Freie und Hansestadt Hamburg
Mobilitätskonzept „Mitte Altona“

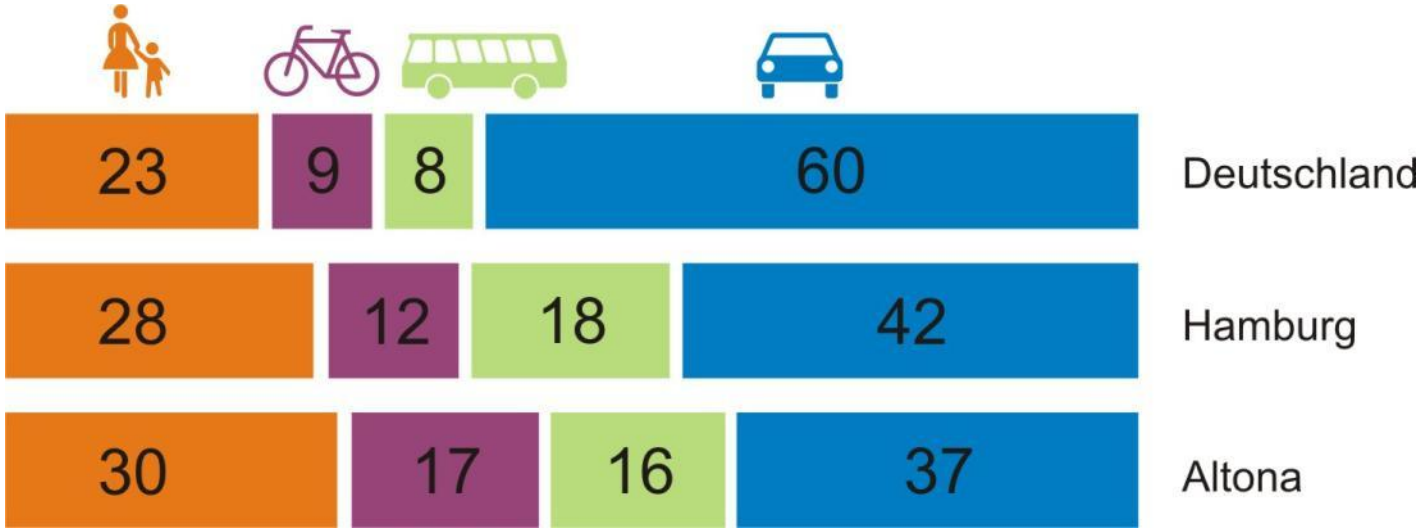
Dr.-Ing. Wolfgang Haller

Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Telefon 0511.3584-450
Telefax 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Mobilität heute und in Zukunft

Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

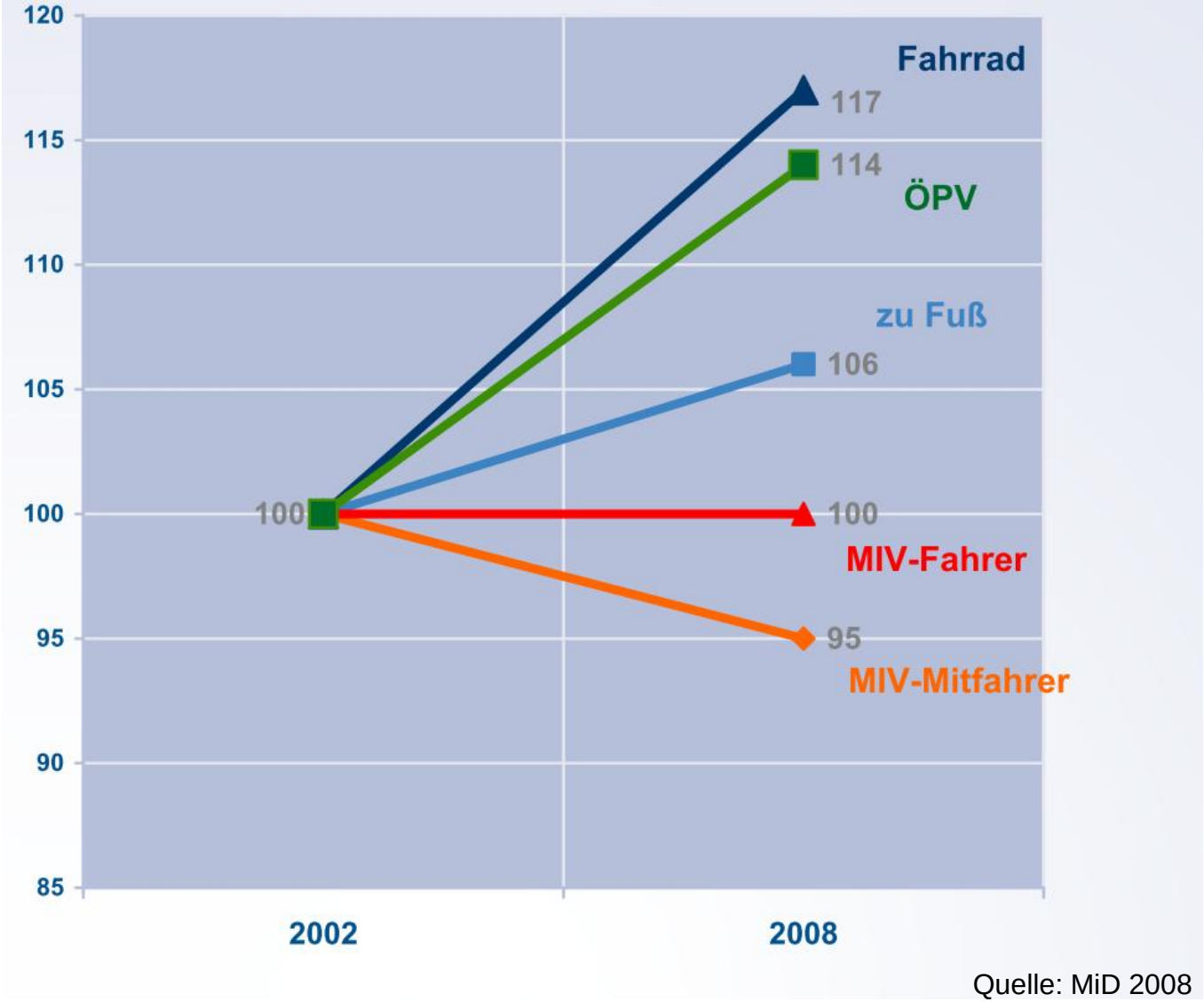
- Modal Split in der **Freien und Hansestadt Hamburg** in Prozent



- Mehr als die Hälfte aller Wege erfolgt zum Zweck **Einkaufen/Freizeit**.
- Die Hälfte aller Wege mit dem **Kraftfahrzeug** ist **kürzer als 5 km**.

(Quelle: MiD 2008)

Veränderung der Verkehrsmittelwahl



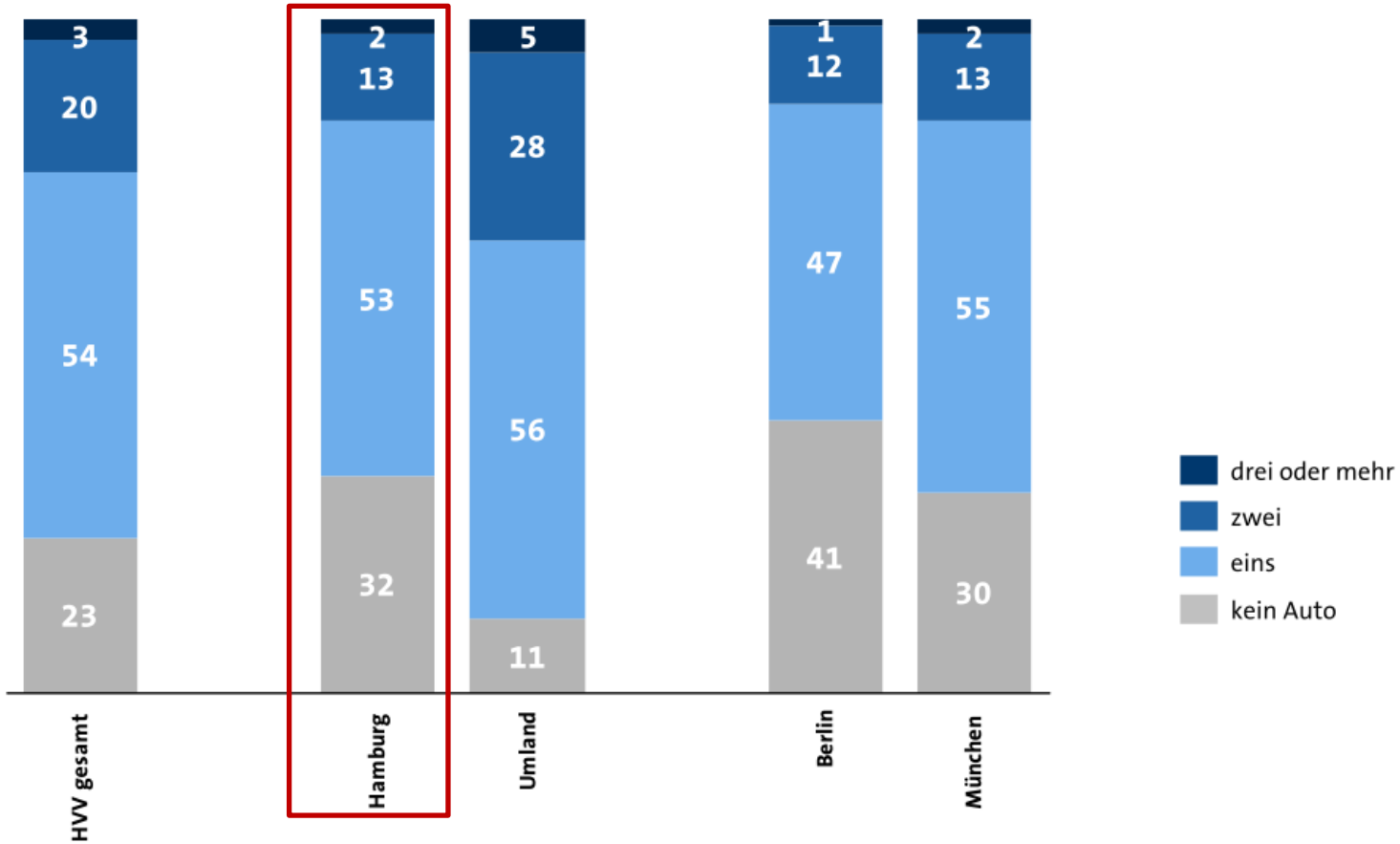
Quelle: MiD 2008

Mobilitätsgewohnheiten und Fahrzeugbesitz

Autobesitz in den Haushalten:
in Hamburg jeder dritte ohne Auto, aber Trend zum Drittwagen

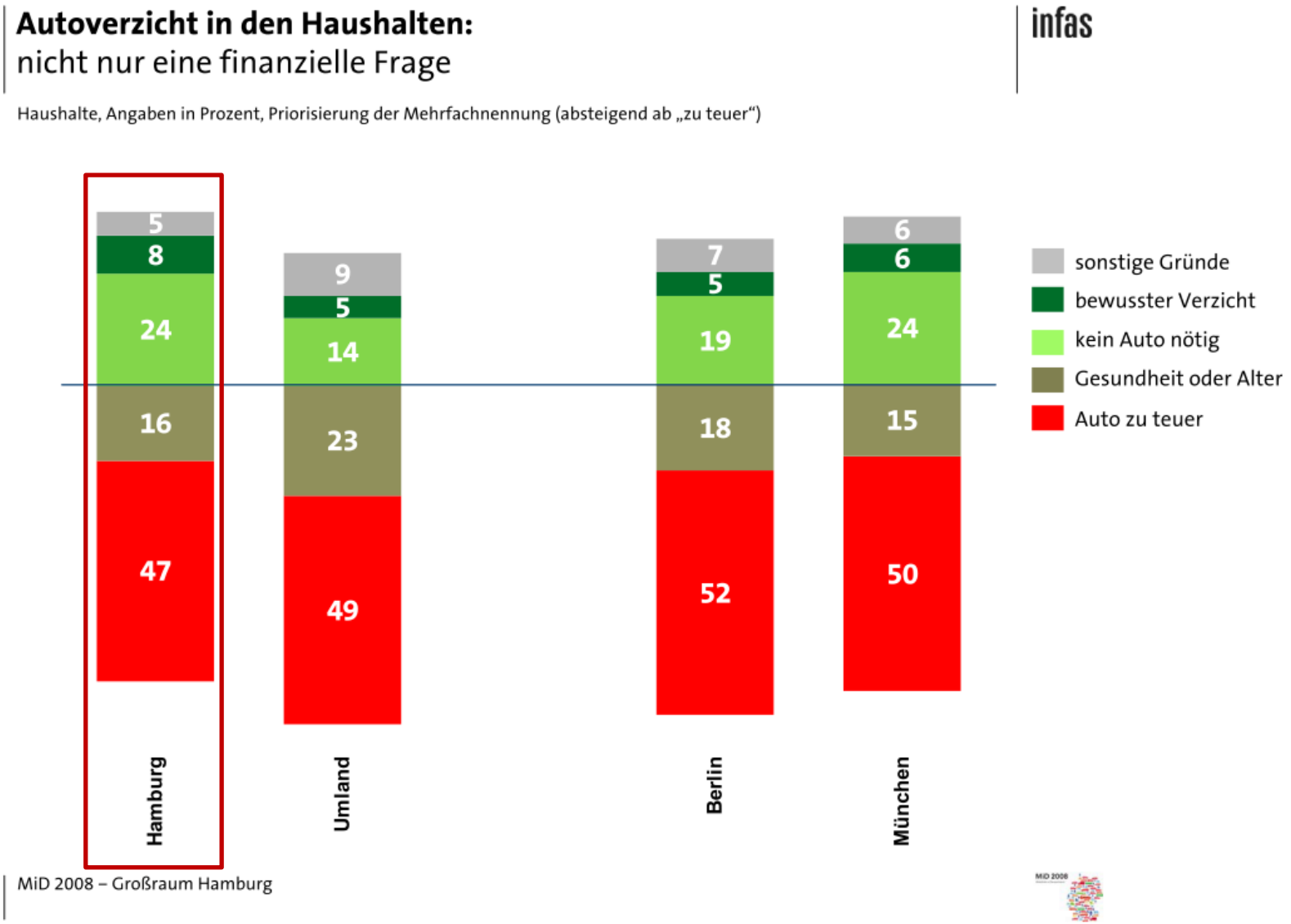
infas

Haushalte, Angaben in Prozent



MiD 2008 – Großraum Hamburg

Mobilitätsgewohnheiten und Fahrzeugbesitz



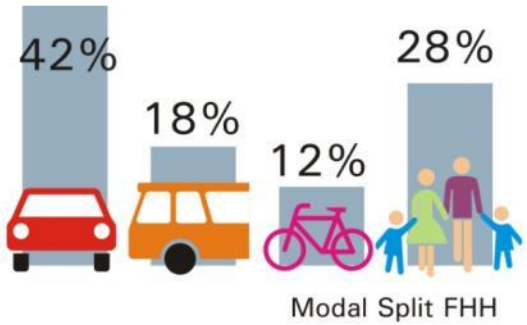
Mobilitätsgewohnheiten und Fahrzeugbesitz

- Mobilitätskennwerte im Hamburger Durchschnitt

- Bundesdurchschnitt 567 Pkw auf 1.000 Einwohner
- Durchschnitt bildet sich aus unterschiedlichen Bevölkerungsteilen
- Fahrzeugbesitz und Fahrzeugnutzung sind dabei gegeneinander abzugrenzen

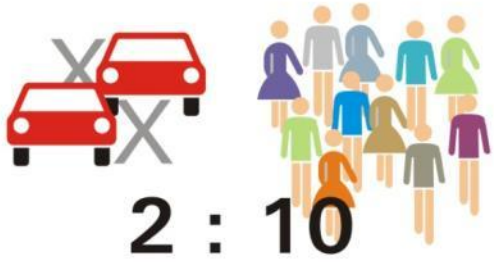
Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ - Ziele

Verkehrsverhalten



Besitzstrukturen

Lebensqualität



Verkehrsarme Quartiersentwicklung – München

„Ackermannbogen“

- Lage: Olympiapark München
- Nutzung: 2.200 Wohneinheiten mit Gewerbeflächen (500 Arbeitsplätze)
- Zielgruppe: ausgewogener Bevölkerungsmix (Eigentum, Genossenschaft, soz. Wohnungsbau)
- Prinzip: autofreies und verkehrsarmes Wohnen
- Integrierte Nahversorgung sowie Quartiersleben und Kultur
- gute ÖPNV-Anbindung
- geringe Motorisierung
- Car Sharing 20 Nutzer/Fahrzeug
- Tiefgarage baulich erstellt – Leerstand!

Verkehrsarme Quartiersentwicklung – Freiburg

„Vauban“

- Lage: Stadtrand
- Nutzung: 2.000 Wohneinheiten sowie Misch- und Gewerbeflächen
- Zielgruppe: junge Familien
- Prinzip: autofreies u. verkehrsarmes Wohnen
- Integrierte Nahversorgung, Dienstleistungen und Services
- sehr gute ÖPNV-Anbindung
- Motorisierung 150 Pkw/1.000 EW
- 12 Car Sharing-Fzg./400 Haushalte
- Quartiersgarage

Verkehrsarme Quartiersentwicklung – Tübingen

„Französisches Viertel“

- Lage: Südstadt (innenstadtnah)
- Nutzung: 3.000 Wohneinheiten mit Gewerbeflächen im EG (Büro, Einzelhandel)
- Zielgruppe: ausgewogener Bevölkerungsmix (Eigentum, Genossenschaft, soz. Wohnungsbau)
- Prinzip: autoarmes und verkehrsarmes Wohnen, „Stadt der kurzes Wege“
- Großzügig gestalteter öffentlicher Raum
- Integrierte Nahversorgung sowie Quartiersleben / Kultur
- gute ÖPNV-Anbindung/ Car Sharing
- Radverkehr dominiert
- Quartiersgaragen ohne Bindung zur WE

Verkehrsarme Quartiersentwicklung – Hamburg

„Saarlandstraße“

- Lage: Barmbek (innenstadtnah)
- Nutzung: nur **230** Wohneinheiten mit gewerblicher Nutzung im Riegel zur Saarlandstraße (HVS)
- Zielgruppe: Verein / Bauherren
- Prinzip: autofreies und verkehrsarmes Wohnen
- gute ÖPNV-Anbindung/ Car Sharing
- Radverkehrsförderung durch entsprechende Infrastrukturen
- keine Stellplätze / verpflichtend

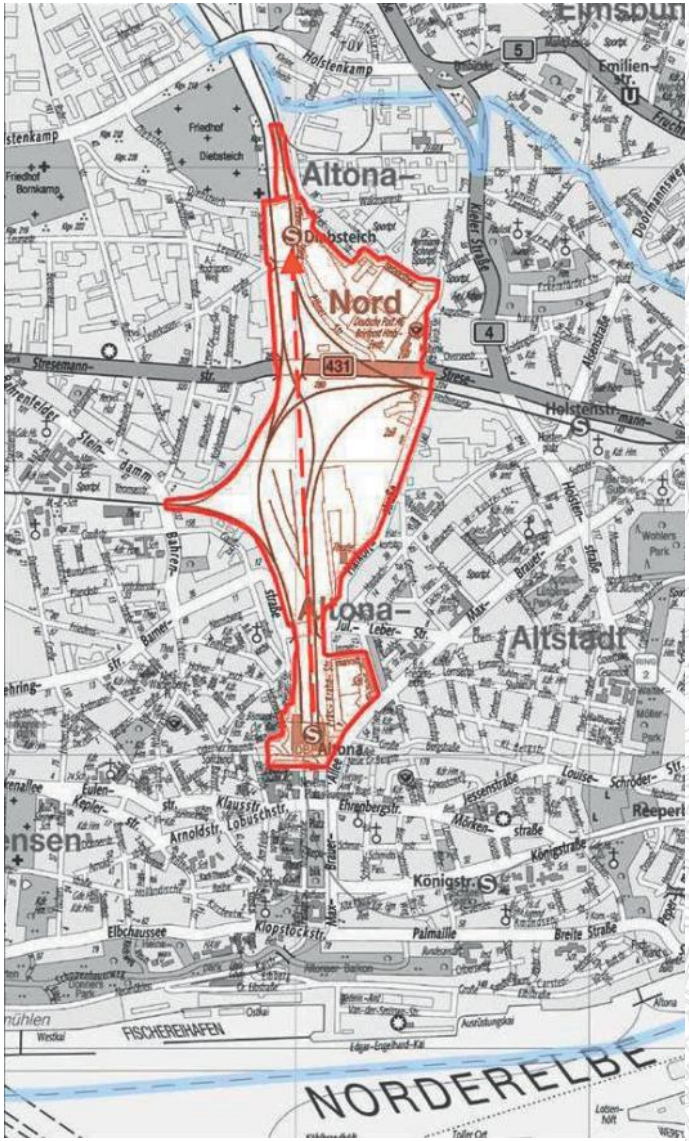
„Mitte Altona“ - Masterplanung

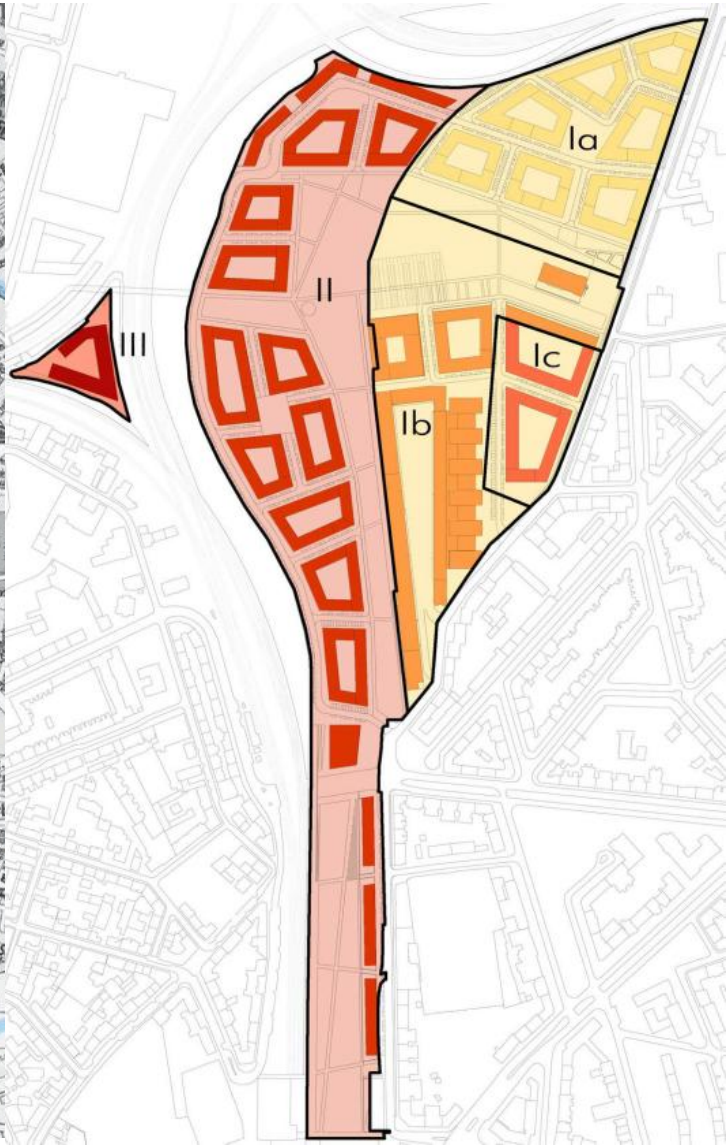
Masterplan

Nutzung

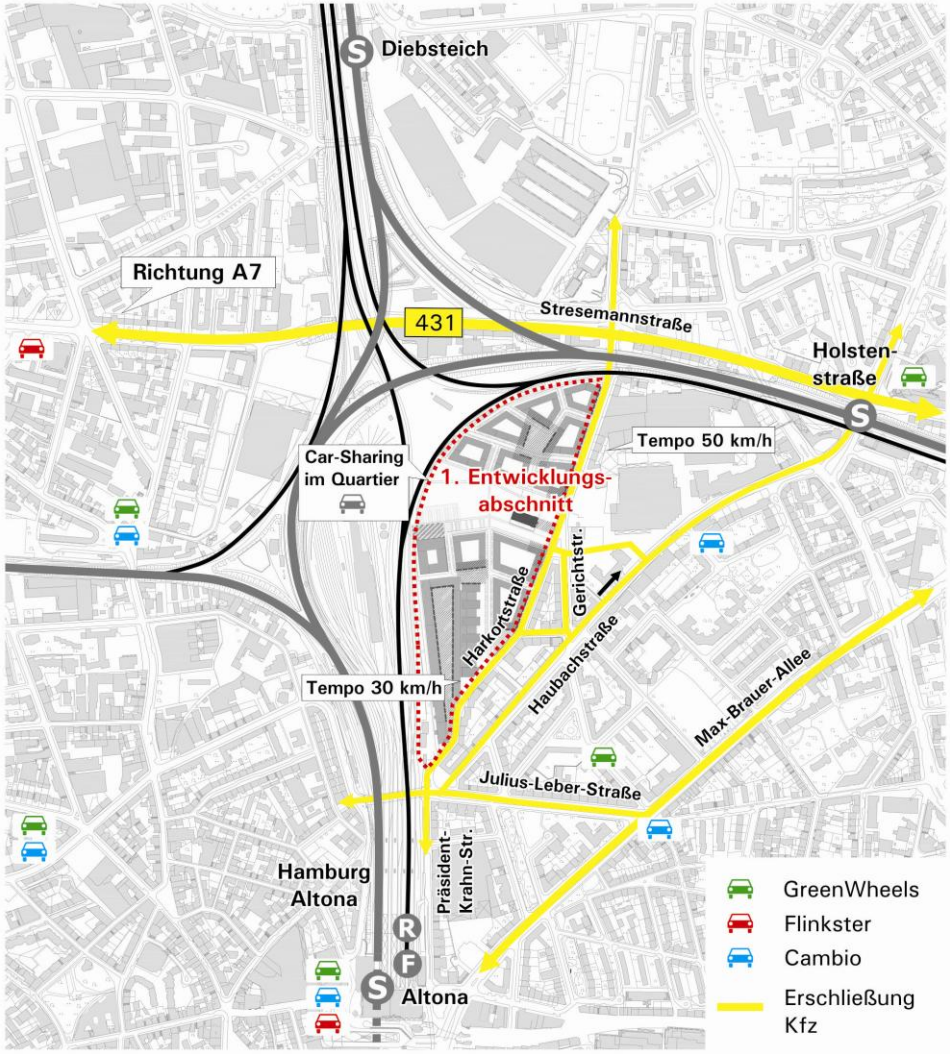
Freiraum

„Mitte Altona“ –1. Entwicklungsabschnitt



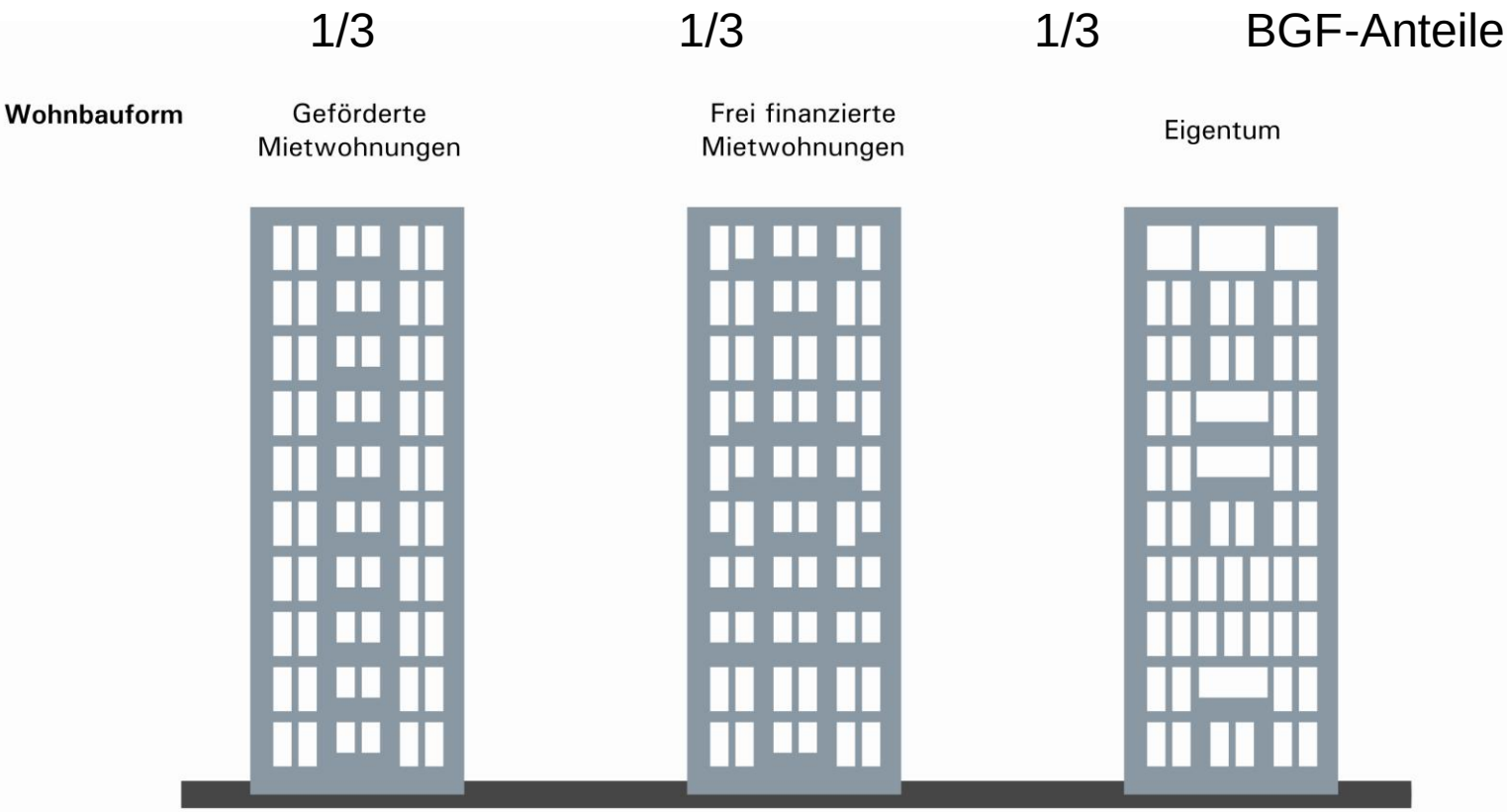


Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ – Kfz-Verkehr

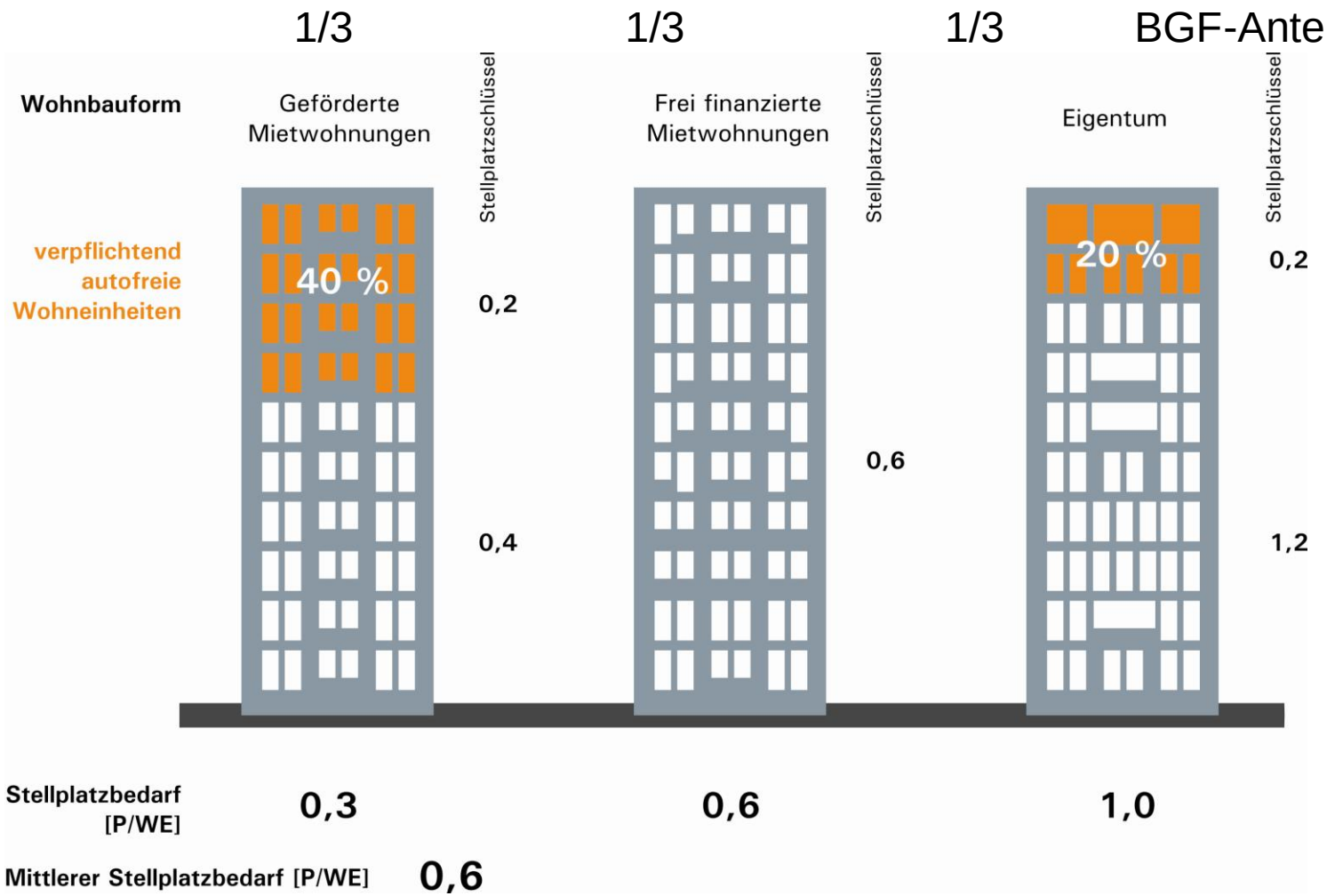


- Lage: zentral, eingebunden in den Bezirk und nah der City/Mitte
- Angebunden an das städtische und (über-) regionale Hauptverkehrs-straßennetz
- Harkortstraße als Hauptsammelstraße (Tempo 30)
- Verkehrsberuhigtes Quartier
- Car Sharing-/Car2Go-Angebote im Quartier

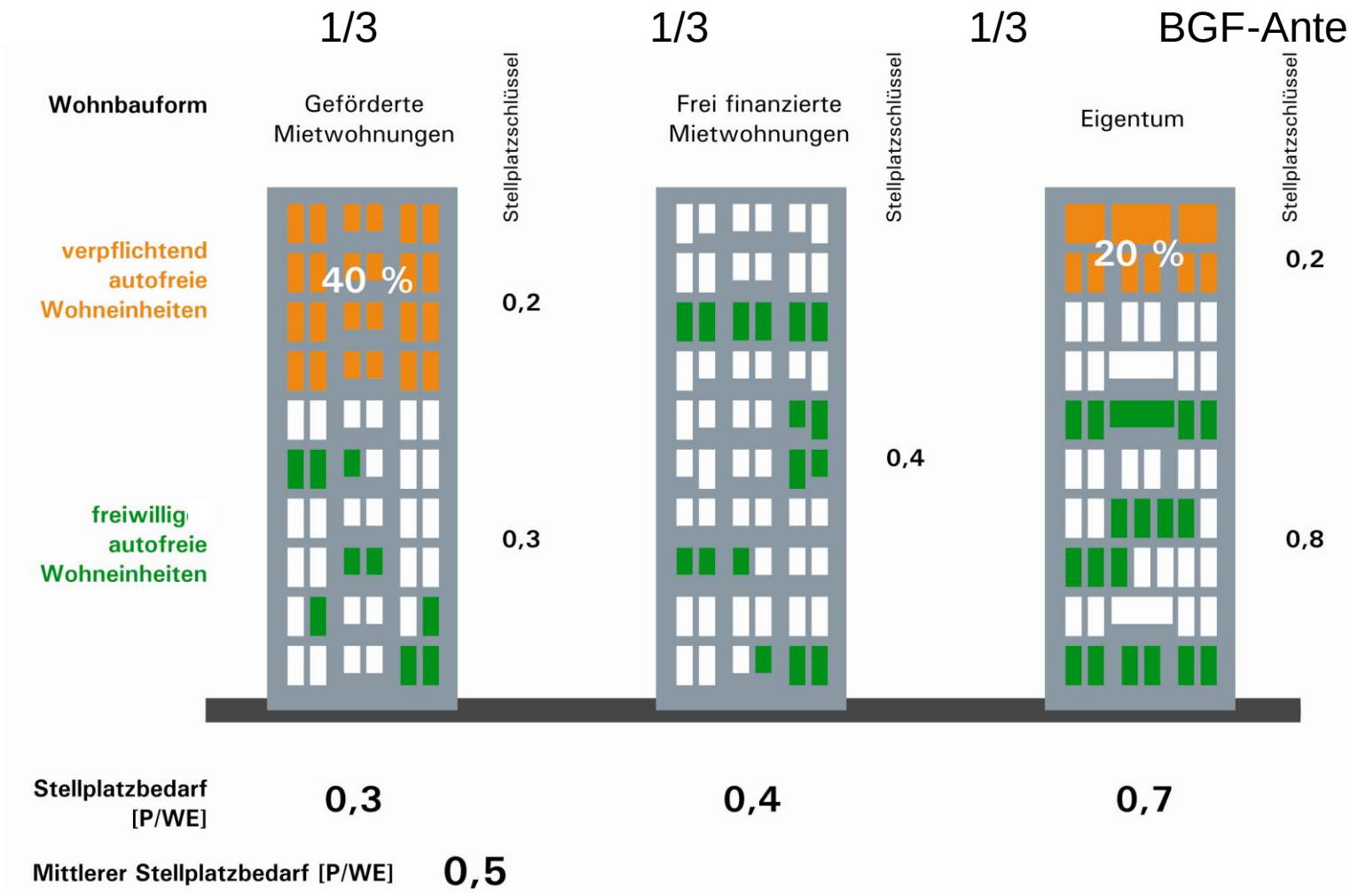
Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ – Parken



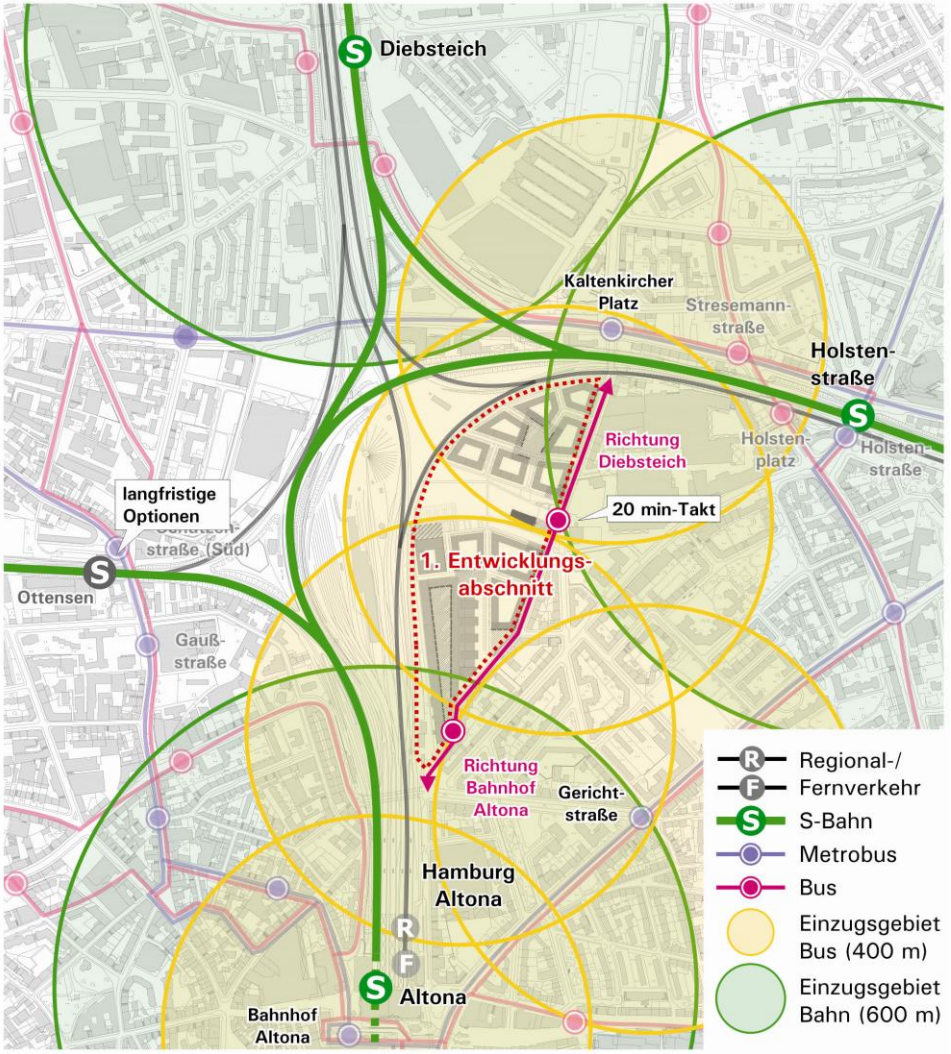
Mobilitätskonzept „Mitte Altona“– Parken



Mobilitätskonzept „Mitte Altona“– Parken

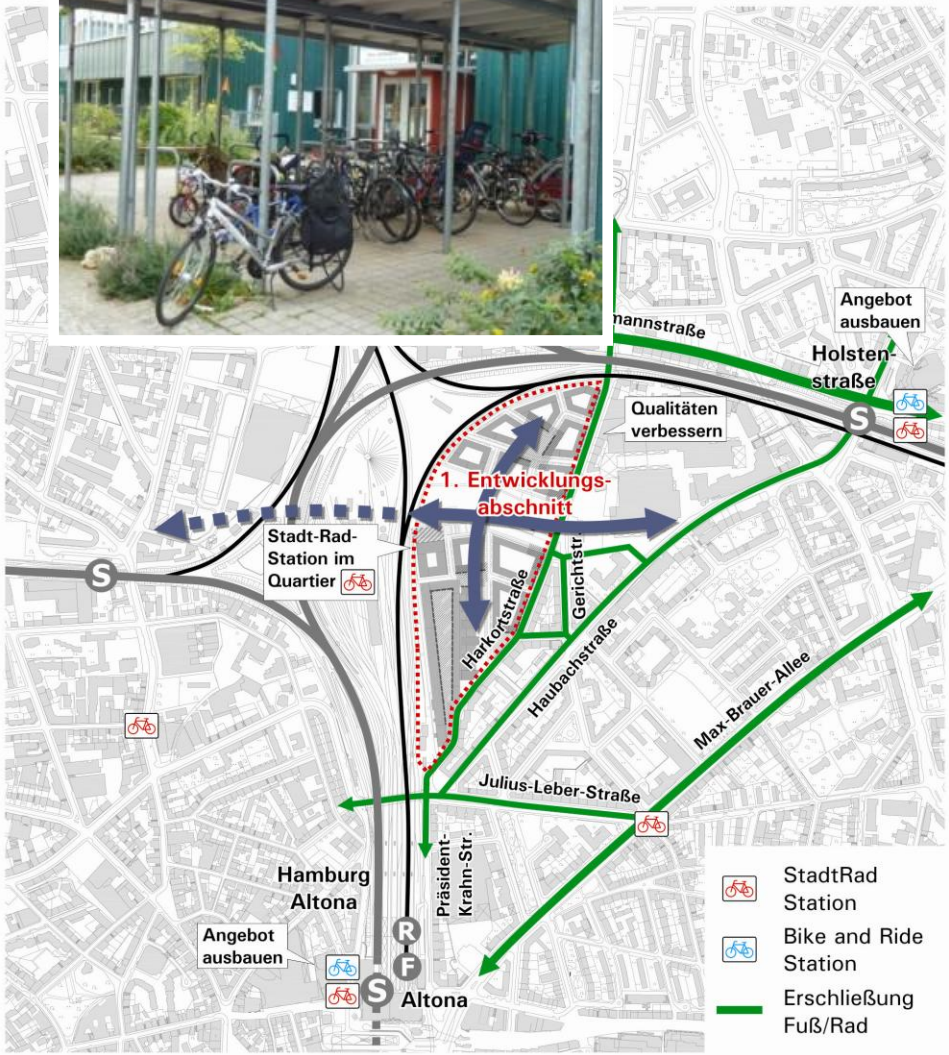


Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ - ÖPNV



- Gutes ÖPNV-Angebot <u>am Rand</u>
  - Fernbahn
  - S-Bahn
  - MetroBus
- dichte Taktfolge
- Innerhalb Tarifring A
- „Laufentfernungen“ 500 bis 1.000 m
- Ergänzung: Buslinie Harkortstraße (20 min-Takt) zur Sicherstellung der Barrierefreiheit
- B+R an den Haltestellen

Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ – Rad- und Fußverkehr



- Lage: zentral, eingebunden in den Bezirk und nah der City/Mitte
- günstiger Aktionsradius im Radverkehr
- gute Erreichbarkeit der Angebote im ÖPNV (Fernbahn, S-Bahn, MetroBus)
- Fahrradkultur in den angrenzenden Stadtteilen (Altona, Ottensen)
- Zentrale Radachsen im Quartier
- StadtRad-Stationen an Nutzungsschwerpunkten
- Einbindung in die gesamtstädtische Radverkehrsstrategie
- Ausbau Unterführung Lessingstraße, Haubachstraße, Harkortstraße
- Hochwertige Fußwegeverbindungen!

Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ - Bausteine

Kfz	■ Haupterschließung Harkortstraße – Tempo 30 ■ Verkehrsberuhigung im Quartier
Parken	■ Synergien nutzen! ■ Bewirtschaftung und wenige Stellplätze im Straßenraum
ÖPNV	■ Hohes Angebotsniveau ■ Ergänzung Buslinie Harkortstraße (Barrierefreiheit)
Rad + Fuß	■ Radachsen im Quartier ■ Fahrradparken an den Gebäuden – B+R an den Haltestellen ■ StadtRad (Leihrad)
Car-Sharing	■ Car sharing-Stationen im Quartier (< 300 m) ■ Car2go
Mobilitäts-management	■ Anreize schaffen! ■ Information, Beratung, Organisation, Koordination (MSP)

Mobilitätskonzept „Mitte Altona“ - Straßenräume

... so ?

... oder so ?

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!