4.4.1 Elektrifizierung

Das Senatsziel zur Elektrifizierung der Pkw-Flotte ist ein sehr ambitioniertes Ziel, betrachtet man den aktuellen Bestand an Elektrofahrzeugen (vgl. Kapitel 3.3.7 Pkw-Bestand). Die Nutzung der ePkw wird in den nächsten Jahren auch dadurch deutlich steigen, dass die Einstiegspreise beim Kauf von ePkw bzw. anderen Finanzierungsformen deutlich sinken. Auch durch den stetig steigenden gewerblichen ePkw-Bestand ist ein Schub für den privaten ePkw-

Bereich zu erwarten, wenn diese nach regelhaft 12 bis 36 Monaten weiterverkauft werden. Es ist zu erwarten, dass diese beiden Effekte auch in Hamburg einen zusätzlichen, eher überproportionalen Schub bei der Elektrifizierung des privaten Pkw-Bestands auslösen werden.

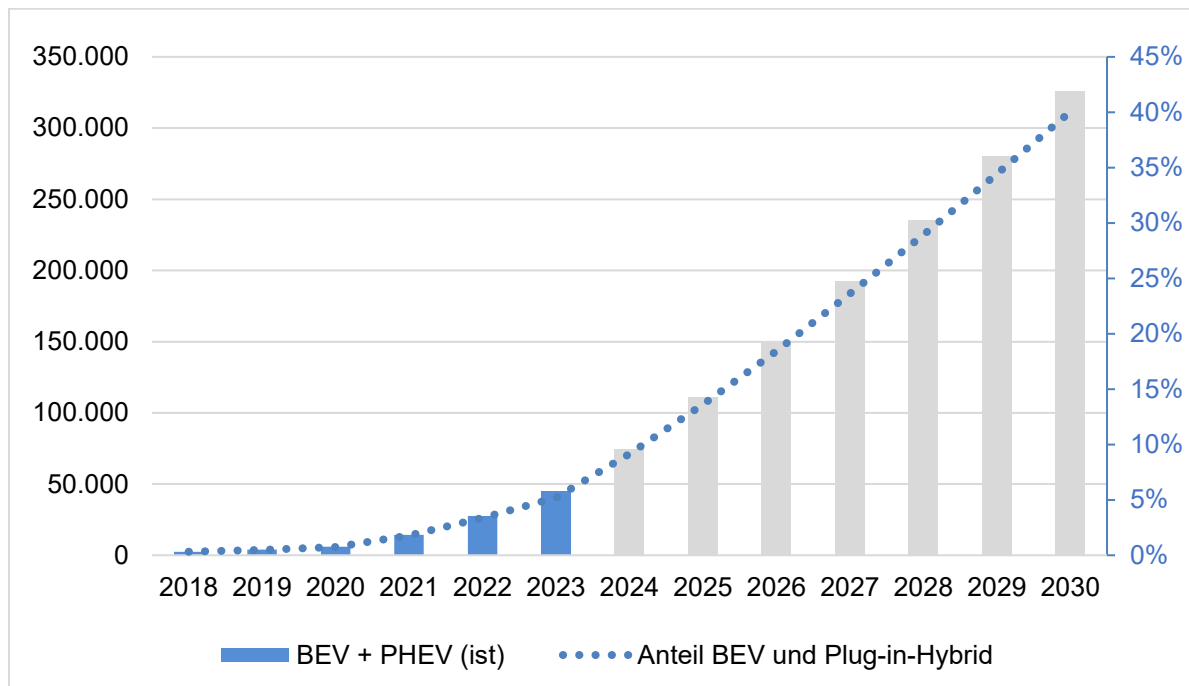


Abbildung 36: Bestandsentwicklung und Prognose e-Fahrzeuge, Elektrifizierungsquote in Hamburg (Quellen: KBA, BVM)³⁵

Mit dem Ziel eines klimaneutralen ÖPNV wird die Umstellung der öffentlichen Busflotten intensiv vorangetrieben. Seit 2020 werden von den städtischen Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn AG und der VHH ausschließlich lokal emissionsfreie Fahrzeuge beschafft. Ende 2022 waren bei der Hochbahn gut 140 und bei der VHH mehr als 80 emissionsfreie Busse in Betrieb, darunter seit 2021 erste serienreife Elektro-Gelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern. Busse und Bahnen werden mit Ökostrom betrieben. Zudem betreibt die Hochbahn zwei Wasserstoffbusse, fünf weitere sind bereits bestellt.

Mit der Umstellung auf Elektrobusse erfolgt auch die Errichtung der erforderlichen Ladeinfrastruktur. Die Busbetriebshöfe werden nach und nach auf E-Mobilität umgerüstet. Durch die zusätzliche Technik geht jedoch auch Abstellfläche für Busse verloren. Aus diesem Grund und für den weiteren Ausbau des ÖPNV werden weitere Betriebshofkapazitäten benötigt. Auch On-Demand-Fahrzeuge fahren mit Elektroantrieb.

Städtische Anreize und Kooperationen bewirken außerdem eine Umstellung großer Fahrzeugflotten, z. B. in den Bereichen Taxi und Carsharing. Im Rahmen des Projektes Zukunftstaxi wird die Umstellung auf lokal emissionsfreie Taxen gefördert. Mit vier Carsharing-Anbietern wurde bereits eine Vereinbarung getroffen, in der diese sich verpflichten, bis zum 1. Januar 2024 ihre Flotten zu mindestens 80 Prozent auf E-Fahrzeuge umzustellen. Der Erwerb und die Nutzung von privaten E-Fahrzeugen werden von städtischer Seite durch die Gebührenbefreiung beim Parken gefördert. Weiterhin stellt auch die FHH ihre städtische Fahrzeugflotte zunehmend auf E-Fahrzeuge um. Zum Stichtag 01.04.2023 sind in der FHH³⁶ 229 Pkw mit einem batterieelektrischen Antrieb ausgestattet, was einer ePkw-Quote von 50,7 Prozent entspricht. In den öffentlichen Unternehmen sind zum Stichtag 31.03.2023 bereits

³⁵ BEV = batterieelektrisch, PHEV = Plug-in-Hybrid, Trendfortschreibung bis 2030.

³⁶ Ohne Polizei, Feuerwehr, Senat, Verfassungsschutz und Steuerfahndung.

1.007 Pkw mit einem batterieelektrischen Antrieb versehen, die ePkw-Quote liegt bei 47,5 Prozent.³⁷

Für die Wirtschaftsverkehre wird im Rahmen der Umweltpartnerschaft das Siegel „UmweltFlotte 2023/2024“ für die Unternehmensflotten vergeben, die einen Anteil von mindestens 15 Prozent lokal emissionsfreien Fahrzeugen vorweisen können. Der Anteil an lokal emissionsfreien Fahrzeugen und damit die Anforderungen für den Erhalt des Siegels wird sukzessive auf 95 Prozent bis zum Jahr 2030 erhöht.

Um auch im Straßengüterverkehr und Schwerverkehr die Antriebswende voran zu treiben setzt Hamburg sich auf Bundesebene zugunsten klimaschonender Antriebstechnologien im Nutzfahrzeugsbereich für die Schaffung entsprechender Förderprogramme und, wo erforderlich, für die Anpassung des Rechtsrahmens ein.

Ziel ist es, dass 2030 ein relevanter Anteil des Verkehrs von Lkw in Hamburg emissionsfrei betrieben wird (mindestens 25 Prozent). Hamburg unterstützt den Umstieg auf alternative Antriebe z. B. durch die Einrichtung von Lieferzonen für die exklusive Nutzung durch emissionsfreie Fahrzeuge bzw. entsprechende Beschränkungen bei Anlieferung in Fußgängerzonen.

Für eine kontinuierliche Senkung der CO₂-Emissionen der Hafenverkehre werden dort gezielt emissionsarme Transportarten gestärkt und die Einführung emissionsfreier Antriebe vorangetrieben. Neben der Umsetzung von Ladeinfrastruktur im Hafengebiet sowie der Priorisierung von E-Taxis an den Kreuzfahrtterminals soll der Umstieg auf E-Mobilität auch bei den Beschäftigten gefördert werden.

4.4.2 Ladeinfrastruktur

Hamburg treibt mit großer Anstrengung den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur voran. Mit seinen knapp 2.400 öffentlich zugänglichen Ladepunkten (Stand: Juli 2023) nimmt Hamburg eine führende Position innerhalb Deutschlands ein.

Der Senat hat sich zum Ziel gesetzt, auch künftig den Markthochlauf der Elektromobilität zu fördern und die öffentliche Ladeinfrastruktur kontinuierlich und bedarfsgerecht auszubauen. Die Einrichtung von Ladeinfrastruktur ist daher bei allen Planungen im öffentlichen Raum mitzudenken.

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum wird in geteilter Verantwortung weiter beschleunigt. Die städtischen Ausbau-Aktivitäten werden weiterhin durch einen städtischen Ladeinfrastrukturbetreiber, der Hamburger Energiewerke Mobil GmbH, vorangetrieben. Daneben erfolgt eine stärkere und geordnete Einbindung verschiedener privater Anbieter. Eine regelmäßige Analyse des Bedarfs (weiterer) Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum folgt aus dem aktuell sehr dynamischen Marktgeschehen. Dabei müssen auch technologische Trends (z. B. verschiedene Ladetechnologien) beachtet werden. Für den öffentlichen wie auch für den privaten Raum (z. B. Kundenparkplätze oder Tankstellen) werden die Rahmenbedingungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur kontinuierlich verbessert. Ein Schwerpunkt gilt dabei der Optimierung von Genehmigungsprozessen. Ziel verbesserter Rahmenbedingungen ist u.a. eine verstärkte Nutzung bereits vorhandener und geeigneter privater Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur (z. B. Supermarktparkplätze). Im Sinne dieser Flächeneffizienz werden auch Ausbaumöglichkeiten auf städtischen Liegenschaften (z. B. Flächen kommunaler Unternehmen und Wohnungsbaugenossenschaften) verstärkt geprüft. Im Sinne der Inklusion und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen orientiert sich der Ausbau der

³⁷ Berücksichtigt sind Elektrofahrzeuge im Sinne des § 2 Elektromobilitätsgesetzes.

Ladeinfrastruktur zunehmend und unter Berücksichtigung standortspezifischer Gegebenheiten an den Anforderungen an barrierefreier Ladeinfrastruktur der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur³⁸.

Zur weiteren Etablierung der darüberhinausgehenden Ladeinfrastruktur ist zwischen planbaren gewerblichen und weniger gut planbaren privaten Einsatzbereichen zu unterscheiden. Beim Einsatz elektrischer Antriebe für Fahrzeuge im Kurier-/Express-/Paketdienste-Bereich (KEP), in der Logistik oder im ÖPNV ist davon auszugehen, dass die Nutzungen, Zyklen und Ruhezeiten weitestgehend planbar sind. Daher gilt es sicherzustellen, dass auf den Betriebshöfen und an Logistikstandorten eine entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung steht. In den weniger gut planbaren privaten Einsatzbereichen – wie bei privaten bzw. gewerblich genutzten Kfz (z. B. im Handwerk) oder bei Carsharing-Fahrzeugen – wird davon ausgegangen, dass sich die Hauptladeorte i. d. R. auf privaten bzw. gewerblichen Flächen befinden. Zudem sollen bis Ende 2023 zusätzliche 100 Ladepunkte auf hvv switch-Punkten errichtet werden. Anfang 2023 wurde mit 120 elektrifizierten Stellplätzen der bisher größte hvv switch-Punkt Hamburgs in direkter Nähe der Flughafen Terminals errichtet.

Darüber hinaus verfügt die FHH über insgesamt vier Wasserstofftankstellen, von denen eine bereits die Betankung des Schwerlastverkehrs ermöglicht. Eine der Wasserstofftankstellen befindet sich derzeit im Umbau, dessen Arbeiten bis Ende 2023 abgeschlossen sein sollen, sodass ab diesem Zeitpunkt neben einer Betankungsmöglichkeit für PKW auch an diesem Standort eine Betankungsmöglichkeit für den Schwerlastverkehr besteht.

Nach aktuellen Planungen wird die FHH sich an drei Vorhaben, die ursprünglich unter den Important Projects of Common European Interest (IPCEI) Wasserstoff geplant wurden, mit einem Kofinanzierungsbeitrag und damit an der Errichtung einer europäischen Wasserstofftankstelleninfrastruktur beteiligen (siehe auch Drucksache 22/13247).

4.5 Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Hamburg verfolgt seit den 1920er Jahren mit dem „Federplan“ von Fritz Schumacher eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung. Diese beinhaltet eine Konzentration und Priorisierung der Siedlungsentwicklung entlang der SPNV-Achsen. Die bauliche Dichte ist in Haltestellenumgebungen höher und verkehrserzeugende Nutzungen sind auf die Haltestellenumgebungen ausgerichtet. Diese Grundsätze sind heute noch genauso aktuell und so gehen Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Entwicklung insbesondere bezüglich der zeitlichen Umsetzung Hand in Hand. Ziel ist es, Bewohnerinnen und Bewohnern, Besuchern und Beschäftigten neuer Quartiere von Anfang an einen guten ÖPNV-Anschluss und Mobilitätsangebote zu bieten und ihnen damit eine Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Ein Ergebnis der Studie „MobiHam 2022“ war, dass vier von zehn Personen ab 14 Jahren am Stichtag kein Pkw zur Verfügung stand. Frauen können deutlich seltener auf einen Pkw zugreifen als Männer. Die Stärkung des Umweltverbundes entlastet nicht nur Hamburgs Straßen, sondern fördert auch die gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

4.5.1 Innovative Mobilitätskonzepte und Straßenraumgestaltung

Das Mobilitätsverhalten wird maßgeblich durch die Bedingungen am Wohn- bzw. am Arbeitsort beeinflusst. Gemäß dem Ansatz der „Stadt der kurzen Wege“ werden in neuen Quartieren die Nahmobilität gestärkt und Wegstrecken verkürzt. Neben attraktiven Geh- und Radwegen und einem guten Anschluss an den ÖPNV ist vor allem eine gute Nutzungsmischung wichtig, um

³⁸ https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2023/04/Leitfaden_barrierefreie_Ladeinfrastruktur.pdf

kurze Wege zum Arbeitsort zu ermöglichen und damit die Zielorte des täglichen Bedarfs, wie Nahversorgung, soziale Infrastrukturen, Freizeitangebote und qualitätsvolle Freiräume fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Durch die Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund wird die Straßeninfrastruktur entlastet und der Verkehrsfluss verbessert. Gemischtgenutzte Quartiere können außerdem positive Auswirkungen auch für bestimmte Wirtschaftsverkehre wie Pflegedienste, Handwerks- oder Serviceleistungen haben, die ebenfalls von kurzen Wegen profitieren können.

Neubauquartiere bieten die besondere Chance, von Beginn an eine Mobilität, die auf ÖPNV, Radfahren und zu Fuß gehen setzt zu organisieren, was nicht zuletzt Flächen und Baukosten auf privater wie auf öffentlicher Seite einsparen und zugleich die Belastung der umgebenden Quartiere durch zusätzlichen MIV reduzieren kann. Bei der Planung neuer Quartiere können Stadt- und Verkehrsplanung in Form von Mobilitätskonzepten besonders gut ineinandergreifen. Dabei werden vor allem die Anbindung an den ÖPNV und an qualitativ hochwertige Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen, die Schaffung alternativer Mobilitätsangebote zum eigenen Pkw sowie der Flächenbedarf für den ruhenden Kfz- und Radverkehr im öffentlichen wie im privaten Raum von Anfang an mitgedacht. Bei Fahrradplätzen auf Privatgrund ist neben einer ausreichenden Anzahl sicherzustellen, dass diese gut zugänglich und diebstahlsicher sind. Darüber hinaus können Mobilitätskonzepte neben infrastrukturellen Maßnahmen auch Sharing-, Logistik-, Kommunikations- und Managementmaßnahmen berücksichtigen.

Mit den städtebaulichen Entwicklungsgebieten Grasbrook und Oberbillwerder sollen neue Stadtteile mit besonders zukunftsweisenden Mobilitätskonzepten geschaffen werden. Zentral ist dabei die Bündelung von Mobilitätsangeboten, Stellplätzen sowie weiteren Nutzungen wie z. B. der Nahversorgung, von Arztpraxen oder Logistiklösungen (z. B. in Form von Paketboxen und Micro-Hubs) in sog. „Mobility Hubs“. Dies erlaubt die Festsetzung eines niedrigeren Stellplatzschlüssels, als in der Vergangenheit an solchen Standorten üblich gewesen wäre und ermöglicht es, den öffentlichen Raum weitgehend vom ruhenden Kfz-Verkehr freizuhalten. Neben diesen prominenten Beispielen werden auch in einer Vielzahl weiterer Neubauquartiere (z. B. in der Science City Bahrenfeld, in Wilhelmsburg oder in den Fischbeker Reethen) entsprechende Mobilitätskonzepte entwickelt und perspektivisch umgesetzt.

Die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten soll von Bauherren und Planungsbegünstigten in geeigneten Fällen auch zukünftig eingefordert werden (z. B. im Rahmen städtebaulicher Verträge oder als Grundlage für ein Bebauungsverfahren). Dabei sind neben den oben genannten Inhalten auch das zu erwartende Mobilitätsverhalten der künftigen Nutzerinnen und Nutzer, sowie die Belange der Liefer- und Handwerkerverkehre und der Wohnungswirtschaft bei der Konzeptentwicklung zu berücksichtigen. Für die Erstellung von Mobilitätskonzepten wird ein Leitfaden erarbeitet.

Die Förderung einer nachhaltigen, emissionsarmen bzw. lokal emissionsfreien städtischen Mobilität eröffnet die Chance, mehr Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen zu erreichen. Diese können als multifunktionale Elemente des öffentlichen Raums qualifiziert werden und neben sozialen Aspekten (Begegnung, Barrierefreiheit, aktive Mobilität) auch die Anforderungen an Verschattung, Versickerung und Verdunstung in Hinblick auf die Folgen des Klimawandels besser erfüllen.

4.5.2 Masterplan Magistralen

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) arbeitet aktuell an einem Masterplan für Hamburgs Magistralen, in dem sich die städtischen Akteure auf künftige Qualitäten und Ziele für die Magistralen verabreden. Alle Aspekte der Stadtentwicklung wie Städtebau, Wohnraum, Arbeitsstätten, Mobilität sowie Frei- und Grünräume werden hierbei integriert betrachtet.

Ziel ist es, die Innenentwicklung durch Nachverdichtung und Umbau im Bestand auf bereits erschlossenen Flächen zu stärken und untergenutzte Flächenpotenziale für vielfältige, urbane Nutzungsmischungen zu erschließen. Darüber hinaus soll das Stadtbild durch bauliche Fassung des Straßenraumes und Fassadengestaltung verbessert werden und die Aufenthaltsqualität entlang der Magistralen und in deren Umfeld gestärkt werden.

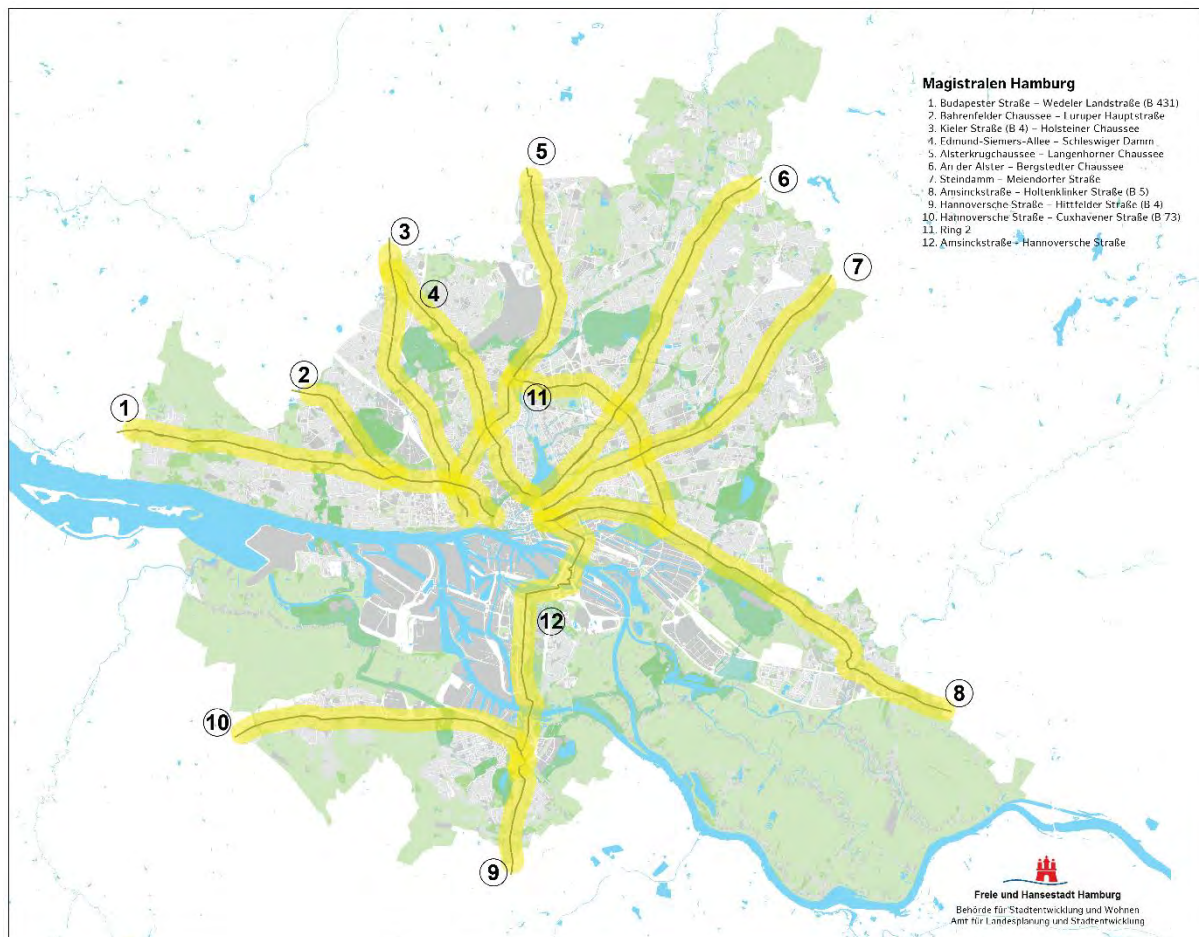


Abbildung 37: Die Hamburger Magistralen (Quelle: BSW)

Aufgrund der hohen Verkehrsmengen und entsprechend großer Flächen für den Kfz-Verkehr werden die Magistralen und ihre Umgebung bislang vielfach als reine Transiträume wahrgenommen, deren Qualitäten sich im Wesentlichen auf eine effiziente Verkehrsabwicklung beschränken. Die Bündelung des Verkehrs auf diesen Achsen trägt entscheidend dazu bei, die angrenzenden Wohngebiete vom Durchgangsverkehr zu entlasten, eine zuverlässige Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt und wichtiger Zentren sowie die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Wirtschaftsverkehre, insbesondere der Güterverkehre, sicherzustellen. Eine wesentliche konzeptionelle Aufgabe besteht somit darin, die wichtige verkehrliche Funktion der Magistralen, insbesondere für den Stadt-Umland- und den Wirtschaftsverkehr, zu erhalten und gleichzeitig dem Umweltverbund mehr Raum zu geben sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Magistralenentwicklung und Verkehrsplanung müssen daher eng miteinander verzahnt und kontinuierlich aufeinander abgestimmt werden (vgl. Kapitel 4.6 Flächen für den Umweltverbund).

4.6 Flächen für den Umweltverbund

Durch den Angebotsausbau im Umweltverbund gewinnen der ÖPNV sowie das Radfahren und Zufußgehen an Bedeutung. Die Ausweitung des Busangebots auf besonders hochfrequentierten Strecken kann durch die Einführung von Bussonderfahrstreifen noch verbessert werden, ebenso der Radverkehr durch den umfassenden Ausbau der Infrastruktur, z. B. in Form von geschützten Radverkehrsanlagen. Mit zunehmender Nachfrage im Umweltverbund wird der Straßenraum vom MIV entlastet. Dadurch können an geeigneten, mehrspurigen Abschnitten einzelne Fahrspuren für den Bus- und Radverkehr genutzt werden.

Um diesen Bedarfen gerecht zu werden, wurden im Rahmen der Entwicklung dieser Strategie sogenannte „Fokusräume“ auf mehrspurigen Hauptverkehrsstraßen identifiziert. Auf diesen Strecken soll vertieft geprüft werden, ob und wie ein verstärkter Ausbau von Bus- und Radinfrastruktur umgesetzt werden kann.

Die Fokusräume sollen je nach Sachlage verkehrstechnisch untersucht oder im Rahmen konkreter Planungsprojekte zu Gunsten des Angebotsausbaus des Umweltverbundes konzipiert werden. Hierbei ist zu beachten, dass insbesondere Wohngebiete nicht durch Durchgangs- und Schleichverkehre belastet werden. Das erfordert auch geeignete Maßnahmen in Wohngebieten.

Die Auswahl der Fokusräume erfolgte unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Bewertungsfaktoren. Hierzu zählen die Bedarfe des Busverkehrs (Strecken mit hoher Taktung), des Radverkehrs (Velorouten, Radschnellwege und Bezirksrouten) sowie des Fußverkehrs. Maßgeblich waren zudem die Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs, insbesondere des Schwerverkehrs. Im Rahmen der Identifizierung der Fokusräume wurde abgeschätzt, ob sich die Verkehrsmengen auch bei einer möglichen Fahrstreifenreduktion noch effizient abwickeln lassen. Darüber hinaus wurden potenzielle Synergieeffekte mit städtebaulichen Entwicklungen, insbesondere dem Magistralenkonzept, sowie dem Erhaltungsmanagement und der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.

Im Ergebnis dient die folgende Darstellung (Abbildung 38) als Orientierungsrahmen für die identifizierten Teilstrecken. Die Ausbautvorhaben des SPNV, insbesondere die S4 und die U5, werden maßgeblich zu einer Verlagerung von Fahrten in den ÖPNV und einer Entlastung der parallelen Straßenzüge führen. Gerade dort ist das Umgestaltungspotenzial im Straßenraum groß. Im Verlauf der U5-Planungen wird dies im Rahmen von integrierten Verkehrskonzepten systematisch mitbetrachtet. Auch wird der Bau der A 26 Ost die parallellaufende B 73 in einem Maße entlasten, das Umgestaltungen ermöglicht.

Die verkehrliche Machbarkeit und die konkrete Ausgestaltung sind jeweils im Einzelfall zu prüfen. Die Festlegung eines Straßenabschnitts als „Fokusraum“ bedeutet, dass für diesen Bereich vertieft geprüft wird, ob und wie einzelne Fahrstreifen als Bussonderfahrstreifen oder als Radweg genutzt werden können, welche Möglichkeiten zur Aufwertung der Seitenräume bestehen und ob dies auch verkehrlich machbar ist.

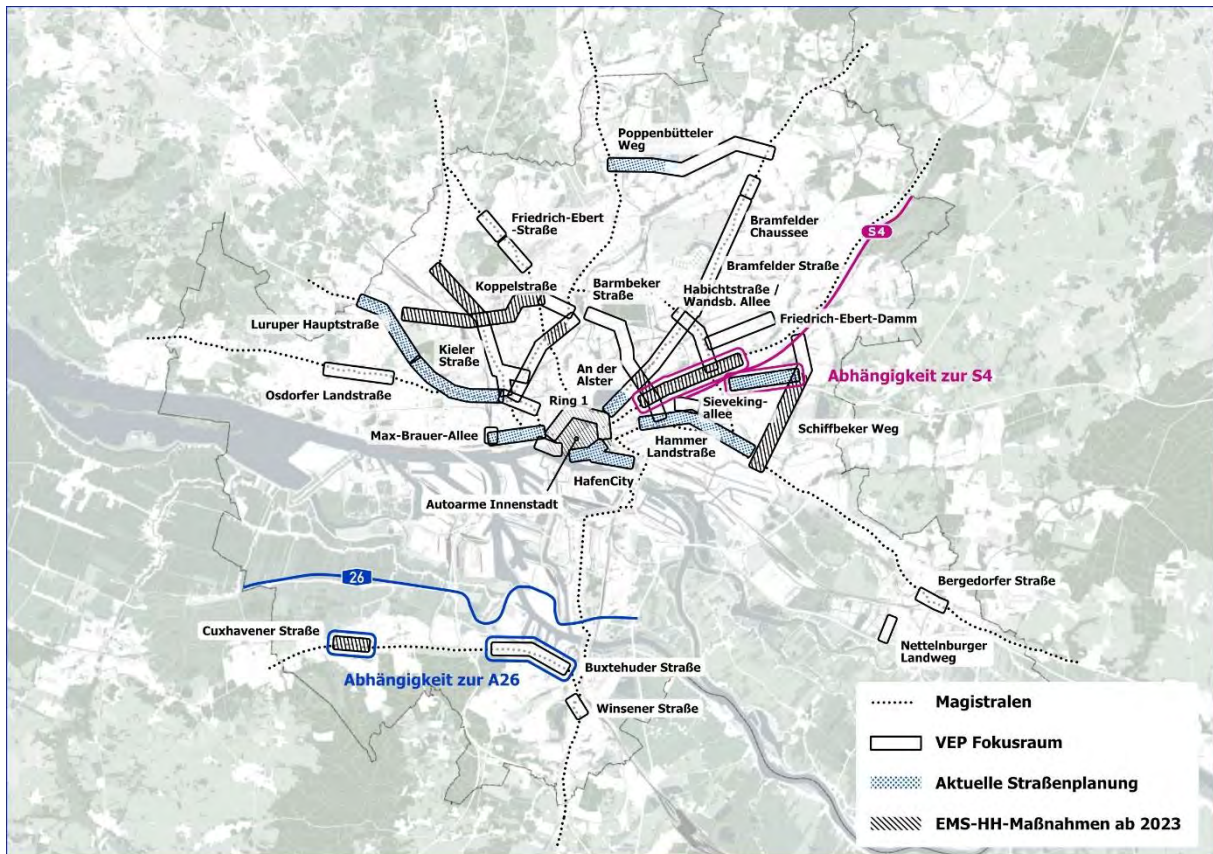


Abbildung 38: Orientierungsrahmen („Fokusräume“) für die Priorisierung des Umweltverbunds im Hauptverkehrsstraßennetz (Quellen: ARGUS, BVM)

Die identifizierten Fokusräume tragen zu der gesamtstädtischen Strategie der Magistralenentwicklung bei. Der Zielhorizont „2040+“ des sich noch in der Ausarbeitung befindlichen „Masterplans Magistralen“ der BSW geht über den für die vorliegende Strategie gesetzten zeitlichen Rahmen hinaus. Daher können für den Zeitraum nach 2030 perspektivisch weitere Abschnitte im Straßennetz in den Blick genommen werden.

Mit fortschreitendem Klimawandel wird zudem eine Anpassung der Straßenräume an die extremen klimatischen Verhältnisse immer wichtiger. Bäume und Versickerungsflächen schützen bei Wetterextremen wie Starkregen, Trockenphasen und Hitze. Bei Überplanungen der Straßen müssen daher entsprechende Elemente, insbesondere Begrünung, berücksichtigt werden.

4.7 Mehr Lebensqualität in der Innenstadt und in den Quartieren

Die Ansprüche an den öffentlichen Raum steigen, insbesondere in den verdichteten Gebieten der Stadt. In einer wachsenden Stadt muss es daher das Ziel sein, die Lebens- und Aufenthaltsqualität insbesondere dort zu erhalten und weiter zu verbessern, wo die Menschen leben, arbeiten und sich aufhalten. Im Fokus stehen dabei die Reduzierung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität.

4.7.1 Handlungskonzept Innenstadt „Eine attraktive Innenstadt für alle“

Die Hamburger Innenstadt ist neben dem Hafen einer der identitätsstiftenden Orte der Stadt. Sie ist geprägt durch eine gewachsene Mischung aus Orten des Arbeitens, des Handels, der Kultur, der Glaubensgemeinschaften und des Wohnens. Ziel ist es, in den kommenden Jahren die Anziehungskraft zu vergrößern und Hamburgs Innenstadt noch attraktiver zu machen. Damit dies gelingt, soll mehr Raum für Fußgänger geschaffen werden, indem der ruhende und fließende Kfz-Verkehr schrittweise auf eine autoarme und attraktive Innenstadt reduziert und gebündelt wird. Konkret sollen die öffentlichen Plätze und Gewässer der bestehenden Innenstadt fußläufig mit der HafenCity verbunden, die Wegeverbindungen zur Binnenalster aufgewertet und die Verknüpfung mit dem Wallring und den angrenzenden Stadtteilen neu gefasst werden.

Die Entwicklung der Innenstadt hat in der Stadtentwicklung Hamburgs eine herausgehobene Stellung. Deshalb hat der Senat ein Handlungskonzept zur Weiterentwicklung der gesamten Innenstadt erarbeitet, in dem auch die Gestaltung der Mobilität eine entscheidende Rolle spielt.

Dem Fußverkehr wird dabei mehr Raum bzw. Qualität zugesprochen, was sich durch Maßnahmen wie der Herausnahme des MIV am Jungfernstieg, der Verlagerung von Teilen des Busverkehrs von der Mönckebergstraße auf die Steinstraße und der temporären Umgestaltung der Steinstraße bereits erkennen lässt. Hinzukommen wird in den nächsten Jahren unter anderem die Schaffung von neuen attraktiven Plätzen am Burchardplatz und im Rathausquartier sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Kontorhausviertel, im Passagenviertel, im Gertrudenviertel und am Hopfenmarkt.

Das hohe Niveau der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV wird gehalten und optimiert. Wesentlich ist hier der Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs, um diesen besser an die Innenstadt anzubinden. Langfristig werden mit der U5 zahlreiche Stadtteile erstmals mit einer Schnellbahnverbindung an die Innenstadt angebunden. Darüber hinaus wird die Anbindung mit dem Fahrrad gestärkt, z. B. an der Dom- und Steinstraße, entlang der Achse von der westlichen Alster über die Esplanade und Neuer Jungfernstieg, sowie an der Achse Ballindamm über Ferdinandstor bis An der Alster. Zudem soll die Sicherheit für Radfahrende an Knotenpunkten erhöht und weitere Fahrradabstellanlagen errichtet werden.

In den nächsten Jahren wird die Weiterentwicklung von Straßenräumen weiter geprüft und abgestimmt, um die Attraktivität der Innenstadt weiter zu steigern und den Umstieg hin zum Umweltverbund zu beschleunigen. Dazu zählen die endgültige Neugestaltung des Jungfernstiegs und Planungen zum nördlichen Abschnitt der Straßen Neuer Wall und Große Bleichen. Die Steinstraße wird neugestaltet und auf einem Teilstück zur Kommunaltrasse. Für die sogenannte Dom-Achse zwischen Jungfernstieg und HafenCity wird geprüft, wie eine städtebauliche Aufwertung erfolgen und hierbei insbesondere für den Fuß- und Radverkehr eine attraktivere Wegeverbindung entwickelt werden kann. Bei allen Projekten wird durch eine Konzentration des ruhenden Verkehrs auf die Parkhäuser und eine schrittweise Reduzierung des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs mehr Platz im öffentlichen Raum für andere Zwecke geschaffen. Die Erreichbarkeit für Busse, Lieferverkehre, Ver- und Entsorgung, Dienstleistungen (z. B. handwerkliche Betriebe) etc. wird dabei sichergestellt und die Innenstadt weiterhin mit allen Verkehrsmitteln erreichbar bleiben. Die Stakeholder werden von den Fachbehörden angemessen in die Prozesse einbezogen.

4.7.2 Angemessene Geschwindigkeiten auf Hamburgs Straßen

Hohe Geschwindigkeit zählt zu den Hauptursachen für Verkehrsunfälle und insbesondere für schwere Unfallverläufe. Geschwindigkeit ist außerdem ein wesentlicher Faktor bei der verkehrsbedingten Lärmbelastung. Deshalb soll Tempo 30 insbesondere im untergeordneten Bezirksstraßennetz, vor Schulen, Kitas, Seniorenheimen und ähnlichen Einrichtungen sowie

in Wohngebieten deutlich ausgeweitet werden. Auf Hauptverkehrsstraßen bleibt Tempo 50 die Regelgeschwindigkeit, die Möglichkeit von Tempo 30 ist bei mehrspurigen Straßen im begründeten Einzelfall zu prüfen.

Hamburg engagiert sich auf Bundesebene für eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen, um die Einführung von Tempo 30 (tags und nachts) zu vereinfachen. Unter dem geltenden Regelungsregime soll im Bezirksstraßennetz Tempo 30 weiter ausgeweitet werden. In Hamburg gilt aktuell auf etwa 60 Prozent des gesamten Straßennetzes die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger. Dabei handelt es sich überwiegend um Tempo-30-Zonen im Bezirksstraßennetz, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf. Tempo-30-Zonen zeichnen sich durch eine Führung der Verkehrsteilnehmenden im Mischverkehr und ohne Markierungen oder Lichtsignalanlagen aus.

Weiterhin kann eine Reduktion der Geschwindigkeit unter dem geltenden Regelungsregime aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs in Betracht kommen; so etwa bei erhöhter Unfallgefahr, vor sensiblen Einrichtungen, wie Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (§ 45 Absatz 9 Satz 4 Nummer 6 StVO) sowie zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Absatz 1b Satz 1 Nummer 5 StVO). Bei der Prüfung der Anordnungsmöglichkeiten sind im Hinblick auf die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen im Einzelfall insbesondere die Belange der Mobilität in eine Abwägung mit einzubeziehen. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit insbesondere durch Tempo-30-Anordnungen prioritär für sogenannte Lärmbrennpunkte der Stadt.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Wohngebieten und verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche

In Abstimmung mit den Bezirken können verkehrsberuhigende Maßnahmen auch in Wohngebieten und Geschäftsbereichen geprüft werden, um die Aufenthaltsqualität zu steigern und die Nahmobilität zu fördern, etwa durch die Anordnung verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche (Tempo-20-Zonen mit eingeschränkten Halteverböten). In Wohngebieten können Durchfahrtsverböte oder Einschränkungen für bestimmte Teile des Kfz-Verkehrs („Anlieger frei“, „Lieferverkehre frei“, „Busverkehr frei“ oder ähnlich) geprüft werden. Die Erreichbarkeit für Dienstleistungsverkehre (z. B. Handwerk) wird dabei sichergestellt. Denkbar sind auch Verkehrsberuhigungskonzepte für ganze Quartiere.

Dadurch wird Durchgangsverkehr vermieden, ausgewählte Stadträume werden verkehrsberuhigt und der Umweltverbund, insbesondere der Rad- und Fußverkehr, werden gestärkt. Mit den entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnungen gehen teilweise auch Straßenraumumgestaltungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität einher. Dabei können bauliche Elemente wie modale Filter bzw. Diagonalsperren oder versenkbare Poller eingesetzt werden, sofern die entsprechende Rechtsgrundlage gegeben ist.

Hierzu werden entsprechende Konzepte zur Unterstützung geordneter städtebaulicher Entwicklungen von den Bezirken erarbeitet, die den Erfordernissen planerischer Abwägung genügen und insbesondere darlegen, weshalb bestimmte Straßenabschnitte entlastet und welche neuen Straßenabschnitte in für dortige Anwohner zumutbarer Weise belastet werden sollen und können.

4.7.3 Ruhender Kfz-Verkehr auf privaten Grundstücken

Werden bauliche Anlagen sowie andere Anlagen errichtet, bei denen Personenverkehr zu erwarten ist, so sind gemäß § 48 Absatz 1 Hamburgische Bauordnung (HBauO) Stellplätze für

Kraftfahrzeuge sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit herzustellen – sogenannte notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze. Anhaltspunkte für die Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfes ergeben sich aus dem hamburgischen Bauprüfdienst „Mobilitätsnachweis“ (BPD 2022-2). Mit dem im Bauantragsverfahren einzureichenden Mobilitätsnachweis kann die Bauherrin bzw. der Bauherr optional die Anzahl der herzustellenden Pkw-Stellplätze in Abhängigkeit von den örtlichen Verkehrsverhältnissen im Quartier, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sowie durch Vorhaltung alternativer Mobilitätsangebote wie Job-Tickets, Carsharing, Lastenräder oder die Herstellung besonders benutzerfreundlicher Fahrradplätze reduzieren. Damit erhält zum einen die Anbindung an den ÖPNV im Baugenehmigungsprozess eine besondere Bedeutung, und zum anderen werden das Fahrrad und Carsharing als Alternativen zum privaten Pkw gestärkt.

Seit der Änderung der HBauO im Jahr 2013 besteht bei der Errichtung von Wohngebäuden keine gesetzlich verankerte Nachweispflicht mehr für Pkw-Stellplätze. Es ist vorgesehen, die neuen Regelungen des Bauprüfdienstes auf Inanspruchnahme und Umsetzung zu untersuchen und ggf. Anpassungen vorzunehmen. Bei einer Novellierung der HBauO sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen weiterentwickelt werden.

4.7.4 Ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum

Der ruhende Kfz-Verkehr umfasst alle Vorgänge, die dem Parken (Abstellen), dem Ein- und Aussteigen sowie dem Be- und Entladen von Kraftfahrzeugen dienen. Zu den dafür erforderlichen Flächen gehören die Parkflächen im Straßenraum, öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkbauten (Parkhäuser und Tiefgaragen), Lieferzonen sowie Stellplätze auf Privatgrundstücken. Die Steuerung des ruhenden Verkehrs stellt eine wesentliche verkehrspolitische Aufgabe dar. Dabei wird insbesondere in Neubauquartieren das Ziel verfolgt, den Umweltverbund zu priorisieren und den ruhenden Verkehr möglichst zentral unterzubringen. Daneben werden ausreichend Lieferzonen für den gewerblichen Lieferverkehr sowie Parkflächen für Handwerkerverkehre und Pflegedienste eingeplant.

Der ruhende Kfz-Verkehr hat einen sehr hohen Flächenbedarf, der gerade im innerstädtischen Bereich überwiegend im öffentlichen Raum gedeckt wird. Angesichts eines nach wie vor hohen Pkw-Bestandes (vgl. Kapitel 3.3.7 Pkw-Bestand) und gleichzeitig erhöhter Flächenbedarfe für den Fuß-, Rad- und Busverkehr, für Ladeinfrastruktur, Lieferzonen und neue Mobilitätsangebote und der Grünentwicklung, nimmt der Druck auf den öffentlichen Raum kontinuierlich zu. Der Wert des öffentlichen Raumes steigt mit zunehmender Konkurrenz um die begrenzten Flächen, was ein effektives Flächenmanagement immer wichtiger werden lässt.

Parkraummanagement

Insbesondere dicht bebaute Wohnquartiere sind häufig dadurch gekennzeichnet, dass auf Grundstücken und im Straßenraum nicht ausreichend Flächen zum Abstellen bzw. Parken von Kraftfahrzeugen zur Verfügung stehen, um den Bedarf zu decken.

Falschparken ist ein daraus resultierendes Problem, das die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt, wenn Fuß- und Radwege zugeparkt werden oder in Kreuzungen und Einmündungen die Sichtdreiecke verstellt werden. Immer wieder kommt es zu Behinderungen von Rettungsfahrzeugen oder der Stadtreinigung. Falschparken beeinträchtigt auch den städtischen Wirtschaftsverkehr, der für Lade- oder Liefervorgänge häufig auf die Fahrbahn ausweicht und damit den fließenden Verkehr behindert, sowie den Busverkehr, insbesondere, wenn barrierefreie Haltestellen nicht angefahren werden können. Und letztendlich ist es für Bewohnerinnen und Bewohner sowie ansässige Gewerbetreibende in Gebieten mit hohem Parkdruck nur schwer möglich, einen Parkplatz zu finden.

Von den im öffentlichen Straßenraum vorgehaltenen Parkständen werden über 81.000 durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV) gebührenpflichtig bewirtschaftet. Darin enthalten sind die sogenannten Bewohnerparkzonen.

Parkraummanagement wird eingerichtet, um das Parken für Bewohnerinnen und Bewohner zu erleichtern, indem das Parken gebietsfremder Fahrzeuge eingeschränkt wird. Die Ausweitung des Parkraummanagements mit Bewohnerparkvorrechten wird seit dem Jahr 2019 in Gebieten mit nachweislich hohem Parkdruck und damit auch einhergehenden Sicherheitsrisiken vorangetrieben. Um die Parkplatzsituation für die Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern, soll auch in weiteren Gebieten mit insbesondere erheblichem allgemeinen Parkdruck ein Parkraummanagement geprüft werden. Dabei erfolgt die Ausweisung neuer Gebiete stets unter Beteiligung der Bewohnerinnen und Bewohner und weiteren Akteuren.

In den Bewohnerparkzonen haben die Bewohnerinnen und Bewohner mit einem gebührenpflichtigen Ausweis die Berechtigung, in dem Gebiet zeitlich unbegrenzt zu parken. Seit 2020 können die Parkgebühren durch die Kommunen selbst bestimmt werden.³⁹ Die FHH hat die Bewohnerparkausweisgebühr 2022 auf 65 Euro (online) bzw. 70 Euro pro Jahr festgelegt (Stand 2023). Für Parkende ohne Bewohnerparkausweis fallen zeitbasierte Gebühren an, die je nach Lage gestaffelt sind. Die Parkgebührenordnung Hamburgs unterscheidet vier Gebührenzonen, innerhalb derer die Gebühren je Stunde zwischen 1,50 Euro und 3,50 Euro variieren. Die Höchstparkdauer beträgt i. d. R. drei Stunden. Gebietsfremde Fahrzeuge können somit nur noch zeitlich begrenzt und ausschließlich kostenpflichtig abgestellt werden. Dies reduziert die Nachfrage nach Parkplätzen deutlich und erleichtert die Parkplatzsuche. Für max. 3 Euro je Kalendertag können fahrzeugbezogene Besucherparkausweise erworben werden, die Besuchende zum Parken in dem entsprechenden Bewohnerparkgebiet berechtigen.

Hamburg setzt sich auf Bundesebene für eine Anpassung der gesetzlichen Regelungen ein, damit durch eine Weiterentwicklung des Bewohnerparkens zum Quartiersparken bedarfsgerechte und unbürokratische Lösungen für Gewerbetreibende ermöglicht werden. Denn einen Anspruch auf Erteilung einer Parkerlaubnis sieht die StVO derzeit nur für Bewohnerinnen und Bewohner von Bewohnerparkgebieten vor. Alle weiteren Interessengruppen, wie z. B. Gewerbetreibende, Handwerksbetriebe, Pflegedienste und Sportvereine können nach aktueller Gesetzeslage nur Ausnahmegenehmigungen erhalten.⁴⁰ Bis es zu einer Anpassung der gesetzlichen Regelungen auf Bundesebene kommt, wurde die Praxis zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für das Parken am jeweiligen Standort deutlich vereinfacht. Eine Berechtigung zum Parken ohne Parkschein und Höchstparkdauer in der jeweiligen Bewohnerparkzone soll für ein Fahrzeug erteilt werden, wenn es für Transporte des Betriebes notwendig und geeignet ist, kein anderes Verkehrsmittel dafür geeignet und kein eigener privater Parkplatz vorhanden ist. Andere Kriterien, die bisher zusätzlich geprüft wurden, fallen jetzt weg; dazu gehört die Häufigkeit der Transporte und eventuell im Umfeld vorhandene weitere Parkmöglichkeiten. Durch diese Maßnahmen konnte die Quote der Ausnahmegenehmigungen für das Parken am Betriebsitz deutlich gesteigert werden.

Parallel zu den bereits erfolgten Erleichterungen wurde eine Gesprächsreihe gestartet, mit der bis zum Ende des Jahres 2023 im Dialog mit Akteurinnen und Akteuren vor Ort mögliche konkrete Verbesserungen beim Zuschnitt und bei der Ausgestaltung der 16 Hamburger Bewohnerparkgebieten geprüft werden sollen.

³⁹ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1); zu § 13 Absatz 1, Nummer VII: „Für die Festlegung und die Höhe der Parkgebühren gelten die Parkgebührenordnungen (§ 6a Absatz 6 StVG)“.

⁴⁰ Vgl. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1).

Zusätzlich zu den Vereinfachungen bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen wird ein strukturiertes Ausweiten der Liefer- und Ladezonen in den Bewohnerparkgebieten angestrebt. Dabei wird auch eine gemischte Nutzung zusätzlich für Handwerker- und Pflegedienste sowie eine nächtliche Nutzung für das Bewohnerparken geprüft.

Weitere Ausnahmen gelten für das Parken elektrisch betriebener Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes, für die bei Verwendung der Parkscheibe bis zum 31. Dezember 2026 keine Gebühr erhoben wird.⁴¹ Damit fördert Hamburg zusätzlich auch aktiv den Umstieg der Gewerbetreibenden auf elektrisch angetriebene Kfz und fördert damit auch das vorgenannte Ziel des 40 Prozent-Anteils bei den Pkw und Lieferwagen/Transportern bis 3,5 t (siehe Kapitel 4.4.1 Elektrifizierung).

Für gekennzeichnete Carsharing-Fahrzeuge im Sinne des Carsharing-Gesetzes kann die Zahlung der Parkgebühren in Form einer Jahrespauschale je Fahrzeug erfolgen. Gekennzeichnete, und über das amtliche Kennzeichen erkennbar elektrisch betriebene Carsharing-Fahrzeuge sind darüber hinaus von der Höchstparkdauer befreit, um den Anreiz zur Elektrifizierung der Carsharing-Flotte zu erhöhen.⁴²

4.8 Optimierter Wirtschaftsverkehr

Die Metropolregion Hamburg ist mit den zugehörigen Gebietsteilen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern der größte Wirtschaftsraum Nordeuropas. Neben der herausragenden Bedeutung als Hafenstadt ist Hamburg auch wichtiger Industriestandort und hat einen starken Dienstleistungssektor. Für den Wirtschaftsstandort und für die Unternehmen in Hamburg und der Metropolregion spielt eine zuverlässige Erreichbarkeit, eine möglichst störungsfreie Abwicklung des Verkehrs sowie ausreichende Liefer- und Ladezonen eine zentrale Rolle. Angesichts steigender Verkehrsnachfrage durch die wachsenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen nehmen auch die Herausforderungen für den Wirtschaftsverkehr zu.

Innerstädtische Güterverkehre finden zu einem großen Teil auf Straßen statt und sind meist nicht oder nur mit einem sehr großen Aufwand auf andere Verkehrsmittel verlagerbar: Die vom Senat im Jahr 2021 beauftragte „Water Cargo Barge“- Studie zeigt auf, wo Potentiale für eine Verkehrsverlagerung auf die Wasserwege existieren könnten. Die Studie verdeutlicht jedoch auch die vielen Hürden für eine Verlagerung, bspw. um die Wasserwege in Hamburg für den Güterverkehr schiffbar und für die Unternehmen kosteneffizient zu machen. In den nächsten Jahren sollen entsprechende Anwendungsfälle getestet werden.⁴³ Vorerst bleibt die Straße aber der vorherrschende Verkehrsweg.

Bedingt durch die abnehmende Verkehrsleistung im MIV kommt die Mobilitätswende dem innerstädtischen Wirtschaftsverkehr zu Gute. So benennt auch das Standpunktepapier „Stadtmobilität in Hamburg 2030“ der Handelskammer Hamburg den Ausbau des ÖPNV, Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr und die Vernetzung der Verkehrsmittel als wesentliche Zielsetzungen. Daneben wird der kontinuierliche Erhalt des Straßennetzes, die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, Verbesserungen für das Parken, Liefervorgänge und das Be- und Entladen, ein optimiertes Baustellenmanagement und eine Verbesserung des Verkehrsflusses durch digitale Lösungen gefordert.⁴⁴ Ein Großteil der

⁴¹ Vgl. Hamburgische Parkgebührenordnung (ParkGebO HA) vom 16. Februar 1993 in der Fassung vom 8. Juni 2021, § 1 Absatz 4.

⁴² Vgl. Hamburgische Parkgebührenordnung (ParkGebO HA) vom 16. Februar 1993 in der Fassung vom 8. Juni 2021 § 1 Absatz 5.

⁴³ z. B. im Rahmen des EU-HORIZON-2020-Projekts DECARBOMILE.

⁴⁴ Handelskammer Hamburg 2014: Standpunkte – Stadtmobilität in Hamburg 2030 (<https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/1153060/150421f8a1dc1bb8bfc368d3197cc2e1/standpunkt-stadtmobilitaet-in-hamburg-2030-data.pdf>).

Forderungen, die die Handelskammer Hamburg formuliert hat, befinden sich aktuell bereits in Umsetzung bzw. sind Teil der vorliegenden Strategie. Die Kapazitätserweiterung im Umweltverbund und damit verbundene Verlagerung vom MIV ermöglicht eine gute und effiziente Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Weitere Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr, wie das Einrichten ausreichender Lieferzonen im gesamten Hamburger Stadtgebiet, werden in die Verkehrsplanungen einbezogen.

Der Wirtschaftsverkehr wird insgesamt weiterwachsen und somit bei sinkenden MIV-Anteilen im Personenverkehr im Straßenverkehr anteilig auch überregional eine größere Rolle spielen.⁴⁵ Ausschlaggebend für die Zunahme des Verkehrs auf der Straße ist ein Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gibt es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukten und Erzen, die bisher vor allem auf Schienen und Wasserstraßen transportiert wurden. Postsendungen, Sammelgüter sowie Stückgüter, z. B. Nahrungs- und Genussmittel, die überwiegend per Lkw transportiert werden, gewinnen an Bedeutung.

Seit einigen Jahren nimmt die Dynamik bei der Entwicklung von leistungsfähigeren Umschlaglösungen für nicht kranbare Sattelaufleger zu, die bisher auf Speziallösungen angewiesen waren. Die Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs von Sattelauflegern könnte sich durch neue Umschlaglösungen in den kommenden Jahren weiter verbessern, sodass neue Marktsegmente erschlossen werden könnten, u.a. auch der bislang straßendominierte Post-/Paketmarkt. Vor dem Hintergrund eines bestehenden Fahrermangels und voraussichtlich steigenden Energiepreisen kann der kombinierte Verkehr einen Beitrag zur Sicherstellung einer verlässlichen und nachhaltigen Erreichbarkeit des Hafens und der Stadt Hamburg leisten. Potenziale zur Verlagerung des Verkehrs auf Schiffe und Schienen sollten genutzt werden.

4.8.1 Hamburger Hafen

Die überregionale Bedeutung Hamburgs als Handels-, Verkehrs-, Industrie- und Dienstleistungszentrum ist nicht zuletzt durch den Hamburger Hafen bedingt, welcher zu den weltweit führenden Seehäfen zählt. Der Hafen ist ein zentraler Warensammlungs- und Verteilerort und zugleich das größte zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiet Deutschlands.

Die besondere verkehrsgeografische Lage zwischen Nord- und Ostsee und inmitten einer dynamischen europäischen Metropole prägt den Hamburger Hafen. Sie ermöglicht einen umwelt- und ressourcenschonenden Seetransport bis ins Zentrum einer der größten Abnahmeregionen Deutschlands – was sich u. a. im hohen Anteil des lokal generierten Ladungsaufkommens widerspiegelt. Dieser Seetransport tief ins Binnenland verkürzt die Landwege und reduziert mit Blick auf die gesamte Logistikkette die Kosten und die CO₂-Emissionen des Warentransports. Dabei zeichnet er sich durch eine hohe Verbleibquote von Gütern für den lokalen Bedarf aus. Zwischen schätzungsweise 25 und 30 Prozent der über Hamburg abgewickelten Güter verbleiben im Raum der Metropolregion Hamburg, im Containerverkehr ca. 12 Prozent.

Der Hamburger Hafen verfügt über eine gute Anbindung an das kontinentale Schienennetz und damit über umweltschonende Verbindungen zum Hinterland. Aktuell werden bereits mehr als die Hälfte des Warenaufkommens im Hamburger Hafen über das Schienennetz der Hamburger Hafenbahn und die überregionalen Netze abgewickelt. Der Modal-Split-Anteil der Bahn bezogen auf den gesamten Container-Hinterlandverkehr lag im Jahr 2022 bei rund 50 Prozent. Insgesamt ist der Hamburger Hafen Absender oder Ziel von jedem dritten in Deutschland per Bahn transportierten Container und von knapp 13 Prozent der transportierten Tonnage (im Jahr 2021).

⁴⁵ Berechnungen mit dem Hamburger Verkehrsmodell; Gleitende Langfristprognose des Bundes.

Um den Hafen für die Zukunft erfolgreich aufzustellen, hat der Senat einen neuen Hafentwicklungsplan (HEP) beschlossen. Mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2040 ist der HEP darauf ausgerichtet, die Wertschöpfungspotenziale für den Hamburger Hafen durch die richtigen Weichenstellungen zu nutzen und seinen Erfolg langfristig zu sichern und zu stärken. Wesentliche verkehrliche Maßnahmen sind die Stärkung des Hafenhinterlandverkehrs, der Ausbau der Hafenbahn sowie das Verkehrsmanagement auf der Schiene, der Straße und allgemein im Hafen. Verlagerungspotenzial wird insbesondere im Containerverkehr auf mittleren Distanzen gesehen, sowie in einer Stärkung kombinierter Verkehre beim Transport von Sattelauflegern durch innovative Umschlagtechnologien. Ziel ist es, bis zum Jahr 2040 einen Modal-Split-Anteil von Bahn und Binnenschiff von 70 Prozent zu erreichen.

Der Hamburger Hafen geht bei einem insgesamt moderaten Anstieg des hafenbedingten Güterverkehrs von deutlich steigenden Eisenbahnverkehren aus. Dies erfordert einen Ausbau der Kapazität für Bahnverkehre im Hafen. Die HPA hat hierzu ein aus verschiedenen Einzelmaßnahmen bestehendes Ausbauprogramm entwickelt, das eine stufenweise Umsetzung vorsieht. Der Ausbau der Hafenbahn soll nach dem sog. „Zwei-Achsenkonzept“ erfolgen, wobei der aufkommensstarke Westhafen zusätzlich zur bestehenden Netzgrenze in Hausbruch auch über die im Osthafen liegende Kornweide mit dem nationalen Schienennetz verknüpft wird. Die konkreten Einzelmaßnahmen zum Ausbau der Hafenbahn sind im HEP im Detail dargestellt. Durch die Steigerung der Zuglängen v.a. im Containerverkehr kann die Effizienz in der Infrastrukturnutzung und im Bahnbetrieb erhöht und so die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gesteigert werden. Damit die entsprechenden Effizienzsteigerungspotenziale durch den Netzausbau der DB Netz AG im Hinterland ausgenutzt werden können, liegt ein weiterer Schwerpunkt in der Schaffung zusätzlicher Gleise für 740 m lange Züge sowohl im westlichen wie auch im östlichen Hafengebiet. Hier soll die erste Umbaustufe innerhalb der nächsten fünf Jahre abgeschlossen werden.

Neben dem Ausbau für 740m lange Züge sind weitere Maßnahmen zur Stärkung der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr (SGV) außerhalb des Hafengebiets erforderlich. Dafür müssen Ausbaumaßnahmen sowohl im Schienenknoten Hamburg als auch im Hinterland erfolgen, z. B. ein neues Kreuzungsbauwerk in Wilhelmsburg, die Neu- und Ausbaustrecke Hamburg/Bremen-Hannover sowie der Ausbau des sog. Ostkorridors von Uelzen über Magdeburg und Hof nach Regensburg. Perspektivisch sind außerdem der Ausbau der Norderelbbrücken/Harburg um zwei zusätzliche Gleise und die Realisierung weiterer Überwerfungsbauwerke in Harburg für den SGV geplant. Für den SGV sind zudem ausreichende Trassen im Schienenverkehr einzuräumen, um die Leistungsfähigkeit der Hinterlandanbindung sicherzustellen.

Verkehrsmanagement im Hafen stellt eine wichtige Voraussetzung zur Optimierung der verkehrlichen Kapazitäten dar. Um den Verkehrsablauf im Hafen weiter zu verbessern, sollen die Möglichkeiten der Digitalisierung (Verarbeiten und Veröffentlichen von Verkehrsinformationen, Sperrmeldungen, Routenempfehlungen, Parkplatzanzeigen etc.) genutzt werden (vgl. Kapitel. 4.9.2 Digitalisierung im Straßenverkehr) und ein Austausch mit anderen Verkehrsnetzbetreibern, wie z. B. der Autobahn GmbH, stattfinden.

Darüber hinaus müssen die überregionalen Anbindungen für den hafenbedingten Straßengüterverkehr verbessert werden. Als zentrale Verbindungsachse für den Straßengüterverkehr wird zwischen dem westlichen und östlichen Hafengebiet eine neue Köhlbrandquerung, das bedeutendste und größte Bauvorhaben im Hamburger Hafen, für die 2030er Jahre geplant und umgesetzt. Langfristiges Ziel ist die Schaffung eines „Port Traffic Hubs“, bestehend aus der A 1 und der A 7 und den beiden Querverbindungen Haupthafenroute und der neuen A 26 Ost (Abbildung 39: Geplante Straßenbaumaßnahmen im Hamburger Hafengebiet). Um im Hafen perspektivisch ein vollständiges und zukunftssicheres

Gesamtsystem zu schaffen, ist langfristig (nach dem Jahr 2030) eine direkte Anbindung der Haupthafenroute an die Anschlussstelle Georgswerder (B 75) sinnvoll. Diese neue Ostanbindung dient der verbesserten Erreichbarkeit des Hamburger Hafens, trennt die Hafenverkehre vom städtischen Verkehr und reduziert die Emissionen im Bereich Veddel und Grasbrook. Hamburg will langfristig neben der Köhlbrandquerung auch die Haupthafenroute zu einer Bundesfernstraße aufstufen und dies ggf. in die Fortschreibung des BVWP einbringen. Zudem besteht Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf bei verschiedenen Straßen und Brücken, u.a. am Argentinienknoten, einem der wichtigsten Verkehrskreuzen im Hafengebiet.

Von gesamtstädtischem Interesse ist zudem die Durchfahrbarkeit des Hafens sowie die Erreichbarkeit von Orten im Hafengebiet für den Radverkehr. Hierbei sind in erster Linie die Veloroute 11 als Nord-Süd-Verbindung sowie perspektivisch der Ausbau einer Ost-West-Verbindung in Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Köhlbrandquerung zu nennen. Zudem werden die Velorouten 10 und 11 via Kattwykbrücke verbunden, um im Veloroutennetz eine direkte Verbindung zwischen Hafen und Süderelberaum abzubilden. In Kombination mit der Umsetzung des „Hamburg Takts“ auch im Hafengebiet wird somit auch hier der Modal Shift zum Umweltverbund befördert.



Abbildung 39: Geplante Straßenbaumaßnahmen im Hamburger Hafengebiet (Quellen: ARGUS, HPA)

Schnittstelle zwischen Hafen und urbanem Güterverkehr

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit kommt einer möglichst hochautomatisierten Schnittstelle für KEP-Güter von und zur Schiene bzw. Wasserseite in einem neu zu schaffenden Hub eine große Bedeutung zu. Es soll daher geprüft werden, ob Flächen im Hafen für die Etablierung eines solchen trimodalen Hubs geeignet sein könnten. Die Verknüpfung zwischen Hub im Hafen und Hinterland sollte im Zielzustand vornehmlich über die Schiene, die Feinverteilung dagegen über nachhaltige urbane Logistikkonzepte erfolgen. Eine Orientierung am Konzept von sogenannten „Bahn-City-Portalen“ ist denkbar.

Zudem soll im Rahmen einer Konzeptstudie geprüft werden, ob sich die Nutzung brachliegender oder wenig wertschöpfender Flächen im Osthafen mit nur geringen Wassertiefgängen für wassergebundene Verkehre zur Konsolidierung (zukünftig auch autonomer) wasserbasierter City-Logistik auch für den KEP-Bereich anbietet.

4.8.2 Urbaner Güterverkehr und Optimierung der Letzten Meile

Hamburg verfügt über eine über große Logistikgebiete östlich (Allermöhe, Billbrook) und südlich (Hafengebiet, Elbinseln Veddel und Wilhelmsburg) der Innenstadt. Weitere wichtige Logistikstandorte verteilen sich insbesondere entlang der Autobahnen in der südlichen Metropolregion sowie im Norden und Westen der Stadt. Der städtische Güterverkehr tritt insbesondere im Zusammenhang mit industriellen und gewerblichen Nutzungen, mit der Bauwirtschaft sowie zur Versorgung der Stadt mit Waren und der Entsorgung von Abfallstoffen auf. Die Logistikbranche ist ein maßgeblicher Akteur bei der Abwicklung der städtischen Güterverkehre. Diese bestehen aus einer Vielzahl sehr unterschiedlicher Marktsegmente, die mit spezifischen logistischen Systemen und Routinen abgewickelt werden.

Darüber hinaus gibt es den urbanen Lieferverkehr, welcher insbesondere aufgrund der zunehmenden Online-Einkäufe im „Business-to-customer“-Bereich (B2C) kontinuierlich wächst und immer mehr Verkehre im gesamten Stadtgebiet auf der Straße verursacht. Insbesondere das Segment der Kurier-, Express-, Paket-Dienste (KEP-Dienste) verzeichnet einen langjährigen Wachstumstrend, der in den durch die COVID-19-Pandemie geprägten Jahren einen weiteren Schub erhalten hat. Zwar ist das Sendungsvolumen im Jahr 2022 erstmals im Vergleich zum Vorjahr wieder gesunken, dennoch liegen die Sendungszahlen noch über dem Vor-Corona-Niveau, und die Branche erwartet ein weiteres Wachstum.⁴⁶ Auf Grund der kleinteiligen und oft endkundenorientierten Lieferungen führt der Zuwachs dieses Segments deutlich mehr als in anderen Bereichen des städtischen Güterverkehrs zu Konflikten, z. B. durch Halten in zweiter Reihe, Behinderung des Verkehrsflusses und Verkehrsgefährdung, deren Ahndung aufgrund kurzer Standzeiten oftmals nicht möglich ist.

Das dynamische Wachstum dieser Verkehre erfordert daher die Ausweitung und Verfügbarkeit von Lieferzonen für zum einen das Kfz, aber auch für Lastenfahrräder, insbesondere in den Hamburger Stadtteilzentren und in den Wohngebieten im gesamten Stadtgebiet. Darüber hinaus sind ausreichend Logistikflächen für Paketstationen, Paketshops und Micro-Hubs zu etablieren. Der Aufbau der Radverkehrsinfrastruktur muss die Anforderungen an ausreichend breiten Radwegen für Cargo-Bikes berücksichtigen. Polleranlagen sind so zu gestalten, dass ausreichend breite Durchfahrten für Lastenfahrräder vorhanden sind.

Mit dem „Gesamtstädtischen Konzept für die Letzte Meile (Drucksache 22/5939) hat die Stadt Hamburg eine Reihe an Maßnahmen formuliert, um die CO₂-Emissionen der KEP-Dienste bis 2030 um 40 Prozent gegenüber 2017 zu reduzieren. Im Folgenden werden einige zentrale Maßnahmen aus dem Konzept benannt:

- Ausbau der Sendungslieferungen mittels Micro-Hubs und Nutzung alternativer Transportmittel wie z. B. Lastenräder: Es soll ein funktionales Netz an Micro-Hubs etabliert werden, um eine Belieferung der dafür geeigneten Quartierstypen mit Lastenrädern und weiteren nachhaltigen Transportalternativen gewährleisten zu können. Eine hohe Anzahl insbesondere großer Lastenräder für den gewerblichen Bereich stellt auch weitere Anforderungen an die Infrastruktur, z. B. breitere Radverkehrsanlagen, Haltezonen und entsprechende Abstellinfrastruktur. Diese Aspekte sind bei zukünftigen Straßenplanungen mitzudenken.
- Reduktion der Anzahl der KEP-Lieferfahrzeuge auf der sog. Letzten Meile – bei gleichzeitiger Umstellung auf emissionsfreie Antriebe: Für die in der urbanen Logistik eingesetzten Fahrzeuge wird eine nahezu vollständige Umstellung auf emissionsfreie Antriebe in der Zustellung angestrebt (95 Prozent). Dafür sind zunehmend mit Grünstrom betriebene, vollelektrische Batteriefahrzeuge, bzw. vorübergehend auch teilelektrische (Plug-In-Hybrid-) Transporter einzusetzen. Dazu wurden auf

⁴⁶ Bundesverband Paket & Expresslogistik: KEP-Studie 2023 – Analyse des Marktes in Deutschland https://www.biek.de/files/biek/downloads/papiere/BIEK_KEP-Studie_2023.pdf.

Landesebene Maßnahmen erarbeitet, die die Privilegierung von Lieferverkehren in Fußgängerzonen sowie die Einrichtung von Be- und Entladezonen an geeigneten Standorten exklusiv für lokal emissionsfreie Lieferfahrzeuge und Lastenräder ermöglichen. Es werden Gespräche mit den Bezirksämtern geführt, um geeignete Zonen zu identifizieren.

- Verringerung der Verkehrsbelastung durch den KEP-Lieferverkehr auf der Letzten Meile durch ein verbessertes Lade- und Lieferzonenmanagement: In zweiter Reihe haltende oder parkende Zustellfahrzeuge behindern oftmals den Verkehrsfluss und können eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen. Das Projekt „Smarte Liefer- und Ladezonen“ (SmaLa) soll zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und zur Verminderung von Umweltbelastungen (CO₂, NO_x und Feinstaub) beitragen, indem Suchverkehre sowie Halten/Parken in zweiter Reihe reduziert und dadurch die Verkehrssicherheit erhöht werden. Lieferunternehmen, die das UmweltFlotte-Siegel 2023/2024 erhalten, können bis zu drei Stunden die Smarten Liefer- und Ladezonen („SmaLas“ s.u.) nutzen.

Um Schiene und Wasserstraße beim Transport von KEP-Gütern zu stärken, soll laut Hafenenwicklungsplan geprüft werden, ob im Hamburger Hafen Flächen für die Etablierung eines trimodalen Hubs geeignet sein könnten. Die Verknüpfung zwischen Hub im Hafen und im Hinterland sollte im Zielzustand vornehmlich über die Schiene, die Feinverteilung dagegen über nachhaltige urbane Logistikkonzepte erfolgen.

4.8.3 Handwerk

Für das Handwerk sind bedarfsgerechte und unbürokratische Parkmöglichkeiten von besonderer Bedeutung. Lade- und Lieferzonen reichen für die Einsatzzwecke i. d. R. nicht aus, da vielfach über einen längeren Zeitraum am Einsatzort geparkt werden muss. Daher wurde die Möglichkeit für Handwerksbetriebe (sowie z. B. auch für Pflegedienste) Ausnahmegenehmigungen für das Parken in bewirtschafteten Bereichen und Bewohnerparkzonen zu erhalten, deutlich vereinfacht. Dieser Prozess wird fortlaufend optimiert (vgl. Kapitel 4.7.4 Ruhender Kfz-Verkehr im öffentlichen Raum) und auch durch digitale Antragsangebote und in Entwicklung befindliche App-Lösung gefördert. Zudem werden bei der Entwicklung autoarmer Quartiere im Neubau wie im Bestand Lösungen für das Handwerk von Anfang an mitgedacht werden.

4.9 Digitale Mobilität

Die Digitalisierung und Automatisierung bieten die Chance, Mobilität vernetzter, kostengünstiger und komfortabler zu gestalten und den Umstieg in den ÖPNV und Radfahren attraktiver und sicherer zu machen

Als Teil der Strategie „Digitale Stadt“ hat der Hamburger Senat im April 2016 eine Strategie für die Weiterentwicklung und Umsetzung Intelligenter Transportsysteme und Services (ITS) – „Verkehr 4.0 – ITS-Strategie für Hamburg“ – entwickelt. Das Strategiepapier bildet die Grundlage, den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik und insbesondere von innovativen, neuen, digitalen Technologien und Services im Verkehr strukturiert voranzutreiben. Gemeinsam mit Verbänden, Unternehmen und Forschungseinrichtungen wird der digitale Wandel in Hamburg zum Vorteil für alle forciert. Vor diesem Hintergrund wurden neben dem Aufbau und der Pflege eines umfassenden ITS-Netzwerkes sowie eines ITS-Projektmanagementoffice (PMO) Partnerschaften mit starken Industrieunternehmen vereinbart, um Innovationen gezielt zu fördern und konkrete Projekte anzuschieben. Die ITS-

Strategie wurde mit dem ITS-Fortschrittsbericht (Drucksache 21/13503 „Fortschrittsbericht der ITS-Strategie“) vom Juni 2018 weiterentwickelt.

Durch die Ausrichtung des ITS-Weltkongresses 2021 hat Hamburg einen Schub als Standort innovativer Verkehrs- und Logistik-Technologien bekommen. Dabei wurden viele neue, innovative Technologien und Ansätze im Rahmen von Forschungs- und Entwicklungsprojekten erprobt und demonstriert. Die Digitalisierung der Mobilität als wichtiger Treiber für eine einfach zugängliche, vernetzte und nachhaltige Mobilität wird weiter mit Hochdruck betrieben.

4.9.1 Strategie Digitale Mobilität

In Anlehnung an die bisher erfolgreich umgesetzte ITS-Strategie und deren Fortschreibung wird diese künftig unter der Bezeichnung „Strategie Digitale Mobilität“ (SDM) weiterentwickelt und kann als Treiber der Mobilitätswende verstanden werden. Folgende Zielarchitektur strukturiert die SDM: Umweltverbund stärken, Mobilität intelligent steuern, Mobilitätslösungen integrieren, Verkehrssicherheit erhöhen, Straßenverkehrsregeln einhalten und valide Mobilitätsdaten bereitstellen. Die Ziele und Entwicklungspfade sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 40: Ziele und Entwicklungspfade der „Strategie Digitale Mobilität“ (Quelle: BVM)

4.9.2 Digitalisierung im Straßenverkehr

Verkehrssteuerung

Um die steigenden Ansprüche an ein übergeordnetes Verkehrsmanagementsystem der Zukunft befriedigen zu können, plant die BVM ein Mobility Operating System (MOS) zu entwickeln und schrittweise einzuführen, um somit die Vernetzung der städtischen Leit- und Betriebszentralen sowie einen Informationsaustausch in Echtzeit zu ermöglichen. Dieser „Werkzeugkasten“ ermöglicht zukünftig den Mitarbeitenden in den Leit- und Betriebszentralen schnellere und besser abgestimmte Reaktionen auf Störungen und Sonderereignisse. Eine wichtige Grundlage für ein MOS wird im Projekt „#transmove“⁴⁷ entwickelt. Das Projekt vereint dabei den statischen Stauprognose-Ansatz des Hamburger Verkehrsmodells und die dynamische Simulation des Individualverhaltens.

⁴⁷ <https://lsbg.hamburg.de/ueber-uns/unsere-geschaeftsbereiche/lsbg-digital>.

Damit die Reisezeiten im Umweltverbund konkurrenzfähig mit denen des motorisierten Individualverkehrs sind, wird der Busverkehr wo sinnvoll und erforderlich an Lichtsignalanlagen priorisiert. So sollen bis 2030 rund 600 der ca. 1.800 Lichtsignalanlagen (LSA) in Hamburg technisch für eine wirksame Priorisierung des Busverkehrs ausgerüstet sein. Hierfür ist die erforderliche Kommunikationsinfrastruktur an den Lichtsignalanlagen nachzurüsten und zu konfigurieren. Notwendige rechtliche Anpassungen werden vorangetrieben.

Im Rahmen des Projekts „PrioBike-HH“⁴⁸ wird auf ausgewählten Streckenabschnitten außerhalb des Hafengebiets (z. B. der Veloroute 1 von Bleickenallee über Kepler- und Arnoldstraße bis Lobuschstraße, der Veloroute 3 auf der Bogenstraße von Kaiser-Friedrich-Ufer bis Beim Schlump, der Veloroute 5 auf dem Ballindamm, und vier weiteren Streckenabschnitten) die LSA-Schaltung für den Radverkehr optimiert und somit eine „Grüne Welle“ für den Radverkehr ermöglicht und etabliert. Hinzu kommen weitere Maßnahmen zur Beschleunigung des Radverkehrs auf ausgewählten Routen, wie die intelligente Informationsweitergabe zu Geschwindigkeitsempfehlungen per App oder infrastrukturseitige Visualisierungen. Eine weitere Maßnahme kann die pilothafte Umkehr der LSA-Priorisierung mit einer Bedarfsschaltung für den Kfz-Verkehr sein, z. B. an der Kreuzung Kaiser-Friedrich-Ufer / Bundesstraße, die an ausgewählten Kreuzungspunkten geprüft und abgestimmt werden. Außerdem wird im Projekt der Ausbau der Radverkehrszählanlagen vorangetrieben und pilothaft eine Hinweisfunktion für Kreuzungsbereiche zur Steigerung der Radverkehrssicherheit entwickelt.

Verkehrsdaten

Die Erweiterung digitaler Infrastruktur mit Systemkomponenten für die Kommunikation und Sensorik ermöglicht die kontinuierliche und automatisierte Erfassung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Ein einfaches Beispiel dafür sind Lichtsignalanlagen, die die jeweiligen Ampelphasen auf digitalem Weg weitergeben und die Fahrzeugklasse erfassen. Hierzu gehört auch ein ganzheitliches digitales Parkraum-Management, welches auf Grundlage der Stellplatzverfügbarkeit die Steuerung der Parkraumnachfrage ermöglicht (s. u.). Standardisierte Datenräume und Schnittstellen, wie die „Urban Data Plattform Hamburg“ (UDP_HH)⁴⁹ oder die „Mobilithek“ des Bundes⁵⁰ ermöglichen die Bereitstellung dieser Daten an Dritte und die darauf aufbauende Generierung von Mehrwertdiensten für die freie Wirtschaft.

Digitales Parkraummanagement

Im Bereich des ruhenden Kfz-Verkehrs kann die Digitalisierung dazu beitragen, sowohl die Parkplatzsuche zu verbessern, als auch das Management und die Kontrolle des bewirtschafteten Parkraums zu unterstützen. Insbesondere nach Einführung des Parkraummanagements und von Bewohnerparkzonen ist die effektive Durchsetzung der (neuen) Parkregeln wichtig, damit die beabsichtigten Verbesserungen für die Verkehrssicherheit und weniger Parkdruck auch tatsächlich eintreten. Dies ist sehr personalaufwändig, sodass die digitale Parkraumüberwachung einen großen Beitrag zur Ermöglichung einer flächendeckenden Kontrolle des bewirtschafteten Parkraums leisten kann. Hierzu wird die Effizienz der Kontrollen durch eine Online-Abfrage der Parkberechtigungen (exklusive Parkschein und Schwerbehindertenparkausweise) durch die Kontrollkräfte im Außendienst über deren Mobile Datenerfassungsgeräte erhöht. Hamburg setzt sich für die Schaffung einer bundesrechtlichen Rechtsgrundlage für sog. Scanfahrzeuge ein, wie sie im europäischen Ausland regelhaft im Einsatz sind. Diese und weitere Digitalisierungsansätze

⁴⁸ <https://www.hamburg.de/bvm/priobike/>.

⁴⁹ <https://www.urbandataplattform.hamburg>.

⁵⁰ <https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mobilithek.html>.

werden im Projekt „DigiPark“ gebündelt. Zusätzlich wird die Beantragung der Ausnahmegenehmigungen weiter digitalisiert.

Teststrecke für automatisiertes und autonomes Fahren

Der Weiterbetrieb und die Weiterentwicklung der gebührenfreien und nutzeroffenen Teststrecke für automatisiertes und vernetztes Fahren (TAVF) soll für Forschungszwecke und Erprobungen der Industrie auch in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Ziel ist daher, neben automatisierten Fahrsystemen wie autonomen Shuttles im ÖPNV ebenso die Erprobung autonomer Lkw-Verkehre zu fördern und entsprechende Pilotprojekte im operativen Bereich umzusetzen. Gerade im Hamburger Hafen haben viele Unternehmen die besten Voraussetzungen, um autonomes Fahren in ihr Geschäftsfeld zu integrieren.

Als deutschlandweit erste Stadt erprobt Hamburg daher im Rahmen des von der EU geförderten Projekts „MODI“ autonome Lkw-Transportfahrten von der Autobahn zu den Terminals des Hafens und zurück. Um die Infrastruktur zukunftssicher für autonomes Fahren zu rüsten, wird die Verkehrstechnik, insbesondere die LSA, angepasst und für die Kommunikation mit autonomen Fahrzeugen vorbereitet. Bereits heute sind ausgewählte Kreuzungen im Stadtgebiet und auf dem Hafengelände mit entsprechenden LSA ausgestattet. Diese technische Infrastruktur stellt eine wichtige Grundlage für sichere und verlässliche Fahrten im öffentlichen Straßenraum dar und ermöglicht die Kommunikation zwischen der Straßeninfrastruktur und dem Fahrzeug. Ab dem Jahr 2025 sollen die automatisierten Lkw im Projekt „MODI“ selbstständig fahren und die städtische Infrastruktur soll dabei unterstützen.

Die Einführung von automatisiertem und autonomem Fahren wird Auswirkungen auf den Stadtverkehr haben. Um frühzeitig auf diese Auswirkungen reagieren und sie im Sinne der städtischen Ziele steuern zu können, werden über eine strategische Herangehensweise Rahmenbedingungen formuliert und Maßnahmen zur Steuerung der prognostizierten Entwicklungen identifiziert.

4.10 Kooperative Planungs- und Umsetzungsprozesse

Umfangreiche und oft lange Planungsprozesse stellen für die Umsetzung der vorliegenden Strategie eine große Herausforderung dar. Die Vielzahl und der Umfang der vorgeschlagenen Maßnahmen erfordern eine deutliche Beschleunigung der entsprechenden Prozesse, damit eine Umsetzung bis 2030 gelingen kann. Die Beschleunigung der Prozesse darf aber nicht zu Lasten der Planungsqualität gehen.

Eine Herausforderung wird darin bestehen, parallel zur Planungsbeschleunigung die Kooperation mit unterschiedlichen Akteuren zu intensivieren: mit privaten Akteuren, wie den Anbietern von Sharing-Diensten oder den Unternehmen der Automobilbranche, mit öffentlichen Akteuren auf der Bundes-, Landes- und Bezirksebene sowie mit weiteren Expertinnen und Experten beispielsweise aus den Bereichen Wasserwirtschaft oder der Grünplanung.

Kooperation innerhalb Hamburgs

Das umfangreiche und ambitionierte Maßnahmenpaket der vorliegenden „Strategie Mobilitätswende“ erfordert in den kommenden Jahren einen hohen Planungs- und Umsetzungsaufwand auf allen beteiligten Ebenen. Auch wenn die Ziele der Mobilitätswende von allen Behörden und Bezirken getragen werden, wird die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nur gelingen, wenn Abstimmungsprozesse effizient ablaufen und die Planung insgesamt beschleunigt wird. Ein Großteil der oben benannten Maßnahmen betreffen den Straßenraum, weshalb dem Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) eine Schlüsselrolle zukommt. Im Zusammenspiel mit der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

(BVM), der Behörde für Inneres und Sport (BIS), der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW), der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI), dem Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) als Kooperationspartner bei Datenprojekten, den Bezirken und den Verkehrsunternehmen gilt es, die Planungsprozesse zu straffen, die begrenzten Ressourcen so effizient wie möglich zu nutzen und erforderliche personelle Ressourcen bereitzustellen. Die verschiedenen Akteure sorgen gemeinsam dafür, dass die Qualität und Durchsetzungsfähigkeit der Planung gewährleistet ist.

Ein gutes Beispiel für einen kooperativen Planungsansatz ist das „Bündnis für den Rad- und Fußverkehr“. In der Vereinbarung verpflichten sich alle Partner, Hamburg zu einer fahrrad- und fußgängerfreundlichen Stadt zu entwickeln. Dafür legt das Bündnis Strukturen zur Zusammenarbeit fest, konkretisiert Beteiligungsprozesse und Umsetzungsverfahren. Bestandteil des Bündnisses ist außerdem ein Arbeitsprogramm, in dem die Bündnispartner konkrete Umsetzungsschritte und Maßnahmen festgelegt haben, die in Form jährlicher Vereinbarungen terminiert werden. Ressourcenzuordnungen und das Verfahren in Konfliktfällen komplettieren die Bündnisvereinbarung.

Auch bei den Planungen für die Innenstadt besteht eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Fachbehörden (BSW, BIS, BVM, BWI, LSBG, LBV, Polizei-Verkehrsdirektion), dem Bezirksamt Mitte und den Verkehrsunternehmen (HVV, HOCHBAHN, VHH). Es wurde eine Arbeitsgruppenstruktur aufgebaut, um die Maßnahmen des Handlungskonzeptes Innenstadt umzusetzen. Dabei wurde ein intensiver Dialog mit den Akteuren vor Ort geführt.

Für die Umsetzung des Hamburg-Takts wurde das „Taktgeberteam“ gegründet. Hier kommen monatlich die entscheidungsrelevanten Stakeholder zusammen, um aktuelle Themen und Fragestellungen rund um die Umsetzung des Hamburg-Takts zu diskutieren und konkrete Entscheidungen vorzubereiten. Abstimmungsprozesse werden so effektiv beschleunigt. Aufkommende Herausforderungen werden hier zeitnah identifiziert, adressiert und in stakeholder-übergreifenden Prozessen gelöst.

Im Bereich der Verkehrsflussverbesserung sind bereits erhebliche Anstrengungen unternommen worden, um dem gesetzten Ziel einer verbesserten Baustellenkoordination und der damit verbundenen Verbesserung des Verkehrsflusses gerecht zu werden (vgl. Kapitel 4.2.3 Regionaler und überregionaler Straßenverkehr). Zur besseren Koordination der Baumaßnahmen konnten durch organisatorische Änderungen, Erweiterung und Verbesserung der eingesetzten Technologien und stärkere Kooperation bereits viele Verbesserungspotentiale genutzt werden.

Kooperation mit der Wirtschaft

Mit der Wirtschaft besteht z. B. über die Handelskammer Hamburg und Handwerkskammer Hamburg bereits ein stetiger Austausch. Diese gute Kooperation soll fortgeführt werden, um gemeinschaftlich gute Lösungen für einen optimierten, klima- und stadtverträglichen Wirtschaftsverkehr zu finden. So wurden beispielsweise im „Masterplan Handwerk 2030“ gemeinsame Ziele von Handwerk und Senat definiert, die z. B. die Bedeutung der Erreichbarkeiten im gesamten Stadtgebiet sowie unbürokratische Lösungen für das Parken betreffen, aber auch die weitere Elektrifizierung von Fahrzeugen im Handwerk vorsehen.

Bei vielen Zukunftsthemen, wie der Förderung des Car- und Ridesharings oder dem Übergang zum autonomen Fahren, ist die Stadt auf die Kooperation mit privaten Unternehmen angewiesen. Hier wurden in den letzten Jahren neue Strukturen und Verfahrensweisen entwickelt. Es wurden „MOUs“ (Memorandum of Understanding) oder freiwillige Kooperationsvereinbarungen verabschiedet. So hat sich in den letzten Jahren v.a. mit der DB sowie mit Automobilkonzernen, aber auch kleineren privaten Anbietern eine gute Zusammenarbeit etabliert, an die es anzuknüpfen gilt.

Kooperation mit dem Umland

Aufgrund der großen regionalen Verflechtung ist für den Erfolg der Mobilitätswende die Zusammenarbeit Hamburgs mit dem Umland sehr wichtig. Dazu gehört eine ÖV-orientierte Siedlungsentwicklung ebenso wie eine Stärkung des integrierten, öffentlichen Mobilitätsangebots und der Fahrradinfrastruktur in der gesamten Metropolregion.

Hamburg hat nur bedingt Einfluss auf die regionalen Verkehre oder Entwicklungsvorhaben im Umland. Die Planungshoheit liegt bei den Landkreisen und Kreisen bzw. Gemeinden selbst. Um eine langfristige und ganzheitlich angelegte Planung zu erreichen, muss sich Hamburg auf Ebene der Metropolregion mit den Umlandgemeinden abstimmen und ein gemeinsames Problemverständnis entwickeln. Die Strategie Mobilitätswende Hamburgs kann in diesem Zusammenhang Anstöße geben und die Gremien der Metropolregion als Plattform des Austausches zwischen der Stadt und der umliegenden Region nutzen. Dazu gehören Formate wie die Weiterführung und Intensivierung des Stadt-Umland-Austauschs (Nachbarschaftsforen / Arbeitskreis Hamburger Verflechtungsraum).

In Anlehnung an die im Schienenverkehr bereits intensiv gelebte Kooperation zwischen der FHH, dem Bund und den Ländern sowie den Städten und Landkreisen/Kreisen der Metropolregion Hamburg soll die Koordinierung des grenzübergreifenden Busverkehrs zukünftig verbessert werden. Unter Federführung des HVV werden die Aufgabenträger im Umland zukünftig früher und stärker an den Planungsprozessen der FHH beteiligt. Dafür werden neue Prozesse etabliert, die den Informationsaustausch und die Abstimmung zwischen FHH und Umland bei der Planung des Busverkehrs sicherstellen.

Im Rahmen des Zukunftsagenda Projekts „Räumliches Leitbild Metropolregion Hamburg 2045“ soll der raumplanerische Handlungsbedarf in der Metropolregion Hamburg aufgezeigt, und ein ambitioniertes, programmatisches und zukunftsweisendes Konzept erarbeitet werden. Die Zusammenarbeit erfolgt in den Bereichen Siedlungs- und Raumentwicklung mit der Perspektive bis 2045 und soll dabei u. a. die Themen Mobilitätswende und Klimawandel aufgreifen.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement bezeichnet eine Vielzahl von Maßnahmen aus den Bereichen Kommunikation, Koordination und Information, mit denen das Mobilitätsverhalten bestimmter Personengruppen, wie bspw. Schülerinnen und Schüler, Seniorinnen und Senioren, Beschäftigte eines Unternehmens etc. zugunsten des Umweltverbunds bewegt werden soll. Dabei werden durch unterschiedliche Akteure wie Kommunen, Betriebe, Schulen etc. verschiedene Maßnahmen umgesetzt.

Im Rahmen der „UmweltPartnerschaft Hamburg“ wird das betriebliche Mobilitätsmanagement als Thema bewegt und mit verschiedenen Angeboten an die Unternehmen hinterlegt. 2022 gab es beispielsweise von der Handwerkskammer Hamburg einen Mobilitätstag, an dem diverse E-Bike-Modelle und E-Fahrzeuge ausgestellt wurden und für Probefahrten der Betriebe nutzbar waren.

Um die Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement zu intensivieren unterstützt Hamburg das Leitprojekt „Mobilitätsmanagement der Metropolregion Hamburg“ und die Gründung des „Kompetenzentrums Mobilität“ mit dem Ziel der Verstärkung des Themas Mobilitätsmanagement in der Region. Das Kompetenzzentrum soll eine Plattform zur Vernetzung und zum Austausch sowie Anlaufstelle für Fragen rund um Themen des Mobilitätsmanagements sein. Innerhalb Hamburgs sollen die städtischen sowie die bezirklichen Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement stärker koordiniert werden. Hierzu gehören z. B. die Mobilitätsberatung des HVV für Unternehmen oder für Seniorinnen und Senioren, Neubürgerinnen und Neubürger, sowie das schulische Mobilitätsmanagement.

5 Ausblick, Maßnahmen- und Ziel-Monitoring

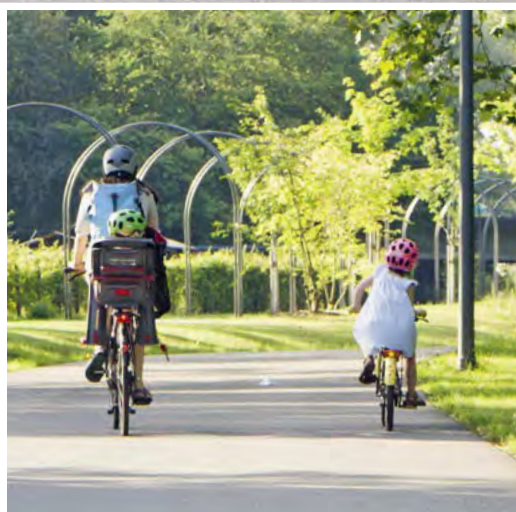
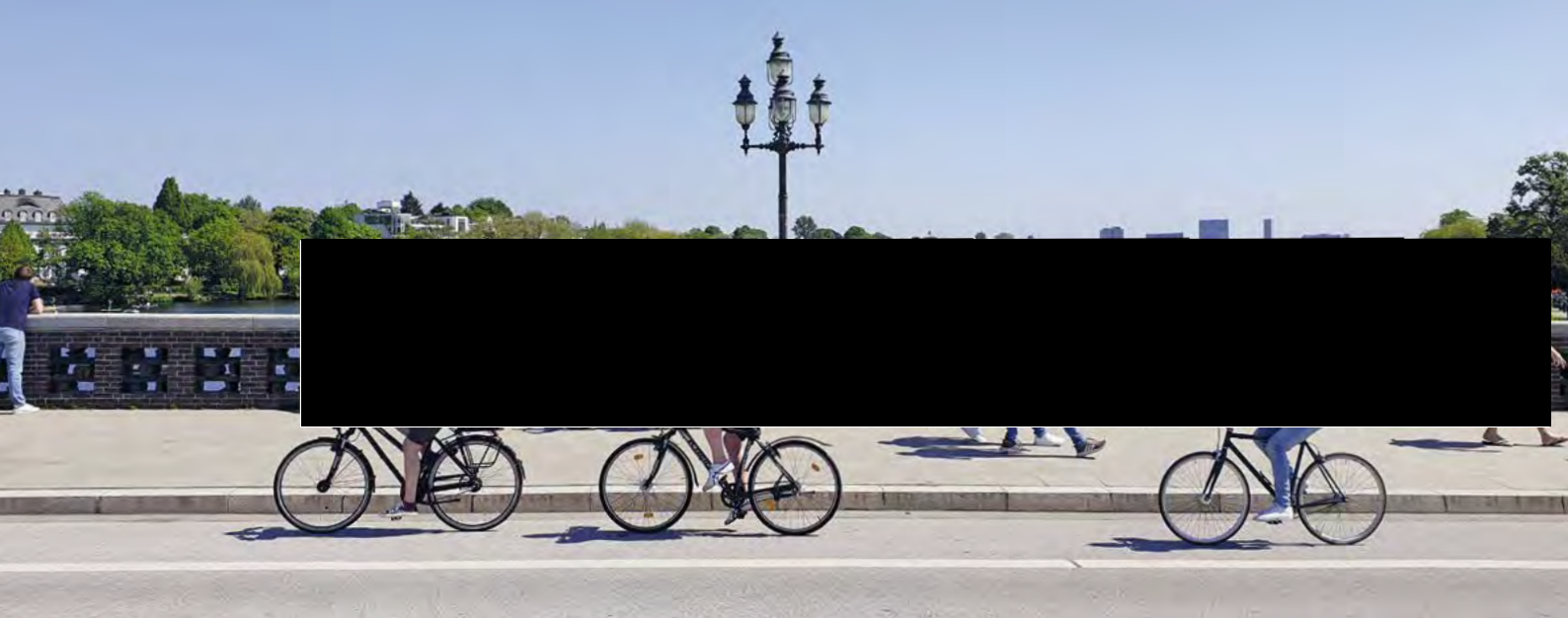
Mit der Strategie Mobilitätswende legt der Senat den Orientierungsrahmen und die zentralen Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrsentwicklung fest. Ihre Umsetzung zielt auf mehr Mobilität, Klimaschutz, Lebensqualität und Prosperität für Hamburg ab. Die Mobilitätswende mit dem zentralen Ziel von 80 Prozent Wegen in Umweltverbund sowie die Elektrifizierung der Kraftfahrzeugmobilität sind hierbei die maßgeblichen Hebel.

Die dynamischen politischen, wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, dass Planung immer anpassungsfähig bleiben muss und sich verändernde Rahmenbedingungen im Blick behalten sollte. Deshalb ist ein kontinuierliches Monitoring sowohl der Maßnahmenumsetzung als auch der Zielerreichung wichtig, um Anpassungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und aufzugreifen.

Das Monitoring der Strategie Mobilitätswende betrachtet den Umsetzungsfortschritt der hier benannten Maßnahmen und erfolgt jährlich. Es löst das bisherige Monitoring des Mobilitätsprogramms 2013 ab. Ziel ist es, das Monitoring der Strategie Mobilitätswende mit dem des Klimaplan, des Luftreinhalteplans und des Lärmaktionsplans abzugleichen.

Neben dem Monitoring der Maßnahmenumsetzung wird auch die Zielerreichung regelmäßig überprüft werden. Dafür wurden die Ziele mit Indikatoren hinterlegt (siehe Drucksache 21/7748 – Mobilität in Hamburg: Ziele). Zentrale Indikatoren sind die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs, die Fahrgastzahlen im ÖPNV, die Verkehrsmengen im Kfz- und Radverkehr und die Elektrifizierungsquote. Für die Mobilitätswende von besonderer Bedeutung ist dabei außerdem die Erhebung des Modal Splits. Ergänzend zur bundesweiten Verhaltensbefragung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ führt Hamburg seit 2022 eine eigene Verhaltensbefragung (MobiHam) im Zweijahresrhythmus durch. Darüber hinaus erfolgt eine kontinuierliche Prüfung, welche Analysen der Privatwirtschaft zukünftig valide Indikatoren für das Monitoring der Mobilitätswende liefern können.

Die Ergebnisse des Maßnahmen-Monitorings und des Ziel-Monitorings werden regelmäßig in der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende präsentiert. Die gewonnenen Informationen werden dokumentiert, systematisch aufbereitet, eingeordnet sowie kommuniziert. Auf dieser Grundlage kann ein guter Überblick über den Fortschritt der Mobilitätswende gegeben werden. Ergebnisse des CO₂- und Maßnahmen-Monitorings fließen auch in das Monitoring zum Hamburger Klimaplan ein.



BÜNDNIS FÜR DEN RAD- UND FUSSVERKEHR

Vereinbarung vom 17. Mai 2022

Inhaltsverzeichnis

Präambel	5
1. Infrastruktur und Netzausbau für den Radverkehr	12
1.1 Steigerung der jährlichen Bauleistung	12
1.2 Netzentwicklung	13
1.2.1 Velorouten	14
1.2.2 Radschnellwege	19
1.2.3 Bezirksrouten	20
1.2.4 Schulmobilität	21
1.2.5 Alster Fahrradachsen	22
1.2.6 Pop-up-Bikelanes / Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung	22
1.3 Entwicklung von Rad- und Fußverkehr an Magistralen	24
1.4 Planungsprinzipien und neue Führungsformen	24
1.5 Ganzjährige Befahrbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur	30
1.5.1 Winterdienst und Reinigung	30
1.5.2 Rad- und Fußverkehrsführung in Baustellen	32
2. Verknüpfung des Radverkehrs mit Wohnen und ÖPNV	36
2.1 Fahrradparken in Quartieren	36
2.2 Bike+Ride	38
2.3 Fahrradstationen	40
2.4 StadtRAD	41
2.5 hvv switch	42
2.6 Schienenersatzverkehr	42
2.7 Luftstationen	43
3. Digitalisierung und Kommunikation im Rad- und Fußverkehr	46
3.1 ITS-Projekte	46
3.2 Kommunikation	47
3.2.1 Bundesweite und internationale Vernetzung zum Rad- und Fußverkehr	47
3.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	48
3.2.3 Verkehrssicherheit für alle – Vision Zero	49
4. Fußverkehr	54
4.1 Bedeutung des Fußverkehrs	54
4.2 Fußverkehrsstrategie für Hamburg	54

4.3	Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte	55
4.4	Hauptwege im Grünen Netz	55
4.5	Schwerpunkt Innenstadt / Zentren	56
4.6	Kurzfristige Maßnahmen für fußverkehrsfreundliche Straßenräume	56
4.7	Pilotprojekte	57
4.8	Öffentliche Beleuchtung	58
4.9	Barrierefreiheit	59
4.10	Fußgängerleitsystem	60
4.11	Bäume und Straßenbegleitgrün	61
5.	Umsetzung	62
5.1	Bündnispartner:innen	62
5.2	Beteiligungsprozesse	63
5.3	Arbeitsprogramm, jährliche Vereinbarungen und Projektsteuerung	63
5.4	Gremien	65
5.4.1	Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende	65
5.4.2	Lenkungsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr	65
5.4.3	Arbeitsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr	65
5.4.4	Mobilitätsbeirat	65
5.5	Konfliktlösung und Baustellenkoordinierung	66
5.6	Monitoring und Berichtswesen	67
5.6.1	Indikatoren für einen inklusiven Radverkehr	67
5.6.2	Kennzahlen	67
5.6.3	Infrastrukturstatistik	67
5.7	Ressourcen	68
5.7.1	Maßnahmen der jährlichen Vereinbarungen	68
5.7.2	Weitere Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr	69
5.8	Laufzeit	69
Unterzeichner:innen	70	
Für den Senat	70	
Für die Bezirksamter	71	
Für die Bezirksversammlungen	72	



Präambel

Nachhaltige, effiziente und komfortable Mobilitätsoptionen sind eine wichtige Grundlage für die Lebensqualität und die Alltagsgestaltung der Bürger:innen Hamburgs. Dabei nehmen in einer wachsenden Stadt die Verkehrsleistung und die Personenkilometer kontinuierlich zu – bei gleichbleibender Flächenverfügbarkeit.

Der Hamburger Senat hat sich zum Ziel gesetzt, die Mobilitätswende für Hamburg zu gestalten und damit einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, für mehr Lebensqualität, aber auch für mehr Mobilität und für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt zu leisten. Er hat deshalb erstmals eine eigene Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

(BVM) gegründet, die als Impulsgeberin gemeinsam mit den anderen Behörden und Institutionen die Mobilitätswende gestaltet und den Ausbau Hamburgs zur Fahrradstadt beschleunigt. Außerdem hat der Senat eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende unter dem Vorsitz des Ersten Bürgermeisters eingerichtet. Die Mobilitätswende ist eingebettet in die Ziele des Hamburger Klimaplanes sowie der Verkehrsentwicklungsplanung und mit weiteren Strategien und Konzepten des Senats verknüpft, insbesondere mit dem Luftreinhalteplan, dem Lärmaktionsplan, der Wohnungsbaustrategie, dem Magistralenkonzept, dem Ausbau der Elektromobilität, der lebendigen und autoarmen Innenstadt sowie dem Hamburg-Takt.

Mit diesem von der BVM vorgelegten Bündnis für den Rad- und Fußverkehr wird das erstmals im Jahr 2016 geschlossene Bündnis für den Radverkehr weiterentwickelt; hierbei werden folgende Leitlinien zugrunde gelegt:

- Bereitstellung attraktiver Mobilitätsangebote zur gesellschaftlichen Teilhabe aller sozialen Gruppen, unabhängig von Alter, Lebensphase, sozioökonomischem Hintergrund und Mobilitätseinschränkungen
- Senkung der klimaschädlichen Emissionen, der Luftschadstoffe und der Lärmbelastung
- Sicherung einer erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung
- Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt
- Erhöhung der Qualität und der Sicherheit der Verkehrsinfrastruktur (Vision Zero).

Um die Ziele zu erreichen, müssen einerseits Mobilitätsgestaltung, Quartiersentwicklung und Wohnungsbau Hand in Hand gehen und andererseits die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Sinne des Hamburg-Takts gestärkt werden: Bahn, Bus, Sharing- und On-Demand-Angebote sowie das Fahrrad sollen die Hamburger:innen sicher, zügig und komfortabel durch die Stadt bringen. Der Fußverkehr, der schon einen beträchtlichen Anteil am Modal-Split hat und eng mit der Nutzung von

Bus und Bahn verbunden ist, soll weiter gestärkt werden. Bis zum Jahr 2030 soll der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen von 64 % im Jahr 2017 auf insgesamt 80 % erhöht werden. Hierzu ist die systematische Stärkung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs ebenso wie des ÖPNV erforderlich, um neue, attraktive Mobilitätsangebote im Umweltverbund für alle Hamburger:innen zu schaffen. Eine gezielte Angebots- und Kapazitäts-



ausweitung auch auf den Hauptverkehrsstraßen schafft mehr Raum für den Umweltverbund; der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsarten bewirkt insgesamt eine Zunahme der Leistungsfähigkeit des Verkehrs und eine Entlastung der Straßen.

Der Hamburger Senat hat im Jahr 2012 seinen Landesaktionsplan zur Umsetzung der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen vorgelegt, eine Fortschreibung ist für 2023 geplant. Aus der UN-Konvention ergibt sich die Notwendigkeit, öffentliche Räume sukzessive barrierefrei umzubauen. Insbesondere für Menschen mit Behinderungen stellt die Herstellung von Barrierefreiheit gemäß § 5 des Hamburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (HmbBGG) eine Grundvoraussetzung dar. Dabei handelt es sich um ein Querschnittsthema, das für den Fuß-, aber auch für den Radverkehr gilt.

Hierzu wurde in der BVM ein sogenannter Focal Point eingerichtet, der allgemeinen Kontakt zu den Behindertenverbänden und zur Senatskoordination für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen hält. Der Austausch mit Verbänden, die Menschen mit Mobilitätseinschränkungen repräsentieren, wird intensiviert. Dazu wurde bei der BVM von Vertreter:innen des Landesverbands und der Behörden eine gemeinsame Arbeitsgruppe „Inklusive Mobilitätswende“ eingerichtet, die das Ziel verfolgt, die Barrierefreiheit unter Einbeziehung der Sicht der Betroffenen besser als bisher in der Verkehrsplanung umzusetzen.

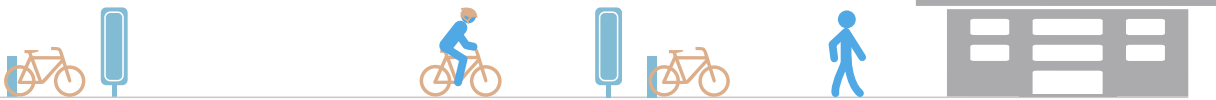
Die Mobilitäts- und Verkehrsplanung hat einen großen Einfluss auf das Leben aller Menschen in der Stadt. Sie bedarf deshalb einer gendergerechten Betrachtung. Je nach ihrer Erwerbs-, Versorgungs-, Haus- und Familienarbeit ergeben sich für unterschiedliche Gruppen in der Bevölkerung unterschiedliche Bedarfe

und Herausforderungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Raums. Das bedeutet, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bei der Planung und dem Bau städtischer Infrastruktur im Rahmen der Mobilitätswende zu berücksichtigen sind. Hinzu kommen die Bedürfnisse funktionalbezogener Verkehre wie z. B. Stadtreinigung, Pflegedienste, Feuerwehr, Rettungsdienste und Polizei.

Das Fahrrad zählt zu den bedeutenden Verkehrsmitteln für kurze Wegstrecken und wird immer mehr auch für mittlere Distanzen attraktiv. Auf innerstädtischen Strecken bis zu einer Entfernung von 5 km ist das Fahrrad oftmals das schnellste Verkehrsmittel. Technische Entwicklungen wie die zunehmende Verbreitung von Pedelecs und der Ausbau von Velorouten und Radschnellwegen in Hamburg und der Metropolregion ermöglichen perspektivisch auch eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auf längeren Distanzen. Mit der steigenden Beliebtheit von Lastenrädern wird das Fahrrad außerdem immer mehr für die Beförderung von Kindern und den Transport von Gütern genutzt.

Auch bundesweit erhält die Radverkehrsförderung einen deutlich höheren Stellenwert als in den vergangenen Jahrzehnten. Der Nationale Radverkehrsplan 3.0, der auf dem Nationalen Radverkehrskongress in Hamburg am 27. und 28. April 2021 vorgestellt wurde, bildet die Strategie für die Radverkehrsförderung in ganz Deutschland und ist Leitlinie für Bund, Länder, Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft bis 2030¹. Die Radverkehrsförderung des Bundes umfasst dabei auch die Bereitstellung von Fördermitteln. Hamburg begrüßt die bundesweite Strategie ausdrücklich und wird sie bei der Umsetzung der hamburgweiten Radverkehrsförderung berücksichtigen. Die Förderung des Radverkehrs ist eine gemeinschaftliche Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen.

¹ www.bmvi.de/nrvp-dokument.html



Bereits im Jahr 2016 hat sich Hamburg mit dem Bündnis für den Radverkehr auf den Weg zur Fahrradstadt gemacht. Die Bündnispartner:innen haben sich auf ein gemeinsames Vorgehen verständigt und mit großem personellen und finanziellen Einsatz und Engagement zahlreiche Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation umgesetzt: Das Veloroutennetz ist mit 197 von ca. 280 km zu 71 % fertiggestellt, der Ausbau wird konsequent fortgesetzt. Machbarkeitsstudien für sechs sternförmig ins Hamburger Umland führende Radschnellwege liegen vor und können nun ausgeplant und umgesetzt werden.

Allein in den Jahren 2019 und 2020 wurden jeweils knapp 2.000 und im Jahr 2021 über 2.200 neue Fahrradbügel v. a. im Rahmen von Verkehrsplanungen errichtet. Das Bike+Ride-Angebot an Schnellbahn-Haltestellen wurde auf mittlerweile 25.200 Abstellplätze ausgebaut; an der Kellinghusenstraße wurde das erste Fahrradparkhaus im Hamburger U-Bahnnetz eröffnet. StadtRAD Hamburg ging mit einer neuen und größeren Fahrradflotte an den Start und wurde um Lastenpedelecs und zahlreiche neue Stationen auf nun über 280 Stationen erweitert. Mit „Fahr ein schöneres Hamburg“ bzw. „Fahr ein solidarischeres Hamburg“ und „Hamburg gibt Acht!“ wurden zwei erfolgreiche, öffentlichkeitswirksame Kampagnen durchgeführt. Die Digitalisierung schreitet voran, das Hamburger Radverkehrszählnetz (HaRaZÄN) erfasst den Radverkehr an derzeit 57 Dauerzählstellen mit ca. 90 Messquerschnitten und ermöglicht eine deutliche Verbesserung der Datenbasis. Seit 2015 wurden für die Maßnahmen in den Bereichen Infrastruktur, Service und Kommunikation insgesamt ca. 319 Mio. € ausgegeben; allein im Jahr 2019 waren es ca. 52 Mio. €, im Jahr 2020 ca. 87 Mio. € und im Jahr 2021 ca. 91 Mio. €.

Dadurch ist der Fortschritt in der Hamburger Radverkehrsförderung in den letzten Jahren deutlich

sichtbar geworden und ein starkes Zeichen dafür, dass die im Bündnis für den Radverkehr vereinbarten Strukturen stadtweit wirken. Das Bündnis für den Radverkehr wird nunmehr als Bündnis für den Rad- und Fußverkehr weiterentwickelt. Es greift das Arbeitsprogramm des Senats für die 22. Legislaturperiode sowie die Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver (Drs. 22/106) auf. Die Fortschreibung ersetzt außerdem die Radverkehrsstrategie für Hamburg aus dem Jahr 2008.

Das Bündnis setzt neben einer Fortsetzung und Intensivierung bisheriger Maßnahmen mehrere neue Schwerpunkte auf die Agenda: Im Bereich Infrastruktur liegt der Fokus nicht mehr nur auf der Fertigstellung des Veloroutennetzes einschließlich Wegweisung und Branding, sondern auch auf der Weiterentwicklung und dem Ausbau der Bezirksrouten unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse von Schüler:innen sowie auf der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen. Durch Pop-up-Bikelanes wurde bereits kurzfristig und kostensparsam ein neues Radverkehrsangebot auf einigen wichtigen Verbindungen eingerichtet. Die jährliche Bilanz neuer oder deutlich verbesserter Radverkehrsinfrastruktur soll auf 60 bis 80 km und perspektivisch auf 100 km gesteigert werden; hierzu soll verstärkt auch die Instandsetzung bestehender Radwege beitragen.

Die in den letzten Jahren entwickelten Angebote der Radverkehrsförderung werden gut angenommen; so ist das Radverkehrsaufkommen kontinuierlich gestiegen, dabei im Jahr 2020 – sicherlich begünstigt durch die Pandemie – mit einem Plus von 33 % gegenüber 2019. Auch im Jahr 2021 wurde der Wert von 2019 übertroffen. Die vorhandene Infrastruktur soll weiter ausgebaut werden. Neben deutlich breiteren und an stärker befahrenen Straßen auch baulich vom Kfz-Verkehr abgetrennten Radverkehrsanlagen bedarf es größerer Aufstellflächen an Kreuzungen,

um eine künftig zu erwartende steigende Nutzung auch durch Lastenräder und Elektrokleinstfahrzeuge zu ermöglichen. Die Umsetzung der Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs muss konsequent weiter vorangetrieben und noch sichtbarer werden. Dabei kann es erforderlich werden, Straßenräume zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs ebenso wie des ÖPNV anders zu nutzen als bisher, vor allem an Hauptverkehrsstraßen sind maßgeschneiderte Lösungen zu finden. Außerdem können bei Vorliegen der Voraussetzungen eine Veränderung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr zur Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Einsatz von Lichtsignalanlagen zu Gunsten des Rad- und Fußverkehrs in Betracht gezogen werden.

Um eine ganzjährige Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes und Nutzung der Gehwege zu erreichen, werden einerseits der Winterdienst und die Laubreinigung stetig ausgeweitet, und andererseits wird die Führung des Rad- und Fußverkehrs an Baustellen verbessert. Ein weiterer neuer Schwerpunkt ist das Fahrradparken, das nicht nur an den Schnellbahn- und ausgewählten Bushaltestellen sowie an den Fernbahnhöfen weiter ausgebaut wird, sondern insbesondere auch in den Wohnquartieren auf eine neue Basis gestellt werden soll. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie deren Verknüpfung mit der Wohnungsbauentwicklung sollen stärker als bisher gemeinsam gedacht werden.

Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) werden 27 % aller Wege in Hamburg vollständig zu Fuß

zurückgelegt. Gerade in dicht besiedelten zentralen Stadtteilen ist das Zufußgehen eine grundlegende Größe täglicher Mobilität und stellt insbesondere für ältere Personen, Kinder und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die besonders sensible Personengruppen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sind, die bevorzugte Fortbewegungsart dar. Zudem wächst mit der angestrebten Stärkung des ÖPNV im Rahmen der Strategie Hamburg-Takt auch die Bedeutung des Fußverkehrs, da der überwiegende Teil der Fahrgäste die Wege von und zu den ÖPNV-Haltestellen zu Fuß zurücklegt.

Um Fußgänger:innen stärker als bisher in den Blickpunkt zu rücken, widmet sich das Bündnis ausdrücklich auch der Förderung des Fußverkehrs. Sichere und barrierefreie, fußverkehrsfreundliche und attraktive Straßenräume sind eine wichtige Voraussetzung, um das Zufußgehen zu fördern. Dazu gehören zusammenhängende und umwegfreie Wegeachsen, ausreichend bemessene Gehbereiche und bedarfsgerechte Querungsmöglichkeiten, eine funktional und gestalterisch ausgewogene Beleuchtung sowie eine stimmige Auswahl der Gestaltungselemente und deren sorgfältige Unterhaltung.

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs ist eine stadtweite, akteursübergreifende und ressourcenintensive Aufgabe. Die beteiligten Behörden, Bezirksamter und Unternehmen räumen als Partner:innen des neuen Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr den vereinbarten Maßnahmen eine hohe Priorität ein und verständigen sich darauf, sie gemeinsam, lösungsorientiert und mit viel Engagement umzusetzen.





Louise-Schroeder-Straße

Nobistor

**INFRASTRUKTUR
UND NETZAUSBAU
FÜR DEN RADVERKEHR**





1. Infrastruktur und Netzausbau für den Radverkehr

1.1 Steigerung der jährlichen Bauleistung

VERSCHIEDENE BAUPROGRAMME

Bau, Sanierung und Widmung von Radverkehrsanlagen sollen auf 60 bis 80 km sowie perspektivisch auf 100 km pro Jahr gesteigert werden. Hierzu tragen Maßnahmen aller Bauprogramme bei, von denen die Radverkehrsinfrastruktur profitiert. Dies sind insbesondere Velorouten, Radschnellwege, Bezirksrouten, Maßnahmen des Hamburg-Takts bzw. des Busbe-

schleunigungsprogramms, des Erhaltungsmanagements Straßen (EMS-HH) und des Instandsetzungsprogramms des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) sowie Erschließungsmaßnahmen. In den vergangenen Jahren konnte die jährliche Bauleistung auf bis zu 62 km gesteigert werden.

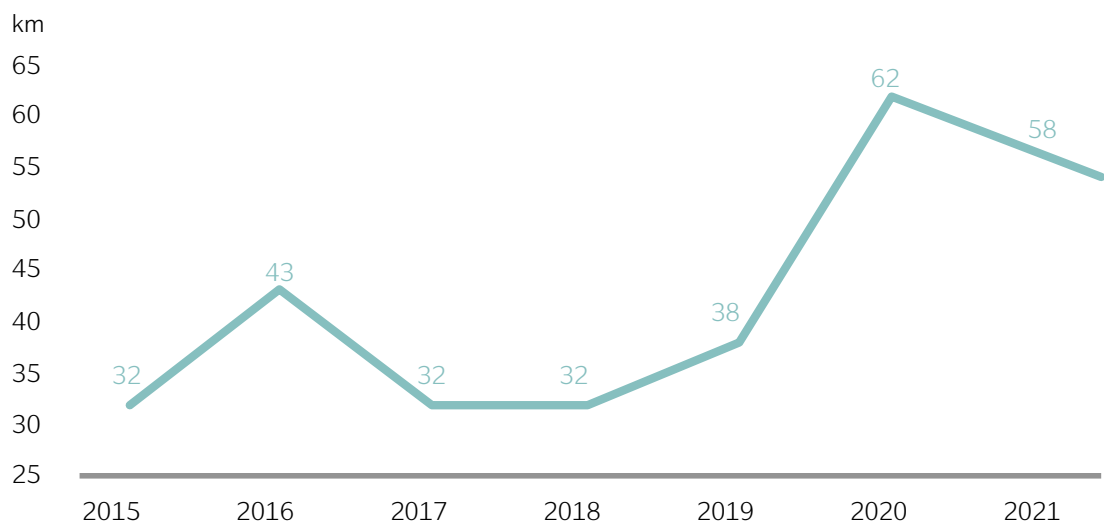


Bild 1: Entwicklung neu gebauter und grundlegend erneuerter Radverkehrsinfrastruktur

Die jährliche Bilanz neu gebauter und grundlegend erneuerter Radverkehrsinfrastruktur setzt sich wie folgt zusammen:

- Bauliche Radwege einschl. „Kopenhagener Radwege“ (straßenbegleitend)
- Gemeinsame Geh- und Radwege (straßenbegleitend)
- Selbstständig geführte Radwege (u. a. in Grünanlagen und Landschaftsbereichen)
- Baulich abgetrennte Radfahrstreifen („Protected Bikelanes“)
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Pop-up-Bikelanes
- Fahrradstraßen
- Mischverkehr (auf Velorouten)
- Mischverkehr (auf Bezirksrouten).

Hierbei werden Abschnitte mit beidseitigen Radverkehrsanlagen doppelt gezählt, während selbstständig geführte Radwege, Fahrradstraßen und Mischverkehrsstrecken einfach gezählt werden.

Um die Bilanz weiter zu verbessern, soll die Instandsetzung vorhandener Radwege (und auch Gehwege) verstärkt sowie die Herrichtung von Radwegen und Gehwegen nach Aufgrabungen durch Leitungsträger optimiert werden. Hierzu werden die Leitungsträger

Stromnetz Hamburg und Hamburg Wasser in das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufgenommen, und unter Leitung der BVM bzw. Koordination durch den LSBG wird ein gemeinsames Vorgehen mit Stromnetz Hamburg und Hamburg Wasser sowie dem federführenden Bezirksamt Hamburg-Mitte entwickelt und abgestimmt. Dieser Prozess wurde bereits begonnen.

LEITUNGSTRÄGER ALS NEUE BÜNDNISPARTNER:INNEN

1.2 Netzentwicklung

Notwendige Basis der Radverkehrsförderung sind Entwicklung und kontinuierlicher Ausbau einer guten, für alle Gruppen attraktiven Radverkehrsinfrastruktur in hierarchisch gegliederten Netzen (Velorouten, Radschnellwege, Bezirksrouten), die nachfolgend

beschrieben werden. Dabei kann der Ausbau des Radverkehrsnetzes auch dem Fußverkehr zugutekommen, da die Flächen zwischen beiden Gruppen klarer aufgeteilt werden.

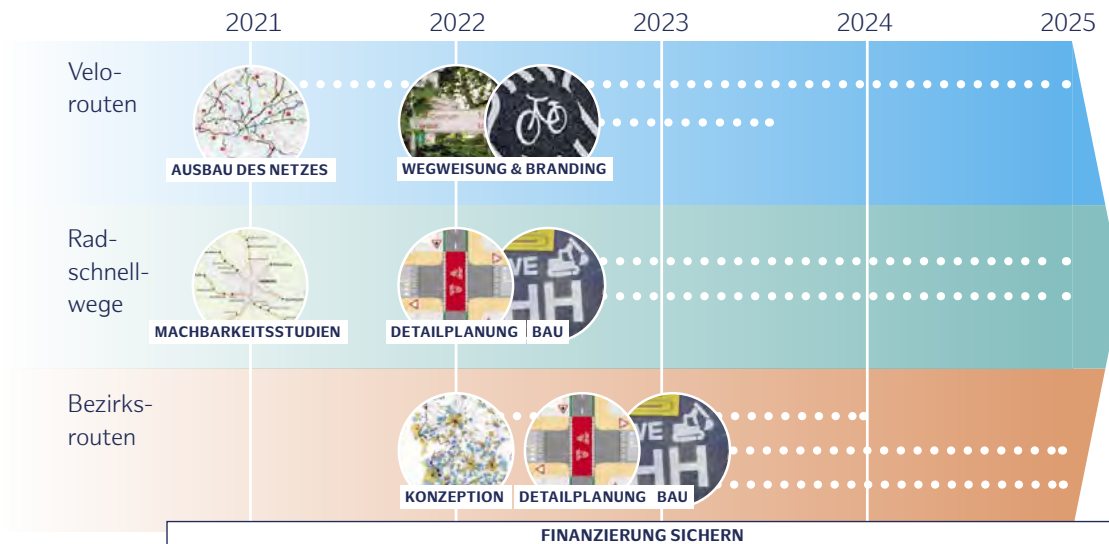


Bild 2: Zeitstrahl für die Netzentwicklung

1.2.1 Velorouten

Das Veloroutennetz soll als wesentlicher Baustein zur Förderung des bezirks- und stadtteilübergreifenden Alltagsradverkehrs beitragen. Es umfasst bislang 14

Routen mit einer Gesamtlänge von ca. 280 km und verbindet die Wohngebiete der inneren und äußeren Stadt mit den Stadtteilzentren und der City.



Bild 3: Velorouten-Netzplan. © BVM / SUPERURBAN

VELOROUTEN-PLANUNGSNETZ

Im Jahr 2016 wurde das Planungsnetz abgestimmt, hierbei wurden auf Vorschlag von Bezirken, Stadtteilbeiräten und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Landesverband Hamburg (ADFC Landesverband Hamburg e. V.), über 40 Änderungen vorgenommen, um intuitivere Routenführungen und bessere Erschließungswirkungen zu erzielen. Eigens entwickelte „Grundlagen und Leitlinien“ für den Veloroutenausbau dienen als Richtschnur für die Planung. Der Handlungsbedarf wurde in ca. 300 Einzelmaßnahmen

gegliedert und ein umfassendes Projektmanagement aufgesetzt. Seitdem wurde der Ausbau stark vorangetrieben. Im weiteren Prozess wird geprüft, inwieweit eine Anpassung der „Grundlagen und Leitlinien“ an die Inhalte der Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid (Drs. 22/106) notwendig ist.

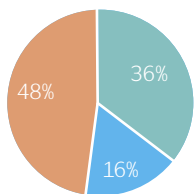


Bild 4: Übersicht über Handlungsbedarf und Fertigstellung der Velorouten. © BVM

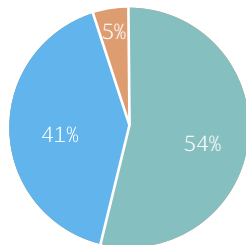
Mittlerweile sind 197 km (71 %) des Netzes fertiggestellt, 65 km (23 %) sind in Arbeit, lediglich 16 km (6 %) sind noch ohne Projektbeginn. Ziel ist, das bisherige Veloroutennetz im Umfang von 14

Routen und ca. 280 km in der 22. Legislaturperiode einschließlich der Wegweisung und des Brandings fertigzustellen.

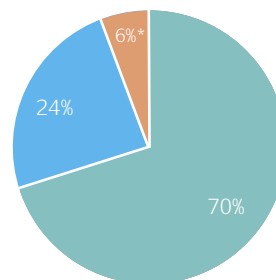
Stand: 07/2017



Stand: 01/2020



Stand: 01/2022



- Handlungsbedarf erledigt
- Handlungsbedarf in Bearbeitung
- Handlungsbedarf noch ohne Projektbeginn

Bild 5: Entwicklung des Veloroutenausbaus

(* Prozentsatz aufgrund neu definierter ergänzender Maßnahmen gestiegen)

**ERGÄNZUNG UND
ERWEITERUNG
DES VELOROUTENNETZES**

Die Velorouten sollen, soweit sinnvoll, bis zur Landesgrenze verlängert werden, um von dort die Nachbargemeinden anzubinden. Bei den Velorouten 1 (→ Wedel) und 4 (→ Norderstedt) ist dies bereits der Fall; bei den Routen 1 (→ Schenefeld), 2 (→ Halstenbek), 6 (→ Ahrensburg), 7 (→ Stapelfeld, Barsbüttel), 8/9 (→ Oststeinbek, Reinbek, Wentorf), 10 (→ Neu Wulmstorf) und 11 (→ Seevetal, Rosengarten) wird dies angestrebt bzw. teilweise über die geplanten Radschnellwege erreicht.

Außerdem sollen zur Anbindung städtebaulicher Entwicklungsgebiete und zur Schaffung neuer Verbindungen z. B. über die Elbe in den nächsten Jahren mehrere neue Velorouten entwickelt und in das Netz integriert werden:

- Der große Bereich zwischen den Velorouten 1 und 2 soll durch eine neue Route erschlossen werden, die im Schanzenviertel von der Route 1 abzweigt und den neuen Fernbahnhof Altona, die Science City Bahrenfeld, den Bereich Volkspark / Arenen und Lurup anbindet.
 - Auf dem A7-Deckel entsteht eine hochwertige Radverkehrsverbindung, die perspektivisch den Beginn einer mittleren Ringroute darstellen soll, die Bahrenfeld mit Lokstedt, der City Nord, Steilshoop, Farmsen und Horn verbinden könnte.
 - Über einen Abzweig am Niendorfer Markt soll Schnelsen direkt an die Veloroute 3 angebunden werden.
 - Zwischen Neugraben (Route 10) und Finkenwerder soll unter Nutzung der Fährverbindung über die Elbe eine neue Route nach Othmarschen führen und dort an die Routen 1 und 14 anknüpfen. Südlich der Elbe entspricht die Veloroute weitestgehend dem geplanten Radschnellweg.
 - Über eine Verbindung zwischen den Velorouten 10 und 11 via Kattwykbrücke soll eine direkte Verbindung zwischen dem Hafen und dem Süderelberaum geschaffen werden.
 - Zur direkten Verbindung der östlich der Alster gelegenen Stadtteile mit den Elbbrücken ist die Aufnahme der Achse Schürbeker Straße – Kuhmühle – Mühlendamm – Bürgerweide – Heidenkampsweg – Billhorner Brückenstraße in das Veloroutennetz vorgesehen.
 - Die bereits geplante Integration eines Radwegs in den Ersatzneubau der Autobahnbrücke der BAB A 1 über die Norderelbe ermöglicht eine Verlängerung der Veloroute 14 von Billstedt über Moorfleet nach Wilhelmsburg, wo sie mit der Route 10 verknüpft werden kann.
-



Bild 6: Erweiterung des Veloroutennetzes. © BVM

Neben dem Veloroutennetz gibt es 14 Freizeitroutes, die überwiegend durch Grün- und Landschaftsbereiche verlaufen und die auf einigen Abschnitten auf denselben Trassen verlaufen wie die Velorouten. Hamburg liegt zudem im Schnittpunkt mehrerer überregionaler Radfernwege, die ebenfalls mit dem Velo- und Freizeitrouthenetz verknüpft sind und die teilweise zum Radnetz Deutschland (D-Netz) sowie zum EuroVelo-Netz gehören:

- Nordseeküstenradweg (D-Route 1)
- Radfernweg Hamburg – Bremen („Pilgeroute“, D-Route 7)
- Elberadweg (D-Route 10)
- Radfernweg Hamburg – Rügen
- Leine-Heide-Radweg

FREIZEITROUTEN UND RADFERNWEGE

Für die Freizeitroutes und die Radfernwege ist konzeptionell die Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Agrarwirtschaft (BUKEA) zuständig, Maßnahmen zur Verbesserung der Wegstrecken obliegen den jeweiligen Baulastträgern gemäß ihrer sachlich-örtlichen Zuständigkeit.

Das Veloroutennetz, die Radschnellwege, Teile der Bezirksrouten und Freizeitroutes sowie die Radfernwege sollen mit einer durchgängigen, nach bundesweit einheitlichen Kriterien aufgebauten und gestalteten Fahrradwegweisung ausgestattet werden (bisher in Ansätzen vorhanden). Grundlagen für die Planung

FAHRRADWEGWEISUNG

sind ein Wegweisungskonzept und ein georeferenziertes Planungstool bzw. Wegweisungskataster, das für die Velorouten, die Radfernwege und einen Teil der Freizeitrouten in der BVM vorliegt und zu aktualisieren ist. Im weiteren Prozess sind eine Erhebung der konkreten Wegweiserstandorte vor Ort sowie deren Abstimmung und Dokumentation, die Produktion der Schilder sowie der Aufbau der Pfosten und Wegweiser erforderlich.

Die Umsetzung liegt bei der BVM; sowohl die Erstaussstattung als auch die laufende Kontrolle, kontinuierli-

che Pflege und Wartung sollen an einen Dienstleister vergeben werden. Ziel ist es, im Zuge des Abschlusses der wesentlichen Ausbauarbeiten zunächst das Veloroutennetz und die Radfernwege vollständig auszuschildern. Hierbei ist die Verknüpfung mit der im Jahr 2009 ausgeschilderten Freizeitroute 11 (2. Grüner Ring), dem im Jahr 2015 standardgerecht ausgeschilderten Freizeitroutennetz für die Vier- und Marschlande sowie der in den Jahren 2013/2014 eingerichteten Fahrradwegweisung im Hafengebiet zu berücksichtigen.



Bild 7: Fahrradwegweisung. © BVM



Bild 8: Velorouten-Branding. © HMG/BVM

VELOROUTEN-BRANDING

Ergänzend zur Fahrradwegweisung soll das Veloroutennetz „gebrandet“ werden. Mit Drs. 21/16693 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, im Rahmen der Fahrrad-Marketingkampagne ein Piktogramm zu entwickeln, das entlang der Velorouten in regelmäßigen Abständen gut sichtbar auf der Fahrbahn aufgebracht werden kann, und eine Veloroute auszuwählen, auf der auf einem möglichst langen und durchgängig befahrbaren Abschnitt die Kennzeichnung erprobt wird. Im Anschluss soll unter Berücksichtigung dieser Erfahrungen die Kennzeichnung flächendeckend ausgerollt

werden (vgl. Drs. 21/18365). Der Fahrkomfort soll durch die Piktogramme nicht beeinträchtigt werden.

Im Rahmen der Marketingkampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ wurde – abgeleitet aus dem Kampagnenlogo – ein Piktogramm in Verbindung mit den Veloroutennummern entwickelt. Es soll auf zwei bereits durchgängig befahrbaren Teilabschnitten der Velorouten 4 und 8 erprobt und anhand der damit gesammelten Erfahrungen ein Konzept für das gesamte Routennetz erarbeitet werden.

1.2.2 Radschnellwege

Hamburg und sein Umland rücken näher zusammen: Im Sommer 2021 wurden Machbarkeitsstudien für sechs sternförmig ins Hamburger Umland führende Radschnellwege abgeschlossen, eine weitere Studie wurde Anfang 2022 fertiggestellt. Dies stellt einen wichtigen Meilenstein dar, denn damit ist die zentrale Grundlage für die Planung und Umsetzung konkreter Trassen geschaffen. Radschnellwege sollen das Rad insbesondere für Pendler:innen auch auf längeren Strecken attraktiver machen.

Die Machbarkeitsstudien wurden im Rahmen eines großen Leitprojekts der Metropolregion Hamburg gemeinsam mit den Gebietskörperschaften im Umland erarbeitet. Neben den Hamburger Trassen wurden weitere Trassen durch Lübeck sowie zwischen Schwerin und Wismar erarbeitet². Ziel ist die Entwicklung eines regionalen Radschnellnetzes. Um in der nun folgenden Realisierungsphase ein länderübergreifendes Vorgehen sicherzustellen, wurde durch die Metropolregion Hamburg für die Jahre 2021 bis 2024 ein Anschlussprojekt aufgelegt. Hamburg bringt sich als Partner ein und setzt die enge Zusammenarbeit mit dem Umland fort.

LEITPROJEKT DER METROPOLREGION HAMBURG

² <https://metropolregion.hamburg.de/radschnellwege/>

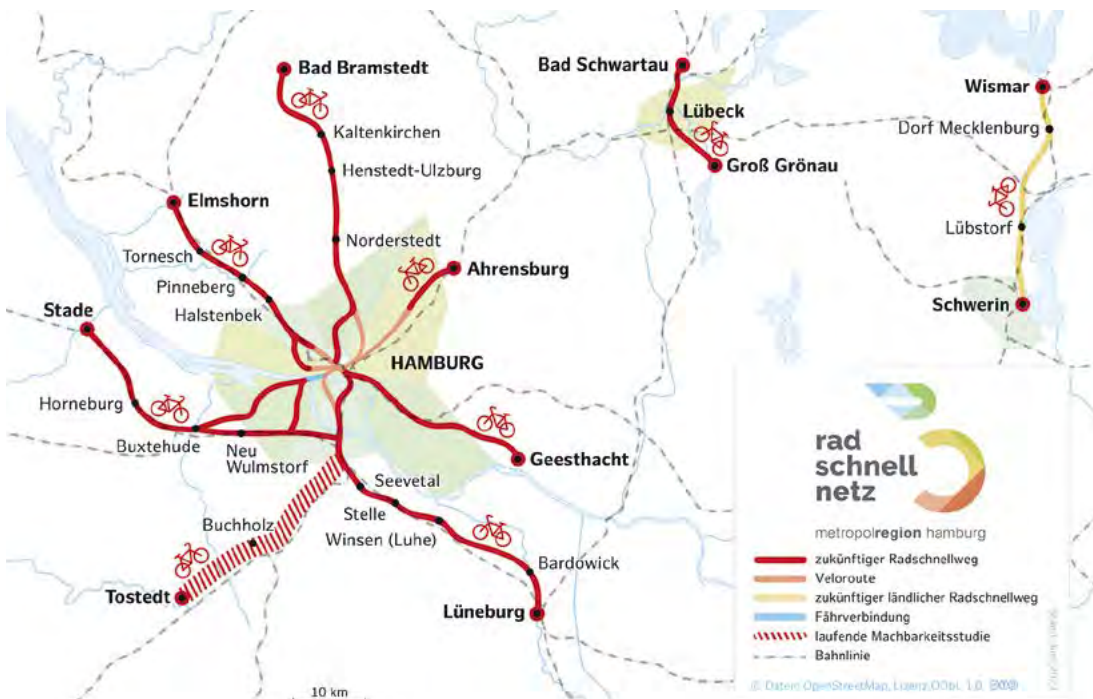


Bild 9: Zielbild regionales Radschnellnetz. © Metropolregion Hamburg

**VERKNÜPFUNG VON RADSCHNELLNETZ UND VELOROUTEN
BERÜCKSICHTIGUNG VON SCHULEN**

In Hamburg werden die ermittelten Trassen nun schrittweise ausgeplant und umgesetzt (zu Zuständigkeiten und Ressourcen siehe 5.3 und 5.7.1). Dabei werden auch Projekte mit Strahlkraftpotenzial angegangen. Vorgesehen ist z. B. die Realisierung eines Radschnellwegs auf dem ehemaligen Gütergleis parallel zur U-Bahnlinie U1 in Richtung Norderstedt. Hervorzuheben ist auch der geplante Radschnellweg über die Elbinsel, der entlang der ehemaligen Wilhelmsburger Reichsstraße verlaufen soll. Hier wird an ersten Abschnitten bereits gearbeitet.

Eine optimale Verknüpfung mit dem Veloroutennetz soll eine hochwertige Überleitung der Radschnellwege in das städtische Netz sicherstellen. Der hohe Standard soll so weit wie möglich in die Stadt hineingeführt werden. Besonderes Potenzial wird bei den Anschlüssen an den Oberhafenradweg (Veloroute 9), die Rathenaustraße (Veloroute 4) und das Pergolenviertel (Veloroute 5) gesehen. Im Korridor Elmshorn wird ein verlängernder Anschluss zwischen dem Bahnhof Diebsteich und Altona geprüft.

Die Planungen zu Radschnellwegen werden eng mit der Stadtentwicklung verzahnt und von Beginn an berücksichtigt, so zum Beispiel in der Science City Bahrenfeld, in Oberbillwerder und auf der Elbinsel.

1.2.3 Bezirksrouten

Routen auf Bezirks- und Stadtteilebene verdichten und ergänzen das Veloroutennetz, um einen wichtigen Beitrag zu einer flächendeckenden Radverkehrsinfrastruktur im Nahbereich zu leisten. Hierzu entwickeln die Bezirksamter – sofern nicht bereits erfolgt – bis Ende 2022 Bezirksroutenkonzepte, die an den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs ausgerichtet sind. Dabei werden u. a. Schulstandorte (insbesondere weiterführende Schulen) sowie Sport- und Freizeitanlagen berücksichtigt, die für Kinder und Jugendliche wichtige Ziele darstellen. Darüber hinaus wird die Durchgängigkeit der Routen über die Bezirksgrenzen hinweg sichergestellt. Auch die Anbindung benachbarter Kreise und Gemeinden in Schleswig-Holstein und Niedersachsen kann über



Bild 10: Entwurf Weiterentwicklung Bezirksnetz Altona. © Bezirksamt Altona

die Bezirksroutennetze erfolgen. Im Rahmen der Netzentwicklung wird die Öffentlichkeit beteiligt; hierbei soll die Beteiligung der Schulen und ihrer Schülerinnen und Schüler gezielt gefördert werden. Für die Online-Beteiligung soll das DIPAS-Tool der Stadtwerkstatt als geeignetes Instrument angewendet werden. Die Nutzung weiterer digitaler oder analoger Beteiligungstools ist nach Bedarf möglich. Das Bezirksamt Eimsbüttel geht bereits pilothaft voran. Im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen sollen erste Maßnahmen parallel zur Fertigstellung des Veloroutennetzes realisiert und die Velorouten als Umsetzungsschwerpunkt nach und nach abgelöst werden.

zwischen den beteiligten Schulen und Bezirksämtern durchgeführt werden. Die Pilotierung wird von der BVM begleitet und von der BSB unterstützt; die Auswahl der Pilotschulen erfolgt in Absprache zwischen der BSB, den beteiligten Bezirksämtern und der BVM. Aus den gesammelten Erfahrungen soll ein bedarfs- und ressourcengerechtes Konzept für die Zusammenarbeit von Bezirksämtern als Straßenbaubehörden und Schulen entwickelt werden, um den besonderen Bedarfen von Schülerinnen und Schülern gerecht zu werden.

1.2.4 Schulmobilität

Kinder und Jugendliche haben bereits heute mit über 30 % einen sehr hohen Radverkehrsanteil an ihrer Verkehrsmittelwahl. Ein Ergebnis der Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid (Drs. 22/106) ist deshalb, die selbstständige Radfahrmobilität der Schüler:innen zu fördern und ihre Wege auszubauen.

Parallel zur Entwicklung der bezirklichen Netze soll deshalb geprüft werden, welche weiteren Maßnahmen in Schulumfeldern umgesetzt werden können, um die selbstbestimmte und aktive Mobilität von Kindern und Jugendlichen weiter zu fördern und die vor den Schulen zu unsicheren Situationen führenden Hol- und Bringdienste durch Eltern zu reduzieren. Dazu beginnt das Bezirksamt Eimsbüttel unter Einbindung der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) als neue Bündnispartnerin und der BVM ein Pilotprojekt. Hierbei soll auch die Entwicklung von Schulmobilitätsplänen eruiert und bei entsprechender Interessen- und Bedarfslage sollen diese umgesetzt werden. Aus den gewonnenen Erfahrungen können Schlüsse für die gesamte Stadt abgeleitet werden. Weitere Pilotprojekte sollen in enger Zusammenarbeit



Bild 11: Alster Fahrradachsen / Fahrradstraße Alsterufer. © BVM

VOLLENDUNG DER ALSTER FAHRRADACHSEN

1.2.5 Alster Fahrradachsen

Die Realisierung des im Jahr 2013 entwickelten Projekts „Alster Fahrradachsen“ ist mittlerweile weit vorangeschritten. Auf 60 % der Strecken – auf denen der Radverkehr schon bisher den Kraftfahrzeugverkehr überwog oder dies alsbald zu erwarten ist – wurden Fahrradstraßen eingerichtet bzw. wurde mit deren Bau begonnen. Der LSBG treibt die Planung für den noch offenen und hoch frequentierten Abschnitt An der Alster – Schwanenwik weiter voran, stimmt sie im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens mit allen betroffenen Interessenträgern ab und setzt die Maßnahme ab dem Jahr 2024 um. Zurzeit wird unter Berücksichtigung von Querungsstellen für den Fußverkehr uferseitig ein Zweirichtungsradweg in bedarfsgerechter Breite mit Grünstreifen zur Fahrbahn erörtert; gebäudeseitig ist die Einrichtung einer stadtauswärts führenden Fahrradstraße auf der Nebenfahrbahn und in deren Verlängerung eine Protected Bikelane vorgesehen. Von dem Projekt profitieren in erheblichem Maße nicht nur Radfahrende, sondern alle, die an der Alster spazieren gehen, joggen oder Hamburg besuchen; dem Fußverkehr wird nach dem

LÜCKENSCHLÜSSE DURCH POP-UP-BIKELANES

Umbau deutlich mehr Platz zur Verfügung stehen. Darüber hinaus erfährt der Stadtraum eine deutliche Aufwertung, die der gesamten Stadt zugutekommt. Allerdings müssen hierbei auch die funktionalen Auswirkungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz in diesem heute mit Verkehr hoch belasteten Bereich berücksichtigt werden.

1.2.6 Pop-up-Bikelanes / Radfahrstreifen mit beschleunigter Planung

Wo auf Hauptverkehrsstraßen anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen bislang fehlten, wurden Radfahrstreifen ohne größere bauliche Maßnahmen (Pop-up-Bikelanes: PUBL) eingerichtet. Die im Arbeitsprogramm des Senats aufgeführten PUBL in den Straßenzügen Am Sandtorkai, Brooktorkai, Beim Schlump, Hallerstraße sowie Max-Brauer-Allee (zwischen Stresemannstraße und Holstenstraße) wurden zwischen Herbst 2020 und Sommer 2021 als Verkehrsversuche mit einer Laufzeit von je einem Jahr realisiert, hinzu kam die bezirkliche Maßnahme Jungiusstraße – St. Petersburger Straße. Ziel war es



Bild 12: Pop-up-Bikelane. © BVM

hierbei unter anderem, im Zuge wichtiger Verbindungen die Einrichtung von dort bislang fehlenden Radverkehrsangeboten zu erproben bzw. kurzfristig Lückenschlüsse bereitzustellen, um eine durchgängige Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen. PUBL bieten auch für den Fußverkehr große Vorteile, da durch eigene Radverkehrsanlagen regelwidriges Befahren der Gehwege reduziert werden kann und somit auch die Sicherheit der Zufußgehenden erhöht wird.

Das Arbeitspaket „PUBL als Verkehrsversuche“ ist abgeschlossen. Die umgesetzten Maßnahmen werden evaluiert und im Falle eines positiven Ergebnisses in eine dauerhafte Lösung überführt.

Für die Zukunft haben die BVM und die Behörde für Inneres und Sport (BIS) vereinbart, dass in geeigneten Fällen Radfahrstreifen, nunmehr auf Grundlage von § 45 Abs.1 Satz 1 i. V. m. Abs. 9 Satz 1 StVO, aus Gründen der Sicherheit und Ordnung im Rahmen eines beschleunigten Abstimmungsverfahrens eingerichtet werden können. Diese werden wie üblich weiß markiert und unterliegen keiner zeitlichen Befristung. Ziel ist hierbei die dauerhafte Herstellung anforderungsgerechter Infrastruktur. Es sollen kontinuierlich weitere Verbindungen geprüft und realisiert werden, wo es bislang noch keine ausreichenden Radverkehrsanlagen gibt. Grundlage ist – wie bei jeder Verkehrsplanung – eine eingehende Prüfung und Abwägung des konkreten Erfordernisses sowie der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, den Fußverkehr, den Radverkehr, den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr (mit Hilfe des Verkehrsmodells), den Lieferverkehr sowie auf den Busverkehr, dessen Belange bestmöglich berücksichtigt werden sollen.

**ÜBERFÜHRUNG IN RAD-
FAHRSTREIFEN MIT
BESCHLEUNIGTER PLANUNG**

AUFWERTUNG DER MAGISTRALLEN

1.3 Entwicklung von Rad- und Fußverkehr an Magistralen

Vor allem die Magistralen (und Hauptverkehrsstraßen) sind wichtige Handlungsräume zur Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs; hier besteht ein großer Handlungsbedarf. Wichtige Impulse wurden auf dem Internationalen Bauforum 2019 „Magistralen“ in Hamburg gegeben. Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) stimmt derzeit „Prinzipien für die Magistralenentwicklung“ ab, die insbesondere gestalterische Aussagen zu Städtebau, öffentlichem Raum und Mobilität enthalten und Teil eines Masterplans zur Magistralenentwicklung werden sollen. Wege- und Sichtbeziehungen sollen gestärkt und insbesondere attraktive Fuß- und Radwege zu Zentren, ÖPNV-Hal-

testellen, Freiräumen und in die Quartiere geschaffen werden. Neben den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit sind hohe Gestaltungsansprüche an jede bauliche Entwicklung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität zu stellen. Hiervon wird auch der lokale Einzelhandel profitieren, der sich häufig in diesen Lagen befindet. Auch eine Belebung von Erdgeschosszonen an diesen Straßen setzt eine höhere Aufenthaltsqualität voraus. Bei der Neuordnung und Anpassung des Parkraums zugunsten der Aufenthaltsqualität und zu Zwecken der Nahmobilität sind Flächen für den Lieferverkehr, für Pflegedienste, für Carsharing sowie Behindertenstellplätze zu berücksichtigen.

1.4 Planungsprinzipien und neue Führungsformen

INKLUSIVE INFRASTRUKTUR FÜR RAD- UND FUSSVERKEHR

Die Infrastrukturen des Rad- und Fußverkehrs werden für ein sicheres, komfortables und zügiges Vorkommen ausgebaut. Neben einer guten verkehrlichen Abwicklung sollen damit auch neue urbane Qualitäten geschaffen und die Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit der Stadt gesteigert werden. Wechselwirkungen und Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, aber auch zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowie zwischen Rad- und Busverkehr rücken verstärkt in den Blickpunkt mit dem Ziel, sowohl objektiv sichere als auch subjektiv als sicher empfundene Verkehrsräume für alle Altersgruppen („von 6 bis 99“) zu gestalten. In

den Planungsprozessen ist stets die Perspektive der Nutzer:innen, insbesondere der Radfahrenden und Zufußgehenden einzunehmen.

Zu berücksichtigen ist hierbei neben einem barrierefreien Fußverkehr auch ein barrierefreier Radverkehr; so bieten Dreiräder und Handbikes Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine enorme Erweiterung ihres Aktionsradius. Diese Fahrzeuge erfordern – wie auch Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern – sichere und breite Radwege mit Überholmöglichkeiten. Barrierefreie Radverkehrsanlagen erfordern außerdem

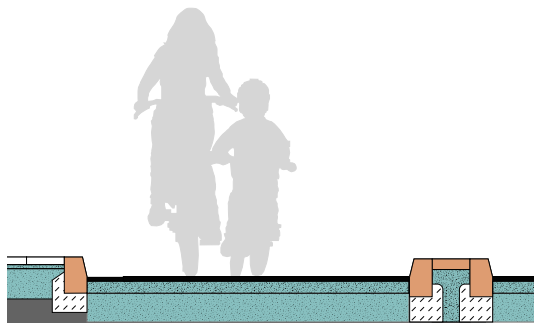


Bild 13: Protected Bike Lane (Querschnitt). © BVM

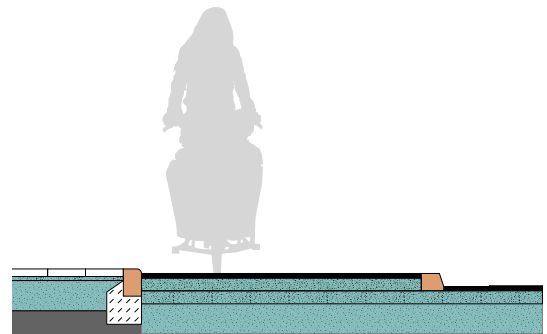


Bild 14: Kopenhagener Radweg (Querschnitt). © BVM

sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen.

Die Anlagen des Rad- und Fußverkehrs werden auf Basis der in Hamburg eingeführten Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der zusätzlichen Bestimmungen der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) geplant und realisiert. Die Planungsgrundlagen sollen kontinuierlich an den Forschungsstand angepasst, und es soll grundsätzlich ein rad- und fußverkehrsfreundliches Straßendesign implementiert werden. Im Sinne von „mehr Platz für Rad- und Fußverkehr“ ist daher stets zu prüfen, ob mit Blick auf die angestrebte Mobilitätswende situationsbezogen höhere Standards – wie z. B. breitere Rad- und Gehwege sowie baulich abgetrennte Radverkehrsanlagen – umgesetzt werden können, insbesondere wenn ein anwachsendes Rad- und Fußverkehrsaufkommen zu erwarten ist. Die Fortschreibung der ReStra erfolgt 2022 in mehreren Schritten. Die infrastrukturbezogenen Inhalte der Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid (Drs. 22/106) werden hierbei berücksichtigt, damit immer bessere und höhere Standards für den Rad- und Fußverkehr in die Verkehrsplanungen einfließen. Neue Planungselemente und geänderte Breiten werden von den zuständigen Stellen bereits im Vorgriff angewendet.

Alle Maßnahmen sollen dazu geeignet sein, den Rad- und Fußverkehrsanteil unter Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen zu steigern. Ziel ist deshalb u. a. eine verstärkte bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr unter Berücksichtigung bedarfsgerechter Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Dies soll sich in der Fortschreibung der ReStra widerspiegeln, die künftig die neuen Elemente enthalten und ent-

sprechende Planungsperspektiven aufzeigen soll. Bei planerischen Abwägungen und Entscheidungen ist neben der objektiven Sicherheit im verkehrstechnischen Sinne stets auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Die Verkehrssicherheit hat gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) Priorität vor der Leistungsfähigkeit.

Ein wesentlicher Punkt der Fortschreibung der ReStra ist eine größere Regelbreite der Radverkehrsanlagen (2,50 m lichte Breite, d. h. ohne Protektionselement) insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen (hierunter auch die Magistralen), aber auch in den stärker befahrenen Bezirksstraßen, zuzüglich einer stärkeren baulichen Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr als bisher. Primär sollen baulich abgetrennte Radfahrstreifen (1. Priorität) und Kopenhagener Radwege

FORTSCHRIBUNG DER RESTRA

BAULICH ABGETRENNTE RADFAHRSTREIFEN UND KOPENHAGENER RADWEGE



Bild 15: Baulich abgetrennter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane) Hannoversche Straße. © BVM



Bild 16: Kopenhagener Radweg Max-Brauer-Allee/ Holstenstraße. © BVM

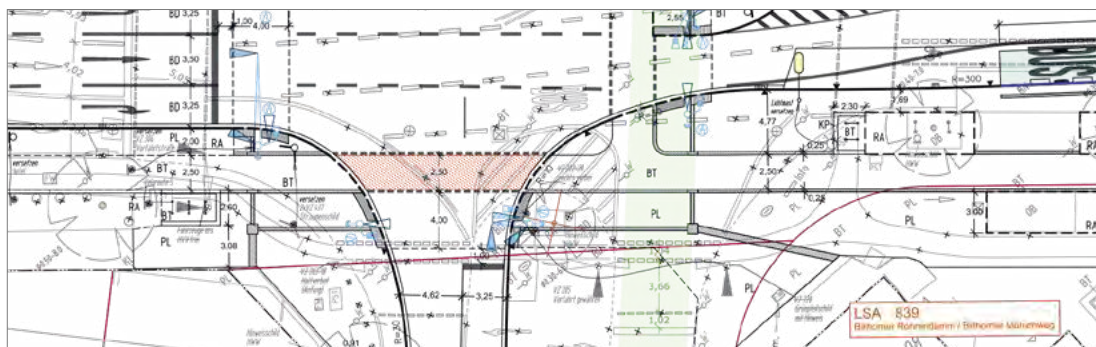


Bild 17: Ausschnitt Planung Busoptimierung Billhorner Röhrendamm / Billhorner Mühlenweg. © LSBG / Ingenieurbüro Münster

(d. h. Bord zwischen Fahrbahn und Radweg sowie Bord zwischen Radweg und Gehweg, 2. Priorität) unter Berücksichtigung der räumlichen und situativen Gegebenheiten sowie der stadtgestalterischen Aspekte eingesetzt werden. Sind diese Prinzipien nicht umsetzbar, gelten weiterhin die bisherigen Planungselemente der anerkannten Regelwerke. Außerdem soll bei vorhandenen Radfahrstreifen (ohne Umbau) eine Nachrüstung von Protektionselementen ermöglicht werden; hierbei ist auf die Möglichkeit des gefahrlosen Überholens und die dafür erforderlichen Breiten zu achten.

Soweit möglich und sinnvoll, ist ein größerer Abstand zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr anzustreben, z. B. durch eine Radverkehrsführung hinter Multifunktionsstreifen (Bäume, Parken, Möblierung) insbesondere unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit und der Feuerwehr (Aufstellfläche und Anleiterung von Gebäuden). Auf Kreuzungen, in Einmündungen und Grundstückszufahrten sind ausreichende Sichtbeziehungen maßgebend für eine hohe Verkehrssicherheit, so dass sich hier eine Führung des Rad- und auch des Fußverkehrs hinter jeglichen Sichthindernissen verbietet.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Knotenpunkten. Guten Sichtbeziehungen sowie der intuitiven Erkennbar- und Begreifbarkeit von Rad- und Fußverkehrsführungen sind besondere

Aufmerksamkeit zu widmen. Vorgezogene Haltlinien, eigene Signalisierungen, enge Kurvenradien für den Kfz-Verkehr und Schutzinseln dienen einer größeren Sicherheit des Radverkehrs. Freie Rechtsabbieger für den motorisierten Verkehr und Radfahrstreifen in Mittellage (RIM) sollen grundsätzlich nicht mehr eingesetzt und bestehende RIM – wie auch Radverkehrsfurten – rot eingefärbt werden, darüber hinaus soll eine Nachrüstung mit Protektionselementen geprüft werden.

Um die Diskussion über ein sicheres und räumlich ausgewogenes Kreuzungsdesign fortzusetzen und überregionale Entwicklungen in einen Hamburger Standard einfließen zu lassen, sollen – als Weiterentwicklung der sogenannten geschützten Kreuzung (auch niederländische Kreuzung genannt) und auf Basis von Berliner und Darmstädter Erfahrungen – zunächst ein geeigneter Knotenpunkt in Hamburg mit abgesetzten Furten und ggf. mehrphasiger Signalisierung (signaltechnische Trennung von Kfz-, Rad- und Fußverkehr) gestaltet und die Erfahrungen ausgewertet werden. Mögliche Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr sowie zwischen Radfahrenden untereinander sollen hierbei möglichst minimiert werden. Interessante Hinweise dürften sich ab Ende 2024 auch aus dem laufenden Forschungsprojekt SQUADA (Separiertes Queren für alle in Darmstadt) ergeben, das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durchgeführt wird³.

SICHERE KNOTENPUNKTE

3 <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/squada-separiertes-queren-fuer-alle-darmstadt>

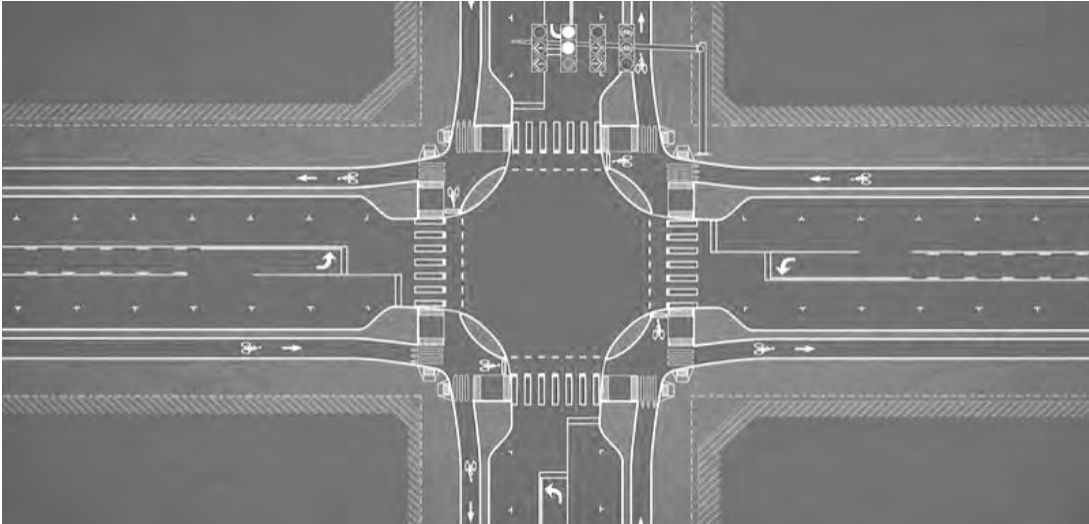


Bild 18: Prinzip der „geschützten Kreuzung“. © protectedintersection.com (Nick Falbo)⁴

Gerade bei der Lichtsignalsteuerung wird großes Potenzial für Veränderungen gesehen, die die Sicherheit und den Komfort des Rad- und Fußverkehrs verbessern können. Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs sind – unter bestmöglicher Berücksichtigung der ÖPNV-Belange – in diesem Zusammenhang bisweilen unvermeidlich. Neue gesetzliche Möglichkeiten wie der Grünpfeil für den Radverkehr werden auch in Hamburg systematisch zur Anwendung gebracht. Wo es sinnvoll und möglich ist, sollen getrennte Signalisierungen zum Einsatz kommen. Innerhalb der mit mehrgeschossigen Mehrfamilienhäusern bebauten Stadtteile sowie in wichtigen Stadtteilzentren, wie z. B. in Bergedorf und Harburg, soll dem Umweltverbund auf den Nebenstraßen erheblich mehr Gewicht und in vielen Fällen Priorität eingeräumt werden. Dazu sollen beim Ausbau der Velo- und Bezirksrouten sowie der Radschnellwege vermehrt Fahrradstraßen und Fahrradzonen eingerichtet werden. Auf wichtigen Teilabschnitten dieser Netze sollen durch adäquate Vorfahrtsregelungen und Ampelvorrangschaltungen für Busse bzw. Fahrräder, Geschwindigkeitsanzeigen und App-Lösungen besonders komfortabel und unterbrechungsfrei zu befahrende Routen realisiert werden.

Bei der Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen fließen die Erfahrungen und – auch überregionalen – Erkenntnisse aus bereits umgesetzten Fahrradstraßen kontinuierlich in Neuplanungen ein. Um die Anordnung von Fahrradstraßen zu erleichtern, sollen einerseits die neuen Regelungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) systematisch angewendet und andererseits verstärkt Maßnahmen zur Unterbindung von motorisiertem Durchgangsverkehr („modale Filter“) in Betracht gezogen und umgesetzt werden. Die BIS nutzt in diesem Zusammenhang die rechtlichen Möglichkeiten gemäß Randnummer 147 VwV-StVO zu § 46 Absatz 2 StVO, um zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Richtlinien zur Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen die Einrichtung von modalen Filtern auch straßenverkehrsbehördlich zu vereinfachen. Dies gilt nicht nur für neue, sondern bei Bedarf auch für bestehende Fahrradstraßen. Die Auswirkungen auf Funktionsverkehre wie Polizei, Feuerwehr und Stadtreinigung sowie eintretende Umfahrvorgänge sind hierbei zu berücksichtigen.

Es sollen mehr Fahrradstraßen umgesetzt und hierfür

FAHRRADSTRASSEN UND FAHRRADZONEN

⁴ <http://www.protectedintersection.com>



Bild 19: Fahrradstraße und modaler Filter Denickestraße. © Bezirksamt Harburg

mögliche Vereinfachungen geprüft werden. Es ist zu erwarten, dass die Kriterien für Fahrradstraßen in der Regel dann erfüllt sind, wenn es sich um eine Veloroute oder eine Straße im Bezirks- und Schulroutennetz jenseits des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt.

Besondere Merkmale einer guten Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sind darüber hinaus selbstständig geführte Verbindungen abseits stark befahrener Straßen. In diesem Zusammenhang kommt konstruktiven Bauwerken, d. h. Brücken und Unterführungen zur Überwindung von Gewässern, Eisenbahnstrecken und Straßen eine besondere Bedeutung zu. Sie schaffen direkte Verbindungen und ermöglichen ein

attraktives und zügiges Vorankommen. Insbesondere auf den Radschnellverbindungen, aber auch im Veloroutennetz können sie eine wichtige Rolle spielen. Beispiele sind die geplanten Brücken im Zuge des Radschnellwegs auf der Elbinsel Wilhelmsburg, der geplante Geh- und Radweg entlang der neuen Norderelbbrücke der BAB A 1, die geplante Brücke im Zuge der Veloroute 9 in der Halskestraße und die geplante Brücke zwischen HafenCity und Elbpark Entenwerder. Ziel ist es, vermehrt den Einsatz konstruktiver Bauwerke im Radverkehrsnetz in Betracht zu ziehen und entsprechend umzusetzen.

Die Ausweitung des Busverkehrs im Rahmen der



Bild 20: Visualisierung Brücke Entenwerder. © Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co.KG

Strategie Hamburg-Takt hat insbesondere in innerstädtischen Lagen starke Auswirkungen auf die Nutzung des vorhandenen Straßenraums. Die Taktverdichtung einzelner Linien und die Erweiterung des Angebots um weitere Linien führen dazu, dass die Fahrtenhäufigkeit des Busverkehrs insbesondere auf einigen schon heute hoch frequentierten Straßen zunimmt. Angesichts des begrenzten Straßenraums sind hier Lösungen zu finden, die die Ausweitung des Busangebots zulassen und dabei auch den Belangen des Rad- und Fußverkehrs gerecht werden, einschließlich möglicher Reduzierungen des Geschwindigkeitsniveaus. Rad- und Busverkehr sollten aufeinander abgestimmt und sowohl im Strecken- als auch im Haltestellenbereich baulich voneinander getrennt werden, soweit dies sinnvoll und möglich ist. Gerade an Bushaltestellen sind gute Lösungen zu finden, die allen Nutzergruppen einschließlich der Konfliktlage Radverkehr / Busfahrgäste gerecht werden, vgl. hierzu „Leitfaden seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel⁵. Dies schließt Prioritätensetzungen im Einzelfall nicht aus. Ein interessanter Lösungsansatz hierfür ist die neue Bushaltestelle auf der Steintorbrücke.

Die Bündnispartner:innen sind sich einig, dass der Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) an allen zurückgelegten Wegen von 64 % im Jahr 2017 auf 80 % im Laufe des Jahrzehnts erhöht werden soll. Dazu bedarf es einer deutlichen Kapazitätsausweitung wie beispielsweise von rund 50 % im Hamburg-Takt mit der dafür notwendigen Infrastruktur sowie mehr Platz für den Radverkehr bei angemessen dimensionierten Gehwegflächen, um die Angebote im Umweltverbund zu erweitern und zu stärken. Hierfür kann es in bestimmten Straßen erforderlich werden, Kfz-Parkplätze zu reduzieren und/oder die Anzahl der Fahrstreifen zu verringern.

Eine stadtgestalterisch ansprechende und begrünte Umgebung trägt in nicht zu unterschätzendem Maße zur Attraktivität des Verkehrsmittels Fahrrad und des Zufußgehens bei. Ziel aller Bemühungen zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur sind daher eine bestmögliche Erhaltung vorhandener Bäume, insbesondere wenn es sich um alten oder stadtbildprägenden Baumbestand handelt. Die Gestaltung und Dimensionierung der Radverkehrsinfrastruktur ist deshalb mit Sachverstand und Fingerspitzengefühl mit den Grünbelangen abzuwägen. Hieraus können auch – vertretbare – Abstriche bei den Breiten resultieren, um schützenswerten Baumbestand zu erhalten. Wo ausnahmsweise das Fällen von Bäu-

ABSTIMMUNG VON RAD-,
FUSS- UND BUSVERKEHR

BÄUME UND GRÜNBELANGE

5 www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf



Bild 21: Radverkehrsführung an der Bushaltestelle Hauptbahnhof / Steintorbrücke. © BVM

men nicht zu vermeiden ist, soll der Verlust durch Neu- bzw. Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden, darüber hinaus sollen möglichst zusätzliche Bäume vorgesehen werden (siehe dazu auch 4.10). Wichtige Beispiele hierfür sind die Königstraße und die Manshardtstraße.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll durch ausreichende Dimensionierung sowohl im urbanen Raum als auch in der Peripherie die verstärkte Nutzung von Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhängern ermöglichen.

Ziel ist hierbei die Gestaltung eines stadtverträglichen Lasten- und Lieferverkehrs durch neue Transport- und Logistikstrukturen. Lastenräder sollen sich durch eine barrierefreie und gut ausgebaute Infrastruktur für ruhenden und fließenden Radverkehr auf kurzen und mittleren Distanzen als schnelle und wirtschaftliche Alternative bzw. Ergänzung zu Kraftfahrzeugen etablieren und ein relevantes Verkehrsmittel bei Zustellprozessen auf der letzten Meile sowie bei Logistikprozessen werden.

**BERÜCKSICHTIGUNG
VON LASTEN-
RÄDERN UND FAHRRÄDERN
MIT ANHÄNGERN**

1.5 Ganzjährige Befahrbarkeit der Radverkehrsinfrastruktur

1.5.1 Winterdienst und Reinigung

In Hamburg soll das Radfahren ganzjährig sicher und komfortabel möglich sein. Die Stadtreinigung Hamburg (SRH) führt auf definierten, zusammenhängenden Netzen für den Radverkehr einen systematischen Winter- und Reinigungsdienst durch, der weiter intensiviert werden soll.

Mit der kontinuierlichen Ausweitung der Reinigungs- und Winternetze wurde zur Wintersaison 2021 / 2022 begonnen. Die Strecken des Winternetzes werden doppelt bearbeitet; zusätzliche Maschinen kommen zum Einsatz. Die erste Bearbeitung der Radwege erfolgt noch vor Beginn der Hauptnutzungszeit. Von der inneren Stadt ausgehend liegt

**AUSWEITUNG
VON REINIGUNG UND
WINTERDIENST**



Bild 22: Geräumter Radfahrstreifen auf dem Ballindamm. © BVM

ein Schwerpunkt auf den Velorouten und anderen verkehrswichtigen Strecken. Die bezirklichen Netze und Radschnellwege sollen nach Möglichkeit mit Fertigstellung schrittweise in diesen Schwerpunkt integriert werden, einschließlich der durch Trennelemente geschützten Radfahrstreifen (auch Pop-up-Bikelanes). Auch bei Radfahr- und Schutzstreifen ohne bauliche Trennung soll die gezielte Bearbeitung durch Kleinfahrzeuge kontinuierlich bedarfsgerecht angepasst werden. Dies gilt auch für die Herbstlaubssaison.

Um diese Maßnahmen realisieren zu können, prüft die SRH u. a. kontinuierlich, wie im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit notwendige Ressourcen für eine Ausweitung von Reinigung und Winterdienst durch Prozessoptimierungen gewonnen werden können.

Um die Ergebnisse des Winterdienstes spürbar zu verbessern, erprobt die SRH derzeit im Rahmen eines durch den Nationalen Radverkehrsplan geför-

derten Projekts alternative Streustoffe zum bislang eingesetzten Kies. Der Einsatz von Tausalz oder tausalzhaltigen Mitteln auf Geh- und Radwegen ist nach dem Hamburgischen Wegegesetz (HWG) untersagt. Konkrete Tests alternativer Streustoffe mit Tauwirkung sind im Winter 2020 / 2021 auf Betriebsgeländen erfolgt und wurden nun auf Teststrecken im öffentlichen Raum ausgeweitet. Das Projekt soll in dieser Legislaturperiode abgeschlossen und die Empfehlungen, gemessen an der Verfügbarkeit und Wirtschaftlichkeit, bestmöglich umgesetzt werden.

Digitale Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung des Informationsservices für die Öffentlichkeit sollen geprüft und umgesetzt werden.

ERPROBUNG
ALTERNATIVER
STREUSTOFFE



Bild 23: Behelfsbrücke Hohenfelder Bucht. © BVM

1.5.2 Rad- und Fußverkehrsführung in Baustellen

Zur Mobilitätswende gehören nicht nur die Verbesserung und Instandhaltung der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr, sondern auch eine hohe Qualität von Verkehrsführungen in Baustellen und auf Umleitungsstrecken. Die Realisierungsträger müssen hierfür – unter Berücksichtigung der Belange des ÖPNV – möglichst ausreichenden Platz einräumen und eine stets sichere, barrierefreie und nachvollziehbare Führung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Erreichbarkeit der Haltestellen gewährleisten. Zudem sollen je nach Bedarf Maßnahmen im Umfeld des eigentlichen Baufeldes stärker in Betracht gezogen werden. Ist ein Passieren des Baufeldes nicht möglich, ist eine geeignete Umleitung auszuschildern.

Die BVM ergänzt in Abstimmung mit der BIS die Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) nach dem Vorbild anderer Länder (z. B. Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen) um ein Wissensdokument, das mindestens die Vorgaben der rechtlichen und technischen Regelwerke (RSA – Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen) sowie die

Ergebnisse der Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid abdeckt. Nach dem Grundsatz der VwV-StVO „Sicherheit vor Leichtigkeit“ sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV) betrachtet und abgewogen werden. Neben grundsätzlichen Standards sollen erhöhte Qualitätsanforderungen an Baustelleneinrichtungen, insbesondere entlang wichtiger Fuß- und Radwegeverbindungen, verankert werden.

Die Realisierungsträger sollen die Belange des Fuß- und Radverkehrs auch in den Baustellensteckbriefen, die im Rahmen der Baustellenkoordination erstellt werden, ausführlicher betrachten. Insbesondere soll vermerkt werden, ob Velorouten und sonstige wichtige Radverkehrsverbindungen betroffen sind. Baustellen auf diesen Routen sollen auf der Baustellenkarte im Internet unter www.hamburg.de/baustellen veröffentlicht und mögliche Umleitungsstrecken transparent gemacht werden.

SICHERE UND
NACHVOLLZIEHBARE
FÜHRUNG IN
BAUSTELLENBEREICHEN

BAUSTELLENSTECKBRIEFE
UND BAUSTELLENKARTE

ERSTELLUNG EINES BAU-
STELLENLEITFADENS





Tor 2

VERKNÜPFUNG DES RADVERKEHRS

MIT WOHNEN UND ÖPNV



2. Verknüpfung des Radverkehrs mit Wohnen und ÖPNV

RAHMENPROGRAMM INTEGRIERTE STADTTEILENTWICKLUNG

Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Verkehr als zentrale Bausteine des Umweltverbundes bieten große Potenziale für eine effiziente Vernetzung und zukunftsfähige Gestaltung der Mobilitätswende in Hamburg. Sie profitieren voneinander. Voraussetzung sind attraktive wohn- und arbeitsortnahe Bedingungen zum Fahrradparken und neben den Zubringerstrecken zu ÖPNV-Haltestellen auch optimale Verknüpfungspunkte und -angebote zur Förderung von Mobilitätsketten. Auch beim Wohnungsbau und der Quartiersentwicklung bestehen erhebliche Potenziale zur Stärkung der Fahrradnutzung, sowohl beim Fahrradparken als auch mit Blick auf Sharing-Angebote.

FÖRDERUNG VON MOBILITÄTSKETTEN

Die Verbesserung der Quartiersmobilität und die Schaffung rad- und fußverkehrsfreundlicher Quartiere werden insbesondere auch in den Fördergebieten des Rahmenprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) verfolgt. Maßgeblich sind die Integrierten Entwicklungskonzepte (IEK), die von den zuständigen Bezirksämtern für jedes RISE-Fördergebiet aufgestellt werden und die die jeweiligen Entwicklungsziele definieren. Die IEK sind bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen. Die für RISE zuständigen Dienststellen der Bezirksämter sind entsprechend einzubinden.

2.1 Fahrradparken in Quartieren

AUSBAU DES FAHRRADPARKENS IN QUARTIEREN

Aufgrund der Vorgaben der Drs. 22/2478 (Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“) und 22/106 („Einigung der Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid. Die Fahrradstadt wird inklusiver“) sowie des Arbeitsprogramms des Senats sollen das Angebot von gesicherten und frei zugänglichen Fahrradabstellanlagen ausgeweitet und bis zu 10.000 zusätzliche Fahrradplätze in innerstädtischen Quartieren hergestellt werden. Es wird angestrebt, diese möglichst im direkten Umfeld der Wohn- und Zielorte sowie fußläufig schnell erreichbar zu schaffen und hierbei je nach Bedarf und örtlicher Situation auch überdachte und gesicherte Anlagen zu berücksichtigen.

FREI ZUGÄNGLICHE FAHRRADBÜGEL

Erwachsenen-Dreiräder, Handbikes, Tandems, Anhänger etc.) soll beachtet werden. Die BVM unterstützt diesen Prozess mit einer Musterleistungsbeschreibung für Fahrradparkkonzepte auf Quartiersebene.

Frei zugängliche Fahrradbügel im öffentlichen Raum werden weiterhin durch die Bezirksämter beschafft und eingebaut. Das federführende Bezirksamt Hamburg-Nord berücksichtigt bei der Neuausschreibung des Rahmenvertrags für Absperrelemente, der auch Fahrradbügel enthält, die notwendigen Elemente. Für Rohrschneider anfällige Rundbügel, die Fahrraddiebstahl begünstigen, sollen weniger zum Einsatz kommen. Die Bezirksämter definieren Zonen, in denen die gestalterisch ansprechenderen Flachstahlbügel zum Einsatz kommen sollen, damit bei der Neuaufstellung von Bügeln innerhalb größerer Stadtbereiche ein einheitlicher Bügeltyp zum Einsatz kommt (in Hamburg-Mitte bereits erfolgt). Anstelle von Pollern sollen grundsätzlich Fahrradbügel zum Einsatz kommen, sofern hierfür ein Bedarf besteht und die Platzverhältnisse ausreichen.

FAHRRADPARKKONZEPTE

Hierzu entwickeln die Bezirksämter in Abstimmung mit der Park+Ride-Betriebsgesellschaft (P+R GmbH) Fahrradparkkonzepte für einzelne Quartiere, in deren Rahmen neben den bewährten Anlehnbügeln auch Überdachungen, Doppelstockanlagen, Sammelanschließanlagen und ein neu zu entwickelnder Typ von Fahrradkleingaragen eingesetzt werden. Die Diversifizierung der Fahrradtypen (Lastenräder,



Bild 24: Fahrradbügel im öffentlichen Straßenraum. © BVM

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) und die HOCHBAHN ergänzen das Aufstellen von Fahrradbügeln im Rahmen der Einführung von Bewohnerparkgebieten bzw. der Einrichtung von hvv switch-Punkten. Die Bezirksämter stimmen sich bei ihrer Konzepterstellung im Falle der geplanten Einrichtung von Bewohnerparkgebieten und hvv switch-Punkten mit dem LBV und der HOCHBAHN ab, um Synergieeffekte zwischen Bewohnerparken bzw. hvv switch-Punkten und Fahrradparken zu nutzen.

Die P+R GmbH sorgt im Auftrag der BVM für Beschaffung, Einbau und Betrieb aller anderen Elemente, d. h. der Überdachungen, Doppelstockanlagen und Anlagen für gesichertes Fahrradparken. Hierzu schließt sie mit der BVM einen Rahmenvertrag ab. Die Flottendiversifizierung (Pedelecs, Lastenräder, Anhänger etc.) wird bestmöglich berücksichtigt. Die Entwicklung des Modells einer Fahrradkleingarage wurde im Jahr 2021 von der BSW initiiert und wird nun von der P+R GmbH in Zusammenarbeit mit anderen Behörden fortgesetzt. Die Fahrradkleingaragen sollen mittelfristig das bisherige Fahrradhäuschenmodell ablösen, die bestehenden Fahrradhäuschen genießen als privates Eigentum (im Rahmen der Sondernutzungserlaubnis)

jedoch Bestandsschutz. Bis zur serienmäßigen Einführung der Fahrradkleingaragen soll das bisherige Fahrradhäuschenmodell weiterhin genehmigt werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten sollen so platziert werden, dass Radfahrende möglichst nicht über Gehwege fahren müssen, um diese zu erreichen. Wenn im Seitenraum keine ausreichenden Flächen zur Verfügung stehen, werden insbesondere in Bestandsquartieren regelhaft Parkstände für Anlehnbügel und Fahrradkleingaragen genutzt. Dies betrifft sowohl baulich hergerichtete Parkstände als auch Flächen des Fahrbahnrandparkens (siehe Beispiele im Kontorhausviertel, am Ballindamm und am Neuen Wall). Die BVM entwickelt in Abstimmung mit den Bezirksämtern und der BIS Regelpläne, die Eingang in die ReStra finden und beim Errichten von Fahrradbügeln auf Kfz-Parkständen durch die Realisierungsträger angewendet werden sollen. In Abhängigkeit vom Nachfragepotenzial und den straßenräumlichen Gegebenheiten soll ein Orientierungswert von 20 % der Flächen des ruhenden Verkehrs in Bezirks- und Hauptverkehrsstraßen für das Fahrradparken genutzt werden (entspricht

SYNERGIEN ZWISCHEN
BEWOHNERPARKEN
UND FAHRRADPARKEN

FAHRRADPARKEN
AUF EHEMALIGEN
KFZ-PARKSTÄNDEN

FAHRRADKLEINGARAGEN

FAHRRADPARKEN AUF PRIVATEN FLÄCHEN

einer Abfolge von vier Kfz-Parkständen und einer Fahrradparkfläche)⁶. Soweit dies in Gebieten mit hohem Parkdruck erfolgt, soll im Umfeld das Parken auf nicht zulässigen Flächen durch geeignete bauliche Maßnahmen unterbunden werden.

Darüber hinaus werden wie bisher bei allen Verkehrsplanungen obligatorisch und bedarfsgerecht neue Fahrradbügel im öffentlichen Raum hergestellt (vgl. Drs. 21/19160 „Mehr Fahrradbügel und Luftstationen“).

Im Rahmen der Quartiersentwicklung sollen verstärkt Mobilitätsaspekte berücksichtigt und hierbei Wohnungsbaugesellschaften und -genossenschaften einbezogen werden. So erarbeitet die SAGA einen Quartiersansatz bei Neu- und Bestandsgebäuden, der verstärkt Mobilitätsaspekte umfasst, wie z. B. eine systematische Ausweitung von hvv switch-Punkten, ergänzt durch Elemente des Fahrradparkens und die Integration von StadtRAD einschließlich Lastenräder. Durch gezielte Quartiersentwicklung werden auf diese Weise energetische Einsparpotenziale aktiviert. Das Pilotquartier Horner Geest soll auf stadtweite Übertragbarkeit geprüft werden.

6 Vgl. Drs. 22/2478 „Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten“, Anlage 1, S. 61, Download unter https://www.buergerschaft-hh.de/parldok/dokument/73695/stellungnahme_des_senats_zu_dem_ersuchen_der_buergerschaft_vom_18_januar_2017_quartiersentwicklung_radfahrfreundlich_gestalten_drucksache_21_7416.pdf

Auf privaten Flächen soll die Errichtung von Fahrradabstellanlagen erleichtert werden, um dem steigenden Bedarf Rechnung zu tragen und ein zukunftsfähiges Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten sicherzustellen. Hierzu hat die BSW eine Nachfolgeregelung zur Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ (FA 1/2013) erarbeitet („Bauprüfdienst Mobilitätsnachweis“). Es wird zudem das Ziel verfolgt, die qualitativen Anforderungen an Fahrradplätze stärker in den Baugenehmigungsprozessen zu verankern. Im Rahmen von Mobilitätskonzepten sollen qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen neben anderen Maßnahmen ermöglichen, den errechneten Stellplatzbedarf (nach Anlage 1 zur FA) senken zu dürfen. Dies kommt sowohl den Nutzer:innen als auch den Bauherr:innen zugute. Für Immobilien, die vor dem Jahr 2011 genehmigt wurden, hat die BSW ein Förderprogramm mit einem Gesamtvolumen von 2 Mio. € und einer Laufzeit von fünf Jahren aufgelegt, aus dem Hauseigentümer:innen bzw. Unternehmen einen Zuschuss für die Herstellung qualitätvoller und geschützter Fahrradabstellanlagen erhalten können. Hilfestellung für private Eigentümer bietet der Leitfaden „Fahrradparken im Quartier“⁷, der u. a. nach unterschiedlichen Quartierstypen differenziert.

7 <https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>

2.2 Bike+Ride

Bike+Ride-Anlagen bilden die Grundlage für eine optimale Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV und die Förderung von Mobilitätsketten. Die Umsetzung des stadtweiten Bike+Ride-Entwicklungskonzepts (Drs. 20/14485) läuft erfolgreich, so dass mittlerweile über 25.200 Abstellplätze an Schnellbahn-Haltestellen und Regionalbahnhöfen zur Verfügung

stehen – über 80 % des im Konzept gesetzten Ziels bis 2025. Auch große Maßnahmen wie der Bau des Fahrradparkhauses an der U-Bahn-Haltestelle Kellinghusenstraße wurden umgesetzt. Die neuen einheitlichen Standards finden bundesweit Beachtung. Zuständig für Planung, Bau und Betrieb ist die P+R GmbH.

MOBILITÄTSASPEKTE IN DER QUARTIERSENTWICKLUNG

FÖRDERPROGRAMM



Bild 25: Bike+Ride U Hoheluftbrücke. © BVM

Mit Blick auf die Mobilitätswende und die Strategie Hamburg-Takt soll das Angebot weiter deutlich ausgebaut und das Bike+Ride-Entwicklungskonzept an die steigenden Bedarfe angepasst werden. Hierzu wird das Konzept derzeit durch die P+R GmbH im Auftrag der BVM fortgeschrieben. Der Prozess soll im Jahr 2022 abgeschlossen werden. Parallel dazu läuft die Umsetzung laufender Planungen konsequent weiter.

Im Rahmen der Fortschreibung sollen die Bedarfsabschätzungen an den angestrebten Radverkehrsanteil von 30 % angepasst werden. Die Gesamtzahl an Abstellplätzen soll bis 2030 auf mindestens 40.000 gesteigert werden. Neue Haltestellen, die im Zuge des Ausbaus des Schnellbahnnetzes entstehen, sollen in das Konzept aufgenommen werden. Dies gilt ebenso für wichtige Fähranleger, um das Abstel-

angebot gerade für Pendler:innen zu verbessern. Weitere Fahrradparkhäuser oder andere Sonderlösungen an Schnellbahnhaltestellen mit besonders hohem Bedarf sollen geprüft werden. Dies können stark frequentierte Stationen wie z. B. U Farmsen oder S Holstenstraße sein, aber gleichzeitig sollten auch wichtige Endstationen neuer U-Bahnlinien (Bramfeld / Steilshoop, Horner Geest) oder Quartierszentren von wichtiger Bedeutung (Rahlstedt) in den Mittelpunkt der Überlegungen rücken. Möglichkeiten der Digitalisierung sollen bestmöglich genutzt werden. Um die ganzjährige attraktive Nutzbarkeit der Anlagen sicherzustellen, sollen gemeinsam mit der BUKEA und der Stadtreinigung Hamburg ein tragfähiges Reinigungs- und Winterdienstkonzept implementiert und die Finanzierung gesichert werden.

**FORTSCHREIBUNG
DES BIKE+RIDE-
ENTWICKLUNGS-
KONZEPTS**



Bild 26: Fahrradparkhaus U-Station Kellinghusenstraße. © BOERNER PHOTOGRAPHER

Um die Ausbauziele zu erreichen, ist es von großer Wichtigkeit, dass der Flächenbereitstellung für Bike+Ride-Anlagen im jeweiligen Haltestellenumfeld stets eine hohe Priorität eingeräumt wird. Dies gilt neben den Bestandshaltestellen auch für die neuen Schnellbahn-Haltestellen, bei denen Bike+Ride-Anlagen künftig von Beginn an als relevante Bausteine im Planungsprozess berücksichtigt werden sollen.

Fahrradbügel an Bushaltestellen sollen bedarfsgerecht im Zuge von Verkehrsplanungen oder sonstigen Maßnahmen (auch im Rahmen der Umsetzung von Quartierskonzepten zum Fahrradparken) durch die jeweiligen Realisierungsträger umgesetzt werden.



Bild 27: Visualisierung Fahrradstation Bahnhof Harburg. © Architekten SUMMACUMFEMMER GbR

2.3 Fahrradstationen

FAHRRADSTATIONEN AN ALLEN HAMBURGER FERNBAHNHÖFEN

An Fernbahnhöfen bestehen besondere Ansprüche an das Fahrradparken. An allen Hamburger Fernbahnhöfen sollen daher Fahrradstationen als Ergänzung der B+R-Anlagen geplant und realisiert werden (am Bahnhof Bergedorf bereits vorhanden). Fahrradstationen kombinieren Fahrradabstellanlagen mit Dienstleistungen für den Radverkehr, die beispielsweise Wartung und Reparatur, Verkauf von Fahrradteilen oder Fahrradwaschanlagen umfassen können.

Aufgrund der weit vorangeschrittenen Planungen soll zunächst die Fahrradstation Harburg realisiert werden, die ein umfangreiches Fahrradabstellangebot mit direktem Zugang zu den Gleisanlagen in einer anspruchsvollen Architektur vereint. Am geplanten Fernbahnhof Altona (neu) wird eine Fahrradstation in den hochbaulichen Planungen zum neuen Bahnhofsgebäude berücksichtigt. Am Hauptbahnhof muss im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs zur

Neugestaltung des Bahnhofsumfelds ein langfristig gesicherter Standort für ein bedarfsgerechtes Angebot gefunden werden. Als Übergangslösung wird die Errichtung eines temporären Fahrradparkhauses mit einer attraktiven Gestaltung angestrebt. Am Bahnhof Dammtor wurde ein potenzieller Standort bei der Überplanung des Dag-Hammarskjöld-Platzes / Erweiterung Planten un Blomen berücksichtigt, der voraussichtlich jedoch erst im Anschluss an den Bau der U-Bahnlinie U 5 in diesem Bereich umgesetzt werden kann.

Bei der Planung der Fahrradstationen und Bike+Ride-Anlagen ist deren ausreichende Kapazität, Erreichbarkeit und Anfahrbarkeit aus Sicht der Nutzer:innen sowie ein möglichst direkter Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen und eine leichte, intuitive Radverkehrsführung und Nutzbarkeit sicherzustellen.

2.4 StadtRAD

Das öffentliche Fahrradverleihsystem StadtRAD Hamburg wurde im Jahr 2009 eingeführt und ist seitdem ein wichtiger Baustein zukunftsfähiger Mobilität in Hamburg. Gemessen an den Kunden- und Ausleihzahlen (ca. 500.000 registrierte Kund:innen sowie bis zu 3 Mio. Ausleihvorgänge pro Jahr) war und ist es von Anfang an das erfolgreichste öffentliche Fahrradverleihsystem in Deutschland und erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit. Mit seinem attraktiven Erscheinungsbild und der intensiven Nutzung trägt es zur Präsenz des Verkehrsmittels Fahrrad im Hamburger Stadtbild bei.

Nach der turnusgemäßen Neuausschreibung erfolgte im Jahr 2019 ein Neustart mit einer komplett erneuerten und vergrößerten Fahrradflotte sowie erweitertem Angebot, das kontinuierlich ausgebaut wird. So stehen der Öffentlichkeit zurzeit ca. 3.600 Fahrräder an über 280 Stationen zur Verfügung, außerdem 20 Lastenpedelecs. Ziel des Senats für die 22. Legislaturperiode ist die Erweiterung auf ca. 4.500 Fahrräder an mindestens 350 Stationen sowie insgesamt 70 Lastenpedelecs. Weitere StadtRAD-Stationen können sich durch Firmenkooperationen ergeben. Bei der Integration der Stationen in die

Straßenräume ist eine Inanspruchnahme von Kfz-Parkständen bisweilen unvermeidbar.

Mit der Erweiterung sollen die noch fehlenden S- und U-Bahn-Haltestellen sowie Stadtteilzentren an das StadtRAD-System angebunden werden. Außerdem stehen verdichtete Wohngebiete und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie aktuelle Quartiersentwicklungen im Fokus, um eine Vollabdeckung des Hamburger Stadtgebietes unter Berücksichtigung des jeweiligen Nutzungspotenzials zu erreichen. Zur Einrichtung neuer Stationen sichern die involvierten Partner zu, geeignete und ausreichend dimensionierte Flächen zur Verfügung zu stellen bzw. bei der Flächenbestimmung zu unterstützen. Die jüngsten neuen Stationen liegen u. a. in Finkenwerder, Iserbrook, Groß Borstel, Wellingsbüttel, Lohbrügge, Neuallermöhe und Neugraben-Fischbek.

Darüber hinaus soll eine Integration in die Mobilitätsplattform hvv switch erfolgen. Im Tariffsystem ist die Einführung eines zusätzlichen, sogenannten Light-Tariffs geplant. Dieser ermöglicht Einmalnutzungen (z. B. für Auswärtige) ohne Jahresgebühr; abgerechnet wird hierbei ab der ersten Minute.

AUSBAU UND
ERWEITERUNG DES
STADTRAD-SYSTEMS

INTEGRATION VON
STADTRAD IN
HVV SWITCH



Bild 28: StadtRAD-Lastenpedelec. © Deutsche Bahn Connect GmbH

2.5 hvv switch

Mobilitäts-Service-Punkte (hvv switch-Punkte) sollen als einer der wesentlichen Bausteine des Hamburg-Taktes das Verkehrsangebot des hvv erweitern, indem an vorhandenen Verkehrsknotenpunkten und im Stadtgebiet ergänzende Mobilitätsangebote bereitgestellt und durch eine Mobilitätsplattform verknüpft werden. Eine intelligente und intuitiv zu bedienende Mobilitätsplattform (hvv switch-App) kann in Verbindung mit den Angeboten des integrierten ÖPNV ein einfach zu verstehendes und ganzheitliches Eco-System der Mobilität entstehen lassen.

Der erste hvv switch-Punkt wurde im Jahr 2013 am Berliner Tor hergestellt. Weitere hvv switch-Punkte wurden an mittlerweile 18 Schnellbahnhaltstellen eingerichtet, um insbesondere den Umstieg vom ÖPNV auf komplementäre Verkehrsmittel zu ermöglichen. Ende 2017 wurde das Konzept um hvv switch-Punkte direkt in den Wohnquartieren ergänzt, um das Angebot den Nutzer:innen auch „direkt vor der Tür“ bereitzustellen. Aktuell sind 61 hvv switch-Punkte in den Quartieren in Betrieb.

Die Ausstattung der hvv switch-Punkte variiert je nach Standort und Flächenverfügbarkeit: Neben Carsharing (teilweise mit Ladeinfrastruktur) sind Bikesharing, E-Roller-Sharing, Taxi, Ridesharing und Fahrradabstellanlagen mögliche Bestandteile eines hvv switch-Punktes. StadtRAD-Stationen und B+R-

Anlagen zum gesicherten und frei zugänglichen Fahrradabstellen sind im Rahmen einer Kooperation an einigen Standorten in die hvv switch-Punkte integriert oder in direkter Nachbarschaft errichtet worden. Auch beim weiteren Ausbau von hvv switch-Punkten soll die Verbindung mit StadtRAD-Stationen und dem Fahrradparken in Quartieren berücksichtigt werden.

hvv switch-Punkte ermöglichen einen komfortablen Umstieg zwischen den verschiedenen Angeboten im Mobilitätsverbund als erweiterten, Umweltverbund und können damit den individuellen Mobilitätsbedürfnissen der Menschen besser entsprechen. Eine durch die TU Hamburg durchgeführte Evaluation hat ergeben, dass die regelmäßigen Nutzer:innen der hvv switch-Punkte in den Wohnquartieren häufiger auf einen eigenen Pkw verzichten und mehr Wege mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen. Die Einrichtung von hvv switch-Punkten leistet daher einen wesentlichen Beitrag zur Verzahnung und Stärkung des Umweltverbundes, bestehend aus Rad- und Fußverkehr und ÖPNV inkl. On-Demand- und Sharing-Angeboten. Bei ihrer Gestaltung sollen Aspekte des „Designs für alle“ bzw. einer seniorenfreundlichen Gestaltung einbezogen werden (siehe Leitfaden „Seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel⁸).

8 www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf

2.6 Schienenersatzverkehr

Eine besondere planerische und betriebliche Herausforderung für die Ausrichtung öffentlicher Nahverkehrsangebote in Richtung Hamburg-Takt stellen Ersatzangebote (SEV) während baubedingter Sperrungen des Schienennetzes dar. Hierbei wird die hochleistungsfähige Schnellbahn im klassischen

Sinne auf der Straße durch Busse ersetzt. Statt konkurrenzfrei unterirdisch, zu fahren sorgen Busse für eine zusätzliche Belastung auf der Straße und für eine Herausforderung im Zusammenspiel mit dem Radverkehr.

HVV SWITCH-PUNKTE IN
WOHNQUARTIEREN

AUSSTATTUNG DER
HVV SWITCH-PUNKTE

Hierbei gilt es einerseits, Konflikte auf der Straße zwischen SEV und Rad zu vermeiden. Im Sinne der Mobilitätswende sind bei SEV-Planungen die Belange des Radverkehrs, insbesondere durch Berücksichtigung bestehender Radwege, aber auch bei der Einrichtung von Ersatzhaltestellen einzubeziehen. Andererseits bietet die Neuausrichtung des SEV eine Chance, neue Wege der vernetzten Mobilität im Umweltverbund zu gehen. Durch rechtzeitige Information könnten ÖPNV-Nutzer:innen künftig beispielsweise den SEV mit ihrem privaten Fahrrad umfahren. Voraussetzung hierfür ist ein genaues Routing für das Fahrrad bis zur nächsten regulär bedienten Schnellbahnhaltestelle in der zentralen hvv Mobilitäts-App. Des Weiteren müssen ausreichende

und sichere Fahrradabstellplätze an den Schnellbahnhaltestellen vorhanden sein, insbesondere unmittelbar vor und nach einem gesperrten Streckenabschnitt.

Neben dem privaten Fahrrad können auch Bikeshaaring-Angebote, wie das StadtRAD, ein verlässliches Ersatzangebot bei Schnellbahnsperren darstellen. Hierzu bedarf es einer hohen Verfügbarkeit der Angebote an den Abschnitten einer unterbrochenen Schnellbahnlinie. Ebenso wichtig ist es, ÖPNV-Nutzer:innen an Schnellbahn- und SEV-Haltestellen sowie per hvv Mobilitäts-App nicht nur über bestehende Buslinien und Ersatzbusse, sondern auch über vorhandene bzw. einzurichtende Fahrradrouten zu informieren.

STÄRKUNG DES
FAHRRADS IM
SCHIENENERSATZVERKEHR

2.7 Luftstationen

Als weiteres Element der Radverkehrsförderung stellen öffentliche Luftstationen einen attraktiven Servicebaustein dar. Die Aufstellung von Luftstationen erfolgt durch die Bezirksämter, die Stadtreinigung Hamburg (SRH) und die P+R GmbH. Mit Drs. 21/15618 hat die Bürgerschaft den Senat ersucht, an ausgewählten Standorten weitere Luftstationen einzurichten.

Zurzeit betreiben die Bezirksämter insgesamt 32 Luftstationen. Um Vandalismus entgegenzuwirken und eine soziale Kontrolle der Standorte zu schaffen, werden bzgl. neuer Standorte Überlegungen zu Kooperationen mit Gewerbetreibenden, Tankstellen und Gastronomen angestellt. Besonders kundenfreundlich wären Standorte im Bereich von Kundenzentren und öffentlichen bzw. sozialen Einrichtungen. Darüber hinaus wird ein hamburgweit einheitlicher Standard für die Beschaffung (Modell, Ausstattung) und die Unterhaltung (ggf. zentraler Rahmenvertrag) für nützlich erachtet. Die Eignung von Luftstationen auch für Rollstühle soll geprüft werden.

Neben den Bezirksämtern betreibt die SRH zurzeit elf Automatik-Toiletten, die mit Druckluftstationen für Fahrräder kombiniert sind. Die SRH beabsichtigt auch zukünftig, bei allen Neubauten von Automatik-Toiletten Druckluftstationen für Fahrräder anzubieten. Die P+R GmbH betreibt eine Luftstation im Fahrradparkhaus Kellinghusenstraße. Auch in künftigen Fahrradparkhäusern und Fahrradstationen sollen Luftstationen angeboten werden.

NEUE STANDORTE FÜR
LUFTSTATIONEN



DIGITALISIERUNG

UND KOMMUNIKATION

IM RAD- UND FUSSVERKEHR



3. Digitalisierung und Kommunikation im Rad- und Fußverkehr

3.1 ITS-Projekte

In Hamburg haben sich vom 11. bis zum 15. Oktober 2021 über 13.000 Expert:innen auf dem weltweit größten Event für innovative Mobilitäts-, Logistik- und IT-Lösungen getroffen. Im Anschluss an den ITS-Weltkongress wird Hamburg den Weg der nachhaltigen, intelligenten urbanen Mobilität konsequent fortsetzen. Digitalisierung und die Anwendung intelligenter Verkehrssysteme bieten große Chancen und Potenziale zur Unterstützung und Beschleunigung der Mobilitätswende. Es gilt, konsequent klimaverträgliche Mobilität für Menschen zu realisieren. So entwickelt und fördert die BVM im Rahmen der ITS-Strategie bestehende und neue Projekte auch mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr und wirbt dafür zusätzliche Fördermittel ein. Im Mittelpunkt stehen eine Komfort- und Attraktivitätssteigerung, zum Beispiel durch Reisezeitenminimierung, sowie der Schutz der Radfahrenden und Zufußgehenden, die Verknüpfung von Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten sowie Serviceverbesserungen. Einige Projekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase.

Seit 2020 wird die Anzahl Radfahrender vollautomatisch und anonymisiert an rd. 90 Messquerschnitten des Hamburger Radverkehrszählnetzes (HaRaZäN) durch Wärmebildkameras erhoben und in Echtzeit in die Urban Data Platform Hamburg eingespeist. Das HaRaZäN bietet eine fortlaufende Datengrundlage, die zuverlässige Aussagen über die Entwicklung des stadtweiten Radverkehrs, saisonale Schwankungen, die Auswirkungen der Pandemiebekämpfung (Homeoffice, Homeschooling) und die Wirksamkeit von planerischen Maßnahmen erlaubt. Das Messnetz wird bedarfsgerecht um weitere 30 bis 50 Messquerschnitte ergänzt. Zusätzlich werden auch ausgewählte Standorte der automatisierten Verkehrsmengenerfassung (aVME) für die Zählung von Radfahrenden genutzt. Die Zählergebnisse wer-

den über die gängigen Portale veröffentlicht (u. a. Transparenzportal, MetadatenVerbund, Geoportal⁹).

Das durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) geförderte Projekt „PrioBike-HH“ adressiert den Einsatz von digitalen Technologien zur Steigerung des Komforts und der Sicherheit im Radverkehr. Unter Leitung des LSBG werden ausgewogene multimodale Verkehrskonzepte durch die dynamische Anpassung der Steuerung entlang ausgewählter Strecken mittels KI (künstlicher Intelligenz) realisiert, um die grüne Welle für den Radverkehr zu etablieren. Weiterhin werden Möglichkeiten der digitalen Signalisierung von Geschwindigkeitsempfehlungen am Fahrbahnrand erprobt und eine Radverkehrsinformations-App entwickelt, die einen „Ampelprognosedienst“ samt Geschwindigkeitsempfehlung und ein für die aktuelle Ampelsteuerung optimiertes Fahrradrouting umfasst. Des Weiteren sollen Kraftfahrzeugführende vor Radfahrenden im Knotenbereich gewarnt werden.

Im Projekt Traffic Light Forecast 2.0 sollen bis Ende des Jahres 2021 Daten von rund 800 Lichtsignalanlagen diskriminierungsfrei über die Urban Data Platform Hamburg direkten Datennutzenden wie z. B. App-Entwicklern zur Verfügung gestellt werden. Die Daten können u. a. zur Implementierung von Geschwindigkeitsempfehlungen für Radfahrende genutzt werden.

Das Projekt Bidirektional, Multimodal, Vernetzt (BiDiMoVe) umfasst unter anderem die Erprobung einer ITS-G5-basierten Gefahrenwarnung für das Busfahrpersonal, die vor parallel verkehrendem Rad- und Fußverkehr warnen soll. Auch im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen wird im Rahmen des

⁹ <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportaal>

PROJEKT PRIOBIKE-HH

ITS UND DIGITALISIERUNG
ALS CHANCE FÜR DIE
MOBILITÄTSWENDE

HAMBURGER
RADVERKEHRZÄHLNETZ

Projekts HEAT an Möglichkeiten geforscht, Radfahrende und Zufußgehende in Echtzeit zu erfassen und Kollisionen durch die automatischen Systeme zu verhindern. Für die Erprobung der grünen Welle für den Radverkehr werden vom LSBG unter Berücksichtigung der Belange des Busverkehrs geeignete Signalprogramme erarbeitet und auf Strecken angewendet, die in Zusammenarbeit mit den Bezirken auszuwählen sind.

Das durch das BMDV und die BVM geförderte und vom LSBG geleitete Projekt #transmove stellt darüber hinaus eine KI-gestützte Software zur Erstellung nachhaltiger Mobilitätsprognosen in der nahen und fernen Zukunft zur Verbesserung der gesamtstädtischen Mobilität zur Verfügung, auf deren Grundlage die Menschen in Hamburg ihre individuelle Mobilität gestalten können und über eine Anwendung u. a. Informationen zum Umstieg auf die öffentliche Radverkehrsinfrastruktur erhalten.

3.2 Kommunikation

3.2.1 Bundesweite und internationale Vernetzung zum Rad- und Fußverkehr

Am 27. und 28. April 2021 fand der 7. Nationale Radverkehrskongress (NRVK) mit rund 2.900 Teilnehmer:innen in Hamburg statt. Erstmals wurde der Kongress digital ausgerichtet und hat damit neue Maßstäbe gesetzt. Hamburg konnte sich bundesweit mit seiner erfolgreichen Radverkehrsförderung positionieren, gleichzeitig wurden mit der Ausrichtung des NRVK für Hamburg als gastgebende Stadt ganz neue Impulse gesetzt. Dieser Schwung soll weiter genutzt und verstetigt werden. Die deutlich intensivierte Vernetzung sowohl mit dem BMDV als auch mit anderen Städten und Kommunen wird Hamburg

In Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn (DB Station&Service AG) wurde in den Bezirken Bergedorf und Harburg die App Rad+ eingeführt, die über ein Prämiensystem Anreize für das Radfahren setzt und Erkenntnisse zur Verflechtung des Radverkehrs über die Landesgrenzen hinaus liefern soll. Der Einsatzbereich wurde inzwischen um das Gebiet innerhalb des Rings 2 erweitert.

Der Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV) erfasst im Auftrag der BVM das gesamte Hamburger Radverkehrsnetz als routingfähiges Digitales Radverkehrsnetz (DRN) in einer Radinfrastrukturdatenbank und schreibt es kontinuierlich fort. Das DRN wird im Zuge der Erfassung bezirksweise veröffentlicht und über eine Schnittstelle für Routinganwendungen verfügbar gemacht. Die Ersterfassung wird spätestens bis zum Jahresende 2022 abgeschlossen sein.

Für den Melde-Michel wird zusätzlich zur Website eine App entwickelt, die es ermöglicht, Schäden und Einschränkungen auf Geh- und Radwegen an die Hamburger Verwaltung zu übermitteln.

weitere Vorteile in der Radverkehrsförderung verschaffen. Zudem war Hamburg im Dialogforum des BMDV zur Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans 2030 vertreten, wirkte an der inhaltlichen Aufstellung mit und konnte so wichtige Anregungen erhalten. Auch im Bereich Fußverkehr nimmt Hamburg an bundesweiten Arbeitskreisen teil.

Die entstandenen Netzwerke sollen weiter ausgebaut und gepflegt werden, einschließlich einer thematischen Ausweitung beispielsweise um Belange der Gesundheitsförderung durch verbesserte Mobilitätsangebote. Die Zusammenarbeit soll neben dem BMDV auch mit den beiden anderen Stadtstaa-

APP RAD+

DIGITALISIERUNG DES RADVERKEHRSNETZES

WEITERENTWICKLUNG MELDE-MICHEL

IMPULSE DURCH DEN NATIONALEN RADVERKEHRSKONGRESS 2021

NATIONALE UND INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT



Bild 29: Nationaler Radverkehrskongress 2021 in Hamburg. © BMDV

ten Berlin und Bremen sowie anderen deutschen Großstädten wie München intensiviert und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus soll perspektivisch ein regelmäßiger Austausch auf internationaler Ebene mit Fahrrad- und Fußverkehrsmetropolen oder auch Städten im Aufbruch stattfinden. Innerhalb Hamburgs wird eine Vernetzung insbesondere auch zu den öffentlichen Unternehmen angestrebt.

3.2.2 Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Im Jahr 2019 erfolgte mit „Fahr ein schöneres Hamburg“ der Kick-off zur Kommunikationskampagne für den Radverkehr mit einer Laufzeit bis Ende 2021. Ziel war es, die Hamburger:innen für das Radfahren zu begeistern. Gleichzeitig sollten das Engagement der Stadt sichtbar und erlebbarer gemacht werden und die Fahrradfreundlichkeit Hamburgs bewiesen werden. Erreicht werden sollten insbesondere auch neue Zielgruppen. Die Ergebnisse der repräsentativen Marktforschung zur Wirkung der Radkampagne (2020 im Vergleich zu 2019) belegen, dass eine Kommunikationskampagne das

Image des Radfahrens positiv beeinflussen und die Wahrnehmung der Fahrradfreundlichkeit einer Stadt positiv bestärken kann¹⁰.

Gemäß dem Marktforschungsergebnis war die Kampagne „Fahr ein schöneres Hamburg“ bereits im Jahr 2020 die bekannteste Mobilitätskampagne der Stadt Hamburg. Sie überzeugte mit einem erfolgreichen Mix aus besonderen und interaktiven Events, bildstarken Aktionen, digitalen Angeboten und klassischen PR-Maßnahmen. Für den Song „Von Hamburg bis zum Meer“ wurde die Kampagne darüber hinaus mit dem Deutschen Fahrradpreis 2020 in der Kategorie „Fahrradkultur“ ausgezeichnet.

Die Kampagne war damit wegbereitend; der positive Trend und die Erfolge sollen in den kommenden Jahren genutzt werden, um Hamburg mit einer lebendigen Radkultur als Teil einer modernen und zukunftsweisenden Stadtentwicklung in der Stadt, bundesweit und international sichtbar zu machen. Geprüft werden sollen deshalb Möglichkeiten zur

¹⁰ www.marketing.hamburg.de/radkampagne-studie.html



Bild 30: Fahrradkino auf dem Heiligengeistfeld. © Fahr ein schöneres Hamburg

Verstetigung, um die erzielten Erfolge nachhaltig zu verankern. Die durch die Kampagnenarbeit gewonnenen Partnerschaften sollen weiter vertieft und Erfahrungen sowie neue Projekte in verschiedene Netzwerke eingebracht werden. In Betracht kommt dabei auch die Ausrichtung von Fachtagungen und Kongressen wie z. B. des Weltradverkehrskongresses Velo-City.

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Bündnispartner:innen zu baulichen oder sonstigen Projekten sowie die bestehenden Kommunikationskonzepte zu Mobilitätsthemen werden weitergeführt und intensiviert. Ziel ist es, den Rad- und Fußverkehr kontinuierlich zum positiven Stadtgespräch zu machen und Menschen zum Radfahren und zum Zufußgehen zu motivieren. Besonders wichtig ist es, Kinder und Jugendliche zum Radfahren zu aktivieren. So wird der Grundstein für eine nachhaltigere Mobilität im Erwachsenenalter gelegt und das Fahrrad in allen Lebensphasen Teil des Alltags (vgl. 1.2.4).

Wer Rad fährt, bewegt sich schnell, modern, flexibel, gesund, umweltbewusst und preisgünstig. Rad- und Fußverkehr beleben die Stadt, fördern die Lebensqualität und schützen Umwelt und Klima. Sinnvolle Anknüpfungspunkte zu bestehenden Kommunikationsmaßnahmen und ebenso zu anderen stadtweiten Strategien wie beispielsweise „Active City“ sollen genutzt werden.

3.2.3 Verkehrssicherheit für alle – Vision Zero

Verkehrssicherheit ist oberstes Gebot der Verkehrspolitik. Hamburg verfolgt daher das Ziel der Vision Zero, also das Ziel von null Verkehrstoten und keinen Schwerverletzten. Die Ursachen für schwere Verkehrsunfälle sollen weiterhin systematisch untersucht und konsequent reduziert werden. Besondere Priorität haben dabei Rad- und Fußwege im Umfeld von Schulen. Alle Verkehrsteilnehmer:innen können einen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit und ein besseres Verkehrsklima leisten. Kein Parken im Halteverbot, auf Radfahrstreifen oder Geh- und

VISION ZERO

POSITIVES
STADTGESPRÄCH

Radwegen, das Halten bei Rot, die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und das Fahren mit dem Fahrrad auf der richtigen Seite und nicht auf dem Gehweg sowie vorausschauendes Verhalten und die allgemeine Rücksichtnahme auf die anderen Verkehrsteilnehmer:innen sind wichtige Grundvoraussetzungen für einen reibungslosen Verkehr.

Ein solches Verhalten wirkt sich auch positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Die im Jahr 2018 begonnene Aktion „Hamburg gibt Acht!“ setzt sich für ein besseres Miteinander im Straßenverkehr ein. Nach dem Motto „Von Hamburger:innen für Hamburger:innen“ wurden gemeinsam „acht goldene Regeln“ gefunden, mithilfe

derer jede Person das Miteinander im Straßenverkehr verbessern kann¹¹. Ins Leben gerufen wurde „Hamburg gibt Acht!“ vom Forum Verkehrssicherheit, der damaligen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und dem Landesbetrieb Verkehr (LBV). Das Forum Verkehrssicherheit, dessen Geschäftsführung mittlerweile die Behörde für Inneres und Sport (BIS) übernommen hat, wird die bereits etablierten Elemente zum Thema Sicherheit des Radverkehrs fortführen.

¹¹ www.hamburg.de/innenbehoerde/hamburg-gibt-8/12162496/hamburg-gibt-8

KAMPAGNE
„HAMBURG GIBT ACHT!“

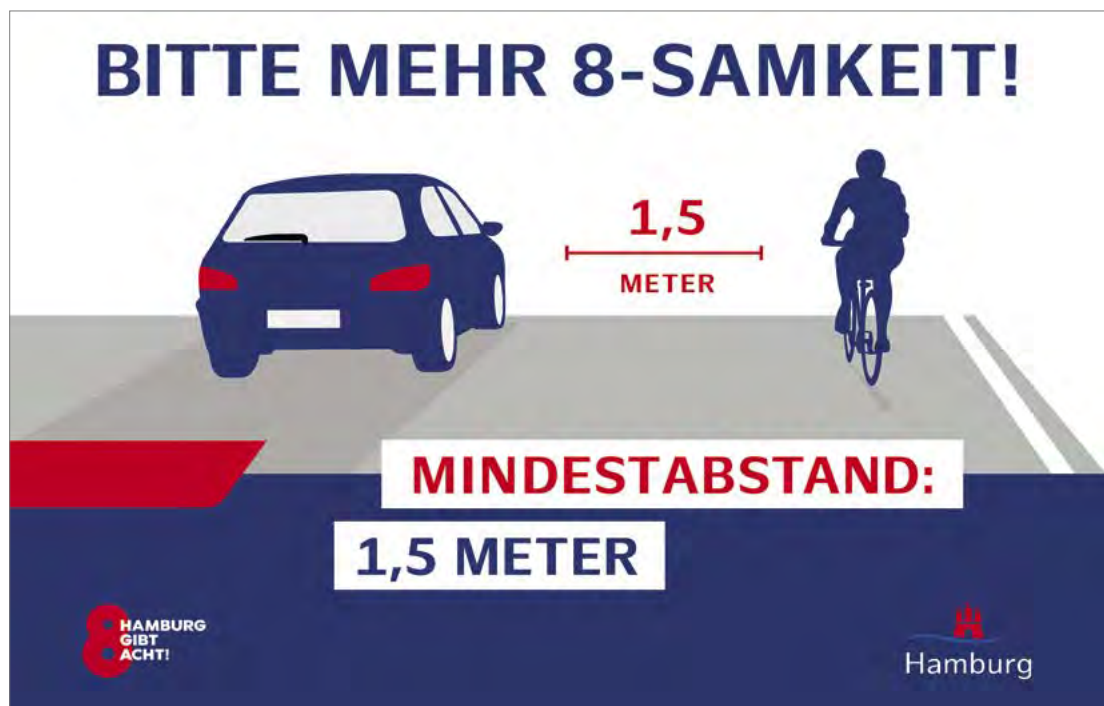


Bild 31: Motiv aus der Kampagne „Hamburg gibt Acht!“. © Hamburg gibt Acht!

Die acht goldenen Regeln lauten:

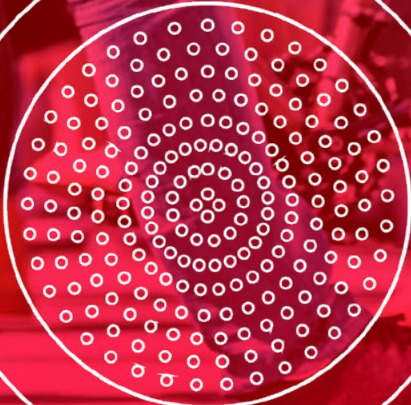
- Nr. 1: Handy in die Tasche, Augen auf die Straße.
 - Nr. 2: Wer Rücksicht will, muss Rücksicht nehmen.
 - Nr. 3: Immer schön mitdenken. Auch für die anderen.
 - Nr. 4: Nervenkitzel gehört ins Kino. Nicht auf die Straße.
 - Nr. 5: Straßenverkehr geht nicht nebenher.
 - Nr. 6: Rechne immer mit dem Unberechenbaren.
 - Nr. 7: Nur Fußballer gehen bei Rot.
 - Nr. 8: Rechts schauen. Links schauen. Aufeinander schauen
-

Unabhängig von Maßnahmen im Bereich der Aufklärung ist es Aufgabe der Polizei und des LBV, die Einhaltung der Regeln zu überwachen und Verstöße zu ahnden. Dazu werden die Kontrollen von falsch parkenden Kraftfahrzeugen auf Gehwegen und auf Radverkehrsanlagen weiter intensiviert. Unerlaubtes Halten und Parken sowohl in der zweiten Reihe als auch auf Rad- und Fußwegen sowie an Einmündungen und Überwegen werden verstärkt geahndet. Zudem wird der eingeschlagene Weg zur Verstärkung des Parkraummanagements beim LBV weiter ausgebaut.

Hervorzuheben ist darüber hinaus die Ahndung von Verstößen auch im fließenden Verkehr durch die Polizei, sowohl von Verstößen zu Lasten des Rad- und Fußverkehrs als auch von Verstößen durch den Radverkehr – beides ist gerade im Hinblick auf die schweren Unfälle von Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist die bewährte Arbeit der Fahrradstaffel hervorzuheben. Vor dem Hintergrund des Zielbildes „Vision Zero“ ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer:innen bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen, der Öffentlichkeitsarbeit und bei dem Einsatz von Technik stets zu beachten. Zwischen der BVM und der BIS soll im Rahmen der Sitzungen der Unfallkommission verstärkt über Gefahrenstellen für den Radverkehr berichtet werden. Die Koordinatorin für die Mobilitätswende nimmt als ständiges Mitglied an den Sitzungen der Unfallkommission teil.

VERKEHRSÜBERWACHUNG

UNFALLKOMMISSION



FUSSVERKEHR



4. Fußverkehr



Bild 32: Binnenalster. © BVM

4.1 Bedeutung des Fußverkehrs

In der Stadt des 21. Jahrhunderts gewinnt der Fußverkehr eine wachsende Bedeutung. Eine gute Infrastruktur zum Zufußgehen ermöglicht ein selbstständiges Leben und die gesellschaftliche Teilhabe aller sozialen Gruppen ohne nennenswerte Investitionen in die eigene Mobilität oder in technische Lösungen.

Gleichzeitig ist Fußverkehr die Basismobilität in jeder Wegekette, die notwendig ist, um ein Verkehrsmittel zu erreichen. Der ÖPNV ist in einem besonderen Maße von einem guten Fußverkehrsangebot abhängig, da der weit überwiegende Anteil aller Wege von, zu und zwischen den Haltestellen zu Fuß erledigt wird. Das Erleben dieser Wegekette und damit auch die Verkehrsmittelwahl werden sehr stark durch das Erleben dieser Fußwege geprägt. Somit trägt jede Maßnahme zur Verbesserung des Fußverkehrs direkt zum Erfolg der Strategie Hamburg-Takt bei.

Hamburg erfährt derzeit eine starke städtebauliche Nachverdichtung. Das seit vielen Jahren laufende

Wohnungsbauprogramm wird durch das Magistralenkonzept ergänzt, mit dem neuer Wohnraum am und im Einzugsgebiet von Hauptverkehrsstraßen erschlossen werden soll. Beide führen zu einer erhöhten Bevölkerungsdichte in den betroffenen Quartieren und damit auch zur Notwendigkeit einer größeren Flächengerechtigkeit im öffentlichen Raum.

Gute Rahmenbedingungen für den Fußverkehr tragen auch zur Umsetzung der Strategie „Active City“ bei, die das Ziel hat, Sport und Bewegung für alle Bürger:innen Hamburgs überall möglich und verfügbar zu machen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt allen Erwachsenen mindestens 150 Minuten Bewegung in der Woche. Aktive Mobilität wie Zufußgehen ist eine gute Möglichkeit, dieses Bewegungspensum in den Alltag zu integrieren. Voraussetzung ist eine geeignete, bewegungsaktivierende und sichere Infrastruktur.

Sowohl Kinder und Jugendliche als auch ältere

FUSSVERKEHR ALS
BASISMOBILITÄT

AKTIVE MOBILITÄT

Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind in besonderem Maße auf gute und barrierefreie Fußverkehrsanlagen angewiesen, um eine selbstständige Mobilität zu verwirklichen, die ihnen einen Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe,

Bildung und Beschäftigung erlaubt. Gleichzeitig ermöglicht eine Infrastruktur, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist, allen Menschen in der Stadt und ihren Besucher:innen eine sichere und angenehme Nahmobilität.

BARRIEREFREIHEIT

4.2 Fußverkehrsstrategie für Hamburg

Der Hamburger Klimaplan und die kontinuierliche Verkehrsentwicklungsplanung treffen übergeordnete Aussagen zum Fußverkehr auf gesamtstädtischer Ebene. Im Klimaplan wurde die Erarbeitung einer Fußverkehrsstrategie einschließlich Maßnahmenplan verankert, die als Grundlage für die Förderung des Fußverkehrs dienen soll. Gleichwohl sollte nicht auf die Fertigstellung eines solchen Strategiepapiers durch die BVM gewartet werden, um mit der Um-

setzung von konkreten Maßnahmen zu beginnen. Bereits jetzt kann auf vorliegende Erkenntnisse wie zum Beispiel auf die im Jahr 2018 vom Umweltbundesamt unter dem Titel „Geht doch!“ vorgelegte Analyse aufgebaut werden, die neben aktuellen Defiziten auch mögliche Ziele und Handlungsoptionen für Bund und Länder aufzeigt¹².

**ERSTELLUNG EINER
FUSSVERKEHRSSTRATEGIE
FÜR HAMBURG**

¹² www.umweltbundesamt.de/publikationen/geht-doch

4.3 Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte

Stadtteilbezogene Fußverkehrskonzepte setzen Handlungsschwerpunkte auf lokaler Ebene und ermöglichen zielgenaue und zügig erlebbare Verbesserungen vor Ort. Ziele sind die Schaffung fußverkehrstauglicher Straßenräume und durchgängiger Gehwegrouten, auch unter Einbeziehung von Wegen durch Grünanlagen, die attraktive Verbindungen abseits von (Hauptverkehrs-)Straßen bieten können. Schwerpunkte liegen hierbei u. a. auf der Herstellung der Barrierefreiheit, der Vergrößerung der effektiv nutzbaren Gehwegflächen, der Verkehrssicherheit, fußverkehrsfreundlichen Fahrbahnquerungen, der fußverkehrsfreundlichen und barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellenumfeldern, der verbesserten Erreichbarkeit öffentlicher Parkanlagen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität z. B. durch Verkehrsberuhigung, Fußgängerzonen, die Schaffung von Sitzgelegenheiten und eine verbesserte Grün-

ausstattung (v. a. durch Straßenbäume). Darüber hinaus erfordert gerade der Fußverkehr Räume, die nicht nur sicher im Sinne der Verkehrssicherheit sind, sondern die auch eine ausreichende soziale Sicherheit bieten. Die Konzepte enthalten eine Bestandsaufnahme und eine Analyse der Mängel und Potenziale, teilweise auch Beteiligungsformate, sowie eine daraus abgeleitete systematische Entwicklung konkreter Maßnahmen.

Jeder Bezirk soll in der 22. Legislaturperiode mindestens für je einen Stadtteil ein Fußverkehrskonzept entwickeln (sofern noch nicht vorhanden) und mit der Umsetzung von Maßnahmen beginnen. Eine Musterleistungsbeschreibung kann personelle und inhaltliche Ressourcen schonen; hier soll auf bereits bestehende Konzepte z. B. für Hoheluft-Ost und Alsterdorf (Bezirk Hamburg-Nord) oder Neustadt

**FUSSVERKEHRS-
FREUNDLICHE STADTEILE**

und St. Georg (im Bezirk Hamburg-Mitte) zurückgegriffen werden. Die Umsetzung der Konzepte erfolgt durch die Bezirksamter bzw. den LSBG je

nach Zuständigkeit. Konkrete Maßnahmen (auch außerhalb der Konzepte) werden in den jährlichen Vereinbarungen festgelegt.

4.4 Hauptwege im Grünen Netz

HAUPTROUTEN IM GRÜNEN NETZ

Das Grüne Netz Hamburg, mit seinen zwölf Landschaftsachsen, wichtigen Grünverbindungen und den beiden Grünen Ringen ist eine übergeordnete grüne Freiraumstruktur, die neben stadtklimatischen, freizeitbezogenen und stadtoökologischen Funktionen auch ein weitgehend durchgängiges Wegenetz von der Kernstadt bis ins Umland bereitstellt. Für den Zweiten Grünen Ring existiert bereits eine 100 km lange Route zum (Rad-)wandern, die als Freizeitroute 11 ausgeschildert ist. Für die zwölf Landschaftsachsen sowie den Ersten Grünen Ring wurden im Sommer 2021 detaillierte Hauptrouten für den Fußverkehr festgelegt und in der Wanderkarte „Abenteuer Grünes Netz“¹³ veröffentlicht. Diese Routen reichen strah-

lenförmig vom Ersten bis zum Zweiten Grünen Ring und finden ihre perspektivische Fortsetzung bis ins Umland. Die vorrangig grünen Wegeverbindungen queren an einigen Stellen Verkehrsräume, die nicht immer leicht zu überwinden sind. In einigen Abschnitten verlaufen sie zudem durch bestehende Straßenräume. Die Bündnispartner:innen unterstützen das Ziel, die Situation für den Fußverkehr im Bereich dieser Straßenquerungen und Verkehrsräume zu verbessern und soweit wie möglich eine höhere Grünqualität zu fördern.

Eine attraktive fußläufige Anbindung ist ein wesentlicher Baustein für eine gute, quartiersbezogene Freiraumversorgung. Die Bündnispartner:innen tragen daher zur Förderung einer sicheren, attraktiven und direkten fußläufigen Erreichbarkeit von öffentlichen Parkanlagen aus den umgebenden Quartieren bei.

¹³ <https://www.hamburg.de/contentblob/15188624/72dd5482ce8872d5bde550ff18f775e0/data/wanderkarte-abenteuer-gruenes-netz.pdf>

4.5 Schwerpunkt Innenstadt / Zentren

WEITERENTWICKLUNG DER HAMBURGER INNENSTADT HAMBURGER ZENTRENKONZEPT

Die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes für den Fuß- und Radverkehr ist eine herausgehobene Aufgabe der Stadtentwicklung. Das Hamburger Zentrenkonzept geht hierauf in zwei der fünf Kernziele ausdrücklich ein: „Zukunftsfähige Mobilität für die Zentren“ im Sinne einer Ausrichtung auf umweltfreundliche Mobilitätsformen und kurze Wege sowie „Öffentlicher Raum ist gesellschaftliche Mitte“ im Sinne des Anspruchs an die Aufenthaltsqualität. Die Innenstadt ist hierbei ein Leuchtturmprojekt für den Fußverkehr.

Die Innenstadt prägt das Bild der Stadt und macht

damit einen wichtigen Teil der Hamburger Identität aus. Handlungsleitend ist die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt sowie ihre Stärkung in den unterschiedlichen Funktionen als Einzelhandelsstandort, Bürostandort, Wohnstandort, Kommunikationsort sowie Freizeit- und Erlebnisort. Hierzu gehört insbesondere die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, vor allem auch in den Abendstunden. Voraussetzung sind attraktive, durchgängige, großzügige, barrierefreie und verkehrssichere Räume, vor allem für den Fußverkehr („Walkable City“), aber auch für den Radverkehr (Erreichbar- und Durchquerbarkeit). Bei der Gestaltung der Straßenräume sollen der Bus-,

der Rad- und der Fußverkehr vorrangig berücksichtigt werden.

Die positiven Erfahrungen des Projekts im Bereich Schauenburgerstraße / Kleine Johannisstraße („Autofreies Rathausquartier“) zeigen, dass Straßenabschnitte und Plätze in Bezug auf die oben genannten Ziele noch weitere Potenziale haben. Besondere Plätze und Straßenabschnitte wie z. B. der Burchardplatz mit angrenzender Mohlenhofstraße im Kontorhausviertel, die Schauenburgerstraße und die Kleine Johannisstraße im Rathausviertel sowie Straßenabschnitte im Bereich Jungfernstieg /

Passagenviertel sollen so weitreichend wie möglich für den Fußverkehr vorgesehen werden. Außerdem sollen die Trennwirkung der Willy-Brandt-Straße verringert und eine bessere fußläufige und ebenerdige Anbindung der HafenCity erreicht werden. Bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen in der Innenstadt werden die jeweiligen Stakeholder kontinuierlich und frühzeitig eingebunden.

Bei der weiteren Entwicklung der Mönckebergstraße zur Attraktivitätssteigerung für Fußgänger:innen ist deren Bedeutung als wichtige Radverkehrs- bzw. Veloroutenachse zu berücksichtigen.

4.6 Kurzfristige Maßnahmen für fußverkehrsfreundliche Straßenräume

Bereits heute wird der Fußverkehr als Teil der laufenden Straßenplanungen regelhaft berücksichtigt; die Realisierungsträger verbreitern in zahlreichen Projekten die Gehwege und beseitigen Hindernisse. Nunmehr sollen verstärkt auch kurzfristige Maßnahmen zur Schaffung fußverkehrsfreundlicher Straßenräume mehrere Ziele des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr aufgreifen und auch ohne vorlaufende Konzepte eine Behebung dringender Probleme ermöglichen. Hierunter fallen untermaßige und unebene Gehwege, mangelhafte Bordabsenkungen, fehlende barrierefreie Querungsmöglichkeiten sowie behinderndes oder gefährdendes Falsch- bzw. Gehwegparken.

Die Bezirksämter orientieren sich dahingehend verstärkt an den Belangen von Fußverkehr und Barrierefreiheit und setzen bedarfsorientiert lokale Schwerpunkte, um durch Kleinmaßnahmen die Infrastruktur und Barrierefreiheit zu verbessern. Maßnahmen sind das Beseitigen von Stolperfallen, das Absenken von Borden sowie das Verhindern von Falschparken durch bauliche Maßnahmen. Bei entsprechenden Platzverhältnissen kann der (be-

darfsgerechte) Einbau von Fahrradbügeln sinnvoll sein, um gleichzeitig Falschparken zu verhindern; dies wird teilweise bereits praktiziert. Kreuzungen und Einmündungen lassen sich u. a. durch bauliches Einfassen von Fahrbahnrandparken, vorgezogene Seitenräume zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten und den Einbau taktiler Leitelemente für Blinde und Sehbehinderte fußverkehrsfreundlicher und verkehrssicherer gestalten. Sitzmöglichkeiten tragen zur Erhöhung der Reichweite älterer oder körperlich eingeschränkter Fußgänger:innen und damit zu einer gesteigerten Lebens- und Aufenthaltsqualität auf den Flächen des Fußverkehrs bei.

Einzelheiten zur Verstärkung der Instandsetzung von Gehwegen ergeben sich auch aus Drs. 21/16358 „Förderung des Fußverkehrs (II): Gehwege schnell und unkompliziert sanieren – Schritt für Schritt ein Erhaltungsmanagement einführen“. Die Maßnahmen können unabhängig von Stadtteilkonzepten eine Wirkung „in der Fläche“ entfalten. Außerdem soll bestehendes Gehwegparken (Verkehrszeichen 315) mit Blick auf die Gewährleistung von Mindestbreiten für Zuzußgehende überprüft werden. Darüber hinaus



Bild 33: Ottensen macht Platz. © Bezirksamt Altona / Isadora Tast

wird in Bezug auf das Freihalten der Fußverkehrsflächen von Vegetation auf die Drucksache 21/9699

„Hamburg gepflegt und grün“ verwiesen.

4.7 Pilotprojekte

Um neue Impulse der nachhaltigen Mobilitätsgestaltung zu geben, sollen auch neue Wege beschränkt und innovative Pilotprojekte mit wegweisendem Charakter umgesetzt werden. Dabei handelt es sich zunächst um temporäre Maßnahmen, die dazu dienen, Neues auszuprobieren, zu bewerten und ggf. zu evaluieren. Für die Umsetzung von Pilotprojekten begrüßt der Senat ausdrücklich das Prinzip „erst ausprobieren, dann umbauen“. Die u. a. mit dem Projekt „Ottensen macht Platz“ gesammelten Erfahrungen sollen dabei berücksichtigt werden.

Die Bezirke können Pilotprojekte vorschlagen und umsetzen. Dies kann z. B. in Form temporärer Fußgängerzonen, der Gestaltung von Haltestellen,

Parklets, Fußgängerüberwegen, Ausprobieren unterschiedlicher Modelle von Fahrradabstellanlagen, fußgängerfreundlicher Ampelschaltungen oder einer Kombination aus mehreren Elementen erfolgen. Auch saisonale Sperrungen von Quartiersstraßen für Kinderspiel sind denkbar. Als rechtliches Instrument ist im jeweiligen Einzelfall zu prüfen, ob die Voraussetzungen der sogenannten Erprobungsklausel (§ 45 StVO Abs. 1, Satz 2, Nr. 6 „Verkehrversuch“) vorliegen und die Örtlichkeit geeignet ist. Die Projekte werden auf übliche Weise von den betroffenen Fachbehörden begleitet. Zur Öffentlichkeitsbeteiligung siehe 3.2.

4.8 Öffentliche Beleuchtung

Die Masten der öffentlichen Beleuchtung werden i. d. R. nach einer Lebensdauer von 50 Jahren ausgetauscht. Durch Änderungen der Art und Nutzung der Straßen entspricht die vorhandene Beleuchtung in Teilen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Mit der Drucksache 22/4312 (Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 25. September 2019 „Mobilität weiter denken, Menschen verbinden – Sicher durch die Stadt: Beleuchtungsoffensive gegen dunkle Ecken, Plätze, Straßen und Wege starten“ (Drucksache 21/18363)) haben die BVM bzw. der LSBG unter Mitwirkung der Hamburg Verkehrsanlagen GmbH (HHVA), der Bezirke, der Behörde für Wissenschaft, Familie, Gleichstellung und Bezirke (BWFG) und des Kompetenzzentrums für ein barrierefreies Hamburg sowie der BUKEA das weitere Vorgehen bzgl. der öffentlichen Beleuch-

tung unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit (insbesondere für Sehbehinderte), der Aufenthaltsqualität, des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit dargelegt. Die Ziele der öffentlichen Beleuchtung sind insoweit die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, die Verbesserung des Sicherheitsempfindens insbesondere für den Fuß- und Radverkehr sowie die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums in prominenten Bereichen.

Wo erforderlich, werden die öffentliche Beleuchtung im Zuge der Grundinstandsetzungsmaßnahmen auf den aktuellen Stand gebracht und Gehwege besser ausgeleuchtet. Bei der Neuanpflanzung von Bäumen ist stets auf einen ausreichenden Abstand zur öffentlichen Beleuchtung zu achten.

4.9 Barrierefreiheit

Die Bündnispartner:innen sind den Zielen der Barrierefreiheit gemäß § 5 des Hamburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (HmbBGG) verpflichtet; die Berücksichtigung der Barrierefreiheit durch die Realisierungsträger ist bei allen Maßnahmen im Straßenraum obligatorisch. Hilfestellung bieten hierzu die entsprechenden Regelwerke, insbesondere die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) und die ReStra, sowie das Kompetenzzentrum für ein barrierefreies Hamburg. Darüber hinaus sollen Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer spürbaren Erweiterung des Bewegungsraums von Menschen mit Behinderungen führen können. Dies sind zum Beispiel verbesserte oder neue Querungsmöglichkeiten oder die Einrichtung von formellen und informellen Sitz- und Ruhemöglichkeiten wie Bänke oder Sitzflächen auf Mauern und Einfassungen. Bei Planungsprozessen ist die hohe Schutzbedürftigkeit von Zufußgehenden zu

berücksichtigen, auch im Verhältnis zu Radfahrenden und insbesondere im Verhältnis zum motorisierten Verkehr. Im Übrigen siehe 4.5.

Besonderes Augenmerk soll außerdem auf die Freihaltung von Geländern, Handläufen etc. von behindernd abgestellten und angeschlossenen Fahrrädern gelegt werden. Hierzu sind bereits verschiedene Stellen unter Federführung der Senatskoordination für die Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen im engen Austausch, um ein Vorgehen zu entwickeln, mit dem die derzeitige Situation verbessert wird. In diesen Kontext gehört auch das geordnete Abstellen von Elektrokleinstfahrzeugen und anderen Mietfahrzeugen einschließlich der Pilotierung von definierten Abstellzonen. BVM, BIS, LBV und das Bezirksamt Hamburg-Mitte stehen hierzu mit den Anbietern von Sharing-Systemen in einem engen Austausch. Zudem

**FREIHALTUNG VON
HINDERNISSEN**

**BARRIEREFREIHEIT
UND INKLUSION**
BARRIEREFREIER ÖPNV

soll auf Bundesebene diesbezüglich auf stärkere Regulierungsmöglichkeiten hingewirkt werden. Die in den vergangenen Jahren konsequent vorangetriebene Herstellung der Barrierefreiheit der U-, S- und Regionalbahn-Haltestellen wird fortgeführt. Der Einbau von Aufzügen kommt sowohl der Beförderung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen als auch denjenigen mit Kinderwagen und Fahrrädern zugute. Ergänzend werden die Umfelder der Haltestellen mit besonderem Fokus auf Umsteigewege sowie wichtige Ziele und Einrichtungen betrachtet. Barrierefreiheit soll nicht an Grundstücksgrenzen enden. Die Her-

stellung der vollständigen Barrierefreiheit für Bushaltestellen und Fähranleger, die bislang kein eigenes Bauprogramm darstellt, ist voranzutreiben. In diesem Zusammenhang wird auf die Broschüre „Mobilität weiterdenken! Barrierefreie Wegeketten – Ideen für die Praxis“ aus dem Jahr 2019 verwiesen¹⁴ sowie auf den Leitfaden „Seniorenfreundliche Umsteigepunkte“ des Bezirksamts Eimsbüttel aus dem Jahr 2021¹⁵.

14 www.hvv.de/resource/blob/24044/6d66567ef4b5502a9a7ed39a06d9bace/hvv_mfa_mobilitaet-weiterdenken_barrierefreie_wegekettten.pdf

15 www.hamburg.de/contentblob/15239874/7e2444dfb7196ef3d0da6653f228639b/data/d-leitfaden.pdf



Bilder 34 und 35: Fußgängerleitsystem. © BVM

4.10 Fußgängerleitsystem

Im Jahr 2006 wurde anlässlich der FIFA-Fußball-Weltmeisterschaft ein Fußgängerleitsystem eingerichtet und seitdem schrittweise erweitert. Es erstreckt sich auf die Bezirke Hamburg-Mitte, Altona und Harburg und weist insbesondere touristische Ziele aus, aber

auch S- und U-Bahn-Haltestellen und Fähranleger. Ziel ist es, das Fußgängerleitsystem in seinem Bestand zu sichern und – wo notwendig – punktuell anzupassen und zu erweitern.

4.11 Bäume und Straßenbegleitgrün

Bäume und andere straßenbegleitende Grünstrukturen sowie ein gutes Regenwassermanagement sind wesentliche Elemente zur Klimaanpassung der Stadt und auch zur Steigerung der Rad- und Fußverkehrsqualität. Daher sollen beim Ausbau der Infrastruktur Fällungen von Altbäumen weitestgehend vermieden werden. Etablierte Bäume (erste und zweite Reifungsphase) und Grünstrukturen sind bestmöglich zu erhalten und durch weitere Pflanzungen zu ergänzen. Dabei wird, wie bei anderen Straßenplanungen auch, eine ausgeglichene bis positive Baumbilanz angestrebt (siehe auch 1.4).

Gerade in Anbetracht des Klimawandels und immer heißerer Sommer ist Stadtgrün zur Verbesserung des Mikroklimas im Straßenraum ein wichtiger Faktor für die Nutzbarkeit von Fußwegeverbindungen (besonders dort, wo keine hohen Gebäude Schatten werfen). Dies gilt besonders im Zuge der Überlegungen zur Aufwertung der Magistralen und Hauptverkehrsstraßen, in deren Rahmen dem Grünvolumen ebenfalls eine besondere Bedeutung eingeräumt wird (vgl. Entwurf zu Prinzipien der Magistralenentwicklung Okt. 2020).

Für Bäume und Grünstrukturen muss langfristig die Wasserverfügbarkeit gesichert sein. Die Gestaltung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr kann dazu im Zusammenspiel mit einem sachgerechten Regenwassermanagement beitragen.

Um einer zunehmenden Flächenversiegelung in der Stadt und den durch den Klimawandel häufiger zu befürchtenden Starkregenereignissen entgegenzuwirken, ist eine wassersensible Gestaltung der Straßenräume notwendig. Hilfestellung bieten die „Hinweise zur wassersensiblen Straßenraumgestaltung“, die als Wissensdokument Teil der ReStra sind.

Der Leitfaden „Konzept zur Sanierung von schadhafte Wegeböden im Bereich von Bäumen“ des LSBG gibt Hinweise zur Verbesserung von Geh- und Radwegen, die durch Baumwurzeln beeinträchtigt werden.

BEDEUTUNG VON BÄUMEN
UND STADTGRÜN

5. Umsetzung

5.1 Bündnispartner:innen

Bündnispartner:innen sind die folgenden Behörden, Bezirksämter und Institutionen:

- Bezirksamt Hamburg-Mitte
- Bezirksamt Altona
- Bezirksamt Eimsbüttel
- Bezirksamt Hamburg-Nord
- Bezirksamt Wandsbek
- Bezirksamt Bergedorf
- Bezirksamt Harburg
- Senatskanzlei
- Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
- Behörde für Wirtschaft und Innovation
- Behörde für Inneres und Sport
- Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie, Agrarwirtschaft
- Behörde für Schule und Berufsbildung
- Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke
- Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
- Landesbetrieb Verkehr
- Hamburg Port Authority
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung Hamburg GmbH
- P+R-Betriebsgesellschaft mbH
- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Hamburger Hochbahn AG
- Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH
- Hamburg Verkehrsanlagen GmbH
- Hamburg Wasser
- Stadtreinigung Hamburg AöR
- Stromnetz Hamburg GmbH

Alle Bündnispartner:innen setzen ihre Ziele und Projekte mit vollem Einsatz um. Zur Sicherung der gesamtstädtischen Koordinierung werden folgende Strukturen zur Zusammenarbeit und zur Kooperation genutzt:

5.2 Beteiligungsprozesse

Bei der Planung und Umsetzung der Maßnahmen wird das bisherige Verfahren durchlaufen, bei dem insbesondere die jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden sowie weitere Akteure mit Belangen im Straßenraum (z. B. Feuerwehr, Verkehrsunternehmen, P+R-Betriebsgesellschaft, Stadtreinigung etc.) beteiligt sind. Alle Beteiligten wirken bei der Planung und Umsetzung aktiv und lösungsorientiert unter der Prämisse mit, die Maßnahmen umzusetzen und in der Stadt sichtbar zu machen.

Der jeweils projektbezogenen Kommunikation und Information gegenüber Bürger:innen, Betroffenen, Politik und Interessenverbänden ist durch alle Beteiligten in ihren Zuständigkeiten ein hoher Stellenwert einzuräumen. Dies umfasst auch die Kommunikation möglicher baustellenbedingter Auswirkungen. Insbesondere dort, wo bereits artikuliertes öffentliches Interesse, eine Verknüpfung mit anderen Planungsprozessen im Stadtteil, hoher Einzelhandels- und Gewerbebesatz, Parkplatzmangel oder viele Stra-

ßenbäume in engem Straßenraum Konflikte möglich erscheinen lassen, soll eine Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Die bezirklichen Gremien wirken an der Lösung möglicher Konflikte zielorientiert und konstruktiv im Sinne dieses Bündnisses mit. Die Art und Weise der Einbeziehung der Öffentlichkeit ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten, den jeweiligen Belangen und involvierten Personenkreisen.

Die Bündnispartner:innen sind sich einig, dass bezirkliche Gremien bei den Planungen zum Ausbau einer verbesserten Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur einen wichtigen Beitrag leisten. Konzepte zur Weiterentwicklung beider Verkehrssysteme und Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur werden in den bezirklichen Gremien vorgestellt und diskutiert, um Hinweise und Änderungen aufzunehmen. Die Einbindung der bezirklichen Gremien und der Träger öffentlicher Belange bei Infrastrukturmaßnahmen erfolgt in bewährter Weise. Die Kompetenzen der bezirklichen Gremien bleiben unverändert.

AKTIVE UND
LÖSUNGSORIENTIERTE
MITWIRKUNG ALLER
BETEILIGTEN

EINBINDUNG DER
BEZIRKLICHEN GREMIIEN

BETEILIGUNG DER
ÖFFENTLICHKEIT

5.3 Arbeitsprogramm, jährliche Vereinbarungen und Projektsteuerung

Die Bündnispartner:innen verpflichten sich, die Aufgaben und Maßnahmen zur Umsetzung des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr mit hoher Priorität voranzubringen. Konkrete Umsetzungsschritte, Einzelheiten und Vorgaben zu allen notwendigen Maßnahmen im Bereich der Rad- und Fußverkehrsförderung ergeben sich aus dem Arbeitsprogramm, das auf Vorschlag der BVM durch die Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr zusammen- und aufgestellt wird (siehe 5.4.3). Das Arbeitsprogramm umfasst auch die Umsetzung der inhaltlichen Vorgaben, die sich aus der Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative

Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver (Drs. 22/106) ergeben. Die in der Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr vertretenen Stellen setzen das Arbeitsprogramm in ihren jeweiligen Zuständigkeiten um, bringen die Umsetzung der Maßnahmen voran und machen sie in der Stadt zügig sichtbar. Für die Umsetzung der baulichen Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im jeweiligen bezirklichen bzw. örtlichen Zuständigkeitsbereich treffen die Bezirksämter und die BVM miteinander jährliche Vereinbarungen. Diese umfassen die bauliche Herrichtung der Velorouten, der Radschnellwege, der bezirklichen Netze (inkl.

ARBEITSPROGRAMM DES
BÜNDNISSES

Konzeption) und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung, Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren sowie Verbesserungen für den Fußverkehr.

Sind Flächen Dritter betroffen (z. B. Deutsche Bahn, Hamburg Wasser), so übernehmen das örtlich zuständige Bezirksamt bzw. die Hamburg Port Authority (HPA) die Federführung für die Realisierung der Maßnahme einschließlich der Schaffung des notwendigen Planrechts und der späteren Verkehrssicherungspflicht. Auch die weiteren Realisierungsträger treffen mit der BVM entsprechende Vereinbarungen für die baulichen Maßnahmen in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen. Die jährlichen Vereinbarungen werden verbindlicher Teil des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr. Zu den Ressourcen siehe 5.7.

Die zentrale Projektsteuerung (bisher ausschließlich für Velorouten) hat sich in diesem Rahmen bewährt und wird auch zukünftig eingesetzt werden. Das Projektmanagement für den Umsetzungsprozess wird weiterhin durch eine von der BVM beauftragte zentrale Projektsteuerung wahrgenommen, mit deren Hilfe ein Beitrag zur Schaffung der erforderlichen Arbeitskapazitäten geleistet werden soll.

Die Aufgaben der zentralen Projektsteuerung werden erweitert und umfassen nunmehr die Maßnahmen zum Ausbau der Velorouten, der Radschnellwege, der bezirklichen Netze und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung sowie Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren und zur Verbesserung des Fußverkehrs.

Zur Projektsteuerung gehören unter anderem die Überwachung der terminlichen und finanziellen Steuerung sowie die fortlaufende Berichtsdocumentation

der Umsetzungsprozesse. Außerdem übernimmt die Projektsteuerung auf Wunsch der Realisierungsträger Tätigkeiten wie die unterschriftsreife Erstellung von Unterlagen für die Ausschreibung von Planungs- und Bauleistungen für einzelne Maßnahmen sowie die Organisation, Vor- und Nachbereitung von Terminen. Dabei liegen die Auftraggeberfunktionen und die Bauherrenkernleistungen weiterhin bei den originär zuständigen Stellen. Die Projektsteuerung leistet außerdem einen wichtigen Beitrag zum Berichtswesen einschließlich der Infrastrukturstatistik (siehe 5.6.3) und unterstützt beim Einwerben von Fördermitteln. Die Aufgaben der Projektsteuerung können, insbesondere zum Monitoring, erweitert werden.

Die BVM und die Realisierungsträger kommen gemeinsam mit der Projektsteuerung sechs Monate nach Abschluss der jeweiligen Vereinbarungen zusammen, um über den Umsetzungsstand und mögliche Nachsteuerungsbedarfe zu beraten.

Die BVM überwacht die Umsetzung des Arbeitsprogramms und bringt dieses in die Arbeitsgruppe des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr ein. Sollten Zielvorgaben, die sich aus diesem Bündnis ergeben, nicht eingehalten werden können, informieren die Bündnispartner:innen mit Kenntnisnahme unter Angabe von Gründen unverzüglich die Koordinatorin für die Mobilitätswende.

JÄHRLICHE VEREINBARUNGEN ZWISCHEN DEN REALISIERUNGSTRÄGERN UND DER BVM

ZENTRALE PROJEKTSTEUERUNG

ÜBERWACHUNG DER UMSETZUNG DES ARBEITSPROGRAMMS

5.4 Gremien

5.4.1 Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende

Um die ambitionierten klima- und verkehrspolitischen Ziele unserer Stadt zu erreichen und der gestiegenen Bedeutung der Mobilitätswende sowie den damit verbundenen Abstimmungs- und Steuerungsbedarfen Rechnung zu tragen, hat Hamburg mit Beginn der 22. Legislaturperiode eine Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende eingerichtet. Dieses ressortübergreifende Gremium des Senats unter Leitung des Ersten Bürgermeisters und unter Beteiligung der relevanten Behörden und der Bezirke berät und entscheidet drängende Zukunftsfragen, führt Konfliktlösungen herbei und überwacht die Fortschritte zur Erreichung der klima- und verkehrspolitischen Ziele. In der Senatskommission hat die Umsetzung der Rad- und Fußverkehrsplanungen neben der Umsetzung des Hamburg-Takts (einschließlich Schnellbahnausbau) besondere Priorität.

5.4.2 Lenkungsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

In der überbehördlichen Lenkungsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr unter Leitung des Staatsrates der BVM werden die grundlegenden Fragestellungen zum Fuß- und Radverkehr in Hamburg sowie Wechselwirkungen, Konflikte und sonstige Berührungspunkte insbesondere zum Hamburg-Takt und zur Baustellenkoordinierung und deren Gremien erörtert. Teilnehmende sind die zuständigen Entscheidungsträger:innen der Bündnispartner:innen. Die Zusammensetzung kann je Sitzung themenbezogen variieren. Die Lenkungsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr kann Projektgruppen mit unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten bilden. Die Lenkungsgruppe und die Projektgruppen tagen anlassbezogen. Die organisatorische und inhaltliche

Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BVM. Es erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Hamburg-Taktgeberteam, das unter Leitung des Senators für Verkehr und Mobilitätswende tagt.

5.4.3 Arbeitsgruppe Bündnis für den Rad- und Fußverkehr

In der überbehördlichen Arbeitsgruppe zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr unter Leitung der Koordinatorin für die Mobilitätswende werden die für die Zielerreichung dieses Bündnisses notwendigen Schritte und Meilensteine in einem Arbeitsprogramm (siehe 5.3) unter Prioritätensetzung konkretisiert. Die Arbeitsgruppe unterrichtet die Lenkungsgruppe, weist auf mögliche Hemmnisse hin und unterbreitet Lösungsvorschläge. Teilnehmende sind zuständige Mitarbeiter:innen der Bündnispartner:innen auf Arbeitsebene. Die Zusammensetzung kann anlassbezogen variieren. Die Arbeitsgruppe kann Unterarbeitsgruppen mit unterschiedlichen Fachthemen und Arbeitsschwerpunkten bilden. Die organisatorische und inhaltliche Vor- und Nachbereitung erfolgt durch die BVM.

5.4.4 Mobilitätsbeirat

Der Mobilitätsbeirat ist ein beratendes Gremium der Behördenleitung der BVM, das seit dem Jahr 2014 mehrmals im Jahr zusammenkommt. Der Mobilitätsbeirat dient im Rahmen der kontinuierlichen Verkehrsentwicklungsplanung dem Austausch zwischen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden. Ziel ist die Förderung von Transparenz und Kommunikationskultur in den Bereichen Verkehrspolitik und Verkehrsplanung¹⁶.

¹⁶ www.hamburg.de/bvm/mobilitaetsbeirat

5.5 Konfliktlösung und Baustellenkoordination

VORGEHEN ZUR LÖSUNG VON KONFLIKTEN

Konflikte werden so weit wie möglich auf Fachebene gelöst. Planabstimmungen einzelner Infrastrukturmaßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs erfolgen separat mit den zuständigen Dienststellen (Bezirksämter, HPA, LSBG, BVM, BIS etc.). Unter der Prämisse der Mobilitätswende sind dabei alle Beteiligten bestrebt, auftretende Konflikte zügig und sachorientiert zu lösen.

maschutz und Mobilitätswende. Sollten Konflikte bei der Umsetzung anderer Maßnahmen auftreten, die unter das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr fallen, findet das beschriebene Konfliktlösungsmodell entsprechend Anwendung.

Um das umfangreiche Bauprogramm zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs umzusetzen, ist eine frühzeitige Baustellenkoordination erforderlich. Die geplanten Baumaßnahmen insbesondere im Bereich der Velorouten, Bezirksrouten und Radschnellwege sind mit anderen Bauprogrammen im Straßenraum der Stadt Hamburg abzustimmen, damit eine zeitgerechte Fertigstellung erfolgen kann. Dazu ist frühzeitig die Bauprogrammkoordination im Fachbereich Verkehrsflussverbesserung des LSBG einzubeziehen. Das Baustellenmanagement wird weiter professionalisiert und um Maßnahmen im Sinne des Klimaplanes und kurzfristig dringlicher Maßnahmen fortentwickelt. Bei der Koordination und Priorisierung von Baumaßnahmen und bei der Konfliktlösung sind die bestehenden Gremien der übergeordneten Baustellenkoordination unter Einbindung der Koordinatorin für die Mobilitätswende sowie die Steuerungsgruppe Verkehrsflussoptimierung zuständig und heranzuziehen. Sofern keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende. Davon unbeschadet findet die interne Priorisierung von Bezirksmaßnahmen innerhalb der Bezirke statt.

BAUSTELLEN-KOORDINIERUNG UND -MANAGEMENT

Bei Differenzen bzgl. der Planabstimmung einzelner Infrastrukturmaßnahmen zwischen den Beteiligten auf Arbeitsebene ist zunächst die bzw. der jeweilige Dienstvorgesetzte zur Konfliktlösung einzubeziehen. In den Bezirksämtern stehen dafür zunächst die jeweiligen Abteilungsleitungen als erste Ansprechpartner:innen zur Verfügung, danach die Fachamtsleitungen, die Leitungen der Dezernate für Wirtschaft, Bauen und Umwelt sowie die Bezirksamtsleitungen. Sollte danach keine Lösung zu finden sein, kann jede:r Verfahrensbeteiligte die Koordinatorin für die Mobilitätswende zur Konfliktklärung einbeziehen. Dazu wird eine Koordinierungsrunde Rad- und Fußverkehr eingerichtet. Sie dient dem Ziel, Konflikte in einem geregelten Verfahren konstruktiv und zielorientiert im Sinne dieses Bündnisses zu lösen. Die Koordinierungsrunde tagt anlassbezogen mit den jeweiligen Verfahrensbeteiligten. Die einbeziehende Person bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Ziel ist es, eine einvernehmliche Entscheidung herbeizuführen.

Die Informations- und Beteiligungsrechte der Radverkehrsplanungsgruppe (Drs. 21/1502) und die des Verkehrsplanungsgruppen (Drs. 21/15573) gehen umfassend auf die Koordinatorin für die Mobilitätswende über.

Sollte eine Einigung nicht möglich sein, wird eine einvernehmliche Entscheidung zwischen den jeweiligen Beteiligten der überbehördlichen Lenkungsgruppe angestrebt. Die Koordinatorin für die Mobilitätswende bereitet den Sachverhalt auf und berichtet über den Konflikt. Sofern auch hier noch keine Einigung erfolgt, beschließt die Senatskommission für Kli-

INFORMATIONEN- UND BETEILIGUNGSRECHTE DER KOORDINATORIN FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE

5.6 Monitoring und Berichtswesen

5.6.1 Indikatoren für einen inklusiven Radverkehr

Gemäß Drs. 22/106 erhebt die BVM regelmäßig die altersspezifischen Unterschiede in der Fahrradnutzung und entwickelt einen Sicherheitsindikator, der die Radverkehrsleistung und die Zahl der schweren und tödlichen Unfälle mit Fahrradbeteiligung berücksichtigt. Die Indikatoren werden u. a. im Rahmen von Berichten zum Bündnis für den Fuß- und Radverkehr veröffentlicht.

Zur Erhebung der altersspezifischen Unterschiede in der Fahrradnutzung beteiligt sich Hamburg an der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD). Zwischen diesen MiD-Studien ist jeweils zusätzlich eine eigene Erhebung geplant, die sich am Erhebungsdesign der MiD orientiert, um die Entwicklungen in einem dichteren Rhythmus als die MiD darstellen zu können und eine gute Planungs- und Steuerungsgrundlage zu erhalten.

5.6.2 Kennzahlen

Zur Entwicklung des Radverkehrs werden folgende Kennzahlen erhoben:

- Neubau/Erneuerung von Radverkehrsanlagen (Einzelheiten siehe 5.6.3)
- Bestand Bike+Ride-Abstellplätze
- Aufwuchs Fahrradabstellplätze (ohne Bike+Ride)
- Ausleihvorgänge StadtRAD
- Entwicklung des Radverkehrsaufkommens (u. a. HaRaZäN).

Darüber hinaus wird im Radverkehr eine Reihe weiterer Daten erhoben, u. a.:

- Anzahl StadtRAD-Stationen und Stadträder
- Radverkehrsaufkommen vor/nach Umsetzung ausgewählter Baumaßnahmen
- Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung.

Als Kennzahl für den Fußverkehr sollen künftig Neubau/Erneuerung von Gehwegen erhoben werden. Derzeit wird geprüft, ob über HaRaZäN an einzelnen Standorten auch eine Erhebung des Fußverkehrs zweckmäßig ist. Alle Daten werden mindestens halbjährlich erhoben und fließen in das umfangreiche Monitoring und Berichtswesen ein, die im Rahmen der Koordinierung Mobilitätswende aufgebaut werden; sie basieren insbesondere auf dem Monitoring zur Verkehrsentwicklungsplanung und zum Hamburg-Takt und dienen auch der Vorbereitung der Senatskommission für Klimaschutz und Mobilitätswende.

5.6.3 Infrastrukturstatistik

Die Realisierungsträger übermitteln der Koordinatorin für die Mobilitätswende halbjahres- und jahresweise Übersichten über die in den Vormonaten bzw. im Vorjahr abgeschlossenen Maßnahmen im Rad- und Fußverkehrsnetz nach Art, Länge und Ort der Anlage (vgl. 1.1). Hierbei werden sie von der zentralen Projektsteuerung unterstützt, die die für den Infrastrukturausbau relevanten Informationen kontinuierlich fortschreibt und den Planungs- und Baudienststellen sowie der BVM bedarfsgerecht zur Verfügung stellt. Dasselbe gilt für die Maßnahmen des Fahrradparkens. Darüber hinaus werden im Rahmen des Projektmanagements für die Velorouten, Radschnellwege und Bezirksrouten auch Bilanzen zu Parkplätzen und Bäumen (Fällungen und Neupflanzungen) erstellt.

ERHEBUNG DER
INDIKATOREN

HALBJÄHRLICHE
ERHEBUNG DER
KENNZAHLEN

5.7 Ressourcen

5.7.1 Maßnahmen der jährlichen Vereinbarungen

Die von der BVM geförderten Maßnahmen werden in den jährlichen Vereinbarungen zum Bündnis für den Rad- und Fußverkehr aufgeführt (siehe 5.3). Ihre Finanzierung steht unter dem Vorbehalt der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel.

Die jährlichen Vereinbarungen umfassen die Maßnahmen, die sich zur Umsetzung der inhaltlichen Vorgaben aus der Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid Hamburg – Die Fahrradstadt wird inklusiver (Drs. 22/106) ergeben. Dies sind die bauliche Herrichtung der Velorouten (einschließlich der Erstaustattung mit Wegweisung und Branding), der Radschnellwege, der bezirklichen Netze und sonstigen Radverkehrsführungen mit herausgehobener Bedeutung sowie Maßnahmen des Fahrradparkens in Quartieren und Verbesserungen für den Fußverkehr. Sofern erforderlich, finanziert die BVM in diesem Rahmen auch die Erstellung notwendiger Konzepte, wobei der Fokus auf der Umsetzung und Sichtbarmachung von Maßnahmen liegt.

Erforderlich ist darüber hinaus das Einwerben von Fördermitteln des Bundes. Die Bündnispartner:innen verpflichten sich, im Rahmen ihrer jeweiligen Verantwortlichkeit Mittel über Förderprogramme des Bundes zu beantragen, Finanzhilfen des Bundes zu nutzen und diese aktiv zur Umsetzung von Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr einzusetzen. Dies gilt auch für EU-Förderprogramme. Die BVM unterstützt bei der Auswahl von Förderprogrammen und dem Einsatz von Fördermitteln. Die jeweils zuständigen Partner führen die Antragstellung durch.

Zur Umsetzung der Baumaßnahmen, die unter das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr fallen und in den

jährlichen Vereinbarungen aufgeführt sind, erhalten die Bezirksämter von der jeweiligen Bruttobausumme 20 % für externe Planungskosten, hiervon maximal 30 % für bezirkliche Bauherrenkernleistungen (Beispiel: 1 Mio. € Bruttobausumme, 20 % Planungskosten = 200.000 EUR, davon maximal 30 % Personalmittel = 60.000 €). Die Abrechnung der Personalmittel erfolgt anhand der tatsächlichen Kosten.

Sollten sich durch die Maßnahmen zusätzliche bzw. gänzlich neue Wegeflächen ergeben (z. B. bei Radschnellwegen), deren Unterhaltung nicht gesichert ist, so sind diese von den Bezirksämtern in die Verhandlungen über die Rahmenzuweisungen einzubringen.

Die Bezirksämter werden durch die Fortsetzung dieses im bisherigen Bündnis für den Radverkehr etablierten Mechanismus in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal zur Erfüllung der Aufgaben einzustellen. Insoweit gehen die Bündnispartner:innen auf Basis der mittelfristigen Finanzplanung davon aus, dass – unter dem Vorbehalt der im Haushalt zur Verfügung stehenden Mittel und der Personalentwicklungsplanung des Senats – das für die Umsetzung des Bündnisses qualifizierte Personal über die Dauer der Legislaturperiode in einer Höhe von bis zu ca. 3 Mio. € pro Jahr weiterhin finanzierbar ist. Die Bündnispartner:innen kommen überein, Personal so weit wie möglich unbefristet einzustellen.

Der Einsatz der Personalmittel obliegt den Bezirksämtern in eigener Zuständigkeit. Die Bezirksämter sind dabei verpflichtet, alle erforderlichen Aufgaben zu erfüllen, die für die ordnungsgemäße Durchführung der jeweiligen Maßnahmen nötig werden. Um mögliche Klärungen im Bereich Personal und Haushalt herbeizuführen, erfolgt mindestens einmal jährlich eine Abstimmung zwischen BVM, BWFGB und dem federführenden Bezirksamt Hamburg-Mitte (unter Einbezug

FINANZIERUNG AUS
DEM HAMBURGER
HAUSHALT

PERSONAL IN DEN
BEZIRKSÄMTERN

FÖRDERMITTEL
UND FINANZHILFEN
DES BUNDES

HAUSHALTSMITTEL FÜR
DIE BEZIRKSÄMTER

des Fachamts Ressourcensteuerung) zusätzlich zu den Verhandlungen bzgl. der jährlichen Vereinbarungen.

5.7.2 Weitere Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr

Bei allen weiteren Maßnahmen und Aufgaben des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr, die nicht in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt werden,

erfolgt die Finanzierung durch die jeweils zuständigen Stellen. Diese werben die notwendigen investiven und konsumtiven Mittel im Rahmen der Haushaltsberatungen ein, wobei die Finanzierung unter dem Vorbehalt der Zustimmung durch die Bürgerschaft steht. Es herrscht Einigkeit, dass alle Maßnahmen, die nicht in den jährlichen Vereinbarungen aufgeführt sind, durch die jeweiligen zuständigen Bereiche mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln finanziert werden.

FINANZIERUNG VON
MASSNAHMEN AUSSERHALB
DER JÄHRLICHEN VEREIN-
BARUNGEN

5.8 Laufzeit

Mit der vorliegenden Vereinbarung wird das Bündnis für den Radverkehr nunmehr als Bündnis für den Rad- und Fußverkehr weiterentwickelt. Dieses greift das Arbeitsprogramm des Senats für die 22. Legislaturperiode sowie die Einigung der Hamburgischen Bürgerschaft mit der Volksinitiative Radentscheid – Die Fahrradstadt wird inklusiver (Drs. 22/106) auf. Die Fortschreibung ersetzt außerdem die Radverkehrsstrategie für Hamburg aus dem Jahr 2008.

Die Laufzeit des Bündnisses für den Rad- und Fußverkehr umfasst mindestens die 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft und dauert so lange an, bis das Bündnis durch eine Fortschreibung ersetzt oder eine Erklärung beendet wird.

ERSATZ DER
RADVERKEHRSSTRATEGIE

Unterzeichner:innen


Für den Senat

Erster Bürgermeister



.....
Dr. Peter Tschentscher

Präses der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende



.....
Dr. Anjes Tjarks

Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation



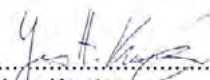
.....
Michael Westhagemann

Präses der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen




.....
Dr. Dorothee Stapelfeldt

Präses der Behörde für Umwelt, Klimaschutz, Energie und Agrarwirtschaft



.....
Jens Kerstan

Präses der Behörde für Inneres und Sport



.....
Andy Grote

Präses der Behörde für Schule und Berufsbildung



.....
Ties Rabe

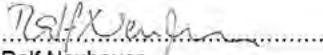
Präses der Behörde für Wissenschaft, Forschung, Gleichstellung und Bezirke




.....
Katharina Fegebank

Für die Bezirksamter

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Mitte


Ralf Neubauer

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Altona


Dr. Stefanie von Berg

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Eimsbüttel


Kay Gärgens

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Hamburg-Nord


Michael Werner-Boelz

Bezirksamtsleiter des Bezirksamtes Wandsbek


Thomas Ritzenhoff

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Bergedorf

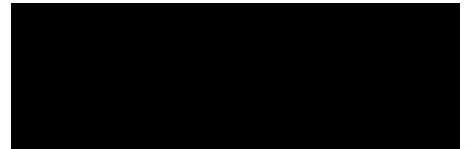

Cornelia Schmidt-Hoffmann

Bezirksamtsleiterin des Bezirksamtes Harburg


Sophie Fredenhagen

Für die Bezirksversammlungen

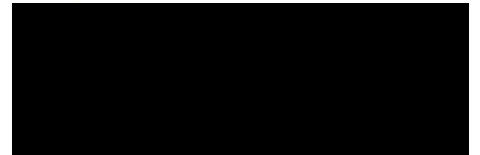
Vorsitzende der Bezirksversammlung
Hamburg-Mitte



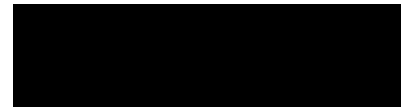
Vorsitzende der Bezirksversammlung Altona


.....
Stefanie Wolpert

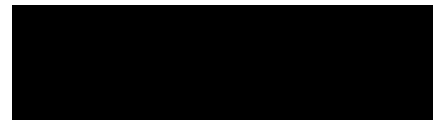
Vorsitzender der Bezirksversammlung Eimsbüttel



Vorsitzende der Bezirksversammlung
Hamburg-Nord



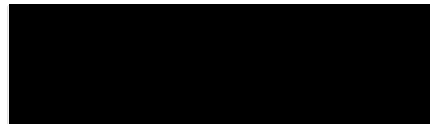
Vorsitzender der Bezirksversammlung Wandsbek



Vorsitzender der Bezirksversammlung Bergedorf



Vorsitzender der Bezirksversammlung Harburg



Impressum

Herausgeberin

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Kontakt

Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
Pressestelle
E-Mail: pressestelle@bvm.hamburg.de

Gestaltung: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Bildnachweis: Titelcollage BVM, S.4 u. 7 Mediaserver Hamburg / [REDACTED],
S. 10/11 Adobe Stock / photoschmidt, S. 34/35 DoubleVision GbR / [REDACTED],
S. 44/45 Adobe Stock / Kara, S. 52/53 Adobe Stock / trattieritratti

