

# Mobilitätskonzept Bergedorf-West

Bezirksamt Bergedorf  
21.08.2023

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	3	4.2.2 Fuß- und Fahrradfreundlichkeit .....	37
Tabellenverzeichnis.....	4	4.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr .....	42
1 Glossar .....	5	4.2.4 Pkw-Verkehr .....	49
Zusammenfassung.....	6	4.2.5 Shared Mobilty.....	53
2 Einführung .....	8	5 Zielsetzung einer zukunftsgerechten Mobilität.....	55
2.1 Ausgangslage .....	8	6 Bausteine einer zukunftsgerechten Mobilität.....	57
2.1.1 Trends und Entwicklungen.....	8	6.1 Handlungsfelder.....	57
2.1.2 Klimaschutz und Mobilität in Hamburg .....	10	6.2 Handlungsmaßnahmen.....	57
2.1.3 Klimaschutz und Mobilität im Bezirk Bergedorf .....	11	7 Fazit und Ausblick .....	62
2.2 Aufgabenstellung .....	13		
3 Das Projektgebiet Bergedorf-West.....	15		
3.1 Das Quartier .....	15		
3.2 Lage des Quartiers .....	15		
3.3 Relevante Akteure im Bereich Mobilität .....	15		
3.4 Soziodemografie des Quartiers.....	19		
4 Mobilitäts- und Bedarfsanalyse .....	24		
4.1 Bedarfsanalyse .....	24		
4.1.1 Mobilitätsverhalten .....	24		
4.1.2 Anforderungen an die Mobilität .....	30		
4.2 Mobilitätsanalyse .....	32		
4.2.1 Erreichbarkeit zu Orten von Interesse.....	32		

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Klima- und Sektorenziele in 1.000 t CO<sub>2</sub> (Quelle: Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplan; Stand: 19.12.2022 (noch nicht beschlossen)..... 10

Abbildung 2: Auszug aktueller Projekte zur Stadtentwicklung in Bergedorf-West ..... 14

Abbildung 3: Bergedorf-West im gesamtstädtischen Kontext (Projektgebiet in blau markiert)..... 16

Abbildung 4: Analyse relevanter Stakeholder für den Bereich Mobilität..... 17

Abbildung 5: Rollen der Stakeholder in Bergedorf-West..... 18

Abbildung 6: Projektgebiet und statistische Gebiete in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord) ..... 19

Abbildung 7: Relative Veränderung der Altersgruppen in % von 2016 bis 2035 (Quelle: Statistikamt Nord. (2022); eigene Auswertung) ..... 21

Abbildung 8: Ausschnitt aus Gesamt-Statusindex nach Statistischen Gebiete (Freie und Hansestadt Hamburg)..... 23

Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung bis 2035 (Quelle: Statistikamt Nord. (2022); eigene Auswertung) ..... 23

Abbildung 10: Modal Split (Anteil Wege) (Quelle: Regionalbericht Hamburg (MiD 2017); BVM (2022) ..... 25

Abbildung 11: Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten (Quelle: eigene Darstellung basierend auf MiD 2017) ..... 26

Abbildung 12: Private Pkw-Dichte in Hamburg in 2021 (Quelle: Statistikamt Nord)..... 27

Abbildung 13: Statistische Gebiete in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord)..... 29

Abbildung 14: Erreichbarkeit der Lebensmittelangebote per Fuß (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)..... 33

Abbildung 15: Gehzeit zum nächsten großen Supermarkt (Quelle: FHH, BWVI; Stand: 2019)..... 33

Abbildung 16: Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur per Fuß (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)..... 34

Abbildung 17: Erreichbarkeit der gastronomischen Angebote und Freizeitangebote per Fuß (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap) ..... 34

Abbildung 18: Vergleich der Verkehrsmittel auf der letzten Meile (S-Bahnhofvorplatz als Ausgangspunkt; Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)..... 35

Abbildung 19: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (16 km/h) (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap) ..... 39

Abbildung 20: Radwegenetz in Bergedorf-West (Quelle: Metaver, FHH, BVM) ..... 39

Abbildung 21: Radweg entlang der Kurt-A.-Körper-Chaussee ..... 40

Abbildung 22: Bike+Ride am S-Bahnhof Nettelburg ..... 40

Abbildung 23: Reparaturstation am südlichen Eingang vom S-Bahnhof Nettelburg ..... 40

Abbildung 24: Fußgängerüberweg am Friedrich Frank-Bogen ..... 41

Abbildung 25: Aktueller Radweg am Ladenbeker Furtweg..... 41

Abbildung 26: Aktuelle Situation am S-Bahnhof Nettelburg (Veloroute 9) 41

Abbildung 27: Gemischter Rad- und Gehweg am Oberen Landweg ..... 41

Abbildung 28: Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehr (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap) ..... 42

Abbildung 29: Status Quo: ÖPNV-Erschließung und S-Bahn-Linienverlauf (Quelle: hw) ..... 45

Abbildung 30: S-Bahnlinienverlauf der S1 und S2 ab Dezember 2023 (Quelle: S-Bahn.hamburg)..... 46

Abbildung 31: ÖPNV-Erschließung und Buslinienverlauf (Quelle: hw)..... 47

Abbildung 32: Gehdistanz zu den nächsten Bushaltestellen (Quelle: FHH, BWVI; Stand: 2019) ..... 48

Abbildung 33: Gehdistanz zu nächsten S-Bahnhaltestelle (Quelle: FHH, BWVI; Stand: 2019) ..... 48

Abbildung 34: Höchstgeschwindigkeiten in Bergedorf-West (Quelle: FHH, BWVI; Stand: 2019) ..... 50

Abbildung 35: Ladeinfrastruktur vor Ort (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)..... 50

Abbildung 36: Erreichbarkeit mit dem Pkw zur Hauptverkehrszeit (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap).....	51
Abbildung 37: Erreichbarkeit mit dem Pkw zur Nebenverkehrszeit (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap).....	51
Abbildung 38: P+R Nettelburg (bewirtschaftete Parkflächen) .....	52
Abbildung 39: Private Parkinseln am Friedrich-Frank-Bogen .....	52
Abbildung 40: On-street Parken am Ladenbeker Weg .....	52
Abbildung 41: E-Scooter am S-Bahnhof Nettelburg.....	53
Abbildung 42: Geschäftsgebiete von Shared-Mobility Anbietern um Bergedorf-West (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap) .....	54
Abbildung 43: Verfügbarkeit von Shared-Mobility im Projektgebiet am 23.02.2023 um 14:00 Uhr (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap).....	54
Abbildung 44: Zielsetzung einer zukunftsgerechten Mobilität für Bergedorf-West .....	55
Abbildung 45: Exemplarische Verortung der Handlungsmaßnahmen in Bergedorf-West.....	58
Abbildung 46: Cambio Carsharing Station am Binnenfeldredder .....	60
Abbildung 47: Sitzbänke und Bücher-Tausch in München, Augustenstraße .....	60
Abbildung 48: Schanigarten in München .....	60
Abbildung 49: aqt-Pilotprojekt an der Kolumbusstraße, München .....	60

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Soziodemografie in Hamburg: Altersstruktur und Sozialstruktur (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung).....	20
Tabelle 2: Soziodemografie in Hamburg: Haushalte und Wohnen (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung).....	21
Tabelle 3: Soziodemografie in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung).....	22
Tabelle 4: Pkw-Dichte in Hamburg und Bergedorf in 2021 (Quelle: Statistikamt Nord) .....	28
Tabelle 5: Besondere Merkmalsausprägungen in Bergedorf-West (eigene Darstellung) .....	29
Tabelle 6: Befragung zum Zugang zum S-Bahnhof Nettelburg aus dem Jahr 2015.....	36
Tabelle 7: Auswahl an Best-Practice Beispielen für Reallabore .....	61

## 1 Glossar

**Hamburg-Takt:** Jede:r Hamburger:in soll tagsüber die Möglichkeit haben, innerhalb von 5 Minuten ein ÖPNV-Angebot zu erreichen.

**Isochrone:** Erreichbarkeitslinien, die von einem festgelegten Standort innerhalb derselben Zeit erreichbar sind.

**MIV:** Motorisierter Individual Verkehr; Nutzung von Pkw und Krafträdern im Personenverkehr.

**Modal Split:** Kenngröße zur Aufteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel, welche die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens (Wege) differenziert nach den Verkehrsmitteln darstellt.

**Pkw-Dichte:** Die Pkw-Dichte gibt die Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner:innen an.

**Ruhender Verkehr:** Fahrzeuge, die sich im parkenden oder haltenden Zustand befinden.

**Umweltverbund:** Verbund umweltverträglicher Verkehrsmittel. Darin zusammengefasst werden Busse und Bahnen des öffentlichen Verkehrs sowie Fahrräder und "zu Fuß gehen" (nicht motorisierter Individualverkehr).

**Stationsbasierte Sharing-Angebote:** Beim stationsbasierten Sharing nutzen Fahrer:innen feste Stationen zur Ausleihe und Rückgabe der Fahrzeuge. Als Gegensatz zum stationsbasierten Carsharing gilt das

**flexible bzw. free-floating Sharing,** welches eine Ausleihe oder Rückgabe innerhalb eines definierten Geschäftsgebiets ermöglicht.

## Zusammenfassung

Die Zusammenfassung gibt einen Überblick über das Mobilitätskonzept des Quartiers Bergedorf-West. Hierbei baut das Mobilitätskonzept auf den bisherigen Arbeiten und Dokumenten zum Thema Mobilität auf und gibt als übergeordnetes Mobilitätskonzept ein Zielbild für die Mobilität in Bergedorf-West. Die gemeinsame Entwicklung einer Zielsetzung soll eine Antwort auf die Frage geben, in welche Richtung sich Bergedorf-West entwickeln kann. Um das Zielbild zu erreichen, werden basierend auf den Erkenntnissen der Bedarfs- und Mobilitätsanalyse, aktuell in Planung befindliche Mobilitätsmaßnahmen in sechs strategischen Handlungsfeldern erarbeitet. Diese werden im Hinblick auf zeitliche Aspekte, relevante Akteure sowie weitere Indikatoren in Kontext gesetzt. Es lassen sich folgende zentrale Erkenntnisse festhalten.

Das **Zielbild der Mobilität in Bergedorf-West** gliedert sich als Dreiklang in eine menschen-, umwelt- und stadtgerechte Mobilität. Zum einen steht der Mensch im Mittelpunkt der Planung. Zum anderen verfolgt die Zielsetzung ein klares Ziel: die Förderung des Umweltverbunds sowie die Verringerung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs und der Abhängigkeit vom eigenen Pkw. Außerdem soll vor dem Hintergrund der neuen Entwicklungen durch das Neue Quartierszentrum sowie der Anbindung Oberbillwerders eine attraktive Erschließung an den gesamten Bezirk gewährleistet werden.

Im Rahmen der **Bedarfsanalyse** wurden die soziodemografischen Spezifika der Bewohner:innen analysiert. In Bezug auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse sind vor allem die Faktoren Alter, sozioökonomischer Status der Haushalte sowie die

Zusammensetzung der Haushalte zu berücksichtigen. Hierbei gilt es, ein differenziertes Mobilitätsangebot anzubieten, analoge mit digitalen Buchungsplattformen zu verknüpfen sowie zielgruppengerechte Informationskampagnen zu den Mobilitätsangeboten anzubieten.



Die **Mobilitätsanalyse** hat gezeigt, dass Bergedorf-West aktuell bereits durch diverse Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Pkw, ÖPNV) gut an die Nachbarstadtteile sowie das Zentrum Hamburg angebunden ist und unterschiedliche Stärken im Bereich Mobilität aufweist. Zahlreiche kurze Wege durch ein ausgebautes ÖPNV- und Nahversorgungsnetz, die gute ÖPNV-Anbindung mit Bus und Bahn sowie die Verfügbarkeit erster Sharing-Angebote (E-Scooter, StadtRAD) ermöglichen eine gute An- und Weiterreise mit dem Umweltverbund. Ebenso stellen das Veloroutennetz sowie der geplante Radschnellweg einen Mehrwert für die äußere Fahrrad-Erschließung dar.

#### Bestandsanalyse - Status Quo

- Zahlreiches Angebot an **Einkaufsmöglichkeiten** im Projektgebiet
- Überwiegend **kurze Wege** innerhalb des Projektgebiets
- Grundsätzlich gute Erschließung (Distanz, Taktung) und Erreichbarkeit durch den **ÖPNV (Bus und S-Bahn)**
- Gute **Fahrradanbindung** nach Hamburg durch Velorouten und geplanten Radschnellweg; überwiegend nutzerunfreundliche Radwege innerhalb des Projektgebiets
- Gute **Pkw Anbindung** durch Nähe zur Autobahn; zahlreiche parkende Pkw an Straßenrand und Parkinseln
- Begrenzte öffentliche **Pkw-Lademöglichkeiten** im südöstlichen Projektgebiet
- **Sharing-Angebote** (E-Scooter, StadtRAD) sind zum Teil bereits heute vor Ort vorhanden

Andererseits wurden **Herausforderungen**, v. a. in Bezug auf die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Straßenraum sowie der begrenzten Nutzerfreundlichkeit der inneren Fuß- und Fahrraderschließung (Breite, Qualität, Kennzeichnung von Wegen) erkannt. Zudem werden mit dem Ausbau des Neuen Quartierszentrums sowie des neuen Stadtteils Oberbillwerder weitere Herausforderungen sowie Chancen erwartet. Die wegfallende Bushaltestelle am S-Bahnhof Entree der Linie 235 verringert beispielsweise die Anbindung an die südlichen Nachbarstadtteile. Gleichzeitig bringen die neuen Entwicklungen neue Nahversorgungsangebote sowie differenzierte Mobilitätsangebote in die Stadt-Rand Lage Bergedorfs.

#### Bestandsanalyse - Herausforderungen

- Die **Nahversorgungsangebote** zentrieren sich um das südliche/mittlere Stadtteilzentrum
- **Fehlendes Wegeleitsystem** erschwert die Orientierung für Besucher:innen
- **Wegfall der Haltestellen der Buslinie 235** in Bergedorf-West mit Ausbau von Neuem Quartierszentrum; damit begrenzte Erreichbarkeit von südlichen Stadtteilen (Alt-Nettelburg)
- **Ausbaufähige Qualität der Fahrradinfrastruktur** schränkt Sicherheit und Nutzung ein
- **Oberirdischer, ruhender Verkehr** dominiert das Straßenbild
- In Zukunft wird ein **höherer Ladebedarf** für Bergedorf-West erwartet
- **Sharing-Angebote**, v. a. Carsharing, zentrieren sich überwiegend um das Bergedorfer Zentrum

Basierend auf den Erkenntnissen der Bedarfs- und Mobilitätsanalyse wurden sechs **strategische Handlungsfelder** für eine zukunftsfähige Mobilität identifiziert. Aufbauend auf den aktuell in Planung befindlichen **Handlungsmaßnahmen** wurden zahlreiche Maßnahmen den Handlungsfeldern zugeordnet und ergänzt sowie entsprechend verschiedenen Indikatoren (u. a. Innovation, Aufwand, etc.) bewertet.



Im Sinne eines Handlungskonzepts wurden die einzelnen Maßnahmen den jeweiligen Akteuren zugewiesen sowie im Hinblick auf die Realisierbarkeit in eine kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung eingestuft. Die Detailübersicht zu den Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden. Einen generellen Überblick über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*.

## 2 Einführung

### 2.1 Ausgangslage

#### 2.1.1 Trends und Entwicklungen

Megatrends haben einen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und verändern so die Anforderungen an Mobilität im Quartier. Bei der Erstellung des Mobilitätskonzepts gilt es, unter anderem folgende Trends zu berücksichtigen:



**Demografischer Wandel:** Generell ist in Deutschland eine zunehmende Alterung der Gesellschaft zu beobachten. Auch im Bezirk Bergedorf kann der demografische Trend einer alternden Gesellschaft bestätigt werden. Interessant ist allerdings, dass die Bevölkerung in Bergedorf-West bereits heute älter ist als im Hamburger Durchschnitt. Gleichzeitig gibt es allerdings auch zahlreiche Familien und daher einen höheren Anteil jüngerer Personen. Daher ist es wichtig, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche (u. a. Barrierefreiheit, kurze Wege) zu berücksichtigen und ein differenziertes und barrierefreies Mobilitätsangebot zu schaffen.



**(Sub)-Urbanisierung:** Steigende Preise für innerstädtischen Wohnraum sowie der Wunsch nach mehr Natur bei hoher Aufenthalts- und Lebensqualität ziehen Stadtbewohner:innen in städtische Randlagen und in Richtung Land. Die Folgen sind disperse Räume, längere Wege und Zersiedlung. Nichtsdestotrotz steigen auch allgemein die Einwohnerzahlen in Städten, was zu einem höheren Druck auf bestehenden Verkehrsinfrastrukturen

führt. Gleichzeitig führt die Urbanisierung zur Verdichtung der Städte. Die zunehmende Verstädterung hat ein Verkehrswachstum sowie eine vermehrte Überlastung der Straßen zur Folge. Das Quartier Bergedorf-West befindet sich in einer Stadt-Rand Lage im Bezirk Bergedorf und grenzt unmittelbar an das Bergedorfer Oberzentrum. Dieses bietet einen umfangreichen Mix aus Einzelhandel, Dienstleistungen, sowie sozialen und kulturellen Angeboten. Diese Dezentralität von Einkaufs- und Nahversorgungsangeboten sowie Arbeitgeberstandorten ermöglicht es, längere Anfahrtszeiten in das Zentrum Hamburgs sowie in Nachbarkommunen zu vermeiden. Durch die Stärkung des Umweltverbunds können Straßen zusätzlich entlastet werden.



**Home-Office:** Während der Covid-19-Pandemie erlebte das Arbeiten von zu Hause einen Boom. Heute ist absehbar, dass Home-Office auch in Zukunft für viele Branchen und Tätigkeiten eine Alternative zum täglichen Pendeln bleiben wird. Im Hamburger Durchschnitt geben 40 % der Beschäftigten an, zumindest zeitweise im Home-Office zu arbeiten.<sup>1</sup> Dadurch können Arbeitswege, aber auch klimaschädliche Emissionen eingespart werden. Bei einer erhöhten Home-Office Quote wird die Anzahl regelmäßiger Pendelstrecken in die Arbeit reduziert. Es ist wahrscheinlich, dass im Gegenzug die Anzahl kürzerer Wege sowie die Anzahl von Freizeitwegen zunehmen. Allerdings sollte berücksichtigt werden, dass die Möglichkeit, von zuhause aus zu arbeiten, abhängig von Branchen und deren Digitalisierungsgrad ist. In Bergedorf-West ist ein Mix an Berufsbranchen zu erwarten, welche unterschiedliche Möglichkeiten zur Umsetzung von Home-Office haben.

<sup>1</sup> Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. (2023). Mobilität in Hamburg. <https://www.hamburg.de/contentblob/17104910/b5850309daa6ef650c3fd509d46d6ccf/data/mobilitaetszahlen-hamburg-2022.pdf>; letzter Zugriff: 05.06.2023



**Digitalisierung und neue Technologien:** Die zunehmende Verfügbarkeit digitaler Angebote verändert die Nutzung der Mobilität. Mobilitäts-Apps ersetzen klassische Angebote, wie Papierfahrkarten und Fahrpläne. Zudem ermöglicht Big Data neue Mobilitätsformen, wie autonome Fahrzeuge und geteilte Mobilität. Weitere neue Technologien, welche die Mobilität verändern, ist die Elektrifizierung von Pkw-Fahrzeugen. Bereits heute ist abzusehen, dass der Ladedruck in Zukunft steigt und ein Ausbau von Ladeinfrastruktur im privaten und öffentlichen Raum, notwendig ist. Längere Strecken, welche bisher überwiegend mit dem Pkw getätigt wurden, können bei entsprechender Infrastruktur mit E-Bikes zurückgelegt werden. Vor dem Hintergrund des Ausbaus des Radwegenetzes in Hamburg ist dies vor allem für die städtische Randlage von Bergedorf-West eine attraktive Möglichkeit, aktiv in die Arbeit zu gelangen. Bedarfsorientierte Mobilitätsangebote, z. B. Rufbusse, können vor allem in nachfrageschwachen Gebieten und zu Randzeiten eine Ergänzung zur bestehenden Infrastruktur bieten und erhöhen so die Flexibilität und Erreichbarkeit. Trotz allgemein zunehmender Digitalisierung und Technologisierung ist eine entsprechende Zugänglichkeit der Angebote für alle sicherzustellen. Dies gilt vor allem für jene Personengruppen (ältere und soziale schwächere Haushalte), welche lediglich einen begrenzten Zugang zu digitalen Angeboten haben.



**Sharing Economy:** Der Status eines eigenen, privat genutzten Pkws sinkt - besonders bei jüngeren und urbanen Generationen. Stattdessen steigt die Akzeptanz geteilter Mobilität, wie Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing. Es ist zu erwarten, dass mit steigenden Nutzerzahlen, Angebote geteilter Mobilität auch vermehrt im suburbanen Raum angeboten werden können. In

Bergedorf-West fördern die Entwicklungen durch das autoarme Neubauquartier Oberbillwerder zusätzlich die Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten. Dennoch ist zu berücksichtigen, dass die typischen Nutzer:innen aktuell vermehrt aus finanziell stärkeren Haushalten kommen. Vor allem in Bergedorf-West ist der sozioökonomische Status allerdings geringer und die Alters- und Haushaltsstruktur gemischt. Dies betont die Notwendigkeit, durch unterschiedliche Angebote und Kommunikationswege verschiedene Personengruppen anzusprechen.



**Klimabewusstsein:** Das sich verändernde Klima ist eine Bedrohung für den gesamten Planeten. Diese Erkenntnis hat inzwischen die Gesellschaft, Wirtschaft und Politik erreicht und führt zu einer zunehmenden Bedeutung von Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit. Eine bewusste Nutzung von Ressourcen wird nicht nur die Mobilität, sondern auch die Raumentwicklung, die Energieversorgung und viele weitere Bereiche des Lebens, verändern. Ein aktives Klimabewusstsein in der Gesellschaft steigert die Nachfrage umweltfreundlicher Alternativen zum Pkw. Ebenso können politische und wirtschaftliche Entscheidungen, wie z. B. das Deutschlandticket, einen Anreiz geben, vergünstigt ein Nahverkehrsabo zu erwerben und damit Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu überbrücken. Im Sinne sozialer und ökologischer Nachhaltigkeit gilt es, in Bergedorf-West die Anforderungen an die Mobilität sowie die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse durch ein ganzheitliches Mobilitätskonzept zu berücksichtigen. Die Bestrebungen der Stadt Hamburg werden daher im Folgenden dargestellt.

## 2.1.2 Klimaschutz und Mobilität in Hamburg

Die Stadt Hamburg hat Klimaschutz als kommunale Verantwortung im **Hamburger Klimaplan** festgeschrieben. Seit dem 20. Februar 2020 schafft das **Hamburgische Klimaschutzgesetz** hierfür den verbindlichen rechtlichen Rahmen und verankert die Ziele des Klimaplanes im Gesetz. Auswertungen zeigen, dass bis 2020 bereits ca. 36 % CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 1990 reduziert wurden.

Die **zweite Fortschreibung** des Klimaplanes (noch nicht beschlossen) setzt daher neue CO<sub>2</sub> Minderungsziele: Bis 2030 soll, zum Vergleichsjahr 1990, eine CO<sub>2</sub>-Reduktion um 70 % erfolgen – bis 2045 will die Stadt Hamburg CO<sub>2</sub>-neutral sein. Die vier Transformationspfade, Wärmewende, Mobilitätswende, Wirtschaft und Klimaanpassung, sollen zum Erreichen der Klimaziele beitragen.

Sektor	1990	2020	Ziel 2030	CO <sub>2</sub> -Reduktionsbedarf ggü. 2020	Ziel 2045	CO <sub>2</sub> -Reduktionsbedarf ggü. 2020
in Tsd. Tonnen CO <sub>2</sub>						
PHH	4.919	3.215	1.550 -68%	-1.665	290 -94%	-2.925
GHD	4.635	2.843	1.176 -75%	-1.667	46 -99%	-2.797
Industrie	5.615	3.702	1.503 -73%	-2.199	82 -99%	-3.620
Verkehr (ohne int. Flugverkehr)	5.329	3.345	2.523 -53%	-822	6 -100%	-3.351
Allgemeines CO <sub>2</sub> -Reduktionskontingent			-604 -3% (vom Gesamtwert 1990)	-604		
<b>Gesamt</b>	<b>20.498</b>	<b>13.105</b>	<b>6.148</b> <b>-70%</b>	<b>-6.957</b>	<b>424</b> <b>-98%</b>	<b>-12.693</b>
nachrichtlich: internationaler Flugverkehr	566	410				

Abbildung 1: Klima- und Sektorenziele in 1.000 t CO<sub>2</sub> (Quelle: Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes; Stand: 19.12.2022 (noch nicht beschlossen)<sup>2</sup>)

Der **rot-grüne Koalitionsvertrag 2020-2025** ist dabei eine Grundlage für eine klimaverträgliche Zukunft. Bis 2030 soll der Anteil des ÖPNVs an täglichen Wegen von 22 % auf 30 % erhöht werden. Außerdem soll der Radverkehr auf 25 % bis 30 % gesteigert werden. Der Umweltverbund allgemein soll damit bis Ende des Jahrzehnts 80 % der Verkehrswege einnehmen (zur Analyse des aktuellen Modal Splits siehe Abbildung 10).

<sup>2</sup> Eckpunktepapier für die zweite Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes: <https://www.hamburg.de/contentblob/16763680/bdac8f8d932cbd784b9256426fc5b11b/data/d-eckpunktepapier2022.pdf>; letzter Zugriff: 20.03.2023

### 2.1.3 Klimaschutz und Mobilität im Bezirk Bergedorf

Als erster Hamburger Bezirk hat sich Bergedorf bereits im Jahr 2015 dazu entschlossen mit dem **Integrierten Klimaschutzkonzept Bergedorf (IKK-Bergedorf)**, seinen Teil zum Klimaschutz beizutragen. In Zusammenarbeit mit vielfältigen Stakeholdern wurde die Ist-Situation analysiert sowie Potenziale identifiziert. Darauf aufbauend wurde ein Klimaschutzfahrplan sowie ein Maßnahmenkatalog erstellt.

Neben den Bereichen Wärme und Strom, ist dem Bereich Verkehr ca. ein Viertel der CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bergedorf im Jahr 2014 zuzuordnen.<sup>3</sup> Damit die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Verkehr langfristig reduziert werden können, wurden verschiedene Maßnahmen im Bereich Mobilität festgelegt und priorisiert. Zahlreiche Pilotprojekte zum Thema Mobilität im Kontext des IKKs und darüber hinaus, wie Carsharing, autonome Shuttles, ein Lastenrad-Test, wurden bereits (überwiegend im Bergedorfer Zentrum) umgesetzt.

Mit dem in 2022 abgeschlossenen gesamtbezirkliche **Entwicklungskonzept „Bergedorf 2030+“** wurde die Grundlage für eine nachhaltige und umsichtige Stadtentwicklung erarbeitet. Es formuliert Leitziele und Schwerpunkte und setzt innerhalb der Bergedorf Charta qualitative Grundsätze für kommunale bezirkliche Entwicklung fest.

---

<sup>3</sup> Integriertes Klimaschutzkonzept Bergedorf-West (2017): <https://www.hamburg.de/content-blob/7675116/30b9cc93bac11b2d2e8d4e32ae8a8985/data/integriertes-klimaschutzkonzept-bericht-do.pdf>; letzter Zugriff: 01.05.2023

Das vorliegende Mobilitätskonzept setzt die Klimaschutzbestrebungen der Stadt Hamburg sowie die Bergedorfer Konzepte als Grundlage und unterstützt so, die Treibhausgasemissionen zu reduzieren.

#### *Aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität in Bergedorf-West*

Das Handlungsfeld Mobilität in Bergedorf-West wurde als Teil des *Integrierten Entwicklungskonzepts* für das Fördergebiet Bergedorf-West (2020) im Rahmen des Förderprogramms Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) identifiziert. Das Konzept legt folgende Ziele zur Stadtteilentwicklung im Handlungsfeld Mobilität fest:

- Bergedorf-West ist gut an den ÖPNV angeschlossen und verfügt über attraktive und vielfältige Mobilitätsangebote.
- Der ruhende Verkehr ist zugunsten neuer Funktionen, wie einer erhöhten Freiraumqualität, neu geordnet.

Bereits zuvor wurden zahlreiche Untersuchungen zu den Themen Klimaschutz, Mobilität und Energie durchgeführt. Diese gelten als Basis für die Erstellung des Mobilitätskonzepts.

Das *Integrierte Energetische Quartierskonzept Bergedorf-West von ZE-BAU und Averdung Ingenieure (Stand 19.04.2021)* zeigt unter anderem klimafreundliche Mobilitätsmaßnahmen auf und betont die Wichtigkeit der Kopplung von Energie und Mobilität. Die *Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI* hat sich speziell mit der Analyse der aktiven Mobilität beschäftigt und Mängel bzw.

Maßnahmen identifiziert. Das Thema „Mobility Hub“ als intermodaler Mobilitätspunkt ist außerdem Bestandteil des Entwurfs für die Neukonzeptionierung und Aufwertung des Quartierszentrums für Bergedorf-West. Neben dem Mobility Hub im Quartierszentrum hat die Baugenossenschaft Bergedorf-Bille eine Machbarkeitsstudie zur Planung von Mobility Hubs innerhalb ihrer bestehenden Wohnbestände sowie in Nachbarschaft ihrer Wohnbestände durchgeführt. Ziel ist es, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs baulich und funktionell zu optimieren.

Parallel zum Mobilitätskonzept Bergedorf-West wird aktuell außerdem eine *Freiraumstrategie* erarbeitet, in der die folgenden drei Fokusräume vertiefend betrachtet werden. Besonders geht es um erste konkretere Überlegungen, wie diese Freiräume exemplarisch mit neuen Funktionen für Erholung, Sport, Spiel, aber auch zur Erhöhung der Biodiversität und Klimaanpassung zukunftsfähig entwickelt werden sollen.

- 1) Freiraumbezogene Anbindung zwischen Bergedorf-West und dem Stadtteil Oberbillwerder
- 2) Freizeit- und Sportanlagen südlich der Kreuzung Friedrich-Frank-Bogen / Ladenbeker Furtweg
- 3) Freiraumbezüge um das Gebiet im Zentrum Bergedorf-West

Außerdem wurden in der *Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree* erste Überlegungen zur Attraktivierung des Entrees erarbeitet.

In dem Prozess erfolgten zudem bereits unterschiedliche Bürgerbeteiligungsformate, um die Perspektiven unterschiedlicher Stakeholder

zu integrieren. Im Rahmen der Fußwegeuntersuchung erfolgten u. a. Rundgänge und eine Online-Beteiligung sowie eine Schulwegeuntersuchung durch ein „Schulwegetagebuch“ mit einer 3. Klasse der Grundschule am Friedrich-Frank-Bogen, um genutzte Schulwege und Gefahrenpunkte zu ermitteln. Am 6. November 2021 fand im Rahmen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes eine Klimaschutzkonferenz mit dem Schwerpunkt Mobilität in Bergedorf-West statt. In vier Workshops konnten die teilnehmenden Vertreter:innen aus der Zivilgesellschaft, Verwaltung, Politik und Unternehmen Schwachstellen und Potenziale sammeln, sowie mobilitätsbezogene Ideen diskutieren.

Von den bestehenden Untersuchungen wurden bereits zahlreiche Maßnahmen abgeleitet, welche die interne Erschließung sowie ebenfalls die externe Erschließung an Nachbarstadtteile verbessert und eine erhöhte Aufenthalts- bzw. Lebensqualität schafft. Eine Übersicht über einen Auszug aktueller Projekte zur internen Erschließung in Bergedorf-West ist der Karte in Abbildung 2 zu entnehmen.

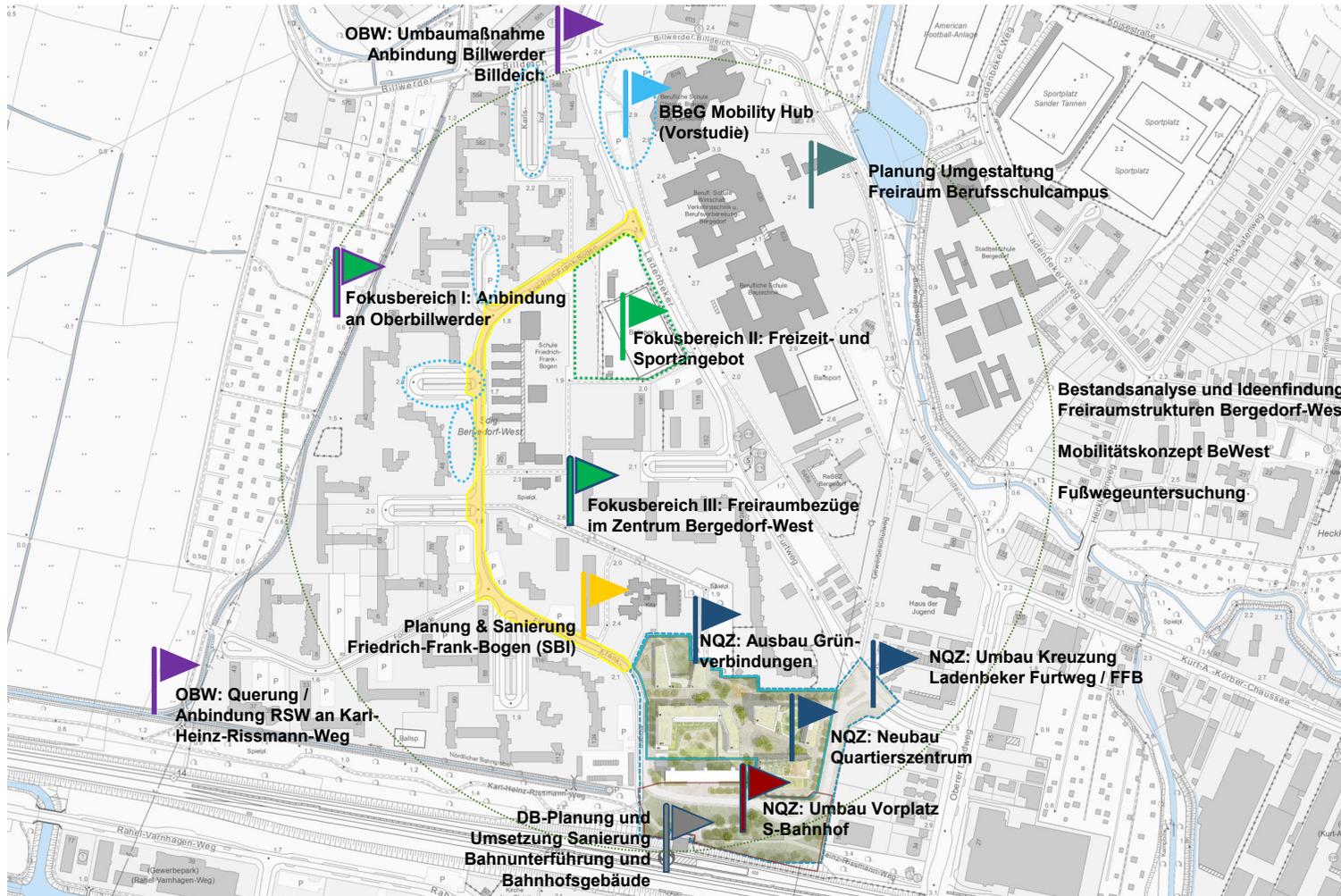
Aktuelle Entwicklungen stellen Bergedorf-West allerdings vor neue Herausforderungen. Direkt neben Bergedorf-West soll in den kommenden Jahren mit Oberbillwerder ein neuer Stadtteil entstehen. Diese Entwicklung wird Bergedorf-West von einem Quartier in Randlage Richtung Zentrum rücken. Die Neuentwicklung ist eine Herausforderung, bei der es gilt, die Wechselwirkungen zwischen dem neuen, innovativen Stadtteil und dem „alteingesessenen“ Bergedorf-West von Beginn an mitzudenken.

## 2.2 Aufgabenstellung

Ziel des vorliegenden Mobilitätskonzepts ist es, die drei Dimensionen Zielsetzung, Ausgangssituation und Umsetzung zu vereinen und so eine übergeordnete Handlungshilfe zu bieten. Dazu werden die bestehenden Initiativen und Entwicklungen im Mobilitätsbereich in Bergedorf-West gesammelt. Basierend auf den bereits laufenden Projekten und getätigten Untersuchungen wird im Anschluss eine übergeordnete Zielsetzung erarbeitet. Die Zielsetzung wird außerdem um Handlungsfelder und weitere Maßnahmen für die Mobilität in Bergedorf-West ergänzt.

Das Mobilitätskonzept orientiert sich dabei an drei Fragestellungen:

- In welche Richtung kann und soll Bergedorf-West sich entwickeln?
- Welche strategischen Handlungsfelder sind zur Zielerreichung notwendig?
- Welche Maßnahmen sind realisierbar?



Nach FHH-Atlas, eigene Darstellung, für den internen Gebrauch | SL17 | Sept 2022

Abbildung 2: Auszug aktueller Projekte zur Stadtentwicklung in Bergedorf-West

### 3 Das Projektgebiet Bergedorf-West

#### 3.1 Das Quartier

Bergedorf-West liegt im Südosten vom Hamburger Stadtzentrum im Bezirk Bergedorf und ist mit seiner Größe von etwa 120 Hektar Teil der Stadtteile Bergedorf und Lohbrügge. Das Projektgebiet ist einerseits durch eine städtische Randlage geprägt. Andererseits besteht eine Nähe zu dem Bergedorfer Oberzentrum mit zahlreichen Angeboten für Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Freizeitangeboten (siehe Abbildung 3).

Im Projektgebiet leben aktuell 7.200 Einwohner. Das Quartiersbild ist vornehmlich von Geschosswohnungsbau mit bis zu 16 Geschossen geprägt. Im Norden und Osten gibt es außerdem Einfamilien- und Reihenhäusern. Darüber hinaus verfügt das Quartier über eine Grund- und eine Stadtteilschule sowie drei berufsbildenden Schulen. Verschiedene Gewerbebetriebe unterschiedlicher Größe sowie eine zentrale Nahversorgung um den S-Bahnhof Nettelnburg runden das Angebot im Projektgebiet ab. Mehrere Sportanlagen, der Grünzug entlang der Bille und Kleingartenanlagen sorgen für Erholung und Freizeit.

Bergedorf-West ist **Fördergebiet im Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE)** und „Soziale Stadt“, welche zum Ziel haben, das Quartier städtebaulich aufzuwerten und sozial zu stabilisieren. Außerdem hat die Entwicklung des neuen Stadtteils Oberbillwerder unmittelbar im Westen angrenzend mittelfristig Auswirkungen auf Bergedorf-West. Hier gilt es schon frühzeitig einhergehende Herausforderungen zu erkennen und Potentiale zu stärken.

#### 3.2 Lage des Quartiers

Derzeit befindet sich im Westen von Bergedorf-West die Kulturlandschaft Billwerder, die in den nächsten Jahren teilweise städtebaulich zu einem neuen autoarmen Stadtteil entwickelt wird. Im Norden grenzt der Stadtteil Lohbrügge an das Projektgebiet sowie an die angrenzende Bundesstraße 5. Östlich davon liegt in einer Entfernung von ca. 2 km das Bezirkszentrum von Bergedorf mit der S-Bahnstation Bergedorf, vielen Einkaufsangeboten und sozialen Infrastrukturen. Südlich grenzen die Bahntrassen Bergedorf-West von Neuallermöhe ab, einem in den 1980er und 1990er Jahren neuentstandenen Stadtteil. Am Übergang zu Neuallermöhe im Süden des Projektgebietes befindet sich auch der S-Bahnhof Nettelnburg mitsamt Stadtteilzentrum und Nahversorgungsangeboten.

#### 3.3 Relevante Akteure im Bereich Mobilität

Für den Bereich Mobilität wurden in Bergedorf-West unterschiedliche Stakeholder identifiziert und in fünf Übergruppen gruppiert (siehe Abbildung 4):

- Wohnungsbaugesellschaften
- Investoren
- Anbieter von Mobilitätslösungen
- Lokale Akteure
- Stadt Hamburg bzw. Bezirk Bergedorf

Hierbei ist wichtig zu betonen, dass die Stakeholder unterschiedliche Rollen einnehmen können (siehe Abbildung 4).

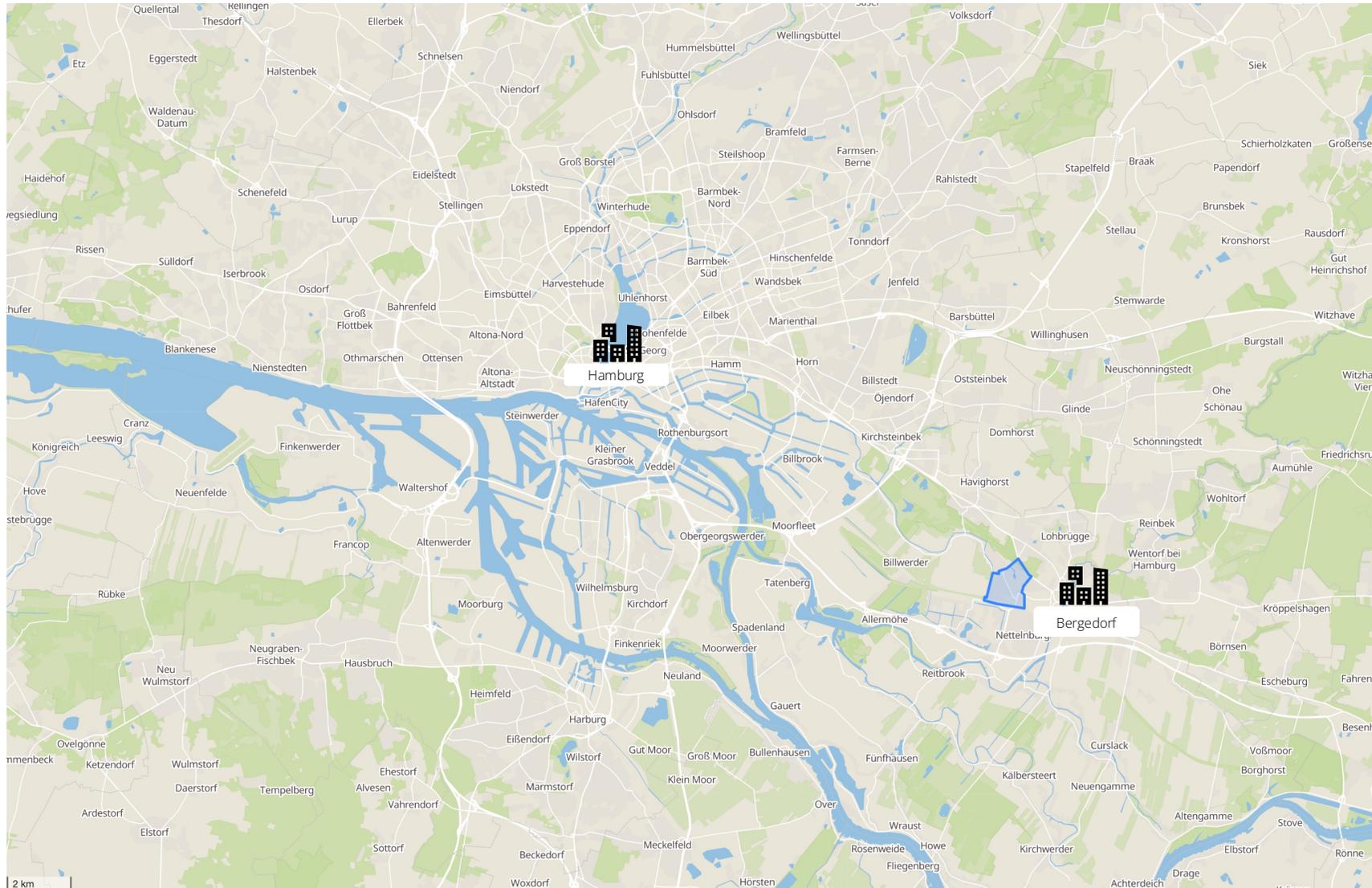


Abbildung 3: Bergedorf-West im gesamtstädtischen Kontext (Projektgebiet in blau markiert)

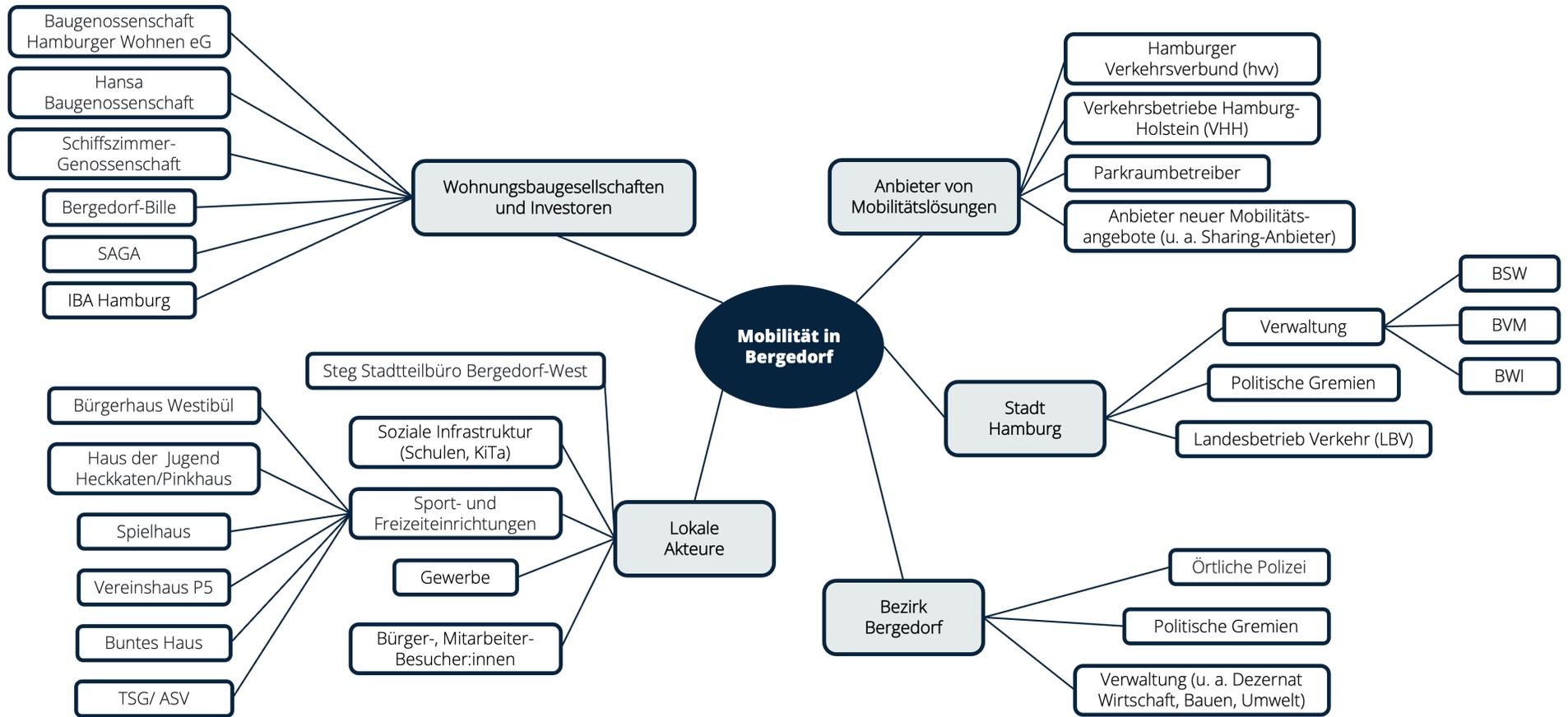


Abbildung 4: Analyse relevanter Stakeholder für den Bereich Mobilität

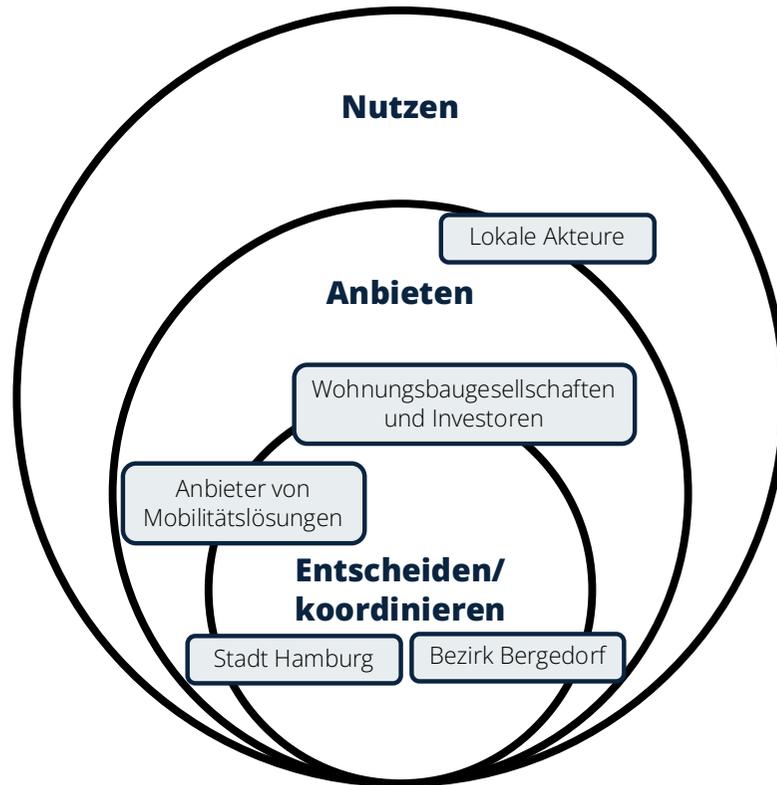


Abbildung 5: Rollen der Stakeholder in Bergedorf-West

- **Entscheiden und koordinieren** bezeichnet hierbei die Rolle, Entscheidungen über sowie die Koordination (inkl. Evaluation) von Mobilitätsangeboten vorzunehmen. Hierbei können Entscheidungen einerseits durch die Stadt oder den Bezirk getätigt und koordiniert werden. Andererseits haben auch z. B. Anbieter von Mobilitätslösungen einen Einfluss auf die Entscheidung. Beispielweise ist die Bereitschaft, Angebote vorzuhalten, abhängig der erwarteten Rentabilität in einem bestimmten Raum.
- **Anbieten** bedeutet im nächsten Schritt die Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen. Dies geschieht sowohl durch Mobilitätslösungsanbieter als auch durch z. B. Wohnungsbaugesellschaften oder lokale Gewerbe und Schulen, die ein Angebot nachhaltiger Mobilitätsoptionen ebenso direkt schaffen können.
- **Nutzen** meint am Ende die Verwendung der Angebote in der Praxis. Die Angebote können durch lokale Akteure, wie Bürger:innen, Mitarbeiter:innen sowie Besucher:innen aber auch durch Institutionen genutzt werden.

### 3.4 Soziodemografie des Quartiers

Im Rahmen dieses Kapitels wurden Analysen zu verschiedenen Aspekten für geografische Gebiete, die das Projektgebiet beinhalten, durchgeführt. Die Auswertung der soziodemografischen Daten wurde auf Grundlage der statistischen Gebiete (Abbildung 6) bzw. auf Stadtteil- und Bezirksebene durchgeführt. Bergedorf-West wird hierbei durch die Statistischen Gebiete 75016, 76001, 76002, 76003 repräsentiert. Die Gebiete 75016 und 76003 decken Bergedorf-West nur zum Teil ab, während die Gebiete 76001 und 76002 komplett im Projektgebiet liegen. Das Gebiet 75016 liegt im Stadtteil Lohbrügge, die Gebiete 76001 bis 76003 gehören zum Stadtteil Bergedorf. Als Vergleichswert wurde ebenfalls der Hamburger Durchschnitt angegeben.

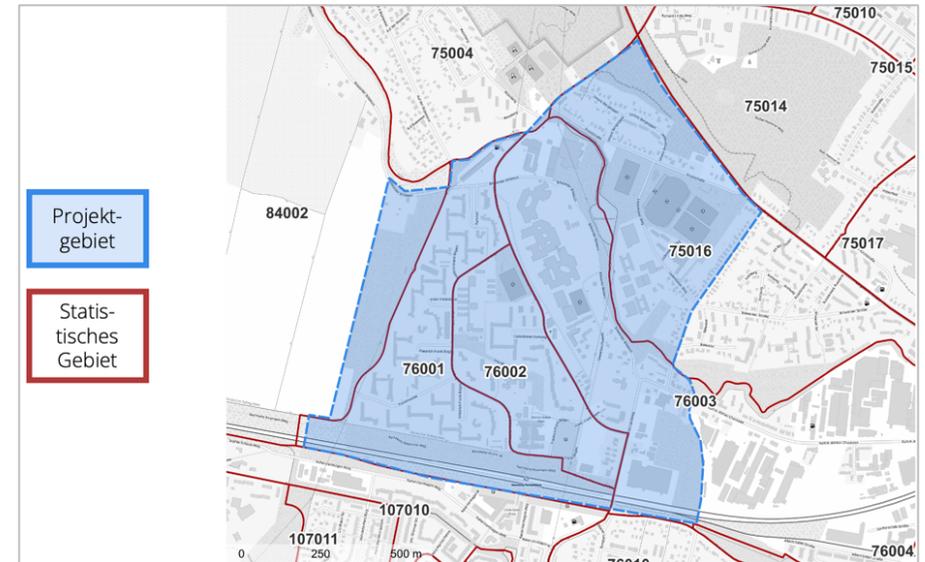


Abbildung 6: Projektgebiet und statistische Gebiete in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord)<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Statistikamt Nord. (2022). Geoportal: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/#>; letzter Zugriff: 22.03.2023

Die Tabelle 1 zeigt die personenbezogenen Auswertungen für die Alters- und Sozialstruktur im Vergleich für Hamburg, Bergedorf und Bergedorf-West.

Tabelle 1: Soziodemografie in Hamburg: Altersstruktur und Sozialstruktur (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung)<sup>5</sup>

Soziodemographische Daten (2021) * Bergedorf-West wird repräsentiert durch statistische Gebiete 75016, 76001, 76002, 76003	Hamburg	Bergedorf (Bezirk)	Bergedorf- West*
Einwohner:innen	1.906.411	130.711	9.097
<b>Altersstruktur (in %)</b>			
Bevölkerung unter 18 Jahren	17%	18%	18%
Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren	65%	63%	62%
Bevölkerung 65 Jahre und älter	18%	19%	20%
<b>Sozialstruktur (in %)</b>			
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) der 15- bis unter 65-jährigen	62%	63%	62%
Arbeitslose der 15- bis unter 65-jährigen	6%	5%	7%
Leistungsempfänger:innen nach SGB II	9%	9%	14%
Ausländer:innen	18%	15%	21%
Bevölkerung mit Migrationshintergrund	37%	40%	53%

Es lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten:

### Altersstruktur

- Im Bezirk Bergedorf und Bergedorf-West liegt der Anteil der unter 18-Jährigen geringfügig höher ( $\Delta 1\%$ ) als im Hamburger Durchschnitt.
- In Bergedorf-West liegt der Anteil an Personen ab 65 Jahren etwas höher als in Hamburg ( $\Delta 2\%$ ) und im Bezirk ( $\Delta 1\%$ ).

Abbildung 7 zeigt die Entwicklungen zur Altersstruktur bis 2035. Es lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten:

- Die Anzahl an Personen unter 18 Jahren wird geringfügig steigen; v. a. in Lohbrügge wird ein Zuwachs an jüngeren Personen erwartet.
- Die Anzahl an Personen zwischen 18 und 65 Jahren wird in ganz Hamburg sinken.
- Die Anzahl an Personen ab 65 Jahren wird in ganz Hamburg steigen.

Diese Ergebnisse bestätigen den deutschlandweiten, demografischen Trend einer alternden Gesellschaft. Die Veränderungen im Stadtteil Bergedorf und Lohbrügge sind eher geringer, da die Gesellschaft bereits heute im Vergleich älter als im Hamburger Durchschnitt ist.

<sup>5</sup> Statistikamt Nord. (2020). Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2020: [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/Stadtteil-Profile\\_HH-BJ-2020.pdf](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/Stadtteil-Profile_HH-BJ-2020.pdf), letzter Zugriff: 22.03.2023

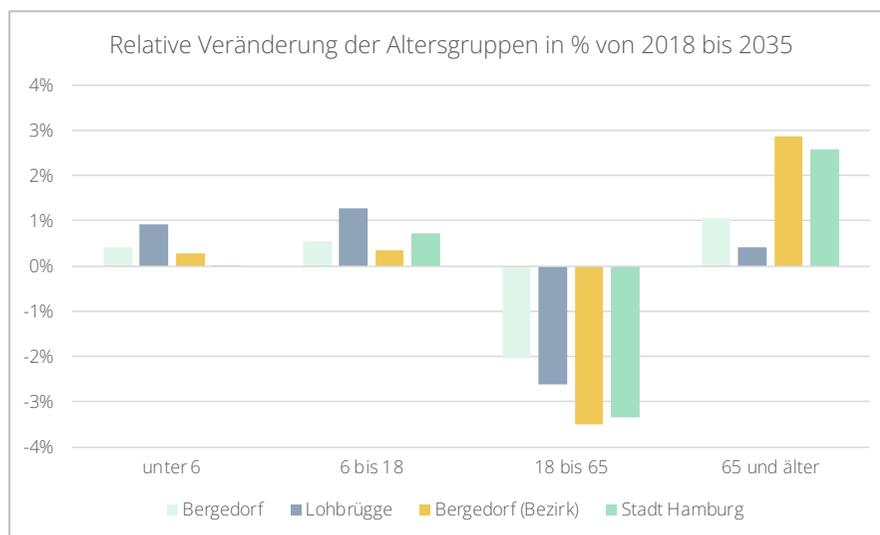


Abbildung 7: Relative Veränderung der Altersgruppen in % von 2016 bis 2035 (Quelle: Statistikamt Nord. (2022); eigene Auswertung)<sup>6</sup>

### Sozialstruktur

- Der Anteil an Arbeitslosen bzw. Leistungsempfänger:innen nach SGB II in Bergedorf-West ist höher als in Hamburg ( $\Delta 1 \%$  bzw.  $\Delta 5 \%$ ) und im Bezirk ( $\Delta 2 \%$  bzw.  $\Delta 5 \%$ ).
- Der Anteil an Ausländer:innen bzw. Personen mit Migrationshintergrund ist deutlich höher als in Hamburg ( $\Delta 3 \%$  bzw.  $\Delta 6 \%$ ) und im Bezirk ( $\Delta 16 \%$  bzw.  $\Delta 13 \%$ ).

<sup>6</sup> Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. (2022). Statistische Berichte. Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen Hamburgs bis 2035; Eigene Auswertung

Die Tabelle 2 zeigt die Auswertungen auf Haushalts- bzw. Wohnungsebene im Vergleich für Hamburg, Bergedorf und Bergedorf-West.

Tabelle 2: Soziodemografie in Hamburg: Haushalte und Wohnen (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung)<sup>7</sup>

Soziodemographische Daten (2021)	Hamburg	Bergedorf (Bezirk)	Bergedorf-West*
Einwohner*innen	1.906.411	130.711	9.097
<b>Haushalte</b>			
Privathaushalte	1.042.467	63.248	4.561
Personen je Haushalt	1,8	2	2
Anteil der Einpersonenhaushalte	54%	44%	48%
Anteil der Haushalte mit Kindern	18%	22%	20%
<b>Wohnen</b>			
Wohngebäude	257.565	22.516	679
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden	983.891	60.971	4.260
Sozialwohnungen	77.869	7.724	84
Anteil der Sozialwohnungen	8%	13%	2%

Dabei lassen sich folgende Erkenntnisse auf Haushaltsebene festhalten:

- In Bergedorf-West gibt es mehr Haushalte mit Kindern als in Hamburg ( $\Delta 2 \%$ ), allerdings weniger als im Bezirk Bergedorf ( $\Delta -2 \%$ ).
- Dementsprechend gibt es in Bergedorf-West auch weniger Einpersonenhaushalte als in Hamburg ( $\Delta -6 \%$ ).
- Der Anteil an Sozialwohnungen in Bergedorf-West ist deutlich niedriger als in Hamburg ( $\Delta -6 \%$ ) und als im Bezirk ( $\Delta -11 \%$ ).

<sup>7</sup> Statistikamt Nord. (2020). Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2020: [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/Stadtteil-Profile\\_HH-BJ-2020.pdf](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/NORD.regional/Stadtteil-Profile_HH-BJ-2020.pdf), letzter Zugriff: 22.03.2023

Außerdem wurde eine Detailanalyse getrennt nach statistischen Gebieten durchgeführt. Die Tabelle 3 zeigt die Auswertungen auf Personen- und Haushaltsebene nach statistischen Gebieten.

Tabelle 3: Soziodemografie in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord; eigene Darstellung)

Soziodemographische Daten (2021)	Statistische Gebiete			
	75016	76001	76002	76003
Einwohner:innen	1.985	3.434	1.987	1.691
<b>Altersstruktur</b>				
Bevölkerung unter 18 Jahren	15%	18%	22%	20%
Bevölkerung zwischen 18 und 65 Jahren	62%	59%	61%	66%
Bevölkerung 65 Jahre und älter	23%	23%	17%	13%
<b>Sozialstruktur</b>				
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (Wohnort) der 15- bis unter 65-jährigen	68%	64%	54%	61%
Anteil Arbeitslose der 15- bis unter 65-jährigen	2%	4%	8%	4%
Anteil Leistungsempfänger:innen nach SGB II	5%	13%	26%	14%
Anteil der Ausländer:innen	15%	16%	34%	22%
Anteil der Bevölkerung mit Migrationshintergrund	38%	52%	78%	46%
<b>Haushalte</b>				
Privathaushalte	1.044	1.822	919	776
Personen je Haushalt	1,8	1,9	1,9	2
Anteil der Einpersonenhaushalte	50%	47%	52%	44%
Anteil der Haushalte mit Kindern	17%	20%	19%	24%
<b>Wohnen</b>				
Wohngebäude	359	118	63	139
Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden	939	1.688	888	745
Sozialwohnugnren	29	0	0	55
Anteil der Sozialwohnugnren	3%	0%	0%	7%

Es lassen sich folgende Unterschiede zwischen den Statistischen Gebieten identifizieren:

- **Altersstruktur:** Der Anteil an Personen ab 65 Jahren ist besonders hoch im Norden und Westen (75016, 76001). Der Anteil an Personen unter 18 Jahren ist besonders hoch um den Friedrich-Frank-Bogen und in Richtung Bergedorfer Zentrum (76002, 76003).

- **Sozialstruktur:** Der Anteil an Personen mit Migrationshintergrund bzw. der Anteil an Leistungsempfänger:innen ist besonders hoch am Friedrich-Frank-Bogen (76002).
- **Haushalt:** Der Anteil an Familien ist besonders hoch im Westen (76003).
- **Wohnen:** Der Anteil an Sozialwohnungen ist im Westen (76003) höher.

### Statusindex

Um den sozioökonomischen Hintergrund besser zu verstehen, wurde eine vertiefte Analyse des Sozialmonitorings 2022<sup>8</sup> durchgeführt, welcher den Statusindex für die Stadt Hamburg angibt. Der Statusindex wird aus sieben Aufmerksamkeitsindikatoren gebildet (Kinder und Jugendliche mit Migrationshintergrund, Kinder von Alleinerziehenden, SGB-II- und AsylbLG-Empfänger:innen, Arbeitslose, Kinder in Mindestsicherung, Mindestsicherung im Alter, Schulabschlüsse).

Abbildung 8 zeigt den Statusindex in Bergedorf-West, welcher in den Statistischen Gebieten zwischen sehr niedrig und mittel variiert. Besonders niedrig ist er um den Friedrich Frank Bogen (statistisches Gebiet 76002).

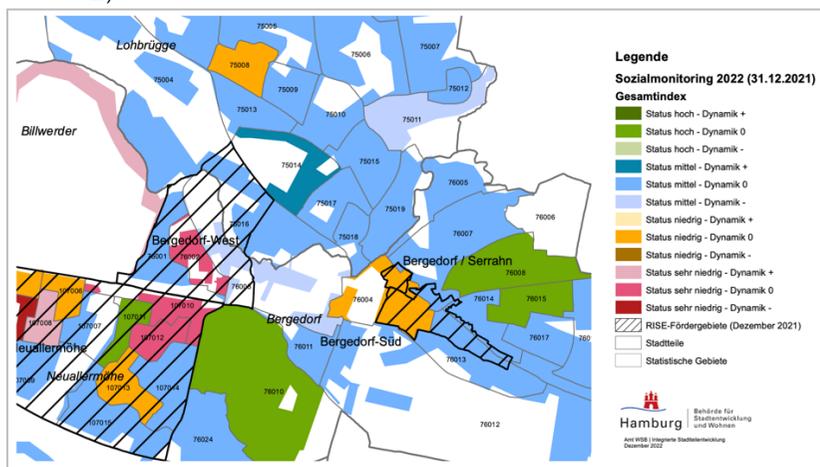


Abbildung 8: Ausschnitt aus Gesamt-Statusindex nach Statistische Gebiete (Freie und Hansestadt Hamburg)

<sup>8</sup> Freie und Hansestadt Hamburg. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen. Sozialmonitoring Integrierte Stadtteilentwicklung – Bericht 2022 Stand der Daten: 31.12.2021: [www.hamburg.de/sozialmonitoring](http://www.hamburg.de/sozialmonitoring)

### Soziodemografische Prognose bis 2035

Die Abbildung 9 zeigt die Bevölkerungsprognose bis 2035. Es lassen sich folgende Erkenntnisse festhalten:

- Es ist ein positives Bevölkerungswachstum zu erwarten.
- Im Vergleich zur Stadt Hamburg wird für den Bezirk Bergedorf ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum prognostiziert.

Die Ergebnisse bestätigen den deutschlandweiten Trend der Urbanisierung (Verstädterung), auch an den Randlagen der Stadt. Damit gewinnen weitere Stadtteilzentren, neben der Hamburger Innenstadt, wie dem Bergedorfer Zentrum, an Bedeutung.

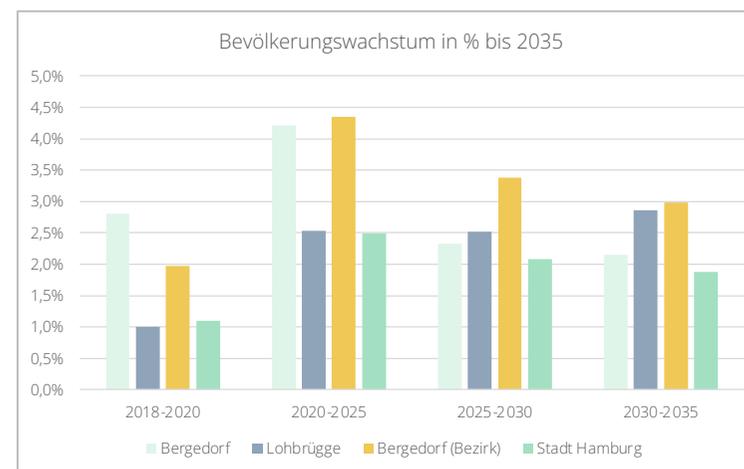


Abbildung 9: Bevölkerungsentwicklung bis 2035 (Quelle: Statistikamt Nord. (2022); eigene Auswertung)<sup>9</sup>

<sup>9</sup> Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein. (2022). Statistische Berichte. Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen Hamburgs bis 20335; Eigene Auswertung

## 4 Mobilitäts- und Bedarfsanalyse

Jedes Quartier ist aufgrund der Anbindung, Nutzung, Umgebung und Kultur einzigartig in Bezug auf die Anforderungen an Mobilität. Die Bedarfs- und Mobilitätsanalyse für Bergedorf-West ist damit essenziell für den Erfolg des Mobilitätskonzepts und bildet die Grundlage für die Ableitung von Handlungsempfehlungen.

### 4.1 Bedarfsanalyse

In der Bedarfsanalyse wird das Mobilitätsverhalten im Quartier analysiert. Dafür werden im ersten Schritt Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner:innen in der Stadt Hamburg, dem Bezirk Bergedorf sowie in Bergedorf-West analysiert. Grundlage der Auswertungen des Mobilitätsverhaltens sind die Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (2017)<sup>10</sup>, welche die Auswertungsgebiete nach Bezirken bzw. Stadtteilen einteilt. Außerdem werden Daten des Statistikamts Nords herangezogen, welche regionale Aussagen über die Pkw-Dichte treffen lassen.

#### 4.1.1 Mobilitätsverhalten

Das Verkehrsverhalten der Bewohner:innen kann über die Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel im Alltag abgebildet werden. Der Anteil der Verkehrsträger wird über den Modal Split dargestellt, einer Kenngröße zur prozentualen Verteilung der Verkehrsnachfrage auf verschiedene Verkehrsmittel. Abbildung 10 zeigt den Modal Split für den gesamten **Bezirk Bergedorf** und den Stadtteil Bergedorf.

---

<sup>10</sup> Infas. (2017). Mobilität in Deutschland. Regionalbericht: <https://metropolregion-hamburg.de/contentblob/12993612/097d17d2ed340bca93128bf4ea8d0acb/data/mid-studie.pdf>; letzter Zugriff: 22.03.2023

Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split beträgt in der **Stadt Hamburg** im Jahr 2017 64 %; der Anteil des MIVs (inkl. Mitfahrer) am Modal Split beträgt dagegen 36 %. Allgemein lässt sich über die Jahre zwischen 2008 und 2017 eine Reduzierung des MIV-Anteils an Wegen um 3 % feststellen. Analysen zeigen, dass der Pkw v. a. auf Wegen zur Arbeit, auf dienstlichen Fahrten sowie für Erledigungen verwendet wird. Der Umweltverbund wird v. a. für Fahrten zur Ausbildungsstätte und in der Freizeit genutzt.

Der rückläufige Trend wird durch die repräsentative Umfrage (MobiHam) der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende zur Mobilität in Hamburg im Jahr 2022 bestätigt<sup>11</sup>. Die Ergebnisse zeigen, dass der Anteil vom Umweltverbund 68 % beträgt. Dies entspricht einem Anstieg um 4 Prozentpunkte gegenüber den Zahlen von 2017. Der Radverkehr hat hierbei mit einer Steigerung von 7 Prozentpunkte am stärksten zugenommen. Dieser ist unter anderem durch die hohe Fahrradbesitzquote zu erklären. Bereits jeder achte Haushalt besitzt im Schnitt ein E-Bike. Das Fahrradfahren wird immer interessanter und etabliert sich auch auf längeren Strecken als eine Alternative zum Pkw. Der ÖPNV verzeichnete ebenfalls einen Anstieg um 2 Prozentpunkte. Eine Reduktion konnte dagegen beim MIV-Anteil um 4 Prozentpunkte sowie beim Fußverkehrsanteil um 7 Prozentpunkte festgestellt werden.

Nachdem die Daten aktuell auf Bezirksebene lediglich für das Jahr 2017 vorliegen, wird im Folgenden weiterhin auf die Studie Mobilität in Deutschland Bezug genommen. Es kann angenommen werden,

<sup>11</sup> Behörde für Verkehr und Mobilitätswende. (2023). Mobilität in Hamburg. <https://www.hamburg.de/contentblob/17104910/b5850309daa6ef650c3fd509d46d6ccf/data/mobilitaetszahlen-hamburg-2022.pdf>; letzter Zugriff: 05.06.2023

dass es allgemein auch in Bergedorf geringfügige Änderungen an einem erhöhten Anteil am Umweltverbund gab.

Im Rahmen des Hamburger **Koalitionsvertrag 2020-2025**<sup>12</sup> wurde die Zielsetzungen der Stadt Hamburg beschlossen, bis 2030 den Anteil des Umweltverbunds in der Stadt Hamburg auf 80 % zu erhöhen. Dafür soll der Anteil des ÖPNVs auf 30 % und der Anteil des Radverkehrs auf 25 bis 30 % gesteigert werden.

Der Anteil des Umweltverbunds am Modal Split beträgt im **Bezirk Bergedorf** 55 %; der Anteil des MIVs beträgt 45 %. Der MIV-Anteil ist im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt um 9 % höher. Mögliche Gründe sind die suburbane Lage (inkludiert Vier- und Marschlande) sowie eine schlechtere Erreichbarkeit von Points-of-Interests.

Der Anteil des Umweltverbunds im **Stadtteil Bergedorf/Harburg**<sup>13</sup> am Modal Split beträgt 68 %; der Anteil des MIVs beträgt 32 %. Im Gegensatz zum Gesamtdurchschnitt vom Bezirk Bergedorf ist für den Stadtteil Bergedorf der MIV-Anteil im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt um 4 % geringer. Mögliche Gründe sind ein stark verdichteter urbaner Raum mit kurzen Wegen sowie die soziodemografischen Ausprägungen.

Für **Bergedorf-West** ist zu erwarten, dass der Anteil des Umweltverbunds zwischen den Werten des Stadtteils Bergedorf und dem Bezirk liegt. Als Tendenz kann der Mittelwert von 62 % für den

<sup>12</sup> Hansestadt Hamburg. Koalitionsvertrag. (2020). [https://www.spd-hamburg.de/fileadmin-hamburg/user\\_upload/Koalitionsvertrag2020.pdf](https://www.spd-hamburg.de/fileadmin-hamburg/user_upload/Koalitionsvertrag2020.pdf); letzter Zugriff: 06.04.2023

<sup>13</sup> Die Auswertungen beziehen sich hierbei auf die Kerngebiete Harburgs und Bergedorfs, welche aufgrund ihrer ähnlichen Struktur in der Auswertung des MiDs zusammengefasst werden.

Umweltverbund und ca. 38 % für den MIV betrachtet werden. Es kann allerdings angenommen werden, dass aufgrund der städtebaulichen Strukturen der Modal Split für Bergedorf-West näher am Stadtteil Bergedorf/Harburg liegt als dem Bezirk Bergedorf.

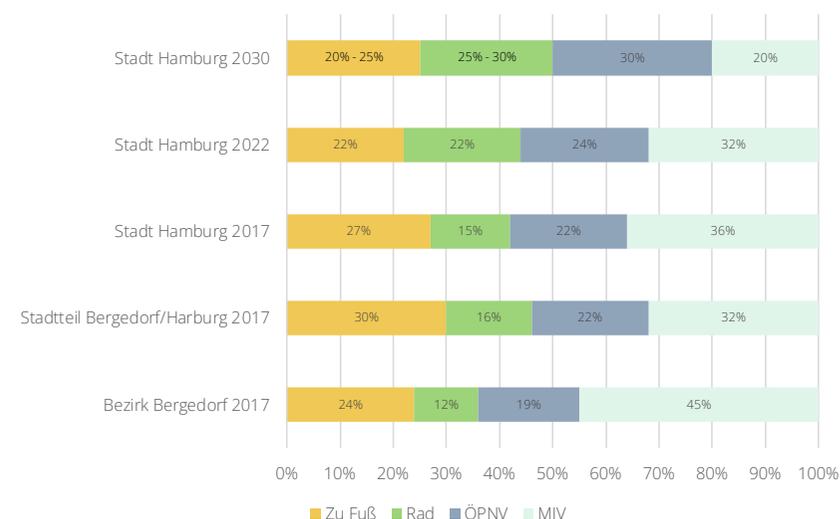


Abbildung 10: Modal Split (Anteil Wege) (Quelle: Regionalbericht Hamburg (MiD 2017)<sup>14</sup>; BVM (2022) <sup>11</sup>

### ***Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten***

Das Mobilitätsverhalten wird durch unterschiedliche soziodemografische sowie geografische Determinanten beeinflusst. Durch wissenschaftliche Studien lassen sich Aussagen zum Mobilitätsverhalten in Deutschland bzw. Hamburg ableiten. Abbildung 11 beschreibt unterschiedliche Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten.

<sup>14</sup> Infas. (2017). Mobilität in Deutschland. Regionalbericht: <https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/12993612/097d17d2ed340bca93128bf4ea8d0acb/data/mid-studie.pdf>; letzter Zugriff: 22.03.2023



### Alter

- Junge Personen verfügen über eine höhere Fahrrad- und Sharing-Affinität und sind damit weniger abhängig vom eigenen Pkw
- Der Pkw-Besitz ist abhängig von Lebensphasen. Er steigt mit der Familiengründung und sinkt im Alter



### Sozioökonomischer Status:

- Der Pkw-Besitz und MIV-Anteil steigen mit dem sozioökonomischen Status. Während der MIV-Anteil in der Metropolregion Hamburg bei Personen mit hohem sozioökonomischem Status bei 56 % liegt, ist dieser bei Personen mit niedrigem Status bei lediglich bei 42 %. Der Pkw-Besitz variiert zwischen 1,28 (hoher sozioökonomischer Status) und 0,62 (niedrig).
- Menschen mit mittlerem/höheren Einkommen nutzen am häufigsten Sharing-Angebote



### Haushalts- und Familientyp:

- Familien mit kleinen Kindern bzw. größere Haushalte im Allgemeinen besitzen häufiger einen Pkw
- Einpersonenhaushalte haben eine höhere Sharing-Affinität; das Interesse an Sharing wächst auch bei jungen Familien



### Geschlechterrollen

- Frauen sind tendenziell stärker an komplexere Wegekettens durch Care-Arbeit gebunden
- Männer haben tendenziell weitere Wege zur Arbeit und benutzen öfter das Auto als Frauen



### Raumtyp (Metropole, Groß-, Mittel und Kleinstadt bzw. dörflicher Raum)

- Je niedriger die Bevölkerungsdichte und je geringer die Nutzungsmischung aus Gewerbe und Wohnen, desto höher sind Pkw-Dichte und MIV-Anteil
- Während in der Kernstadt Hamburg 39 % den Pkw mehrmals pro Woche nutzen, sind es im Stadtteil Bergedorf 41 % bzw. im äußeren Ring 59 %.



### Lage & Reisezeit

- Je länger die Reisezeit zu Point-of-Interests und die Distanz zu Nahversorgung und Nahverkehrsknotenpunkten ist, desto höher ist die Pkw-Dichte bzw. der MIV-Anteil.

Abbildung 11: Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten (Quelle: eigene Darstellung basierend auf MiD 2017)

### Private Pkw-Dichte in Hamburg

Die Pkw-Dichte gibt die Anzahl an Pkw pro 1.000 Einwohner:innen an. Abbildung 12 zeigt die Verteilung der privaten Pkw-Dichte. Die Anzahl der privaten PKW entstammt einer Auswertung des Kraftfahrt-Bundesamtes vom 01.01.2021. Für die regionale Zuordnung der Fahrzeuge ist der Wohnsitz des Halters maßgebend. Die Pkw-Dichte variiert zwischen den Gebieten. Die Pkw-Dichte ist höher in städtischen Randlagen und suburbanen Gebieten (besonders Vier- und Marschlande).

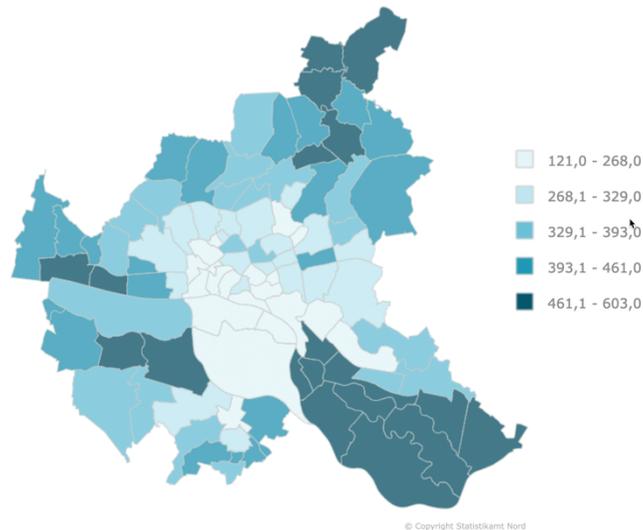


Abbildung 12: Private Pkw-Dichte in Hamburg in 2021 (Quelle: Statistikamt Nord)<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Statistikamt Nord (2021): [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil\\_Profile\\_2020/atlas.html](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil_Profile_2020/atlas.html); letzter Zugriff: 22.03.2023

### Pkw-Dichte (privat und gewerblich) in Hamburg und Bergedorf

Die Tabelle 4 zeigt die Anzahl privater und gewerblich zugelassener Pkw nach Regionen. Aus dem Mittelwert der Statistischen Gebiete ergibt sich eine Pkw-Dichte von 323 privaten Pkw bzw. 360 Gesamt-Pkw (privat und gewerblich). Damit ist die Pkw-Dichte in Bergedorf-West etwas niedriger als im Hamburger Durchschnitt (341 bzw. 427). Möglicher Grund hierfür ist die Nähe zum Bergedorfer Zentrum und die sehr gute Anbindung im ÖPNV.

Relativ große Unterschiede in der Pkw-Dichte sind zwischen den Statistischen Gebieten erkennbar. Ursachen hierfür können Unterschiede in sozioökonomischem Status, Familienstruktur und Haushaltsgröße sowie die variierende Erreichbarkeit des Bergedorfer Zentrums sein. Das Statistische Gebiet 76002 hat mit 221 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen zum Beispiel vergleichsweise eine geringe Pkw-Dichte, während das Statistische Gebiet 76003 eine hohe Anzahl, vor allem gewerblicher Pkw, aufweist, was auf die vielen Gewerbebetriebe in diesem Bereich zurückzuführen ist.

Tabelle 4: Pkw-Dichte in Hamburg und Bergedorf in 2021 (Quelle: Statistikamt Nord)<sup>16</sup>

Stadt, Bezirk bzw. Stadtteil	Private Pkw-Dichte in 2021	Gesamt Pkw-Dichte (privat und gewerblich)	Statistische Gebiete	Pkw-Dichte in 2021 (Pkw pro 1.000 Einwohner:innen)	Gesamt Pkw-Dichte (privat und gewerblich)
Hamburg	341	427	75016	418	433
Bezirk Bergedorf	356	436	76001	339	346
Stadtteil Bergedorf	401	412	76002	221	232
Stadtteil Lohbrügge	376	403	76003	299	455
Ø Statistische Gebiete (Bergedorf-West)	323	360			

### Mobilitätsumfrage 2021 – Baugenossenschaft Bergedorf Bille

Eine Umfrage der Bewohner:innen der gemeinnützigen Baugenossenschaft eG Bergedorf Bille von 2021 hat ergeben, dass ca. 40 % der Befragten bereit sind, in den Klimaschutz zu investieren – ca. 60 % haben das verneint. In Bezug auf Mobilität nutzen ca. 81 % noch keine Shared Mobility. Von den Befragten, die angaben, Shared Mobility zu nutzen, greifen 7 % auf Carsharing und 5 % auf Bikesharing zurück, die restlichen 7 % nutzen E-Scooter, E-Roller oder Lastenräder. Für einen Pkw-Stellplatz mit Lademöglichkeit würden 39 % bis zu 10 € mehr zahlen, 46 % bis zu 10-30 € mehr und ca. 15 % mehr als 30 €.

<sup>16</sup> Statistikamt Nord (2021): [https://www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil\\_Profile\\_2020/atlas.html](https://www.statistik-nord.de/fileadmin/maps/Stadtteil_Profile_2020/atlas.html); letzter Zugriff: 22.03.2023

### Erkenntnisse Bedarfsanalyse

Durch die Analyse der Soziodemografie sowie des Mobilitätsverhaltens lassen sich wichtige Parameter für das Projektgebiet Bergedorf-West identifizieren:

- Im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt gibt es in Bergedorf-West einen höheren Anteil älterer (über 65) sowie jüngerer (unter 18) Bevölkerung.
- Die Haushaltsgröße ist höher als im Hamburger Durchschnitt. Demnach ist ebenfalls der Anteil an Familien mit Kindern höher.
- Das Projektgebiet ist geprägt von einem sehr niedrigen bis mittleren Sozialindex (u. a. höherer Anteil an Ausländer:innen bzw. Personen mit Migrationshintergrund und Leistungsgeldempfänger:innen SGB II).

Außerdem gibt es Unterschiede zwischen den statistischen Gebieten in Bergedorf-West. Die Tabelle 5 fasst die Unterschiede nach den Kriterien zusammen. Die Merkmalsausprägungen spiegeln sich außerdem im städtebaulichen Bild (Einfamilienhaus – Geschosswohnungsbau – Großwohnsiedlung) sowie dem Pkw-Besitz wider.

Tabelle 5: Besondere Merkmalsausprägungen in Bergedorf-West (eigene Darstellung)

	75016	76001	76002	76003
Altersstruktur				
Anteil der Haushalte mit Kindern (Ø Haushaltsgröße)	(1,8)	(1,9)	(1,9)	(2,0)
Sozialindex (2022)	mittel	mittel	Sehr niedrig	mittel
Wohnungsbau				
Ø Pkw-Besitz (privat und gewerblich) pro Einwohner:in	0,8	0,7	0,4	0,9

/ = Personen ab 65 / unter 18 bzw. Haushalte mit Kindern sind im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt überrepräsentiert

= Überwiegend bzw. Mischung von Einfamilienhäusern/Reihenhäuser, Geschosswohnungsbau und Großwohnsiedlungen

= Pkw-Besitz (privat und gewerblich); Hamburger Durchschnitt (0,8)

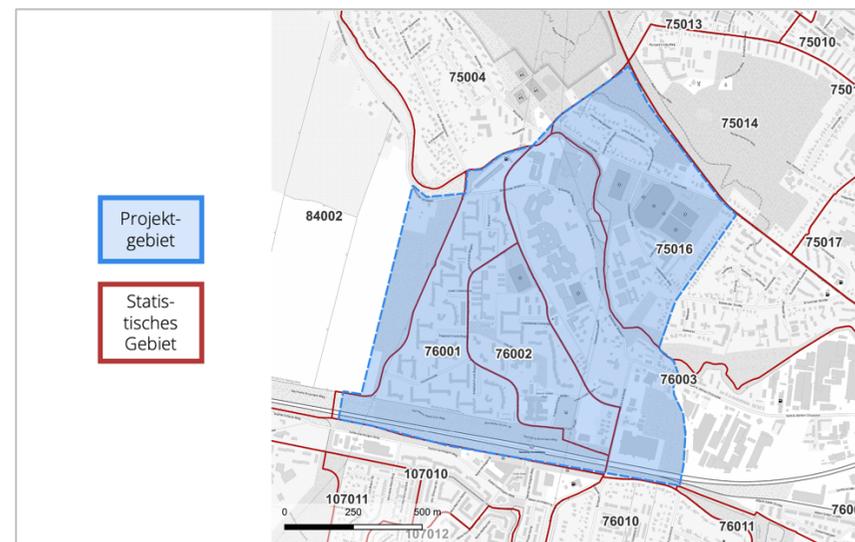


Abbildung 13: Statistische Gebiete in Bergedorf-West (Quelle: Statistikamt Nord)<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Statistikamt Nord. (2022). Geoportal: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/#>; letzter Zugriff: 22.03.2023

#### 4.1.2 Anforderungen an die Mobilität

Für Bergedorf-West wurden im vorangegangenen Kapitel besondere Merkmalsausprägungen identifiziert. Abhängig von den sozioökonomischen Determinanten ergeben sich unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse, auf welche im Folgenden kurz eingegangen wird. Beispielsweise gibt es Unterschiede in Preisvorstellungen, in den Erwartungen an die Verfügbarkeit bzw. Flexibilität von Verkehrsmitteln sowie dem Bedarf an Infrastruktur vor Ort.

Deutliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten ergeben sich bspw. zwischen Einkommensgruppen sowie nach Haushaltstypen. Dabei fällt auf, dass Haushalte mit einem niedrigeren Einkommen mehrheitlich über kein bzw. nur ein Auto verfügen. Der Pkw-Besitz steigt jedoch mit zunehmendem sozioökonomischem Status. So weisen einkommensstärkere Haushalte eine überdurchschnittliche Pkw-Besitzquote auf. In Hamburger Haushalten mit sehr niedrigem oder niedrigem Einkommen liegt der Pkw-Besitz bspw. lediglich bei 25 % bzw. 34 %, im Vergleich zum Hamburger Durchschnitt von 57 %<sup>18</sup>. In ca. 71 % bzw. 78 % der Haushalte mit hohem bzw. sehr hohem sozioökonomischen Status gibt es dagegen ein oder mehrere Autos.<sup>19</sup> Ebenso zeigt sich, dass die Pkw-Besitzquote in Mietwohnungen im Vergleich zum Wohneigentum geringer ist.

Während bisher Sharing-Angebote überwiegend durch sogenannte Early Adopters genutzt werden (männlich, erwerbstätig, hoch

gebildet, kleine Haushalte ohne Pkw), wird auch diese Zielgruppe zunehmend erweitert. So steigt bspw. auch unter Familien vermehrt das Interesse an Carsharing.<sup>20</sup> Hierbei ist zu betonen, dass für Familien vor allem die Planbarkeit und Flexibilität verstärkt wichtig ist. Verkettete Wegeketten durch die Begleitung von Kindern zur Kita sowie das Erledigen von Einkäufen auf dem Weg zur oder von der Arbeit prägen dabei das Mobilitätsverhalten.

Studien zeigen außerdem, dass bis zu einer Fahrleistung von ca. 10.000 Kilometer die Nutzung von Carsharing günstiger ist als der Besitz eines privat angeschafften Neuwagens.<sup>21</sup> Oftmals wird Carsharing allerdings teurer wahrgenommen, da die Kosten über eine Kilometer- oder Zeitpauschale direkt abgerechnet werden. Dies liegt unter anderem auch daran, dass die monatlichen Kosten für den privaten Besitz und Erhalt eines Pkws (inkl. Abnutzung, Steuer, Versicherung, Reparatur) von Bürger:innen oft viel geringer eingeschätzt werden als ein Auto eigentlich kostet. Tatsächlich kommt eine Studie zu dem Entschluss, dass Bürger:innen die laufenden Kosten nur halb so hoch einschätzen (204 Euro), wie die realen Kosten (425 Euro) eigentlich sind. Hierbei sind externe Kosten, die aktuell von der Allgemeinheit getragen werden (u. a. Kosten für Lärm, Emissionen, Natur und Landschaft, Unfälle, Klima), noch nicht einmal berücksichtigt.

Die Zugänglichkeit von Sharing Angeboten ist neben oft finanziellen, wahrgenommenen Hürden außerdem von den wahrgenommenen

<sup>18</sup> Mobilität in Deutschland – Kurzreport Hamburg und Metropolregion (2020)

<sup>19</sup> Nach einer Auswertung von ARGUS (2013) lag die Pkw-Besitzquote für Haushalte mit einem Einkommen zwischen 900 und 1500 Euro bei 0,34; bzw. für Haushalte mit einem Einkommen zwischen 5.00 und 18.000 Euro bei 1,57.

<sup>20</sup> Shared Mobility Facts (2021). Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI: [https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2021/shared\\_mobility\\_facts.pdf](https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/ccn/2021/shared_mobility_facts.pdf), letzter Zugriff: 16.08.2022

<sup>21</sup> Bcs. CarSharing auf jeden Fall günstiger: <https://carsharing.de/zu-fahrleistung-10000-kilometer-ist-carsharing-auf-jeden-fall-guenstiger>; letzter Zugriff: 06.06.2023

Nutzungsbarrieren abhängig. So kann die Zugänglichkeit aufgrund fehlender Digitalisierung oder fehlendem Know-how eingeschränkt sein. Beispielsweise ist die Digitalisierungsquote geringer bei älteren Personengruppen sowie bei sozialschwächeren Haushalten. Ebenso ist der Anteil der Personen, die Fahrradfahren können, bei Frauen mit Migrationshintergrund deutlich niedriger als bei einheimischen Frauen und Männern.

Die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und damit die Erwartungen an die Mobilität betonen die Wichtigkeit eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts, welches ein vielseitiges Mobilitätsangebot bietet. Außerdem können Zugangshürden durch entsprechende Kommunikation und Informationsveranstaltungen (z. B. Fahrrad-Reparaturwerkstatt, Fahrradkurse für Frauen mit Migrationshintergrund) verringert werden. Eine Alternative zu digitalen Zugangssystemen können bei Bedarf durch RFID-Chips ermöglicht werden.

## 4.2 Mobilitätsanalyse

Im Folgenden werden die aktuellen Mobilitätsangebote im **Status Quo** in Bergedorf-West analysiert. Basierend auf den gesammelten Erkenntnissen werden daraus im weiteren Verlauf Handlungsempfehlungen abgeleitet. Dabei ist es wichtig zu betonen, dass zahlreiche Herausforderungen bereits in laufenden Projekten berücksichtigt werden.

Die im Folgenden dargestellten Karten zeigen die unterschiedlichen Geh- und Fahrzeiten (je nach dargestelltem Verkehrsmittel). Dabei stellen die dunkelgrünen Isochrone eine Entfernung innerhalb von 5 Minuten dar, dunkelrote Isochrone hingegen eine Entfernung innerhalb von 30 Minuten. Der Ausgangspunkt der Isochromen-Karten ist der Vorplatz des S-Bahnhofs, da dieser Standort zukünftig als Quartiermittelpunkt dient und direkt an die S-Bahn-Station „Nettelburg“ grenzt.

### 4.2.1 Erreichbarkeit zu Orten von Interesse

Im Bereich der **Nahversorgung** und der lokalen Sozialinfrastruktur gibt es in Bergedorf-West einige Lebensmittelgeschäfte (u. a. Mix Markt, Aldi Nord, Penny und Budni, Wochenmarkt), Arztpraxen und eine Apotheke nördlich des S-Bahnhofs Nettelburg. Weitere Angebote gibt es in den angrenzenden Stadtteilen Bergedorf Zentrum, Lohbrügge und Neuallermöhe. Die Gehzeit zum nächsten großen Supermarkt (Mix Markt oder Penny) variiert innerhalb des Projektgebietes zwischen unter 5 und bis zu 20 Minuten. Ansonsten sind die Einkaufsmöglichkeiten im Quartier limitiert. Der „Ladenbeker Shop“ (kleiner Lebensmittelhändler) ist die einzige weitere Möglichkeit im nördlichen Projektgebiet. Die Detailanalyse zur Erreichbarkeit von Supermärkten zeigt, dass Bewohner:innen des nördlichen Teils von

Bergedorf-West eine deutlich längere Gehzeit zum nächsten Supermarkt haben. Weitere Supermärkte befinden sich südlich der Bahngleise, nördlich des Projektgebiets in Lohbrügge sowie im Bergedorf-Zentrum. Perspektivisch soll das neu in Planung befindliche Quartierszentrum in Bergedorf-West die derzeitigen Einzelhandelsfunktionen der Einkaufspassage aufnehmen und durch weitere Angebote ergänzen.

Das Angebot an **Gastronomien** ist auf wenige Möglichkeiten am S-Bahnhof und der Einkaufspassage, sowie an den Sportanlagen im Norden des Projektgebietes begrenzt. Ein vielseitiges, gastronomisches Angebot befindet sich vor allem im Bergedorfer Zentrum und entlang der Lohbrügger Landstraße.

Diverse **Sportangebote**, wie der TSG Bergedorf 1860, der ASV Bergedorf 85 und ein Fitnessstudio sowie Freizeitangebote durch Spielplätze, dem Bürgerhaus Westibül, dem Vereinshaus P5 sowie dem Pink Haus sind in Bergedorf-West vorhanden.

Das **Bildungsangebot** besteht aus der Grundschule Friedrich-Frank-Bogen, der Stadtteilschule Bergedorf und den beruflichen Schulen entlang des Ladenbeker Furtwegs. Mehrere Kindergärten und Kindertagesstätten gehören ebenfalls zu der sozialen Infrastruktur im Gebiet (siehe auch nachstehende Abbildungen).

Zusätzlich zum bestehenden Angebot soll perspektivisch das neu entstehende Quartierszentrum in Bergedorf-West sowie das angrenzende Quartier Oberbillwerder weitere Nahversorgungs- und Freizeitangebote anbieten.

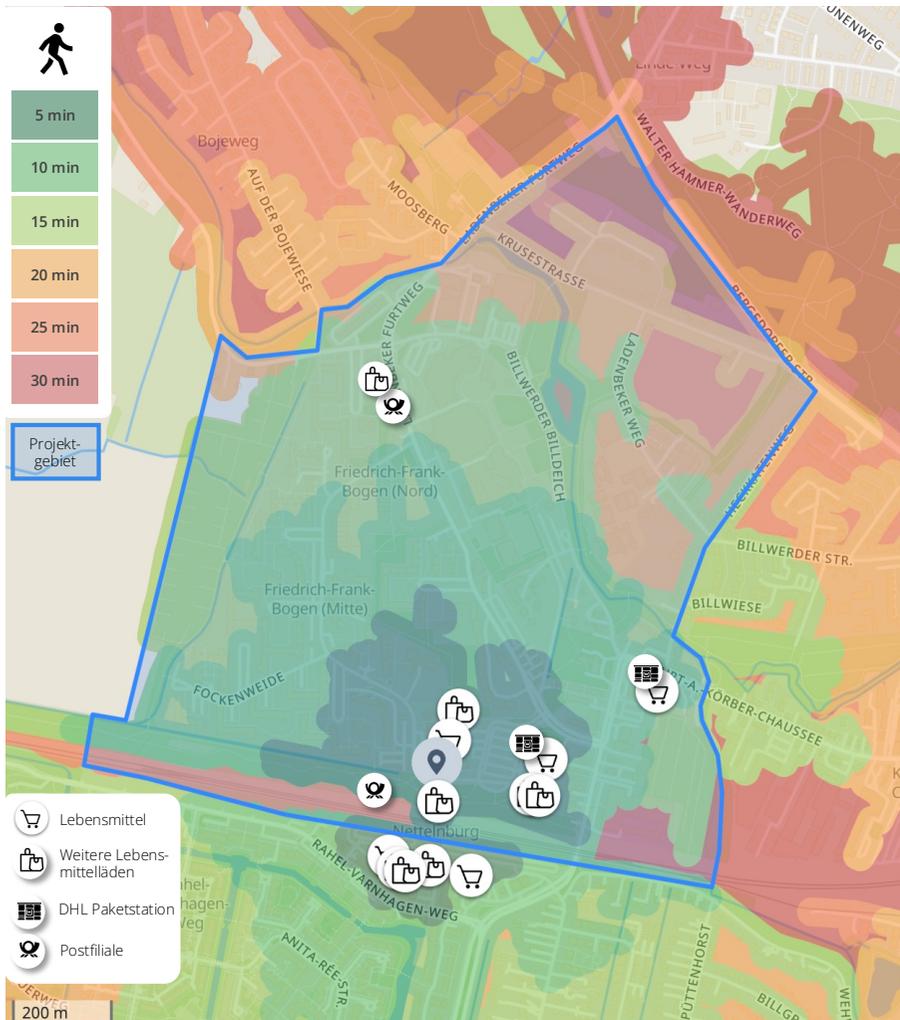


Abbildung 14: Erreichbarkeit der Lebensmittelangebote per Fuß  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

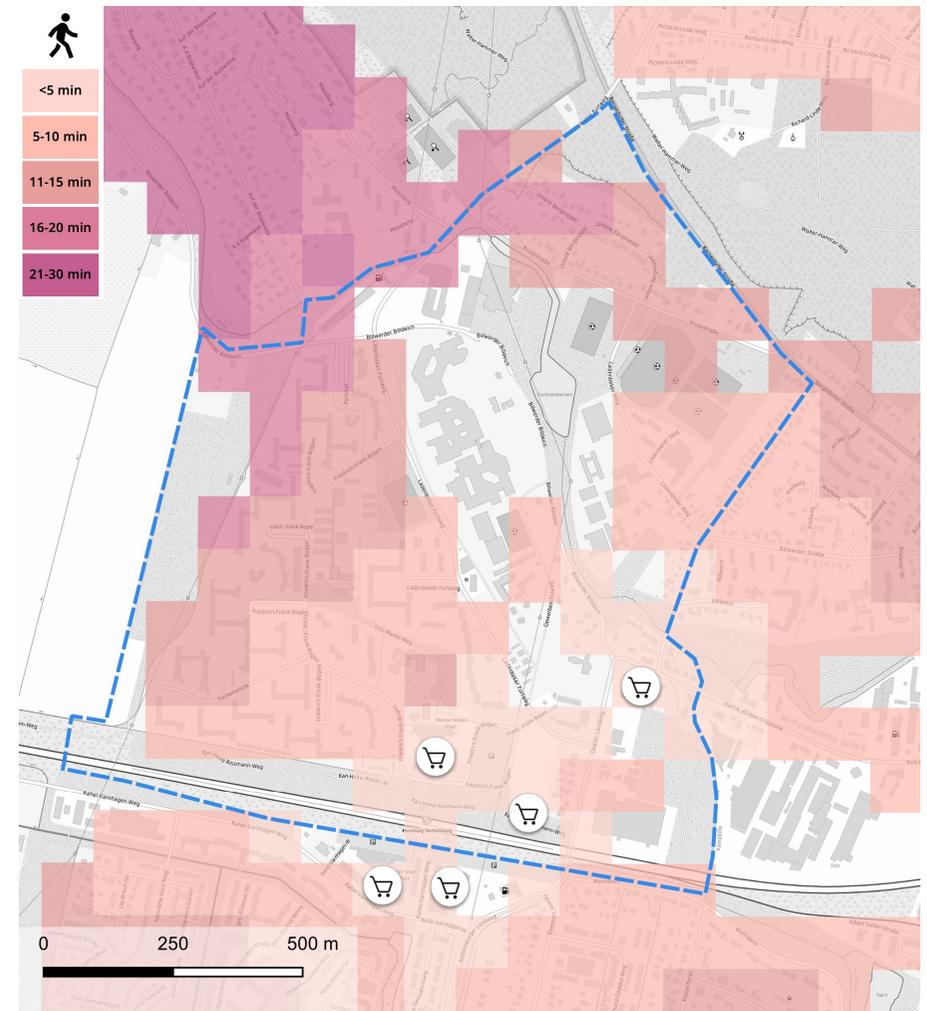


Abbildung 15: Gehzeit zum nächsten großen Supermarkt  
(Quelle: FHH, BWI; Stand: 2019)

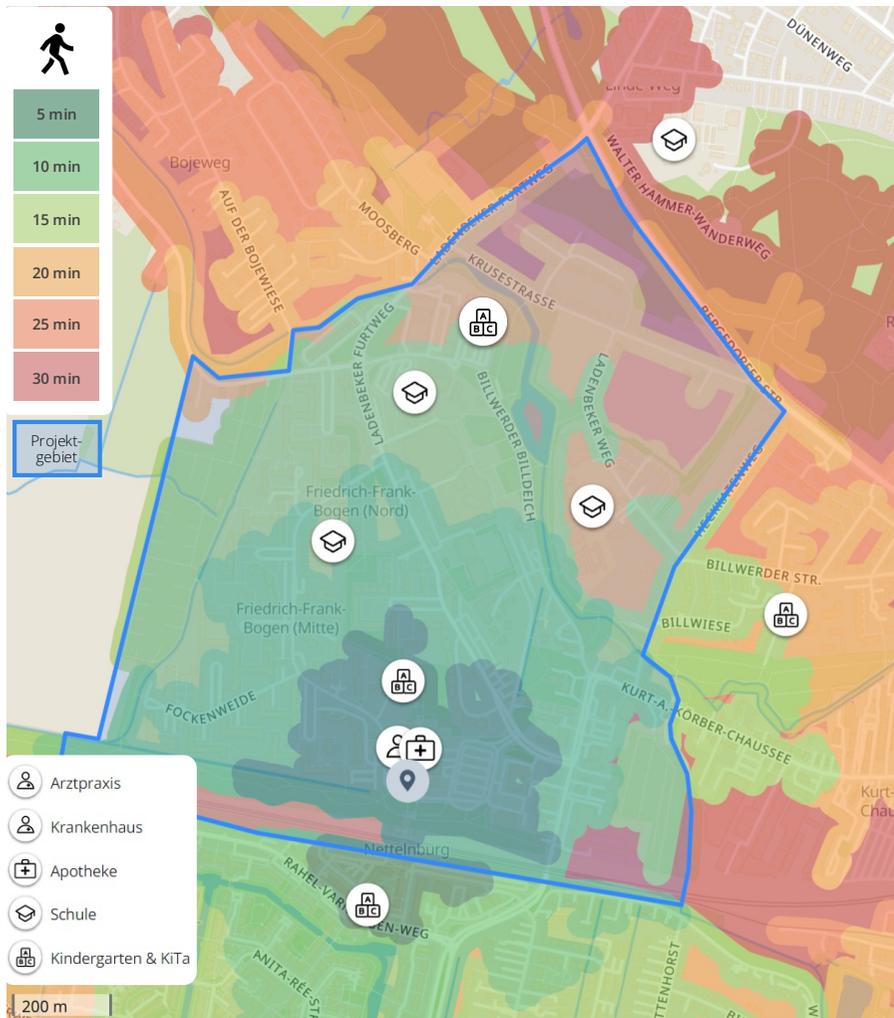


Abbildung 16: Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur per Fuß  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

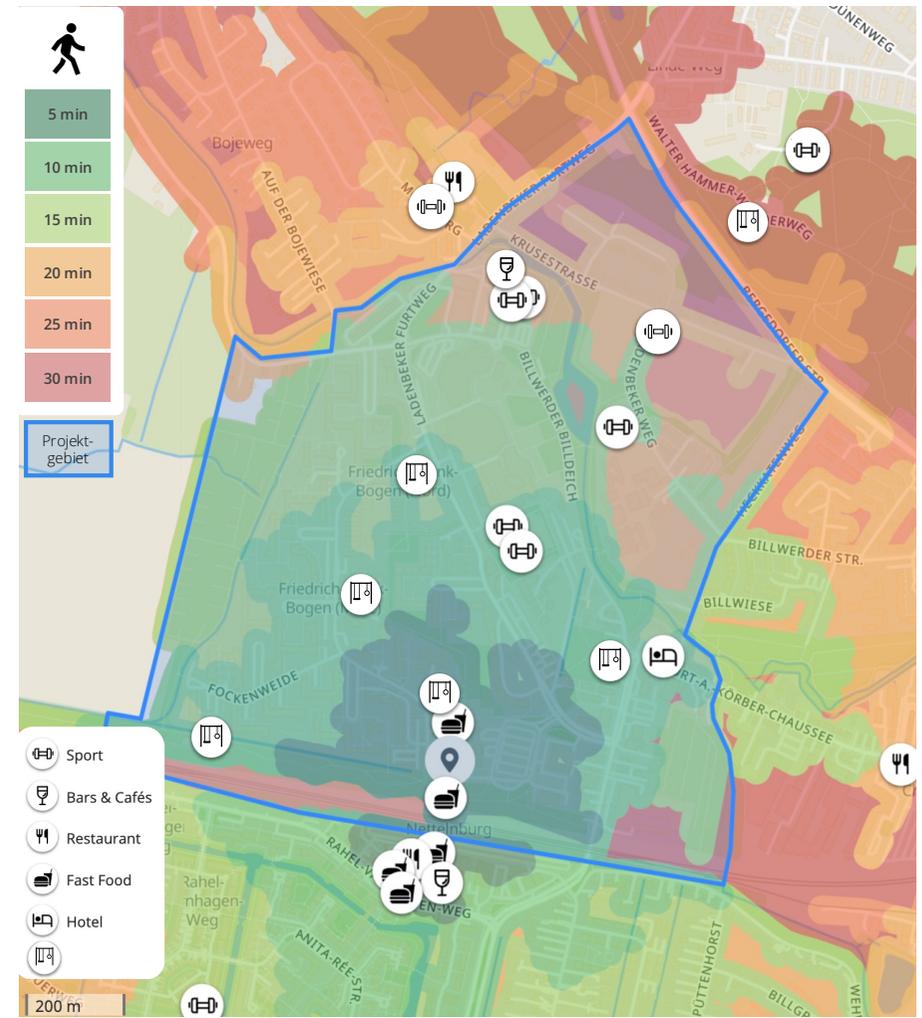


Abbildung 17: Erreichbarkeit der gastronomischen Angebote und Freizeitangebote per Fuß  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

### Letzte Meile

Die Letzte Meile vom Vorplatz S-Bahnhof Nettelburg kann über das ganze Projektgebiet zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV gut überbrückt werden. Per Fahrrad kann ein Großteil des Gebiets in 5 Minuten erreicht werden – somit ist man im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln durchschnittlich am schnellsten. Etwa die Hälfte des Gebiets kann man bereits zu Fuß innerhalb von 10 Gehminuten erreichen. Auch mit dem ÖPNV (Bus) ist das Quartier voll erschlossen und kann überwiegend innerhalb von 10 Minuten erreicht werden. Die Zeiten können allerdings je nach Tageszeit und Taktung variieren.

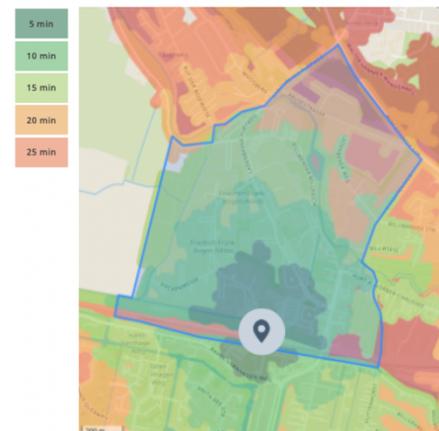
#### Erkenntnisse – Erreichbarkeit zu Orten von Interesse

Bergedorf-West verfügt über ein umfangreiches Angebot an Nahversorgung, sozialer Infrastruktur sowie Freizeitangebote (v. a. im Sport-Bereich). Weitere Angebote für Gastronomie und Freizeit befinden sich zudem im Bergedorfer Zentrum. Allerdings zentrieren sich vor allem die vorhandenen Nahversorgungsangebote im mittleren bis südlichen Teil. Damit ist der nördliche Teil von Bergedorf-West auf etwas längere Geh- bzw. Fahrzeiten angewiesen.

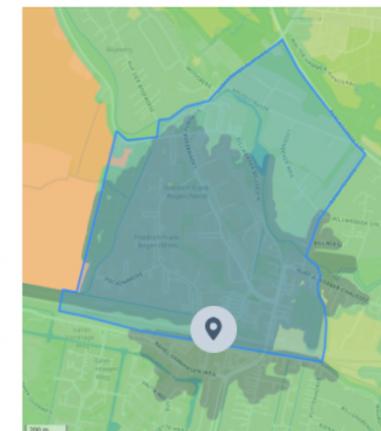
#### VEOMO Empfehlung

Ein differenziertes Angebot an Grünflächen, Freizeit, Nahversorgung und Gastronomie kann Wege vermeiden bzw. Wegelängen verringern. Außerdem kann durch die Förderung von Mikromobilitätsangeboten (u. a. Lastenrad, Fahrrad, E-Scooter) die Geh- bzw. Fahrzeit zu Nahversorgungs-, Gastronomie oder Freizeitangebote verringert werden. Eine generelle Übersicht über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*. Eine Detailübersicht über die Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden.

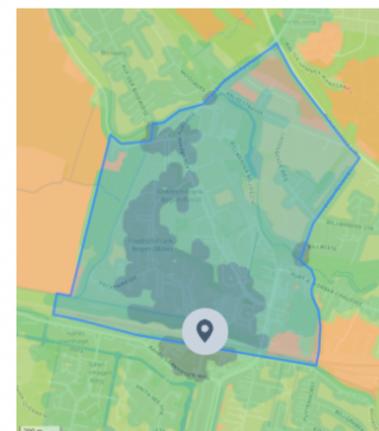
#### Zu Fuß



#### Fahrrad bzw. Mikromobilität



#### ÖPNV



#### Pkw

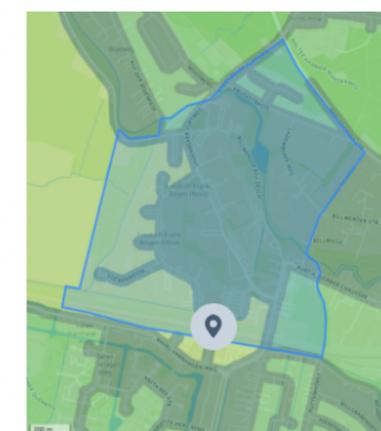


Abbildung 18: Vergleich der Verkehrsmittel auf der letzten Meile (S-Bahnhofvorplatz als Ausgangspunkt; Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

### Anbindung und letzte Meile S-Bahnhof Nettelburg – Ergebnisse des hvw

Der S-Bahnhof Nettelburg (ca. 8.500 Nutzer/Tag (2015)) wird laut einer **Befragung von 2015** von 78 % der befragten Personen zu Fuß erreicht. Etwa 10 % der Befragten kommen mit dem Fahrrad und 9 % per ÖPNV. Dies deutet auf eine gute fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs aus Nettelburg sowie auch aus Bergedorf-West hin, da dieser innerhalb von 10-15 Gehminuten durch einen großen Teil der Bewohner:innen erreicht wird. So zeigen die Analysen aus Abbildung 18, dass der komplette Friedrich-Frank-Bogen in einem 15 Min. Zeitfenster abgedeckt wird. Der hohe Fußanteil kann dementsprechend durch attraktive kurze Wege bzw. längere Wartezeiten im Busverkehr aufgrund unzureichender Taktung bzw. längeren Fahrzeiten erklärt werden. Ebenso wurde nach dem Reisezweck befragt: Von den Befragten hatten 32 % ihren Wohnsitz als Ziel, 30 % eine berufliche Aktivität, 14 % Freizeitaktivitäten und 10 % schulische Zwecke. Die restlichen 14 % verteilen sich auf private Erledigungen, Ausbildung oder Einkaufen. Zu berücksichtigen gilt, dass der MIV-Verkehr nicht in der Erhebung genannt wird. In den Jahren 2015 bis 2019 wurde der P+R-Standort am Friedrich-Frank-Bogen temporär zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt. Zum Zeitpunkt der Befragung stand den Pendler:innen dadurch am Bahnhof Nettelburg nur ein reduziertes Stellplatzangebot zur Verfügung. Es ist davon auszugehen, dass in diesem Zeitraum viele Pendler:innen auf die benachbarten P+R-Anlagen am Bahnhof Bergedorf ausgewichen sind. Dies belegen auch die in diesem Zeitraum höheren Auslastungszahlen dieser Anlagen. Außerdem fand Shared Mobility (E-Scooter und StadtRAD) im Jahr 2015 noch keine Berücksichtigung und der Modal Split des Radverkehrs seit Jahren kontinuierlich gestiegen ist.

Tabelle 6: Befragung zum Zugang zum S-Bahnhof Nettelburg aus dem Jahr 2015

Abgang	Absolut	Anteil
Zu Fuß	450	78 %
Rad	56	10 %
Mit ÖPNV	51	9 %
Taxi	16	3 %
Nahverkehrszug	3	1 %
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>576</b>	<b>100 %</b>

Außerdem gibt das **Hamburger Verkehrsmodell** regelmäßig Schätzungen zur Mobilität am S-Bahnhof Nettelburg an. Es wird geschätzt, dass der S-Bahnhof Nettelburg von 7.371 Aussteiger:innen genutzt wird. Davon legen 5.303 (72 %) nur kurze Distanzen zum S-Bahnhof zurück (zu Fuß, per Rad oder eine kurze Strecke per ÖPNV) und 2.068 (28 %) steigen auf Busse um. Davon nutzen 1.170 Fahrgäste die Haltestelle S Nettelburg, 539 den Oberen Landweg und 360 S Nettelburg (Südeingang). Diese Zahlen weichen stark von den oben genannten Befragungsergebnissen ab, sodass anzunehmen ist, dass der ÖPNV-Anteil zwischen 9 % und 28 % liegt.

#### 4.2.2 Fuß- und Fahrradfreundlichkeit

Ab Bergedorf-West können Teile des Bezirks Bergedorfs schnell und einfach zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Die Fußverkehrsinfrastruktur in Bergedorf-West besteht zumeist aus Gehwegen entlang der Straßen, welche durch weitere quartiersverbindende Fußgängerwege, Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen an relevanten Querungsstellen ergänzt werden. Außerdem sind weitere Wege durch Grünanlagen vorhanden. Der Geh- und Wanderweg an der Bille kann über eine zentrale sowie weitere kleinere Brücken, gequert werden. Treppen im Bereich des S-Bahnhofs bedeuten Barrieren für Fußgänger:innen, die teilweise nur durch längere Umwege überbrückt werden können. Die heutige Fahrradinfrastruktur im Quartier kennzeichnet sich aktuell durch einen hohen Anteil an Mischverkehr aus (siehe Abbildung 20). Das bedeutet, dass sich die Radfahrer:innen die Flächen mit dem MIV teilen. Lediglich am Oberen Landweg, einseitig am Ladenbeker Furtweg, und zum Teil am Billwerder Billdeich sind getrennte Radwege vorhanden.

Die Qualität der Fuß- und Radwege innerhalb des Quartiers sind allerdings zum Teil begrenzt und in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Es sind nur wenige Radwege nach den Empfehlungen der Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra)<sup>22</sup> errichtet. Zum Teil gibt es Markierungen, teilweise ist der Fuß- und Fahrradweg allerdings schmal und dürftig gekennzeichnet. Einige Radwege haben lediglich eine Breite von ca. 1 m bis 1,2 m und erreichen somit nicht die empfohlenen Mindestbreiten. An manchen

Straßen besteht kein Fahrradweg. Beispielsweise zwingt aktuell der gemischte Rad- und Gehweg am Oberen Landweg an der S-Bahn-Unterführung nach Neuallermöhe die Radfahrer:innen zum Absteigen (siehe Abbildung 27). Ausnahme bietet der klar gekennzeichnete Radweg entlang der Kurt-A.-Körper-Chaussee, welcher ein positives Beispiel für zukünftige Ausbaumaßnahmen sein kann. Außerdem sind die Kreuzungspunkte (u. a. Ladenbeker Furtweg/ Billwerder Billdeich) teilweise für den Fuß- und Radweg unzureichend ausgestaltet.

Durch die Stadtrandlage im Hamburger Osten sind Ziele in der Hamburger Innenstadt oder in anderen Hamburger Bezirken mit dem Fahrrad nur mit längeren Fahrzeiten von bis zu einer Stunde erreichbar. Beispielsweise ist der Hamburger Hauptbahnhof über die **Velo-routen 8 und 9** ca. 15-16 km entfernt und in ca. 50-60 Minuten zu erreichen. Deutlich komfortabler ist die Fahrtzeit ins Bergedorfer Zentrum via Veloroute 9, welche unmittelbar durch das Projektgebiet verläuft. Dieses ist in unter 15 Minuten mit dem Rad erreichbar. Zudem befindet sich ca. 1-2 km nördlich von Bergedorf-West die Veloroute 8 und schafft dadurch eine weitere, attraktive Fahrradankbindung in westlicher bzw. östlicher Richtung. Darüber hinaus gibt es entlang der Bille ebenso Fahrradrouten für Freizeitradler (z.B. auch zukünftiger Radschnellweg Hamburg-Geesthacht).

---

<sup>22</sup> ReStra. Freie und Hansestadt Hamburg. (2017), <https://www.hamburg.de/content-blob/9225042/a9524d2ba2a2be6188078aaa25811bf6/data/restra.pdf>, letzter Zugriff: 07.07.2022

Am Bahnhof Bergedorf sowie südlich des S-Bahnhofs Nettelburg befinden sich zudem je eine Fahrradreparaturstation, die eine kurzfristige Reparatur am Fahrrad ermöglichen. Am nördlichen Ausgang des S-Bahnhofs gibt es bereits heute zahlreiche **B+R-Abstellanlagen** inkl. Sammelschließanlagen (gesichertes Fahrradparken) und Schließfächern. Dieses wurde im Rahmen der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzepts ausgebaut. Die Anlagen werden seit 2019 von der P + R-Betriebsgesellschaft betrieben. Im öffentlichen Straßenraum ist die Anzahl öffentlicher Fahrradabstellanlagen bis auf vereinzelte Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen begrenzt.

Diverse bereits laufende Projekte, wie u. a. die Grundinstandsetzung des Friedrich-Frank-Bogens, der Umbau des S-Bahn-Vorplatzes sowie die Reduzierung des Auto-Fahrestreifens an der S-Bahnbrücke zur Verbesserung der Radsituation, sehen bereits allgemeine Verbesserungen und haben zum Ziel, den Fuß- und Radverkehr zu stärken und Engstellen zu reduzieren (Details siehe Handlungsmaßnahmen).

### Erkenntnisse Fuß- und Fahrradfreundlichkeit

Die Infrastruktur für **Fußgänger:innen** ist durch ein dichtes Gehwegenetz überwiegend vorhanden. Zahlreiche Fußwege durch Grünanlagen bieten attraktive Wegeverbindungen. Allerdings sind die fehlenden Orientierungsmöglichkeiten vor allem für Besucher:innen im Quartier eine Herausforderung, den schnellsten Weg zu finden. Außerdem ist die Gehwegebeschaffenheit (u. a. Breite und Barrierefreiheit) der Wege teilweise begrenzt und die Fußwege sind zum Teil beschädigt. Der Fußweg an der Kurt.-A.-

Körper-Chaussee, der im Jahr 2020 saniert wurde, gilt als positives Beispiel, welches einen durchgehenden Fußweg mit taktilem Leitlinie zeigt.

Auch innerhalb des Projektgebiets bietet das Fahrrad eine sehr gute Möglichkeit, Gehwegzeiten zu verkürzen. Im Projektgebiet gibt es einige Stellen, wo die Infrastruktur und deren Fahrradwegebeschaffenheit aktuell nicht ausreichend gegeben ist, vor allem im Hinblick auf die Trennung des Radverkehrs von anderen Straßenverkehrsteilnehmer:innen und bei der Herstellung von Mindestbreiten.

Besonders die **Veloroute 8 und 9** sowie perspektivisch der Radschnellweg schließen Bergedorf-West an das Hamburger Radwegenetz an und bieten damit eine attraktive Radverbindungen und hohes Potential für den Radverkehr. Die B+R-Anlage am S-Bahnhof Nettelburg incentiviert die intermodale Anfahrt zum ÖPNV und ermöglicht ein sicheres Abstellen.

### VEOMO Empfehlungen

Fuß- und Radwegenetzlücken sollten durch attraktive Wege geschlossen und bestehende Wege entsprechend den Regelwerken (siehe hierzu: Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen<sup>23</sup>) gestaltet werden. Außerdem können Bewohner:innen und Besucher:innen durch eine attraktive Fuß- und Fahrradinfrastruktur (u. a. Fahrradabstellanlagen, Wegeleitsystem) zur aktiven Mobilität incentiviert werden. Eine generelle Übersicht über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*. Eine Detailübersicht über die Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden.

<sup>23</sup> ReStra. Freie und Hansestadt Hamburg. (2017), <https://www.hamburg.de/content-blob/9225042/a9524d2ba2a2be6188078aaa25811bf6/data/restra.pdf>, letzter Zugriff: 07.07.2022

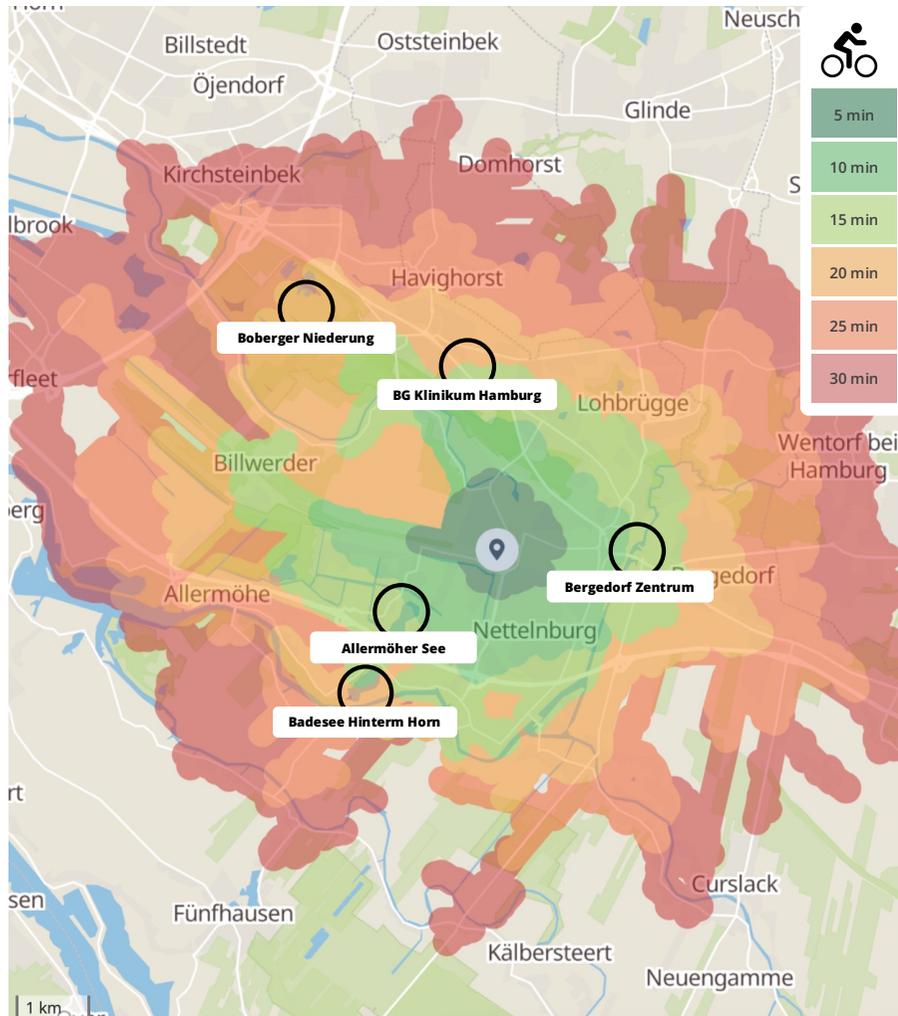


Abbildung 19: Erreichbarkeit mit dem Fahrrad (16 km/h)  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

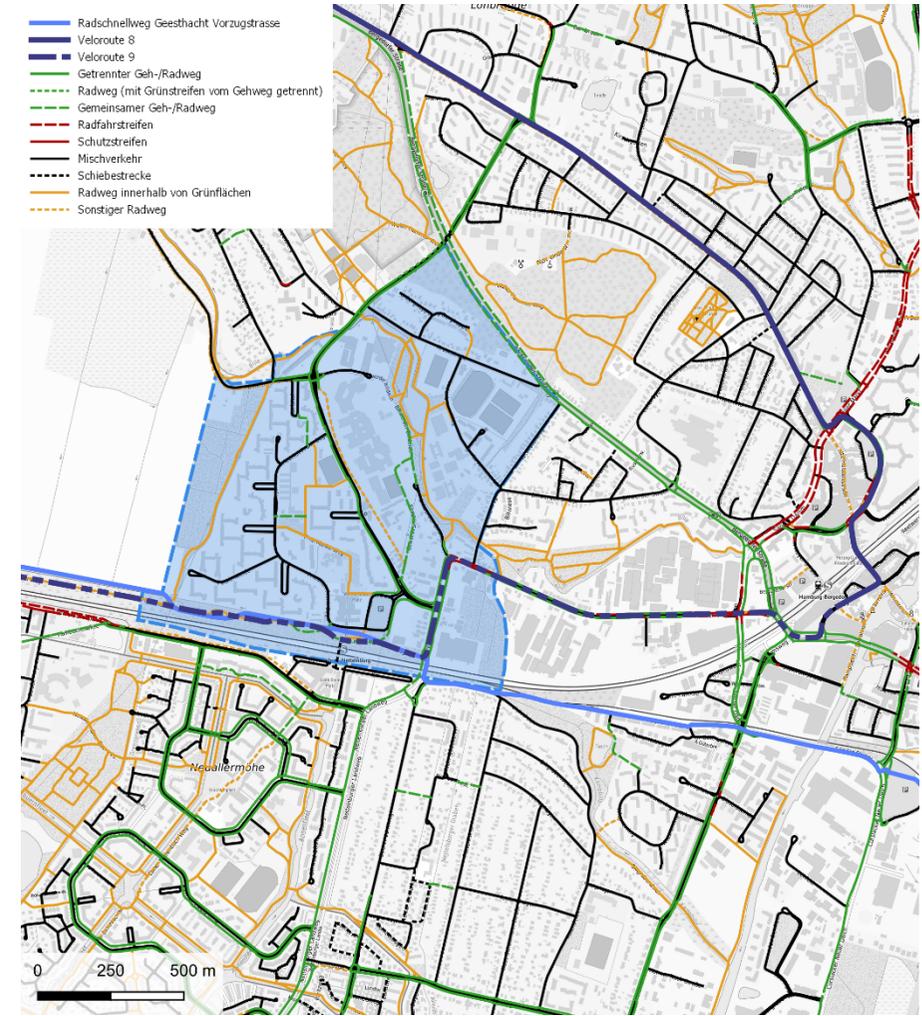


Abbildung 20: Radwegenetz in Bergedorf-West (Quelle: Metaver, FHH, BVM)

## Einblicke zu Staus Quo

### *Orte mit bereits umgesetzten Maßnahmen*



Abbildung 21: Radweg entlang der Kurt-A.-Körper-Chaussee



Abbildung 23: Reparaturstation am südlichen Eingang vom S-Bahnhof Nettelburg



Abbildung 22: Bike+Ride am S-Bahnhof Nettelburg

*Orte mit in Planung befindlichen Maßnahmen*



Abbildung 24: Fußgängerüberweg am Friedrich Frank-Bogen



Abbildung 26: Aktuelle Situation am S-Bahnhof Nettelburg (Veloroute 9)



Abbildung 25: Aktueller Radweg am Ladenbeker Furtweg



Abbildung 27: Gemischter Rad- und Gehweg am Oberen Landweg

### 4.2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

#### S-Bahn

Das Projektgebiet Bergedorf-West ist durch die Nähe zum S-Bahnhof Nettelburg mit der S-Bahn direkt an das Hamburger Zentrum sowie Bergedorf-Zentrum angeschlossen. Diese S-Bahnstation kann innerhalb von unter 25 Gehminuten von allen Wohngebäuden innerhalb des Projektgebietes erreicht werden. Durch den Anschluss an die S-Bahn-Linien 2 und 21 können Ziele entlang dieser Linien direkt erreicht werden. Der Hamburger Hauptbahnhof ist beispielsweise in unter 20 Minuten Fahrzeit erreichbar, das Bergedorf Zentrum in unter 5 Minuten. Die Stationen Berliner Tor und Hamburg Hauptbahnhof bieten Anschlüsse zu allen weiteren Hamburger S- und U-Bahn-Linien, so dass mit nur einem Umstieg weite Teile Hamburgs erreicht werden können.

Ab Dezember 2023 erfolgt eine Zusammenfassung des Verkehrsangebots der Linien S2 und S21 (siehe Abbildung 30). Die S-Bahnen der neuen Linie S2 verkehren wochentags in der Hauptverkehrszeit (ca. 06:30 bis 09:00 bzw. 15:00 bis 19:00 Uhr) alle 5 Minuten ab Nettelburg bis Bergedorf und teilweise (in HVZ jede zweite Fahrt) weiter bis Aumühle, sowie in der Gegenrichtung alle 5 Minuten via Verbindungsbahn (Dammtor, Sternschanze, Holstenstraße) bis nach Altona. Im Zuge des Hamburg-Takt ist eine zeitliche Ausweitung des heutigen 5-Minuten-Betriebs bis hin zu einem ganztägigen 5-Minuten-Takt bis etwa 2030 vorgesehen. In Abstimmung mit der Nachfrageentwicklung (u. a. durch Oberbillwerder) wird eine Erhöhung der Kapazität (durch den Einsatz von Langzügen mit drei Einheiten anstatt der aktuellen Vollzüge mit zwei Einheiten) vorgenommen.

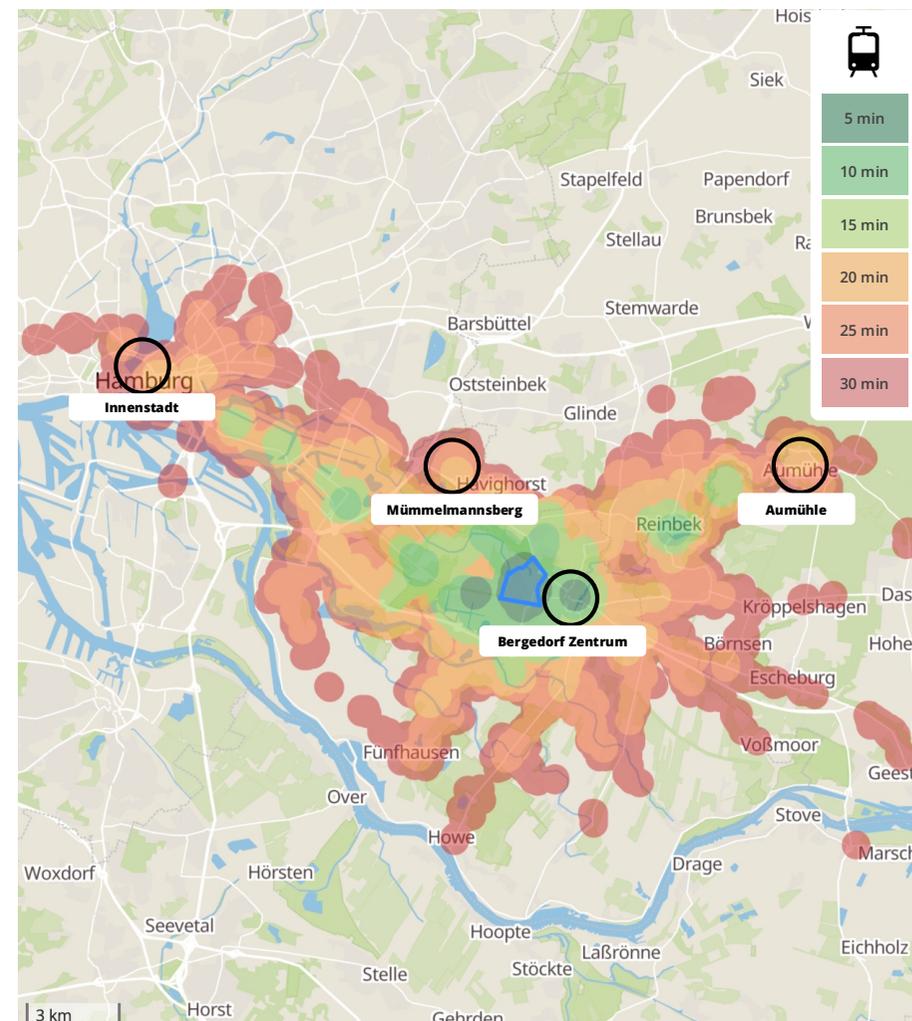


Abbildung 28: Erreichbarkeit des öffentlichen Personennahverkehr (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

### Bus

Unterschiedliche Buslinien mit mehreren Haltestellen im Projektgebiet ermöglichen eine Feinverteilung der Fahrgäste sowie eine Anbindung an weitere, umliegende Stadtteile. Eine Anbindung an weitere Teile der Vier- und Marschlande ist über das Bergedorfer Zentrum möglich. Außerdem verkehrt ab dem „Oberer Landweg (Eisenbahnbrücke)“ stündlich die Linie 122 in Richtung Vier und Marschland (Reitbrook - Fünfhausen – Ochsenwerder).

Die zentralen Linien des Projektgebietes folgen überwiegend einer Taktung zwischen 10 und 20 Minuten. Die Buslinie 134 bietet eine direkte Verbindung zu U-Bahn Mümmelmannsberg, der Endstation der U2 mit einer Verbindung in den Hamburger Westen. Nahezu alle Bewohner:innen in Bergedorf-West erreichen eine Bushaltestelle innerhalb von 5 bis 10 Minuten (siehe Abbildung 32). Im Norden sowie im Südwesten sind die Gehzeiten zur nächsten Bushaltestelle am längsten. Im Busverkehr wird der Hamburg-Takt aktuell auf der Achse Richtung Bergedorf Zentrum erreicht.

Mit Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse zum Quartierszentrum Bergedorf-West kann die Linie 235 nicht mehr zu ihrer heutigen Endhaltestelle S-Nettelburg (Nordseite) geführt werden, da die betriebsnotwendige Umfahrt um den P&R-Platz entfallen soll und damit die Kehr- und Überliegemöglichkeit geschaffen werden kann. In direkter Folge geht somit die zeitlich dicht getaktete Verbindung aus dem Projektgebiet nach Alt-Nettelburg verloren. Die Direktanbindung in die bzw. aus den südlichen Teilen

des Stadtteil Bergedorf (u. a. Alt-Nettelburg) und weiter nach Richtung Bahnhof Bergedorf fallen somit weg. Wichtige Pendlerwege, wie der Anschluss zu den Gewerbegebieten am Schleusengraben sowie, von Süden kommend, zur Berufsschule in Bergedorf-West werden damit begrenzt.

### On-Demand Ridepooling Angebote

In Hamburg gibt es generell zwei Ridepooling Angebote, welche das ÖPNV-Netz durch zusätzliche Flexibilität in der Kernstadt bzw. in äußeren Stadtteilen erhöhen. Zum einen gibt es *hw hop*<sup>24</sup>, ein On-Demand-Angebot als Teil des hw (betrieben durch die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein), welches aktuell in Harburg, Kreis Segeberg und Kreis Stormarn aktiv ist. Zum anderen besteht seit 2019 das Angebot von *MOIA*<sup>25</sup>, welches zusätzlich Flexibilität innerhalb des Stadtzentrums und umliegenden Stadtteile ermöglicht. Bisher sind allerdings keine der Angebote in Bergedorf-West bzw. im Bezirk Bergedorf verfügbar.

<sup>24</sup> <https://vhhbus.de/hop/>; letzter Zugriff: 05.06.2023

<sup>25</sup> <https://www.moia.io/de-DE/stadt>; letzter Zugriff: 05.06.2023

### Erkenntnisse - ÖPNV

Die S-Bahn-Station Nettelnburg mit derzeit rund 15.000 Nutzer:innen (30.000 Ein- und Aussteiger:innen) bietet einen sehr guten Anschluss an das Hamburger S-Bahnnetz mit dichten Zugfolgen in Richtung Innenstadt und Bergedorf. Die weiteren Buslinien, die das Quartier mit zahlreichen Haltestellen bedienen, binden weitere Stadtteile an und sorgen für eine Feinverteilung. Die Erreichbarkeit in südliche Teile des Stadtteils Bergedorf wird durch den Wegfall der Haltepunkte der Linie 235 in Bergedorf-West eingeschränkt.

### VEOMO Empfehlung

Es wird empfohlen, die Attraktivität des ÖPNVs durch sichtbare und barrierefreie Haltestellen und eine gute Anbindung regelmäßig zu erhöhen. Die Anzahl und Taktung der Bus- und S-Bahnlinien ist für das Projektgebiet grundsätzlich gut. Eine Haltemöglichkeit der Linie 235 südlich der S-Bahn gilt es allerdings zu prüfen. Langfristig sollten die Taktfolgen von S-Bahn und Bus regelmäßig geprüft und ggf. an die Ziele des Hamburg-Taktes angepasst werden. Vor allem vor der steigenden Nachfrage als Folge des Neubaus durch das Quartierszentrum sowie des Ausbaus der südlichen Gewerbegebiete um den Schleusengraben (u. a. Innovationspark Bergedorf) sollte das verfügbare Angebot stetig evaluiert werden. Zusätzlich kann geprüft werden, ob das ÖPNV-Angebot v. a. im Hinblick auf den Anschluss ländlicherer Gebiete durch ein On-Demand-Angebot (z. B. h.w hop, MOIA) sinnvoll ergänzt werden kann. Mögliche Überschneidungen mit dem Mobilitätskonzept der Vier- und Marschlande sind zu berücksichtigen.

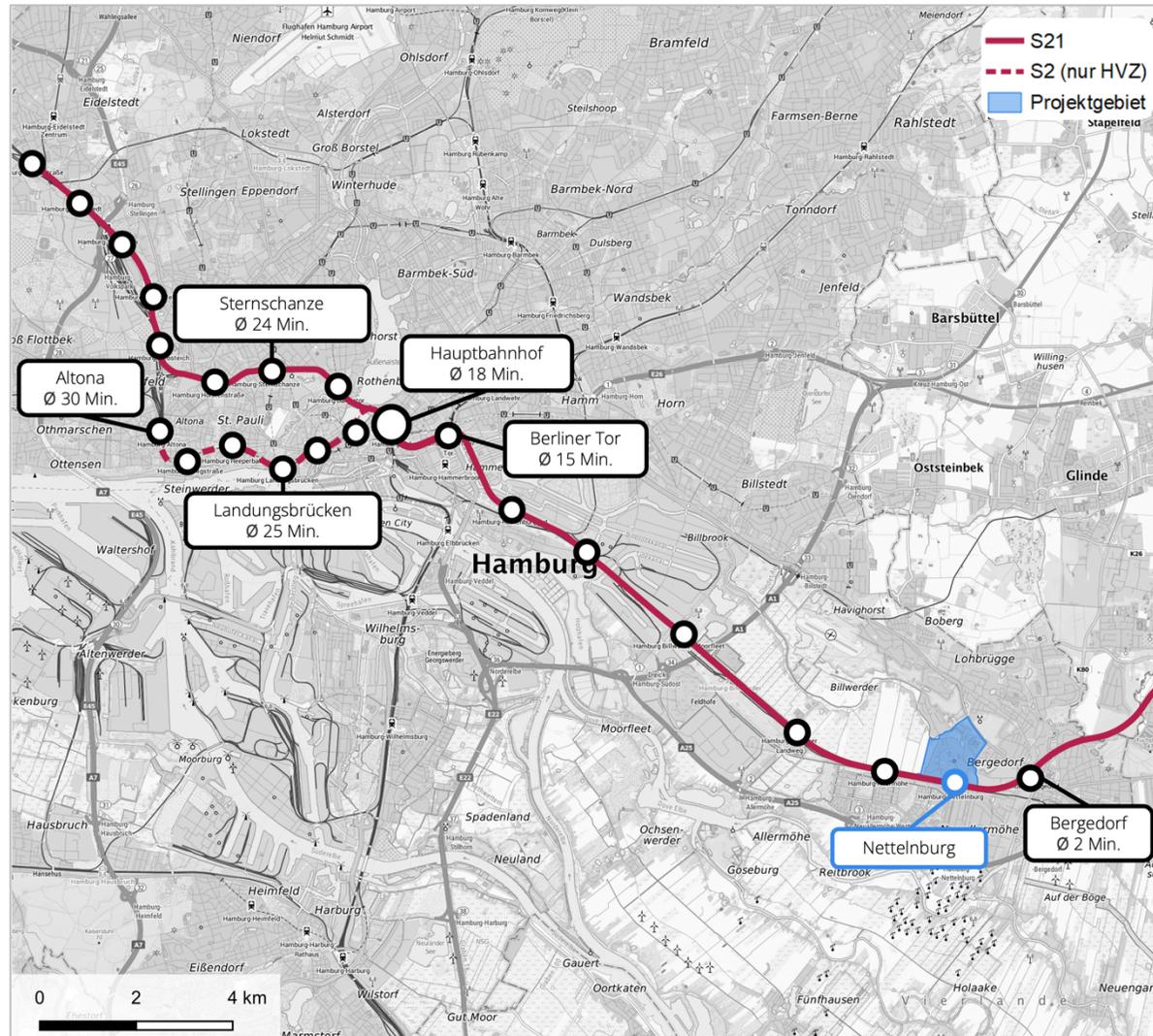


Abbildung 29: Status Quo: ÖPNV-Erschließung und S-Bahn-Linienverlauf (Quelle: hw)

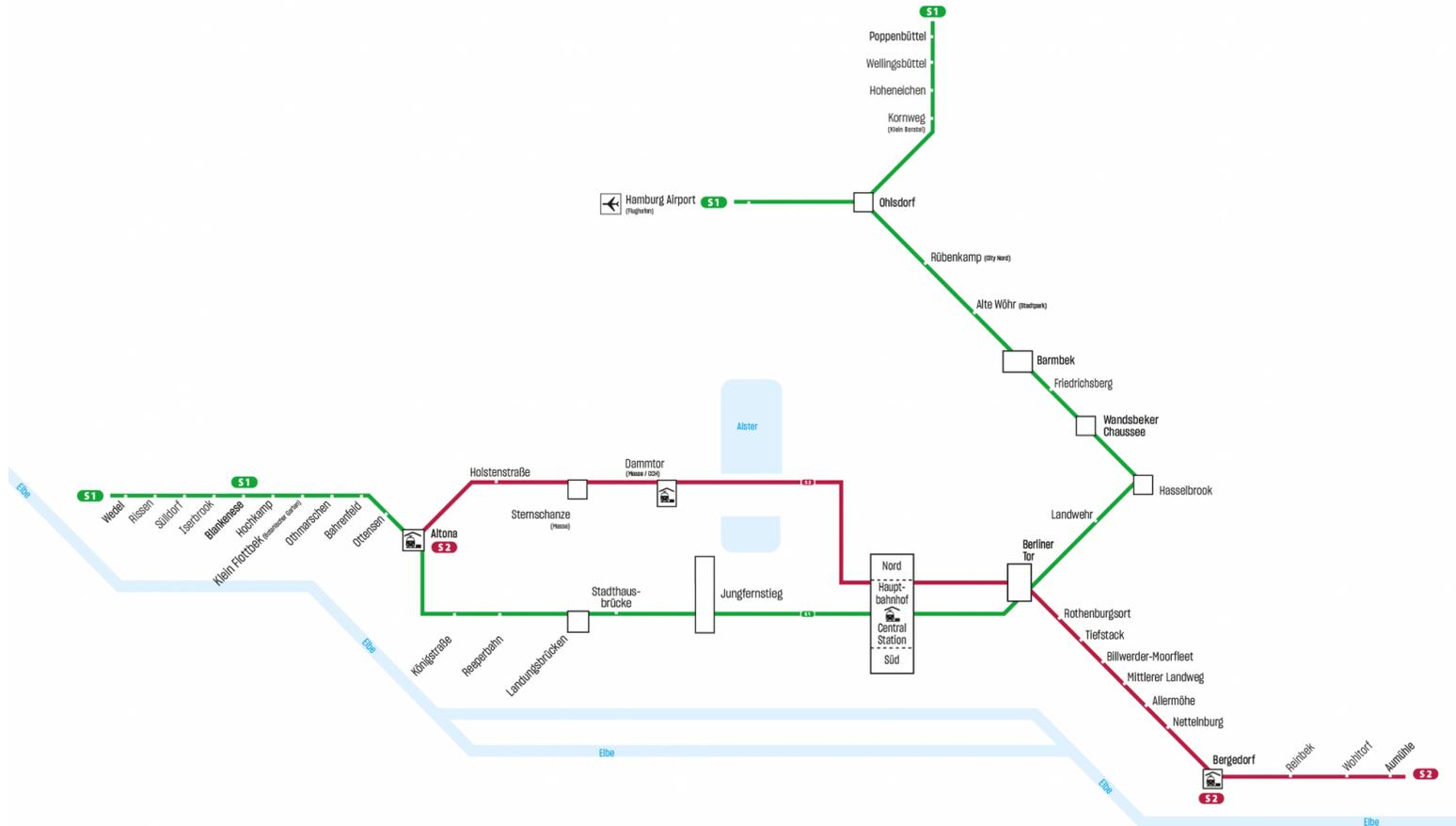


Abbildung 30: S-Bahnlinienverlauf der S1 und S2 ab Dezember 2023 (Quelle: S-Bahn.hamburg<sup>26</sup>)

<sup>26</sup> S-Bahn Hamburg: <https://s-bahn.hamburg/magazin/s-bahn/betrieb-und-technik/das-neue-liniennetz-der-s-bahn-hamburg-2.html> (letzter Zugriff: 04.07.2023)

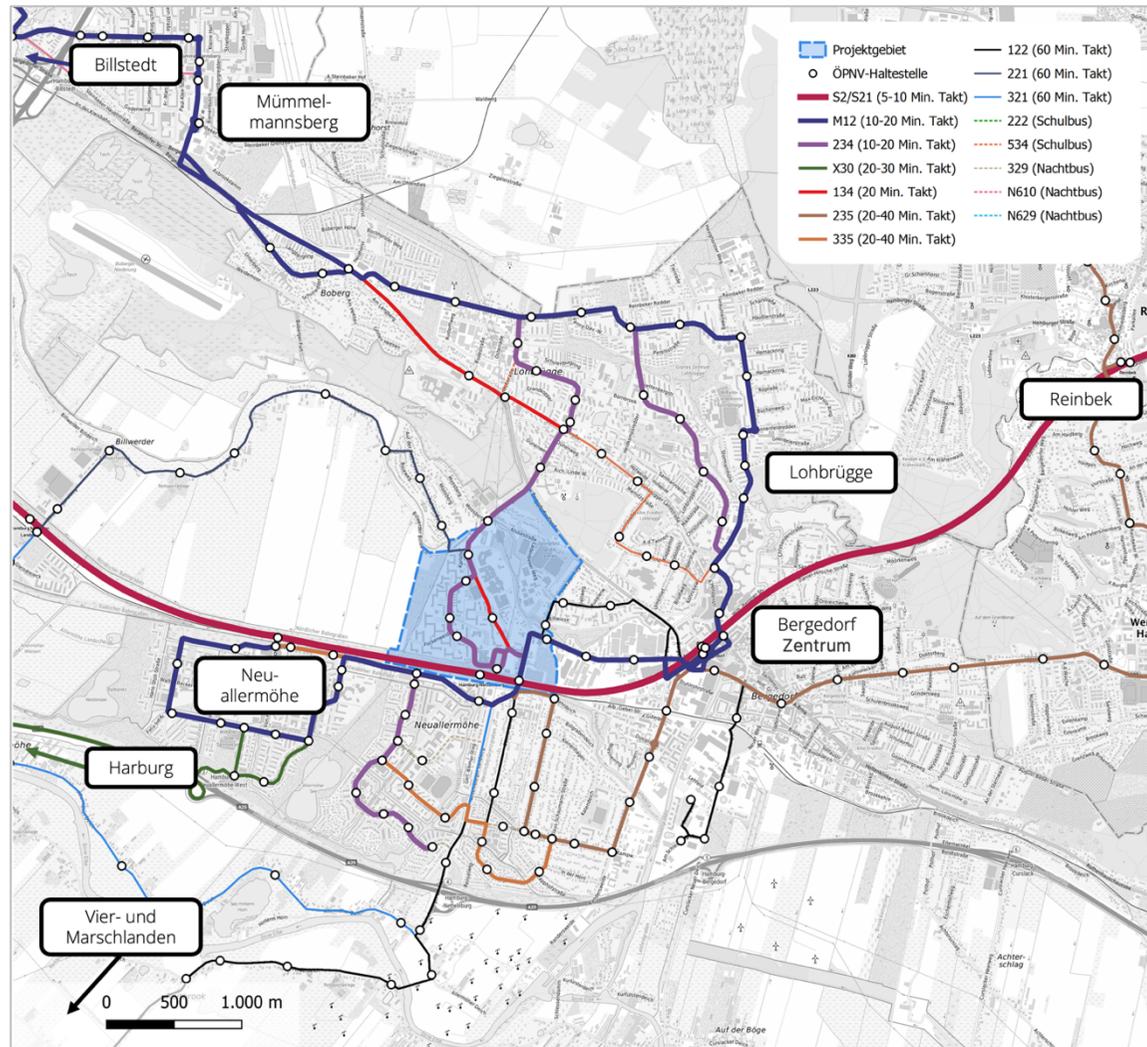


Abbildung 31: ÖPNV-Erschließung und Buslinienverlauf (Quelle: hw)

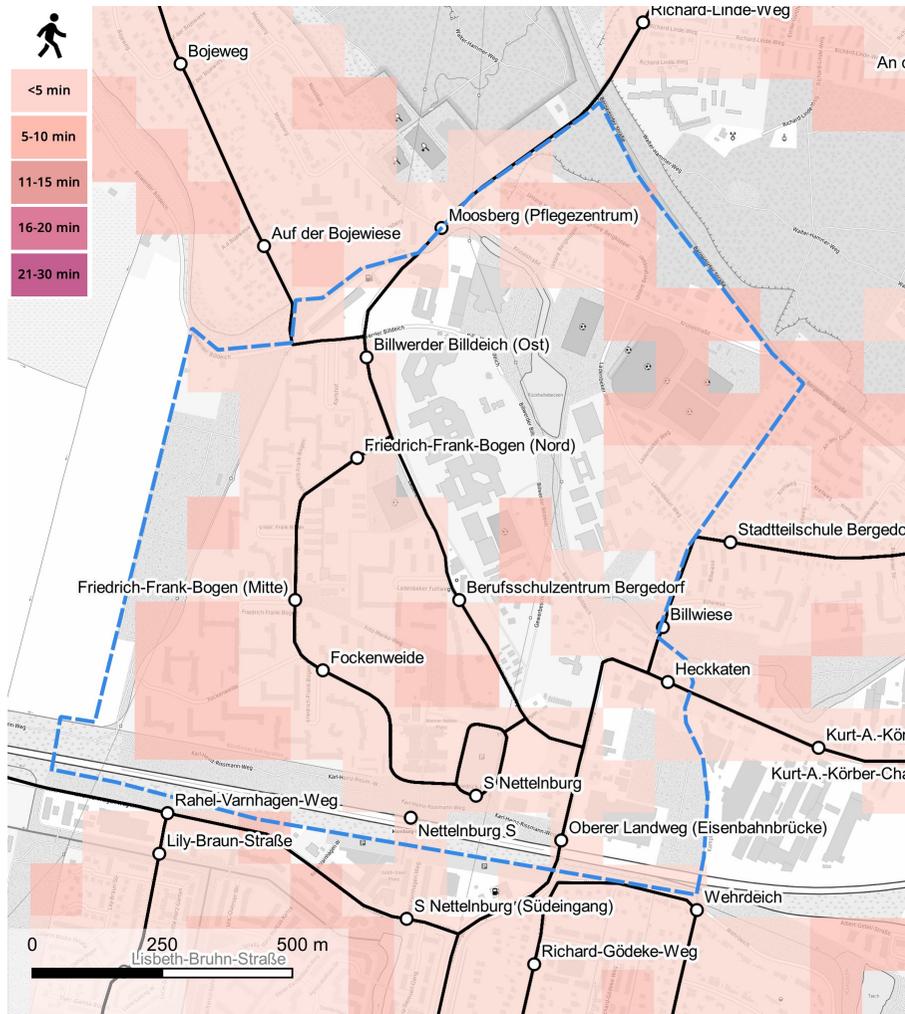


Abbildung 32: Gehdistanz zu den nächsten Bushaltestellen  
(Quelle: FHH, BWI; Stand: 2019)

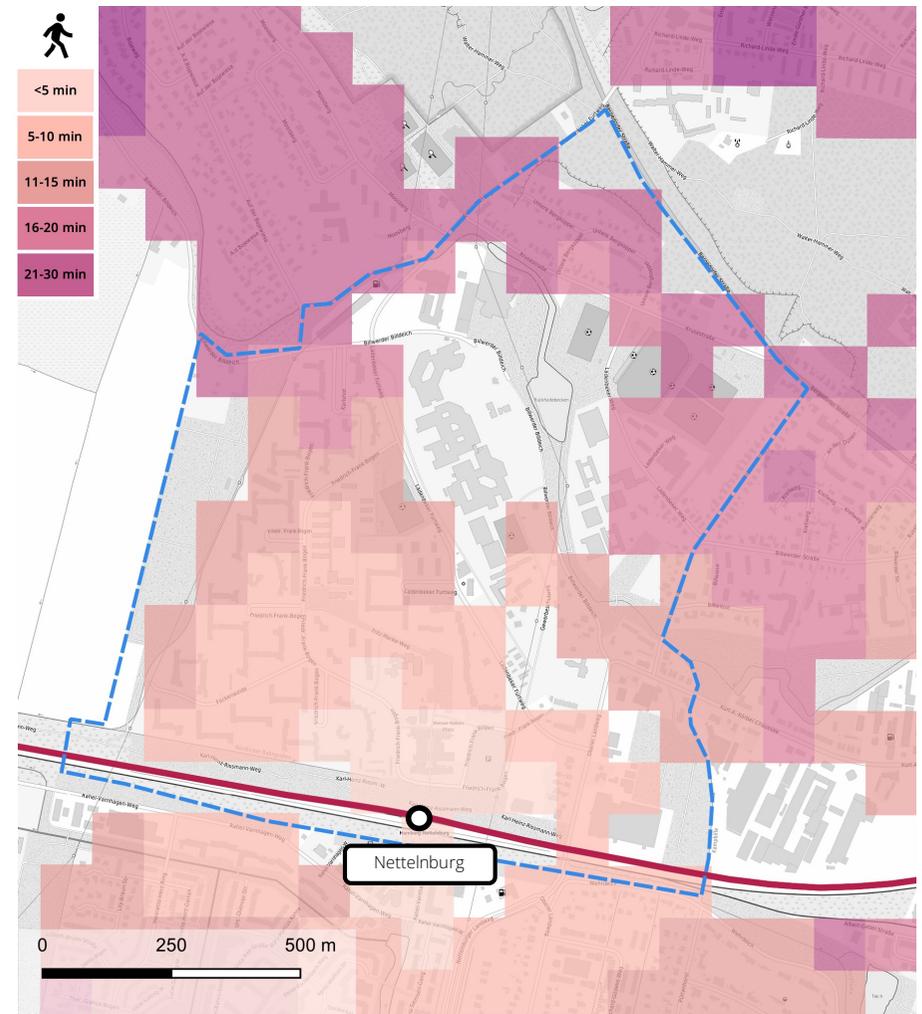


Abbildung 33: Gehdistanz zu nächster S-Bahnhaltestelle  
(Quelle: FHH, BWI; Stand: 2019)

#### 4.2.4 Pkw-Verkehr

In Bergedorf-West prägt der ruhende Verkehr das Stadtbild. Es befinden sich zahlreiche, nicht bewirtschaftete bzw. private Parkflächen im öffentlichen Raum. Bewirtschaftete öffentliche Parkflächen sind hier die Ausnahme. Häufig werden die Fahrzeuge direkt am Straßenrand abgestellt (siehe Impressionen auf S. 52). Der P+R-Parkplatz an Nettelburg Nord bietet insgesamt ca. 230 Stellplätze, welche gegen ein Entgelt genutzt werden können. Zwischen 2015 und 2019 wurden Teile der Flächen zur Unterbringung von Flüchtlingen genutzt. Die Auslastung nach der Corona Pandemie in 2021 war allerdings auf ca. 9 % begrenzt. Perspektivisch soll die P+R Anlage in das Neue Quartierszentrum im Mobility Hub integriert werden. Zusätzlich gibt es auf der Südseite der S-Bahn ein weiteres Angebot an P+R Stellplätzen.

Die Abbildung 34 zeigt die unterschiedlichen Tempo zonen in Bergedorf-West. Im Projektgebiet gibt es überwiegend Tempo 30-Zonen (am Friedrich-Frank-Bogen, Heckkatenweg, Ladenbeker Weg und Krusestraße) und Tempo 50-Zonen (am Ladenbeker Furtweg und Oberer Landweg). Zudem ist der Billwerder Billdeich als geteilter Geh- und Radweg mit Schrittgeschwindigkeit für Anliegerverkehr klassifiziert.

Die Abbildung 36 und Abbildung 37 zeigen die Erreichbarkeit mit dem Pkw zur Haupt- und Nebenverkehrszeit. Die aus Bergedorf-West per Pkw erreichbaren Ziele unterscheiden sich zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit zum Teil enorm. Die stauanfälligen Straßen und Autobahnen in Hamburg machen sich hier bemerkbar. So ist beispielsweise die Innenstadt von Hamburg zur Hauptverkehrszeit nicht in unter 30 Minuten zu erreichen, während man zur Nebenverkehrszeit in 30 Minuten bis nach Altona kommt.

#### Ladeinfrastruktur

In Bergedorf-West befinden sich aktuell bereits vereinzelt öffentliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge (siehe Abbildung 35). Laut StandortTOOL der NOW GmbH<sup>27</sup> reicht die Abdeckung der Ladeinfrastruktur für das Jahr 2022 aus. Bis 2030 wird jedoch mit einem teils hohen Bedarf in Bergedorf-West gerechnet. Ebenfalls ist es auch für Carsharing-Angebote wichtig, Ladestationen perspektivisch mitzudenken.

#### Erkenntnisse -Pkw-Verkehr

Der Pkw-Verkehr dominiert die Verkehrsinfrastruktur in Bergedorf-West, obwohl dieser für bestimmte Wege wie z. B. in die Innenstadt nur wenig geeignet ist. Das deutet darauf hin, dass der MIV ein wichtiger Bestandteil in Bergedorf-West ist. Ladeinfrastruktur ist aktuell begrenzt vorhanden.

#### VEOMO Empfehlung

Eine Verringerung zugunsten des Umweltverbundes ist perspektivisch anzustreben. Es gilt zu prüfen, ob der ruhende Verkehr an der Straße sowie an Parkinseln durch ein Parkraummanagement reduziert bzw., u. a. durch Mobility Hubs, neu geordnet werden kann. Der Ausbau von Ladeinfrastruktur sollte in den nächsten Jahren entsprechend dem Bedarf angepasst werden. Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit der fließende Verkehr durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verringert werden kann. Eine generelle Übersicht über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*. Eine Detailübersicht über die Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden.

<sup>27</sup> Now GmbH. StandortTOOL. Ladeinfrastruktur in Deutschland: <https://www.standort-tool.de/strom/ladeinfrastruktur-in-deutschland/>; letzter Zugriff: 22.03.2023

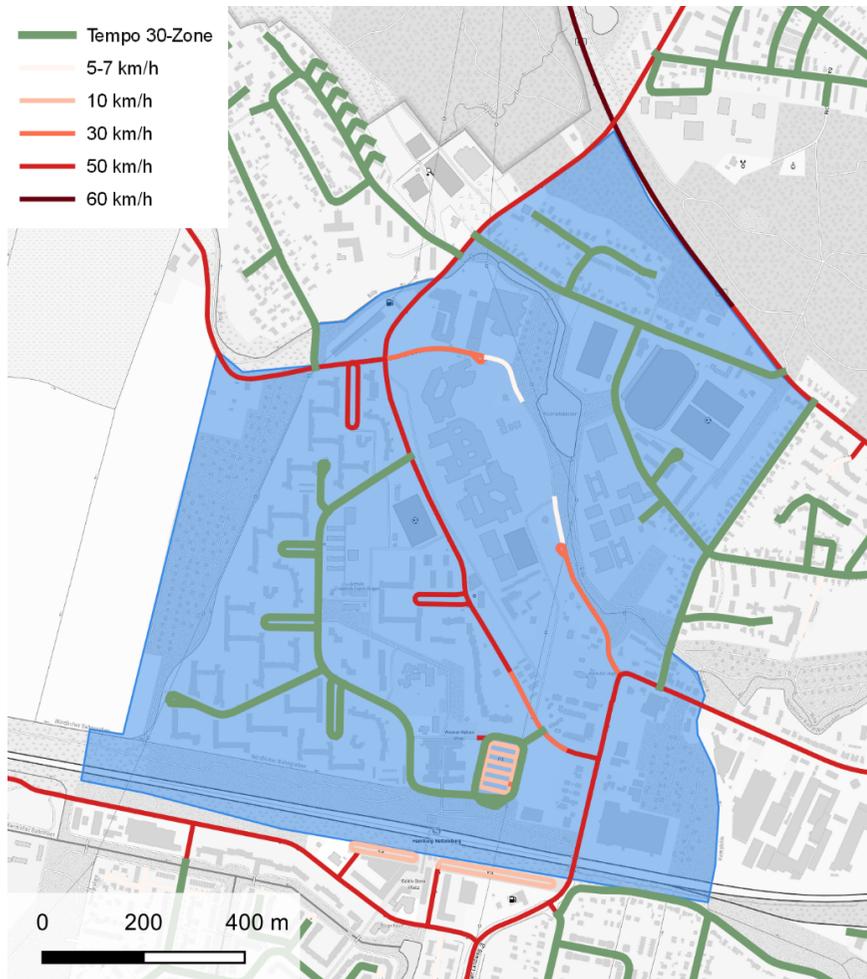


Abbildung 34: Höchstgeschwindigkeiten in Bergedorf-West<sup>28</sup>  
(Quelle: FHH, BWVI; Stand: 2019)

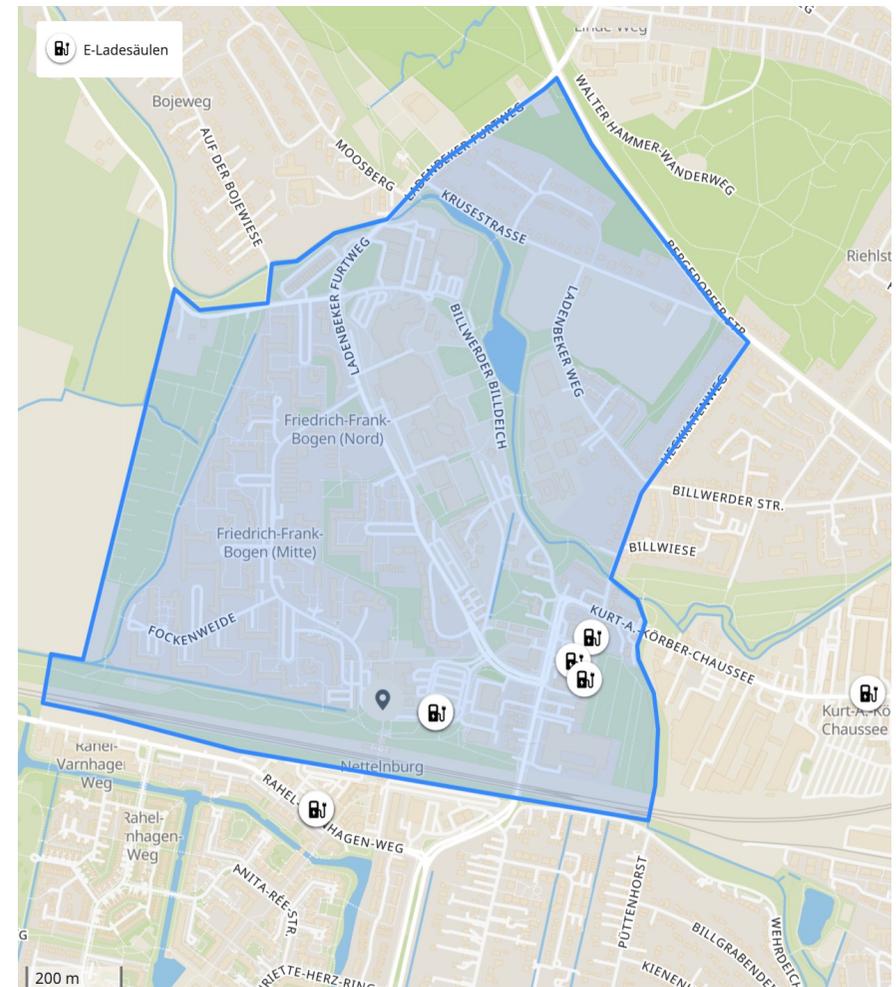


Abbildung 35: Ladeinfrastruktur vor Ort  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

<sup>28</sup> Am Ladebeker Furtweg ist an den Straßenquerungen aktuell bereits ein streckenweises Tempo 30 eingeführt.

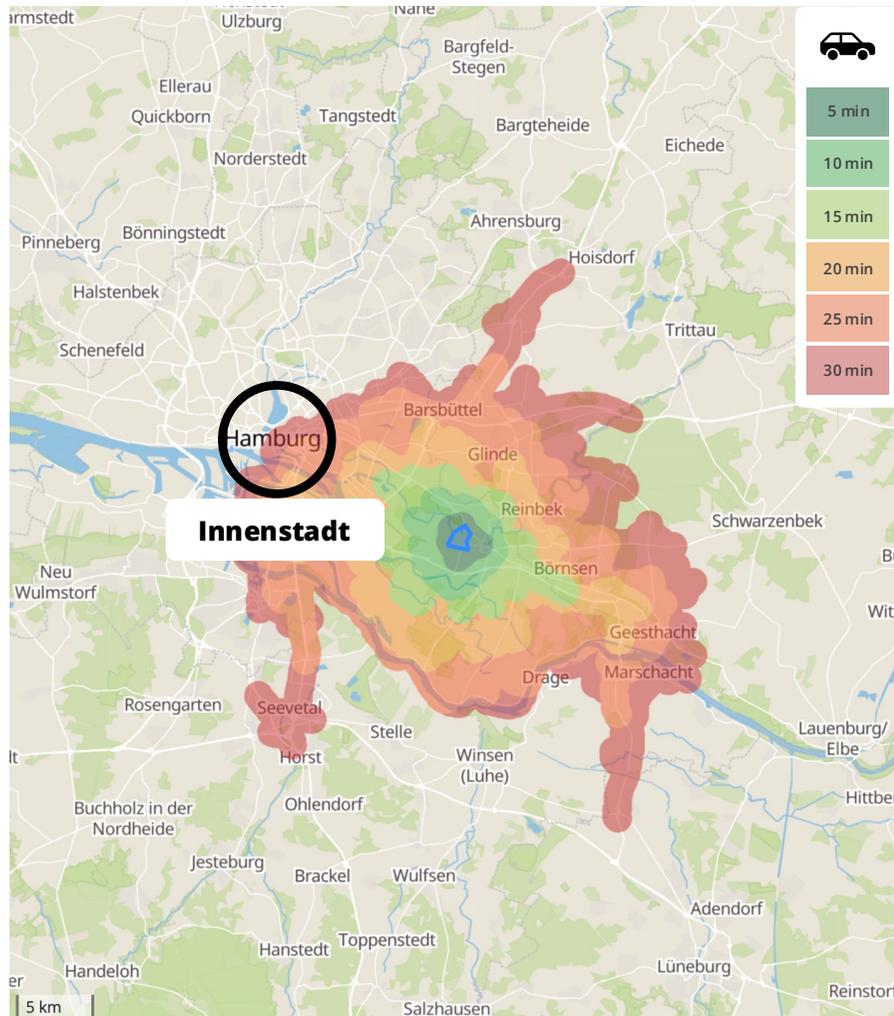


Abbildung 36: Erreichbarkeit mit dem Pkw zur Hauptverkehrszeit  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

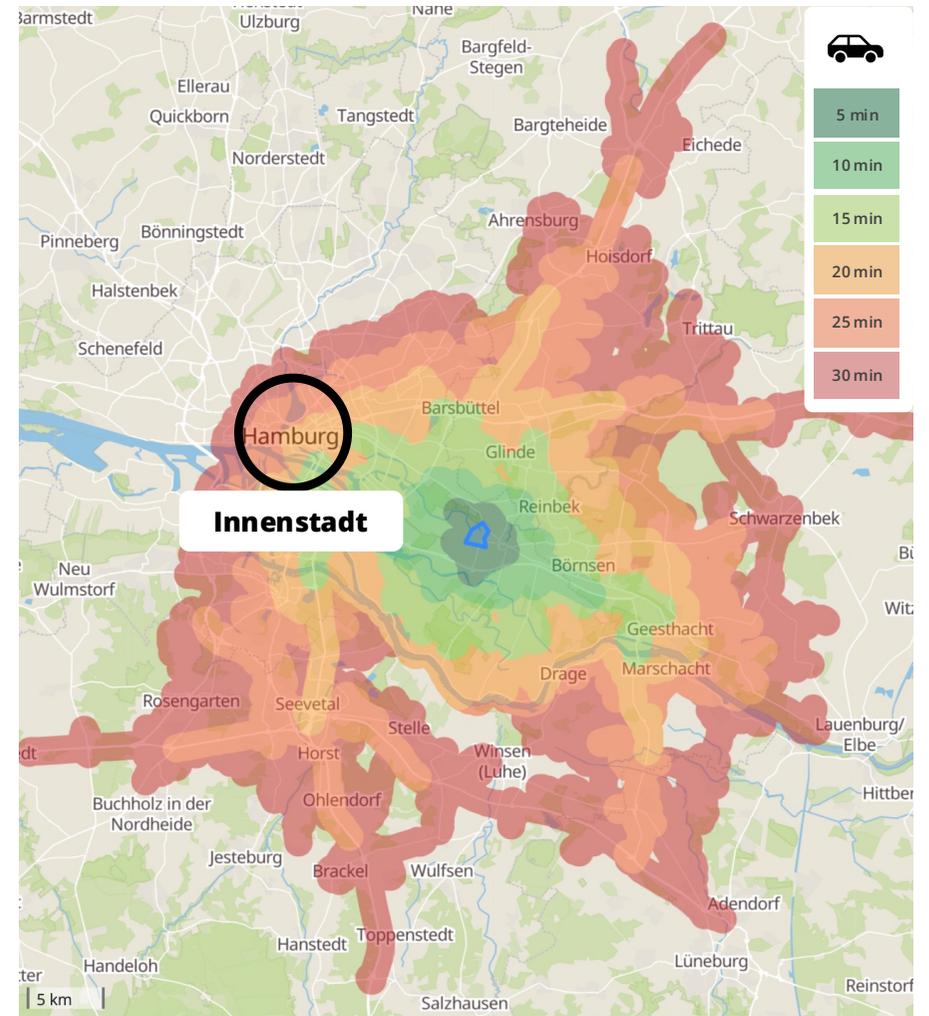


Abbildung 37: Erreichbarkeit mit dem Pkw zur Nebenverkehrszeit  
(Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

## Einblick zu Status Quo

### *Orte mit in Planung befindlichen Maßnahmen*

*Hinweis: Der ruhende Verkehr am P+R Parkplatz sowie die privaten Parkinseln am Friedrich-Frank-Bogen sollen perspektivisch anders gestaltet werden (siehe Maßnahmenübersicht)*



Abbildung 38: P+R Nettelnburg (bewirtschaftete Parkflächen)



Abbildung 39: Private Parkinseln am Friedrich-Frank-Bogen



Abbildung 40: On-street Parken am Ladenbeker Weg

#### 4.2.5 Shared Mobility

Bereits heute sind zahlreiche free-floating (ohne feste Station) und stationsbasierte (mit fester Station) Sharing-Angebote im Bezirk Bergedorf verfügbar. In Bergedorf-West sind die Angebote aktuell auf die E-Scooter Anbieter *Voi* und *Lime* sowie zwei *StadtRAD* Stationen begrenzt, an denen man Fahrräder entleihen kann. Eine weitere *StadtRAD* Station am Friedrich-Frank-Bogen ist vorgesehen.

Dadurch kann die letzte Meile zum S-Bahnhof Nettelburg oder der Weg zu Freizeitangeboten verkürzt werden. Aufgrund fehlender Abstellflächen werden die E-Scooter aktuell teilweise unsortiert am Gehweg oder wie auf Abbildung 41 in der Unterführung der S-Bahn abgestellt.

Am Bahnhof Bergedorf befindet sich eine h/w switch Station, welche das Abstellen von Carsharing-Fahrzeugen ermöglicht (inkl. *Share Now*, *SIXT share*, *Miles* und *Cambio*). Außerdem gibt es im Bergedorfer Zentrum noch weitere Geschäftsgebiete u. a. von *Emmy*, *Miles* und *ShareNow*.

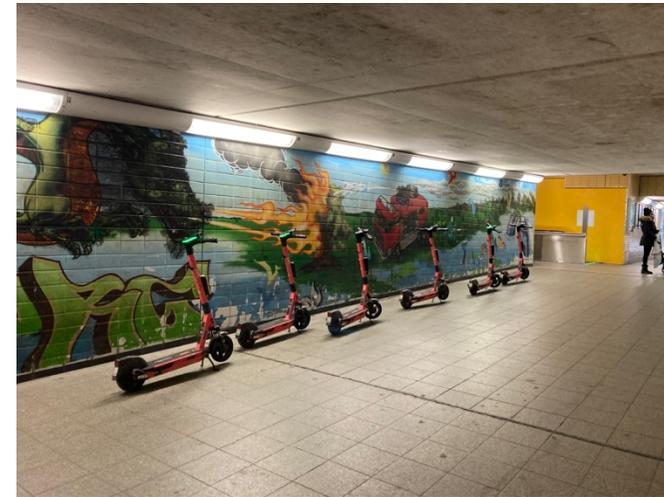


Abbildung 41: E-Scooter am S-Bahnhof Nettelburg

#### Erkenntnisse Shared Mobility

In Bergedorf-West besteht bereits die Möglichkeit, auf geteilte E-Scooter und StadtRAD Fahrräder zurückzugreifen. Weitere Angebote sind bisher nicht vorhanden und erst am Bergedorfer Bahnhof oder im Bergedorfer Zentrum verfügbar.

#### VEOMO Empfehlung

Es gilt zu prüfen, ob weitere free-floating und stationsbasierte Sharing-Angebote für (Lasten-)Rad, Carsharing sowie intermodale Schnittstellen im öffentlichen und privaten Bereich realisiert werden können. Eine generelle Übersicht über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*. Eine Detailübersicht über die Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden.

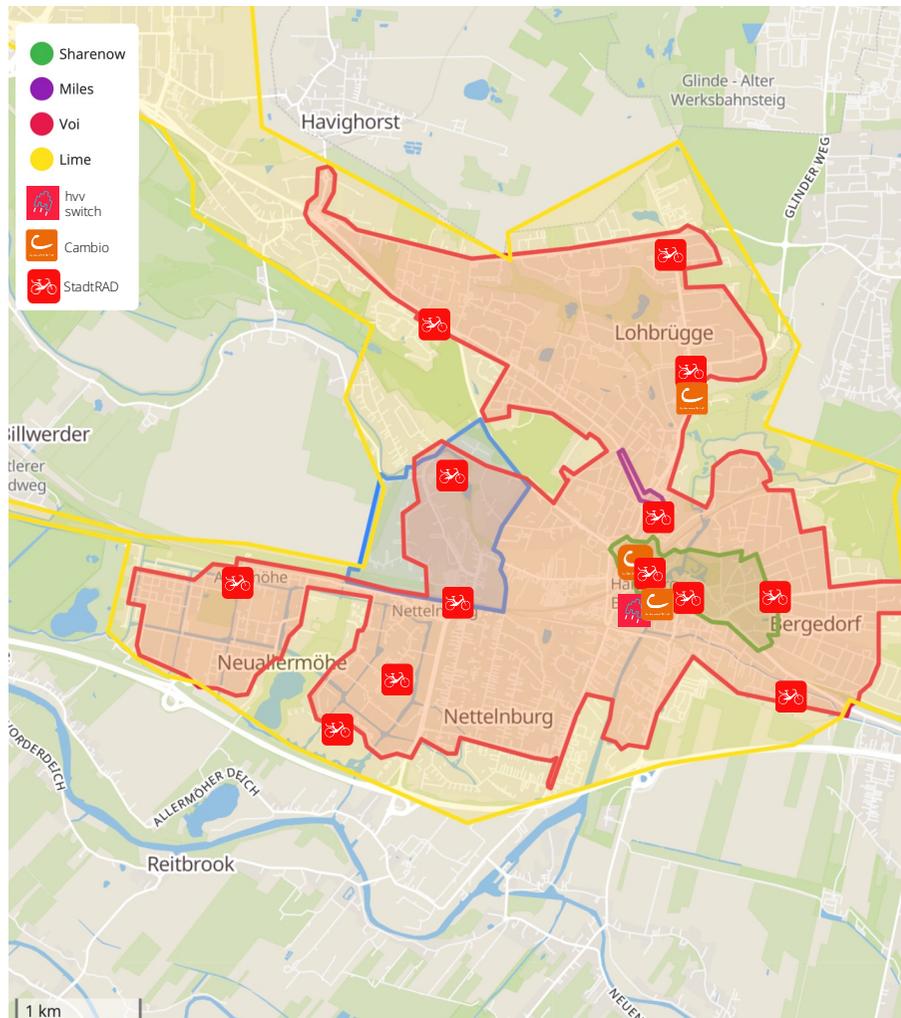


Abbildung 42: Geschäftsgebiete von Shared-Mobility Anbietern um Bergedorf-West (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

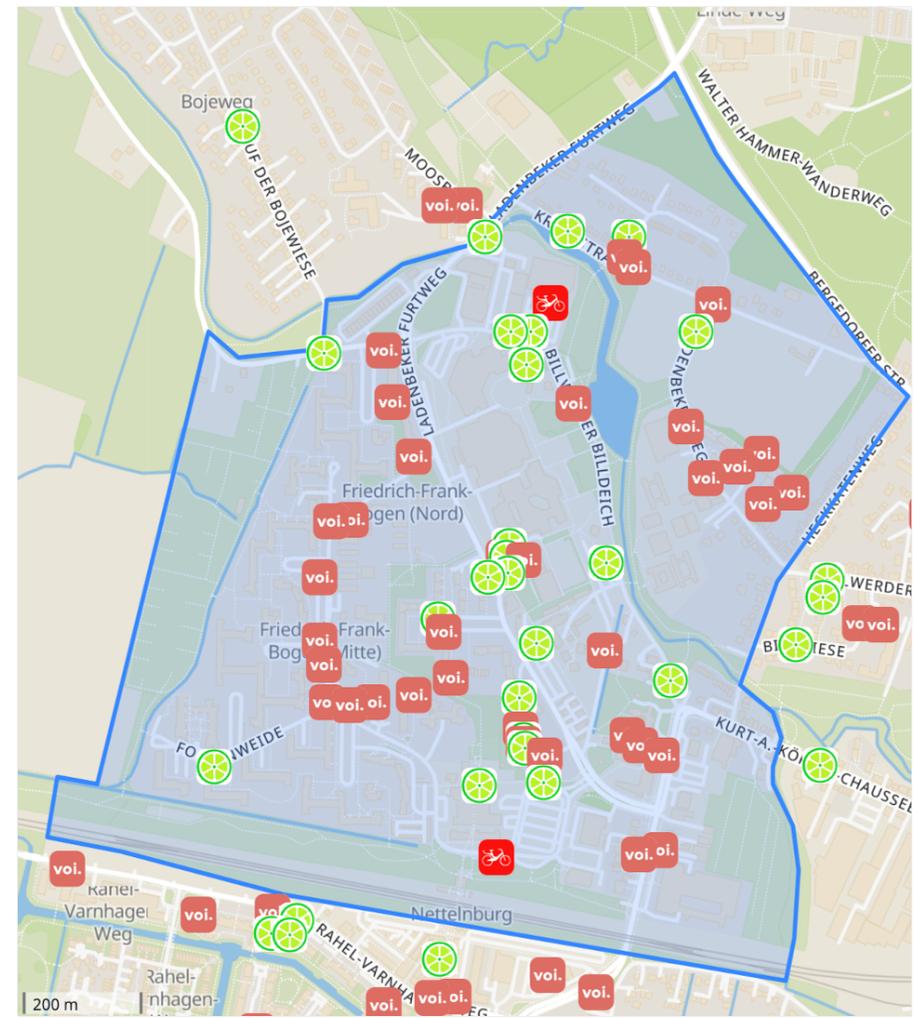


Abbildung 43: Verfügbarkeit von Shared-Mobility im Projektgebiet am 23.02.2023 um 14:00 Uhr (Quelle: Eigene Auswertung basierend auf © Targomo; © OpenStreetMap)

## 5 Zielsetzung einer zukunftsgerechten Mobilität

Unter der Zielsetzung einer menschen-, umwelt- und stadtgerechten Mobilität soll für Bergedorf-West eine zukunftsgerechte Mobilität ermöglicht werden. Das Leitbild gliedert sich in die drei Oberziele **Mobilität für den Menschen**, **Mobilität für die Umwelt** und **Mobilität für den Bezirk**. Diese sollen durch die jeweiligen Strategien (M1 bis M3, U1 bis U3, B1 und B2) erreicht werden.

### Mobilität für ...



Abbildung 44: Zielsetzung einer zukunftsgerechten Mobilität für Bergedorf-West

### Mobilität für den Menschen

Ziel ist es, den Menschen in den Mittelpunkt der Planung zu stellen.

**Strategie M1 - Schaffung weiterer lebenswerter Räume:** Bereits heute zeichnet sich Bergedorf-West durch überwiegend kurze Wege zu ÖPNV, Nahversorgung, Freizeitangeboten sowie durch die Nähe zum Grünen aus. Im Quartier prägen allerdings stellenweise Verkehrsflächen für PKW das Bild des öffentlichen Raumes. Durch die Umverteilung des ruhenden Verkehrs, Umgestaltung von Straßenräumen sowie Mischung von Flächen- und Gebäudenutzungen sollen Begegnungs-, Erholungs- und Aufenthaltsräume weiter gestärkt und ausgebaut sowie kurze Wege geschaffen werden.

**Strategie M2 - Mobilität für alle:** In Bergedorf-West kommen Menschen aus unterschiedlichen Einkommens- und Altersstrukturen mit vielfältigen kulturellen Hintergründen zusammen. Vielfältige, zielgruppenspezifische und bezahlbare Mobilitätsangebote sollen eine Mobilität für alle schaffen. Unter anderem ein konsistent inklusives Verkehrssystem von Straßen sowie Bus- und Bahnhaltestellen (u. a. Barrierefreiheit, Beschilderung) ist eine notwendige Voraussetzung dafür. Außerdem sollten die Angebote zielgruppenspezifisch kommuniziert werden, damit deren Vorteile und Funktionsweise für alle verständlich ist und unabhängig von Barrieren genutzt werden kann. Im Rahmen von schulischem, beruflichem und kommunalem Mobilitätsmanagement kann Mobilität durch z. B. Flyer und Mobilitätsevents nutzergruppenspezifisch vermittelt werden.

**Strategie M3 - Ermöglichung einer sicheren und aktiven Mobilität:** Durch eine klare Wegeföhrung und die sichere Gestaltung von Verkehrsflächen (durch u. a. gekennzeichnete Querungen, Beleuchtung, etc.) soll die Anzahl an Konflikten zwischen den Verkehrsmodi reduziert werden. Ein qualitativ hochwertiges Wegenetz ermöglicht es, zahlreiche Wege aktiv mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen.

### ***Mobilität für die Umwelt***

Ziel ist es, ressourcenschonende und emissionsarme Mobilitätsangebote in der Planung dem Autoverkehr zu bevorzugen und so die Klimabestrebungen der Stadt Hamburg zu unterstützen.

**Strategie U1 - Reduktion des MIV-Anteils und Kfz-Emissionen:** Im Jahr 2014 war der Verkehr für nahezu 1/4 aller CO<sub>2</sub> Emissionen in Bergedorf verantwortlich.<sup>29</sup> Die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr und den Wirtschaftsverkehr soll durch eine attraktive Infrastruktur mit alternativen und geteilten Mobilitätsangeboten sowie die Förderung alternativer Antriebe reduziert werden. Die Stadt Hamburg strebt bis 2030 im städtischen Durchschnitt einen gesamten Umweltverbundanteil am Modal Split von 80 % an; der motorisierte Individualverkehr soll somit auf 20 % reduziert werden. Der verbleibende Kfz-Verkehr soll bis 2030 zu 20 % durch Elektromobilität und andere, emissionsfreie Antriebe abgedeckt werden. In Bergedorf-West soll ebenfalls eine Verlagerung zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds und einer höheren Elektrifizierungsrate stattfinden.

---

<sup>29</sup> Integriertes Klimaschutzkonzept Bergedorf-West (2017): <https://www.hamburg.de/content-blob/7675116/30b9cc93bac11b2d2e8d4e32ae8a8985/data/integriertes-klimaschutzkonzept-bericht-do.pdf>; letzter Zugriff: 01.05.2023

### **Strategie U2 - Steigerung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit:**

Die Stadt Hamburg will bis 2030 im städtischen Durchschnitt den Fahrradanteil auf 25 % bis 30 % erhöhen. Auch in Bergedorf-West soll das Zufußgehen sowie das Fahrradfahren durch beispielsweise ein nutzerfreundliches lokales Fuß- und Radwegenetz sowie die Einbindung in ein übergeordnetes Velorouten- und Radschnellwegenetz attraktiver gemacht werden. Attraktive und witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten fördern zudem das Fahrradfahren.

**Strategie U3 - Erhöhung der ÖPNV-Nutzung:** Die Stadt Hamburg will bis 2030 den ÖPNV-Anteil am Modal Split im städtischen Durchschnitt auf 30 % erhöhen. Auch in Bergedorf-West soll die aktuell schon gute ÖPNV-Nutzung gesteigert werden. Dafür soll die erste/letzte Meile zum/vom S-Bahnhof Nettelnburg und Bahnhof Bergedorf sowie die Anbindung von Nachbarstadtteilen durch einen Busverkehr mit regelmäßiger Taktung, den Einsatz von On-Demand Mobilität sowie multimodalen Angeboten stetig verbessert werden. Außerdem soll die Anbindung zu relevanten Verkehrsknotenpunkten und Zielen außerhalb von Bergedorf-West gestärkt werden.

### ***Mobilität für den Bezirk Bergedorf***

Ziel ist es, Bergedorf-West stärker mit den bestehenden Nachbarstadtteilen sowie dem neuen Stadtteil Oberbillwerder, zu verknüpfen und durch ein vielseitiges Mobilitätsangebot eine attraktive Erschließung zu ermöglichen.

**Strategie B1 – Verbindung von Bergedorf-West und Oberbillwerder:** Direkt westlich von Bergedorf-West soll in Zukunft der neue Stadtteil Oberbillwerder als autoreduziertes Quartier entstehen. Bergedorf-West wird somit zum integrierten Quartier. Die neuen Mobilitätsangebote, die in Oberbillwerder geplant sind, heben das Potential, neue, innovative Mobilitätsangebote auch für Bergedorf-West zu entdecken.

**Strategie B2 - Attraktive Erschließung:** Bergedorf-West grenzt an weitere Stadtteile (Neuallermöhe, Nettelburg, Lohbrügge, Bergedorf-Zentrum) an. Das Entwicklungskonzept Bergedorf 2030+ betont die Wechselwirkungen zwischen dem neuen und den alten Stadtteilen. Auch im Sinne eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts soll eine attraktive Erschließung mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zwischen Bergedorf-West und den Nachbarstadtteilen berücksichtigt werden.

## 6 Bausteine einer zukunftsgerechten Mobilität

### 6.1 Handlungsfelder

Es wurden sechs Handlungsfelder identifiziert, in denen Maßnahmen für eine menschen-, umwelt- und stadtgerechte Mobilität beschrieben werden.

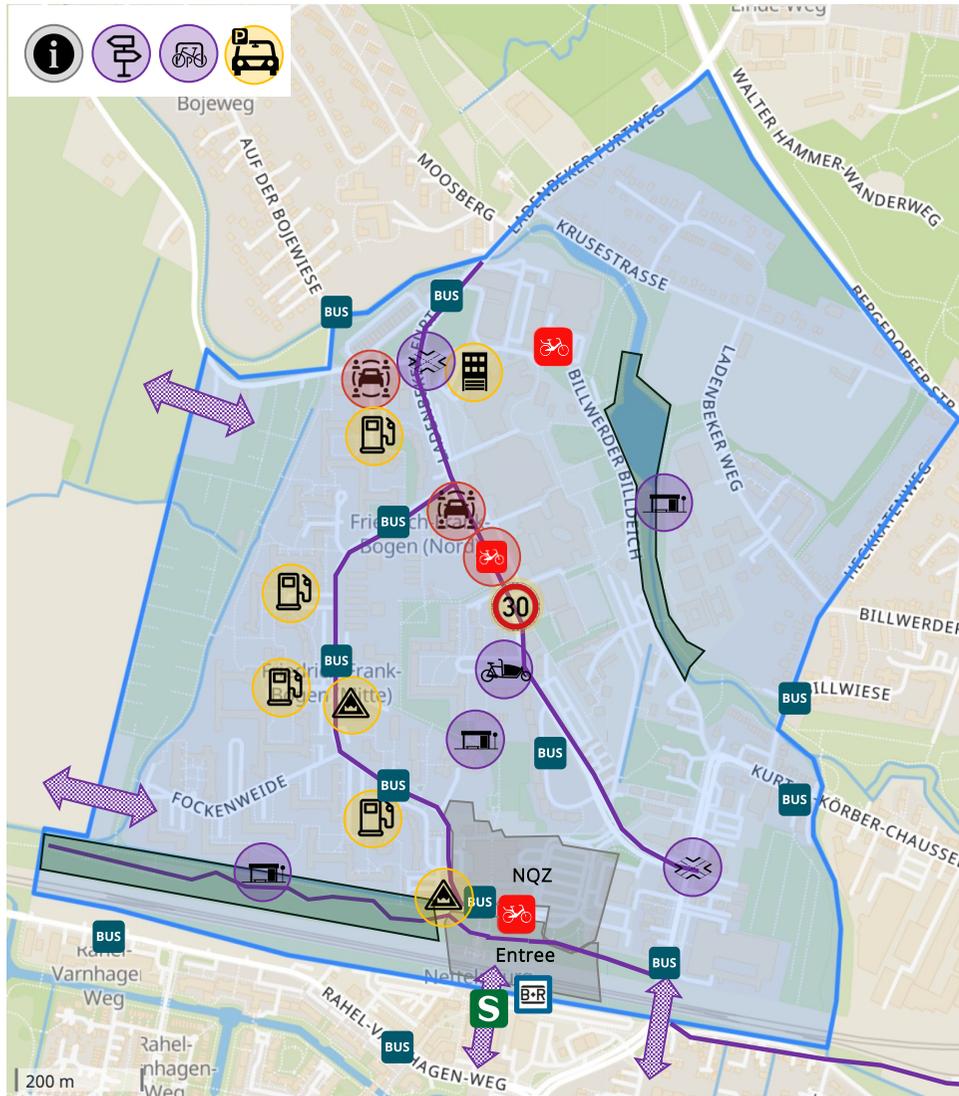
- Maßnahmen im **Handlungsfeld ÖPNV-Anbindung** sollen die Nutzung des ÖPNVs attraktiver machen und so zu einer Verlagerung zu mehr Umweltverbund beitragen.
- Durch Maßnahmen im **Handlungsfeld Inter- und Multimodalität** sollen die Verknüpfung unterschiedlicher Modalitäten gefördert und Shared-Mobility-Angebote bereitgestellt werden.

- Maßnahmen im **Handlungsfeld Fuß- und Fahrradfreundlichkeit** sollen die aktive Mobilität stärken und so zu einer Verlagerung zu mehr Umweltverbund beitragen.
- Durch Maßnahmen im **Handlungsfeld Kfz-Verkehr** soll der motorisierte Verkehr vermieden werden bzw. alternative Antriebe gefördert werden.
- Durch Maßnahmen im **Handlungsfeld Quartier** soll Verkehr durch kurze Wege zu Aufenthaltsräumen sowie Nahversorgungs- und Freizeitangebote vermieden werden.
- Durch Maßnahmen im **Handlungsfeld Kommunikation & Incentivierung** sollen die Mobilitätsangebote zielgruppenspezifisch kommuniziert und incentiviert werden.

### 6.2 Handlungsmaßnahmen

Durch die Handlungsmaßnahmen sollen einerseits die Möglichkeiten des Autoverkehrs eingeschränkt werden (Pull-Maßnahmen) und gleichzeitig die Angebote des Umweltverbunds verbessert werden (Push-Maßnahmen). Eine Detailübersicht über die Handlungsmaßnahmen kann dem *Anhang 1* entnommen werden. Im Sinne eines Handlungskonzepts wurden die einzelnen Maßnahmen den jeweiligen Akteuren zugewiesen sowie im Hinblick auf die Realisierbarkeit in eine kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung eingestuft. Eine generelle Übersicht über die Maßnahmen bietet das Dokument *Mobilitätskonzept\_Bergedorf-West\_Handlungsmaßnahmen*.

Die Abbildung 45 zeigt die Maßnahmen exemplarisch auf der Karte von Bergedorf-West verortet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass zahlreiche Maßnahmen als Teil des S-Bahn Entree Ausbaus bzw. des Neuen Quartierszentrums errichtet werden, welche gesondert dargestellt sind.



**Legende:**

- Ausbauprojekte (NQZ, S-Bahn Entree)
- Attraktivierung Grünverbindungen
- Umgestaltung Kreuzungen
- Vernetzung mit Stadtteilen
- Sanierung/Errichtung Fuß- und Radwege
- Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsstation (hw switch)
- Car-/ Lastenrad- Sharing-Angebote
- Mobilitätsmonitor
- Fahrradreparaturstation
- Wegweisung
- Stadtmobiliar (u. a. Bänke und Beleuchtung, Fahrradabstellanlagen)
- Pkw-Ladestationen
- Tempo-30
- Bauliche Verkehrsberuhigung
- Mobility Hub
- Paketfachanlage

**Mobilitätsangebote NQZ:**



**Mobilitätsangebote S-Bahnhof Entree:**



Abbildung 45: Exemplarische Verortung der Handlungsmaßnahmen in Bergedorf-West

### Ad Hoc Maßnahmen

Im Rahmen der Mobilität in Bergedorf-West wurden bereits zahlreiche Untersuchungen und Beteiligungsformate durchgeführt. Um die Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen voranzutreiben und so auch ein Signal an die Bewohnerschaft zu senden, dass sich Maßnahmen in Planung befinden, wurden im Folgenden unterschiedliche Ad-Hoc Maßnahmen zur schnellen Umsetzung ausgewählt.

- Errichtung eines Carsharing-Angebots
- Errichtung einer weiteren Station für das stadtweites Bike-Sharing
- Errichtung eines (stationsbasierten) Lastenrad-Angebots
- Dezentrale Errichtung von gekennzeichneten Abstellflächen für E-Scooter
- Erleichterung der Straßenquerung insbesondere im Bereich der Schulen und ÖPNV-Haltestellen
- Ausbau nutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen (auch für Lastenräder) im öffentlichen und privaten Raum
- Errichtung einer Fahrradzählstation
- Errichtung einer Fahrrad-Servicestation
- Errichtung anbieterübergreifender Paketfachanlage, wie der Hamburg Box

- Verdichtung guter Sitzmöglichkeiten bei Hauptfußverkehrswegen
- Einführung einer quartiersweiten Ridesharing-Plattform

Im Rahmen von **Mobilitätsevents**, wie die Teilnahme am internationalen PARK(ing) DAY<sup>30</sup> oder die Umsetzung eines Fahrradtags (mobile Fahrradwerkstatt durch z. B. YEPLY), können Bürger:innen im Dialog außerdem über aktuelle Planungsarbeiten informiert werden.

Die Umsetzung von Maßnahmen kann außerdem im Rahmen von **Reallaboren** getestet werden. Reallabore sind hierbei räumlich oder sachlich begrenzte Testräume, in welchen Mobilitätsmaßnahmen unter realen Bedingungen erprobt werden können. Oft handelt es sich um eine praxisorientierte und partizipative Herangehensweise, bei der verschiedene Akteure, wie Forschungseinrichtungen, Unternehmen, Kommunen und Bürger:innen zusammenarbeiten, um innovative Lösungen für die Mobilität der Zukunft zu entwickeln. Dies ermöglicht es den beteiligten Akteuren, reale Daten und Feedback zu sammeln und ihre Konzepte in realistischen Szenarien zu optimieren. Eine Auswahl an Beispielen sind der Tabelle 7 zu entnehmen.

---

<sup>30</sup> Der PARK(ing) Day ist eine jährliche internationale Veranstaltung, die am dritten Freitag im September stattfindet. Bei diesem Event werden Parkplätze in Städten temporär in kleine öffentliche Parks umgewandelt. Die Idee hinter dem PARK(ing) Day ist es, die Aufmerksamkeit auf

die begrenzten städtischen Freiflächen und den Bedarf an Grünflächen und öffentlichen Räumen zu lenken.

Impressionen – Beispiele Mobilitätsmaßnahmen



Quelle: VEOMO

Abbildung 46: Cambio Carsharing Station am Binnenfeldredder



Quelle: VEOMO

Abbildung 48: Schanigarten in München



Quelle: VEOMO

Abbildung 47: Sitzbänke und Bücher-Tausch in München, Augustenstraße



Quelle: VEOMO

Abbildung 49: aqt-Pilotprojekt an der Kolumbusstraße, München

Tabelle 7: Auswahl an Best-Practice Beispielen für Reallabore

Bezeichnung	Beschreibung	Ort und Zeitraum
UMPARKEN Schwabing-West <sup>31</sup>	Anwohner:innen hatten die Möglichkeit, ihr eigenes Auto für 4 Wochen gegen ein Mobilitätsbudget zu tauschen und so Freiraum für neue Mobilität und mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen. Dafür haben 4 Haushalte ihr Pkw-Fahrzeug temporär abgegeben. Im Gegenzug hatten Sie Zugang zu einem vielseitigen Mobilitätsangebot durch das Mobilitätsbudget.	München; 24.08. -18.09.2020
Forschungsprojekt MOBIQ-PROJEKT <sup>32</sup>	Im Rahmen des Projekts arbeiten die Bürger:innen der Quartiere, gemeinsam und aktiv an Mobilitätslösungen, die ihren individuellen Mobilitätsbedarf decken. Es soll beispielsweise getestet werden, welche Lücken des bestehenden Mobilitätsangebots in Geislingen durch eine Mitfahrplattform geschlossen werden können und, ob eine Integration des Angebots in den Plan des öffentlichen Nahverkehrs sinnstiftend wäre.	Quartier Stuttgart-Rot, Quartier Geislingen an der Steige, Quartier Waldburg; laufend
Autoreduzierte Quartiere für eine lebenswerte Stadt (aqt) <sup>33</sup>	Im Rahmen des Innovationsprojekts untersuchen die Stadt und die Technische Universität München gemeinsam mit den Stadtwerken München, der Hans Sauer Stiftung und der UnternehmerTUM, wie nachhaltige Mobilität in Münchens Stadtvierteln aussehen kann. Das Projekt ist Teil des Zukunftsclusters „MCube – Münchner Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“, gefördert im Rahmen der #Clusters4Future-Initiative des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Von Ende Mai bis Ende Oktober werden dafür Straßenzüge in den Parklizenzengebieten „Südliche Au“ und „Walchenseeplatz“ zeitweise in autoreduzierte Räume für Bewegung, Spiel und Aufenthalt umgewandelt.	München; Mai – Oktober 2023

<sup>31</sup> UMPARKEN. (2020). [https://www.umparken-schwabing.de/\\_files/ugd/0437ae\\_4762bfcabcdac44dc9c4d64f2592055fa.pdf](https://www.umparken-schwabing.de/_files/ugd/0437ae_4762bfcabcdac44dc9c4d64f2592055fa.pdf); letzter Zugriff: 16.07.23

<sup>32</sup> MobiQ. <https://www.reallabor-mobiq.de/>; letzter Zugriff: 16.07.23

<sup>33</sup> Pilotversuch zu autoreduzierten Quartieren startet. (2023). <https://ru.muenchen.de/2023/95/Pilotversuch-zu-autoreduzierten-Quartieren-startet-107132>; letzter Zugriff: 19.07.2023

## 7 Fazit und Ausblick

Das Zielbild der Mobilität in Bergedorf-West ist es, eine Mobilität zu ermöglichen, welche menschen-, umwelt- und stadtgerecht gestaltet ist. Hierfür werden drei Leitziele definiert:

1. Den Menschen in den Mittelpunkt der Planung zu stellen.
2. Ressourcenschonende und emissionsarme Mobilitätsangebote in der Planung dem Autoverkehr zu bevorzugen und so die Klimabestrebungen der Stadt Hamburg zu unterstützen.
3. Bergedorf-West stärker mit den bestehenden Nachbarstadtteilen sowie dem neuen Stadtteil Oberbillwerder, zu verknüpfen und durch ein vielseitiges Mobilitätsangebot eine attraktive Erschließung zu ermöglichen.

Durch die Stärkung des Umweltverbunds sollen Emissionen sowie der Verkehr reduziert werden und so ganzheitlich zur Erreichung der Klimaschutzziele der Stadt Hamburg beitragen. Gleichzeitig ermöglicht ein differenziertes Mobilitätsangebot eine Mobilität für alle und stärkt die Gesundheit durch aktive Mobilität. Mehr Platz für Mensch und Natur erhöht außerdem der Lebensqualität im Quartier. Eine gute Anbindung ermöglicht zudem eine gute Erschließung an bestehende und neue Nachbarquartiere sowie in das Zentrum von Hamburg.

Die gute Erschließung durch das Nahversorgungs- und Freizeitangebot sowie die Anbindung mit ÖPNV und Fahrrad ermöglichen den Bewohner:innen, auch ohne den eigenen Pkw mobil zu sein. Dies bietet eine gute Voraussetzung für ein nachhaltiges Mobilitätskonzept, welches den Umweltverbund langfristig in den Fokus stellt. Um die

Zielbilder zu erreichen, sollen Mobilitätsmaßnahmen in sechs Handlungsfeldern (ÖPNV-Anbindung, Inter- & Multimodalität, Fuß- & Fahrradfreundlichkeit, Kfz-Verkehr, Quartier und Kommunikation & Incentivierung) kurz-, mittel- bzw. langfristig umgesetzt werden. Das vorliegende Mobilitätskonzept gibt einen Überblick über aktuell bzw. perspektivische Handlungsmaßnahmen.

Bei der Umsetzung der Maßnahmen ist es wichtig, die Mobilitätsbedürfnisse aufgrund der städtischen Stadt-Rand Lage sowie der sozio-demografischen Merkmale der Bewohnerstruktur (Alter, sozioökonomischer Status, Haushalts- und Familientyp) ständig zu berücksichtigen. Außerdem sollen Trends und Entwicklungen (Demografischer Wandel, (Sub-)Urbanisierung, Home-Office, Digitalisierung und neue Technologien, Sharing Economy und Klimabewusstsein) sowie die Herausforderungen und Chancen durch die Neubau-Entwicklungen des neuen Quartierszentrums sowie Oberbillwerder stetig mitgedacht werden.

Ferner gilt es, die Mobilität in der Gemeinschaft der Akteure zu gestalten. So ist es zentral, verschiedene kommunale sowie private Stakeholder auf unterschiedlichen Ebenen (Stadt, Bezirk, Quartier) einzubinden. Das Bezirksamt Bergedorf kann hierbei, neben zahlreichen planungsrelevanten Aufgaben, in vielen Aspekten auch eine initiiende Rolle einnehmen. Das Quartiersmanagement stellt dabei eine wichtige Schnittstelle zwischen der Planungs- und Nutzungsebene (Bewohnerschaft) dar, um die Akzeptanz der Mobilitätsangebote kontinuierlich zu fördern.

Nach der Erstellung diverser Konzepte im Bereich Mobilität sowie eigenen Veranstaltungen mit unterschiedlichen Akteuren wird, im Fall

eines fortgeschrittenen Planungsstadiums, eine transparente Kommunikation der Planungsstände bzw. eine zeitnahe Umsetzung auch kleinerer, kurzfristig realisierbarer Maßnahmen empfohlen. Auch wenn sich aktuell bereits zahlreiche Mobilitätsmaßnahmen in Planung befinden, gilt es, die bestehenden Prozesse stetig im Hinblick auf das Zielbild zu evaluieren. Ein langfristiges Mobilitätsmanagement sowie ein Monitoringsystem auf unterschiedlichen Ebenen (Stadt, Bezirk, Bewohnerschaft /Gewerbe) sind hierbei zentral.

## Anhang 1 - Detailübersicht zu Handlungsmaßnahmen

Die folgende Tabelle gibt eine Detailübersicht zu den Handlungsmaßnahmen. Dazu werden die Maßnahmen den unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie der Zielsetzung der Mobilität in Bergedorf-West zugeordnet. Im Sinne einer Umsetzungsstrategie wurden die Maßnahmen außerdem nach dem aktuellen Stand gekennzeichnet (siehe Legende) sowie entsprechend den relevanten Akteuren und dem voraussichtlichen Zeithorizont zur Umsetzung gekennzeichnet.

### Legende:

#### Status:

Der Aktuelle Status beschreibt den aktuellen Bearbeitungsstand.

	In Planung
	Umsetzung gestartet
	Abgeschlossen
	Perspektivisch

#### Voraussichtlicher Zeithorizont:

Als Umsetzungshorizont werden dabei drei Zeiträume betrachtet:

Kurzfristige Umsetzung	1-2 Jahre
Mittelfristige Umsetzung	2-5 Jahre
Langfristige Umsetzung	2030, ggf. 2050
Kontinuierliche Umsetzung	Regelmäßige Umsetzung

Zielsetzung einer zukunftsgerechten Mobilität in Bergedorf-West (Ausführungen siehe Mobilitätskonzept):

Mobilität für den Menschen		Mobilität für die Umwelt		Mobilität für den Bezirk	
M1	Schaffung lebenswerter Räume	U1	Reduktion des MIV-Anteils und der Kfz-Emissionen	B1	Verbindung von Bergedorf-West mit dem Bezirk
M2	Mobilität für alle und zielgruppenspezifische Kommunikation	U2	Steigerung der Fuß- und Fahrradfreundlichkeit	B2	Attraktive Erschließung
M3	Ermöglichung einer sicheren und aktiven Mobilität	U3	Förderung der ÖPNV-Nutzung		

Maßnahme	Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)	
<b>ÖPNV-Anbindung</b>						
Attraktivierung des ÖPNVs	Sanierung der Personenunterführung und des Eingangs Nord der Bahnstation	Zur Attraktivierung des ÖPNVs plant die DB die Sanierung der Personenunterführung und des Eingangs Nord der Bahnstation. Damit einher geht die Verbesserung der Anschlussmobilität für Reisende, bspw. durch ein Infoboard mit Abfahrtszeiten. Die seitens DB und BVM finanzierten Teilmaßnahmen sollen ab 2024 umgesetzt werden.	M2, U1		DB; BVM	Kurzfristig
	Umgestaltung des S-Bahn Entrées	<p>Im Zuge der Umgestaltung des S-Bahn Entrées soll die Attraktivität des ÖPNVs erhöht werden. Der Bezirk hat in einer Voruntersuchung zum Entrée ein integriertes Freiraum- und Verkehrskonzept für diesen Bereich in Auftrag gegeben.</p> <p>Erste Überlegungen zur Zielsetzung betreffen neben der Verbesserung der Einsehbarkeit und Aufenthaltsqualität die Schaffung von weitgehender Barrierefreiheit, Verbesserung der Einsehbarkeit, sowie die Anbindung von S-Bahn bis zur Straße über eine Fußgänger-Rampe. Außerdem soll in diesem Zuge soll eine Verkehrsberuhigung und eine Änderung der Trassenführung der Veloroute zu mehr Sicherheit führen.</p> <p><i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI</i></p> <p><i>Siehe Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree</i></p>	M1, M2, U1, U2, U3		Bezirksamt Bergedorf	Mittelfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
	Nutzerfreundliche und barrierefreie Ausgestaltung von ÖPNV-Haltestellen	<p>ÖPNV-Haltestellen sollen entsprechend §4 des Behindertengleichstellungsgesetzes errichtet werden. Dabei soll eine stufenfreie Erreichbarkeit ermöglicht werden und taktile Bodenmarkierungen, kontrastreiche Wegeleitungen sowie akustische Signal- und Fahrgastinformationsanlagen gegeben sein. Außerdem soll eine Überdachung von Bushaltestellen sowie Sitzmöglichkeiten die Attraktivität erhöhen.</p> <p><i>Siehe Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree</i></p>	M2, M3, U3		Bezirksamt Bergedorf; hvw Bereich Schienenverkehr/Planung (Barrierefreiheit und Haltestellenumfeld-Koordinatoren)	Mittelfristig
Umsetzung des Hamburg Takts	Taktverdichtung	Bis 2030 soll jede Hamburgerin und jeder Hamburger von morgens bis in die Abendstunden binnen fünf Minuten ein öffentliches Mobilitätsangebot mit optimalem Service bei hoher Qualität erreichen können.	U3		hw; VHH; BVM	Langfristig
	Erweiterung des Busliniennetzes		U3		hw; VHH; BVM	Langfristig
	Ausbau von ÖPNV-Haltestellen	Mit dem Ausbau des neuen Quartierszentrums kommt es zum Wegfall der Haltemöglichkeit für die Linie 235 in Bergedorf-West. Es gilt u. a. zu prüfen, ob ein Halt der Linie 235 an der Südseite des S-Bahnhofs Nettelnburg möglich ist.	U3		hw; VHH; BVM	Mittel- bis Langfristig
	Flexibilisierung von Bus und Bahn durch On-Demand Mobilität	On-Demand Mobilitätsangebote (wie bspw. durch die Anbieter hw hop und MOIA) schaffen ein flexibles Angebot und können den ÖPNV v. a. in nachfrageschwachen Zeiten bedarfsorientiert ergänzen. Aufgrund der dichten ÖPNV-Erschließung von Bergedorf-West ist aktuell keine Implementierung eines On-Demand Angebot vor Ort absehbar. Nichtsdestotrotz soll eine Realisierung vor dem Hintergrund steigender Erfahrung	M2, U3		hw; VHH; BVM; Bezirksamt Bergedorf	Langfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		mit und Effizienz durch autonomes Fahren kontinuierlich evaluiert werden.				
<b>Inter- und Multimodalität</b>						
Schaffen von Sharing-Angeboten	Errichtung eines Car-sharing-Angebots	Carsharing-Angebote erhöhen die Flexibilität von Nutzer:innen und können je nach örtlichen Verhältnissen mehrere private Fahrzeuge ersetzen <sup>34</sup> . Stationäre Carsharing-Angebote sowie free-Floating Carsharing-Angebote können im öffentlichen Raum als Teil von h/w switch-Stationen entliehen werden. Ebenso können auf privaten Flächen durch Vorhabenträger:innen stationäre Stationen errichtet werden in Zusammenarbeit mit Anbietern (z. B. cambio).  <i>Siehe Integriertes Energetisches Quartierskonzept Bergedorf-West von ZEBAU und Averdung Ingenieure, Stand 19.04.2021</i>	M2, U1		HOCHBAHN (h/w); Wohnungsbaugesellschaften; Anbieter Carsharing (z. B. cambio); Bezirksamt Bergedorf	Kurzfristig
	Errichtung einer weiteren Station für das stadtweites Bike-Sharing	Aktuell gibt es in Bergedorf-West bereits zwei StadtRAD Stationen. Eine weitere Station am Friedrich-Frank-Bogen ist vorgesehen.	M2, M3, U2		BVM; Bezirksamt Bergedorf	Kurzfristig
	Errichtung eines (stationsbasierten) Lastenrad-Angebots	Lastenräder dienen dem einfachen Transport von schweren Gegenständen, wie z. B. einem Großeinkauf und bieten so auf Kurzstrecken eine Alternative zum Pkw. Als Alternative zu Lastenrädern kann auch die Bereitstellung von Handwägen bzw. Fahrradanhängern eine sinnvolle Ergänzung darstellen – besonders für ältere Personen.	M2, U2		BVM; Wohnungsbaugesellschaften; Bezirksamt Bergedorf	Kurzfristig

<sup>34</sup> UBA. CarSharing nutzen (2021): <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/carsharing-nutzen#hintergrund>; letzter Zugriff: 01.06.2023

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		<p>Einerseits können Lastenräder können in das Stadt-RAD System als stationsbasierte Angebote im öffentlichen Raum integriert werden. Eine mögliche Realisierung müsste im Einzelfall bzgl. Flächen- und Terminalverfügbarkeit geprüft werden.</p> <p>Andererseits kann durch das Bereitstellen an Stationen auf privaten Flächen durch Vorhabenträger:innen direkt am Wohnort die Nutzerfreundlichkeit und Verfügbarkeit erhöht werden.</p> <p>Alternativ gilt es zu prüfen, ob Bergedorf-West an das System LASTLOS, welches eine freies Lastenradangebot im Bergedorfer Zentrum bietet, angebunden werden kann.</p>				
	Dezentrale Errichtung von gekennzeichneten Abstellflächen für E-Scooter	<p>Durch dezentral verteilte, speziell gekennzeichnete Abstellflächen kann das Mobilitätsangebot durch Sharing-Anbieter verbessert werden. Dies gilt v. a. für stark frequentierte Plätzen, wie vor dem Pink Haus. Die Verfügbarkeit von Leihfahrzeugen erhöht die Flexibilität der Nutzer:innen und ermöglicht ein geordnetes Abstellen für bspw. E-Scooter. In Kombination mit Abstellflächen können ebenfalls Abstellverbotszonen eingerichtet werden, die das Abstellen von Fahrzeugen durch Geofencing untersagen. Hierzu kann der Bezirk die Ausweisung von Abstellflächen anregen. Die BVM steht koordinierend und unterstützend zur Verfügung und könnte bspw. Parkraumverbotszone im Umfeld der Flächen einrichten. Darüber hinaus haben private Akteure, wie z. B. Wohnungsbaugesellschaften</p>	M2, M3		Bezirksamt Bergedorf; BVM; Wohnungsbaugesellschaften; ggf. Unternehmen; E-Scooter Anbieter	Kurz- bis mittelfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		oder Unternehmen, die Möglichkeit, das Abstellen auf virtuelle Stationen zu begrenzen sowie bei Bedarf durch Anreize zu incentivieren. Eine individuelle Absprache mit den Sharing-Anbietern ist hierzu notwendig.				
Bereitstellung intermodaler Schnittstellen	Errichtung einer multimodalen Mobilitätsstation	Eine multimodale Mobilitätsstation soll, zumindest temporär, in der Nähe zur S-Bahn Nettelburg für Pkw, Sharing, Rad errichtet werden. Diese kann als hV switch-Station (inkl. free-floating und stationärem Car-sharing), sowie mit Bikesharing, Fahrradabstellanlagen und Fahrradservicestation errichtet werden. Langfristig kann diese in den Mobility Hub am neuen Quartierszentrum integriert werden.  <i>Siehe Integriertes Energetisches Quartierskonzept Bergedorf-West von ZEBAU und Averdung Ingenieure, Stand 19.04.2021</i>	M2, U1, U2, U3		Vorhabenträger: in NQZ; HOCHBAHN (hV); Bezirksamt Bergedorf	Mittel- bis langfristig
	Evaluierung der Nutzung bestehender P+R Anlagen	Die Nachfrage für P+R wurden mit der P+R-Potenzialanalyse 2019 evaluiert und mit der Auslobung des Workshopverfahrens „Neues Stadtteilzentrum Bergedorf West“ in einer Variantenbetrachtung zum Erhalt und Ausbau der Stellplatzkapazitäten an den Standorten Bergedorf und Nettelburg abgewogen. Die Ergebnisse sind in die Entwicklung des neu geplanten Mobility Hubs im Rahmen des Ausbaus des Neuen Quartierzentrums am Bahnhof Nettelburg eingeflossen.	U1, U3	 (Evaluierung)  (Integration in NQZ)	BVM; P+R-Betriebsgesellschaft mbH; Vorhabenträger: in NQZ; Bezirksamt Bergedorf	Mittel- bis langfristig
	Evaluierung der Nutzung bestehender B+R Anlagen am S-	Das B+R-Angebot wurde bereits im Rahmen der Umsetzung des B+R-Entwicklungskonzepts erweitert und modernisiert. Die Nutzung bestehender B+R Anlagen	U2, U3	 (Ausbau)	BVM; Bezirksamt Bergedorf; P+R-	Kontinuierlich

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
	Bahnhof Nettelnburg sowie ggf. Aufstockung	wird regelmäßig evaluiert und abhängig von der Nutzung und Flächenverfügbarkeit entsprechend ausgebaut.  <i>Siehe B+R-Entwicklungskonzept für die Freie und Hansestadt Hamburg von P + R-Betriebsgesellschaft mbH, Stand 15.01.2015</i>		▶ (Evaluierung)	Betriebsgesellschaft mbH;	
<b>Fuß- und Fahrradfreundlichkeit</b>						
Schließen von Fuß- und Radwegnetz-lücken	Ausbau des Radschnellwegs Hamburg-Geesthacht	Zwischen Geesthacht und Bergedorf und weiter nach Hamburg-Mitte soll ein Radschnellweg bis nach Hamburg entstehen.	M3, U2		BVM; Bezirksamt Bergedorf	Kurz- bis mittelfristig
	Lückenschluss Veloroute 9 – Oberer Landweg	Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch Neuplanung von Pkw-Fahrstreifen im Bereich der S-Bahnbrücke ist vorgesehen. Durch einen beidseitigen Zweirichtungsradverkehr auf langen Teilstrecken wird die Notwendigkeit der Straßenquerung minimiert. Außerdem ist eine Änderung der Trassenführung der Veloroute am S-Bahn Entree vorgesehen.  <i>Siehe Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree</i>	M3, U2, B2		Bezirksamt Bergedorf	Kurz- bis mittelfristig
	Errichtung durchgehender Fahrradwege	Neben den übergeordneten Radwegerouten soll das Radwegenetz auch innerhalb des Quartiers ausgebaut werden. Der Radverkehr am Friedrich-Frank-Bogen ist aktuell als Mischverkehr auf der (verkehrsberuhigten) Straße geplant.	M3, U2		Bezirksamt Bergedorf	Kurz- bis mittelfristig
	Schaffung neuer Wegeverbindungen	Klare Wegeverbindungen sowie Hauptverknüpfung zwischen Oberbillwerder und Bergedorf-West für Rad- und Fußverkehr sind im nördlichen und	M3, U2, B1, B2		Vorhabenträgerin Oberbillwerder (IBA)	Mittel- bis langfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
	für Rad- und Fußverkehr	südlichen Bereich geplant. Ein entsprechendes Fuß- und Radwegenetz ist ebenfalls in den Planungen des Neuen Quartierszentrums zu berücksichtigen.			Hamburg) bzw. NQZ; BBeG, Schiffszimmerer EG; Bezirksamt Bergedorf	
Sanierung von Fuß- und Radwegen	Verbesserung der Wegebenutzbarkeit der Geh- und Radwege	Die Geh- und Radwege (z. B. Billwerder Billdeich Süd, Friedrich-Frank-Bogen, Ladenbeker Furtweg) sollten anforderungsgerecht, regelkonform sowie barrierefrei gestaltet sein. Eine entsprechende Beleuchtung sowie ein Pflegekonzept für den Grünzug kann die Attraktivität sowie das empfundene Sicherheitsgefühl erhöhen.	M2, M3, U2		Bezirksamt Bergedorf	Kurz- bis mittelfristig
	Beleuchtung der Fuß- und Radwege (v. a. am Grünzug entlang des Radschnellwegs)	<i>Siehe Auszug zur Freiraumstrategie Bergedorf-West (von POLINNAHAUCK GbR); Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI; G2 Landschaft / Schmeck Junker, Siehe Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree</i>	M2, M3, U2		Bezirksamt Bergedorf	Mittelfristig
	Pflegekonzept für Grünzug		M1, M3, U2		Bezirksamt Bergedorf	Langfristig
Gestaltung verkehrssicherer Knotenpunkte	Umbau von Kreuzungspunkten	Kreuzungspunkte können durch entsprechende Ampelschaltungen, Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen sowie bauliche Maßnahmen sicherer gestaltet werden.  Hierbei sind vor allem der Umbau der Kreuzungspunkte Ladenbeker Furtweg/ Friedrich-Frank-Bogen und Billwerder Billdeich/Ladenbeker Furtweg zu nennen. Der Ausbau des Billwerder Billdeichs in Richtung Westen erfolgt mit einem langfristigen Zeithorizont (in Abhängigkeit vom Planrecht B-Plan OBW).	M1, M3, U2, B2		Bezirksamt Bergedorf; IBA Hamburg	Mittel- bis langfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		Siehe Voruntersuchung Freiraum- und Verkehrskonzept für das Entree				
	Erleichterung der Straßenquerung insbesondere im Bereich der Schulen und ÖPNV-Haltestellen	Die Querung von Straßen kann durch Zebra-Streifen oder Lichtsignalanlagen erleichtert werden. Die Anordnungsmöglichkeit muss im Einzelfall geprüft (in Abstimmung mit zuständigem PK).  <i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI</i>	M3, U2		Bezirksamt Bergedorf; Polizei	Kurzfristig
Orientierung durch Wegweisung	Etablierung eines Wegeleitsystems wichtiger Radwege	Eine Kennzeichnung durch Beschilderungen, digitale Anzeigetafeln oder Bodenmarkierungen verbessert die Orientierung im Quartier und der Nachbarschaft für Besucher:innen und Bewohner:innen.	M2, U2		BVM; Bezirksamt Bergedorf	Mittel- bis langfristig
	Etablierung eines Wegeleitsystems wichtiger Fußwege	Hierbei arbeitet das Bezirksamt Bergedorf aktuell an der Beschilderung der Radwege. Die BVM arbeitet außerdem aktuell an einer Kennzeichnung der Velorouten durch Beschilderung und Markierungen.	M2, U2		Bezirksamt Bergedorf	Mittel- bis langfristig
	Beschilderung wichtiger Orte von Interesse	<i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI</i>	M1, U2, B2		Bezirksamt Bergedorf; BVM	Mittel- bis langfristig
Incentivierung durch nutzerfreundliche Fahrradinfrastruktur	Ausbau nutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen (auch für Lastenräder) im öffentlichen und privaten Raum	Das Bereitstellen von ausreichend dimensionierten, leicht zugänglichen und sicheren Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum schafft einen Anreiz zur verstärkten Nutzung des eigenen Fahrrads. Ein Witterungsschutz incentiviert zudem das Abstellen der Fahrräder. Der ‚Leitfaden Fahrradparken im Quartier‘ bietet hierzu zahlreiche Empfehlungen.	M3, U2		Bezirksamt Bergedorf; Wohnungsbaugesellschaften; Vorhabenträger:in NQZ	Kurzfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		Außerdem sollen nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen entsprechend dem Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis und 2022-5 Fahrradplätze die Errichtung auf privaten Flächen bereits frühzeitig in der Planung mitgedacht werden. Für einen Teil der privaten Abstellanlagen soll außerdem die Vorhaltung von Ladeinfrastruktur mitgedacht werden. Von der Errichtung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Bereich wird aufgrund der geringen Notwendigkeit (durchschnittliche Reichweite von ca. 50 bis 120 km bzw. 40 bis 60 km für Lastenräder) abgesehen.				
	Errichtung einer Fahrradzählstation	Die Zählstelle (z. B. entlang von Radschnellweg) ermittelt die Anzahl der Radfahrenden und zeigt die Nutzung durch Fahrradfahrende, was eine motivierende Wirkung auf Fahrradfahrende haben kann.	M3, U2		Bezirksamt Bergedorf; BVM	Kurzfristig
	Errichtung einer Fahrrad-Servicestation	Durch eine Fahrrad-Servicestation werden den Nutzer:innen alle gängigen Tools zum Durchführen von kleinen Reparaturen am eigenen Fahrrad zur Verfügung gestellt. Hierbei sind diese diebstahlsicher an einem zentralen Ort verbaut. Perspektivisch ist eine Station im Neuen Quartierszentrum geplant.	U2		Wohnungsbau-gesellschaften; Bezirksamt Bergedorf	Kurz-/langfristig
<b>Kfz-Verkehr</b>						
Förderung alternativer Antriebe	Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur	Öffentliche Ladeinfrastruktur ermöglicht Besucher:innen sowie Bewohner:innen, welche keine Lademöglichkeit vor Ort haben, das Aufladen des E-PKWs. Eine entsprechende Ausstattung öffentlicher Ladeinfrastruktur ist zu berücksichtigen.	U1		BWI; Bezirksamt Bergedorf; Ladeinfrastruktur Anbieter (z.B. Stromnetz Hamburg)	Langfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		<i>Siehe Integriertes Energetisches Quartierskonzept Bergedorf-West von ZEBAU und Averdung Ingenieure, Stand 19.04.2021</i>				
	Ausstattung privater Ladeinfrastruktur im Bestand und Neubau	Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) will den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität beschleunigen und regelt die Ausstattung von Gebäuden mit Ladeinfrastruktur sowie Leitungsinfrastruktur (Neubau, Revitalisierung sowie ab 2025 im Bestand). Das Bezirksamt Bergedorf kann im Rahmen der Bauplanung die Ladeinfrastruktur zudem verstärkt kommunizieren. Der Beschluss zu Qualitätsstandards und Klimaschutz beim Wohnungsbau (Drucksache - 21-0393) gibt außerdem Hinweise zur Integration von Ladeinfrastruktur in der Schaffung von neuem Planungsrecht.	U1		Wohnungsbau-gesellschaften	Kontinuierlich
Umgestaltung des ruhenden Verkehrs	Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Stellplätze	Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen kann durch die Konzeptionierung und Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung (ggf. Bewohnerparken) begrenzt werden. Vor allem vor dem Hintergrund der Entwicklung Oberbillwerders als autoreduziertes Quartier ist diese Maßnahme ratsam, um Parkdruck langfristig zu vermeiden.	U1		Landesbetrieb Verkehr (LBV); Polizei	Langfristig
	Management (privater) Stellplätze	Ebenso kann der ruhende Verkehr im Bestand (v. a. Parkinseln am Friedrich-Frank-Bogen) und Neubau (u. a. Neues Quartierszentrum) neu sortiert werden. Durch die Bündelung von Parkflächen in sogenannten Mobility Hubs können Flächen umgestaltet werden. Eine Vorstudie der BBeG hat die Errichtung eines	M1, U1		Vorhabenträger:in NQZ und Wohnungsbau-gesellschaften (u. a. BBeG);	Langfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		<p>Mobility Hubs geprüft. Außerdem wird dies aktuell bereits in den Neubau-Plänen zum neuen Quartierszentrum berücksichtigt. Eine Mehrfachnutzung der Stellplätze bei unterschiedlichen Nutzungsgruppen kann dabei berücksichtigt werden.</p> <p><i>Siehe Präsentation von Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Bergedorf-West Nahverdichtungsprozess (Vorstudie), Stand 10.01.2022</i></p> <p><i>Siehe Präsentation Neues Quartierszentrum Bergedorf-West, Übersicht EG Mobility Hub/Gewerbe von KPW Architekten, Stand 13.01.2022;</i></p> <p><i>Siehe Präsentation Mobilität in Bergedorf-West, Mobility Hub von ARGUS studio, Stand 13.01.2022</i></p>			Bezirksamt; P+R Betreiber; Bergedorf	
Implementierung verkehrsberuhigender Maßnahmen	Prüfung und ggf. Einführung eines streckenbezogenen Tempo 30 (VZ 274-30) am Ladenbeker Furtweg	<p>Eine durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung kann zu mehr Verkehrssicherheit auf den Straßen sowie zu einer Verringerung des Lärms führen.</p> <p><i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI</i></p>	M3, U1		Bezirksamt Bergedorf; Polizei; VD	Kurzfristig
	Prüfung und ggf. Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	<p>Bauliche Maßnahmen, wie bspw. Mittelinseln, Tempokissen oder punktuelle Fahrbahnverengungen können den fließenden Verkehr verlangsamen und so die Sicherheit auf den Straßen steigern.</p> <p>Beispielweise soll eine Verkehrsführung mit begründetem Mittelstreifen im südlichen Friedrich-Frank-Bogen am S-Bahn Entrée zur Verkehrsberuhigung und</p>	M1, M3, U1		Bezirksamt Bergedorf; Polizei	Mittelfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger:innen beitragen.  <i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI; G2 Landschaft / Schmeck Junker, Voruntersuchung zum Entree – integriertes Freiraum- und Verkehrskonzept</i>				
Ermöglichung nachhaltiger Logistik	Errichtung anbieterübergreifender Paketfachanlage, wie der Hamburg Box	Eine Schließfachanlage ermöglicht die unbeaufsichtigte Übergabe von Waren, Paketen und Dienstleistungen. Durch eine Multi-Carrier-Funktion können alle Post- und Lieferantendienstleister Pakete dort abliefern. Die Anlieferung über Sekundärfahren kann dadurch reduziert werden. Eine Umsetzung auf privaten Flächen gilt es, zu überprüfen.	U1		Vorhabenträger:in NQZ; Wohnungsbau-gesellschaften; DB; BWI	Kurzfristig
	Evaluierung und ggf. Pilotierung eines Mikro-Hubs	Stationäre Sammelpunkte für Pakete in Form eines Mikro-Hubs ermöglichen die emissionsarme Anlieferung von Sendungen auf der letzten Meile. Durch das Umladen sowie eine Feinverteilung von Waren aus Lieferwägen auf Lastenräder können sowohl der Autoverkehr entlastet als auch Emissionen eingespart werden. Auch Störungen durch Blockieren von Wegen, Fahrzeuggeräusche und Abgase werden eliminiert.	U1		Bezirksamt Bergedorf; BWI; Anbieter von Logistik-Lösungen	Langfristig
<b>Quartier</b>						
Gestaltung von Aufenthaltsräumen	Verdichtung guter Sitzmöglichkeiten bei Hauptfußverkehrswegen	Das Angebot von Sitzmöglichkeiten an Hauptfußverkehrswegen (z. B. Fritz-Manke-Weg sowie entlang Grünverbindungen) kann zum Verweilen einladen. Des Weiteren würden Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten entlang der Wege die Mobilität von mobilitätseingeschränkten und älteren Personen vereinfachen.	M2, M3, U2		Bezirksamt Bergedorf	Kurz-/Mittelfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
		Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI				
	Flächenumwidmung von ehemaligen Pkw-Stellplätzen (z. B. bei Realisierung von Mobility Hub durch BBeG)	Die freiwerdenden Flächen bieten Platz für, Grünflächen, Fahrradabstellanlagen, formelle und informelle Spielmöglichkeiten bzw. für die Aufstockung von Wohnraum.  <i>Siehe Freiraumstrategie Bergedorf-West von PolinnaH-auck GbR</i>	M1, U1		Wohnungsbaugesellschaften; Bezirksamt Bergedorf	Langfristig
<b>Ermöglichung kurzer Wege</b>	Förderung der funktionalen Durchmischung im Quartier durch Aufenthaltsflächen, (Nah-)Versorgungs- und Freizeitangebote	Durch ein ausgebautes Versorgungsangebot können unnötige Wege vermieden werden. Bereits heute sind neue Aufenthaltsflächen im Quartier (u. a. Außengelände Berufsschulcampus, Konzeptentwicklung Sport- und Bewegungspark Ladenbeker Furtweg) geplant.	M1		Vorhabenträger:in NQZ; Wohnungsbaugesellschaften; Bezirksamt Bergedorf	Mittel-/langfristig
<b>Kommunikation &amp; Incentivierung</b>						
<b>Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements</b>	Durchführung von Mobilitätsereignissen	Mobilitätsereignisse, wie z. B. Stadtradeln, eine mobile Fahrradwerkstatt sowie Fahrradkurse für spezielle Zielgruppen (z. B. für Frauen mit Migrationshintergrund), verstärken eine langfristige Nutzung der Mobilitätsangebote.	M2		Quartiersmanagement; Bezirksamt Bergedorf	Kontinuierlich
	Einführung einer quartiersweiten Ridesharing-Plattform	Ridesharing erhöht die Fahrzeugauslastung durch das Mitnehmen von Personen; z. B. auf dem Weg zur und von der Arbeit. Ein Anbieter sollte von allen ansässigen Bewohner:innen oder Mitarbeiter:innen genutzt werden.	U1		Bezirksamt Bergedorf	Kurzfristig

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
	Einführung eines Neubürgermanagements	Der Wohnortwechsel ist ein idealer Moment, den neuen Bewohner:innen Alternativen zum eigenen Auto nahezubringen und somit eine nachhaltige Mobilität zu fördern. Ein Neubürgermanagement bietet für neue Bewohner:innen einen niedrighschwelligen Zugang durch Informationen über den Umweltverbund oder Sharing-Angebote sowie ggf. finanzielle Anreize durch Gutscheine (z. B. ÖPNV-Einzelfahrschein).	M2		Bezirksamt Bergedorf/ Quartiersmanagement; BVM	Mittel-/langfristig
	Kontinuierliche Evaluierung der Nutzungszahlen der Mobilitätsangebote sowie Koordinierung der Angebote	Eine regelmäßige Evaluierung der Wirksamkeit der Maßnahmen ist grundsätzlich sinnvoll zur Nutzungs- und Kostenoptimierung. Besonders bzgl. der Abstellflächen für Sharing-Fahrzeuge gilt es, die Zusammenarbeit mit den Anbietern regelmäßig zu prüfen. Je nach bspw. Auslastung, Nutzungsraten, Fahrzeug- und Platzverfügbarkeiten kann eine Ausweitung oder Reduzierung der Flächen in Kooperation mit den Anbietern erfolgen.	U1, U2, U3		Bezirksamt Bergedorf	Kontinuierlich
	Erstellung von Mobilitätskonzepten bei Neubau- und Revitalisierungsvorhaben	In der Planung von Bauvorhaben sollen ganzheitliche Mobilitätskonzepte integriert werden und dabei die Bauprüfdienste (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis sowie 2022-5 Fahrradplätze frühzeitig berücksichtigt werden. Das Bezirksamt kann durch die Kommunikation von Mobilitätsmaßnahmen die Umsetzung fördern. Der Beschluss zu Qualitätsstandards und Klimaschutz beim Wohnungsbau (Drucksache - 21-0393) gibt Orientierung zur Integration von Mobilitätsmaßnahmen in der Schaffung von neuem Planungsrecht.	U1, U2		Wohnungsbau-gesellschaften; Bezirksamt Bergedorf	Kontinuierlich
<b>Förderung von schulischem und betrieblichem</b>	Information und Kommunikation von Mobilitätsangeboten	Mitarbeiter:innen können im Rahmen von Newsletter, Informationsveranstaltungen über Mobilitätsangebote informiert werden. Mobilitätsevents, wie z. B.	M2		Gewerbe, Schulen	Kontinuierlich

Maßnahme		Beschreibung/Anmerkung	Zielsetzung	Status	Relevante Akteure	Zeithorizont (voraussichtlich)
Mobilitätsmanagement	und Durchführung von Mobilitätsereignissen	Stadtradeln oder ein Fahrradreparaturtag, verstärken eine langfristige Nutzung der Mobilitätsangebote. Das Bezirksamt kann durch die Kommunikation von Lösungen des schulischen/betrieblichen Mobilitätsmanagements an die Unternehmen die Umsetzung indirekt fördern. Die hvw bietet beispielsweise ein Angebot zur Unterstützung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement <sup>35</sup> an.				
	Verbesserung der Anbindung sowie Mobilitätsinfrastruktur an Schulen und Arbeitsstätten vor Ort	Durch nutzerfreundliche Fahrradabstellanlagen, Kiss & Ride-Zonen sowie Umkleiden und Duschen kann die Anreise mit dem Umweltverbund incentiviert werden.  Bereits heute wurden im Rahmen der Fußwegeuntersuchung die Schulwege für die Grundschule Friedrich-Frank-Bogen erfasst und Maßnahmen abgeleitet.  <i>Siehe Fußwegeuntersuchung vom Februar 2022 durch TOLLERORT und SBI</i>	M2, U2, U3		Gewerbe, Schulen; Bezirksamt Bergedorf	Kontinuierlich
	Finanzielle Incentivierung einer Anreise mit dem Umweltverbund	Mitarbeiter:innen können durch finanzielle Anreize, wie z. B. Jobrad-Leasing, Mobilitätsbudget, ÖPNV-Job-Tickets, von einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten überzeugt werden. Das Bezirksamt kann durch die Kommunikation von Lösungen des schulischen/betrieblichen Mobilitätsmanagements die Umsetzung fördern.	M2, U2, U3		Gewerbe, Schulen	Kontinuierlich

<sup>35</sup> <https://www.hvw.de/de/mobilitaetsberatung>

## Impressum

### Auftraggeber

Bezirksamt Bergedorf  
Weidenbaumsweg 21  
21029 Hamburg

München, August 2023

### Auftragnehmer

Veomo Mobility GmbH  
Kapuzinerstr. 9  
80337 München