

VEOMO



Mobilitätskonzept

Überblick Handlungsmaßnahmen

Bezirksamt Bergedorf

Bergedorf-West

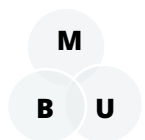
21.08.2023

Legende

Das folgende Dokument gibt eine Übersicht über die Handlungsmaßnahmen. Dazu werden die Maßnahmen den unterschiedlichen Handlungsfeldern sowie der Zielsetzung der Mobilität in Bergedorf-West zugeordnet sowie entsprechend folgender Indikatoren bewertet, welche auf qualitativen Annahmen eingestuft werden:

Indikator	Beschreibung	● ● ●	● ● ●	● ● ●
Wirkungsgrad	Einflussnahme durch das Bezirksamt Bergedorf (bei geringem Wirkungsgrad durch das Bezirksamt ist die Abhängigkeit von weiteren Stakeholdern hoch)	Gering	Mittel	Hoch
Handlungsdruck	Dringlichkeit zur Realisierung von Maßnahmen in Relation von Erkenntnissen aus Bestandaufnahme und zukünftigen Entwicklungen			
Aufwand	Grobe Einschätzung über Aufwandsdeterminanten (Zeit, Kosten)			
CO2-Einsparung	Einsparungspotential an CO ₂ für eine Maßnahme			

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 OPNV-Nutzung		

ÖPNV-Anbindung

Handlungsfeld ÖPNV

Attraktivierung des ÖPNVs

Beschreibung

Die S-Bahn-Station Nettelnburg bietet bereits heute einen sehr guten Anschluss an das Hamburger S-Bahnnetz in Richtung Innenstadt und Bergedorf. Die weiteren Buslinien, die das Quartier mit zahlreichen Haltestellen bedienen, binden weitere Stadtteile an und sorgen für eine gute Feinverteilung. Damit der öffentliche Personen Nahverkehr (ÖPNV) in Zukunft weiterhin häufig genutzt wird, sollte dieser noch attraktiver, das heißt effizient, komfortabel und verlässlich, gestaltet sein. Dabei soll vor allem die ÖPNV-Anbindung innerhalb des Quartiers (letzte Meile von S-Bahnstation) sowie die Anbindung zu Nachbarschaftsgebieten berücksichtigt werden. Um dabei eine Mobilität für alle Menschen gewährleisten zu können, soll auf eine barrierefreie Ausgestaltung der ÖPNV-Haltestellen geachtet werden.

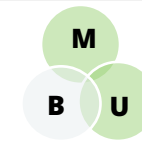
Untergeordnete Maßnahmen

- Sanierung der Personenunterführung und des Eingangs Nord der Bahnstation
- Umgestaltung des S-Bahn Entrées
- Nutzerfreundliche und barrierefreie Ausgestaltung von ÖPNV Haltestellen



Quelle: VEOMO

Zielsetzung



Strategie

M1, M2, M3, U1, U2, U3

Indikator

Ausprägung

Wirkungsbereich



Handlungsdruck



Aufwandseinschätzung



CO₂-Einsparungspotential



Handlungsfeld ÖPNV

Umsetzung des Hamburg Takts

Beschreibung

Mit der Einführung des Hamburger Takts strebt der Hamburger Senat eine durchgehende Erreichbarkeit eines öffentlichen Nahverkehrsangebots innerhalb von fünf Minuten an. Die zentralen Buslinien des Projektgebietes folgen bereits heute überwiegend einer Taktung zwischen 10 und 20 Minuten. Die Umsetzung des Hamburg Taktes in Bergedorf-West soll kontinuierlich durch Taktverdichtungen, den Ausbau von ÖPNV-Haltestellen sowie der Erweiterung des Busliniennetzes verbessert werden. Neue Bedienformen, wie On-Demand Shuttles (wie z. B. *MOIA* und *ioki*), können im suburbanen Raum zusätzlich zu mehr Flexibilität führen.

Untergeordnete Maßnahmen

- Taktverdichtung
- Erweiterung des Busliniennetzes
- Ausbau von ÖPNV-Haltestellen
- Flexibilisierung von Bus und Bahn durch On-Demand Mobilität

BITTE EINSTEIGEN!

Express- und Quartiersbusse



Expressbusse sind schnelle Verbindungen in die Innenstadt. Quartiersbusse erschließen Stadtteile in Außenbezirken feinräumig.

Kürzere Takte



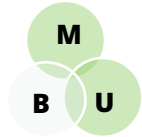
Bei der U-Bahn wird in Großteilen des Netzes eine ganztägige 10-Minuten-Taktgarantie eingerichtet.

Mehr Verbindungen



Vier neue Expressbuslinien, zwei neue Metrobuslinien, eine Expressnachtbuslinie und eine Quartiersbuslinie.

Quelle: Stadt Hamburg

Zielsetzung	Strategie
	M2, U3
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	●●●
Handlungsdruck	●●●
Aufwandseinschätzung	●●●
CO ₂ -Einsparungspotential	●●●

Inter- & Multimodalität

Handlungsfeld Inter- & Multimodalität

Schaffen von Sharing-Angeboten

Beschreibung

Der Status vom Besitz eines eigenen, privat genutzten Pkws sinkt und - besonders bei jüngeren Generationen. Stattdessen werden geteilte Mobilitätsangebote, wie Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing immer beliebter. Bereits heute können diese Angebote an realen und virtuellen Stationen (stationsgebunden) oder innerhalb eines Geschäftsgebiet (free-floating/stationslos) ausgeliehen und wieder abgestellt werden. Besondere Bedeutung kommt diesen an intermodalen Schnittstellen zu. Die bestehenden Sharing-Angebote im Bergedorfer Zentrum sollten zukünftig dementsprechend auf Bergedorf-West erweitert werden.

Bei der Dimensionierung der Sharing-Angebote wird ein stufenweiser Ausbau - in Absprache mit Anbietern - empfohlen: zu Beginn soll eine geringere Anzahl an Fahrzeugen bereitgestellt werden, die im Laufe der Zeit erweitert werden kann. Synergieeffekte mit den Angeboten in Oberbillwerder bzw. dem Bergedorfer Zentrum sind zu prüfen.

Untergeordnete Maßnahmen

- 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



Quelle: VEOMO

Zielsetzung	Strategie
	M2, M3, U1, U2
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Inter- & Multimodalität

Bereitstellung intermodaler Schnittstellen

Beschreibung

Inter- sowie multimodale Schnittstellen ermöglichen es, verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg verknüpfen zu können. Wege können dadurch – verglichen mit der ausschließlichen Nutzung eines Verkehrsmittels - sowohl ressourcenschonender als auch zeitsparender zurückgelegt werden. Diese Schnittstellen sind damit nicht nur Schlüssel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten, sondern auch zu mehr Flexibilität. Mit dem Ausbau von inter- und multimodalen Schnittstellen in Form von **Park+Ride (P+R)** und **Bike+Ride (B+R)** Anlagen an Verkehrsknotenpunkten kann Bergedorf-West auf diese Mobilitätsansprüche reagieren. Mobilitätsstationen ermöglichen außerdem das Verbinden unterschiedlicher Mobilitätsformen. In der Stadt Hamburg, sowie auch im Bergedorf Zentrum, werden bereits heute **Mobilitätsstationen** erfolgreich als hV switch-Stationen betrieben. In Oberbillwerder sind zahlreiche wohnortnahe Mobilitätsstationen als Mobility Hubs geplant.

Untergeordnete Maßnahmen

- Errichtung multimodaler Mobilitätsstation
- Evaluierung der Nutzung bestehender P+R Anlagen am S-Bahnhof Nettelnburg sowie ggf. Aufstockung
- Evaluierung der Nutzung bestehender B+R Anlagen am S-Bahnhof Nettelnburg sowie ggf. Aufstockung



Quelle: VEOMO

Zielsetzung	Strategie
	M2, U1, U2, U3
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

Handlungsfeld Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

Schließen von Fuß- und Radwegnetzlücken

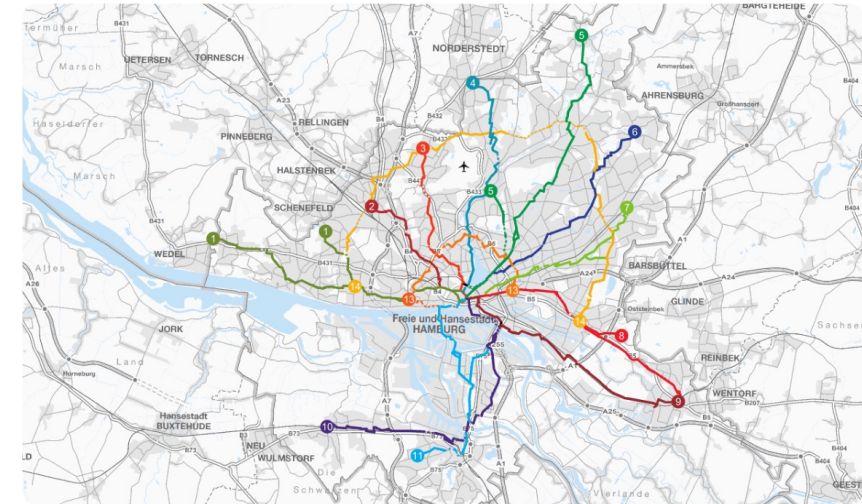
Beschreibung

Der Radwegeausbau hilft Lücken innerhalb des vorhandenen Radwegenetzes zu schließen. Zudem können neue Radwege das bestehende Netz ergänzen und so zu einer besseren Anbindung für die Nutzer:innen führen. Außerdem kann die Sicherheit durch breitere und baulich getrennte Rad-/Fußwege verbessert werden. Darüber hinaus erleichtert eine attraktive Anbindung der Radwege an das ÖPNV-Angebot den Zugang zum ÖPNV und fördert damit zu intermodaler Mobilität.

Durch das Schließen von lokalen Fuß- und Radwegnetzlücken sowie den Anschluss an gesamtstädtische Wegeverbindungen durch die **Velorouten** und **Radschnellwege** erhöht Bergedorf-West die Attraktivität des Radfahrens sowie des zu-Fuß-Gehens für die Bürger:innen und Besucher:innen. Zudem unterstützt der Ausbau an Rad- und Fußwegen den von der Stadt Hamburg angestrebten Verlagerungseffekt vom MIV auf den Umweltverbund, steigert die Aufenthaltsqualität und belebt die Straßenräume vor Ort.

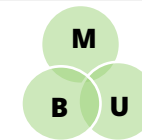
Untergeordnete Maßnahmen

- Ausbau der Radschnellwege Hamburg-Geesthacht
- Lückenschluss Veloroute 9 – Oberer Landweg
- Errichtung durchgehender Fahrradwege
- Schaffung neuer Wegeverbindungen für Rad- und Fußverkehr



Quelle: Stadt Hamburg

Zielsetzung



Strategie

M2, M3, U2, B1, B2

Indikator

Ausprägung

Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

Sanierung von Fuß- und Radwegen

Beschreibung

Die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sollte komfortablen und sicher gestaltet werden, um eine hohe Attraktivität der aktiven Mobilität zu ermöglichen. Ziel der Sanierung von Fuß- und Radwege ist eine generelle Verbesserung der **Wegebeschaffenheit** durch breite, gekennzeichnete Wege. Eine Orientierung im Hinblick auf Breite sowie Kennzeichnung entsprechend den Vorgaben der *ReStra* wird empfohlen. Zusätzlicher Schutz von Fahrradfahrern kann durch physische Barrieren (*protected bikelanes*) geschaffen werden. Eine hochwertige Infrastruktur leistet zudem einen wichtigen Beitrag, um **Barrierefreiheit** (durch z. B. taktile Leitlinien) für die Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Außerdem können entsprechende **Beleuchtungen** zu einem erhöhten Sicherheitsgefühl führen.

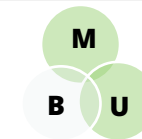
Untergeordnete Maßnahmen

- Verbesserung der Wegebeschaffenheit der Geh- und Radwege
- Beleuchtung der Fuß- und Radwege (v. a. am Grünzug entlang des Radschnellwegs)
- Pflegekonzept für Grünzug
- Umbau von Kreuzungspunkten
- Erleichterung der Straßenquerung insbesondere im Bereich der Schulen und ÖPNV-Haltestellen



Quelle: CC0

Zielsetzung



Strategie

M1, M2, M3, U2

Indikator

Ausprägung

Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

Gestaltung verkehrssicherer Knotenpunkte

Beschreibung

Verkehrsknoten sollten dafür sorgen, dass sowohl der Kfz-Verkehr als auch Rad- und Fußverkehr reibungslos und vor allem sicher verknüpft wird. Schwere innerörtliche Verkehrsunfälle ereignen sich vor allem an Kreuzungen und Einmündungen in Hauptverkehrsstraßen. Um die Sicherheit an Knotenpunkten zu verbessern, sollte eine konfliktvermeidende Kreuzung mit guten Sichtbeziehungen geplant werden. Farbliche Bogenmarkierungen sowie Schutzinsel zwischen Kfz und Radfahrer:innen können zudem die Aufmerksamkeit auf den Fahrradverkehr erhöhen und die Geschwindigkeit vom Kfz-Verkehr reduzieren. Grünpfeile für Rechtsabbieger für Radfahrende und die Priorisierung von Fahrradfahrenden bei Lichtsignalanlagen ermöglicht einen durchgängigen Verkehrsfluss mit einem Geschwindigkeitsvorteil für umweltfreundliche Mobilität. An Schulen und ÖPNV-Haltestellen ist auf eine einfache Straßenquerung (durch z. B. Ampeln, Zebrastreifen) zu achten.

Untergeordnete Maßnahmen

- Umbau von Kreuzungspunkten
- Erleichterung der Straßenquerung insbesondere im Bereich von Schulen und von ÖPNV-Haltestellen



Quelle: CC0

Zielsetzung	Strategie
	M1, M3, U2, B2
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

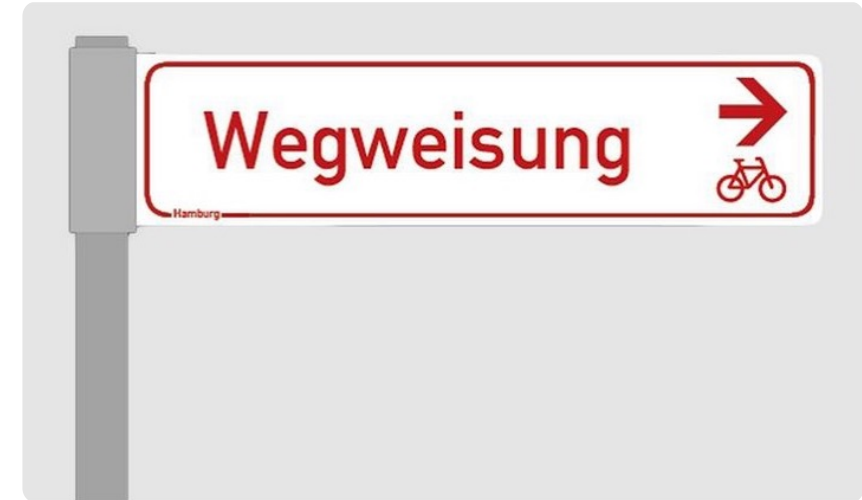
Orientierung durch Wegweisung

Beschreibung

Beschilderungen von Fuß- und Radwegen dienen der komfortablen Orientierung für Verkehrsbeteiligte. Angaben zu öffentlichen Einrichtungen, Freizeitorten sowie Destinationen können die Routenführung erleichtern. Ein ganzheitliches Wegeleitsystem ermöglicht eine attraktive bzw. schnelle Streckenführung und erhöht somit die Sicherheit und den Komfort für Bewohner:innen vor Ort sowie ortsfremden Besucher:innen des Quartiers. Durch eine Angabe der Entfernungen beziehungsweise der Reisezeit wird den Nutzer:innen die Wahl des Verkehrsmittels erleichtert. Die Beschilderung kann durch Schilder, digitalen Anzeigetafeln oder farblicher Bodenmarkierungen erfolgen.

Untergeordnete Maßnahmen

- Etablierung eines Wegeleitsystems wichtiger Radwege
- Etablierung eines Wegeleitsystems wichtiger Fußwege
- Beschilderung wichtiger Orte von Interesse



Quelle: Stadt Hamburg

Zielsetzung	Strategie
	M1, M2, U2, B2
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Fuß- & Fahrradfreundlichkeit

Incentivierung der Fahrradinfrastruktur

Beschreibung

Damit Fahrräder, v. a. an Verkehrsknotenpunkten, entsprechend abgestellt werden können, sind auf nutzerfreundliche, also sichere und überdachte, Abstellanlagen für normale sowie Sonder-Fahrräder (z. B. Lastenräder) zu achten. Ein flächendeckendes Angebot von Fahrradabstellplätzen erhöht zudem die alltägliche Sichtbarkeit des Fahrradverkehrs. Öffentliche Fahrradabstellanlagen sollten entsprechend den Empfehlungen der Stadt Hamburg zum Ausbau öffentlicher Fahrradabstellanlagen aus dem *Hamburger Leitfaden für Fahrradparken* im Quartier errichtet werden. Private Stellplätze sollten gemäß den Anforderungen im *Bauprüfdienst Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder* bereits frühzeitig in die Bauplanung integriert werden. Außerdem kann die Fahrradnutzung durch Lademöglichkeiten, Servicestationen, Fahrradzahlstationen sowie Umkleiden und Duschen in Büroobjekten incentiviert werden.

Untergeordnete Maßnahmen

- Ausbau nutzerfreundlicher Fahrradabstellanlagen (auch für Sonderfahrräder) im öffentlichen und privaten Raum
- Errichtung einer Fahrradzahlstation
- Errichtung einer Fahrrad-Servicestation



Quelle: VEOMO

Zielsetzung	Strategie
	M3, U2
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Quelle: Leitfaden Fahrradparken im Quartier, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (2020): <https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>; letzter Zugriff: 09.05.23; Bauprüfdienst. Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder (2022): [https://www.hamburg.de/contentblob/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder).pdf); letzter Zugriff: 09.05.23

Kfz-Verkehr

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Förderung alternativer Antriebe

Beschreibung

Laut Prognosen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (2020) wird je nach Verfügbarkeit privater Ladeinfrastruktur der Anteil privater Ladevorgänge in 2030 zwischen 76 und 88 Prozent liegen, der Anteil öffentlicher Ladevorgänge erreicht demnach 12 bis 24 Prozent. Das Verhältnis von E-Fahrzeugen zu öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in Deutschland wird Studien nach von 11:1 (2021) auf 20:1 (2030) ansteigen, da von einer deutlich besseren Verfügbarkeit privater Ladeinfrastruktur ausgegangen wird. Je nach Raumtyp kann der Wert jedoch variieren. Für den urbanen Raum wird von einem Verhältnis von 14:1, für den suburbanen bzw. ländlichen Raum von 23:1 ausgegangen.

Um der zunehmenden Anzahl an Elektrofahrzeugen gerecht zu werden, ist perspektivisch ein Ausbau **öffentlicher Ladeinfrastruktur** in Bergedorf-West notwendig. Gleichzeitig regelt das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) die Ausstattung von Neubau und Renovierungen mit privater Ladeinfrastruktur.

Untergeordnete Maßnahmen

- Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
- Ausstattung privater Ladeinfrastruktur im Bestand und Neubau



Quelle: Stadt Hamburg

Zielsetzung	Strategie
	U1
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	●●●
Handlungsdruck	●●●
Aufwandseinschätzung	●●●
CO ₂ -Einsparungspotential	●●●

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Umgestaltung des ruhenden Verkehrs

Beschreibung

Ein Auto steht im Durchschnitt 23 Stunden am Tag ungenutzt still. Der Anteil des ruhenden Verkehrs am städtischen Raum und die aktive Nutzung der geparkten Autos stehen dabei in einem Missverhältnis. Eine Umgestaltung des ruhenden Verkehrs kann dazu beitragen, Pkw-Verkehr zu reduzieren und Verkehrssicherheit zu fördern. Die freiwerdende Flächen können außerdem in Aufenthalts- und Grünflächen umgewandelt werden.

Durch die **Bewirtschaftung öffentlicher Parkflächen** (durch z. B. Parkzeitlimitierung und Parkraumgebühren) kann die Nachfrage nach Stellplätzen gelenkt werden. Vor dem Hintergrund der Errichtung eines autoreduzierten Quartiers in Oberbillwerder, soll eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung potentiellen Verlagerungseffekten vorbeugen. Eine Parkraumbewirtschaftung ist jedoch nur dann erfolgreich, wenn sie angemessen und regelmäßig überwacht wird. Zudem kann auch der **private Parkraum** gemanagt werden. **Mobility Hubs**, welche den Parkraum an zentraler Stelle bündeln, sind sowohl für den öffentlichen als auch für den privaten Parkraum eine Möglichkeit, die Straßen zu entlasten. Umnutzungsmöglichkeiten im Bestand der BBeG sowie die Errichtung eines zentralen Mobility Hubs im Neuen Quartierszentrum werden aktuell geprüft.

Untergeordnete Maßnahmen

- Umsetzung einer Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Stellplätze
- Management (privater) Stellplätze



Quelle: VEOMO

Zielsetzung	Strategie
	M1, U1, U3
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Implementierung verkehrsberuhigender Maßnahmen

Beschreibung

Der motorisierte Individualverkehr geht mit vielen negativen Folgen, wie Feinstaub- und Stickoxidbelastungen sowie Verkehrslärm einher. Darüber hinaus birgt der Verkehr immer ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsbeteiligte, besonders für Zu-Fuß-Gehende und Fahrradfahrende. Durch das Ergreifen verschiedener verkehrsberuhigender Maßnahmen kann Bergedorf-West nicht nur zum Klimaschutz beitragen, sondern auch einen großen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten sowie die Lebensqualität vor Ort für die Bewohnerschaft erhöhen.

Geschwindigkeitsbegrenzungen können gemäß § 45 StVO grundsätzlich flächendeckend (Tempo 30-Zone, verkehrsberuhigter Geschäfts-/Bereich) oder streckenbezogen (Lärmschutz und Luftreinhaltung, Verkehrssicherheit) angeordnet werden. **Bauliche Maßnahmen** können beispielsweise durch die Umsetzung von Mittelinseln oder Tempokissen umgesetzt werden. Punktuelle Fahrbahnverengungen durch optische Gestaltungselemente oder Mittelinseln zwingen zu verringerten Geschwindigkeiten bei Gegenverkehr. Insbesondere in Wohngebieten animiert die **Angleichung des Niveaus von Kfz- und Fußgängerinfrastruktur** Autofahrerinnen und Autofahrer zu einer vorsichtigeren Fahrweise und ermöglicht ein Gefühl der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer

Untergeordnete Maßnahmen

- Prüfung und ggf. Umsetzung/Einführung eines Streckenbezogenen Tempo 30 (VZ 274-30) am Ladenbeker Furtweg
- Prüfung und ggf. Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung



Quelle: CC0

Zielsetzung	Strategie
	M1, M3, U1
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Ermöglichung nachhaltiger Logistik

Beschreibung

Der motorisierte Liefer- und Wirtschaftsverkehr geht mit hohen Umweltbelastungen einher. Aktuelle Trends des Online-Handels und Kundenansprüche, wie schnelle Lieferzeiten sowie Sendungs- und Fahrtenzuwachs, belasten die Städte erheblich. Das Ergreifen von zukunftsgerechten Maßnahmen im Bereich Logistik ermöglicht es Bergedorf-West, den Stadtteil von motorisiertem Logistik-Verkehr zu entlasten und gleichzeitig den Flexibilitäts-Ansprüchen und Bedarfen der Bewohner:innen gerecht zu werden.

Anbieterübergreifende Quartiersboxen, wie die **Hamburg Box** ermöglicht eine unbeaufsichtigte Übergabe von Waren und Paketen. Durch eine Multi-Carrier-Funktion können alle Post- und Lieferantendienstleister dort Pakete abliefern. Zudem können in einem **Mikro-Depot** durch das Umladen von Waren aus Lieferwägen auf Lastenräder sowohl Störungen im fließenden Verkehr als auch Emissionen verringert werden.

Untergeordnete Maßnahmen

- Errichtung anbieterübergreifender Quartiersboxen, wie der Hamburg Box
- Pilotierung der Umsetzung eines Mikro-Hubs



Quelle: Stadt Hamburg

Zielsetzung	Strategie
	U1
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	●●●
Handlungsdruck	●●●
Aufwandseinschätzung	●●●
CO ₂ -Einsparungspotential	●●●

Quartier

Handlungsfeld Öffentliche Räume

Gestaltung von Aufenthaltsräumen

Beschreibung

Die Gestaltung des öffentlichen Raums orientiert sich an den Bedürfnissen der Menschen vor Ort, die die Straßenräume nutzen. Konkret trägt eine Straßenraumgestaltung zur Attraktivität des öffentlichen Raumes sowie zur Beruhigung des Verkehrs bei, indem Straßenzüge für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden und ggf. Flächen von vorherigen Pkw-Stellplätze umgewidmet werden. Öffentliche Räume können kreativ, zum Beispiel durch Mobilitätsangebote sowie Grünflächen, Sitzmöglichkeiten oder auch Freizeit- und Outdoor-Sportangebote, genutzt werden.

Untergeordnete Maßnahmen

- Verdichtung guter Sitzmöglichkeiten bei Hauptverkehrswegen
- Flächenumwidmung von ehemaligen Pkw-Stellplätzen (z. B. bei Realisierung von Mobility Hub durch BBeG)



Quelle: VEOMO

Zielsetzung	Strategie
	M1, M2, M3, U1, U2
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Öffentliche Räume

Ermöglichung kurzer Wege

Beschreibung

Das Konzept der 15-Minuten-Stadt beschreibt eine Stadt, in der alle Wege des Alltags in weniger als 15 Minuten zurückgelegt werden können. Durch eine differenzierte Angebotslandschaft aus Wohnen, Arbeiten, Erholen und Versorgen werden kurze Wege im Quartier ermöglicht. Dieser Ansatz leistet einen großen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz indem (insbesondere motorisierter) Verkehr vermieden wird.

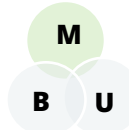
In Bergedorf-West konzentrieren sich die Nahversorgungsangebote überwiegend im südlichen Teil. Zusätzliches Angebot ist im Bergedorfer Zentrum vorzufinden. Kurze Wege sind allerdings heute schon von vielen Wohnorten möglich. Die Entwicklung des Neuen Quartierszentrums gibt die Möglichkeit, neue Nutzungen im Quartier zu etablieren.

Untergeordnete Maßnahmen

- Förderung der funktionalen Durchmischung im Quartier durch Aufenthaltsflächen, (Nah-) Versorgungs- und Freizeitangebote



Quelle: Stadt Hamburg; © KPW Papay Warncke und Partner Architekten mbB

Zielsetzung	Strategie
	M1
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	●●●
Handlungsdruck	●●●
Aufwandseinschätzung	●●●
CO ₂ -Einsparungspotential	●●●

Kommunikation & Incentivierung

Handlungsfeld Kommunikation & Incentivierung

Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements

Beschreibung

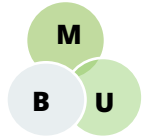
Eine Reduzierung von CO₂-Emissionen und Veränderung des Mobilitätsverhaltens kann nicht allein durch technische Fortschritte und Infrastrukturmaßnahmen erreicht werden. Es bedarf zusätzlicher Instrumente, die sich unter dem Begriff Mobilitätsmanagement zusammenfassen lassen. Das Bezirksamt Bergedorf sowie das Quartiersmanagement von Bergedorf-West können dabei auf verschiedene Maßnahmen, wie die Kommunikation von Mobilitätsangeboten durch Flyer, Veranstaltungen sowie der Etablierung einer **quartiersübergreifenden Ridesharing-Plattform**, zurückgreifen, um Menschen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu motivieren. Bei privaten **Neubau- und Revitalisierungsvorhaben** können außerdem die Mobilitätsangebote vor Ort nachhaltig beeinflusst werden, indem Stellplatzkonzepte mit reduziertem Stellplatzschlüssel entsprechend den Anforderungen des *Bauprüfdiensts Mobilitätsnachweis*, bei Vorlage und Umsetzung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts ermöglicht werden.

Untergeordnete Maßnahmen

- Durchführung von Mobilitätsevents, wie z. B. Stadtradeln, mobile Fahrradwerkstatt
- Einführung einer quartiersweiten Ridesharing-Plattform
- Einführung eines Neubürgermanagements (u. a. Flyer, Ticket bzw. Freiminuten für ÖPNV oder StadtRAD)
- Kontinuierliche Evaluierung der Nutzungszahlen der Mobilitätsangebote sowie Koordinierung der Angebote
- Erstellung von Mobilitätskonzepten bei Neubau- und Revitalisierungsvorhaben



Quelle: Shutterstock

Zielsetzung	Strategie
	M2, U1, U2, U3,
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●

Handlungsfeld Kommunikation & Incentivierung

Förderung von schulischem und betrieblichem Mobilitätsmanagement

Beschreibung

Neben dem kommunalen Mobilitätsmanagement kann das Bezirksamt Bergedorf auch die Kommunikation und Incentivierung an gewerblichen Institutionen anregen. Die Etablierung eines **schulischen Mobilitätsmanagements** und somit auch eine frühzeitige Sensibilisierung der Schüler:innen rund um das Thema nachhaltige Mobilität kann zu einer langfristigen Reduzierung, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs, führen. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und Förderung der nichtmotorisierten Fortbewegung durch z. B. adäquate Fahrradinfrastruktur vor Ort sind unter anderem Ziele eines schulischen Mobilitätsmanagements. Mit dem **betrieblichen Mobilitätsmanagement** wird ein strategischer Ansatz für Unternehmen verfolgt, eine effiziente, attraktive, umwelt- und sozialverträgliche Personenmobilität zu fördern und aktiv zu gestalten. Dabei soll eine Reduzierung der individuellen und dienstlichen Fahrten mit dem Pkw durch attraktive und unternehmensspezifisch sinnvolle Alternativen erreicht werden. Somit werden nicht nur Kosten gesenkt, sondern auch negative Auswirkungen auf die Umwelt vermindert.

Untergeordnete Maßnahmen

- Information und Kommunikation von Mobilitätsangeboten durch Mobilitätsevents
- Verbesserung der Anbindung sowie Mobilitätsinfrastruktur vor Ort an Schulen und Arbeitsstätten
- Finanzielle Incentivierung einer Anreise mit dem Umweltverbund



Quelle: IHK Nord Westfalen

Zielsetzung	Strategie
	M2, U2, U3,
Indikator	Ausprägung
Wirkungsbereich	● ● ●
Handlungsdruck	● ● ●
Aufwandseinschätzung	● ● ●
CO ₂ -Einsparungspotential	● ● ●