

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Endbericht: Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande



fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abkürzungsverzeichnis

BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
CO₂	Kohlenstoffdioxid
CO₂e	Kohlenstoffdioxid-Äquivalent
dB(A)	Dezibel, nach Frequenzbewertungskurve A
EW	Einwohner
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
GS	Grundschule
HAW	Hochschule für Angewandte Wissenschaften
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	motorisierter Individualverkehr
NL	Niederlande
n. r.	nicht relevant
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point of Interest
s.	siehe
SGB II	Zweites Buch Sozialgesetzbuch: Bürgergeld, Grundsicherung für Arbeitsuchende
SUMI	Sustainable Urban Mobility Indicators
t	Tonnen
TTW	Tank-to-Wheel
UBA	Umweltbundesamt

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

- VuM** Vier- und Marschlande
- ZOB** Zentraler Omnibusbahnhof
- z. B.** zum Beispiel
- z. T.** zum Teil

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Karte Vier- und Marschlande inkl. Stadtteile (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	18
Abbildung 2: Bevölkerungsdichte und Fläche (Quelle: Statistikamt Nord, 2021, eigene Darstellung)	21
Abbildung 3: Altersverteilung und Haushalte mit Kindern (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, 2014, eigene Darstellung)	23
Abbildung 4: Potentialflächen für Wohnungsbau (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2022)	25
Abbildung 5: Straßen- und Wohnungsbau (vorläufig) (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 2022)	26
Abbildung 6: Strategiekarte produktives Bergedorf (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022)	28
Abbildung 7: Points of Interest (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022)	32
Abbildung 8: Verkehrssituation am Curslacker Deich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fuß- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche.	33
Abbildung 9: Straße Kurfürstendeich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fuß- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche, leicht abschüssig an den Fahrbahnrandern.	33
Abbildung 10: Straße mit Rad- und Fußweg Nettlenburger Landweg (Quelle: eigene Aufnahme), gute Fahrbahnqualität, bei hohem Radverkehrsaufkommen: zu geringe Dimensionierung des Zweirichtungsradweges.	34
Abbildung 11: Verkehrssituation Nettlenburger Straße an der Bushaltestelle Nettlenburger Straße (Mitte) (Quelle: eigene Aufnahme), schlechte Oberfläche Fußverkehr, geringer Verkehrsfluss durch schmale Fahrbahn mit Busverkehr, keine Radverkehrsanlagen.	34
Abbildung 12: Fuß- und Radweg Neuengammer Marschbahndamm (Quelle: eigene Aufnahme), gute bis mäßige Fahrbahnqualität für Fuß- und Radverkehr, keine Beleuchtung.	35
Abbildung 13: Baustelle Nettlenburger Straße / Randersweide (Quelle: eigene Aufnahme): wenige Flächen während Baustellen, potenzielle Gefahrenstellen.	35
Abbildung 14: Privates Hinweisschild Curslacker Deich / Altengammer Hausdeich (Quelle: eigene Aufnahme)	36

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildung 15: Kinder mit Rad auf der Fahrbahn auf dem Curslacker Deich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fußverkehrs- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche.....	36
Abbildung 16: Kind quert Fahrbahn Gammer Weg / Altengammer Marschbahndamm (Quelle: eigene Aufnahme), kein geregelter Überweg für querenden Fußverkehr und Kinder auf dem Fahrrad.....	36
Abbildung 17: Wegesituation Randersweide (Quelle: eigene Aufnahme), unebener Fußweg, lediglich für Radverkehr freigegeben und somit wenig Komfort für Radfahrende.....	37
Abbildung 18: Wegesituation Schleusendamm / Kurfürstendeich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Radverkehrsanlagen, Fahrbahnoberfläche mit Rissen, schlechter Zustand Gehweg.....	37
Abbildung 19: Schnellster Verkehrsträger (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).....	39
Abbildung 20: Radwegsituation Curslacker Heerweg (Quelle: eigene Aufnahme), schlechte Oberflächenqualität Fußwege, schmale Fußwege, schmale Fahrbahn, kein separater Radweg.....	41
Abbildung 21: Straßensituation Curslacker Heerweg an der Haltestelle Rieckweg (Quelle: eigene Aufnahme), unasphaltierte Bereiche für den Fußverkehr, schmaler Fußweg, keine Radverkehrsanlage, schmale Fahrbahn für den Kfz-Verkehr.....	41
Abbildung 22: Marschbahndamm und Vierländer Bahndamm (Quelle: Archiv Ludwig Uphoff, o. J.).....	42
Abbildung 23: Radverkehrsnetz (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, o. J.).....	43
Abbildung 24: Räumliche Verteilung der Nahversorgung im Bezirk Bergedorf (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2018).....	45
Abbildung 25: Erreichbarkeit Supermärkte zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).....	46
Abbildung 26: Erreichbarkeit Grundschulen zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).....	47
Abbildung 27: Erreichbarkeit weiterführender Schulen mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).....	48
Abbildung 28: Erreichbarkeit weiterführender Schulen mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation), o. J.).....	49

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildung 29: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	51
Abbildung 30: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	52
Abbildung 31: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem Pkw (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	53
Abbildung 32: Reisezeit mit ÖPNV zu Krankenhaus (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	54
Abbildung 33: Erreichbarkeit anderer Einwohner:innen mit dem ÖPNV (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	55
Abbildung 34: Erreichbarkeit anderer Einwohner:innen zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	56
Abbildung 35: Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	58
Abbildung 36: Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem Pkw (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	59
Abbildung 37: Erreichbarkeit eines Bahnhofs mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	60
Abbildung 38: Erreichbarkeit eines Bahnhofs mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)	61
Abbildung 39: Wohnorte der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	64
Abbildung 40: Alter der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	65
Abbildung 41: Geschlecht der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	65
Abbildung 42: Berufsgruppe der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	66
Abbildung 43: Modal Split der Vier- und Marschlande im Vergleich (Quelle: Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020)	67
Abbildung 44: Nutzung Verkehrsmittel im Alltag (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	68
Abbildung 45: Nutzung Verkehrsmittel nach Häufigkeit (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	69

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildung 46: Schulmobilität (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	70
Abbildung 47: Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Vier- und Marschlanden (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	71
Abbildung 48: Autobesitz in den Haushalten Regionalvergleich Hamburg (Quelle: Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020)	72
Abbildung 49: Zweck der Nutzung des Verkehrsmittels (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	73
Abbildung 50: Zielgebiete (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	74
Abbildung 51: Gründe der Nutzung (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	75
Abbildung 52: Gründe der Nicht-Nutzung im Umweltverbund (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	76
Abbildung 53: Angenehme Stellen auf alltäglichen Wegen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	77
Abbildung 54: Unangenehme Stellen auf alltäglichen Wegen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	78
Abbildung 55: Zufriedenheit Aufenthalt im öffentlichen Raum (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	79
Abbildung 56: Zufriedenheit mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	80
Abbildung 57: Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen im Umweltverbund (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	81
Abbildung 58: Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von Alltagszielen zu Fuß (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	82
Abbildung 59: Lärmbelastung durch Verkehr (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	83
Abbildung 60: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, 2023)	84
Abbildung 61: Verbesserungspotentiale bezogen auf die Lärmbelastung (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	85
Abbildung 62: Unangenehme und unsichere Stellen in den Vier- und Marschlanden (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	86
Abbildung 63: Verbesserungspotential Radverkehr Curslack (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	87
Abbildung 64: Verbesserungspotential Fußverkehr Curslack (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	87
Abbildung 65: Verbesserungspotential Sicherheit (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	88

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildung 66: Angenehme und sichere Stellen in den Vier- und Marschlanden (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	89
Abbildung 67: Voraussetzungen für die Nutzung von Alternativen zum Pkw (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	90
Abbildung 68: Gewünschte Verbesserung der ÖPNV-Angebote (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	91
Abbildung 69: Gewünschte Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	92
Abbildung 70: Wünsche zu Mobilitätsangeboten (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)	93
Abbildung 71: Ist-Zustand der Mobilitätsangebote (Quelle: eigene Abbildung)	98
Abbildung 72: D-1 Mobile Versorgung (Quelle: eigene Abbildung)	102
Abbildung 73: F-1 Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz (Quelle: eigene Abbildung)	103
Abbildung 74: F-2 Fußinfrastruktur: Querungsmöglichkeiten schaffen (Quelle: eigene Abbildung)	104
Abbildung 75: F-3 Fußwege ertüchtigen (Quelle: eigene Abbildung)	105
Abbildung 76: F-4 Beleuchtung (Quelle: eigene Abbildung)	106
Abbildung 77: F-5 Fußinfrastruktur/-wege: Ermöglichen eines sicheren Fußverkehrs (Quelle: eigene Abbildung)	107
Abbildung 78: M-1 Digitale Informationsplattform (Quelle: eigene Abbildung)	108
Abbildung 79: M-2 Fahrradmitnahme im ÖPNV (Quelle: eigene Abbildung)	109
Abbildung 80: M-3 Park & Ride / Bike & Ride (Quelle: eigene Abbildung)	110
Abbildung 81: Ö-1 HVV Minibusse / Deichflitzer (Quelle: eigene Abbildung)	111
Abbildung 82: Ö-2 HVV hop / on-demand (Quelle: eigene Abbildung)	112
Abbildung 83: Ö-3 Haltestelle on-demand (Quelle: eigene Abbildung)	113
Abbildung 84: Ö-4 Expressbuslinien (Quelle: eigene Abbildung)	114
Abbildung 85: Ö-5 Taktung Bus, Bahn, Deichflitzer (Quelle: eigene Abbildung)	115
Abbildung 86: Ö-6 Wartehäuschen an Bushaltestellen errichten bzw. erneuern (Quelle: eigene Abbildung)	116
Abbildung 87: R-1 Fahrradstraßen auf Deichstraßen prüfen (Quelle: eigene Abbildung)	117
Abbildung 88: R-2 Neue Radverbindungen schaffen (Quelle: eigene Abbildung)	118
Abbildung 89: R-3 Fahrbahnflächen verbessern (Quelle: eigene Abbildung)	119

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Abbildung 90: R-4 Bike-Ports einrichten (Quelle: eigene Abbildung)	120
Abbildung 91: R-5 Fahrradstellplätze (Quelle: eigene Abbildung).....	121
Abbildung 92: S-1 Carsharing anbieten (Quelle: eigene Abbildung)	122
Abbildung 93: S-2 Mitfahrbänke anbieten (Quelle: eigene Abbildung).....	123
Abbildung 94: S-3 Informationsveranstaltung wie Bürger:innen eigene Carsharing Konzepte umsetzen können (Quelle: eigene Abbildung).....	124
Abbildung 95: S-4 Bike-Sharing (StadtRad Stationen) (Quelle: eigene Abbildung).....	125
Abbildung 96: V-1 Verengung der Fahrbahn, Aufpflasterungen und Blumenkübel vor Schulen und Kitas (Quelle: eigene Abbildung).....	126
Abbildung 97: V-2 Tempo 30 (Quelle: eigene Abbildung).....	127
Abbildung 98: V-3 Schulwegzonen einrichten (Quelle: eigene Abbildung).....	128
Abbildung 99: V-4 E-Ladesäulen (Quelle: eigene Abbildung).....	129
Abbildung 100: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Fußverkehr (Quelle: eigene Abbildung).....	131
Abbildung 101: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Multimodalität (Quelle: eigene Abbildung).....	132
Abbildung 102: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: ÖPNV (eigene Abbildung).....	133
Abbildung 103: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Radverkehr (Quelle: eigene Abbildung).....	134
Abbildung 104: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Sharing (Quelle: eigene Abbildung).....	135
Abbildung 105: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr (Quelle: eigene Abbildung).....	136
Abbildung 106: Indikatoren, Ziele und Evaluationsmethoden: Mobilitätsbezogene und ökonomische Handlungsziele (Quelle: eigene Abbildung)	139
Abbildung 107: Indikatoren, Ziele und Evaluationsmethoden: Ökologische, soziale und gesundheitsbezogene und stadträumliche Handlungsziele (Quelle: eigene Abbildung)	140

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: CO2 Berechnungen (Quelle: eigene Berechnungen)..... 142

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhangsverzeichnis

1.	Stadtteilsteckbriefe	B
2.	Entwicklungsprognose	AA
3.	Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem Rad	CC
4.	Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten zu Fuß	DD
5.	Reisezeit zum Bahnhof zu Fuß	EE
6.	Reisezeit zum Bahnhof mit dem Pkw	FF
7.	Heatmap: Hindernisse	GG
8.	Heatmap: Tempo 30	HH
9.	Heatmap: Bikesharing	II
10.	Karte: Ist-Zustand der Mobilitätsangebote	JJ
11.	Karte: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande	JJ

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis	4
Tabellenverzeichnis.....	10
Anhangsverzeichnis.....	11
0. Vorwort.....	15
1. Einordnung des Gebiets.....	16
1.1 Demographische Kennzahlen	20
1.2 Sozialstruktur	22
1.3 Wohnen & Bebauung.....	24
1.4 Wirtschaft	27
1.5 Lokale Besonderheiten.....	30
2. Infrastruktur, Angebote und Erreichbarkeiten	38
2.1 Verkehrsnetz und Mobilitätsangebote.....	38
2.2 Erreichbarkeiten.....	44
2.2.1 Nahversorgung	44
2.2.2 Bildung	47
2.2.3 Arbeitsplätze	50
2.2.4 Ärztliche Versorgung.....	54

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.5	Austausch innerhalb der Vier- und Marschlande.....	55
2.2.6	Freizeitgelegenheiten.....	57
2.2.7	Nächster Bahnhof.....	60
3.	Mobilitätsverhalten und Bedarfe.....	62
3.1	Mobilitätsverhalten in den Vier- und Marschlanden.....	67
3.1.1	Häufigkeit der Nutzung.....	69
3.1.2	Schulmobilität.....	70
3.2	Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Vier- und Marschlanden.....	71
3.3	Ziele und Zweck der Nutzung des Verkehrsmittels.....	73
3.4	Gründe der Nutzung und Nicht-Nutzung des Verkehrsmittels.....	75
3.5	Zufriedenheit: Alltägliche Wege.....	77
3.6	Zufriedenheit: Aufenthalt im öffentlichen Raum.....	79
3.7	Zufriedenheit: Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs in den Vier- und Marschlanden.....	80
3.8	Zufriedenheit: Erreichbarkeit von Zielen im Umweltverbund.....	81
3.9	Lärmbelastung durch Verkehr (Straßenverkehr, Schienenverkehr).....	83
3.10	Hotspots: Karten & Kommentare.....	86
3.10.1	Unangenehme und unsichere Hotspots.....	86
3.10.2	Angenehme und sichere Hotspots.....	89
3.11	Voraussetzung der Nutzung von Alternativen.....	89
3.12	Wünsche und Orte von Mobilitätsangeboten.....	91

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

4. Zwischenfazit	94
5. Maßnahmen	99
5.1 Maßnahmensteckbriefe	101
5.2 Verortung von Maßnahmen	130
5.3 Indikatoren und Ziele	137
5.4 Einsparungen von CO2 Emissionen.....	141
6. Fazit und Ausblick.....	143
Literaturverzeichnis.....	146
Anhang.....	A

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

0. Vorwort

Die Vier- und Marschlande, im Südosten Hamburgs gelegen und zum Bezirk Bergedorf gehörend, bilden eine facettenreiche Region, die sich über eine Fläche erstreckt, die fast ein Fünftel der gesamten Fläche Hamburgs ausmacht. Geprägt von ländlicher Atmosphäre und landwirtschaftlicher Produktion, unterscheiden sich die Vier- und Marschlande stark von den urbanen Gebieten Hamburgs und dem dichter besiedelten Kerngebiet Bergedorfs. Während im Kerngebiet Bergedorfs rund 100.000 Einwohner:innen auf ca. 27 Quadratkilometern leben, gibt es in den Vier- und Marschlanden nur etwa 30.000 Einwohner:innen auf einer über viermal größeren Fläche (Statistikamt Nord, 2021). Durch die geringe Siedlungsdichte wird die regionale Herausforderung auch für die Mobilität evident.

Das aktuelle Mobilitätssystem in den Vier- und Marschlanden ist vorwiegend auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet und bietet nur begrenzte Optionen für umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsalternativen. Die Nutzung spiegelt dies wider, wie aus dem Regionalbericht „Mobilität in Deutschland 2017“ (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020) für Hamburg hervorgeht. In den Vier- und Marschlanden ist der Anteil der Haushalte mit einem oder mehr Pkws besonders hoch, während die Nutzung des Umweltverbunds vergleichsweise gering ist. Gründe dafür sind die längere Fahrzeit im Vergleich zum Pkw und die unzureichende Taktung des ÖPNV. Doch gerechte Mobilitätschancen erfordern gute Angebote für alle, auch für diejenigen ohne Auto, und umweltfreundliche Alternativen sind unabdingbar für die Erreichung der Klimaschutzziele.

Um die Verkehrswende auch in den ländlichen Regionen Hamburgs umzusetzen, wurde daher in den Jahren 2023 und 2024 ein Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande erarbeitet. Die Leitziele des Mobilitätskonzepts sind:

1. Erreichbarkeit herstellen: Das Konzept gewährleistet die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele durch Nahmobilitätsformen sowie entfernter Ziele durch vielfältige Mobilitätsangebote.
2. Sicherheit gewährleisten: Die Mobilitätsangebote sollen das subjektive und objektive Sicherheitsempfinden erhöhen und von verschiedenen Zielgruppen genutzt werden.
3. Zugang ermöglichen: Die Mobilitätsangebote und die verbesserte Infrastruktur führen zu erhöhter gesellschaftlicher Teilhabe, insbesondere für benachteiligte Gruppen.
4. Sanften Tourismus fördern: Das Konzept berücksichtigt durch verträgliche Verkehrsangebote die Attraktivitätssteigerung der Vier- und Marschlande aus touristischer Sicht.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Die Basis des Konzeptes bildet eine umfassende Bestandsaufnahme mittels aktueller Statistikdaten, Mobilitäts- und Erreichbarkeitsanalysen sowie einer eigenen Mobilitätsumfrage der Bevölkerung und Interviews mit Stakeholdern. Zudem wurden die Verwaltung und Politik sowie Tourismusstakeholder in dem Prozess involviert. Nur durch die Einbeziehung der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Tourismus können relevante Informationen zum Ist-Zustand und konkrete Wünsche ermittelt werden. Die Bestandsaufnahme wird ergänzt um eine prognostizierte Entwicklung (z. B. Bevölkerungsentwicklung, geplante Neubauprojekte). In diesem Bericht beziehen wir uns auf verschiedene Quellen, die sowohl im Literaturverzeichnis als auch im Anhang ausführlich aufgeführt sind.

Basierend auf den durchgeführten Analysen wurden passgenaue Maßnahmen für die Gestaltung eines nachhaltigen, sozialverträglichen Mobilitätssystems entwickelt. Die Maßnahmen sind ausgerichtet auf die vier Leitziele und sollen dazu beitragen, die Region der Vier- und Marschlande zukunftsfähig und attraktiv zu gestalten.

1. Einordnung des Gebiets

Die Vier- und Marschlande liegen im Südosten Hamburgs und gehören zum Bezirk Bergedorf (Abbildung 1). Die insgesamt zwölf Stadtteile der Vier- und Marschlande erstrecken sich über eine Fläche von 127 Quadratkilometern. Das Gebiet zeichnet sich durch eine ländliche Prägung mit landwirtschaftlicher Produktion und kleineren Ortskernen sowie ausgeprägter bandartiger Deichrandbebauung mit überwiegender

Einfamilienhausbebauung und nur wenigen Mehrfamilienhäusern aus (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017). Die Vier- und Marschlande bilden einen Kontrast zu den urbanen, dicht besiedelten Gebieten Hamburgs und dem Kerngebiet des Bezirks Bergedorf. Gleichzeitig unterscheidet sich das Gebiet auch zu den ländlichen Regionen Altes Land und Bardowick in Niedersachsen (Interview B). Durch die Nähe zur Großstadt (Fahrzeit von der geographischen Mitte des Gebiets bis Hamburg Zentrum ca. 30 Minuten mit dem Pkw (Google Maps, o. J.)) sind die Vier- und Marschlande eher als suburban einzustufen.

Die Vier- und Marschlande werden begrenzt durch die Stadtteile Lohbrügge und Bergedorf im Norden, die Landesgrenze zu Schleswig-Holstein im Nordosten sowie die Süderelbe, welche sich von West bis Ost im Süden des Gebiets erstreckt. Mit ihren Seen ist die Region ein beliebtes Naherholungsgebiet für viele Menschen aus Hamburg. Zusätzlich ziehen verschiedene Attraktionen und Festivitäten wie traditionelle Festtagsumzüge oder das Erntedankfest sowohl Tagestourist:innen aus der Region als auch Übernachtungsgäste an (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017). Die Vier- und Marschlande sind eine der ältesten und weitestgehend geschlossenen Kulturlandschaften im norddeutschen Raum, geprägt durch Gartenbau, Obstanbau und alte Kulturdenkmäler, wie z. B. Mühlen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017; Interview B).

Grundsätzlich gilt es, die Sozialräume Vierlande und Marschlande zu unterscheiden. Die Vierlande erstrecken sich vom Billwerder Billdeich im Norden über die Straßen Durchdeich und Sietwende im Westen bis zur

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Norderelbe im Süden und Osten und beinhalten die Stadtteile Kirchwerder, Neungamme, Altengamme und Curslack. Die Marschlande erstrecken sich vom Mittleren Landweg und dem Billwerder Bildeich im Norden bis zur Norderelbe im Westen und Süden. Im Osten grenzen sie an die Vierlande und reichen bis zu den Straßen Durchdeich und Sietwende. Zu den Marschlanden gehören die Stadtteile Allermöhe, Billwerder, Moorfleet, Neuallermöhe, Ochsenwerder, Reitbrook, Spadenland und Tatenberg (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017).

Der dicht besiedelte Stadtteil Neuallermöhe gehört historisch ebenfalls zu dem betrachteten Gebiet der Vier- und Marschlande. Die Baustruktur in dem Stadtteil ist geprägt von Großwohnsiedlungen, das spiegelt sich auch in der hohen Bevölkerungszahl wider. Die Bevölkerungsdichte ist in Neuallermöhe durchschnittlich rund 25-mal so hoch wie in den restlichen Stadtteilen der Vier- und Marschlande. Strukturell unterscheidet sich Neuallermöhe insgesamt stark vom restlichen, wenig besiedelten, ländlich geprägten Gebiet. Durch die strukturellen Rahmenbedingungen ergeben sich für den Stadtteil Neuallermöhe wesentlich andere Anforderungen. Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes wird der Fokus auf die ländlichen Räume in den Vier- und Marschlanden gelegt, wo auf Grund der geringen Bevölkerungsdichte und längerer Wege besondere Angebote und Konzepte benötigt werden. Der Stadtteil Neuallermöhe ist hinsichtlich der Mobilitätsbedarfe gesondert zu betrachten und wird bei der Entwicklung von Maßnahmen für das Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande nicht weiter betrachtet.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

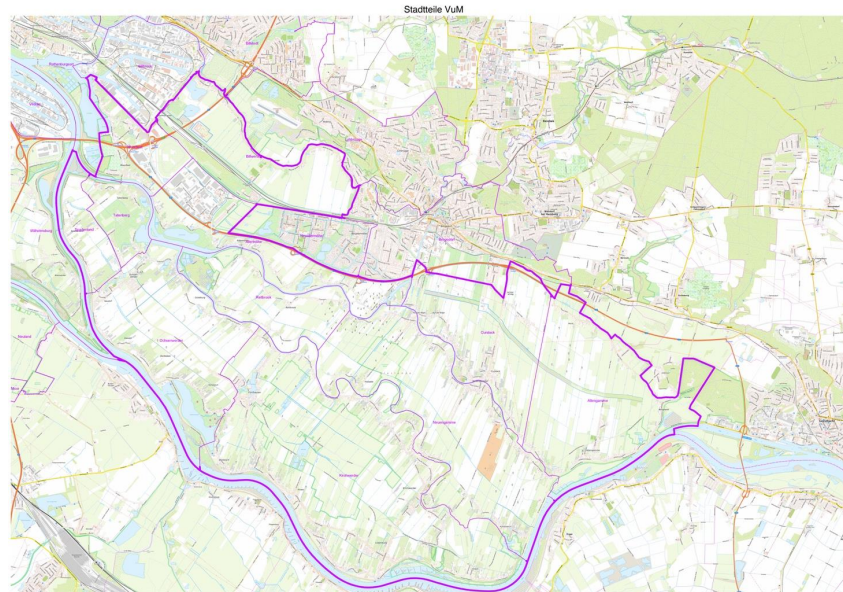


Abbildung 1: Karte Vier- und Marschlande inkl. Stadtteile (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Im Folgenden werden lokale Gegebenheiten in den Vier- und Marschlanden anhand von räumlichen Merkmalen, Sozialstruktur, Wohnen, Versorgungsinfrastruktur, Bildung und Mobilität beschrieben. Stadtteile, welche hinsichtlich einzelner Merkmale herausstechen, werden dabei besonders hervorgehoben. Für jeden Stadtteil wurde ein separater Steckbrief aufbereitet, welcher jeweils die wichtigsten Informationen übersichtlich darstellt. Weitere Daten sind einer Exceltabelle zu entnehmen. Die Stadtteilsteckbriefe für alle Stadtteile der Vier- und Marschlande sowie die Tabelle befinden sich im Anhang (Anhang 1).

Die Ergebnisse dieses Kapitels stützen sich auf folgende Daten:

- Statistikamt Nord, 2021,
- Erreichbarkeitsportal der Metropolregion Hamburg (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.),
- Verkehrsportal (Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, o. J.),
- Daten des Bezirksamts Bergedorf (verschiedene Jahre),
- Daten zu Unfällen 2019 – 2021 (Polizei Hamburg, 2022),
- Sozialbericht Vier- und Marschlande (2017),
- Entwicklungskonzept Bergedorf 30+ (2022),
- Online-Mietenspiegel (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, o. J.).

Auf Grundlage der Daten des Statistikamts Nord für die Jahre von 2017 bis 2021 wurde eine Entwicklungsprognose (Anhang 2) für folgende

Kriterien erstellt:

- Bevölkerungszahl,
- unter 18-Jährige in Prozent der Bevölkerung,
- 65-Jährige und Ältere in Prozent der Bevölkerung,
- Wanderungssaldo,
- Haushalte mit Kindern in Prozent der Haushalte,
- Alleinerziehende in Prozent der Haushalte mit Kindern,
- Pkw-Bestand: Private Pkw je 1.000 Einwohner:innen,
- Pkw-Bestand: Anteil an Elektrofahrzeugen.

Die Daten zur Bevölkerungszahl sowie zum Wanderungssaldo wurden zusätzlich um Informationen über künftige Entwicklungen (z. B. Neubaugebiete) des Bezirksamts Bergedorf ergänzt. Dabei wurde eine qualitative Prognose mit folgender Klassifizierung vorgenommen: 1. stark positiv, 2. positiv, 3. neutral, 4. negativ, 5. stark negativ (Anhang 2).

Zusätzlich wurden qualitative, leitfadengestützte Interviews mit fünf Bewohner:innen der Vier- und Marschlande geführt (A, B, C, D, E; die Dauer der Interviews betrug durchschnittlich ca. 60 Minuten) und eine Online- sowie eine Vor-Ort-Umfrage zur Mobilität in den Vier- und Marschlanden durchgeführt. Die Umsetzung der Umfrage wird detaillierter in Kapitel 3 beschrieben.

Die Daten aus den Stadtteilen wurden außerdem mit Daten der Gesamtstadt Hamburg verglichen, um die besonderen Gegebenheiten in den Vier- und Marschlanden aufzuzeigen. Auf Grundlage verschiedener

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Konzepte und Daten wurde außerdem eine Prognose für die künftige Entwicklung in den Vier- und Marschlanden erstellt, die von hoher Relevanz für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist.

1.1 Demographische Kennzahlen

Generell ist die Bevölkerungszahl sowie die Bevölkerungsdichte im ländlich geprägten Gebiet der Vier- und Marschlande im Vergleich zum Bezirk Bergedorf sowie zur Gesamtstadt Hamburg sehr gering. Neuallermöhe ausgenommen, ist Kirchwerder der Stadtteil mit den meisten Einwohner:innen. Mit einer Fläche von über 30 Hektar ist Kirchwerder auch mit Abstand der flächenmäßig größte Stadtteil im Untersuchungsgebiet und umfasst eine fast doppelt so große Fläche wie Neuengamme, dem zweitgrößten Stadtteil in den Vier- und Marschlanden. Am dichtesten wohnen die Menschen, abgesehen von Neuallermöhe, in Kirchwerder, Billwerder und Curslack. Reitbrook hingegen ist der Stadtteil mit der geringsten Bevölkerungsdichte (Abbildung 2).

Die vorliegenden Daten des Statistikamts Nord belegen, dass es in fast allen Stadtteilen einen realen Bevölkerungszuwachs zwischen 2017 und 2021 gegeben hat (leichte Schwankungen ausgenommen) (Statistikamt Nord, 2021). Aus den geführten Interviews geht hervor, dass der Zuzug neuer Bewohner:innen auch von Einheimischen spürbar wahrgenommen wird. Es würden viele neue Häuser gebaut, berichtet beispielsweise eine Interviewpartner:in (Interview C). Die Person ist dem Zuwachs generell optimistisch gegenüber eingestellt, äußert jedoch auch leichte Bedenken,

dass sehr viele Häuser entstehen und der dörfliche Charakter der Vier- und Marschlande verloren gehen könnte.

In Interview D wird erwähnt, dass die Vier- und Marschlande durch den Zuzug neuer Bewohner:innen eine Aufwertung erfahren. Es ist generell mit weiterem Wachstum zu rechnen: Die Stadt Hamburg wächst von den Einwohner:innenzahlen weiter, gleichzeitig sind die Vier- und Marschlande ein attraktiver Wohnstandort. Insbesondere Familien mit Kindern sowie junge Menschen mit Familienplanung ziehen in die Vier- und Marschlande (Interview A).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

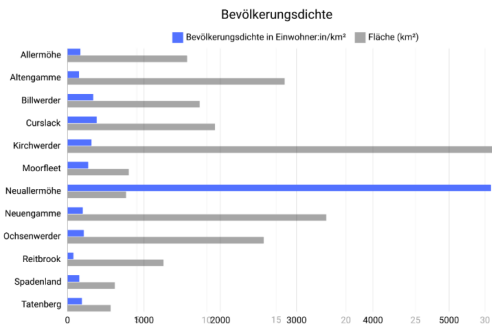


Abbildung 2: Bevölkerungsdichte und Fläche (Quelle: Statistikamt Nord, 2021, eigene Darstellung)

Eine eigene Entwicklungsprognose, basierend auf den Zahlen des Statistikamts Nord von 2017 bis 2021, ergänzt durch weitere Informationen des Bezirksamts Bergedorf zu genehmigten und geplanten Wohnbauflächen, zeigt einen Zuwachs in allen Stadtteilen außer Neuingamme, Reitbrook, Spadenland und Tatenberg. In diesen Stadtteilen wird mit einer stabil bleibenden Bevölkerungszahl (neutral) gerechnet. In Reitbrook, Spadenland und Tatenberg ist vorerst keine Errichtung neuer Wohnquartiere geplant, die Entwicklungsprognose (Anhang 2) zeigt normale Schwankungen in den Bevölkerungszahlen. In den anderen Stadtteilen der Vier- und Marschlande wird durchschnittlich mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung gerechnet (Anhang 2).

Ein deutlicher Anstieg der Bevölkerung wird mit der Entstehung des neuen Stadtteils Oberbillwerder¹ nördlich der A25 erwartet. In diesem neuen Quartier sollen insgesamt Wohnungen für etwa 15.000 Menschen entstehen, was einem Gesamtzuwachs der Bevölkerung von über 400 Prozent für das Gebiet entspräche (IBA Hamburg GmbH, 2019). Es gibt jedoch noch keine konkreten Angaben darüber, wann die Entwicklung abgeschlossen sein wird und die Wohnungen bezogen werden können. Da laut der IBA Hamburg GmbH der Beginn des Hochbaus voraussichtlich erst ab 2026/2027 erfolgen wird, ist anzunehmen, dass bis 2030 keine derartige Bevölkerungssteigerung in Oberbillwerder zu erwarten ist.

¹ Oberbillwerder entsteht als neuer Stadtteil aus dem derzeitigen Gebiet Billwerders.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Ob Oberbillwerder zukünftig zu den Vier- und Marschlanden gehört, steht zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht fest. Auf Grund der urbanen Struktur Oberbillwerders unterscheiden sich die Rahmenbedingungen, wie bei Neuallemöhe, hinsichtlich der Mobilitätsbedarfe. Der Masterplan Oberbillwerder sieht zudem ein eigenes Mobilitätskonzept vor (Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, 2019). Oberbillwerder wird demnach in diesem Bericht sowie bei der Entwicklung von Maßnahmen nicht weiter betrachtet.

1.2 Sozialstruktur

Im stadtweiten Vergleich gibt es in den Vier- und Marschlanden überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern (2021: 24,4 Prozent gegenüber 18,1 Prozent in der Gesamtstadt Hamburg) und auch neu Hinzuziehende sind häufig junge Familien mit Kindern (Interview A). Der Anteil der Haushalte mit Kindern war zwischen 2017 und 2021 stabil, es sind langfristig keine großen Veränderungen diesbezüglich zu erwarten (Anhang 2).

Der Anteil älterer Menschen (über 65 Jahre) ist in einigen Stadtteilen leicht überdurchschnittlich. Dabei stechen die Stadtteile Reitbrook und Spadenland in den Marschlanden mit 24 Prozent bzw. 23 Prozent heraus; Werte, die rund fünf Prozentpunkte über dem Hamburger Durchschnitt liegen (Abbildung 3). Für die Gesamtstadt Hamburg wird bis 2030 ein

Anstieg des Anteils älterer Menschen (über 65 Jahre) von rund 15 Prozent prognostiziert (Anhang 2). Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels ist generell auch in den Vier- und Marschlanden mit einem Anstieg des Anteils von Menschen über 65 Jahren zu rechnen (Anhang 2; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, 2014).

Der Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund ist in fast allen Stadtteilen der Vier- und Marschlande unterdurchschnittlich. In sechs von zwölf Stadtteilen liegt er unter 15 Prozent (Stadt Hamburg: 37 Prozent). In Billwerder, wo im Jahr 2017 eine Unterkunft für Geflüchtete mit ca. 2.500 Unterbringungsplätzen eingerichtet wurde, beträgt der Anteil im Jahr 2021 ca. 62 Prozent. Langfristig ist eine Umwandlung des größten Teils der Unterbringungsplätze in Wohnungen vorgesehen, nur rund 300 Plätze sollen bestehen bleiben. Für Billwerder ist somit ein Rückgang des Anteils an Personen mit Migrationshintergrund zu prognostizieren, wobei mit regelmäßigen Schwankungen zu rechnen ist. In Neuallemöhe liegt der Anteil bei ca. 66 Prozent. In den anderen Stadtteilen liegt er zwischen 9,3 Prozent (Spadenland) und 28,5 Prozent (Curslack).

Der Anteil an SGB II-Empfänger:innen ist in den Vier- und Marschlanden im Allgemeinen leicht bis deutlich unterdurchschnittlich. Dem entgegen stehen nur die Stadtteile Billwerder und Neuallemöhe, dort ist der Anteil an Menschen, die Leistungen nach dem SGB II empfangen, überdurchschnittlich hoch.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

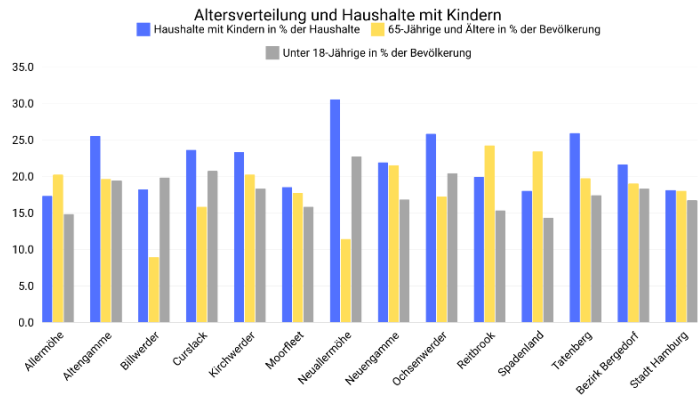


Abbildung 3: Altersverteilung und Haushalte mit Kindern (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz, 2014, eigene Darstellung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

1.3 Wohnen & Bebauung

Die Siedlungsentwicklung in den Vier- und Marschlanden ist primär auf die Ortskerne ausgerichtet. Bebauungspläne gibt es in den Vier- und Marschlanden auf Grund der Gebietsgröße nur vereinzelt. Die Bebauung erstreckt sich primär in den Ortskernen und in prägenden Siedlungsbändern entlang der Deichstraßen mit ausgeprägter historischer Bausubstanz, die gesichert und behutsam weiterentwickelt werden sollen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017). Darunter befinden sich auch gut erhaltene Reet- und Strohdachhäuser sowie auch große Bauernhäuser, in denen mehrere Generationen zusammenleben (Interview A).

Laut Sozialraumbeschreibungen der Vier- und Marschlande (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017) gibt es in den Vier- und Marschlanden eine "rege [...] und ungebremste [...] Bautätigkeit". Die Daten des Statistikamts Nord (2021) belegen, dass zwischen 2017 und 2021 in fast allen Stadtteilen der Vier- und Marschlande der Neubau von Wohnungen genehmigt sowie neu gebaute Wohnungen bereits fertiggestellt wurden. Die Baustruktur im Bestand ist im Untersuchungsgebiet besonders geprägt durch Ein- und Zweifamilienhäuser, diese machen einen Anteil von ca. 72 Prozent in den gesamten Vier- und Marschlanden aus. In der Gesamtstadt Hamburg liegt der Anteil bei nur ca. 20 Prozent (Statistikamt Nord, 2021). Dennoch entstehen in den letzten Jahren auch vermehrt Mehrfamilienhäuser (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017). Die Preise für

Grundstücke in den Vier- und Marschlanden sind noch vergleichsweise gering, auch wenn es zu einem Anstieg in den letzten fünf Jahren zwischen 40 und 66 Prozent kam, was weit über der durchschnittlichen Preissteigerung in Hamburg liegt (2017 – 2021: 35 Prozent) (Statistikamt Nord, 2021). Die Wohnlage in den Vier- und Marschlanden wird laut Online-Mietenspiegel als überwiegend gut bewertet (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (o. J.)). Auf Grund von bereits genehmigten sowie geplanten neuen Wohnungen sowie der Identifizierung von Potential- und Entwicklungsflächen in verschiedenen Stadtteilen wird bis 2030 in den Vier- und Marschlanden weiter mit der Entstehung neuer Wohnungen und Ein- und Zweifamilienhäusern gerechnet (Abbildung 4, Abbildung 5).

Der Anteil an Sozialwohnungen ist in den Vier- und Marschlanden sehr gering. Er liegt in fast allen Stadtteilen bei weniger als zwei Prozent, in Allermöhe, Moorfleet, Reitbrook, Spadenland und Tatenberg gibt es gar keine Sozialwohnungen. Neuallermöhe und Billwerder bilden einen starken Kontrast hierzu: In Neuallermöhe waren 2021 50 Prozent aller Wohnungen gefördert, in Billwerder waren es 82 Prozent. Dazu zählen auch die Wohnungen in der Unterkunft für Geflüchtete. Der Anteil der Sozialwohnungen ist in Billwerder jedoch rückläufig. Wie zuvor erwähnt, ist langfristig eine Umwandlung der Unterbringungsplätze vorgesehen. Für den neu entstehenden Stadtteil Oberbillwerder ist ein Drittelmix vorgesehen (ein Drittel der Wohnungen soll dabei sozial gefördert sein) (IBA Hamburg GmbH, 2019).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

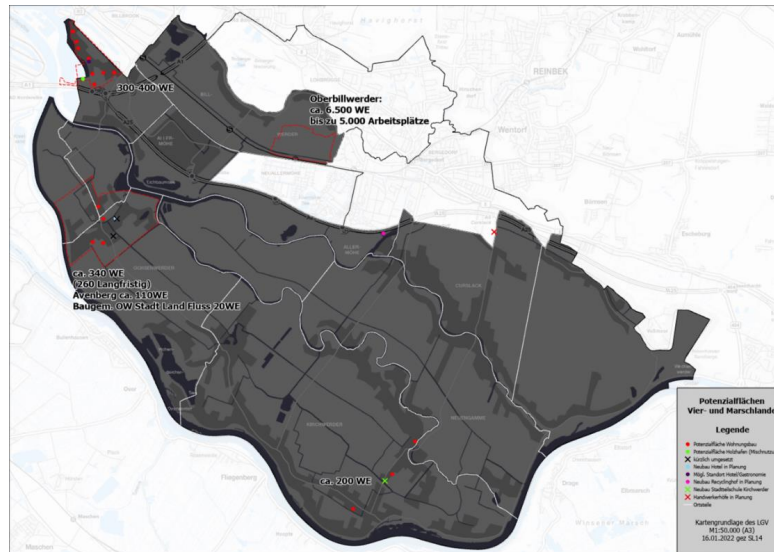


Abbildung 4: Potentialflächen für Wohnungsbau (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2022)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 5: Straßen- und Wohnungsbau (vortäufig) (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Management des öffentlichen Raumes, 2022)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

1.4 Wirtschaft

Die lokale Wirtschaft in den Vier- und Marschlanden ist überwiegend geprägt durch Landwirtschaft und Gartenbau. Neben der ökonomischen Bedeutung sind die traditionellen Wirtschaftszweige identifikationsstiftend für die Region (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Die Vier- und Marschlande sind bekannt für die Blumenzucht, darüber hinaus werden Obst und Gemüse angebaut. Die landwirtschaftliche Produktion sowie der Gartenbau sind jedoch seit eigenen Jahren rückläufig und für Landwirt:innen sind die Betriebe nicht mehr ausreichend lukrativ (Interview A; Interview C; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Das Entwicklungskonzept Bergedorf 30+ trifft hierzu die Aussage, dass eine zukunftsfähige Entwicklung der landwirtschaftlichen und Gartenbaubetriebe auch im Rahmen einer ökologischen Wende angestrebt wird (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022).

Über den prägenden landwirtschaftlichen Sektor hinaus sind auch andere Wirtschaftszweige in den Vier- und Marschlanden vertreten und sollen perspektivisch weiterentwickelt werden (Abbildung 6). Beispielsweise sind verschiedene Handwerksbetriebe sowie produzierendes Gewerbe ansässig. Im Entwicklungskonzept Bergedorf 30+ wird das Ziel definiert, bestehendes Gewerbe zu sichern sowie die Gewerbestandorte nördlich der Autobahn in Moorfleet und Allermöhe zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Auch die Ansiedlung neuer Handwerksbetriebe und Produktionsstätten wird angestrebt (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

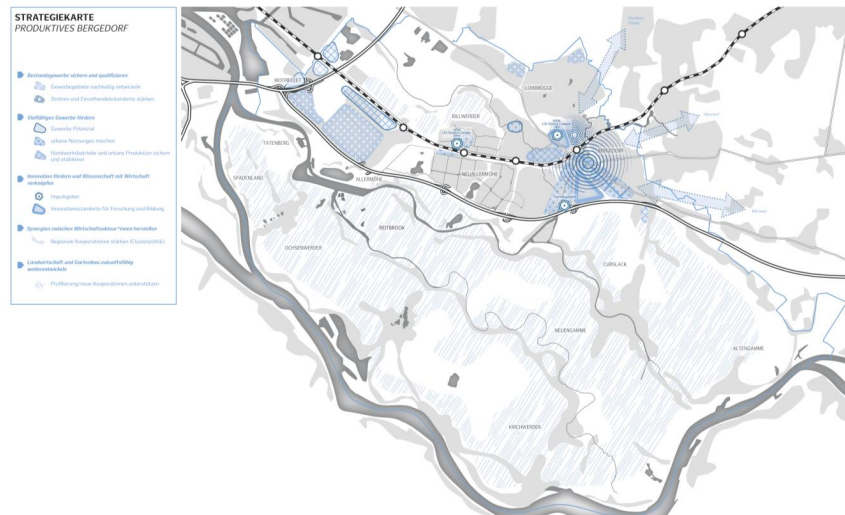


Abbildung 6: Strategiekarte produktives Bergedorf (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Die Interviewpartner*innen wünschen sich, dass die Arbeitsplätze vor Ort weiter gefördert werden, z. B. durch Werkunterricht in Schulen (Interview B). Durch den Zuzug neuer Bewohner:innen werden auch Chancen für die Wirtschaft, z. B. Einzelhandel sowie Dienstleistungen, gesehen (Interview B).

Darüber hinaus ist der Tourismus ein zentraler, wachsender Wirtschaftszweig in den Vier- und Marschlanden. Die vielen Naturräume, Badeseen sowie verschiedene touristische Highlights und Events ziehen Tagestourist:innen aus der Metropolregion sowie auch Übernachtungsgäste aus anderen Regionen in die Vier- und Marschlande. Der Tourismus wird in den Interviews primär positiv bewertet (Interview B; D). Die Zahl der Ferienwohnungen in den Vier- und Marschlanden nimmt zu (Interview B) und der Tourismus wird von den Bewohner:innen als Chance empfunden, wenngleich es auch durch Tagestourist:innen vereinzelt zu Problemen kommt. Um den Tourismus weiter zu fördern, ist z. B. die Errichtung von Wohnmobilstellplätzen gewünscht (Interview A). Schwerpunktmäßig wird die Förderung eines sanften, nachhaltigen Tourismus angestrebt (Interview B; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Dazu gehört auch die Förderung nachhaltiger Mobilität unter den Tourist:innen: Seit 2022 fahren die HVV-Buslinien 120 und 321 am Wochenende häufiger (halbstündig) zu den Badeseen (Bergedorfer Zeitung, 2022; Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH, o. J. a). Es zeigt sich jedoch, dass bislang die Mehrzahl der Besucher:innen das private Auto für die Anreise nutzt.

Die Fakultät Life Science der Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg (HAW) wird einen neuen Campus im neuen Stadtteil Oberbillwerder errichten. Damit wird auf eine direkte Verankerung von Wissenschaft und Forschung in dem neuen Stadtteil abgezielt. Auch wenn bisher nicht entschieden ist, ob der neue Stadtteil zu den Vier- und Marschlanden gehören wird, sind positive Effekte für die lokale Wirtschaft zu erwarten. Der neue Hochschulcampus kann beispielsweise die Ansiedlung von Unternehmen aus der Technologiebranche in den angrenzenden Stadtteilen der Vier- und Marschlande begünstigen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Zudem ist davon auszugehen, dass die Vier- und Marschlande einen nah gelegenen, attraktiven Wohnstandort für Personen, die auf dem Campus arbeiten oder studieren, darstellen können.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

1.5 Lokale Besonderheiten

In den Vier- und Marschlanden gibt es verschiedene Points of Interest (POI), welche insbesondere im Sommer (Tages-) Tourist:innen aus der Metropolregion sowie überregionale Besucher:innen anziehen (Abbildung 7). Zu den besonderen Orten und lokalen Sehenswürdigkeiten gehören

- mehrere Naturschutzgebiete wie die Boberger Niederungen mit Wanderdünen, Heidelandschaften, Moor- und Wasserflächen im Stadtteil Billwerder, die Kirchwerder Wiesen und das Naturschutzgebiet Zollenspieker im Stadtteil Kirchwerder und die Borghorster Elblandschaft in Altengamme,
- Bauern- und Erlebnishöfe sowie Reitställe,
- Hofläden,
- alte Barockkirchen, Mühlen und Museen, z. B. das Freilichtmuseum Rieckhaus (Curslack),
- die KZ-Gedenkstätte Neuengamme,
- Hafenspieker in Kirchwerder,
- Fahrrad-, Wander- und Wasserwanderrouen,
- sowie Seen und Badestrände (z. B. der Wasserpark Dove-Elbe in Allermöhe und der Badestrand Hohendeicher See in Ochsenwerder).

(Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf und fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2022; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2021). Aus den Interviews mit Bewohner:innen geht hervor,

dass es durch die vielen Besucher:innen der Seen zu einer gewissen "Badeseen-Problematik" kommt. Die Badegäste würden häufig mit dem Auto anreisen und es gibt unter ihnen viele Falschparker:innen. Darüber hinaus komme es vereinzelt zu Spannungen zwischen den Gästen (Interview C).

Die KZ-Gedenkstätte Neuengamme wird jährlich von über 100.000 Menschen besucht. Ein Besucher:innenmonitoring aus dem Jahr 2019 ergab, dass rund die Hälfte der Besucher:innen mit dem Auto anreisen (markt.forschung.kultur gbr, 2019). Etwa ein Drittel nutzt den ÖPNV für die Anreise, und elf Prozent kommen in privaten Reisebussen. Das Fahrrad wird nur von weniger als drei Prozent der Besucher:innen für die Anreise genutzt. Auch geht aus Gesprächen mit Bewohner:innen hervor, dass im Sommer viele Motorradfahrer:innen in die Vier- und Marschlande kommen. In Kirchwerder gibt es einen Treffpunkt für Motorradfahrer:innen. Zum Teil wird dies als störend (z. B. durch Lärm) empfunden. Neben Motorradfahrer:innen fahren auch viele Radsportler:innen im Sommer gern Strecken in den Vier- und Marschlanden. Diese nutzen häufig die Straßen, auf denen auch der motorisierte Verkehr unterwegs ist. Auf Grund der geringen Fahrbahnbreite ist es an vielen Stellen für Autofahrer:innen nicht möglich, insbesondere größere Gruppen zu überholen. Das wird von einigen Personen als störend empfunden und es entstehen Konflikte zwischen Autofahrer:innen und Motorradfahrer:innen sowie zwischen Autofahrer:innen und Radfahrer:innen (Interview C; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf und fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2022). Darüber hinaus kommt es auch zu Konflikten zwischen Radsportler:innen, Freizeiträderverkehr sowie dem Fußverkehr, welche

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

gemeinsam touristische Wege und Freizeitradwege (z. B. den Marschbahndamm) in den Vier- und Marschlanden nutzen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2023b).

Da es die meisten Besucher:innen primär in den Sommermonaten in die Vier- und Marschlande zieht, gibt es einen großen Unterschied zwischen dem Tourismusaufkommen im Jahresverlauf. In den Wintermonaten sind die Vier- und Marschlande kaum von Tourist:innen besucht (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf und fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2022; Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Neben den Ausflugszielen in den Vier- und Marschlanden gibt es auch verschiedene Veranstaltungen, wie z. B. das Vier- und Marschländer Erntedankfest, welche punktuell zu einem erhöhten Besucher:innenaufkommen führen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

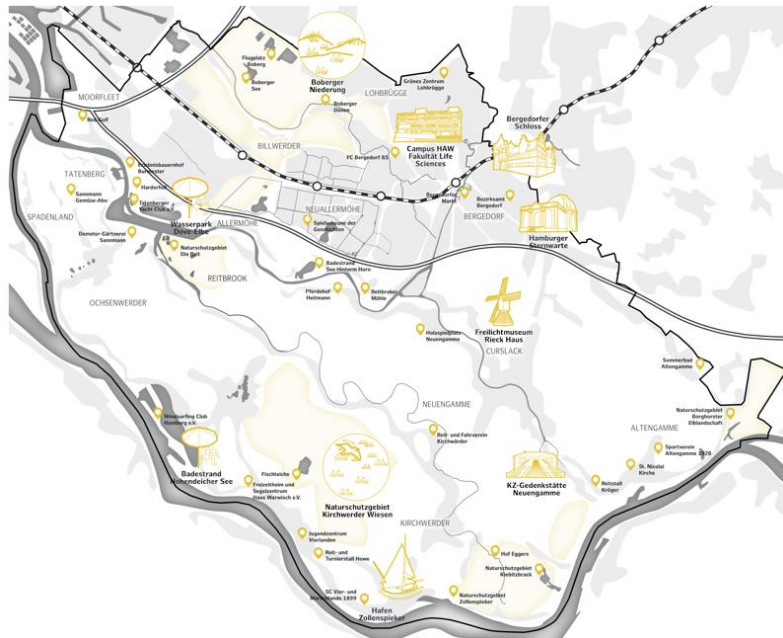


Abbildung 7: Points of Interest (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 8: Verkehrssituation am Curslackter Deich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fuß- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche.



Abbildung 9: Straße Kurfürstendeich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fuß- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche, leicht abschüssig an den Fahrbahnrandern.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 10: Straße mit Rad- und Fußweg Nettlenburger Landweg (Quelle: eigene Aufnahme), gute Fahrbahnqualität, bei hohem Radverkehrsaufkommen: zu geringe Dimensionierung des Zweirichtungsradweges.



Abbildung 11: Verkehrssituation Nettlenburger Straße an der Bushaltestelle Nettlenburger Straße (Mitte) (Quelle: eigene Aufnahme), schlechte Oberfläche Fußverkehr, geringer Verkehrsfluss durch schmale Fahrbahn mit Busverkehr, keine Radverkehrsanlagen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 12: Fuß- und Radweg Neuengammer Marschbahndamm (Quelle: eigene Aufnahme), gute bis mäßige Fahrbahnqualität für Fuß- und Radverkehr, keine Beleuchtung.



Abbildung 13: Baustelle Nettleburger Straße / Randersweide (Quelle: eigene Aufnahme): wenige Flächen während Baustellen, potenzielle Gefahrenstellen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 14: Privates Hinweisschild Curslacke Deich / Altengammer Hausdeich (Quelle: eigene Aufnahme)



Abbildung 15: Kinder mit Rad auf der Fahrbahn auf dem Curslacke Deich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Fußverkehrs- und Radverkehrsanlagen, gute Fahrbahnoberfläche.



Abbildung 16: Kind quert Fahrbahn Gammer Weg / Altengammer Marschbahndamm (Quelle: eigene Aufnahme), kein geregelter Überweg für querenden Fußverkehr und Kinder auf dem Fahrrad.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 17: Wegesituation Randersweide (Quelle: eigene Aufnahme), unebener Fußweg, lediglich für Radverkehr freigegeben und somit wenig Komfort für Radfahrende.



Abbildung 18: Wegesituation Schleusendamm / Kurfürstendeich (Quelle: eigene Aufnahme), keine Radverkehrsanlagen, Fahrbahnoberfläche mit Rissen, schlechter Zustand Gehweg.

2. Infrastruktur, Angebote und Erreichbarkeiten

In diesem Kapitel werden das Verkehrsnetz und die Mobilitätsangebote in den Vier- und Marschlanden beschrieben. Darauf aufbauend wird die Erreichbarkeit von verschiedenen alltäglichen Zielen analysiert. Die Ergebnisse bauen auf den Daten des Geoportals der Stadt Hamburg (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.) sowie Daten des MiD 2017 – Regionalbericht für die Stadt Hamburg (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020) auf und werden ergänzt durch Ergebnisse aus der eigenen Umfrage (fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023) sowie aus fünf Interviews (A, B, C, D, E).

2.1 Verkehrsnetz und Mobilitätsangebote

Der Verkehr in den Vier- und Marschlanden konzentriert sich hauptsächlich auf die Heerwege, die in Nord-Süd-Richtung verlaufen, sowie auf die Deichstraßen, die in Ost-West-Richtung verlaufen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Aus dem Entwicklungskonzept Bergedorf 30+ geht hervor, dass die Straßen den heutigen verkehrlichen Anforderungen nicht immer gewachsen sind, was zu Überlastungen während der Stoßzeiten führen kann (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). Ein ähnliches Problem besteht bei der öffentlichen Verkehrsanbindung: Während der Norden des Bezirks durch eine gute Anbindung mit S-Bahnen und Bussen

erschlossen ist, ist das ÖPNV-Netz in den übrigen Stadtteilen der Vier- und Marschlande sehr dünn. Ähnliches gilt für das Radverkehrsnetz. Südlich der Autobahn ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) generell der schnellste Verkehrsträger, an vielen Stellen ist der Pkw sogar mindestens doppelt so schnell wie der ÖPNV (Abbildung 19).

ÖPNV

36 Prozent der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande bewerten die Verkehrssituation des ÖPNV am Wohnort insgesamt als mangelhaft / ungenügend (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020). Die ÖPNV-Situation habe sich aber verbessert, wie aus dem Gespräch mit einer hier lebenden Person hervorgeht (Interview C). Die sogenannten Deichflitzer (Kleinbusse der Verkehrsbetriebe Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (vhh.mobility)) fahren im 20-Minuten-Takt. Außerdem gibt es verschiedene Buslinien (Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, 2020a; Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, 2020b; Interview C). Eine Person stellt heraus, dass am Abend Anruf-Sammel-Taxis genutzt werden können, z. B. vom Bergedorfer Bahnhof in Richtung Vier- und Marschlande. Es fehle jedoch nachts an ähnlichen Angeboten von den Vier- und Marschlanden Richtung Bergedorf Zentrum und Hamburger Innenstadt. Taxen fahren in der Regel abends nicht (Interview B).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

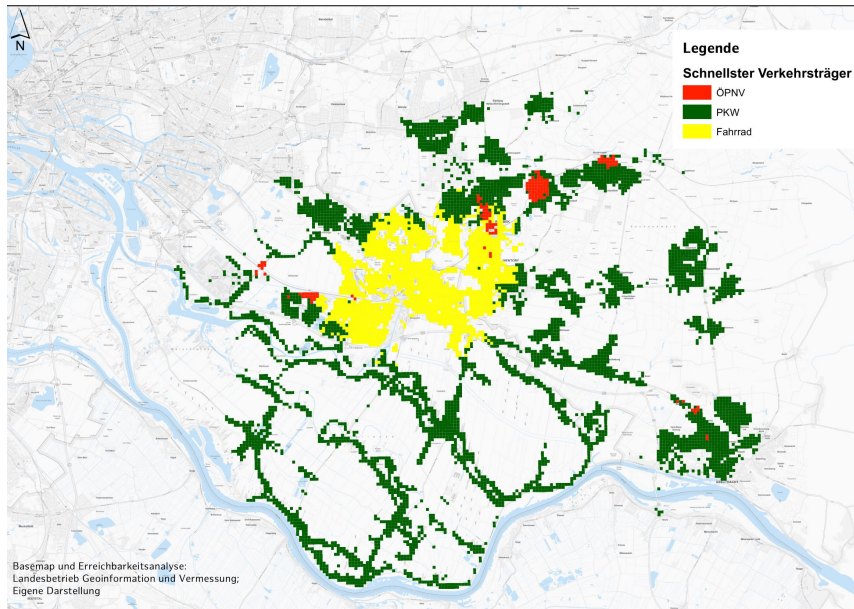


Abbildung 19: Schnellster Verkehrsträger (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Radverkehrsnetz

Gute Bedingungen für den Radverkehr bieten die stillgelegten Bahntrassen in den Vier- und Marschlanden. Der Marschbahndamm verbindet die Stadtteile Altengamme, Neuengamme, Kirchwerder und Ochsenwerder und stellt damit im Osten eine zentrale Nord-Süd und im Süden eine zentrale West-Ost-Verbindung dar. Der Marschbahndamm ist Teil des Elberadwegs und der Hamburger Freizeitroute 5 (City – Elbpark Entenwerder – Vier- und Marschlande). Der Vierländer Bahndamm schafft eine wichtige Nord-Süd-Verbindung von Kirchwerder, Neuengamme und Curslack in Richtung Bergedorf-Zentrum. Die Routen des Marschbahndamms und des Vierländer Bahndamms sind in der Abbildung 22 dargestellt.

Darüber hinaus weist das Radnetz in den Vier- und Marschlanden jedoch große Lücken auf. Häufig gibt es keine separaten Radwege. Es fehlt insbesondere an direkten Ost-West-Verbindungen in den Stadtteilen südlich der Dove-Elbe (Reitbrook, Neuengamme) sowie Nord-Süd-Wegeverbindungen, bspw. von Ochsenwerder und Reitbrook in Richtung Bergedorf-Zentrum sowie aus den verschiedenen Stadtteilen zu den Bahnhöfen. Diese sind besonders für den Alltagsradverkehr von Bedeutung. Entlang der Heerstraßen und Deichstraßen gibt es bislang kaum Radwege (Abbildung 23). Im Norden parallel zur S-Bahn verläuft

die Veloroute 9, welche von Bergedorf ins Hamburger Zentrum führt. Der zugehörige Radschnellweg befindet sich im Ausbau. Die Route verläuft durch die Stadtteile Neuallermöhe und Billwerder und ist auch von Moorfleet und Allermöhe aus unmittelbar zu erreichen. Für die Alltagsmobilität in den südlichen Gebieten hat die Veloroute jedoch nur eine geringe Bedeutung. Der Radverkehr bedarf demnach Verbesserungen: In der in diesem Rahmen erstellten Umfrage gaben rund 23 Prozent der Befragten an, dass sie sich eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wünschen (fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023; weitere Ausführungen s. Kapitel 3.12). Insbesondere in Reitbrook und Neuengamme gibt es bislang fast gar keine Radwege, dabei hätte die Fahrradnutzung auf Grund der vergleichsweise kurzen Distanz nach Bergedorf-Zentrum sowie zu den Bahnhöfen in diesen Stadtteilen erhebliches Potential.

Fahrradverleihsysteme und Carsharing

In den ländlichen Gebieten der Vier- und Marschlande gibt es bislang keine Möglichkeiten, ein Fahrrad des Hamburger Fahrradverleihsystem StadtRAD auszuleihen. Es gibt Leihfahrräder lediglich an den S-Bahn-Stationen. Bislang gehören die Vier- und Marschlande auch nicht zu den Geschäftsgebieten der Carsharing-Anbieter Miles und ShareNow. Es gibt kein stationsgebundenes Carsharing.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 20: Radwegsituation Curslackter Heerweg (Quelle: eigene Aufnahme), schlechte Oberflächenqualität Fußwege, schmale Fußwege, schmale Fahrbahn, kein separater Radweg.



Abbildung 21: Straßensituation Curslackter Heerweg an der Haltestelle Rieckweg (Quelle: eigene Aufnahme), unasphaltierte Bereiche für den Fußverkehr, schmaler Fußweg, keine Radverkehrsanlage, schmale Fahrbahn für den Kfz-Verkehr.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024



Abbildung 22: Marschbahndamm und Vierländer Bahndamm (Quelle: Archiv Ludwig Uphoff, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

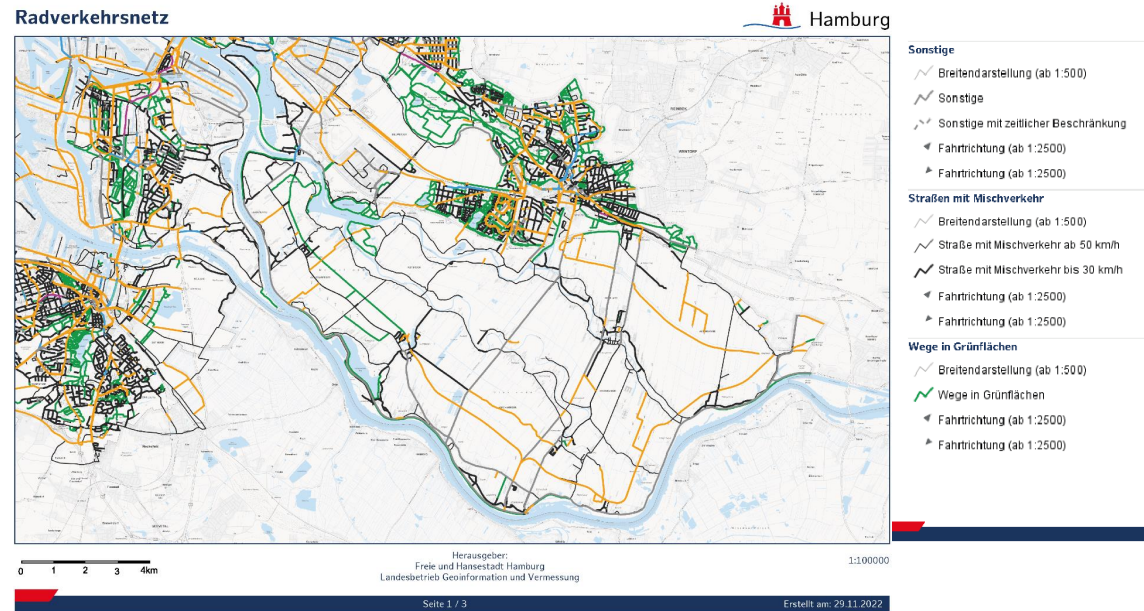


Abbildung 23: Radverkehrsnetz (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2 Erreichbarkeiten

Nachfolgend wird die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele in den Vier- und Marschlanden beschrieben. Die Erreichbarkeiten sind Ergebnis der Analyse des Bestands der jeweiligen Angebote (Nahversorgung, Bildung, Arbeitsplätze, ärztliche Versorgung, Freizeitgelegenheiten, Bahnhöfe) sowie des aktuellen Verkehrsnetzes. Grundlage hierfür sind die Erreichbarkeitskarten aus dem Geoportal Hamburg.

2.2.1 Nahversorgung

Laut MiD 2017 - Regionalbericht für die Stadt Hamburg empfinden 82 Prozent der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande die Nahversorgungsqualität als schlecht oder sehr schlecht. Jedoch unterscheidet sich die Nahversorgungsinfrastruktur stark nach Wohnlage im Gebiet. In den Vierlanden verfügen alle Stadtteile bis auf Allermöhe über kleine Nahversorgungszentren mit Einkaufsmöglichkeiten (Supermärkte, Drogerien), Ärzt:innen und Apotheken sowie Gastronomie (Abbildung 24). Das Angebot hat sich in den letzten Jahren auch in Zusammenhang mit neu entstandener Wohnbebauung verbessert (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017). Die Versorgungssituation in den Marschlanden gestaltet sich hingegen schlechter: In den Stadtteilen Ochsenwerder, Reitbrook, Spadenland, Tatenberg und Moorfleet gibt es keine bedeutenden Nahversorgungseinrichtungen (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2017; Google Maps, o. J.; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.). In

Ochsenwerder wird jedoch künftig ein Nahversorgungsangebot entstehen und auch in Moorfleet besteht Planrecht für die Ansiedlung eines Nahversorgers.

Insgesamt ist die Versorgungsinfrastruktur in fast allen Gebieten der Vier- und Marschlande im Hinblick auf die Förderung nachhaltiger Mobilität jedoch weiter verbesserungswürdig. So sind Nahversorgungsangebote für die meisten Bewohner:innen nicht zu Fuß zu erreichen (Gehzeit durchschnittlich < 15 Minuten): Supermärkte können nur in Neuallermöhe überwiegend zu Fuß erreicht werden sowie in Curslack, Neuengamme, Ochsenwerder und Kirchwerder teilweise - je nach Lage im Stadtteil. In sieben von zwölf Stadtteilen ist ein Supermarkt nicht zu Fuß (< 15 Minuten) erreichbar (Abbildung 25). Die Ergebnisse unserer Umfrage zum Mobilitätskonzept unterstreichen die Aussagen der Erreichbarkeitsanalyse: Knapp die Hälfte der Befragten gaben an, mit der Erreichbarkeit von Supermärkten mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds unzufrieden oder sogar sehr unzufrieden zu sein (Abbildung 57).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

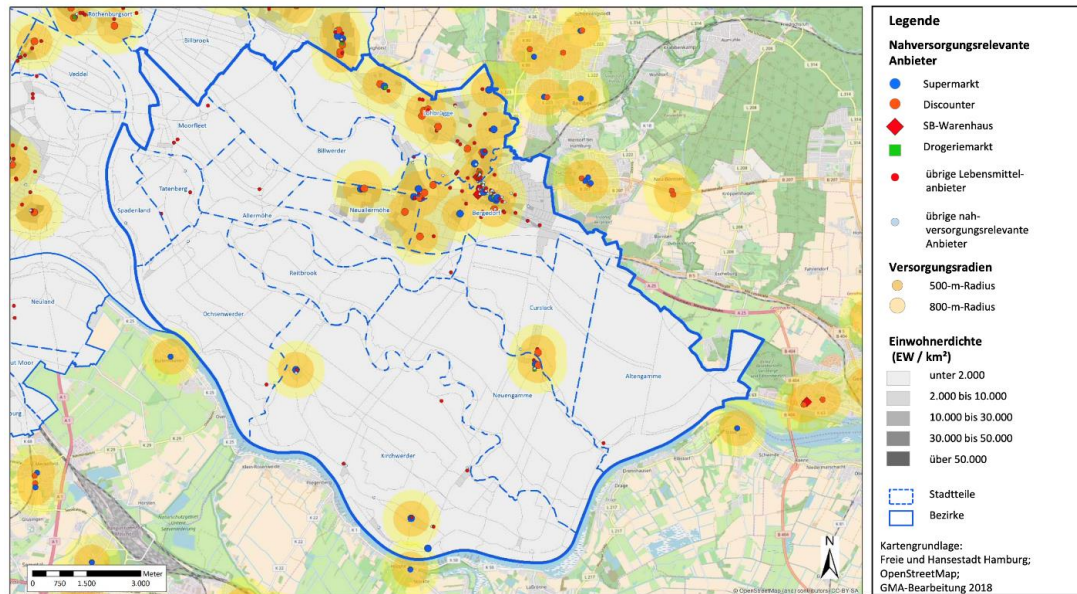


Abbildung 24: Räumliche Verteilung der Nahversorgung im Bezirk Bergedorf (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2018)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

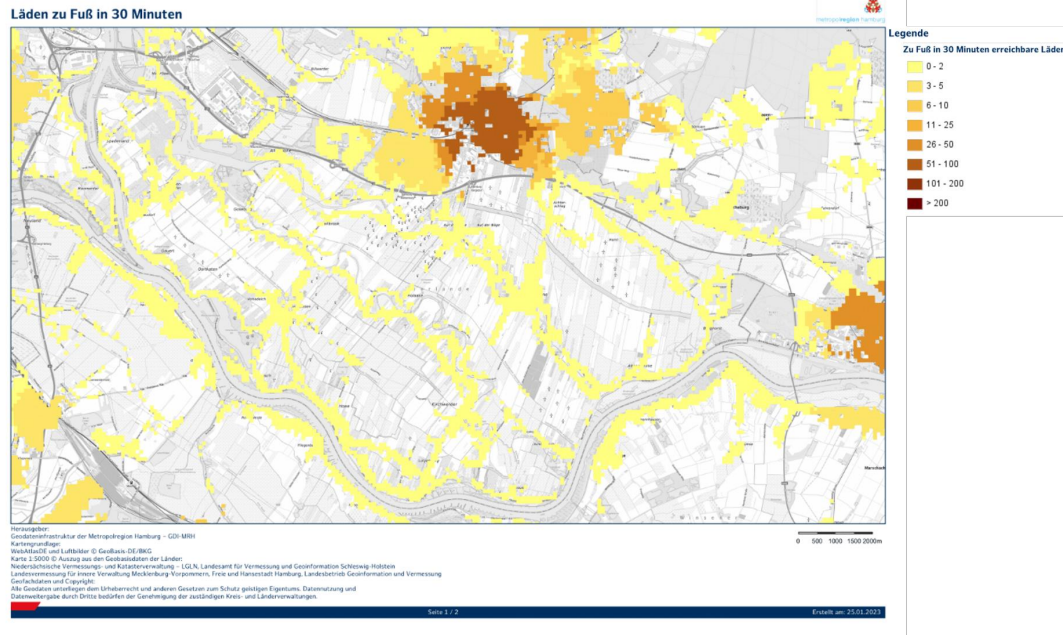


Abbildung 25: Erreichbarkeit Supermärkte zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.2 Bildung

Die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen ist in den Vier- und Marschlanden überwiegend als schlecht zu bewerten. In vier von zwölf Stadtteilen gibt es keine Kindergärten und Vorschulklassen und fünf Stadtteile haben keine eigene Grundschule. Zu Fuß (Gehzeit < 15 Minuten) können Grundschulen nur in den Ortskernen Kirchwerder, Fünfhausen (Stadtteil Kirchwerder), Neuingamme, Altengamme und Ochsenwerder erreicht werden (Abbildung 26).

Weiterführende Schulen gibt es in dem Landgebiet der Vier- und Marschlande nur in Kirchwerder. Auf Grund steigender Schüler:innenzahlen wird aktuell ein neuer Standort für die Stadtteilschule in Kirchwerder realisiert, dieser soll innerhalb des Schuljahres 2024 / 2025 fertiggestellt werden (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Schule und Berufsbildung, 2022).

Auf Grund der wenigen Schulstandorte in den Vier- und Marschlanden müssen die meisten Schüler:innen lange Fahrtwege zur Schule auf sich nehmen. Die Reisezeit zur nächsten weiterführenden Schule mit dem ÖPNV beträgt in den meisten Stadtteilen über 20 Minuten, in Ochsenwerder und Altengamme sind es zum Teil über 30 Minuten. Weiterführende Schulen sind in allen Stadtteilen schneller mit dem Rad (im Durchschnitt unter 20 Minuten) als mit dem ÖPNV zu erreichen (Abbildung 27).

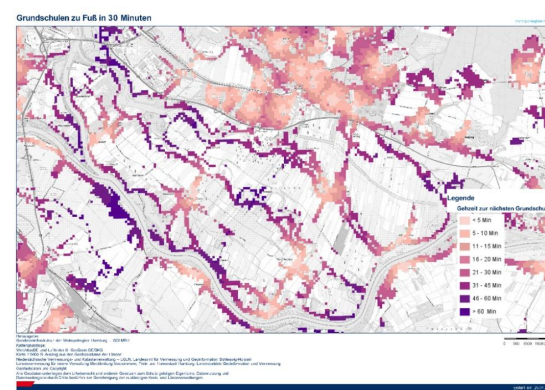


Abbildung 26: Erreichbarkeit Grundschulen zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Weiterführende Schulen Rad

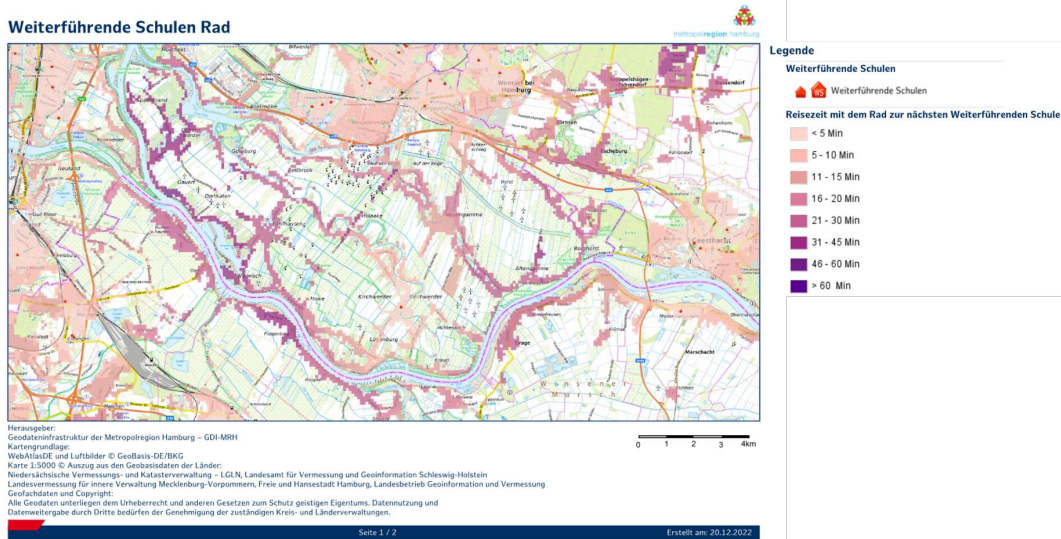
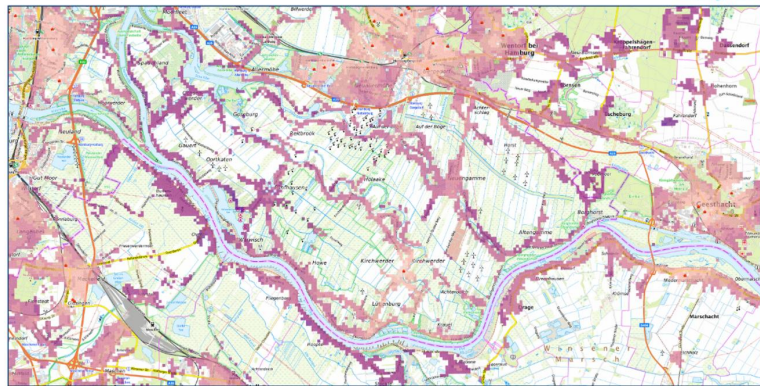


Abbildung 27: Erreichbarkeit weiterführender Schulen mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Weiterführende Schulen ÖV



Herausgeber:
Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg – GDI-MRH
Kartengrundlage:
WebAtlasDE und Luftbilder © GeoBasis-DE/BKG
Karte 1:5000 © Auszug aus den Geobasisdaten der Länder:
Niederländische Vermessungs- und Katasterverwaltung – LGLN, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
Landesvermessung für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Geofachdaten und Copyright
Alle Geodaten unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums. Datennutzung und
Datenweitergabe durch Dritte bedürfen der Genehmigung der zuständigen Kreis- und Länderverwaltungen.

Seite 1 / 2

Erstellt am: 20.12.2022

Legende

Weiterführende Schulen

🏫 Weiterführende Schulen

Reisezeit mit dem ÖV zur nächsten Weiterführenden Schule

- < 5 Min
- 5 - 10 Min
- 11 - 15 Min
- 16 - 20 Min
- 21 - 30 Min
- 31 - 45 Min
- 46 - 60 Min
- > 60 Min

Abbildung 28: Erreichbarkeit weiterführender Schulen mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Auch wenn die Karte eine gute Erreichbarkeit von weiterführenden Schulen in Kirchwerder vermuten lässt, gibt es in den in diesem Konzept betrachteten Stadtteilen der Vier- und Marschlanden kein Gymnasium, sondern nur eine Stadtteilschule. Kinder, welche ein Gymnasium besuchen möchten, müssen somit z. B. in den Stadtteil Bergedorf oder nach Neuallermöhe fahren. Anmerkungen von Bewohner:innen des Gebiets legen nahe, dass die Schulbusverbindung nach Bergedorf-Zentrum verbesserungsbedürftig ist (E-Mail an die Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2022). In Neuallermöhe sind Schulen zumeist gut erreichbar. Grundschulen können größtenteils in weniger als 15 Minuten zu Fuß erreicht werden, weiterführende Schulen von überall mit dem Rad in weniger als 10 Minuten (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).

2.2.3 Arbeitsplätze

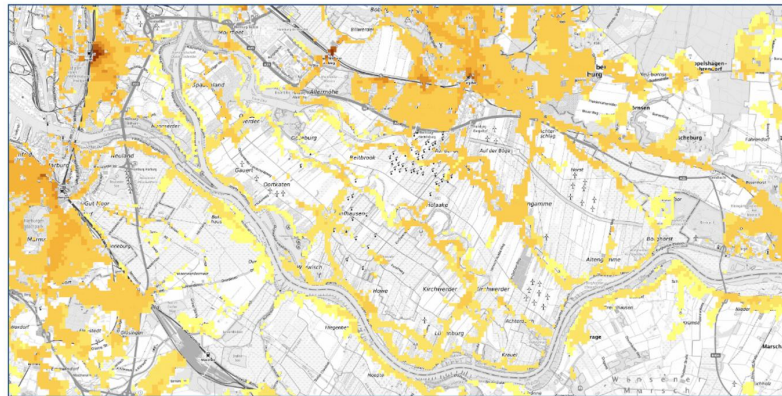
Die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in den Vier- und Marschlanden ist unterschiedlich. Als Zielgröße wurde ermittelt, wie viele Arbeitsplätze in weniger als 30 Minuten Fahrzeit mit dem ÖPNV, per Rad, zu Fuß und mit dem Pkw erreicht werden können. Die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in 30 Minuten Fahrzeit mit dem Pkw ist in allen Teilen der Vier- und Marschlande gut (Abbildung 31). In den Stadtteilen Kirchwerder, Neuengamme und Altengamme, welche die weiteste Distanz zum Hamburger Zentrum aufweisen, sind es fast überall mehr als 100.000 Arbeitsplätze, in den anderen Stadtteilen mehr als 200.000. Die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen in unter 30 Minuten Fahrzeit mit dem ÖPNV ist dagegen eingeschränkt – in vielen Gebieten sind weniger als 2.500 Arbeitsplätze mit dieser Fahrzeit erreichbar (Abbildung 29). Grundsätzlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad von Stadtteilen aus, welche die geringste räumliche Entfernung zum Bergedorfer Zentrum aufweisen,

besser. Vergleichsweise schlecht erreichbar sind Arbeitsplätze per Fahrrad in Altengamme, Kirchwerder, Neuengamme, Ochsenwerder und Spadenland (je nach Lage in dem Stadtteil 2.501 – 50.000 Arbeitsplätze; Abbildung 30). Mit dem Rad können minimal mehr Arbeitsplätze als mit dem ÖPNV erreicht werden, welches auf Mängel in der ÖPNV-Infrastruktur, insbesondere in Spadenland, Reitbrook und Ochsenwerder, hinweist.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

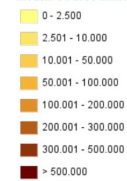
Endbericht Mai 2024

Arbeitsplätze mit ÖV in 30 Minuten



Legende

Mit dem ÖV in 30 Minuten erreichbare Arbeitsplätze



Herausgeber:
Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg – GDI-MRH
Kartengrundlage:
WebAtlasDE und Luftbilder © Geobasis-DE/BRG
Karte 1:5000 © Auszug aus den Geobasisdaten der Länder:
Niedersächsische Vermessungs- und Katasterverwaltung – IGLN, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
Landesvermessung für Innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Geofachdaten und Copyright:
Alle Geodaten unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums. Datennutzung und
Datenweitergabe durch Dritte bedürfen der Genehmigung der zuständigen Kreis- und Landesverwaltungen.

Seite 1 / 2

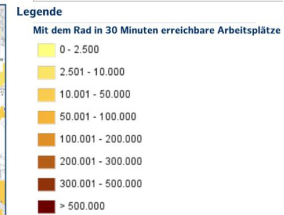
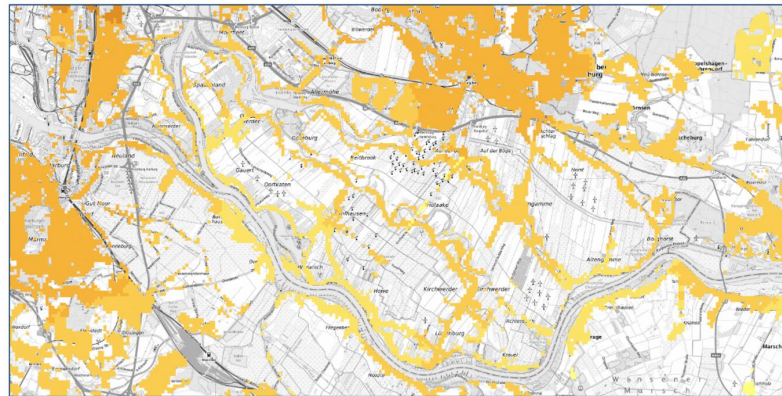
Erstellt am 15.12.2022

Abbildung 29: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Arbeitsplätze mit Rad in 30 Minuten



Herausgeber:
Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg – GDI-MRH
Kartengrundlage:
WebAtlasDE und Luftbilder © GeoBasis-DE/BKG
Karte 1:5000 © Auszug aus den Geobasisdaten der Länder:
Niedersächsische Vermessungs- und Katasterverwaltung – LGLN, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
Landesvermessung für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Geofachdaten und Copyright:
Alle Geodaten unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums, Datennutzung und
Datenweitergabe durch Dritte bedürfen der Genehmigung der zuständigen Kreis- und Landesverwaltungen.

Seite 1 / 2

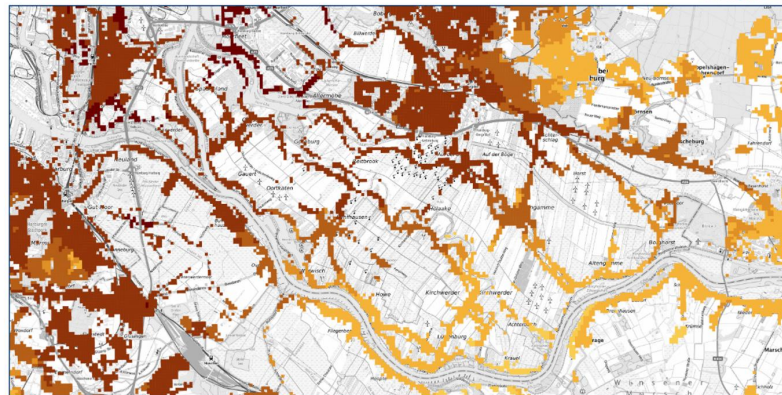
Erstellt am: 15.12.2022

Abbildung 30: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Arbeitsplätze mit PKW in 30 Minuten



Herausgeber:
Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg – GDI-MRH
Kartengrundlage:
WebAtlasDE und Luftbilder © GeoBasis-DE/BKG
Karte 1:5000 © Auszug aus den Geobasisdaten der Länder:
Niedersächsische Vermessungs- und Katasterverwaltung – LGLN, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
Landesvermessung für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Geofachdaten und Copyright:
Alle Geodaten unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums, Datennutzung und
Datenweitergabe durch Dritte bedürfen der Genehmigung der zuständigen Kreis- und Landesverwaltungen.

Seite 17/2

Erstellt am 15.12.2022

Abbildung 31: Erreichbarkeit Arbeitsplätze mit dem Pkw (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.4 Ärztliche Versorgung

Reisezeit mit ÖV Krankenhaus

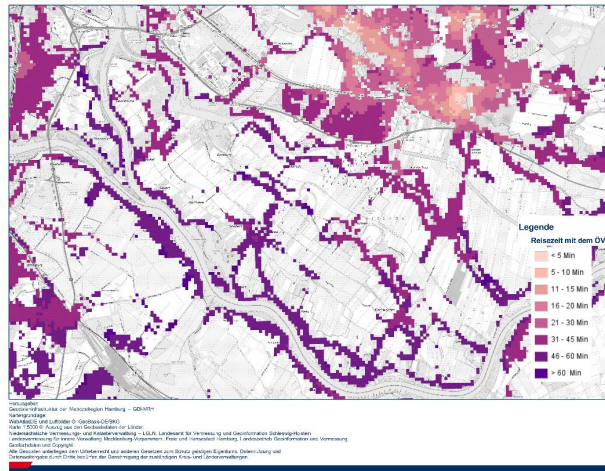


Abbildung 32: Reisezeit mit ÖPNV zu Krankenhaus (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mehr als die Hälfte der Befragten geben bei unserer Umfrage an, dass sie mit der Erreichbarkeit von Einrichtungen zur ärztlichen Versorgung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds unzufrieden oder sehr unzufrieden sind (Abbildung 57). Die Krankenhäuser sind ebenfalls ohne Pkw schlecht erreichbar: In fast den gesamten Vier- und Marschlanden beträgt die Reisezeit mit dem ÖPNV über 30 Minuten, häufig sogar über eine Stunde (Abbildung 32). Daher sind vor allem Personen, welche kein eigenes Auto besitzen, es nicht nutzen möchten oder können, um entweder selbst ein Krankenhaus aufzusuchen oder eine verwandte oder befreundete Person zu besuchen, von der schlechten Erreichbarkeit mit dem ÖPNV betroffen. Es ist davon auszugehen, dass das insbesondere für ältere oder kranke Menschen, für die auch das Fahrrad keine gute Alternative darstellt, zutrifft.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.5 Austausch innerhalb der Vier- und Marschlande

Die Erreichbarkeit anderer Einwohner:innen zu Fuß ist in den Vier- und Marschlanden recht gleich verteilt und zumeist gering, was auf die geringe Bevölkerungsdichte zurückzuführen ist (ausgenommen Neuallermöhe – hier ist durch die dichte Besiedlung eine deutlich höhere Anzahl anderer Bewohner:innen zu Fuß zu erreichen). Etwas schlechter ist die Erreichbarkeit zu Fuß nur in den wenig besiedelten Stadtteilen Reitbrook und Allermöhe (Abbildung 34, Statistikamt Nord, 2021).

Es fällt jedoch auf, dass die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV deutliche Unterschiede zwischen den Stadtteilen aufweist. Während in Curslack zum Teil über 75.000 Menschen mit dem ÖPNV in 30 Minuten Reisezeit erreicht werden können, sind es in Teilen von Ochsenwerder, Spadenland, Reitbrook, Allermöhe, Tatenberg und Altengamme weniger als 5.000.

Gleichwohl ist die Erreichbarkeit in Kirchwerder, welches ebenfalls eine weite räumliche Distanz zum nächsten Bahnhof aufweist, deutlich besser, da es hier mehr Buslinien sowie direkte Busverbindungen gibt. Auch an dieser Stelle lassen sich Rückschlüsse auf fehlende (direkte) Busverbindungen ziehen (Abbildung 33).

Generell stellen die Angaben zur Erreichbarkeit anderer Anwohner:innen jedoch nur ein erstes Indiz dar. Die tatsächliche Vernetzung ist häufig biografisch geprägt und naturgemäß sehr individuell (Daubitz et al., 2023).

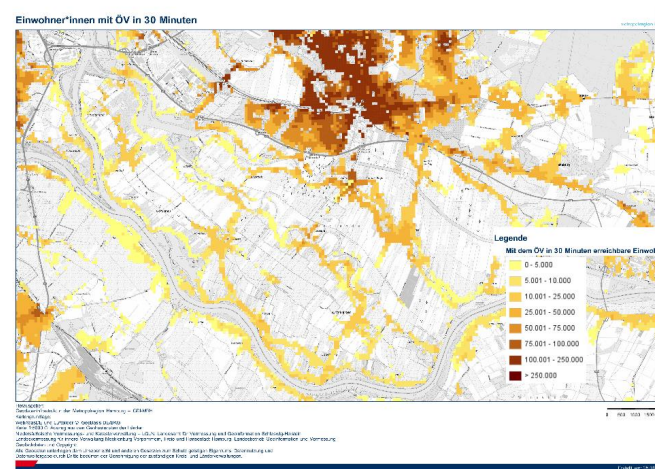


Abbildung 33: Erreichbarkeit anderer Einwohner:innen mit dem ÖPNV (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Einwohner*innen zu Fuß in 30 Minuten

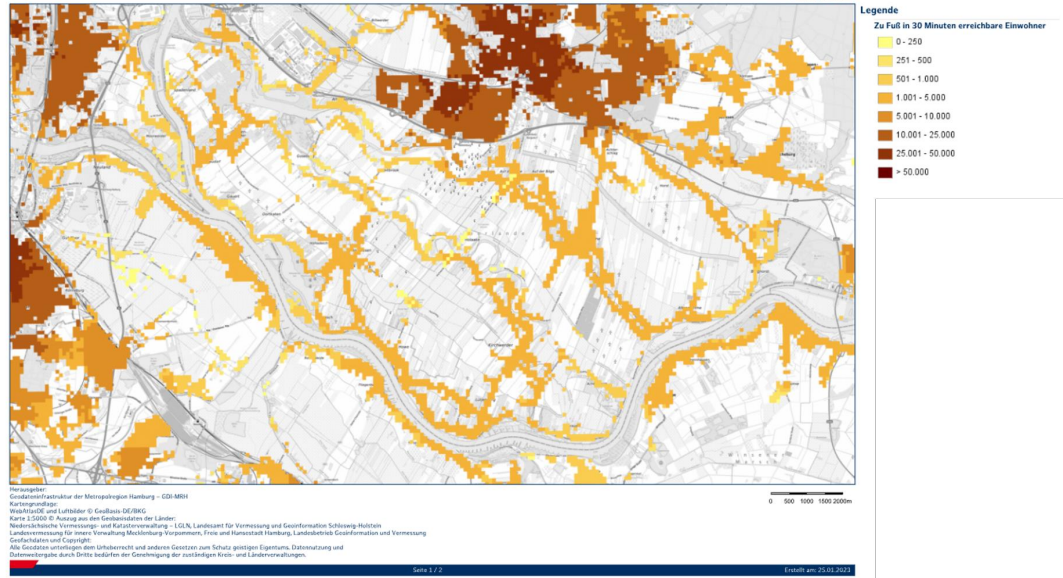


Abbildung 34: Erreichbarkeit anderer Einwohner:innen zu Fuß (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.6 Freizeitgelegenheiten

Die Erreichbarkeitsanalysen der Metropolregion Hamburg zeigen die erreichbare Anzahl an Freizeiteinrichtungen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Zu den insgesamt 21.048 Freizeitgelegenheiten gehören unter anderem Kinos, Schwimmhallen, Spielplätze und Restaurants; sie stammen aus OpenStreetMap (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.).

Durch die Nähe zum Hamburger Zentrum sind für Personen aus den Vier- und Marschlanden diverse Freizeitziele erreichbar (mit dem Pkw in 30 Minuten), wie die Abbildung 36 zeigt. Die Karte macht zudem den Unterschied zwischen den ländlich geprägten, aber im suburbanen Gebiet Hamburgs liegenden Vier- und Marschlanden und den ländlichen Gebieten im Umland deutlich, z. B. in Schleswig-Holstein. Über die Stadtgrenze hinaus sinkt die Erreichbarkeit.

Die Erreichbarkeit von Freizeitzielen mit anderen Mobilitätsformen ist hingegen fast in allen Stadtteilen weniger gut (die Kenngröße dabei sind die erreichbaren Freizeitgelegenheiten unter 30 Minuten Fahrzeit). Positiv hervor stechen Moorfleet, Billwerder und Neuallermöhe: Durch die S-Bahn Anbindung können von den Bahnhöfen aus mehr als 1.000 Freizeitgelegenheiten erreicht werden. In den allermeisten Teilen der Vier- und Marschlande sind es jedoch weniger als 25 Freizeitgelegenheiten (Abbildung 35).

Mit dem Rad ist die Erreichbarkeit in Curslack, Neuallermöhe und Billwerder durch die Nähe zum Bergedorfer Zentrum als mäßig zu bewerten, in allen anderen Stadtteilen als schlecht (Anhang 3). Zu Fuß sind es häufig weniger als zwei Ziele (Anhang 4). Die Ergebnisse unserer Umfrage bestätigen diese Aussage (Abbildung 58).

An dieser Stelle ist dennoch anzumerken, dass Formen der Freizeitgestaltung sehr divers sind. Aus den Interviews mit Bewohner:innen geht z. B. hervor, dass viele die zahlreichen Naturräume in den Vier- und Marschlanden schätzen und der trubeligen Hamburger Innenstadt vorziehen (Interview C).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Freizeitgelegenheiten mit ÖV in 30 Minuten

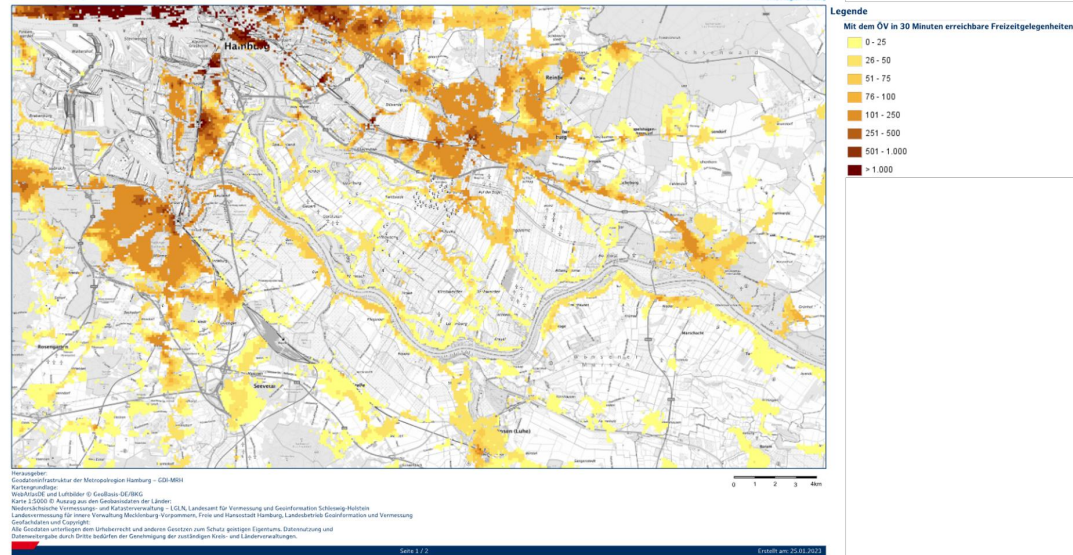


Abbildung 35: Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Freizeitgelegenheiten mit PKW in 30 Minuten

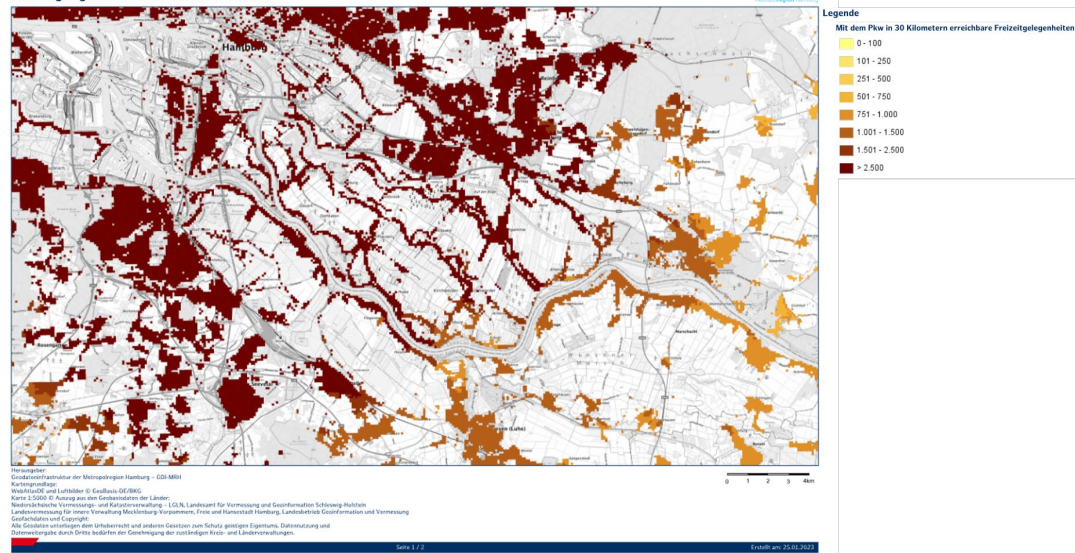


Abbildung 36: Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem Pkw (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

2.2.7 Nächster Bahnhof

Fußläufig ist der nächste Bahnhof nur von Billwerder, Moorfleet sowie Neuallermöhe aus zu erreichen. Von allen anderen Stadtteilen aus sind es häufig über eine Stunde Gehzeit bis zum nächsten Bahnhof (Anhang 5). Mit dem Rad kann der nächste Bahnhof zumindest in den meisten Stadtteilen der Vier- und Marschlande in unter 30 Minuten Fahrzeit erreicht werden, nur in Kirchwerder, Altengamme und Teilen von Ochsenwerder und Neuengamme beträgt die Fahrzeit über 30 Minuten (Abbildung 37).

Besondere Mängel weist die Erreichbarkeit des nächsten Bahnhofs mit dem ÖPNV auf: in den meisten Gebieten sind es über 20 bzw. über 30 Minuten Fahrzeit, in einigen Gebieten sogar über 46 Minuten (Abbildung 38). Die Nutzung von Bus und Bahn für längere Wege wird somit erschwert. Im Vergleich dazu kann der nächste Bahnhof mit dem Pkw fast überall in unter 15 Minuten erreicht werden (Anhang 6).

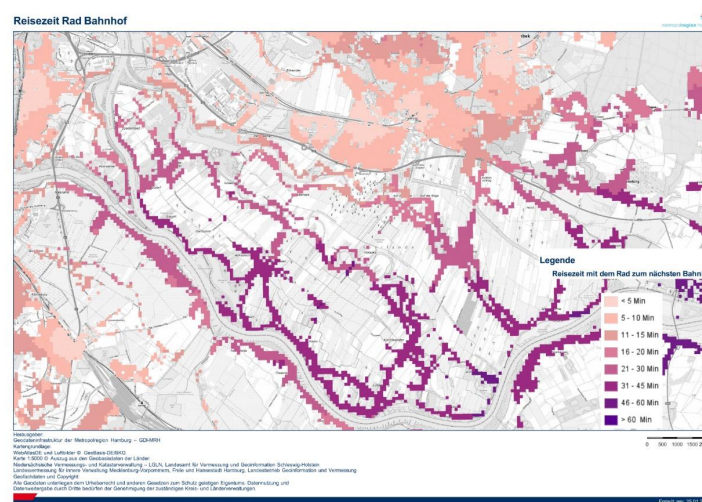


Abbildung 37: Erreichbarkeit eines Bahnhofs mit dem Rad (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

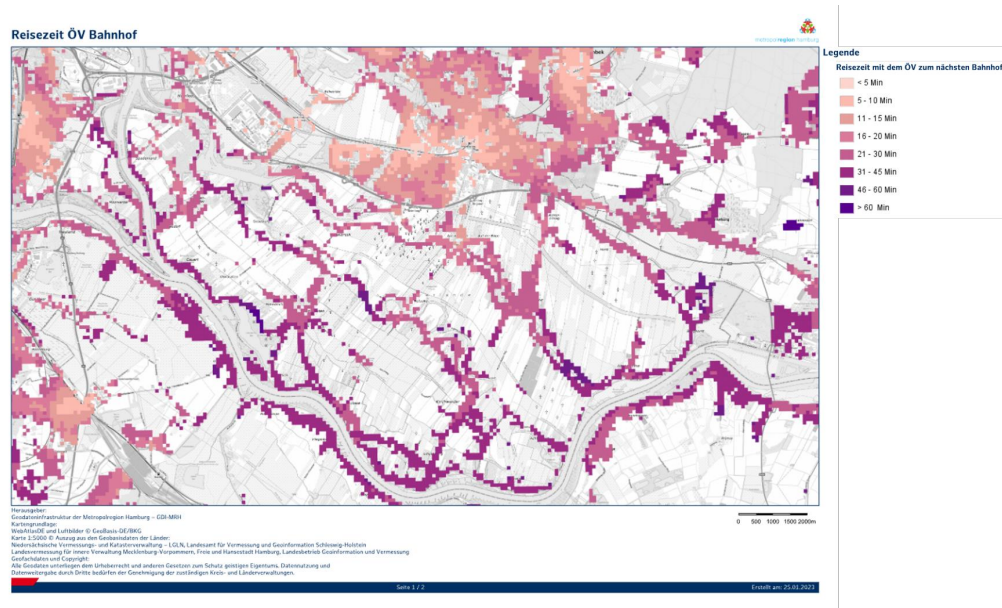


Abbildung 38: Erreichbarkeit eines Bahnhofs mit dem ÖPNV (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3. Mobilitätsverhalten und Bedarfe

Dieses Kapitel stützt sich insbesondere auf eigene Erhebungen im Rahmen des Projektes. Dazu gehören eine Umfrage, welche im März 2023 vor Ort sowie online durchgeführt wurde. Auch vier qualitative, leitfadengestützte Interviews, welche mit Bewohner:innen der Vier- und Marschlande geführt wurden, dienen als Basis. Darüber hinaus werden bestehende Erhebungen wie die repräsentative MiD Erhebung aus dem Jahr 2017, die Kurzerhebung im Rahmen des Reallabors Lastenrad (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2023a), die Ergebnisse der Mobilitätskonferenz Curslack-Neuengamme (Bezirksamt Bergedorf, Freie und Hansestadt Hamburg, 2021) und die Ergebnisse der Erhebung für den Frascatiplatz (fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2022) hinzugezogen.

Zunächst werden die Teilnehmer:innen der eigenen Umfrage beschrieben. Hiernach werden das Mobilitätsverhalten mit dem Modal Split, die Zwecke (Ziele) für die Mobilität, die Gründe für das Verhalten, die Wahrnehmungen der Verkehrs- und Mobilitätssituation und die Wünsche an die Mobilität dargelegt. Die Umfrage wurde mit zwei Programmen (Limesurvey und maptionnaire) durchgeführt. Es wurde ein standardisierter Fragebogen genutzt und eine interaktive Karte.

Teilnehmer:innen der Umfrage

Insgesamt haben 1.223 Personen an der Umfrage teilgenommen, davon sind 1.006 Personen Bewohner:innen der Vier- und Marschlande. In den nachfolgenden Abbildungen sind die Wohnorte, das Alter, das Geschlecht und die Berufsgruppe dargestellt. Es ist eine ausgewogene Teilnahme bei den Geschlechtern festzustellen (Abbildung 41). Die Verteilung der Teilnehmer:innen nach Stadtteilen (relativ zur

Bevölkerungszahl) ist jedoch nicht ausgewogen: In den meisten ländlichen Stadtteilen haben überdurchschnittlich viele Personen an der Umfrage teilgenommen (Abbildung 39). Unterdurchschnittlich im Verhältnis zur Bevölkerung war die Teilnehmerzahl in Billwerder, Moorfleet und insbesondere in Neuallermöhe. Alle diese drei Stadtteile befinden sich westlich der Dove-Elbe und entlang der S-Bahn. Es wäre möglich, dass diese Personen weniger Bezugspunkte zu den Vier- und Marschlanden haben (z. B. durch die Randlage sowie andere Strukturen z. B. in Neuallermöhe) und sich dadurch weniger von der Umfrage angesprochen gefühlt haben. Wir nehmen an, dass ebenso eine Sprachbarriere für einige Personen ein Hindernis gewesen sein kann, an der Umfrage teilzunehmen. Es ist zu vermuten, dass in Stadtteilen mit einem höheren Anteil an Personen mit Migrationshintergrund auch mehr Menschen von einer Sprachbarriere betroffen sein könnten (z. B. Billwerder und Neuallermöhe).

Insgesamt haben anteilig mehr Personen an der Umfrage teilgenommen, welche Kinder im schulfähigen Alter haben (Abbildung 40). Durchschnittlich leben in rund 22 Prozent der Haushalte Kinder unter 18 Jahren (Statistikamt Nord, 2021). Zudem wohnen anteilig mehr über 65-Jährige in den Vier- und Marschlanden als an der Umfrage teilgenommen haben. Dieser Sachverhalt steht vermutlich in Zusammenhang mit der starken Onlineteilnahme. Ältere Menschen haben tendenziell einen geringeren Zugang zu Onlineumfragen als Jüngere. Da dies bekannt ist, wurde die Umfrage auch an 13 Terminen vor Ort an verschiedenen Stellen und zu verschiedenen Zeiten durchgeführt. Dennoch überwiegt die Teilnehmerzahl der Onlineumfrage, welches aber nicht unüblich ist. Auch wenn die Umfrage nicht repräsentativ die Bevölkerung vor Ort widerspiegelt, konnten verschiedene Altersklassen und Berufsgruppen erreicht werden (Abbildung 42). Insbesondere wurden die Personen erreicht, die sehr mobil sind und statistisch viel Verkehr

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

erzeugen (Personen zwischen 18 und 64 Jahre) und diejenigen, die in den ländlicheren Gebieten in den Vier- und Marschlanden wohnen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

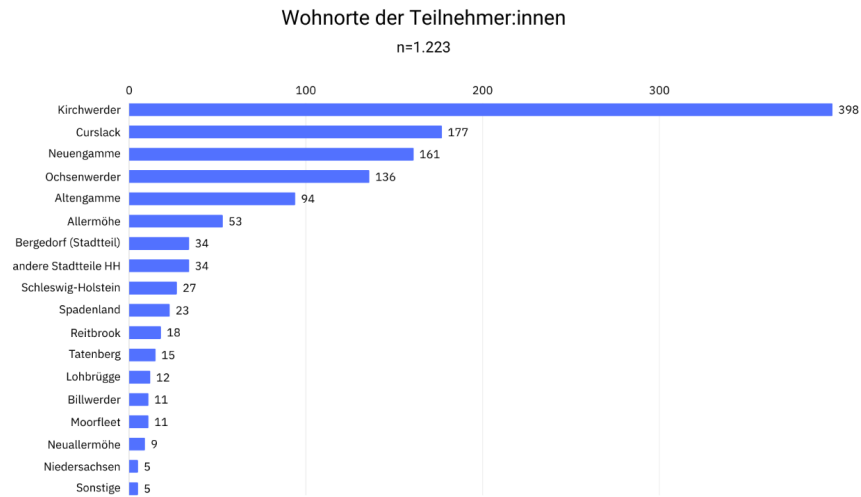


Abbildung 39: Wohnorte der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

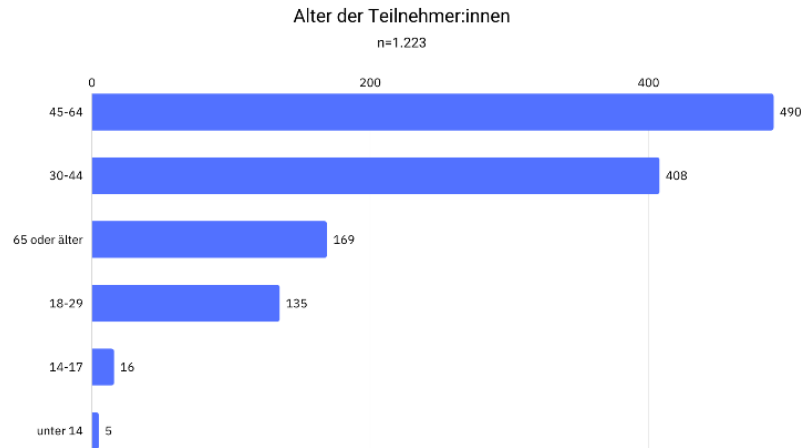


Abbildung 40: Alter der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

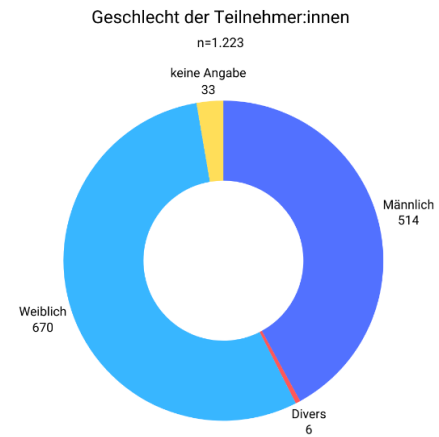


Abbildung 41: Geschlecht der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

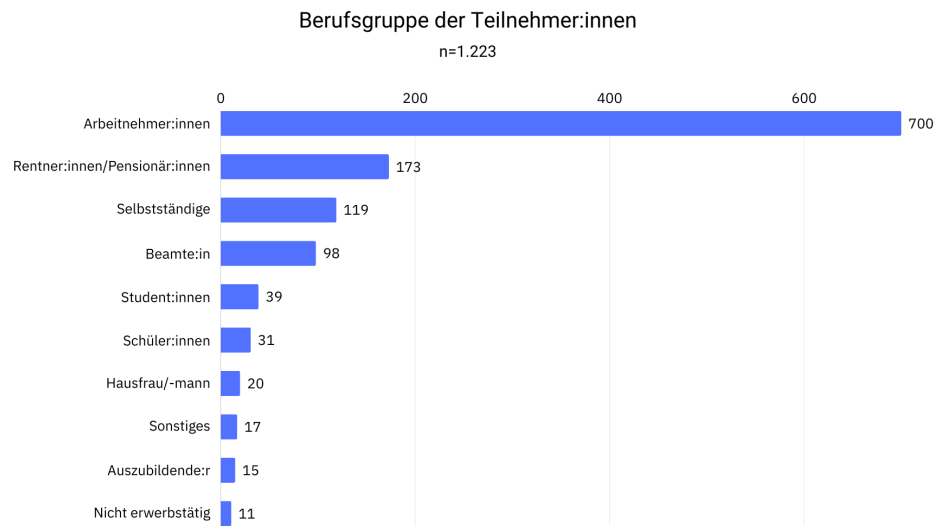


Abbildung 42: Berufsgruppe der Teilnehmer:innen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.1 Mobilitätsverhalten in den Vier- und Marschlanden

Laut der repräsentativen Umfrage „Mobilität in Deutschland“ (MiD) aus dem Jahr 2017 nutzen ca. 56 Prozent der Personen in den Vier- und Marschlanden das Auto als Fahrer:in oder Beifahrer:in. Ca. 18 Prozent gehen zu Fuß, ca. 16 Prozent nutzen den ÖPNV und ca. neun Prozent nehmen das Fahrrad für ihre Wege (Abbildung 43). Das ist im Vergleich zu den anderen Regionen in Hamburg der höchste Wert des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020).

Die Mobilität in den Vier- und Marschlanden ist somit durch die Nutzung des privaten Pkws geprägt. In einem Interview wird betont, das Auto sei in den Vier- und Marschlanden notwendig, um von A nach B zu kommen. Zudem sei das Autofahren in dem Gebiet komfortabel (Interview D). In der durchgeführten Umfrage im Rahmen des Projektes konnten wir auch Daten zu der Verkehrsmittelnutzung innerhalb der einzelnen Stadtteile gewinnen. Bei deren Betrachtung ist zu sehen, dass die Nutzung des Pkws in fast allen Stadtteilen im Alltag dominiert (Abbildung 44). Nur in den Stadtteilen Neuallemöhe und Billwerder ist der Anteil der Nutzung des Pkws (als Fahrer:in sowie als Mitfahrer:in) geringer. In beiden Stadtteilen ist auch die Besitzquote eines eigenen Pkws für die Vier- und Marschlande deutlich unterdurchschnittlich (Kapitel 3.2). Kürzere Wege und ein größeres Angebot des Umweltverbunds können in Neuallemöhe ein Grund für diese Verteilung sein. Eine andere Ursache spielt vermutlich die Sozialstruktur. Wie in Kapitel 1.2 beschrieben, ist der Anteil der Menschen mit geringem Einkommen in beiden Stadtteilen merklich höher.

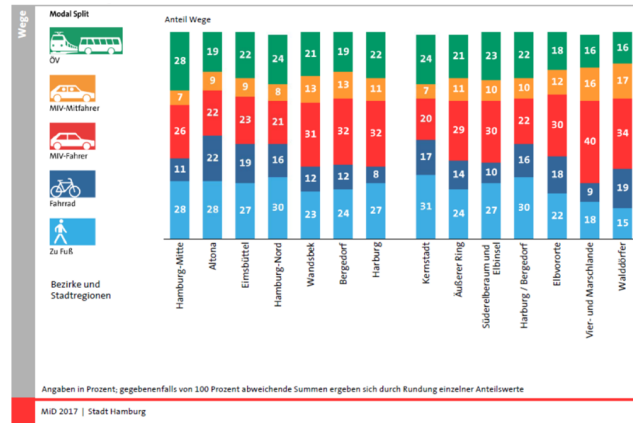


Abbildung 43: Modal Split der Vier- und Marschlande im Vergleich (Quelle: Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

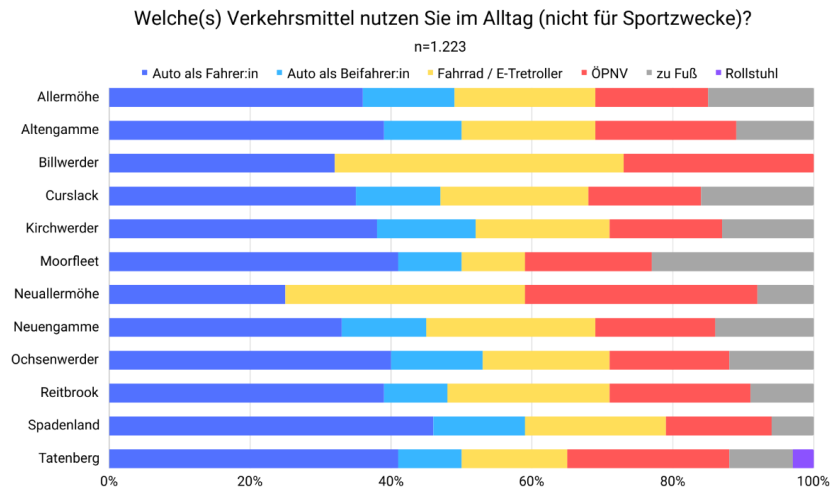


Abbildung 44: Nutzung Verkehrsmittel im Alltag (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.1.1 Häufigkeit der Nutzung

Von denjenigen, die ein Auto nutzen (selbst als Fahrer:in), nutzen lediglich sieben Prozent es einmal pro Woche oder weniger (Abbildung 45). Hier ergeben sich auch Unterschiede zwischen den Stadtteilen. So haben z. B. 100 Prozent der Personen aus Neuallermöhe, welche den Pkw im Alltag nutzen, angegeben, dass sie diesen an vier oder mehr Tagen pro Woche nutzen.

Der ÖPNV wird in den Vier- und Marschlanden weniger genutzt als in den anderen Gebieten Hamburgs. Fast die Hälfte der Bewohner:innen (43 Prozent) nutzt den ÖPNV seltener als einmal im Monat oder nie (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020).

Fehlende Angebote bedingen eine geringe Nutzung des ÖPNV: 20 Prozent der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande (ab 14 Jahren) nutzen den ÖPNV nie bzw. fast nie. Über ein Drittel dieser Bewohner:innen können auf Grund der schlechten Bewertung des ÖPNV sowie fehlender Anbindungen derzeit auch nicht potenziell durch ÖPNV-Angebote erreicht werden (Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020).

Die Vier- und Marschlande werden gern von Tagestourist:innen für Ausflüge mit dem Rad besucht. Als Alltagsverkehrsmittel wird das Fahrrad in den Vier- und Marschlanden weniger genutzt als der ÖPNV. Die Ergebnisse des MiD 2017 – Regionalbericht für die Stadt Hamburg zeigen, dass nur 13 Prozent der Bewohner:innen das Fahrrad täglich nutzen – in der Kernstadt Hamburg sind es mehr als doppelt so viele (27 Prozent). Ferner umfasst die Gruppe von Personen, welche das Fahrrad selten oder gar nicht im Alltag nutzen, 60 Prozent der Vier- und Marschländerinnen. Es gilt jedoch differenzierter auf die Stadtteile zu schauen: Die Umfrage ergab große Unterschiede zwischen den Stadtteilen, was die Nutzung des

Fahrrads betrifft (Abbildung 45). So nutzen lediglich neun Prozent der Personen in Moorfleet das Fahrrad regelmäßig, aber in Reitbrook hingegen sind es 23 Prozent und in Billwerder sogar 41 Prozent.

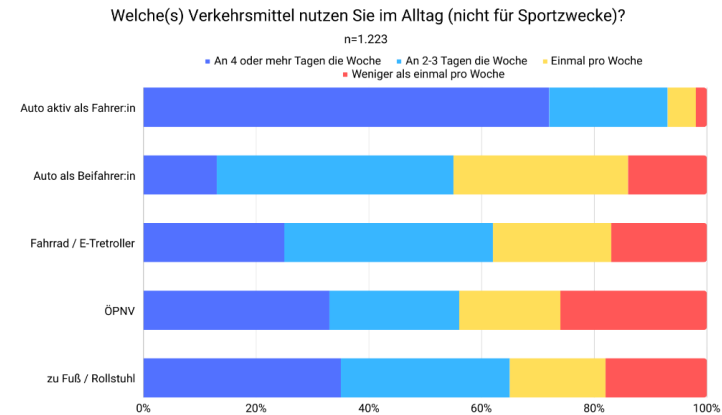


Abbildung 45: Nutzung Verkehrsmittel nach Häufigkeit (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Die Personen, welche den ÖPNV und das Fahrrad nutzen und zu Fuß gehen oder den Rollstuhl nehmen, nutzen diese Verkehrsmittel mehrheitlich an zwei Tagen oder mehr in der Woche. In

- Billwerder (67 Prozent),
- Tatenberg (60 Prozent),
- Moorfleet und Neullermöhe (jeweils 50 Prozent)

nutzen Personen das Fahrrad an vier oder mehr Tagen in der Woche.

3.1.2 Schulmobilität

Die Mehrheit der Schulkinder in den Vier- und Marschlanden nutzt den ÖPNV, um zur Schule zu gelangen (43 Prozent). Rund jedes vierte Kind wird mit dem Auto zur Schule gebracht (22 Prozent). Nur ca. jedes zehnte Kind läuft selbständig oder in Begleitung einer erwachsenen Person zu Fuß zur Schule (12 Prozent). Das Fahrrad nutzen selbständig oder in Begleitung 15 Prozent der Schüler:innen (Abbildung 46). Aktive Mobilität auf dem Schulweg ist damit in den Vier- und Marschlanden selten und bedarf weiterer Förderung.

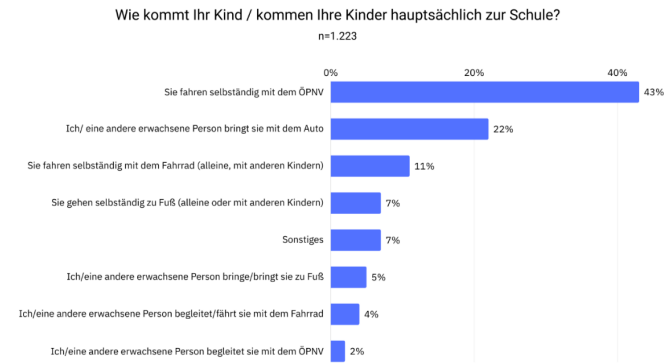


Abbildung 46: Schulmobilität (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Vier- und Marschlanden

Die eigene Umfrage hat ergeben, dass 90 Prozent der Teilnehmer:innen einen Pkw besitzen, aber auch 85 Prozent ein Fahrrad (Abbildung 47). Eine Monats- oder Jahreskarte für den ÖPNV besitzen lediglich 23 Prozent. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Umfrage vor der Einführung des Deutschlandtickets durchgeführt wurde. Deutschlandweit liegt laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Quote der Neukund:innen bei ca. acht Prozent (Stand Juni 2023) (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2023). Ein zentraler Grund für den Kauf des Deutschlandtickets ist der günstige Preis (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2023). In unserer Umfrage gaben 52 Prozent an, geringere Kosten des ÖPNV würden sie motivieren, umzusteigen (Abbildung 67). Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass seit der Einführung des Deutschlandtickets auch mehr Personen in den Vier- und Marschlanden ein ÖPNV-Ticket besitzen. Jeweils weniger als 10 Prozent der Teilnehmer:innen (Mehrfachantworten möglich) nutzen ein Lastenfahrrad, einen E-Tretroller oder ein Faltrad und haben einen Account bei einem Fahrradverleihsystem oder Carsharing-Anbieter (Abbildung 47).

Welches dieser Verkehrsmittel oder Angebote stehen Ihnen zur Verfügung?

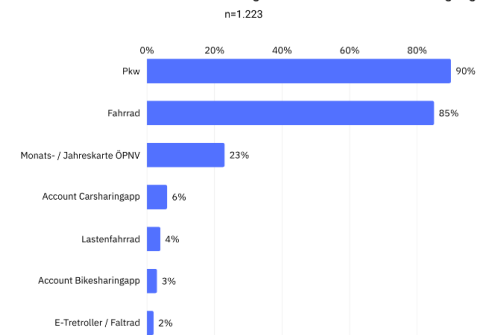


Abbildung 47: Verkehrsmittelverfügbarkeit in den Vier- und Marschlanden (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Der Bestand privater Pkw pro 1.000 Einwohner:innen ist im stadtweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch und zeigt außerdem eine Zunahme in fast allen Stadtteilen (Statistikamt Nord, 2021). Drei Prozent der Haushalte in den Vier- und Marschlanden besitzen sogar drei oder mehr Pkw (Abbildung 48). Den derzeitigen Trend weitergedacht wäre mit einer Zunahme in den meisten Stadtteilen zu rechnen (Anhang 2). Die höchste Pkw-Dichte (anteilig) weisen 2021 Reitbrook und Spadenland auf (613 und 611 Pkw pro 1.000 Einwohner:innen), die geringste Dichte Billwerder (254) sowie Neuallermöhe (341). Letzteres entspricht in etwa dem Hamburger Durchschnitt (Statistikamt Nord, 2021).

Zugleich ist in den Vier- und Marschlanden der Anteil an Elektrofahrzeugen am Pkw-Bestand im Hamburger Vergleich überdurchschnittlich hoch, eine weitere Steigerung des Anteils bis 2030 ist zu erwarten (Anhang 2). Besonders häufig kommen Elektrofahrzeuge in den Stadtteilen Allermöhe (16 Prozent), Curslack (11 Prozent), Altengamme (10 Prozent) und Spadenland (10 Prozent) vor (Statistikamt Nord, 2021). Öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten gibt es in Allermöhe (eine Schnellladesäule) und Kirchwerder (eine Schnellladesäule und eine normale Ladesäule) sowie in Neuallermöhe (fünf normale Ladesäulen). Auf Grund des hohen Anteils an Einfamilienhäusern ist aber davon auszugehen, dass ein Großteil der Ladevorgänge privat durchgeführt wird. Erklärungsansätze für den hohen Anteil an Elektrofahrzeugen könnten die in den Interviews erwähnte Naturverbundenheit der Vier- und Marschländer:innen oder die hohe Anzahl an privaten Pkw pro Haushalt sein sowie durch den hohen Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern gegeben sein (das sind typische Merkmale für E-Autofahrer:innen; Ecomento, 2021).

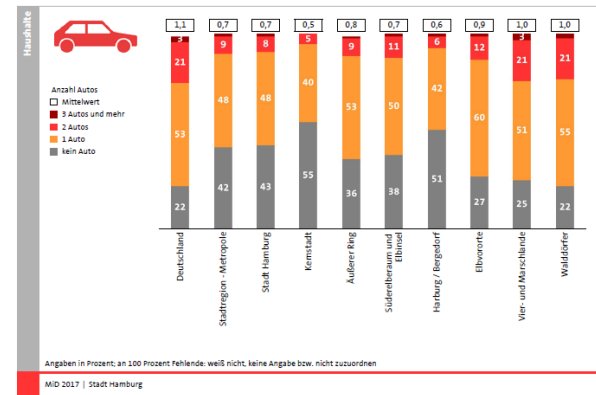


Abbildung 48: Autobesitz in den Haushalten Regionalvergleich Hamburg (Quelle: Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.3 Ziele und Zweck der Nutzung des Verkehrsmittels

Auffällig ist, dass die Nutzung des Pkws für alle Wegezwecke dominiert, aber auch das Fahrrad wird für unterschiedliche Wegezwecke genutzt. Fußgänger:innen bewegen sich in den Vier- und Marschlanden eher für Einkäufe, private Erledigungen oder zu Freizeitwecken. Auf dem Weg zur Arbeit oder Schule / Ausbildung gehen nur wenige zu Fuß. Den ÖPNV nutzen die Befragten für verschiedene Zwecke. Es fällt jedoch auf, dass der ÖPNV anteilig weniger für Einkäufe und Besorgungen genutzt wird (Abbildung 49).

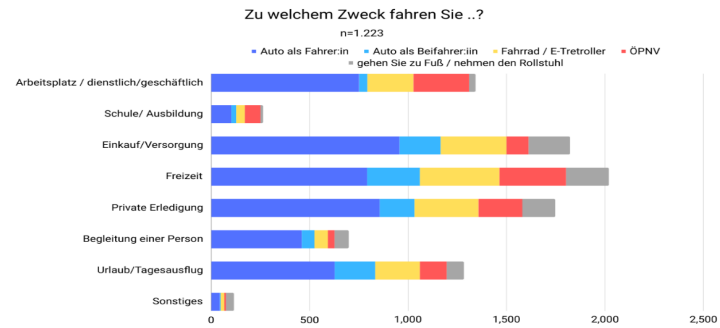


Abbildung 49: Zweck der Nutzung des Verkehrsmittels (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Kirchwerder, Curslack, Neuengamme und Ochsenwerder sind die von den Bewohner:innen der Vier- und Marschlande am häufigsten besuchten Stadtteile (Abbildung 50, Mehrfachantworten möglich). Wichtige Ziele in diesen Gebieten sind die Stadtteilschule (Kirchwerder) sowie die Nahversorgungsmöglichkeiten und die ärztliche Versorgung, Ärzt:innen und Apotheken.

Zu welchen der Gebiete fahren oder gehen Sie mindestens dreimal die Woche, um ein Ziel zu erreichen (nicht spazieren, joggen, Radfahrspurt)?

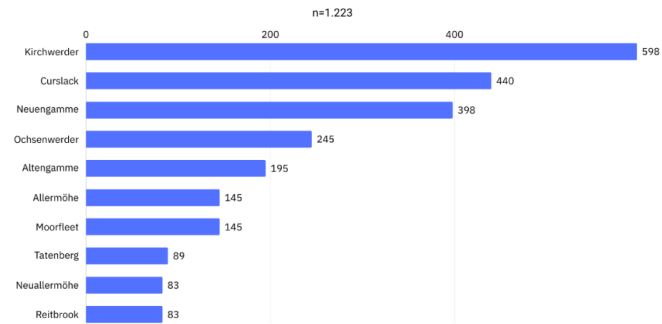


Abbildung 50: Zielgebiete (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.4 Gründe der Nutzung und Nicht-Nutzung des Verkehrsmittels

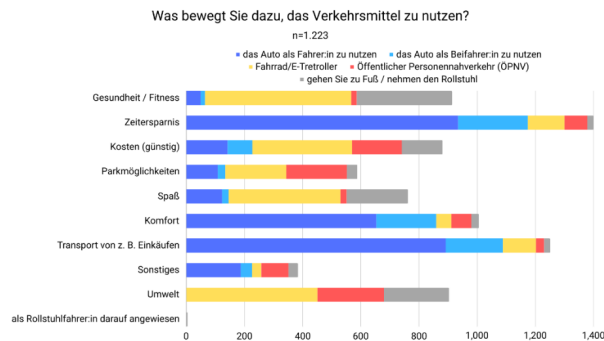


Abbildung 51: Gründe der Nutzung (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Hauptgründe der Pkw-Nutzung sind laut Ergebnissen der eigenen Umfrage Zeitersparnis, Komfort und Transportmöglichkeiten (z. B. von Einkäufen). Zur aktiven Mobilität (Fahrrad und Fußverkehr) motivieren insbesondere gesundheitliche und ökologische Faktoren, aber auch den Spaß und geringe Kosten gaben die Teilnehmer:innen der Umfrage als Beweggründe für das Radfahren oder zu Fuß Gehen

an (Abbildung 51, Mehrfachantworten möglich). Bei der Bewerbung für die Teilnahme am Reallabor Lastenrad nannten 99 Prozent der Bewerber:innen ökologische Faktoren als Motivation. 81 Prozent gaben an, dass sie gern etwas Neues ausprobieren. Aber auch ökonomische Faktoren (79 Prozent) sowie Spaß (78 Prozent) motivierten die Personen, sich zu bewerben. Die Zeitersparnis durch die Nutzung eines Lastenrads wurde immerhin von 42 Prozent der Bewerber:innen als Motivation angegeben. Unter den Bewerber:innen sind insgesamt viele fahrradaffine Personen, somit sind über 20 Prozent bereits vorher hauptsächlich mit dem Rad gefahren (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2023a). An dieser Stelle wird angemerkt, dass die Daten des Reallabors Lastenrad allesamt von Bewerber:innen stammen, welche ein hohes Interesse an einer temporären Lastenradnutzung für ihre Alltagsmobilität haben. Die hier genannten Gründe treffen auf die Zielgruppe zu, sind aber nicht repräsentativ für die Gesamtheit der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande.

Der ÖPNV wird insbesondere aus Gründen der Umwelt sowie wegen (fehlender) Parkmöglichkeiten genutzt (Abbildung 51).

Für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes, welches auf die Bedürfnisse der Bevölkerung der Vier- und Marschlande eingeht, ist es wichtig, die Barrieren der Nutzung verschiedener Mobilitätsformen zu verstehen. Ein Ergebnis unserer Umfrage ist, dass weite Wege die häufigste Barriere der Nutzung aktiver Mobilitätsformen im Alltag in den Vier- und Marschlanden darstellen (Abbildung 52). Eine zentrale Hürde für die Nutzung des Fahrrads im Alltag ist jedoch auch eine mangelhafte Sicherheit: Viele der Befragten gaben an, dass die Fahrradnutzung "gefährlich wegen des Verkehrs" und "gefährlich bei Dunkelheit" und die Infrastruktur fehle oder mangelhaft sei.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Darüber hinaus können viele Personen aus gesundheitlichen Einschränkungen das Fahrrad nicht nutzen. Gerade für diese Gruppe spielt der ÖPNV eine wichtige Rolle. Fehlende Angebote (Infrastruktur) hindern die Befragten jedoch an der ÖPNV-Nutzung, außerdem wird dieser als "zu langsam" eingestuft. Das bestätigen auch die Interviews (Interview B). Witterung und Bequemlichkeit sind für die Nutzung des Fahrrads weniger eine hindernde Rolle als für das zu Fuß Gehen (Abbildung 52). Neben der geringen Geschwindigkeit wurden auch fehlende Transportmöglichkeiten als Barriere des zu Fuß Gehens angegeben.



Abbildung 52: Gründe der Nicht-Nutzung im Umweltverbund (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.5 Zufriedenheit: Alltägliche Wege

Die Teilnehmer:innen der Umfrage wurden gebeten, Stellen auf ihren alltäglichen Wegen anzugeben, welche sie als sicher oder angenehm empfinden und weshalb (Abbildung 53). Als häufigster Grund für die Zufriedenheit an der angegebenen Stelle wurde die grüne / schöne Umgebung sowie die Sicherheit angegeben. Es gibt diesbezüglich keine besonderen Auffälligkeiten der Verteilung nach Verkehrsmittel.

Welche Stellen auf Ihren alltäglichen Wegen empfinden Sie als sicher oder angenehm in den Vier- und Marschlanden?

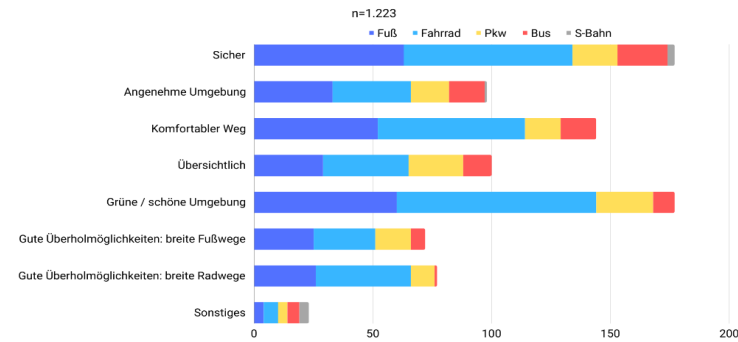


Abbildung 53: Angenehme Stellen auf alltäglichen Wegen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Unangenehm empfanden die Befragten bestimmte Stellen auf ihren alltäglichen Wegen, insbesondere, weil diese zu unsicher (z. B. wegen des Verkehrs) sind. Darüber hinaus werden Unübersichtlichkeit, zu viele parkende Autos sowie unebene Bodenbeschaffenheit (z. B. fehlende Bordsteinabsenkung) als unangenehme Aspekte an bestimmten Stellen im Befragungsgebiet genannt. Bei der Befragung wurde vermehrt angegeben, dass barrierefreie und sichere Querungsstellen fehlen. Bei der Befragung haben die Teilnehmer:innen Hindernisse direkt auf der Karte markiert, diese ist dem Anhang beigefügt (Anhang 7). Insgesamt wurde vermehrt angemerkt, dass es an bestimmten Stellen keine Radwege oder Fußwege gibt oder diese in einem schlechten Zustand sind.

Bei der Frage nach „unangenehmen Stellen“ gibt es keine besonderen Unterschiede auf Grund der Verkehrsmittelnutzung (Abbildung 54, Mehrfachantworten möglich). Auffällig ist, dass die Sicherheit eine dominierende Rolle für die Zufriedenheit der Befragten auf ihren alltäglichen Wegen spielt.

Welche Stellen auf Ihren alltäglichen Wegen empfinden Sie als unsicher oder unangenehm?

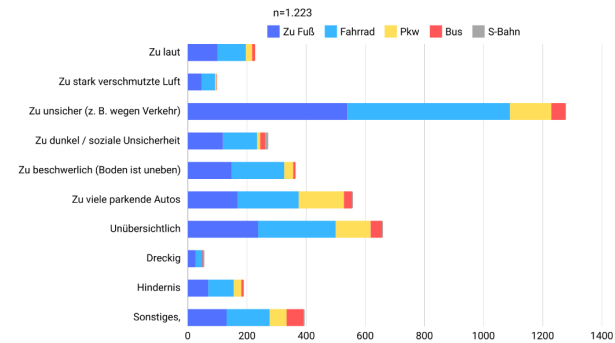


Abbildung 54: Unangenehme Stellen auf alltäglichen Wegen (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.6 Zufriedenheit: Aufenthalt im öffentlichen Raum

Die Umfrage zeigt, dass die Mehrzahl der Befragten mit dem Aufenthalt im öffentlichen Raum in den Vier- und Marschlanden zufrieden ist. Über 80 Prozent gaben an, zufrieden oder sehr zufrieden zu sein (Abbildung 55).

Wie zufrieden sind Sie mit den Möglichkeiten sich draußen aufzuhalten (wie in Parks, für Naherholung, Spielplätze) und zu spazieren in den Vier- und Marschlanden?

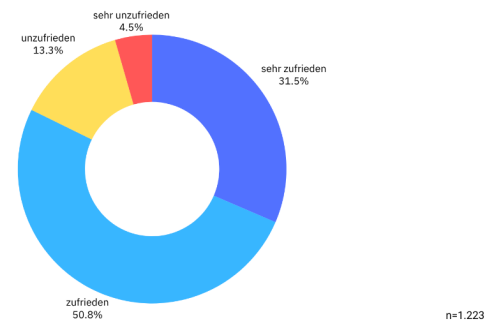


Abbildung 55: Zufriedenheit Aufenthalt im öffentlichen Raum (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

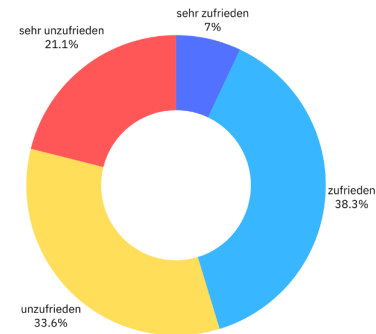
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.7 Zufriedenheit: Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs in den Vier- und Marschlanden

Mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs ist hingegen über die Hälfte der Teilnehmenden der Umfrage unzufrieden. Jede fünfte Person gab an, sogar sehr unzufrieden zu sein (Abbildung 56). In der Umfrage wurde angegeben, dass Autos an vielen Stellen in den Vier- und Marschlanden sehr schnell fahren und sich nicht an das geltende Geschwindigkeitslimit von 50 km/h halten würden. Beim Überholen von Radfahrer:innen würden viele andere Verkehrsteilnehmer:innen zudem nicht einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten. Die Teilnehmer:innen der Umfrage haben Stellen markiert, an denen sie sich Tempo 30 wünschen. Besonders häufig wurde dabei der Neuengammer Hausdeich angegeben (Anhang 8). Ein hohes Verkehrsaufkommen insbesondere im Berufsverkehr sowie hohe Geschwindigkeiten erschweren auch das Queren der Straße für den Rad- und Fußverkehr an einigen Stellen. Zudem geben die Befragten an, dass es viele Falschparker:innen gibt, insbesondere zur Badesaison an den Seen. Die Befragten wünschen sich diesbezüglich mehr Kontrollen.

Wie zufrieden sind Sie mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs in den Vier- und Marschlanden?



n=1.223

Abbildung 56: Zufriedenheit mit der Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs
(Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.8 Zufriedenheit: Erreichbarkeit von Zielen im Umweltverbund

Die Ergebnisse der Umfrage bestätigen die Aussagen der Karten des Erreichbarkeitsportals (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.). Rund die Hälfte der Teilnehmer:innen der Umfrage gab an, mit der Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Rad, Fuß und ÖPNV) unzufrieden oder sehr unzufrieden zu sein (Abbildung 57). Die Erreichbarkeit von touristischen Orten sowie von Restaurants, Cafés und Kultureinrichtungen bewerten sogar zwei Drittel der Befragten als schlecht (unzufrieden / sehr unzufrieden). Die fußläufige Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen wird von zwei Drittel der Teilnehmer:innen der Umfrage als nicht zufriedenstellend (unzufrieden oder sehr unzufrieden) bewertet (Abbildung 58).

Wie zufrieden sind Sie mit der Erreichbarkeit von den folgenden Zielen im Umweltverbund (Fahrrad, zu Fuß, ÖPNV) in den Vier- und Marschlanden?

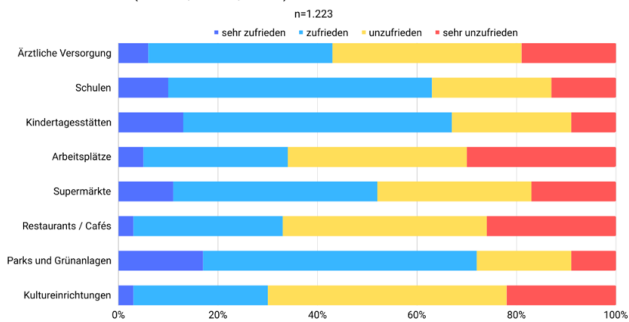


Abbildung 57: Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen im Umweltverbund (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Wie zufrieden sind Sie mit der fußläufigen Erreichbarkeit von Ihren Alltagszielen in den Vier- und Marschlanden?

n=1.223

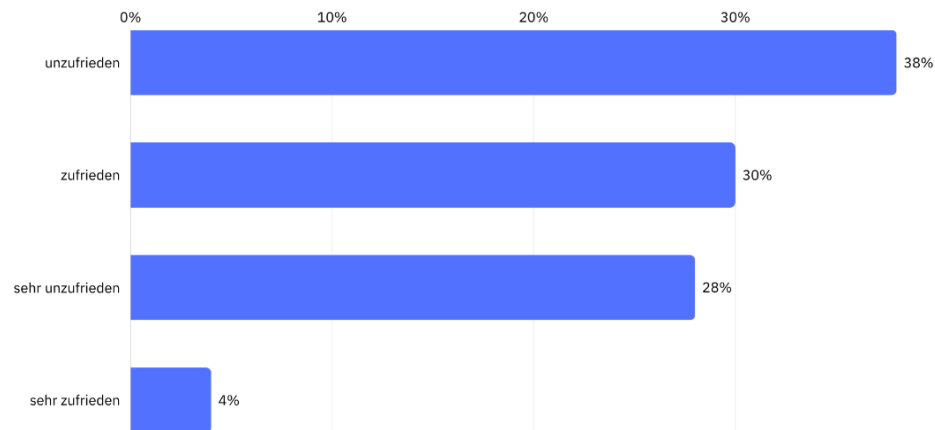


Abbildung 58: Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit von Alltagszielen zu Fuß (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

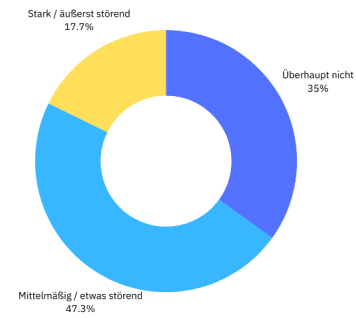
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.9 Lärmbelastung durch Verkehr (Straßenverkehr, Schienenverkehr)

Die strategische Lärmkarte Straßenverkehr zeigt, dass hauptsächlich die nördlichen Gebiete der Vier- und Marschlande im Umfeld der A25 eine Lärmbelastung durch den Straßenverkehr erfahren (Freie und Hansestadt Hamburg, 2023; Anhang 1, s. auch Abbildung 60). Durch den Lärm der Autobahn sind im Wesentlichen der Allermöher Deich sowie der Moorfleeter Deich betroffen. Insgesamt gaben fast 18 Prozent der Befragten an, stark durch Verkehrslärm beeinträchtigt zu werden. Tagsüber sei es an einigen Stellen besonders laut durch den Verkehr. Auch der durch Motorradfahrer:innen entstehende Lärm wird als besonders laut und störend beschrieben. Konkrete Stellen, an denen Teilnehmende der Umfrage Lärmbelastung durch den Verkehr wahrnehmen, sind in Abbildung 61 dargestellt. Mehr als ein Drittel der Teilnehmer:innen der Umfrage gaben an, keine Lärmbelastung durch den Verkehr zu erfahren (Abbildung 59).

In welchem Ausmaß erfahren Sie Lärmbelastung durch den Verkehr (Straßenverkehr, Schienenverkehr) in den Vier- und Marschlanden?



n=1.223

Abbildung 59: Lärmbelastung durch Verkehr (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

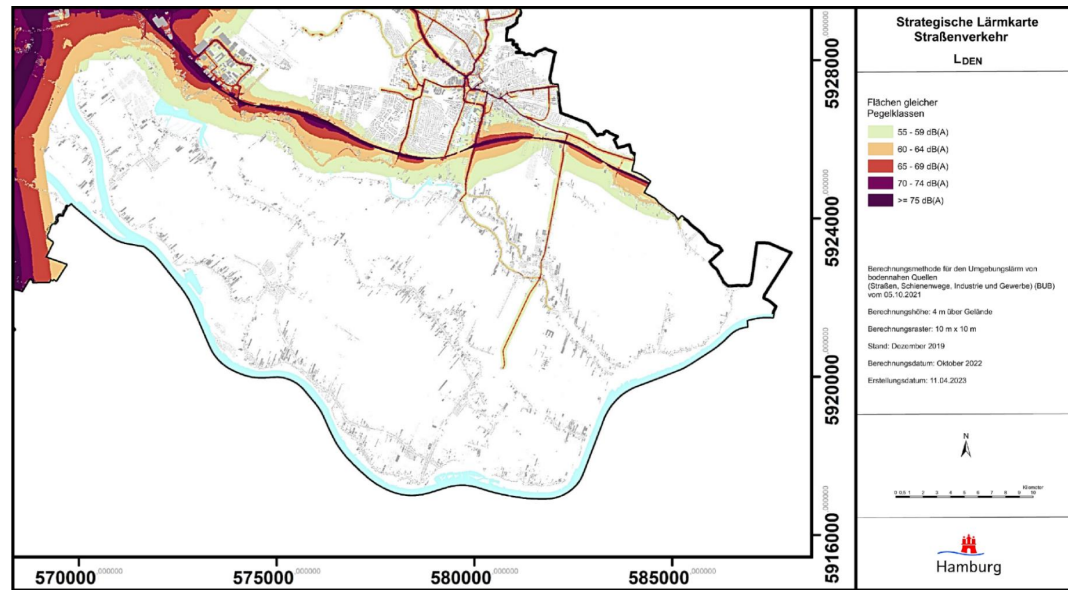


Abbildung 60: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

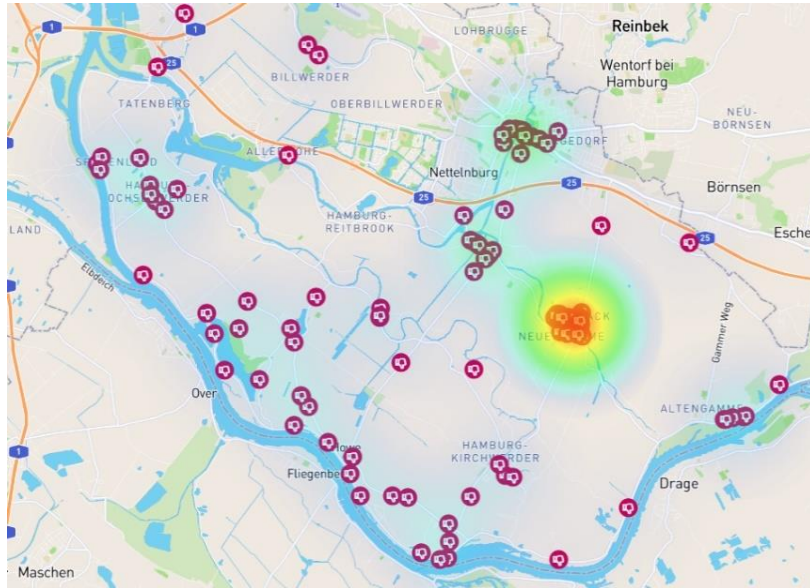


Abbildung 61: Verbesserungspotentiale bezogen auf die Lärmbelastung (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.10 Hotspots: Karten & Kommentare

Im nachfolgenden Kapitel werden Hotspots, wo sich Personen in den Vier- und Marschlanden Verbesserungen wünschen, in sogenannten Heatmaps dargestellt und beschrieben. Häufig genannte Stellen sind farblich markiert. Die höchste Dichte ist an dieser Stelle rot dargestellt. Insgesamt stechen die Stadtteile Curslack und Neuengamme in den Karten stark hervor. Diese Darstellung könnte im Zusammenhang mit der überdurchschnittlich hohen Anzahl an Teilnehmer:innen aus den Stadtteilen Curslack und Neuengamme stehen (70 Prozent).

3.10.1 Unangenehme und unsichere Hotspots

Bei der Betrachtung der Heatmaps aus der interaktiven Umfrage fällt auf, dass Curslack und Neuengamme bei fast allen Fragestellungen als „negativer Hotspot“ erscheinen (Abbildung 62). Verbesserungspotential gibt es dort insbesondere in den Kategorien

- Beschwerlichkeit (Boden ist uneben),
- ÖPNV-Angebote,
- Beleuchtung (zu dunkel),
- Radverkehrsinfrastruktur,
- Fußverkehrsinfrastruktur,
- Sicherheit und
- Übersichtlichkeit.

Im Anhang sind weitere Karten und Informationen aufgeführt (Anhang 7-9).

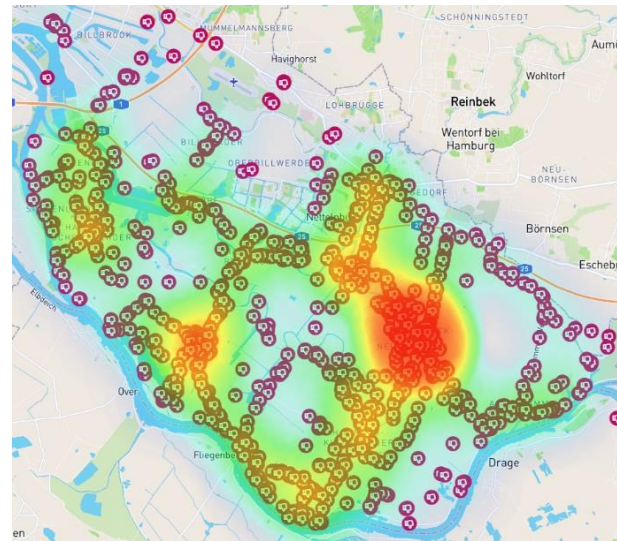


Abbildung 62: Unangenehme und unsichere Stellen in den Vier- und Marschlanden
(Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Verbesserungspotential für den Rad- und Fußverkehr gibt es an den Kreuzungen Heinrich-Stubbe-Weg – Neungammer Hausdeich sowie Curslacker Heerweg – Curslacker Deich (Abbildung 63, Abbildung 64).

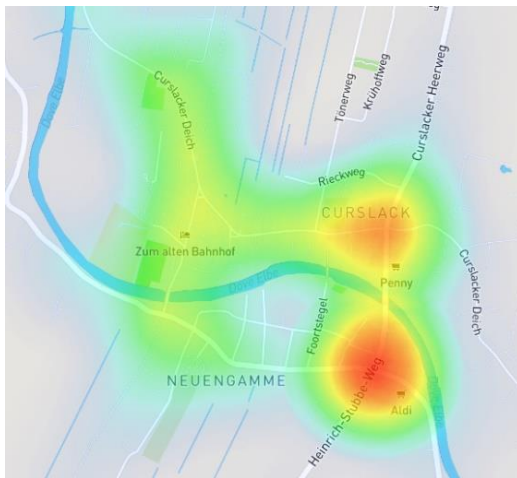


Abbildung 63: Verbesserungspotential Radverkehr Curslack (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

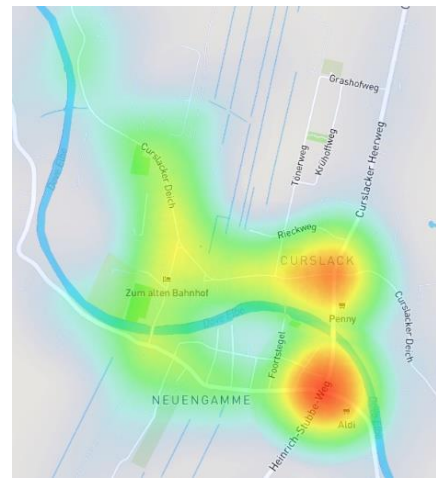


Abbildung 64: Verbesserungspotential Fußverkehr Curslack (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Die Eintragungen zu Curslack decken sich mit den Ergebnissen der Mobilitätskonferenz in Curslack aus dem Jahr 2021. Hier wurde zusammengefasst, dass das ÖPNV-Angebot sowohl werktags als auch am Wochenende und zwischen den VuM-Stadtteilen ausbaufähig ist. Es gibt viele Konflikte zwischen Ausflugs- und Radfahrer:innen und generell zwischen Freizeit- und Wirtschaftsverkehr sowie schlechte Fuß- und Radwege und keine gute Verkehrsanbindung an die KZ-Gedenkstätte Neuengamme. Es gibt zahlreiche Verkehrsprobleme an Kreuzungen und zu wenig Parkplatzangebot sowie Parken auf den Deichen, wodurch der Land- und Wirtschaftsverkehr behindert wird (Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, 2021).

Neben Curslack und Neuengamme scheint ein weiterer Hotspot in Bezug auf die fehlende Sicherheit der Ortsteil Fünfhausen (Kirchwerder) zu sein (Abbildung 65). Aus den Interviews sowie der Umfrage geht hervor, dass sich einige Personen an ÖPNV-Haltestellen auf Grund von fehlender Beleuchtung insbesondere nachts unsicher fühlen (Interview A).

Im Interview B wird genannt, dass der Zustand des Radwegs am Kirchwerder Landweg, welcher eine Hauptachse darstellt, "katastrophal" sei. Es ist anzumerken, dass es an der entsprechenden Stelle keinen Radweg gibt. Die Aussage stammt direkt aus dem Interview. Daher ist anzunehmen, dass diese Person die Aussage so getroffen hat, da an dieser Stelle ein klarer Radweg fehlt und / oder die Wegequalität äußerst schlecht ist und daher die Bedingungen für Radfahrende nicht gut sind.

In Neuengamme (roter Punkt) wurden die schmalen, schlechten und fehlenden Fuß- und Radwege sowie hohe Geschwindigkeiten des MIVs bemängelt.

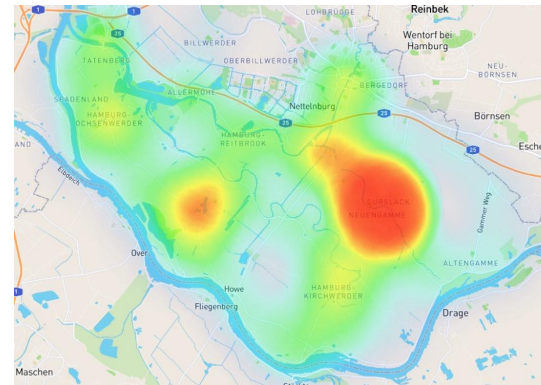


Abbildung 65: Verbesserungspotential Sicherheit (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.10.2 Angenehme und sichere Hotspots

In unserer interaktiven Umfrage wurden aber nicht nur unangenehme und unsichere Stellen abgefragt, sondern auch die angenehmen und sicheren Stellen. In Abbildung 66 ist dargestellt, welche Stellen die Befragten als angenehm und sicher empfinden. In Neuengamme wurden zudem die guten Verbindungen zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) am Hauptbahnhof genannt.

Auf der Mobilitätskonferenz in Curslack-Neuengamme (Bezirksamt Bergedorf, Freie und Hansestadt Hamburg, 2021) wurde zudem der Curslack-Deich, zwischen Kirche und Kreisverkehr, positiv hervorgehoben. Hier gibt es Fußwege und Tempo 30.

3.11 Voraussetzung der Nutzung von Alternativen

Wichtigste Voraussetzung, um in Zukunft eine Alternative zu dem eigenen Pkw zu nutzen, ist eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots: 73 Prozent der Befragten gaben eine verbesserte Anbindung sowie eine bessere Taktung als Bedingung an (Abbildung 67, S. 90). Das spiegelt sich auch in den Wünschen zu Mobilitätsangeboten, welche in der Umfrage erhoben wurden, wider. Diese werden im folgenden Kapitel beschrieben.

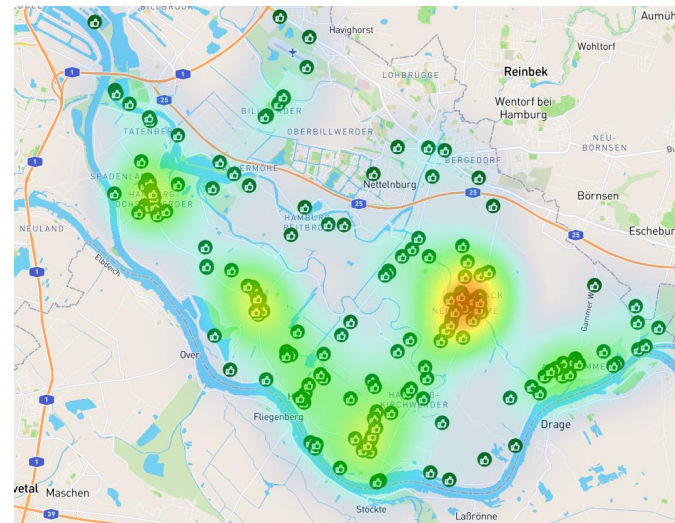
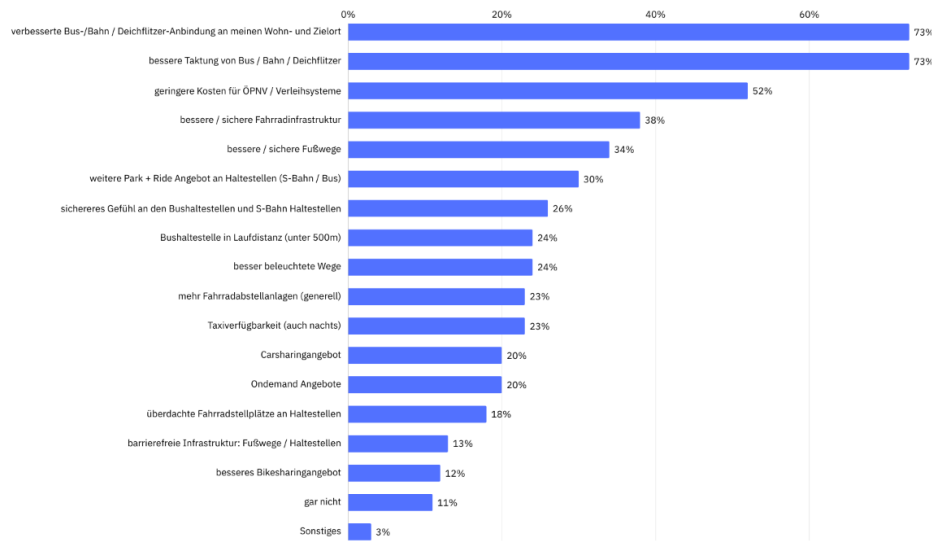


Abbildung 66: Angenehme und sichere Stellen in den Vier- und Marschlanden (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Unter welchen Voraussetzungen würden Sie zukünftig statt mit dem eigenen Auto mit Alternativen anreisen? (n=1.223)



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

3.12 Wünsche und Orte von Mobilitätsangeboten

Größter Wunsch der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande zu Mobilitätsangeboten vor Ort ist ein verbessertes ÖPNV-Angebot. Zwei Drittel der Befragten gaben bei der eigenen Umfrage an, dass sie bessere Bus-, Bahn- oder Deichflitzer-Angebote vermissen, das bestätigen auch die Interviews (Interview A; B; C; D). Der Bus würde nicht häufig genug fahren, insbesondere nicht in Altengamme, dies geht bspw. aus Interview D hervor. Die Abbildung 68 zeigt Stellen und Hotspots, an denen sich die Teilnehmenden der Umfrage eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots wünschen. Eine höhere Taktung sowie Anzahl der Haltestellen ist gewünscht, zudem fehle an einigen Stellen gänzlich eine Busverbindung nach Bergedorf. Unterstellmöglichkeiten an Haltepunkten sind zudem erwünscht. Zusätzlich wird der Wunsch nach einer Verbesserung der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr geäußert.

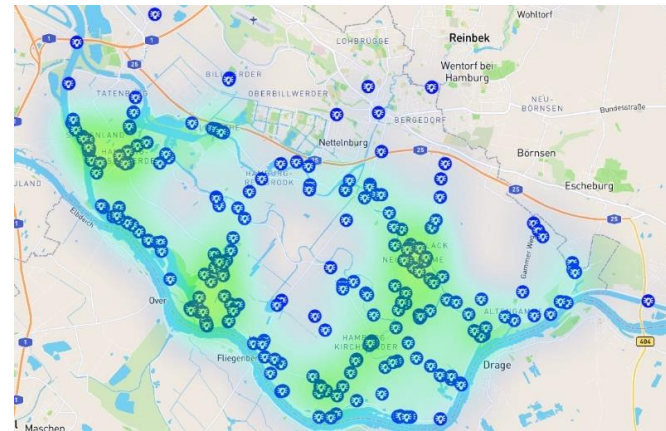


Abbildung 68: Gewünschte Verbesserung der ÖPNV-Angebote (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Rund jede vierte Person gab den Wunsch nach einer Verbesserung der Radinfrastruktur sowie bessere Fußwege an. Zum Teil fehlte es vollständig an Gehwegen. Jede siebte Person gab an, sich verkehrsberuhigte Straßen zu wünschen. Die Abbildung 69 zeigt Stellen, an denen sich die Teilnehmer:innen der Umfrage eine Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur wünschen. Eine verbesserte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wurde auch in den Interviews genannt (Interview A; B; C).



Abbildung 69: Gewünschte Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Darüber hinaus wünschen sich 6 Prozent der Bewohner:innen der Vier- und Marschlande On-Demand-Angebote. Dieser Wunsch wird auch in Interview D geäußert. 6 Prozent der Teilnehmer:innen der Umfrage wünschen sich Carsharing-Angebote und 14 Prozent Fahrradverleihsysteme (StadtRAD-Stationen) (Abbildung 70, Anhang 9). Der Wunsch nach Ausweitung von geteilten Mobilitätsangeboten wird auch im Interview B betont. Weiterhin weist ein:e Bewohner:in in einer E-Mail an das Bezirksamt auf den Mangel an Angeboten für mobilitätseingeschränkte Personen hin.

Die Barrierefreiheit an Bushaltestellen sei in den Vier- und Marschlanden nicht (ausreichend) gegeben, darüber hinaus sind On-Demand-Dienste sowie klassische Taxen ebenfalls selten barrierefrei und dadurch nicht für alle Menschen nutzbar. Wie die demographischen Daten darlegen, leben in den Vier- und Marschlanden überdurchschnittlich viele ältere Menschen. Diese sind statistisch häufiger von Mobilitätseinschränkungen betroffen und benötigen bedarfsgerechte Angebote.



Abbildung 70: Wünsche zu Mobilitätsangeboten (Quelle: fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE, 2023)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

4. Zwischenfazit

Einordnung des Gebiets

Die Vier- und Marschlande, ein ländlich geprägtes Gebiet im Bezirk Bergedorf in Hamburg, zeichnen sich durch niedrige Bevölkerungszahlen und -dichte aus, mit Ausnahme von Neuallermöhe. In den ländlichen Gebieten der Vier- und Marschlande wohnen im Durchschnitt 2.800 Menschen pro Stadtteil. In vier Stadtteilen leben weniger als 600 Menschen. Kirchwerder ist der am stärksten besiedelte ländliche Stadtteil mit 10.178 Personen. Die Bevölkerung ist in den meisten Stadtteilen zwischen 2017 und 2021 gewachsen. Es wird erwartet, dass dieses Wachstum anhält, da die Vier- und Marschlande als attraktiver Wohnort gelten, insbesondere für Familien und junge Menschen mit Familienplanung.

Eine Prognose auf der Grundlage von Daten des Statistikamts Nord und des Bezirksamts Bergedorf zeigt, dass die Bevölkerung in den meisten Stadtteilen weiterwachsen wird, mit Ausnahme von Neuengamme, Reitbrook, Spadenland und Tatenberg, wo eine stabile Bevölkerung erwartet wird. Der Bau des neuen Stadtteils Oberbillwerder wird einen erheblichen Bevölkerungszuwachs bringen (s. Anhang 2).

In Bezug auf die Sozialstruktur gibt es viele Haushalte mit Kindern, während der Anteil älterer Menschen in einigen Stadtteilen leicht überdurchschnittlich ist. Der Anteil von Menschen mit Migrationshintergrund variiert zwischen den Stadtteilen und nimmt in Billwerder auf Grund von Umwandlungsplänen für Flüchtlingsunterkünfte ab. Der Anteil an SGB II-Empfängerinnen ist im Allgemeinen niedrig, außer in Billwerder und Neuallermöhe.

Die Bebauung konzentriert sich auf die Ortskerne, wobei Ein- und Zweifamilienhäuser vorherrschen. Die Preise für Grundstücke steigen, bleiben aber vergleichsweise

moderat. Es wird erwartet, dass in den Vier- und Marschlanden weiterhin neue Wohnungen und Häuser entstehen. Der Anteil an Sozialwohnungen ist gering, außer in Neuallermöhe und Billwerder.

Die lokale Wirtschaft ist hauptsächlich von Landwirtschaft und Gartenbau geprägt, aber es gibt auch Handwerksbetriebe und produzierendes Gewerbe. Die Förderung von Arbeitsplätzen vor Ort und die Ansiedlung neuer Unternehmen werden angestrebt.

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig, der auf Grund der natürlichen Schönheit und touristischen Highlights wächst. Die Besucher:innenzahlen sind saisonal unterschiedlich, mit einem Schwerpunkt im Sommer.

Insgesamt sind die Vier- und Marschlande eine attraktive Region mit wachsender Bevölkerung und steigenden Tourismuszahlen.

Verkehr und Mobilität

Die Verkehrssituation, die Mobilität und das Mobilitätsverhalten wurden durch Sekundär- und Primärdaten erhoben. Die Sekundärdaten stammen aus dem Verkehrsportal, dem Erreichbarkeitsportal der Metropolregion Hamburg, dem MiD 2017 - Regionalbericht für die Stadt Hamburg, dem Statistikamt Nord sowie aus weiteren vorhandenen Konzepten und Analysen. Die Primärdaten stammen aus der eigenen Mobilitätsumfrage in dem Gebiet und fünf Interviews mit verschiedenen Akteur:innen in den Vier- und Marschlanden. Die Umfrage erreichte insgesamt 1.223 Teilnehmer:innen, wovon 1.006 Bewohner:innen der Vier- und Marschlande sind. In den Auswertungen wurden Wohnorte, Alter, Geschlecht und Berufsgruppen der

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Teilnehmenden dargestellt. Es konnten verschiedene Altersgruppen und Berufsgruppen erreicht werden.

Im Verkehrsbereich sind die Hauptverkehrswege Nord-Süd-Heerwege und Ost-West-Deichstraßen. Diese Straßen sind oft überlastet, wie im Entwicklungskonzept Bergedorf 30+ festgestellt wurde. Die öffentliche Verkehrsanbindung ist im Norden gut, aber nur durch ein dünnes Netz in anderen Stadtteilen gekennzeichnet. Nachts fehlen Angebote des ÖPNV gänzlich, und auch Taxis fahren das Gebiet oftmals nicht an. In vielen Fällen ist der motorisierte Individualverkehr schneller als öffentliche Verkehrsmittel.

Der öffentliche Nahverkehr wird von 36 Prozent der Bewohner:innen als mangelhaft empfunden, obwohl in den letzten Jahren einige Verbesserungen wie der 20-Minuten-Takt der Deichflitzer in manchen Gebieten eingeführt wurde. Es fehlen jedoch nächtliche Verbindungen in das Zentrum von Bergedorf. Das Radwegenetz weist große Lücken auf, insbesondere im Süden. Viele Bewohner:innen wünschen sich Verbesserungen, wie zum Beispiel in Neuengamme und Reitbrook.

Ein Fahrradverleihsystem gibt es lediglich an den S-Bahn-Haltestellen, aber nicht in den ländlichen Gebieten. Auch gibt es kein Carsharing in den ländlichen Gebieten der Vier- und Marschlande (lediglich an den S-Bahn Haltestellen).

Die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen wie Nahversorgung, Bildung, Arbeitsplätze, ärztliche Versorgung und Freizeitgelegenheiten ist in vielen Stadtteilen eingeschränkt. Die Nahversorgungsqualität wird von 82 Prozent als schlecht bewertet. So gibt es nur eine eingeschränkte Versorgung in Reitbrook, Spadenland, Tatenberg, Moorfleet und Altengamme. Bildungseinrichtungen, darunter auch Schulen und Kitas, sind oft schlecht zu Fuß erreichbar. Durchschnittlich kann eine weiterführende Schule mit dem ÖPNV nicht in unter 20 Minuten erreicht werden, von Ochsenwerder und Altengamme sind es sogar über 30 Minuten. Mit dem Fahrrad sind die Anreisezeiten geringer. Aber

wegen der fehlenden Fahrradinfrastruktur ist das für einige Kinder keine sichere Option. Auf Grund der Nähe zur Hamburger Innenstadt können aus den Vier- und Marschlanden durchschnittlich mit dem Pkw über 100.000 Arbeitsplätze in weniger als 30 Minuten erreicht werden. Mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad sind es in der gleichen Zeitspanne im Durchschnitt je nach Lage in dem Gebiet lediglich ca. 2.500 Arbeitsplätze, d. h. 97,5 Prozent weniger (Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg, o. J.). Ferner sind ärztliche Versorgungseinrichtungen, insbesondere ohne Auto, nur schwer erreichbar. Die Erreichbarkeit von Freizeitzielen ist begrenzt, vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Erreichbarkeit anderer Bewohner:innen zu Fuß ist gering, ebenso wie die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, was auf fehlende Busverbindungen hinweist. Dies ist insbesondere problematisch für den sozialen Austausch, die Teilhabe an der Gesellschaft und bei der Pflege von Verwandten und Freund:innen.

Die Erreichbarkeit von Bahnhöfen variiert stark, und aus den meisten Stadtteilen werden über eine Stunde zu Fuß und zwischen 15 und 30 Minuten mit dem Fahrrad zum nächsten Bahnhof benötigt.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass die Mobilitätsinfrastruktur und die Erreichbarkeit alltäglicher Ziele durch den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) in den Vier- und Marschlanden verbessert werden müssen.

Das Mobilitätsverhalten in den Vier- und Marschlanden zeigt, dass ca. 56 Prozent der Befragten das Auto als Hauptverkehrsmittel nutzen, ca. 18 Prozent gehen zu Fuß, ca. 16 Prozent nutzen den ÖPNV und ca. neun Prozent nutzen das Fahrrad. Dies ist im Vergleich zu anderen Hamburger Regionen der höchste Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Der größte Anteil der Kinder nutzt laut der Umfrage den ÖPNV, um zur Schule zu kommen. 22 Prozent der Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht sowie 26 Prozent gehen dorthin zu Fuß oder nutzen das Fahrrad, entweder in Begleitung oder selbstständig.

Die Umfrage zeigt auch, dass der Pkw generell in den Vier- und Marschlanden als ein notwendiges Verkehrsmittel angesehen wird. Der ÖPNV wird im Vergleich mit der Gesamtstadt weniger genutzt und das Fahrrad noch weniger, wobei es Unterschiede zwischen den Stadtteilen gibt (ÖPNV: durchschnittlich ca. 19 Prozent, in Moorfleet: neun Prozent).

Die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln zeigt, dass 90 Prozent der Teilnehmer:innen ein Auto und 85 Prozent ein Fahrrad besitzen, aber nur 23 Prozent besitzen eine Monats- oder Jahreskarte für den ÖPNV.¹

Die Gründe für die Nutzung von Verkehrsmitteln variieren. Die Pkw-Nutzung erfolgt hauptsächlich aus Gründen wie Zeitersparnis, Komfort und Transportmöglichkeiten. Der Rad- und Fußgänger:innenverkehr wird hingegen von gesundheitlichen und ökologischen Faktoren sowie durch Spaß und geringe Kosten motiviert.

Die Befragten wünschen sich Verbesserungen in der Infrastruktur, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und die Qualität von Rad- und Fußwegen. Die Erreichbarkeit von alltäglichen Zielen im Umweltverbund wird als unbefriedigend empfunden, ebenso die Menge und Geschwindigkeit des Autoverkehrs und auch die Lärmbelastung durch den Verkehr: 18 Prozent fühlen sich sehr stark vom Lärm belästigt. Zudem gibt es Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Verkehr und mit Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmer:innen.

¹ Die Umfrage wurde vor der Einführung des Deutschlandtickets durchgeführt.

Andererseits ist die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Raum und insbesondere mit dem Aufenthalt im öffentlichen Raum insgesamt hoch.

Hotspots

In den Ergebnissen der Hotspot-Analyse fallen verschiedene Bereiche in den Vier- und Marschlanden auf, die sowohl positive als auch negative Aspekte in Bezug auf die Mobilitätssituation verdeutlichen.

Negative Hotspots:

1. Die Teilnahme der Anwohnenden der Stadtteile Curslack und Neuengamme an den Befragungen war besonders hoch, dementsprechend insbesondere auch die Angabe negativer Hotspots. Hierbei wurden vor allem Probleme im Zusammenhang mit dem ÖPNV, einer fehlenden Beleuchtung, einer unzureichenden Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur sowie Sicherheitsbedenken hervorgehoben.
2. In Fünfhausen wurden Bushaltestellen auf Grund fehlender Beleuchtung als unangenehm benannt, ein Umstand, der als Verbesserungspotential identifiziert wurde.
3. Es wurden verschiedene Standorte identifiziert, an denen Verbesserungspotentiale für den Rad- und Fußverkehr bestehen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Positive Hotspots:

1. Neugamme, Ochsenwerder und Fünfhausen zeichnen sich durch gute Verbindungen zum ZOB am Hauptbahnhof der FHH bzw. zum Bahnhof in Bergedorf aus.
2. Der Marschbahndamm erhielt positive Bewertungen in Bezug auf die Mobilitätssituation.
3. Zebrastreifen, z. B. auf dem Curslacker Heerweg, wurden positiv hervorgehoben.

Zusammenfassend zeigt die Umfrage, dass die Vier- und Marschlande vor allem vom Autoverkehr und der Abhängigkeit vom Auto geprägt sind. Es bedarf an Alternativen für die Mobilität der Menschen vor Ort, insbesondere an Verbesserungen der

Erreichbarkeit, der Infrastruktur und der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr. Dies ist insbesondere von hoher Bedeutung für Personen, die keinen Führerschein besitzen oder nicht (mehr) Auto fahren können (z. B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Menschen) und Personen, die kein Auto fahren möchten. Auch ist eine Reduzierung des Pkw-Verkehrs notwendig für die Erreichung der Klimaziele, für eine verbesserte Verkehrssicherheit, für die Gesundheit und Reduzierung anderer Emissionen (z. B. Lärm). Dies bietet Ansatzpunkte für die Entwicklung des Mobilitätskonzepts für die Region.

Die *Abbildung 71* zeigt den Ist-Zustand der Mobilitätsangebote in den Vier- und Marschlanden (die Karte ist in hoher Auflösung im Anhang 10 zu sehen). Pro Stadtteil wurden zudem Steckbriefe angefertigt (s. Anhang 1).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

5. Maßnahmen

Für das Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, welche das übergeordnete Ziel verfolgen, die von der Stadt Hamburg angestrebte Verkehrswende auch in den Vier- und Marschlanden umzusetzen. Leitgebend für die Entwicklung der Maßnahmen sind die vier Ziele des Mobilitätskonzepts:

1. Erreichbarkeit herstellen
2. Sicherheit gewährleisten
3. Zugang ermöglichen
4. Sanften Tourismus fördern

Die Maßnahmen stehen im Mittelpunkt des Mobilitätskonzeptes und geben der Verwaltung eine umsetzungsorientierte Strategie für die Erreichung dieser Ziele. Für die Maßnahmen wurden Steckbriefe angefertigt (ein Steckbrief pro Maßnahme). Die Steckbriefe enthalten:

- Zuordnung zu den sieben Themenfeldern
 - o Daseinsvorsorge: Maßnahmen, die darauf wirken, Orte der Daseinsvorsorge zu erreichen und gleichzeitig Verkehre reduzieren
 - o Fußverkehr: Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs
 - o Radverkehr: Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
 - o Sharing: Maßnahmen zur Förderung von Car- und Bikesharing
 - o Multimodalität: Maßnahmen zur Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln
 - o ÖPNV: Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, im Falle der Vier- und Marschlande: Bahn und Bus

- o Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr: Maßnahmen zur Verbesserung des Autoverkehrs wie z. B. E-Ladestationen und Tempo 30 Straßen / Zonen
- Verknüpfung zu anderen Maßnahmen: Sofern sinnvoll, wurden auch Empfehlungen zur Kombination einer Maßnahme mit weiteren Maßnahmen vermerkt
- Beschreibung der Maßnahme
- Beitrag zu den o.g. vier Zielen des Mobilitätskonzeptes
- Generell geeignete Orte für die Maßnahme
- Verortung in den Vier- und Marschlanden
- Eignung der Maßnahme in den VuM: gering / mittel / hoch

Diese Einstufung beruht auf folgenden Aspekten:

- o Es gibt diverse Maßnahmen, welche Kommunen umsetzen können, um die Mobilitätssituation zu verbessern. Für die Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilität in den Vier- und Marschlanden ist es wichtig, geeignete Maßnahmen auszuwählen, welche zu dem Gebiet passen, künftige Entwicklungen und Ziele aufgreifen und umsetzbar sind.
- o Für die Auswahl der Maßnahmen wurden durch die beauftragten Büros bekannte Maßnahmen betrachtet und bewertet, ob diese grundsätzlich für die Vier- und Marschlande geeignet sind. Das Augenmerk lag dabei auf dem Beitrag der Maßnahme zu den zuvor genannten vier Zielen des Konzepts sowie der Umsetzbarkeit. Zudem wurden in der Eignung die Priorisierungen der Workshops, s. unten, berücksichtigt.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

- Beispiel(e) für mögliche Effekte: Wissenschaftliche Evaluationsergebnisse anderer ähnlicher Projekte, z. B. Modal Split Veränderungen, Nutzer:innen der Maßnahmen
- CO2 Einsparungen: gering / mittel / hoch
- Kosten: zwischen < 50.000 € und bis > 500.000 € (geschätzt)
- Zeithorizont: kurzfristig (unter 2 Jahren), mittelfristig (2 – 5 Jahre), langfristig (> 5 Jahre)
- Indikatoren: Zuordnung zu Mobilitätsindikatoren (s. Kapitel 5.3)
- Zuständigkeiten: Abteilungen, Fachämter usw. innerhalb der Verwaltung sowie weitere Institutionen und Verbände (z. B. Wirtschaftsförderung)
- Drucksache: Hinweis auf schon beschlossene oder auch abgelehnte Anträge und Drucksachen zu der Maßnahme (z. B. gibt es einen beschlossenen Antrag vom 28.09.2023 für die Errichtung eines Fußgängerüberwegs am Süderquerweg auf Höhe des Nahversorgungszentrums)
- Sonstiges: weitere Informationen (wie z. B. Web-Links oder Zeitungsartikel)

Bei der finalen Erarbeitung des Maßnahmenkataloges wurden die Verwaltung und die Politik im Rahmen von Workshops beteiligt:

- In einem ersten Workshop am 11. Juli 2023 wurde den verschiedenen Abteilungen der Verwaltung ein erster Entwurf des Maßnahmenkatalogs vorgestellt. An dem zweistündigen Workshop haben sechs Personen der Verwaltung teilgenommen. An Stellwänden wurde in Kleingruppen zu verschiedenen Themen und möglichen Maßnahmen (anhand der Steckbriefe) diskutiert, diese bewertet und eine Priorisierung vorgenommen. Auch wurde über Zuständigkeiten in der Verwaltung gesprochen.

- In einem zweiten Workshop am 6. November 2023 wurde der weiter ausgearbeitete Entwurf der Politik und Tourismusstakeholdern vorgestellt. An dem zweistündigen Workshop haben 16 Personen aus Verwaltung, Politik und Tourismus teilgenommen. An Stellwänden wurde in Kleingruppen zu verschiedenen Themen und möglichen Maßnahmen diskutiert und diese bewertet. Auch wurden Hinweise zur Verortung der Maßnahmen aufgenommen. Die Teilnehmenden wurden abschließend gebeten, eine Priorisierung vorzunehmen (Top-Maßnahmen, gute Maßnahmen, No-Gos).

Die nachfolgend dargestellten Maßnahmen wurden aus den Ergebnissen der Analysen der Arbeitspakete 1 bis 4 sowie den Erkenntnissen aus den zwei Workshops abgeleitet. Hierbei spielten demnach neben den statistischen Daten zu den Stadtteilen und Erreichbarkeiten vor allem die Experteninterviews, die eigene Mobilitätsumfrage (z. B. konkrete Wünsche der Befragten oder die Eintragungen von sicheren, unkomfortablen und sicheren sowie komfortablen Stellen auf einer Karte) sowie die Ergebnisse des MiD eine große Rolle, um Maßnahmen für die Verbesserung der Situation in den VuM abzuleiten. Die Ergebnisse und Diskussionen aus den Workshops hatten dabei Einfluss auf die finale Auswahl der Maßnahmen. Hinweise zur Eignung und Priorisierung sowie weitere Vorschläge zu den Maßnahmen wurden aufgenommen und in den Maßnahmenkatalog eingearbeitet. Auch eigene Vor-Ort-Begehungen mit dem Fahrrad sowie dem ÖPNV und daraus abgeleitete Implikationen sind in den Maßnahmenkatalog eingeflossen (s. Abbildung 72 bis). Bezüglich der genauen Verortung der Maßnahmen waren eigene Überlegungen, Meldungen aus der Bevölkerung sowie die Anmerkungen aus den Workshops von hoher Relevanz. Die Auswirkungen auf die Ziele des Projektes spiegeln dabei die

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Wirkungsweise bzw. Eignung wider, die die einzelnen Maßnahmen für die angestrebten vier Ziele haben.

5.1 Maßnahmensteckbriefe

Im Folgenden sind die Maßnahmensteckbriefe der sieben Themenfeldern

- Daseinsvorsorge (D)
- Fußverkehr (F)
- Radverkehr (R)
- Sharing (S)
- Multimodalität (M)
- ÖPNV (Ö)
- Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr (V)

dargestellt.

Mobile Versorgung

D-1

Daseinsvorsorge



Abbildung 72: D-1 Mobile Versorgung (Quelle: eigene Abbildung)

Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz

F-1

Fußverkehr: in Verbindung mit R-5



Abbildung 73: F-1 Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz (Quelle: eigene Abbildung)

Fußinfrastruktur: Querungsmöglichkeiten schaffen

F-2

Fußverkehr



Abbildung 74: F-2 Fußinfrastruktur: Querungsmöglichkeiten schaffen (Quelle: eigene Abbildung)

Fußwege ertüchtigen

F-3

Fußverkehr



Abbildung 75: F-3 Fußwege ertüchtigen (Quelle: eigene Abbildung)

Beleuchtung

F-4

Fußverkehr: in Verbindung mit F-5



Abbildung 76: F-4 Beleuchtung (Quelle: eigene Abbildung)

Fußinfrastruktur/-wege: Ermöglichen eines sicheren Fußverkehrs F-5

Fußverkehr



Abbildung 77: F-5 Fußinfrastruktur/-wege: Ermöglichen eines sicheren Fußverkehrs (Quelle: eigene Abbildung)

Digitale Informationsplattform

M-1

Multimodalität



Abbildung 78: M-1 Digitale Informationsplattform (Quelle: eigene Abbildung)

Fahrradmitnahme im ÖPNV

M-2

Mutimodalität



Abbildung 79: M-2 Fahrradmitnahme im ÖPNV (Quelle: eigene Abbildung)

Park & Ride / Bike & Ride

M-3

Mutimodalität



Abbildung 80: M-3 Park & Ride / Bike & Ride (Quelle: eigene Abbildung)

HVV Minibusse / Deichflitzer

Ö-1

ÖPNV: in Verbindung mit Ö-3



Abbildung 81: Ö-1 HVV Minibusse / Deichflitzer (Quelle: eigene Abbildung)

HVV hop / on-demand

Ö-2

ÖPNV



Abbildung 82: Ö-2 HVV hop / on-demand (Quelle: eigene Abbildung)

Haltestelle on-demand

Ö-3

ÖPNV: in Verbindung mit Ö-1



Abbildung 83: Ö-3 Haltestelle on-demand (Quelle: eigene Abbildung)

Expressbuslinien

Ö-4

ÖPNV: in Verbindung mit M-3, R-5, S-1, S-2, S-4

<p>BESCHREIBUNG</p> <p>Expressbuslinien damit der ÖPNV konkurrenzfähig zu den Reisezeiten vom MIV wird. Taktung zwischen den regulären Buslinien / mind. ein Bus je Stunde in den Stoßzeiten. Eventuell E-Scooter-Kooperation (wenn StadtRad nicht vorhanden) als Zubringer zu den Haltestellen.</p>	<p>GENERELL GEEIGNETE ORTE</p> <p>Haltestellen nur eine in jedem Ortskern / den wichtigsten Ortskernen und an Badeseen (im Sommer).</p>	<p>ZIEL(E)</p> <p>Erreichbarkeit herstellen</p> <p>Sicherheit gewährleisten</p> <p>Zugang ermöglichen</p> <p>Sanfter Tourismus</p>
<p>INDIKATOR(EN)</p> <ul style="list-style-type: none"> Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen Zufriedenheit mit öffentlichem Verkehr Fahrtzeit für Pendelnde Sanfter Tourismus 	<p>VERORTUNG IN DEN VuM</p> <p>Nord-Süd-Verbindung 1: Howe - Achterdeich - Curslack - Bergedorf Nord-Süd-Verbindung 2: Zollenspieker Fähre - Grüner-Deich - Schule Kirchwerder - Heinrich-Stubbe-Weg / Curslack - Bergedorf / Nettelburg City Verbindung (inkl. Hohendeicher See) bis zum Hauptbahnhof Hamburg</p>	<p>ZUSTÄNDIGKEITEN</p> <p>Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</p>
<p>CO2-Einsparungen</p> <p>gering mittel hoch</p> <p>Kosten</p> <p>< 50.000€ > 500.000€</p> <p>Zeithorizont</p> <p>kurz- mittel- langfristig</p> <p>Eignung in den VuM</p> <p>gering mittel hoch</p>	<p>BEISPIEL(E) FÜR MÖGLICHE EFFEKTE</p> <p>Potenzielle Verlagerungseffekte besserer Fußinfrastruktur z. B. gemäß Vergleich Modal Split für ÖPNV (also nicht nur Busse) zwischen Deutschland und der Schweiz mit einem sehr guten ÖPNV: für Entfernungen zwischen 1 bis 2 km: Schweiz +1% ÖPNV, für Entfernungen zwischen 2 bis 5 km Schweiz +5% ÖPNV (Nobis, 2019).</p>	<p>DRUCKSACHE</p> <p>n.r.</p>
		<p>SONSTIGES</p> <p>n.r.</p>

Abbildung 84: Ö-4 Expressbuslinien (Quelle: eigene Abbildung)

Taktung Bus, Bahn, Deichflitzer

Ö-5

ÖPNV



Abbildung 85: Ö-5 Taktung Bus, Bahn, Deichflitzer (Quelle: eigene Abbildung)

Wartehäuschen an Bushaltestellen errichten bzw. erneuern

Ö-6

ÖPNV

<p>BESCHREIBUNG</p> <p>Komfortverbesserung an Bushaltestellen (durch attraktivere Gestaltung) bei Regen und Hitze, entschärft den Grund "Witterung" der Nicht-Nutzung des Verkehrsmittels an Bushaltestellen. Barrierefreier Zugang. Erhöhung des Sicherheitsempfindens in Abend- und Nachtstunden. Neben Wartehäuschen Bäume pflanzen, die im Sommer Schatten spenden.</p>	<p>GENERELL GEEIGNETE ORTE</p> <p>An Bushaltestellen.</p>	<p>ZIEL(E)</p> <table border="1"> <tr> <td>Erreichbarkeit herstellen</td> <td>Sicherheit gewährleisten</td> </tr> <tr> <td>Zugang ermöglichen</td> <td>Sanfter Tourismus</td> </tr> </table>	Erreichbarkeit herstellen	Sicherheit gewährleisten	Zugang ermöglichen	Sanfter Tourismus
Erreichbarkeit herstellen	Sicherheit gewährleisten					
Zugang ermöglichen	Sanfter Tourismus					
<p>INDIKATOR(EN)</p> <ul style="list-style-type: none"> Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für mobilitätseingeschränkte Personengruppen Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen Multimodale Angebote Zufriedenheit mit öffentlichem Verkehr Sicherheit 	<p>VERORTUNG IN DEN VuM</p> <p>erneuern: Tatenberger Schleiße</p> <p>einrichten: generell Bushaltestellen in Moorfleet und Reitbrook sowie Bushaltestelle Schleiße Zollenspieker und Zollenspieker Fähre</p> <p>weitere Orte: evtl. Wartehäuschen am Fähranleger</p>	<p>ZUSTÄNDIGKEITEN</p> <p>Hamburger Verkehrsverbund, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, Hamburger Hochbahn AG</p>				
<p>CO²-Einsparungen</p> <p>gering mittel hoch</p> <p>Kosten</p> <p>< 50.000€ > 500.000€</p> <p>Zeithorizont</p> <p>kurz- mittel- langfristig</p> <p>Eignung in den VuM</p> <p>gering mittel hoch</p>	<p>BEISPIEL(E) FÜR MÖGLICHE EFFEKTE</p> <p>Potenzielle Verlagerungseffekte besserer Fußinfrastruktur z. B. gemäß Vergleich Modal Split für ÖPNV (also nicht nur Busse) zwischen Deutschland und der Schweiz mit einem sehr guten ÖPNV: für Entfernungen zwischen 1 bis 2 km Schweiz +1% ÖPNV, für Entfernungen zwischen 2 bis 5 km Schweiz +5% ÖPNV (Nobis, 2019).</p>	<p>DRUCKSACHE</p> <p>Prüfung von alternativen Fahrgastunterständen in Vereinbarkeit und Verträglichkeit mit Barrierefreiheit (Beschluss: 29.06.2023).</p> <p>SONSTIGES</p> <p>Artikel: Warum auf Haltestellen jetzt Blumen blühen (Fink Hamburg, 2021).</p>				

Abbildung 86: Ö-6 Wartehäuschen an Bushaltestellen errichten bzw. erneuern (Quelle: eigene Abbildung)

Fahrradstraßen auf Deichstraßen prüfen

R-1

Radverkehr

<p>BESCHREIBUNG</p> <p>Fahrradstraße einrichten und Tempo-30 auf Deichstraßen anordnen (wenn nicht schon angeordnet).</p>	<p>GENERELL GEEIGNETE ORTE</p> <p>In Gegenden in denen es keine alternative Radverkehrsinfrastruktur gibt.</p>	<p>ZIEL(E)</p> <table border="1"> <tr> <td>Erreichbarkeit herstellen</td> <td>Sicherheit gewährleisten</td> </tr> <tr> <td>Zugang ermöglichen</td> <td>Sanfter Tourismus</td> </tr> </table>	Erreichbarkeit herstellen	Sicherheit gewährleisten	Zugang ermöglichen	Sanfter Tourismus
Erreichbarkeit herstellen	Sicherheit gewährleisten					
Zugang ermöglichen	Sanfter Tourismus					
<p>INDIKATOR(EN)</p> <ul style="list-style-type: none"> Luftschadstoffemissionen Lärmbelastung Straßentote Treibhausgasemissionen Energieeffizienz Aktive Mobilität 	<p>VERORTUNG IN DEN VuM</p> <p>bei Schulen und Kitas weitere Orte: auf Nebenstrecken, z. B. Altengammer Hausdeich / Curslackter Deich, Tatenberger Deich, Vorderdeich, Auf dem Sülzbrack / Süderquerweg</p>	<p>ZUSTÄNDIGKEITEN</p> <p>Fachamt Management des öffentlichen Raums, Verkehrsdirektion, Polizeikommissariat, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende</p>				
<p>CO2-Einsparungen</p> <p>gering mittel hoch</p> <p>Kosten</p> <p>< 50.000€ > 500.000€</p> <p>Zeithorizont</p> <p>kurz- mittel- langfristig</p> <p>Eignung in den VuM</p> <p>gering mittel hoch</p>	<p>BEISPIEL(E) FÜR MÖGLICHE EFFEKTE</p> <p>30 bis 40 % haben höheres Sicherheitsempfinden in Fahrradstraßen, Infrastruktursensible: Fahrradstraßen sind sinnvoll, über alle Altersgruppen hinweg ist eine hohe Umwegbereitschaft erkennbar. Auch hier ist die Umwegbereitschaft bei Älteren höher. Die Umwegbereitschaft der Infrastruktursensiblen liegt bei 61 % (Marx et al, 2023). Fahrradstraßen sind nicht nur im städtischen Siedlungsbereich, sondern auch im ländlichen Raum und dort insbesondere außerorts ein wichtiges Infrastrukturelement. Sie können zum Einsatz kommen, wenn es sich z. B. um eine Neuausweisung von bestehenden Straßen mit Fahrbahn, Bordstein und Gehweg handelt. Eine Ausweisung als Radweg wäre in solchen Fällen nicht begriffbar und würde bedingen, dass der Aufbau der Straße angefasst und verändert werden müsste. Um dieses zu vermeiden, kann es sinnvoll sein, eine Fahrradstraße auszuweisen, die von Kfz-Verkehr freigehalten wird. Hier sind dies oft die einzige Alternative zu Tempo 100 und ermöglichen mit Tempo 30 eine ganz andere Qualität für den Radverkehr (Deutsches Institut für Urbanistik, Bergische Universität Wuppertal, 2021).</p>	<p>DRUCKSACHE</p> <p>n.f.</p> <p>SONSTIGES</p> <p>Broschüre: Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“ (BMDV, 2023). Ziel ist es mit der Prüfung und Einrichtung von Fahrradstraßen auf Deichstraßen die Qualität für den Radverkehr zu verbessern.</p>				

Abbildung 87: R-1 Fahrradstraßen auf Deichstraßen prüfen (Quelle: eigene Abbildung)

Neue Radverbindungen schaffen

R-2

Radverkehr



Abbildung 88: R-2 Neue Radverbindungen schaffen (Quelle: eigene Abbildung)

Fahrbahnflächen verbessern

R-3

Radverkehr



Abbildung 89: R-3 Fahrbahnflächen verbessern (Quelle: eigene Abbildung)

Bike-Ports einrichten

R-4

Radverkehr



Abbildung 90: R-4 Bike-Ports einrichten (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Fahrradstellplätze

R-5

Radverkehr: in Verbindung mit M-3, Ö-4, S-1



Abbildung 91: R-5 Fahrradstellplätze (Quelle: eigene Abbildung)

Carsharing anbieten

S-1

Sharing: in Verbindung mit M-3, Ö-4, S-4, R-5, V-4



Abbildung 92: S-1 Carsharing anbieten (Quelle: eigene Abbildung)

Mitfahrbänke anbieten

S-2

Sharing



Abbildung 93: S-2 Mitfahrbänke anbieten (Quelle: eigene Abbildung)

Informationsveranstaltung wie Bürger:innen eigene Carsharing Konzepte umsetzen können

S-3

Sharing



Abbildung 94: S-3 Informationsveranstaltung wie Bürger:innen eigene Carsharing Konzepte umsetzen können (Quelle: eigene Abbildung)

Bike-Sharing (StadtRad Stationen)

S-4

Sharing: in Verbindung mit M-3, Ö-4



Abbildung 95: S-4 Bike-Sharing (StadtRad Stationen) (Quelle: eigene Abbildung)

Verengungen der Fahrbahn, Aufpflasterungen und Blumenkübel vor Schulen und Kitas

V-1

Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr



Abbildung 96: V-1 Verengung der Fahrbahn, Aufpflasterungen und Blumenkübel vor Schulen und Kitas (Quelle: eigene Abbildung)

Tempo 30

V-2

Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr: in Verbindung mit R-1



Abbildung 97: V-2 Tempo 30 (Quelle: eigene Abbildung)

Schulwegzonen einrichten

V-3

Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr



Abbildung 98: V-3 Schulwegzonen einrichten (Quelle: eigene Abbildung)

E-Ladesäulen

V-4

Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr: in Verbindung mit M-3, S-1



Abbildung 99: V-4 E-Ladesäulen (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

5.2 Verortung von Maßnahmen

Besonders wichtig für das Mobilitätskonzept ist die Verortung von Maßnahmen. Die Maßnahmen wurden daher in verschiedenen Karten für die Themenfelder

- Fußverkehr
- Multimodalität
- ÖPNV
- Radverkehr
- Sharing
- Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr

an geeigneten Standorten in den Vier- und Marschlanden dargestellt, sofern eine Verortung sinnvoll ist (z. B. ist die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen überall relevant), s. Abbildung 100 bis Abbildung 105. Die nachfolgenden Abbildungen werden grundsätzlich auch hochauflösend bereitgestellt (Anhang 10 und 11).

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

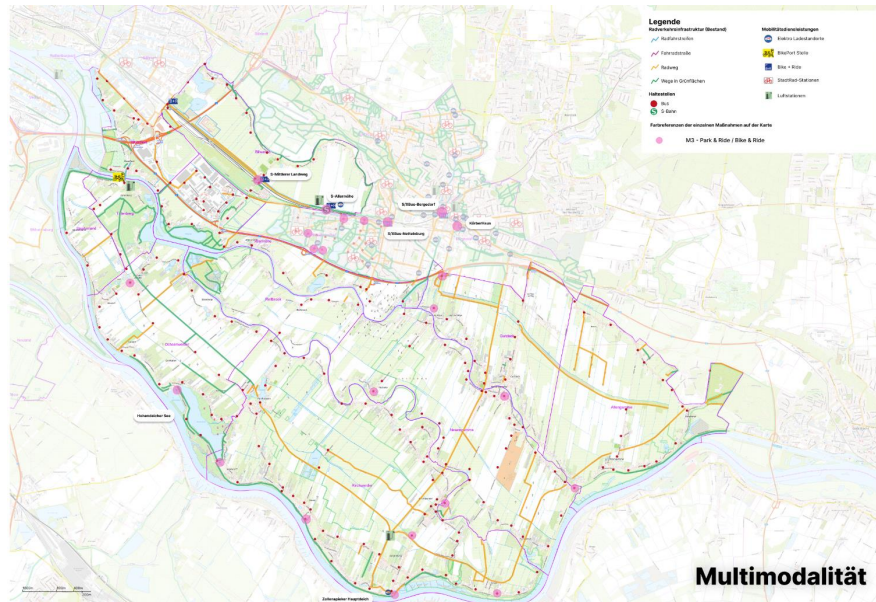


Abbildung 101: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Multimodalität (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

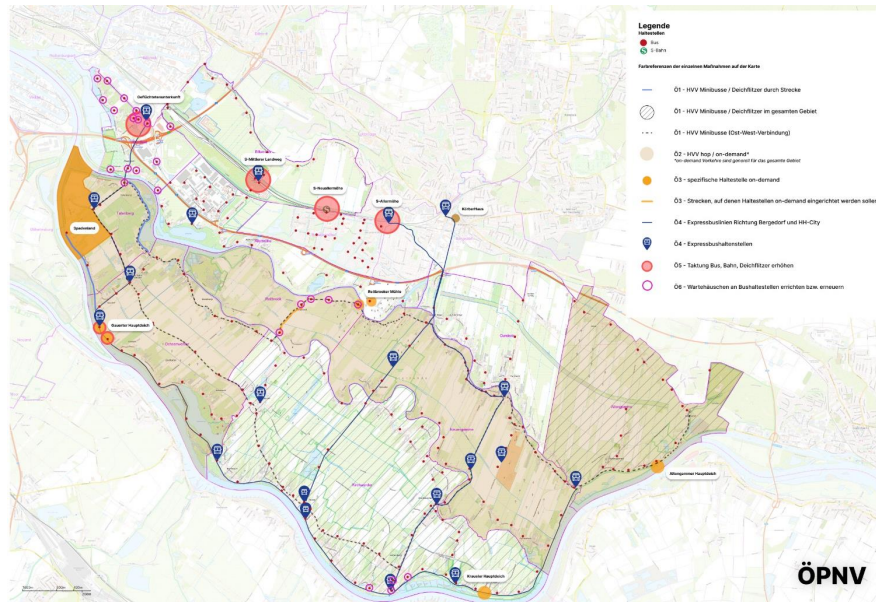


Abbildung 102: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: ÖPNV (eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

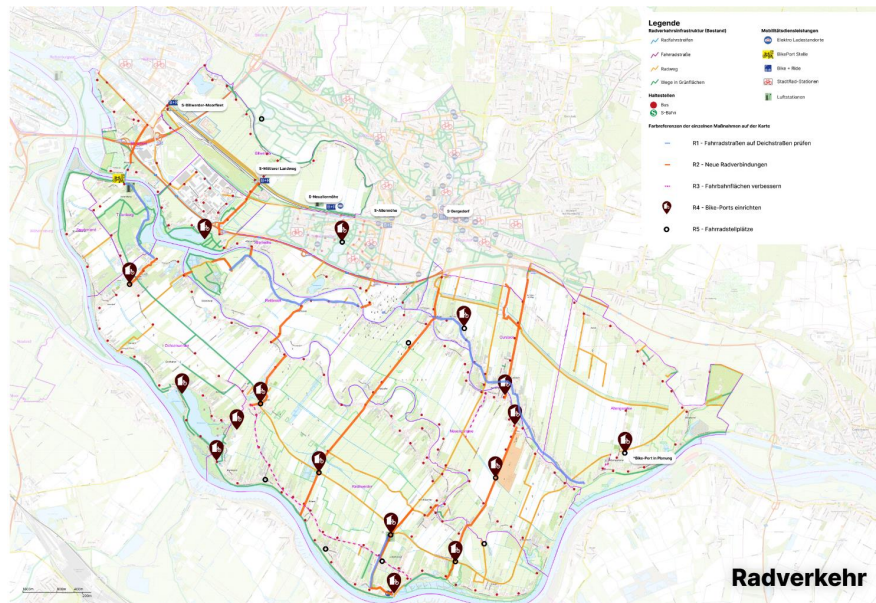


Abbildung 103: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Radverkehr (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

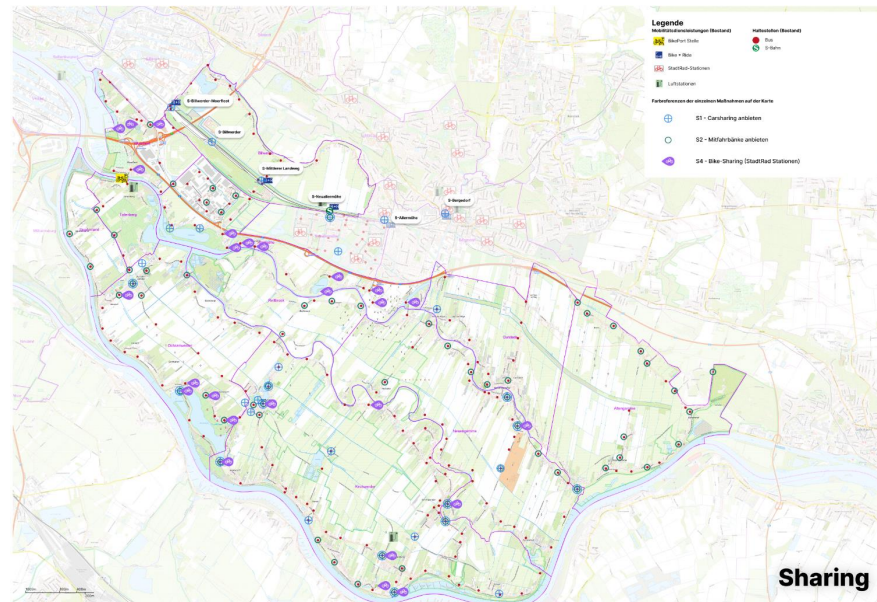


Abbildung 104: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Sharing (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

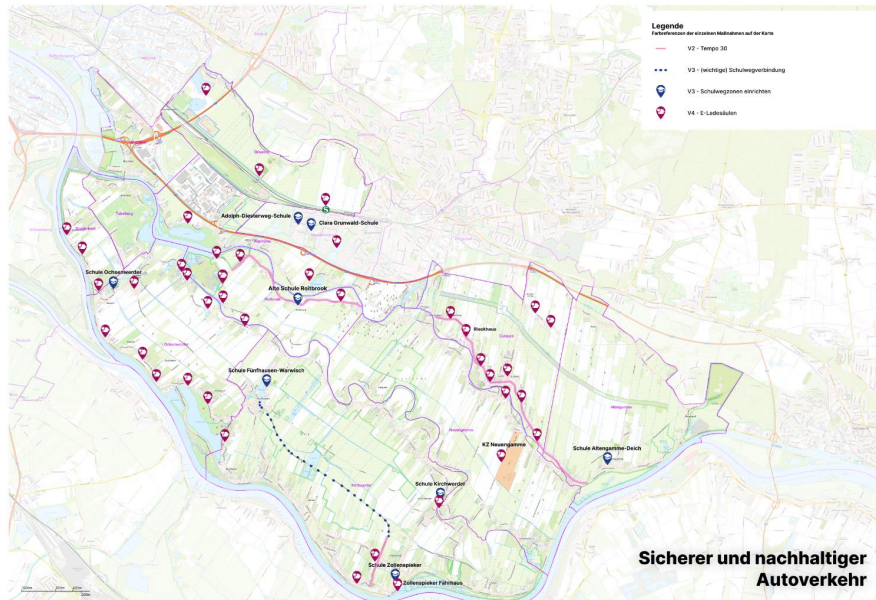


Abbildung 105: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande: Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

5.3 Indikatoren und Ziele

Um die Maßnahmenumsetzung zu evaluieren, benötigt es Indikatoren mit Zielwerten.

Grundlage für die Entwicklung von Indikatoren für die Vier- und Marschlande bildeten die SUMIs (Sustainable Urban Mobility Indicators). Diese wurden anschließend mit den spezifischen Zielen des Mobilitätskonzeptes für die VuM abgeglichen.

Im Ergebnis wurden 13 relevante Indikatoren für die Vier- und Marschlande identifiziert:

- Aktive Mobilität
- Multimodale Angebote
- Zufriedenheit mit öffentlichem Verkehr
- Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für mobilitätseingeschränkte Personen
- Treibhausgasemissionen
- Energieeffizienz
- Luftschadstoffemissionen
- Lärmbelästigung
- Straßentote
- Verkehrssicherheit für aktive Mobilität
- Soziale Sicherheit
- Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen
- Nutzung des öffentlichen Raums / Flächenverteilung

Weitere Informationen zu den Sustainable Urban Mobility Indicators (Civitas, 2024) finden sich auf der Webseite: <https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>

Ein weiterer Indikator „sanfter Tourismus“ wurde zu der Liste hinzugefügt, um dieses Projektziel entsprechend zu berücksichtigen.

Im Nachgang wurden die damit insgesamt 14 Indikatoren den strategischen Handlungszielen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) zugeordnet, um auch hier langfristig eine Verzahnung mit den Zielen des Landes herzustellen. Diese sind:

- Mobilitätsbezogene Handlungsziele
- Ökonomische Handlungsziele
- Ökologische Handlungsziele
- Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele
- Stadträumliche Handlungsziele

Weitere Informationen zu den Zielen der Freien und Hansestadt Hamburg (2024) stehen auf der Webseite <https://www.hamburg.de/bvm/mobilitaet-in-hamburg-ziele/>.

Unter Berücksichtigung der Leitziele des Landes wurden Ziele für die Region der Vier- und Marschlande, unter Absprache mit einer zuständigen Person der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), abgeleitet. So strebt das Land Hamburg z. B. einen Modal Split im Umweltverbund von 80 Prozent bis 2030 an. Unter Berücksichtigung der ländlichen Struktur und des Modal Split Anteils aus dem Jahr 2017 bedeutet dies einen Modal Split für den Umweltverbund von 50 Prozent für die Vier- und Marschlande bis 2030.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Zuletzt wurden die Maßnahmen zur Messung bzw. Evaluation der Zielwerte beschrieben. So kann der Anteil des Umweltverbunds über die Modal Split Erhebung überprüft werden und die Nutzungsveränderungen bei z. B. Switch Stationen über Abfragen des Bezirkes beim Hamburger Verkehrsverbund (HVV) evaluiert werden.

Einige Kennzahlen können nicht gesondert für die Vier- und Marschlande erhoben werden, wie z. B. Energieeffizienzdaten oder die Anzahl der Luftgütepartnerschaften. Für einige Indikatoren können die Zielwerte der Vier- und Marschlande denen der FHH gleichgesetzt werden, da sie für das ganze Stadtgebiet gelten.

Die folgende Abbildung zeigt für die Indikatoren der jeweiligen Handlungsziele (hinterlegt mit blauer Schrift) die Zielwerte für die FHH und für die VuM sowie Möglichkeiten zur Evaluation dieser Werte.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Mobilitätsbezogene Handlungsziele

Indikatoren	Ziele FHH	Ziele VuM	Evaluation
Aktive Mobilität	Bis 2030: Erhöhung Radverkehr auf 30% Modal Split (Umweltverbund 80%)	anteilig (errechnet über Werte MID 2017): Rad: 12%, Umweltverbund: 50%	Modal Split
Multimodale Angebote	Erhöhung Anzahl Switch-Stationen	= FHH	Abfrage: Anbieter / HVV
Zufriedenheit mit öffentlichem Verkehr	Erhöhung Kundenzufriedenheit	= FHH	Abfrage HVV: Linienbezogen
Fahrtzeit für Pendelnde	kein spezifisches Ziel. MIV ist zu verlangsamen		
Sanfter Tourismus (kein Sustainable Mobility Indicator, individuell für das Projekt in den VuM)	Wichtige Bausteine: gut ausgebautes Radwegenetz, verlässliche Fahrradmitnahme, ÖPNV-Angebot- und E-Mobilitätsausbau, On-demand-Verkehre, Sharing-Angebote, autonomes Fahren, Abbau von Nutzungsbarrieren beim ÖPNV Verbesserung von Planungs- und Kooperationsstrukturen zwischen Mobilitäts- und Tourismusakteur:innen Stärkung von aktivem Tourismus (Radfahren, Wandern, Reiten, Kanu etc.)	(noch) nicht bekannt	Umfragen unter Tourist:innen

Ökonomische Handlungsziele

Indikatoren	Ziele FHH	Ziele VuM	Evaluation
Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs für mobilitätseingeschränkte Personen	Anteil der barrierefreien Schnellbahnhaltestellen erhöhen	= FHH	Abfrage: HVV

Abbildung 106: Indikatoren, Ziele und Evaluationsmethoden: Mobilitätsbezogene und ökonomische Handlungsziele (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Ökologische Handlungsziele

Indikatoren	Ziele FHH	Ziele VuM	Evaluation
Treibhausgasemissionen	bis 2030: 55% CO2-Reduktion, 2050: Klimaneutral, d. h. mind. 95% CO2-Reduktion Erhöhung des Anteils an E-Fahrzeugen auf 14 %.	= FHH	CO2-Reduktion: nur FHH-Ebene E-Fahrzeuge = FHH
Energieeffizienz	minus 188t durch Strom bis 2030	= FHH	Nicht möglich, Evaluation nur auf FHH-Ebene

Soziale und gesundheitsbezogene Handlungsziele

Indikatoren	Ziele FHH	Ziele VuM	Evaluation
Luftschadstoffemissionen	Luftgütepartner erhöhen	= FHH	Anzahl Partner
Lärmbelastigung	Luftgütepartner erhöhen	= FHH	Anzahl Partner
Straßenote	Anzahl der Verkehrstoten im Geiste der Vision Zero weiter reduzieren	= FHH	Unfallstatistik / Abfrage Polizei und Statistikamt
Verkehrssicherheit für aktive Mobilität	Anzahl der Verkehrstoten im Geiste der Vision Zero weiter reduzieren & Sicherheit allgemein verbessern	= FHH	Unfallstatistik / Abfrage Polizei und Statistikamt
Soziale Sicherheit	keine Ziele		
Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen	Eigenständige Mobilität für alle ermöglichen	500m bis zur nächsten Bushaltestelle	Geoinformationsportal - Haltestellenkataster

Stadträumliche Handlungsziele

Nutzung des öffentlichen Raums / Flächenverteilung	keine Ziele		
----------------------------------------------------	-------------	--	--

Abbildung 107: Indikatoren, Ziele und Evaluationsmethoden: Ökologische, soziale und gesundheitsbezogene und stadträumliche Handlungsziele (Quelle: eigene Abbildung)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

5.4 Einsparungen von CO2 Emissionen

Den verschiedenen Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande (s. 5.1) wurde ein CO₂-Reduktionseffekt zugeordnet (gering, mittel, hoch). Die Berechnung von möglichen Reduzierungen basiert auf folgender Annahme: CO₂ in der Mobilität kann zukünftig ausschließlich durch die Reduktion von Fahrten mit dem MIV herbeigeführt werden. Auch wenn Busfahrten prinzipiell ebenfalls CO₂ ausstoßen, so fahren derzeit schon 17,5 Prozent der Busse mit Elektromotor. Bis 2030 soll die Flotte gänzlich umgestellt werden. Der Strom kommt ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen (Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH, o. J. b).

Somit ist das Leitziel des Hauptszenarios (Umweltverbund von 50 Prozent bis 2030) und damit auch des Mobilitätskonzeptes die Reduzierung der zurückgelegten Pkw-Kilometer der Bevölkerung in den Vier- und Marschlanden. Um zukünftig einen Modal Split von 50 Prozent bei MIV und im Umweltverbund zu erreichen, ist eine Reduzierung der Fahrkilometer um 12,3 Prozent notwendig. Dies würde bei derzeit insgesamt 51.273 Tonnen CO₂ eine Einsparung von 3.564 Tonnen CO₂ bedeuten.

Zudem wurde berechnet, welche Einsparungen gemacht werden können, wenn lediglich eine Verminderung von Pkw-Kilometern um 5,3 Prozent erzielt werden kann (Negativszenario) und wenn eine Verminderung sogar um 21 Prozent erzielt werden kann (Positivszenario):

Negativszenario:

Bei einer konservativen Annahme der Verminderung von Pkw-Kilometern um 5,3 Prozent, also von 54 Prozent Modal Split Anteil für den MIV können 1.539 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Positivszenario:

Bei einer positiven Annahme der Verminderung von Pkw-Kilometern um 21 Prozent, also von 45 Prozent Modal Split Anteil für den MIV können 6.156 Tonnen CO₂ eingespart werden.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Dem liegt die Berechnung in Tabelle 1 zugrunde. In der ersten Spalte wird aufgezeigt, welche Zellen miteinander multipliziert wurden, um die Ergebnisse zu erhalten.

	Derzeitige Situation	Hauptszenario: 50 % Umweltverbund	Negativszenario: 46 % Umweltverbund	Positivszenario: 55 % Umweltverbund	Quelle
a) Bevölkerung in den Vier- und Marschlanden (inkl. Neullermöhe)	43.419	43.419	43.419	43.419	Statistikamt Nord, 2021
b) Anzahl der Wege / Bewohner:in / Tag	2,7	2,7	2,7	2,7	Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020
c) Durchschnittliche Entfernung / Weg	15,8	15,8	15,8	15,8	Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020
d) Durchschnittliche Entfernung / Bewohner:in / Weg (in km) (b*c)	42,6	42,6	42,6	42,6	eigene Berechnungen
e) Modal Split MIV (Anteil in % MIV)	57 %	50 % (Reduzierung: 12,3 %)	54 % (Reduzierung: 5,3 %)	45 % (Reduzierung: 21,0 %)	Infas, DLR, IVT und Infas 360, 2020 / Annahmen
f) Fahrzeugkilometer (gerundet) (in km) (a*d*e)	316.500.000 km	Reduzierung: 22.000.000 km	Reduzierung: 9.500.000 km	Reduzierung: 38.000.000 km	basierend auf 300 Tagen pro Jahr
g) Treibhausgasausstoß (in kg CO ₂ e / Einheit (TTW))	0,162	0,162	0,162	0,162	Umweltbundesamt, 2022
h) CO ₂ Emissionen (f*g)	51.273 t CO ₂	Reduzierung: 3.564 t CO ₂	Reduzierung: 1.539 t CO ₂	Reduzierung: 6.156 t CO ₂	eigene Berechnungen

Tabelle 1: CO₂ Berechnungen (Quelle: eigene Berechnungen)

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

6. Fazit und Ausblick

Die eher ländlich geprägte Struktur der Vier- und Marschlande bringt besondere Herausforderungen für die Mobilität mit sich. Auf Basis einer umfassenden Analyse durch eigene Erhebungen, Interviews und Befragungen, Sekundäranalysen (Statistikämter, Mobilitätsumfrage MiD von 2017), Workshops und eigene Vor-Ort-Begehungen wurde mit diesem Bericht ein umfassendes Bündel an Maßnahmen entwickelt und an konkreten Stellen in den Vier- und Marschlanden verortet.

Die entwickelten Maßnahmen dienen als erste Grundlage für die weiteren Planungen zur Mobilität in den Vier- und Marschlanden und sind auf die aktuellen Ziele des Bezirks weiter zu konkretisieren und anzupassen. Da bei den einzelnen Maßnahmen jeweils die Fristigkeit zur Umsetzung kategorisiert (kurz-, mittel- und langfristig) sowie die Eignung für die Vier- und Marschlande angegeben wurde (gering, mittel und hoch), kann jetzt je nach Zielvorstellung des Bezirks Bergedorf die Umsetzung geplant werden. Es kann also z. B. eher ein Fokus auf die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen gelegt werden, um schnell sichtbare Veränderungen herbeizuführen und damit kurzfristige Verbesserungen vor Ort für die Bewohner:innen und Besucher:innen der Vier- und Marschlande zu erreichen. Die Auswahl der Maßnahmen sollte dabei auch besonders geeignete Maßnahmen für die Vier- und Marschlande priorisieren. Außerdem sind auf Grund der erfolgten Einordnungen zu CO₂-Einsparungen der einzelnen Maßnahmen sowohl die Priorisierung von besonders CO₂-wirksamen Maßnahmen sowie deren Bündelung möglich, um eine möglichst große Verbesserung bezogen auf die Emissionen im Sinne der Strategie für das gesamte Hamburger Stadtgebiet zu erreichen. Auch die Indikatoren, die durch die jeweilige Maßnahme beeinflusst werden, sollten bei der Auswahl von Maßnahmen jeweils beachtet werden.

Um die nachhaltige und gerechte Mobilität zu verbessern und die Verkehrswende zu gestalten, ist es notwendig, im bestehenden System ein Maßnahmenbündel anzuwenden. Es gibt nicht die eine Maßnahme, welche die Sicherheit, den Komfort oder die Mobilität erhöht oder ausschlaggebend für eine überdurchschnittliche Senkung von CO₂ ist. Dies zeigt sich z. B. auch in der aktuellen Verkehrspolitik für die FHH. Die FHH fördert derzeit den Radverkehr, den Fußverkehr, baut die Angebote im ÖPNV aus und bietet diesen kostengünstiger an. Gleichzeitig schränkt die FHH den Kfz-Verkehr ein (z. B. durch ein geringeres Angebot von Kfz-Verkehrsraum, Tempo 30 Beschränkungen und verkehrslenkende Maßnahmen bspw. durch modale Filter oder Einbahnstraßen), um nicht nur ein Angebot für die aktive und umweltfreundliche Mobilität zu bieten, sondern auch um Personen aktiv zum Umsteigen zu bewegen (der MIV wird eingeschränkt durch Flächenumverteilung und längeren Reisezeiten im Vergleich zum Umweltverbund). Diese Maßnahmen sind auch hilfreich für eine gerechte Verkehrswende in den VuM. Ein anderes Umsetzungslevel ist hier gefragt, da, wie im gesamten Bericht an verschiedenen Stellen beschrieben, die VuM eine andere Struktur aufweisen als andere Stadtteile in der FHH. Diese andere Prägung wurde an verschiedenen Stellen im Bericht berücksichtigt, z. B. in den Zielen (5.3).

Im Folgenden zeigen wir unsere Empfehlung für eine Fokussierung in den VuM auf. Wir haben diese unterteilt in drei Themen: Erhöhung der Mobilität, Senkung von umweltschädlichen Emissionen und Aufenthaltsqualität:

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Um die Mobilität von den Anwohner:innen zu verbessern und da gemäß der Umfrage vor allem Verbesserungen zur Infrastruktur im Rad- und Fußverkehr sowie die bessere Anbindung an das ÖPNV-System gewünscht wurden, sollte aus unserer Sicht ein besonderer Fokus auf die vorgeschlagenen Maßnahmen zu diesen drei Verkehrsmitteln gelegt werden. Dabei sind im Bereich des Radverkehrs z. B. die Maßnahmen R-2 (Neue Radverbindungen), z. B. am Moorfleeter Deich, und R-3 (Fahrbahnflächen verbessern), z. B. am Altengammer Hauptdeich, von besonderer Bedeutung, um Lücken im Netz zu schließen und die Qualität der Verbindungen im Radverkehr zu erhöhen. Im Bereich des Fußverkehrs sind z. B. die Maßnahmen F-3 (Fußwege ertüchtigen), z. B. am Kircherherweg, und F-5 (Fußinfrastruktur/-wege), z. B. an der Schule Ochsenwerder, aber auch F-1 (Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz), z. B. am Warwischer Hinterdeich, von besonderer Bedeutung, um die Sicherheit und den Komfort für Fußgänger:innen in den Vier- und Marschlanden zu verbessern. Beim ÖPNV besteht ein großes Verbesserungspotenzial vor allem durch die Maßnahmen Ö-2 (HVV hop / on demand), z. B. in Spadenland, und Ö-3 (Haltestelle on demand), z. B. an der Reitbrooker Mühle, um ein bedarfsgerechteres Angebot sicherzustellen, das konkurrenzfähiger zum Pkw wird. Zudem dienen die Maßnahmen Ö-4 (Expressbuslinien) und Ö-5 (Taktung Bus, Bahn, Deichflitzer) dazu, die als kritisch bewerteten Fahrzeiten mit dem ÖPNV in den Vier- und Marschlanden signifikant senken zu können. Flankiert werden sollten die Maßnahmen z. B. mit S-1 (Carsharing anbieten), z. B. im Neubaugebiet Butterberg, und S-4 (Bikesharing (StadtRad Stationen)), z. B. bei Edeka Clausen (Neugammer Hausdeich), um den Verzicht auf den eigenen Pkw attraktiver zu machen. Für mehr Sicherheit sind außerdem die Maßnahmen V-2 (Tempo 30), z. B. am Altengammer Hausdeich, und V-3 (Schulwegzonen), z. B. an der Städtischen Schule Fünfhausen-Warwisch, zu priorisieren, da diese letztlich allen Verkehrsteilnehmer:innen in den Vier- und Marschlanden zugutekommen.

Um einen größtmöglichen Effekt hinsichtlich der Senkung von umweltschädlichen Emissionen zu erreichen, ist es notwendig, die Nutzung des MIV deutlich zu reduzieren. Die Maßnahme S-2 (Mitfahrbänke anbieten), z. B. in Altengamme, und die Maßnahme S-3 (Informationsveranstaltung wie Bürger:innen eigene Carsharing Konzepte umsetzen können) leisten einen kleinen Betrag, um den bestehenden MIV nachhaltiger zu organisieren. Derzeit fährt die Mehrheit der Pkws jedoch mit umweltschädlichen Kraftstoffen. Auch wenn der Anteil kontinuierlich sinkt, so können in Europa noch bis zum Jahr 2035 Pkws mit Benzin oder Diesel zugelassen werden. Daher ist davon auszugehen, dass viele Pkws auch noch bis Anfang 2040 mit umweltschädlichen Kraftstoffen in den VuM fahren werden. Um die CO₂-Emissionen zu reduzieren, ist es notwendig, den MIV an einigen Stellen einzuschränken um wirksame Effekte durch sogenannte Push-Maßnahmen (Einschränkung des MIV) zu erreichen. Daher sind z. B. die Maßnahme V-2 (Tempo 30) und die Maßnahme R-1 (Prüfen von Fahrradstraßen auf Deichstraßen), z. B. auf dem Sülzbrack, zu priorisieren. Fahrradstraßen sind am sinnvollsten, wenn diese nur eingeschränkt für Pkw freigegeben sind und z. B. durch Diagonalsperren für den Kfz einen sicheren Radverkehr gewährleisten und auch eine Einschränkung für den MIV bedeuten. Hierdurch werden gleichzeitig bessere und sichere Verhältnisse für den Fuß- und Radverkehr geschaffen, s. oben. Auch die Förderung des ÖPNVs ist positiv für das Klima, insbesondere, da in der FHH zukünftig nur noch E-Busse eingesetzt werden sollen.

Ebenfalls einen großen Effekt hat die Reduktion von Geschwindigkeiten für den Kfz-Verkehr und ist deshalb an verschiedenen Stellen zu empfehlen, s. V-2. Geringere Geschwindigkeiten machen nicht nur den Rad- und Fußverkehr sicherer und komfortabler, sondern es erhöht sich auch die Aufenthaltsqualität der Anwohner:innen und Besucher:innen – draußen und drinnen. Eine Senkung der

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h würde eine Reduktion der Lärmbelastung um 2 bis 3 dB(A) bewirken. Wahrgenommen wird dies als eine Halbierung der Verkehrsmenge. Dieser Effekt wird durch eine höhere zukünftige E-Autoquote noch weiter erhöht. Bei geringen Geschwindigkeiten (bis ca. Tempo 30) ist insbesondere der Motor hörbar. Bei höheren Geschwindigkeiten ist der Motor kaum hörbar, da die Reifengeräusche dann stärker als die Motorengeräusche sind (Deutsche Umwelthilfe, 2022). In den nächsten Jahren sollten während der weiteren Planungen und Umsetzungen der Maßnahmen außerdem weitere Entwicklungen z. B. zu autonomen On-Demand-Verkehren beobachtet werden oder autonome Drohnen für die Anlieferung von Paketen und deren Einsatzmöglichkeiten für die Vier- und Marschlande geprüft werden. Auch die Entwicklung von verschiedenen Formen der Elektromobilität, nicht nur zu Lande, sondern auf Grund der Nähe zur Elbe auch auf dem Wasser, können zu neuen Optionen für eine nachhaltige Mobilität in der Mobilität in den Vier- und Marschlanden führen (s. ein Beispiel dazu in: Spiegel, 2023).

In Kombination mit den vorgeschlagenen Maßnahmen kann der Bezirk Bergedorf damit für die Vier- und Marschlande die Klimaziele für die nächsten Jahre erreichen und ein attraktives Angebot im Umweltverbund für die Bewohner:innen und Besucher:innen aufbauen.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Literaturverzeichnis

ADFC (2022): ADFC Radreiseanalyse 2021, abgerufen über: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Handout_ADFC-Radreiseanalyse_2022.pdf, zuletzt abgerufen: März 2022.

Agora Verkehrswende (2022): Publikation - Mut zur lebenswerten Stadt -. Agora Verkehrswende, abgerufen über: https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mut-zur-lebenswerten-stadt/?tx_agorathemen_themenliste%5Babbildung%5D=5864&cHash=58ad610f0941fd119d1899c2b599a497, zuletzt abgerufen: März 2024.

Archiv Ludwig Uphoff (o. J.): Marschlanden-Tour, abgerufen über: bergedorf-info.de/INFO/marschlandentour.html, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

ASE (o. J.): Evaluationsbericht zum Pilotprojekt „FahrRadGarage in der Hegelstraße“. Radfahren FFM, abgerufen über: https://www.radfahren-ffm.de/media/2_ae_f_341_anlage_amt_36.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Bergedorfer Zeitung (2020): Fußgänger-Furten und neue Fahrbahndecke, abgerufen über: <https://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/vier-und-marschlande/article229298244/Fussgaenger-Furten-und-neue-Fahrbahndecke.html>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Bergedorfer Zeitung (2022): HVV: Busse fahren nun häufiger zu den beliebten Badeseen, abgerufen über: <https://www.abendblatt.de/hamburg/bergedorf/vier-und-marschlande/article235659813/hamburg-hvv-busse-fahren-nun-haeufiger-zu-den-beliebten-badeseen-bergedorf-vier-und-marschlande-hohendeicher-see-hinterm-horn.html>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2023): Einladende Radverkehrsnetze. Begleitbroschüre zum Sonderprogramm „Stadt und Land“, abgerufen über: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/einladende-radverkehrsnetze.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen: März 2024.

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (2019): Drucksache 21/16361 Masterplan Oberbillwerder.

Civitas (2024): Sustainable Urban Mobility Indicators, abgerufen über: <https://civitas.eu/tool-inventory/sumi-sustainable-urban-mobility-indicators>, zuletzt abgerufen: Februar 2024.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Daubitz, S., Aberle, C., Schwedes, O. und Gertz, C. (2023): Mobilität und soziale Exklusion.

Deutsches Institut für Urbanistik, Bergische Universität Wuppertal (2021): Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, abgerufen über: https://orlis.difu.de/bitstream/difu/582184/1/Leitfaden_Fahrradstrassen.pdf, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

Deutsche Umwelthilfe (2022): Das bringt Tempo-30, abgerufen über: https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Tempo_30/Infografik_Tempo-30.pdf, zuletzt abgerufen: April 2023.

Dorfstromer (2019): Dorfstromer. Aus dem alten Land, abgerufen unter: <https://dorfstromer.de>, zuletzt abgerufen: März 2024.

E-Mail an das Bezirksamt Bergedorf (2022).

Ecomento (2021): Analyse: Elektroauto dient in Deutschland oft als Zweit- oder Drittwagen, abgerufen über: <https://ecomento.de/2021/05/19/elektroauto-in-deutschland-oft-zweit-oder-drittauto-analyse/>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE (2022): Mobilitätskonzept für den Frascatiplatz, im Auftrag des Bezirksamts Bergedorf.

fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE (2023): Mobilitätsumfrage Vier- und Marschlande, im Auftrag des Bezirksamts Bergedorf.

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Fink Hamburg (2021): Warum auf Haltestellen jetzt Blumen blühen, abgerufen unter: <https://fink.hamburg/2021/06/bee-stops-bushaltestellendaecher-fuer-bienen/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Fleetster (2024): Software für Fuhrparkmanagement, CarSharing und Vermietung, abgerufen unter: <https://www.fleetster.de>, zuletzt abgerufen: März 2024.



CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Frehn, M. (2020): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Umweltbundesamt, abgerufen über: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Freie und Hansestadt Hamburg (2013): Strategische Lärmkarte 2022 Straßenverkehr.

Freie und Hansestadt Hamburg (2024): Mobilität in Hamburg – Die Ziele, abgerufen über: <https://www.hamburg.de/bvm/mobilitaet-in-hamburg-ziele/>, zuletzt abgerufen: Februar 2024.

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Innovation - Metropolregion Hamburg (o. J.): Erreichbarkeitsportal der Metropolregion Hamburg, abgerufen über: https://geoportal.metropolregion.hamburg.de/mrh_erreichbarkeitsanalysen/#, zuletzt abgerufen: März 2024.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf (2017): Vier- und Marschlande Sozialraumbeschreibungen.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf (2021): Mobilitätskonferenz Curslack-Neuengamme.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf (2022): BERGEDORF 2030+ Integriertes bezirkliches Entwicklungskonzept.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf (2023a): Ergebnisse Reallabor Lastenrad.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf (2023b): Gespräche mit Mitarbeitenden.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Management des öffentlichen Raumes (2022): Straßen und Wohnungsbau (vorläufig).

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (2018): Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept Bezirk Bergedorf.

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung (2022): Potentialflächen für Wohnungsbau.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Bergedorf und fair spaces, Goudappel, CITIES FOR FUTURE (2022): Auftaktgespräch zum Mobilitätskonzept für die Vier- und Marschlande.

Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (o. J.): Verkehrsportal, abgerufen über: <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>, zuletzt abgerufen: Februar 2024.

Google Maps (o. J.), abgerufen über: <https://www.google.de/maps/preview>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. a): Billwerder: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-billwerder/>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. b): Curslack: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-curslack/>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. c): Kirchwerder: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-kirchwerder/>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. d): Moorfleet: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-moorfleet/>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. e): Neuallermöhe: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-neuallermoehe>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. f): Neuengamme: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-neuengamme>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. g): Ochsenwerder: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-ochsenwerder>, zuletzt abgerufen: September 2023.



CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. h): Reitbrook: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-reitbrook>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. i): Spadenland: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-spadenland>, zuletzt abgerufen: September 2023.

hamburg.de GmbH & Co. KG (o. J. j): Tatenberg: Wissens- und Sehenswertes, abgerufen über <https://www.hamburg.de/sehenswertes-tatenberg>, zuletzt abgerufen: September 2023.

Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (HVV) (o. J. a): Fahrplanauskunft, abgerufen über: <https://www.hvv.de/de>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

Hamburger Verkehrsverbund Gesellschaft mbH (HVV) (o. J. b): Echt sauber, abgerufen über: <https://www.hvv.de/de/ueber-uns/projekte/echt-sauber>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

Homberg Efze (2022): Dorf Welferode startete CarSharing-Projekt, abgerufen über: <https://www.homberg-efze.de/rathaus-politik/aktuelles/nachrichten/2022/september/carsharing-welferode/>, zuletzt abgerufen: Januar 2024.

IBA Hamburg GmbH (2019): Masterplan Oberbillwerder.

Infas, DLR, IVT und Infas 360 (2020): MiD 2017 - Mobilität in Deutschland. Regionalbericht für die Stadt Hamburg.

markt.forschung.kultur gbr (2019): BesucherInnen-Monitoring für die KZ-Gedenkstätte Neuengamme 2017/18.

Marx, T., Wolfermann, A. und Krause, S. (2023): Bike Offenbach - Monitoring [Abschlussbericht]. Stadt Offenbach, abgerufen über: https://www.offenbach.de/medien/bindata/of/Bike-OF_Abschlussbericht2023_final.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Metropolregion Hamburg (2017): Leitprojekt „Flexible Bedienformen im ÖPNV“ - Werkzeug 7, abgerufen unter: <https://metropolregion.hamburg.de/contentblob/8414284/be886805f77f17dd059d59ff98bc2b2f/data/fahrzeuge.pdf>, zuletzt abgerufen: März 2024.



CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2019): Leitfaden Bike+Ride, abgerufen über: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikation/did/leitfaden-bike-ride/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Minnich, L. (2020): Akzeptanz und Perspektiven von Elektromobilität in Südhessen. Öko-Institut, abgerufen über: https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Begleitforschung-E-Mobilitaet_Suedhessen.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mitfahrverband e.V. (2024): Mitfahrbänke, abgerufen über: <https://mitfahrverband.org/mitfahrbanken/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mobilikon (o. J.): Maßnahmen Beleuchtung außerörtlicher Radwege, abgerufen über: <https://www.mobilikon.de/massnahme/beleuchtung-ausseroertlicher-radwege>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mußweiler, J. (o. J.): Wittlich Shuttle. Stadt Wittlich, abgerufen über: <https://www.wittlich.de/de/planung-umwelt-und-mobilitaet/mobilitaet/wittlich-shuttle/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Nobis, C. (2019): Mobilität in Deutschland - MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin, abgerufen über: www.mobilitaet-in-deutschland.de, zuletzt abgerufen: März 2024.

Oberfranken Offensiv e.V. (2020): Projekt „Demographie-Kompetenzzentrum Oberfranken“, abgerufen über: <https://www.demografie-oberfranken.de/default-wAssets/docs/Mitfahrbanken/Mitfahrbank-Evaluation-Zusammenfassung.pdf>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Piron, R., Mallwitz, G. (2019): Tante Emma wird mobil | KOMMUNAL, abgerufen über: <https://kommunal.de/tante-emma-wird-mobil>, zuletzt abgerufen: März 2024.

fair spaces (2023a): Adaptive Beleuchtung eines Radweges, abgerufen über: <https://plan-f.info/wissensspeicher/infrastruktur/beleuchtung/adaptive-beleuchtung-eines-radweges/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

fair spaces (2023b): Lumineszierende Radweg-Markierung, abgerufen über: <https://plan-f.info/wissensspeicher/infrastruktur/beleuchtung/lumineszierende-radweg-markierung/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Randelhoff, M. (2013): Wie Park+Ride-Anlagen die Nutzung des Pkw fördern können, abgerufen über: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/15011/analyse/wirkung-park-and-ride-verkehr-openv-nutzung/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Regio.Mobil (o. J.): Regio.Mobil, abgerufen unter: <https://www.regiomobil.net>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Richter, T. (2018): Informationsbroschüre: Mobilitätsgewinn im ländlichen Raum durch die Verknüpfung von Bus und Rad, abgerufen über: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002263/Modul_Stellen_Projekt_Beschr_SPB/01_Mobilitaetsgewinn.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Roland Berger (2016): Bike Sharing 4.0, abgerufen über: https://www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/roland_berger_bike_sharing_4_0.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Rosinak & Partner ZT GmbH (2018): Endbericht: Pilotprojekt Schulstraße, abgerufen über: https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2018/12/Endbericht_Schulstrasse_Vereinsgasse.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Spiegel (2023): Übers Wasser wie im Flug, abgerufen über: https://www.spiegel.de/auto/stockholm-tragflaechen-faehre-vor-dem-start-uebers-wasser-wie-im-flug-a-242b3f2c-d59a-4752-98cd-78cf05d8c431?sara_ref=re-em-em-sh, zuletzt abgerufen: März 2024.

Stadtportal Hamburg.de (o. J.): Bus Hamburg: Alle Busse auf einen Blick, abgerufen unter: <https://www.hamburg.de/bus/2310408/busse-in-hamburg/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Statistikamt Nord (2021): Städtestatistik für Hamburg, abgerufen über <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-staedtestatistik-fuer-hamburg>, zuletzt abgerufen: Dezember 2022.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (2019): Fußgängerüberwege, abgerufen über: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/10_Fussverkehr/Fussgaengerueberwege_Leitfaden.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.



CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

tagesschau (2023): Auf Zuverlässigkeit und Taktichte kommt es an, abgerufen über: <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/bahn-zuverlaessigkeit-verkehr-deutschlandticket-100.html>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Tagesspiegel (o. J.): Umfrage: Zwei Drittel wünschen sich mehr Fahrradstellplätze, abgerufen über: <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/umfrage-zwei-drittel-wuenschen-sich-mehr-fahrradstellplaetze>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Umweltbundesamt (2017): Straßen und Plätze neu denken, abgerufen über: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/180109_uba_broschuere_strassen_und_plaetze_neu_denken.pdf, zuletzt März 2024.

Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie, abgerufen über: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Umweltbundesamt (2022): Emissionsdaten, abgerufen über: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#hbefa>, zuletzt abgerufen: März 2023.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2023): Deutschland-Ticket: die größte Tarifrevolution im ÖPNV, abgerufen über: <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx>, zuletzt abgerufen: Juni 2023.

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) Mobility (o. J.): Elektromobilität: elexity, abgerufen unter: <https://vhbus.de/elexity/>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) Mobility (2020a): „Deichflitzer“ nun häufiger und mit neuer Strecke unterwegs, abgerufen über: <https://www.abendblatt.de/article231141730/Deichflitzer-nun-haeufiger-und-mit-neuer-Strecke-unterwegs.html>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (VHH) Mobility (VHH) (2020b): Erfolgsmodell Deichflitzer verlängert Strecke und fährt noch häufiger, abgerufen über: <https://vhbus.de/deichflitzer-hamm-rothenburgsort-und-moorfleet/>, zuletzt abgerufen: Mai 2023.

Wichert, M. (2023): Die Vorteile des Carsharings - und der aktuelle Stand, abgerufen über: <https://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/Die-Vorteile-des-Carsharings-und-der-aktuelle-Stand.carsharing240.html>, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Wuppertal Institut (2021): Ein nachhaltiges Mobilitätssystem für alle – 8 Thesen für den Weg in die digitalisierte Verkehrswende: Studie im Rahmen des Projekts „Shaping the Digital Transformation“, abgerufen über: https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/7938/file/7938_Mobilitaetssystem.pdf, zuletzt abgerufen: März 2024.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang

Anhangsverzeichnis

1.	Stadtteilsteckbriefe	B-Z
2.	Entwicklungsprognose	AA-BB
3.	Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem Rad	CC
4.	Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten zu Fuß	DD
5.	Reisezeit zum Bahnhof zu Fuß	EE
6.	Reisezeit zum Bahnhof mit dem Pkw	FF
7.	Heatmap: Hindernisse	GG
8.	Heatmap: Tempo 30	HH
9.	Heatmap: Bikesharing	II
10.	Karte: Ist-Zustand der Mobilitätsangebote	JJ
11.	Karte: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande	JJ

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 1. Stadtteilsteckbriefe

Gebiet / Stadtteil	Quelle	Bezirk Bergedorf	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Allermöhe	Altengamme	Billwerder	Curslack	Kirchwerder	Moorfleet	Neuallermöhe	Neuengamme	Ochsenwerder	Reitbrook	Spadenland	Tatenberg
Zugehörigen Vierlande/Marschlande	Bezirkamt Bergedorf	nicht zutreffend	nicht zutreffend	nicht zutreffend	Marschlande	Vierlande	Marschlande	Vierlande	Vierlande	Marschlande	Marschlande	Vierlande	Marschlande	Marschlande	Marschlande	Marschlande
Räumliche Daten																
Bevölkerung insgesamt (3,4)	Statistikamt	130.711	1.906.411	54.010	1.441	2.319	3.184	4.034	10.178	1.183	23.330	3.710	3.007	524	525	571
Fläche /km²	Statistikamt	154,7	755,1	131,3	9	16	10	11	32	4	19	14	7	3	3	3
Bevölkerungsdichte in Einwohner/km² (6)	Statistikamt	845	2.525	727	167	149	336	382	315	271	5.549	199	213	76	154	188
Wanderungssaldo je 1000 Einwohner innen (10,8,6)	Statistikamt	-2,60	1,50	2,55	30,50	-19,00	52,10	-16,40	-1,20	-1,70	-13,00	0,80	-2,00	3,80	-26,70	20,00
Soziodemographische Daten																
Bevölkerung mit Migrationshintergrund in % der Gesamtbevölkerung (3)	Statistikamt	39,70	37,40	26,70	26,60	12,60	61,60	28,50	13,50	24,60	65,50	11,40	17,10	10,20	9,30	12,90
Unter 18-Jährige in % der Bevölkerung (3,4)	Statistikamt	18,20	16,70	19,61	14,80	19,40	19,80	20,70	18,30	15,80	22,70	16,80	20,40	15,30	14,30	17,40
65-Jährige und Ältere in % der Bevölkerung (3,4)	Statistikamt	19,00	18,00	19,98	20,20	19,60	8,90	15,80	20,20	17,70	11,40	21,50	17,20	24,20	23,40	19,70
Haushalte mit Kindern in % der Haushalte (3,11)	Statistikamt	21,60	18,10	24,40	17,30	25,50	18,20	23,60	23,30	18,50	30,50	21,50	25,80	19,90	18,00	25,90
Allerzuerstehende in % der Haushalte mit Kindern (3,11), (2,13)	Statistikamt	25,10	25,10	19,92	23,00	14,90	24,10	18,60	16,10	19,40	29,00	18,80	13,40	13,70	14,90	13,20
Lesungsempfängerinnen nach SGB II in % der Gesamtbevölkerung (4)	Statistikamt	9,50	9,40	6,68	2,90	2,40	22,00	7,60	3,20	8,50	14,80	3,90	2,50	1,90	2,10	1,70
Wohnen																
Genehmigte Wohnungen in Wohngebäuden (Neubau) je 1000 Erwohnt	Statistikamt	3,5	4,7	5,40	0	10,3	17,9	5	4,2	1,7	5	2,7	3,3	7,6	0	1,7
Fertiggestellte Wohnungen in Wohngebäuden (Neubau) je 1000 Erwohnt	Statistikamt	5	3,8	2,53	0	0,4	65,2*	6,9	10	1,7	1,9	4,6	1	1,9	1,9 (2019)	5,3 (2020)
Anteil der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern in %	Statistikamt	32,6	19,7	71,52	82,9	76,3	43,5	64,6	70,9	80,5	26,5	71,8	66	66,9	52,4	84,6
Sozialwohnungsanteil in % (Jan 2022)	Statistikamt			12,42	0	0,4	82,2	0,3	0,4	0	50,4	1,2	1,7	0	0	0
Preise für Grundstücke in EUR/m² (Jan 2022)	Statistikamt	565	822	429,82	415	377	425	435	994	366	444	412	364	364	366	364
Mietspiegel (Bewertung der Wohnlage überwiegend einfach/gut)	Mietspiegel Karte Hamburg	keine Daten	keine Daten	keine Daten	gute Wohnlage	gute Wohnlage	gute Wohnlage	normale Wohnlage	gute Wohnlage	normale Wohnlage	normale Wohnlage	gute Wohnlage	gute Wohnlage	gute Wohnlage	gute Wohnlage	gute Wohnlage
Versorgungsinfrastruktur und Bildung																
Kindergärten und Vorschulklassen (März 2022)	Geoport	68	1152	26	2	1	3	1	8	0	7	2	2	0	0	0
Grundschulen (2021/2022)	Geoport	18	211	10	0	1	1	1	3	0	3	0	1	0	0	0
Weiterführende Schulen (Staatsschulen, Gymnasien, Sonderschulen) (https://www.hamburg.de/core)	Erreichbarkeitsportal	12	190	3	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
Supermärkte durchschnittlich in < 15 Min. zu Fuß erreichbar	Erreichbarkeitsportal	keine Daten	keine Daten	keine Daten	nein	nein	nein	teilweise	teilweise	nein	ja	teilweise	teilweise	nein	nein	nein
Anzahl der Arbeitsplätze, welche mit dem Rad in 30 Min. erreicht werden	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	10.001-50.000	2.501-50.000	50.001-100.000	10.001-50.000	2.501-50.000	10.001-50.000	10.001-100.000	2.501-50.000	2.501-50.000	10.001-50.000	2.501-50.000	10.001-50.000
Mobilitätsdaten																
PKW-Bestand Private PKW je 1000 Einwohner innen (3,4), (3,6)	Statistikamt	401	342	568,27	545	571	254	481	560	549	341	569	572	613	611	583
PKW-Bestand Elektrofahrzeuge je 1000 Einwohner innen (3), (7,8)	Statistikamt	5,45	6,85	8,22	15,96	9,92	3,14	10,91	7,47	6,76	1,76	5,93	8,31	3,82	9,52	6,94
Bike+Ride	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Fahrradbügel an ÖPNV-Haltestellen	keine Daten	keine Daten	keine Daten	0	0	0	0	0	12	0	5	4	0	4	0	0
Ladensäulen	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	1 Schnellladesäule	0	0	0	1 Schnellladesäule	0	5 normale Ladesäule	0	0	0	0	0
ÖPNV-Haltestellen	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	23	26	Kartenausschnitt	21	65	16	24	48	90	20	10	6
Radschnellwege	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	0	im Norden angrenzt	1	im Norden angrenzt	0	im Norden angrenzt	im Norden angrenzt	0	0	0	0	0
Radverkehrsnetz	Verkehrsport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	wenige Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	Radwege vorhanden	wenige Radwege	wenige Radwege	wenige Radwege	wenige Radwege	wenige Radwege
Resozet Bergedorf Zentrum: Fuß	Erreichbarkeitsportal	keine Daten	keine Daten	keine Daten	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min	46- >60 Minuten	46- >60 Minuten	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min	10-60 Minuten	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min	mehr als 60 Min
Resozet Bergedorf Zentrum: ÖV	Erreichbarkeitsportal	keine Daten	keine Daten	keine Daten	21- 45 Minuten	31- 60 Minuten	5- 20 Minuten	21- 30 Minuten	31- 45 Minuten	21- 45 Minuten	5- 30 Minuten	16-60 Minuten	30-60 Minuten	21-60 Minuten	30-60 Minuten	30-60 Minuten
Resozet Bergedorf Zentrum: PKW	Erreichbarkeitsportal	keine Daten	keine Daten	keine Daten	11- 15 Minuten	16- 30 Minuten	5- 20 Minuten	21- 30 Minuten	21- 30 Minuten	11- 15 Minuten	5-20 Minuten	11-45 Minuten	16-30 Minuten	5-20 Minuten	21-30 Minuten	21-30 Minuten
Resozet Bergedorf Zentrum: Rad	Erreichbarkeitsportal	keine Daten	keine Daten	keine Daten	21- 45 Minuten	21- 60 Minuten	11- 45 Minuten	11- 30 Minuten	31- 60 Minuten	31- 45 Minuten	5-30 Minuten	16- über 60 Min	21-60 Minuten	11-45 Minuten	46-mehr als 60 M	31-60 Minuten
Straßenverkehrsflam	Lärmkarte Straßenverkehr	keine Daten	keine Daten	keine Daten	stark	gering	gering	mittel	gering	stark	stark	mittel	gering	gering	mittel	gering
Verkehrsmengen (2019)	Geoport	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten	Angrenzende Burt	keine Daten	Angrenzende Burt	Angrenzende Burt	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten
Anzahl Unfallschwerpunkte	Polizei	keine Daten	keine Daten	keine Daten	2	0	0	2	2	7	5	2	2	0	0	0
Gesamtanzahl Unfälle an Schwerpunkten (2019-2021)	Polizei	keine Daten	keine Daten	keine Daten	28	0	0	7	12	215	37	24	12	0	0	0
Beteiligte Rad- & Fußverkehr an Schwerpunkten (2019-2021)	Polizei	keine Daten	keine Daten	keine Daten	2	keine Daten	keine Daten	4	1	100	8	3	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten
Besonderheiten																
Stadtrah Stationen	https://stadtrah.hamburg.de/6	keine Daten	keine Daten	keine Daten	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0



CITIES FOR FUTURE



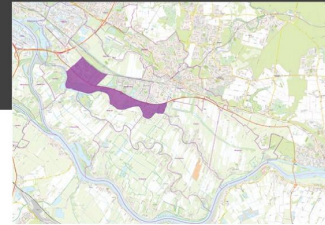
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ALLERMÖHE

Marschlande

UMFRAGE:
53 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Allermöhe
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	1.441
Fläche in km ²	755,2	131,3	8,6
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	167
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	20,2
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	17,3
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,3	545
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	15,96

ÖPNV-Anbindung 26 Haltestellen
 -Anbindung
 Durchschn. Abfahrten 103 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Freizeitroute 11;
 generell wenige Radwege,
 überwiegend Mischverkehr



BESONDERHEITEN

E-Ladesäulen 1 Schnellladesäule
für Elektrofahrzeuge

fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	501 - 5000	10.001 - 50.000	10.001 - 50.000	>1 MIO
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<5	51-100	<75	>2.500

ALLERMÖHE

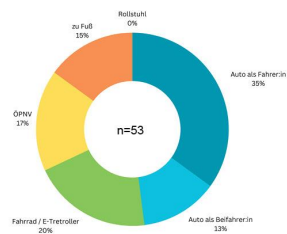
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Freiluft-Rockfestival Wutzrock am Eichbaumsee
- Wassersportzentrum an der Dove-Elbe
- Regattastrecke

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-allermoeh/>

- <15 min Die Erreichbarkeiten alltäglicher Ziele unterscheiden sich zum Teil stark innerhalb des Stadtteils. In Gebieten nördlich der Autobahn A25 ist die Erreichbarkeit der verschiedenen Ziele durchschnittlich besser als südlich.
- 15-30 min
- >30 min

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 02** bessere Anbindung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** sichereres Gefühl an den Bus- und S-Bahn Haltestellen

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



- Allermöhe Deich:
- unsicher für Fuß- und Radverkehr
 - zu viele parkende Autos
 - uneben und beschwerlich für Fußverkehr

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ALTENGAMME

Vierlande

UMFRAGE:
93 Teilnehmer:innen

	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Altengamme
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	2.319
Fläche in km ²	755,2	131,3	15,6
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	149
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	19,6
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	25,5
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	571
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	9,92



ÖPNV-Anbindung 19 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 71 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Freizeitroute 5, Radwege vorhanden, viele Wirtschaftswege; zusätzlich Mischverkehr (30 / 50km/h)
 Straßenverkehrslärm gering



BESONDERHEITEN Keine Besonderheiten

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5.000	2.501 - 100.000	<200.000	>100.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	26-250	<100	>750

ALTENGAMME

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- St. Nicolai-Kirche
- Sommerbad Altengamme
- Wander- Radtourismus im Naturschutzgebiet Borghorster Elbland
- schafft: Marschbahndamm (Radweg),
- Wasserschutzgebiet Curslack / Altengamme
- Tagesausflüge sowie Übernachtungsgäste in Privatunterkünften

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-altengamme/>

<15 min

15-30 min

>30 min

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung

n=93

Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** verbesserte Bus- / Bahn / Deichflitzer-Anbindung
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** geringere Kosten für ÖPNV / Verleihsysteme

Markierung unsichere / unangenehme Stellen

- zu viele parkende Autos,
- zu unsicher (Verkehr),
- soziale Unsicherheit,
- unübersichtliche Kreuzungen

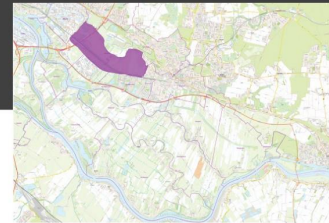
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

BILLWERDER

Marschlande

UMFRAGE:
11 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Billwerder
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	3.184
Fläche in km ²	755,2	131,3	9,5
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	336
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	8,9
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	18,2
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 400%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	254
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	3,14

ÖPNV-Anbindung 15 Haltestellen
 -Anbindung
 Durchschn. Abfahrten 122 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Freizeitroute 4, Freizeitroute 11, Veloroute 9
 Radwege vorhanden, zusätzlich Mischverkehr (30 / 50 km/h)
 Straßenverkehrslärm gering



BESONDERHEITEN

BIKE & RIDE 1 Station
 PARK & RIDE 1x
 StadtRad 3 Fahrräder

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5.000	10.001 - 100.000	<100.000	>500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<10	101-250	<100.000	>2.500

BILLWERDER

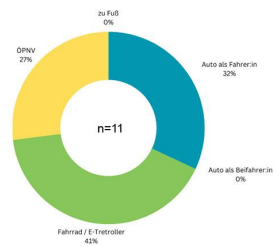
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

Naturschutzgebiet Boberger Niederung mit großen Sanddünen, Hamburgs Pferde- und Reiterhochburg

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-billwerder/>

- <15 min im Norden Anbindung an S-Bahn Haltestelle Billwerder-Moorfleet und im Süden Anbindung an S-Bahn Mittlerer Landweg
- 15-30 min
- >30 min

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere / sichere Fahrradinfrastruktur
- 02** mehr Fahrradabstellanlagen (generell)
- 03** verbesserte Bus- / Bahn / Deichflitzer-Anbindung

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



- Mittlerer Landweg (S-Bahn):
 - Soziale Sicherheit
 - Hindernisse Fußverkehr, unebener Boden
- Billwerder Bilddeich:
 - Radweg verwahrlost, Ausweisung
- Altenhöfcher Wiesen/Bahndamm (südlich S-Bahn):
 - Radweg verwahrlost, Ausweisung

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

CURLSLACK

Vierlande

UMFRAGE:
177 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Curslack
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	4.034
Fläche in km ²	755,2	131,3	10,6
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	382
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	15,8
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	23,6
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 Einwohner:innen	342	568,27	481
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	10,91

ÖPNV-Anbindung	13 Haltestellen S - Anbindung
Durchschn. Abfahrten	71 pro Haltestelle
Radverkehr	keine Radrouten; Radwege vorhanden, viele Wirtschaftswege, zusätzlich Mischverkehr (30 / 50 km/h)
Straßenverkehrslärm	mittel
Straßenzustände	<p>Reparaturbedarf: geringster Handlungsbedarf Erbauung erforderlich, Handlungsbedarf angepasst</p>
BESONDERHEITEN	Keine Besonderheiten

fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5.000	<200.000	10.001-100.000	<300.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	<250	<100	>2.500

CURLACK

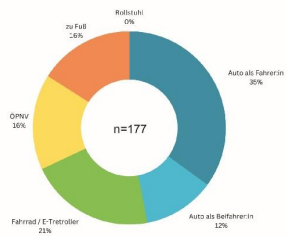
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Rieck Haus (Freiluftmuseum),
- jährliches Erdbeerfest,
- Wasserschutzgebiet

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-curlack/>

- <15 min sehr unterschiedliche Erreichbarkeiten durch die Nähe zu Bergedorf
- 15-30 min
- >30 min

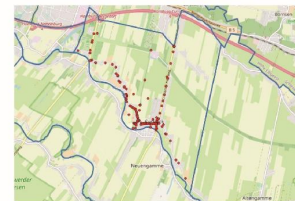
UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** verbesserte Bus- / Bahn / Deichflitzer-Anbindung
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** bessere / sichere Fahrradinfrastruktur

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



- Curlacker Deich:
- zu viele parkende Autos,
 - zu unsicher (Verkehr),
 - soziale Unsicherheit
 - hohe Geschwindigkeiten

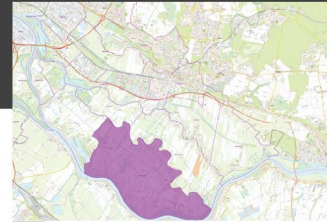
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

KIRCHWERDER

Vierlande

UMFRAGE:
398 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Kirchwerder
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	10.178
Fläche in km ²	755,2	131,3	32,2
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	315
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	20,2
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	23,3
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	562
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	7,47

ÖPNV-Anbindung 62 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 76 pro Haltestelle

Radverkehr Radrouten: Freizeitroute 5, Elberadweg, Radfernweg HH - Rügen; Radwege vorhanden, zusätzlich Mischverkehr (30 / 50 km/h)

Straßenverkehrslärm gering



BESONDERHEITEN

Fahrradbügel an ÖPNV Haltestellen 12x
 E-Ladesäulen 1x Schnellladesäule, 1x normale Ladesäule

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5.000	<200.000	<200.000	50.001-500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	<100	<75	>750

KIRCHWERDER

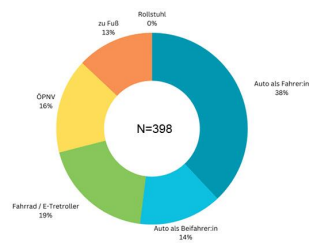
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Historische Kirche St. Severini,
- Zollenspieker Fährhaus,
- Elbfähre, Motorradtreff am Anleger,
- Riepenburger Mühle (Schaumühle),
- Historischer Hof Eggers mit Ferienwohnungen,
- Naturschutzgebiete Kiebitzbrack, Zollenspieker, Kirchwerder Wiesen

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-kirchwerder/>

- <15 min aufgrund der Größe des Gebiets sehr unterschiedliche Erreichbarkeiten
- 15-30 min
- >30 min

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** verbesserte Bus- / Bahn- / Deichflitzer-Anbindung
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** geringere Kosten für ÖPNV / Verleihsysteme

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



Ortsteil Fünfhausen fehlende soziale Sicherheit

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

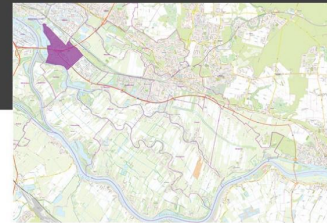
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

MOORFLEET

Marschlande

UMFRAGE:
11 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Moorfleet
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	1.183
Fläche in km ²	755,2	131,3	4,4
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	271
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	17,7
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	18,5
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 50 bis 60%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	549
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	6,76

ÖPNV-Anbindung 13 Haltestellen
 - Anbindung
 63 pro Haltestelle

Durchschn. Abfahrten
 Radverkehr Radrouten: Freizeitroute 5, Freizeitroute 11, Eiberadweg, Radfernweg HH - Rügen; Radwege vorhanden, zusätzlich Mischverkehr (30 / 50 km/h)

Straßenverkehrslärm stark



BESONDERHEITEN keine Besonderheiten

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung	k.A.			
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	501-5.000	10.001-100.000	<100.000	< 1MIO
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<10	51-250	<1.000	>2.500

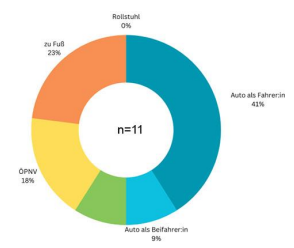
MOORFLEET

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit
 - Ruder- und Wassersport an der Dove-Elbe,
 - Yachthafen,
 - Industriedenkmal Wasserkunst Elbinsel Kaltehofe

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-moorfleet/>

<15 min aufgrund der Größe des Gebiets sehr unterschiedliche Erreichbarkeiten
 15-30 min
 >30 min

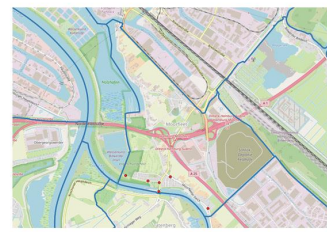
UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 02** Taxiverfügbarkeit (auch nachts)
- 03** verbesserte Bus- / Bahn- / Deichflitzer-Anbindung

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



Moorfleeter Deich/
Moorfleeter Hauptdeich:
 - unsicher für Fuß- und Radverkehr,
 - zu viele parkende Autos,
 - zu laut

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

NEUALLERMÖHE

Marschlande

UMFRAGE:
9 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Neuallermöhe
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	23.330
Fläche in km ²	755,2	131,3	4,2
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	5.549
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	11,4
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	30,5
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	341
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	1,76

ÖPNV-Anbindung 28 Haltestellen
 -Anbindung
 Durchschn. Abfahrten 201 pro Haltestelle
 Radverkehr viele Wege in Grünflächen und getrennte Radwege, auch viel Mischverkehr
 Straßenverkehrslärm stark



BESONDERHEITEN

BIKE & RIDE 2x
 PARK & RIDE 2x
 StadtRad 51 Fahrräder
 E-Ladesäulen 5x normale Ladesäule
 1x Schnelladesäule

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
 MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<20.000	10.001-200.000	100.001-500.000	< 500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	51-250	26-1.000	>2.500

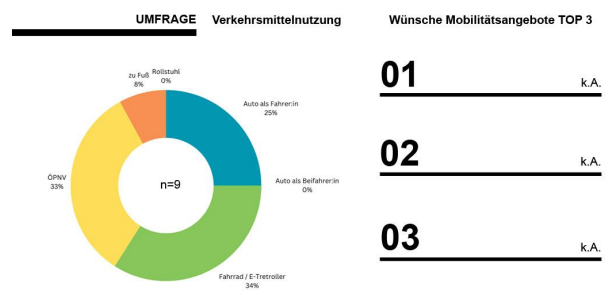
NEUALLERMÖHE

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Fluss Fleete: Kanufahren, Angeln, Eislaufen (Winter) möglich,
- Radwege (ohne Kfz) entlang der Fleete,
- Allermöher See

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-neuallermoehe/>

- <15 min Anbindung für PKW durch 2 Dreiecke im Süden, S-Bahn: Anbindung im Norden (Haltestelle Allermöhe und Netteinburg)
- 15-30 min
- >30 min



CITIES FOR FUTURE



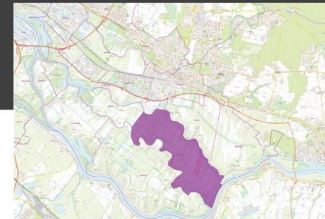
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

NEUENGAMME

Vierlande

UMFRAGE:
161 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Neuhamm
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	3.710
Fläche in km ²	755,2	131,3	18,6
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	199
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	21,5
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	21,9
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			0 bis +5%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	569
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	5,93

ÖPNV-Anbindung 38 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 69 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Elberadweg, Freizeitroute 11, Freizeitroute 5, Radfernweg Hamburg Rügen; wenige Radwege, überwiegend Mischverkehr

Straßenverkehrslärm mittel



BESONDERHEITEN

Fahrradbügel an ÖPNV Haltestellen 5x































CITIES FOR FUTURE



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024




ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5000	<100.000	<100.000	<500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	<250	<75	<1.000

NEUENGAMME

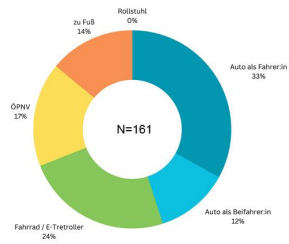
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Naturschutzgebiet Kirchwerder Wiesen,
- KZ Neuenamme mit jährlich ca. 100.000 Besucher:innen

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-neuenamme/>

-  <15 min aufgrund der Größe des Gebiets sehr unterschiedliche Erreichbarkeiten
-  15-30 min
-  >30 min

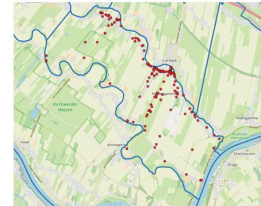
UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere Anbindung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** bessere / sichere Fahrradinfrastruktur

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



Heinrich-Stäbbe-Weg: zu unsicher (Verkehr), hohe Geschwindigkeiten Pkw; Fuß- und Radweg fehlt
 Feldsteig: zu unsicher (Verkehr), beschwerlich (Schäden an Fahrbahndecke), unübersichtlich, zu dunkel/fehlende soziale Sicherheit
 Neuenammer Hausdick: zu unsicher (Verkehr); Tempo 30 gewünscht, unübersichtlich, Querungen für Fußverkehr fehlen, schlechtes, schmale Fußwege; zu viele parkende Autos, beschwerlich
 Kreuzung Neuenammer Hausdick/Heinrich-Stäbbe-Weg verbesserungswürdig - keine Ampel oder Kreisverkehr

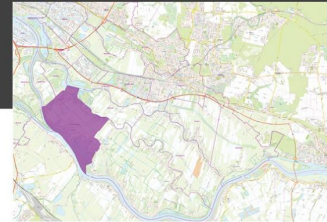
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

OCHSENWERDER

Marschlande

UMFRAGE:
136 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Ochsenwerder
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	3.007
Fläche in km ²	755,2	131,3	14,1
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	213
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	17,2
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	25,8
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			+ 5 bis 10%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	572
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	8,31

ÖPNV-Anbindung 27 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 49 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Elberadweg, Freizeitroute 5, Radfernweg HH - Rügen; wenige Radwege, überwiegend Mischverkehr und teilweise in Grünflächen

Straßenverkehrslärm gering



Straßenzustände

BESONDERHEITEN

Fahrradbügel an ÖPNV - Haltestellen 4




























fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung	k.A.			
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5000	2.501 - 100.000	<100.000	200.000 - 1 MIO
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<25	<100	<75	>2.500

OCHSENWERDER

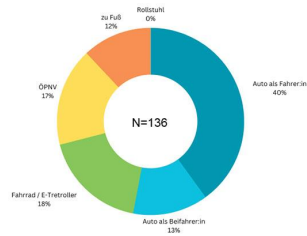
BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

Gewässer Gose Elbe und Hohendeicher See: Dauercamping und Tagesbesuche (baden, Angeln oder surfen möglich); Radtourismus Marschbahndamm; Teil des Elberadweges, Fasshotel, Fußballgolfplatz

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-ochsenwerder/>

-  <15 min
-  15-30 min
-  >30 min

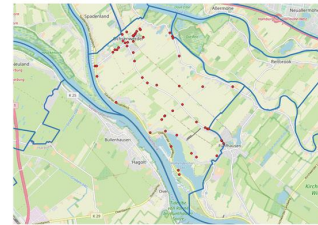
UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere Anbindung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** geringere Kosten für ÖPNV / Verleihsysteme

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



Ochsenwerder Landscheidweg: -zu unsicher (Verkehr), hohe Geschwindigkeiten, zu laut
 -zu unsicher (Verkehr)
 Ochsenwerder Hauptdeich: -Fuß- und Radweg fehlt
 Ortskatzenweg:

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

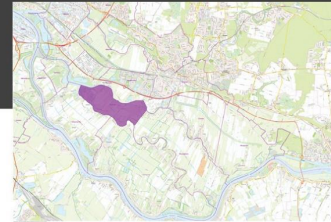
Endbericht Mai 2024

REITBROOK

Marschlande

UMFRAGE:
18 Teilnehmer:innen

	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Reitbrook
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	524
Fläche in km ²	755,2	131,3	6,9
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	76
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	24,2
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	19,9
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			- 5 bis +5%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	613
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	3,82



ÖPNV-Anbindung 5 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 41 pro Haltestelle
 Radverkehr keine Radrouten;
 wenige Radwege, überwiegend
 Mischverkehr und teilweise in
 Grünflächen
 Straßenverkehrslärm gering



BESONDERHEITEN Keine

fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

REITBROOK				
ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung				
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE				
Anzahl erreichbar in 30min	<5000	<50.000	<50.000	>500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN				
Anzahl erreichbar in 30min	<10	0-250	<100	>2.500

<15 min
 15-30 min
 >30 min

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Reitbrooker Mühle,
- Reitbrooker Fährhaus,
- Dove-Elbe,
- Naturschutzgebiet Die Reit

LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-reitbrook/>

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung

n=18

Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** geringere Kosten für ÖPNV / Verleihsysteme
- 02** besser beleuchtete Wege
- 03** sichereres Gefühl an den Bus- und S-Bahn-Haltestellen

Markierung unsichere / unangenehme Stellen

Kreuzung Reitbrooker Westerdeich/ Reitdeich: zu unsicher (Verkehr)
Vorderdeich (Höhen Kirchenbrücke): Fußweg fehlt
Vorderdeich (Höhe Stelwende): unübersichtlich, Hindernis, unsicher (Verkehr) für Fuß- und Radverkehr
Vorderdeich (östlich): unsicher (Verkehr), zu beschwerlich (unebener Boden)

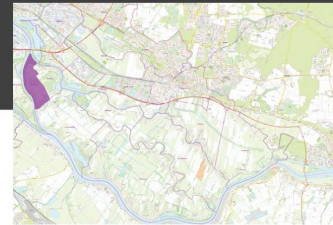
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

SPADENLAND

Marschlande

UMFRAGE:
23 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Spadenland
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	525
Fläche in km ²	755,2	131,3	3,4
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	154
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	23,4
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	18
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			- 5 bis +5%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	611
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	9,52

ÖPNV-Anbindung 2 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 8 pro Haltestelle
 Radverkehr keine Radrouten; wenige Radwege, Wege in Grünflächen, Gehweg: Fahrrad frei, überwiegend Mischverkehr
 Straßenverkehrslärm mittel



Straßenzustände

BESONDERHEITEN

Fahrradbügel an ÖPNV-Haltestellen 4

fair spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung	k.A.			
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	<5.000	2.501 - 100.000	<100.000	<500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<10	26-100	<500	>2.500

SPADENLAND

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Hofläden,
- Spadenländer Spitze ist Teil des Naturschutzgebietes Auenlandschaft Nordereibe

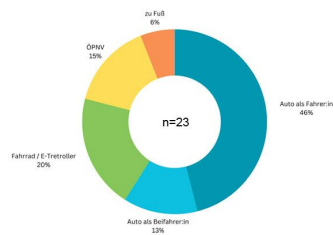
LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-spadenland/>

<15 min

15-30 min

>30 min

UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** bessere Anbindung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 02** bessere Taktung von Bus / Bahn / Deichflitzer
- 03** weitere Park + Ride Angebote an Haltestellen (S-Bahn / Bus)

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



- Spadenländer Hauptdeich: - Motorradverkehr (hohe Geschwindigkeiten/laute), zu unsicher (Verkehr);
- Ruschortor Hauptdeich: - keine Fuß- und Radwege
- Ochsenwender Landstraße: - zu schmaler Fußweg
- Hofschläger Deich: - zu dunkel (Bushaltestelle)

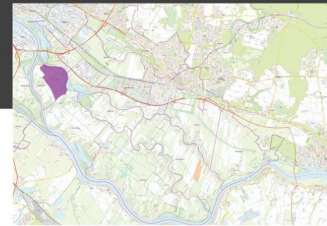
Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

TATENBERG

Marschlande

UMFRAGE:
15 Teilnehmer:innen



	Stadt Hamburg	Vier- und Marschlande	Tatenberg
RÄUMLICHE DATEN			
Bevölkerung gesamt	1,9 MIO	54.010	575
Fläche in km ²	755,2	131,3	3,1
Bevölkerungsdichte EW/ km ²	2.525	727,2	188
SOZIODEMOGRAFISCHE DATEN			
Anteil 65+ (%)	18	19,98	19,7
Anteil Haushalte mit Kindern (%)	18,1	24,40	25,9
Bevölkerungsentwicklung, Prognose 2021-2030:			- 5 bis +5%
MOBILITÄTSDATEN			
Priv. PKW je 1000 EinwohnerInnen	342	568,27	583
Anteil PKW Elektrofahrzeuge (%)	6,85	8,22	6,96

ÖPNV-Anbindung 5 Haltestellen
 Durchschn. Abfahrten 149 pro Haltestelle
 Radverkehr Radrouten: Elberadweg,
 Freizeitroute 5, Radfernweg
 HH - Rügen; wenige Radwege,
 überwiegend Mischverkehr und
 teilweise in Grünflächen

Straßenverkehrslärm gering



BESONDERHEITEN keine Besonderheiten

fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

ERREICHBARKEITEN				
Supermarkt				
weiterführende Schule				
Grundschule				
Kita				
ärztliche Versorgung	k.A.			
nächster Bahnhof				
ARBEITSPLÄTZE Anzahl erreichbar in 30min	501 - 5.000	2.501 - 100.000	<50.000	<500.000
FREIZEITGELEGENHEITEN Anzahl erreichbar in 30min	<10	26-100	<250	>2.500

TATENBERG

BESONDERHEITEN : Tourismus und Freizeit

- Motorrad- und Radfahrende,
- Freizeitschiffahrt auf der Dove-Elbe,
- Tatenberger Schleuse,
- Radwanderweg Marschbahndamm entlang schmaler Stichkanäle,
- Sportboothafen Möller,
- Übernachtungen im Fährhaus Tatenberg & Privatunterkünften,
- Badetourismus in der Sandbucht an der Dove-Elbe

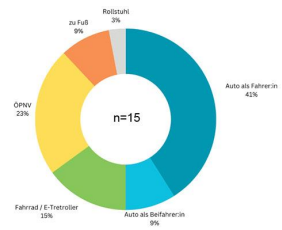
LINK: <https://www.hamburg.de/sehenswertes-tatenberg/>

<15 min

15-30 min

>30 min

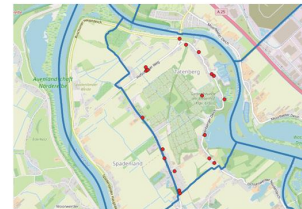
UMFRAGE Verkehrsmittelnutzung



Wünsche Mobilitätsangebote TOP 3

- 01** _____ k.A.
- 02** _____ k.A.
- 03** _____ k.A.

Markierung unsichere / unangenehme Stellen



- Hofschläger Weg: - kein Fuß- und Radweg, hohe Geschwindigkeiten
- Tatenberger Deich: - kein Fußweg

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 2. Entwicklungsprognose

Entwicklungsprognose 2021-2030

Region	Zeit	Bevölkerung insgesamt 3),4)	Unter 18-Jährige in % der Bevölkerung 3),4)	65-Jährige und Ältere in % der Bevölkerung 3),4)	Wanderungssaldo je 1000 Einwohner:innen 10),8),6)	Haushalte mit Kindern in % der Haushalte 3),11)	Alleinerziehende in % der Haushalte mit Kindern 3),11),12),13)	PKW-Bestand: Private PKW je 1000 Einwohner:innen 4),5),6),7)	PKW-Bestand: Elektrofahrzeuge 4),8),9)
Hamburg (Gesamtstadt)	2020-2030	neutral	neutral	positiv	positiv	keine Daten	keine Daten	keine Daten	keine Daten
Bergedorf (Bezirk)	2021-2030	positiv	neutral	positiv	positiv	neutral	positiv	positiv	stark positiv
Vier- und Marschlande*	2021-2030	stark positiv	neutral	positiv	positiv	neutral	positiv	positiv	stark positiv
Allermöhe	2021-2030	positiv	neutral	positiv	positiv	neutral	neutral	neutral	stark positiv
Altengamme	2021-2030	positiv	neutral	positiv	positiv	neutral	neutral	neutral	stark positiv
Billwerder**	2021-2030	stark positiv	positiv	positiv	stark positiv	positiv	positiv	positiv	stark positiv
Curslack	2021-2030	positiv	neutral	positiv	positiv	neutral	positiv	positiv	stark positiv
Kirchwerder	2021-2030	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	positiv	stark positiv
Moorfleet	2021-2030	stark positiv	neutral	stark positiv	stark positiv	positiv	stark positiv	stark positiv	stark positiv
Neuallermöhe	2021-2030	positiv	neutral	stark positiv	positiv	neutral	positiv	positiv	stark positiv
Neuengamme	2021-2030	neutral	neutral	positiv	positiv	neutral	positiv	positiv	stark positiv
Ochsenwerder	2021-2030	stark positiv	positiv	positiv	positiv	stark positiv	neutral	neutral	stark positiv
Reitbrook	2021-2030	neutral	neutral	positiv	neutral	stark positiv	stark positiv	stark positiv	stark positiv
Spadenland	2021-2030	neutral	neutral	positiv	neutral	neutral	neutral	neutral	stark positiv
Tatenberg	2021-2030	neutral	neutral	positiv	neutral	neutral	stark positiv	stark positiv	stark positiv
Klassifizierung Entwicklung									
stark positiv	> 15%								
positiv	> 5% bis 15%								
neutral	- 5% bis +5%								
negativ	< - 5% bis -15%								
stark negativ	< - 15%								

* Ein deutlicher Anstieg der Bevölkerung wird mit der Entstehung des neuen Stadtteils Oberbillwerder (Oberbillwerder entsteht als neuer Stadtteil aus dem derzeitigen Gebiet Billwerders) erwartet. Mit Abschluss der Entwicklung wird eine Zunahme von rund 15.000 Personen angenommen (IBA Hamburg GmbH, 2019). Der Beginn des Hochbaus erfolgt voraussichtlich erst ab 2026/2027. Es gibt noch keine konkreten Angaben darüber, wann die Entwicklung abgeschlossen sein wird und die Wohnungen bezogen werden können.

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anmerkungen zu den Daten:

- 1) Am 01.01.2011 ist für Hamburg eine neue räumliche Gliederung in Kraft getreten. Aus den Siedlungen Neuallermöhe-Ost und Neuallermöhe-West, die zuvor unterschiedlichen Stadtteilen, nämlich Allermöhe und Bergedorf zugeordnet waren, wurde der neue Stadtteil Neuallermöhe gebildet. Aus diesem Grund sind Vergleiche für den Stadtteil Allermöhe ab dem Jahr 2011 mit den Vorjahren nicht möglich.
- 2) Am 01.01.2011 ist für Hamburg eine neue räumliche Gliederung in Kraft getreten. Aus den Siedlungen Neuallermöhe-Ost und Neuallermöhe-West, die zuvor unterschiedlichen Stadtteilen, nämlich Allermöhe und Bergedorf zugeordnet waren, wurde der neue Stadtteil Neuallermöhe gebildet. Aus diesem Grund stehen für den Stadtteil Neuallermöhe nur Daten ab dem Jahr 2011 zur Verfügung.
- 3) Stichtag am 31.12.
- 4) Die Zahlen für die Bevölkerung wurden anhand des Melderegisters (Haupt- und alleiniger Wohnsitz; ohne Nebenwohnsitz) ermittelt.
- 5) Es handelt sich um Schätzungen mit dem Programm MigraPro auf Grundlage des Melderegisters.
- 6) Ermittlung der Bevölkerungszahl (Stichtag am 31.12.) auf Basis der Auszählung aus dem Melderegister.
- 7) Die Zuzüge beziehen sich bei den Stadtteilen auf Wanderungen über die Stadtteilgrenze, bei den Bezirken auf Wanderungen über die Bezirksgrenze und bei Hamburg auf Wanderungen über die Landesgrenze.
- 8) Die Angaben basieren auf Berechnungen aus dem KOSIS-Statistikdatensatz Bevölkerungsbewegungen.
- 9) Die Fortzüge beziehen sich bei den Stadtteilen auf Wanderungen über die Stadtteilgrenze, bei den Bezirken auf Wanderungen über die Bezirksgrenze und bei Hamburg auf Wanderungen über die Landesgrenze.
- 10) Der Wanderungssaldo bezieht sich bei den Stadtteilen auf Wanderungen über die Stadtteilgrenze, bei den Bezirken auf Wanderungen über die Bezirksgrenze und bei Hamburg auf Wanderungen über die Landesgrenze.
- 11) Die Ergebnisse über Haushalte entstammen der Haushaltegenerierung mit dem Programm HHGen auf Grundlage des Melderegisters (mit Nebenwohnsitz). Dabei werden Personen nach bestimmten Regeln Haushalten zugeordnet und Personen in Gemeinschaftsunterkünften nicht berücksichtigt.
- 12) Zu den Haushalten von Alleinerziehenden gehören nur Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren.
- 13) Durch Optimierung des Programms HHGen zum 31.12.2012 sind Vergleiche ab dem Jahr 2012 mit den Vorjahren nur eingeschränkt möglich.

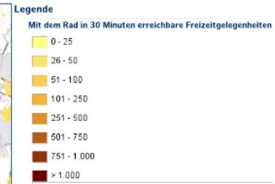
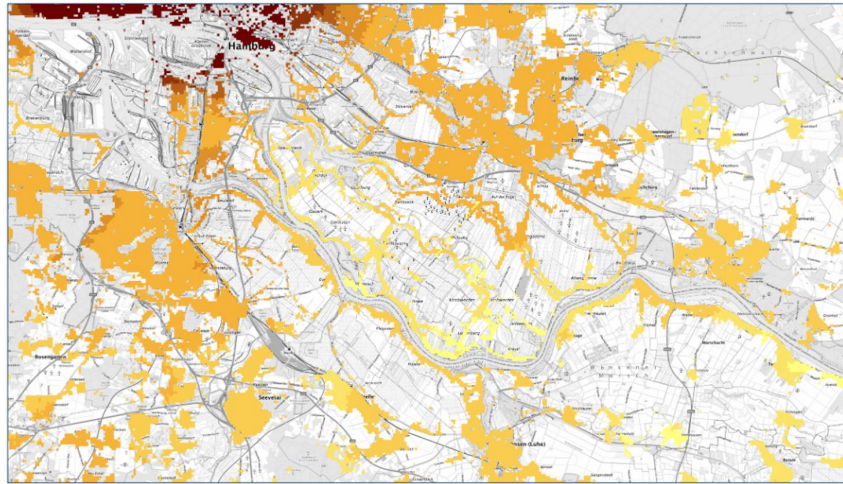
© Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2022

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 3. Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten mit dem Rad

Freizeitgelegenheiten mit Rad in 30 Minuten



Verantwortlich:
Geodateninfrastruktur der Metropolregion Hamburg - GDI-MRH
Kartographie:
Wachstums und Luftbilder © GeoBasis DE/WWL
Karte © 2024 © Analyse von den Geodaten der Länder
Neuflächliche Vermessung: der Katasterverwaltung, © GdL, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein
Landesvermessung für Innen-Vermessung Mecklenburg-Vorpommern, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung
Geodaten und Copyright:
Alle Geodaten unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums, Datenhoheit und
Datenschutz durch Dritte bedürfen der Genehmigung der zuständigen Kreis- und Landesverwaltungen.

Seite 1 / 2

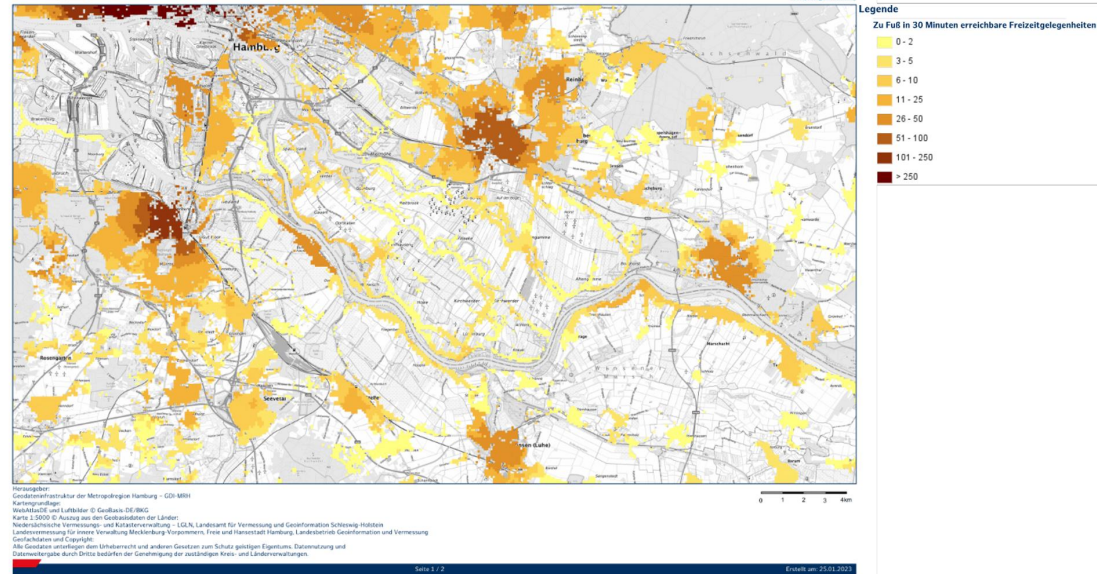
Erstellt am 25.01.2024

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 4. Erreichbarkeit von Freizeitgelegenheiten zu Fuß

Freizeitgelegenheiten zu Fuß in 30 Minuten



DD

fair
spaces

CITIES FOR FUTURE

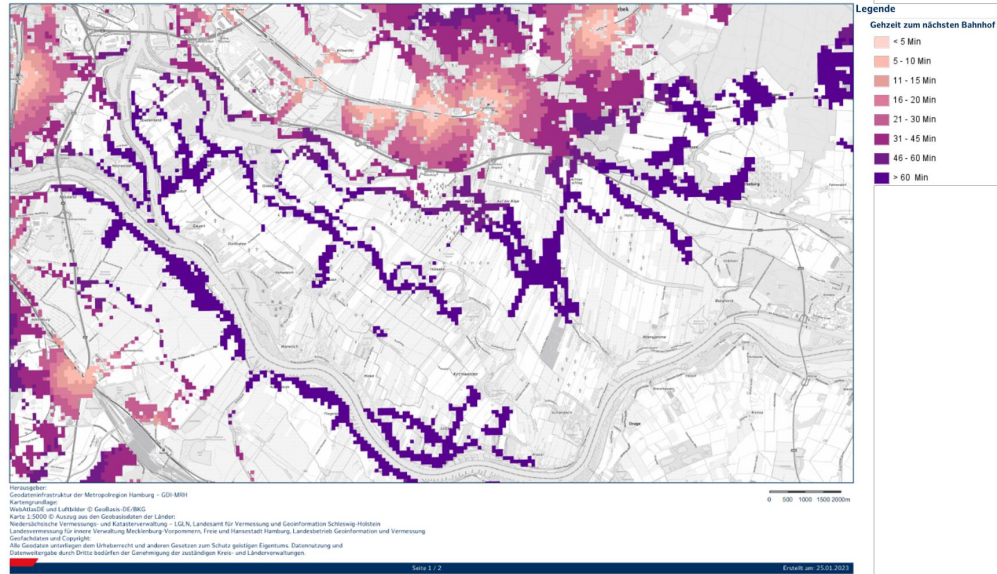
Goudappel
MOBILITÄT BEWEGT UNS

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 5. Reisezeit zum Bahnhof zu Fuß

Reisezeit Fuß Bahnhof



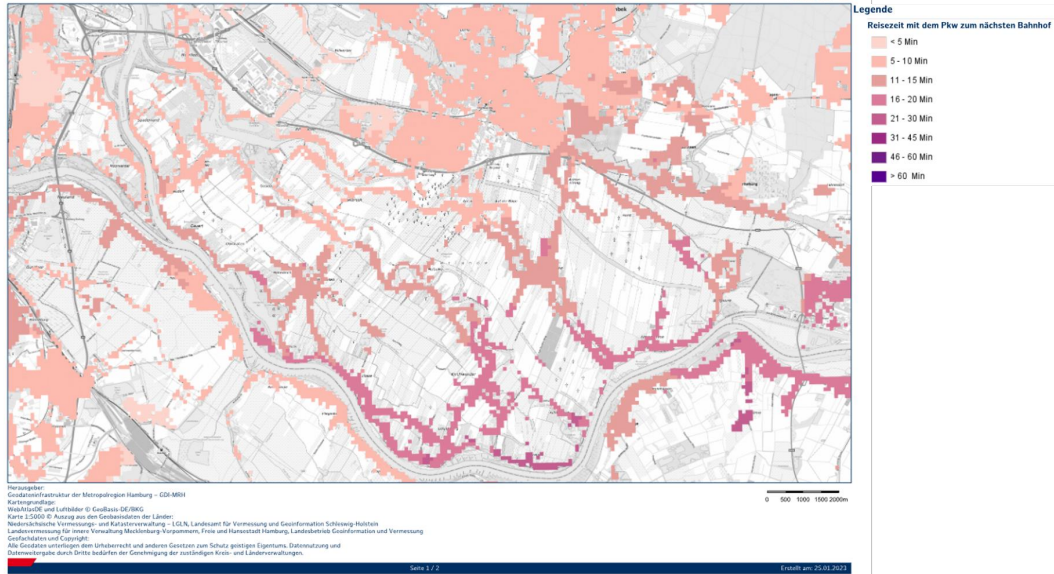
EE

Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 6. Reisezeit zum Bahnhof mit dem PKW

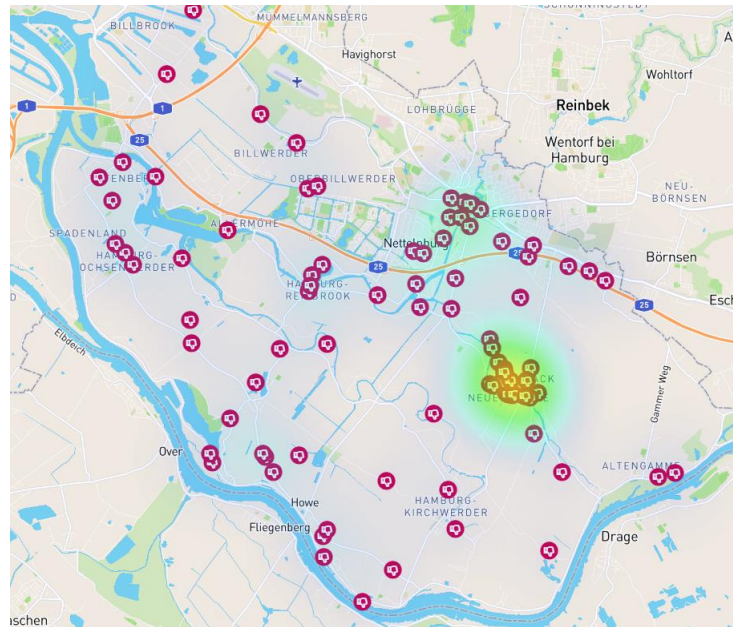
Reisezeit PKW Bahnhof



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

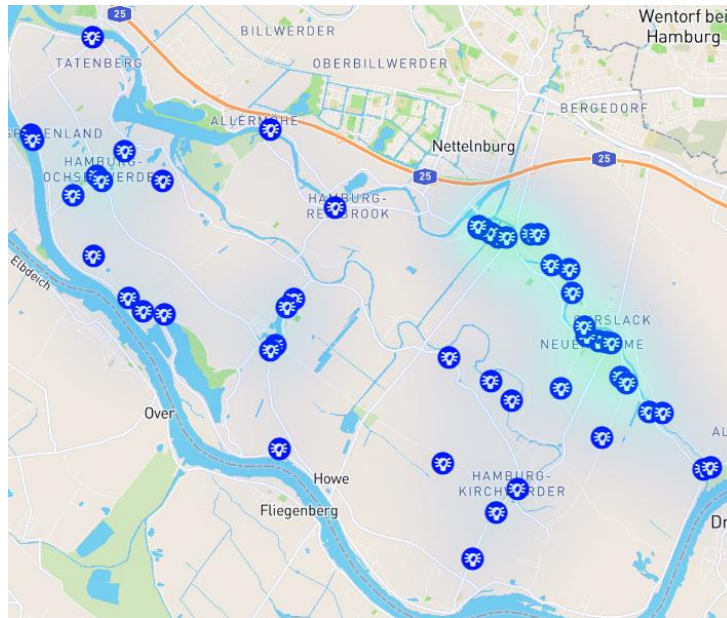
Anhang 7. Heatmap: Hindernisse



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

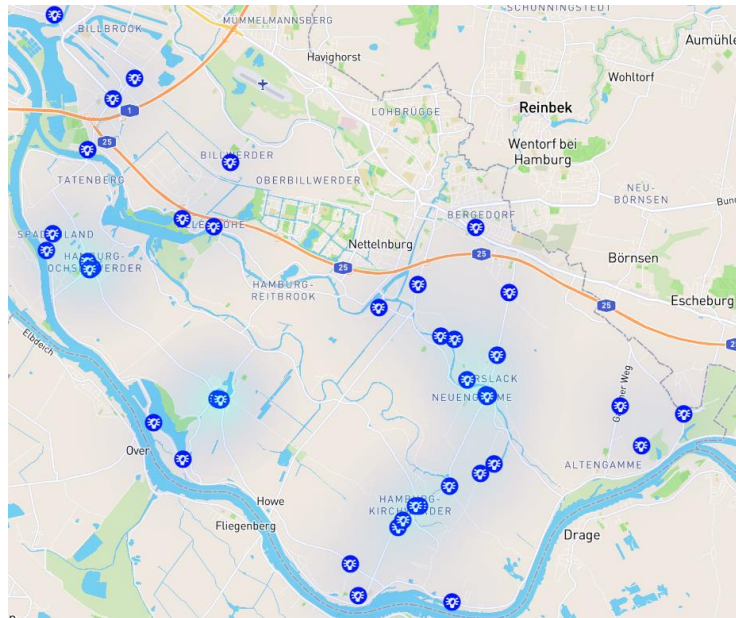
Anhang 8. Heatmap: Tempo 30



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 9. Heatmap: Bikesharing



Mobilitätskonzept Vier- und Marschlande

Endbericht Mai 2024

Anhang 10. Karte: Ist-Zustand der Mobilitätsangebote

Karte in hoher Auflösung werden separat als PDF zur Verfügung gestellt.

Anhang 11. Karten: Mobilitätsmaßnahmen für die Vier- und Marschlande

- a. Fußverkehr
- b. Multimodalität
- c. ÖPNV
- d. Radverkehr
- e. Sharing
- f. Sicherer und nachhaltiger Autoverkehr

Karten in hoher Auflösung werden separat als PDF zur Verfügung gestellt.