

Mobilitätskonzept



SHP Ingenieure

||| kcw



Mobilitätskonzept

für die Bewerbung zur Ausrichtung
der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 in
Hamburg

– Kurzfassung –

Im Auftrag der

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation,
Freie und Hansestadt
Hamburg

November 2015



Hamburg

Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Innovation

Vorbemerkung:

Die vorliegende Darstellung ist ein Auszug der wesentlichen Ergebnisse aus der sehr umfangreichen Langfassung, wie sie im Internet-Portal der BWVI eingesehen werden kann.

In dieser Ausarbeitung wird in der Regel die männliche Form verwendet – Frauen sind aber implizit mitgemeint.

Texte, Tabellen, Grafiken und Bilder sind, wo nicht anders verzeichnet, von SHP/KCW/PGV.

Autoren: Das Projektteam SHP Ingenieure, KCW GmbH, PGV Alrutz

Katja Bagge, Nils Beier, Dr. Peter Bischoff, Wolfgang Bohle, Birgit Christmann, Gabriela Fröhlich, Matthias Grote, Detlev Gündel, Gerd Köser, Carsten Kudella, Dr. Johannes Lange (†), Harald von Lübke, Holger Michelmann, Eva Pauthner, Gisela Sonderhüsken, René Strahl, Knud Trubbach

Mit Unterstützung von: Andreas Hotes (Technische Hochschule Wildau, Airline Management); Lasse Petersen, Tim Klein, Konrad Rothfuchs (Argus); Stefan Luft (Urbanus)

Verantwortlich:

Dr. Peter Bischoff, SHP Ingenieure, Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover

Diese Arbeit wurde beauftragt und intensiv begleitet von:

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg (BWVI), Projektgruppe Transport für Olympia (V-TfO)

1 Aufgabenstellung des Mobilitätskonzeptes

Dieses Mobilitätskonzept unterstützt die Bewerbung der Freien und Hansestadt Hamburg zur Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024. Es zeigt auf, dass mit dem Mobilitätskonzept die Spiele verkehrlich gelingen und gleichzeitig der Alltags- und der Wirtschaftsverkehr funktioniert.

Olympische und
Paralympische Spiele
2024 in Hamburg =
Kurzform "Die Spiele"

Verfasser des Mobilitätskonzeptes sind interdisziplinäre Experten der Beratungsbüros SHP Ingenieure und PGV Alrutz (beide Hannover) sowie KCW GmbH aus Hamburg.

Das Mobilitätskonzept ist das Ergebnis einer sehr produktiven und intensiven Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) der Freien und Hansestadt Hamburg. Eng begleitet wurde die Erarbeitung des Konzeptes durch die Projektgruppe „Transport für Olympia“. Diese umfasst die Vertreter der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, der Behörde für Inneres und Sport, der Hamburg Port Authority, des Hamburger Verkehrsverbundes, der Hamburger Hochbahn, der S-Bahn Hamburg, der Deutschen Bahn sowie des Flughafen Hamburg. Zudem fand ein Austausch mit der Landeshauptstadt Kiel zu deren Standort-Konzept statt.

Zusätzlich erfolgten kontinuierliche Abstimmungen mit der Bewerbungsgesellschaft Hamburg 2024 und den Beratern der ARGE Hamburg 2024 – PROPROJEKT/AS&P (Frankfurt) bezüglich der Sportstätten und des Veranstaltungsplans. Eine weitere Schnittstelle dieser Bearbeitung betraf den Masterplan OlympiaCity, dessen verkehrliche Aspekte von Argus Stadt- und Verkehrsplanung (Hamburg) bearbeitet wurde. Zu erwähnen sind hier auch die Verkehrsplaner der Spiele 2012 in London, insbesondere Mr. Hugh Sumner, der viele wertvolle Anregungen und Hinweise gab.

Zur Einordnung des Mobilitätskonzeptes ist zu erwähnen, dass die zentralen Annahmen auf dem Veranstaltungsplan der Spiele in London im Jahr 2012, kombiniert mit einer vorläufigen Sportstättenauswahl der Hamburger Bewerbung basieren.

2 Grundlagen

Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes bilden zwei Punkte: Leitbild und Ziele (2.1) sind richtungsweisend für alle strategischen und planerischen Entscheidungen. Das Besucheraufkommen (2.2) indes ist die Grundlage für alle Berechnungen zum Verkehrsaufkommen.

2.1 Verkehrliches Leitbild und Ziele

Die Ziele für das Mobilitätskonzept sind unmittelbar aus den Zielvorstellungen des Senats und der Fachbehörden abgeleitet. Ein Mobilitätskonzept, das diese Ziele erreicht, wird damit auch den langfristigen Zielen Hamburger Planungen gerecht.

Das Leitbild für die Mobilität der Spiele

- Die Spiele sind Spiele im Herzen der Stadt, am Wasser und am Hafen.
- Es sind die Spiele der kurzen Wege.
- Alle kommen sicher und barrierefrei ans Ziel.
- Umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Rad- und Fußverkehr haben Vorrang.
- Die Spiele wirken als Katalysator für eine nachhaltig orientierte Mobilität in Hamburg.
- Der Stadtteil OlympiaCity ist Vorbild für eine klimafreundliche und verkehrssparsame Mobilität.

Die Ziele für die Mobilität der Spiele



Zugleich erfüllt das Mobilitätskonzept die Anforderungen des International Olympic Committee (IOC).

2.2 Besucheraufkommen

Die Spiele bestehen aus zwei Phasen.

Zunächst werden Zuschauer aus aller Welt die Olympischen Spiele (16 Tage) besuchen. Nach einer ca. 14-tägigen Pause finden die Paralympischen Spiele statt, die 12 Tage andauern. Da bei den Olympischen Spielen etwa dreimal so viele Menschen erwartet werden wie bei den Paralympischen Spielen, fokussiert sich das Mobilitätskonzept bei den Kapazitätsbetrachtungen auf die Olympischen Spiele.

Wie viele Menschen erwarten wir?

Die für die Spiele größte Gruppe sind die Zuschauer – allein für die Olympischen Spiele werden 7,5 Millionen Tickets an 4 Millionen Zuschauer vertrieben. Mit den Paralympischen Spielen zusammen sind es etwa 10 Millionen Tickets.

Natürlich stehen im Mittelpunkt der Spiele die 10.500 Athleten. Sie gehören zur "Olympischen Familie", die auch weitere 70.000 Personen umfasst – Betreuer, Vertreter der Medien, der Sponsoren und des IOC.

Rund um die Spiele sind zudem etwa 200.000 Menschen beschäftigt, ein Drittel davon ehrenamtlich.

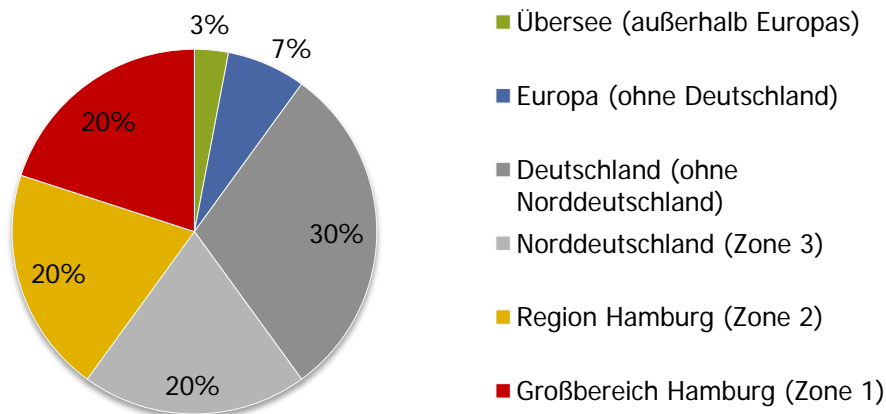


Besucher der Olympischen Spiele 2024

Quelle: Eigene Berechnungen, abgeleitet aus den Zahlen der ARGE Hamburg 2024 – PROPRO-JEKT/AS&P; gerundete Werte an allen Standorten während der Olympischen Spiele (ohne Paralympische Spiele)

Wo kommen die Zuschauer her?

Die Zuschauer kommen zu 60 Prozent aus dem norddeutschen Raum, zu 30 Prozent aus anderen Teilen Deutschlands und zu 10 Prozent aus dem Ausland.



Herkunft der Zuschauer

Wo wollen die Besucher hin?

Täglich sind bis zu 600.000 Zuschauer unterwegs zu den Olympischen Sportstätten in Hamburg und im Umland.

Bezogen auf Hamburg befinden sich 85 Prozent aller Zuschauerplätze in den drei Sportstättenschwerpunkten OlympiaCity, Volkspark und Messe/CCH/Millerntor. Diese Ziele besuchen an 14 von 16 Tagen zwischen 300.000 bis 400.000 Zuschauer.

Für die drei Sportstättenschwerpunkte ist der Spitzentag der Tag 14 mit 400.000 Tickets. Insgesamt sind an diesem Tag olympiabedingt ca. 860.000 Besucher (alle Zuschauer, aber auch Olympische Familie, Beschäftigte, Zaungäste) im Verkehrsnetz der Region Hamburg unterwegs.

Wer ist wie unterwegs?

In Hamburg kann ca. die Hälfte aller Zuschauer unterkommen. Alle anderen finden eine Unterkunft im Umland, aber auch in den Städten Bremen, Hannover, Berlin sowie den Regionen rund um Nord- und Ostseeküste.

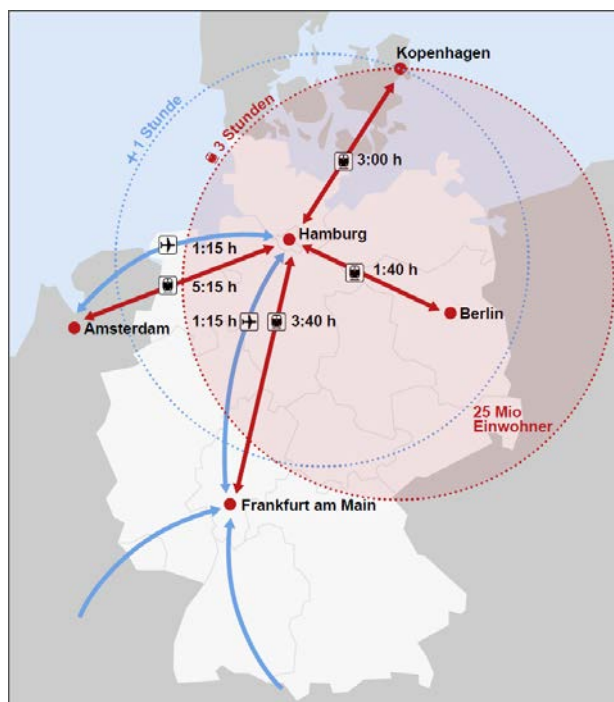
Die Anreise der Tagesgäste zu den zentralen Veranstaltungsstätten erfolgt zu nahezu 80 Prozent mit Bahnen und Bussen des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV). Weitere 13 Prozent nutzen das Fahrrad oder gehen zu Fuß. Ein nur sehr kleiner Anteil erreicht die Stätten direkt mit dem Kraftfahrzeug (Mobilitätseingeschränkte), Reisebus oder Taxi.

Warum ist das Besucheraufkommen so wichtig?

Das Besucheraufkommen ist die Grundlage für alle Berechnungen zum Verkehrsaufkommen, sowohl für den Fernverkehr als auch den Binnenverkehr. Dabei zeigen wir auf, wie Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserwege derzeit und 2024 ausgestaltet sind. Zugleich legen wir dar, welche Handlungserfordernisse und Maßnahmen zu ergreifen sind, damit die Spiele 2024 verkehrlich gelingen.

3 Fernverkehr – die Anreise nach Hamburg

Rund 25 Millionen Menschen können Hamburg 2024 innerhalb von maximal drei Stunden mit dem Zug erreichen. Bis zu dieser Entfernung werden die Tagesgäste für die Spiele erwartet.



Erreichbarkeit Hamburgs 2024 (schematisch)

Da die Anzahl der Besucher, die mit dem Kreuzfahrtschiff und als Radtourist Hamburg olympiabedingt zusätzlich erreichen, relativ gering ist, konzentriert sich die nachfolgende Darstellung auf den Luftverkehr und den Fernverkehr auf der Schiene. Daneben erläutern wir auch, wie Besucher mit dem Auto oder dem Fernbus nach Hamburg gelangen.

3.1 Anreise mit dem Flugzeug

Der Luftverkehr wird vor allem für die Olympische Familie (insbesondere Athleten, Betreuer, Medienvertreter mit ihrem umfangreichen Sportgepäck und Equipment) von großer Bedeutung sein.

Zum Flughafen Hamburg, aber auch den nahegelegenen Flughäfen wie beispielsweise Hannover oder Bremen reisen insgesamt 250.000 Menschen aufgrund der Spiele zusätzlich an. Überträgt man dieses Volumen auf die kapazitätsrelevante Größe der Spitzenstunde, so ergibt sich eine maximal um rund 50 Prozent höhere Nachfrage in der Spitzenstunde im Vergleich zu den ohnehin erwarteten Fluggästen am Flughafen Hamburg im Jahr 2024.

Bereits heute steht mit dem Flughafen Hamburg ein leistungsfähiger Flughafen zur Verfügung. In einzelnen Bereichen sind temporäre Maßnahmen erforderlich.

Ergänzt wird der Flughafen Hamburg für die internationalen Verbindungen auch durch den Flughafen Frankfurt. Zudem steht mit zahlreichen kleineren Flugplätzen in der näheren Umgebung von Hamburg zusätzliche Kapazität zur Verfügung, um das erwartete Verkehrsaufkommen abwickeln zu können. Beispielsweise seien hier die Flughäfen Hannover und Bremen für den olympiabeingten Charterverkehr sowie Kiel und Lübeck für den Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (z. B. Privatflugzeuge) genannt.

Der Olympia Flughafen Hamburg und Ergänzungsflugplätze



Quelle: Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), eigene Darstellung

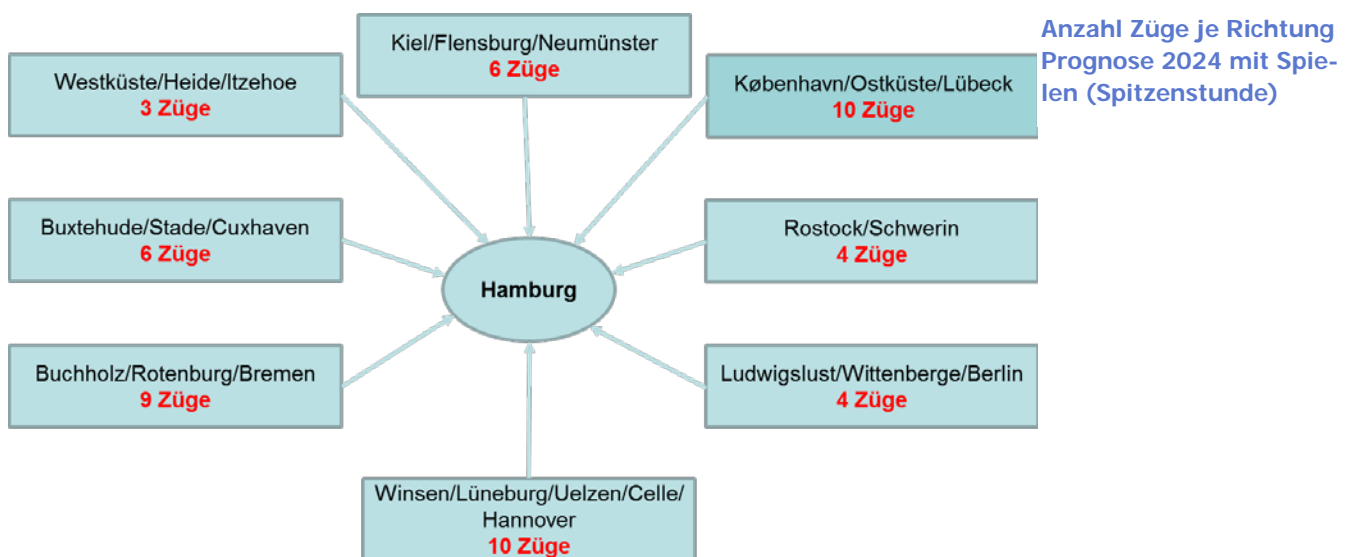
Wir gehen davon aus, dass die zusätzlichen Flugbewegungen innerhalb der bestehenden Nachtflugregelung abgewickelt werden können.

3.2 Anreise mit Fern- und Regionalzügen

Fern- und Regionalverkehr besitzen eine robuste Leistungsfähigkeit und sind in der Lage, die bestehende Nachfrage zu bewältigen. Die Zukunft betreffende Engpässe werden auch unabhängig von den Spielen zu beseitigen sein. Hier können die Spiele jedoch langfristig vorteilhafte Maßnahmen beschleunigen.

Bei den Abschätzungen des Verkehrsaufkommens haben die Experten bereits die zeitliche Lage der Spiele in der verkehrsrärmeren Ferienzeit und die Effekte des Mobilitätsmanagements (siehe 5.) mit einem Abschlag von je 10 Prozent berücksichtigt. Diese Annahmen gingen in die Verkehrsmodelle sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch den Kfz-Verkehr ein.

Nach den Verkehrsmodellierungen sind je nach Strecke drei- bis siebenmal so viele Fahrgäste mit Fern- und Regionalzügen unterwegs wie sonst. Dieser Wert bezieht sich auf die (olympischen) Spitzenstunden zwischen 9 und 12 Uhr morgens, in denen bezüglich des Alltagsverkehrs eine deutlich geringere Nachfrage vorliegt. Auf den verschiedenen auf Hamburg zulaufenden Schienenstrecken wird das Zugangebot ausgeweitet. Beispielsweise kommen bis zu zehn Fahrten in der Spitzenstunde aus Hannover/Lüneburg (heute bis zu sieben) oder aus Lübeck/Bad Oldesloe (heute bis zu drei).



Damit dieser Fahrtenumfang durchzuführen ist, bedarf es neben ausreichender Kapazitäten bei den Schienenfahrzeugen und beim Personal auch einer entsprechenden Infrastruktur.

Bei der Beurteilung dessen, was wichtig und nötig ist, gilt es insbesondere, den baulichen Aufwand möglichst niedrig zu halten. Die sinnvolle Nachnutzung ist dabei der wichtigste Maßstab – denn auch nach den Spielen soll ein leistungsfähiger, aber auch wirtschaftlicher öffentlicher Schienenpersonennahverkehr erhalten bleiben.

Wesentliche infrastrukturelle Maßnahmen zur Bewältigung dieser Nachfrage liegen beim Fern- und Regionalverkehr am Hauptbahnhof und im Bahnhof Harburg.

An der Südseite des Hauptbahnhofs sollen zusätzliche Treppen und Aufzüge von der Steintorbrücke zu den Bahnsteigen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist eine punktuelle „Öffnung“ der bisher geschlossenen Südfassade des Bahnhofsgebäudes angedacht. Damit wird der stark frequentierte Südsteig entlastet. Zu den Spielen wird es ggf. weitere (vorzugsweise temporäre) Maßnahmen geben.



Der Hamburger Hauptbahnhof ist heute schon an seinen Kapazitätsgrenzen. Für Fahrgäste soll es mehr und komfortablere Wege geben.

Für die neue S4 laufen unabhängig von den Spielen bereits Planungen. Das Vorhaben ist ein sinnvoller und wichtiger Bestandteil für die Spiele 2024. Der Bau der S4 führt dazu, dass im Hauptbahnhof mehr Züge als heute fahren können. Für die Spiele 2024 ist eine Realisierung bis Ahrensburg-Gartenholz hinreichend.



Die neue S4: Eine der wichtigsten Maßnahmen im Regionalverkehr

Damit die Ein- und Ausfahrt des Hauptbahnhofs aus den Richtungen Berlin und Rostock leistungsfähiger wird, empfehlen wir, das (vorhandene) Gleis Högerdamm – Rothenburgsort zur regelmäßigen Nutzung durch Reisezüge auszubauen und zu elektrifizieren. Damit ergäbe sich eine weitere Möglichkeit, den Hauptbahnhof aus den genannten Richtungen zu erreichen, und zwar relativ unbeeinflusst von den ebenfalls stark befahrenen Strecken nach Harburg bzw. Bremen/Hannover und Lübeck.

Der Bahnhof Harburg spielt eine große Rolle für die von Süden kommenden Besucher, da diese dort in die S-Bahn umsteigen werden, um zu den drei großen Veranstaltungsorten zu fahren. Sie erreichen dann die OlympiaCity via

S-Bahnhof Veddel oder Elbbrücken, die Messehallen via S-Bahnhof Dammtor oder Sternschanze und den Volkspark via S-Bahnhof Stellingen, Eidelstedt oder Othmarschen. Neun von 19 Fahrten in der Spitzenstunde aus Rotenburg/Bremen und Lüneburg/Hannover enden in Harburg, insgesamt erfordert dies in Harburg zusätzliche Gleise sowie die Verlängerung einer vorhandenen Fußgängerbrücke.



Hamburg Harburg:
 Bisher verwinkelt und nicht besonders barrierefrei. Auch hier soll es durch die Maßnahmen für die Spiele für alle Fahrgäste in Zukunft leichter voran gehen. Zusätzlich sollen auch mehr Züge in Harburg halten können.

3.3 Anreise mit dem Fernbus

Das Fernbusaufkommen wird bis 2024 voraussichtlich weiter steigen. Der Fernbus wird auch für die Spiele ein wichtiges Verkehrsmittel sein.

Bereits 2015 ist der Hamburger Zentrale Omnibus Bahnhof (ZOB) zu Spitzenzeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt, ein zweiter ZOB-Standort wird absehbar erforderlich sein.

Für die Spiele 2024 sollte ein dritter (provisorischer) Ergänzungsstandort eingeplant werden. Dabei ist darauf zu achten, weitere Park- und Auffangplätze für Fern- und Reisebusse an bestehenden Einrichtungen wie P+R-Anlagen einzurichten. Dies könnten auch temporär nutzbare Flächen, beispielsweise von Großhandelsunternehmen oder Behörden sein.

3.4 Anreise mit dem Auto

Im Straßenfernverkehr weist Hamburg ein leistungsfähiges Netz von Bundesfernstraßen auf. Hier gilt es, auch während der Spiele die Belange der Erreichbarkeit der Metropole Hamburg sicherzustellen – sowohl für den Personenverkehr, aber noch stärker für den Wirtschafts- und Hafenverkehr. Für die Abwicklung der Olympiaverkehre wird die bereits geplante A 26 West und deren Verlängerung in Richtung A 1 (A 26 Ost) zumindest bis in den Hafenbereich zur Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar realisiert sein.

Für die Anbindung des Olympiastandortes in Kiel wird der acht- bzw. sechsstreifige Ausbau der A 7 im Norden Hamburgs bis Bordesholm abgeschlossen sein, ebenfalls der Ausbau der B 404 als A 21 für den nördlichen Abschnitt bis Kiel.

Die Bundesfernstraßen werden für die Spiele 2024 so hergerichtet, dass der Alltagsverkehr, der Hafenverkehr und auch die Olympischen Spezialtransporte gut voran kommen. Durch die dynamische Verkehrssteuerung werden alle Verkehrsteilnehmer jeweils auf die besten Routen geleitet.

4 Binnenverkehr – unterwegs in Hamburg

Die meisten Menschen in Hamburg sind während der Spiele mit den Schnellbahnen unterwegs (4.1). Im alltäglichen Binnenverkehr des HVV spielen aber auch die Linienbusse (4.2) eine große Rolle. Die Fähren sind ein wichtiges touristisch relevantes Aushängeschild der Stadt am Wasser (4.3).

Neben dem öffentlichen Verkehr beschreiben wir auch die Situation und die Entwicklung auf den Stadtstraßen (4.5). Dies wird für die Spiele 2024 auch deswegen so relevant, weil die Olympische Familie zuverlässig zu den Sportstätten gelangen muss. Dafür wird ein Olympisches Routennetz (4.6) sowie ein eigener Fuhrpark für die Olympische Familie (4.7) eingerichtet.

Zum Umweltverbund gehören das Radfahren und das Zufußgehen. Diese werden ebenfalls gezielt gefördert (4.8).

4.1 Schnellbahnen (U- und S-Bahn)

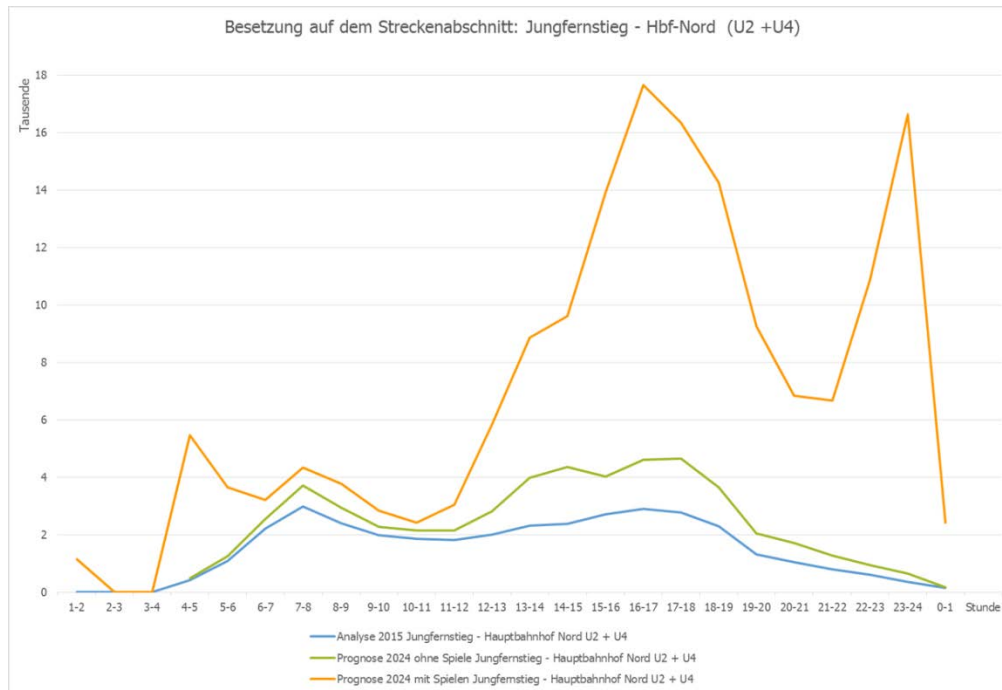
Das derzeitige Netz der U- und S-Bahnen sowie die geplanten Erweiterungen bis 2024 sind ausreichend, um die prognostizierte Nachfrage ohne Spiele zu bewältigen. Auch bei Großereignissen wie beispielsweise dem Hafengeburtstag ist dieses Netz hinreichend leistungsfähig.



Hamburg kennt und kann Großereignisse. Hier Bilder vom Kirchentag 2013 und dem jährlich stattfindenden Hafengeburtstag

Quelle: HVV

Eine über mehrere Wochen außergewöhnlich hohe Fahrgastzahl, wie sie die Spiele 2024 mit sich bringen würden, stellt für die Schnellbahnen eine besondere Herausforderung dar. Die insgesamt große Nachfrage betrifft aber einzelne Streckenabschnitte besonders – vor allem die S-Bahn zwischen Stellingen und Harburg (Linie S3/S32) sowie die U-Bahn-Linien U2 und U4 zwischen Hauptbahnhof Nord und Jungfernstieg.

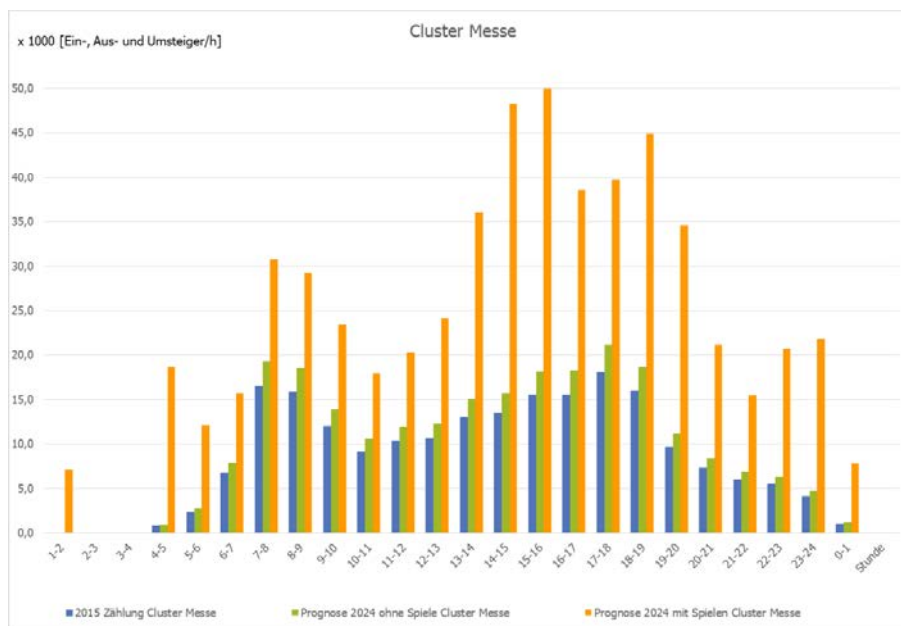


Fahrgäste pro Stunde über den Tag – Beispiel von Jungfernstieg nach Hauptbahnhof Nord. Blau die Werte für 2015, grün die für 2024 ohne Spiele und orange die für 2024 mit Spielen

Ziel ist im Binnenverkehr wie schon im Schienenfernverkehr, diesen Anforderungen gerecht zu werden und das System dafür entsprechend auf- und auszurüsten – und damit gleichzeitig einen möglichst hohen Nutzen für die Zeit nach den Spielen zu generieren.

Das Fahrtenangebot auf den Schnellbahnlinien wird während der Spiele über weite Teile des Tages auf das Niveau der Hauptverkehrszeit gehoben, die Züge verkehren überwiegend in maximaler Länge. Damit wird es möglich sein, sowohl die Fahrgäste ohne Olympiabezug insbesondere in der Früh-Hauptverkehrszeit als auch danach die Besucher am Vormittag befördern zu können.

Die hohe Nachfrage führt zu größerem Aufwand bei der Betriebsabwicklung und der Fahrgastlenkung. Letzteres gilt besonders an den Haltestellen im und um den Sportstättenschwerpunkt Messe/CCH/Millerntor.



Insgesamt erfordert das erhöhte Fahrtenangebot eine Anpassung der Infrastruktur. Dabei sind vier größere Maßnahmenpakete (nachfolgend mit Beispielen) erkennbar:

- Eine leistungsfähigere Infrastruktur, um mehr Züge abfertigen zu können
 - Neues Signalsystem im U-Bahn-Abschnitt Hauptbahnhof Nord – Jungfernstieg
- Umbauten an Haltestellen, damit Fahrgäste barrierefrei und sicherer unterwegs sind (Bahnsteige, feste Treppen, Fahrtreppen, Aufzüge)
 - Um- bzw. Neubau des U-Bahnhofes Sternschanze
 - Umbau und Erweiterung des U-Bahnhofes Landungsbrücken
 - Zusätzliche Aufzüge und Zugänge bei den U-Bahn-Haltestellen rund um Messe/CCH/Millerntor (z. B. U Messehallen).
 - Erweiterung von Bahnsteigen und Einbau zusätzlicher Treppen bei den U-Bahn-Verkehrsanlagen im Hauptbahnhof
- Ein robusteres Verkehrssystem, das Störfälle vermeidet und nach unvermeidbaren Störungen schneller in den normalen Betrieb zurück findet
 - Modernisierung der Anlagen, die die S-Bahnen mit Strom versorgen, beispielsweise im Hauptbahnhof
 - Einzäunung von oberirdischen Gleisanlagen der S-Bahn
 - Zusätzliche Weichenverbindungen bei U- und S-Bahn
- Umfangreiches und dynamisches System für die Fahrgastinformation und -lenkung in Bahnhöfen und den Zugängen (Anzeiger, Beschilderungen, Personal) bei U- und S-Bahn

Sind diese Maßnahmen umgesetzt, ist das Schnellbahnsystem in der Lage, den hohen Anforderungen während der Spiele 2024 gerecht zu werden.

Dabei ist der Nutzen groß: Alle Fahrgäste der U- und S-Bahn werden auch nach den Spielen davon profitieren, dass die Schnellbahnen zuverlässiger fahren und Haltestellen auch bei großem Andrang mehr Fläche, mehr Sicherheit und mehr Komfort bieten.

4.2 Linienbus

Während der Spiele 2024 steigt die Nachfrage vor allem auf den Schnellbahnlinien. Dies wird sich – wenngleich in geringerem Maße – auch auf den Busverkehr auswirken, denn er hat wichtige Zubringerfunktionen. Hier werden Fahrpläne verdichtet und weitere Kapazitäten vorgehalten, damit flexibel durch den Einsatz von Fahrzeugen und Personal auf verändernde Nachfrage (re-)agiert werden kann. Dabei spielt die große Erfahrung der Busverkehrsunternehmen in der Organisation von Veranstaltungsverkehren eine herausragende Rolle. Die auf den Busverkehr bezogenen Maßnahmen betreffen auch die Sicherung eines stabilen Betriebsablaufes auf einigen Streckenabschnitten im Umfeld von Veranstaltungsorten. Darüber hinaus sind Maßnahmen zur intensiveren und noch besseren Fahrgastinformation vorgesehen.

4.3 Fähre

Die Fähren im Hamburger Stadtgebiet sind mehr als Verkehrsmittel, sie sind touristische Attraktionen. Sie erschließen nicht nur Gästen, sondern auch Einheimischen immer wieder die besondere Schönheit Hamburgs.



Fähren im Hamburger Hafen

Während der Spiele sollen die Zuschauer die Sportstätten auf dem Kleinen Grasbrook auch über die Elbe erreichen. Dafür ist vorgesehen, die bis dahin bereits aufgebaute Fährverbindung von den Landungsbrücken zur östlichen HafenCity bis zur OlympiaCity zu verlängern und den Takt zu verdichten.

Die Fähren können nicht so viele Fahrgäste befördern wie im Vergleich die Schnellbahnen. Sie haben jedoch große Symbolkraft im Sinne der "Spiele am Wasser" und werden die schienengebundenen Verkehre entlasten. Zudem können sie eine weitere Rückfallebene sein, wenn an den U- und S-Bahn-Haltestellen Kapazitätsengpässe oder Ausfälle entstehen.

4.4 Das Kombiticket sorgt für freie Fahrt

Damit alle Zuschauer der Spiele die oben genannten Verkehrsmittel des HVV leicht nutzen können, erhalten sie mit der Eintrittskarte zugleich freie Fahrt im Gesamtbereich des HVV. Dieses "Kombiticket" hat sich vielfach bei vielen größeren und kleineren Veranstaltungen bewährt.

Zudem könnte sich eine weitere Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches auf Züge des Regional- und Fernverkehrs nachhaltig auf die Verkehrsmittelwahl der Besucher auswirken.

4.5 Stadtstraßennetz

Grundsätzlich ist die Verkehrssituation in Hamburg mit der in anderen Städten dieser Größenordnung vergleichbar. Der Hafen hat in Hamburg aber insbesondere durch seine wirtschaftliche Stellung eine große Bedeutung. Ein leistungsfähiges Stadtstraßennetz und ein leistungsfähiges Straßennetz im Hafen stehen zur Verfügung. Im Jahr 2024 wird ein höheres Verkehrsaufkommen erwartet, weil bis dahin zahlreiche Neubaugebiete in Hamburg realisiert sein werden und eine starke Zunahme des Güterumschlags insbesondere im Hafen zu erwarten ist. Gleichzeitig werden sich Verkehre räumlich etwas verlagern, weil Straßenbaumaßnahmen im Umfeld bis zum Jahr 2024 umgesetzt sein werden (z. B. die A 26 Ost bis Anschlussstelle Hohe Schaar).

Während der Spiele 2024 werden an den Sportstätten in Hamburg Stellplätze grundsätzlich nur für mobilitätseingeschränkte Personen angeboten, die beispielsweise auf einen Rollstuhl angewiesen sind.

Die Entlastungswirkung des Mobilitätsmanagements – in Kombination mit der Wirkung der Sommerferien – wird im Stadtstraßennetz deutlich spürbar sein. Dem steht das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Olympischen Spezialtransporte (siehe 4.7) gegenüber. Insgesamt werden im Jahr 2024 olympiabedingt nur in sehr wenigen Straßenzügen Mehrbelastungen auftreten. Die olympiabedingten Verkehre werden vorzugsweise auf dem Netz der Hauptverkehrsstraßen abgewickelt.

Die kritischen Knotenpunkte und Streckenabschnitte wurden mithilfe des Kfz-Verkehrsmodells identifiziert; die Auswirkungen können durch entsprechende (temporäre) Maßnahmen im Straßenraum abgefedert werden (z. B. durch Anpassungen von Ampel-Steuerungen). Die wenigen vorgesehenen Neubauprojekte im Stadtstraßennetz wie der Bau der Großmarktbrücke (Verbindung von der Amsinckstraße zur HafenCity) oder die Südanbindung (Verbindung vom Veddel Damm zur A 252) sind für die Erschließung der OlympiaCity

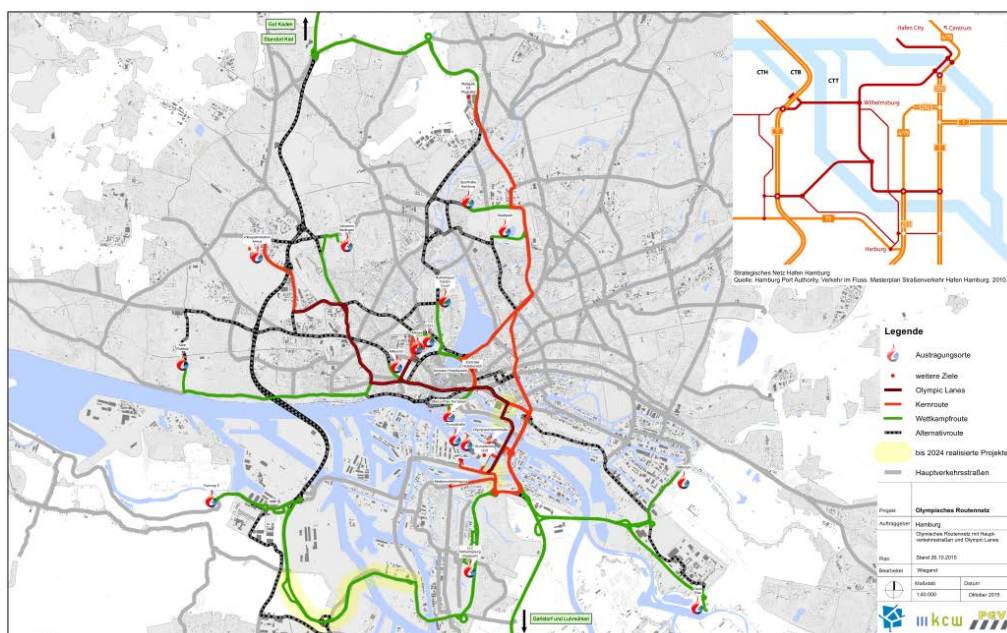
und die Abwicklung der Hafenverkehre erforderlich, aber auch wichtig für die Spiele.

Das Hamburger Straßennetz bietet eine gute Grundlage für die Bildung eines verlässlichen Olympischen Routennetzwerkes für die Olympischen Spezialtransporte.

4.6 Olympisches Routennetz

Das Olympische Routennetz (ORN) verbindet alle Sport-, Veranstaltungs- und Trainingsstätten sowie weitere zentrale Orte (Flughafen, Hotelbereich, Pressezentrum (IBC/MPC), Mediendorf) während der Spiele auf leistungsfähigen Strecken miteinander. Auf diesem Netz werden die Olympischen Spezialtransporte abgewickelt, also Transporte, die ausschließlich durch die Olympische Familie hervorgerufen werden. Für die Paralympischen Spiele wird ein entsprechendes Paralympisches Routennetz (PRN) entwickelt werden.

Ziel ist es, den Nutzern des ORN eine gut kalkulierbare und verlässliche Fahrzeit zwischen den Sport- und Veranstaltungsstätten zu bieten. Das ORN hat eine Länge von rund 180 km und ist für Außenstehende in großen Teilen nur dadurch erkennbar, dass hier vermehrt Fahrzeuge der Olympischen Familie verkehren. Diese Routen werden z. B. in den Navigationssystemen der Fahrzeuge der Olympischen Familie hinterlegt. Die wichtigsten Strecken sind die Kernrouten, einige Abschnitte davon sind mit Olympischen Fahrspuren ("Olympic Lanes") ausgestattet. Diese werden temporär für die Olympische Familie freigegeben (siehe auch 5).



Olympisches Routennetz mit Kernrouten (rot)-Verlauf im gesamten Stadtgebiet

Die mittlere Reisezeit aller Athleten zu ihren Wettkampfstätten beträgt bereits in der bestehenden Infrastruktur etwa 23 Minuten. Etwa 70 Prozent der Ath-

leten profitieren von einer Reisezeit unter 20 Minuten zwischen Olympischem bzw. Paralympischem Dorf und ihrer Wettkampfstätte. Mit Umsetzung des ORN werden sich die Reisezeiten nochmals reduzieren.

Die "Spiele der kurzen Wege" sichern verlässliche Reisezeiten für die Olympische Familie mit den Athleten, den Betreuern und den Medienvertretern. Dies ist ein wichtiger Pluspunkt für die Bewerbung um die Spiele 2024.

4.7 Olympische Spezialtransporte

Olympische Spezialtransporte (OST) sind das Transportsystem für die Olympische Familie. Die Fahrzeugflotte umfasst sowohl Shuttle-Busse als auch ausgewählten Personen zugewiesene Pkw. Hinzu kommen weitere Pkw und Technik-Fahrzeuge der Medienvertreter. Die Fahrzeugflotte wird vom Veranstalter gestellt.

Die Flotte besteht aus bis zu 5.000 Fahrzeugen, die tagsüber mit sehr hoher Nutzung im ORN unterwegs und nachts auf gesicherten Parkplätzen an der Peripherie abgestellt sind. Das Besucheraufkommen konzentriert sich sehr stark an den drei Veranstaltungsschwerpunkten (Volkspark, Messe/CCH/Millerntor und OlympiaCity). In deren Nähe befinden sich auch weitere relevante Olympia-Nutzungen wie Hotelstandorte und das Pressezentrum (IBC/MPC) an der OlympiaCity. Entsprechend hoch ist das resultierende Verkehrsaufkommen der OST auf diesem Hauptkorridor des ORN.

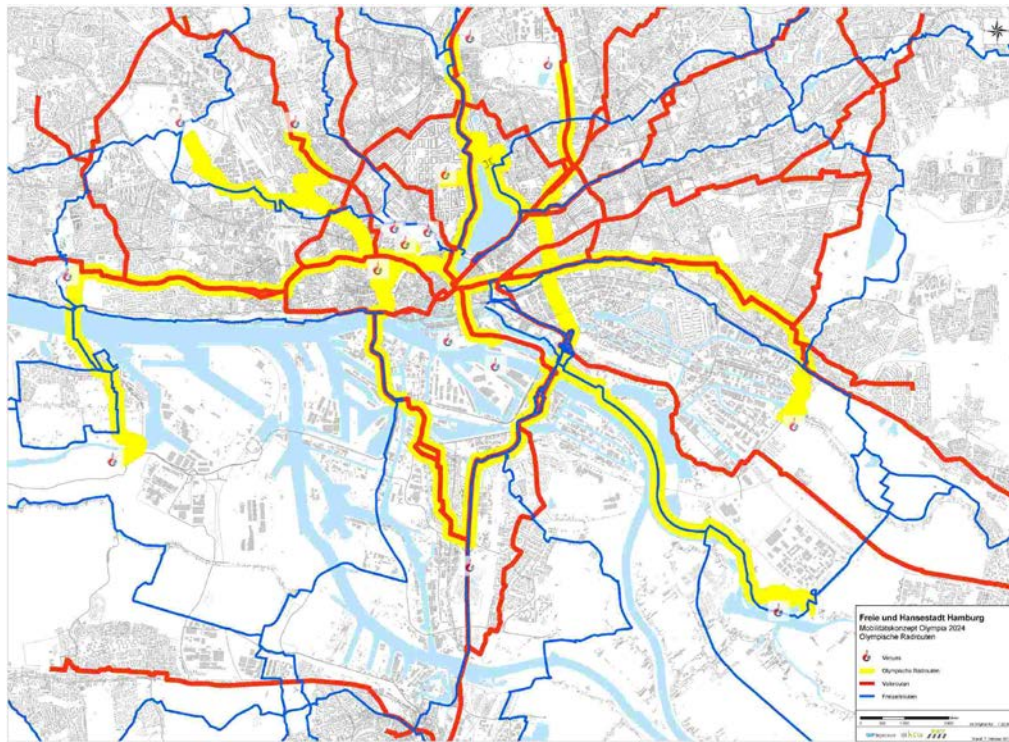
4.8 Rad- und Fußverkehr

Die Freie und Hansestadt Hamburg engagiert sich stark in der Förderung des Radverkehrs. Ziel ist eine Erhöhung des Radverkehrsanteils von 12,8 Prozent (2008) auf 25 Prozent bis 2030. Der Hamburger Senat will die Bedingungen für den Radverkehr so verbessern, dass Hamburg Fahrradstadt wird.

Der Rad- und Fußverkehr soll in Ergänzung zum ÖPNV eine tragende Rolle bei der Abwicklung der Verkehrsströme während der Spiele 2024 haben und das nachhaltige Konzept der Spiele sichern. Zudem reduziert jede Person, die per Rad oder Fuß zu den Sportstätten kommt, die Belastung der Schnellbahnen in den Spitzenstunden.

Für die Zeit der Spiele wird ein Olympisches Netz für Radfahrer und Fußgänger eingerichtet.

Das Olympische Radverkehrsnetz baut auf den bis 2024 geschaffenen Velorouten auf. Es verbindet den Innenstadtbereich mit den Hamburger Sportstätten.

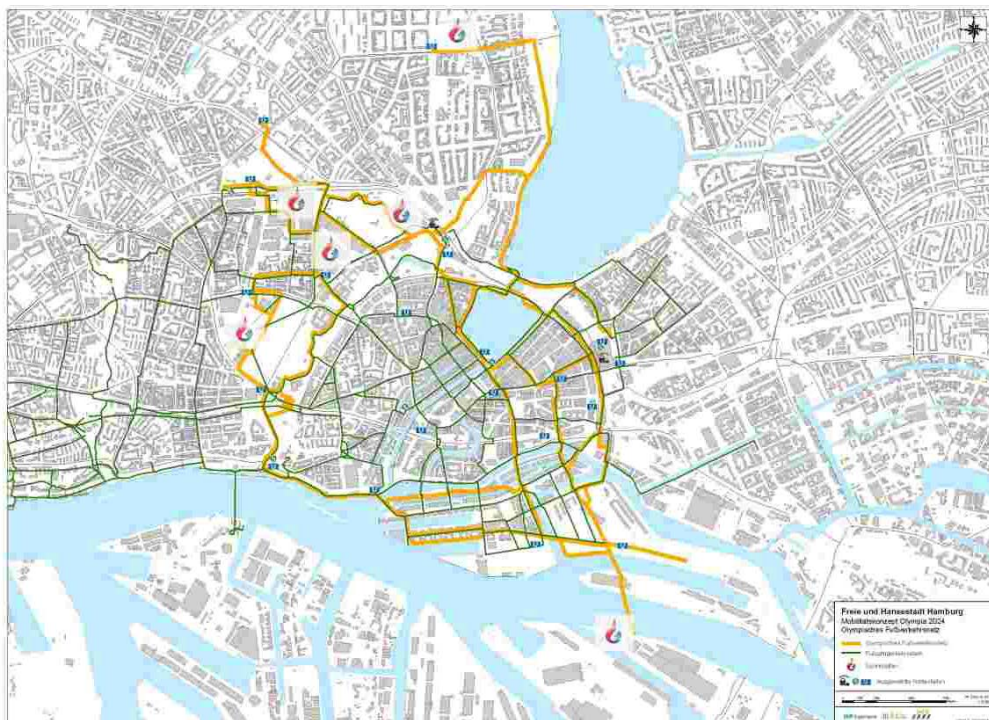


Das olympische Radverkehrsnetz (gelb) verbindet Innenstadt, Olympia-City und alle weiteren Standorte. Basis sind die Velorouten (rot), teilweise auch die Freizeittrouten (blau).

Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Das Olympische Fußverkehrsnetz nutzt das bis 2024 erweiterte Fußgänger-Leitsystem. Das Fußwegenetz gewährt allen Menschen, die den Weg zur Sportstätte zu Fuß antreten, komfortable Möglichkeiten. Dabei wird auch besonders auf die Barrierefreiheit geachtet.

Das olympische Fußverkehrsnetz (gelb) verbindet Innenstadt und OlympiaCity sowie Fernbahnhöfe und innenstadtnahe Sportstätten



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: www.openstreetmap.org

Zusätzlich werden diese Routen durch Maßnahmen an den Sportstätten ergänzt (siehe 6). Viele der Maßnahmen sind dauerhafter Natur. Sie sorgen dafür, dass in Hamburg auch nach den Spielen gut ausgebaute Radrouten und attraktive, barrierefreie Fußwege vorhanden sind.

5 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

Ziel eines modernen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements ist es, sowohl das alltägliche als auch das olympiabedingte Verkehrsaufkommen zu steuern. Gerade im Vorfeld der Spiele ist die Öffentlichkeitsarbeit dazu von entscheidender Bedeutung.

Mobilitätsmanagement

Diese Öffentlichkeitsarbeit im Sinne einer umweltbewußten, nachhaltig orientierten Verkehrsmittelwahl ist eine der Aufgaben des Mobilitätsmanagements. Grundsätzlich umfasst Mobilitätsmanagement die Bereiche Information, Kommunikation, Koordination und Organisation. Zur Vermeidung von Staus oder überfüllten Verkehrsmitteln sollen Hinweise und Anreize gegeben werden, auf nicht notwendige Fahrten zu verzichten, eine andere Strecke zu wählen, zu einem anderen Zeitpunkt zu fahren oder ein anderes Fortbewegungsmittel zu wählen. Das Motto in London 2012 dazu lautete: "reduce - reroute - retime - remode".

Mobilitätskonzept – Kurzfassung

Die Kommunikation mit den Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern vor und während der Spiele wird auf allen Informationskanälen geführt. Zu den Medien zählen diverse interaktive Medien, beispielsweise eine Olympia Mobilitäts-App, aber auch dynamische Anzeigetafeln an den Olympiarouten und Anzeigetafeln für Fahrgäste von Bussen, U- und S-Bahn. Daneben kommt eine umfangreiche Kampagne mit Plakaten und Flyern zum Einsatz.



Das "Travel Demand Management" führte in London 2012 zu 30 Prozent Verlagerung und 10 Prozent Reduzierung der Verkehre.

Kampagnemotiv London 2012 (Quelle: Transport for London)

Die dem Mobilitätskonzept zugrunde gelegten, ambitionierten Anteile an der Verkehrsmittelwahl für den ÖV setzen eine intensive und langfristig angelegte Öffentlichkeitsarbeit aus dem Mobilitätsmanagement voraus. Mobilitätsmanagement ist deshalb eine zwingende Voraussetzung für ein reduziertes Verkehrsaufkommen während der Spiele.

Übergeordnete Verkehrs koordinasi ng



Leitzentralen der Hochbahn und der Polizei Hamburg

Quelle: Hamburger Hochbahn, Polizei Hamburg

Für die Spiele 2024 kann Hamburg sehr gut auf der Struktur der bestehenden Verkehrs- und Betriebsleitzentralen aufbauen. Eine intensive Zusammenarbeit dieser Leitzentralen ist die Basis, um Störfallmanagement, Baustellenmanagement und die Verkehrslenkung im Vorfeld und während der Spiele erfolgreich durchführen zu können. Zur Stärkung dieser Zusammenarbeit soll während der Spiele eine übergeordnete Verkehrs koordinasi ng eingerichtet werden.

Verkehrsmanagement

Verkehrsmanagement dient der Steuerung der – vorzugsweise nicht olympia-bedingten – Verkehrsströme. Jeder soll sein Ziel auch während der Spiele erreichen können. Gleichzeitig werden bei Bedarf den Olympischen Spezialtransporten oder dem Alltagsverkehr dynamisch Fahrstreifen im Olympischen Routennetz zugewiesen.



Dynamische Anzeigetafeln lenken Autofahrer zu Parkplätzen an den Stadträndern und geben Fahrstreifen der Olympischen Routen für den allgemeinen Verkehr frei

Quelle: links: Norbert Handke;

rechts: <https://www.flickr.com/photos/secretlondon/7522666680/>

Außerhalb der Innenstadt weisen dynamische Anzeigetafeln auf freie Kapazitäten an P+R-Anlagen hin. Auch bei den Olympischen Fahrspuren (Olympic Lanes, siehe auch 4.6) kommen temporäre Tafeln zur Anwendung: Diese kann die Verkehrsleitzentrale über dynamische Schilder kurzfristig für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr freigeben. Daneben werden die Echtzeitdaten den Betreibern der privaten Navigationssoftware zur Verfügung stehen.

Mit den Maßnahmen ist Hamburg gut aufgestellt für die Durchführung der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024. Viele der Instrumente – wie beispielsweise die intelligente Verkehrserfassung oder die dynamischen Anzeigetafeln – lassen den Autoverkehr auch nach den Spielen besser fließen.

6 Die Sportstätten und ihre verkehrliche Anbindung

In diesem Kapitel analysieren wir alle Sportstätten-Standorte und machen Vorschläge zur zukünftigen Gestaltung. Der zentrale und noch zu entwickelnde Standort OlympiaCity wird dabei eingehender untersucht.

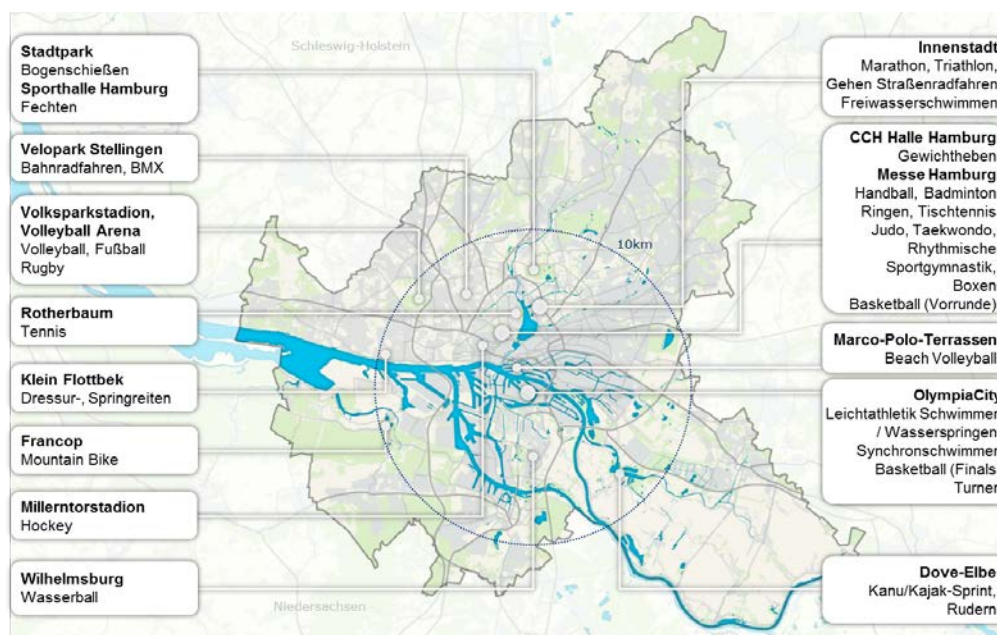
6.1 Die Sportstätten

Das Sportstättenkonzept der Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg greift überwiegend auf vorhandene Sport- und Veranstaltungsstätten zurück. Sie haben sich im Zuge diverser Veranstaltungen bereits mehrfach bei der Bewältigung großer Besuchermengen bewährt.

Für sämtliche Verkehrswege und Flächen rund um die Wettkampfstätten sind Vorschläge erarbeitet worden, wie die verschiedenen Verkehrsnutzer 2024 konfliktfrei und auf ausreichender Fläche unterwegs sein können.

Fast alle Sportstätten besitzen eine hervorragende Anbindung an das dichte Schnellbahnnetz Hamburgs.

An Bahnhöfen, die während der Spiele besonders stark belastet werden, wird durch die Einrichtung zusätzlicher Zu- und Abgänge deren Leistungsfähigkeit dem Bedarf entsprechend erhöht (siehe auch 4.1).



Sportstätten der Olympischen Spiele in Hamburg. Diese werden auch für die Paralympischen Spiele genutzt. Nicht aufgeführt sind die Sportstätten außerhalb Hamburgs, die auch untersucht wurden

Quelle: *Bewerbungsgesellschaft Hamburg 2024 (ARGE Hamburg 2024 – PROPROJEKT/AS&P)*

Bei Standorten, die die im Grenzbereich fußläufiger Erreichbarkeit (mehr als 1.000 Meter Fußweg) von Schnell- oder Regionalbahnstationen liegen (z. B. Volkspark, Dove Elbe, Gut Kaden), werden zur Feinerschließung zusätzliche Shuttlebus-Angebote zwischen Bahnhof und Wettkampfstätte eingerichtet. Auch für diese Shuttlebus-Angebote können teilweise erprobte Konzepte herangezogen werden.

Neben dem ÖPNV werden auch die weiteren Verkehrsarten des Umweltverbundes gestärkt. Dazu werden die für die Erschließung der Sportstätten rele-

vanten Fuß- und Radverkehrsanlagen modernisiert und attraktiv gestaltet. In unmittelbarer Nähe zu den Wettkampfstätten werden zusätzliche Fahrradabstellanlagen und temporäre StadtRAD-Stationen geschaffen. Die Wettkampfstätten in Hamburg können über das Olympische Radverkehrsnetz (siehe 4.8) erreicht werden, die innerstädtischen Wettkampfstätten zudem über das Olympische Fußwegenetz. Diese Art der "unabhängigen" Mobilität soll zu einem festen Bestandteil des Erlebnisses während der Spiele werden. In diesem Zusammenhang sind auch Fährverbindungen zu den Wettkampfstätten auf dem Kleinen Grasbrook (siehe auch 4.3) vorgesehen.

An den Sportstätten und in ihrem näheren Umfeld dürfen neben den Radfahrern lediglich mobilitätseingeschränkte Personen mit Ausnahmegenehmigung parken. Ein konsequent umgesetztes Parkraumkonzept in der Zeit der Spiele sorgt dafür, dass Anwohner vom Autoverkehr so weit wie möglich verschont bleiben.

Daneben gibt es Trassen und Flächen für die Olympische Familie. Alle Sportstätten sind an das Olympische Routennetz (siehe 4.6) angebunden.

6.2 Kleiner Grasbrook/OlympiaCity

Derzeit finden auf den Flächen am Kleinen Grasbrook Hafennutzungen statt. Die Freie und Hansestadt Hamburg plant seit vielen Jahren unter dem Motto "Sprung über die Elbe" eine Erweiterung des Stadtgebietes in Richtung Süden. Die Spiele bieten die Chance für diese Erweiterung durch die Anlage des neuen Stadtteils OlympiaCity.

Das Gelände ist derzeit für den Kraftfahrzeugverkehr gut erreichbar, es liegt direkt an der Haupthafenroute. In Verbindung mit den Spielen und der Entwicklung des neuen Stadtteils OlympiaCity sollen die Südanbindung und die Großmarktbrücke gebaut werden. Diese werden daher für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens zu den Spielen vorausgesetzt. Mit der Südanbindung werden der Straßenzug Am Moldauhafen/Am Saalehafen und das Quartier Veddel von hafenbezogenem Schwerverkehr entlastet. Zudem bildet die Südanbindung mit der Freihafenelbbrücke und der Großmarktbrücke eine Parallelverbindung zur Norderelbbrücke, was das Straßennetz auch bei Störungen noch leistungsfähig hält.



Quelle: ARGUS-Gutachten Masterplan Kleiner Grasbrook, September 2015

Bereits heute ist eine U- und S-Bahn-Station Elbbrücken nördlich der Norderelbe in Vorbereitung. Damit wird das Gebiet bis zum Jahr 2024 gut an das Netz des Öffentlichen Nahverkehrs angebunden. Zur Erschließung des neuen Stadtteils OlympiaCity wird die U-Bahn-Verbindung im Anschluss an die Spiele weiter geführt. Die für eine Verlängerung der U-Bahn auf den Kleinen Grasbrook erforderliche Brücke wird bereits während der Spiele als Fußweg zwischen den Schnellbahnstationen und dem nordöstlichen Eingang genutzt werden.

Eine neue Norderelbbrücke in der Verlängerung der Baakenhafenbrücke schafft eine attraktive Anbindung aus Richtung Innenstadt und HafenCity insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.

Der Stadtteil OlympiaCity soll Vorbild für klimafreundliche und verkehrsspar-same Mobilität werden. Ein zukunftsweisendes Konzept für die Hauptnutzung fließt bereits jetzt in die Planungen ein. Um umweltfreundlich unterwegs zu sein, kann man die verschiedenen Schnellbahnstationen in der Nähe nutzen, aber auch Rad fahren oder zu Fuß gehen. HafenCity und Innenstadt sind gut und schnell erreicht. Die Bewohner sollen maximal 25 Prozent aller Wege mit dem Auto zurücklegen.

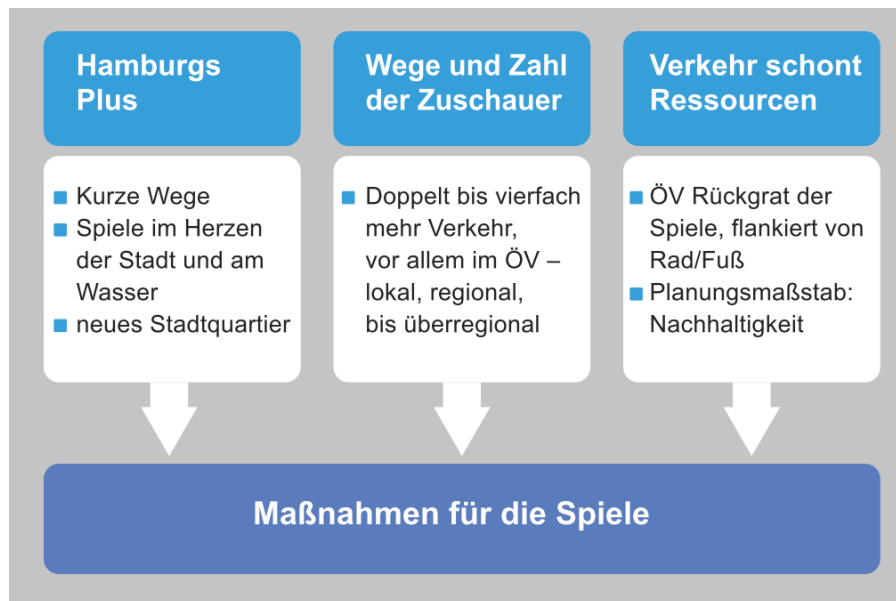
Im Sinne des Leitbildes (siehe auch 2.1) können die Spiele damit als Katalysator für eine nachhaltig orientierte Mobilität in Hamburg wirken.

7 Ergebnisse und Fazit

Im Mobilitätskonzept zeigen SHP/KCW/PGV, welche Maßnahmen zur Durchführung der Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 in Hamburg aus Sicht der Mobilität erforderlich sind. Dabei erläutern sie zunächst die Rahmenbedingungen und stellen dar, wie die größten verkehrlichen Herausforderungen adäquat gelöst werden können.

- Hamburgs Bewerbungskonzept setzt auf Spiele der kurzen Wege, im Wesentlichen konzentriert auf die Innenstadt Hamburgs. Olympisches Zentrum ist dabei die OlympiaCity, das neue Stadtquartier auf dem Kleinen Grasbrook.
- Hamburg will nicht nur durch geringe Entfernungen, sondern auch durch ein besonders nachhaltiges Konzept Maßstäbe setzen. Für das Mobilitätskonzept bedeutet dies, dass die Zuschauer der Spiele vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, ergänzt durch den Rad- und Fußverkehr.
- Während der Olympischen und Paralympischen Spiele gibt es insgesamt 10 Millionen Tickets, entsprechend viele Zuschauer sind zu den Sportstätten unterwegs. Pro Tag bedeutet dies bis zu 600.000 Olympia-Zuschauer. Davon sind alleine in Hamburg etwa 465.000 Zuschauer täglich unterwegs. Der Großteil davon wiederum reist zu den Sportstättenschwerpunkten – der OlympiaCity, zum Bereich Messe/CCH/Millerntor und zum Volkspark. Verkehrlich bedeutet dies eine Vervielfachung der Fahrgäste. Insbesondere auf den jeweiligen Bahnstrecken sind durchschnittlich doppelt bis vierfach so viele Menschen unterwegs als zu vergleichbarer Zeit ohne Veranstaltung.
- In Hamburg wird die Olympische Familie und ungefähr 50 Prozent aller Kofferbesucher untergebracht sein. Etwa die Hälfte der Zuschauer wird am Tag der jeweiligen Veranstaltung direkt aus Hamburg kommen, die andere Hälfte aus einem Umkreis von zwei bis drei Stunden um Hamburg anreisen.

Nachfolgendes Schaubild zeigt die oben erwähnten relevanten Rahmenbedingungen für die Mobilität.



Rahmenbedingungen für das Mobilitätskonzept

Wie kann es nun gelingen, die vielen Besucher der Olympischen und Paralympischen Spiele zu befördern, welche Maßnahmen sind notwendig?

Zuallererst bedarf es einer ausreichenden Kapazität in den öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem muss sichergestellt sein, dass der Betrieb zuverlässig und störungsfrei durchgeführt werden kann. In Bahnhöfen und deren Zugängen muss die Sicherheit der Besucher gewährleistet sein, mobilitätseingeschränkte Personen müssen barrierefrei an ihr Ziel kommen.

Der Kern der Maßnahmen besteht in der Angebotsausweitung auf den Regional- und Schnellbahnen. Dazu werden auch zusätzliches Personal und zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Darüber hinaus sind die Angebotsausweitungen durch Infrastrukturverbesserungen abzusichern, welche die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Verkehrssystems herstellen und garantieren sollen.

Damit nur die langfristig benötigte Infrastruktur aufgebaut wird, ist auch ein aktives Verkehrs- und Mobilitätsmanagement von großer Bedeutung. Dieses will alle Verkehrsteilnehmer zuverlässig und sicher an ihr Ziel bringen und sie dazu proaktiv über die besten Wege informieren.

Das Mobilitätsmanagement sollte schon Monate vor den Spielen einsetzen und den Hamburger Bürgern durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit die Chancen eines veränderten Mobilitätsverhaltens aufzeigen. Mit zeitlichen und terminlichen Anpassungen lassen sich Engpässe auf der Schiene und der Straße umfahren.

Ergänzend zur Verlagerung von Verkehren berücksichtigen die Prognosen dieser Arbeit bereits eine Reduzierung der Straßen- und Schienenverkehre um 10 Prozent durch ein aktives Mobilitätsmanagement – Vorbild für dieses Ziel ist das Verkehrskonzept für die Spiele 2012 in London und die vielfältigen Erfahrungen in früheren Austragungsstädten (wie z. B. Vancouver und Sydney).

Das umfassend verstandene Mobilitäts- und Verkehrsmanagement bezieht alle Nutzergruppen und Verkehrsarten ein. Dazu sind Informationstechnologie, Beschilderungssysteme, professionelles Fachwissen und Kommunikationsmaßnahmen zu kombinieren. Nur damit lassen sich die hohen Anteile an der Verkehrsmittelwahl für den Öffentlichen Verkehr erreichen. Gleichzeitig können auch der Olympischen Familie geeignete Routen mit verlässlichen Fahrzeiten angeboten werden.

Wo zusätzliche Infrastruktur notwendig ist, steht sie unter der Prämisse, dass sie den Hamburger Bürgern sowie der Wirtschaft dauerhaft einen Vorteil bietet. Ohnehin geplante Projekte werden durch Olympia beschleunigt. Dazu gehören beispielsweise der Umbau des Hauptbahnhofs und seines direkten Umfeldes, der Bau der S-Bahnlinie S4 sowie die Fortsetzung des Baus der Bundesautobahn A 26.

Für Olympia neu zu bauen ist vor allem die Infrastruktur rund um die OlympiaCity. Neben den Brücken und Zuwegungen zum neuen Stadtteil ist hier insbesondere die Südanbindung des Veddeler Damms an die A 252 zu erwähnen. Sie ist neben der S4 eine der zentralen Maßnahmen, die für eine reibungslose Verkehrsabwicklung von zentraler Bedeutung ist. Weitere wichtige Projekte betreffen zusätzliche Rad- und Fußwege. Darüber hinaus kommen gezielt temporäre Maßnahmen zum Einsatz (beispielsweise bei der Verkehrslenkung).

Mit diesen Maßnahmen und Empfehlungen für das Mobilitätskonzept der Olympischen und Paralympischen Spiele werden die in Ziffer 2 aufgestellten Ziele und die Kriterien im Leitbild erfüllt.



Während der Spiele werden große, sich überlagernde Verkehrsströme von Zuschauern und Athleten auftreten. Gleichzeitig müssen Alltagsverkehr, Hafen- und Wirtschaftsverkehr fließen. Hierfür sind neben den Maßnahmen im Bereich Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr auch Straßen-Infrastrukturverbesserungen im Umfeld des Hafens unerlässlich.

Nachfolgend stellen die Berater die wichtigsten Herausforderungen und die Lösungen dafür vor:

- Die Lage der OlympiaCity im Hafengebiet, mit sehr begrenzter Fläche im Umfeld und potenziellen Engpässen bei den Brücken über die Elbe, bedarf einer intelligenten Lösung der Verkehrsführung. Es ist wichtig, dass die Zuschauer gut und sicher von den Schnellbahnhöfen zum Veranstaltungsgelände gelangen. Zudem müssen die Fahrten der Olympischen Familie verlässlich organisiert werden. Damit auch zu Zeiten der Spiele der Hafenverkehr weiter fließen kann, ist die Südanbindung vorgesehen.
- Die begrenzte Aufnahmefähigkeit des Hauptbahnhofes für Züge und Fahrgäste gleichermaßen erfordert einige bauliche und betriebliche Maßnahmen, sowohl im Hauptbahnhof selbst als auch im Umfeld. Durch die Inbetriebnahme der S4 werden im Hauptbahnhof Gleise des Fern- und Regionalverkehrs für zusätzlich erforderliche Züge frei. Darüber hinaus fährt ein Teil der von Süden kommenden Züge nur bis Hamburg-Harburg. Dazu werden auch dort zusätzliche Gleise und Zugangsbauwerke benötigt.
- Hamburg hat durch eine Vielzahl von Großveranstaltungen wie beispielsweise der Fußballweltmeisterschaft 2006, dem Kirchentag 2013 und dem jährlichen Hafengeburtstag mit rund einer Million Besucher in der jüngeren Vergangenheit bewiesen, dass die Stadt großen Veranstaltungen gewachsen ist und diese durchführen kann. Die Infrastruktur des Schienennetzes und vieler Bahnhöfe und Haltestellen ist aber für die hohe Dauerbelastung über mehrere Wochen hinweg zu erweitern. Zudem sind während der Spiele noch mehr Menschen in Hamburg unterwegs, als zu den

Veranstaltungen der vergangenen Jahre. Neben der betrieblichen Ausweitung des Fahrtenangebots soll hier die Infrastruktur entsprechend leistungsfähig ausgebaut und abgesichert werden. Daher werden eine Reihe von Gleis- und Signalanlagen der Eisenbahn sowie der S- und U-Bahn auszubauen sein. Zentrale Haltestellen müssen mehr Platz und mehr Angebote für Mobilitätseingeschränkte bieten. So ist etwa geplant, die U-Bahnhöfe Sternschanze und Landungsbrücken umfangreich auszubauen. Mehrere Stationen erhalten zusätzliche Ausgänge und Aufzüge (z. B. U Messehallen).

- Die kompakte Lage der verschiedenen Veranstaltungsorte bietet einerseits kurze Wege, bewirkt andererseits aber Überschneidungen von Verkehren, insbesondere bei den Flächen rund um die Veranstaltungsorte Messe/CCH/Millertor und OlympiaCity. Zugleich kommt es zu hohen Belastungen auf den zentralen Relationen von U- und S-Bahn. Hier wird das Mobilitätsmanagement seine wichtigste Aufgabe haben. Durch eine proaktive und dynamische Information der Zuschauer vor Fahrtantritt und während der Fahrt werden Verkehrsspitzen und Engpässe auf Strecken, Bahnhöfen und Zuwegungen der Sportstätten minimiert.
- Störfälle im Verkehrssystem können immer auftreten, aber gerade bei den Spielen sind diese unbedingt zu vermeiden. Ein Verkehrsmanagement bietet Abhilfe für vorhersehbare wie auch für plötzlich eintretende Verkehrssituationen. Es steuert die Verkehre flexibel, prüft und bietet zuverlässige Alternativen und sorgt damit für sicherere Betriebs- und Verkehrsabläufe. Dies gilt für den Straßen- und Schienenverkehr gleichermaßen.

Zusammenfassend sei festgehalten, dass die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 für Hamburg eine großartige Chance für eine nachhaltige Mobilität bieten. Sie fördern insbesondere den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und schaffen attraktive Wege für Radfahrer und Fußgänger.