

# Mobilitätskonzept Eidelstedt



# Impressum

Auftraggeber

**Freie und Hansestadt Hamburg**

Bezirksamt Eimsbüttel

Dezernat Wirtschaft, Bauen und Umwelt

Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung

Grindelberg 66

20144 Hamburg

Ansprechpartner: Dr.-Ing. Jakob F. Schmid

stadtplanung@eimsbuettel.hamburg.de

Tel 040.42801 3427

[www.hamburg.de/eimsbuettel](http://www.hamburg.de/eimsbuettel)

—

In Zusammenarbeit mit der Behörde für  
Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)

Bearbeitung

**orange edge**

Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung

Lüneburger Straße 16

21073 Hamburg

Tel. 040 - 839 86 236

[www.orangeedge.de](http://www.orangeedge.de)

—

Henrik Sander

Moritz Schneider

Claus Bue Jensen

Daria Patlai



**Mobilitätskonzept**  
**Eidelstedt**



	Einleitung	6
<b>1</b>	<b>Ausgangslage &amp; Bestandsanalyse</b>	<b>ab S. 09</b>
1.1	<b>Eidelstedt: Raumdifferenzierte Mobilität</b>	<b>12</b>
1.2	<b>Eidelstedt: Status quo</b>	<b>14</b>
1.3	<b>Ausgangslage</b>	
	Stadtteil Eidelstedt	20
	Stadtteilzentrum Eidelstedt	22
1.4	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>24</b>
	Straßen in Eidelstedt	25
	Verkehrsbelastungen	26
	Wohnungsbau in Eidelstedt	28
	Öffentlicher Personennahverkehr	29
	Radverkehrsinfrastruktur	30
	Fußverkehr in Eidelstedt	31
	Parkraum in Eidelstedt	32
	Neue Mobilität in Eidelstedt	33
1.5	<b>Fokusbereich: Parkraumerhebung Eidelstedter Stadtteilzentrum</b>	<b>34</b>
	<b>Zusammenfassung/Probleme und Chancen</b>	<b>39</b>
<b>2</b>	<b>Mobilitätsleitbild &amp; Maßnahmen</b>	<b>ab S. 41</b>
2.1	<b>Leitsätze für das Mobilitätskonzept</b>	<b>42</b>
2.2	<b>Mobilitätsleitbild Eidelstedt</b>	<b>52</b>
2.3	<b>Maßnahmenübersicht</b>	<b>54</b>
2.4	<b>Steckbriefe</b>	
2.4.1	P 01: Förderung und Stärkung der Nahmobilität	56
2.4.2	P 02: Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Anwohnerstraßen	58
2.4.3	P 03: Stärkung des Umweltverbundes durch eine Bustrasse	60
2.4.4	P 04: Bestands- und Neubürgermanagement	62
2.4.5	P 05: Flächendeckendes betriebliches Mobilitätsmanagement	64
2.5	<b>Konzeptpapiere</b>	
2.5.1	Anbindung des Eisenbahnviertels an den ÖPNV	66
2.5.2	Mobilitätsbelange im Geschosswohnungsbau	68
2.5.3	Steuerung Neue Mobilität	74
2.5.4	Parkraumkonzept Eidelstedter Stadtteilzentrum	80
2.5.5	Vision: Neuorganisation des Eidelstedter Zentrums	86
<b>3</b>	<b>Implementierungsmanagement</b>	<b>ab S. 91</b>
3.1	<b>Umsetzungsstrategie und Road Map</b>	<b>92</b>

# Einleitung

**Eidelstedt ist ein stark durch Verkehrsinfrastrukturen geprägter Stadtteil im Bezirk Eimsbüttel, der, auch auf Grund seiner Lage am Stadtrand, mit vielfältigen Herausforderungen und Fragestellungen im Bereich Mobilität konfrontiert ist. Das hier vorliegende Mobilitätskonzept liefert in Form eines Fachgutachtens eine erste Grundlage für eine integrierte Betrachtung und Bearbeitung dieser Herausforderungen und Fragestellungen. Aus den Ergebnissen des Mobilitätskonzepts sollen sowohl Grundlagen für zukünftige Verkehrs- und Mobilitätsplanungen abgeleitet, als auch konkrete kurz- bis mittelfristig umsetzbare Projekte und Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Verkehrssituation und zur Behebung von Problemlagen im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr entwickelt werden.**

Ursprünglich war geplant, im Rahmen der integrierten Stadtentwicklung (Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung – RISE) ein kleinräumiges Verkehrs- und Parkraumkonzept für das Fördergebiet Eidelstedt Mitte zu erarbeiten. Vor dem Hintergrund des aktuell dynamischen Wandels der Mobilität und der Veränderungen im Stadtteil mit Blick auf den S-Bahn-Ausbau und die rege Bautätigkeit im Stadtteil – und das daraus resultierende Bevölkerungswachstum – wurde dieser Ansatz sowohl inhaltlich als auch in Bezug auf den Betrachtungsraum erweitert. Auf Basis einer Beschlussfassung der Bezirksversammlung Eimsbüttel (Drs.-Nr. 20-2446 des Hauptausschusses) wurde das Untersuchungsgebiet auf den gesamten Stadtteil ausgeweitet und der inhaltliche Fokus von einem auto-

zentrierten Verkehrs- und Parkraumkonzept auf eine generelle Betrachtung der Mobilität gelenkt.

Mobilitätskonzepte sind ein neues Planungsinstrument. Während in der Vergangenheit viele sektorale, immer kleinteiligere Planungskonzepte erarbeitet wurden, versucht man mit Mobilitätskonzepten wieder einen integrierten, strategischen Planungsansatz zu verfolgen (s. Abb. 1). Dabei geht, anders als in der klassischen Verkehrsentwicklungsplanung, nicht alleine um die Planung der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch darum, die Möglichkeiten neuer Mobilitätsangebote und die Notwendigkeiten für entsprechende Kooperationen von Verwaltung, Politik, Institutionen, Unternehmen und Bürgern aufzuzeigen. Nur so können die Möglichkeiten einer nachhaltigen,



Abb. 1: Das Mobilitätskonzept als integrierter, strategischer Planungsansatz (eigene Darstellung)

autoarmen Mobilität auch für einen suburbanen Stadtteil wie Eidelstedt zugänglich gemacht werden. Nicht die technische Bewältigung von Verkehr, sondern die Gestaltung von Mobilität hin zu einem nachhaltigen Verkehr ist das Ziel.

Das Mobilitätskonzept ist entsprechend breit und strategisch angelegt und umfasst folgende Themen:

### Valide Bestandsaufnahme

Wo steht Eidelstedt und welche Entwicklungen müssen gestaltet werden?

Für die Beschreibung der Ausgangssituation wurden alle vorliegenden Studien und Planungskonzepte zusammengetragen und ausgewertet. Alle Problemstellungen, wie sie z. B. aus den Protokollen des Bezirksamtes und der Bezirksversammlung hervorgehen, wurden gesichtet, zusammengeführt und hinsichtlich ihrer Relevanz für das Mobilitätskonzept und die weitere Ausarbeitung bewertet.

### Expertengespräche

Im Laufe des Projekts wurden Gespräche mit zahlreichen Experten (u. a. Stadtteilbüro, Behördenvertretern, Politik, Polizei) und Akteuren (Bürgern und lokalen Unternehmern) geführt. Zusätzlich wurde eine Modellrechnung zum zukünftigen Verkehrsaufkommen und eine Parkdruckerhebung für das Stadtteilzentrum durchgeführt.

### Strategische Handlungsansätze und Leitbild

Das Mobilitätskonzept ist eingebunden in die übergeordneten Handlungsziele zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung des Bezirks und der Stadt Hamburg. Die spezifische Eidelstedter Leitlinie wurde in sieben strategischen Kernsätzen ausformuliert. Aus diesen wurden die konkreten Handlungsansätze des Mobilitätskonzepts abgeleitet.

Das Mobilitätsleitbild beschreibt damit die Kernziele der zukünftigen Gestaltung des Verkehrs in Eidelstedt:

- Autoarme Mobilität für alle ermöglichen.
- Verkehr verträglich organisieren.
- Impulse der Mobilität für die städtebauliche Entwicklung und Stärkung des Stadtteils nutzen.

### Umsetzungsorientierte Maßnahmen

Die Maßnahmen sind umsetzungsorientiert ausgearbeitet und gliedern sich in zwei Kategorien: Steckbriefe, die einen Handlungsansatz, seine Akteure und Umsetzungsschritte strukturiert darstellen, und Konzeptpapiere, die einzelne Themen vertiefend ausarbeiten.

Mobilitätskonzept: Strategische Betrachtungsebene Stadtteil

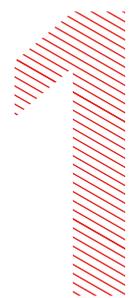


Mobilitätskonzept: Konkrete Betrachtungsebene Zentrum



Abb. 2: Die unterschiedlichen Betrachtungsebenen des Mobilitätskonzepts (eigene Darstellung)





# **Ausgangslage**

# **Bestandsanalyse**

Es gibt eine Vielzahl an gesamtstädtischen, bezirklichen und lokalen Analysen, Konzepten und Planungen aus unterschiedlichen Themenbereichen, die für das Mobilitätskonzept Eidelstedt gesichtet, ausgewertet und zusammengeführt wurden.

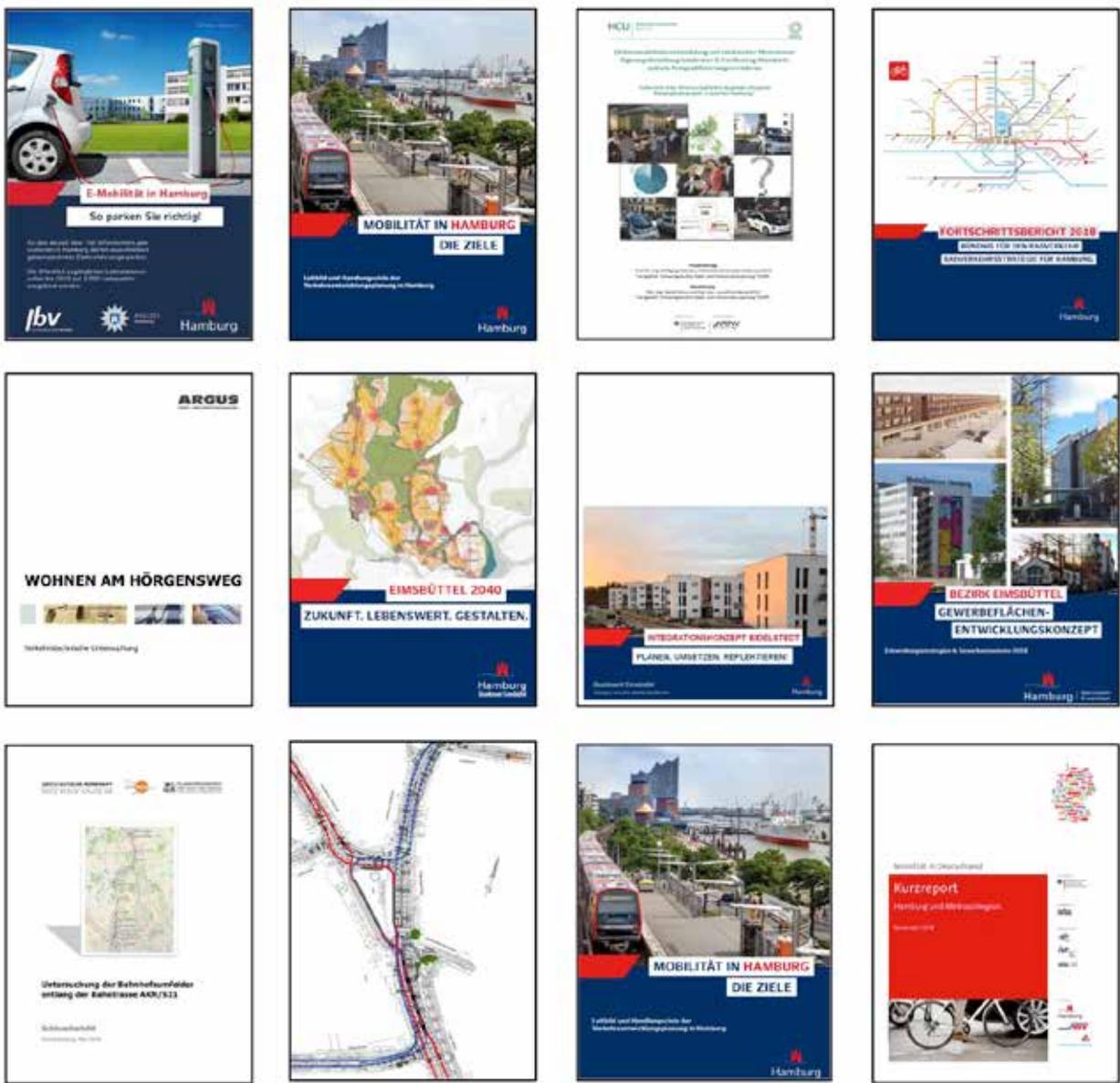




Abb. 3: Titelblätter der wesentlichen gesichteten Dokumente und Veröffentlichungen

Das räumliche Entwicklungskonzept Eimsbüttel 2040 (FHH. 2018) beschreibt den Stadtteil Eidelstedt gemeinsam mit Schnelsen und Niendorf als Teil der äußeren Stadtentwicklungszone des Bezirks. Hier leben rund 40 % der Einwohner des Bezirks Eimsbüttel. Trotz seiner Randlage wuchs der Stadtteil Eidelstedt in den letzten Jahren in gleichem Maße wie der gesamte Bezirk. Kennzeichnend für Eidelstedt ist eine heterogene städtebauliche Struktur mit unterschiedlichen Einwohnerdichten und differenziert zu betrachtenden Mobilitätskulturen (s. Abb. 7).

## 1.1 Eidelstedt: Raumdifferenzierte Mobilität

Der Modal Split stellt die prozentuale Verteilung des Verkehrsaufkommens, differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Rechts in der nebenstehenden Grafik sind die Werte für Hamburg, den Bezirk Eimsbüttel und Eidelstedt dargestellt (Abb. 4). Sie machen deutlich, wie raumdifferenziert sich das Mobilitätsverhalten darstellt. Während im Bezirk Eimsbüttel der MIV-Anteil mit 22 % im Vergleich zur Gesamtstadt mit 28 % geringer und der Radanteil mit 19 % höher als in der Gesamtstadt (15 %) ausfällt, ist die Situation in Eidelstedt aufgrund seiner Randlage in Hamburg genau umgekehrt: der MIV-Anteil ist höher (30 %) und der Radverkehrsanteil ist niedriger (13 %). Insgesamt kann aber eine leicht positive Entwicklung beobachtet werden. 2008 betrug der MIV-Anteil am Modal Split in Hamburg noch 32 % und der Radverkehrsanteil lag nur bei 13 % (MID 2017).

Auch im Stadtteil unterscheidet sich die Mobilität. Hier liegen keine Modal-Split-Werte vor, der Motorisierungsgrad (Anzahl der Pkw pro 1000 EW) ist aber ein guter Indikator für das raumdifferenzierte Mobilitätsverhalten:

Einfamilienhausgebiete, wie rund um den Ameisenkamp und Heidacker, haben einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad von rund 450 Pkw je 1000 Einwohner.

In Gebieten mit verdichtetem Wohnungsbau, wie zwischen Elbgaustraße, Kieler Straße und Furtweg oder zwischen Holsteiner Chaussee, Autobahn A23 und Oortskamp, ist der Motorisierungsgrad mit 274 bzw. 300 Pkw je 1000 Einwohner signifikant niedriger.

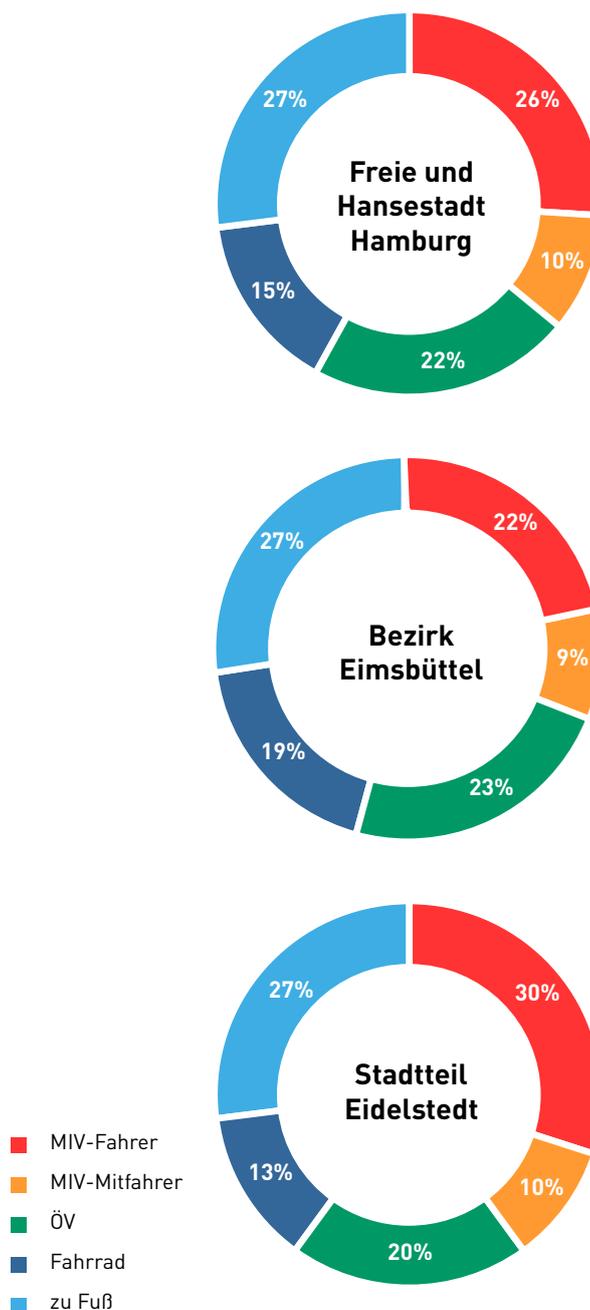


Abb. 4: Modal-Split-Daten im Vergleich (MiD. 2017)

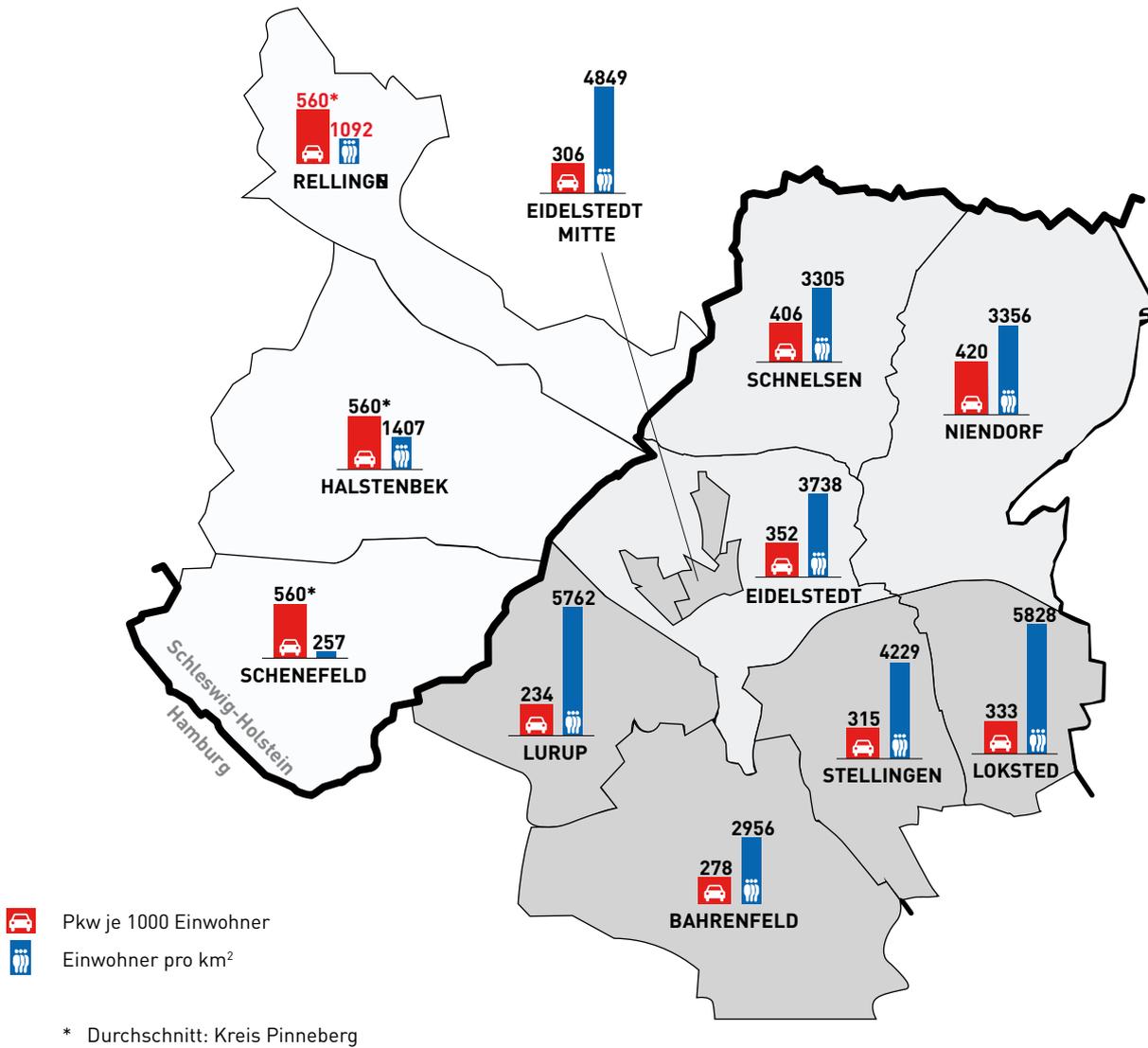


Abb. 5: Motorisierung im regionalem Vergleich (Statistikamt Nord, 2018)

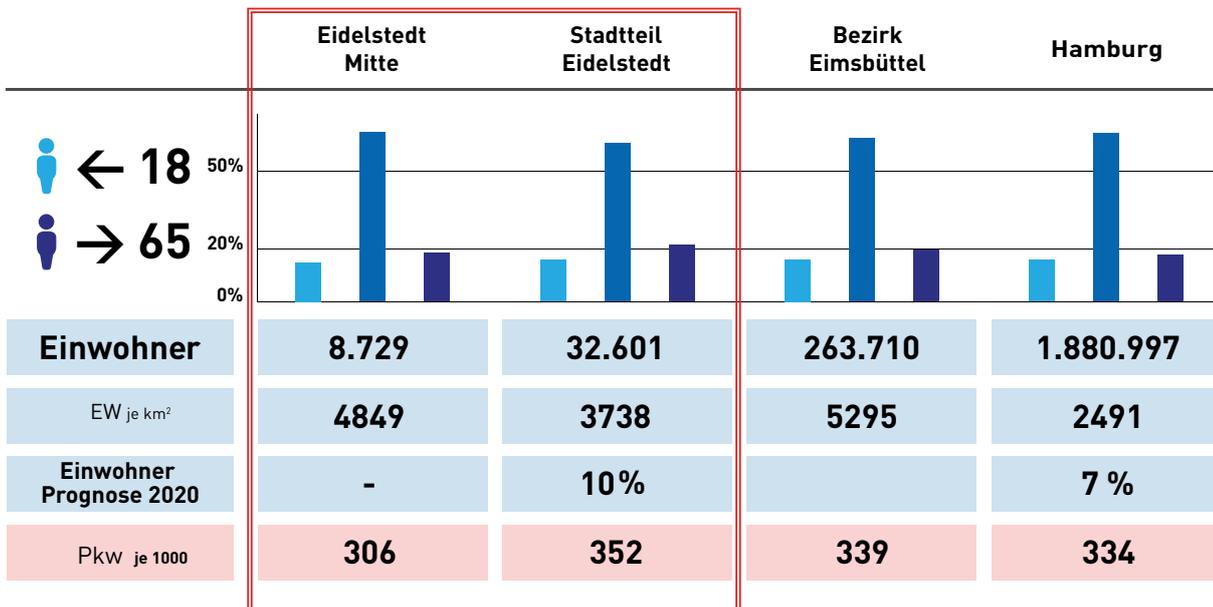


Abb. 6: Motorisierung im städtischen Vergleich (Statistikamt Nord, 2018)

## 1.2 Eidelstedt: Status quo

**Eidelstedt ist durch seine geografische Lage an der Landesgrenze von Hamburg und durch überregional wichtige Infrastrukturen geprägt. Kleinteilige Siedlungsstrukturen und das belebte Stadtteilzentrum erzeugen gleichzeitig eine starke lokale Identität. Der Ausbau des ÖV-Angebotes und des Wohnungsangebotes in Eidelstedt sind für den Stadtteil Potenzial und Herausforderung zugleich. Die fünf aktuellsten und größten Einflussfaktoren für die zukünftige Entwicklung von Eidelstedt werden in diesem Kapitel dargestellt.**

### **Eidelstedts Mobilität ist sowohl urban als auch suburban geprägt.**

Eidelstedt ist ein suburbaner, aufgelockert durchgrünter Stadtteil mit Vorortcharakter und einem über die Stadt- und Stadtteilgrenzen hinaus bedeutsamen Stadtteilzentrum. Der Wochenmarkt stützt dieses lokale Image.

In den zentralen Bereichen entwickeln sich urbane Charakteristiken. Die Bebauungsstruktur wird zunehmend durch Geschosswohnungsbau geprägt und die Einwohnerdichte ist mit 4849 Einwohner je Quadratkilometer signifikant höher als im Gesamtstadtteil mit 3738 Einwohnern je Quadratkilometer. Die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner ist in den zentralen Bereichen mit 306 signifikant geringer als im Gesamtstadtteil mit 352 Pkw.

Maßgebliche Einflussfaktoren für das alltägliche Mobilitäts- und Verkehrsverhalten sind u. a. die Bebauungsstruktur, die Einwohner- und Pkw-Dichte sowie die Anbindung an den ÖV. Diese Faktoren wurden in einer qualitativen Analyse miteinander in Beziehung gesetzt, um die grundsätzlichen Mobilitätsaffinitäten in den einzelnen Teilräumen von Eidelstedt abschätzen zu können (s. Abb. 7).

Die Analyse zeigt schematisch, wie sich eher ÖV-affine Mobilitätskulturen (rote Punkte) und eher MIV-affine Mobilitätskulturen (blaue Punkte) in Eidelstedt verteilen.

In den dichten, gut vom öffentlichen Nahverkehr erschlossenen Teilbereichen dominiert der ÖV. In Reihen- und Einfamilienhausgebieten wie der Lohkampsiedlung oder dem Eisenbahnerviertel, die vergleichsweise schlechter an den ÖV angebunden sind, dominieren MIV-affine Mobilitätskulturen.

Diese Unterscheidung urbaner und suburbaner Mobilitätskulturen ist eine wichtige Grundlage für die raumdifferenzierte, zielgruppenspezifische Ausformulierung von passenden, wirksamen Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes.

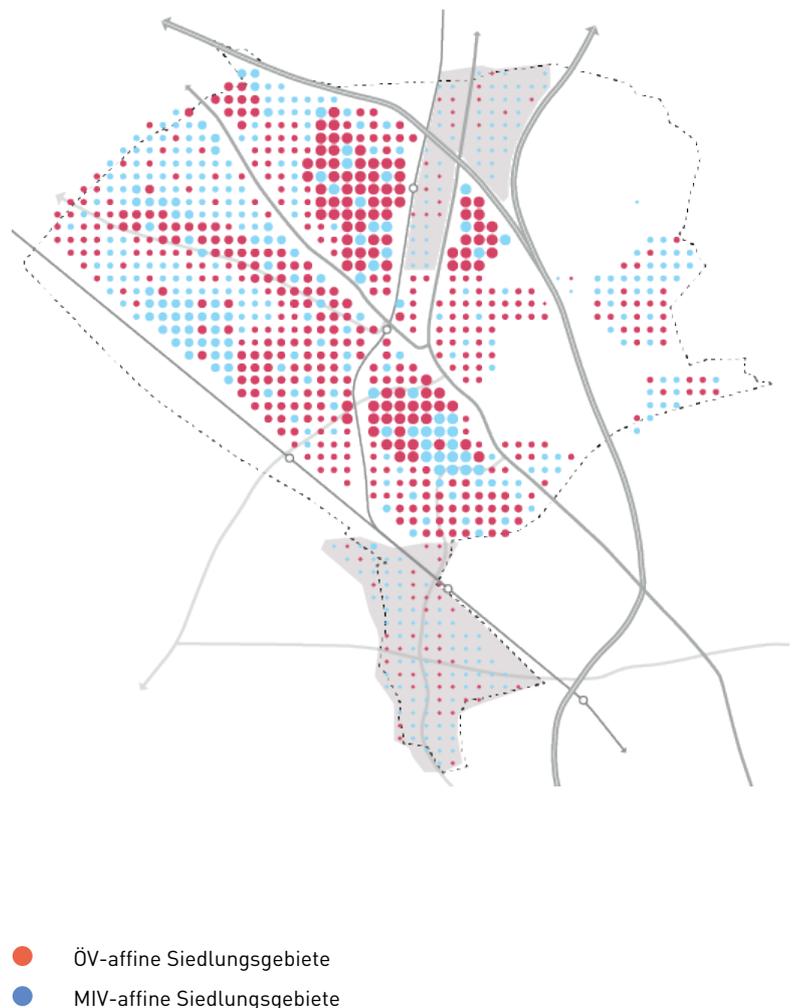


Abb. 7: Kleinteilige Mobilitätskulturen, abgeleitet aus Einwohnerdichte und Motorisierungsgrad (eigene Darstellung)

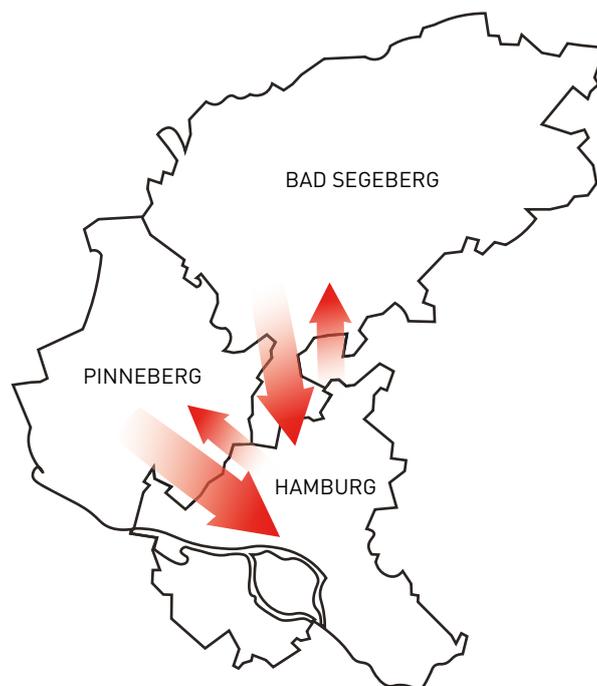
## Eidelstedt muss durch seine Lage am Stadtrand von Hamburg mit Pendler- und Durchgangsverkehr umgehen.

Aus den Landkreisen Pinneberg und Segeberg pendeln täglich rund 80.000 Arbeitnehmer nach Hamburg, rund 30.000 Personen pendeln von Hamburg in die Landkreise (s. Abb. 8). Aufgrund der hohen Pkw-Dichte von 546 Fahrzeugen pro 1000 Einwohner und der außerhalb des S-Bahnkorridors eher schlechten ÖV-Anbindung erreicht der öffentliche Nahverkehr im Landkreis Pinneberg nur einen Anteil am Verkehrsaufkommen von gut 10 %. Die überwiegende Mehrzahl der Pendler fährt mit dem Auto zur Arbeit (Landkreis Pinneberg 2019). Ähnliches wird für den Kreis Segeberg gelten. Die wichtigste Verkehrsinfrastruktur der Pendler sind die A23 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV 2017) von rund 75.000 Pkw/Tag und die A7 mit einer DTV (2017) von rund 121.000 Pkw/Tag. Die Kieler Straße ist eine der Hauptverkehrsachsen Hamburgs und mit einer DTV (2017) von rund 27.000 Pkw/Tag ebenfalls hoch belastet (BWVI 2019).

Im Stadtteil gibt es zwei offizielle Umleitungsstrecken der Autobahn, die Pinneberger Chaussee als Umleitungsstrecke der A23 und die Holsteiner Chaussee-Kieler Straße als Umleitungsstrecke der A7. Sie sind bei Sperrungen oder Unfällen entsprechend zusätzlich belastet. Der Ausbau der A7 wird voraussichtlich 2026 vollständig abgeschlossen sein. Dieser Ausbau führte seit seinem Beginn im Jahr 2014 zu erheblichem und messbarem Mehrverkehr auf dem untergeordneten städtischen Straßennetz. Mit Abschluss der Ausbaumaßnahmen kann mit einer erheblichen Reduzierung dieser Ausweichverkehre gerechnet werden (vgl. Modellrechnung S. 26/27).

Mit den steigenden Einwohnerzahlen nimmt auch die allgemeine Verkehrsbelastung zu. Ausweichverkehre innerhalb des Stadtteils können auf dem Redingskamp und der Reichsbahnstraße vermutet werden.

Der Ausbau der A23 wurde im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als vordringlicher Bedarf eingestuft. Mittelfristig ist mit einem Ausbau der A23 und ähnlichen Ausweichverkehren in den westlichen Teilgebieten von Eidelstedt während der Bauphase, wie beim laufenden Ausbau der A7, zu rechnen.



<b>Hamburg</b>		
HH	→ PI	14.557 (11%)
HH	→ SE	14.334 (11%)
<b>Pinneberg</b>		
PI	→ HH	50.758 (73%)
<b>Bad Segeberg</b>		
SE	→ HH	33.748 (57%)

Abb. 8: Ein- und Auspendler in die Landkreise Pinneberg und Bad Segeberg (Arbeitsagentur 2018)

## Eidelstedt hat ein attraktives Zentrum mit regionaler Anziehungskraft, das sich im Wettbewerb bewähren muss.

Das Eidelstedter Stadtteilzentrum bietet mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten, dem lokalen Wochenmarkt (dreimal die Woche), dem im Sommer 2019 wiedereröffneten Eidelstedt Center und dem Eidelstedter Bürgerhaus als sozialem Treffpunkt ein breites und attraktives Angebot. Durch die Funktion als Versorgungszentrum und Quartiersmittelpunkt verfügt das Stadtteilzentrum auch über eine hohe regionale Anziehungskraft.

Gleichzeitig besteht durch die Konkurrenz zum großflächigen Einzelhandel und zum wachsenden Onlinehandel Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf. Der Hamburger Senat hat das Stadtteilzentrum Eidelstedts dazu im Jahr 2016 zu einem Fördergebiet für die soziale Stadtteilentwicklung erklärt:

*„Die finanziellen Mittel dafür kommen aus dem Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE), das auf sieben Jahre ausgelegt ist. Ein Gebietsentwickler soll in dieser Zeit mit Kommunalpolitikern, Gewerbetreibenden und Bewohnern entscheiden, welche Projekte gefördert werden. Die Gelder für RISE finanzieren der Bund (ein Drittel) und die Stadt (zwei Drittel), die Höhe legt der Bund jährlich pro Bundesland fest.“ (Stadt Hamburg. 2019)*

Neben den Maßnahmen, die zur Aufwertung des Stadtteilzentrums im Rahmen des Fördergebietes ergriffen werden, bleiben städtebauliche und vor allem verkehrliche Defizite. Diese Defizite lassen sich im Stadtteilzentrum räumlich eingrenzen. Dazu gehören der Eidelstedter Platz mit seiner unzureichenden Aufenthaltsqualität und in die Jahre gekommenen baulichen Anlagen, wie die Wege- und Sichtbeziehungen zur angrenzenden Bebauung (Erdgeschosszone) an der südwestlichen Seite. Des Weiteren gibt es eine unübersichtliche Verkehrs- und Fußgängersituation im Bereich des Ekenknicks (Wendehammer). Der Bereich Lohkampstraße ist vor allem durch städtebauliche Defizite und ein unattraktives Parkdeck (Lohkampstr. 10–12) geprägt. Diese und weitere Punkte wurden bereits in einem Gutachten zur Attraktivitätssteigerung des Stadtteilzentrums Eidelstedt aus dem Jahr 2007 thematisiert (vgl. Gutachten Bezirksamt Eimsbüttel. 2007) und werden im Rahmen des Mobilitätskonzepts konzeptionell vertieft.

Die kleineren und größeren Unternehmen und der lokale Wochenmarkt sind mit dem Parkraumangebot im Eidelstedter Stadtteilzentrum eng verknüpft. Mutmaßlich auf Grund der demografischen Struktur ergibt sich ein erhöhter Anteil an Kunden, die das Stadt-

teilzentrum mit dem Pkw anfahren. Der Stadtteil hat generell einen etwas höheren Anteil an Menschen mit einem Alter über 65 Jahren und auch die Kundschaft des Stadtteilzentrums, so wurde auf dem Unternehmerstammtisch von den ansässigen Unternehmern berichtet, ist überwiegend älter.

Ein attraktives und effizientes Parkraumangebot ist für die lokalen Geschäfte daher unabdingbar. Das Stadtteilzentrum in Eidelstedt steht dabei mit einigen großen Einkaufszentren und Einkaufsstrassen in den umliegenden Stadtteilen und auch im Stadtteil selbst in direkter Konkurrenz.

Gleichzeitig muss die Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Rad sowie dem ÖV verbessert werden um attraktive Alternativen zum Pkw bieten zu können und so z. B. auch für jüngere Zielgruppen attraktiv zu sein.



Abb. 9: Erdgeschosszone in der Lohkampstraße (Hamburg-Bildarchiv)

## Der Ausbau des ÖPNV wird Eidelstedt in den kommenden Jahren deutlich prägen und ist ein großes Potenzial für ein Transit Oriented Development im Umfeld der S-Bahn-Haltestellen.

Der geplante Ausbau der AKN-Linie A1 von Eidelstedt nach Kaltenkirchen ist – neben der S4-Erweiterung nach Bad Oldesloe im Hamburger Osten – eines der zentralen Infrastrukturprojekte des öffentlichen Nahverkehrs der kommenden Jahre im nördlichen Hamburger Stadtgebiet und im Umland.

*„Die Strecke der heutigen Linie A1 Hamburg-Eidelstedt–Quickborn–Kaltenkirchen soll auf S-Bahn-Betrieb umgestellt werden. Mit der Elektrifizierung der Strecke und der Durchbindung der S-Bahnlinie S21 wird der bisher notwendige Umstieg in Hamburg-Eidelstedt entfallen. Fahrgäste können Ziele in der Hamburger Innenstadt direkt erreichen und die Attraktivität der Strecke wird insbesondere für Berufspendler deutlich erhöht.“ (NAH.SH. 2019)*

Der Hamburger Teilabschnitt des AKN-Ausbaus ist seit Ende 2018 planfestgestellt (vgl. BWVI. 2019). Der Planfeststellungsbeschluss für den Teilabschnitt in Schleswig-Holstein wird für Ende 2020 erwartet. Die Inbetriebnahme erfolgt nach aktueller Prognose im Jahr 2025 (NAH.SH. 2019).

Mit dieser Maßnahme soll vor allem der Umsteigezwang auf dem Weg zu bzw. von Zielen in Hamburg aufgehoben werden, wodurch sich die Fahrtzeit für Kunden des öffentlichen Nahverkehrs auf dieser Verbindung deutlich verkürzen wird. Aktuell ist mit dem Startfahrplan eine durchgehende Taktung von 20 Minuten geplant und in der Hauptverkehrszeit ist ein 10-Minuten-Takt (ab Quickborn) vorgesehen (NAH.SH. 2019).

Wenn der Ausbau der AKN-Linie abgeschlossen ist, wird auch das bestehende Busangebot in Eidelstedt auf die neuen Haltestellen der S-Bahnlinie S21 und dabei vor allem auf die Station Eidelstedt Zentrum ausgerichtet (vgl. Abschnitt 2.5.1). Eine detaillierte Buslinienangebotsplanung und städtebauliche Auswirkungen dieses neuen S-Bahnangebotes für das Stadtteilzentrum Eidelstedt werden in Kapitel 2 vertiefend betrachtet (vgl. Abschnitt 2.5.5).

Mit der Integration der AKN-Linie in das bestehende S-Bahnnetz von Hamburg ergeben sich nicht nur Fahrzeitverkürzungen und eine bessere Erreichbarkeit von Zielen auch außerhalb der Stadtgrenzen von Hamburg. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit von Standorten im Umfeld der Haltestellen verbessert. Entsprechende Potenziale in Hamburg und Schleswig-Holstein hat das Büro Gertz Gutsche Rügenapp in einer Studie im Jahr 2018 identifiziert (s. Abb. 10).

Der Ausbau der AKN-Linie kann mit der verbesserten Anbindung an das ÖPNV-Netz einen wesentlichen Beitrag zu einem nachhaltigeren Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Bürger leisten. Die neue S-Bahn-Verbindung bietet zudem zahlreiche Potenziale für die weitere Qualifizierung Eidelstedts als Wohn- und Arbeitsplatzstandort. Im Sinne eines Transit Oriented Development sollte sich die zukünftige Stadtentwicklung auf die haltestellennahen Siedlungsbereiche konzentrieren.

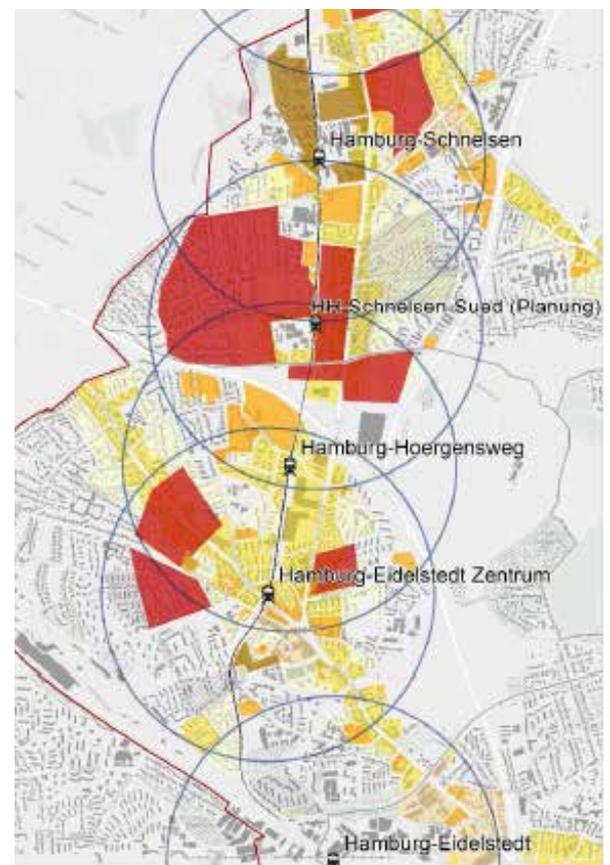


Abb. 10: Urbanisierungs- und Nachverdichtungspotenziale der Bahnhofsumfelder entlang der Bahntrasse AKN/S21 (GGR. 2018)

## Eidelstedt wird durch den Wohnungsbau auch in den nächsten Jahren wachsen.

Auf Basis der Bevölkerungszahl von 2016 rechnet das Bezirksamt Eimsbüttel mit einem Bevölkerungswachstum von ungefähr 10 % bis zum Jahresende 2020.

Grundlage dieser Prognose sind die im Wohnungsbauprogramm angegebenen Potenziale von rund 2000 Wohneinheiten, die Genehmigungszahlen der letzten fünf Jahre sowie die reale Bestandsentwicklung. Bei den im Wohnungsbauprogramm angegebenen Zahlen handelt es sich um Potenzialschätzungen hinsichtlich der Anzahl der möglichen Wohneinheiten auch außerhalb des Wohnungsbauprogramms und eines möglichen Realisierungszeitraums. Diese wurden in den vergangenen Jahren nie vollumfänglich genehmigt.

Bei der Erstellung der Prognose zur Bevölkerungsentwicklung wurde berücksichtigt, dass die Potenziale des Wohnungsbauprogramms in der Regel nicht voll ausgeschöpft werden und in einem gewissen Umfang auch Wohneinheiten durch vorangehenden Abriss abgängig sind. Eine weitere Unsicherheit im Erstellen der Prognose zur Bevölkerungsentwicklung sind die tatsächliche Größe und die Belegung der Wohnungen.

Bei einer durchschnittlich Haushaltsgröße von 1,9 Personen (gemäß Statistischem Landesamt) kann mit einem Bevölkerungszuwachs von 3420 Personen gerechnet werden, was einem Zuwachs von 10,5 % im Vergleich zum Jahr 2016 entspricht.

Diese Prognose von rund 35.600 Einwohnern wird sich erst im Jahr 2021 verifizieren lassen. Auch wenn neben den bereits bekannten Projekten wie der Wohnbebauung am Hörgensweg mit 890 Wohneinheiten, der Bebauung des ehemaligen Opel-Dello-Geländes mit ca. 315 Wohneinheiten und der Nachverdichtung im Eisenbahnviertel mit ca. 290 Wohneinheiten derzeit keine weiteren größeren Wohnungsbauprojekte in Eidelstedt geplant sind, wird auf Grund einer generellen Bautätigkeit als Grundlage für das vorliegende Mobilitätskonzept auf dieser Prognosebasis von einem weiteren Bevölkerungswachstum von ungefähr 5 % bis zum Jahr 2025 (Basis 2020) ausgegangen. Auf Basis dieser Prognosen würde Eidelstedt im Jahr 2025, dem aktuellen Inbetriebnahmeterrmin für die S21 Hamburg-Kaltenkirchen, über rund 37.000 Einwohner verfügen.

Das Bevölkerungswachstum ist für Eidelstedt ein demografisches Potenzial. Durch den Wohnungsbau ziehen neue Bürger und junge Familien hierher. Es ist davon auszugehen, dass der Stadtteil insgesamt jünger wird (vgl. Abschnitt 1.1). Mit den neuen Bewohnern wird auch die Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten steigen. Welchen Einfluss diese Bevölkerungszunahme auf das Verkehrsaufkommen im Stadtteil haben wird, hängt maßgeblich von Anstrengungen im Bereich Mobilität ab.

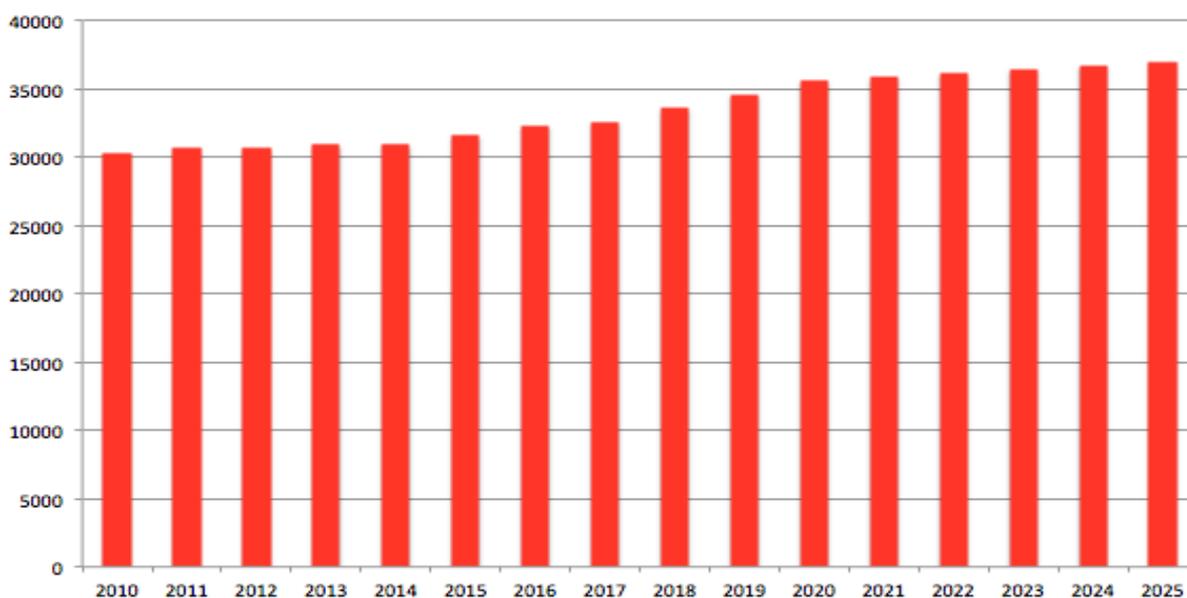


Abb. 11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Eidelstedt (Hamburg, 2019)

## Ausblick: Mit dem „Bauforum Magistralen“ hat die Stadt Hamburg 2019 das Thema der großen Hauptstraßen auf die Agenda gesetzt und wird diese in den kommenden Jahren neu gestalten.

Im Rahmen des räumlichen Leitbildes für den Bezirk Eimsbüttel 2040 wurde die Entwicklung attraktiver Magistralen als eines von vier übergeordneten Zielen definiert und als ein zentrales Handlungsfeld für die zukünftige städtebauliche Entwicklung identifiziert. Die großen Verkehrsachsen, die Magistralen, bieten durch den Rückgang von Lärm und Emissionen gute Entwicklungsperspektiven. Magistralen und Hauptverkehrsstraßen sollen so umgestaltet werden, dass sie zu urbanen, attraktiven Straßenräumen mit Aufenthaltsqualität werden. Die bauliche Dichte soll erhöht und gleichzeitig sollen – im Sinne der doppelten Innenentwicklung – die Magistralen als urbaner Aufenthaltsraum qualifiziert werden.

Der Stadtteil Eidelstedt ist als äußerer Stadtteil des Bezirks Eimsbüttel sowohl verkehrlich als auch städtebaulich stark durch Verkehrsinfrastrukturen geprägt. Neben den Bundesautobahnen A7 und A23 bzw. dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest sind hier vor allem die Magistrale Kieler Straße und in der Weiterführung die Holsteiner Chaussee prägend. Mit Abstrichen gilt dies auch für die kleinere Magistrale Pinneberger Chaussee und die Tangentialverbindung Elbgaustraße. Letztere wird im räumlichen Leitbild Eimsbüttel 2040 nicht als Magistrale definiert, jedoch als urbane Straße mit Entwicklungsperspektive.

Insbesondere unter Mobilitätsaspekten ist eine Fokussierung der Wohnungsbauaktivitäten an den – in der Regel gut durch den ÖV erschlossenen – Magistralen des Stadtteils geboten. Impulse hierfür liefern u. a. die Ergebnisse des Internationalen Bauforums 2019, das sich als Entwurfswerkstatt mit der Zukunft der Hamburger Magistralen beschäftigte und hierbei auch Eidelstedt bzw. die Magistrale Kieler Straße–Pinneberger Chaussee in den Blick nahm. Das Internationale Bauforum 2019 Magistralen war die größte Planungsworkstatt in der Geschichte der Stadt. Das freie Entwurfsformat hat neue Impulse für die Stadtentwicklung an den großen Ausfallstraßen und den anliegenden Quartieren in den nächsten Jahrzehnten gesetzt. Insgesamt wurden 14 Konzepte für sieben Magistralen erarbeitet: Je zwei Teams entwickelten pro Magistrale Drehbücher für diese Räume.

Das Team 2a um COBE Architekten skizzierte u. a. Ideen für Eidelstedt Mitte und entwarf eine „Startrampe“ für einen Radschnellweg in Richtung Innenstadt.

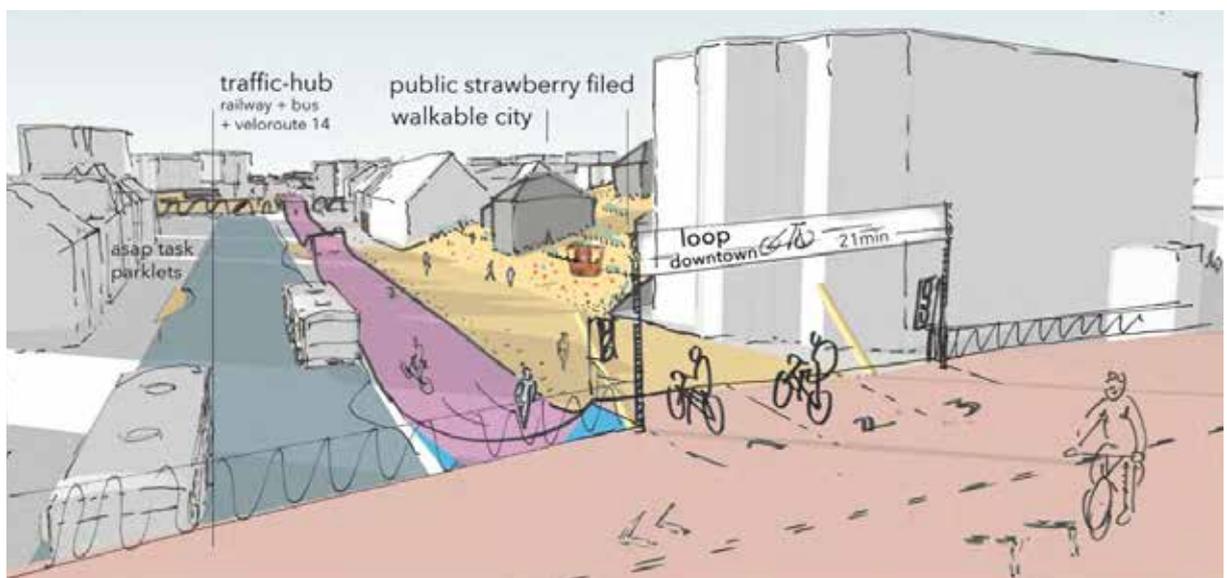


Abb. 12: Ergebnis des Bauforums 2019 für Eidelstedt: Arbeitsgruppe 2a, COBE Architekten u. a. ([hamburg.de/bauforum/](http://hamburg.de/bauforum/))

# 1.3 Ausgangssituation Stadtteil Eidelstedt

Eidelstedt mit seinen relativ kurzen Wegen innerhalb des Stadtteils bietet grundsätzlich gute Voraussetzungen für eine Stadt der kurzen Wege.

Die verkehrliche Ausgangssituation ist durch folgende Problempunkte gekennzeichnet:

→ Die Kieler Straße als Magistrale der Stadt Hamburg ist mit einer DTV von 27.000 (2017) stark belastet.

→ Teilweise können in Anwohnerstraßen wie dem Redingskamp Ausweichverkehre beobachtet werden.

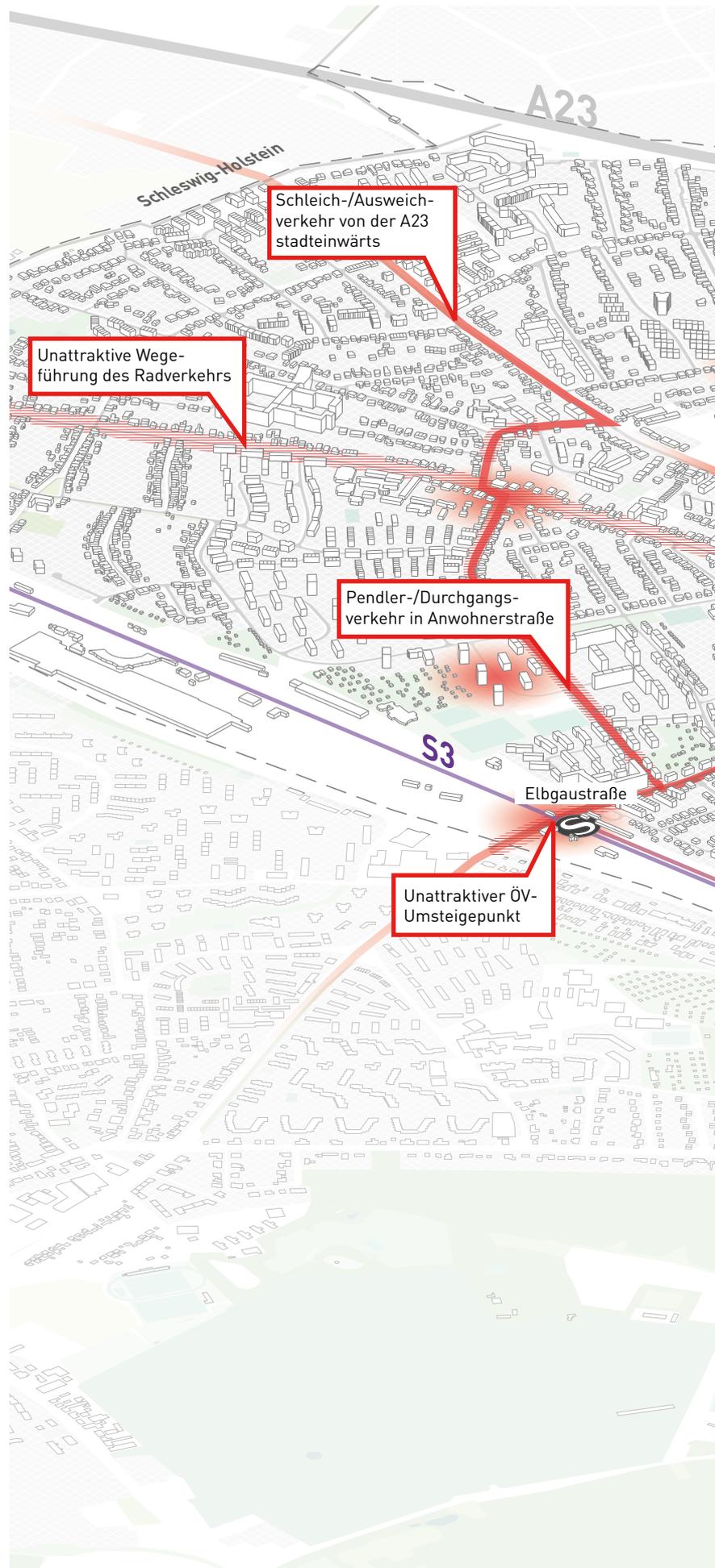
→ Mit der Verkehrsbelastung insbesondere auf der Kieler Straße steht auch der Busverkehr im Stau.

→ Die Radinfrastruktur innerhalb des Stadtteils ist nur unzureichend ausgebaut, Wegführungen sind oft unattraktiv.

→ Das Fußwegenetz ist gut ausgebaut, Querungstellen sind in der Regel nicht attraktiv und sicher gestaltet. Der Wegfall des Fußgängerüberwegs an der Max-Traeger-Schule im Zuge der Einrichtung der Tempo-30-Regelung verschlechtert atmosphärisch das Image des Zufußgehens.

→ Durch die Nachverdichtungsprojekte könnte sich – ohne flankierende Maßnahmen im Bereich Mobilität – die Parkraumnachfrage im öffentlichen Straßenraum erhöhen.

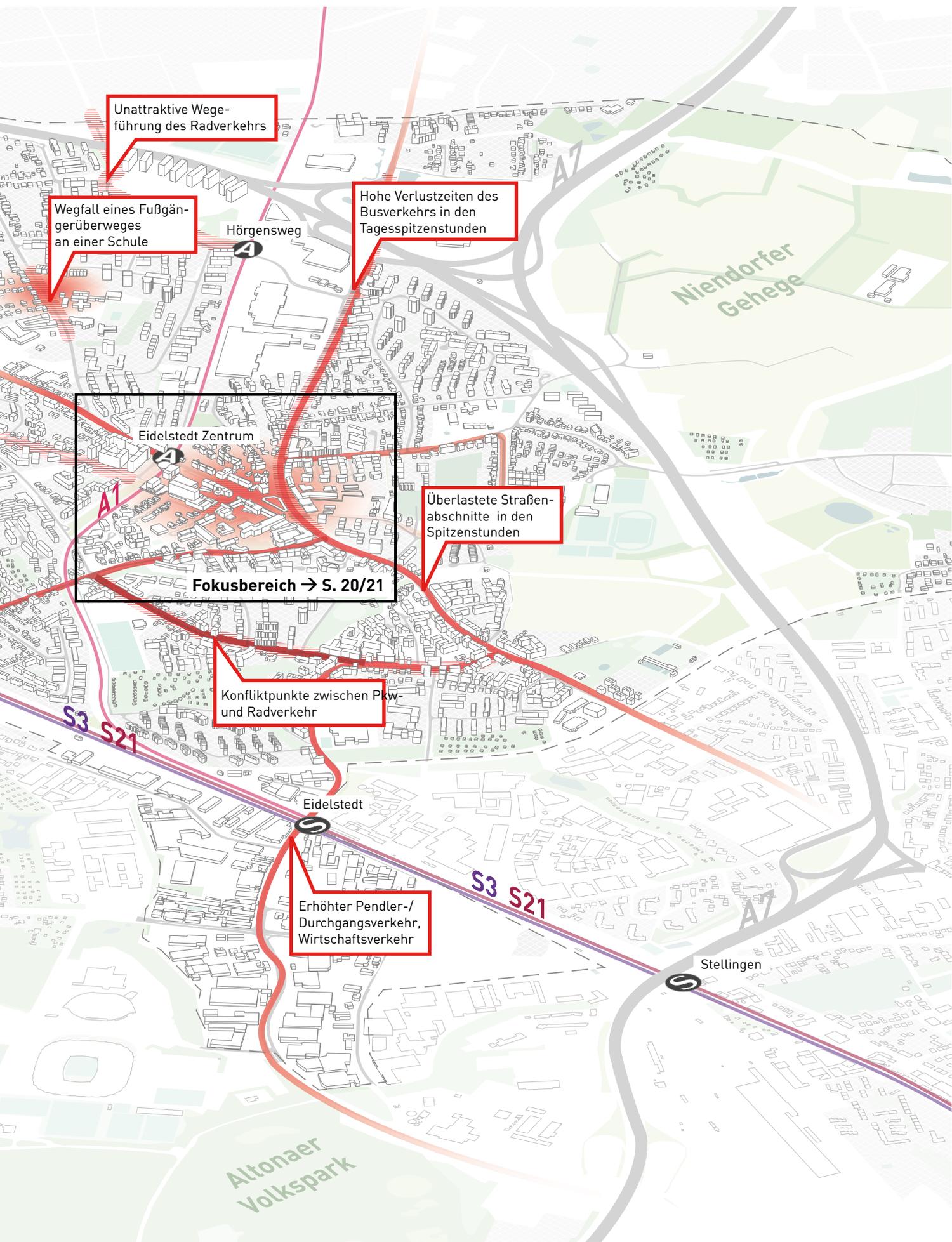
→ Die S-Bahnhaltestelle Elbgaustraße ist ein unattraktiver Umsteigepunkt.



## Legende

- Überlastung/Stauproblematik
- Konflikte zwischen Verkehrsträgern
- S-Bahn-Linie S21 (Bestand)
- S-Bahn-Linie S3 (Bestand)
- AKN-Linie A1 (Bestand)
- Stadtteilgrenze
- Vertiefungsbereich: Eidelstedt Zentrum

Abb. 13 : Übersicht zur Ausgangslage auf Stadtteilebene (eigene Darstellung)



Unattraktive Wegführung des Radverkehrs

Wegfall eines Fußgängerüberweges an einer Schule

Hohe Verlustzeiten des Busverkehrs in den Tagesspitzstunden

Eidelstedt Zentrum  
Fokusbereich -> S. 20/21

Überlastete Straßenabschnitte in den Spitzenstunden

Konfliktpunkte zwischen Pkw- und Radverkehr

Erhöhter Pendler-/Durchgangsverkehr, Wirtschaftsverkehr

## Stadtteilzentrum Eidelstedt

Die verkehrliche Ausgangssituation im Stadtteilzentrum Eidelstedt ist durch folgende Problempunkte gekennzeichnet:

→ Die Radabstellanlagen werden als unattraktiv eingeschätzt, sie sind zum Teil veraltet und werden wenig genutzt.

→ Durch den Ausbau der A7 kommt es zu verstärkten Ausweichverkehren.

→ Die Busspur wird zuweilen regelwidrig von Linksabiegern aus der Eidelstedter Dorfstraße genutzt.

→ Die Parkhäuser werden über den inneren Bereich des Stadtteilzentrums erschlossen, erzeugen entsprechenden Verkehr und Konfliktpunkte mit den Fußgängern.

→ Dauerparker blockieren die für Gäste und Kunden vorgesehenen Kurzzeitparkplätze.

→ Falschparker blockieren Ladezonen. Lieferanten parken oft in der zweiten Reihe.

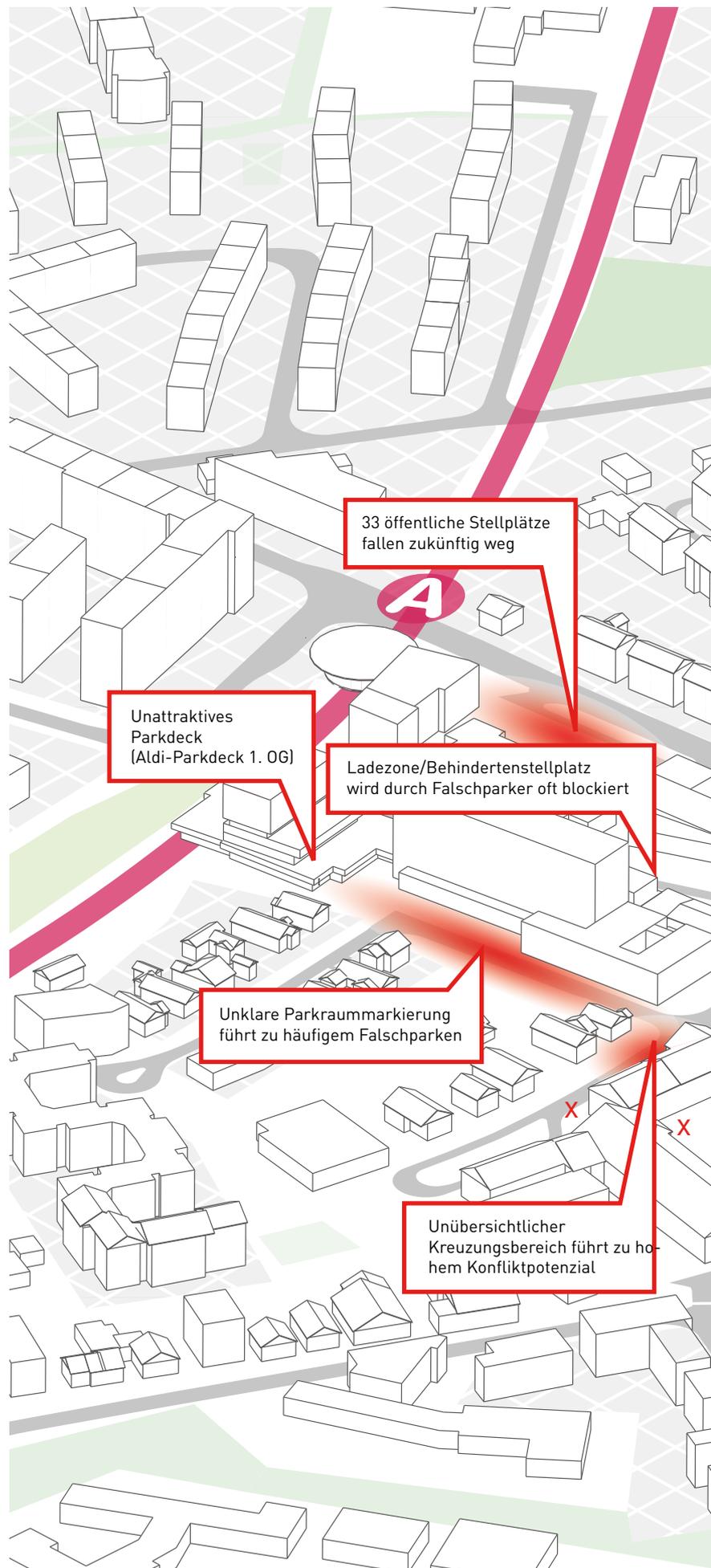
→ Die Verkehrsregelungen im Stadtteilzentrum sind unübersichtlich und erzeugen nach Aussage von Geschäftsleuten eine „aggressive“ Atmosphäre zwischen Fußgängern und dem Autoverkehr.

→ Der Busbahnhof Eidelstedter Platz wirkt unattraktiv.

→ Parkdecks werden als unattraktiv und unsicher eingeschätzt.

→ Bis zur Wiedereröffnung des Eidelstedt Centers im Sommer 2019 konnten 500 Pkw-Stellplätze nicht genutzt werden.

→ Während des Umbaus des Eidelstedt Centers wurden viele Parkplätze durch Handwerkerfahrzeuge blockiert.



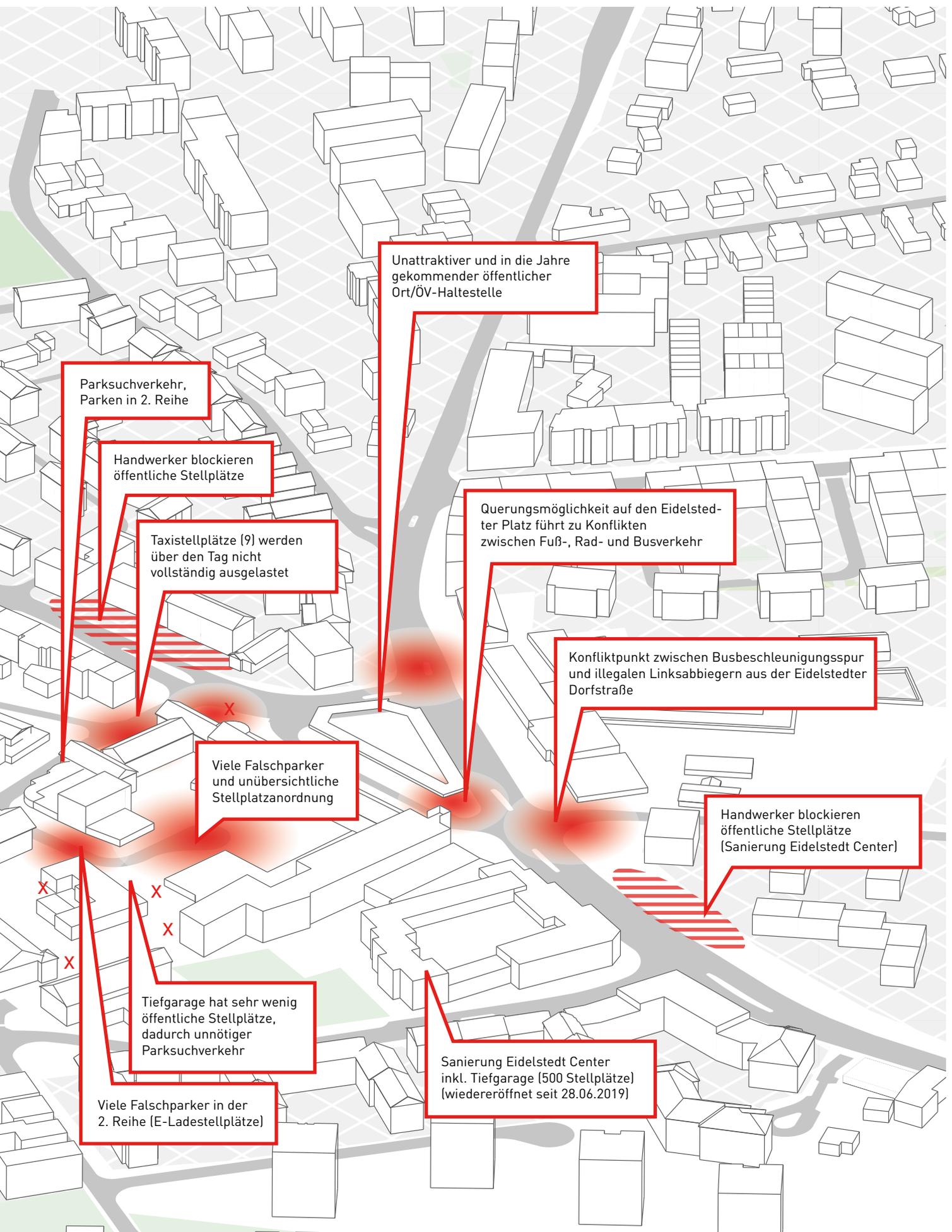
### Legende



Anmerkungen

Veraltete Radabstellanlagen werden wenig genutzt

Abb. 14: Übersicht zur Ausgangslage im Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)



Unattraktiver und in die Jahre gekommener öffentlicher Ort/ÖV-Haltestelle

Parksuchverkehr, Parken in 2. Reihe

Handwerker blockieren öffentliche Stellplätze

Taxistellplätze (9) werden über den Tag nicht vollständig ausgelastet

Querungsmöglichkeit auf den Eidelstedter Platz führt zu Konflikten zwischen Fuß-, Rad- und Busverkehr

Konfliktpunkt zwischen Busbeschleunigungsspur und illegalen Linksabiegern aus der Eidelstedter Dorfstraße

Viele Falschparker und unübersichtliche Stellplatzanordnung

Handwerker blockieren öffentliche Stellplätze (Sanierung Eidelstedt Center)

Tiefgarage hat sehr wenig öffentliche Stellplätze, dadurch unnötiger Parksuchverkehr

Sanierung Eidelstedt Center inkl. Tiefgarage (500 Stellplätze) (wiedereröffnet seit 28.06.2019)

Viele Falschparker in der 2. Reihe (E-Ladestellplätze)

## **1.4 Bestandsanalyse**

**Die Bestandsanalyse dient der Zusammenfassung der aktuellen Planungen sowie der Beschreibung der unterschiedlichen Infrastrukturen und Verkehrsträger und ihrer Mängel und Qualitäten. Eine Modellrechnung stellt die zukünftige Verkehrsbelastung der Hauptstraßen nach Abschluss des A7-Ausbaus dar, eine Parkdruck-erhebung beschreibt fundiert die Parkraumsituation im Stadtteilzentrum vor und nach der Wiedereröffnung des Eidelstedt Centers und der Tiefgarage.**

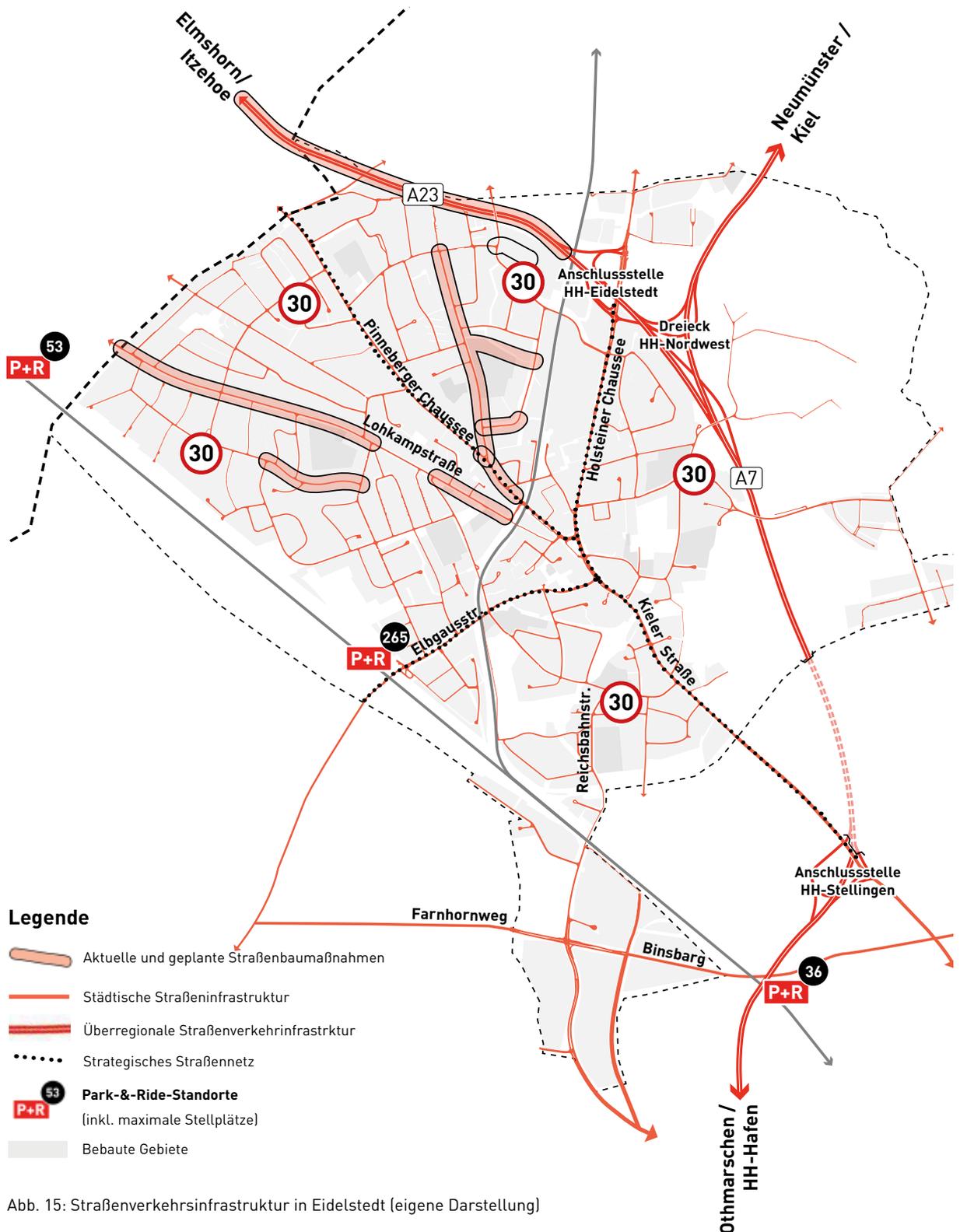
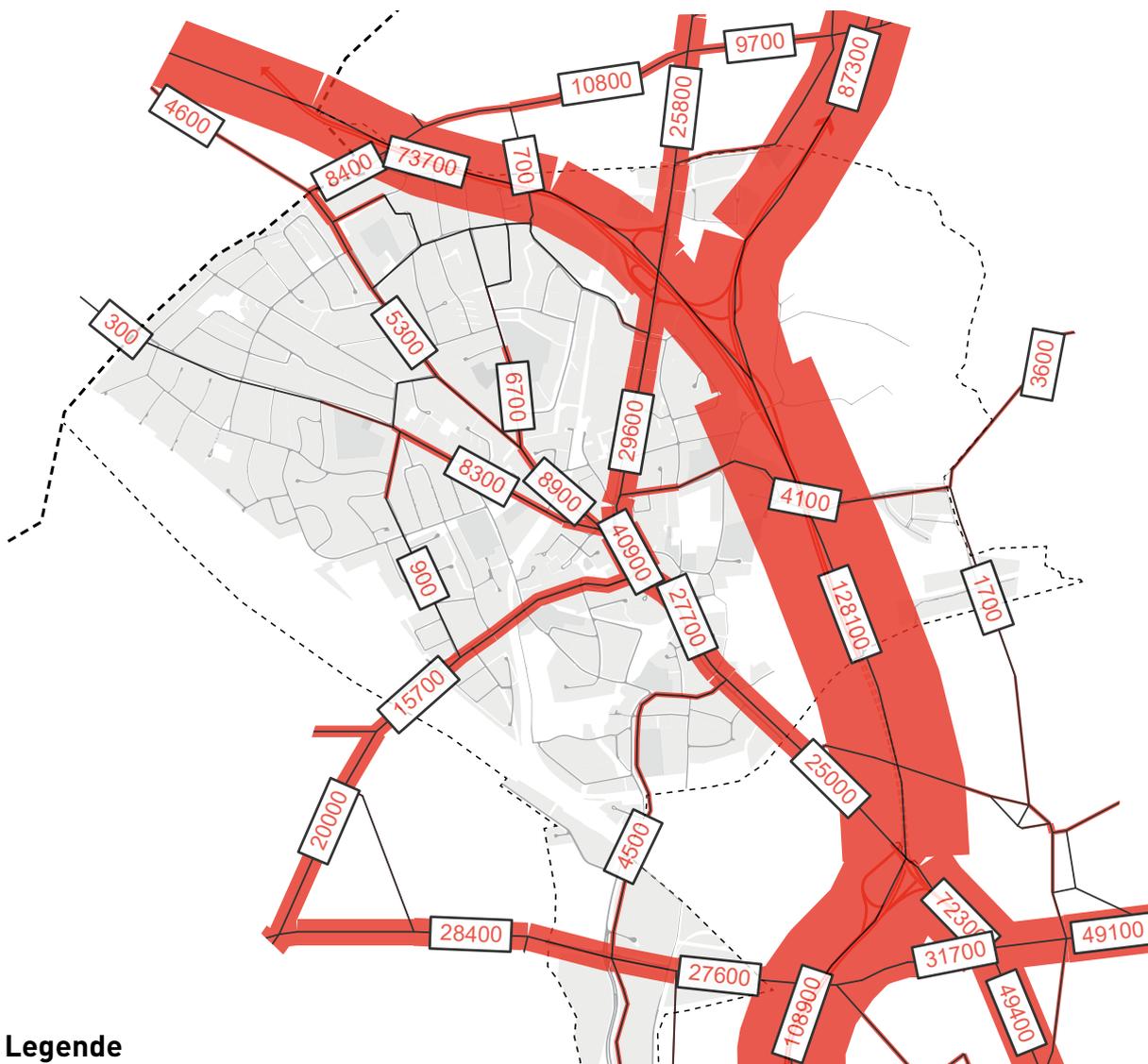


Abb. 15: Straßenverkehrsinfrastruktur in Eidelstedt (eigene Darstellung)

## Straßen in Eidelstedt

Das Straßennetz in Eidelstedt ist gegliedert in die Kieler Straße als gesamtstädtische Magistrale, die Lohkampstraße, die Pinneberger Chaussee, die Elbgaustraße und Baumacker als zentrale Erschließungsstraßen des Stadtteils sowie die untergeordneten Wohnstraßen. Die Straßenabschnitte Baumacker (Holsteiner Chaussee–Heidacker) und Muldenweg (Baumacker–Pflugacker) werden 2012 umgebaut, der

Torfweg (Redingskamp–Alpenrosenweg) wurde saniert, die Oliver-Lißy-Straße 2021 fertiggestellt. Auch für die kommenden Jahre sind mehrere Straßenbaumaßnahmen geplant. Hierzu gehören Grundinstandsetzungsmaßnahmen in der Lohkampstraße (Redingskamp–Landesgrenze), in der Pinneberger Chaussee und in Pflugacker. Langfristig ist der Ausbau der A23 geplant.



### Legende

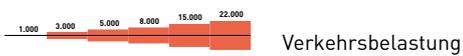


Abb. 16: Verkehrsbelastungen, Modellprognose (Zielhorizont nach Ausbau der A7) (eigene Darstellung)

# Verkehrsbelastungen

**Prognosefall 2025:**

**Wie verändern sich die Verkehrsbelastungen auf städtischen Straßen nach Fertigstellung der A7-Ausbaumaßnahmen?**

## Laut Prognose reduziert der Ausbau der A7 die Verkehrsbelastung in Eidelstedt um ca. 15 %.

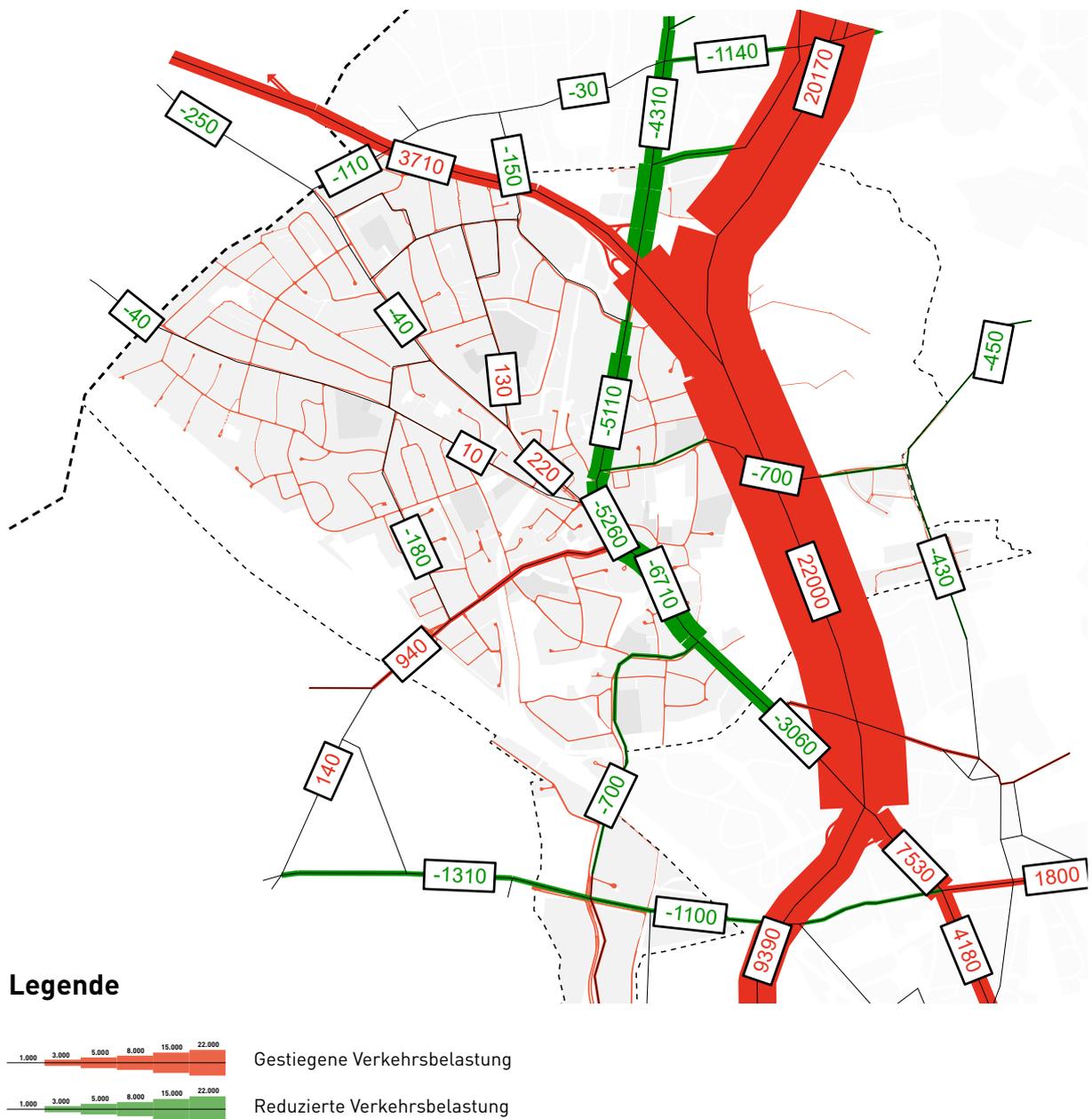


Abb. 17: Differenzbetrachtung der gestiegenen/reduzierten Verkehrsbelastung nach A7-Ausbau (eigene Darstellung)

Der Ausbau der A7 führt zu Ausweichverkehren und einer erhöhten Verkehrsbelastung auf den städtischen Straßen. Um abschätzen zu können, in welchem Maße sich der Abschluss der Ausbaumaßnahmen der A7 auf den Verkehr im Stadtteil auswirkt, wurde eine Modellrechnung durchgeführt. In Abb. 16 ist die prognostizierte Verkehrsbelastung dargestellt. Zum besseren Verständnis sind in der Abb. 17 die zukünftige Veränderungen der Verkehrsbelastung als Differenzwerte dargestellt (Abnahme = grün, Zunahme = rot). Laut Prognose wird die Verkehrsbelastung auf den Hauptstraßen Eidelstedts um rund 15 % zurückgehen,

insbesondere auf der Kieler Straße. Allerdings muss laut Prognose auf der tangentialen Verbindung über Elbgaustraße und Baumacker mit einer leicht zunehmenden Verkehrsbelastung aufgrund zunehmender Tangentialverkehre gerechnet werden.

Die von der Deutschen Bahn geplante Autoreisezuganlage an der Elbgaustraße wird nach der vorliegenden Prognose nur einen geringen Einfluss auf die Verkehrsströme auf der Elbgaustraße haben. Die prognostizierten Verkehre sollen ohne zusätzliche verkehrliche Maßnahmen abgewickelt werden können.

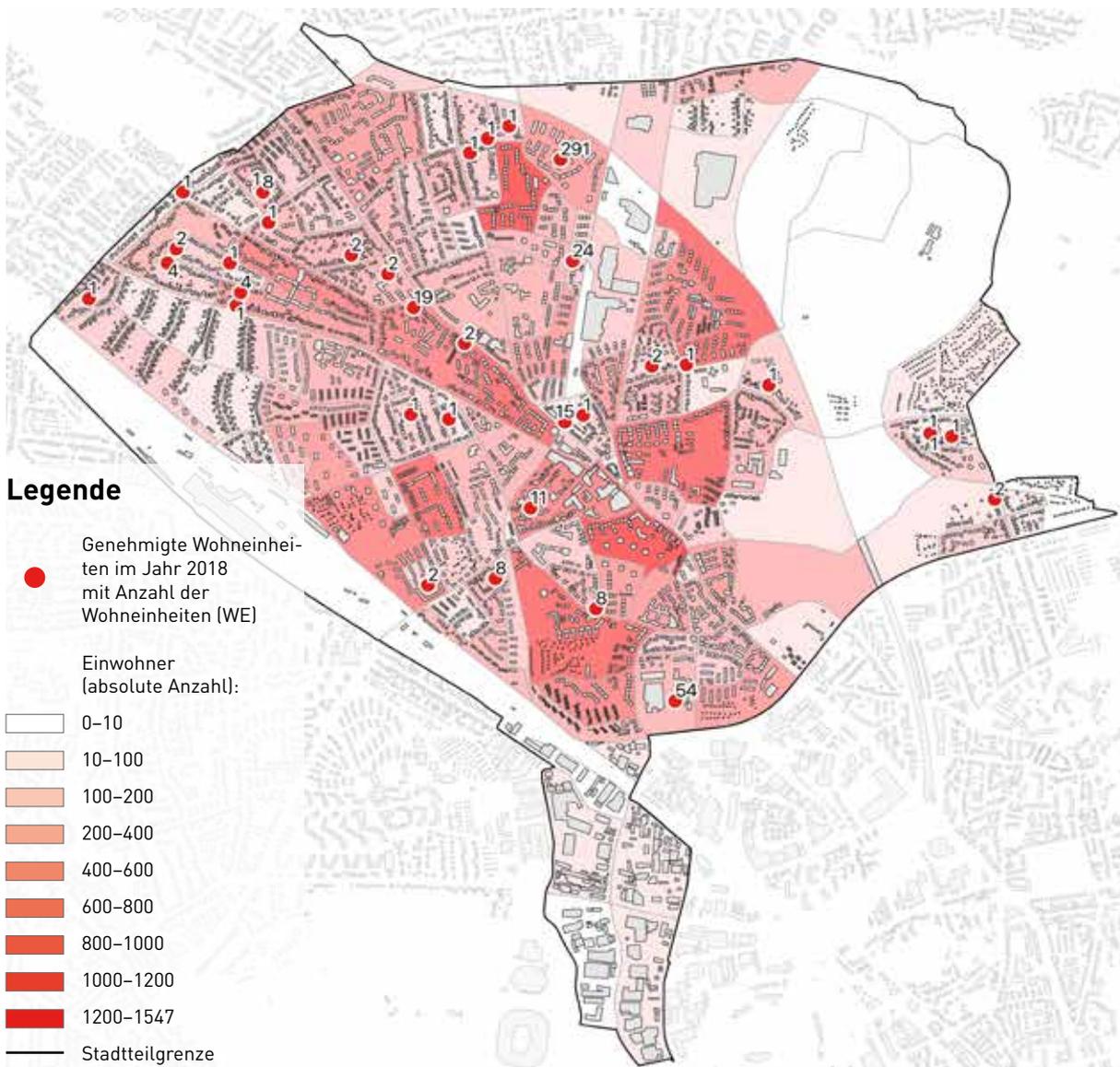


Abb. 18: Übersicht über die im Jahr 2018 genehmigten Wohneinheiten in Eidelstedt (Daten: Bezirk Eimsbüttel, 2018, eigene Darstellung)

## Wohnungsbau in Eidelstedt

Seit 2016 verzeichnet der Wohnungsbau in Eidelstedt ein vergleichsweise hohes Wachstum. Neben den größeren Wohnungsbauvorhaben wie am Hörgensweg wird auch der Bestand kleinteilig nachverdichtet. Diese Entwicklung wird voraussichtlich in den nächsten Jahren, wenn auch mit wahrscheinlich geringeren Wachstumsraten, anhalten (s. S. 18).

Mit dem Wohnungsbau werden die Mobilitätsbedarfe und (mutmaßlich auch) das Verkehrsaufkommen im Stadtteil zunehmen. Für die in Planung befindlichen größeren Vorhaben, wie dem Dello-Gelände und der Nachverdichtung des Eisenbahnerviertels, werden daher Mobilitätskonzepte vorbereitet, um den MIV-Anteil der Neubürger möglichst gering zu halten.

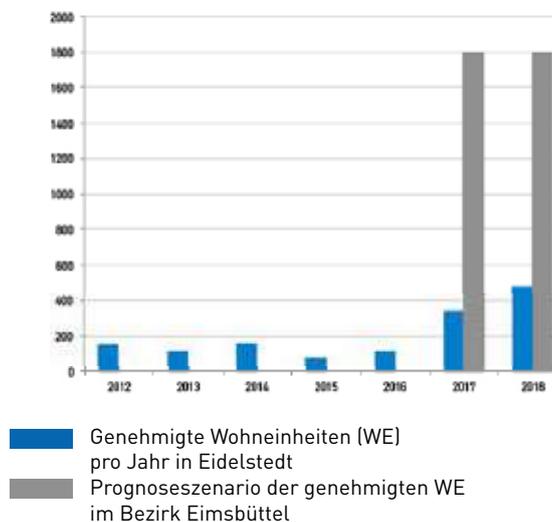


Abb. 19: Entwicklung der genehmigten Wohneinheiten auf Stadtteil- und Bezirksebene 2012-2018 (Bezirksamt Eimsbüttel, 2018, eigene Darstellung)

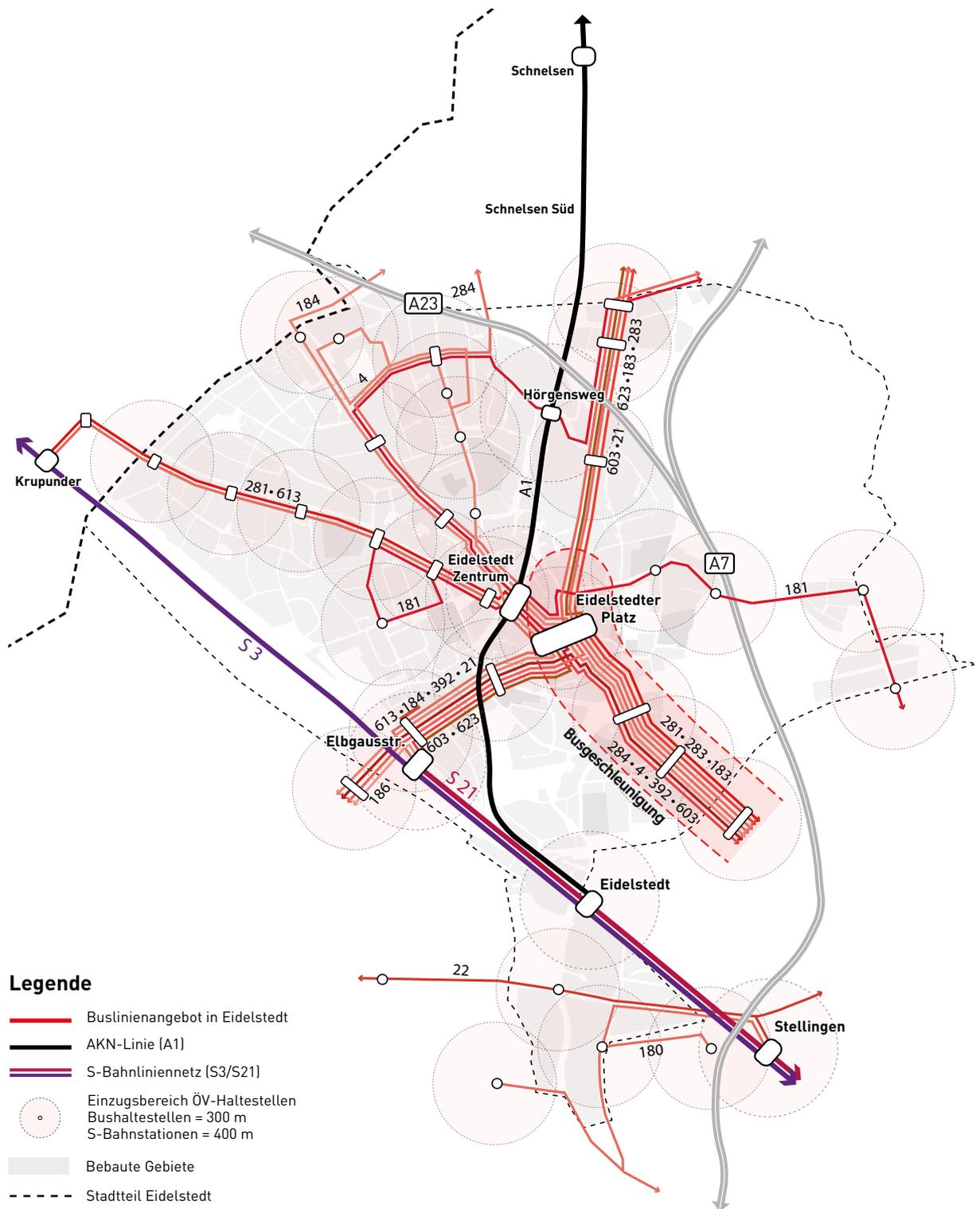


Abb. 20: Aktuelles ÖPNV-Bestandsnetz (HVV/VHH. 2018/2019 (eigene Darstellung))

# Öffentlicher Personennahverkehr

Neben dem schienengebundenen Angebot des öffentlichen Nahverkehrs wird Eidelstedt durch ein Netz an Buslinien mit dem öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Dieses Angebot kann und wird, anders als die großen schienengebundenen Infrastrukturprojekte in Eidelstedt, in kürzeren Intervallen an die aktuelle Nachfrage der Fahrgäste angepasst. So wurde beispielsweise

nach der Einrichtung einer Flüchtlingsunterkunft mit der Perspektive Wohnen im Duvenacker (östliches Stadtteilgebiet) das Angebot der Buslinie 181 verstärkt. Weitere Angebotserweiterungen sind aktuell in Planung. Detaillierte Erläuterungen dazu finden sich in Kapitel 2 (vgl. Abschnitt 2.5.1).

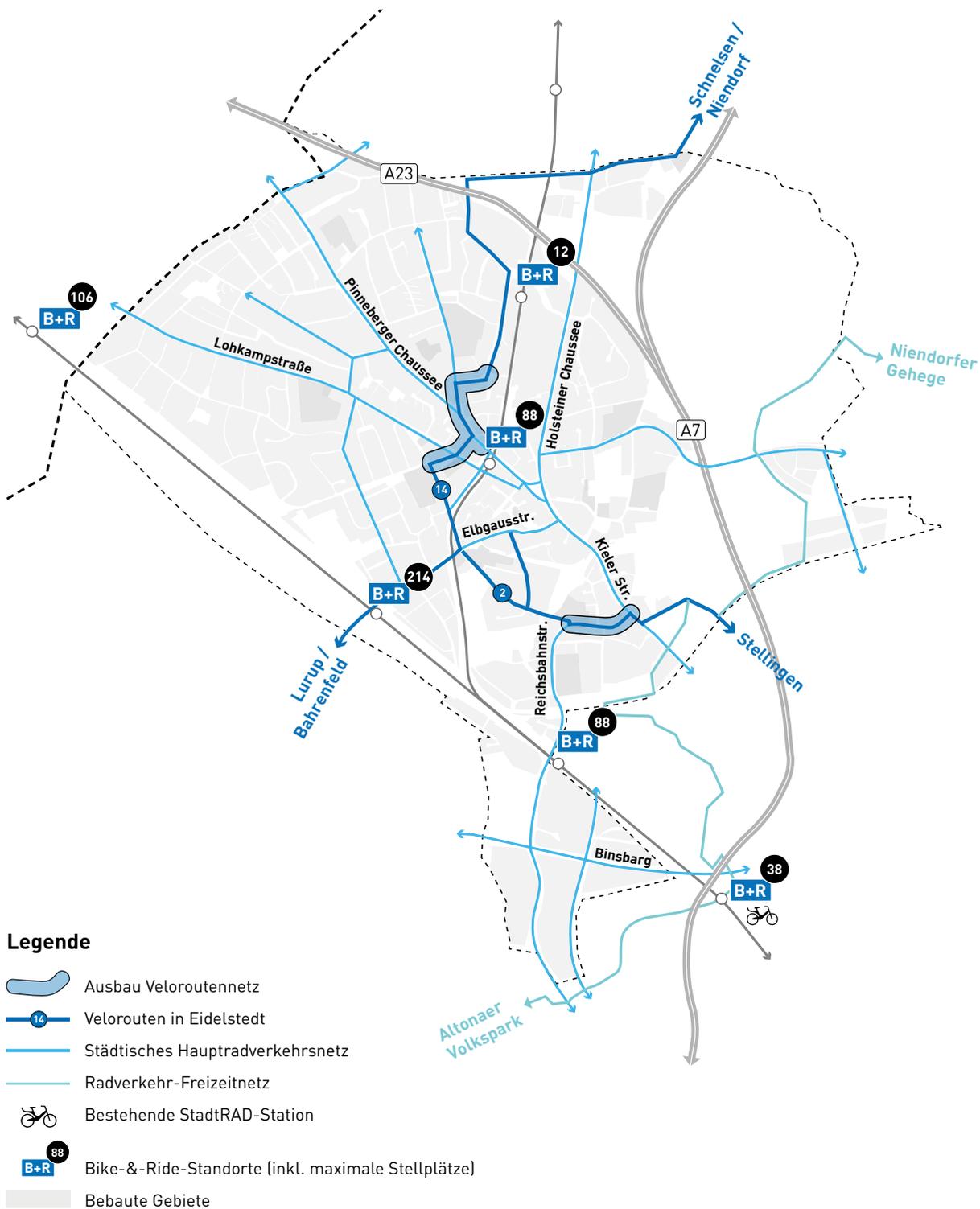


Abb. 21: Übersicht Radverkehrsbestandsnetz im Stadtteil Eidelstedt (eigene Darstellung)

# Radverkehrsinfrastruktur

Der Radverkehr ist ein zentrales Element der zukünftigen Mobilität. Dazu wird von der Stadt Hamburg intensiv in die übergeordnete Radverkehrsinfrastruktur investiert. Die Veloroute 2 wird im Abschnitt Reichsbahnstraße (Kieler Straße–Furtweg) aktuell ausgebaut, wie auch die Veloroute 14 im Bereich Pinneberger Chaussee (Johann-Schmidt-Straße–Pflugacker) bis in

das Jahr 2021. Potenzial besteht in der Verbesserung des Radverkehrswegesystems auf Stadtteilebene, wie z. B. in der Verbesserung der wichtigen Radverkehrswegerverbindung zwischen dem Zentrumsbereich von Eidelstedt und der S-Bahnstation Elbgausstraße, aber auch in der sicheren Anbindung der Schulstandorte und des Stadtteilzentrums.

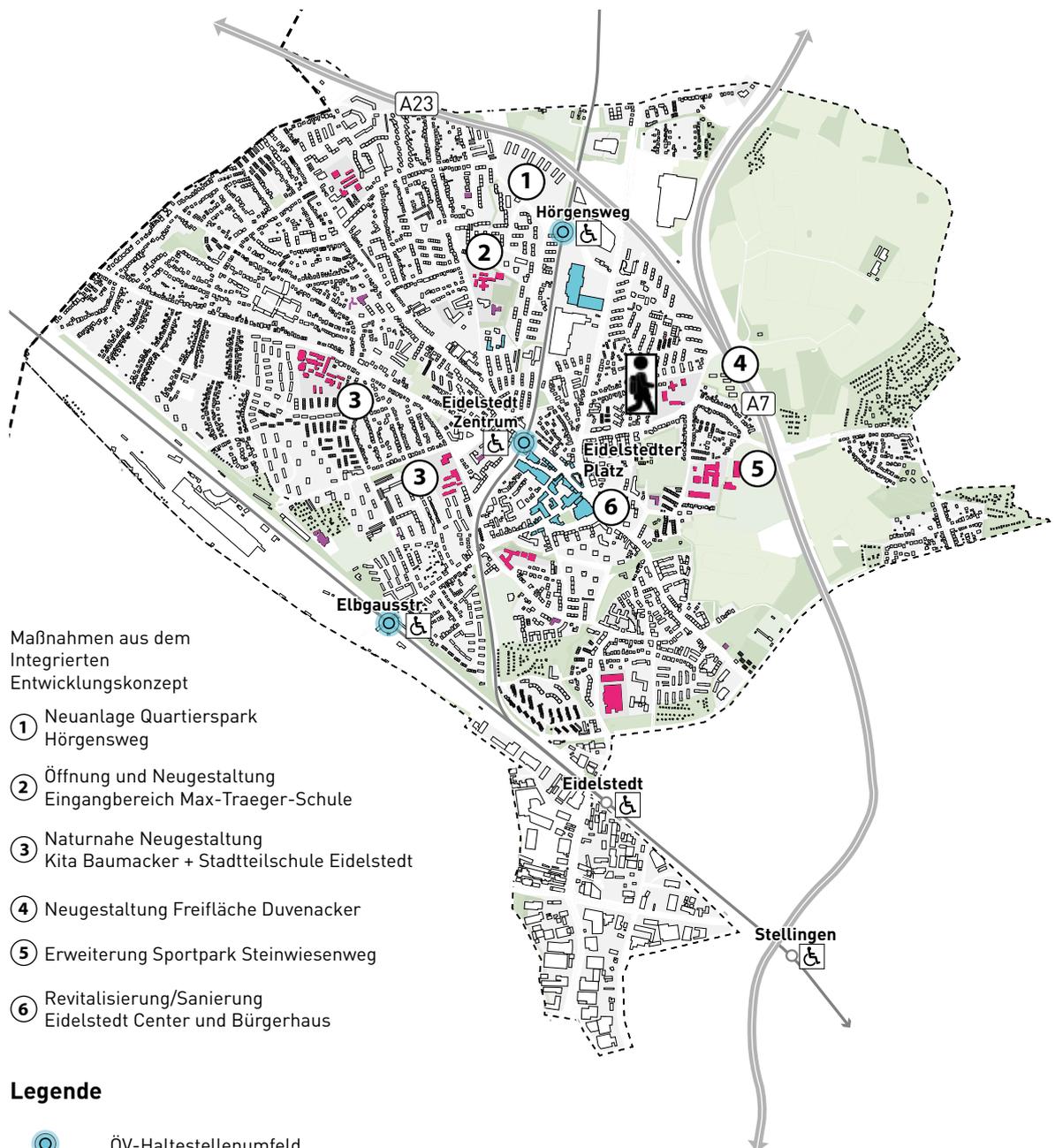
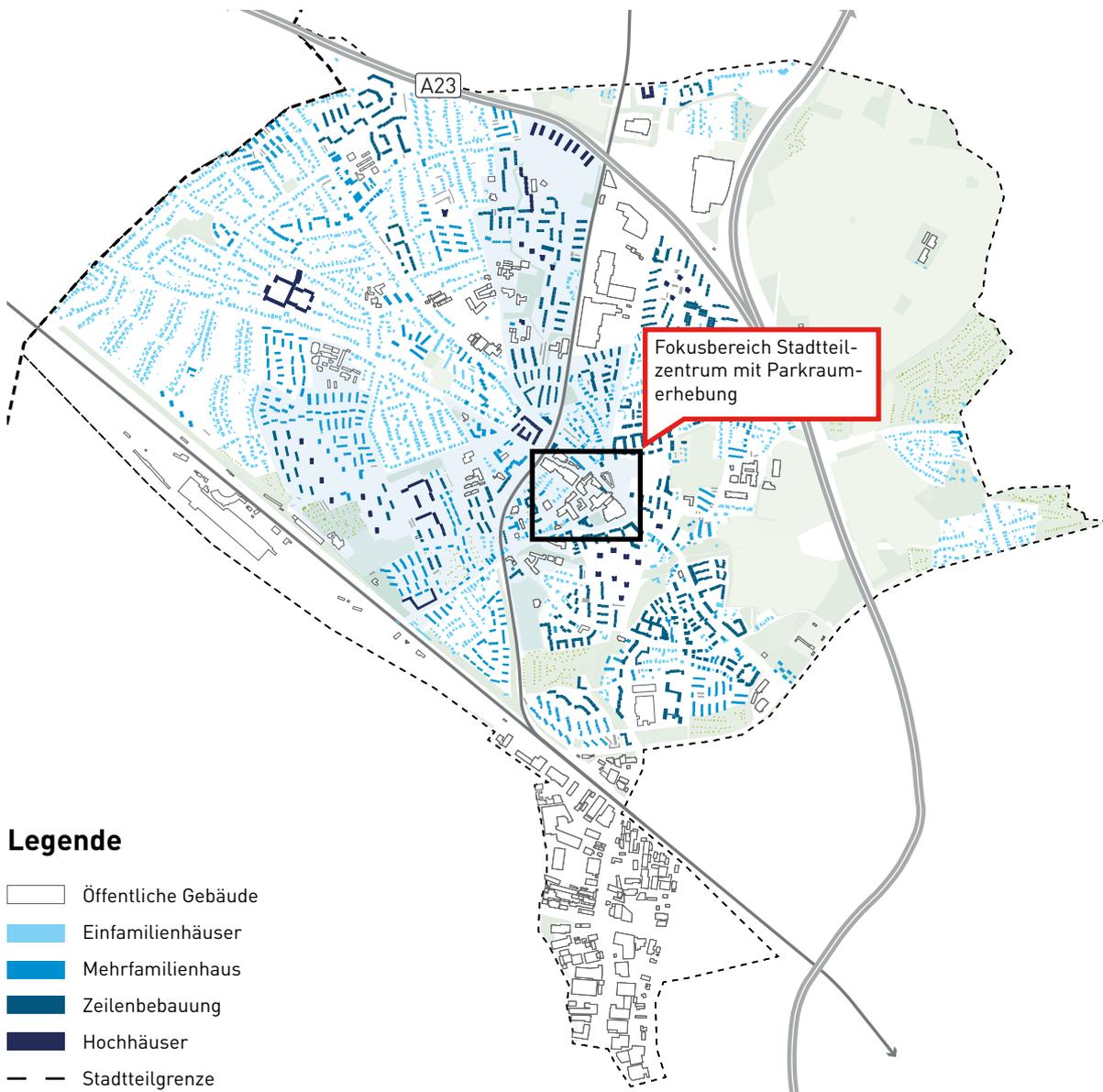


Abb. 22: Übersichtsplan zu Aufwertungsmaßnahmen im Fußverkehr und im öffentlichen Raum (eigene Darstellung)

# Fußverkehr/Öffentlicher Raum

Attraktive Fußwege und die sichere, barrierefreie Gestaltung der Straßen und des öffentlichen Raums spielen eine wesentliche Rolle bei der Stärkung des Fußverkehrs, insbesondere auf der Stadtteilebene. Ein einheitliches Fußwegekonzept für den Stadtteil zur Anbindung des Stadtteilzentrums sowie sensibler Einrichtungen wie Seniorenwohnanlagen und Schul- und Kita-Standorten existiert bislang nicht. Allerdings gibt es erste Ansätze hierzu. Im Rahmen der integrierten Entwicklungsplanung wurde eine Reihe von Maßnah-

men zur Aufwertung des öffentlichen Raums entwickelt. Aktuell wird außerdem im Bezirk ein Leitfaden zur altersgerechten Gestaltung öffentlicher Räume rund um Umstiegspunkte des ÖPNV entwickelt. Darüber hinaus hat die Schule Rungwisch als hamburgweites Pilotprojekt einen Schulexpress eingerichtet. An verschiedenen „Haltestellen“ können sich Kinder treffen, um gemeinsam zur Schule zu gehen. Hier können auch Eltern dezentral ihre Kinder mit dem Auto absetzen, um Staus vor der Schule zu vermeiden.



### Legende

- Öffentliche Gebäude
- Einfamilienhäuser
- Mehrfamilienhaus
- Zeilenbebauung
- Hochhäuser
- Stadtteilgrenze

Abb. 23: Struktur des Parkraums im Stadtteil (eigene Darstellung)

# Parkraum in Eidelstedt

Die Parkraumsituation im gesamten Stadtteil wurde nicht detailliert erhoben. Grundsätzlich kann die Struktur des Parkens für verschiedene Siedlungstypologien unterschieden werden. In älteren Einfamilienhausgebieten ist das Parken eher auf den Grundstücken organisiert, im verdichteten Geschosswohnungsbau auch über größere Stellplatz- und Garagenanlagen. Je dichter die Bebauungsstruktur, umso häufiger werden Fahrzeuge auch im Straßenraum geparkt.

Mit der Nachverdichtung, die teilweise auf Stellplatzflächen durchgeführt wird, und dem Wegfall des Stellplatznachweises für Wohngebäude wird in Zukunft das Parken im öffentlichen Straßenraum an Bedeutung gewinnen. Bei gleichbleibender Motorisierung würde der Parkdruck entsprechend ansteigen.

Für das Stadtteilzentrum wurde eine detaillierte Parkraumerhebung durchgeführt (s. S. Kap.1.5).

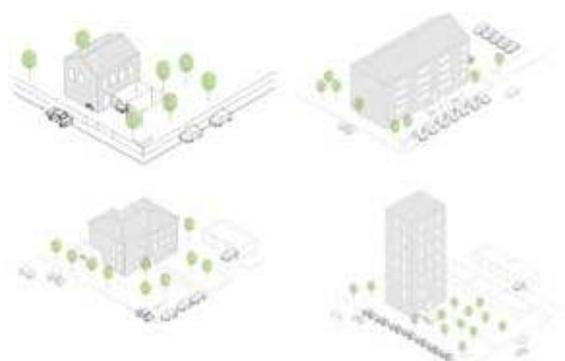


Abb. 24: Stellplatztypologien für unterschiedliche Siedlungsbereiche in Eidelstedt (eigene Darstellung)

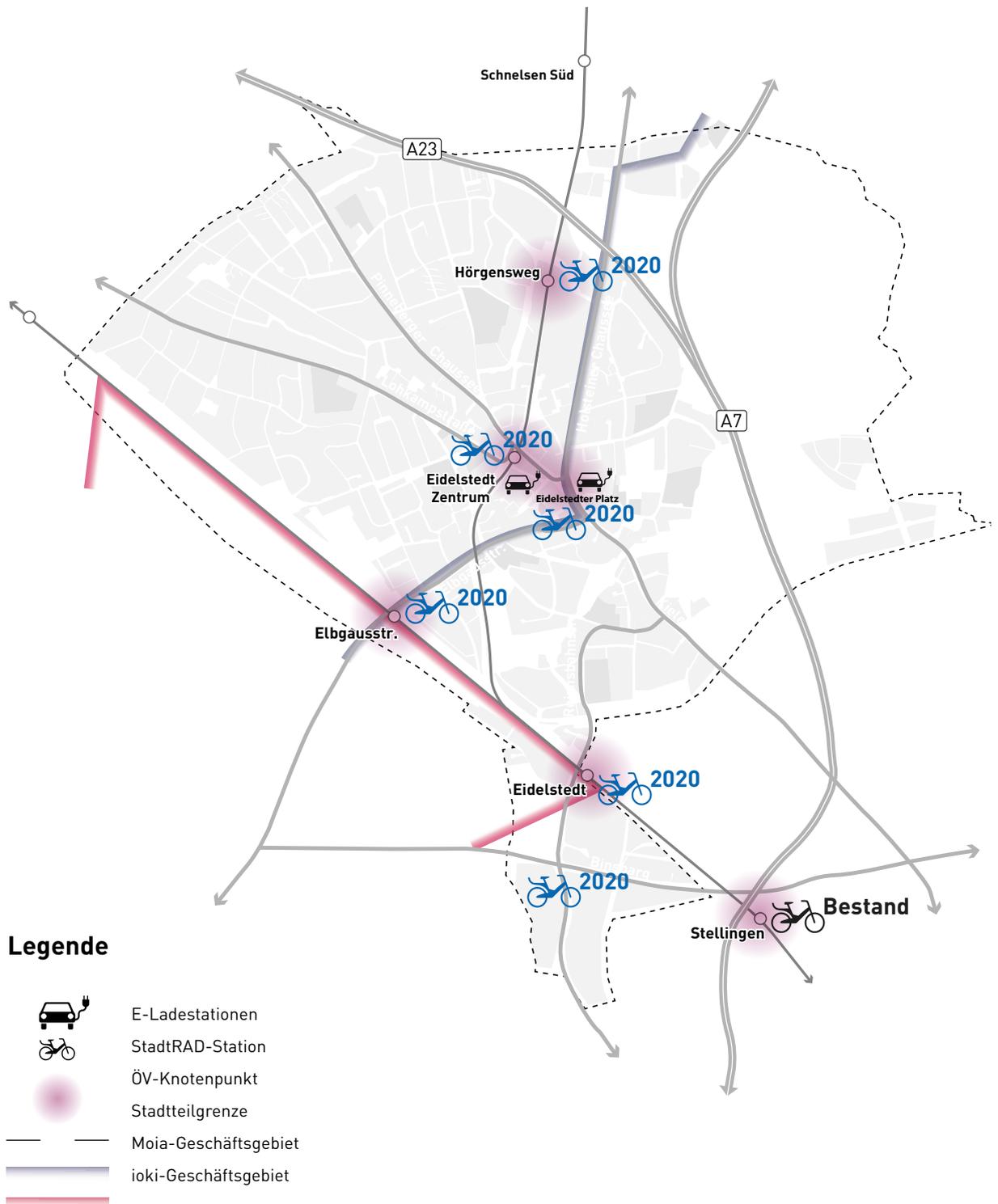


Abb. 25: Übersicht zu neuen Mobilitätsangeboten in Eidelstedt (eigene Darstellung)

## Neue Mobilität in Eidelstedt

In Zukunft werden neue Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing, Ridesharing und Carpooling sowie die Verbindung von Verkehrsmitteln wie P&R oder B&R eine wachsende Bedeutung für die alltägliche Mobilität auch in suburbanen Stadtteilen wie Eidelstedt haben.

Klassische Angebote wie P&R und B&R sind an der Elbgaustraße bereits vorhanden, neue Angebote wer-

den langsam eingeführt. Seit 2019 gehört Eidelstedt zum Moia-Geschäftsgebiet, das ioki-Geschäftsgebiet grenzt an den Stadtteil an, die ersten StadtRAD-Stationen sollen 2020 installiert werden und mit den Wohnungsbauprojekten im Eisenbahnviertel und auf dem Dello-Gelände werden Carsharing-Angebote eingerichtet.

**Ein attraktives und effizientes Parkraumangebot ist ein zentraler Einflussfaktor für die gute Erreichbarkeit des Quartiers- und Nahversorgungszentrums Eidelstedts. Um die aktuelle Parkraumsituation fundiert beschreiben und adäquate Schlussfolgerungen zu ziehen, wurde eine detaillierte Parkraumerhebung durchgeführt.**

## 1.5 Fokusbereich: Parkraumerhebung Eidelstedter Stadtteilzentrum

In den vergangenen Jahren war die Auslastung bzw. Überlastung der öffentlichen Stellplätze im Stadtteilzentrum immer wieder Anlass für Diskussionen.

Um eine valide Datengrundlage für den ruhenden Verkehr zu schaffen und im Rahmen des Mobilitätskonzeptes adäquat berücksichtigen zu können, wurden für den Bereich des Stadtteilzentrums zwischen der AKN-Haltestelle Eidelstedt Zentrum bis zur Elbgaustraße zwei Parkraumerhebungen – eine vor Eröffnung des Eidelstedt Centers im April und eine nach dessen Wiedereröffnung im September 2019 – entsprechend den Empfehlungen für die Durchführung von Verkehrserhebungen (EVE 2012) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt.

Grundlage der Erhebung war eine detaillierte Erfassung der aktuellen Parkraumregelungen und der Anzahl der Stellplätze im öffentlichen Raum und in den öffentlichen Tiefgaragen bzw. Parkhäusern. Vergleichend wurde zudem die Anzahl an kostenfreien Stellplätzen im nördlichen Gewerbegebiet aufgenommen.

Im Zentrumsbereich gibt es rund 1100 öffentliche und öffentlich zugängliche Stellplätze, davon rund ein Drittel im Straßenraum und zwei Drittel in Tiefgaragen. Mit der Wiedereröffnung des Eidelstedt Centers sind noch einmal 450 Tiefgaragenstellplätze hinzugekommen.

Das Parken im Straßenraum ist kostenlos, aber zeitlich begrenzt, auch in den Parkhäusern kann zeitlich begrenzt kostenlos geparkt werden. Das Eidelstedt Center erhebt seit Wiederöffnung eine Parkgebühr von 1,00 Euro/Stunde.

	Stellplätze (Anzahl)	Anteil
<b>Nördliches Gewerbegebiet</b>	<b>1205</b>	<b>52%</b>
<b>Öffentliche Parkplätze</b>	<b>1205</b>	
<b>HORNBACH Parkplatz</b>	<b>301</b>	
<i>Parkplatz (zu Holsteiner Chaussee)</i>	301	
<b>EDEKA Parkplatz</b>	<b>735</b>	
<i>Östliche Teilgebiet (zu Holsteiner Chaussee)</i>	342	
<i>Westliches Teilgebiet (an S-Bahntrasse)</i>	393	
<b>McDonald's Parkplatz</b>	<b>169</b>	
<i>Parkplatz (nördlich Hörgensweg)</i>	169	
<b>Ehemaliger Kaufland Home Service Parkpla</b>	<b>-</b>	
<i>Parkplatz (nördlich Hörgensweg)</i>	gesperrt	
<b>Eidelstedt Stadtteilzentrum</b>	<b>1111</b>	<b>48%</b>
<b>Öffentliche Stellplätze</b>	<b>914</b>	<b>82%</b>
<i>Oberirdisch auf der Straßen</i>	266	29%
<i>Öffentliche Stellplätze</i>	232	87%
<i>Sonderstellplätze</i>	34	15%
<b>Auf privaten Parkplätzen</b>	<b>38</b>	<b>4%</b>
<i>In Parkbauten und Tiefgaragen</i>	610	67%
<b>Private Stellplätze</b>	<b>197</b>	<b>18%</b>
<i>Oberirdisch auf der Straßen</i>	3	2%
<b>Auf privaten Parkplätzen</b>	<b>27</b>	<b>14%</b>
<i>In Parkbauten und Tiefgaragen</i>	167	85%

Abb. 26: Stellplatzanzahl in der Übersicht (eigene Darstellung)

Faktenblatt		Gesamt		
Kfz pro 1.000 Einwohner		295		
Zusammenfassung		Gesamt	öffentlich	Parkhäuser
Parkplätze im öffentlichen Straßenraum		786	257	529
Tatsächlich nutzbare Parkplätze		581	244	337
Differenzierung		Gesamt	öffentlich	Parkhäuser
Parkplätze im öffentlichen Straßenraum (UG)				
gebührenfrei		57	57	-
gebührenpflichtig		-	-	-
zeitliche Begrenzung (Parkscheibe)		258	168	90
Sonderformen				
private Stellplätze		110	-	110
Ladezone (davon 2 zeitl. begrenzt)		9	9	-
Behindertenstellplätze (davon 11 zeitl. beg)		16	15	1
E-Mobilität Stellplätze (zeitl. begrenzt)		5	5	-
Reserviert für Kunden		246	-	246
Taxi		8	8	-
Reserviert für Mitarbeiter		82	-	82
Eingeschränktes Halteverbot		2	2	-
Absolutes Halteverbot		11	11	-

Abb. 27: Auswertung der Parkraumkartierung

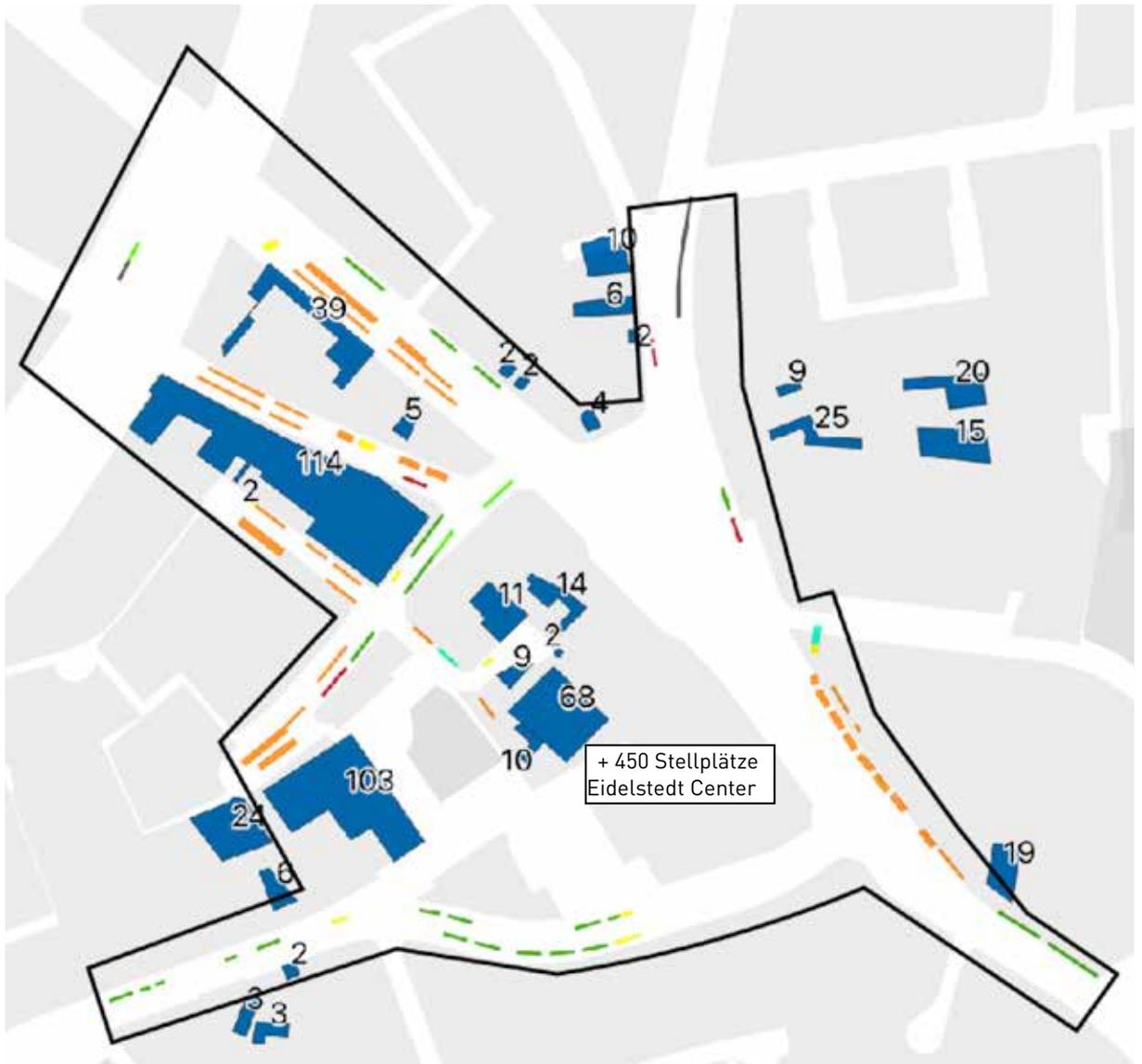


Abb. 27a: Stellplatzkartierung Stadtteilzentrum Eidelstedt (eigene Darstellung)

## Parkraumerhebung: Analyseergebnisse

### Der hohe Anteil an Langzeit- und Dauerparkern im öffentlichen Straßenraum blockiert die für das Kurzzeitparken vorgesehenen Stellplätze.

Damit Rückschlüsse auf Parkdauer und Nutzertypen gezogen werden können, wurden die Stellplätze mit einer stellplatzscharfen, anonymisierten Kennzeichenerfassung in einer 15-minütigen Frequenz erhoben. Aus den Erhebungsergebnissen konnten so aussagekräftige Tagesauslastungsübersichten erstellt und folgende Nutzertypen unterschieden werden:

Ultrakurzzeitparker:	bis 30 Minuten
Kurzzeitparker:	bis 3 Stunden
Mittelzeitparker:	3 bis 6 Stunden
Langzeitparker:	6 bis 10 Stunden
Dauerparker:	über 10 Stunden

Mit der konsequenten Parkraumüberwachung können ggf. auch ausreichend Kapazitäten entstehen, um einzelne Stellplätze im Straßenraum zugunsten der Aufenthaltsqualität aufzulösen.

Mit der S-Bahnanbindung ab 2025 wird der Parkdruck durch Pendler voraussichtlich steigen. Langfristig sollte die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung geprüft werden.

Grundsätzlich ist der Parkdruck im Stadtteilzentrum hoch und vergleichbar mit anderen Zentren in Hamburg. Mit der Eröffnung des Parkhauses Eidelstedt Center und der Reduzierung des „Handwerkerparkens“ im Bereich Kieler Straße ist der Parkdruck leicht gesunken.

Auffällig ist der hohe Anteil an Dauerparkern im Straßenraum von rund 15 % und der ebenfalls hohe Anteil an Langzeitparkern, der sich in der zweiten Zählung sogar leicht auf rund 20 % erhöht hat. Rund ein Drittel der öffentlichen Stellplätze im Straßenraum werden entgegen den Regelungen nicht durch Kurzzeitparker genutzt. In der zweiten Zählung hat sich der Anteil der Mittelzeitparker ebenfalls signifikant erhöht, so dass bis zu 50 % der öffentlichen Stellplätze regelwidrig belegt werden (s. Abb. 28). An Markttagen steigt der Parkdruck zusätzlich.

Es kann vermutet werden, dass die Dauerparker Gewerbetreibende, aber auch Angestellte der lokalen Unternehmen, Anwohner und Pendler sind, die die Kosten der P&R-Anlage am S-Bahnhof Elbgaustraße vermeiden wollen.

Bislang werden Parkzeitverstöße nicht regelmäßig und konsequent geahndet. Um die Parkraumsituation im Stadtteilzentrum signifikant zu verbessern, ist eine konsequente Parkraumüberwachung notwendig. Dauerparken muss in die Parkhäuser verlagert werden, die Stellplatzkapazitäten dafür sind grundsätzlich ausreichend. Im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzeptes hat das Eidelstedt Center entsprechende Stellplätze in seiner Tiefgarage vorgesehen.

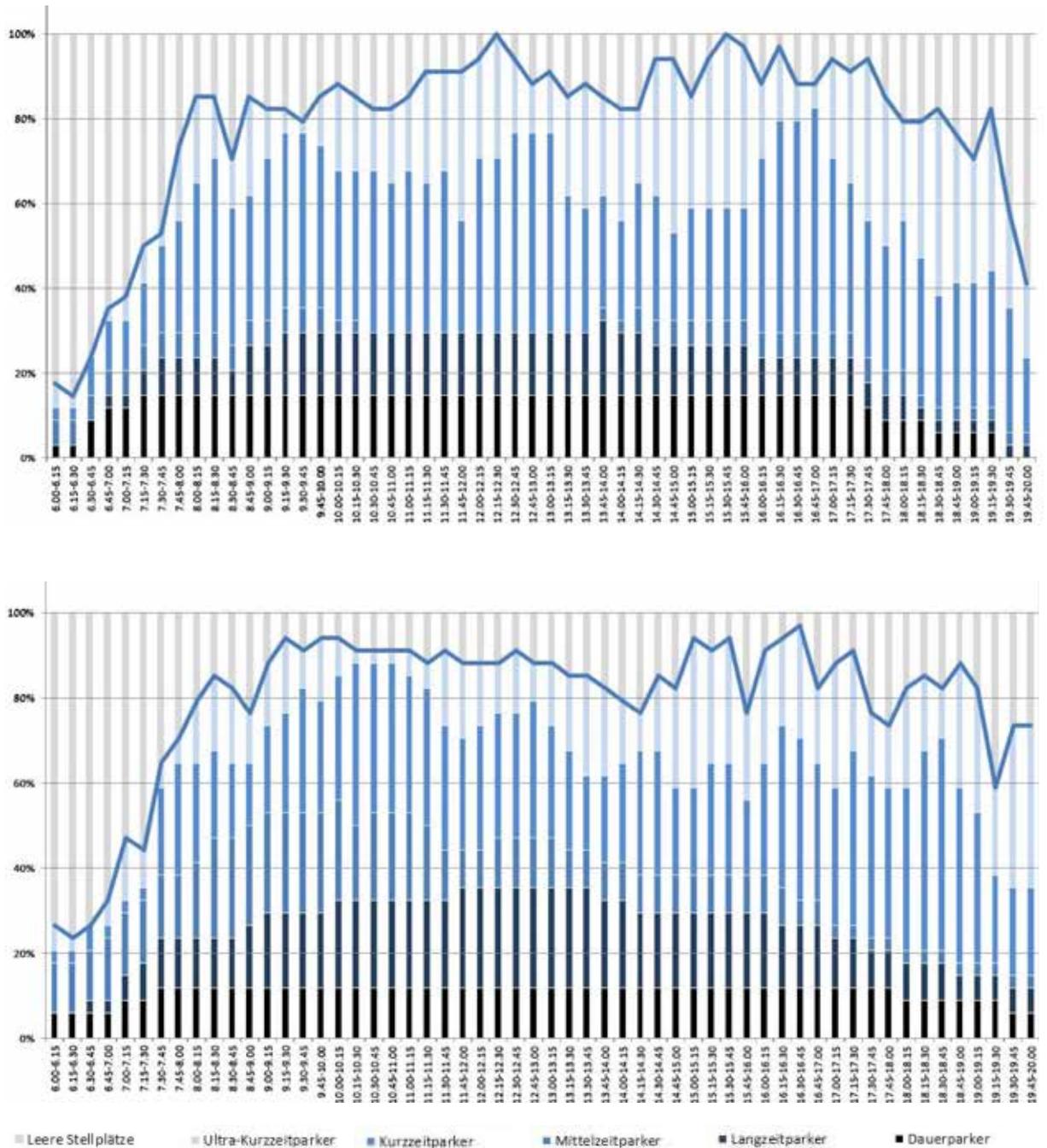


Abb. 28: Vergleichende Gegenüberstellung der zwei Parkraumerhebungen im April (oben) und im September (unten) (eigene Darstellung)

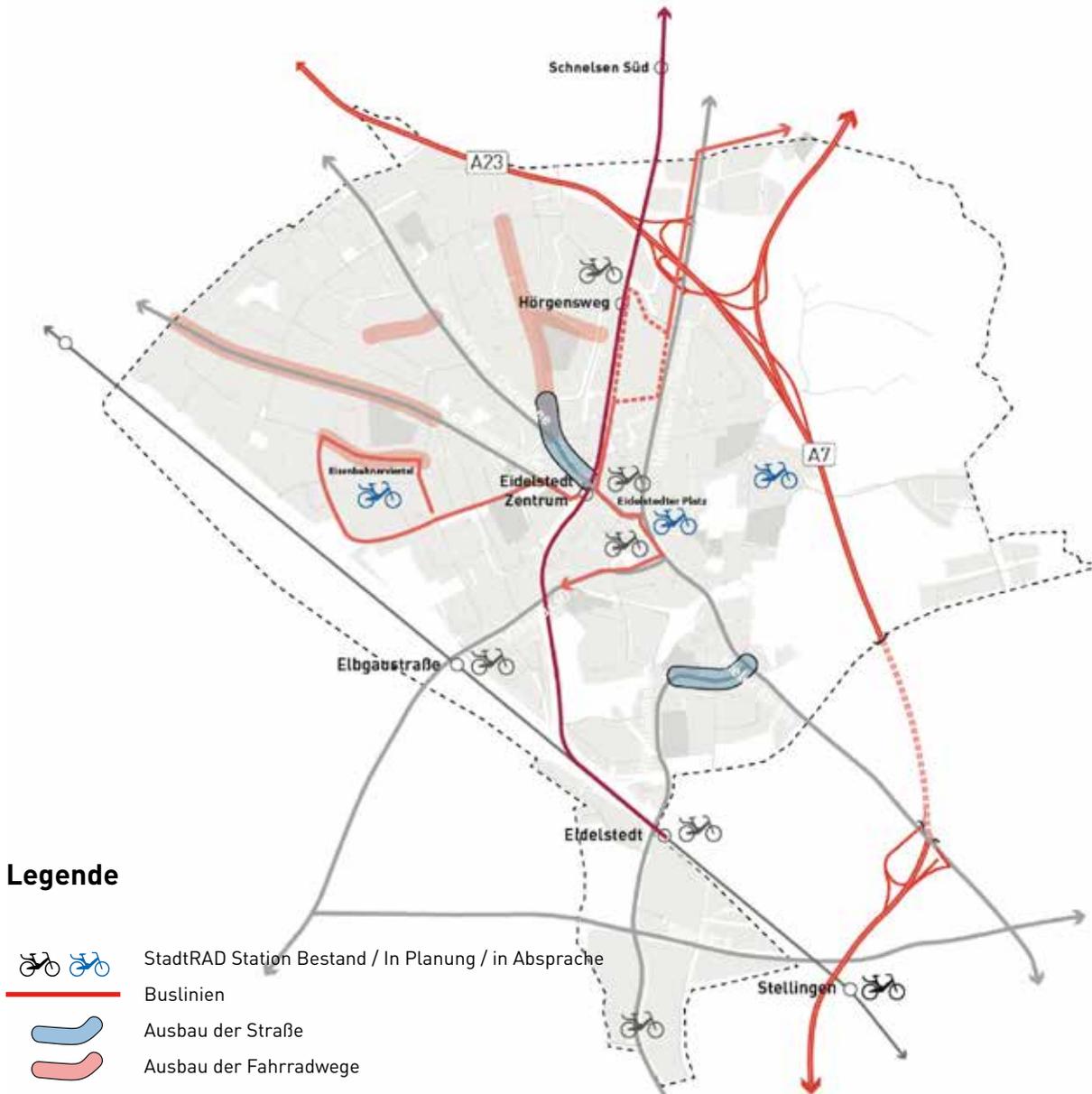


Abb. 29: Zusammenfassende Darstellung der aktuellen verkehrsplanerischen Maßnahmenbesserung (eigene Darstellung)

## Aktuelle Planungen

In näherer Zukunft wird das Mobilitätsangebot in Eidelstedt grundlegend verändert:

- Der Ausbau der AKN-Linie zur S-Bahn bindet den Stadtteil ab 2025 direkt an die Hamburger Innenstadt an.
- Die Einrichtung der Velorouten verbessert die bezirksweite Anbindung.
- Die Einrichtung eines Quartierbusses zur Anbindung des Eisenbahnviertels ist vorgesehen.
- Für die Wohnungsbauvorhaben Eisenbahnviertel und Dello werden Mobilitätskonzepte entwickelt, die für den gesamten Stadtteil zu einer starken Angebotsverbesserung im Bereich Neue Mobilitätsangebote führen werden.
- Eine erste StadtRAD-Station wird im Zuge der Erarbeitung des vorliegenden Mobilitätskonzepts in Zusammenarbeit mit dem Eidelstedt Center eingerichtet.

→ Der Abschluss des Ausbaus der A7 wird zu einer signifikanten Verringerung der Verkehrsbelastung führen.

- Der Busbahnhof wird vom Eidelstedter Platz zur neuen S-Bahnhaltestelle Eidelstedt Zentrum verlagert.
- Die Taktung der Linie 181 zum Niendorfer Markt wird verdichtet. Eine Busspur zwischen den Haltestellen Zentrum und Hörgensweg nach Norden, u. a. für die Metrobuslinie 21 wird geprüft.

Die Verlagerung des Busbahnhofs stärkt die Lohkampstraße und eröffnet ein Nachverdichtungspotenzial am Bahnhof und auf dem Eidelstedter Platz, z. B. für Bürobauten und die Schaffung lokaler Arbeitsplätze.

Mittelfristig wird es durch den Ausbau der A23 temporär zu einer erhöhten Verkehrsbelastung kommen.

# Zusammenfassung: Probleme und Chancen

**Die aktuelle Situation des Verkehrs in Eidelstedt ist problematisch. Die wachsende Verkehrsbelastung und der Parkdruck im Stadtteilzentrum drohen zu Entwicklungshindernissen zu werden. Gleichzeitig bieten die von unterschiedlichen Akteuren geplanten Maßnahmen und Veränderungen im Mobilitätsbereich aber auch eine Reihe an Chancen. Die wesentlichen Probleme und Chancen werden im Folgenden stichwortartig zusammengefasst:**

## **Probleme**

- Temporäre Verkehrsbelastung durch den A7-Ausbau.
- Schleich- und Ausweichverkehre auf Tangentialbeziehungen.
- Das Stadtteilzentrum leidet unter unklaren Verkehrsregelungen und hohem Parkdruck.
- Das Rad- und Fußwegenetz ist nicht attraktiv gestaltet und unzureichend ausgebaut.
- Neubürger erzeugen Verkehrs- und Parkdruck.
- Bautätigkeit erzeugt Verkehrsstockungen.
- Geringe Anzahl lokaler Arbeitsplätze führt zu längeren Pendlerwegen.

## **Chancen**

- Der Abschluss des A7-Ausbaus führt zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung auf den Hauptstraßen.
- Die Wiedereröffnung des Eidelstedt Centers reduziert den Parkdruck im Stadtteilzentrum.
- Der AKN-Ausbau und eine etwaige Verlagerung des Busbahnhofs verbessern die Anbindung an das Hamburger Zentrum.
- Mit den größeren Neubauvorhaben werden neue Mobilitätsangebote im Stadtteil etabliert, erste StadtRAD-Stationen werden kurzfristig realisiert.
- Laufende Straßenbaumaßnahmen können zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Fußläufigkeit genutzt werden.
- Mit der Veränderung der Mobilität kann der Stadt- raum gestalterisch aufgewertet werden.
- Als RISE-Gebiet können kurzfristig Förderanträge für Umsetzungsmaßnahmen im Bereich Verkehr/Mobilität gestellt werden.

**1: Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Entwicklung der neuen Mobilität bieten die Chance einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsanbindung Eidelstedts und einer Entwicklung neuer Mobilitätskulturen.**

**2: Die Ansätze für neue Mobilitätsangebote müssen in einer Bottom-up-Strategie mit Bürgern und Unternehmen gestärkt und weiterentwickelt werden.**

**3: Die Veränderungen im Verkehrssektor können genutzt werden, um das Stadtteilzentrum und seine öffentlichen Räume städtebaulich aufzuwerten und es so langfristig als attraktive „Stadt der kurzen Wege“ weiterzuentwickeln.**





# **Mobilitätsleitbild Maßnahmen**

## 2.1 Leitsätze für das Mobilitätskonzept Eidelstedt

**Das Mobilitätskonzept Eidelstedt ist eingebunden in die übergeordneten Handlungsziele zur Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung des Bezirks und der Stadt Hamburg. Die spezifische Eidelstedter Leitlinie ist in sieben Kernsätzen ausformuliert. Aus ihnen werden die konkreteren Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im konzeptionellen Teil des Endberichtes abgeleitet.**

Die in Kapitel 1 dargestellten Rahmenbedingungen der zukünftigen Entwicklung Eidelstedts wurden mit übergeordneten ökonomischen, ökologischen, sozialen, stadträumlichen und verkehrlichen Handlungszielen des Bezirks und der Stadt Hamburg abgeglichen (s. Abb. 29). Die übergeordneten Ziele beziehen sich vor allem auf die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung von Rad- und Nahmobilität sowie umweltfreundliche und multimodal vernetzte Mobilität. Einzelne Handlungsziele, wie z. B. der Wirtschaftsverkehr, werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht explizit behandelt, da sie auf Stadtteilebene nur bedingt beeinflussbar sind.

Aus den auf gesamtstädtischer Ebene angesiedelten Handlungszielen wurden die Kernleitsätze des Mobilitätskonzepts abgeleitet und um Themen, die die spezifische Situation in Eidelstedt betreffen, ergänzt. So wird sichergestellt, dass keine Widersprüche und grundsätzlichen Planungskonflikte entstehen und das Handeln der unterschiedlichen Planungsebenen aufeinander aufbaut und sich synergetisch ergänzen kann.

Die sieben Kernleitsätze umreißen die zentralen Themenfelder, die im weiteren Konzeptteil ausgearbeitet werden. Sie umfassen die Thematik der Pendler- und Durchgangsverkehre; sie adressieren die alltägliche Mobilität der alten und der neuen Eidelstedter; sie thematisieren lokale Ansätze zur Einführung neuer Mobilitätsangebote; sie umreißen die notwendigen Allianzen und Kooperationen für eine erfolgreiche Umsetzung; und sie stellen dar, wie ein Maßnahmenmix aus Aufwertung von ÖV-Haltestellen, Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie einer besseren Organisation des Parkens zu einer Weiterentwicklung der Mobilität beitragen kann.

In der Summe beschreiben die Leitsätze ein Mobilitätskonzept, mit dem schrittweise der Wandel der Mobilität in Eidelstedt gefördert wird und die Schnittstellen zum Städtebau und der räumlichen Qualifizierung des Stadtteils aufgezeigt werden.

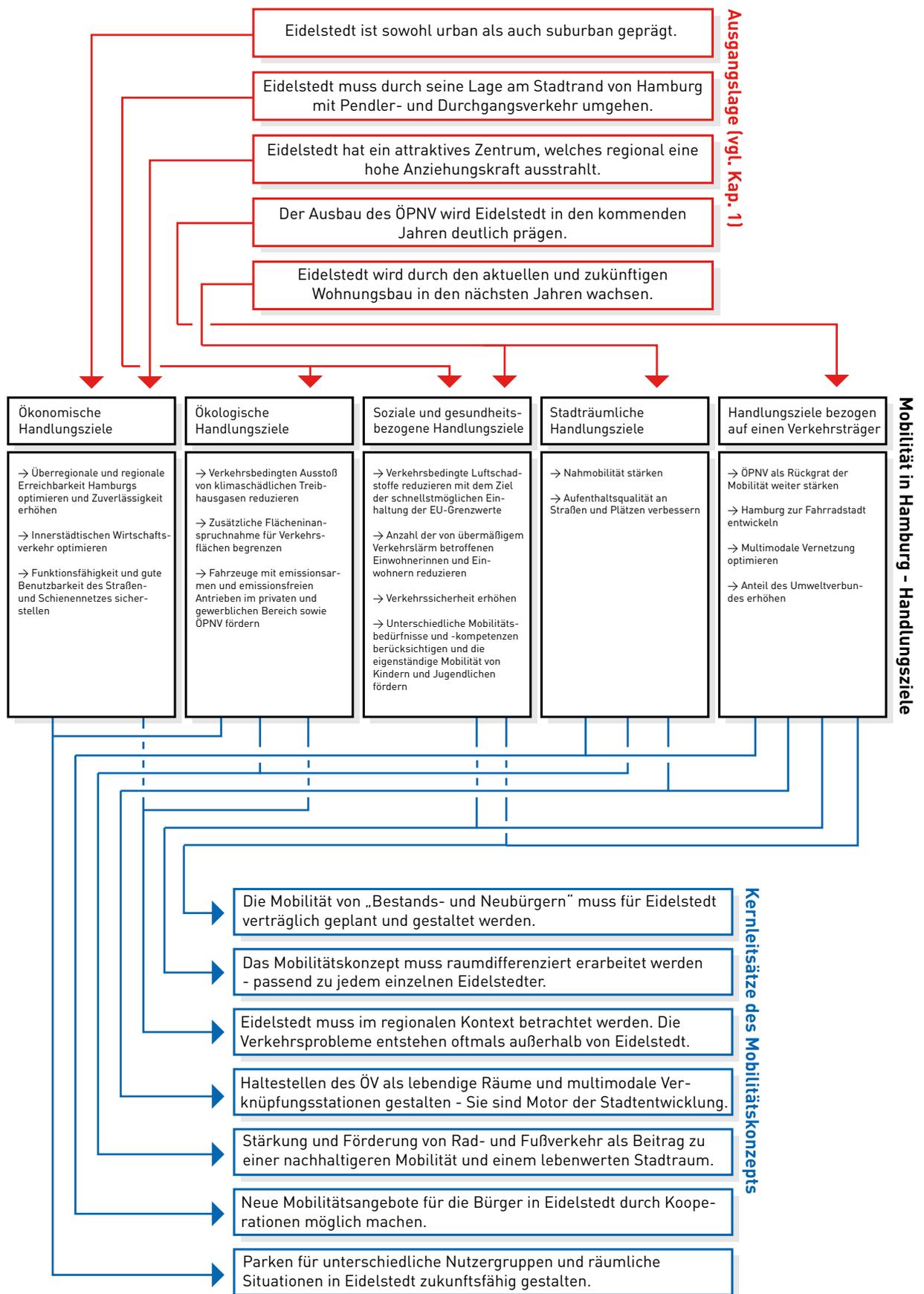


Abb. 30: Ableitung der Leitsätze des Mobilitätskonzepts aus der übergeordneten Planung (eigene Darstellung)

# 1. Eidelstedt muss im regionalen Kontext betrachtet werden. Die Verkehrsprobleme entstehen oftmals außerhalb von Eidelstedt.

**Eidelstedt muss durch seine Lage am Stadtrand und an den überregional wichtigen Autobahnen A23 und A7 mit Pendler- und Durchgangsverkehr umgehen. Das übergeordnete strategische Straßennetz hat für Eidelstedt und die regionale Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums eine große Bedeutung. Die Anwohnerstraßen sollten weitestgehend vom Durchgangsverkehr frei gehalten werden.**

Eidelstedt hat in einigen zentralen Bereichen eine vergleichsweise geringe Motorisierungsrate. Im Umland ist der Motorisierungsgrad der Bewohner deutlich höher. Aufgrund oft fehlender alternativer Mobilitätsangebote im Metropolraum entsteht hier ein Großteil der Durchgangsverkehre im Stadtteil. Diese Problematik kann auf Stadtteilebene und im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht gelöst werden, muss aber im regionalen Kontext, z. B. bei der Neuaufstellung des Hamburger Verkehrsentwicklungsplanes, mit betrachtet werden. Das Bezirksamt Altona und der Landkreis Pinneberg erarbeiten in diesem Zusammenhang zur Zeit einen ‚Masterplan Pendeln‘.

Gleichzeitig muss der tagtäglich durch Eidelstedt fließende Verkehr verträglich gestaltet werden. Die Durchgangsverkehre sollten weiter auf die Hauptstraßen konzentriert werden, wobei die P+R-Anlagen entlang der Linie S3/S21 bereits einen Teil des MIV aufnehmen. Die Kapazitäten und die Standorte sollten mit dem Ausbau der AKN-Linie und vor dem Ausbau der A23 geprüft und nach Möglichkeit erweitert werden, um so den Pendler- und Durchgangsverkehr in Eidelstedt zu reduzieren. Dabei spielt die Attraktivität der Angebote eine wichtige Rolle – bei der baulichen Umsetzung dieser Anlagen, aber auch bei der Preisgestaltung.

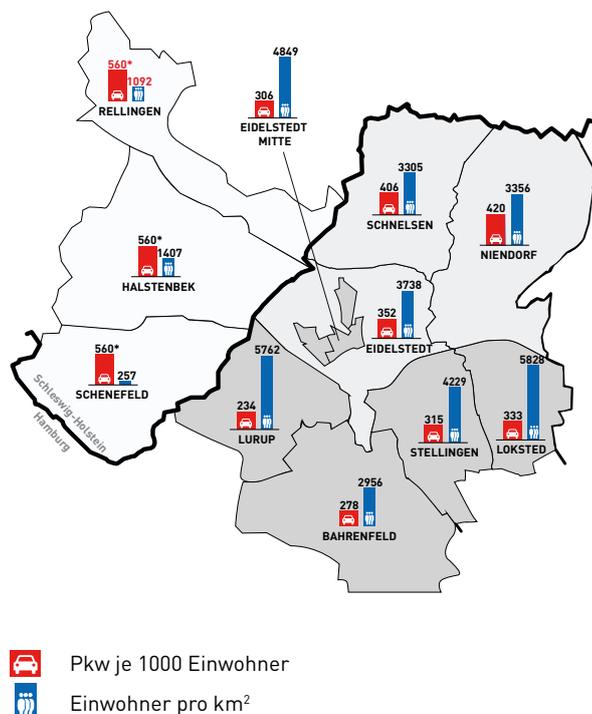


Abb. 31: Motorisierung im regionalen Vergleich (Statistikamt Nord, 2018)

# 2. Neue Mobilitätsangebote durch Kooperationen möglich machen.

**Eidelstedt ist durch seine Lage an der Landesgrenze nicht die „erste Adresse“ für neue Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing. Es fehlt eine kritische Masse an Nutzern. Daher müssen Synergien geschaffen, Kooperationen geknüpft und Netzwerke genutzt werden, um neue Angeboten in Eidelstedt zu etablieren.**

Zurzeit werden gerade in Großstädten wie Hamburg durch freie Anbieter viele neue Mobilitätsangebote in den Städten geschaffen. Zumeist begrenzen sich diese bei ihrem Markteintritt aber erst einmal auf die dicht besiedelten Kerngebiete der Städte.

In Eidelstedt wird in den nächsten Jahren als erster Schritt das stationsgebundene Fahrradverleihsystem StadtRAD ausgebaut. In den letzten Jahren wurde das erweiterte Zentrum Hamburgs damit erschlossen. Die aktuelle Radverkehrsstrategie der Stadt Hamburg sieht vor, jetzt auch außerhalb dieses Kerngebietes liegende Stadtteile zu erschließen. So wird dieses Angebot ab dem Jahr 2020 auch in Teilen Eidelstedt verfügbar sein. Der Ridepooling-Anbieter Moia ist ebenfalls seit 2019 in Teilen Eidelstedt vertreten.

Für Carsharing-Anbieter ist der Stadtteil noch nicht attraktiv, sodass bisher nur der Anbieter Greenwheels mit einem Fahrzeug vertreten ist (s. Kapitel 2.5.3: Steuerung Neue Mobilität).

Im Rahmen der größeren Wohnungsbauvorhaben werden in den nächsten Jahren Carsharing-Angebote in Eidelstedt etabliert. Die Gespräche mit den Mobilitätsanbietern haben gezeigt, dass diese auch gerne früher nach Eidelstedt kommen würden, wenn sich genügend potenzielle Kunden zusammäten. Die Kooperation von Bewohnern eines Quartiers oder der Unternehmer im Stadtteilzentrum kann also dazu beitragen, diese Entwicklung zu beschleunigen. Vertiefend wird dies im Konzeptteil dargestellt.

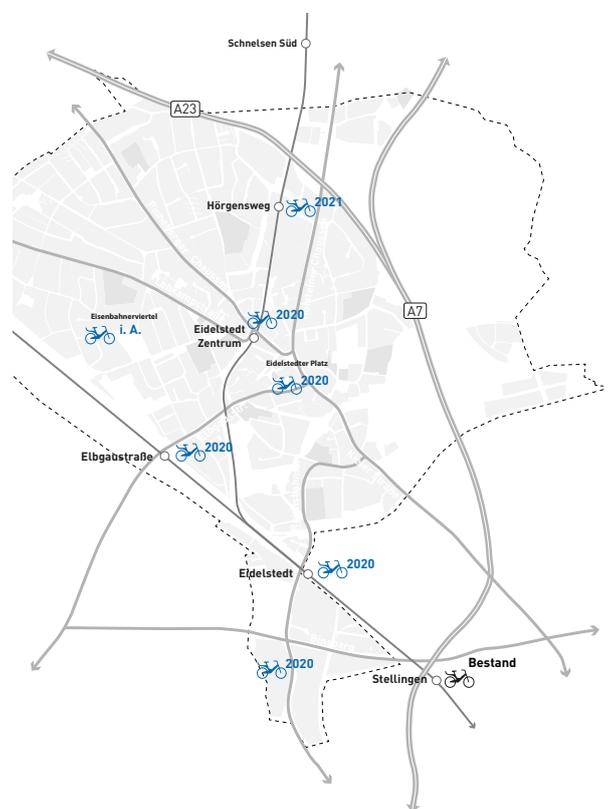


Abb. 32: Geplanter Ausbau des StadtRAD-Stationsnetzes in Eidelstedt, Stand: September 2019 (Statistikamt Nord, 2018)

# 3. Die Mobilität von „Alt- und Neubürgern“ autoarm und nachhaltig gestalten.

Laut aktueller Bevölkerungsprognose werden im Jahr 2025 bis zu 37.000 Einwohner in Eidelstedt wohnen. Es ist von zentraler Bedeutung, die Mobilität dieser wachsenden Bevölkerung schon heute vorausschauend zu gestalten. Damit eine höhere Einwohnerzahl nicht automatisch mit einem höheren Pkw-Verkehrsaufkommen einhergeht, müssen für „Alt- und Neubürger“ neue Mobilitätsangebote etabliert werden.

Eine nachhaltige Organisation der alltäglichen Mobilität hat nicht nur mit dem Ausbau von Infrastruktur und der Angebotsqualität des öffentlichen Nahverkehrs zu tun. In diesen Bereichen wird vom Bezirk Eimsbüttel und von der Stadt Hamburg in Eidelstedt zukünftig schon sehr viel investiert, u. a. in den Ausbau der AKN, den Ausbau der A7 und die Verdichtung des Busangebotes. Darüber hinaus müssen die bestehenden und neuen Mobilitätsangebote, die sich im Bereich Sharing entwickeln, im Stadtteil den neuen und alten Bürgern aktiv vermittelt werden.

Die Stadt München zeigt, wie dies mit Mitteln des Mobilitätsmanagements erfolgreich umgesetzt werden kann. Mit dem im Jahr 2005 von der Stadtverwaltung in Kooperation mit den lokalen Verkehrsunternehmen geschaffenen sog. „Neubürgermanagement“ (vgl. Gscheid mobil) hat die Stadt erstmalig alle für die Bürger verfügbaren Mobilitätsangebote gebündelt und

den Neubürgern eines Quartiers (vgl. Pilotprojekt 5000 Bürger) aktiv angeboten und kommuniziert. Durch die Bündelung aller verfügbaren Angebote und die aktive Mobilitätsberatung konnten die Ziele, die Nahmobilität und den öffentlichen Nahverkehr zu stärken und den Motorisierungsgrad und die Pkw-Nutzung der Neubürger zu reduzieren, mit Beendigung des Pilotprojektes erreicht werden. Das Projekt war so erfolgreich, dass es auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet wurde.

Dieses Beispiel zeigt, dass durch ein aktives Mobilitätsmanagement das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Neubürgern deutlich beeinflusst werden kann. Dies lässt sich mit einer entsprechenden Ansprache auch auf bestehende Quartiere und Einwohner übertragen.



Abb. 33: Referenzbeispiel Neubürgermanagement München „Gscheid mobil“ (München 2019)

# 4. Das Mobilitätskonzept muss raumdifferenziert erarbeitet werden – passend zu jedem einzelnen Eidelstedter.

**Eidelstedt ist ein heterogener Stadtteil: Er verfügt über ein aktives Stadtteilzentrum, verdichtete Wohnbaubereiche, aber auch über weitläufige Einzel- und Reihenhausbereiche. Daraus ergeben sich unterschiedlichste Mobilitätsansprüche. Für diese gilt es in gleicher ausdifferenzierter und raumdifferenzierter Form Mobilitätsangebote zu schaffen und zu gestalten.**

Menschen haben unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Junge Leute leben heute immer häufiger ohne eigenes Auto. Bei jungen Familien steigt die Motorisierungsquote, Pendler sind oft, gerade wenn ihr Arbeitsplatz nicht vom ÖV erschlossen ist, auf den Pkw angewiesen. Für Rentner ist der eigene Pkw oft ein Ausdruck ihrer Unabhängigkeit und auch im Freizeitverkehr spielt das Auto eine große Rolle. In verdichteten, gut vom ÖV erschlossenen Wohngebieten ist es einfacher, ohne eigenes Auto zu leben, als am Stadtrand. Um hier eine autoarme und nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, müssen vielfältige, auf die unterschiedlichen Räume und ihre Mobilitätspräferenzen zuge-

schnittene Mobilitätsangebote geschaffen werden – von der B&R-Station an der S-Bahn für die ÖV-affinen Mobilitätsbedürfnisse bis hin zur Förderung von E-Mobilität und Ridepooling-Angeboten für die MIV-affinen Mobilitätsbedürfnisse.

Teilweise stoßen im Rahmen der Neubautätigkeit unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse aufeinander, wie z. B. im Eisenbahnviertel, aber auch auf dem Dello-Gelände. Die von den Investoren angedachten Mobilitätskonzepte sind ein Einstieg in vielfältigere und raumdifferenzierte Mobilitätsangebote.



Abb. 34: Wettbewerbsbeitrag zur Nachverdichtung des Eisenbahnviertels (Quelle: eins:eins architekten)

# 5. Die Haltestellen des ÖV sind Motoren der Stadtentwicklung: lebendige Räume und multimodale Verknüpfungsstationen.

**Der Ausbau der AKN-Linie und die direkte ÖV-Anbindung an die Hamburger Innenstadt verbessern die Erreichbarkeit Eidelstedts erheblich. Die Haltestellen werden aber auch zu attraktiven Standorten für eine neue städtebauliche Entwicklung. Im fußläufigen Umfeld entstehen Potenziale für neue Wohn- und Arbeitsstandorte.**

In Eidelstedt haben die S-Bahnstationen Eidelstedt Zentrum und Hörgensweg unterschiedliche Umfeldnutzungen. Während das Umfeld im Eidelstedter Zentrum städtisch und urban geprägt ist und direkt an das Stadtteilzentrum von Eidelstedt anbindet, ist das Umfeld am Hörgensweg – auch aufgrund der Nähe zur A23 – von MIV-affinem Gewerbe einerseits und einer verdichteten Wohnsiedlung andererseits geprägt. Daraus ergeben sich unterschiedliche Standortfaktoren für eine zukünftige Entwicklung dieser Haltestellenumfelder.

Wichtig bei der Entwicklung dieser Flächen ist eine differenzierte Betrachtung des weiteren Umfeldes und von dessen Nutzungen im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung. Zudem spielen die Haltestellen im Zentrum als wichtige verkehrliche Verknüpfungsstationen eine maßgebliche Rolle. Sie übernehmen die räumliche Bündelung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote und halten Parkmöglichkeiten für die unterschiedlichen Verkehrsträger vor. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit an den Standorten sind multifunktionale Gebäude und multikodierte Flächenkonzepte für mehrere Nutzungen vorzusehen. Dieser konzeptionellen Rahmung folgend, werden am Ende von Kapitel 2 mögliche Entwicklungen an der ÖV-Station Hörgensweg (vgl. Abschnitt 2.5.3) und im Stadtteilzentrum von Eidelstedt (vgl. Abschnitt 2.5.5) vorskizziert. Diese Skizzen sollen vor allem eine Diskussion über eine mögliche Entwicklung an diesen Standorten anstoßen.

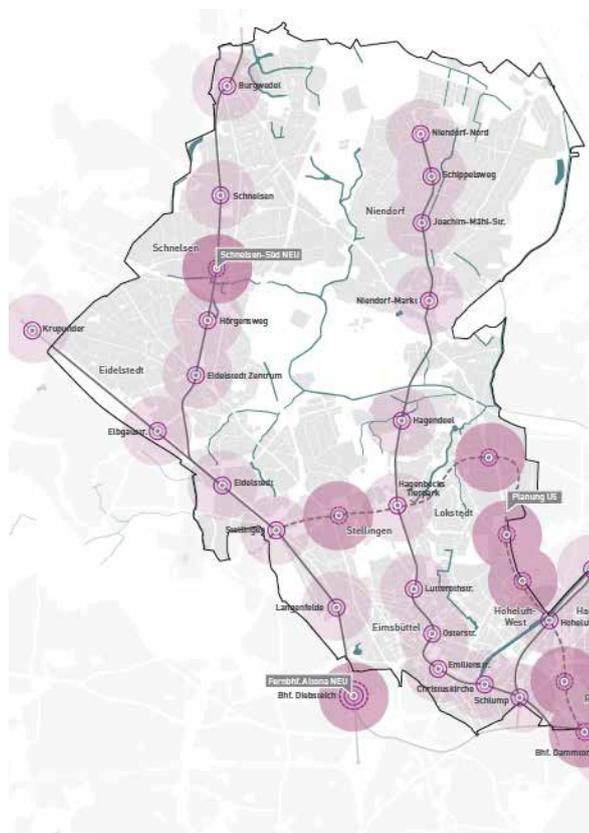


Abb. 35: Eimsbüttel 2040 – Haltepunkte des ÖV als Impulsgeber für die Siedlungsentwicklung (Bezirksamt Eimsbüttel, 2018)

# 6. Förderung von Rad- und Fußverkehr als Beitrag für eine nachhaltige Mobilität und lebenswerte Stadträume.

**Auf Stadtteilebene können viele Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Die Stärkung der Nahmobilität ist dabei sowohl ein Beitrag für einen nachhaltigeren Verkehr als auch für lebendige, lebenswerte Stadträume. Ihre Umsetzung ist weniger ein großes Projekt als vielmehr ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess mit kleinteiligen Maßnahmen unterschiedlichster Akteure.**

Rad- und Gehwege wurden in der Vergangenheit eher zweitrangig geplant. Radwege sind oft lückenhaft, Fußwege, vor allem an Kreuzungs- und Straßenübergangsbereichen, zugeparkt. Die Aufhebung der Stellplatzpflicht im Wohnungsbau und die aktuelle Nachverdichtung erzeugen tendenziell einen höheren Parkdruck auch in Wohnstraßen. Perspektivisch führt dies zu einer weiteren Verschlechterung der Fuß- und Radwegequalität und einer Verringerung der Verkehrssicherheit, insbesondere für ältere Menschen und Schüler.

Die Nahmobilität zu stärken heißt:

- Infrastrukturmaßnahmen verstärkt auf die Verbesserung der Nahmobilität hin auszurichten, z. B. Straßenbaumaßnahmen dazu zu nutzen, Querungsmöglichkeiten zu schaffen, oder auch Kreuzungen baulich vom Parken freizuhalten und so die Verkehrssicherheit zu erhöhen.
- die Radwege ins Zentrum, zu den Schulstandorten und die Anbindungen an die Velorouten auszubauen.
- frühzeitig eine Kultur der Nahmobilität, insbesondere die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu fördern.
- Seniorinnen und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte Personen stärker in den Blick zu nehmen.
- über den Stadtteil hinaus politische und rechtliche Weichen für eine bessere Berücksichtigung der Nahmobilität in der Verkehrsplanung zu stellen.

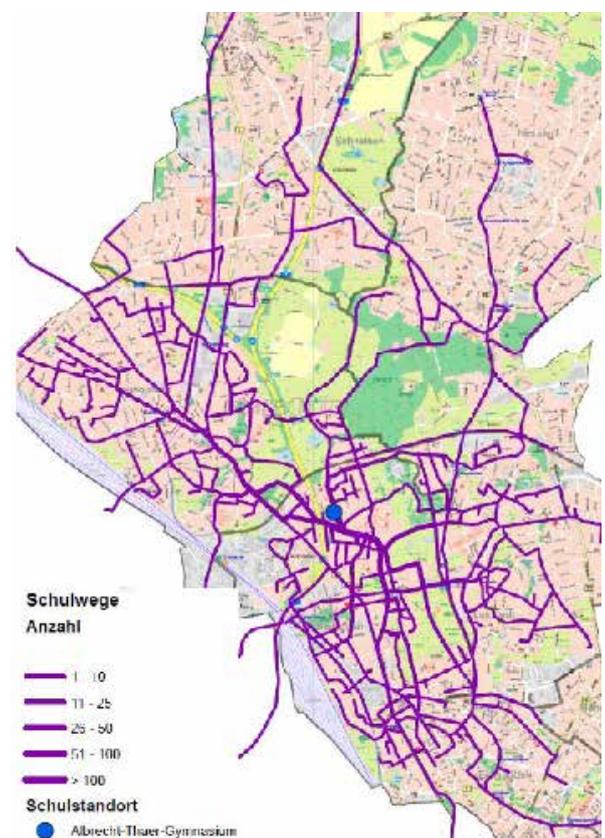


Abb. 36: Schülerbefragung 2018 - Schulwege der Schüler des Albrecht-Thaer-Gymnasiums (Bezirk Eimsbüttel, 2018)

# 7. Parken für unterschiedliche Nutzergruppen und räumliche Situationen zukunftsfähig gestalten.

**Um die regionale Erreichbarkeit und Attraktivität des Stadtteilzentrums zu sichern, ist ein ausreichendes Angebot an Kundenparkplätzen notwendig. Gleichzeitig muss das Parken so organisiert sein, dass die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum darunter nicht leidet. Ähnliches gilt für den Parkraum in den Wohnquartieren.**

Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass das Stadtteilzentrum und der Markt mit seiner vergleichsweise älteren Kundschaft auf genügend Parkplätze angewiesen ist. Grundsätzlich gibt es eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen, doch viele Kurzzeitparkplätze im Straßenraum sind von Dauerparkern belegt. An Markttagen ist ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen und ein damit verbundener Parksuchverkehr festzustellen. Auch die regionale Kundschaft kommt – solange es keine alternativen Mobilitätsangebote gibt – in der Regel mit dem Pkw zum Einkaufen.

Gleichzeitig gibt es eine wachsende Zahl von Eidelstedtern, die mit dem Rad oder zu Fuß ins Zentrum kommen. Die Erschließung der Parkhäuser über den inneren Bereich des Stadtteilzentrums führt zu Konflikten zwischen Fuß- und Autoverkehr, bis hin zu einer „aggressiven Atmosphäre“.

Fuß- und Autoverkehr im Stadtteilzentrum müssen entflochten werden. Dazu müssen eindeutigere Verkehrsregelungen geschaffen werden, mit einem Parkleitsystem kann der Parksuchverkehr reduziert werden, die Zahl der Dauerparker im öffentlichen Raum muss verringert und die Parkhäuser sollten so umorganisiert werden, dass sie von den äußeren Erschließungsstraßen aus angefahren werden können. So kann sowohl die Erreichbarkeit als auch die Attraktivität des öffentlichen Raums aufrechterhalten werden (vgl. Abschnitt 2.5.4).



Abb. 37: Komplexe Parkraumregelungen im Stadtteilzentrum Eidelstedt, hier: Ladezone Lohkampstraße (orange edge)



# 2.2

## Mobilitätsleitbild Eidelstedt

Das Mobilitätsleitbild beschreibt die Kernziele der zukünftigen Gestaltung des Verkehrs in Eidelstedt:

- Autoarme Mobilität für alle ermöglichen.
- Verkehr verträglich organisieren.
- Impulse der Mobilität für die städtebauliche Entwicklung und Stärkung des Stadtteils nutzen.

Das Leitbild zielt darauf ab, für alle Bereiche des Stadtteils eine Verbesserung der Mobilitätsangebote zu erreichen, den Verkehr durch eine Reduzierung der Durchgangsverkehre und eine Verbesserung der Parkraumsituation im Stadtteilzentrum verträglicher abzuwickeln und die Veränderungen in der Struktur des öffentlichen Verkehrs für eine städtebauliche Weiterentwicklung gerade an den S-Bahnhaltestellen zu nutzen.

Ziel ist es – trotz Bevölkerungswachstums –, mit einer autoärmeren, nachhaltigen Mobilität den Straßenraum aufzuwerten und die Verkehrssituation im Stadtteil zu verbessern.

### Legende

- Maßnahmen Autoverkehr
- Maßnahmen öffentlicher Verkehr
- Maßnahmen Radverkehr
- Maßnahmen Fußverkehr
- ★ Potenzial für Neubauten
- 🏠 Wohnungsbau (Neubau)
- 🎓 Schulbauten
- 🏢 Gewerbe
- Stadtteilgrenze

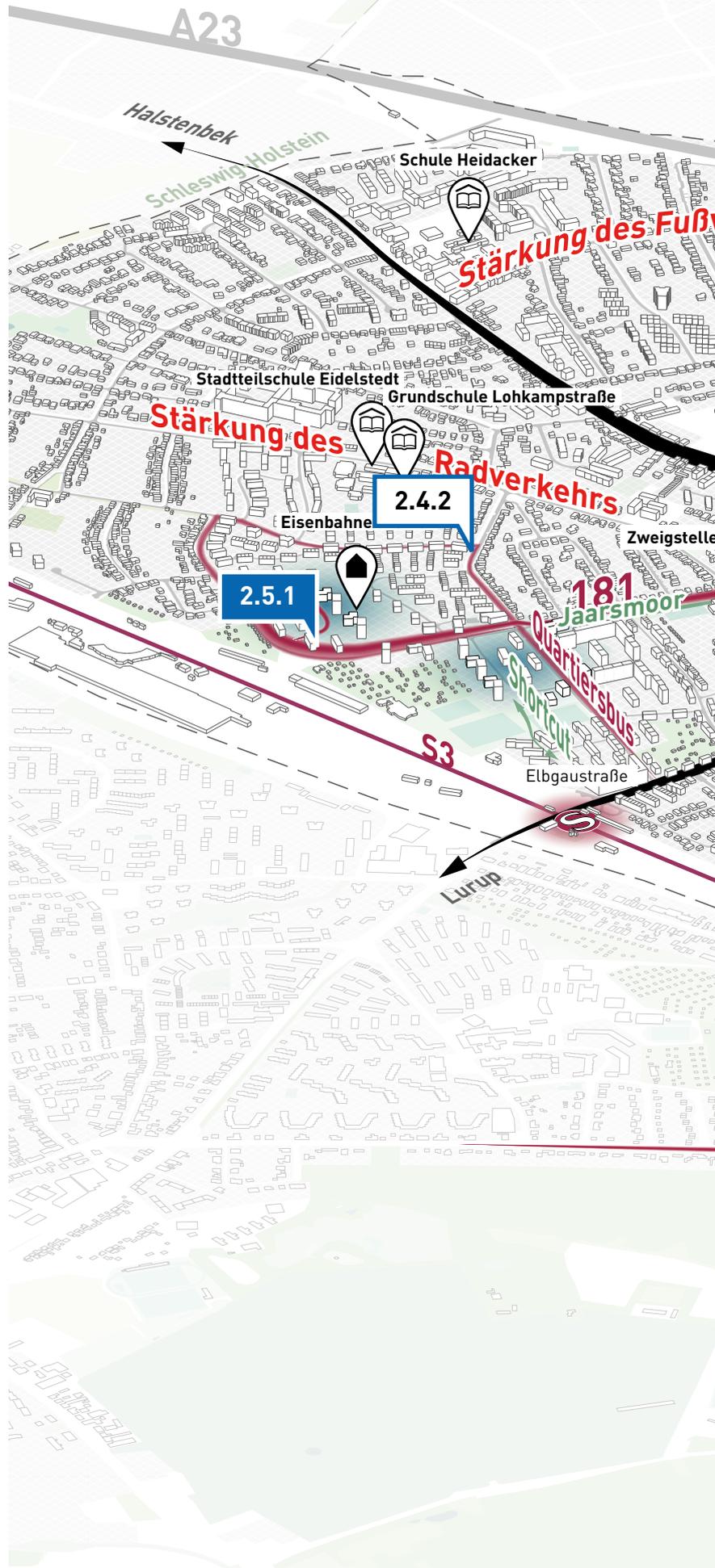
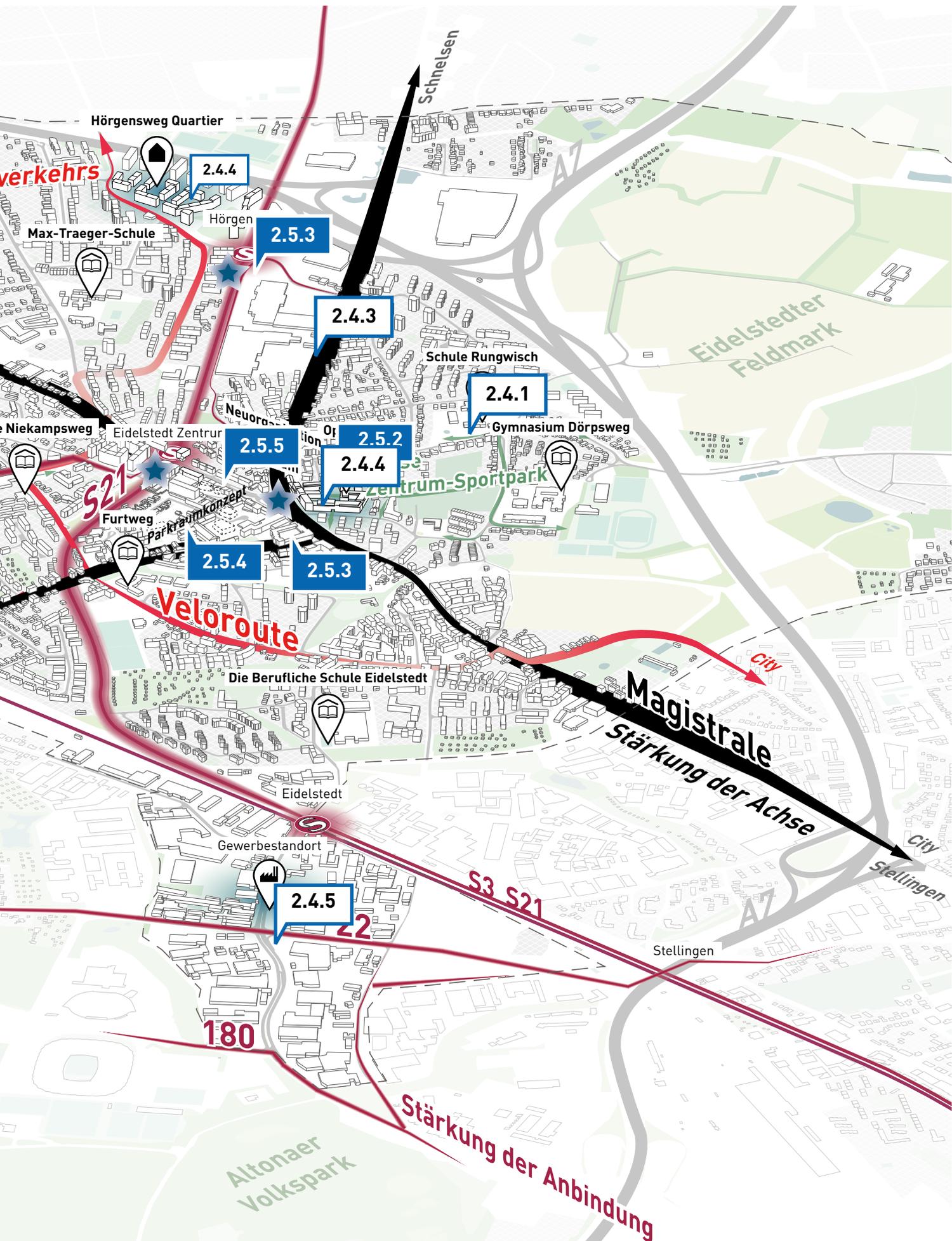


Abb. 38: Mobilitätsleitbild für Eidelstedt - Zusammenführung aller Maßnahmen (eigene Darstellung)



## 2.3 Maßnahmenübersicht

In der rechts abgebildeten Tabellenübersicht finden sich alle Maßnahmen im Bereich Mobilität, die in Eidelstedt aktuell geplant oder vorsondiert werden. Sie sind in zwei Teilbereiche gegliedert. Zum einen in die vom Bezirk und den übergeordneten Behörden oder Verkehrsanbietern geplanten Maßnahmen im Stadtteil. Der zweite Abschnitt zeigt die konkreten Ableitungen, die aus dem Konzeptteil des Mobilitätskonzept entstanden sind. Teile davon sind konkrete Handlungsanweisungen oder Maßnahmen, die sich teilweise schon in der Umsetzung oder aktuell in der Vorbereitung befinden.

Die Maßnahmen gliedern sich in zwei Kategorien: zum einen Steckbriefe, die Handlungsansatz, Akteure und Umsetzungsschritte strukturiert darstellen; zum anderen Konzeptpapiere, die einzelne Themen vertiefend ausarbeiten.

→ 2.4 Steckbriefe

- 2.4.1 Förderung und Stärkung der Nahmobilität
- 2.4.2 Durchgangsverkehrreduzierung in Anwohnerstraßen
- 2.4.3 Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens
- 2.4.4 Bestands- und Neubürgermanagement
- 2.4.5 Betriebliches Mobilitätsmanagement

→ 2.5 Konzeptpapiere

- 2.5.1 Anbindung des Eisenbahnviertels an den ÖPNV
- 2.5.2 Mobilitätsbelange im Geschosswohnungsbau
- 2.5.3 Steuerung Neue Mobilität
- 2.5.4 Parkraumkonzept Eidelstedt Innenstadt
- 2.5.5 Neuorganisation Eidelstedter Platz/Eidelstedt Zentrum

Titel

### Aktuelle geplante Maßnahmen des Bezirk Eimsbüttel

#### Größere/wichtige Bauvorhaben

Gemischte Bebauung ehemaliges Dellogelände  
Wohnbebauung Hörgensweg  
Wohnbebauung Eisenbahnviertel  
Erarbeitung eines quartiersbezogenen Mobilitätskonzepts  
Bürgerhaus Eidelstedt  
Turnhalle Ekenknick  
Wohnbebauung Lohkampstraße

#### Straßenbaumaßnahmen

Grundinstandsetzung Torfweg (Redingskamp - Alpenrosenweg)  
Grundinstandsetzung Baumacker (Holsteiner Chaussee - Heidacker)  
Grundinstandsetzung Muldenweg (Baumacker - Pflugacker)  
Deckensanierung Ottensener Straße (Einmündungsbereich Lederstraße)  
Grundinstandsetzung Lohkampstraße (Redingskamp - Landesgrenze)

#### Ausbau der Radinfrastruktur

Veloroute 2: Reichsbahnstraße (Kieler Str.-Furtweg)  
Veloroute 14: Pinneberger Chaussee (Johann-Schmidt-Straße - Pflugacker)

Fahrradwegweisung und Branding für die Velorouten  
Branding mittels Kennzeichnung / Piktogramme

StadtRAD-Station Hörgensweg  
StadtRAD-Station S-Bahn Elbgasstraße  
StadtRAD-Station AKN Eidelstedt Zentrum  
StadtRAD-Station S-Bahn Eidelstedt

### Geplante Maßnahmen des Mobilitätskonzepts

#### Konzeptsteckbriefe

##### P 01: Förderung und Stärkung der Nahmobilität

##### P 02: Reduzierung des Durchgangsverkehr in Anwohnerstraßen

Verkehrszählung zur Quantifizierung der aktuellen verkehrlichen Situation  
Verkehrsversuche zur Verkehrsberuhigung und temporären Lösung

##### P 03: Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens (S21-Bahntrasse)

Dringlichkeiten und Flächenverfügbarkeiten prüfen

##### P 04: Bestands- und Neubürgermanagement

Pilotprojekt mit ehemaligem Dellogelände

##### P 05: Betriebliches Mobilitätsmanagement

Vorsondierung für Klimaschutzteilkonzept Gewerbestandort Schnakenburgallee

#### Konzeptpapiere

##### Anbindung des Eisenbahnviertels an den ÖPNV

Einrichtung eines Quartiersbusses und Verlängerung Buslinie 181

##### Mobilitätsbelange im Geschosswohnungsbau

Umsetzungsbeispiel: Ehemaliges Dellogelände

##### Steuerung Neue Mobilität

Realisierung StadtRAD-Station Eidelstedter Center/Platz

##### Parkraumkonzept Eidelstedt Innenstadt

Einrichtung Anzeigetafel zu Parkplatzkontingent in Tiefgarage  
Einrichtung eines Parkleitsystems

##### Neuorganisation Eidelstedter Platz/Eidelstedt Zentrum

Vision: Grundlage für weitere Diskussion / städtebaulicher Wettbewerb

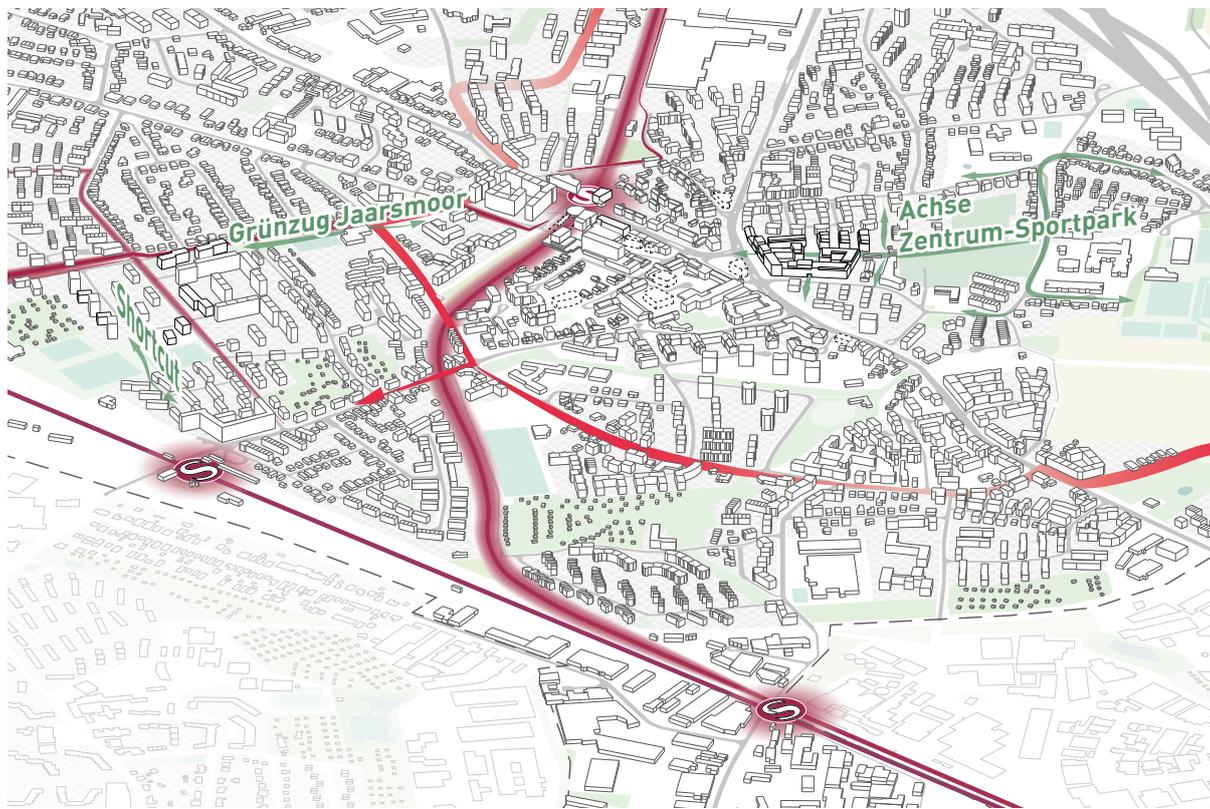
Abb. 39: Maßnahmenübersicht der geplanten bezirklichen Vorhaben und konzeptionellen Ableitungen aus dem Konzept (eigene Darstellung)

Verkehrsträger	Zuständigkeit	Zeithorizont
-	Bezirk Eimsbüttel	in Planung, Bezug Nordteil Mitte 2022, Südteil Mitte 2023
-	Bezirk Eimsbüttel	364 Wohneinheiten fertig
-	Bezirk Eimsbüttel	in Planung
Mobilität	Investor Vonovia/Büro ARGUS	in Bearbeitung
-	Bezirk Eimsbüttel	?
-	Bezirk Eimsbüttel	?
-	Bezirk Eimsbüttel	?
MIV	Bezirk Eimsbüttel	ab vsl. April 2019
MIV	Bezirk Eimsbüttel	in Planung
MIV	Bezirk Eimsbüttel	in Planung
MIV	Bezirk Eimsbüttel	in Planung, Bau voraussichtlich 2019
MIV	Bezirk Eimsbüttel	in Planung, Bau voraussichtlich 2021
Radverkehr	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	im Bau seit Nov 2018
Radverkehr	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	vs. Ende 2019 (wahrscheinlich aber 2020)
Radverkehr	BWVI	in Planung, Realisierung im Jahr 2021
Radverkehr	BWVI	in Planung, nach Pilotphase Realisierung im Jahr 2021
Rad-Sharing	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	Realisierung 2019
Rad-Sharing	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	Realisierung 2019
Rad-Sharing	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	Realisierung 2020/22
Rad-Sharing	Bezirk Eimsbüttel, BWVI	Realisierung 2020/22
Rad-/Fußverkehr		
MIV	Bezirk Eimsbüttel, Polizei	kurzfristig
MIV	Bezirk Eimsbüttel, Polizei	kurzfristig
ÖPNV	HVV, VHH, Bezirk Eimsbüttel	langfristig
Mobilität	Ditting Bau, Mobilitätsanbieter	kurz-/mittelfristig
MIV, Radverkehr	Bezirk Eimsbüttel	kurzfristig
ÖPNV	HVV, VHH	kurzfristig
Car-Sharing, Radverkehr	Ditting Bau, Cambio, Bezirk Eimsbüttel	kurzfristig
Rad-Sharing	Center Management, Bezirk Eimsbüttel	in Planung, Realisierung 2019
MIV	Center Management, Bezirk Eimsbüttel	kurz-/mittelfristig
MIV	Bezirk Eimsbüttel, Polizei	mittelfristig
-	Bezirk Eimsbüttel, HVV, VHH, DB (S-Bahn)	langfristig

## 2.4.1

# Förderung und Stärkung der Nahmobilität

Umwelt- und klimafreundliche Nahmobilität als wichtiger Teilbaustein



### Beschreibung

Die alltäglichen Wege zum Einkaufen oder der Schulweg der Kinder in eine der Eidelstedter Schulen sind innerhalb des Stadtteils in der Regel kürzer als 2 Kilometer. Viele dieser alltäglichen Wege können umwelt- und klimafreundlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Um die Nahmobilität in Eidelstedt zu fördern, hat die Grundschule Rungwisch in einem Pilotprojekt einen „Schulexpress“ eingeführt, bei dem Kinder gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen. Mit Blick auf die Sicherheit der Fußwege sollten verstärkt die Kreuzungsbereiche von parkenden Autos freigehalten und sichere Querungsmöglichkeiten baulich eingerichtet werden. Im Rahmen eines Fußwegekonzeptes mit teilräumlichen Fokusgebieten können generelle, stadtteilbezogene und kleinräumliche Verbesserungspotentiale und Maßnahmen aufgezeigt und angestoßen werden.

Die altersgerechte Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen und Umsteigepunkten

Mit den Velorouten wird derzeit das überörtliche Radwegenetz ausgebaut. Daneben sollte auch das stadtteilinterne Radwegenetz instandgesetzt und ausgebaut werden. Ziel sollte sein, ggf. in den Seitenstraßen Quartiersrouten zu den Schulen und ins Zentrum einzurichten (z. B. den Torfweg als Nebenstrecke zur Lohkampstraße) sowie Engstellen und Konfliktpunkte zu entschärfen.

Neben eher langfristig angelegten Umbaumaßnahmen im Straßenraum sollten kurzfristig Maßnahmen zur Sichtbarmachung von Wegen umgesetzt werden. Die Stadt Mainz z. B. macht mit einfachen „Piktogrammketten“ deutlich, wo Radfahrer auf der Straße fahren dürfen, und sorgt so für ein konfliktärmeres Nebeneinander von Auto- und Radfahrern.

### Räumliche Zielebene

- übergeordnet/überregional
- Stadtteil Eidelstedt
- Teilraum
- Einzelprojekt

### Zeithorizont

kurzfristig  langfristig

### Priorität

niedrig  hoch

## Handlungsfelder

---

- MIV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Neue Mobilität

- Wirtschaftsverkehr
- Berufs-/Ausbildungsverkehr
- Einkaufs-/Versorgungsverkehr
- Freizeit-/Tourismusverkehr

- Städtebau
- Straßenraumgestaltung
- Infrastruktur
- Sonstiges

## Kostenrahmen

---



## Übertragbarkeit/Skalierbarkeit

---



## Umsetzungsstrategie/Akteure

---

- Durchführung von Stadtspaziergängen/Workshops mit Bürgern und Experten zur Identifizierung von Engstellen im Radwegenetz und eines Quartiersroutennetzes, ggf. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen
- Erstellung eines Fußwegekonzeptes bzw. einer Fußverkehrsstrategie zur Verbesserung der Fußgängerfreundlichkeit des Stadtteils (Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten, Berücksichtigung der Barrierefreiheit, Verbesserung der Erreichbarkeit durch direkte und kürzere Fußwege, Schaffung neuer Wegebeziehungen durch Baublöcke).
- Verstärkte Berücksichtigung der Belange des Fuß- und Radverkehrs bei allen Straßenbaumaßnahmen.
- Einrichtung von Radabstellanlagen an strategischen Punkten, wie bspw. an den zukünftigen S-Bahnstationen (Hörgensweg/Eidelstedt Zentrum) und im Zentrumsbereich.
- Berücksichtigung des Leitfadens zur altergerechten Gestaltung öffentlicher Räume rund um Umstiegsunkte des ÖPNV
- Akteure: Bezirk, Quartiersmanagement, Polizei, Schulen, Elternvertreter, Schüler, Seniorenbeirat, ADFC, ADAC, FUSS e.V., Vereine, lokale Unternehmen, Straßenbaubehörden.

## Konkreter Nutzen/Wirkungen für die Bürger von Eidelstedt

---

- Eine attraktive Nahmobilität ist in Teilen eine Alternative zur Nutzung des Pkw auf kurzen Strecken und fördert eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität.
- Im Stadtteil liegen acht Schulstandorte. Attraktive und sichere Fuß- und Radwege in Verbindung mit Pilotprojekten wie dem „Schulexpress“ fördern schon bei Kindern die Nahmobilität.
- Attraktive Fußwege und belebte Straßenräume stärken das Image Eidelstedts als lebenswertem Stadtteil.
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.

## Zielkonflikte

---

- Schaffung neuer Wegebeziehungen über Privatflächen durch Dienstbarkeiten und Wegerechte oftmals schwierig umzusetzen.
- Die Einrichtung verkehrsberuhigter Straßenabschnitte ist durch die dafür notwendigen baulichen Maßnahmen oft kostenintensiv.
- Nicht jede sinnvoll erscheinende Maßnahme ist rechtlich einfach umzusetzen. In Tempo-30-Zonen ist z. B. die Einrichtung von Zebrastreifen nicht vorgesehen.
- Ordnungspolitische Maßnahmen im Bereich der Verkehrskontrolle können nicht immer und überall durchgesetzt und durchgeführt werden.
- Im begrenzten Straßenraum führen Zugeständnisse an eine Nutzergruppe (bspw. Fußgänger) zu Abstrichen für die anderen Nutzer (Radfahrer und/oder Autofahrer).

## Förderprogramme

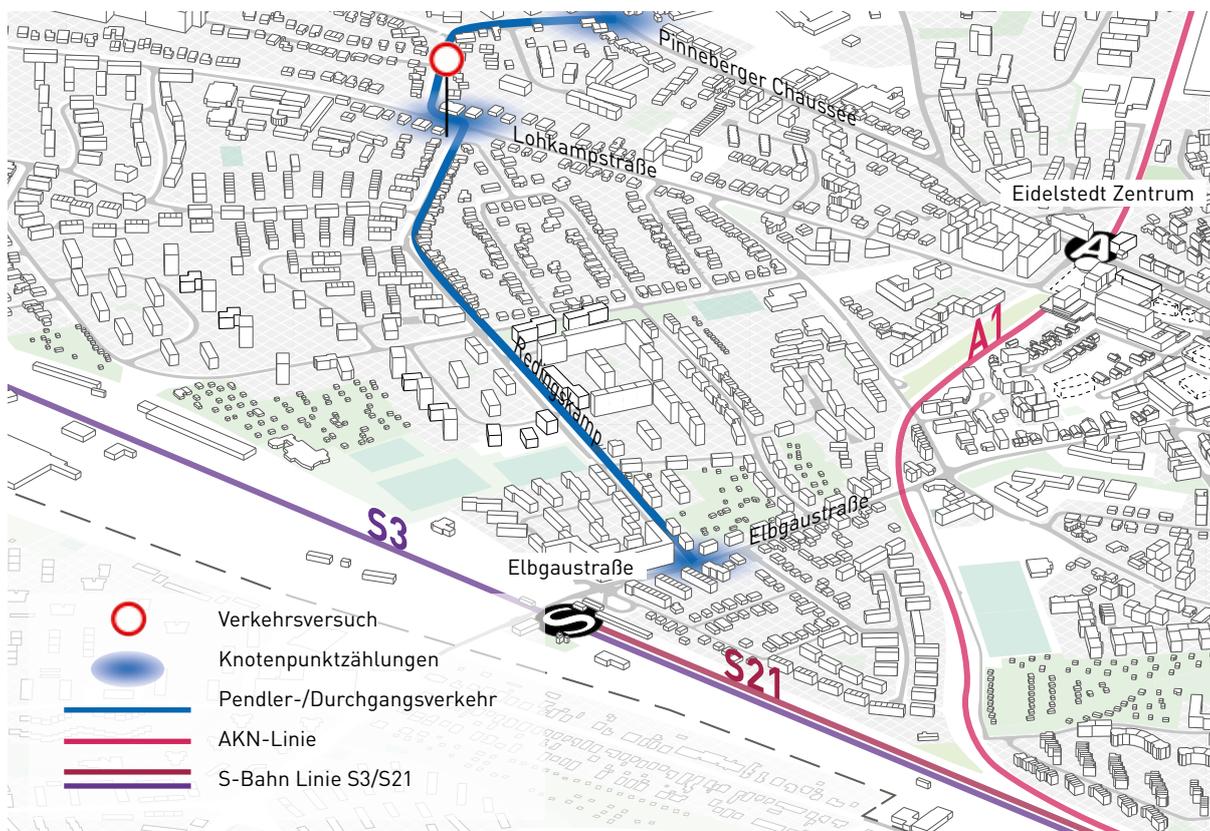
---

- RISE-Förderung

## 2.4.2

# Reduktion von Durchgangsverkehr in Anwohnerstraßen

## Durchgangsverkehr für Anwohner in Eidelstedt verträglich gestalten



### Beschreibung

In der Bevölkerung wird immer wieder über Schleich- und Ausweichverkehre in Wohnstraßen berichtet. Oft wird die Strecke Halstenbeker Weg–Zweigweg–Lohkampstraße–Redingskamp genannt. Trotz Tempo-30-Zonen in Teilbereichen und baulichen Verkehrsberuhigungen (sog. Nasen) hat sich die Situation nach Ansicht einiger Anwohnerinnen nicht verbessert.

Aus Sicht des zuständigen Polizeikommissariats (PK 27) kann nur „von einer leichten, aber stetigen Erhöhung der Verkehrsbelastung des Redingskamps seit 2012 ausgegangen werden. Die in den vergangenen Jahren als kritisch bezeichneten Verkehrslagen im Redingskamp waren jedoch stets anlassbezogen (z. B. temporäre Umleitung des Busverkehrs) und bilden nicht die normale Verkehrslage ab.“

Nach der Modellrechnungen ist nach Abschluss des Ausbaus der A7 mit einer leichten Reduktion der Ausweichverkehre auf dem Redingskamp zu rechnen (S. Kap.1.4). Eine perspektivische Entlastung des Hauptverkehrsknotens Eidelstedter Platz dürfte zudem einen weiteren Beitrag zur Reduktion und (Rück-)Verlagerung auf das Hauptstraßennetz leisten – vorausgesetzt, mit der Umfahrung des Eidelstedter Platzes über die Wohnsammelstraße Redingskamp sind keine Zeitgewinne mehr verbunden. Aktuell muss von einer besonderen, stark durch den Ausbau der A7 geprägten Verkehrslage ausgegangen werden. Die Problemlage sollte nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen und unter Berücksichtigung der Effekte der geplanten Wohnungsbauvorhaben im Eisenbahnviertel erneut bewertet werden. Etwaige Maßnahmen am Knoten Redingskamp/Elbgaustraße bspw. durch eine Signalisierungsanlage sollten genauestens geprüft und abgewogen werden. Eine erhöhte Leistungsfähigkeit des Knotens Redingskamp/Elbgaustraße könnte auch gegenteilige Effekt hervorrufen und zu einer weiteren Etablierung des Redingskamp als Ausweichstrecke beitragen.

### Räumliche Zielebene

- übergeordnet/überregional
- Stadtteil Eidelstedt
- Teilraum
- Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität



## Handlungsfelder

---

- MIV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Neue Mobilität
  
- Wirtschaftsverkehr
- Berufs-/Ausbildungsverkehr
- Einkaufs-/Versorgungsverkehr
- Freizeit-/Tourismusverkehr
  
- Städtebau
- Straßenraumgestaltung
- Infrastruktur
- Sonstiges

## Kostenrahmen

---



## Übertragbarkeit/Skalierbarkeit

---



→ Keine Verkehrsberuhigung im übergeordneten strategischen Netz von Eidelstedt.  
 → In der Analyse der Ausgangssituation (vgl. Kap. 1) konnten im untergeordneten Netz auch die Straßenzüge Furtweg–Reichsbahnstraße und Fangdieckstraße als Straßen mit überdurchschnittlichem Durchgangsverkehrsaufkommen identifiziert werden.

## Umsetzungsstrategie/Akteure

---

→ Im Zuge der geplanten Wohnungsbauvorhaben sind verkehrstechnische Untersuchungen und Prognosen über die zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsmengen zu erstellen und vor dem Hintergrund des Beschlusses der Bezirksversammlung – „Erstellung eines Gutachtens zur Überplanung des Straßenzuges Zweigweg–Lohkampstraße–Redingskamp“ (Bezirksamt Eimsbüttel. 2016) – zu bewerten.

→ Einen temporären Baustein in der Verbesserung der Problematik kann ein Maßnahmenpaket von temporären Verkehrsberuhigungen, Durchfahrtbeschränkungen und Einbahnstraßenlenkungen darstellen. Durch diese temporären Verkehrsversuche in der Praxis können unterschiedliche Maßnahmen mit ihren Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz (Rebound-Effekte) erprobt und abgeschätzt werden. Die Erreichbarkeit für die Quartiersanwohner sollte hierbei aber nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

## Konkreter Nutzen/Wirkungen für die Bürger von Eidelstedt

---

→ Die Belastung dieser Straßenzüge, vor allem zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden im Verkehr, betrifft ca. 450 direkt angrenzende Wohneinheiten.

→ Die Reduzierung der Verkehrsmengen macht den Straßenraum sicherer für den Rad- und Fußverkehr.

## Zielkonflikte

---

→ Grundsätzliche Zielkonflikte sind auf mehreren Ebene vorhanden. Die erhöhte Leistungsfähigkeit der Sammelstraßen führt zu weiterer Etablierung als Ausweichstrecke. Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz (Rebound-Effekte) sind mit zu berücksichtigen.

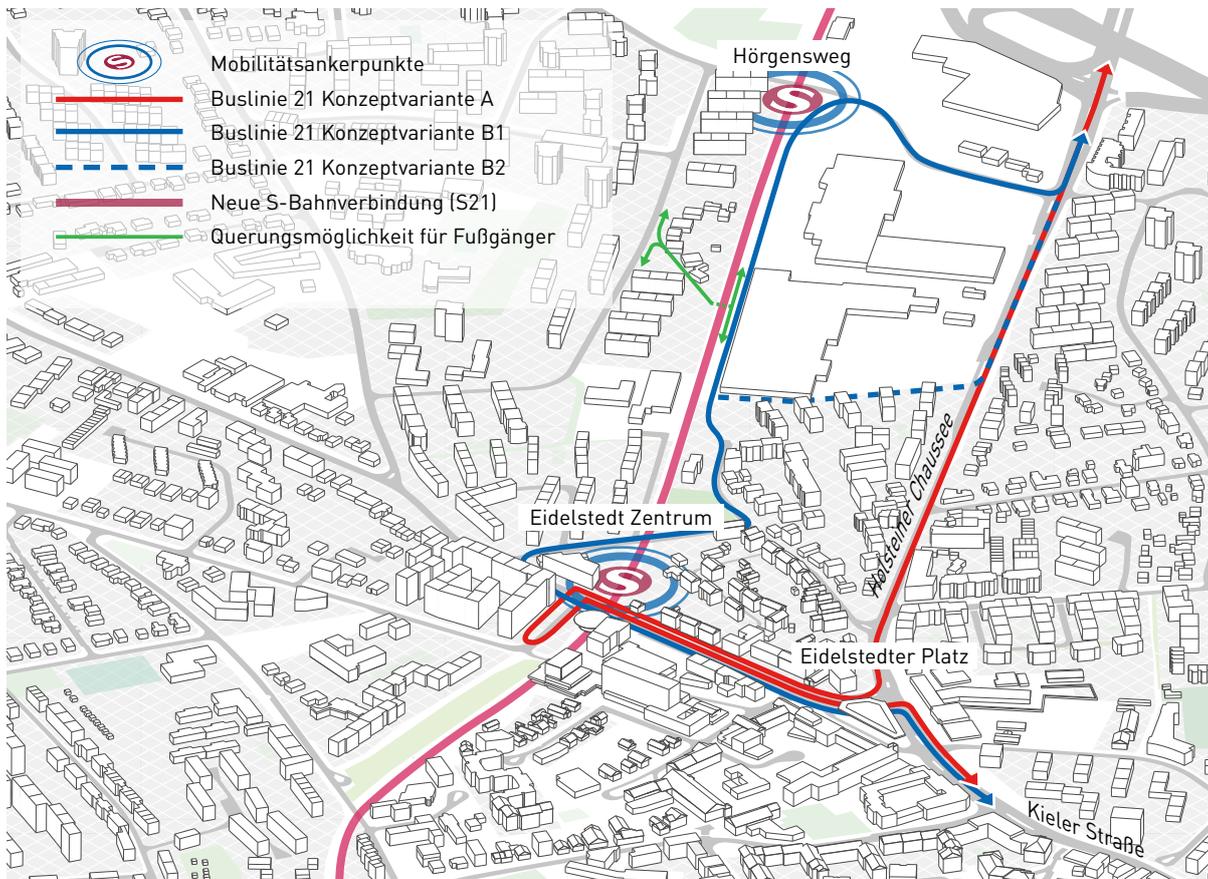
## Förderprogramme/Kooperationen

---

- RISE-Förderung
- Bezirksamt, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, LSBG

## 2.4.3

# Stärkung des Umweltverbundes durch eine Bustrasse Schaffung einer direkten Wegeverbindung Hörgenswegbebauung–Stadtteilzentrum



### Beschreibung

Die Staus und Stockungen auf der Holsteiner Chaussee und der Kieler Straße sowie auf der Elbgaustraße beeinträchtigen den Busverkehr nachhaltig. Die Buslinie 21 steht in Stoßzeiten genauso im Stau wie die Autofahrer und ist entsprechend unattraktiv.

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms wurde der südliche Abschnitt der Kieler Straße bis zum Eidelstedter Platz mit einem eigenständigen Bussonderfahrstreifen in Mittellage überplant. Die Problematik an der Holsteiner Chaussee und der Elbgaustraße bleibt bis heute bestehen. Aufgrund von engen Straßenquerschnitten können hier keine Busspuren eingerichtet werden. Der HVV und der VHH haben daher eine separat geführte Bustrasse, die parallel zur Holsteiner Chaussee entlang der Bahntrasse geführt werden soll, in die Diskussion gebracht.

Diese Bustrasse bände die beiden Haltestellen Hörgensweg und Eidelstedt Zentrum direkt und getrennt vom Stau auf der Holsteiner Chaussee an. So entstünde ein klarer Fahrzeitgewinn für den ÖV und auch die Busverbindung in den nördlichen Bereich Eidelstedts würde verbessert.

### Räumliche Zielebene

- übergeordnet/überregional
- Stadtteil Eidelstedt
- Teilraum
- Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität



## Handlungsfelder

---

- MIV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Neue Mobilität
  
- Wirtschaftsverkehr
- Berufs-/Ausbildungsverkehr
- Einkaufs-/Versorgungsverkehr
- Freizeit-/Tourismusverkehr
  
- Städtebau
- Straßenraumgestaltung
- Infrastruktur
- Sonstiges

## Kostenrahmen

---



## Übertragbarkeit/Skalierbarkeit

---



→ Diese Maßnahmen sind konkret auf die räumlichen Gegebenheiten bezogen und durch die lokale verkehrliche Situation bedingt, sodass keine direkte Übertragbarkeit gegeben ist.

## Umsetzungsstrategie/Akteure

---

- Die Gutachter schlagen vor, die in die Diskussion gebrachte Bustrasse nur einspurig auszubauen und durch Ausweichbuchten an strategischen Punkten einen zweispurigen Busverkehr zu ermöglichen.
- Diese neue Bustrasse könnte um weitere Verkehrsträger, z. B. Radverkehr oder Umweltspur für nachhaltige Verkehrsträger, erweitert werden und würde damit vielmehr eine direkte und attraktive Verbindung für Bürger aus dem Norden (u. a. Neubebauung Hörgensweg) in das Stadtteilzentrum Eidelstedt darstellen.
- Eine Fußgängerquerung über die zukünftige S-Bahntrasse kann die direkte Anbindung der westlich der Bahngleise gelegenen Wohngebiete an das Nahversorgungszentrum und den Baumarkt deutlich verbessern.

## Konkreter Nutzen/Wirkungen für die Bürger von Eidelstedt

---

- Diese Maßnahme hätte nicht nur einen direkten Nutzen für die Eidelstedter und die Neubürger am Hörgensweg, sondern würde auch für die Buslinie 21, die über die Stadtteilgrenzen hinaus verläuft, eine bedeutende Fahrzeitverbesserung bedeuten.
- „Unter den heutigen Rahmenbedingungen im Straßennetz würde die MetroBus-Linie 21 die Schnell-Bahn-Station ‚Eidelstedt Zentrum‘ nur über eine zeitintensive Stichfahrt über den Eidelstedter Platz erreichen. Diese steht der möglichst direkten Führung der Linie deutlich entgegen (s. die rote Linie in der Abbildung oben). Die Bustrasse würde die tangentielle Verbindungsfunktion der MetroBus-Linie 21 zwischen den radial ausgerichteten SchnellBahn-Strecken stärken und den Reisekomfort durch verbesserte Verknüpfungen aus Richtung Schnelsen deutlich erhöhen.“ (Stellungnahme HVV + VHH, 2019)

## Zielkonflikte

---

- Aktuell gibt es in beiden Varianten noch Zielkonflikte in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit und das geltende Planungsrecht auf den durch diese neue Bustrasse zu beanspruchenden Flächen.
- Eine monofunktional nur vom ÖV (Busangebot) erschlossene Bustrasse parallel zur Schnellbahntrasse der S21 sollte vermieden werden.

## Förderprogramme/Kooperationen

---

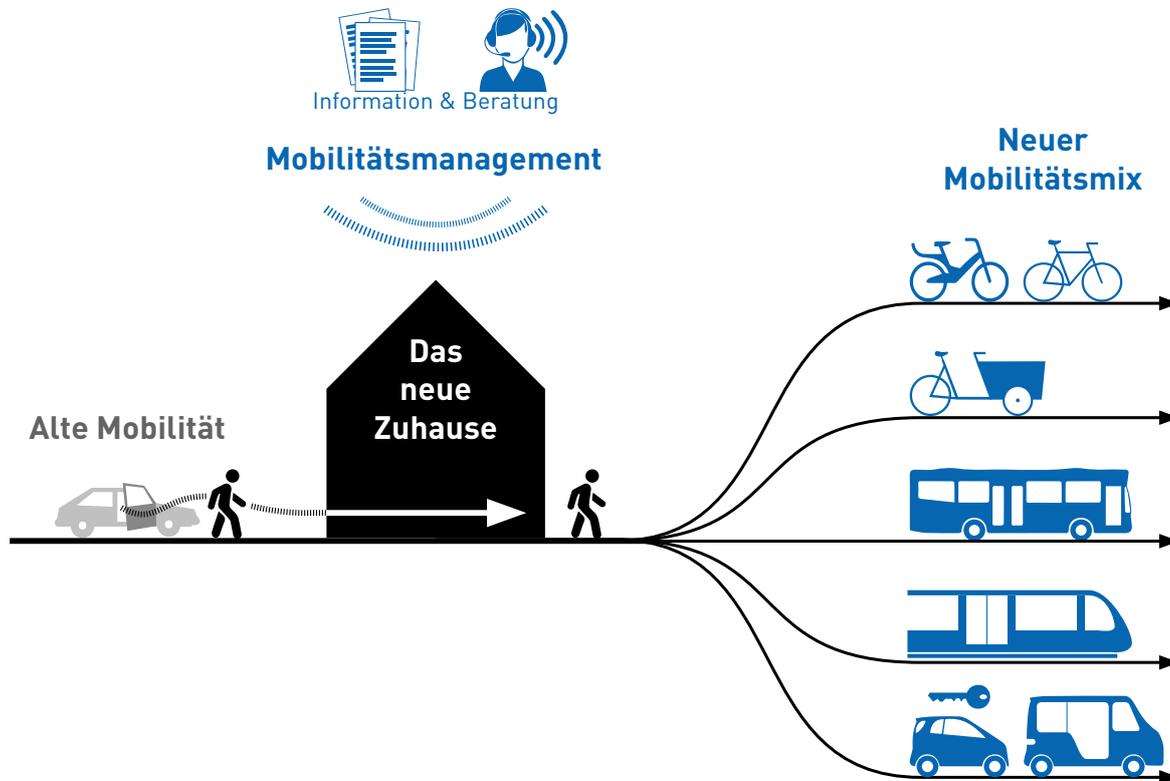
Förderprogramme: k. A.

Kooperationen: Für die Bustrasse sollte ein integrierter Straßenentwurf als Mobilitätsboulevard für Busse, Radfahrer, E- und Ridesharing-Fahrzeuge, Taxis u. Ä. entwickelt werden.

## 2.4.4

# Bestands- und Neubürgermanagement

Die alltägliche Mobilität der (neuen) Eidelstedter nachhaltig gestalten



### Beschreibung

Mit dem Wohnungsneubau in Eidelstedt werden neue, sharingbasierte Mobilitätsangebote im Stadtteil etabliert. Erfahrungen aus München zeigen, dass die neuen Angebote signifikant besser angenommen werden, wenn sie aktiv vermittelt werden. An diesem Punkt setzt das Neubürgermanagement an.

In einem umfassenden Paket werden alle Neubürger über alle Mobilitätsangebote in ihrem Wohnumfeld informiert und mit Probeabos und Schnupperangeboten für den Nahverkehr, aber auch für Sharing-Angebote ausgestattet. Darüber hinaus werden die Neubürger persönlich kontaktiert und zu den unterschiedlichen Angeboten und Möglichkeiten beraten.

Ziel des Neubürgermanagements ist es, eingefahrene Mobilitätsmuster am neuen Wohnort zu durchbrechen und das Verkehrsverhalten neu aufzustellen.

### Räumliche Zielebene

- übergeordnet/überregional
- Stadtteil Eidelstedt
- Teilraum
- Einzelprojekt

### Zeithorizont

kurzfristig ● langfristig

### Priorität

niedrig ● hoch

## Handlungsfelder

---

- MIV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Neue Mobilität
  
- Wirtschaftsverkehr
- Berufs-/Ausbildungsverkehr
- Einkaufs-/Versorgungsverkehr
- Freizeit-/Tourismusverkehr
  
- Städtebau
- Straßenraumgestaltung
- Infrastruktur
- Sonstiges

## Kostenrahmen

---



## Übertragbarkeit/Skalierbarkeit

---



→ Übertragbarkeit des Pilotprojektes auf andere, größere Wohnungsbauunternehmen als auch auf private Vermieter in Eidelstedt.

→ Außerdem ist es auf Bestandsbürger in Eidelstedt übertragbar.

→ Skalierbarkeit auf andere Bezirke und das gesamte Hamburger Stadtgebiet ist, je nach Modell, gegeben.

## Umsetzungsstrategie/Akteure

---

→ Das Konzept wurde von den Gutachtern in Anlehnung an das Münchner Modell (Gscheid mobil – Mobilitätsberatung von Neubürgern) entwickelt und soll in Kooperation mit einem Investor eines größeren Wohnungsbauvorhabens in Eidelstedt (Ditting Bau, ehemaliges Dello-Gelände) als Pilotprojekt erstmalig umgesetzt und erprobt werden.

→ Mittel- bis langfristig soll das Modell/Konzept institutionalisiert und von einem lokalen Träger im Bezirk bzw. in Hamburg weitergeführt werden. Erste Kontakte zum Referat Mobilitätsmanagement der Hochbahn AG in Hamburg sind dazu schon geknüpft.

## Konkreter Nutzen/Wirkungen für die Bürger von Eidelstedt

---

→ Die Beratung neuer und alteingesessene Bürger führt zu einer stärkeren Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten. Sowie sich eine kritische Menge an Interessierten findet, stellt z. B. die Firma Cambio Carsharing Fahrzeuge vor Ort bereit. Über die Beratung kann so schrittweise ein größeres Sharing-Angebot in Eidelstedt etabliert werden.

→ Das Münchner Pilotprojekt aus dem Jahr 2005/2006 hat hochgerechnet zu einer 1 %igen Reduktion des gesamten Kfz-Verkehrsaufwandes in München und zu einer deutlichen Stärkung des Umweltverbundes geführt. Das Projekt wurde daher auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet.

## Zielkonflikte

---

→ Das Neubürgermanagement fällt in keine Zuständigkeit, es ist sowohl bei der öffentlichen Verwaltung als auch bei den Verkehrsunternehmen angesiedelt.

## Förderprogramme/Kooperationen

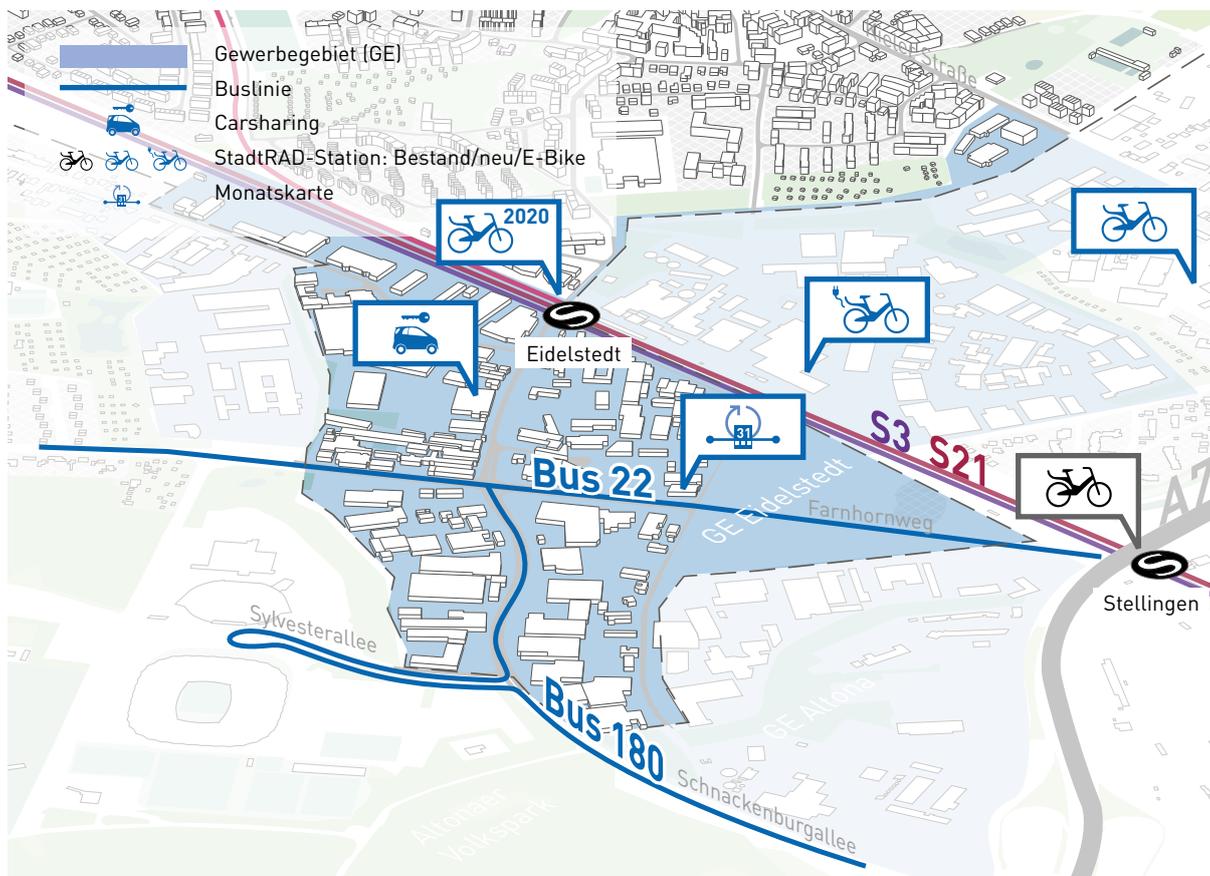
---

→ RISE-Förderung für ein Pilotprojekt

→ Koordination von lokalen Vereinen, Institutionen, Wohnungsbauunternehmen und Mobilitätsunternehmen zur Etablierung eines ersten Sharing-Angebotes in Eidelstedt.

## 2.4.5

# Flächendeckendes betriebliches Mobilitätsmanagement Stärkung des Gewerbestandortes Schnackenburgallee als Zukunftsstandort



### Beschreibung

Das Gewerbegebiet Schnackenburgallee ist das größte Gewerbegebiet im Stadtteil. Es liegt an der südlichen Stadtteilgrenze Eidelstedts und wird durch die Gleisstrasse vom restlichen Stadtteil räumlich abgegrenzt. Es erstreckt sich bis nach Stellingen (nordwestlich) und Altona (südlich).

Das Gewerbegebiet ist über die S-Bahnstation Eidelstedt und die Buslinien 22 und 180 (Binsbarg) an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Über die Schnackenburgallee besteht eine Anbindung an die A7. Im gesamten Gebiet arbeiten ungefähr 12.000 Beschäftigte in kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Im Gewerbegebiet entsteht ein großes Verkehrsaufkommen alleine durch Pendlerverkehre und Dienstfahrten. Durch eine Kooperation der Betriebe und ein gemeinsames Mobilitätsmanagement kann dieses Verkehrsaufkommen effektiver, stadtverträglicher und umweltfreundlicher organisiert werden.

Mit dem Projekt MOVE hat die Stadt Hamburg bereits ein Beratungsangebot geschaffen ([www.hamburg.de/move/](http://www.hamburg.de/move/)).

### Räumliche Zielebene

- übergeordnet/überregional
- Stadtteil Eidelstedt
- Teilraum
- Einzelprojekt

### Zeithorizont



### Priorität



## Handlungsfelder

---

- MIV
- ÖPNV
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Neue Mobilität
  
- Wirtschaftsverkehr
- Berufs-/Ausbildungsverkehr
- Einkaufs-/Versorgungsverkehr
- Freizeit-/Tourismusverkehr
  
- Städtebau
- Straßenraumgestaltung
- Infrastruktur
- Sonstiges

## Kostenrahmen

---



## Übertragbarkeit/Skalierbarkeit

---



→ Generelle Übertragbarkeit/Skalierbarkeit des konzeptionellen Ansatzes ist gegeben.

→ Übertragbarkeit auf weitere Gewerbestandorte in angrenzenden Stadtteilen.

## Umsetzungsstrategie/Akteure

---

- Im Rahmen einer Mobilitätspartnerschaft können Kosten der Unternehmen gesenkt und die Mobilität der Mitarbeiter optimiert werden, u. a. durch:
- Flotten- und Fuhrparkmanagement: Für die gemeinsame Nutzung von Geschäftswagen gibt es eine Reihe von Dienstleistungsangeboten. Auch das Outsourcing über öffentliche, stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge wurde bereits erfolgreich erprobt (Flensburger Modell).
  - Mobilitätsmanagement: Bei 12.000 Mitarbeitern können effektiv Fahrgemeinschaften (Ridesharing) gebildet werden, wenn alle Arbeitgeber eine gemeinsame Online-Plattform nutzen. Als Anreiz können Fahrgemeinschaften bevorzugt Parkplätze zur Verfügung gestellt werden.
  - Job-Tickets: Mit einem HVV-Job-Ticket kann ein Angestellter bis zu 945 Euro im Jahr gegenüber einem Einzelabo sparen. Job-Tickets werden aber vom HVV erst ab 20 Mitarbeitern im Unternehmen ausgegeben. Über eine Mobilitätspartnerschaft können auch kleine Betriebe diese Kostenvorteile für ihre Mitarbeiter zugänglich machen.
  - Rad- und Fußverkehr: Durch gute Radabstellanlagen, E-Bike-Förderung und die attraktive Gestaltung der Rad- und Fußwege im Gewerbegebiet kann der Rad- und Fußverkehr der Mitarbeiter gefördert werden. Der Bedarf an betrieblichen Pkw-Stellplätzen kann dadurch reduziert werden.
  - Mobilitätsmanager können die Zusammenarbeit und die Bündelung der Unternehmen zusätzlich stärken.

## Konkreter Nutzen/Wirkungen für Eidelstedt

---

- Der Gewerbestandort Schnackenburgallee wird u. a. durch seine bessere Erreichbarkeit für Mitarbeiter und seine kostenoptimierte betriebliche Mobilität als attraktiver Unternehmensstandort gestärkt, Arbeitsplätze an diesem Standort werden so gesichert.
- Aufgrund der hohen Arbeitsplatzdichte führt eine Verringerung des MIV-Anteils im Pendlerverkehr zu einer entsprechenden Verringerung der Verkehrsbelastung der Straßen in den Spitzenstunden. Insbesondere auch für die Reichsbahnstraße.

## Handlungsansatz

---

- Die unterschiedlichen Ansprüche und Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Unternehmen sollten abgefragt und es sollte ein passgenaues Konzept für eine kooperative betriebliche Mobilität entwickelt werden.
- Umsetzung eines Pilotprojektes für eine Mobilitätspartnerschaft kleiner, unterschiedlicher Unternehmen, z. B. im Rahmen eines Klimaschutzteilkonzepts. Dabei muss vor allem die Organisationsform und die Etablierung eines sog. Mobilitätsmanagers definiert werden.

## Förderprogramme/Kooperationen

---

- Ausschreibung eines gebietsbezogenen, bezirksübergreifenden „Klimaschutzteilkonzepts Mobilität“.

## 2.5.1 Anbindung des Eisenbahnerviertels an den ÖPNV

Das Eisenbahnerviertel in Eidelstedt soll nachverdichtet werden. In den kommenden Jahren sind dort ca. 280 neue Wohneinheiten geplant. Im Zuge dessen wird aktuell auch das öffentliche Nahverkehrsangebot überarbeitet. Zusätzlich wird im Rahmen eines Pilotprojektes erstmalig ein „Quartierbus“ in Eidelstedt eingesetzt. Durch diese Maßnahmen wird das Quartier zukünftig direkt an die S-Bahnstationen Elbgausstraße und Eidelstedt Zentrum angebunden und eine nachhaltige Mobilität im Quartier aktiv gefördert.

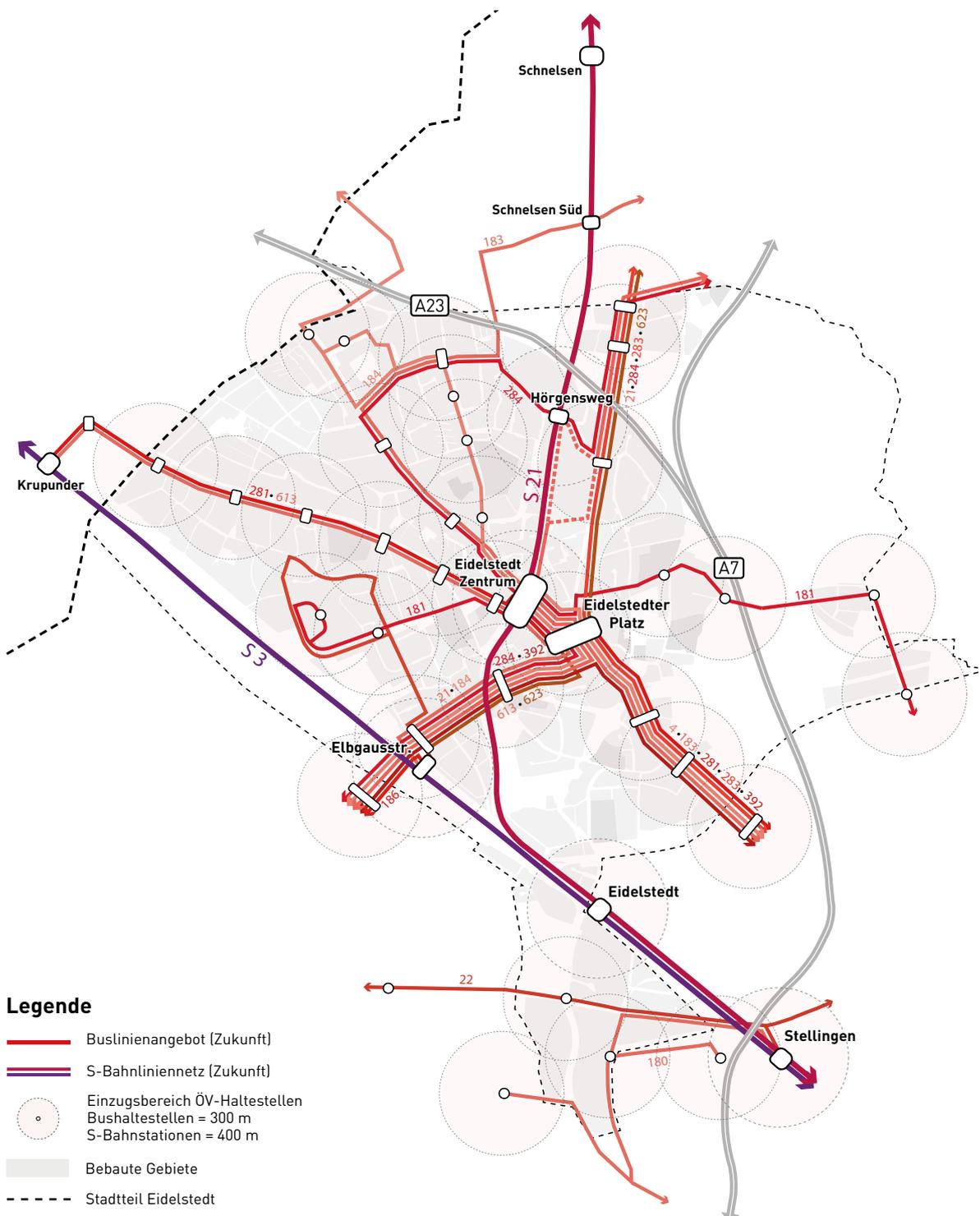


Abb. 40: Busangebot in Eidelstedt, Zielnetz-Ausbauzustand ca. 2025 (HVV/VHH. 2018/2019 [eigene Darstellung])

Mit dem Ausbau der AKN-Linie zur S21 planen HVV und VHH ab 2025 mit einem neuen Busangebot (s. Abb. 41). Wesentliche Neuerung zum aktuellen Buslinienetz ist die Schwerpunktverlagerung des Busangebotes vom Eidelstedter Platz zur neuen S-Bahnstation Eidelstedt Zentrum. Dadurch ist ein direkter Umstieg vom Bus in die S-Bahn möglich. Dazu werden einzelne Linien verkürzt und zukünftig an der Station Eidelstedt Zentrum enden, z. B. die Buslinie 4. Entsprechende Überliegerplätze müssen vor Ort geschaffen werden (vgl. Abschnitt 2.5.5). Andere Linien werden dafür mit ihrem Angebot ausgebaut. So wurde beispielsweise eine alternative Linienführung der Buslinie 21 in die Diskussion gebracht. Diese ist in der oben abgebildeten Karte schon aufgenommen (vgl. Abschnitt 2.4.3). Auch die Buslinie 184 wird über den nordwestlichen Teil von Eidelstedt zukünftig noch weiter nach Schleswig-Holstein anbinden. Zudem wird das Eisenbahnerviertel durch ein besseres Busangebot erschlossen.

Die Linie 181 fährt bereits zeitweilig die Haltestelle Jaarsmoor an. Zusätzlich soll erstmalig ein „Quartiersbus“ in Eidelstedt eingesetzt werden. Durch diese Maßnahmen wird das Quartier zukünftig direkt an die S-Bahnstationen Elbgaustraße und Eidelstedt Zentrum angebunden und eine nachhaltige Mobilität im Quartier aktiv gefördert. Ein vertiefendes Mobilitätskonzept des Investors für das Eisenbahnerviertel (Stand: November 2019), umfasst als weitere Bausteine zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier u. a. Wunschstandorte für eine neue StadtRAD-Station im Eisenbahnerviertel. Es gibt Vorüberlegungen zur Einrichtung eines Carsharing-Angebotes wie auch einer Mobilitätsstation im Quartier (vgl. switchh-Quartiersstation) sowie Überlegungen zur Ausweitung des ioki-Angebotes auf das Eisenbahnerviertel. Gleichzeitig sollen die Rad- und Fußwegeinfrastruktur und entsprechende Verbindungen in das Stadtteilzentrum qualifiziert werden. Zudem sind kommunikative Elemente, wie Neubürgerinformationen und Testtage für neue Mobilitätsangebote angedacht.

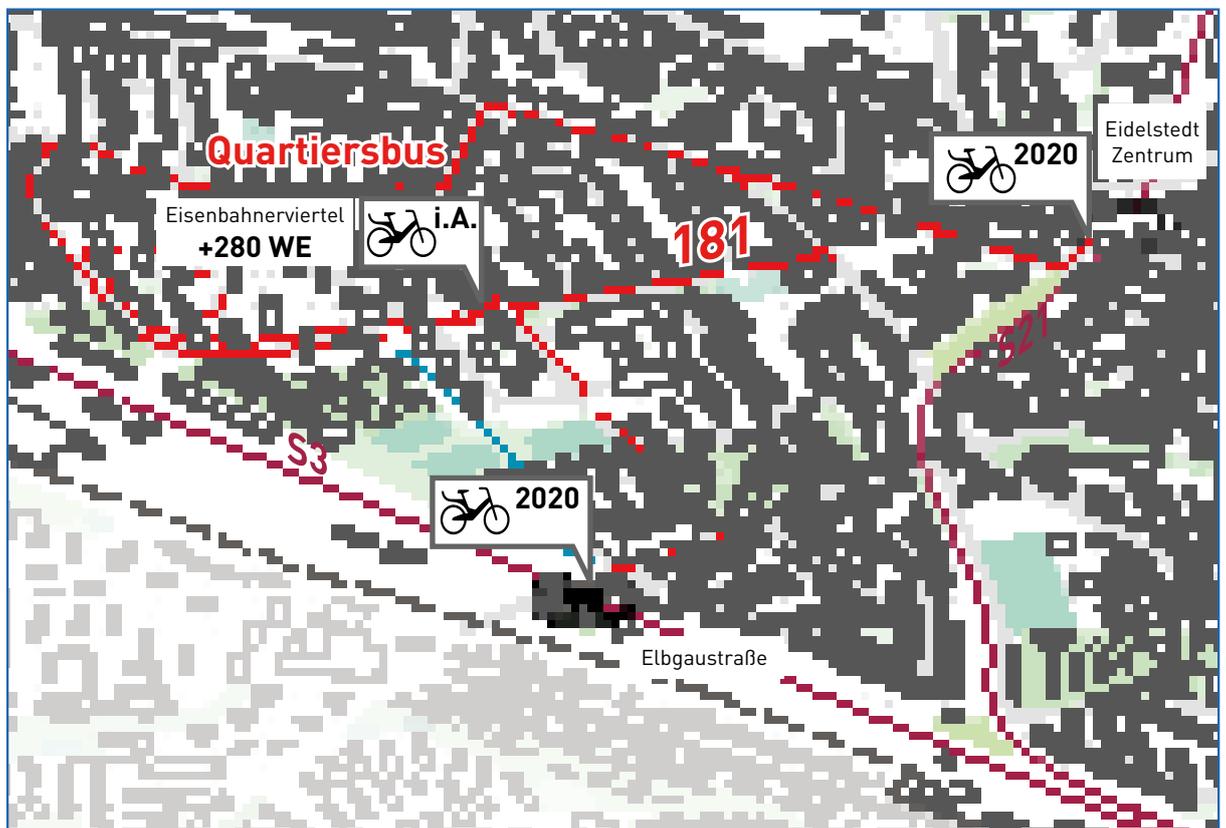


Abb. 41: Zukünftiges Linienkonzept zur Anbindung des Eisenbahnerviertels an den ÖV (HVH/VHH.2019, eigene Darstellung)

## 2.5.2 Mobilitätsbelange im Geschosswohnungsbau

Im Wohnungsbau werden die räumlichen Ansprüche der neuen Mobilitätsangebote noch nicht ausreichend berücksichtigt. Radabstellanlagen, Ladestationen oder Sharing-Parkplätze werden oft zu klein dimensioniert und auf schlecht zugänglichen Restflächen realisiert. Damit neue Mobilitätsangebote von den Bewohnern unkompliziert genutzt werden können, müssen sie einfach zugänglich und in ausreichender Stückzahl vorhanden sein sowie aktiv vermarktet werden. Dieses Kapitel stellt die wesentlichen Aspekte zur Förderung neuer Mobilität im Geschosswohnungsbau dar.

Neue Mobilitätsangebote wie Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder oder Ridepooling, aber auch sichere und leicht zugängliche Radabstellanlagen bilden in Verbindung mit einem guten Nahverkehrsangebot in vielen Fällen eine attraktive Alternative zum privaten Pkw. Gleichzeitig steigen die Motorisierung der Bevölkerung und das Verkehrsaufkommen in den Großstädten immer weiter an. Es gilt nicht nur aufgrund der Kapazitätsgrenzen des Straßennetzes, sondern auch aus Umwelt- und Klimagründen Alternativen zum privaten Pkw stärker aktiv zu fördern.

Ein wichtiger Ansatzpunkt ist dabei die Förderung neuer Mobilitätsangebote im Geschosswohnungsbau, auch durch bauliche Maßnahmen, dort, wo ein Großteil des Individualverkehrs entsteht. Die ÖV-Anbindung dieser Gebiete in Eidelstedt wird in den nächsten Jahren mit der S-Bahn und dem Ausbau des Bus-Netzes grund-

legend verbessert werden. Dies bietet die Möglichkeit, über die umfassende Förderung neuer Mobilitätsformen, die bislang nur in den zentralen Stadtbereichen angeboten werden, für die Bewohner attraktive Mobilitätsalternativen zu schaffen.

Neue Mobilitätsangebote müssen für Alt- und Neubürger gleichermaßen zugänglich sein, auch wenn einzelne Maßnahmen leichter in den Neubauprojekten umgesetzt und den Bewohnern in der Umbruchsituation des Umzugs erfahrungsgemäß leichter vermittelt werden können.

Dazu werden in diesem Abschnitt einige praktische Herangehensweisen vorgestellt, mit denen eine attraktive Alternative zum privaten Pkw gefördert werden kann.

### Mobilitätsmanagement

Möglichkeiten zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs

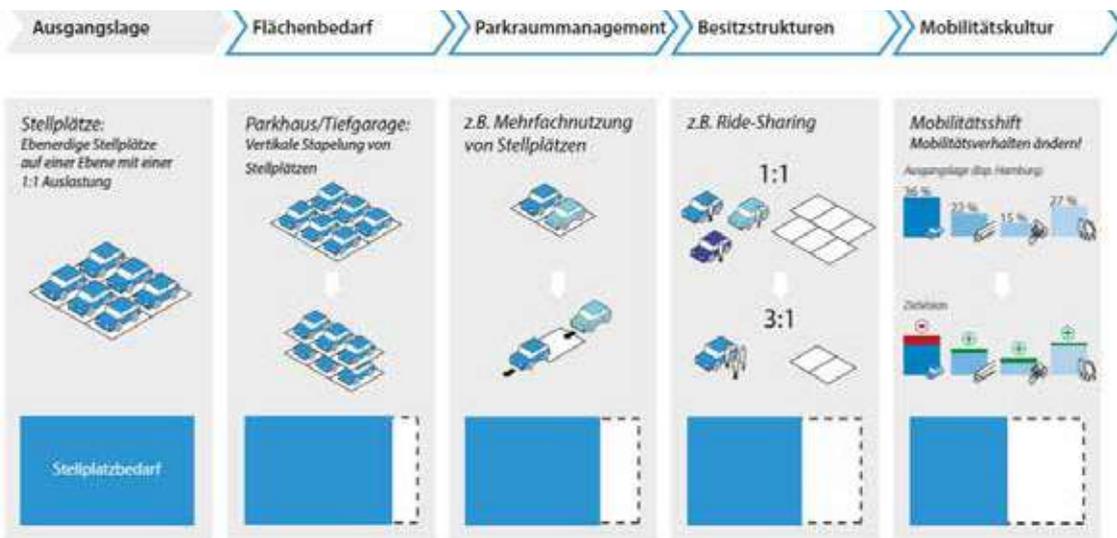


Abb. 42: Übersicht zum Maßnahmenpaket zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und des benötigten Parkraums (eigene Darstellung)

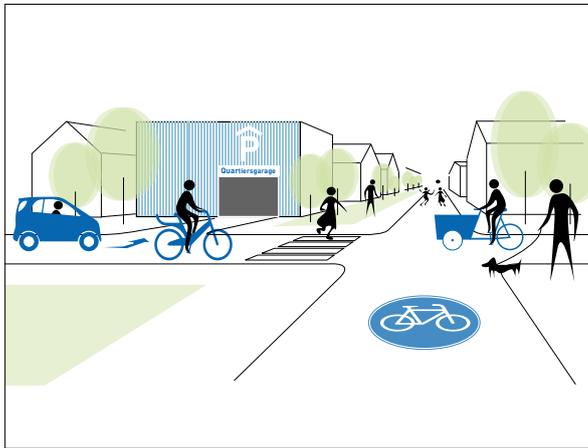


Abb. 43: Prinzipdarstellung zur Funktionsweise der Quartiersgarage (eigene Darstellung)

### Quartierssammelgarage

Aktuell wird in Fachkreisen, in der Politik und der Öffentlichkeit viel über autofreie Quartiere diskutiert. Da unsere Gesellschaft mit der aktuellen Motorisierung und Verkehrsleistung aber gerade im suburbanen Raum noch sehr weit davon entfernt ist, gänzlich auf den privaten Pkw verzichten zu können, müssen in dieser Richtung erst einmal kleinere Schritte unternommen werden. Ein solcher kann die Einrichtung einer Sammelgarage für ein Quartier sein. Indem die Pkw der Bewohner in einem Gebäude konzentriert und flächeneffizient untergebracht werden, werden Flächen für weiteren Wohnungsbau, eine neue Aufteilung des Straßenraums oder zugunsten anderer Nutzungen frei, ohne dass Parkplätze ersatzlos entfallen.

Eine Quartiersgarage an einem für das Quartier strategisch und verkehrlich gut gelegenen Standort kann auch eine Alternative zur kostenintensiven Tiefgarage im Neubau darstellen und die Baukosten entsprechend senken. Langfristig können diese Garagen in einem zweiten Lebenszyklus, wenn einmal real weniger Pkw im Quartier vorhanden sind, noch in weiteren Wohnraum umgewandelt werden.

Die Konzentration von Parkplätzen an einem zentralen Punkt hat den Nachteil, dass die Fahrzeuge nicht mehr direkt vor jeder Wohnung zugänglich sind. Indirekt wird so die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote im unmittelbaren Wohnumfeld gefördert.

Herausforderungen bei der Realisierung von Quartiersgaragen bestehen in der Verfügbarkeit von geeigneten Flächen in verdichteten Quartieren und einem Investitions- und Betreibermodell. Eine schrittweise Einführung einer Parkraumbewirtschaftung bzw. die sukzessive Reduzierung der Anzahl der kostenfreien Stellplätze im öffentlichen Raum ist eine notwendige Begleitmaßnahme zur Schaffung von Quartiersgaragen.

### Attraktive Carsharing-Angebote und privilegierte Stellplätze

Carsharing-Unternehmen stellen sich mit ihren Geschäftsmodellen heutzutage immer breiter auf und können damit ein immer diverseres Feld an unterschiedlichen Kunden erreichen. Diese Angebote finden

sich zurzeit in den zentralen Stadtbereichen. In Eidelstedt muss ein Angebot erst neu geschaffen werden.

Ein wichtiger Punkt dabei ist die Einrichtung gut sichtbarer und gut zugänglicher Sharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Sharing-Stellplätze in privaten Tiefgaragen reduzieren oftmals die Zugänglichkeit für die Bewohnerschaft im Quartier.

Sharing-Stellplätze können laut StVO im Straßenraum ausgewiesen werden. In Hamburg sollen diese Stellplätze grundsätzlich als switchh-Stationen realisiert werden (vgl. BWVI). Da diese Stationen erst eingerichtet werden müssen, sollten übergangsweise Sharing-Stellplätze auch auf privaten, aber vom Straßenraum her öffentlich zugänglichen Flächen eingerichtet werden. Nur so können neue Mobilitätsangebote präsentiert und allen (potenziellen) Nutzern zugänglich gemacht werden. Erste Erfahrungen mit Sharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum weisen darauf hin, dass die Stellplätze gestalterisch eindeutig erkennbar sein müssen. Blockaden durch Falschparker müssen stringent sanktioniert werden.

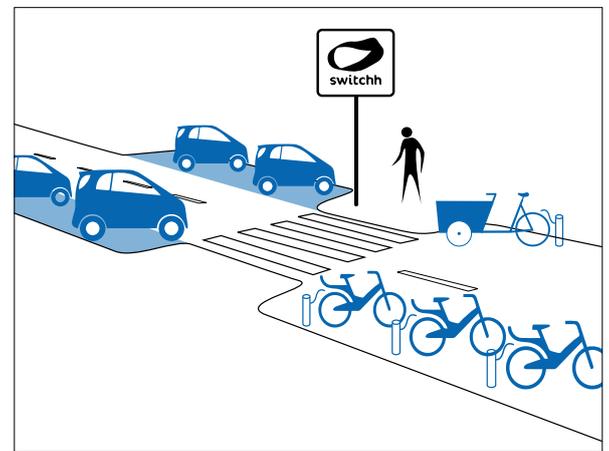


Abb. 44: Carsharing-Angebot mit räumlicher Verortung (eigene Darstellung)

### Private Radabstellanlagen der Bewohner

Ein wichtiger Baustein zur Förderung der Radmobilität sind sichere, gut zugängliche und qualitativ gestaltete Radabstellanlagen. Dadurch kann das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten deutlich beeinflusst werden.

Neben Stellplätzen für Standardräder müssen ebenso Räder mit Kindersitzen, Kinder-Anhänger, E-Bikes/Ladestationen sowie unterschiedlich dimensionierte Lastenräder mit unterschiedlichen Wenderadien berücksichtigt werden.

Im öffentlichen Raum müssen Stellplätze möglichst nah den Hauseingängen zugeordnet werden, Gleiches gilt für im Gebäude liegende Stellplätze.

Häufig blockieren selten genutzte Räder oder „Schrotträder“ im Laufe der Zeit Abstellanlagen. Mit zunehmender Radnutzung sollten Stellplätze daher auch nach Nutzungarten differenziert und überwacht werden. Regelmäßig genutzte Räder sollten die beste Zugänglichkeit haben, selten genutzte Räder können z. B. in Kellerräumen abgestellt werden.

Weiterführende Informationen sind im Planungsleitfaden „Fahrradparken im Quartier“ der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen dokumentiert.

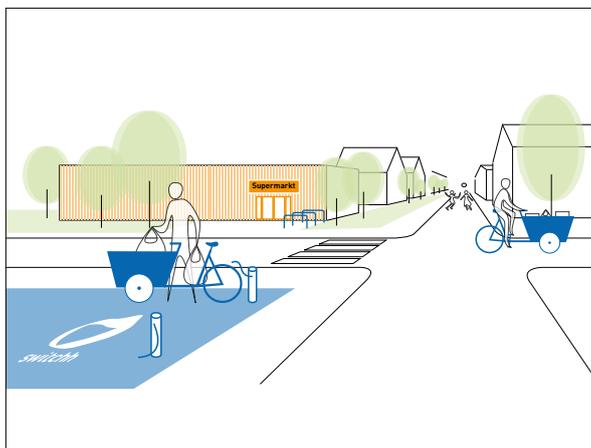


Abb. 45: Dezentraler Lastenradverleih (eigene Darstellung)

### Einrichtung von Lastenradverleih

Ein wichtiger Aspekt zur Reduzierung der individuellen Pkw-Nutzung gerade für Familien ist die Verfügbarkeit von Lastenrädern für alltägliche Besorgungen und die Kinder-Logistik. Diese wird in Neubauprojekten immer häufiger durch Investoren und Wohnungsbau-gesellschaften als Sharing-Angebot zur Verfügung gestellt. Erste Erfahrungen aus der Praxis – z. B. im Pergolenviertel in Hamburg oder in der Neuen Mitte Altona – zeigen, dass für diese Angebote unbedingt ein Dienstleister für Betrieb, Wartung und Ansprech-partner benötigt wird. Wohnungsbauunternehmen sind in der Regel auf diese Aufgaben nicht eingestellt und haben aufgrund ihrer Geschäftsstruktur dafür keine personellen Kapazitäten.

Wenn ein entsprechendes Geschäftsmodell aufgesetzt werden kann, ist dies ein attraktives Angebot für die Bewohner des Quartiers. Zusätzlich zu diesem Angebot können z. B. eine Luftpumpstation oder eine Fahr-radreparaturstation im Quartier eingerichtet werden, die von allen Mietern gemeinsam genutzt werden.

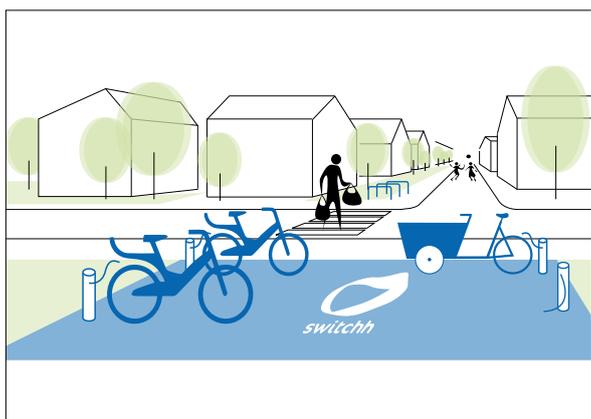


Abb. 46: Quartiersbezogene switchh-Punkte (eigene Darstellung)

### Einrichtung eines öffentlichen Leihfahrradsystems

Wenn die Anzahl der realisierten Wohneinheiten groß genug ist, kann auch die Einrichtung eines öffent-lichen Leihfahrradsystems (in Hamburg: StadtRAD) angedacht werden. Dadurch kann ein noch flexibles Angebot für die Bewohner, deren Besucher und das Quartier geschaffen werden, da sich das Angebot an ein Gesamtnetz im Hamburger Stadtgebiet anschließt. Die Fahrräder müssen im Vergleich zu den privat in der Nachbarschaft geteilten Rädern nicht zwingend wieder in das Quartier zurückgebracht werden, sondern können an eine der über 220 StadtRAD-Stationen in Hamburg (Stand: Februar 2019) abgegeben werden.

Die meisten Stationen in Hamburg werden durch die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation einge-richtet. Durch Kooperationen mit Unternehmen können zudem explizite Standortwünsche einzelner Unterneh-men realisiert werden. Diese Kooperationen können auch im privaten Wohnungsbau umgesetzt werden. Die Wohnungsbauunternehmen schließen dabei direkt einen Einrichtungs- und Wartungsvertrag mit dem Betreiber der StadtRAD-Stationen (DB Netz AG) ab. In dieser Konstellation gibt es unterschiedliche Finanzie-rungsmodelle, die im Detail mit den Wohnungsbaun-ternehmen und dem speziellen Standort vereinbart werden.

### Abbau von Barrieren und Förderung der Zugänglichkeit der Mobilität

Neben den einzelnen Gestaltungsbausteinen der Infra-struktur und der Abstellanlagen für die unterschied-lichen Mobilitätsformen gibt es im Quartier und vor al-lem in den Gebäuden viele fußläufige Wegbeziehungen, die beispielsweise mit dem Fahrrad durch das Gebäude zurückgelegt werden müssen. Genauso gibt es im Profil des Quartiers oder an den Ein- und Ausgangsbe-reichen der Gebäude Höhenversprünge, die möglichst barrierefrei gestaltet werden müssen. Letztlich betrifft die Barrierefreiheit nicht nur Fahrradfahrer, sondern sie spielt gleichwohl für Eltern mit Kinderwagen und für ältere Bewohner mit einer Mobilitätseinschränkung eine große Rolle.

Zu den gestaltungsrelevanten Bereichen gehören dabei vor allem Zugangsbereiche, die für alle mög-lichen Nutzungen (u. a. Fahrrad, Lastenrad, Rollator, Kinderwagen) groß genug gestaltet werden müssen. Durch die aktuellen Richtlinien zur Barrierefreiheit wird dieser Thematik selbstverständlich schon Sorge getragen, dennoch gibt es im Bereich der Mobilität neuartige Anforderungen, die bislang in keinen Regel-werken berücksichtigt werden, beispielsweise entspre-chende Wenderadien von (Lasten-)Rädern in Zugangsbereichen und Fluren oder groß genug dimensionierte Fahrstühle für die Beförderung von mehreren Fahr-rädern gleichzeitig, falls die Radabstellanlagen nicht ohnehin ebenerdig erreichbar sind. Auch ausreichend dimensionierte Lademöglichkeiten für E-Bikes spielen eine Rolle.

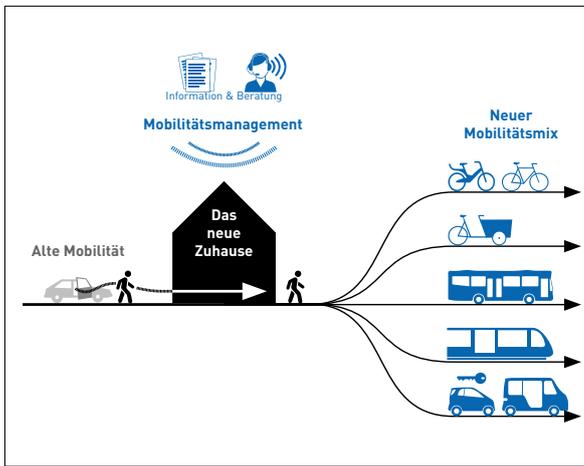


Abb. 47: Neubürgermanagement als effizientes Instrument zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens (eigene Darstellung)

### Organisation der Alltagsmobilität der Mieter (Mobilitätsmanagement)

Das Mobilitätsverhalten ist in der Regel statisch in der Regel statisch in den Alltagsroutinen verankert. Neben der Schaffung neuer Mobilitätsangebote müssen über das Mobilitätsmanagement auch weitergehende Anreize gesetzt werden, um das Mobilitätsverhalten von Bewohnern und Bürgern nachhaltig zu verändern.

Im Bereich des Wohnens hat sich das von der Münchner Stadtverwaltung entwickelte Konzept des sog. „Neubürgermanagements“ als erfolgreich erwiesen. Im Rahmen dieses Ansatzes werden Neubürger aktiv und persönlich über die konkreten Mobilitätsangebote im Stadtteil informiert und sie können die Angebote über Probeabos für einen begrenzten Zeitraum kos-

tenfrei nutzen. Das Neubürgermanagement kann im Wohnungsneubau durch Investoren umgesetzt werden, aber auch im Wohnungsbestand durch die Wohnungsbau-Gesellschaften oder für den gesamten Stadtteil zentral durch den Bezirk oder einen anderen institutionellen Träger.

Durch das Neubürgermanagement können heute noch notwendige Stellplätze für die zünftige Gesamtbevölkerung auf dem Grundstück oder auch in der Tiefgarage eingespart werden. Dies senkt letztlich die Baukosten für Neubauprojekte, reduziert aber auch die notwendigen Stellplätze in Tiefgaragen.

Dieses Maßnahmenpaket ist ein effektiver Ansatz, um den Modal Split der Bewohner positiv zu beeinflussen. Über diesen Managementansatz kann im Idealfall das Verkehrsaufkommen bei steigenden Einwohnerzahlen im Stadtteil konstant gehalten werden. Das Mobilitätsmanagement im Wohnungsbau wird in diesem Konzept als Bestands- und Neubürgermanagement im Konzeptsteckbrief P04 (vgl. Abschnitt 2.4.4) vertieft dargestellt. Ähnliche Ansätze im Mobilitätsmanagement sind für das Gewerbegebiet Schnackenburgallee angedacht (vgl. Abschnitt 2.4.5).

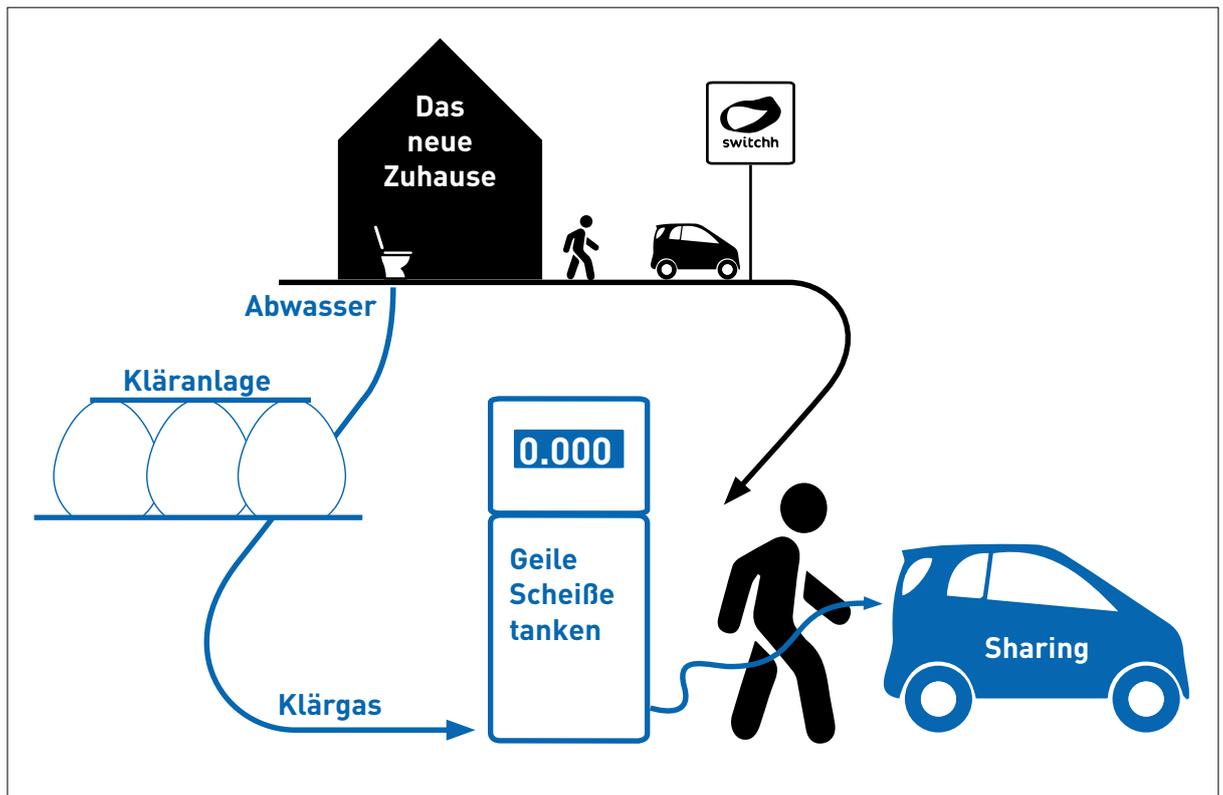


Abb. 48: Nutzung regionaler Energiekreisläufe für ein klimaneutrales Carsharing-Angebot (eigene Darstellung)

# Umsetzungsbeispiel Dello-Gelände: Integriertes Mobilitäts- und Energiekonzept für ein CO<sub>2</sub>-neutrales Carsharing-Angebot

Die Bebauung des ehemaligen Dello-Geländes am Eidelstedter Platz ist aktuell eines der großen Wohnungsbauvorhaben in Eidelstedt.

Im Rahmen des Beschlusses, „Carsharing auf der Opel-Dello-Fläche umsetzen“ (Drucksachen-Nr. 20-2669), wurde das Bezirksamt gebeten, sich für die Einrichtung eines stationsbasierten Carsharing-Angebots auf dem Grundstück einzusetzen.

Im Rahmen der Projektbearbeitung hat orange edge in Abstimmung mit dem Bezirk Gespräche mit dem Bauherrn sowie einem Anbieter von stationsbasiertem Carsharing und Hamburg Energie für eine klimaneutrale Energieversorgung der Sharing-Fahrzeuge initiiert, um zu ermitteln, wie die dargestellten „Mobilitätsbelange im Geschosswohnungsbau“ beispielhaft frühzeitig im Planungsprozess berücksichtigt werden können.

Der Bauherr ist offen für projektbezogene Mobilitätskonzepte und hat bereits Studien zum Thema durchgeführt. Über die Gespräche konnten zusätzliche Mobilitätsbelange in das Projekt integriert werden, u. a.:

→ leicht zugängliche Radabstellanlagen für Lastenräder.

→ eine Einbeziehung des Mobilitätskonzeptes in die Vermarktungskommunikation

→ Lastenrad-Sharing

→ Vor-Ort-Mobilitätsberatung

Begleitend hierzu prüft der Bezirk Möglichkeiten, auf die Einrichtung eines dezentralen switchh-Punkts im Rahmen des neuen Erweiterungskonzepts hinzuwirken. Prädestiniert hierfür wäre eine Station an der Eidelstedter Dorfstraße.

Um eine klimaneutrale Mobilität sicherzustellen, ist angedacht, die Sharing-Fahrzeuge mit Klärgas von Hamburg Energie zu betreiben. Die Fahrzeuge hätten dadurch Reichweitenvorteile und würden gleichzeitig mit lokal erzeugter Energie betrieben werden, für die keine neue Ladeinfrastruktur eingerichtet werden müsste.

Das Projekt könnte als Kristallisationspunkt für die Einführung von Carsharing-Angeboten als Teil einer multimodalen Mobilität für den gesamten Stadtteil wirken. Zudem könnten so MIV-affinen Bürgern attraktive Alternativen angeboten werden (s. Neubürgermanagement).

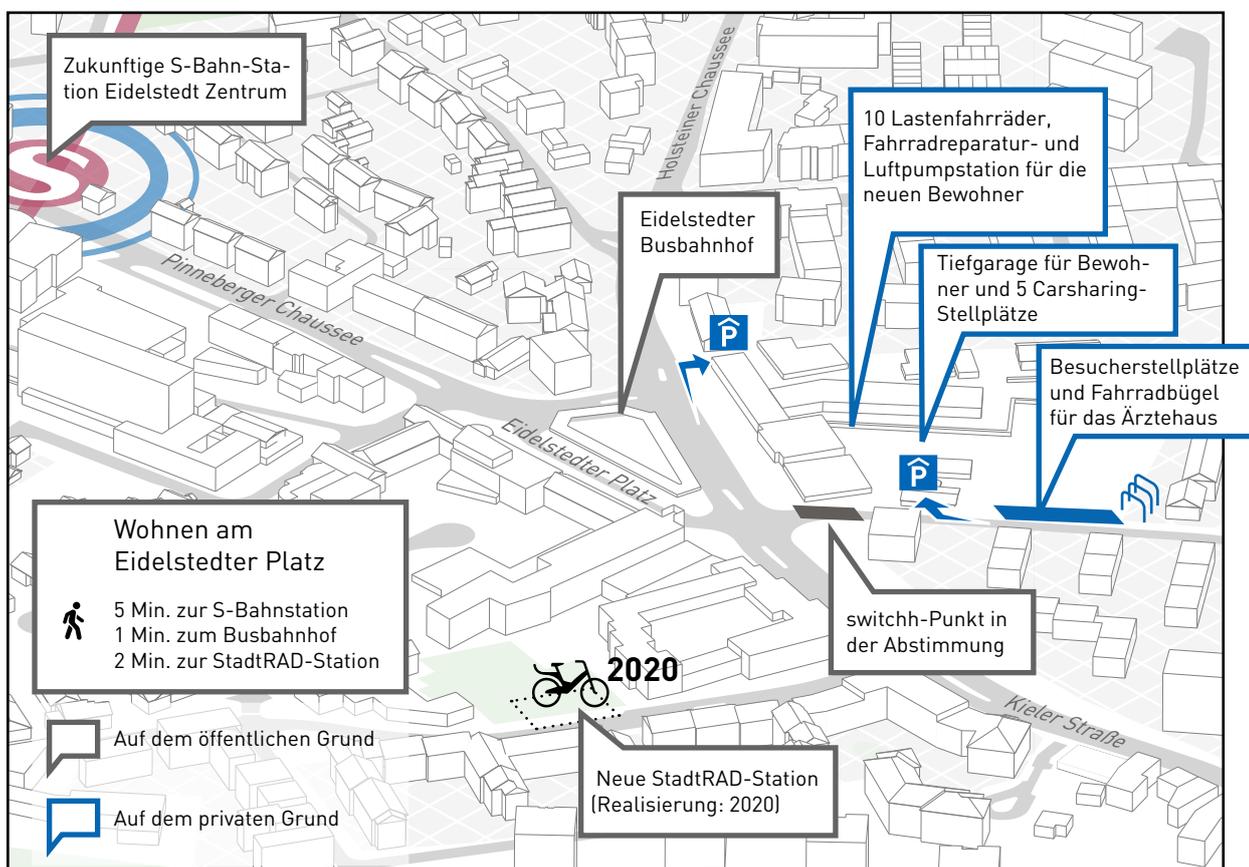


Abb. 49: Handlungsansätze im Bereich Mobilität für das Dello-Gelände (eigene Darstellung)

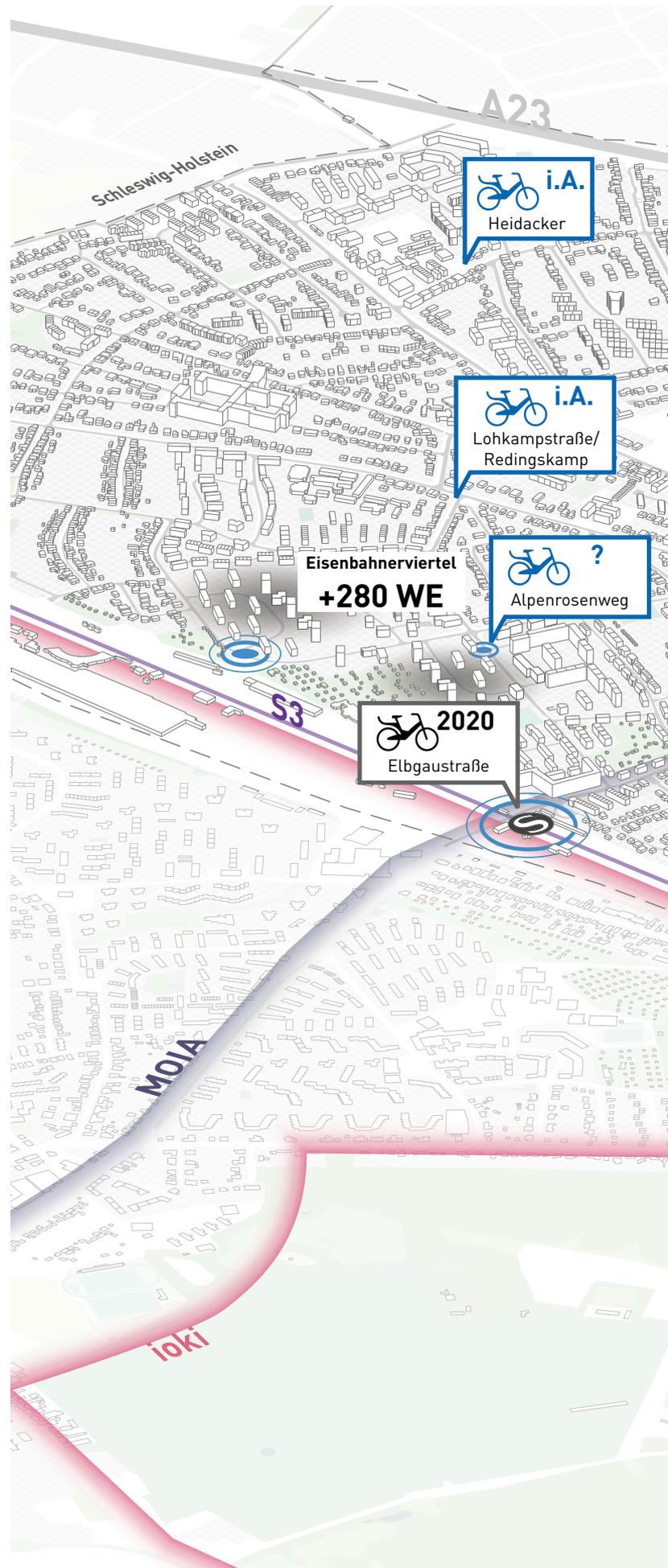


# 2.5.3

## Steuerung Neue Mobilität

Neue Mobilitätsformen wie Car-, Bike- und Ridesharing ermöglichen jedem Eidelstedter, seine Mobilität neu und damit autoärmer zu organisieren. Da ein stationsbasiertes Sharing-Fahrzeug 4 bis 8 Pkw ersetzen kann, sinken so perspektivisch das MIV-Verkehrsaufkommen und der Parkdruck entsprechend.

Um neue Mobilitätsangebote, die sich in Eidelstedt erst sehr langsam entwickeln, nachhaltig zu fördern, bedarf es einer strategischen Steuerung und einer räumlichen Gestaltung.



### Legende

#### StadtRAD-Stationsnetz

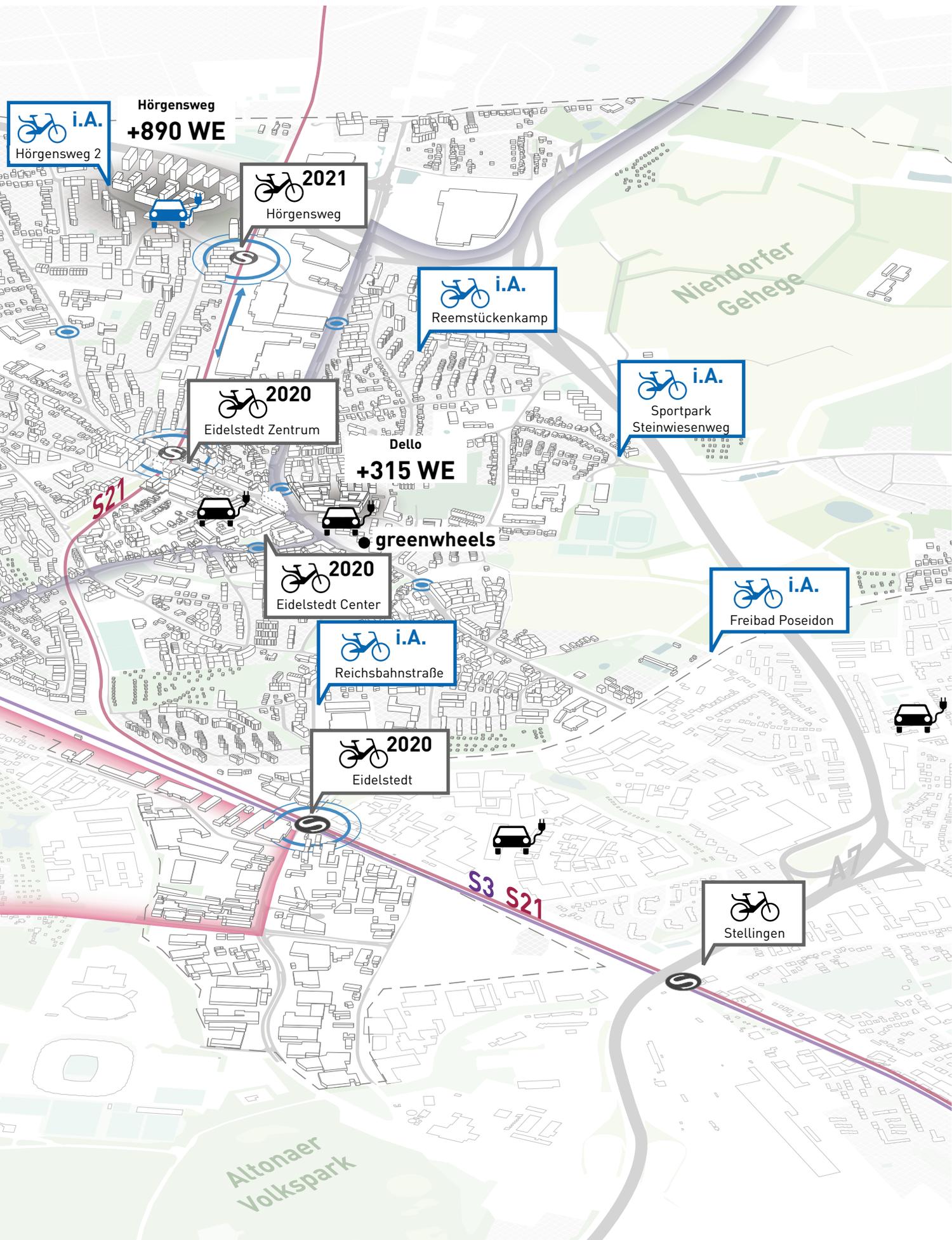
-  Bestandsstationen
-  1. Erweiterungsstufe (2020-2022)
-  Strategische Netzwerweiterung

 E-Mobilität (Neue Stationen/Bestand)

-  RideSharing-Haltestellen
-  Quartiers - Mobilitätsstationen
-  Regionale Mobilitätsankerpunkte

-  Maßnahmen
-  S21 (nach Ausbau)
-  S3 (Bestand)
-  Stadtteilgrenze
-  MOIA Geschäftsgebiet
-  ioki Geschäftsgebiet

Abb. 50: Übersichtskarte „Neue Mobilität in Eidelstedt“ (eigene Darstellung)



## Umsetzungsbeispiel: Das Eidelstedt Center engagiert sich im Bereich Neue Mobilität

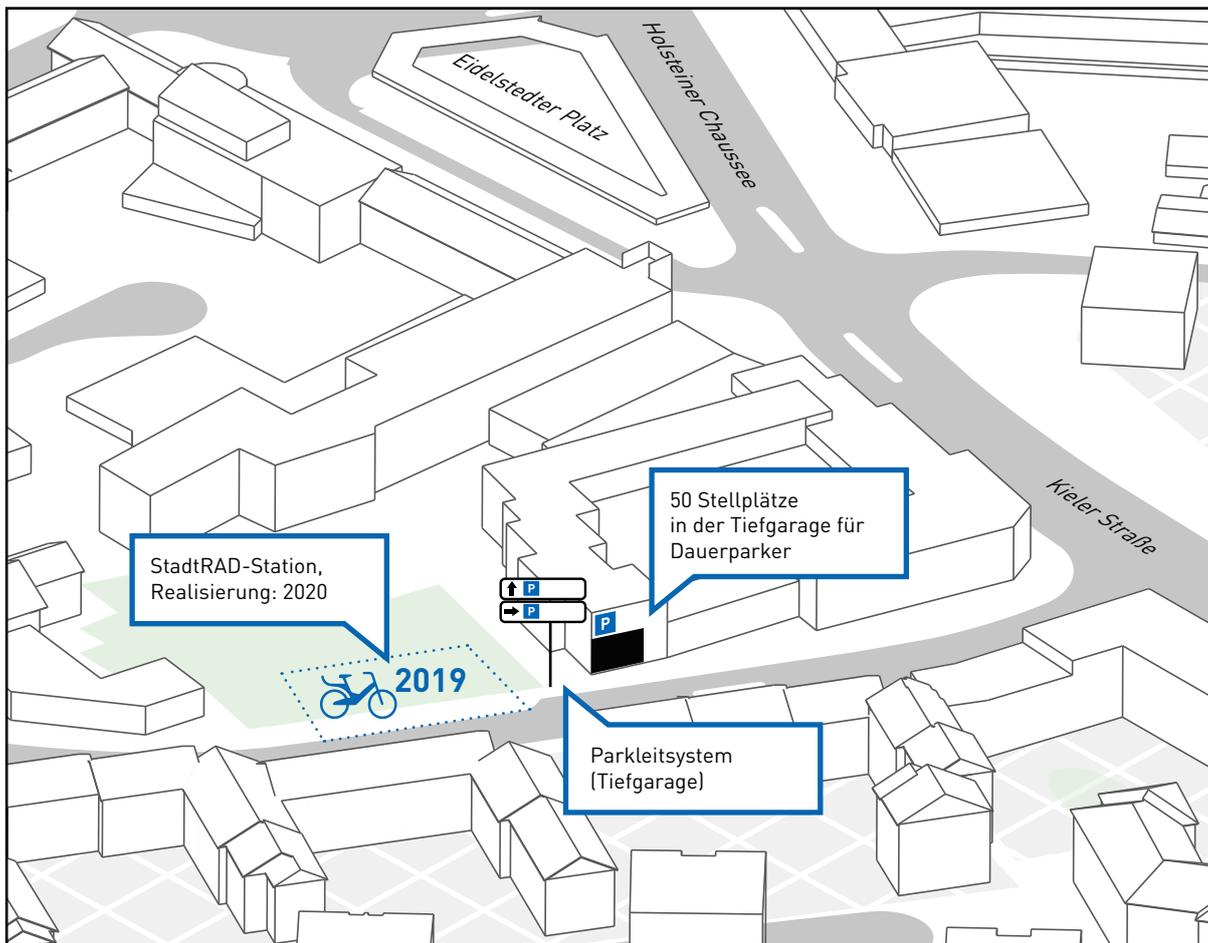


Abb. 51: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen rund um das Eidelstedt Center, Stand: August 2019 (eigene Darstellung)

Die Sanierung des Eidelstedt Centers wurde zum Anlass genommen, in Zusammenarbeit mit dem Bezirk und mit Blick auf das Mobilitätskonzept das Parkraum- und Mobilitätskonzept des Centers an moderne Ansprüche anzupassen:

- Errichtung einer Stellplatzanzeige an der Tiefgarageneinfahrt sowie Bereitstellung der Auslastungszahlen für den perspektivischen Aufbau eines elektronischen Parkleitsystems im Zentrumsbereich. Ziel ist es, die Parkplatzsuchenden auf alle Parkhäuser zu verteilen und die Stellplätze im Straßenraum von Langzeitparkern zu entlasten.
- Einrichtung eines Dauerstellplatzangebots und von Dauerstellplätzen in der zweiten TG-Ebene für Anwohner und Gewerbetreibende. Die Doppelnutzung der Parkflächen bietet Alternativen zum Parken im Straßenraum und verringert den Parkdruck durch Dauerparker.
- Errichtung einer StadtRAD-Station auf der privaten Center-Freifläche sowie finanzielle Unterstützung bei der baulichen Herrichtung der Station (2020).

**Die Mobilitätsangebote in Eidelstedt werden langsam vielfältiger. Bike- und Ridesharing sowie Carpooling-Angebote und der Ausbau des Radwegenetzes werden in den nächsten Jahren mit den größeren Wohnungsbauvorhaben im Stadtteil etabliert. Um diese Entwicklung zu beschleunigen, müssen die potenziellen Angebote schon heute organisatorisch gesteuert und räumlich gestaltet werden. Im Folgenden werden die unterschiedlichen Handlungsansätze vorgestellt.**

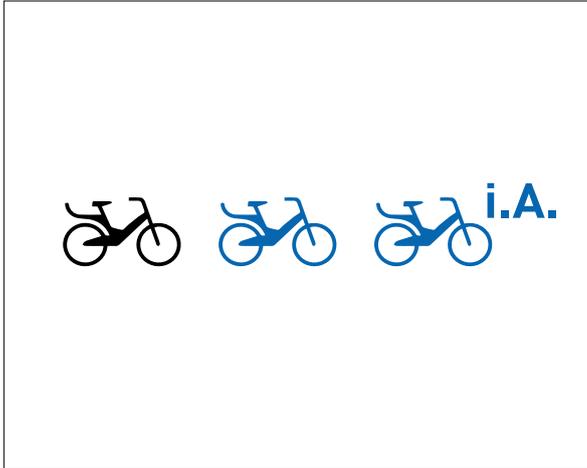


Abb. 52: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen rund um das Eidelstedt Center, Stand: August 2019 (eigene Darstellung)

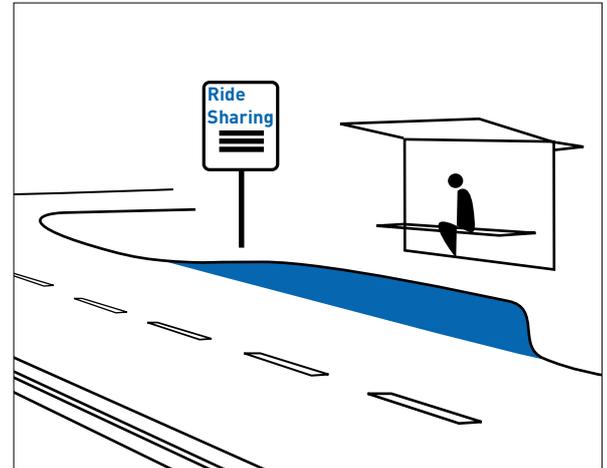


Abb. 53: Ridesharing-Haltestellen als neue Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote (eigene Darstellung)

#### **Langfristige Ausbaustrategie für StadtRAD-Stationen**

Das StadtRAD-System wird schrittweise in die Randbereiche Hamburgs ausgeweitet. Um diese Entwicklung voranzutreiben, sollten im Bezirk frühzeitig geeignete Standorte ermittelt und definiert werden, z. B. im Stadtteilzentrum, im Umfeld der größeren Neubauvorhaben, an den S-Bahnhaltestellen oder an öffentlichen Einrichtungen und Schulen sowie an Arbeitsplatzschwerpunkten. Ggf. kann die Flächenverfügbarkeit bereits grob eingeschätzt werden, um dem Betreiber geeignete Flächen aktiv anbieten zu können. Standorte können durch eine Kostenübernahme durch den Bezirk oder Unternehmen auch direkt geschaffen werden. Dabei muss ein Vertrag mit der DB Netz AG geschlossen werden. Für 5000 Euro pro Jahr bei 10 Jahren Laufzeit werden Einrichtung und laufende Wartung der Stationen finanziert.

#### **Ridesharing-Haltestellen:**

##### **Mobilitätsangebote integriert gestalten**

Mobilitätsdienstleister wie Moia oder ioki bieten Ridesharing an, d. h. mehrere Personen mit unterschiedlichen Zielen, die in der gleichen Richtung liegen, teilen sich ein Fahrzeug. Dadurch entsteht in zunehmendem Maße die Notwendigkeit, für Ein- und Ausstiegsvorgänge anzuhalten, ähnlich wie es von Paketdiensten bekannt ist.

Für die Routenoptimierung hat Moia ein Netz von gut 1000 virtuellen Haltestellen in seinem Geschäftsgebiet entwickelt, zu denen die Fahrgäste kommen müssen. Damit die Fahrzeuge nicht in der zweiten Reihe halten und den Verkehr blockieren, sollten in Eidelstedt versuchsweise Ridesharing-Haltestellen eingerichtet werden. Diese „Sharing-Stationen“ zeichnen sich durch eine Reihe von Vorteilen aus:

- Halten in der zweiten Reihe wird verhindert.
- Das Sharing-Angebot wird im öffentlichen Raum sichtbar und fördert so die Akzeptanz und damit die Nachfrage.
- Die Haltestellen sind vielfältig nutzbar, z. B. durch Fahrgemeinschaften, Taxis, Liederdienste bis hin zu möglichen Shuttle-Diensten.
- Bei größerer Nachfrage ermöglichen dynamische Anzeigen die Zuordnung von Fahrzeug und Fahrgästen.

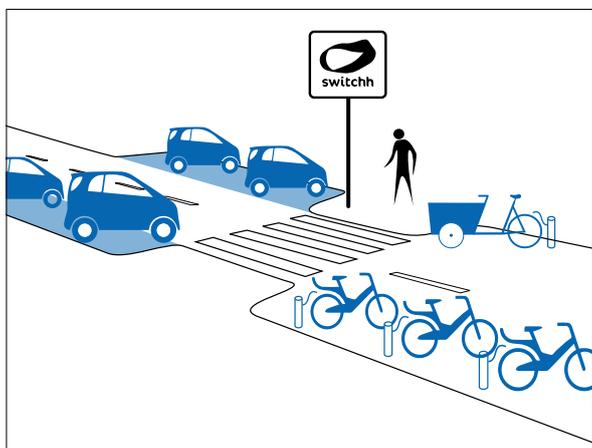


Abb. 54: Dezentrale switchh-Punkte stärken neue Mobilitätsangebote (eigene Darstellung)

#### Quartiersmobilitätsstationen/switchh-Punkte

Die Hochbahn hat mit den switchh-Stationen ein System für Mobilitätsstationen in Hamburg entwickelt. Mobilitätsstation verbinden bevorrechtigte Stellplätze für Car- und Bikesharing-Anbieter mit Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Mit den Mobilitätsstationen werden multimodale Verkehre als Alternative zur individuellen Pkw-Nutzung gefördert.

Die ersten switchh-Punkte waren vor allem größere Lösungen an S-Bahnhöfen wie Altona oder dem Berliner Tor. Inzwischen richtet die Hochbahn in zunehmendem Maße kleinere switchh-Punkte in Wohnquartieren ein. In Eidelstedt ist eine erste Station im Zuge des Wohnungsbauvorhabens auf dem ehemaligen Dello-Gelände angedacht.

Um diese Entwicklung voranzutreiben, sollten im Bezirk frühzeitig weitere geeignete Standorte ermittelt und definiert werden, z. B. im Stadtteilzentrum, im Umfeld der größeren Neubauvorhaben, an den S-Bahnhaltestellen, aber auch an öffentlichen Einrichtungen und Schulen sowie an Arbeitsplatzschwerpunkten. Ggf. kann die Flächenverfügbarkeit bereits grob eingeschätzt werden, um dem Betreiber geeignete Flächen aktiv anbieten zu können.

Qualitätskriterien für switchh-Stationen sind u. a.:

- Gute Sichtbarkeit und leichte Erreichbarkeit im öffentlichen Raum.
- Die Stationen müssen durch Beschilderung und farbliche Markierung eindeutig erkennbar sein, um eine Blockade durch Falschparker zu verhindern.
- Gerade in der Einführungsphase müssen die Stationen konsequent kontrolliert und Falschparken auf den Stationen muss sanktioniert werden.



Abb. 55: Die S-Bahnhaltestelle Hörgensweg kann städtebaulich aufgewertet werden (eigene Darstellung)

#### Multimodale Qualifizierung und städtebauliche Aufwertung der neuen S-Bahnhaltestelle Hörgensweg

Der neue S-Bahnhof Hörgensweg wird über die Anbindung an den Busverkehr aufgewertet. Um seine verkehrlichen Erschließungsfunktion weiter zu stärken, sollte er als regionaler Mobilitätspunkt mit B&R, P&R sowie Car- und Bikesharing-Angeboten ergänzt werden. Dabei sollte der Leitfaden des Bezirks zur altersgerechten Gestaltung öffentlicher Räume rund um Umstiegspunkte des ÖPNV berücksichtigt werden, der ab 2021 zur Verfügung steht.

Gute Radwege, auch ins Umland, und sichere Abstellanlagen verbessern die lokale Anbindung der S-Bahnstation und bieten so eine mögliche Alternative zum Pendeln mit dem Pkw. Der autobahnahe P&R-Platz könnte bei größeren Stauungen auf der A23/A7 auch als multimodale Ausweichroute angeboten werden. Eine entsprechende dynamische Ausschilderung mit Fahrzeiten im Pkw bzw. ÖV, ergänzend zu den klassischen Umleitungsrouten, sollte mit dem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr als mögliches Pilotprojekt geprüft werden.

Die aktuelle Nutzung des Umfeldes als Parkplatz für den großflächigen Einzelhandel und einen suburbanen McDonald's-Standort wird der zukünftig hohen Erschließungsqualität durch Bus und S-Bahn nicht gerecht. Im Sinne eines Transit Oriented Development sollte der Standort städtebaulich nachverdichtet werden.

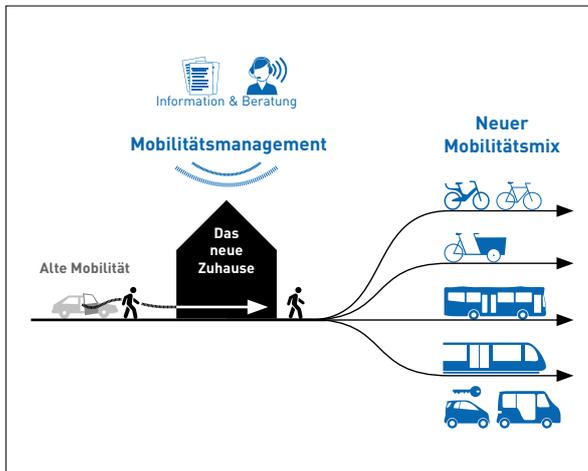


Abb. 56: Mobilitätsmanagement verändert aktiv das Mobilitätsverhalten (eigene Darstellung)

### Mobilitätsmanagement von „Alt- und Neubürgern“

Das Mobilitätsverhalten ist in Routinen organisiert, die sich nur langsam verändern. Neue Mobilitätsangebote werden daher in der Regel nur langsam und schrittweise angenommen.

Um die Entwicklung zu fördern, ist eine aktive Vermarktung, eine möglichst direkte Kommunikation mit den Bürgern notwendig. Die Stadt München hat dafür das Konzept des „Neubürgermanagements“ erfolgreich entwickelt.

Aufgrund der hohen Zahl an Neubürgern in Eidelstedt können mit einem entsprechenden Angebot signifikante Effekte in der Veränderung des Mobilitätsverhaltens erzielt werden. So wird auch die Nachfrage nach neuen Mobilitätsangeboten gestärkt. Ein größeres Angebot wiederum stärkt auch die Nachfrage unter den „Altbürgern“.

Mittelfristig sollte geprüft werden, wie auch die „Altbürger“ in das Beratungsangebot eingebunden werden können, um den Wandel des Mobilitätsverhaltens zu beschleunigen.

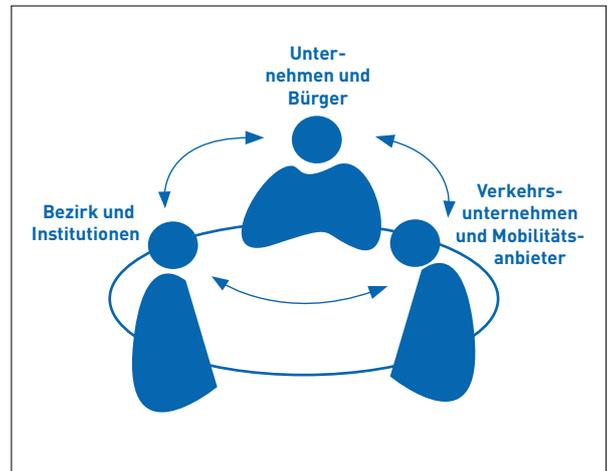


Abb. 57: Integrierte Mobilitätsansätze brauchen klare Zuständigkeiten in der Verwaltung (eigene Darstellung)

### Stabsstelle/Lenkungskreis Mobilität

Im vorliegenden Mobilitätskonzept werden eine Reihe von Maßnahmen angedacht, die nicht in die klassische Zuständigkeit einer einzelnen Behörde fallen, z. B. die Hinweise auf die integrierte Planung der Haltestelle Eidelstedt Zentrum zwischen Verkehrs- und Stadtplanung, die Hinweise zur nicht investiven Qualifizierung von Rad- und Fußverkehr durch Markierungen und zur Optimierung bestehender Sanierungs- und Umbaumaßnahmen.

Gleiches gilt für die Förderung der Neuen Mobilität, die sich häufig aus Gesprächen und der Vernetzung von Akteuren ergibt.

Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, auf Stadtteilbene einen Lenkungsreis Mobilität einzurichten. Aufgabe des Lenkungsreises sollte es sein, Kontakte zu vermitteln und Netzwerke herzustellen, um einen Erfahrungsaustausch zwischen den Akteuren zu ermöglichen.

Auf Bezirksebene sollte die Stelle eines Mobilitätsmanagers geschaffen werden, z. B. im Rahmen des angedachten Klimaschutzteilkonzepts Mobilität für das Gewerbegebiet Schnackenburgallee.

# 2.5.4

## Parkraumkonzept Eidelstedt Stadtteilzentrum

Die Parkraumsituation im Stadtteilzentrum ist durch einen hohen Anteil an Dauerparkern, unklare Verkehrsregelungen und einen hohen Anteil an Parksuchverkehr gekennzeichnet. Die Erreichbarkeit, die Aufenthaltsqualität und damit die Attraktivität des Zentrums werden dadurch stark beeinträchtigt.

- Ziel des Parkraumkonzeptes ist es:
- den Parksuchverkehr zu reduzieren,
  - das Stellplatzangebot im Straßenraum für Kunden zu verbessern,
  - das Miteinander von Fuß- und Autoverkehr konfliktfreier zu gestalten,
  - ein erweitertes Parkraumangebot an Markttagen zu ermöglichen,
  - die Parkhäuser attraktiver und sicherer zu gestalten,
  - attraktive Radabstellanlagen zu schaffen.

Die einzelnen Maßnahmen werden im Folgenden erläutert.

### Legende

- Verkehrsberuhigung und starke ordnungspolitische Maßnahmen
- Kernbereich Stadtteilzentrum, Tempo 20/10
- Anwohnerstraße
- Temporäre Ausweitung
- Suchraum für Parkleitsystem
- Parkleitsystem
- Parkhaus
- Behindertenparkplatz
- Ladezone
- Ladestation für Elektrofahrzeuge
- Taxi
- Punktuelle Maßnahmen

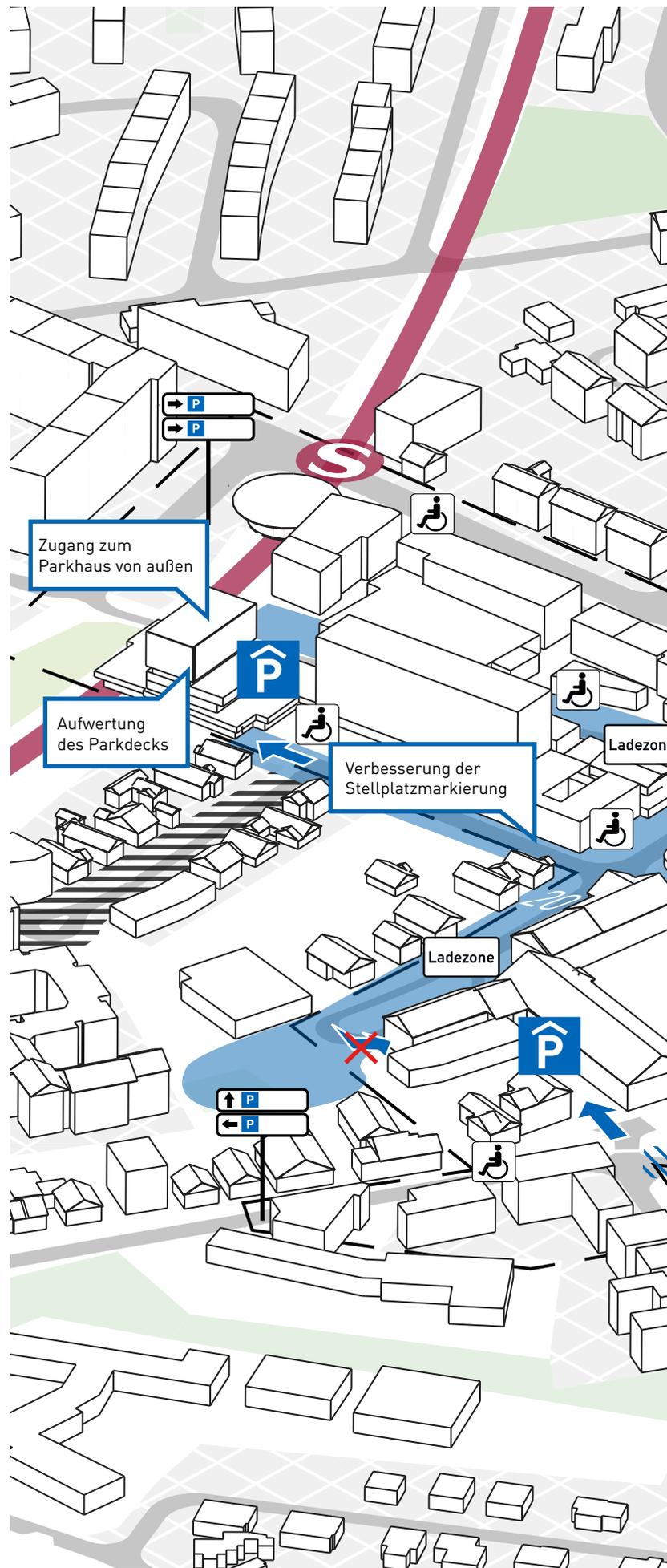
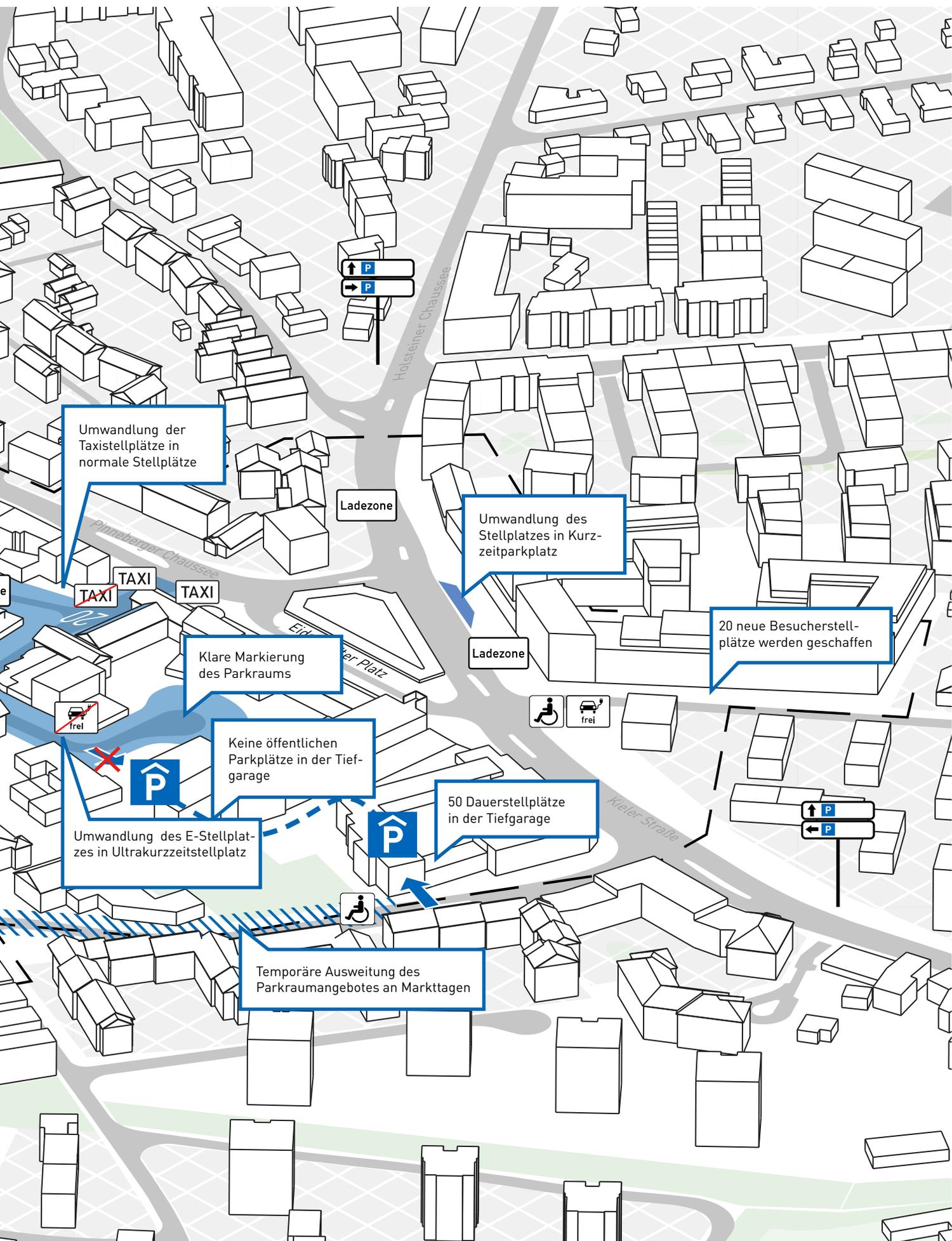


Abb. 58: Übersicht der geplanten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes (eigene Darstellung)



# Maßnahmenübersicht

## 1. Reduzierung des Parksuchverkehrs

### 1.1 Erschließung der Parkhäuser

Zentrenbereiche sind in der Regel durch einen Ring von Parkhäusern in den Randlagen erschlossen. So wird der Zentrumsbereich selber vom Autoverkehr frei gehalten.

In Eidelstedt ist diesem Prinzip nicht gefolgt worden. Viele Parkhäuser werden über den Ekenknick und die Lohwurt erschlossen. Insbesondere die Erschließung des Aldi-Parkhauses sollte neu konzipiert werden. Mit der Neuorganisation der S-Bahnhaltestelle Zentrum kann auch die Erschließung in die Lohkampstraße von Nordwesten aus verlagert werden. Die Einbahnstraßenregelung in diesem Bereich müsste aufgehoben werden. Mit der Maßnahme kann der Parksuchverkehr signifikant reduziert werden (s. Abb. 60).

### 1.1 Erschließung der Parkhäuser

Damit Kunden nach Möglichkeit gar nicht erst in den Zentrumsbereich hineinfahren, sollte ein Parkleitsystem eingerichtet werden, das dynamisch die Anzahl der freien Parkplätze in den nahe gelegenen Parkhäusern anzeigt (s. auch das Beispiel Eidelstedt Center).

Viele Kunden suchen zunächst einen Parkplatz im Straßenraum im Bereich Ekenknick/Lohwurt und verstärken so den Parksuchverkehr. Ein Parkleitsystem sollte auch kleinräumig die Anzahl der freien Stellplätze im Straßenraum anzeigen. Dazu müssen die Stellplätze mit Sensoren oder einer ähnlichen Technik ausgestattet werden (s. Abb. 61).

### 1.3 Reduzierung öffentlicher Stellplätze in den intern erschlossenen Parkhäusern

Die kleineren Parkhäuser und Tiefgaragen der Geschäfte am Eidelstedter Platz, die rückwärtig über den Ekenknick erschlossen werden, sind zum großen Teil an Dauernutzer vermietet, nur wenige Stellplätze sind öffentlich nutzbar. Diese wenigen Stellplätze verstärken jedoch den Parksuchverkehr, da viele Kunden diese Stellplätze zunächst anfahren, um, wenn sie besetzt sind, dann doch in ein größeres Parkhaus zu fahren. Mit den Besitzern der Stellplätze sollten Verabredungen getroffen werden, dass die wenigen öffentlichen Stellplätze in Dauerparkplätze umgewandelt werden. So entfallen an dieser Stelle zwar Kurzzeitparkplätze, die aber durch eine Verdrängung von Dauerparkern auf Kurzzeitparkplätze im Straßenraum wieder geschaffen werden (s. den folgenden Punkt 2).

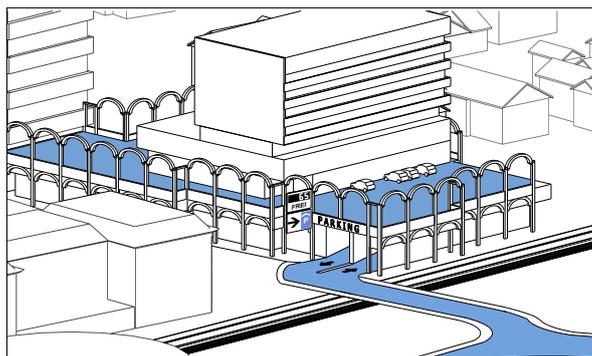


Abb. 59: Zugang zum Parkdeck Lohkampstraße von Norden aus (eigene Darstellung)



Abb. 60: Exemplarischer Standort für ein Parkleitsystem (eigene Darstellung)



Abb. 61: Parkstände an der Elbgaustraße (eigene Darstellung)

## 2. Verbesserung des Stellplatzangebotes für Kunden im Straßenraum

### 2.1 Dauerparken im Straßenraum verhindern

Die Parkdruckerhebung hat ergeben, dass rund ein Drittel der Kurzzeitparkplätze im Straßenraum durch Dauerparker belegt ist. Als zugängliche Kurzzeitparkplätze könnten sie von einer Vielzahl an potenziellen Kunden am Tag genutzt werden. Eine Verlagerung des Dauerparkens in die Parkhäuser kann daher zu einer signifikanten Verringerung des Parkdrucks im Stadtteilzentrum beitragen. Das Eidelstedt Center stellt hierfür neue Kapazitäten zur Verfügung (s. Abb. 62).

Zwischen Parkhausbetreibern, Quartiersmanagement und Polizei sollte ein abgestimmtes Vorgehen vereinbart werden:

- Erstellung und Verteilung eines Flyers mit Informationen zu den Standorten und Mietpreisen der umliegenden Parkhäuser sowie dem Hinweis, ab wann die Polizei bzw. das Ordnungsamt den Parkraum systematisch überprüft.
- Durchführung regelmäßiger Kontrollen durch die Polizei oder das Ordnungsamt.
- Einbindung des westlichen Endes der Lohwurt als Anwohnerstraße in die Kontrollen.

Der Flyer kann in allen Geschäften ausgelegt werden. Neben der Information für Dauerparker werden so auch indirekt die Kunden darüber informiert, dass sich mit dem Zeitpunkt der Kontrolle die Parksituation verbessert.

Im Idealfall werden ausreichend Parkkapazitäten frei, um einen Teil der Stellplätze aufzulösen und die Straßenraumqualitäten für die Fußgänger zu verbessern.



Abb. 62: Sanierung des Eidelstedt Centers abgeschlossen (eigene Darstellung)

### 2.2 Sonderstellplätze effizienter organisieren

Im Zentrum gibt es einige Sonderparkplätze, wie den E-Parkplatz mit Ladesäule vor der Deutschen Bank oder die Taxistände in der Lohwurt.

Die Taxistände sind in der Regel nicht vollständig belegt. Es sollte geprüft werden, die Anzahl zu reduzieren und stattdessen Kurzzeitparkplätze einzurichten.

Der E-Parkplatz vor der Deutschen Bank wird häufig von Kunden belegt, die Bankgeschäfte erledigen wollen. Sonderparkplätze auch für Menschen mit Behinderung können z. B. im Wendehammer auf der rückwärtigen Seite der Deutschen Bank zugunsten von normalen Stellplätzen angeordnet werden. Im Idealfall entfallen dort alle öffentlichen Stellplätze, um den Parksuchverkehr in diesem Bereich weitestgehend aufzulösen.

## 3. Das Miteinander von Fuß- und Autoverkehr konfliktfreier gestalten

### 3.1 Verkehrsregelungen verständlich sichtbar machen und zugunsten der Fußgänger weiterentwickeln

Für den Zentrumsbereich war vor einigen Jahren die Einrichtung eines Shared Space in der Diskussion. Dieser Ansatz wurde jedoch nicht umgesetzt, stattdessen wurde Kurzzeitparken und eine Tempo-20-Zone als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich eingerichtet. Damit sollte die Verkehrssicherheit erhöht und ein Miteinander von Fuß- und Autoverkehr gewährleistet werden. Dieser Ansatz ist aus Sicht der Gutachter richtig, sollte aber in wesentlichen Punkten optimiert werden:

- Sichtbarmachung der Temporegelung mit großflächigen Markierungen auf der Fahrbahn.
- Freihaltung der Kreuzungsbereiche von Parkflächen.
- Eindeutige Markierung der Stellplätze als Kurzzeitparkplätze, Ladezonen o. Ä.
- Bevorrechtigung der Fußgänger an Übergängen, z. B. mit entsprechenden Markierungen.
- Mittelfristig sollte der Straßenraum mit Fahrbahn- und Gehwegoberflächen einheitlich neu gestaltet werden. Dabei sollte auch die Anbindung an die S-Bahnhaltestelle Zentrum mit einem südlichen Ausgang optimiert werden.
- Herabstufung der Tempo-20- auf eine Tempo-10-Zone (Verkehrszeichen 274-51).

#### **4. Erweitertes Parkraumangebot an Markttagen**

Die Parkraumerhebung hat gezeigt, dass an Markttagen ein erhöhter Pkw-Parkdruck besteht, da viele ältere Kunden und Kunden aus dem Umland mit dem Pkw zum Markt fahren. Da mit dem Neubau des Bürgerhauses die Umfeldsituation für den Markt und seine Händler schwieriger wird, sollten geprüft werden, an Markttagen zusätzliche Kurzzeitparkplätze auszuweisen, z. B. an der Elbgaustraße.

#### **5. Attraktivität von Parkhäusern erhöhen**

Die Parkhäuser im Stadtteilzentrum sind teilweise sanierungsbedürftig. Defekte Türen und dreckige Ecken erzeugen gerade bei älteren Nutzern schnell ein Gefühl von Unsicherheit. In einzelnen Gesprächen wurde berichtet, dass in den Parkhäusern Drogen gehandelt würden. Einige Kunden nutzen die Parkhäuser daher nicht mehr. Mit den Parkhausbetreibern sollte ein Runder Tisch zur Sanierung und Aufwertung der Parkhäuser, insbesondere der Eingangsbereiche, ggf. auch zur Videoüberwachung gebildet werden.

#### **6. Attraktive Radabstellanlagen schaffen**

Um das Stadtteilzentrum für den Radverkehr attraktiver zu machen, müssen ansprechende und sichere Abstellanlagen geschaffen werden. Einerseits sollten an den Zufahrtbereichen überdachte Stellplätze eingerichtet werden, andererseits sollten an geeigneten Stellen einheitlich gestaltete Abstellbügel angeordnet werden. Perspektivisch sollten auch speziell dimensionierte Abstellanlagen für Lastenräder geschaffen werden.



## 2.5.5 Vision: Neuorganisation des Eidelstedter Zentrums

Der Ausbau der S-Bahn und die Verlagerung des Busbahnhofs vom Eidelstedter Platz zur S-Bahnstation Zentrum ab 2025 führt mittelfristig zu einer Aufwertung des nördlichen Zentrumsbereichs durch eine bessere ÖV-Erschließung. Gleichzeitig ergeben sich am Eidelstedter Platz Freiräume für eine städtebauliche Neuentwicklung.

Diese Chance sollte zum Anlass genommen werden, das Stadtteilzentrum städtebaulich neu zu organisieren und auch im Sinne eines Transit Oriented Development baulich zu verdichten. Neue Nutzungen schaffen neue Angebote und stärken das Zentrum.

Die Förderung der autoärmeren Mobilität und die Stärkung der Nahmobilität kann bis 2025 auch zu einer Verringerung des Pkw-orientierten Kundenanteils beitragen. Dies eröffnet perspektivisch die Möglichkeit, eine verkehrsberuhigte Zone, z. B. in der Lohkampstraße, einzurichten und so einen durchgängigen fußläufigen Zentrumsbereich zwischen dem Zentrumsknoten Eidelstedtedt Center, dem Bürgerhaus und dem ÖV-Knoten Eidelstedt Zentrum zu schaffen.

Stadtplanerisch zu prüfen bleibt ob eine solche Ausdehnung des Zentrums gewünscht, und nachhaltig tragfähig ist. In jedem Fall werden sich durch den Ausbau der S-Bahn neue Zentralitäten und veränderte Lagequalitäten ergeben.

### Legende

-  S-Bahn Linie S21 (Zukunft)
-  Fußwege
-  Zentrale Einzelhandelsbereiche
-  Forcierung Zielverkehr/Kundenverkehr (verkehrsberuhigte Zone)
-  Umwandlung der Straße zur Einkauf- und Flanierstraße
-  Urbane Straßen „Eimsbüttel 2040“
-  Neue Zentralität
-  Schließung des rückwärtigen Zugangs zur Tiefgarage

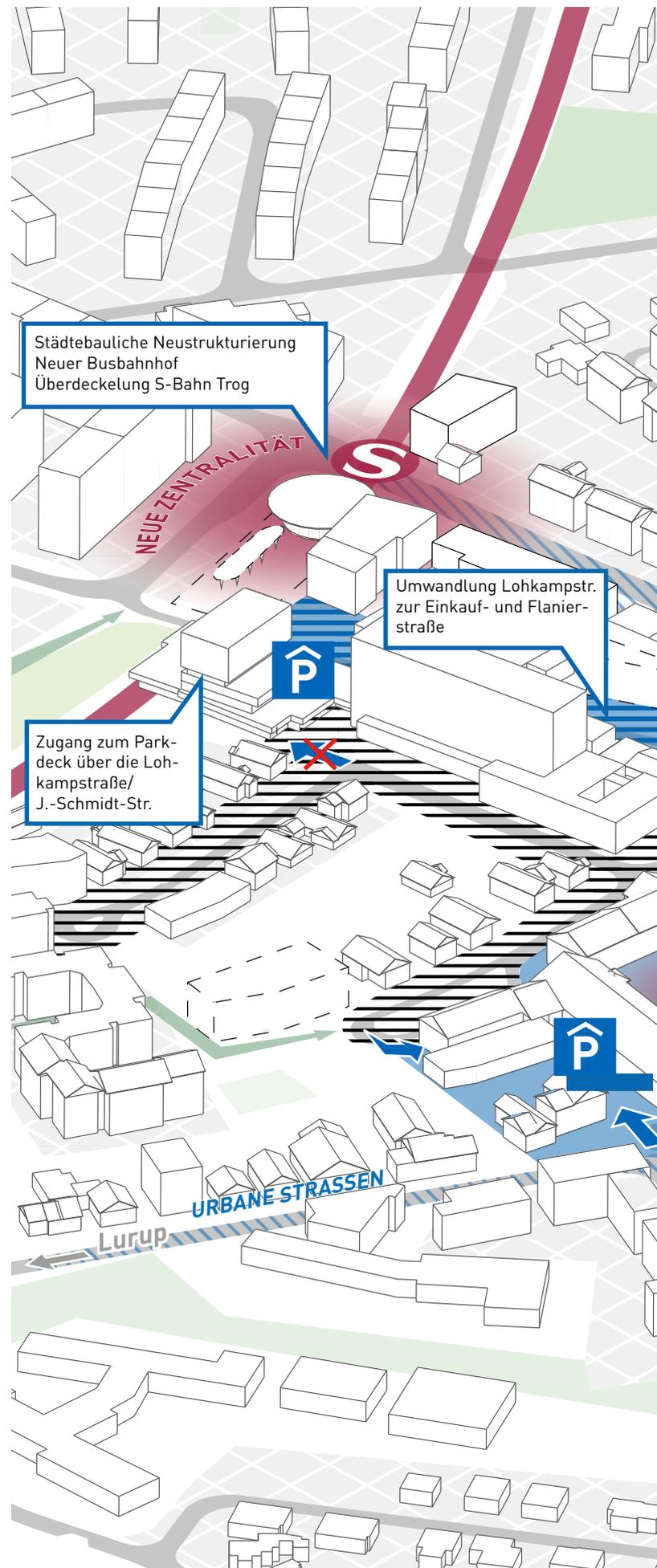
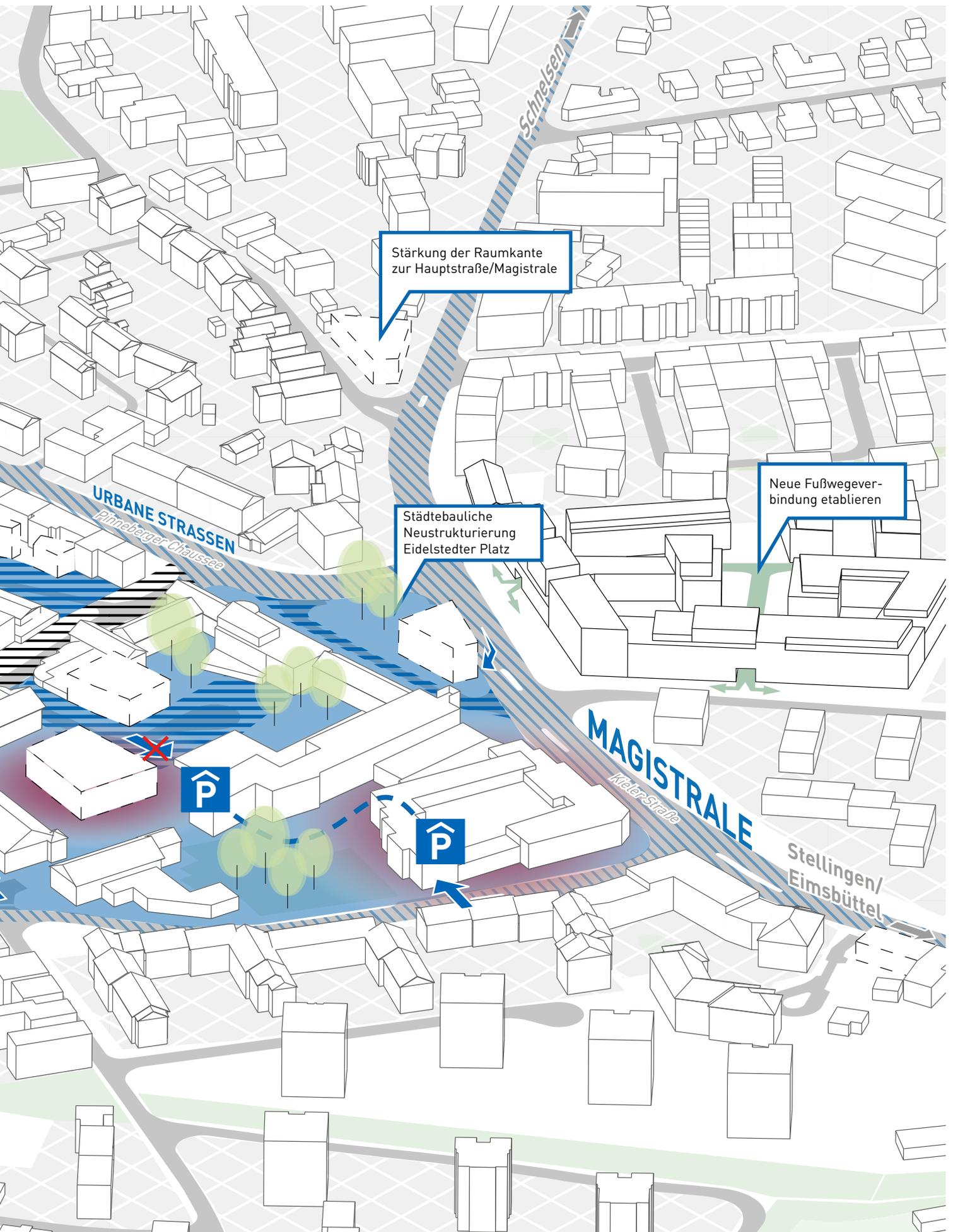


Abb. 63: Grundzüge einer verkehrlichen und städtebaulichen Neustrukturierung des Eidelstedter Zentrums (eigene Darstellung)



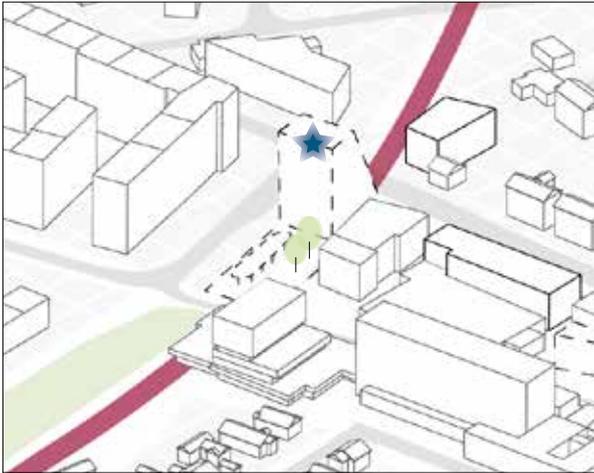


Abb. 64: Entwicklungsskizze Eidelstedt Zentrum (eigene Darstellung)

### Städtebauliche Neustrukturierung des Bahnhofsbereiches

Der S-Bahnhof Eidelstedt Zentrum wird mit der direkten Busanbindung zum neuen Entree des Stadtteils für den öffentlichen Nahverkehr. Der Gestaltung der Haltestelle kommt daher eine wichtige Bedeutung zu:

- Um eine direkte Anbindung an den Einkaufsbereich sicherzustellen, sollte der Haupteingang nach Süden in Richtung Lohkampstraße verlagert werden.
- Die Bushaltestellen müssen so organisiert werden, dass sie keine Barrieren zwischen S-Bahn und Zentrumsbereich bilden. Hier sollte auch der Leitfaden des Bezirks zur altersgerechten Gestaltung öffentlicher Räume rund um Umstiegspunkte des ÖPNV berücksichtigt werden.
- Um die notwendigen Flächen für die Einrichtungen eines attraktiven Bussteigs zu schaffen, sollte der heutige AKN-Trog im Bereich Johann-Schmidt-Straße überdeckelt werden.
- Die nördliche Anbindung des Parkhauses in der Lohkampstraße muss verkehrsplanerisch berücksichtigt werden.

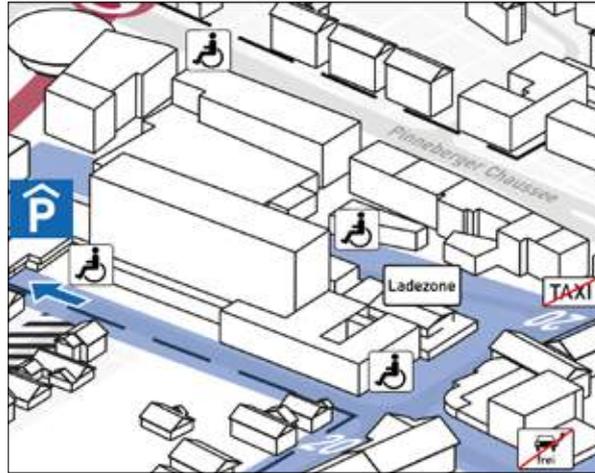


Abb. 65: Aufwertung Lohkampstraße (eigene Darstellung)

### Aufwertung der Lohkampstraße und des Stadtteilzentrums als Fußgänger- und Einkaufszone

Mit der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes, der Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und der Nahmobilität sowie der Reduzierung des MIV-Anteils am Verkehrsaufkommen eröffnen sich neue Möglichkeiten für eine weitergehende Umgestaltung und Aufwertung des Stadtteilzentrums als fußgängerorientierte Einkaufszone und Quartiersmitte.

Mit der Verlagerung des Busbahnhofs und der Eröffnung der S-Bahn sollte die Lohkampstraße weiter verkehrsberuhigt und ggf. als Shared Space gestalterisch aufgewertet werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, den gesamten Zentrumsbereich schrittweise autoärmer zu organisieren und ihn als Ganzes einheitlich zu gestalten.

Der Lohkampstraße zwischen S-Bahn und Eidelstedter Platz könnte hierbei in Ergänzung zum Eidelstedt Center und dem Eidelstedter Bürgerhaus/ Bereich die Funktion als städtische Flaniermeile zukommen.

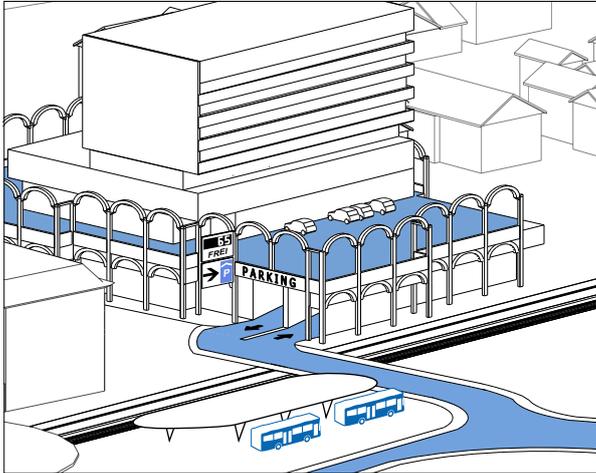


Abb. 66: Umnutzung der Parkgaragen (eigene Darstellung)



Abb. 67: Entwicklungsskizze Eidelstedter Platz (eigene Darstellung)

### Evaluation des Stellplatzbedarfs und Entwicklung von Nachnutzungskonzepten

Das Mobilitätskonzept zielt darauf ab, attraktive Alternativen zum MIV zu etablieren und so nachhaltig den Anteil des individuellen Pkw-Verkehrs zu reduzieren. Wenn diese Strategie erfolgreich sein sollte, werden mittelfristig, vor allem in den Parkhäusern, weniger Dauerstellplätze benötigt.

Der Stellplatzbedarf und die Auslastung der Parkhäuser sollte jährlich mit den Betreibern beobachtet und evaluiert werden. Bei einer Abnahme der Auslastung sollten frühzeitig Nachnutzungskonzepte entwickelt werden. Dabei muss definiert werden, welche Standorte mit einer Umnutzung das Stadtteilzentrum stärken können und welche Flächen weiterhin als Parkhaus genutzt werden sollen.

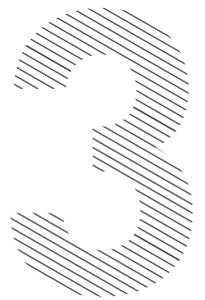
Nach Einschätzung von Experten ist die Nachnutzung von Parkhäusern „eine Aufgabe der Zukunft“ (Peter Cachola Schmal, Leiter des Deutschen Architektur Museums). Die Umnutzung des Parkhauses Stubengasse in Münster mit einem Möbelhaus, einem Rad-Parkhaus sowie Büros und Wohnungen zeigt, welche Potenziale in dieser Entwicklung liegen. Der Stadtteil sollte daher frühzeitig entsprechende Konzepte entwickeln.

### Städtebauliche Neustrukturierung des Eidelstedter Platzes

Eine etwaige Verlagerung des Busbahnhofs zum S-Bahnhof Eidelstedt Zentrum eröffnet die Möglichkeit, den Eidelstedter Platz zum neuen Entree des Stadtteils an der Kieler Straße, als einer der Hauptmagistralen der Stadt, zu machen. Der Gestaltung des Platzes kommt daher eine wichtige Bedeutung zu:

- Der Platz befindet sich mit seiner Lage im Kurvenbereich der Kieler Straße im direkten Sichtfeld der Verkehrsteilnehmer, die aus Richtung Innenstadt kommen. Ein markantes Gebäude kann adress- und imagebildend für den gesamten Stadtteil wirken.
- Die Verlagerung des Busbahnhofs verändert die Wegebeziehungen innerhalb des Zentrums und schwächt tendenziell den Einzelhandel am Platz. Die zukünftige Nutzung des Eidelstedter Platzes sollte daher auf eine Stärkung der Fußgängerfrequenz ausgerichtet sein, z. B. durch den Bau eines Bürogebäudes mit attraktiven Einzelhandelsangeboten o. Ä.
- Konzepte für die Umgestaltung des Eidelstedter Platzes sollten frühzeitig, z. B. in einem Ideenwettbewerb, erarbeitet werden, um einen längeren „Leerstand“ des Platzes nach der Verlagerung des Busbahnhofs zu vermeiden.





**Umsetzung**

# 3.1 Umsetzungsstrategie und Road Map

**Für die Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes gibt es keine eindeutigen Zuständigkeiten. Ein Mobilitätskonzept kann nur durch die Kooperation vieler Akteure erfolgreich implementiert werden. Erste Kooperationen wurden im Rahmen der Bearbeitung angestoßen und über das RISE-Förderprogramm können durch das Quartiersmanagement Förderanträge für erste Maßnahmen gestellt werden. Für weitere strategische Schritte ist die Einrichtung einer dauerhaft bestehenden Organisationseinheit notwendig.**

Die wesentlichen Weichen für die zukünftige Mobilität in Eidelstedt sind mit dem S-Bahnausbau, der Verbesserung des Busangebots und der Einrichtung der Velorouten gestellt.

Mit der stadtweiten Thematisierung der Magistralen durch den Senat wird auch dieses für Eidelstedt wichtige Thema in Zukunft auf neue Art angegangen.

Neue Mobilitäts- und Sharing-Angebote kommen, wenn auch nur langsam, mit den Neubauvorhaben in den Stadtteil.

Das Mobilitätskonzept stellt vor diesem Hintergrund dar, wie diese Entwicklung auf Stadtteilebene aufgegriffen und beschleunigt werden kann. Für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes gibt es keine eindeutigen Zuständigkeiten, es kann daher nur durch die Kooperation der Akteure aus Verwaltung, Politik, Institutionen, Unternehmen und Bürgerschaft implementiert werden. Folgende Ebenen können dabei unterschieden werden:

- Erste Kooperationen wurden im Rahmen der Bearbeitung bereits angestoßen, wie die innovative Berücksichtigung neuer Mobilitätsangebote im Eidelstedt Center und für das Dello-Gelände in Kooperation des Investors mit Cambio und Hamburg Energie sowie die Unterstützung bei der Suche nach potenziellen Carsharing-Nutzern durch das Büro für Lokale Wirtschaft.
- Konkrete Projektideen, wie für das Klimaschutzteilkonzept Mobilität für das Gewerbegebiet Schnackenburgallee, werden mit dem Mobilitätskonzept gestützt und so Förderanträge erleichtert.
- Über das RISE-Förderprogramm können durch das Quartiersmanagement weitere Förderanträge für zentrale Maßnahmen, wie z. B. das Neubürgermanagement, gestellt werden.
- Die Einrichtung einer dauerhaften Organisationseinheit auf Stadtteil- oder Bezirksebene ist für weitere strategische Schritte notwendig, wie
  - die Verankerung der Nahmobilität in der Verkehrsplanung und den anstehenden Straßenbaumaßnahmen,
  - die kooperative Umsetzung eines Parkraumkonzeptes,

- die konkrete Entwicklung von Handlungsansätzen für die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Nebenstraßen,
- die strategische Vorbereitung von Entwicklungsmaßnahmen und Ideenwettbewerben für die städtebauliche Weiterentwicklung des Stadtteilzentrums.

Die Road Map zur Umsetzung unterscheidet zwischen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen, die auf Grundlage des Mobilitätskonzeptes durchgeführt werden können, und strategischen Maßnahmen, die bis zur der Eröffnung der S-Bahn und der Verlagerung des Busbahnhofs ca. im Jahr 2025 konzeptionell vorbereitet werden müssen. In der Road Map sind die wesentlichen Umsetzungsschritte in einer Zeitschiene dargestellt. Die einzelnen Handlungsschritte, Akteure und Verantwortlichkeiten werden in den genannten Steckbriefen und Konzeptpapieren dargestellt.

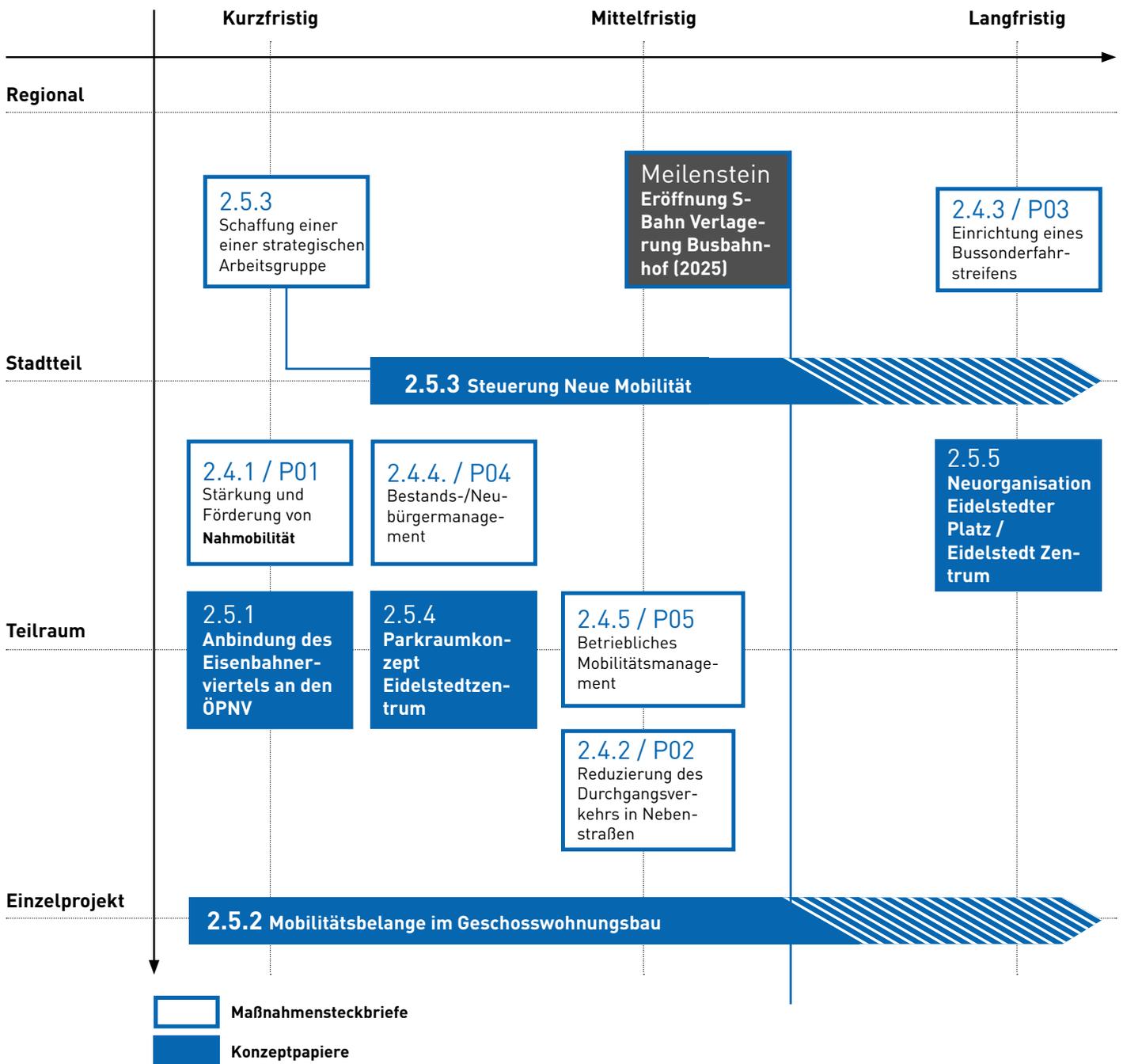


Abb. 68: Road Map der Umsetzung (eigene Darstellung)



**Anhang**

## Literaturverzeichnis

Arbeitsagentur I2018I Pendleratlas. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html>

Bezirksamt Eimsbüttel I2014I Bezirksentwicklungsplanung Eimsbüttel 2014-2018, <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksentwicklung/4502944/bezirksentwicklungsplanung/>

Bezirksamt Eimsbüttel I2017I Integriertes Entwicklungskonzept für das Fördergebiet Eidelstedt Mitte, <https://www.hamburg.de/contentblob/11873926/4dcff718d6ebafbaa53c6c76c518c7e9/data/fortschrittsbericht-2018-web-version.pdf>

Bezirksamt Eimsbüttel I2018\_1I Integrationskonzept Eidelstedt, <https://www.hamburg.de/content-blob/12233066/4a895687a1d22ed81f4ebb98b7d4cba5/data/integrationskonzept-eidelstedt-fassung-3-0.pdf>

Bezirksamt Eimsbüttel I2018\_2I Gewerbeflächen-Entwicklungskonzept 2018, <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/bezirksentwicklung/4504340/entwicklungskonzept/>

Bezirksamt Eimsbüttel I2018\_3I Eimsbüttel 2040 - weiterwachsen, aber wie?, <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/eimsbuettel2040/>

BSU - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt I2011I Gutachten Verkehrsmanagement Hamburg, <https://www.hamburg.de/contentblob/3453312/6dc8308551196e458e13dec742c1846a/data/2012-06-11-gutachten-vm-hh-anlagen.pdf>

BVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur I2018I Mobilität in Deutschland - Kurzreport Hamburg und Metropolregion, <https://www.hamburg.de/bwvi/mid-hamburg/>

BWVI - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation I2018I Fortschrittsbericht 2018 Radverkehrsstrategie, <https://www.hamburg.de/contentblob/11873926/4dcff718d6ebafbaa53c6c76c518c7e9/data/fortschrittsbericht-2018-webversion.pdf>

BWVI - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation I2018I Green City Plan Hamburg, <https://www.hamburg.de/bwvi/greencityplanhamburg/>

BWVI - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation I2019I Mobilität in Hamburg - die Ziele, [www.hamburg.de/bwvi/verkehrsentwicklung/](http://www.hamburg.de/bwvi/verkehrsentwicklung/)

BWVI - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation I2019I <https://www.hamburg.de/contentblob/11544594/0057098f68d7bf44c724d4fbd77fd2e/data/verkehrsbelastung-dtv-karte-2017.pdf>

FHH - Freie und Hansestadt Hamburg I2007I Gutachten zur Attraktivitätssteigerung des Stadtteilzentrums Eidelstedt, <https://www.hamburg.de/contentblob/80842/c73400d886747b3b52dcf7a7970a6241/data/gutachten-stadtteilzentrum-eidelstedt.pdf>

FHH I2018I Wohnungsbauprogramm Bezirk Eimsbüttel, <http://www.hamburg.de/stadtplanung-eimsbuettel>

FHH - Freie und Hansestadt Hamburg I2019I Ergebnis des Bauforum 2019 Magistralen für Eidelstedt: Arbeitsgruppe 2a, COBE Architekten u.a., <https://www.hamburg.de/contentblob/12979368/4c81fd8138e3368464ff08aeba6237b/data/doku-team-2a-praesenti.pdf>

GGR - Gertz, Gutsche, Rümmele I2018I Gutachten zur städtebaulichen Untersuchung der an die Haltepunkte der Bahnstrecke Eidelstedt – Kaltenkirchen angrenzenden Bahnhofsumfelder, Hamburg

HCU - HafenCity Universität Hamburg I2018I Elektromobilitätsentwicklung auf städtischer Mesoebene - Eigenschaftsfeststellung konkreter E-Carsharing-Standorte mittels Präqualifizierungsverfahren, [http://edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/frontdoor.php?source\\_opus=421&la=de](http://edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/frontdoor.php?source_opus=421&la=de)

Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut (HWWI) I2013I Pendeln in Hamburg, [http://www.hwwi.org/uploads/tx\\_wilpubdb/HWWI-Policy\\_Paper\\_83.pdf](http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI-Policy_Paper_83.pdf)

Landkreis Pinneberg I2019I Sozialplanung Fokus 2018, S. 35 ff., [https://www.kreis-pinneberg.de/pinneberg\\_media/Sozialplanung\\_Fokus\\_2018-p-1000656.pdf](https://www.kreis-pinneberg.de/pinneberg_media/Sozialplanung_Fokus_2018-p-1000656.pdf)

LBV - Landesbetrieb Verkehr I2018I E\_Mobilität in Hamburg - So parken Sie richtig!, [www.hamburg.de/lbv](http://www.hamburg.de/lbv)

Metropolregion Hamburg I2017I Potenzialanalyse Radschnellwege, <https://metropolregion.hamburg.de/content-blob/8170294/cd25316d7523d914cf3dae3c9b8d1603/data/projektbericht-radschnellwege.pdf>

Statistikamt Nord I2019I Statistisches Jahrbuch Schleswig-Holstein 2018-2019, [www.statistik-nord.de/](http://www.statistik-nord.de/)

Statistikamt Nord I2019I Statistisches Jahrbuch Hamburg, [www.statistik-nord.de/](http://www.statistik-nord.de/)

## Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Das Mobilitätskonzept als integrierter, strategischer Planungsansatz (eigene Darstellung)
- Abb. 2: Die unterschiedlichen Betrachtungsebenen des Mobilitätskonzepts (eigene Darstellung)
- Abb. 3: Titelblätter der wesentlichen gesichteten Dokumente und Veröffentlichungen
- Abb. 4: Modal-Split-Daten im Vergleich (MiD. 2017)
- Abb. 5: Motorisierung im regionalen Vergleich (Statistikamt Nord. 2018)
- Abb. 6: Motorisierung im städtischen Vergleich (Statistikamt Nord. 2018)
- Abb. 7: Kleinteilige Mobilitätskulturen, abgeleitet aus Einwohnerdichte und Motorisierungsgrad (eigene Darstellung)
- Abb. 8: Ein- und Auspendler in die Landkreise Pinneberg und Bad Segeberg (Arbeitsagentur 2018)
- Abb. 9: Erdgeschosszone in der Lohkampstraße (Hamburg-Bildarchiv)
- Abb. 10: Nachverdichtungspotenziale der Bahnhofsumfelder entlang der Bahntrasse AKN/S21 (GGR. 2018)
- Abb. 11: Prognose der Bevölkerungsentwicklung in Eidelstedt (Hamburg. 2019)
- Abb. 12: Ergebnis des Bauforums 2019 für Eidelstedt: Arbeitsgruppe 2a, COBE Architekten u. a. ([hamburg.de/bauforum/](http://hamburg.de/bauforum/))
- Abb. 13 : Übersicht zur Ausgangslage auf Stadtteilebene (eigene Darstellung)
- Abb. 14: Übersicht zur Ausgangslage im Stadtteilzentrum (eigene Darstellung)
- Abb. 15: Straßenverkehrsinfrastruktur in Eidelstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 16: Verkehrsbelastungen, Modellprognose (Zielhorizont nach Ausbau der A7) (eigene Darstellung)
- Abb. 17: Differenzbetrachtung der gestiegenen/reduzierten Verkehrsbelastung nach A7-Ausbau (eigene Darstellung)
- Abb. 18: Übersicht über die im Jahr 2018 genehmigten Wohneinheiten in Eidelstedt (Bezirk Eimsbüttel. 2018, eigene Darstellung)
- Abb. 20: Aktuelles ÖPNV-Bestandsnetz (HVV/VHH. 2018/2019 (eigene Darstellung)
- Abb. 21: Übersicht Radverkehrsbestandsnetz im Stadtteil Eidelstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 22: Übersichtsplan zu Aufwertungsmaßnahmen im Fußverkehr und im öffentlichen Raum (eigene Darstellung)
- Abb. 23: Struktur des Parkraums im Stadtteil (eigene Darstellung)
- Abb. 24: Stellplatztypologien für unterschiedliche Siedlungsbereiche in Eidelstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 25: Übersicht zu neuen Mobilitätsangeboten in Eidelstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 26: Stellplatzanzahl in der Übersicht (eigene Darstellung)
- Abb. 27: Auswertung der Parkraumkartierung
- Abb. 27a: Stellplatzkartierung Stadtteilzentrum Eidelstedt (eigene Darstellung)
- Abb. 28: Vergleichende Gegenüberstellung der zwei Parkraumerhebungen im April und September (eigene Darstellung)
- Abb. 29: Zusammenfassende Darstellung der aktuellen verkehrsplanerischen Maßnahmenbesserung (eigene Darstellung)
- Abb. 30: Ableitung der Leitsätze des Mobilitätskonzepts aus der übergeordneten Planung (eigene Darstellung)
- Abb. 31: Motorisierung im regionalen Vergleich (Statistikamt Nord. 2018)
- Abb. 32: Geplanter Ausbau des StadtRAD-Stationsnetzes in Eidelstedt, Stand: September 2019 (Statistikamt Nord. 2018)
- Abb. 33: Referenzbeispiel Neubürgermanagement München „Gscheid mobil“ (München 2019)
- Abb. 34: Wettbewerbsbeitrag zur Nachverdichtung des Eisenbahnerviertels (Quelle: eins:eins architekten)
- Abb. 35: Eimsbüttel 2040 – Haltepunkte des ÖV als Impulsgeber für die Siedlungsentwicklung (Bezirksamt Eimsbüttel. 2018)
- Abb. 36: Schülerbefragung 2018 - Schulwege der Schüler des Albrecht-Thaer-Gymnasiums (Bezirk Eimsbüttel. 2018)
- Abb. 37: Komplexe Parkraumregelungen im Stadtteilzentrum Eidelstedt, hier: Ladezone Lohkampstraße (orange edge)
- Abb. 38: Mobilitätsleitbild für Eidelstedt - Zusammenführung aller Maßnahmen (eigene Darstellung)
- Abb. 39: Maßnahmenübersicht der geplanten Vorhaben und konzeptionellen Ableitungen aus dem Konzept (eigene Darstellung)
- Abb. 40: Busangebot in Eidelstedt, Zielnetz-Ausbauzustand ca. 2025 (HVV/VHH. 2018/2019 (eigene Darstellung)
- Abb. 41: Zukünftiges Linienkonzept zur Anbindung des Eisenbahnerviertels an den ÖV (HVV/VHH.2019, eigene Darstellung)
- Abb. 42: Maßnahmenpaket zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens und des benötigten Parkraums (eigene Darstellung)
- Abb. 43: Prinzipdarstellung zur Funktionsweise der Quartiersgarage (eigene Darstellung)
- Abb. 44: Carsharing-Angebot mit räumlicher Verortung (eigene Darstellung)
- Abb. 45: Dezentraler Lastenradverleih (eigene Darstellung)
- Abb. 46: Quartiersbezogene switchh-Punkte (eigene Darstellung)

Abb. 47: Neubürgermanagement als effizientes Instrument zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens (eigene Darstellung)  
Abb. 48: Nutzung regionaler Energiekreisläufe für ein klimaneutrales Carsharing-Angebot (eigene Darstellung)  
Abb. 49: Handlungsansätze im Bereich Mobilität für das Dello-Gelände (eigene Darstellung)  
Abb. 50: Übersichtskarte „Neue Mobilität in Eidelstedt“ (eigene Darstellung)  
Abb. 51: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen rund um das Eidelstedt Center, Stand: August 2019 (eigene Darstellung)  
Abb. 52: Übersicht der umgesetzten Maßnahmen rund um das Eidelstedt Center, Stand: August 2019 (eigene Darstellung)  
Abb. 53: Ridesharing-Haltepunkte als neue Infrastruktur für neue Mobilitätsangebote (eigene Darstellung)  
Abb. 54: Dezentrale switchh-Punkte stärken neue Mobilitätsangebote (eigene Darstellung)  
Abb. 55: Die S-Bahnhaltestelle Hörgensweg kann städtebaulich aufgewertet werden (eigene Darstellung)  
Abb. 56: Mobilitätsmanagement verändert aktiv das Mobilitätsverhalten (eigene Darstellung)  
Abb. 57: Integrierte Mobilitätsansätze brauchen klare Zuständigkeiten in der Verwaltung (eigene Darstellung)  
Abb. 58: Übersicht der geplanten Maßnahmen des Parkraumkonzeptes (eigene Darstellung)  
Abb. 59: Zugang zum Parkdeck Lohkampstraße von Norden aus (eigene Darstellung)  
Abb. 60: Exemplarischer Standort für ein Parkleitsystem (eigene Darstellung)  
Abb. 61: Parkstände an der Elbgaustraße (eigene Darstellung)  
Abb. 62: Sanierung des Eidelstedt Centers abgeschlossen (eigene Darstellung)  
Abb. 63: Grundzüge der verkehrlichen und städtebaulichen Neustrukturierung des Eidelstedter Zentrums (eigene Darstellung)  
Abb. 64: Entwicklungsskizze Eidelstedt Zentrum (eigene Darstellung)  
Abb. 65: Aufwertung Lohkampstraße (eigene Darstellung)  
Abb. 66: Umnutzung der Parkgaragen (eigene Darstellung)  
Abb. 67: Entwicklungsskizze Eidelstedter Platz (eigene Darstellung)  
Abb. 68: Road Map der Umsetzung (eigene Darstellung)



