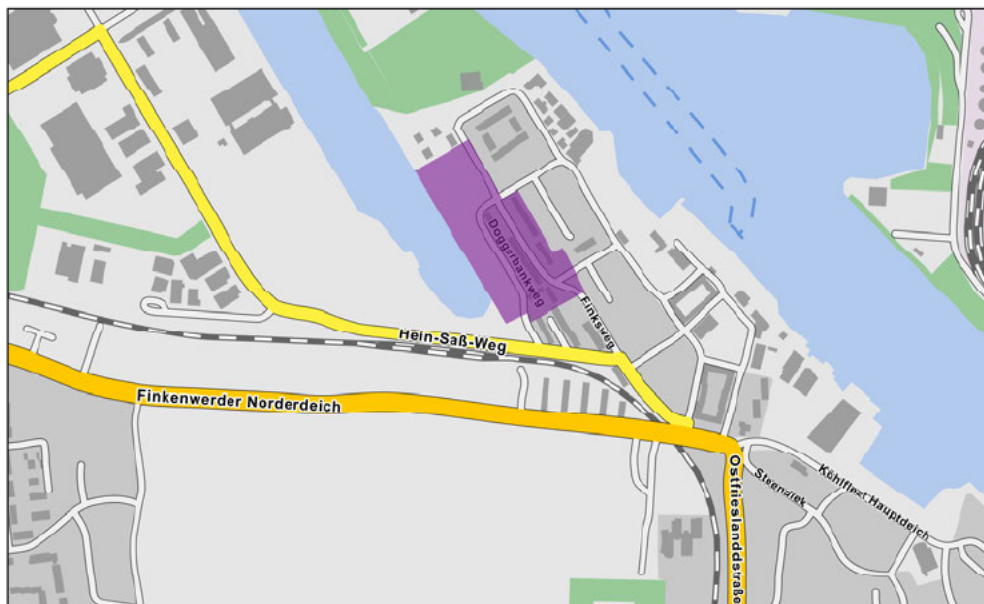


# Verkehrsuntersuchung für das Wohnbauvorhaben Doggerbankweg in Hamburg-Finkenwerder



im Auftrag



Hamburg, August 2016

**SBI** Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung

Hasselbrookstraße 33 • 22089 Hamburg • Telefon 040/25 19 57-0 • Telefax 040/25 19 57-19  
Internet: [www.sbi.de](http://www.sbi.de) • E-Mail: [office@sbi.de](mailto:office@sbi.de)

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Vorbemerkung.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Prognose.....</b>	<b>4</b>
2.1	Verkehrserzeugung .....	4
2.2	Verkehrsverteilung .....	4
<b>3</b>	<b>Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen .....</b>	<b>6</b>
3.1	Einmündung Steendiek/Schloostraße.....	6
3.2	Erschließungsstraßen Doggerbankweg und Finksweg .....	9
<b>4</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>11</b>

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND VORBEMERKUNG

Für die Stadt Hamburg wird für die nächsten Jahre ein erheblicher Bevölkerungszuwachs prognostiziert. Um den notwendigen Wohnraum bereitzustellen, werden auch Flächen geprüft, die durch Umwidmung als Wohngebiet in Frage kommen. Durch den Auftraggeber wird in diesem Zusammenhang im Stadtteil Hamburg-Finkenwerder ein bislang als Gemeinbedarfsfläche (4.683 m<sup>2</sup>), reines Wohngebiet (12.556 m<sup>2</sup>), allgemeines Wohngebiet (1.235 m<sup>2</sup>) und Gewerbegebiet (8.999 m<sup>2</sup>) ausgewiesenes Gelände für den Wohnungsbau entwickelt. Derzeit wird das Gelände der Gemeinbedarfsfläche durch den Tiefbaubetriebshof des Bezirks Hamburg-Mitte genutzt. Die als reines Wohngebiet ausgewiesene Fläche ist derzeit mit Reihenhäusern in geschlossener Bauweise mit zwei Vollgeschossen bebaut. Die ca. 120 Wohneinheiten (WE) werden von der Baugenossenschaft Finkenwerder Hoffnung unterhalten. Das allgemeine Wohngebiet ist aktuell mit Mehrfamilienhäusern in offener Bauweise bebaut, die nicht mehr als zwei Wohneinheiten aufweisen und maximal aus zwei Vollgeschossen bestehen (ca. 10 WE).

Das Plangebiet befindet sich östlich vom Steendiek-Kanal zwischen den Straßen Finksweg und Hein-Saß-Weg (*Abbildung 1*). Das Gebiet zeichnet sich durch seine offene Bauweise, geringe Dichte und straßenprägendes Grün aus. Vereinzelt wird die Wohnbebauung durch kleine Gewerbebetriebe durchmisch; südlich befindet sich die Freiwillige Feuerwehr von Finkenwerder sowie die Flutschutzanlage am Steendiekkanal. Der Wochenmarkt am Finksweg, der in den Sommermonaten dienstags und samstags stattfindet, liegt ebenfalls im Plangebiet.

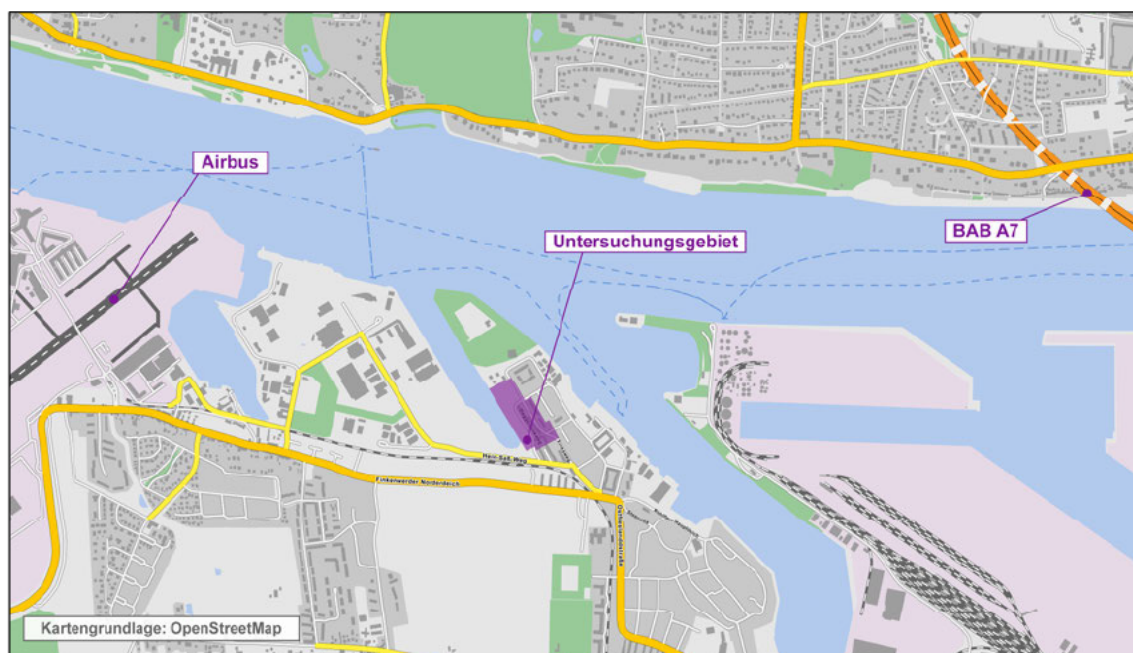


Abbildung 1: Lage des Plangebiets in Hamburg Finkenwerder

Das vorliegende Verkehrsgutachten soll die verkehrlichen Auswirkungen des Neubaugebiets auf die umliegenden Straßen analysieren und bewerten.

## 2 PROGNOSE

### 2.1 Verkehrserzeugung

Für die Abschätzung der zu erwartenden Neuverkehre sind sowohl die geplante Wohnungsanzahl und der aktuelle Wohnbestand als auch die Lage des Vorhabens von Bedeutung. Die für dieses Gebiet vorgegebene Obergrenze für die Bebauungsdichte soll weitestgehend beibehalten werden. Geht man davon aus, dass der vorhandene Wohnbestand erhalten bleibt oder in gleicher Anzahl ersetzt wird, ergeben sich laut aktuellem Planstand insgesamt 280 bis 330 Wohneinheiten für das Plangebiet (Wohnbestand ca. 130 WE und Neubau etwa 150-200 WE). Genauere Angaben zu Zimmeranzahl oder Personen je Haushalt liegen nicht vor. Das zu untersuchende Gelände befindet sich außerhalb des Stadtzentrums, die ÖPNV-Anbindung kann als durchschnittlich angesehen werden. Die zugrunde gelegten Parameter für die Verkehrserzeugung für ein solches Gebiet sind in *Tabelle 1* ausgewiesen.

Größe	Ew/WE	Wege/Ew/d	Wege wohnbezogen in %	mIV in %	Pers/Pkw
Wert	2,5	3,8	80	60	1,2

*Tabelle 1: Erzeugungsparameter der geplanten Wohnbebauung*

Da für die vorhandenen Wohngebiete von einer gleichbleibenden Zahl an Wohneinheiten ausgegangen wird, resultiert die zu erwartende Verkehrszunahme ausschließlich aus den zusätzlichen Wohnbauten.

Für die angestrebte zusätzliche Wohnungsanzahl von 150-200 WE durch Neubauten kann von 570 bis 760 Kfz-Fahrten je Tag ausgegangen werden. Zusätzlich sind Besucher- und Wirtschaftsverkehr zu beachten, die vereinfachend pauschal mit 5 % bzw. 1 % angenommen werden können. Die Spannweite des gesamten Neuverkehrs beträgt damit je nach Bebauungsdichte rund 600 bis 800 Kfz-Fahrten je Tag.

Ca. 40 % der wohnbezogenen Wege werden entweder mit dem ÖPNV, dem eigenen Fahrrad oder zu Fuß realisiert. Für die Nutzung des ÖPNV ist vor allem die nah gelegene Anlegestelle der HVV-Fährlinie 62 bedeutsam, da hier eine zeitlich attraktive Anbindung über die Landungsbrücken an das Stadtzentrum besteht.

### 2.2 Verkehrsverteilung

Die Verkehrsverteilung beschreibt die grundsätzliche Ausprägung und Richtung der Verkehrsströme in einem Gebiet. In Anlehnung an die aktuelle Verteilung kann auch für das geplante Wohngebiet aufgrund des Berufsverkehrs von einer eindeutigen Ausrichtung gen Hamburg ausgegangen werden (vgl. *Abbildung 2*). Ein deutlich geringerer Anteil ist dem Quell-/Zielverkehr südlich der Elbe wie Harburg oder westlich gelegener Städte wie bspw. Stade oder Buxtehude zuzuordnen. Die zeitliche Ganglinie ist vor allem durch die Arbeitnehmer geprägt und hat damit eine deutliche Spitze im morgendlichen Quellverkehr (zur Arbeit) und eine eher breitere Spitze am Nachmittag (von der Arbeit oder von/zu Freizeitaktivitäten).

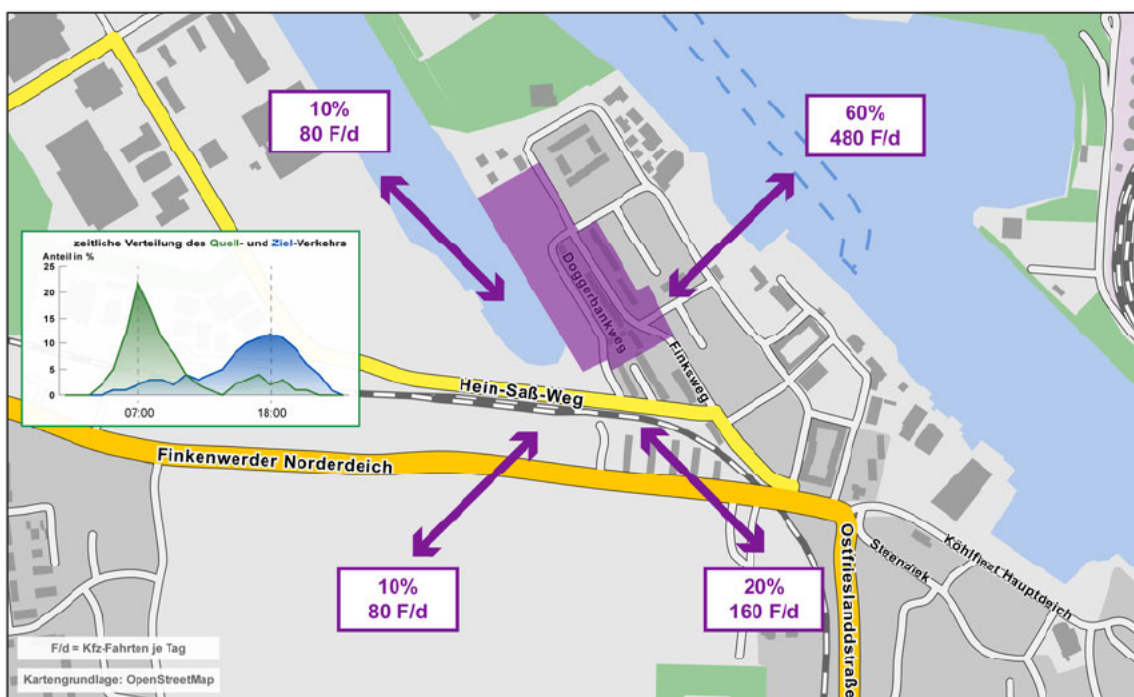


Abbildung 2: Räumliche und zeitliche Verteilung der Neuverkehre

Für die Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens im Straßennetz ist die zu erwartende Routenwahl des Neuverkehrs von grundlegender Bedeutung. Aufgrund der (nördlichen) Trendwirkung der Elbe müssen neben der Relation Richtung Südosten auch die Verkehre in/aus Richtung Norden und Osten über die Ostfrieslandsstraße abgewickelt werden. Die Verkehre in/aus Richtung Südwesten und Westen werden vornehmlich den Finkenwerder Norderdeich nutzen (vgl. Abbildung 3).

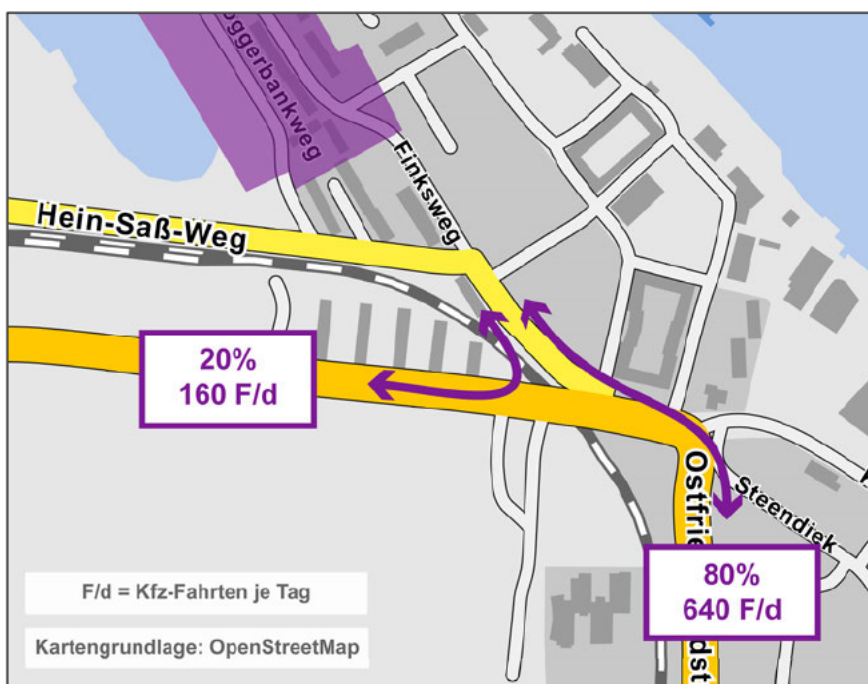


Abbildung 3: Neuverkehrsströme am Knotenpunkt Finkenwerder Norderdeich/Hein-Saß-Weg

### 3 BEWERTUNG DER VERKEHRLICHEN AUSWIRKUNGEN

#### 3.1 Einmündung Steendiek/Schloostraße

Für eine belastbare verkehrstechnische Bewertung des künftigen Verkehrsablaufes an der Einmündung Steendiek/Schloostraße liegt keine ausreichende Datengrundlage vor. Zwar sind u.a. die Tagesverkehrsstärken für den Steendiek, den Finkenwerder Norderdeich und Schloostraße verfügbar, doch geben diese keinen Aufschluss über die Verkehrslast in den relevanten Spitzenstunden. Lediglich anhand der Verkehrszahlen am benachbarten Knotenpunkt Ostfrieslandstraße/Steendiek aus dem Jahr 2013 kann eine grobe Schätzung der Spitzenstundenbelastungen vorgenommen werden. Zur Überprüfung und Anpassung der abgeschätzten Verkehrsstromstärken wurde im Juli 2016 eine stichprobenartige Verkehrszählung in der maßgebenden Spitzenstunde in der Hauptverkehrszeit morgens durchgeführt. Durch die zu diesem Zeitpunkt laufenden Ausbaumaßnahmen des Bereiches Ostfrieslandstraße/Steendiek im Zuge der Aufwertung des Ortskerns Finkenwerder zu einem ovalen Kreisverkehrsplatz – die Fertigstellung ist für 2017 anvisiert – waren gewisse Verkehrsverlagerungen zu beobachten, die in der abschließenden Abschätzung der Bestandsbelastungen unter Normalbedingungen (d.h. bspw. ohne Baustellenbeeinflussungen etc.) berücksichtigt wurden (siehe *Abbildung 4*).

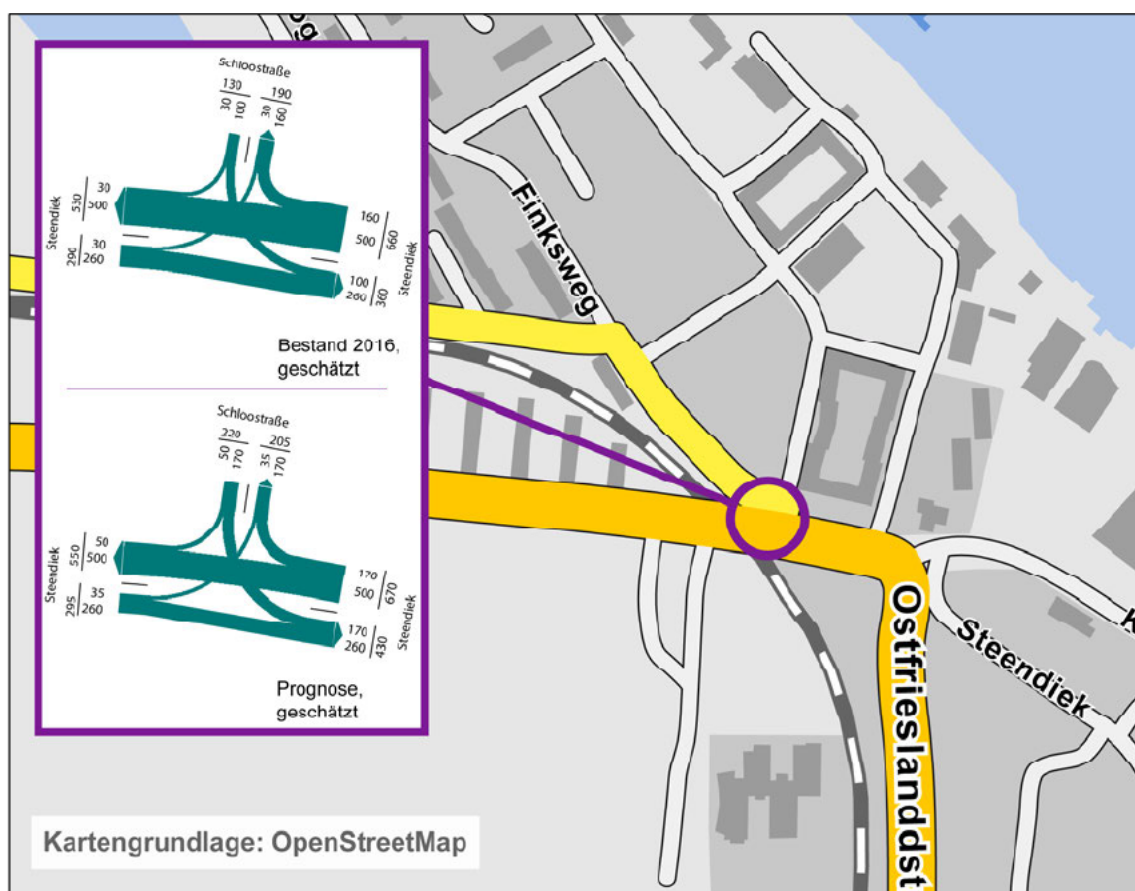


Abbildung 4: Geschätzte Verkehrsstrombelastungen in der morgendlichen Spitzenstunde

Zusätzlich sind in *Abbildung 4* die Verkehrsbelastungen in der morgendlichen Spitzenstunde bezogen auf den Prognosezeitraum nach Realisierung des Wohnbauvorhabens ausgewiesen, die im Wesentlichen den abgeschätzten Neuverkehr berücksichtigen und von einer relativ stagnierenden Entwicklung des heute vorhandenen Quell- und Zielverkehrs von Finkenwerder (u.a. auch des Airbus-Verkehrs) ausgehen. Somit wird insgesamt eine Verkehrszunahme um knapp über 100 Kfz/h bzw. rund +9% erwartet.

Zum Abgleich der abgeschätzten (Analyse-)Spitzenstundenbelastung und zur Ermittlung der Wirksamkeit der im Jahr 2013 in Betrieb genommenen Ortsumgehung Finkenwerder (An der Alten Süderelbe) wurde ergänzend im Zeitraum von Dienstag, den 05.07.2016 bis Donnerstag, den 07.07.2016 eine Querschnittszählung auf dem Finkenwerder Norderdeich unmittelbar westlich der Einmündung Schloostraße durchgeführt. Die Ergebnisse aus der Verkehrszählung bestätigen letztlich die Größenordnung der abgeschätzten maßgebenden Spitzenstundenbelastung westlich des Knotenpunktes – die Schwankungsbreiten der einzelnen Tage liegen im üblichen Bereich – und weisen eine aktuelle werktägliche Belastung von ca. 13.500 Kfz/24h auf. Im Vergleich zu den etwa 19.000 Kfz/24h im Jahr 2012 vor dem Bau der Ortsumgehung ist eine Reduzierung der Querschnittbelastungen um etwa 30 % festzustellen.

Die überschlägige Bemessung und verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit der Einmündung orientiert sich an dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Köln, 2001/2009 bzw. 2015). Maßgebliches Kriterium für die Qualitätsbeurteilung der Verkehrsabwicklung ist nach HBS die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeuge. Der Verkehrsablauf wird dabei durch die Qualitätsstufen (QSV) im Wertebereich A...sehr gut (nahezu keine Behinderungen, sehr geringe Wartezeiten) bis F...ungenügend (Überlastung, sehr hohe Wartezeiten, ständig zunehmender Stau) beschrieben. Grundsätzlich kennzeichnet die Qualitätsstufe D bei ausreichender Verkehrsqualität einen noch stabilen Verkehrszustand und wird auch projektbezogen als mindestens erreichbare Verkehrsqualität vorgegeben.

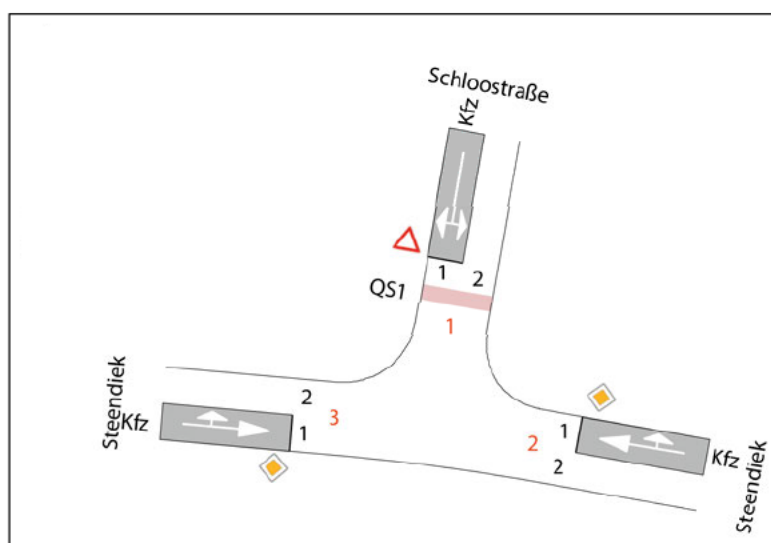


Abbildung 5: Knotenpunkt Steendiek/Schloostraße – Prinzipskizze

In *Abbildung 5* ist skizzenhaft die Fahrstreifenaufteilung der Einmündung dargestellt. Aktuell ist die verkehrsrechtlich untergeordnete Zufahrt Schloostraße unmittelbar vor der Hauptstraße Steendiek praktisch zweistreifig, so dass in der Regel Rechts- und Linksabbieger nebeneinander stehen. Der hier berücksichtigte einstreifige Zufluss stellt somit einen so genannten Worst Case dar und berücksichtigt bei der Bewertung schon die Möglichkeit baulicher Anpassungen zur kompakteren Gestaltung des Knotenpunktes.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Bewertungen zeigen die *Abbildung 6 und 7*. Es wird deutlich, dass die Einmündung im heutigen Ausbauzustand leistungsfähig ist und fast das gesamte Aufkommen mit einer sehr guten Qualität abgewickelt werden kann (QSV = A). Lediglich die Linkseinbieger aus der Schloostraße Richtung Osten sind mit der Qualitätsstufe C (= „befriedigend“) zu bewerten. Die berechneten Staulängen in der Schloostraße bestätigen im Wesentlichen die durchgeführten Verkehrsbeobachtungen. *Abbildung 1*

Strom	Rang	Belastung	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	Mittlere Wartezeit	QSV
	1..4											
2 » 3	1	550			2000	1450	0,28	1,000			0,0	A
2 » 1	1	176			1800	1624	0,10	1,000			0,0	A
1 » 2	3	110	870	304	286	176	0,38	0,615	2	3	20,4	C
1 » 3	2	33	580	460	460	427	0,07	0,928	0	0	8,4	A
3 » 1	2	33	660	641	641	608	0,05	0,940	0	0	5,9	A
3 » 2	1	286			2000	1714	0,14	1,000			0,0	A
2		726			1900	1174	0,38	-			0,0	A
1		143			371	228	0,39	-			15,8	B
3		319			1640	1321	0,19	-			2,7	A

*Abbildung 6: Verkehrstechnische Bewertung Ist-Zustand 2016 – Spitzenstunde früh*

Strom	Rang	Belastung	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität	Kapazitätsreserve	Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	Mittlere Wartezeit	QSV
	1..4											
2 » 3	1	550			2000	1450	0,28	1,000			0,0	A
2 » 1	1	187			1800	1613	0,10	1,000			0,0	A
1 » 2	3	187	880	300	278	91	0,67	0,327	5	8	38,5	D
1 » 3	2	55	585	457	457	402	0,12	0,880	0	1	9,0	A
3 » 1	2	39	670	634	634	595	0,06	0,928	0	0	6,1	A
3 » 2	1	286			2000	1714	0,14	1,000			0,0	A
2		737			1900	1163	0,39	-			0,0	A
1		242			359	117	0,67	-			30,1	D
3		325			1589	1264	0,20	-			2,8	A

*Abbildung 7: Verkehrstechnische Bewertung Prognosefall – Spitzenstunde früh*

Auch nach Realisierung des Bauvorhabens (Prognosefall) mit den zu erwartenden Kfz-Neuverkehren wird ein sehr guter bis ausreichender Verkehrsablauf mit vorwiegend nur geringen Wartezeiten prognostiziert. Die Behinderungen bzw. mittleren Wartezeiten insbesondere für die Linkseinbieger nehmen im Vergleich zum Bestand von etwa 20 s auf knapp 40 s zwar relativ stark zu, liegen aber deutlich im mittleren Wertebereich der Qualitätsstufe D und sind somit noch als akzeptabel zu bezeichnen. Deshalb

sind bauliche und/oder verkehrstechnische Maßnahmen an der Einmündung nicht zwingend erforderlich. Allerdings könnten sich die Rückstaulängen als problematisch erweisen.

Da die Bewertung der Einmündung teilweise auf geschätzten Grundlagenwerten basiert, ist die intensive Beobachtung der tatsächlichen Verkehrsstärken und der Verkehrsentwicklung zu empfehlen. Gegebenenfalls sind nach dem vollendeten Umbau des Ortskernes Finkenwerder eine erneute Erhebung und Bewertung der Verkehrsentwicklung durchzuführen.

Sollten ständig zu lange Rückstaus in der Schloostraße auftreten, könnte der Verkehrsablauf für den Linkseinbieger zumindest durch eine Teilsignalisierung (ggf. in Kombination mit der Fußgängerlichtsignalanlage westlich der Einmündung und mit Aufgangsignal in der Hauptrichtung) komfortabler gestaltet werden. Diesbezüglich würde allerdings noch Prüfbedarf bezüglich des Abstandes der Fußgängerlichtsignalanlage zur Einmündung und der Lage der Bushaltestelle bestehen sowie unter Umständen entsprechende Veränderungen/Verlegungen erforderlich werden.

### 3.2 Erschließungsstraßen Doggerbankweg und Finksweg

Der **Doggerbankweg** ist als reine Erschließungsstraße ausgebildet und seine Fahrbahnbreite beträgt ca. 4,50 m. Ein Gehweg ist nur auf der östlichen Seite vorhanden; die westliche Seite ist geprägt von alten Bäumen und den Grundstückszufahrten. Das Erschließungskonzept für das Bauvorhaben kann den vorhandenen Zustand (bzw. die Randbedingungen) jedoch gezielt aufnehmen und integrieren. Durch das Bauvorhaben würde der heutige Schwerverkehr von und zum Bauhof entfallen, so dass z.B. die vorhandenen Gehwegüberfahrten für die geplanten Tiefgaragenzufahrten weitergenutzt werden könnten. Sofern keine Priorität zu einem beidseitigen Gehweg vorliegt, empfiehlt sich der Erhalt der Bäume/Baumachse auf der westlichen Straßenseite.

Trotz der geringen Fahrbahnbreite ist kaum mit Problemen im Verkehrsablauf zu rechnen. Zwar können Behinderungen durch parkende Fahrzeuge zu kurzzeitigen Wartezeiten im Gegenverkehr führen, aufgrund der Lage der Straße im Netz und der voraussichtlich relativ geringen Häufigkeit sind diese Situationen jedoch unkritisch zu werten. Der Begegnungsfall Pkw/Lkw (vorrangig Müllfahrzeug nach RAST 06) tritt bereits heute vereinzelt auf und erscheint offensichtlich unproblematisch. Alternativ wäre eine Beschilderung als Einbahnstraße denkbar, so dass etwaige Begegnungsfälle im Gegenverkehr vollständig ausgeschlossen werden. Die Umwege für Anwohner wären in diesem Fall sehr gering; die tatsächliche/sinnvollere Fahrtrichtung der Einbahnstraße könnte in späteren Konzeptstufen geklärt werden. Damit die Fahrzeuge der Feuerwehr auf kürzestem Wege in alle Richtungen abfahren können, sollte die Einbahnstraßenregelung allerdings erst nördlich der Feuerwehrezufahrt beginnen. Der Bereich der Einbahnstraße kann ebenfalls Einbauten zur (Park-)Raumgestaltung erhalten und damit den Straßenquerschnitt besser gliedern.

Ein mögliches Verkehrsführungskonzept und ein beispielhafter Straßenquerschnitt sind in *Abbildung 8* skizziert. Möchte man einen Ausbau mit beidseitigem Gehweg realisieren, müsste dies zu Lasten der Bauflächen erfolgen. Alternativ könnte man auch den Gedanken einer Mischverkehrsfläche verfolgen.

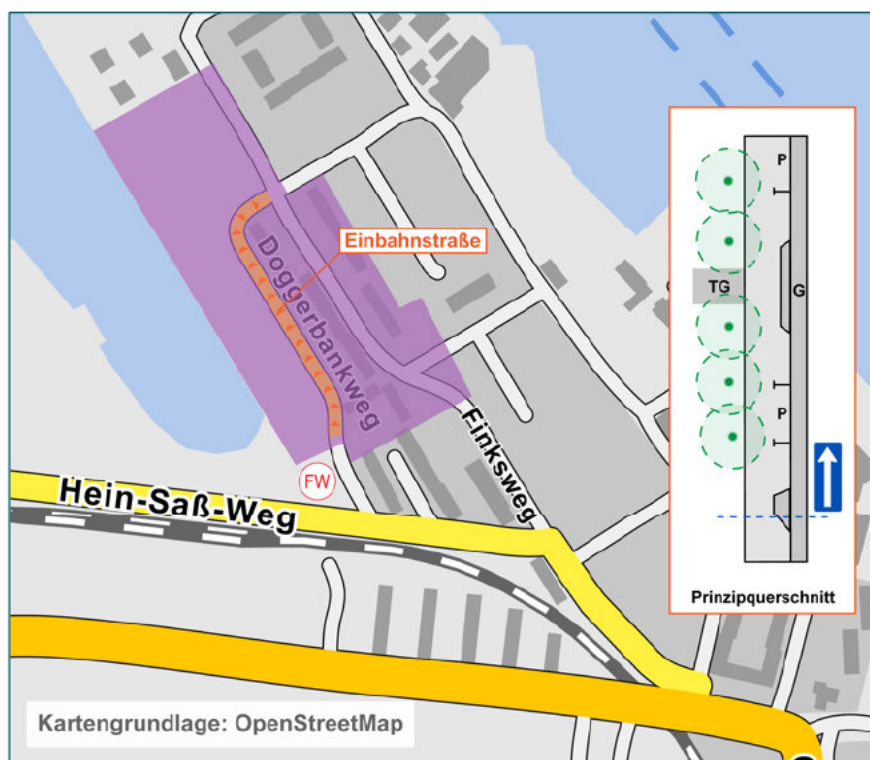


Abbildung 8: Verkehrsführungskonzept für den Doggerbankweg

Der **Finksweg** ist ebenfalls eine reine Erschließungsstraße. Sie verbindet das östliche Plangebiet in Richtung Süden über die Schlostraße und Steendiek mit dem Ortszentrum bzw. dem örtlichen Hauptstraßennetz von Finkenwerder. Der Finksweg weist eine Breite von ca. 5,20 m auf. Auf der östlichen Fahrbahnseite grenzen ein Grünstreifen und ein ca. 2,50 m breiter Gehweg an; auf der westlichen Seite befindet sich ein ca. 3,00 m breiter Gehweg. Das Parken am Fahrbahnrand ist erlaubt. Bei den aktuellen relativ niedrigen Belastungen sind keinerlei nennenswerte Behinderungen zu verzeichnen, so dass – wie im Doggerbankweg – auch zukünftig nach Realisierung des Bauvorhabens keine Probleme im Verkehrsablauf zu erwarten sind. Auch hier kann es zwar durch parkende Fahrzeuge vereinzelt zu kurzzeitigen Wartezeiten im Gegenverkehr kommen, aber in der Regel sind Begegnungsfälle unkritisch abzuwickeln.

## 4 FAZIT

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung werden die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Wohnbauvorhabens Doggerbankweg im Hamburger Stadtteil Finkenwerder abgeschätzt.

Durch eine projektbezogenen Querschnittszählung auf dem Finkenwerder Norderdeich unmittelbar westlich der Einmündung Schloostraße ist festzustellen, dass die Ortsumgehung Finkenwerder (An der Alten Süderelbe) zu einer durchschnittlichen Verkehrs-entlastung der Ortsdurchfahrt um ca. 30% führte. Im Jahr 2012 lag die werktägliche Belastung noch bei etwa 19.000 Kfz; aktuell sind im Querschnitt ca. 13.500 Kfz/24h zu verzeichnen.

Für das Gelände ist je nach Bebauungsdichte (150-200 Wohneinheiten) von einem Neuverkehr von etwa 600 bis 800 Kfz-Fahrten je Werktag auszugehen.

Auf Grundlage stichprobenartig erhobener Zähl- und Prognoseverkehrsdaten ist im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsnachweise ein qualitativ sehr guter bis ausreichender Verkehrsablauf an der Einmündung Steendiek/Schloostraße sowohl im Bestand – die Berechnungsergebnisse bestätigen hier die Beobachtungen vor Ort – als auch zukünftig nach Realisierung des Bauvorhabens zu verzeichnen. Ein Ausbau oder verkehrstechnische Maßnahmen sind an der Einmündung (vorerst) nicht erforderlich.

Sollten jedoch die künftigen Verkehrsstärken oder die Verkehrsentwicklung deutlich von den Prognosewerten abweichen, wäre ggf. eine Teilsignalisierung (mit weiteren baulichen Anpassungen) denkbar. In diesem Zusammenhang und zur Absicherung der Untersuchungsergebnisse ist nach Vollendung der derzeit laufenden Baumaßnahme Ortskern Finkenwerder eine Aktualisierung der Erhebung und Verkehrsbewertung zu empfehlen.

Die Erschließung des Plangebietes über den Doggerbankweg und den Finksweg ist aus verkehrlicher Sicht ausreichend gewährleistet und sollte sich am Bestand orientieren, so dass auch das vorhandene Straßengrün möglichst erhalten bleibt. Zwar können Behinderungen durch parkende Fahrzeuge zu kurzzeitigen Wartezeiten im Gegenverkehr führen, aufgrund der Lage der beiden Straßen im Netz, deren Funktion und der voraussichtlich relativ geringen Häufigkeit sind diese Situationen jedoch unkritisch zu werten. Gegebenenfalls kann der Doggerbankweg nördlich der Feuerwehr als Einbahnstraße eingerichtet werden, so dass weitere Vereinfachungen im Verkehrsablauf möglich sind. Alternativ könnte in den weiteren Planungsschritten auch ein Ausbau des Doggerbankwegs mit beidseitigem Gehweg oder die Herstellung einer Mischverkehrsfläche diskutiert werden.

## Überprüfung und Fortschreibung der Verkehrsprognose und der verkehrstechnischen Bewertungen für das Wohnbauvorhaben „Doggerbankweg“ in Hamburg-Finkenwerder

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2016 wurde das Prognoseverkehrsaufkommen abgeschätzt und der Verkehrsablauf am Knotenpunkt Steendiek / Schloostraße bewertet [1]. Aufgrund der zwischenzeitlich Konkretisierten Planungen und neuen Erkenntnissen aus aktuellen Erhebungen zum Mobilitätsverhalten der Hamburger sind die Ergebnisse der Untersuchungen aus dem Jahr 2016 zu prüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die folgenden städtebaulichen Rahmendaten basieren auf den Angaben des Auftraggebers. Das Verkehrsaufkommen wird gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen abgeleitet [2]. Mobilitätsdaten werden dem Ergebnisbericht zur Mobilität in Deutschland-Erhebung aus dem Jahr 2020 entnommen [3].

	Prognosestand	
	2016	2021
Anzahl Wohneinheiten Neubau	150 - 200	140
Einwohner je Wohneinheit	2,5	2,5
<b>Einwohner</b>	<b>375 – 500</b>	<b>350</b>
Wege / Einwohner	3,8	3,2
<b>Wege gesamt</b>	<b>1.425 – 1.900</b>	<b>1.120</b>
wohnungsbezogene Wege in %	80	80
<b>wohnungsbezogene Wege</b>	<b>1.140 – 1.520</b>	<b>896</b>
Besucherverkehr (resultierende Wege)	5% (71 – 95)	5% (56)
MIV-Anteil in %	60	50
Personen / Kfz	1,2	1,2
<b>Kfz-Fahrten je 24h (inkl. Besucher)</b>	<b>605 - 808</b>	<b>476</b>
Wirtschaftsverkehr	zzgl. 1%	0,1 Kfz-Fahrten je Einwohner
<b>Wirtschaftsverkehr in Kfz-Fahrten / 24h</b>	<b>6 bis 8</b>	<b>35</b>
<b>Gesamtverkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h</b>	<b>610 bis 820</b>	<b>520</b>

Tabelle 1 Vergleich der Rahmendaten und der Verkehrsprognose von 2016 zu 2021

Zusätzlich zum vorhandenen Wohnungsbestand, der gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in gleicher Anzahl durch Neubauten ersetzt werden soll, ist mit rund 140 zusätzlichen Wohneinheiten zu rechnen. Im Vergleich zum früheren Prognosestand ist damit mit einer etwas geringeren Anzahl an Wohneinheiten zu rechnen. Hinzu kommt ein voraussichtlich handwerklich genutztes Gewerbegrundstück mit einer Fläche von ca. 600 m<sup>2</sup>. Bei rund 5 bis 10 Beschäftigten und voraussichtlich nur geringen Kundenverkehr ist hier nur mit einem sehr geringen Verkehrsaufkommen von rund 30 Kfz-Fahrten / 24h zu rechnen.

Insbesondere die Ergebnisse der zwischenzeitlich vorliegenden Ergebnisse der Mobilität in Deutschland-Erhebungen lassen etwas geringere Anteile des Kfz-Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen der zukünftigen Einwohner des Plangebietes erwarten. Statt dem bisherigen MIV-Anteil von 60 % erscheint eine moderate Reduktion um rund 10%-Punkte auf 50 % auch unter Berücksichtigung der Lage des Plangebietes im Hamburger Stadtgebiet möglich.

Im Fazit dieser Prognoseabschätzung ist ein moderat niedrigeres Verkehrsaufkommen aufgrund der zusätzlichen Nutzungen im Vergleich zum Prognosestand 2016 zu erwarten. Statt rund 600 bis 800 Kfz-Fahrten / 24h kann nunmehr von rund 520 Kfz-Fahrten/24h ausgegangen werden.

Für die Verkehrsuntersuchung im Jahr 2016 lagen für die Anbindung des Plangebietes an das Hauptverkehrsstraßennetz (Straße Steendiek) keine aktuellen Verkehrserhebungen vor, sodass die Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde am Morgen aus einer Verkehrserhebung an einem benachbarten Knotenpunkt aus dem Jahr 2013 und auf Grundlage von stichprobenartigen Verkehrszählungen (jedoch unter Baustelleneinfluss) abgeschätzt werden mussten. Inzwischen liegen für den Knotenpunkt Steendiek / Schloostraße die Ergebnisse einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017 vor. Auf dieser Grundlage wird der Verkehrsablauf daher erneut bewertet. Dabei werden die seinerzeit prognostizierten Verkehrszunahmen auf die aktuelle Verkehrserhebung übertragen und analog auch für die Spitzenstunde am Nachmittag angesetzt. Damit ergeben sich die folgenden (Prognose-) Verkehrsstärken in den maßgebenden Spitzenstunden.

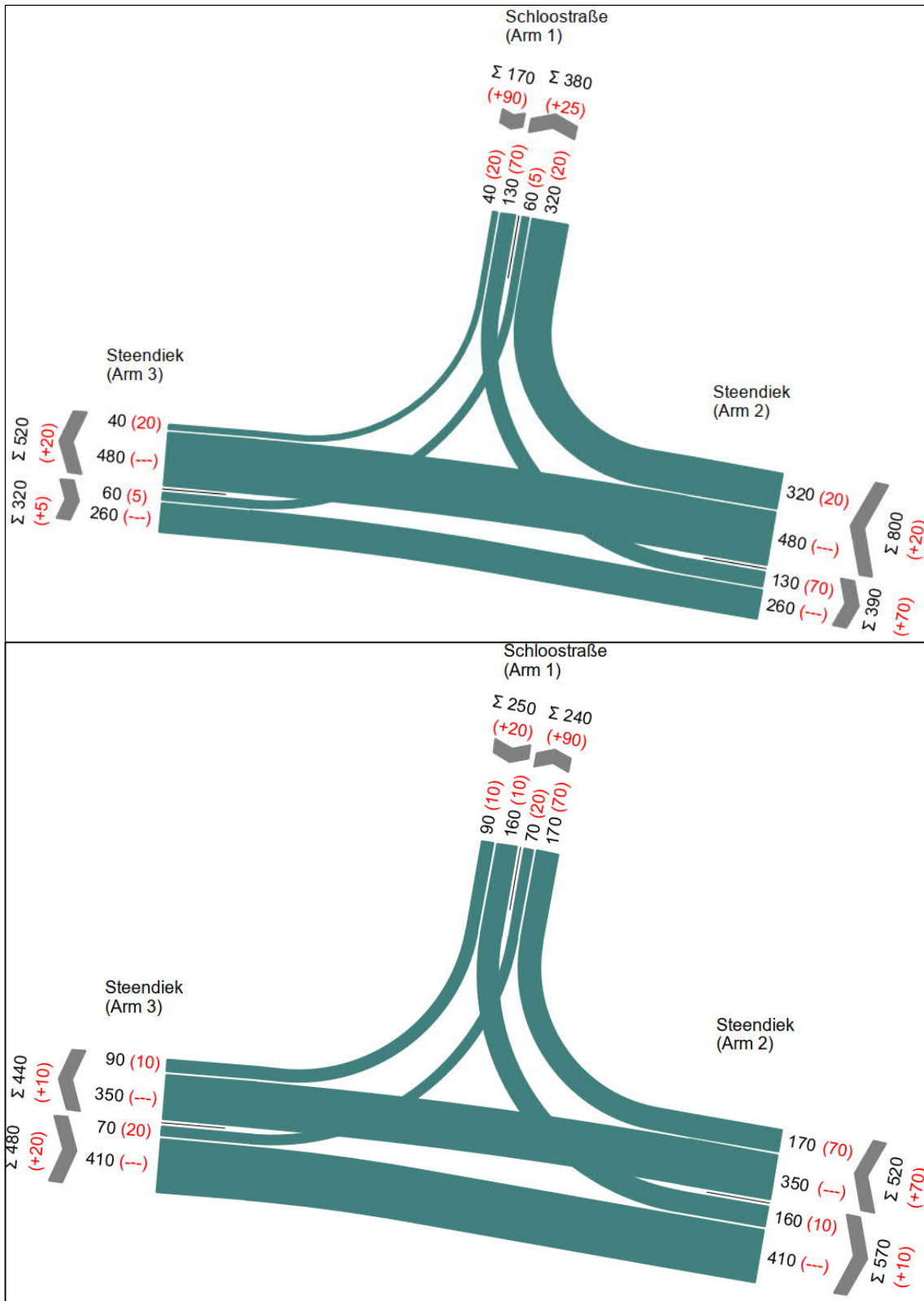


Abbildung 1: Prognoseverkehrsstärken in Kfz/h in den Spitzenstunden früh (oben) und spät (unten); Hinweis: rote Werte geben die Zunahme im Vergleich zur Verkehrszählung 2017 an.

Mit den in Abbildung 1 angegebenen Prognoseverkehrsstärken kann in beiden Spitzenstunden ein Verkehrsablauf nachgewiesen werden, der mindestens der Qualitätsstufe D

entspricht, sodass auch zukünftig von einer jederzeit ausreichenden Verkehrsqualität auszugehen ist. Die Nachweise dazu können der Abbildung 2 entnommen werden.

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q <sub>Fz</sub> [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	xi [-]	q <sub>p</sub> [Fz/h]	R [Fz/h]	N <sub>95</sub> [m]	N <sub>99</sub> [m]	tw [s]	QSV	
2	A	2 → 3	2	480,0	490,5	1.800,0	1.761,5	0,273	-	1.281,5	-	-	2,8	A	
		2 → 1	3	320,0	322,0	1.533,0	1.524,0	0,210	0,0	1.204,0	6,0	12,0	3,0	A	
1	B	1 → 2	4	130,0	136,0	258,0	246,5	0,527	960,0	116,5	24,0	30,0	30,6	D	
		1 → 3	6	40,0	42,0	549,0	523,0	0,077	640,0	483,0	6,0	6,0	7,5	A	
3	C	3 → 1	7	60,0	64,5	495,5	461,0	0,130	800,0	401,0	6,0	6,0	9,0	A	
		3 → 2	8	260,0	266,0	1.800,0	1.759,5	0,148	-	1.499,5	-	-	2,4	A	
Mischströme															
1	B	-	4+6	170,0	178,0	337,0	322,0	0,528	-	152,0	24,0	30,0	23,5	C	
3	C	-	7+8	320,0	330,5	1.800,0	1.742,5	0,184	-	1.422,5	6,0	12,0	2,5	A	
														Gesamt QSV	D

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q <sub>Fz</sub> [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	xi [-]	q <sub>p</sub> [Fz/h]	R [Fz/h]	N <sub>95</sub> [m]	N <sub>99</sub> [m]	tw [s]	QSV	
2	A	2 → 3	2	350,0	355,0	1.800,0	1.775,0	0,197	-	1.425,0	-	-	2,5	A	
		2 → 1	3	170,0	177,0	1.533,0	1.472,5	0,115	0,0	1.302,5	6,0	6,0	2,8	A	
1	B	1 → 2	4	160,0	161,0	276,5	275,0	0,582	915,0	115,0	24,0	36,0	30,9	D	
		1 → 3	6	90,0	90,0	705,0	705,0	0,128	435,0	615,0	6,0	6,0	5,9	A	
3	C	3 → 1	7	70,0	77,0	681,0	619,0	0,113	520,0	549,0	6,0	6,0	6,6	A	
		3 → 2	8	410,0	412,5	1.800,0	1.789,5	0,229	-	1.379,5	-	-	2,6	A	
Mischströme															
1	B	-	4+6	250,0	251,0	430,0	428,5	0,584	-	178,5	30,0	42,0	20,0	B	
3	C	-	7+8	480,0	489,5	1.800,0	1.764,5	0,272	-	1.284,5	12,0	12,0	2,8	A	
														Gesamt QSV	D

Abbildung 2: Verkehrstechnische Bewertung der Einmündung Steendiek / Schloostraße in den Spitzenstunden früh (oben) und spät (unten)

### Fazit:

Im Rahmen der Verkehrsprognose konnten aufgrund der konkretisierten Planungen für das Plangebiet die städtebaulichen Rahmendaten genauer gefasst werden, als es im Jahr 2016 möglich war. Zudem zeigen die zwischenzeitlich durchgeführten Erhebungen des Mobilitätsverhaltens der Hamburger, dass die Pkw-Nutzung bei der Bewältigung der täglichen Wege als rückläufig einzuschätzen ist. Somit konnte auch der MIV-Anteil von 60% im Jahr 2016 moderat auf 50% reduziert werden. Im Ergebnis der Verkehrsprognose sind nunmehr rund 500 zusätzliche Kfz-Fahrten/24h aufgrund der neuen Nutzungen im Plangebiet zu erwarten (statt bisher rund 600 bis 800 Kfz-Fahrten/24h).

Darüber hinaus liegen jetzt auch Erhebungen zum Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Steendiek / Schlooastraße vor, die der verkehrstechnischen Bewertung zugrunde gelegt werden. Diese werden mit den älteren Zunahmen aus der Verkehrsprognose 2016 überlagert. Damit werden etwas höhere Prognoseverkehrsstärken in den Spitzenstunden als Bewertungsgrundlage verwendet. Dennoch kann in beiden Spitzenstunden eine Verkehrsqualitätsstufe D nachgewiesen werden. Die Werte der maßgebenden Wartezeit liegen dabei im Grenzbereich zur Qualitätsstufe C ( $t_w = 30$  s). Somit sind auch für gewisse Verkehrsschwankungen und geringe Verkehrszunahmen ausreichende Reserven vorhanden. Ein zusätzlicher Handlungsbedarf ist auf Grundlage der vorliegenden Ergebnisse aus verkehrsgutachterlicher Sicht nicht erkennbar.

### Quellen:

- [1] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH,  
„Verkehrsuntersuchung für das Bauvorhaben Doggerbankweg in Hamburg-Finkenwerder,“ Hamburg, 2016.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Verlag, Wesselinger Str. 17, 50999 Köln, 2006.
- [3] infas, DLR, „Mobilität in Deutschland - MiD Regionalbericht Stadt Hamburg,“ Bonn, 2020.



**SHP** Ingenieure

# Hamburg

## Mobilitätskonzept Finkenwerder

### Schlussbericht

# Hamburg – Mobilitätskonzept Finkenwerder

– Schlussbericht zum Projekt Nr. 21070 –

## Auftraggeber:

HIE Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Wexstraße 7  
20355 Hamburg

## Auftragnehmer:

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de



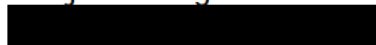
**SHP** Ingenieure

## in Zusammenarbeit mit:

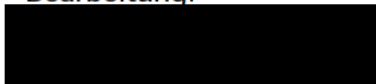
Gisela Sonderhüsken  
Design-Gruppe  
Ricklinger Straße 3 B  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.388 2239  
info@design-gruppe.com  
www.design-gruppe.com

GISELA  
SONDERHÜSKEN  
**DESIGN**  
GRUPPE

## Projektleitung:



## Bearbeitung:



Hannover, Juni 2022

# Inhalt

Seite

1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Der Stadtteil Finkenwerder	3
2.1	Bestandssituation	3
2.2	Entwicklungen in Finkenwerder	4
3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	5
3.1	Bestandsaufnahme	5
3.2	Maßnahmenvorschläge	10
4	Rad- und Fußverkehr	13
4.1	Bestandsaufnahme	13
4.2	Maßnahmenvorschläge	17
5	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs	19
5.1	Bestandsaufnahme	19
5.2	Maßnahmenvorschläge	20
6	Wirtschaftsverkehr	25
6.1	Bestandsaufnahme	25
6.2	Maßnahmenvorschläge	28
7	Prognose-Szenario: Luftfahrtindustrie	31
7.1	Trends in der Luftfahrtindustrie	31
7.2	Trends in der Arbeitswelt	32
7.3	Verkehrliche Auswirkungen für Finkenwerder (2025)	32
7.3.1	Personenverkehr	32
7.3.2	Wirtschaftsverkehr	33
8	Maßnahmenkatalog	34
9	Beteiligungsprozess	81
9.1	Website	81
9.2	Werkstattgespräche	82
9.3	Online-Beteiligung	82
9.4	Bilaterale Abstimmungen	84
10	Ausblick	85
11	Anhang	86
11.1	Anhang I: Verkehrsmodell	86

# 1 Problemstellung und Zielsetzung

Der Innovationspark Finkenwerder ist einer von vier Standorten, für die die HIE Hamburg Invest Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG (HIE) gemäß Bürgerschaftsdrucksache Drs. 21/12248 verantwortlich ist. Dieser befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte und ist mit der Inbetriebnahme des Technologiecenters ZAL bereits seit mehreren Jahren erfolgreich in Betrieb.

Derzeit sind am Standort in zwei Abschnitten bauliche Erweiterungen der Flächen des ZAL, inkl. des DLR (Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum), geplant. Hinzu kommen zwei Neubauprojekte privatwirtschaftlicher Investoren, welche die Flächenangebote und somit die Zahl der Arbeitsplätze auf der Rüsshalbinsel weiter erhöhen werden. Darüber hinaus sind am Airbuswerk die Errichtung eines Dienstleistungszentrums (DLZ) sowie im Stadtteil unterschiedliche Wohnbauprojekte geplant.

Da der kleine Stadtteil Finkenwerder bereits in der Vergangenheit durch die Bebauungen auf der Rüsshalbinsel aber auch durch das in der Nähe befindliche Unternehmen Airbus inkl. Anrainerfirmen verkehrlich stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, wird befürchtet, dass die derzeitigen Erweiterungspläne im Innovationspark Finkenwerder zu weiteren Verkehrsproblemen führen.

Aus diesen Gründen wurde die HIE von der Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI) beauftragt, für Finkenwerder ein Mobilitätskonzept zu entwickeln mit dem Ziel, den Standort zukunftsfähig ausbauen zu können.

Ziel ist es, ein wegweisendes Mobilitätskonzept für den Stadtteil Finkenwerder zu entwickeln, welches von allen Akteuren mitgetragen und ggf. politisch umgesetzt werden kann. Der Schwerpunkt der Untersuchung zielt nicht einzig auf eine Reduktion oder Verdrängung des motorisierten Verkehrs, sondern auch auf die Entwicklung eines Konzepts, wie zukünftig Verkehre besser gemanagt, auf andere emissionsärmere Verkehrsmittel verlagert bzw. von vornherein vermieden werden können. Der motorisierte Verkehr umfasst hierbei ausdrücklich den privaten Individualverkehr sowie den Wirtschaftsverkehr. Der Ausbau der Straßeninfrastruktur spielt dabei eine untergeordnete Rolle und sollte nicht die bevorzugte Lösung sein. Auch stehen hierfür keine Flächen zur Verfügung. Wichtig ist daher vor allem die Initiierung eines Prozesses für ein integriertes, akteursübergreifendes und klimaschonendes Mobilitätsmanagement. Hierbei sind auch innovative Konzepte gefragt, die u.a. auch dem der Corona-Situation geschuldeten wieder erhöhten MIV-Anteil begegnen bzw. diesen berücksichtigen.

Zwischen Juni und Dezember 2020 erfolgten eine erste Bestandsaufnahme sowie Bewertung vorhandener Daten und Zählungen durch ein von der HIE beauftragtes Projektsteuerungsbüro und es wurden Vorgespräche mit einzelnen Akteurinnen und Akteuren geführt. Ende Oktober 2020 wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse auf einem Kick-Off-Workshop durch das Projektsteuerungsbüro und die HIE den Interessenvertretungen aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Verkehrsverbänden präsentiert und Anmerkungen und Ideen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer aufgenommen.

Das Projektsteuerungsbüro hat auch den Prozess bis zur Fertigstellung dieses Mobilitätskonzepts fachlich begleitet und gesteuert.

Neben dem Projektsteuerungsbüro und der HIE wurde im Rahmen der Erstellung dieses Mobilitätskonzept auch die Öffentlichkeit in Form von drei Phasen der Online-Beteiligung sowie Vertreterinnen und Vertreter der betroffenen Institutionen und Firmen in Finkenwerder in Form von Werkstattgesprächen beteiligt. Eins der drei Werkstattgespräche konnte am 18. Oktober 2021 als Präsenzveranstaltung in Finkenwerder stattfinden, die anderen beiden Termine mussten aufgrund der Corona-Lage am 7. Dezember 2021 und am 1. Februar 2022 als Online-Termin durchgeführt werden.

## 2 Der Stadtteil Finkenwerder

### 2.1 Bestandssituation

Der Stadtteil Finkenwerder liegt im Süd-Westen der Hansestadt Hamburg, südlich der Elbe und gehört zum Bezirk Hamburg-Mitte. Dort leben rund 11.800 Menschen<sup>1</sup>.

Finkenwerder ist eine ehemalige Elbinsel, die mittlerweile aber mit dem Land verbunden ist und über zwei Zufahrtstraßen mit dem Kraftfahrzeug oder dem ÖPNV (Bus) zu erreichen ist. Zusätzlich zur Straßenanbindung gibt es zwei öffentliche Fährverbindungen sowie eine Airbus-Werksfähre, die den Stadtteil mit den anderen Stadtteilen nördlich der Elbe verbinden.

Finkenwerder ist geprägt vom Flugzeugbau. Einen großen Teil der Fläche nehmen das Werk und die Landebahn der Firma Airbus ein. Außerdem befindet sich im Stadtteil u.a. auch das Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL).

Des Weiteren sind im Stadtteil Gewerbeunternehmen aus den Bereichen Bootsbau (u.a. von Cölln) und Obstanbau (Äpfel) zu finden.

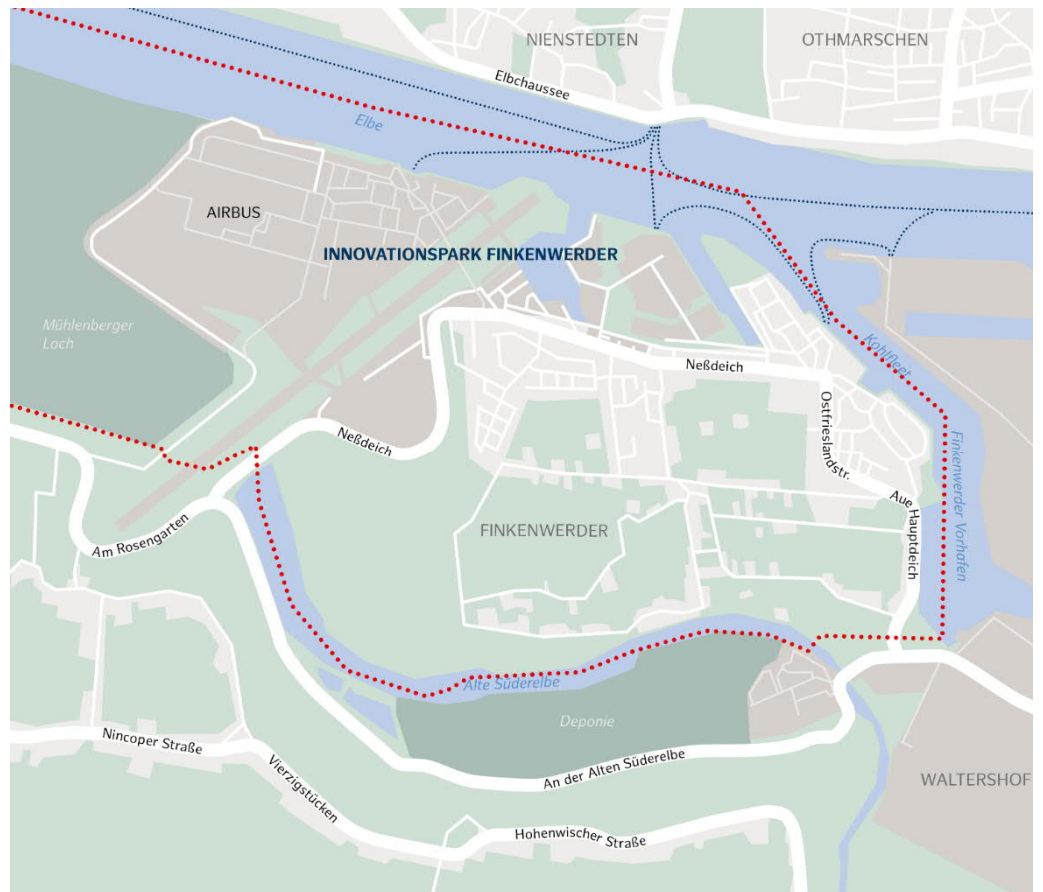


Abb. 1 Finkenwerder (Abbildung: Design-Gruppe)

<sup>1</sup> Quelle: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-finkenwerder/>

## 2.2 Entwicklungen in Finkenwerder

Die derzeit bekannten Planungen sehen zukünftig in Finkenwerder die bauliche Erweiterung der Flächen des ZAL und des DLR (Deutsche Luft- und Raumfahrtzentrum) in zwei Abschnitten vor. Auch privatwirtschaftliche Investoren planen zwei Neubauprojekte, welche die Flächenangebote und somit die Zahl der Arbeitsplätze auf der Rüsshalbinsel weiter erhöhen werden. Darüber hinaus sind am Airbuswerk die Errichtung eines Dienstleistungszentrums (DLZ) sowie im Stadtteil unterschiedliche Wohnbauprojekte geplant.

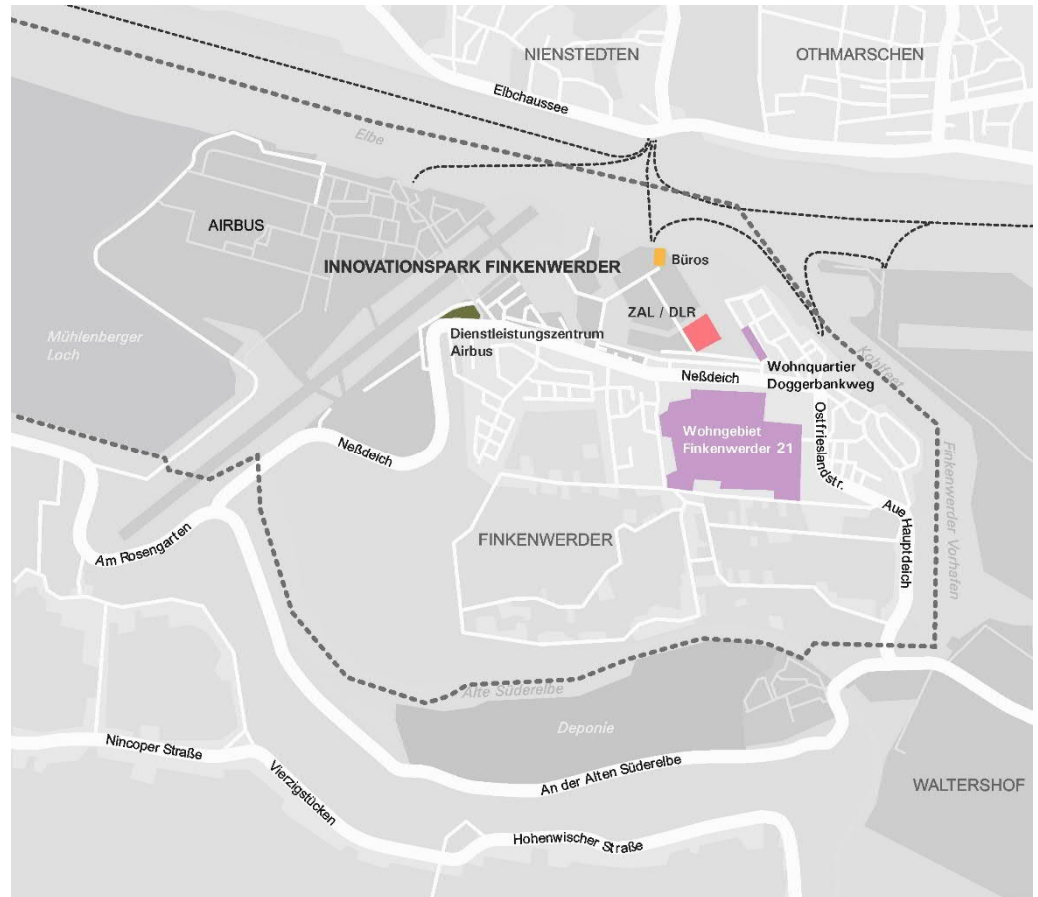


Abb. 2 Entwicklungen in Finkenwerder

### 3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

#### 3.1 Bestandsaufnahme

##### Fährverkehr

Der Stadtteil wird von drei Fähren angesteuert:

- Linie 62: Landungsbrücken < > Finkenwerder
- Linie 64: Teufelsbrück < > Finkenwerder
- Linie 68: Teufelsbrück < > Airbus

##### Linie 62

Die Linie 62 verkehrt vier Mal die Stunde zwischen Landungsbrücken und Finkenwerder und hält unterwegs in Altona (Fischmarkt), Dockland (Fischerreihafen), Neumühlen / Övelgönne und Bubendey-Ufer. Die Fahrradmitnahme ist, soweit ausreichend Platz vorhanden ist, kostenlos möglich.

##### Linie 64

Die Linie 64 verkehrt zur Hauptverkehrszeit vier Mal die Stunde zwischen Teufelsbrück und Finkenwerder und hält unterwegs am Rüschnpark, ebenfalls im Stadtteil Finkenwerder (Rüschnhalbinsel). Außerhalb der Hauptverkehrszeit fährt die Linie im 30-Minuten-Takt. Auch auf dieser Fähre ist die Mitnahme von Fahrrädern kostenlos möglich.

##### Linie 68

Die Linie 68 verkehrt ohne Zwischenhalt zwischen Teufelsbrück und dem Airbus-Werk in Finkenwerder. Zur Hauptverkehrszeit werden acht Fahrten pro Stunden angeboten, sonst vier Fahrten pro Stunde. Die Fähre kann zwar von jeder bzw. jedem genutzt werden, doch der Ausstieg in Finkenwerder ist nur für Airbus-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter zulässig. Da es keinen Zwischenhalt gibt, ist die Verbindung somit faktisch nur für Werksangestellte nutzbar. Die Fahrradmitnahme ist kostenlos möglich.

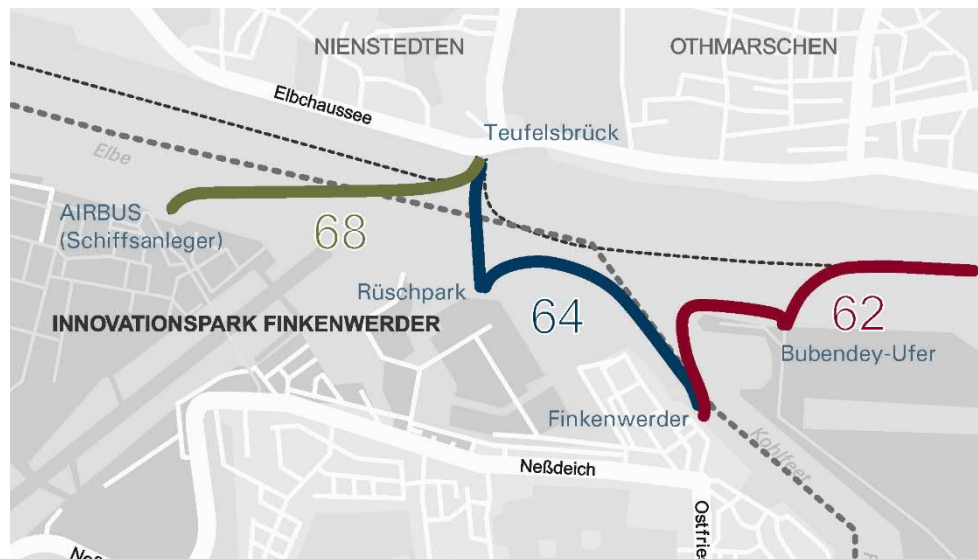


Abb. 3 Fährverkehr Finkenwerder (Abbildung: SHP Ingenieure / Design-Gruppe)

Alle drei Fährverbindungen verkehren nur tagsüber. Spät abends (nach 0 Uhr), in der Nacht und früh morgens (vor 5:30 Uhr) gibt es kein Angebot. Für Angestellte im Schichtbetrieb ist die Fähre deswegen nicht immer für die Anfahrt zur Arbeit geeignet.

Die Fähren haben insbesondere im Sommer eine sehr hohe Auslastung. Touristinnen und Touristen nutzen diese z.T. als günstige Alternative zu einer klassischen Hafenrundfahrt.

### Linienbusse

Der Stadtteil Finkenwerder wird von sieben Buslinien bedient, wobei sechs Linien Verbindungen in andere Stadtteile herstellen und eine Linie innerhalb von Finkenwerder verkehrt. Die Linien 146, 251 und X40 binden den Bahnhof Hamburg-Harburg und die S-Bahnhöfe südlich des Stadtteils (Linien S3 / S31) an.

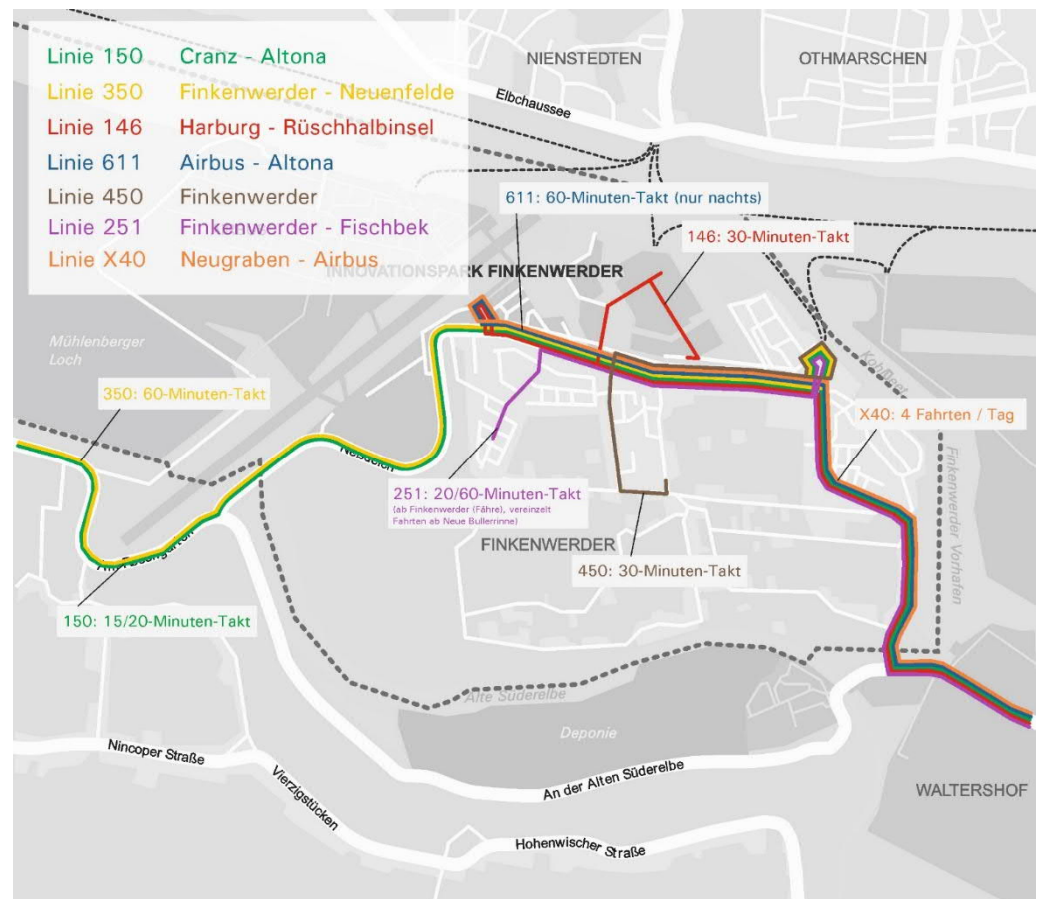


Abb. 4 Linienbusse Finkenwerder (Abbildung: SHP Ingenieure / Design-Gruppe)

Besonders gut erschlossen wird von Osten kommend das Stadtteilzentrum, der Fähranleger Finkenwerder und das Airbuswerk über die Straßen Aue-Hauptdeich, Ostfrieslandstraße und Finkenwerder Norderdeich. Auch von Westen kommend sind diese Bereiche gut erreichbar.

Im Süden des Stadtteils befinden sich u. a. im Bereich Finkenwerder Süderdeich und Osterfelddeich noch weitere Wohngebiete. Diese werden von den Buslinien gar nicht angefahren. Die schlechte ÖPNV-Erschließung in diesem Bereich wird auch bei einer Betrachtung der Haltestelleneinzugsradien (Bus: 400 m) deutlich. Die bestehenden Verbindungen und Haltestellen reichen nicht aus, um für diese Bereiche ein angemessenes ÖPNV-Angebot darzustellen.

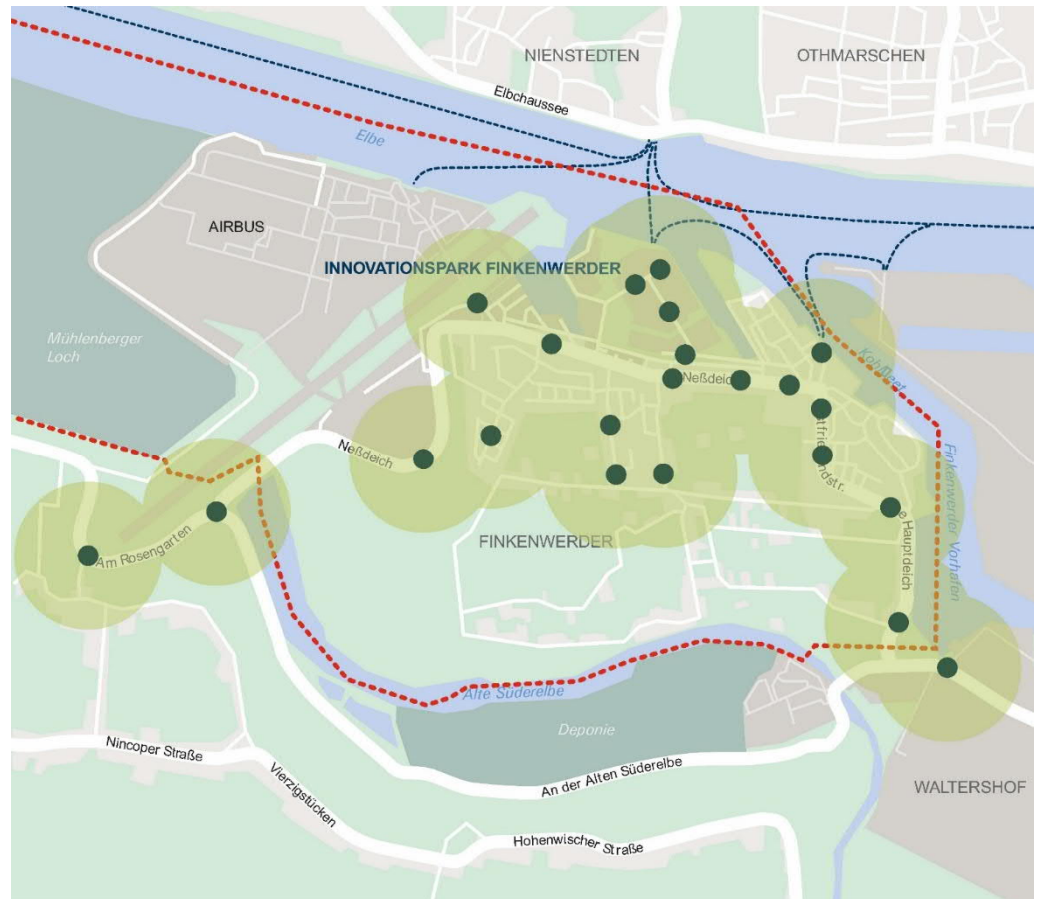


Abb. 5 Bushaltestellen Finkenwerder (Abbildung: SHP Ingenieure / Design-Gruppe)

Buslinien, die durch den Elbtunnel fahren, sind insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten aufgrund von Stausituationen unzuverlässig. Für Pendlerinnen und Pendler, die zu einer festen Zeit am Arbeitsplatz sein müssen, sind diese Verbindungen somit unattraktiv. Eine Fahrradmitnahme ist nicht möglich.

#### Werksverkehr (Airbus)

Airbus ist nicht nur für Hamburg ein wichtiger Arbeitgeber, sondern auch für viele Menschen aus dem niedersächsischen Umland. Diese haben die Möglichkeit, das Werk per Werksbuslinie zu erreichen. Die Linien verbinden sowohl größere Städte wie Lüneburg, Zeven und Stade als auch kleinere Ortschaften (ohne Bahnanbindung) direkt mit dem Stadtteil Finkenwerder und dem Airbus-Werk. Anders als z.B. bei der Anfahrt mit der S-Bahn, ist

kein Umstieg mehr notwendig. Durch die z.T. sehr großen Entfernungen und die vielen Zwischenhalte kommt es allerdings auch zu langen Fahrzeiten.

Die Linien richten sich hinsichtlich der Bedienzeiten in erster Linie an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Airbus; stehen aber grundsätzlich alle Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung. Personen, die nicht bei Airbus arbeiten, dürfen an den Haltestellen auf dem Werksgelände nur mit Genehmigung aussteigen.



Abb. 6 Werksbusverkehr Airbus – Stand: vor Corona-Pandemie (Abbildung: Verkehrsplanungs- u. Design GmbH / Airbus)

Das in Abb. 6 dargestellte Werksbus-Angebot entspricht dem Stand vor der Corona-Pandemie. Während der Pandemie wurde das Angebot aufgrund der gesunkenen Nachfrage, u.a. wegen Homeoffice-Möglichkeiten, insgesamt verminderter Nutzung des ÖPNV und geänderter Schichten, reduziert. Folgende Änderungen im Linienplan der Airbus-Werksbusse hat es während der Corona-Pandemie gegeben:

- Linie 2703: Halt in Zeven gestrichen, jetzt ab Ahlerstedt
- Linie 2719: Rückfahrt (Spätfahrt) um 21:20 Uhr gestrichen
- Linien 4700, 4710, 4715, 4716 und 4717 gestrichen
- Linie 4714: Halt in Lüneburg gestrichen, jetzt ab Bahnhof Ashausen, keine Rückfahrten mehr

Airbus-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter können mit der RegioCard<sup>2</sup> ein Jahresabo für die Nutzung der Werksbusse erwerben. Dieses kostet 142,30 EUR. Auszubildende zahlen 107,70 EUR.

<sup>2</sup> Quelle: <https://www.kvg-bus.de/tickets/airbus-verkehr-finkenwerder/>

## Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Der Stadtteil Finkenwerder verfügt über keine direkte Anbindung mit dem SPNV. Es ist immer der Umstieg in eine Fähre und / oder einen Linienbus notwendig. Nahe gelegene SPNV-Haltestellen sind die S-Bahnhöfe Neugraben, Neuwiedenthal und Klein Flottbek (nördlich der Elbe) sowie der Bahnhof Hamburg-Harburg.

Die Busverbindungen zwischen den SPNV-Haltestellen und dem Zentrum Finkenwerders weisen z.T. sehr lange Fahrzeiten auf. Der Reisezeitvergleich zeigt, dass, sollte der Radschnellweg zwischen Stade und Harburg mit Anbindungen nach Finkenwerder umgesetzt werden (vgl. Kap. 4.1), die Fahrt mit dem Fahrrad in den meisten Fällen ähnliche bzw. geringere Fahrzeiten in Anspruch nehmen würde.

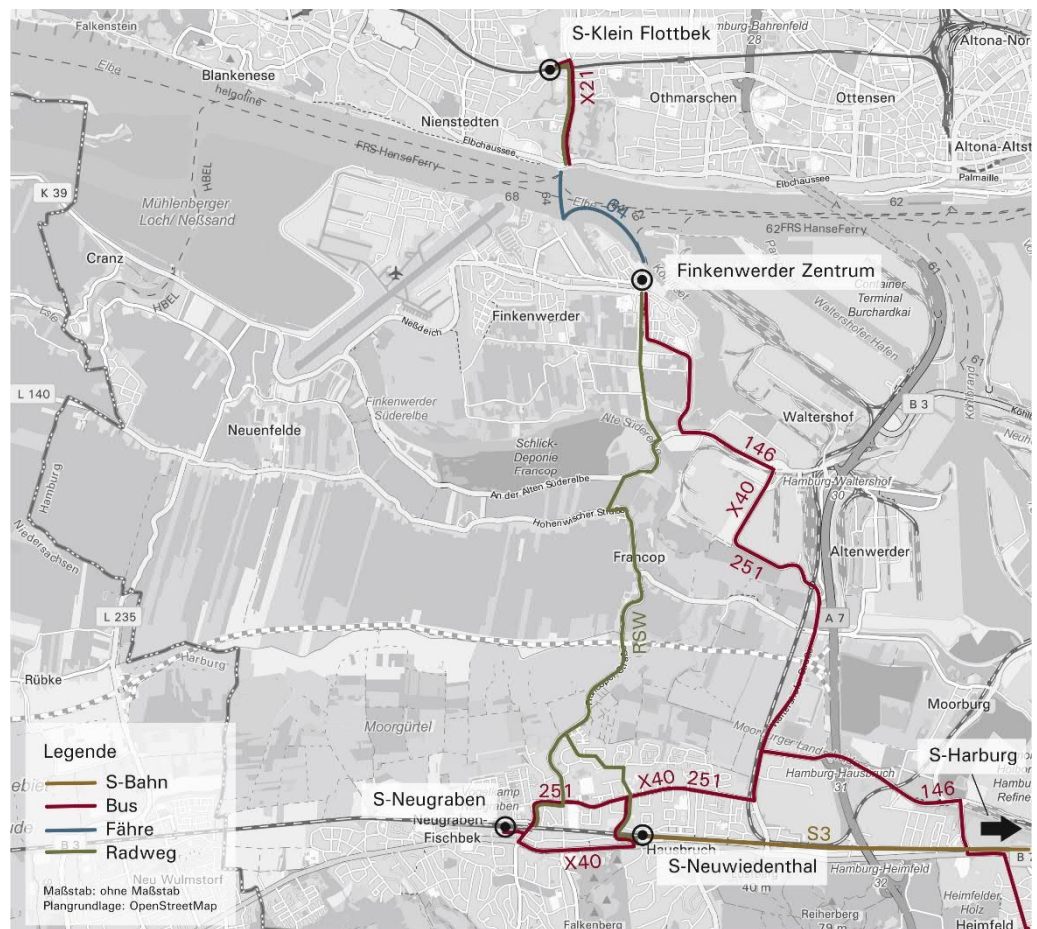


Abb. 7 Reisezeitvergleich Bus / Rad (Abbildung: SHP Ingenieure; Plangrundlage: OpenStreetMap)

Folgende Reisezeiten wurden für die Fahrt von den SPNV-Haltestellen ins Zentrum von Finkenwerder für die Fahrt mit dem Bus, der Fähre und dem Fahrrad ermittelt:

- Finkenwerder Zentrum – Neugraben (S):
  - o Buslinie X40: 28 Minuten
  - o Buslinie 251: 37 Minuten
  - o Rad (RSW, vgl. Kap 4.1): 22 Minuten

- Finkenwerder Zentrum – Neuwiedenthal (S):
  - o Buslinie X40: 22 Minuten
  - o Buslinie 251: 30 Minuten
  - o Rad (z.T. RSW, vgl. Kap 4.1): 24 Minuten
- Finkenwerder Zentrum – Hamburg-Harburg:
  - o Buslinie 146: 46 Minuten
  - o Buslinie X40 + S3: 35 Minuten
  - o Rad: 51 Min.
- Finkenwerder (Fähre) – Klein Flottbek
  - o Fähre 64 + Buslinie X21: 20 Minuten
  - o Fähre 64+ Rad: 20 Minuten

### On-Demand-Verkehr

In Hamburg gibt es zwei Ride-Sharing-Angebote: MOIA und ioki. Beide Angebote gibt es allerdings nicht in Finkenwerder. Die Geschäftsgebiete erstrecken sich derzeit nur auf Stadtteile nördlich der Elbe.

In Finkenwerder gibt es derzeit noch kein Carsharing-Angebot.

## 3.2 Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden die Maßnahmenvorschläge kurz vorgestellt, die vom Planungsteam sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Online-Beteiligung und der Werkstattgespräche entwickelt wurden. Eine grobe Abschätzung der Kosten, sowie die Einschätzung der Wirksamkeit, der Realisierbarkeit und des Zeithorizontes der Planung und der Umsetzung erfolgt in Kap. 8. Die einzelnen Maßnahmenvorschläge werden ausführlich erläutert und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Die Zusammenfassung erfolgt in Form von Steckbriefen.

Die Maßnahmenvorschläge sollen erste Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation aufzeigen; sie bilden eine Grundlage für weitergehende Fach-Konzeptionen.

### Fährverkehr

#### Ziel

Die Fähren stellen eine wichtige Verbindung zwischen Finkenwerder und den Stadtteilen nördlich der Elbe dar. Durch eine Anpassung und Ausweitung des Angebotes soll die Nutzung noch attraktiver werden.

#### Maßnahmen

ÖPNV 1: Taktverdichtung (Linien 62 und 64), ggf. nur zu den HVZ, um die Anbindung in Richtung Teufelsbrück und Hamburg Zentrum zu verbessern

- ÖPNV 2: Ausweitung des Angebotes auf frühen Morgen und späten Abend sowie ggf. die Nacht, um ein Angebot für Schichtarbeiterinnen und -arbeiter zu schaffen
- ÖPNV 3: Fahrten der Fähre 64 z.T. (z.B. zur Hauptverkehrszeit) weiterführen bis Landungsbrücken, um Umstieg für Fahrgäste vom Anleger Rüscharm zu vermeiden
- ÖPNV 4: Entlastung des Ortszentrums durch stärkere Nutzung des Anlegers Rüscharm (für Fahrten in bzw. aus Richtung Osten in Kombination mit ÖPNV 3)
- ÖPNV 5: „Expresslinie“ zur Hauptverkehrszeit ab / nach Landungsbrücken ohne Zwischenhalte, um die Reisezeiten aus dem Hamburger Stadtzentrum zu verkürzen
- ÖPNV 6: Information zum Wasserstand und der damit verbundenen Rampenneigung am Anleger auf der Homepage der HADAG ergänzen, damit z.B. Personen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, einschätzen können, ob die Rampe für sie nutzbar ist

## Linienbusse

### Ziel

Steigerung der Attraktivität des Linienbus-Angebotes für alle Bürgerinnen und Bürger Finkenwerders sowie Pendlerinnen und Pendler, um den Umstieg vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV zu fördern.

### Maßnahmen

- ÖPNV 7: Anbindung der Wohngebiete im Süden von Finkenwerder und der Rüscharmhalbinsel verbessern (Bedarfsanalyse, bestehendes Ortsbuskonzept umsetzen), ÖPNV-Erschließung des geplanten Wohngebietes Finkenwerder 32
- ÖPNV 8: Shuttlebusse von S-Bahnhöfen / Hamburg-Harburg nach Finkenwerder (ggf. ohne Halt), um die Anbindung des Stadtteils an den SPNV zu verbessern
- ÖPNV 9: Verbesserung des Angebotes an Nacht-Linien, um ein besseres Angebot für Schichtarbeiterinnen und -arbeiter zu schaffen
- ÖPNV 10 (autonomer) E-Shuttlebus zwischen dem Airbus-Werk und der Rüscharmhalbinsel sowie den Fähranlegern
- ÖPNV 11 Anbindung der Rüscharmhalbinsel verbessern

## Werksbusse (Airbus)

### Ziel

Der Airbus-Werksbusbetrieb sollte nach der Corona-Pandemie wieder reaktiviert und ggf. erweitert werden, um Pendlerinnen und Pendlern weiterhin eine attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw zu bieten.

### Maßnahmen

- ÖPNV 12: Bedarf der einzelnen Linien prüfen (Reisezeitvergleich mit normalem ÖPNV) und schrittweise Reaktivierung des Betriebs
- ÖPNV 13: Anbindung der Rüsshalbinsel durch Airbus-Werksbusse
- ÖPNV 14: Zusammenschluss von Unternehmen auf der Rüsshalbinsel für eigene „Werksbusse“ (Bedarf prüfen; zunächst schrittweise ausbauen)

### On-Demand-Verkehr

#### Ziel

Kleinere Fahrzeuge können in den engen Straßenräumen am Anleger und in anderen Wohn-Quartieren zum Einsatz kommen und entsprechend der Nachfrage genutzt werden.

#### Maßnahmen

- ÖPNV 15: Bediengebiet z.B. von ioki und / oder MOIA südlich der Elbe einrichten / prüfen (Anbindung an die Fähranleger und S-Bahnhöfe sicherstellen)

## 4 Rad- und Fußverkehr

### 4.1 Bestandsaufnahme

#### Rad- und Fußverkehr in Finkenwerder

Da Finkenwerder ein relativ kleiner Stadtteil ist, bietet es sich an, viele Wege innerhalb des Stadtteils mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Die meisten alltäglichen Ziele sind gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Von den im Süd-Westen von Finkenwerder gelegenen Wohngebieten, z.B. in der Straße Finkenwerder Süderdeich, sind es knapp 4,0 km zum Fähranleger Finkenwerder. Entfernungen von bis zu 5,0 km eignen sich sehr gut für die Fahrt mit dem Fahrrad und bieten z.T. sogar Zeitvorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr, da Stausituationen wegfallen und keine Zeit für die Parkplatzsuche benötigt wird.

In den Wohngebieten wird der Radverkehr oft auf der Fahrbahn geführt. Dies ist die übliche Vorgehensweise in Wohnstraßen, allerdings kommt es stellenweise durch sogenannte Eltern-Taxis im Bereich der Schulen, Schleichverkehre und Parksuchverkehre immer wieder zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr. An den Hauptstraßen sind die vorhandenen Radwege sehr schmal, werden im Zweirichtungsverkehr geführt oder fehlen vollständig. Gefahrensituationen sind dadurch nicht auszuschließen.

Gehwege sind im überwiegenden Teil der Straßen in Finkenwerder vorhanden bzw. in sehr kleinen Wohnstraßen üblicherweise nicht vorhanden. Die vorhandenen Wege weisen allerdings oft eine geringe Qualität und Breite auf, sodass das zu Fuß gehen in Finkenwerder oft als nicht besonders attraktiv und sicher empfunden wird. Die starke Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs an den Knotenpunkten der Hauptverkehrsstraßen führt außerdem oftmals zu langen Wartezeiten beim Queren der viel befahrenen Straße.

Planungen des Bezirksamtes Mitte sehen im Zuge des B-Planes Finkenwerder 32 auch eine Umgestaltung der Straße Finkenwerder Norderdeich vor. Der Radverkehr soll dort zukünftig auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Dadurch können im Seitenraum breitere Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung gestellt werden. Auch Querungshilfen im Bereich der Bushaltestellen sowie der einmündenden Straßen werden berücksichtigt. Die Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr kann dadurch auf dieser wichtigen Verkehrsachse deutlich verbessert werden.

#### Velorouten Hamburg

Finkenwerder ist nicht an das Veloroutennetz der Stadt Hamburg angeschlossen. Über den geplanten Radschnellweg und die dazugehörige Anbindung in Richtung Finkenwerder, wäre auch eine Anbindung an das Veloroutennetz möglich.



Abb. 8 Velorouten Hamburg (Quelle: SUPERURBAN, Hamburg)

### Radschnellwege (RSW) Metropolregion Hamburg

Im Auftrag der Metropolregion Hamburg wurden für neun Korridore Machbarkeitsstudien für Radschnellwege durchgeführt. Einer dieser Korridore verläuft von Stade über Buxtehude bis nach Hamburg-Harburg und schließt dort an die Veloroute 10 an. Ergänzend zur direkten Verbindung zwischen den Start- und Zielpunkten sind auch zwei Anbindungsstrecken von bzw. nach Finkenwerder Bestandteil der Vorzugstrasse.

Radschnellverbindungen haben einen höheren Ausbaustandard als klassische Radwege und Velorouten. Folgende grundsätzliche Standards gelten für Radschnellwege in der Metropolregion Hamburg:

- Breite der Radwege:
  - o Einrichtungsverkehr: 3,00 m
  - o Zweirichtungsverkehr: 4,00 m
- parallele Führung des Fußverkehrs:
  - o innerorts: 2,50 m
  - o außerorts: 2,00 m
- Beleuchtung

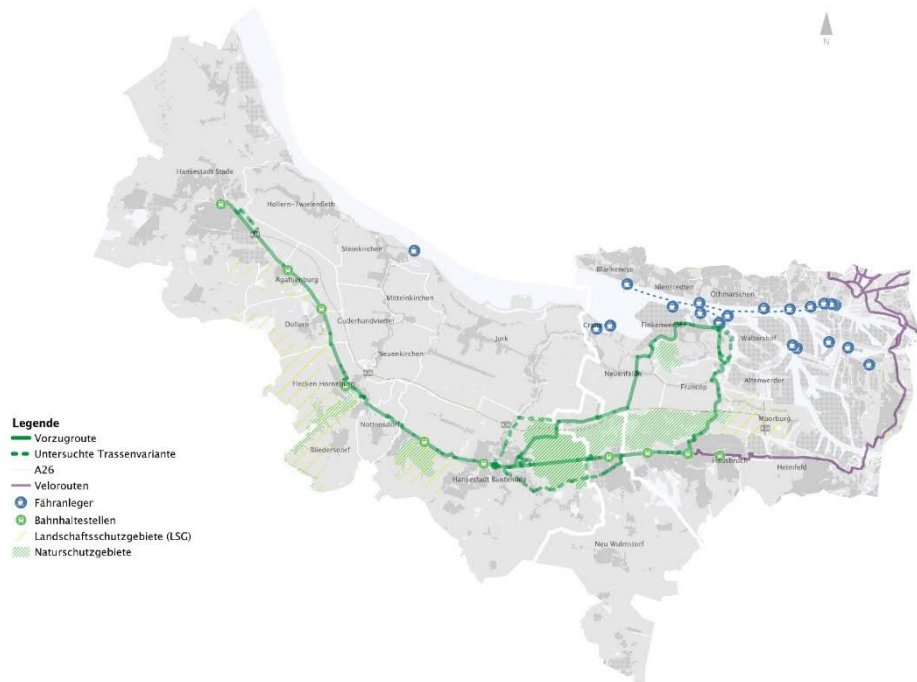


Abb. 9 Radschnellverbindung Stade – Hamburg-Harburg (Quelle: Metropolregion Hamburg)

Die Machbarkeitsstudien wurden im Sommer 2021 abgeschlossen. Sie enthalten konkrete Angaben zu notwendigen Maßnahmen und sind eine wichtige Grundlage zur Beantragung von Fördergeldern. Die nächsten Bearbeitungsschritte sehen eine auf die Machbarkeitsstudien aufbauende Detailplanung vor.

### Bike-Sharing und Elektroroller

Das Bike-Sharing-Angebot von Stadtrad ist weit verbreitet in Hamburg. In Finkenwerder gibt es derzeit zwei Verleihstation am Fähranleger Finkenwerder und im Hein-Saß-Weg auf der Rüsshalbinsel. Weitere Stationen sind geplant.



Abb. 10 Stadtrad-Station Finkenwerder (Foto: SHP Ingenieure)

Leihstationen für Elektroroller gibt es in Finkenwerder nicht.

Die Firma Airbus bietet Leihfahräder für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Fahrten auf dem Werksgelände an.

#### Bike + Ride-Anlagen

Bike + Ride-Anlagen sind Fahrradabstellanlagen im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, die einen einfachen Umstieg vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen. Bedeutende ÖPNV-Haltestellen in Finkenwerder befinden sich an den beiden Fähranlegern. An beiden Anlegern sind bereits heute einfache Bike + Ride-Anlagen, bestehend aus Fahrradbügeln, vorhanden. Die Anlagen bieten keinen besonderen Komfort wie z.B. Überdachungen, Fahrradboxen oder Schließfächer. Die Nachfrage nach Fahrradabstellanlagen ist an beiden Anlegern bzw. Haltestellen sehr hoch, sodass es zu einer hohen Auslastung und z.T. wild abgestellten Fahrrädern kommt.



Abb. 11 Bike+ Ride-Anlagen Fähranleger Rüschpark (links) und Finkenwerder (rechts) (Fotos: SHP Ingenieure)

## 4.2 Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden die Maßnahmenvorschläge kurz vorgestellt, die vom Planungsteam sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Online-Beteiligung und der Werkstattgespräche entwickelt wurden. Eine grobe Abschätzung der Kosten, sowie die Einschätzung der Wirksamkeit, der Realisierbarkeit und des Zeithorizontes der Planung und der Umsetzung erfolgt in Kap. 8. Die einzelnen Maßnahmenvorschläge werden ausführlich erläutert und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Die Zusammenfassung erfolgt in Form von Steckbriefen.

Die Maßnahmenvorschläge sollen erste Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation aufzeigen; sie bilden eine Grundlage für weitergehende Fach-Konzeptionen.

### Förderung Rad- und Fußverkehr

#### Ziel

Die Anzahl der Kfz-Fahrten und der benötigten Pkw-Stellplätze in Finkenwerder können durch eine Verbesserung der Situation im Rad- und Fußverkehr reduziert werden.

#### Maßnahmen

- RAD 1: Radschnellweg Stade – Hamburg-Harburg: Anbindung an das niedersächsische Umland und die S-Bahnhöfe (Linien S3 und S31), Machbarkeitsstudie liegt vor. Die ehemalige Hafentrasse in Finkenwerder ist für den Abzweig des Radschnellwegs Stade – Hamburg-Harburg vorgesehen. Der bereits realisierte Teil ist auch für zu Fuß Gehende freigegeben.
- RAD 2: Geschwindigkeitsbegrenzungen, z.B. Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten und Streckengeschwindigkeit 30 km/h für alle Fahrzeuge auch auf den Hauptstraßen (z.B. Neßdeich / Finkenwerder Norderdeich), um Durchgangsverkehr unattraktiv

- zu gestalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Einrichtung von Fahrradstraßen
- RAD 3: Anbindung an den Radschnellweg vom Finkenwerder Landschaftsweg und vom Köterdamm
- RAD 4: Schaffung neuer Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV, Nutzung von Doppelstockparkern (platzsparend)
- RAD 5: Vorgaben zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen
- RAD 6: Fahrradmitnahme in den Fähren verbessern (einzige direkte Möglichkeit die Elbe zu queren)
- FUSS 1: Sichere und umwegarme Führung des Fußverkehrs insbesondere im Umfeld der Schulen und im Zulauf zu den ÖPNV-Haltestellen und Fähranlegern inkl. Querungsmöglichkeiten (Umgestaltung KP, Anpassung LSA)
- FUSS 2: Barrierefreiheit

## Sharing-Angebote

### Ziel

Sharing-Angebote bieten die Möglichkeit, spontan kurze Strecken mit dem Fahrrad oder Elektroroller zurückzulegen. Attraktive Sharing-Angebote sollen dazu beitragen kurze Fahrten mit dem Pkw im Stadtteil zu vermeiden.

### Maßnahmen

- RAD 7: Erweiterung des StadtRad-Angebotes durch die Einrichtung von weiteren Leihstationen in Finkenwerder, z.B. Werkstor Airbus / DLZ etc
- RAD 8: E-Roller ggf. für kurzen Strecken in Finkenwerder z.B. von Bushaltestelle / Fähranleger bis Unternehmen besser geeignet
- RAD 9: Lastenradverleih-System, um kurze Fahrten für größere Lasten (z.B. Einkaufen im Supermarkt / Getränkemarkt) auf das Fahrrad zu verlegen, mögliche Standorte für Lastenradverleih in Finkenwerder:
- Fähranleger
  - Gut sichtbar an Ortsdurchfahrt
  - Zentrum (Ladenstandorte)
  - Schule
  - Rüsshalbinsel
  - Dienstleistungszentrum Airbus

## 5 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs

### 5.1 Bestandsaufnahme

#### Prognose- und Bestandsverkehrsstärken im Kfz-Verkehr

Die Prognose- und Bestandsverkehrsstärken im Kfz-Verkehr sind einem Verkehrsmodell aus dem Jahr 2020 zu entnehmen<sup>3</sup>.

#### Randbedingungen Verkehrsmodell

Die im Verkehrsmodell dargestellte Bestandssituation bezieht sich auf Februar 2020, d.h. auf einen Zeitpunkt, der noch nicht von den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen betroffen ist. Die Prognose berücksichtigt die Bestandssituation sowie zusätzliche Verkehre aus den neuen Wohngebieten und Arbeitsplätzen, die z.B. auf der Rüschnhalbinsel geplant sind. Die Randbedingungen sind dabei diejenigen, die auch bei der Bestandssituation gelten, d.h. ohne Berücksichtigung dieses Mobilitätskonzeptes. Unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes sind geringere Verkehrsstärken zu erwarten. Die Spitzenstunde liegt am Vormittag zwischen 05:00 und 06:00 Uhr und am Nachmittag zwischen 15:00 und 16:00 Uhr.

#### Veränderungen zwischen Prognose und Bestand (05:00 – 06:00 Uhr)

Bei einem Vergleich der Bestands- und Prognosesituation am Vormittag wurden folgende Veränderungen festgestellt:

- Neßdeich (westlich Airbus Nesstor 2): 1.065 Kfz → 1.378 Kfz (+ 30%)
- Neßdeich (östlich Airbus Osttor): 756 Kfz → 805 Kfz (+ 7%)
- Finkenwerder Norderdeich: 621 Kfz → 528 Kfz (-15%)
- Hein-Saß-Weg: 463 Kfz → 667 Kfz (+ 44%)
- Rüschnweg / Leegerwall: 157 Kfz → 321 Kfz (+ 104%)
- Ostfrieslandstraße: 1.113 Kfz → 1.297 Kfz (+ 17%)
- An der alten Süderelbe (Umgehungsstraße): 779 Kfz → 1.063 Kfz (+ 36%)

Die Auszüge aus dem Verkehrsmodell sind Anhang I (vgl. Kap. 11.1) zu entnehmen.

#### Veränderungen zwischen Prognose und Bestand (15:00 – 16:00 Uhr)

Bei einem Vergleich der Bestands- und Prognosesituation am Nachmittag wurden folgende Veränderungen festgestellt:

- Neßdeich (westlich Airbus Nesstor 2): 1.107 Kfz → 1.375 Kfz (+ 24%)
- Neßdeich (östlich Airbus Osttor): 822 Kfz → 1.077 Kfz (+ 31%)
- Finkenwerder Norderdeich: 660 Kfz → 720 Kfz (+ 9%)
- Hein-Saß-Weg: 395 Kfz → 553 Kfz (+ 40%)
- Rüschnweg / Leegerwall: 220 Kfz → 431 Kfz (+ 96%)
- Ostfrieslandstraße: 1.047 Kfz → 1.279 Kfz (+ 22%)
- An der alten Süderelbe (Umgehungsstraße): 961 Kfz → 1.137 Kfz (+ 18%)

Die Auszüge aus dem Verkehrsmodell sind Anhang I (vgl. Kap. 11.1) zu entnehmen.

---

<sup>3</sup> BfV – Büro für Verkehrsplanung, Dipl.-Ing. Gerd Köser, Hamburg 2020

### Fazit

Die dem Verkehrsmodell entnommenen Verkehrsstärken für den Bestand und die Prognose zeigen, dass unter den oben genannten Voraussetzungen ohne eine Umsetzung von Maßnahmen dieses Mobilitätskonzeptes sowohl am Vormittag als auch am Nachmittag die Verkehrsstärken z.T. stark ansteigen würden. Besonders stark steigen aufgrund der geplanten Entwicklungen die Verkehrsstärken dann auf der Rüsshalbinsel an. Da es derzeit nur zwei Zufahrtspunkte zur Halbinsel gibt, sind Alternativen zur Nutzung des MIV hier somit von großer Bedeutung. Die Zufahrt zur Rüsshalbinsel erfolgt u.a. über die Straßen Schloostraße, Finksweg und Hein-Saß-Weg. Hierbei handelt es sich z.T. um schmale Wohnstraßen, die für höhere Verkehrsbelastungen nicht ausgelegt sind. Konflikte sind u.a. rund um den Marktplatz / Parkplatz im Finksweg zu erwarten.

Auf den Straßen Neßdeich und Finkenwerder Norderdeich zwischen dem Rüschiweg und der Schloostraße (Zufahrten zur Rüschihalbinsel) würden die Verkehrsstärken am wenigsten ansteigen. In anderen Bereichen der Durchgangsstraße sind größere Anstiege zu erwarten. Maßnahmen, die zu einer Reduzierung des MIV im Bereich Neßdeich / Finkenwerder Norderdeich / Ostfriesenstraße führen, sind somit dringend zu empfehlen.

Die Spitzenstunde am Vormittag ist voraussichtlich aufgrund des Schichtbeginns bei Airbus sehr früh (05:00 – 06:00 Uhr). Hohe Verkehrsbelastungen zu dieser Uhrzeit führen zu starken Störungen im Stadtteil und bei den Bewohnerinnen und Bewohnern (u.a. durch Verkehrslärm). Es ist davon auszugehen, dass die Spitzenstunde auf der Rüschihalbinsel von den Zeiten aus dem Verkehrsmodell abweicht, da der Anteil der Schichtarbeit dort deutlich geringer ist.

## 5.2 Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden die Maßnahmenvorschläge kurz vorgestellt, die vom Planungsteam sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Online-Beteiligung und der Werkstattgespräche entwickelt wurden. Eine grobe Abschätzung der Kosten, sowie die Einschätzung der Wirksamkeit, der Realisierbarkeit und des Zeithorizontes der Planung und der Umsetzung erfolgt in Kap. 8. Die einzelnen Maßnahmenvorschläge werden ausführlich erläutert und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Die Zusammenfassung erfolgt in Form von Steckbriefen.

Die Maßnahmenvorschläge sollen erste Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation aufzeigen; sie bilden eine Grundlage für weitergehende Fach-Konzeptionen.

## ÖPNV

### Ziel

Kfz-Fahrten in Finkenwerder sollen durch die Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes und ergänzende alternative Angebote (z.B. On-Demand-Verkehre) reduziert werden.

### Maßnahmen

vgl. Kap. 3.2

## Carsharing

### Ziel

Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze für private Pkw und Dienstwagen in Finkenwerder soll reduziert werden.

### Maßnahmen

- MIV 1: Carsharing-Angebot über einen der bestehenden Anbieter einrichten
- MIV 2: Carsharing-Angebot in Zusammenarbeit mit den großen Firmen im Stadtteil (Rüschhalbinsel, Airbus, etc.), z.B. tagsüber reserviert für Firmenfahrten, abends und am Wochenende Freigabe für private Nutzung (Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Bewohnerinnen und Bewohner)

## Restriktionen für den Kfz-Verkehr

### Ziel

Die Kfz-Fahrten in Finkenwerder sollen mit Fokus auf den Pendlerinnen- und Pendlerverkehr sowie den Durchgangsverkehr reduziert werden. Möglichst viel Kfz-Verkehr ist auf die Ortsumgehung zu verlagern.

### Maßnahmen

- MIV 3: Verkehrslenkende Maßnahmen: Sollten die Geschwindigkeitsbegrenzungen (vgl. RAD 2) nicht zu den gewünschten Ergebnissen führen, könnten in späteren Stufen Beschränkungen auf Anliegerverkehre oder Durchfahrtbeschränkungen und Einbahnstraßenregelungen erwogen werden
- MIV 4: Umgehungsstraße stärken (Signalisierung, nur signalisierte Rechtsabbieger, Bus-Bevorrechtigung, Geschwindigkeiten, KP umgestalten)
- MIV 5: Schleichverkehr und Parksuchverkehr im Süden Finkenwerder verhindern
- MIV 6: Hol- und Bringkonzepte für Schulen

## Straßenraumgestaltung

### Ziel

Es sollen mehr Räume für den Aufenthalt, den Fußverkehr, für Grünflächen und Kinderspielplätze etc. im Stadtteil geschaffen werden. Die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr (und den Radverkehr) soll dadurch gleichzeitig erhöht werden.

### Maßnahmen

MIV 7: Führung des Verkehrs auf die Rüsshalbinsel über Umgehungsstraße, Umfahrung der Knackpunkte im Bereich der Straßen Schloostraße, Finksweg und Hein-Saß-Weg über eine neue Verbindung zwischen Finkenwerder Norderdeich und Hein-Saß-Weg, dadurch Möglichkeiten der Umgestaltung des Marktplatzes im Finksweg (vgl. Abb. 12)

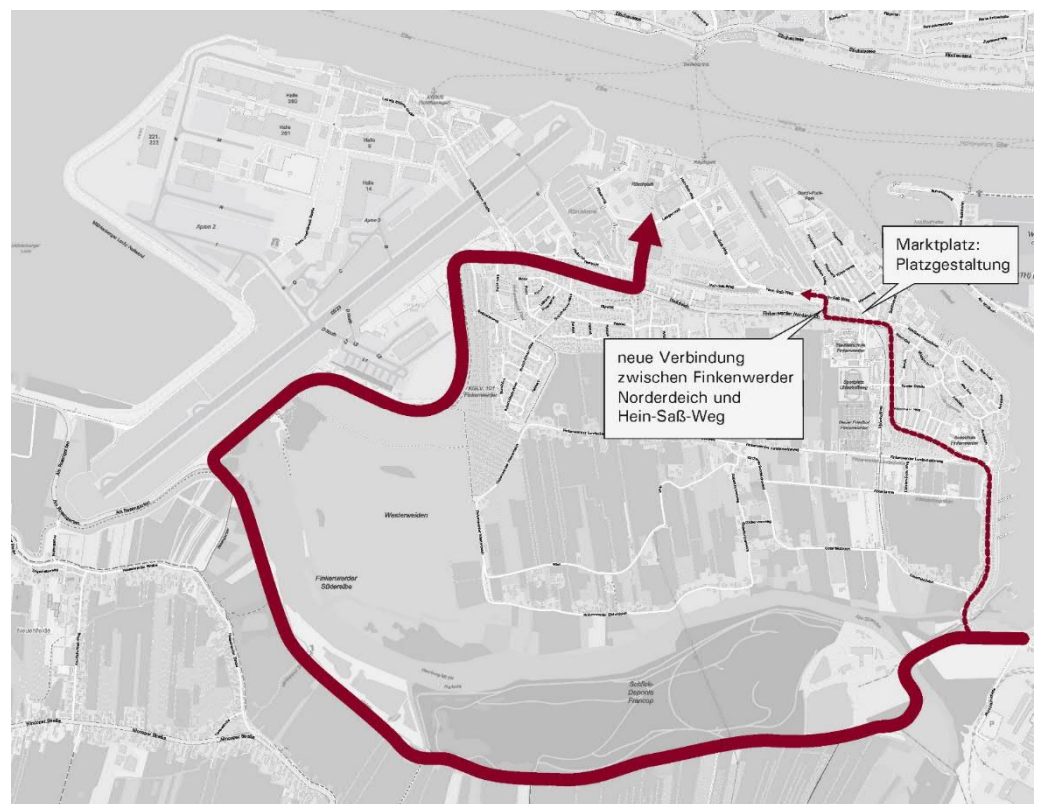


Abb. 12 Straßenraumgestaltung (Abbildung: SHP Ingenieure; Plangrundlage: OpenStreetMap)

## Ruhender Verkehr (MIV)

### Ziel

Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler sowie Dienstfahrzeuge sowie den Parksuchverkehr in Finkenwerder soll reduziert werden.

### Maßnahmen

- MIV 8: Parkgebühren für externe Nutzerinnen und Nutzer sowie Parkraummanagement für Bewohnerinnen und Bewohner in Bereichen (Wohngebieten), in denen viel Parksuchverkehr auftritt
- MIV 9: Intelligentes Parkraummanagement für verbleibenden MIV zur Vermeidung von Parksuchverkehr: Vermietung von Dauerstellplätzen für Fremdnutzerinnen und -nutzer in Firmenparkhäusern, Parken für Besucherinnen und Besucher im Straßenraum (Kurzparkzonen)
- MIV 10: Park + Ride: Dockland und Knoten Finkenwerder

## Förderung Rad- und Fußverkehr

### Ziel

Die Anzahl der Kfz-Fahrten und der benötigten Pkw-Stellplätze in Finkenwerder soll durch eine Verbesserung der Situation im Rad- und Fußverkehr verringert werden.

### Maßnahmen

vgl. Kap. 4.2

## Betriebliches Mobilitätsmanagement bei möglichst vielen Firmen in Finkenwerder

### Ziel

Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler sowie Dienstfahrzeuge soll reduziert werden. Ein Teil der betrieblichen Gesundheitsförderung ist die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs.

### Maßnahmen

- MIV 11: Förderung von Fahrgemeinschaften bei allen (großen) Unternehmen in Finkenwerder, ggf. unternehmensübergreifend (App), insbesondere auf der Rüsshalbinsel, inkl. eingangsnahen Stellplätzen für Fahrgemeinschaften
- MIV 12: Förderung von alternativen Verkehrsmitteln für die Anfahrt zur Arbeit und parallel zunehmende Reduktion der Angebote für Pkw: Flächen für produktive Wertschöpfung (z.B. Büro); vgl. Abb. 13
- MIV 13: Jobtickets und Bahncards (auch für private Nutzung)
- MIV 14: Bike-Leasing (JobRad)
- MIV 15: Infrastruktur für Radfahrende: Fahrradabstellanlagen, Schließfächer, Lademöglichkeiten für Pedelecs, Duschen, etc.

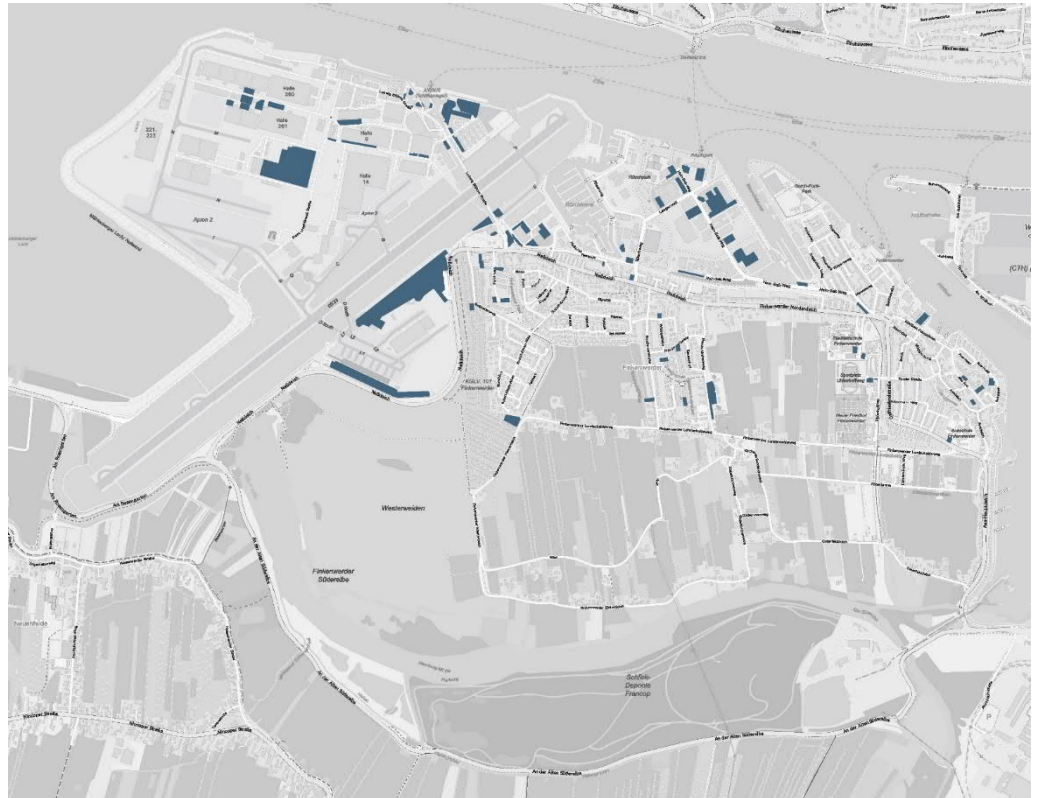


Abb. 13 Flächen für Pkw-Stellplätze im Bestand (Abbildung: SHP Ingenieure; Plangrundlage: OpenStreetMap)

## 6 Wirtschaftsverkehr

### 6.1 Bestandsaufnahme

Aussagen aus dem Koalitionsvertrag von 2020: Wirtschaftsverkehr auf den Stadtstraßen<sup>4</sup>

„Auch im Wirtschaftsverkehr gilt es, unnötige Verkehre zu vermeiden und, soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll, auf umweltfreundliche Verkehrsträger - z. B. E-Autos und Lastenräder - zu verlagern, den verkehrsbedingten Ausstoß von Luftschadstoffen zu mindern und die Lärmbelastung zu reduzieren.

Für die „letzte Meile“ wird ein städtisches Gesamtkonzept entwickelt und umgesetzt. Dazu gehört auch, ausreichend Lieferzonen u. a. durch die Umwidmung von öffentlichen Stellplätzen zu schaffen.“

#### Wohnquartiere und Sensitivitäten

Der Stadtteil Finkenwerder ist sowohl Gewerbe- als auch Wohnstandort. Die Wohnquartiere, die sowohl aus Einfamilienhäusern als auch aus Geschosswohnungen bestehen, weisen eine andere Sensitivität auf als die Gewerbebereiche. Besonders sensible Abschnitte befinden sich in Bereichen mit dichter Wohnbebauung, im Umfeld von Schulen, in engen Straßenräumen und dort wo viel Fuß- und Radverkehr zu erwarten ist. Ziel des Mobilitätskonzeptes sollte es sein, insbesondere in diesen Abschnitten den Kraftfahrzeugverkehr und damit auch den Wirtschaftsverkehr zu reduzieren oder diesen auf alternative Verkehrsmittel zu verlagern.

---

<sup>4</sup> Freie und Hansestadt Hamburg, Koalitionsvertrag Hamburg 2020

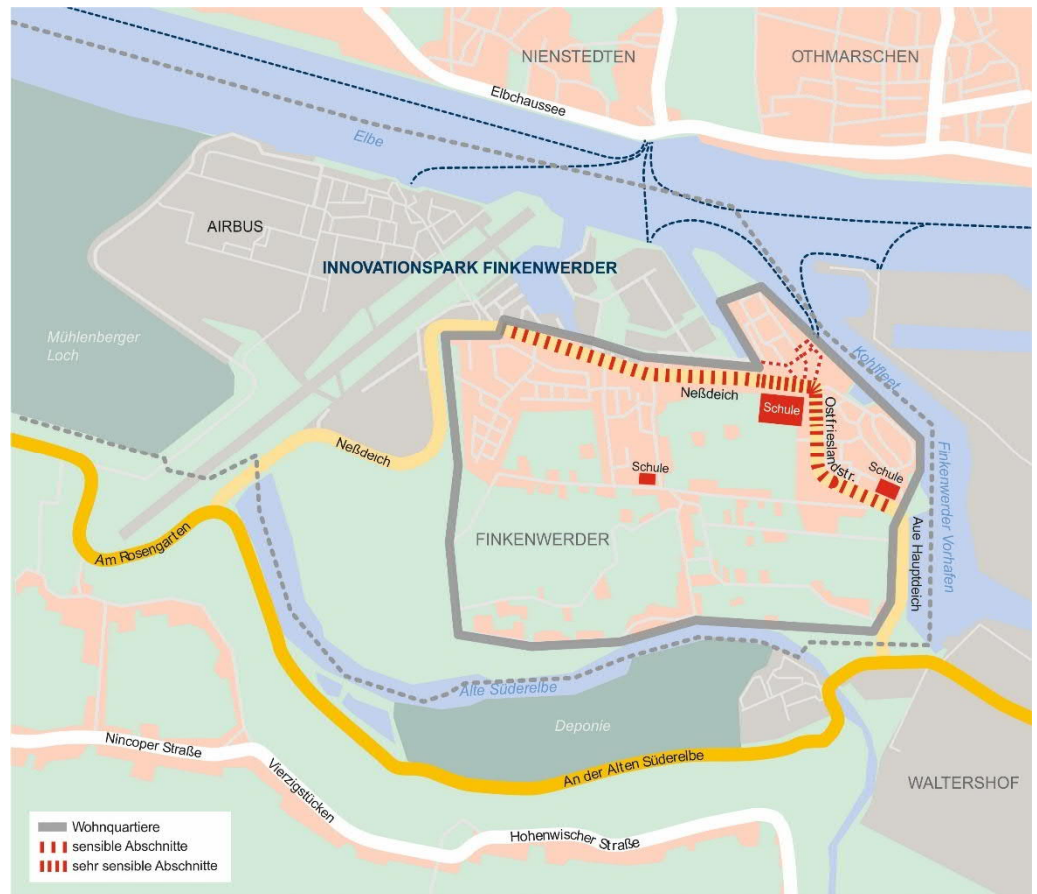


Abb. 14 Sensitivitäten (Abbildung: Design-Gruppe)

### Waren-, Material- und Paketlieferungen

Finkenwerder liegt unmittelbar am Wasser (Elbe), es gibt aber nur Anleger für Personenfähren und Sportboote. Größere Schiffe, die Waren etc. liefern, können im Stadtteil nur beim Airbus-Werk anlegen. Für andere Unternehmen besteht diese Möglichkeit nicht.

Die großen Produktionsfirmen sowie die großen Einzelhandelsgeschäfte in Finkenwerder werden täglich mit Materialien und Waren beliefert (B2B-Logistik). Diese großen Waren- und Materiallieferungen erfolgen i.d.R. per Lkw und müssen auch zukünftig per Lkw erfolgen können.

Kleine Warenlieferungen u.a. z.B. zu den Geschäften und Büros in Finkenwerder sowie private Paketlieferungen zu den Bewohnerinnen und Bewohner erfolgen derzeit i.d.R. ebenfalls per Lkw oder Transporter (B2C-Logistik). Hier besteht die Chance, diese Lieferungen zu bündeln und „auf der letzten Meile“ auf andere Verkehrsmittel, z.B. Lieferfahrzeuge mit Elektroantrieb oder (E-)Lastenräder zu verlagern.

### Beispiel: Mikro-Depot-Konzept in Hamburg (nicht in Finkenwerder)

In Hamburg betreibt das Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP) Unternehmen UPS seit 2012 einen Modellversuch mit einem Mikro-Depot-Konzept. An vier Standorten in der Hamburger Innenstadt wurden Mikro-Depots

gebildet. Zum Einsatz kommen dabei Wechselbrücken, die über eine Sondergenehmigung auf öffentlichen Verkehrsflächen abgestellt werden dürfen.



Abb. 15 Pedelec-Cargocruiser (Foto: SHP Ingenieure)

Pro Depot werden drei Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt, die je nach Entfernung zum Standort die Zustellung mit der Sackkarre, mit einem kleinen konventionellen Lastenrad oder mit einem sogenannten Pedelec-Cargocruiser übernehmen. Der Modellversuch stößt in Hamburg sowohl bei Kundinnen und Kunden als auch bei den Bürgerinnen und Bürgern auf große Akzeptanz, sodass bereits weitere KEP-Unternehmen in Hamburg und in anderen Städten das Konzept übernommen haben bzw. übernehmen wollen.

Die Studie „Micro-Hub-Standorte in Hamburg – Machbarkeitsstudie und Standortresearch“<sup>5</sup> aus dem Jahr 2019 hat sich u.a. mit verschiedenen Idealprofilen für Micro-Hub-Modelle beschäftigt und kann als Grundlage für die Entwicklung eines Konzeptes für Finkenwerder herangezogen werden.

### Transport mit Lastenfahrrädern

Seit 2019 werden vom Bike-Sharing-Anbieter Stadtrad in fünf Bezirken in Hamburg neben klassischen Fahrrädern auch Lastenfahrräder zum Verleih angeboten. Neben Stadtrad gibt es in Hamburg noch weitere kleinere Anbieter, die einen Lastenradverleih in verschiedenen Stadtteilen anbieten.

<sup>5</sup> HTC Hanseatic Transport Consultancy: Micro-Hub-Standorte in Hamburg – Machbarkeitsstudie und Standortresearch, Hamburg 2019



Abb. 16 Stadtrad – Lastenfahrrad und klassisches Fahrrad (Quelle: DB AG / Andreas Sahlmann)

Im Stadtteil Finkenwerder wurde ebenfalls im Jahr 2019 auf Initiative vom ADFC vom Bezirk-Mitte ein Leih-Lastenrad gefördert.

## 6.2 Maßnahmenvorschläge

Im Folgenden werden die Maßnahmenvorschläge kurz vorgestellt, die vom Planungsteam sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Online-Beteiligung und der Werkstattgespräche entwickelt wurden. Eine grobe Abschätzung der Kosten, sowie die Einschätzung der Wirksamkeit, der Realisierbarkeit und des Zeithorizontes der Planung und der Umsetzung erfolgt in Kap. 8. Die einzelnen Maßnahmenvorschläge werden ausführlich erläutert und Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmenvorschlägen dargestellt. Die Zusammenfassung erfolgt in Form von Steckbriefen.

Die Maßnahmenvorschläge sollen erste Ansätze zur Verbesserung der verkehrlichen Situation aufzeigen; sie bilden eine Grundlage für weitergehende Fach-Konzeptionen.

Grundsätzlich sollte es im Bereich des Wirtschaftsverkehrs das Ziel sein, die Logistik so gut wie möglich zu bündeln, um mehrfache Wege und Fahrten zu vermeiden. Dies wurde z.B. im Fall des Airbus-Logistikzentrums („Skyhub“) bereits sehr gut umgesetzt.

## Transport von Waren mit Lastenfahrrädern (Lastenradverleih)

### Ziel

Kleinere private Lieferungen können vom KEP-Unternehmen gebündelt z.B. an eine Packstation oder eine Post-Filiale geliefert werden und dort von Privatpersonen auch ohne Pkw abgeholt werden.

### Maßnahmen

vgl. Kap 4.2, Maßnahme RAD 9

## Standorte für Micro-Hubs

### Ziel

Kleinere Lieferungen z.B. an Privatpersonen, Büros und Gewerbebetriebe in Finkenwerder sollen gebündelt werden. Die Anlieferung mit großen Lieferfahrzeugen soll nur noch bis zum Micro-Hub erfolgen. Die Zulieferung soll mit alternativen Verkehrsmitteln, wie z.B. E-Lieferfahrzeugen oder (E-)Lastenrädern, erfolgen.

### Maßnahmen

WIRT 1: Einrichtung von zwei Micro-Hubs in Finkenwerder zur Abdeckung der Wohn- und Gewerbegebiete im Norden des Stadtteils (vgl. Abb. 17)

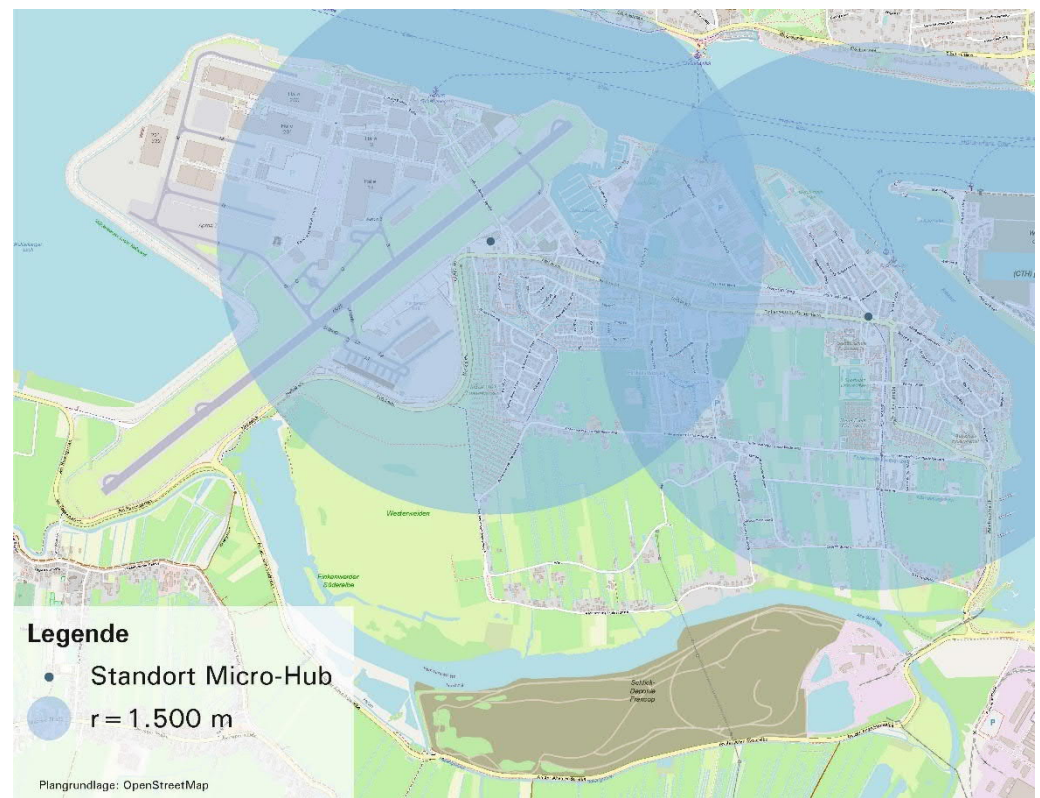


Abb. 17 Standorte für Mikro-Hubs (Abbildung: SHP Ingenieure; Plangrundlage: OpenStreetMap)

## Transport mit Lastenfahrrädern

### Ziel

Viele Erledigungen im Stadtteil lassen sich mit einem klassischen Fahrrad durchführen. Nur in Ausnahmefällen müssen größere Mengen transportiert werden. Durch Lastenrad-Sharing-Angebote kann Privatpersonen die Möglichkeit geboten werden auch diese Wege ohne Pkw zurückzulegen.

### Maßnahmen

vgl. Kap. 4.2

## 7 Prognose-Szenario: Luftfahrtindustrie

### 7.1 Trends in der Luftfahrtindustrie

Die Luftfahrtindustrie in Deutschland war vor der COVID-19-Pandemie von Jahren des Wachstums geprägt. Der Koordinator der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt (DLR) berichtete im Mai 2021, dass der zivile Flugzeugbau (im Jahr 2019) einen Anteil von etwa 78 % am Branchenumsatz hatte.<sup>6</sup> Als Grund für das Wachstum wird die Nachfrage im Personenflugverkehr angegeben, insbesondere in Asien und Nordamerika. Durch die Krise kam es zu einem Rückgang der Wachstumsrate für den Personenluftverkehr und einer um 34 % reduzierten Anzahl an ausgelieferten Flugzeugen. Als Reaktion darauf fanden eine Produktionskürzung sowie eine Reduktion der Arbeitsplätze statt. Außerdem kam es zur Einführung von Kurzarbeit. Eine schnelle Erholung der zivilen Luftfahrtindustrie von der Corona-Krise ist dem Bericht zufolge nicht zu erwarten. Die Rückkehr zur Normalität wird nach Einschätzungen der Branche im schlimmsten Fall für das Jahr 2025 prognostiziert.<sup>7</sup>

In den nächsten 20 Jahren wurde – zumindest vor der Corona-Krise – global eine Steigerung der Passagierzahlen sowie der Anzahl der Flüge erwartet. Das DLR geht davon aus, dass die zusätzliche Nachfrage bis 2040 zu 57 % durch größere Flugzeuge bedient werden wird.<sup>8</sup>

Im Airbus Global Market Forecast<sup>9</sup> wird (im November 2021) für das Jahr 2021 von einer leichten Erholung der 2020 durch die COVID-19-Krise gesunkenen Zahlen berichtet. Eine vollständige Erholung des Luftverkehrs auf das Niveau von 2019 wird demnach ebenfalls zwischen 2023 und 2025 erwartet. Danach wird von einem weiteren Anstieg ausgegangen. Zukünftige Trends (z. B. durch Technologie-Entwicklungen) lassen sich jedoch noch nicht berücksichtigen. Unabhängig davon wird die Passagier-Nachfrage als bleibende, treibende Kraft angesehen und das jährliche Wachstum im Luftverkehr auf 3,9 % geschätzt. Prognostiziert wird die Auslieferung von 39.000 Flugzeugen bis zum Jahr 2040. Dabei verschiebt sich die Nachfrage vom Flottenwachstum hin zu Ersatzbeschaffungen von energieeffizienteren Flugzeugen.

---

<sup>6</sup> Bericht des Koordinators der Bundesregierung für die Deutsche Luft- und Raumfahrt, Mai 2021, [https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/luft-und-raumfahrtindustrie-in-deutschland-zwischen-boom-und-krise.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Technologie/luft-und-raumfahrtindustrie-in-deutschland-zwischen-boom-und-krise.pdf?__blob=publicationFile&v=4)

<sup>7</sup> <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Branchenfokus/branchenfokus-luft-und-raumfahrt-02.html>

<sup>8</sup> [https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2019/04/20191216\\_fast-zehn-milliarden-flugpassagiere-im-jahr-2040.html](https://www.dlr.de/content/de/artikel/news/2019/04/20191216_fast-zehn-milliarden-flugpassagiere-im-jahr-2040.html)

<sup>9</sup> <https://www.airbus.com/en/products-services/commercial-aircraft/market/global-market-forecast>, <https://www.airbus.com/sites/g/files/jlcpta136/files/2021-11/Airbus-Global-Market-Forecast-2021-2040.pdf>

## 7.2 Trends in der Arbeitswelt

Viele Prognosen für die Zukunft der Arbeitswelt sagen einen Verlust von Arbeitsplätzen durch die zunehmende Digitalisierung und Automatisierung vorher.

Unabhängig davon lässt sich ein Trend zum Arbeiten im Homeoffice beobachten. Laut einer Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung<sup>10</sup> betrug der Anteil der ausschließlich oder überwiegend von zu Hause arbeitenden Personen in Deutschland vor der Corona-Krise 4 %. Im Januar 2021 ist dieser Anteil auf 24 % gestiegen.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales beschreibt in einem Forschungsbericht<sup>11</sup> eine auf Umfragen gestützte Prognose, dass 45 % der Beschäftigten (bei einem Tag mehr im Homeoffice) 20 % ihrer Pendelfahrten einsparen. Bei einem Anteil von jeweils 50 % für Fahrten zur Arbeit bzw. zu privaten Zwecken ergibt dies eine Reduktion der Fahrten um 4,5 %. Die Umsetzung wird mittelfristig (bis 2025) erwartet. Pendelfahrten finden zu zwei Dritteln mit dem Pkw statt.

## 7.3 Verkehrliche Auswirkungen für Finkenwerder (2025)

### 7.3.1 Personenverkehr

Im Personalbestand bei Airbus ist nach einem Personalabbau in Corona-Zeiten wieder eine Zunahme zu erwarten. Zudem sind auch Verlagerungen wahrscheinlich. Beim ZAL sind durch die Ausbaustufen 2 und 3 ebenfalls Zunahmen im Personalbestand zu erwarten.

Die prognostizierte Homeoffice-Zunahme führt gleichzeitig zu einer Reduktion der Pendelfahrten.

Insgesamt gelangt man damit zu der Einschätzung, dass es zu einer geringeren Zunahme des Personenverkehrs kommen könnte, als in der BfV-Untersuchung (vgl. Kap. 5.1) prognostiziert wurde.

---

<sup>10</sup> <https://www.boeckler.de/de/pressemitteilungen-2675-deutlicher-anstieg-30681.htm>

<sup>11</sup> [https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Forschungsberichte/fb-526-3m-erlaeuterungen-bmas-prognose-digitalisierte-arbeitswelt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Forschungsberichte/fb-526-3m-erlaeuterungen-bmas-prognose-digitalisierte-arbeitswelt.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

### 7.3.2 Wirtschaftsverkehr

Bezüglich des Wirtschaftsverkehrs wird es durch die erhöhte Produktion bei Airbus vermutlich zu einer Zunahme kommen. Gleichzeitig ist durch das neue Logistik-Konzept (SkyHub) eine Reduktion der Logistikverkehre zu erwarten.

Damit gelangt man insgesamt zu der Einschätzung, dass es im Wirtschaftsverkehr bis zum Zeithorizont 2025 nur zu einer leichten Zunahme kommen wird.

## 8 Maßnahmenkatalog

Im Folgenden werden alle Maßnahmen des Maßnahmenkataloges in Form eines Steckbriefes beschrieben und deren Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen aufgezeigt.

Ergänzend werden die Realisierungschancen, die Wirksamkeit der Maßnahme, die Zeithorizonte für die Planung und die Umsetzung der Maßnahme sowie die groben Kosten eingeschätzt.

Für die Bewertung dieser Kriterien wurden folgende Einstufungen zu Grunde gelegt:

### Realisierungschancen

hoch	sehr sicher umsetzbar
mittel	umsetzbar, ggf. mit Einschränkungen
gering	sehr geringe Umsetzbarkeit

### Wirksamkeit

hoch	hohe Reduktion des MIV zu erwarten
mittel	mittlere Reduktion des MIV zu erwarten
gering	geringe Reduktion des MIV zu erwarten

### Zeithorizont Planung

kurzfristig	sofortiger Planungsbeginn möglich
mittelfristig	Planungsbeginn bis 2025
langfristig	Planungsbeginn nach 2025

### Zeithorizont Umsetzung

kurzfristig	sofortiger Umsetzungsbeginn möglich
mittelfristig	Umsetzungsbeginn bis 2025
langfristig	Umsetzungsbeginn nach 2025

### Kosten

€	bis 0,5 Mio. EUR
€€	bis 4 Mio. EUR
€€€	über 4 Mio. EUR

ÖPNV 1		Fähre
Maßnahme		
Taktverdichtung (Linien 62 und 64)		
Beschreibung		
<p>Die Linien 62 und 64 verkehren zwischen Landungsbrücken und Finkenwerder bzw. Teufelsbrück und Finkenwerder. Linie 62 fährt ganztags im 15-Minuten-Takt, Linie 64 fährt zur Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt und sonst im 30-Minuten-Takt. Durch eine Taktverdichtung auf beiden Linien soll die Anbindung in Richtung Teufelsbrück und Hamburg Zentrum verbessert werden.</p>		
Anmerkung		
<p>Die HADAG plant bereits an der Umsetzung dieser Maßnahme. Drei neue Schiffe befinden sich im Ausschreibungsverfahren.</p>		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 6: Fahrradmitnahme Fähre		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (6 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
Bereits im Haushalt vorgesehen.		

ÖPNV 2		Fähre
Maßnahme		
Verlängerung der Bedienzeiten		
Beschreibung		
<p>In Finkenwerder arbeiten viele Menschen, u.a. auch im Schichtbetrieb. Dies hat zur Folge, dass auch ein ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten und den klassischen Arbeitszeiten benötigt wird. Durch die Ausweitung des Angebotes der Fähre auf den frühen Morgen und den späten Abend sowie ggf. die Nacht, kann ein Angebot für Schichtarbeiterinnen und -arbeiter geschaffen werden. Kulturveranstaltungen in der Innenstadt enden ebenfalls spät; dann sind Rückfahrten nach Finkenwerder nur noch eingeschränkt möglich.</p>		
Anmerkung		
Maßnahme ÖPNV 9 sieht ähnliche Anpassungen für den Linienbusverkehr vor.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 6: Fahrradmitnahme Fähre		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	langfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (6 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 3		Fähre
Maßnahme		
Durchbindung Fähre 64 bis Landungsbrücken		
Beschreibung		
<p>Die Nutzung des Fähranlegers Rüschnpark für die Fahrt in Richtung Osten / Stadtzentrum ist nur mit einem Umstieg am Anleger Finkenwerder möglich. Dies macht die Nutzung des Anlegers Rüschnpark für Fahrgäste mit dem Ziel Stadtzentrum sehr unattraktiv. Fahrten der Fähre 64 könnten z.T. (z.B. zur Hauptverkehrszeit) bis Landungsbrücken weitergeführt werden, um den Umstieg für Fahrgäste vom Anleger Rüschnpark zu vermeiden.</p>		
Anmerkung		
Die Verlängerung des Umlaufes erfordert neue Betriebskonzepte und ggf. mehr Fähren.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 4: Attraktivitätssteigerung des Anlegers Rüschnpark		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	gering	
Zeithorizont Planung	langfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 4	Fähre
Maßnahme	
Attraktivitätssteigerung des Anlegers Rüscharm	
Beschreibung	
<p>Der Anleger Finkenwerder befindet sich unmittelbar im Stadtteilzentrum in einem Bereich mit sehr engen Straßenräumen, die durch das hohe Verkehrsaufkommen im Umfeld des Anlegers und der zentralen Bushaltestelle sehr stark belastet werden. Das Ortszentrum kann durch eine stärkere Nutzung des Anlegers Rüscharm entlastet werden. Eine attraktive Gestaltung des Anlegers und des Umfeldes, z.B. durch einen Ausbau bzw. die Umgestaltung der Bike + Ride-Anlage, kann diese Maßnahme unterstützen.</p>	
Anmerkung	
Eine bessere Einbindung in die Wegenetze und die Wegweisung würde - nach einer Umgestaltung - die Attraktivität weiter steigern.	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
ÖPNV 3: Durchbindung Fähre 64 bis Landungsbrücken RAD 4: Bike + Ride-Anlagen	
Realisierungschancen	mittel
Wirksamkeit	gering
Zeithorizont Planung	langfristig
Zeithorizont Umsetzung	langfristig
Bewertung Online-Beteiligung	4,3 Sterne (3 Bewertungen)
Kostenschätzung	
€	

ÖPNV 5	Fähre
Maßnahme	
Expresslinien	
Beschreibung	
<p>Die Fähre 62 hält zwischen Finkenwerder und Landungsbrücken an vier Anlegern (Bubendey-Ufer, Neumühlen / Övelgönne, Dockland (Fischereihafen), Altona (Fischmarkt)). Expresslinien zur Hauptverkehrszeit (morgens / nachmittags) ab bzw. nach Landungsbrücken ohne Zwischenhalte können die Reisezeit aus dem bzw. in Richtung Hamburger Stadtzentrum von 28 auf 18 Minuten verkürzen und die Fahrt komfortabler gestalten. Anders als mit der oft als Alternative genannten Verbindung über Teufelsbrück und Klein Flottbek wäre kein Umsteigen für die Fahrt ins Zentrum notwendig. Verpasste Anschlüsse können nicht zu Reisezeitverlängerungen führen. Die Fähre 62 müsste weiterhin verkehren, um die Zwischenhalte weiterhin zu bedienen. Die Maßnahme sollte durch ein separates Gutachten geprüft werden.</p>	
Anmerkung	
<p>Die HADAG hat zu dieser Maßnahme schon erste Untersuchungen durchgeführt hat Bedenken hinsichtlich der Machbarkeit.</p>	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
Realisierungschancen	mittel
Wirksamkeit	hoch
Zeithorizont Planung	langfristig
Zeithorizont Umsetzung	langfristig
Bewertung Online-Beteiligung	5 Sterne (8 Bewertungen)
Kostenschätzung	
€€€	

ÖPNV 6		Fähre
Maßnahme		
Informationen zur Rampenneigung		
Beschreibung		
<p>In Abhängigkeit vom Wasserstand haben die Rampen, die zu den Anlegern führen, eine unterschiedliche Neigung. Für Fahrgäste, die z.B. auf einen Rollstuhl angewiesen sind oder einen Kinderwagen schieben, kann eine zu starke Neigung der Rampe dazu führen, dass der Anleger nur schwer erreichbar ist. Information zum Wasserstand und der damit verbundenen Rampenneigung am Anleger sollten auf der Homepage der HADAG veröffentlicht werden, damit betroffene Personen vorab einschätzen können, ob die Rampe für sie nutzbar ist.</p>		
Anmerkung		
Empfehlung: Informationen auch in der HVV-App anzeigen lassen.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	gering	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5 Sterne (3 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

ÖPNV 7		Linienbus
Maßnahme		
Bedarfsanalyse Erschließung Wohngebiete		
Beschreibung		
<p>Die Linienbusse in Finkenwerder fahren überwiegend auf der Durchfahrtsstraße Finkenwerder Norderdreich / Neßdeich und machen nur wenige Abstecher in die Wohn- und Gewerbegebiete abseits davon. Eine einzige Linie (Linie 450) verbindet einige Wohngebiete u.a. mit dem Fähranleger. Die Wohngebiete im Süden von Finkenwerder (Osterfeldeich, Finkenwerder Süderdeich) sowie das neue geplante Wohngebiet (B-Plan Finkenwerder 32) verfügen über keine ÖPNV-Anbindung. Im Rahmen einer Bedarfsanalyse sollte geprüft werden, ob ÖPNV-Anbindungen für diese Gebiete möglich bzw. nötig sind. Ggf. besteht die Möglichkeit, die Erschließung in das bestehende bzw. bereits geplante Ortsbuskonzept zu integrieren.</p>		
Anmerkung		
Der Ausbau der Linie 450 (Ortsbus) ist zum Fahrplanwechsel im Jahr 2022 vorgesehen.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 11: Anbindung Rüschnhalbinsel		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (4 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€ (nur Planung)		

ÖPNV 8		Liniibus
Maßnahme		
Shuttlebusse SPNV		
Beschreibung		
<p>Finkenwerder verfügt über keine SPNV-Anbindung. Nahe gelegene SPNV-Haltestellen sind die S-Bahnhöfe Neugraben, Neuwiedenthal und Klein Flottbek (nördlich der Elbe) sowie der Bahnhof Hamburg-Harburg. Die Bahnhöfe südlich der Elbe sind alle von Finkenwerder aus mit dem Bus zu erreichen. Die Verbindungen weisen aber eine sehr lange Fahrzeit auf. Shuttlebusse von und zu den S-Bahnhöfen bzw. zum Bahnhof Hamburg-Harburg ggf. ohne oder mit wenigen Zwischenhalten könnten die Anbindung des Stadtteils an den SPNV verbessern.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 15: On-Demand-Verkehre RAD 1: Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,8 Sterne (4 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 9		Linienbus
Maßnahme		
Verlängerung der Bedienzeiten		
Beschreibung		
<p>In Finkenwerder arbeiten viele Menschen, u.a. auch im Schichtbetrieb. Dies hat zur Folge, dass auch ein ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrszeiten und den klassischen Arbeitszeiten benötigt wird. Durch die Ausweitung des Angebotes der Linienbusse auf den frühen Morgen und den späten Abend sowie ggf. die Nacht, kann ein Angebot für Schichtarbeiterinnen und -arbeiter sowie für Besucherinnen und Besucher von Kulturveranstaltungen im Hamburger Zentrum geschaffen werden.</p>		
Anmerkung		
Maßnahme ÖPNV 2 sieht ähnliche Anpassungen für die Fährverbindungen vor.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,8 Sterne (4 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 10		Linienbus
Maßnahme		
Shuttlebus Finkenwerder		
Beschreibung		
<p>Kurze Wege in Finkenwerder zwischen dem Airbus-Werk, der Rüsshalbinsel und den beiden Fähranlegern können derzeit nur auf einer sehr umwegigen Verbindung mit ÖPNV zurückgelegt werden (Linie 146). Durch die Einrichtung einer (autonomen) E-Shuttlebus-Linie zwischen dem Airbus-Werk und der Rüsshalbinsel sowie den Fähranlegern auf der ehemaligen Bahntrasse könnte ein Angebot für diese Verbindung geschaffen werden.</p>		
Anmerkung		
<p>Die Flächen im Bereich der ehemaligen Bahntrasse sind Teil der Deichverteidigung der HPA. Es darf nicht zu Einschränkungen kommen.</p>		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 1: Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg (Abzweig Finkenwerder)		
Realisierungschancen	gering	
Wirksamkeit	gering	
Zeithorizont Planung	langfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	1 Stern (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 11		Linienbus
Maßnahme		
Anbindung Rüsshalbinsel		
Beschreibung		
<p>Kurze Wege in Finkenwerder zwischen dem Airbus-Werk, der Rüsshalbinsel und den beiden Fähranlegern können derzeit nur auf einer sehr umwegigen Verbindung mit ÖPNV zurückgelegt werden (Linie 146). Durch die Führung von Linienbussen über Rüsshalbinsel (inkl. Anbindung der beiden Fähranleger und dem Airbus-Werk) kann ein Angebot für diese Verbindung geschaffen werden.</p>		
Anmerkung		
<p>Der Ausbau der Linie 450 (Ortsbus) und eine veränderte Führung der Linie 350 ist zum Fahrplanwechsel im Jahr 2022 vorgesehen.</p>		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 7: Bedarfsanalyse Erschließung Wohngebiete		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
Bereits im Haushalt vorgesehen.		

ÖPNV 12		Werksbus
Maßnahme		
Reaktivierung Werksbusbetrieb Airbus		
Beschreibung		
<p>Während der Corona-Pandemie wurde das Angebot aufgrund der gesunkenen Nachfrage, u.a. wegen Homeoffice-Möglichkeiten, insgesamt verminderter Nutzung des ÖPNV und geänderter Schichten, reduziert. Der Bedarf der einzelnen Linien ist zu prüfen (u.a. Reisezeitvergleich mit normalem ÖPNV) und der Werksbusbetrieb ist schrittweise entsprechend der Prüfung zu reaktivieren.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 13: Anbindung Rüsshalbinsel durch Airbus-Werksbusse ÖPNV 14: Werksbusse Rüsshalbinsel		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

ÖPNV 13	Werksbus
Maßnahme	
Anbindung Rüschnhalbinsel durch Airbus-Werksbusse	
Beschreibung	
<p>Die Airbus-Werksbusse enden und starten direkt am bzw. im Airbuswerk. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Unternehmen in Finkenwerder können die Busse zwar nutzen aber kommen damit voraussichtlich nicht bis unmittelbar zum Ziel (z.B. auf der Rüschnhalbinsel). Durch eine Weiterführung der Busse bis zur Rüschnhalbinsel könnten weitere Potenziale erschlossen werden und weiteren Personen die Möglichkeit gegeben werden, die Werksbusse als attraktive Alternative zur Fahrt mit dem Pkw zu nutzen. Die Werksbusse binden viele Städte und Gemeinden im niedersächsischen Umland an, die sonst gar nicht oder nur mit mehrfachem Umsteigen mit dem ÖPNV zu erreichen sind.</p>	
Anmerkung	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
ÖPNV 12: Reaktivierung Werksbusbetrieb Airbus ÖPNV 14: Werksbusse Rüschnhalbinsel	
Realisierungschancen	mittel
Wirksamkeit	gering
Zeithorizont Planung	mittelfristig
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)
Kostenschätzung	
€	

ÖPNV 14		Werksbus
Maßnahme		
Werksbusse Rüsshalbinsel		
Beschreibung		
<p>Die Airbus-Werksbusse enden und starten direkt am bzw. im Airbuswerk. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter anderer Unternehmen in Finkenwerder können die Busse zwar nutzen aber kommen damit voraussichtlich nicht bis unmittelbar zum Ziel (z.B. auf der Rüsshalbinsel). Sollte eine Weiterführung der Airbus-Werksbusse zu anderen Zielen (vgl. Maßnahme ÖPNV 13) nicht möglich sein, könnten sich die Unternehmen auf der Rüsshalbinsel für die Einrichtung eigener „Werksbusse“ zusammenschließen. Dafür ist zunächst der Bedarf prüfen. Die Umsetzung könnte zunächst schrittweise erfolgen.</p>		
Anmerkung		
<p>In den Unternehmen auf der Rüsshalbinsel ist der Anteil der Schichtarbeit geringer als bei Airbus. Es kann auch das klassische ÖPNV-Angebot genutzt werden.</p>		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
<p>ÖPNV 12: Reaktivierung Werksbusbetrieb Airbus  ÖPNV 13: Anbindung Rüsshalbinsel durch Airbus-Werksbusse</p>		
Realisierungschancen	gering	
Wirksamkeit	gering	
Zeithorizont Planung	langfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (3 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

ÖPNV 15		On-Demand-Verkehr
Maßnahme		
Bediengebiet On-Demand-Anbieter prüfen		
Beschreibung		
<p>In Hamburg sind bereits mehrere On-Demand-Verkehr-Anbieter wie z.B. ioki oder MOIA im Einsatz. Die Geschäftsgebiete erstrecken sich derzeit aber nur auf Stadtteile nördlich der Elbe. Es ist zu prüfen, ob das Bediengebiet einer dieser Anbieter auf Finkenwerder bzw. grundsätzlich die Stadtteile südlich der Elbe erweitert werden kann. Die kleineren Fahrzeuge können in den engen Straßenräumen am Anleger und in anderen Wohn-Quartieren zum Einsatz kommen und entsprechend der Nachfrage genutzt werden. Auch die Anbindung der S-Bahnhöfe könnte durch On-Demand-Angebote sichergestellt werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 8: Shuttlebusse SPNV		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (6 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 1	Radverkehr
Maßnahme	
Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg	
Beschreibung	
<p>Im Auftrag der Metropolregion Hamburg wurde im Jahr 2021 eine Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg (RSW) zwischen Stade und Hamburg-Harburg fertiggestellt. Die Trasse stellt von Hamburg kommend eine Anbindung an das niedersächsische Umland und die S-Bahnhöfe (Linien S3 und S31) dar. Die ehemalige Hafentrasse in Finkenwerder ist für den Abzweig des Radschnellwegs Stade – Hamburg-Harburg vorgesehen. Der bereits realisierte Teil dieses Abschnittes in Finkenwerder ist auch für zu Fuß Gehende freigegeben. Die Untersuchungen sehen einen Ausbau gemäß der Radschnellweg-Standards vor. Zweirichtungsradwege haben eine Breite von 4,0 m und die ergänzenden Gehwege eine Breite von 2,5 m. Die Radverkehrsanlagen werden beleuchtet.</p>	
Anmerkung	
Die detaillierte Planung ist der Machbarkeitsstudie zu entnehmen.	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
ÖPNV 10: Shuttlebus Finkenwerder ÖPNV 8: Shuttlebusse SPNV RAD 3: Verbesserung der Anbindung an den geplanten RSW	
Realisierungschancen	hoch
Wirksamkeit	hoch
Zeithorizont Planung	kurzfristig
Zeithorizont Umsetzung	langfristig
Bewertung Online-Beteiligung	4,5 Sterne (4 Bewertungen)
Kostenschätzung	
€€	

RAD 2		Radverkehr
Maßnahme		
Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr		
Beschreibung		
<p>Trotz der Umgehungsstraße werden die Straßen in Finkenwerder immer noch von viel Durchgangsverkehr genutzt. Dies betrifft sowohl die Hauptstraßen als auch die Wohnstraßen (Schleich- und Parksuchverkehr). Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, z.B. in Form von Tempo-30-Zonen oder Fahrradstraßen in den Wohngebieten und einer Streckengeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge auch auf den Hauptstraßen (z.B. Neßdeich / Finkenwerder Norderdeich), würden diese Straßen für den Durchgangsverkehr unattraktiv werden. Die Verkehrssicherheit würde sich für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Radfahrende und zu Fuß Gehende, deutlich verbessern.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 3: Verkehrslenkung MIV 4: Umgehungsstraße		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,0 Sterne (1 Bewertung)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 3		Radverkehr
Maßnahme		
Verbesserung der Anbindung an den geplanten Radschnellweg		
Beschreibung		
<p>Die Planungen für den östlichen Abzweig in Richtung Finkenwerder sehen derzeit eine Führung über den bereits existierenden selbstständig geführten Radweg parallel zum Uhlenhoffweg bzw. der Ostfrieslandstraße vor. Dieser Weg quert den Finkenwerder Landscheideweg und den Kötterdamm auf Brückenbauwerken. Von beiden zu querenden Straßen aus ist der Radweg bzw. der zukünftige Radschnellweg derzeit nicht zu erreichen. Entsprechende Rampen würden die Anbindung der Wohn- und Schulstandorte in diesen Straßen an die attraktive Radverkehrsverbindung sicherstellen.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 1: Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (6 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 4		Radverkehr
Maßnahme		
Bike + Ride-Anlagen		
Beschreibung		
<p>Das Fahrrad stellt einen attraktiven Zubringer zu den Haltestellen des ÖPNV dar. Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades für diese Wege sind aber attraktive und sichere Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen und Fähranlegern in Finkenwerder. Die Bike-Ride-Anlagen sollten möglichst die Anforderungen von Pendlerinnen und Pendlern berücksichtigen. Dazu gehören u.a. abschließbare Sammelschließanlagen für hochwertige Fahrräder (z.B. Pedelecs), Überdachungen, Schließfächer etc. Die Nutzung von Doppelstockparkern ermöglicht die platzsparende Unterbringung von vielen Fahrrädern.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 4: Attraktivitätssteigerung des Anlegers Rüschnpark		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (3 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 5		Radverkehr
Maßnahme		
Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen		
Beschreibung		
<p>Fahrradabstellanlagen für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden oft am Rande der Parkflächen für Pkw untergebracht und weisen eine schlechte Qualität auf. Vorgaben zur Schaffung von Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen können sicherstellen, dass diese den Anforderungen von Pendlerinnen und Pendlern entsprechen. Dazu gehören u.a. abschließbare Sammelschließanlagen für hochwertige Fahrräder (z.B. Pedelecs), Überdachungen und ggf. Schließfächer. Die Nutzung von Doppelstockparkern ermöglicht die platzsparende Unterbringung von vielen Fahrrädern. Um Radfahrenden möglichst kurze Wege zu ermöglichen und damit die Attraktivität des Radfahrens zu steigern, sollten die Fahrradabstellanlagen in der Nähe der Eingangsbereiche untergebracht werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 15: Infrastruktur für Radfahrende		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€		

RAD 6		Radverkehr
Maßnahme		
Fahrradmitnahme Fähre		
Beschreibung		
<p>Die Fähren bieten die einzige Möglichkeit, die Elbe mit dem Fahrrad direkt zu queren. Aufgrund der hohen Auslastung (sowohl Fahrgäste als auch Fahrräder) ist die Fahrradmitnahme in den Fähren allerdings nicht immer möglich. Die Flächen für Fahrräder in den Fähren müssten ausgeweitet oder Regelungen gefunden werden, die Radfahrende zumindest zu bestimmten Zeiten beim Zustieg bevorzugen. Klappsitze im Heckbereich der Fähren ermöglichen eine größere Flexibilität der Platznutzung.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
ÖPNV 1: Taktverdichtung (Linien 62 und 64) ÖPNV 2: Verlängerung der Bedienzeiten		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,9 Sterne (8 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 7		Radverkehr
Maßnahme		
StadtRad		
Beschreibung		
<p>Das Fahrradverleihsystem StadtRad, welches in Hamburg bereits über unzählige Verleihstationen verfügt, bietet die Möglichkeit, spontan ein Fahrrad zu leihen und Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. In Finkenwerder gibt es derzeit zwei Stationen (Fähranleger Finkenwerder, Hei-Saß-Weg). Das StadtRad-Angebot in Finkenwerder sollte durch die Einrichtung von weiteren Leihstationen, z.B. Werkstor Airbus / DLZ etc., erweitert werden.</p>		
Anmerkung		
Weitere Stationen sind bereits geplant.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 8: Elektroroller RAD 10: Lastenradverleih-System		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (3 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

RAD 8		Radverkehr
Maßnahme		
Elektroroller		
Beschreibung		
<p>Elektroroller, welche in Hamburg bereits an unzählige Stellen (free floating) von verschiedenen Anbietenden über eine App geliehen werden können, bieten, ähnlich wie Fahrradverleihsysteme, die Möglichkeit spontan kurze Strecken nicht zu Fuß zurücklegen zu müssen. In Finkenwerder befinden sich derzeit noch keine Leihmöglichkeiten. Elektroroller sollten insbesondere im Bereich der Fähranleger und bedeutenden Bushaltestellen sowie in Bereichen von Arbeitsplatzschwerpunkten (Rüschhalbinsel, Airbus-Werk) zur Verfügung stehen.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 7: StadtRad		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€		

RAD 9		Radverkehr
Maßnahme		
Lastenradverleih-System		
Beschreibung		
<p>Vom Bike-Sharing-Anbieter Stadtrad werden in fünf Bezirken in Hamburg neben klassischen Fahrrädern auch Lastenfahrräder zum Verleih angeboten. Neben Stadtrad gibt es in Hamburg noch weitere kleinere Anbieter bzw. Initiativen, die einen Lastenradverleih in verschiedenen Stadtteilen anbieten. Dieses Angebot ist auf Finkenwerder auszuweiten und ggf. wie in anderen Bezirken mit dem klassischen Fahrradverleihsystem zu kombinieren. Lastenfahrräder bieten die Möglichkeit auch kurze Fahrten mit größeren Lasten (z.B. Einkauf im Supermarkt / Getränkemarkt) auf das Fahrrad zu verlegen. Mögliche Standorte in Finkenwerden wären: Fähranleger, Ortsdurchfahrt, Zentrum (Ladenstandorte), Schulen, Rüsshalbinsel, Dienstleistungszentrum Airbus.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 7: StadtRad		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (1 Bewertung)	
Kostenschätzung		
€		

FUSS 1		Fußverkehr
Maßnahme		
Fußverkehrsführung		
Beschreibung		
<p>Zu Fuß Gehende müssen oft Umwege und lange Wartezeiten an Querungspunkten in Kauf nehmen. Zukünftig sind die Belange des Fußverkehrs stärker in den Planungen zu berücksichtigen, um das zu Fuß gehen attraktiver zu gestalten. Gefährliche und unattraktive Bestandssituationen sind nach Möglichkeit umzugestalten. Eine sichere und umwegarme Führung des Fußverkehrs ist insbesondere im Umfeld der Schulen und im Zulauf zu den ÖPNV-Haltestellen und Fähranlegern sowie an wichtigen Querungspunkten (Umgestaltung Knotenpunkte, Anpassung LSA) von großer Bedeutung.</p> <p><u>Beispiele Querungspunkte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Knotenpunkt Neßdeich / Rüschesweg</li> <li>– Knotenpunkt Neßdeich / Rudolf-Kinau-Allee</li> <li>– Knotenpunkt Neßdeich / Norderschulweg</li> </ul>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
FUSS 2: Barrierefreiheit MIV 4: Umgehungsstraße		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (3 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

FUSS 2		Fußverkehr
Maßnahme		
Barrierefreiheit		
Beschreibung		
<p>Gehwege weisen oft schlechte Oberflächen, geringe Breiten und / oder fehlende Bordsteinabsenkungen auf. Für mobilitätseingeschränkte Personen, d.h. Menschen, die auf einen Rollstuhl / Gehhilfen angewiesen sind aber auch Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck, ist die Nutzung dieser Gehwege nur eingeschränkt möglich. Die Belange der Barrierefreiheit sind zukünftig bei allen Planungen zu berücksichtigen. Entlang von bedeutenden Fußverkehrsverbindungen, z.B. im Zulauf zu den ÖPNV-Haltestellen und Fähranlegern sowie an Hauptstraßen (z.B. Neßdeich, Finkenwerder Norderdeich), ist die Bestandssituation aus Sicherheitsgründen umzugestalten.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
FUSS 1: Fußverkehrsführung		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€€		

MIV 1	Carsharing
Maßnahme	
Carsharing (Option 1)	
Beschreibung	
<p>Carsharing bietet die Möglichkeit auf ein eignes Auto zu verzichten, bei Bedarf aber trotzdem spontan ein Fahrzeug ausleihen und nutzen zu können. Nach einer einmaligen Anmeldung bei einem Anbieter kann das Angebot i.d.R. ohne laufende Kosten genutzt werden. Kosten entstehen nur für die tatsächliche Ausleihdauer. Ein Carsharing-Angebot für Finkenwerder könnte über einen der in Hamburg bereits aktiven Anbieter eingerichtet werden.</p>	
Anmerkung	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
MIV 2: Carsharing (Option 2)	
Realisierungschancen	mittel
Wirksamkeit	gering
Zeithorizont Planung	mittelfristig
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung
Kostenschätzung	
€€	

MIV 2		Carsharing
Maßnahme		
Carsharing (Option 2)		
Beschreibung		
<p>Carsharing bietet die Möglichkeit auf ein eignes Auto zu verzichten, bei Bedarf aber trotzdem spontan ein Fahrzeug ausleihen und nutzen zu können. Nach einer einmaligen Anmeldung bei einem Anbieter kann das Angebot i.d.R. ohne laufende Kosten genutzt werden. Kosten entstehen nur für tatsächliche Ausleihdauer. Ein Carsharing-Angebot für Finkenwerder könnte in Zusammenarbeit mit den großen Firmen im Stadtteil (Rüschhalbinsel, Airbus, etc.) eingerichtet werden. Tagsüber wären die Fahrzeuge für Firmenfahrten reserviert, abends und am Wochenende würden diese für private Nutzung (Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Bewohnerinnen und Bewohner) freigegeben werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 2: Carsharing (Option 1)		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€€		

MIV 3		Restriktionen Kfz-Verkehr
Maßnahme		
Verkehrslenkung		
Beschreibung		
<p>Die Maßnahme RAD 1 sieht Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr vor, die zu einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs z.B. auf die Umgehungsstraße führen soll. Ziel der Geschwindigkeitsbegrenzungen für den Kfz-Verkehr ist eine signifikant höhere Verkehrssicherung für Menschen, die zu Fuß unterwegs sind oder Fahrrad fahren sowie ein geringerer Verkehrslärm. Sollten die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht zu den gewünschten Ergebnissen führen, könnten in späteren Stufen Beschränkungen auf Anliegerverkehre oder Durchfahrtbeschränkungen und Einbahnstraßenregelungen erwogen werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
RAD 2: Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr MIV 4: Umgehungsstraße		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung	
Kostenschätzung		
€€		

MIV 4	Restriktionen Kfz-Verkehr
Maßnahme	
Umgehungsstraße	
Beschreibung	
<p>Die Umgehungsstraße soll die Verkehrssituation auf der Ortsdurchfahrt in Finkenwerder entlasten und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden reduzieren bzw. verhindern. Da die Streckenlänge auf der Ortsdurchfahrt allerdings geringer ist als auf der Ortsumgehung und auf beiden Abschnitten eine identische zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt, wird die Ortsdurchfahrt immer noch von vielen Personen genutzt. Die Umgehungsstraße ist z.B. durch Anpassung der Signalisierung, den Rückbau von freien Rechtsabbiegern an den Ortszufahrten (inkl. Bus-Bevorrechtigung), eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 70 km/h auf der Ortsumgehung und durch die Umgestaltung der Knotenpunkte auf der Ortsdurchfahrt inkl. Verkürzung der Wartezeiten für den Fußverkehr zu stärken.</p>	
Anmerkung	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
MIV 7: Erschließung Rüsshalbinsel FUSS 1: Fußverkehrsführung MIV 3: Verkehrslenkung RAD 2: Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr	
Realisierungschancen	mittel
Wirksamkeit	hoch
Zeithorizont Planung	mittelfristig
Zeithorizont Umsetzung	langfristig
Bewertung Online-Beteiligung	3,7 Sterne (3 Bewertungen)
Kostenschätzung	
€€	

MIV 5		Restriktionen Kfz-Verkehr
Maßnahme		
Schleichverkehr		
Beschreibung		
<p>Die Wohnstraßen südliche der Ortsdurchfahrt, Finkenwerder Landscheideweg, Köterdamm, Osterfelddeich, werden viel vom Schleich- und Parksuchverkehr genutzt. Die Straßen dienen außerdem auch dem Radverkehr als Alternative zu den Hauptverkehrsstraßen. Auch Bildungseinrichtungen sind dort vorhanden. Konflikte und gefährliche Situationen zwischen den Verkehrsteilnehmenden treten immer wieder auf. Durch die Einrichtung von z.B. Parkverboten und Durchfahrtsbeschränkungen kann die Situation in diesen Straßen im Süden Finkenwerder entschärft werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 6: Hol- und Bringkonzept für Schulen		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (5 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 6		Restriktionen Kfz-Verkehr
Maßnahme		
Hol- und Bringkonzept für Schulen		
Beschreibung		
<p>Hol- und Bringkonzepte für Schulen und Kitas können die Verkehrssituation im Umfeld von Bildungseinrichtungen beruhigen und sicherer gestalten. Diese enthalten i.d.R. die Schaffung von sogenannten Hol- und Bringzonen, die zu Schulbeginn- und Schulschlusszeiten freigehalten werden, damit Eltern kurzzeitig halten können und die Kinder ein- bzw. aussteigen können. Konflikte und Unfälle mit Schülerinnen und Schülern, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule kommen, können durch diese vorgegebenen Haltebereiche reduziert werden. Grundsätzlich sollten Schulen und Kitas aber dafür werben, dass die Kinder nicht mit dem Auto, sondern mit dem Fahrrad oder zu Fuß gebracht werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 6: Schleichverkehr		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,5 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 7		Straßenraum
Maßnahme		
Erschließung Rüsshalbinsel		
Beschreibung		
<p>Die östliche Zufahrt zur Rüsshalbinsel führt durch enge Wohnstraßen und durch zweiweise gesperrte Bereiche (Wochenmarkt). Um die Konflikte in diesen Bereichen zu vermeiden, sollte der (Schwer-)Verkehr in Richtung Rüsshalbinsel nach Möglichkeit über die Umgehungsstraße und den Rüschiweg (Zufahrt West) geführt werden. Die Knackpunkte im Bereich der Straßen Schloostraße, Finksweg und Hein-Saß-Weg könnten über eine neue Verbindung zwischen Finkenwerder Norderdeich und Hein-Saß-Weg umfahren werden (Zufahrt Ost). Ergänzend würde sich dadurch die Möglichkeit der Umgestaltung des Marktplatzes im Finksweg ergeben.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 2: Umgehungsstraße WIRT 1: Micro-Hubs		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	langfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (5 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

MIV 8		Ruhender Kfz-Verkehr
Maßnahme		
Parkraummanagement 1		
Beschreibung		
<p>Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Unternehmen in Finkenwerder nutzen z.T. die Wohnstraßen zum Parken. Parksuchverkehr führt immer wieder zu Konflikten mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie anderen Verkehrsteilnehmenden. Parkgebühren und Parkraummanagement für Bewohnerinnen und Bewohner (Anwohnerparkzonen) in Bereichen / Wohngebieten, in denen viel Parksuchverkehr auftritt, können diesen Konflikten entgegenwirken. Anwohnerparkzonen führen zwar zu geringen, jährlich zu zahlenden, Kosten für die Anwohnerinnen und Anwohner, können aber auch sicherstellen, dass die Parkflächen in den Wohngebieten nur von Personen genutzt werden, die dort auch wohnen.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 9: Parkraummanagement 2 MIV 10: Park + Ride		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,0 Sterne (1 Bewertung)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 9	Ruhender Kfz-Verkehr
Maßnahme	
Parkraummanagement 2	
Beschreibung	
Ergänzend zur Maßnahme MIV 8 (Parkraummanagement 1) kann durch ein intelligentes Parkraummanagement für den verbleibenden MIV weiterer Parksuchverkehr vermieden werden. Dazu gehören u.a. Vermietung von Dauerstellplätzen für Fremdnutzerinnen und -nutzer in Firmenparkhäusern, Parken für Besucherinnen und Besucher im Straßenraum (Kurzparkzonen), Park + Ride, digitale Anzeige mit Informationen zu freien Parkflächen etc.	
Anmerkung	
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen	
MIV 8: Parkraummanagement 1 MIV 10: Park + Ride	
Realisierungschancen	hoch
Wirksamkeit	hoch
Zeithorizont Planung	mittelfristig
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig
Bewertung Online-Beteiligung	nicht Bestandteil der Bewertung
Kostenschätzung	
€€	

MIV 10		Ruhender Kfz-Verkehr
Maßnahme		
Park + Ride		
Beschreibung		
<p>Park + Ride-Stellplätze ermöglichen es, Pkw-Stellplätze in Bereiche zu verlagern, in denen ausreichend Flächen zur Verfügung stehen und geringere Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie Anwohnerinnen und Anwohnern zu erwarten sind. Diese Stellplätze könnten sowohl von Pendlerinnen und Pendlern auf dem Weg zu den Fähranlegern als auch von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Unternehmen in Finkenwerder genutzt werden. Direkte und regelmäßig verkehrende Shuttlebusse würden eine Verbindung zwischen Finkenwerder und den Park + Ride-Stellplätzen herstellen. Mögliche Standorte für Park + Ride-Plätze für Finkenwerder wären: Dockland (Fähre), östliche Ortszufahrt (Knotenpunkt Finkenwerder Straße / An der Alten Süderelbe)</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 9: Parkraummanagement 2		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,8 Sterne (4 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€€		

MIV 11		Mob.-Management
Maßnahme		
Fahrgemeinschaften		
Beschreibung		
<p>Die Flächen, die in Finkenwerder für Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler benötigt werden, sind sehr groß. Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze sowie Dienstfahrzeuge kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden. Dazu gehört z.B. die Förderung von Fahrgemeinschaften bei allen (großen) Unternehmen in Finkenwerder, insbesondere auf der Rüsshalbinsel und bei Airbus. Über ein Online-Portal lassen sich Mitfahrmöglichkeiten und Fahrgemeinschaften ggf. auch unternehmensübergreifend für die passenden Ziel finden. Eingangsnaher Stellplätze für Fahrgemeinschaften verkürzen den Fußweg zwischen Park- und Arbeitsplatz.</p>		
Anmerkung		
Airbus hat schon ein Portal für Fahrgemeinschaften.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 12 bis MIV 15: Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 12		Mob.-Management
Maßnahme		
Alternative Verkehrsmittel		
Beschreibung		
<p>Die Flächen, die in Finkenwerder für Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler benötigt werden, sind sehr groß. Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze sowie Dienstfahrzeuge kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden. Dazu gehört z.B. die Förderung von alternativen Verkehrsmitteln für die Anfahrt zur Arbeit und parallel zunehmende Reduktion der Angebote für Pkw (Flächen für produktive Wertschöpfung). Alternative Verkehrsmittel sind z.B. das Fahrrad oder der ÖPNV. Informationen zu diesen Verkehrsmitteln, auch im Rahmen der betrieblichen Gesundheitsförderungen, können zur Nutzung animieren.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 11, MIV 13 bis MIV 15: Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 13		Mob.-Management
Maßnahme		
Jobtickets und Bahncard		
Beschreibung		
<p>Die Flächen, die in Finkenwerder für Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler benötigt werden, sind sehr groß. Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze sowie Dienstfahrzeuge kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden. Dazu gehören z.B. Angebote wie Jobtickets und Bahncards. Jobtickets („ProfiTicket“) sind Monatstickets, die über das Unternehmen vergünstigt erworben werden können. Diese können auch für private Fahrten genutzt werden und i.d.R. können z.B. am Wochenende weitere Personen mitgenommen werden. Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die viele dienstliche Fahrten machen, könnte eine Bahncard (Business) zur Verfügung gestellt werden. Auch diese kann für die private Nutzung freigegeben werden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 11 bis MIV 12, MIV 14 bis MIV 15: Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 14		Mob.-Management
Maßnahme		
Bike-Leasing (JobRad)		
Beschreibung		
<p>Die Flächen, die in Finkenwerder für Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler benötigt werden, sind sehr groß. Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze sowie Dienstfahrzeuge kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden. Dazu gehört z.B. ein Angebot wie Bike-Leasing (JobRad). Bike-Leasing ermöglicht nach dem Erlass der Finanzbehörden der Länder vom 23. Nov. 2012, dass die 0,25%-Regelung auch für Diensträder angewendet werden kann und gilt auch für das Pedelec-Leasing. Dabei werden die vom Unternehmen erworbenen/geleasten Modelle den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung gestellt, die die monatlichen Raten aus ihrem Bruttoegehalt finanzieren. Der finanzielle Vorteil gegenüber dem Privatkauf liegt bei bis zu 40%.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 11 bis MIV 13, MIV 15: Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	kurzfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

MIV 15		Mob.-Management
Maßnahme		
Infrastruktur für Radfahrende		
Beschreibung		
<p>Die Flächen, die in Finkenwerder für Pkw-Stellplätze für Pendlerinnen und Pendler benötigt werden, sind sehr groß. Die Anzahl der benötigten Pkw-Stellplätze sowie Dienstfahrzeuge kann durch betriebliches Mobilitätsmanagement reduziert werden. Dazu gehört z.B. eine attraktive Infrastruktur für Radfahrende. Neben den in der Maßnahme RAD 5 beschriebenen Anforderungen für Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen gehören dazu auch weitere Angebote, wie z.B. Duschen oder die Erlaubnis Pedelec- und E-Bike-Akkus im Unternehmen zu laden.</p>		
Anmerkung		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 11 bis MIV 14: Betriebliches Mobilitätsmanagement RAD 5: Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen		
Realisierungschancen	hoch	
Wirksamkeit	hoch	
Zeithorizont Planung	kurzfristig	
Zeithorizont Umsetzung	mittelfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	5,0 Sterne (2 Bewertungen)	
Kostenschätzung		
€		

WIRT 1		Wirtschafts- verkehr
Maßnahme		
Micro-Hubs		
Beschreibung		
<p>Kleinere Lieferungen z.B. an Privatpersonen, Büros und Gewerbebetriebe in Finkenwerder sollen gebündelt werden. Die Anlieferung mit großen Lieferfahrzeugen soll nur noch bis zum Micro-Hub erfolgen. Die weitere Verteilung und Zulieferung soll mit alternativen Verkehrsmitteln, wie z.B. E-Lieferfahrzeugen oder (E-)Lastenrädern, erfolgen. Mögliche Standorte in Finkenwerder wären z.B. in der Nähe des Airbus-Dienstleistungszentrums und im Bereich des Marktplatzes. Unter Berücksichtigung eines Verteilradiuses von ca. 1,5 km können mit diesen beiden Standorten die Wohn- und Gewerbegebiete im Norden sowie die Wohngebiete im Zentrum des Stadtteils abgedeckt werden. Grundsätzlich sind private Standorte besser geeignet als solche, die sich in öffentlicher Hand befinden.</p>		
Anmerkung		
Die Anlieferung der Wohngebiete im Süden von Finkenwerder müsste ggf. weiterhin auf klassische Weise erfolgen.		
Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen		
MIV 7: Erschließung Rüsshalbinsel		
Realisierungschancen	mittel	
Wirksamkeit	mittel	
Zeithorizont Planung	mittelfristig	
Zeithorizont Umsetzung	langfristig	
Bewertung Online-Beteiligung	4,0 Sterne (1 Bewertung)	
Kostenschätzung		
€€		

## Übersicht

Maßnahme	Kategorie	Kurzbeschreibung	Realisierungschancen	Wirksamkeit	Zeithorizont Planung	Zeithorizont Umsetzung	Kosten
ÖPNV 1	Fähre	Taktverdichtung (Linien 62 und 64)	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	Bereits im Haushalt vorgesehen.
ÖPNV 2	Fähre	Verlängerung der Bedienzeiten	hoch	hoch	langfristig	langfristig	€€
ÖPNV 3	Fähre	Durchbindung Fähre 64 bis Landungsbrücken	mittel	gering	langfristig	langfristig	€€
ÖPNV 4	Fähre	Attraktivitätssteigerung des Anlegers Rüscharm	mittel	gering	langfristig	langfristig	€
ÖPNV 5	Fähre	Expresslinien	mittel	hoch	langfristig	langfristig	€€€
ÖPNV 6	Fähre	Informationen zur Rampenneigung	hoch	gering	kurzfristig	kurzfristig	€
ÖPNV 7	Linienbus	Bedarfsanalyse Erschließung Wohngebiete	mittel	mittel	mittelfristig	mittelfristig	€ (nur Planung)
ÖPNV 8	Linienbus	Shuttlebusse SPNV	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
ÖPNV 9	Linienbus	Verlängerung der Bedienzeiten	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
ÖPNV 10	Linienbus	Shuttlebus Finkenwerder	gering	gering	langfristig	langfristig	€€
ÖPNV 11	Linienbus	Anbindung Rüscharminsel	hoch	hoch	kurzfristig	kurzfristig	Bereits im Haushalt vorgesehen.
ÖPNV 12	Werksbus	Reaktivierung Werksbusbetrieb Airbus	hoch	mittel	kurzfristig	kurzfristig	€
ÖPNV 13	Werksbus	Anbindung Rüscharminsel durch Airbus-Werksbusse	mittel	gering	mittelfristig	mittelfristig	€
ÖPNV 14	Werksbus	Werksbusse Rüscharminsel	gering	gering	langfristig	langfristig	€€
ÖPNV 15	On-Demand-Verkehr	Bediengebiet On-Demand-Anbieter prüfen	mittel	mittel	mittelfristig	mittelfristig	€
RAD 1	Radverkehr	Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg	hoch	hoch	kurzfristig	langfristig	€€
RAD 2	Radverkehr	Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€
RAD 3	Radverkehr	Verbesserung der Anbindung an den geplanten Radschnellweg	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€
RAD 4	Radverkehr	Bike + Ride-Anlagen	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€
RAD 5	Radverkehr	Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen	hoch	hoch	kurzfristig	kurzfristig	€
RAD 6	Radverkehr	Fahrradmitnahme Fähre	mittel	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€

Maßnahme	Kategorie	Kurzbeschreibung	Realisierungschancen	Wirksamkeit	Zeithorizont Planung	Zeithorizont Umsetzung	Kosten
RAD 7	Radverkehr	StadtRad	hoch	mittel	kurzfristig	mittelfristig	€
RAD 8	Radverkehr	Elektroroller	hoch	hoch	kurzfristig	kurzfristig	€
RAD 9	Radverkehr	Lastenradverleih-System	hoch	mittel	kurzfristig	kurzfristig	€
FUSS 1	Fußverkehr	Fußverkehrsführung	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
FUSS 2	Fußverkehr	Barrierefreiheit	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
MIV 1	Carsharing	Carsharing (Option 1)	mittel	gering	mittelfristig	mittelfristig	€€
MIV 2	Carsharing	Carsharing (Option 2)	mittel	mittel	kurzfristig	kurzfristig	€€
MIV 3	Restriktionen Kfz-Verkehr	Verkehrslenkung	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
MIV 4	Restriktionen Kfz-Verkehr	Umgehungsstraße	mittel	hoch	mittelfristig	langfristig	€€
MIV 5	Restriktionen Kfz-Verkehr	Schleichverkehr	mittel	hoch	mittelfristig	mittelfristig	€
MIV 6	Restriktionen Kfz-Verkehr	Hol- und Bringkonzept für Schulen	mittel	mittel	mittelfristig	mittelfristig	€
MIV 7	Straßenraum	Erschließung Rüsshalbinsel	mittel	hoch	langfristig	langfristig	€€
MIV 8	Ruhender Kfz-Verkehr	Parkraummanagement 1	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€
MIV 9	Ruhender Kfz-Verkehr	Parkraummanagement 2	hoch	hoch	mittelfristig	mittelfristig	€€
MIV 10	Ruhender Kfz-Verkehr	Park + Ride	mittel	mittel	mittelfristig	langfristig	€€
MIV 11	Mob.-Management	Fahrgemeinschaften	hoch	mittel	kurzfristig	mittelfristig	€
MIV 12	Mob.-Management	Alternative Verkehrsmittel	hoch	mittel	kurzfristig	mittelfristig	€
MIV 13	Mob.-Management	Jobtickets und Bahncard	hoch	mittel	kurzfristig	kurzfristig	€
MIV 14	Mob.-Management	Bike-Leasing (JobRad)	hoch	mittel	kurzfristig	kurzfristig	€
MIV 15	Mob.-Management	Infrastruktur für Radfahrende	hoch	hoch	kurzfristig	mittelfristig	€
WIRT 1	Wirtschaftsverkehr	Micro-Hubs	mittel	mittel	mittelfristig	langfristig	€€

## Besonders wirksame Maßnahmen mit hohen Realisierungschancen

Ergänzend zu den Maßnahmen „Taktverdichtung (Linien 62 und 64)“ (ÖPNV 1) und „Anbindung Rüsshalbinsel“ (ÖPNV 11), die sich bereits in der Planung befinden, können noch die folgenden Maßnahmen als besonders wirksam und mit hohen Realisierungschancen eingestuft werden:

### Kosten bis 0,4 Mio. EUR

- RAD 2: Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr (Tempo-30-Zonen, Fahrradstraßen, Streckengeschwindigkeit von 30 km/h für alle Fahrzeuge auf den Hauptstraßen etc.)
- RAD 4: Bike + Ride-Anlagen an den Haltestellen des ÖPNV
- MIV 8: Parkraummanagement 1 („Anwohnerparkzonen“)

### Kosten bis 4,0 Mio. EUR

- RAD 1: Radschnellweg Stade – Hamburg-Harburg (Abzweig nach Finkenwerder)
- MIV 9: Parkraummanagement 2 (Informationen für externe Nutzerinnen und Nutzer)
- ÖPNV 2: Verlängerung der Bedienzeiten der Fähren

## Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit mindestens mittlerer Wirksamkeit und mittleren Realisierungschancen

Ergänzend zu der Maßnahme „Anbindung Rüsshalbinsel“ (ÖPNV 11), die sich bereits in der Planung befindet, können noch die folgenden Maßnahmen als kurzfristig umsetzbar eingestuft werden:

- MIV 13 / MIV 14: Mobilitätsmanagement (Jobtickets und Bahncard, Bike-Leasing (JobRad))
- RAD 5: Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen
- RAD 8: Elektroroller

## Maßnahmenbündel

Maßnahmenbündel dienen dazu thematisch ähnliche Maßnahmen bzw. Maßnahmen, die einander gegenseitig beeinflussen, zu bündeln und möglichst zusammen zu planen und umzusetzen. Anhand der in diesem Gutachten beschriebenen Maßnahmen lassen sich vier Maßnahmenbündel mit verschiedenen Themenschwerpunkten bilden:

- Maßnahmenbündel 1: Fähre
- Maßnahmenbündel 2: Anbindung S-Bahn
- Maßnahmenbündel 3: Entlastung Ortszentrum / Ortsdurchfahrt
- Maßnahmenbündel 4: Unternehmen

Nicht alle der oben beschriebenen Maßnahmen lassen sich einem der hier aufgeführten Maßnahmenbündel zuordnen.

#### Maßnahmenbündel 1: Fähre

- ÖPNV 1: Taktverdichtung (Linien 62 und 64)
- ÖPNV 2: Verlängerung der Bedienzeiten
- RAD 6: Fahrradmitnahme Fähre

#### Maßnahmenbündel 2: Anbindung S-Bahn

- ÖPNV 8: Shuttlebusse SPNV
- ÖPNV 10: Shuttlebus Finkenwerder
- ÖPNV 15: On-Demand-Verkehre
- RAD 1: Radschnellweg Stade - Hamburg-Harburg (Abzweig Finkenwerder)
- RAD 3: Verbesserung der Anbindung an den geplanten RSW

#### Maßnahmenbündel 3: Entlastung Ortszentrum / Ortsdurchfahrt

- RAD 2: Geschwindigkeitsbegrenzung für den Kfz-Verkehr
- FUSS 1: Fußverkehrsführung
- FUSS 2: Barrierefreiheit
- MIV 3: Verkehrslenkung
- MIV 4: Umgehungsstraße
- MIV 7: Erschließung Rüsshalbinsel
- WIRT 1: Micro-Hubs

#### Maßnahmenbündel 7: Unternehmen

- RAD 5: Fahrradabstellanlagen auf Firmengeländen
- MIV 11: Fahrgemeinschaften
- MIV 12: Alternative Verkehrsmittel
- MIV 13: Jobtickets und Bahncard
- MIV 14: Bike-Leasing (JobRad)
- MIV 15: Infrastruktur für Radfahrende

## 9 Beteiligungsprozess

### 9.1 Website

Als zentrale Informationsquelle hat das Projektteam eine Website zum Mobilitätskonzept Finkenwerder entwickelt ([www.mobilitaetskonzept-finkenwerder.de](http://www.mobilitaetskonzept-finkenwerder.de)). Die Seite wurde in WordPress als Onepage-Format programmiert und bei Hamburg Invest gehostet. Die Gestaltung richtete sich nach den Vorgaben im Styleguide zum Kommunikationsmuster der Marke Hamburg. Zielgruppen waren vor allem die Mitwirkenden im Beteiligungsprozess, aber auch die Öffentlichkeit.

Das Startbild zeigte eine Luftaufnahme von Finkenwerder. Nach einer Einleitung zu den Projektzielen und zum Vorgehen sowie einer gezeichneten Übersichtskarte des Projektgebiets wurden vier Themenblöcke behandelt: ÖPNV, Fuß- und Radverkehr / Wirtschaftsverkehr / Motorisierter Individualverkehr (MIV) / Maßnahmenkatalog. Ein weiterer Menüpunkt war die Information über Beteiligungsmöglichkeiten während der Projektlaufzeit. Die Menüpunkte waren übersichtlich als „Akkordeon“ angelegt – als Überschriften mit Inhalt zum Ausklappen. So funktionierte die Seite auch gut auf mobilen Geräten.



Abb. 18 Website

Die Online-Beteiligung im Anschluss an die drei Werkstattgespräche wurde jeweils aktuell auf der Seite angekündigt: mit einem Button auf dem Header und einer Kurzanleitung im Menüpunkt Online-Beteiligung. Ein Link führte direkt zur Befragung im Tool INKA von Tetraeder. Nach den Beteiligungsrunden wurden die nächsten Schritte angekündigt.

## 9.2 Werkstattgespräche

Im Rahmen der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes wurde die Öffentlichkeit in Form von sogenannten Werkstattgesprächen (mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Institutionen und Firmen in Finkenwerder sowie Bürgerinnen und Bürgern) beteiligt.

Eins der drei Werkstattgespräche konnte am 18. Oktober 2021 als Präsenzveranstaltung beim ZAL in Finkenwerder stattfinden, die anderen beiden Termine mussten aufgrund der Corona-Lage am 7. Dezember 2021 und am 1. Februar 2022 als Online-Termine durchgeführt werden.

Bei den ersten zwei Werkstattgesprächen wurden vom Planungsteam die Bestandsanalyse sowie erste grobe Maßnahmenansätze zum einen zum Thema ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie zum anderen zum Thema MIV und Wirtschaftsverkehr vorgestellt. Anschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit diese zu kommentieren und ergänzende Anregungen zu machen. Die Anregungen sind in die weitere Bearbeitung und die Maßnahmenentwicklung eingeflossen. Ergänzt wurden diese um die Anregungen aus zwei Phasen der Online-Beteiligung (vgl. Kap. 9.3).

Beim dritten Werkstattgespräch wurden Prognose-Szenarien für die Luftfahrtindustrie (vgl. Kap. 7) vorgestellt. Diese wurden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern von Airbus und dem ZAL bei einem bilateralen Abstimmungstermin entwickelt. Der Fokus des dritten Werkstattgespräches lag auf der Vorstellung von Auszügen aus dem Maßnahmenkatalog (vgl. Kap. 8). Auch zu diesem Katalog konnten Anregungen für die weitere detaillierte Ausarbeitung aufgenommen werden. Ergänzend dazu hatten alle Bürgerinnen und Bürger in einer dritten Phase der Online-Beteiligung die Möglichkeit, einen Teil der Maßnahmen zu bewerten (vgl. Kap. 9.3).

## 9.3 Online-Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung dieses Mobilitätskonzeptes wurde die Öffentlichkeit zusätzlich zu den Werkstattgesprächen auch in Form von drei Phasen der Online-Beteiligung eingebunden; die Online-Beteiligungen schlossen sich inhaltlich und zeitlich an die Werkstattgespräche an. Für die Online-Beteiligungen gab es keine Einschränkungen bezüglich der Teilnahme, d.h. sowohl die Bürgerinnen und Bürger konnte diese nutzen, als auch z.B. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Institutionen und Firmen.

Die erste Phase der Online-Beteiligung zum Thema ÖPNV, Rad- und Fußverkehr war vom 22. Oktober bis 5. November 2021 freigeschaltet. Es wurden insgesamt 178 Ideen bzw. Maßnahmenvorschläge auf einer Karte eingetragen. Diese wurden wiederum mit 95 Kommentaren versehen. Zum Teil entstand somit eine Diskussion zu den unterschiedlichen Beiträgen.

Die 178 Beiträge verteilen sich wie folgt auf die vordefinierten Kategorien:

- Attraktive Radverkehrsanlagen: 8 Beiträge
- Unattraktive Radverkehrsanlagen: 19 Beiträge
- Fehlende Fahrradabstellanlagen: 5 Beiträge
- Gefahrenpunkt Radverkehr: 39 Beiträge
- Gefahrenpunkt Fußverkehr: 56 Beiträge
- Fehlende ÖPNV-Verbindung: 26 Beiträge
- Haltestelle mit guter ÖPNV-Anbindung: 1 Beitrag
- Haltestellen mit schlechter ÖPNV-Anbindung: 18 Beiträge
- Unattraktive Haltestellengestaltung: 7 Beiträge

Die zweite Phase der Online-Beteiligung zum Thema MIV und Wirtschaftsverkehr war vom 13. bis 26. Dezember 2021 freigeschaltet. Es wurden insgesamt 106 Ideen bzw. Maßnahmenvorschläge auf einer Karte eingetragen. Diese wurden wiederum mit 26 Kommentaren versehen.

Die 106 Beiträge verteilen sich wie folgt auf die vordefinierten Kategorien:

- Gefahrenpunkte Autoverkehr: 38 Beiträge
- Vorschläge für Tempo 30-Zonen / Strecken: 9 Beiträge
- Konflikte mit parkenden Autos: 25 Beiträge
- Vorschläge für Park + Ride-Plätze: 6 Beiträge
- Konflikte mit Wirtschaftsverkehr: 19 Beiträge
- Vorschläge für Micro-Hubs: 5 Beiträge
- Flächen für Ladezonen: 2 Beiträge
- Vorschläge für Lastenradverleih-Plätze: 2 Beiträge

Die dritte Phase der Online-Beteiligung diente der Bewertung des Maßnahmenkataloges. Auszüge des Maßnahmenkataloges wurden in einer Karte dargestellt und kurz beschrieben. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit jede Maßnahme mit einem bis fünf Sternen zu bewerten. Insgesamt wurden 122 gültige Bewertungen abgegeben.

Alle drei Online-Beteiligungen haben ein sehr hohes Interesse an den Themen gezeigt. Insgesamt gingen 284 Hinweise und 121 Kommentare sowie 112 Bewertungen ein. Viele der Hinweise haben Eingang gefunden in die Erarbeitung der Maßnahmen.

## 9.4 Bilaterale Abstimmungen

Ergänzend zu den Werkstattgesprächen fanden auch bilaterale Abstimmungen zwischen dem Planungsteam und folgenden Institutionen und Firmen statt:

- ADFC
- Airbus / ZAL
- Behörde für Wirtschaft und Innovation (BWI)
- Bezirksamt-Mitte
- ForumFähreFinkenwerder
- HVV / Hochbahn / HADAG
- Polizei

## 10 Ausblick

Die Einschätzung des Umsetzungshorizontes für die im Maßnahmenkatalog aufgezeigten Maßnahmen zeigt, dass die Verkehrssituation in Finkenwerder schon in nächster Zeit deutlich verbessert werden könnte. Es bestehen gute Chancen, dass der Kfz-Verkehr merklich reduziert werden kann.

Der Stadtteil Finkenwerder zeichnet sich durch seine spezielle Lage unmittelbar am Wasser auf einer ehemaligen Elbinsel aus. Aufgrund der fehlenden Anbindung an das S- und U-Bahn-Netz der Stadt Hamburg haben insbesondere die Fähren aber auch die Busverbindungen zu den Bahnhöfen eine große Bedeutung. Attraktive Verbindungen, die auch die Belange von Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeitern berücksichtigen, sind zwingend notwendig, um die Wege der Pendlerinnen und Pendlers vom Kraftfahrzeug auf den ÖPNV zu verlagern.

Ergänzend birgt die Umgehungsstraße ein hohes Potenzial den Kfz-Durchgangsverkehr in Finkenwerder zu unterbinden bzw. zu reduzieren. Maßnahmen sowohl entlang der Umgehungsstraße (z.B. Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) als auch auf der Ortsdurchfahrt (z.B. 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmenden) können die Attraktivität der Ortsumgehung steigern und zu einer Verlagerung des Verkehrs führen.

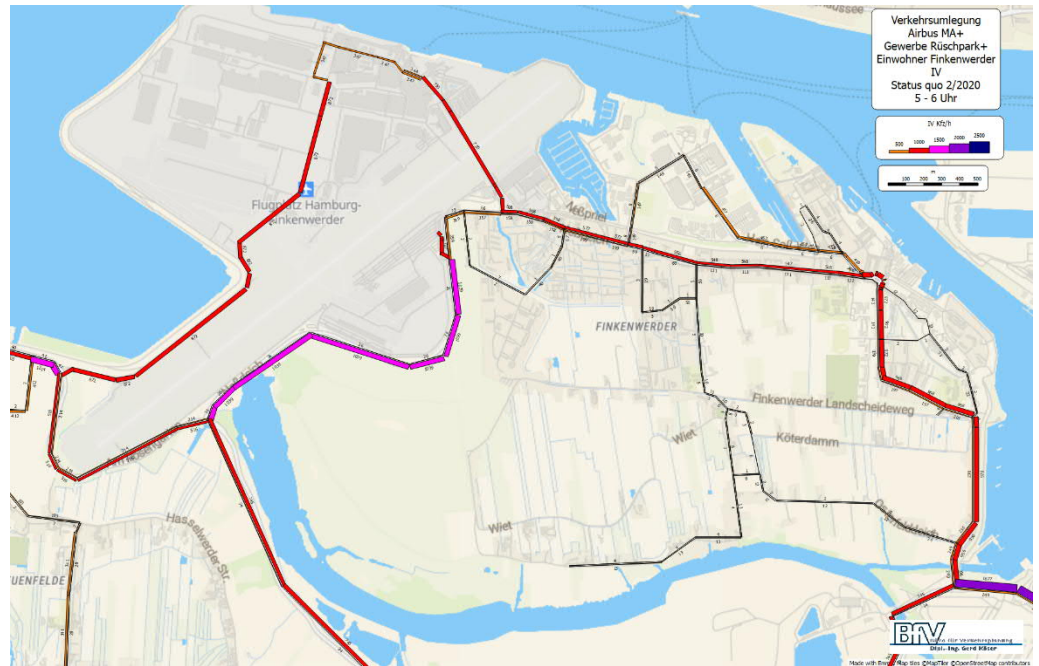
Finkenwerder ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort in Hamburg. Dies führt allerdings auch zu einem nicht unerheblichen Anteil an Wirtschaftsverkehr. Da zu den großen Betrieben im Stadtteil auch viele große Lieferungen (große Mengen, hohes Gewicht) erfolgen, eignen sich die alternativen Lieferkonzepte, wie sie z.B. in der Hamburger Innenstadt getestet wurden, für diese Lieferungen nur bedingt. Der Fokus bei alternativen Konzepten für den Wirtschaftsverkehr muss deswegen auf kleinere Lieferungen und auf Lieferungen zu den Anwohnerinnen und Anwohnern gelegt werden.

Da Finkenwerder ein relativ kompakter Stadtteil ist, liegen für sehr viele Wege innerhalb des Stadtteils hohe Potenziale bei der Nahmobilität. Die meisten alltäglichen Ziele sind gut mit dem Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen. Bike-Sharing-Angebote können auch Pendlerinnen und Pendlern die Möglichkeit bieten z.B. den Weg vom Fähranleger zum Arbeitsplatz und zurück mit dem Fahrrad zurückzulegen. Alternativ könnten auch Elektroroller genutzt werden. Lastenfahrräder bieten den Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeit, auch kurze Fahrten mit größeren Lasten (z.B. Einkauf im Supermarkt / Getränkemarkt) auf das Fahrrad zu verlegen. Ein entsprechendes Leihangebot kann somit zur Reduktion des Kfz-Binnenverkehrs beitragen. Der geplante Radschnellweg zwischen Stade und Hamburg-Harburg, für den auch eine Anbindung an Finkenwerder vorgesehen ist, verbessert die Erreichbarkeit des Stadtteils mit dem Fahrrad. Wege, z.B. von den Bahnhöfen kommend, können dadurch zukünftig komfortabler mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.

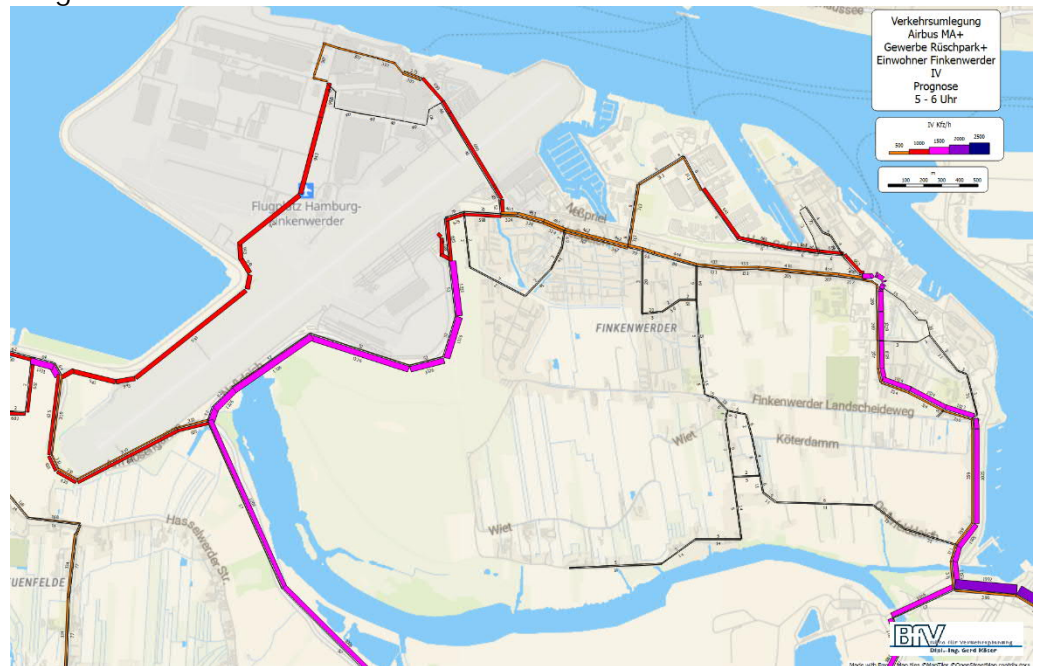
# 11 Anhang

## 11.1 Anhang I: Verkehrsmodell

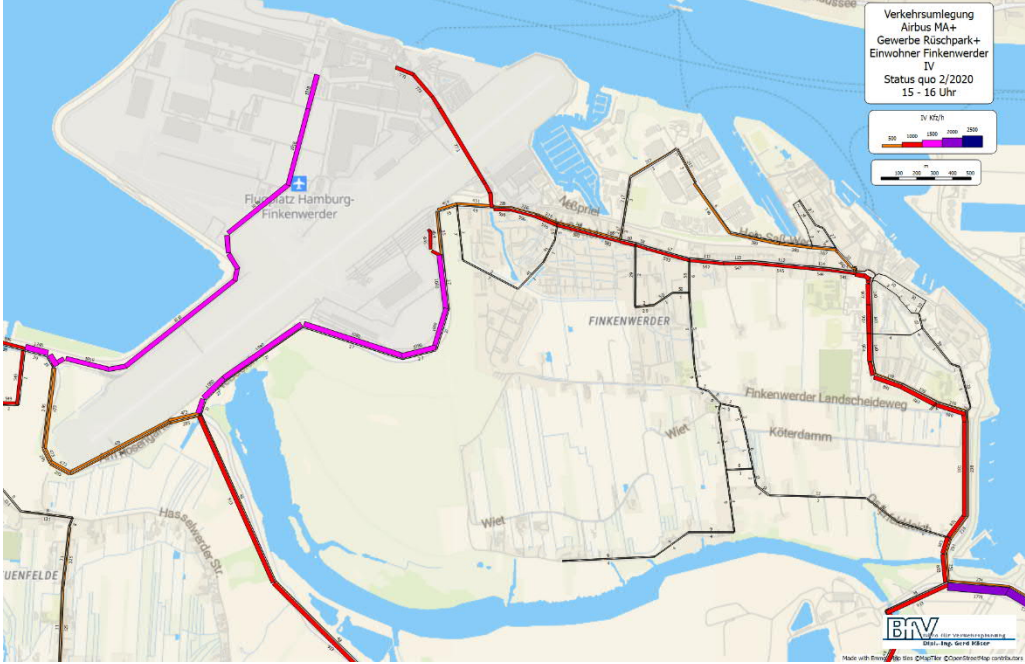
Bestand 05:00 – 06:00 Uhr



Prognose 05:00 – 06:00 Uhr



Bestand 15:00 – 16:00 Uhr



Planung 15:00 – 16:00 Uhr

