

Stadtwerkstatt

11



„Olympia Hamburg 2024“ Herausforderungen und Chancen für die Mobilität



| | |
|--|----|
| Grußwort des Senators für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Frank Horch | 3 |
| Auf dem Podium und am Rednerpult | 5 |
| Anforderungen an das Mobilitätskonzept | 6 |
| Olympia 2024 – Chancen für die Mobilität | 9 |
| Kurz und knapp: „Was ist Mobilitätsmanagement?“; „Herausforderungen und Chancen für den Verkehr“ | 12 |
| Anregungen der Bürgerinnen und Bürger | 13 |
| Ausblick. | 17 |
| Olympia in Hamburg. | 18 |
| Impressum | 20 |

Programm der Veranstaltung

Einführung und Vorstellung des Programms durch Moderator Markus Birzer ■ **Eröffnung und Begrüßung** durch Senator Frank Horch ■ Staatsrat Andreas Rieckhof führt in das Thema **Herausforderungen und Chancen für die Mobilität** ein ■ Gutachter Dr. Peter Bischoff stellt den aktuellen Planungsstand des **Mobilitätskonzepts Olympia 2024** vor ■ **Vertiefende Diskussion mit den Expertinnen und Experten und Sammeln von Beiträgen an einzelnen Themenstationen** ■ offener Ausklang

**Liebe Leserinnen und Leser,
liebe Gäste der elften Stadtwerkstatt,**

zu einer Erfolg versprechenden Bewerbung um Olympische Spiele und Paralympische Spiele gehört ein tragfähiges Verkehrskonzept, das Mobilität für alle garantiert: für die Olympische Familie, die Zuschauerinnen und Zuschauer, die Hamburger Bevölkerung, die Pendler aus dem Umland und, ganz wichtig, auch den Wirtschafts- und Hafenverkehr. Das ist angesichts des zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Spiele eine Herausforderung, die eine Vielzahl an Fragen aufwirft, die wir mit Ihnen am 14. Juli 2015 im Hamburg Cruise Center diskutieren konnten.

Antworten auf diese Fragen wird das Mobilitätskonzept liefern. Mit Ihren Anregungen werden wir verantwortungsbewusst und sorgfältig umgehen und sie bei den weiteren Schritten berücksichtigen. Ich freue mich sehr, dass die Stadtwerkstatt einen wertvollen Beitrag leisten konnte, den weiteren Planungsprozess sachlich fundiert und damit gewinnbringend für alle Seiten fortzuführen.

Auch die Sorgen derer, die im Hafen ansässig und damit ganz direkt von dem Vorhaben „Olympia“ betroffen sind, nehmen wir sehr ernst. Wir wollen die Olympischen Spiele im Schulterschluss mit der Hafenwirtschaft nach Hamburg holen, und sind sicher, dass wir gemeinsam erfolgreich sein können.

Mobilität ist schon im Hamburger Alltag – auch im politischen Alltagsgeschäft – ein besonders sensibles und mit vielen, manchmal großen Emotionen behaftetes Thema. Nachhaltige Spiele zu planen heißt, dass die



Bürgerinnen und Bürger von den geplanten und umzusetzenden Maßnahmen auch in Zukunft, auch nach den Spielen profitieren.

Mit dem Mobilitätskonzept zu den Olympischen und Paralympischen Spielen werden wir den Nachweis erbringen – und damit eine wichtige Voraussetzung schaffen – dass eine überzeugende und von der Mehrheit getragene Bewerbung um die Austragung der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 möglich ist.

Frank Horch
Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Impressionen 1

Olympia 2024 – Herausforderungen und Chancen für die Mobilität



Foto: HOCHBAHN

Einladung zur Stadtwerkstatt

14. Juli 2015 | 19.00 Uhr

Cruise Center HafenCity | Chicagokai | 20457 Hamburg

U4 Haltestelle Überseequartier

www.hamburg.de/bwvi/olympia-2024-mobilitaetskonzept



Auf dem Podium und am Rednerpult

Dr. Peter Bischoff

SHP Ingenieure

Raimund Brodehl

Transport für Olympia

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Manuela Herbort

Deutsche Bahn AG

Frank Horch

Senator für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

Andreas Rieckhof

Staatsrat Verkehr der Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Ulrike Riedel

Hamburger Hochbahn AG

Moderation: Markus Birzer



v. l. n. r.: Staatsrat Andreas Rieckhof, Dr. Peter Bischoff, Ulrike Riedel, Manuela Herbort, Raimund Brodehl, Moderator Markus Birzer, Senator Frank Horch

Anforderungen an das Mobilitätskonzept

Senator Frank Horch stellte die Bedeutung des Mobilitätskonzeptes für die Olympischen Spiele sowie den Auftrag der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation vor

Wie wollen wir die Verkehrsprobleme in Hamburg bewältigen? Wie soll Hamburg das „Mehr“ an Verkehren verkraften? Wie wollen wir die zahlreichen Unternehmen und ihre Erreichbarkeit mit einbeziehen? Was bedeutet das am Ende – und das ist das Entscheidende – für die Bürgerinnen und Bürger von Hamburg? Diese und weitere Fragen waren Kern der 4. Diskussionsveranstaltung der Stadtwerkstatt zum Thema Olympia. „Als Vertreter des Senats ist es mir besonders wichtig, möglichst die ganze Stadt auf dem Weg nach Olympia mitzunehmen“, so Horch. Er betonte zudem die Bedeutung der Ideen und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern. Diese



seien schließlich „die Experten in der Wiedergabe der Lebenswirklichkeiten in Hamburg“ und damit auch in der Lage, die Überlegungen zum Mobilitätskonzept entsprechend einzuordnen und mitzugestalten.

Olympische Spiele in Hamburg sollen nachhaltige Spiele sein. Bürgerinnen und Bürger sollen auch in Zukunft von den Maßnahmen profitieren und auch nach den Spielen positiv auf das einmalige Ereignis Olympia zurückblicken können.

Aufgaben der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Die BWVI hat die Aufgabe zu ermitteln, was notwendig ist, um das Großereignis Olympia verkehrstechnisch reibungslos abzuwickeln. Sie wird dabei kompetent unterstützt von dem Gutachterkonsortium SHP KCW PGV unter Leitung von Dr. Peter Bischoff. Das Mobilitätskonzept wird konkrete Maßnahmen enthalten, die für die Durchführung der Spiele erforderlich sind. Zahlreiche Projekte, die für Olympische Spiele in Hamburg wichtig sind, werden im Rahmen der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung bereits heute vorangetrieben. Sie werden durch Olympia einen Schub bekommen und sinnvoll weitergedacht.

Kernziele des Mobilitätskonzeptes

Eine kompakte Anordnung der Sportstätten und des Olympischen Dorfes ermöglicht „Spiele der kurzen Wege.“ Alle Sportstätten innerhalb Hamburgs sind optimal an das U- und S-Bahnnetz angebunden. Durch die Stadt geht es per Bus, Bahn, zu Fuß oder mit dem

Fahrrad. Moderne Verkehrsmanagement- und Informationssysteme sorgen für eine bessere Verkehrsabwicklung – auch nach den Spielen. Die Spiele wirken insgesamt als Treiber nachhaltig orientierter Mobilität.

In Hamburg und der Metropolregion ist der ÖPNV bereits heute schon gut aufgestellt – ebenso die überregionale Anbindung. Unabhängig von den Olympischen Ambitionen wird es in diesem Bereich in den kommenden Jahren weitere Verbesserungen geben. Die wachsende Metropole für die Anforderungen der Zukunft fit zu machen ist eines der vorrangigen verkehrspolitischen Ziele des Senats.

Staatsrat Andreas Rieckhof über die wesentlichen Anforderungen an die Mobilität im Rahmen der Olympischen Spiele 2024 in Hamburg

Hamburg möchte ein guter Gastgeber Olympischer und Paralympischer Spiele sein. Dazu gehört ein reibungsloser Verkehrsablauf für alle. Hamburgs Infrastruktur und das Sportstättenkonzept für die Olympischen Spiele bieten dafür die besten Voraussetzungen.

International und überregional ist Hamburg heute schon sehr gut über den Flughafen Hamburg Fuhlsbüttel, die Autobahnen A 1 und A 7 und zahlreiche gute Fernbahnverbindungen erreichbar. Innerstädtisch überzeugt ein hervorragend ausgebauter Öffentlicher Personennahverkehr. Die Herausforderungen werden darin bestehen, die jeweiligen Kapazitäten entsprechend der für 2024 prognostizierten Verkehre einschließlich der Mehrverkehre durch Olympia bereitzustellen und die Transportketten in der Stadt gut zu organisieren.



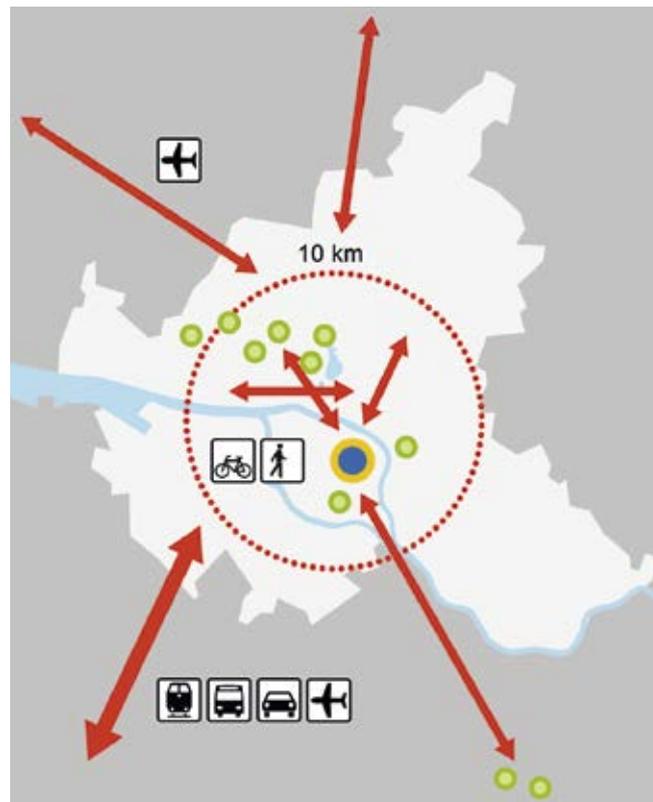
Jeder kommt ans Ziel

Derzeit rechnen wir mit circa 500.000 Besucherinnen und Besuchern täglich in Hamburg während der Spiele. Hinzu kommen 10.500 Athleten, 70.000 aus der Olympischen Familie wie Betreuer, IOC und Medien sowie 130.000 Beschäftigte und 70.000 Volunteers. Mit geeigneten Maßnahmen werden wir dafür Sorge tragen, dass Jede und Jeder ans Ziel kommt, seien es die Hamburgerinnen und Hamburger auf ihren täglichen Wegen, der Wirtschafts- und der Hafenverkehr, die Athletinnen und Athleten und die Olympische Familie oder die Zuschauerinnen und Zuschauer zu den Wettkämpfen.

Spiele als Katalysator nachhaltiger Mobilität

Olympische und Paralympische Spiele in Hamburg werden Maßnahmen im Verkehrsbereich beschleunigen: Hamburgs Öffentlicher Personennahverkehr wird weiter ausgebaut und die Taktung auf einigen Abschnitten verkürzt. Das Programm zur Modernisierung und barrierefreien Gestaltung von Bahnhöfen wird schneller umgesetzt. Der neue Fernbahnhof am Diebsteich muss 2024 fertig sein, der Hauptbahnhof wird leistungsfähiger, insbesondere durch eine Entspannung der Situation auf dem Südsteig. Der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Berliner Tor sowie des Harburger Bahnhofs sind nur einige Beispiele, wo Olympia zur Modernisierung beitragen kann.

Um „Spiele der kurzen Wege“ zu ermöglichen, ist ein Ausbau der Fuß- und Radwege unumgänglich und gilt ohnehin als Entwicklungsziel der Verkehrsinfrastruktur in Hamburg. Zudem haben wir uns das Ziel gesetzt, möglichst keine Infrastruktur exklusiv für Olympia zu bauen. Was neu kommt, soll im Sinne der Nachhaltigkeit auch über die Spiele hinaus von den Hamburgerinnen und Hamburgern genutzt werden.



Erwartbare Besucher- und Teilnehmeranreisewege der Spiele 2024 in Hamburg

Wir erwarten ...



Olympia 2024 – Chancen für die Mobil

Dr. Peter Bischoff (SHP Ingenieure gemeinsam mit KCW und PGV) informiert über den aktuellen Stand des „Mobilitätskonzeptes“

An der Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist ein Team aus drei Büros beteiligt. Der Bereich von Dr. Bischoff ist fokussiert auf die Entwicklung von Strategien und Mobilitätsmanagement, PGV bildet für Rad- und Fußverkehr, KCW für den ÖPNV das Pendant.

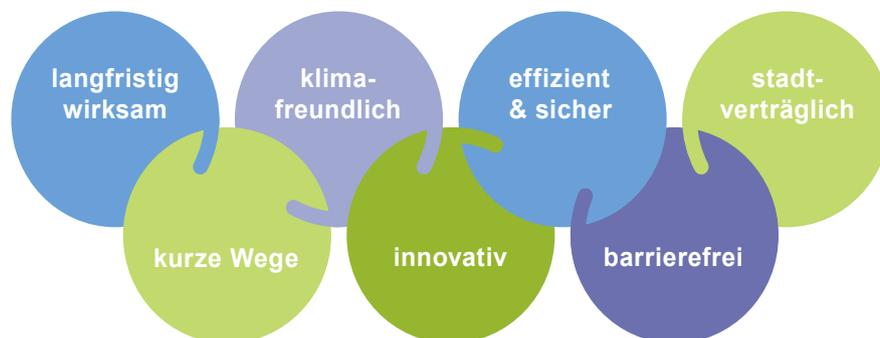
Mobilität in Hamburg im Jahr 2024

Die Mobilitätsziele für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg orientieren sich an den Zielen des Mobilitätskonzeptes der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation aus dem Jahr 2013. Maßnahmen sollen langfristig wirksam, klimafreundlich gestaltet, effizient und sicher sein. Anstatt vieles neu zu bauen, setzt Hamburg für die Zukunft auf die Stärkung von Innovationen und den Ausbau betrieblicher Konzepte. Für das Mobilitätskonzept zu Olympischen und Paralympischen Spielen 2024 gilt das gleichermaßen. 90 Prozent der Sportstätten befinden sich in

einem Radius von zehn Kilometern. Die Veranstaltungsorte sind mit kurzen Distanzen untereinander vernetzt und garantieren somit „Spiele der kurzen Wege“. Die Barrierefreiheit von Bahnhöfen und deren Zuwegungen sind eine Grundvoraussetzung für die Austragung Olympischer und Paralympischer Spiele und damit ein weiteres wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes. Hieran wird bereits heute intensiv gearbeitet.

Was soll das Mobilitätskonzept leisten?

Ziel ist es, die durch Olympia verursachten zusätzlichen verkehrlichen Aufgaben zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Erfüllung dieser Aufgaben aufzuzeigen. Dazu ist es notwendig, zunächst eine Analyse des Verkehrs 2015 durchzuführen, um im zweiten Schritt Prognosen für 2024 anzustellen: Für den Fall, dass die Olympischen Spiele 2024 nicht in Hamburg stattfinden und für den Fall, dass sie stattfinden. Darauf aufbauend sind Maßnahmen für die Anreise der Besucherinnen und Besucher nach Hamburg, die Abwicklung des städtischen Verkehrs insbesondere mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sowie die Anbindung der Sportstätten abzuleiten.



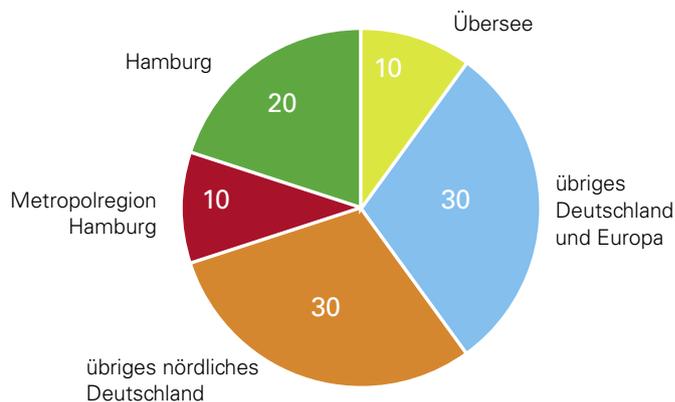
Zuschauerinnen und Zuschauer: Wo kommen sie her und wie sind sie unterwegs?

Die insgesamt erwarteten 7,5 Mio. Besucherinnen und Besucher der Spiele werden nach einer ersten Prognose wie folgt anreisen: Rund 10 Prozent werden aus Übersee einfliegen, aus Hamburg werden 20 Prozent der Zuschauer erwartet, die den Öffentlichen Nahverkehr nutzen, weiterhin werden etwa 10 Prozent aus der Metropolregion sowie 30 Prozent aus Norddeutschland kommen. Aus dem übrigen Deutschland sowie aus Europa geht die Prognose davon aus, dass ebenfalls 30 Prozent entweder mit dem Flugzeug oder mit der Fernbahn anreisen.

Auf dieser Basis muss als nächster Schritt die Auslastung von Autobahnen, Bahnhöfen und Flughäfen berechnet werden. Für das Mobilitätskonzept ist es dabei wichtig, zwischen Übernachtungsgästen (circa 1 Mio. Besucher) und Tagesgästen zu unterscheiden, da die jeweiligen Anforderungen an die Mobilität unterschiedlich sind und sich dies auf das Verkehrsaufkommen auswirkt.

Olympic Route Network

Besondere Anforderungen werden seitens des Internationalen Olympischen Komitees (IOC) an die Mobilität der Olympischen Familie gestellt. Hamburg muss sicherstellen, dass Sportler, Betreuer, Funktionäre und Medienvertreter jederzeit zuverlässig, sicher und pünktlich ihr jeweiliges Ziel erreichen. Dafür wird ein Olympisches Routennetz eingerichtet. Auf einigen Abschnitten von Hauptverkehrsstraßen vom und zum Flughafen, in die Olympic City am Kleinen Grasbrook und zu den weiteren Sportstätten kann es Sonderfahrstreifen geben, sogenannte „Olympic Lanes“, die zeitweise nur von Fahrzeugen der Olympischen Familie befahren werden dürfen.



Die erwartete Herkunft der Zuschauer der Spiele 2024 in Hamburg

Was bringen die Spiele 2024 für Hamburg?

Die Olympischen Spiele in Hamburg können ein Katalysator für langfristig ohnehin notwendige Verkehrsinfrastrukturprojekte sein. Für Hamburg bedeutet dies daher auch, dass es nachhaltig von den Spielen 2024 profitieren wird. So sieht die Planung mehr Platz in und um den Hauptbahnhof vor, insbesondere am Südsteig. Zudem wird im Süden Hamburgs der Harburger Bahnhof einen wichtigen Knotenpunkt zum Umsteigen darstellen; Barrierefreiheit sowie eine Steigerung der Aufenthaltsatmosphäre sind hier vorgesehen. Im

Olympic Route Network

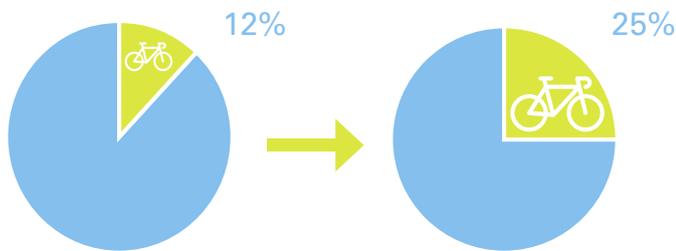


Schnellbahnnetz ist die Modernisierung des Bahnhofs Berliner Tor ein wichtiges Vorhaben.

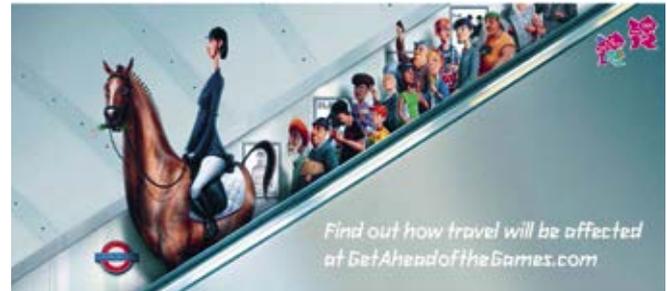
Problemlos und schnell zu den Spielen

Fast alle Sportstätten liegen im Zentrum Hamburgs in einem 10-Kilometer-Radius und sind mit der Schnellbahn gut zu erreichen. Die „letzte Meile“ vor den Spielstätten wird grundsätzlich zu Fuß absolviert, mobilitätseingeschränkte Personen ausgenommen. An den Sportstätten selbst wird es keine Parkplätze geben. Von Sonderparkplätzen und einigen Park-and-Ride-Stationen an S-Bahnhaltestellen kann bequem vom Auto in den ÖPNV gewechselt werden. Eine weitere Möglichkeit der Besuchersteuerung sind die Fähren: Sie sind nicht nur ein Symbol für die Hafenstadt Hamburg, sondern können auf attraktiven Routen die U- und S-Bahnen zu Spitzenzeiten entlasten.

Die Prognosen gehen davon aus, dass etwa 8 Prozent der Tagesgäste zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad anreisen. Hier sieht das Mobilitätskonzept für 2024 mehr Raum und attraktivere Velorouten im Stadtraum vor. Erwartet wird ein nachhaltiger Anstieg des Radverkehrsanteils von heute 12 auf 25 Prozent bis 2030. Der erhöhte Bedarf an Abstellanlagen während der Olympischen Spiele könnte temporär über Pontons als Fahrradstellplätze gedeckt werden.



Anstieg des Radverkehrsanteils bis 2030



Kampagne in London zum Management des Olympiaverkehrs

Verkehrsmanagement: frühzeitig informieren und kommunizieren

In den Verkehrsleitzentralen der Polizei und der Verkehrsunternehmen wird der Olympische Verkehr gesteuert. Intelligentes Verkehrs- und Informationsmanagement stützt sich zudem auf dynamische Anzeigetafeln und intelligente elektronische Angebote mit Echtzeitinformationen für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Zudem zeigen Erfahrungen aus London, dass ein Mobilitätsmanagement, z. B. die rechtzeitige Information der Bürgerinnen und Bürger über alternative Mobilitätsoptionen während zu erwartender Verkehrsspitzen, ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätskonzepts für Olympia ist.

Was ist Mobilitätsmanagement?“

Information, Beratung und eine gute Koordination der Angebote kann die Verkehrsmittelwahl zugunsten einer umweltbewussten, nachhaltig orientierten Mobilität beeinflussen.

Während Olympia 2024 in Hamburg sollen möglichst viele Verkehrsteilnehmer Bahn und Bus fahren, das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen. Das gilt für Zuschauer und Beschäftigte bei den olympischen Sportveranstaltungen genauso wie für die Hamburgerinnen und Hamburger in der Stadt und der Region.

Durch frühzeitige Informationen über

- bestehende Verkehrsangebote
- Möglichkeiten der individuellen Verkehrsvermeidung (z. B. Arbeiten von zuhause oder zu anderen Zeiten)
- bestehende Mobilitätsservicepunkte wie z. B. „switchh“ und das Bewerben intermodaler Mobilität (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel während einer Fahrt)
- das Bereitstellen aktueller dynamischer Verkehrsdaten z. B. über Apps

können Verkehre zeitlich und räumlich entzerrt werden. Erfolgreiches Mobilitätsmanagement führt zu einer Entlastung der Spitzenstunden sowohl im Straßenverkehr als auch im Öffentlichen Verkehr.

Herausforderungen und Chancen für den Verkehr

Herausforderungen

„Jeder kommt ans Ziel!“

Die größte Herausforderung besteht darin, die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen während der Olympischen und Paralympischen Spiele zuverlässig zu erfüllen:

- Anreise internationaler und nationaler Besucher mit Flugzeug, Bahn, Bus und Auto
- Transport von Olympischer Familie und Zuschauern in der Stadt und zu den Sportstätten
- Transportketten für den Wirtschafts- und Hafenverkehr
- Alltagsverkehr: Pendler, Berufstätige, Einkäufer

Chancen

„Weit mehr als Olympia!“

Die größte Chance besteht darin, dass das Verkehrssystem und die Mobilitätsangebote Hamburgs durch die Spiele einen Modernisierungsschub erfahren:

- ÖPNV wird weiter ausgebaut und modernisiert
- Inklusion / Barrierefreiheit bekommt einen noch höheren Stellenwert
- Attraktivitätssteigerung und Ausbau der Fuß- und Radwege
- Innovatives Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Anregungen der Bürgerinnen und Bürger

Zur Veranschaulichung und Vertiefung der vorgestellten Überlegungen waren die Besucherinnen und Besucher der Stadtwerkstatt eingeladen, im Anschluss an die Vorträge mit den Expertinnen und Experten in den Dialog zu treten. An den vier Themenwänden „Spiele der kurzen Wege“, „Öffentlicher Verkehr“, „Rad- und Fußverkehr“ und „Mobilitäts- und Verkehrsmanagement“ konnten Fragen und Hinweise eingereicht und diskutiert werden. Im Folgenden sind die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger zu zentralen Themen des Mobilitätskonzeptes zusammengefasst.

Spiele der kurzen Wege

Alle geplanten Verkehrsmaßnahmen müssen langfristig von Nutzen sein und den vorhandenen Strategien der Stadt sowie der Hafenwirtschaft folgen.

Nachhaltigkeit

Die Innenstadt während der Spiele möglichst Pkw-frei zu halten und verstärkt auf den Ausbau des Radverkehrs zu setzen, wurde von vielen Besuchern gelobt. Des Weiteren wurde die Idee geäußert, den Bus-Shuttle durch Personenförderbänder zu ersetzen und beispielsweise auf der Strecke Hauptbahnhof – Landungsbrücken – HafenCity einzusetzen. Ein Gast forderte aber auch, das vorgestellte Ziel der Klimafreundlichkeit zu streichen, da ein Olympia-Event niemals klimafreundlich, allenfalls nur weniger klimaschädlich sein könne.

Elbquerung

Als große Herausforderung sahen viele Besucherinnen und Besucher die Elbquerung vom Hamburger Süden

hin zu den vielen Veranstaltungsorten, insbesondere zur OlympiaCity. Es wurde daher der Wunsch geäußert, mehr Elbquerungen einzurichten. Sollten hier keine Maßnahmen getroffen werden, wird befürchtet, dass das Erschließungskonzept stark gefährdet ist. Angemerkt wurde zudem, dass die zusätzlichen Belastungen für die Veddel nicht vergessen werden sollten. Für den Weg von der Veddel zur OlympiaCity sollten Sonderzüge für Besucherinnen und Besucher zu einem temporären Bahnhof am Veddeler Damm (Hafenbahnhof) eingerichtet werden, um den Hauptbahnhof zusätzlich zu entlasten.

Kurze Wege zum Volkspark

Olympia in Hamburg: Spiele der kurzen Wege! Ein Gast der Veranstaltung regte an, die bestehende Anbindung des Volkspark-Areals zu verbessern, da die aktuelle Situation mit dem Tunnel in Stellingen und dem Bus-Shuttle nicht optimal sei.

Hafen

Der Hafen spielt in Hamburg eine zentrale Rolle. Für die Spiele wurde daher vorgeschlagen, die bestehende Fährverbindung auszubauen und zu verbessern, um bereits den Weg zur OlympiaCity zu einem Erlebnis zu machen.

Harburg

Eine Besucherin der Stadtwerkstatt sorgte sich um Harburg: Die Olympiabesucher sollen dort parken und in den öffentlichen Verkehr umsteigen. So würde die – ihrer Meinung nach – bereits jetzt schon überlastete Verkehrsabwicklung noch schwieriger.

Öffentlicher Verkehr

Ein leistungsfähiger Bahn- und Busverkehr – sowohl im Anreise- wie im Binnenverkehr – bildet das Rückgrat der Spiele. Bis 2024 sind weitere Verbesserungen bei Infrastruktur und Betrieb des Bus- und Bahnnetzes vorgesehen. Die Spiele können hier ein Katalysator sein.

Nachhaltigkeit

Hinsichtlich der Nachhaltigkeit sahen einige Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Veranstaltung Verbesserungsbedarf: Der heutige Standard des ÖPNV reiche diesbezüglich nicht aus. Grund dafür seien auch die „unbequemen Diesel-Busse“, die derzeit schon mehr Fahrgäste transportieren als die U-Bahn.

Alternative Verkehrsmittel

Um das ÖPNV-Angebot noch besser zu gestalten, schlug ein Gast vor, komfortable leistungsfähige Straßenbahnen einzusetzen. Eine Besucherin schlug zudem ein öffentliches Verkehrsmittel der ganz anderen Art vor: Eine Seilbahn könne die zusätzliche Belastung des Verkehrs auffangen und gleichzeitig eine attraktive Alternative anbieten. Wassertaxis seien eine weitere Alternative, die in Hamburg als Ergänzung zum ÖPNV und den Fähren gut vorstellbar wären.

Organisation

Die Mobilitätsplanungen und die Organisation des Konzepts für den Öffentlichen Nahverkehr laufen auf Hochtouren – ein entscheidender Impuls für die Stadt. Die Besucherinnen und Besucher fragten sich, ob und wie sichergestellt werde, dass die Konzepte bei einem Scheitern der Bewerbung trotzdem umgesetzt würden. Bezüglich der Taktung und der Anschlusszeiten regten die Teilnehmenden an, die „Kommunikation“ unter den

verschiedenen Angeboten des ÖPNV besser abzustimmen. Auch wurde nach Einschränkungen des ÖPNV im alltäglichen Leben gefragt und inwiefern sich die Spiele auf die Hamburgerinnen und Hamburger auswirkten.

Tarif

Bezüglich des Tarifsystems herrschte bei einigen Besuchern noch Verwirrung – sie wünschten sich daher ein neues, übersichtlicheres HVV-Tarifsystem, welches auch die Orientierung der vielen Gäste während der Spiele erleichtert. Um den Ablauf des Ticketkaufs zu vereinfachen, wurde vorgeschlagen, aufladbare Chipkarten einzusetzen. Kostenlose Fahrten oder ein symbolischer Fahrtkostenpreis von einem Euro waren außerdem Vorschläge, um die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger zu erhöhen.

Streckennetz

Das bestehende Streckennetz war für viele Diskussionsgrundlage und Ideengeber zugleich. Die Frage der Elbbrücken als Nadelöhr tauchte auf, insbesondere der Süderelbe. Der Ausbau des Fährnetzes wurde häufig thematisiert. Allerdings wurde in dem Zusammenhang auch angemerkt, innovative Rußfiltertechniken in den Fährschiffen einzubauen. Für die Entlastung des Hauptbahnhofs wurde die Einrichtung eines neuen Fernbahnhofs südlich der S-Bahnstation Veddel vorgeschlagen.

Barrierefreiheit

Nicht jeder Mensch mit Mobilitätseinschränkung sei in der Lage, Bus, Shuttle-Bus oder Bahn zu nutzen. Es wurde daher mehrfach angeraten, die An- und Abfahrten zu den Sportstätten mit dem Taxi zuzulassen. Außerdem seien die E-Rollstühle bei der Internationalen Gartenschau Hamburg 2013 in Wilhelmsburg ein gutes Angebot für die weiten Wege gewesen – ein Modell,

das sich auch für Olympia eigne. Der Hauptbahnhof stellt für viele heute noch eine große Barriere dar. Bis 2020 wünschen sich viele der Besucherinnen und Besucher eine nahezu 100-prozentige Barrierefreiheit der S-Bahnstationen, inklusive des barrierefreien Ausbaus und der Modernisierung des Südsteigs am Hauptbahnhof – zur Zeit sind es ca. 80 Prozent.

Rad- und Fußverkehr

Neben Bus und Bahn wird auch der Rad- und Fußverkehr durch die Spiele gestärkt. Neue attraktive Wege entstehen. Ein Entwurf eines Olympischen Radverkehrsnetzes wurde erstellt, der auf viele bestehende und geplante Strecken zurückgreift. Die Sportstätten werden gut angebunden sein und die Hamburger Radfahrerinnen und Radfahrer profitieren von verbesserten Wegen.

Radverkehrsbrücke

Die Ideen reichten von temporären Vorschlägen bis hin zu dauerhaften Lösungen, die in baulichen Strukturen eingebunden werden und eine Nachnutzung berücksichtigen. Zu den temporären Vorschlägen gehörten eine Radverkehrsbrücke über Pontons sowie „Olympic Lanes“ für Rikschas und Pedelecs als Radschnellwege.

Ausbau

Der Ausbau von Radwegen – auch in den abgelegenen Stadtteilen – wurde häufig gewünscht, das sei mit oder ohne die Spiele ein Gewinn für Hamburg. Dabei solle eine friedliche Koexistenz von Fuß-, Rad und Autoverkehr geschaffen werden. Häufig wurde auch der Ausbau der A1-Elbbrücke für den Rad- und Fußverkehr zur besseren Anbindung über die Norderelbe vorgeschlagen. Eine „schräge Bücke“ über die Norderelbe wurde in Frage gestellt, da dies längere Wege, höhe-

re Baukosten und „ein seltsames Bauwerk“ bedeuten würde. Zudem wurde der Vorschlag einer Fahrradbrücke ähnlich wie in Kopenhagen geäußert, die von den Landungsbrücken bis nach Wilhelmsburg führt. Weitere konkretere Vorschläge für den Radverkehr waren Induktionsschleifen, ein Ausbau des Verleihsystems für ganz Hamburg und der Bau von Fahrradparkhäusern.

Velo-Routen

Für eine Stärkung des Radverkehrs im Tourismusbereich wurde eine bessere Beschilderung für Sehenswürdigkeiten auch auf den „Olympia-Routen“ genannt, die gegebenenfalls andersfarbig in Anlehnung an Freizeit- und Velo-Routen angelegt werden könnten. Die bestehende StadtRad-Flotte könnte durch E-Bikes ergänzt werden und somit dazu beitragen, dass weniger Pkw unterwegs sind. Die Velo-Routen sollten sinnvoll mit S- und U-Bahn verbunden werden.

Angebot erweitern

Für die Radfahrerinnen und Radfahrer sollten Spinde bei den Sportstätten aufgestellt werden, um dort Helm, Regenkleidung etc. unterbringen zu können. Ein erweitertes Angebot an den StadtRadstationen könnten u. a. Regencapes oder Leihhelme sein. Als möglicher Regenschutz – beispielsweise auf Brücken – wurde eine temporäre Überdachung der Radwege vorgeschlagen.



Eine innovative Idee war es, 70 Prozent der Taxifahrten per Rikscha anzubieten und die restlichen 30 Prozent mit gewöhnlichen Taxis. Kritisiert wurde, dass bei einer von den Spielen unabhängigen Prognose für 2024 von 25 Prozent Radverkehr ausgegangen werde, während die Rechnung für die Olympischen Spiele nur acht Prozent Radverkehrsanteil kalkuliere.

Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Wie kommen alle gut voran? Um ans Ziel zu kommen, bedarf es nicht nur der richtigen Infrastruktur oder einer ausreichenden Anzahl an Fahrzeugen. Auch die richtige Kommunikation führt dazu, dass alle ihre Ziele gut und sicher erreichen – ob sie die Spiele besuchen möchten oder auf dem Weg zu Arbeit bzw. in die Freizeit sind.

Smart City

Die Chancen der digitalen Stadt und ihre Möglichkeiten durch Vernetzung der Ideen sollte viel deutlicher genutzt werden. Diskutiert wurden unter anderem auch aktive Verkehrsleitsysteme, die die Besucher mithilfe intelligenter Apps von A nach B führen. Als Alternative zu den „Olympic Lanes“ wurde vorgeschlagen, die Sportlerinnen und Sportler mit einer speziellen Handy-Navi-App zum Wettkampf zu führen, bei der Ziel und Ankunftszeit vorher eingegeben, und abhängig von der Position des Fahrzeugs und der Verkehrslage, die Ampeln beeinflusst werden.

Barrierefreiheit

Gewünscht wurden generationsgerechte Mobilitätsangebote – für jedes Alter. Als konkreter Vorschlag wurden Elektro-Autos für ältere Menschen genannt, um vom Bahnhof zu den Veranstaltungen zu gelangen.

Logistik

Einige Teilnehmende schlugen vor, die Logistik der „kleinen Dinge“ solle – nicht nur während der Olympischen Spiele – auf Lastenräder und Elektrofahrzeuge verlagert werden.

Ebenso wurde von den Besucherinnen und Besuchern die optimierte Abwicklung des Transportumschlags, z. B. von Schiffen auf LKW im Hafen vor dem Start der Bauphase am Burchardkai und den HHLA-Terminals, diskutiert. Außerdem äußerte ein Gast den Vorschlag, eine Verkehrssteuer auch bei Nachnutzern einzusetzen, Verkehrsströme unter Umweltgesichtspunkten (Lärm, Luft) zu steuern und Sperrungen einzuplanen.

Reibungslose Mobilität

Um während der Spiele eine reibungslose Mobilität in Hamburg zu gewährleisten, forderten einige Besucherinnen und Besucher, insbesondere im Bereich des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements Maßnahmen zu treffen: Zum einen merkten sie das Kapazitätsproblem der Schnellbahnen – insbesondere der S3 – an, zum anderen war die Verbindung in den Hamburger Süden über den Straßenweg häufig Gegenstand der Diskussionen. Im Bereich der U-Bahn gebe es eine langfristige Beschaffungsstrategie, um den Herausforderungen der Zukunft zu begegnen. Es gehe aber weniger darum, den Fuhrpark massiv aufzustocken, sondern die Kapazitäten des Schienennetzes voll auszuschöpfen und in Stoßzeiten eine Taktung von zwei Minuten für die U-Bahnen mit ca. 10.000 Fahrgästen in der Stunde umzusetzen. Auch solle es während der Spiele auf den Routen der „Olympic Lanes“ keine Baustellen geben.

Zum Abschluss der Podiumsdiskussion und der Fragen aus dem Publikum gab Raimund Brodehl, Arbeitsgruppe Transport für Olympia der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, einen Ausblick auf die nächsten Schritte

Lassen sich die Überlegungen für die Schnellbahnen oder den Busverkehr so umsetzen? Ist die Streckenführung der Olympischen Routen sinnvoll? Kann das Mobilitätsangebot für Olympische Spiele in Hamburg durch weitere alternative Verkehrsmittel ergänzt werden?

Die Ideen, Wünsche und Hinweise der Bürgerinnen und Bürgern, die bei der vierten Stadtwerkstatt zum Thema „Olympia Hamburg 2024 – Herausforderungen und Chancen für die Mobilität“ und darüber hinaus gesammelt wurden, werden ausgewertet und fließen in die Betrachtungen zur Erstellung des Mobilitätskonzepts ein.

Anschließend wird das Konzept geprüft, fertiggestellt und die damit verbundenen Kosten werden ermittelt.

Diese Prozessphase wird bis zum Herbst 2015 abgeschlossen sein, so dass dann das fertige Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 vorliegen wird.



Elektrobus-Terminal für die Innovationslinie des HVV

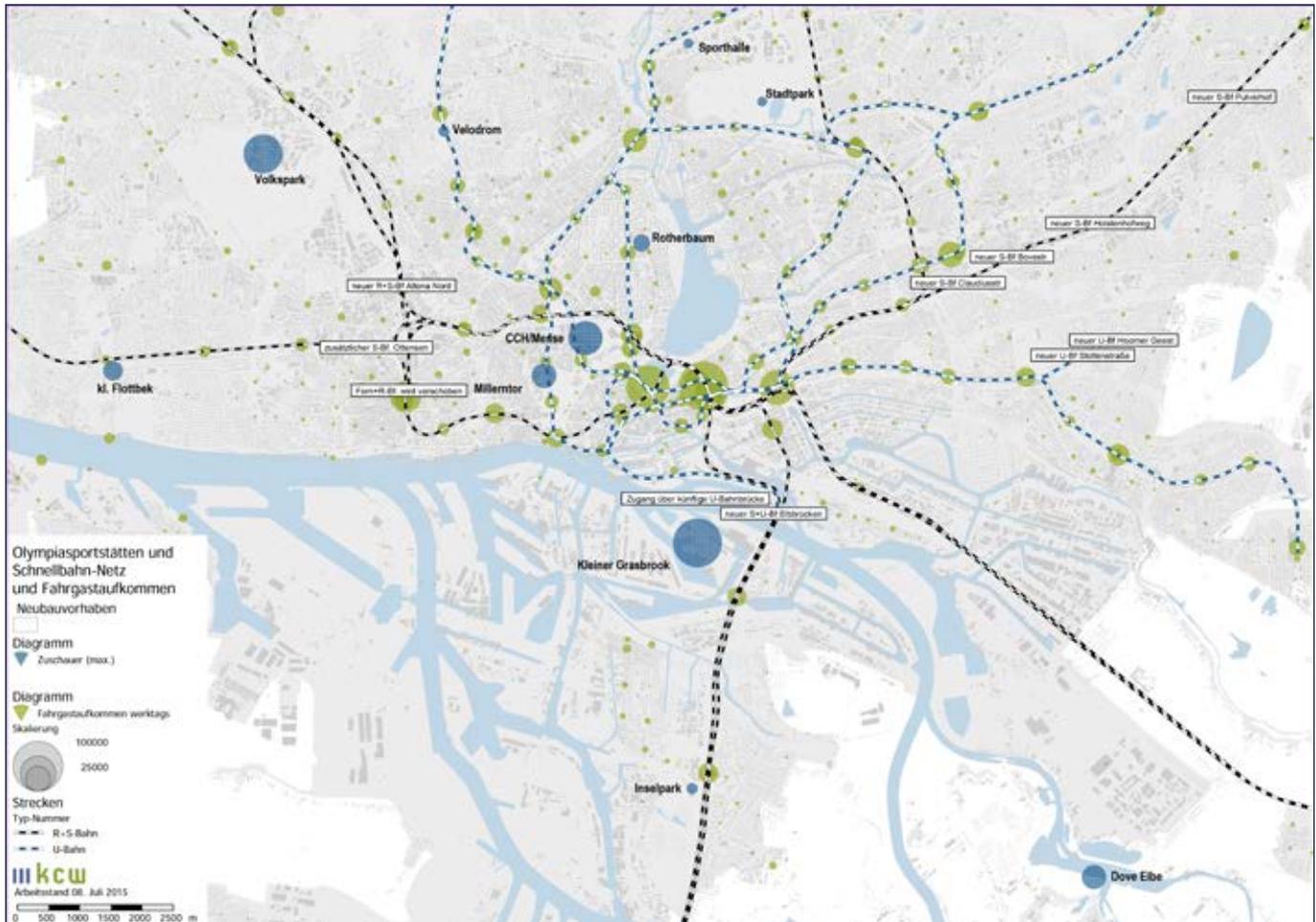


Beachvolleyball vor der Hafenkulisse



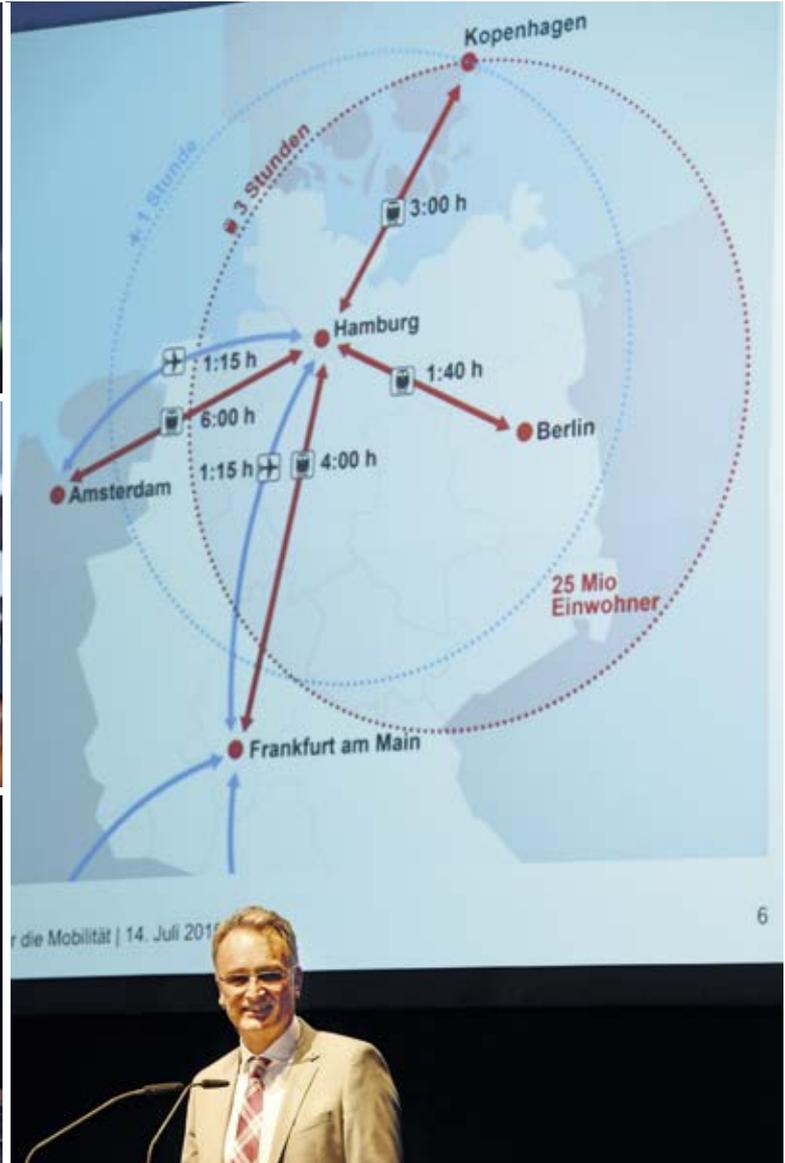
Fähre der HDAG im Hamburger Verkehrsverbund

Olympia in Hamburg



Olympiasportstätten und Schnellbahn-Netz und Fahrgastaufkommen

Impressionen 2



Impressum

Herausgeber:

Freie und Hansestadt Hamburg

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW)

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

V.i.S.d.P.: Dr. Magnus-Sebastian Kutz

E-Mail: stadtwerkstatt@bsw.hamburg.de

weitere Informationen: www.hamburg.de/stadtwerkstatt

Bestellungen über:

Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen

„Stadtmodell Hamburg“

Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg

Tel: 040/428 40-50 50

E-Mail: stadtmodell-hamburg@bsw.hamburg.de

Konzeption und Schlussredaktion:

Almut Blume-Gleim

Referat Stadtwerkstatt und Partizipation (BSW)

Texte tlw.: urbanista

Gestaltung: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

Abbildungsnachweis:

Titel: Marc-Oliver Schulz / Hamburger Hochbahn AG;

S. 7 li.: Hamburg Marketing GmbH; S. 7 re.: [www.media-server.hamburg.de/Christian Spahrbier](http://www.media-server.hamburg.de/Christian_Spahrbier);

S. 8–10: SHP – KCW – PGV/ Designgruppe; S. 11: Transport for London;

S. 15: StadtRad; S. 17 o.: Hamburger Hochbahn AG;

m.: [www.mediaserver.hamburg.de/Jürgen Tap](http://www.mediaserver.hamburg.de/Jürgen_Tap);

u.: Hamburger Verkehrsverbund GmbH; S. 18: KCW GmbH;

alle anderen Fotos: Michael Zapf

Auflage: 2.000, November 2015

**STADT
WERK
STATT**
auf Dialoge bauen




Hamburg

Behörde für
Stadtentwicklung
und Wohnen