



Freie und Hansestadt Hamburg

Mobilitätskonzept für den Bewerbungsprozess für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg 2036, 2040 oder 2044

Hamburg – Mobilitätskonzept Olympische und Paralympische Spiele

– Abschlussbericht zum Projekt Nr. 25089 –

Auftraggeberin:

Polizei Hamburg
Landespolizeiverwaltung -LPV 21-
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg

Auftragnehmerin:

shp Verkehrsplanung PartG mbB Beratende Ingenieure
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
info@shp-verkehrsplanung.de
www.shp-verkehrsplanung.de

mit:

SBI Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33, 22089 Hamburg
Tel.: 040.251957-0
office@sbi.de
www.sbi.de

KCW GmbH
Strategie- und Managementberatung
Bernburger Str. 27, 10963 Berlin
Tel.: 030.4081768-60
info@kcw-online.de
www.kcw-online.de

Projektteam:

Sebastian Groß, Prof. Dr.-Ing. Daniel Seebo, Kristina Bröhan, Fabienne Korte, Henning Müller, Philipp Senkel, Dr. Gerrit Landsberg, Dr. Christian Mehlert, Volker Eichmann, Jasper Schubert, Heike Ehrmann, Anshel Cohen, Alexander Mönch, Florian Gscheidlinger, Pascal Spanehl, Knud Trubbach, Dr.-Ing. Matthias Grote, Torsten Schubert, Viktoriia Alferova, Irfan Irfan, Peter O'Connell, Christopher Rahlf

Verantwortlich: Sebastian Groß/Prof. Dr.-Ing. Daniel Seebo, shp Verkehrsplanung PartG mbB Beratende Ingenieure, Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover

Hannover/Hamburg/Berlin, April 2026

Inhalt

	Seite
Abkürzungsverzeichnis	1
1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	2
2 Grundlagen	3
2.1 Bewerbungskonzept HAMBURG+	3
2.2 Sportstättenkonzept	4
2.3 Erkenntnisse aus der vorangegangenen Bewerbung und den Erfahrungen aus Paris 2024	5
3 Bestandsaufnahme	7
3.1 Verkehrliche Ausgangssituation	7
3.1.1 ÖPNV und Fernverkehr	7
3.1.2 Straßenverkehr	9
3.1.3 Radverkehr	10
3.1.4 Fußverkehr	11
3.1.5 Luftverkehr	12
3.2 Entwicklung der Mobilität in Hamburg	12
3.3 Strategische Vorgaben zur Mobilitätsentwicklung	14
4 Prognose des Verkehrsaufkommens	15
4.1 Zentrale Kennwerte	15
4.2 Auswahl eines Spitzentages	16
4.3 Nutzungsgruppen	17
4.3.1 Besuchende	17
4.3.2 Olympische Familie	20
4.3.3 Workforce	21
4.4 Verteilung des Olympia-bezogenen Aufkommens	22
5 Kapazitätsabschätzung der Verkehrsinfrastruktur	24
5.1 ÖPNV	24

5.1.1	Methodik und Verkehrsmodell	24
5.1.2	Planfall „ohne Spiele“	25
5.1.3	Planfall „mit Spielen“	25
5.2	Motorisierter Individualverkehr	26
5.2.1	Methodik und Verkehrsmodell	26
5.2.2	Planfall „ohne Spiele“	26
5.2.3	Planfall „mit Spielen“	26
5.3	Radverkehr	30
5.4	Fußverkehr	31
5.5	Luftverkehr	31
6	Maßnahmen und Lösungsansätze	34
6.1	ÖPNV und Fernverkehr	34
6.2	Straßenverkehr	42
6.3	Radverkehr	46
6.4	Fußverkehr	49
6.5	Luftverkehr	51
6.6	Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen	53
7	Resümee und Ausblick	55

Abkürzungsverzeichnis

BIS	Behörde für Inneres und Sport
BVM	Behörde für Verkehr und Mobilitätswende
GOC	Games Operations Centre
FHH	Freie und Hansestadt Hamburg
hvv	Hamburger Verkehrsverbund GmbH
IBC	International Broadcast Centre
IOC	Internationales Olympisches Komitee
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MPC	Main Press Center
NOK	Nationales Olympisches Komitee
OCOG	Organisationskomitee
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park+Ride
POI	Point of Interest (Ort von Interesse)
SDM	Hamburger Strategie Digitale Mobilität
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
VHH	Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH – vhh.mobility

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt unter Berücksichtigung des Verkehrsgutachtens aus dem Jahr 2015 sowie der Erfahrungen, die während der Olympischen und Paralympischen Spiele in Paris 2024 gemacht wurden. Als Bezugsjahr für die Verkehrsprognose wird das Jahr 2040 angesetzt, das sich nach heutiger Einschätzung als frühester Zielhorizont für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Europa herauskristallisiert. Auch die im Konzept erarbeiteten Maßnahmen beziehen sich auf das Jahr 2040. Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Großveranstaltung werden die beiden Szenarien ohne bzw. mit Olympia im Verkehrsmodell gegenübergestellt und Maßnahmen entwickelt, mit denen die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems sichergestellt und gleichzeitig ein langfristiger Mehrwert für die gesamtstädtische Mobilität erreicht werden kann.

Ziel des Konzepts ist die Darstellung der verkehrlichen Machbarkeit der olympischen Spiele in Hamburg für den Prognosehorizont 2040. Die Bearbeitung erfolgt in fünf Arbeitspaketen, aus denen sich auch die Gliederung des Berichts ergibt: Grundlagenermittlung, Verkehrserzeugung, Kapazitätsabschätzung, Maßnahmenentwicklung und die Betrachtung der Einzelstandorte. Die Abhängigkeiten und Inhalte der einzelnen Arbeitsschritte sind in Abb. 1 dargestellt.

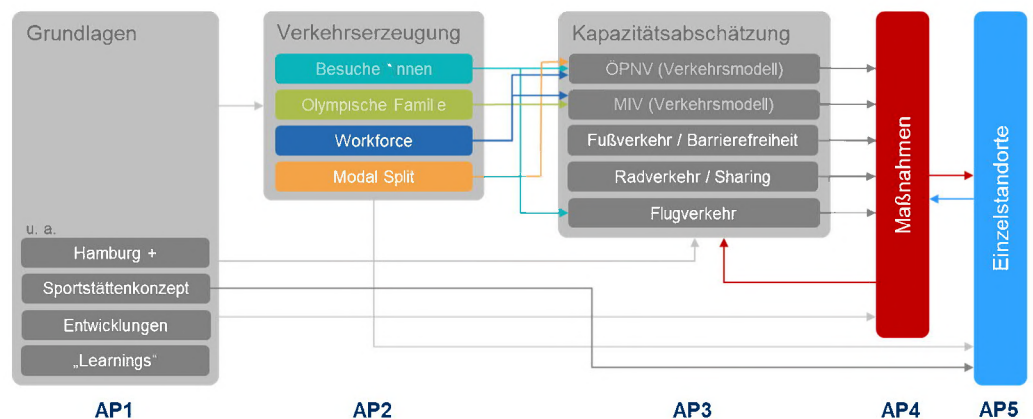


Abb. 1 Methodisches Vorgehen

2 Grundlagen

Grundlage für die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist das Bewerbungskonzept HAMBURG+, das die Vision der Stadt für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2036, 2040 und 2044 beschreibt. Konkretisiert werden die Planungen im Sportstättenkonzept, welches parallel zum Mobilitätskonzept erarbeitet wird. Das Mobilitätskonzept berücksichtigt zudem die Überlegungen aus dem Gutachten der vorangegangenen Bewerbung, die mit den Erfahrungen aus Paris 2024 überprüft und zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

2.1 Bewerbungskonzept HAMBURG+

Das Bewerbungskonzept umfasst die zentralen Bausteine für die Ausrichtung der Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg. Es zeigt auf, wie die Vorbereitung und Durchführung der Spiele in Einklang mit der nach-haltigen Weiterentwicklung der Stadt und der gesamten Metropolregion gestaltet werden können.

Spiele der kurzen Wege

Ein zentrales Element des Konzeptes ist das Prinzip „Spiele der kurzen Wege“. Der Großteil der Wettkämpfe soll in zwei räumlich konzentrierten Clustern stattfinden: dem Olympic Park Altona im Bereich des Altonaer Volksparks sowie der Olympic Park City rund um das Messegelände, Heiligengeistfeld und Congress Center Hamburg sowie Jungfernstieg mit Binnen- und Außenalster. Die meisten Wettkampfstätten werden damit innerhalb kurzer Zeit mit dem Fahrrad sowie mit ÖPNV für Gäste und die Olympische Familie erreichbar sein.

Klimafreundliche Ausrichtung

Hamburg verfolgt das Ziel, bis 2040 klimaneutral zu werden. Entsprechend spielt Klimafreundlichkeit im Bewerbungskonzept eine zentrale Rolle. Die kurzen Wege ermöglichen eine starke Fokussierung auf aktive Mobilität und den öffentlichen Nahverkehr. Bestehende Infrastruktur soll genutzt werden und nur, wo Bedarf besteht, durch sogenannte Pop-Up-Lösungen ergänzt werden, die nach Veranstaltungszeitraum wieder zurückgebaut und an anderen Orten eingesetzt werden können.

Nachhaltige Sportpolitik

Die Bewerbung versteht sich als Impulsgeber für eine langfristig nachhaltige Sportentwicklung in Hamburg. Dazu gehören moderne, vielseitig nutzbare und gut erschlossene Sportstätten, die nach den Spielen der Bevölkerung und dem Vereinssport zugutekommen.

Barrierefrei unterwegs in Hamburg

Ein weiteres zentrales Ziel ist es, Hamburg dass Hamburg in Punkto Barrierefreiheit Maßstäbe setzt. Um ein hochwertiges Erlebnis für paralympische Athletinnen und Athleten sowie für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen insgesamt zu gewährleisten, verpflichtet sich die Stadt zu umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit. Diese Investitionen sollen langfristig Allen helfen und die Teilhabe im Alltag stärken.

Beschleuniger für innovative Mobilität

Die Spiele bieten die Chance, den Ausbau eines modernen, digitalen und klimafreundlichen Mobilitätssystems deutlich zu beschleunigen. Hamburg und die Metropolregion verfolgen das Ziel, ein effizientes und zukunftsfähiges, zuverlässiges und emissionsarmes Verkehrssystem zu etablieren. Die Olympischen und Paralympischen Spiele können als Katalysator wirken, um bestehende Projekte schneller und verlässlicher umzusetzen und neue Mobilitätslösungen frühzeitig in Vorbereitung der Spiele zu erproben.

Begeisterung und Beteiligung der Hamburger Bevölkerung

Die Spiele sollen nicht nur sportlich begeistern, sondern in der Bevölkerung von Hamburg auch Interesse an der zukünftigen Stadtentwicklung wecken. Durch gezielte Informations- und Sensibilisierungskampagnen soll das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität gestärkt und das Engagement der Bevölkerung gefördert werden.

Mobilitätskonzept als integrativer Baustein der Stadtentwicklung

Das Mobilitätskonzept bildet einen wesentlichen Bestandteil der langfristigen Stadtentwicklung. Die mit den Spielen verbundene Dynamik kann Hamburg nachhaltig prägen und positive Effekte erzeugen, die weit über das Veranstaltungsjahr hinaus spürbar bleiben. Die bessere Vernetzung ins Umland von Hamburg soll dabei Bestandteil sein und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden.

2.2 Sportstättenkonzept

Das Mobilitätskonzept basiert auf dem Konzept der Sportstätten von gmp Architekten. Die Abb. 2 gibt einen Überblick über die Sportstätten im Stadtgebiet von Hamburg.

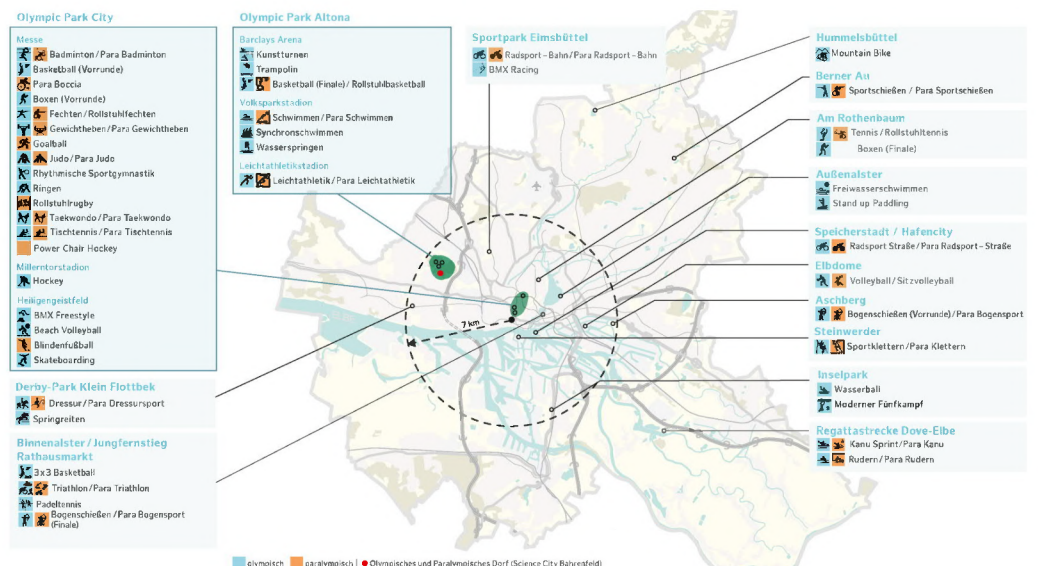


Abb. 2 Übersichtsplan der Olympischen und Paralympischen Sportstätten im Stadtgebiet Hamburg (Stand März 2026, Abbildung: gmp und BIS 2026)

Auf diese Standorte im Stadtgebiet fokussiert sich das Mobilitätskonzept, da hier viele Sportstätten durchgängig alle Tage während der Spiele in Betrieb sind (Sportstätten im Olympic Park City inkl. Messegelände und Olympic Park Altona), die größten Ticketkontingente verkauft werden, ein Großteil der Olympischen Familie untergebracht wird und somit der größte Einfluss auf das allgemeine Verkehrsgeschehen erfolgt. In der Metropolregion finden zudem Golf in Alveslohe (Gut Kadten), Schießen in Rhadereistedt und Vielseitigkeitsreiten in Luhmühlen statt. Weitere Standorte einzelner Sportarten an einzelnen Tagen sind Bremen, Dresden, Hannover, Kiel, Magdeburg, Markkleeberg, Rostock und Wolfsburg.

2.3 Erkenntnisse aus der vorangegangenen Bewerbung und den Erfahrungen aus Paris 2024

Bewerbung Olympische und Paralympische Spiele 2024

Für die Bewerbung um die Olympischen und die Paralympischen Spiele im Jahr 2024 in Hamburg wurde von shp Verkehrsplanung (damals SHP Ingenieure), KCW sowie PGV-Alrutz ein umfassend angelegtes Mobilitätskonzept entwickelt. Alle Verkehrsarten wurden analysiert und mit Prognosen für das Jahr 2024 für Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserwege hinterlegt. Es galt alle Maßnahmen aufzuzeigen, die erforderlich sind, um die zusätzlichen Gäste an allen Standorten der Spiele abwickeln zu können. Maßnahmen des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements standen dabei ebenfalls im Fokus der Konzeption. Das Bewerbungskonzept setzte auf Spiele der kurzen Wege, im Wesentlichen konzentriert auf das Hafengebiet Kleiner Grasbrook sowie die Innenstadt Hamburgs. Es sollten durch ein besonders nachhaltiges Konzept Maßstäbe gesetzt werden. Für das Mobilitätskonzept bedeutete dies, dass die Gäste der Spiele vorrangig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sein sollten, ergänzt durch den Rad- und Fußverkehr.

Diese Kernansätze bleiben für die Bewerbung um die Olympischen und Paralympischen Spiele 2036, 2040 oder 2044 erhalten. Alle Sportstätten innerhalb Hamburgs befinden sich in einem ca. sieben Kilometer großen Radius und sollen per ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erreichbar sein. Ein leistungsfähiges ÖPNV-Angebot, attraktive Radverkehrsanlagen sowie barrierefreie Fußverkehrsverbindungen sind somit essenziell.

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Bewerbung für die Spiele im Jahr 2024, die für die erneute Bewerbung übernommen bzw. entscheidend angepasst werden mussten, waren die Anzahl der Übernachtungsgäste und die Gestaltung der Flughafen-Anreisen. Für das Jahr 2024 wurde von einem sehr geringen Anteil an Besuchenden aus dem Ausland und einem sehr großen Anteil an Besuchenden aus dem norddeutschen Raum und direktem Hamburger Umland ausgegangen. Für die Jahre 2040 oder 2044 wird dieser Ansatz als nicht mehr zeitgemäß eingeschätzt und ein höherer Anteil an Gästen sowohl aus dem Ausland (europäisch und interkontinental) als auch aus den südlichen Bundesländern angenommen. Der Anteil der Übernachtungsgäste steigt dadurch ebenfalls an, wodurch sich der Nachweis der Übernachtungskapazitäten als eine Herausforderung zeigt. Sowohl für das Jahr 2024 als auch für die Jahre bis 2044 wird davon ausgegangen, dass die Flughafen-Anreise der Olympischen und Paralympischen Familie sowie der Olympia-Gäste sich nur im interregionalen Verbund lösen lässt.

Erfahrungen Paris 2024

Die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 fanden in Paris statt. Die Erfahrungen des dortigen Organisationskomitees bzw. der Zuständigen in der Verkehrsplanung waren eine große Hilfe insbesondere für die Entwicklung der Ansätze zum Gästeaufkommen sowie die zu berücksichtigenden Personenaufkommen aus den Bereichen Olympische Familie und Workforce. Folgende Kernansätze und Erkenntnisse aus Paris wurden für das Mobilitätskonzept für die Hamburger Bewerbung für die Spiele 2040 oder 2044 übernommen bzw. dienten als Grundlage für eigene Abschätzungen, die auf die Situation in Hamburg übertragen wurden:

- MIV: keine Möglichkeit zur direkten Anreise mit dem Pkw
- ÖPNV: nahräumige Anreise ist nur mit dem ÖPNV möglich (Ausnahme: Rad- und Fußverkehr)
- Radverkehr: Einrichtung eines attraktiven (temporären) Radnetzes zur Vernetzung der Sportstätten und weiterer wichtiger Ziele in der Stadt inkl. eigene Olympia-Beschilderung, deutliche Erhöhung der Anzahl an Leihfahrrädern und Fahrradabstellanlagen an den Sportstätten sowie weiteren wichtigen Zielen (z. B. Innenstadt, Bahnhöfe)
- Fußverkehr: Ausbau von barrierefreien Wegen
- Logistik: Anliefervorgänge zu Tagesrand- und Nachtzeiten
- Erkenntnisse zum Gästeaufkommen: Anteile inländischer und ausländischer Gäste (30%/70%), hohes Gästeaufkommen von Personen ohne Tickets (11,2 Mio. Gäste während Olympia in der Stadt, davon etwa 2,3 Mio. mit Ticket)
- Kenngrößen zur Olympischen Familie und Workforce z. B. im Bereich Medien, Organisationskomitee und Volunteers

3 Bestandsaufnahme

Im Zuge der Bestandsaufnahme werden aktuelle Daten zur verkehrlichen Ausgangssituation sowie Kapazitäten der Infrastruktur einzelner Verkehrsarten (ÖPNV, Straßenverkehr, Rad- und Fußverkehr, Luftverkehr) erfasst und bewertet. Ziel ist die Schaffung einer fundierten Ausgangsbasis für die Mobilitätsplanung.

3.1 Verkehrliche Ausgangssituation

Die Freie und Hansestadt Hamburg verfügt über ein umfangreiches und differenziertes Verkehrsnetz auf Straße und Schiene. Dieses dient sowohl der alltäglichen Mobilität der Hamburgerinnen und Hamburger wie auch der Verbindung der Metropolregion mit ihrem Umland, benachbarten Regionen sowie dem Fernverkehr. Ein im Vergleich mit anderen Metropolen in Deutschland auffälliges Charakteristikum ist die durch Hamburgs Funktion als größte deutsche Hafenstadt bedingte hohe Bedeutung des Güterverkehrs. Durch die damit zusammenhängenden Infrastrukturen und die Wasserlage ergeben sich topographische Herausforderungen (Elbquerungen) für die Verkehrsträger und somit auch für die Verbindung von Bezirken und Stadtteilen.

3.1.1 ÖPNV und Fernverkehr

Die Netze von U-Bahn und S-Bahn stellen das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs in Hamburg dar. Sie erschließen die Innenstadt und weite Teile des Stadtgebiets und bieten ein schnelles und mit dichter Zugfolge verkehrendes Angebot. Die beiden Stammstrecken der S-Bahn in der Innenstadt (Citytunnel und Verbindungsbahn) erschließen zudem wesentliche Teile des Bezirks Altona. Ein Teil der Strecken reicht auch ins Umland und erschließt weitere Teile der Metropolregion.

In den kommenden Jahren werden beide Netze weiter ausgebaut. Bei der U-Bahn sind derzeit die Verlängerung der U4 bis Horner Geest und der erste Abschnitt der neuen U5 zwischen Bramfeld und City-Nord im Bau; in Planung sind der Weiterbau der U5 von der City Nord durch die Innenstadt und weiter durch Eppendorf und Stellingen bis zum Osdorfer Born sowie die Verlängerung der U4 von den Elbbrücken bis zum Moldauhafen. Die Erweiterung des S-Bahn-Netzes mit der S5 über Quickborn nach Kaltenkirchen ist ebenfalls im Bau, ebenso ein erster Abschnitt der S4 über Ahrensburg nach Bad Oldesloe. In Planung ist außerdem die Strecke der künftigen S6 nach Bahrenfeld. Bis 2040 wird das Schnellbahnnetz daher voraussichtlich um rund 27 Kilometer U-Bahn und rund 72 km S-Bahn wachsen. Betreiber der U-Bahn ist die Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn), der Betrieb der S-Bahn obliegt der DB-Tochter S-Bahn Hamburg GmbH.

Die flächendeckende Erschließung des Stadtgebiets übernimmt in Hamburg ein umfangreiches Busnetz der Hamburger Hochbahn AG (Hochbahn) und der Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH – vhh.mobility (VHH). Die Hauptachsen werden durch Metrobuslinien im Regelfall mindestens alle 10 Minuten bedient, sie übernehmen sowohl tangenziale Verbindungen wie auch radiale Achsen abseits der Schiene. Ergänzt wird das Angebot durch als Xpressbus bezeichnete Schnellbuslinien, die vor allem größere Siedlungsbereiche abseits des Schienennetzes und wichtige Tangenten bedienen. Durch die VHH und weitere Unternehmen

werden zudem Buslinien in das benachbarte Umland in Schleswig-Holstein und Niedersachsen angeboten. Im Rahmen der bisherigen Planungen zum Erreichen der Klima- und Modal-Split-Ziele Hamburgs wird das Ziel verfolgt, zukünftig von jedem Ort in Hamburg schneller ein ÖPNV-Angebot erreichen zu können. Bis 2040 ist daher von einem größeren Netz- und Angebotsumfang auszugehen. Im Zuge der Dekarbonisierung werden zudem die rund 1.800 Hochbahn- und VHH-Busse schrittweise auf emissionsfreie Antriebe umgestellt, 2040 werden daher keine fossilen Antriebe mehr vorhanden sein. Der Lage an der Elbe und der Bedeutung des Hafens geschuldet stellen auch die von der HADAG betriebenen Hafenfähren einen nicht zu vernachlässigenden Teil des Hamburger ÖPNV-Angebots dar.

Über die ins Umland reichenden S- und U-Bahn-Strecken hinaus verbindet ein umfangreiches Netz an Regionalzuglinien Hamburg mit den benachbarten Städten und Kreisen, insbesondere in Richtung Bremen, Cuxhaven, Westerland, Flensburg, Kiel, Lübeck, Schwerin, Rostock, Lüneburg und Hannover. Das Eisenbahnnetz in diesen Bereichen ist heute bereits kapazitativ hoch ausgelastet, bedingt auch durch seine hohe Bedeutung im Personenfern- und Güterverkehr.

Der Hamburger Hauptbahnhof und der Bahnhof Hamburg-Altona (künftig am Standort Diebsteich) als wesentliche Knoten im Regionalzugverkehr sind auch Ausgangs- und Zielpunkte eines umfangreichen Angebots im Schienenfernverkehr mit Zielen im In- und Ausland, direkte Verbindungen bestehen bspw. bis Kopenhagen, Zürich, Prag und Wien. Die Bahnhöfe Hamburg-Harburg und Hamburg-Bergedorf werden ebenfalls im Regional- und Fernverkehr bedient. Dem Hauptbahnhof benachbart ist der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), Ausgangspunkt eines dichten, von verschiedenen Anbietern betriebenen Fernbusnetzes zu Zielen im In- und Ausland.

Die vorgesehenen Olympia-Sportstätten liegen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – im Einzugsbereich des für 2040 vorgesehenen S- und U-Bahn-Netzes. Der Hamburger ÖPNV bietet damit bereits eine gute Grundlage für die angestrebte Ausrichtung des Mobilitätskonzepts auf den ÖPNV als Rückgrat und primäres Verkehrsangebot. Dank der flächendeckenden Erschließung auch durch den übrigen ÖPNV sind weitere im Rahmen der Spiele relevante Ziele im Stadtgebiet und dem Umland, wie bspw. Übernachtungsquartiere, Ausflugsziele sowie Einkaufsmöglichkeiten in der Regel bereits gut in das Hamburger ÖPNV-Netz integriert.

Wesentlich für die künftige Entwicklung ist auch die Hamburger *Strategie Digitale Mobilität* (SDM). Hochbahn und VHH erproben derzeit bereits den Einsatz autonomer Fahrzeuge. Schwerpunkt ist dabei der Einsatz im On-Demand-Verkehr als Taxi- oder Ridepooling-Fahrzeuge oder als autonomer Linienverkehr in innerstädtischen Bediengebieten. Ebenfalls Teil der Strategie ist die neue U-Bahn-Strecke U5, die von Beginn an vollautomatisiert betrieben werden soll, sowie die Teilautomatisierung im bestehenden U-Bahn-Netz. Bis 2040 ist davon auszugehen, dass nicht nur autonom fahrende Fahrzeuge im Linien- und On-Demand-Verkehr eine erhebliche Bedeutung gewinnen werden, ebenso sind spürbare Änderungen in der Fahrgastkommunikation und Information zu erwarten, hin zu umfassenden Echtzeitinformationen und auslastungsbasierten Routenempfehlungen.

3.1.2 Straßenverkehr

Hamburg verfügt über ein strukturiertes Straßennetz mit Hauptverkehrsstraßen, Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung und sonstigen Bezirksstraßen. Wenngleich sich die Struktur eher an der Straßenbaulast der Straßen orientiert, beschreibt sie auch die maßgebende funktionale Bedeutung der Straßenzüge. Insbesondere die Hauptverkehrsstraßen sowie Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung weisen ausnahmslos eine hohe bis sehr hohe Verbindungsbedeutung auf und stellen die Verbindungen im gesamten Stadtgebiet, zwischen den Bezirken und ins Umland mit hoher Qualität sicher. Im Vergleich dazu übernehmen die Bezirksstraßen die Erschließungsfunktionen innerhalb der Bezirke und Stadtteile. Auch die Bezirksstraßen übernehmen zumindest kleinräumig und im Einzelfall wichtige Verbindungsfunktionen.

Das tägliche Kfz-Verkehrsgeschehen im Hamburger Straßennetz ist dabei nicht nur durch die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohnenden geprägt, sondern auch durch zahlreiche Pendelnde, die die Stadt zum Arbeiten, Einkaufen und im Rahmen der Freizeitgestaltung besuchen. Nicht zuletzt prägt auch eine starke (Hafen-) Wirtschaft das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet.

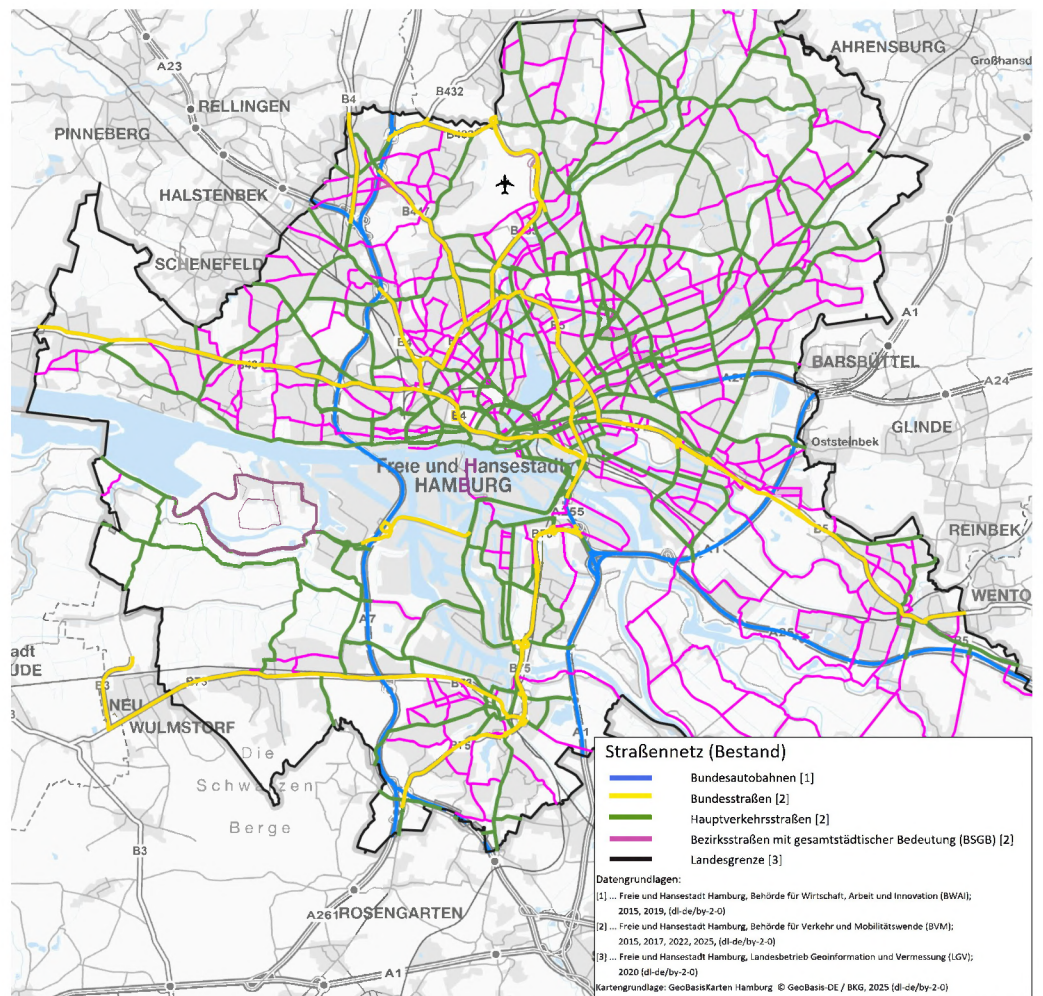


Abb. 3 Straßennetz Hamburg Bestand

Maßgebende grundsätzliche Veränderungen im Hamburger Straßennetz sind in den kommenden Jahren lediglich im Bereich der Bundesautobahnen zu erwarten

und werden nach der Fertigstellung der A26-West durch die geplante A26-Ost geprägt sein. Neben diesem Straßenneubau soll die geplante Umsetzung des Magistralenkonzepts u.a. zu lebenswerteren städtischen Verkehrsräumen beitragen.

3.1.3 Radverkehr

Hamburg verfügt über ein Netz aus Radrouten, das durch strategische Programme wie das seit 2016 bestehende Bündnis für den Radverkehr systematisch weiterentwickelt wurde. Im Hamburger Radnetz wurden die bisherigen Velorouten, Bezirksrouten und Radschnellwege zu einem gemeinsamen Netz zusammengefasst. Der Ausbauzustand des Netzes lässt sich kategorisieren in Abschnitte, die bereits fertiggestellt sind, die momentan projektiert („in Arbeit“) sind, deren Ausbau geplant ist sowie die eine Netzbedeutung, aber gleichzeitig Verbesserungspotential aufweisen (Abb. 4).

Über die Stadtgrenze hinaus sind Planungen für überregionale „Radrouten Plus“ vorgesehen, die die Verbindung in die umliegenden Städte und Gemeinden in der Metropolregion Hamburg sicherstellen.

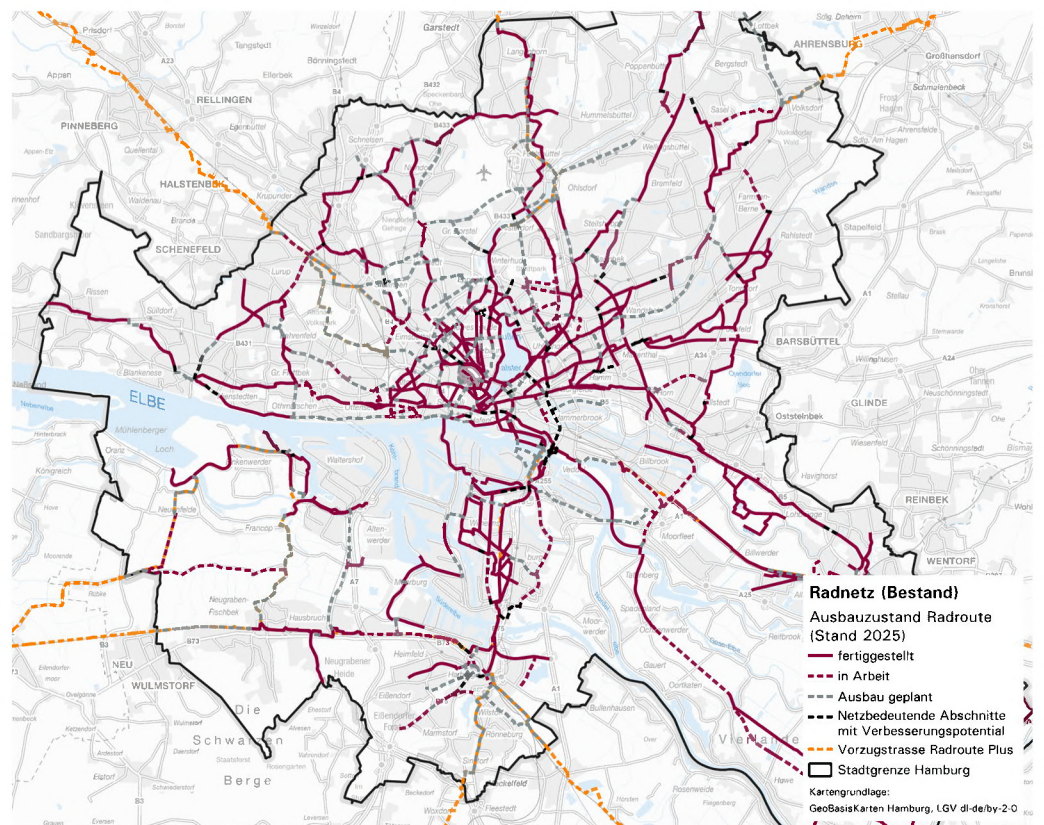


Abb. 4 Ausbauzustand der Radrouten im Radnetz Hamburgs

In Bezug auf Sharing-Angebote gibt es das stationsgebundenes Fahrrad-Leihsystem „StadtRAD“, das momentan durch die Deutsche Bahn (Call a Bike) bereitgestellt wird, sowie mehrere E-Scooter-Sharing-Anbieter, deren Roller in einem definierten Gebiet in der Stadt ausgeliehen werden können.

3.1.4 Fußverkehr

Im Rahmen der Bestandsanalyse des Fußverkehrs wurden 2024 Daten der Stadt Hamburg zu den Bedeutungsräumen des Fußverkehrs ausgewertet. Diese bilden die für den Fußverkehr relevanten Einzugsbereiche von Quell- und Zielorten ab. Zu den Quell- und Zielorten zählen unter anderem Haltestellen des ÖPNV, Kultureinrichtungen sowie Versorgungseinrichtungen wie Supermärkte. Die Darstellung der Bedeutungsräume erfolgt mittels einer Heatmap, wobei rote Farbwerte eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr (erwartbar hohes Aufkommen) kennzeichnen, während hellgelbe Farbwerte auf eine geringe Bedeutung (erwartbar geringeres Aufkommen) hinweisen (Abb. 5).

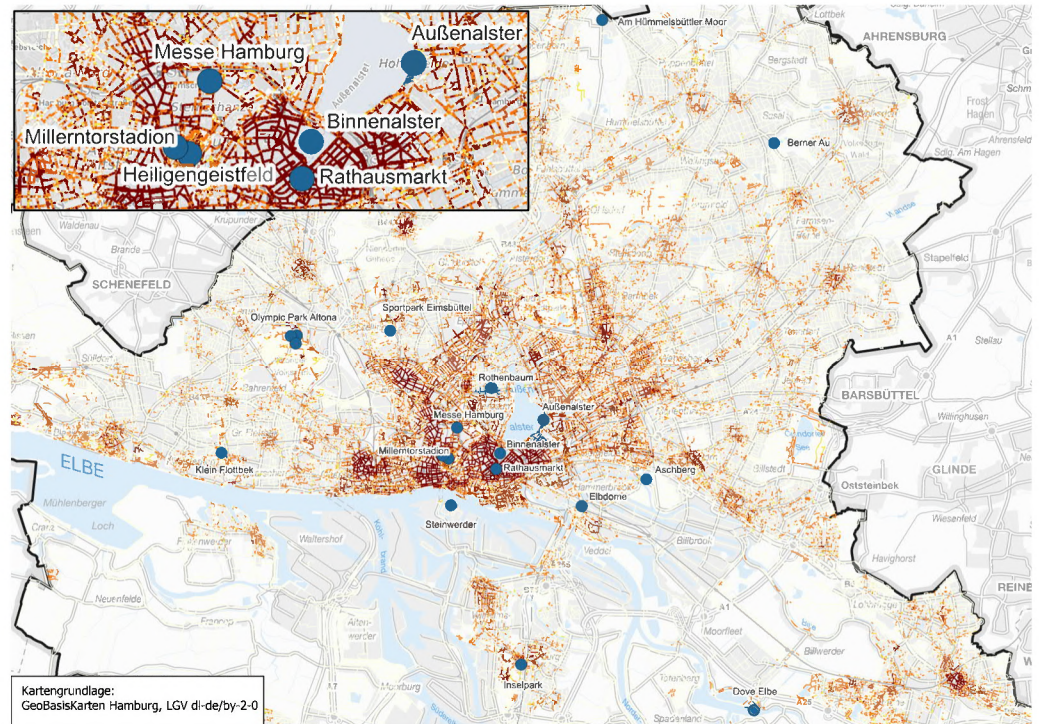


Abb. 5 Bedeutungsräume des Fußverkehrs (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg; Geoportal Hamburg, 2026)

Unter Berücksichtigung der Sportstätten während der Olympischen und Paralympischen Spiele zeigt sich, dass insbesondere der Innenstadtbereich im Olympic Park City eine hohe Bedeutung für den Fußverkehr aufweist. Dies ist unter anderem auf die hohe Dichte der genannten Quell- und Zielorte zurückzuführen. An den restlichen Sportstätten sind insbesondere die Wegeverbindungen zu den umliegenden ÖPNV-Haltestellen von hoher Bedeutung für den Fußverkehr.

3.1.5 Luftverkehr

Hamburg verfügt über den internationalen Flughafen Hamburg Airport „Helmut Schmidt“ mit dem IATA-Code HAM. Der Flughafen ist mit der S-Bahn-Linie S1 direkt an den Hauptbahnhof angebunden. Es bestehen Nachtflugbeschränkungen in der Zeit von 23:00 bis 6:00 Uhr. Neben diesem Verkehrsflughafen liegt im Stadtgebiet der Werksflughafen Hamburg-Finkenwerder (XFW).

Über Hamburg hinaus sind weitere Flughäfen relevant. Dazu zählen zum einen internationale Drehkreuze mit einer hohen Kapazität wie Frankfurt (FRA), München (MUC), Kopenhagen (CPH) sowie Internationale Verkehrsflughäfen (ohne Drehkreuzfunktion) wie Berlin Brandenburg (BER), Düsseldorf (DUS) und Zum anderen sind Flughäfen mit einer im Vergleich hierzu geringeren Kapazität, dafür aber einer geringen Reisezeit-Entfernung von Hamburg von Bedeutung. Hier bieten sich die internationalen Flughäfen Hannover (HAJ) und Bremen (BRE) sowie der Regionalflughafen Lübeck-Blankensee (LBC) an. Im Rahmen des olympischen Mobilitätskonzept wird ein „Multi Airport Konzept“ zugrunde gelegt.

3.2 Entwicklung der Mobilität in Hamburg

Mobilität in Hamburg hat sich, wie in vielen Metropolen in Deutschland und weltweit, in den letzten Jahren verändert. Mobilität bzw. die Veränderung von Mobilität ist dabei durch verschiedene Kenngrößen mess- und beschreibbar und gleichzeitig von unzähligen Faktoren, Rahmenbedingungen und Einflussgrößen abhängig. Einen Einblick in ausgewählte Entwicklungen der vergangenen Jahre soll der folgende Abschnitt vermitteln und so auch eine Einschätzung der zukünftigen Entwicklungen ermöglichen.

Mobilität ist maßgeblich mit den Menschen verbunden, die ihr Mobilitätsbedürfnis umsetzen. Die Veränderung der Bevölkerungszahl ist damit immer auch ein Indikator für Veränderungen der Mobilität. Dabei ist Hamburg als wachsende Stadt zu bewerten. Im Jahr 2024 leben rund 1,86 Mio. Menschen in Hamburg – ca. 144.000 mehr als 2011. Die Prognosen der Bevölkerungsentwicklung zeigen zudem, dass etwa im Jahr 2030 erstmals mehr als 2,0 Mio. Menschen in Hamburg leben werden. Bis zum Jahr 2040 wird ein weiterer Anstieg um ca. 20.000 Menschen erwartet.

Die Statistiken zeigen aber auch, dass bereits seit ca. 25 Jahren immer weniger Auto gefahren wird. Dieser Rückgang kann mit fast 20 % zwischen dem Jahr 2000 und 2024 angegeben werden (bezogen auf Stadtstraßen, ohne Autobahnen). Wie auch beim ÖPNV zeigte sich ein deutlicher Rückgang in den Pandemie-Jahren. Während diese zwischenzeitlichen Rückgänge der Fahrgastzahlen beim ÖPNV wieder ausgeglichen werden konnten und das Vor-Pandemie-Niveau wieder erreicht haben, konnte man vergleichbare Tendenzen im Kfz-Verkehr nicht beobachten. Auch das Radverkehrsaufkommen hat in Hamburg in den letzten 25 Jahren erheblich zugenommen (+120%). Auch die vorläufigen Zahlen für das Jahr 2025 bestätigen diese Entwicklungen.

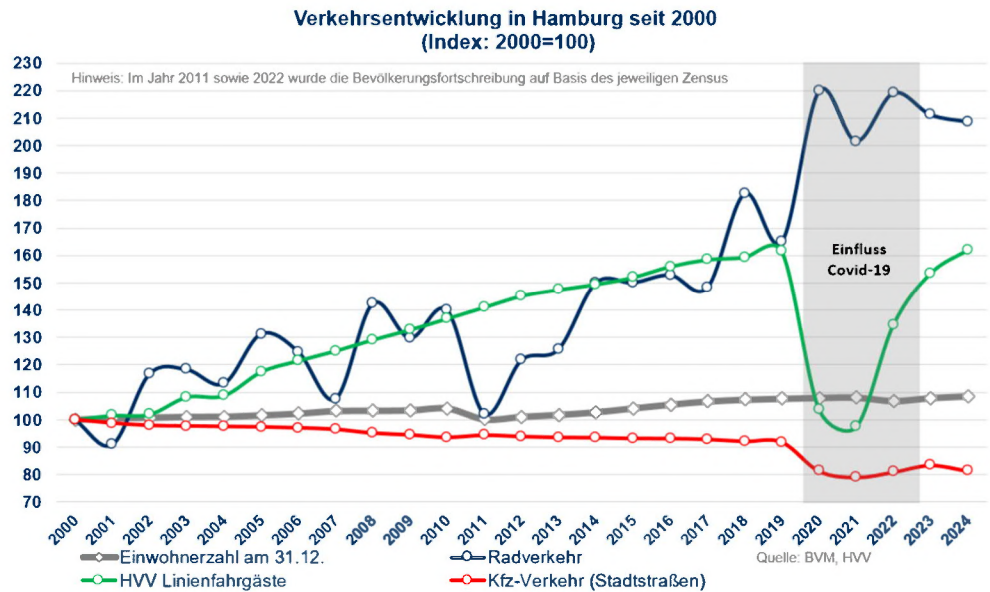


Abb. 6 Veränderung der Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr, Rad-Verkehr und ÖPNV (Quelle: Strategie Mobilitätswende, BVM 2025)

Diese Veränderungen im Verkehrsaufkommen zeigen sich auch in der Verkehrsmittelwahl der Hamburgerinnen und Hamburger. Während im Jahr 2008 noch rund 39 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt wurden, ist dieser Anteil in den vergangenen Jahren kontinuierlich auf inzwischen 29 % im Jahr 2023 gesunken. Gleichzeitig sind die Anteile des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs in diesem Zeitraum entsprechend gestiegen.

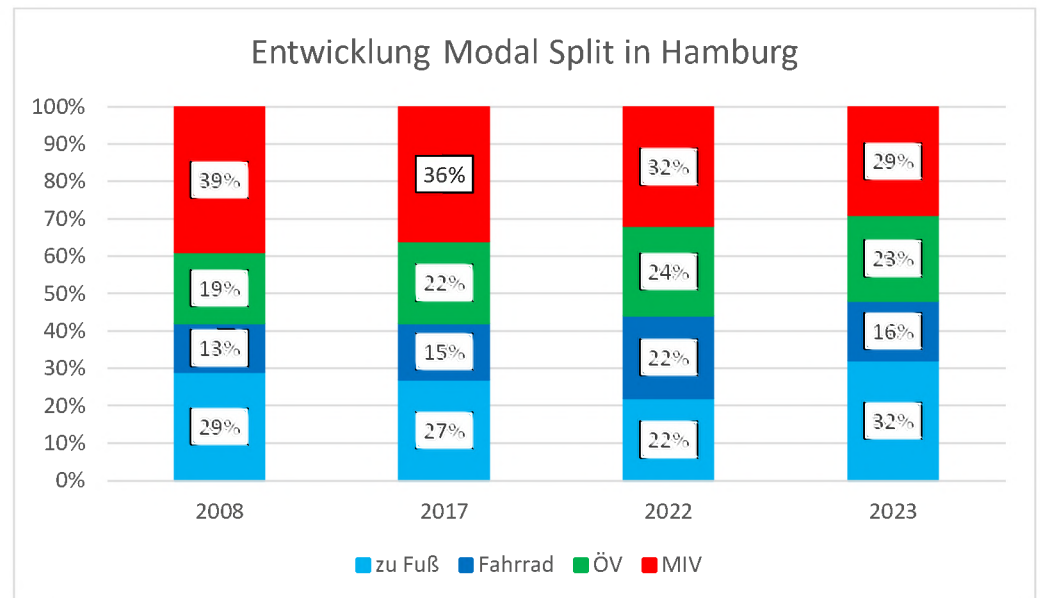


Abb. 7 Veränderung des Modal Split in Hamburg (Datenquellen: MID 2008, 2017, 2023 und MobiHam 2022)

Mit der Strategie Mobilitätswende besteht nunmehr ein strategisches Handlungskonzept zur Bewältigung der Herausforderungen der Zukunft. Deren Inhalte beschreibt das folgende Kapitel.

3.3 Strategische Vorgaben zur Mobilitätsentwicklung

Strategie Mobilitätswende

Mit der „Strategie Mobilitätswende“ zielt die Stadt Hamburg darauf ab, dass bis 2030 rund 80% aller Wege über den Umweltverbund zurückgelegt werden – also zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV. Kern der Strategie ist der Ausbau eines attraktiven, eng getakteten und vernetzten ÖPNV und eine bessere Erreichbarkeit aus der Region und dem Umland. Zudem soll es deutliche Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr durch mehr Platz, sichere Infrastruktur und höhere Aufenthaltsqualität geben. Ergänzend setzt die Stadt auf Digitalisierung, Elektrifizierung und integrierte Angebote und verknüpft die Mobilitätsmaßnahmen eng mit der Stadtentwicklung, um Verkehr zu vermeiden und Straßenräume nachhaltig umzubauen. Das Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg kann inhaltlich (siehe Kapitel 2.1) an die beschriebenen übergeordneten Mobilitätsziele der Stadt anknüpfen.

Klimagerechte Mobilität

Hamburg verfolgt im Klimaschutz ambitionierte Ziele und möchte bis 2040 klimaneutral sein. Ende 2025 wurde in einem Zukunftsentscheid entschieden, dass diese Ziele nicht erst im Jahre 2045, sondern fünf Jahre eher (2040) erreicht werden sollen. Die gesellschaftliche Relevanz des Themas wurde durch den Entscheid unterstrichen. Die Folge sind ambitioniertere Ziele und Anstrengungen aller Sektoren zur Reduzierung der Emissionen. Der Hamburger Klimaplan definiert die dafür erforderlichen Maßnahmen und gibt auch für den Bereich Mobilität viele Ansätze vor, mit denen eine Verkehrswende in der Stadt erreicht werden kann. Insgesamt soll die Mobilität in Hamburg dadurch klimafreundlicher, leiser, sicherer und sozial zugänglicher werden. Für die Spiele in Hamburg 2040 bedeutet das, dass diese mit einem klimapositiven Ansatz zu konzeptionieren sind.

Digitale Mobilität

Weiterhin verfügt Hamburg über eine Strategie Digitale Mobilität (SDM), mit der die Mobilität als ein wesentlicher Sektor in der Stadt digitaler, komfortabler und effizienter gestaltet werden soll. Schwerpunkte der Strategie sind eine Digitalisierung der U- und S-Bahn, die Entwicklung autonomer Shuttles und Linienverkehre sowie intelligenter Ampelsysteme. Das Mobilitätskonzept für Olympia kann an diese Maßnahmen anknüpfen und sie für eine gute Verkehrsabwicklung dieses Großevents nutzen.

4 Prognose des Verkehrsaufkommens

Die Prognose der zu erwartenden Verkehrsmengen stellt die Basis für die Bewertung des Szenarios „mit Spielen“ dar. Hierfür werden ein bemessungsrelevanter Spitzentag definiert, Nutzungsgruppen abgeleitet und das zu erwartende Gästeaufkommen mit den daraus resultierenden großräumigen und städtischen Verkehrsströmen für den Zeitraum der Olympischen Spiele abgeleitet. Die Paralympischen Spiele sind aufgrund ihres geringeren Gästeaufkommens für die Kapazitätsbemessung des Gesamtsystems nicht maßgebend, stellen jedoch besondere Anforderungen an die Qualität der Verkehrsanlagen, die im Zuge der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt wird.

4.1 Zentrale Kennwerte

Die Prognose des Verkehrsaufkommens basiert auf verschiedenen Eingangsgrößen und Abschätzungen. Aus dem Bewerbungskonzept gehen die Ticketanzahl und der Zeitplan der Veranstaltungen hervor, die der Berechnung zu Grunde gelegt werden. Weitere Ansätze werden auf Basis der Erfahrungen aus Paris und eigenen Recherchen getroffen. Alle zentralen Kennwerte zum Gästeaufkommen, zur Olympischen Familie und zur Workforce sind in Abb. 8 in Kurzform dargestellt und werden nachfolgend erläutert.

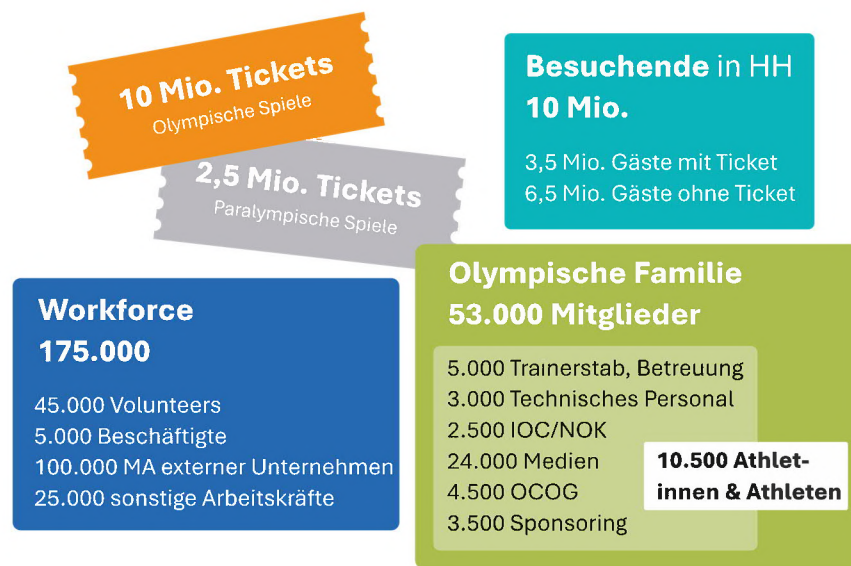


Abb. 8 Zentrale Kennwerte der Nutzungsgruppen

Insgesamt gehen für die Olympischen Spiele voraussichtlich etwa **zehn Millionen Tickets** in den Verkauf, davon etwa sieben Millionen für Veranstaltungen innerhalb Hamburgs, die anderen drei Millionen für Veranstaltung an Standorten außerhalb Hamburgs. Zusätzlich werden etwa 2,5 Millionen Tickets für die Paralympischen Spiele angeboten. Es wird die Annahme getroffen, dass die Tickets vollständig verkauft werden (verkehrlich ungünstigster Fall). Weiterhin wird davon ausgegangen, dass jede Person durchschnittlich zwei Tickets erwirbt.

Neben den Gästen mit Ticket werden auch weitere Gäste im Olympiazeitraum nach Hamburg kommen. Dabei handelt es sich zum Teil um Gäste, die das „Olympische Flair“ wahrnehmen wollen und bspw. am Public Viewing teilnehmen, aber

auch um Besuchende, die sich aus sonstigen privaten oder beruflichen Gründen in Hamburg aufhalten. Analog zu den Erfahrungen aus Paris 2024 wird die pauschale Annahme getroffen, dass während der Spiele in Summe etwa **zehn Millionen Besuchende** nach Hamburg kommen. Neben den etwa 3,5 Millionen Gästen mit Tickets (7 Millionen Tickets, je 2 Tickets/Person) sind somit etwa 6,5 Millionen Hamburg-Besuchende ohne Ticket zu erwarten.

4.2 Auswahl eines Spitzentages

Aus den vorliegenden Daten zur Kapazität der Veranstaltungsstätten, zur Anzahl der täglichen Sessions und zum Ticketangebot wird zunächst ein bemessungsrelevanter Spitzentag für die Gesamtstadt ermittelt. An diesem Tag ist das zu erwartende Olympia-Verkehrsaufkommen in Hamburg am größten, sodass dieser als Basis für die Modellbetrachtung des „Mit-Falls“ herangezogen wird. Dabei werden alle Sportstätten innerhalb Hamburgs sowie das Gut Kaden berücksichtigt. Weitere parallel stattfindende Veranstaltungen außerhalb Hamburgs gehen nicht in die Betrachtung ein, da von diesen keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet zu erwarten sind.

Die meisten Tickets gehen an Tag 6 (Donnerstag)¹ in den Verkauf, entsprechend ist an diesem Tag auch mit dem größten Gästeaufkommen in der Stadt zu rechnen (Abb. 9). Dabei teilen sich die insgesamt 527.000 Tickets am Spitzentag auf die Standorte Olympic Park City, Olympic Park Altona, Derby-Park Klein Flottbek, Binnenalster, Inselepark, Sportpark Eimsbüttel, Rothenbaum, Elbdome, Regattastrecke Dove-Elbe und Gut Kaden auf.

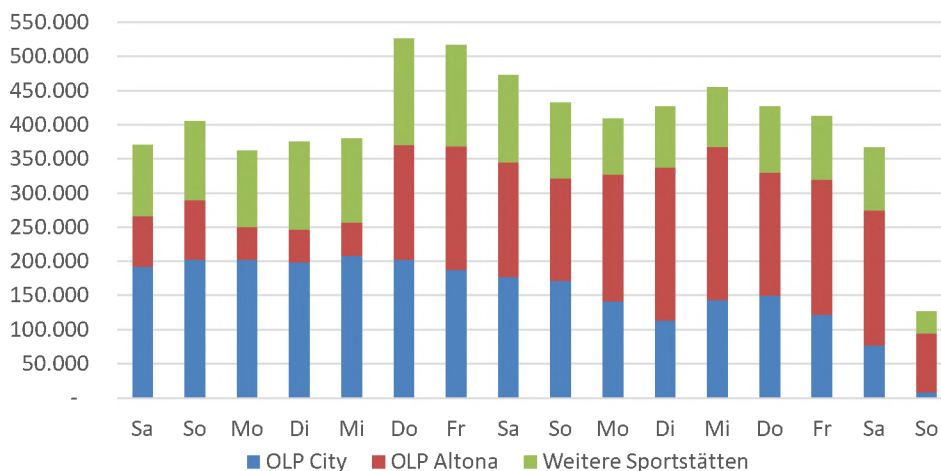


Abb. 9 Verteilung der Ticketanzahl über den Olympiaperiodenzeitraum

¹ Das Bewerbungskonzept und die zeitliche Verteilung der Sessions basieren auf dem Zeitplan der Olympischen und Paralympischen Spiele in Paris 2024 (das genaue Programm für die Spiele in Hamburg steht noch nicht fest).

4.3 Nutzungsgruppen

4.3.1 Besuchende

Gäste mit Ticket

Analog zu den Überlegungen in Kapitel 4.1 werden insgesamt etwa 3,5 Millionen Gäste mit Tickets für die Olympischen Spiele in Hamburg erwartet. Analog zu den Spielen in Paris wird davon ausgegangen, dass davon 30 % aus dem Ausland nach Hamburg reisen und diese durchschnittlich zwei Nächte in bzw. nahe Hamburg übernachten, was der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von Urlaubsgästen in Hamburg im Jahr 2024 entspricht. In Paris blieben die Besuchenden während Olympia für durchschnittlich drei Übernachtungen, für Hamburg erscheint ein etwas niedrigerer Ansatz aufgrund des im Vergleich zu Paris geringeren touristischen Angebots jedoch plausibel.

Entsprechend kommen 70 % der Gäste mit Ticket aus dem Inland. Diese werden in Anlehnung an die Erfahrungen aus Paris weiter in Übernachtungsgäste, Tagesgäste von außerhalb des hvv-Gebiets und Tagesgäste aus dem hvv-Gebiet unterteilt. Gemäß Pariser Tourismusreport² handelte es sich bei 45 % der Olympiagäste um Einheimische. Da die Île-de-France jedoch deutlich größer und dichter besiedelt ist als Hamburg (in einem Radius von 50 km um Paris leben ca. 12,3 Mio. Menschen, im hvv-Gebiet nur ca. 3,7 Mio.), werden zur Abschätzung der einheimischen Gäste gegenüber Paris nur ein Drittel (15 %) angesetzt. Aufgrund geringerer Hotelkapazitäten wird zudem von einer geringeren Anzahl an Übernachtungsgästen aus dem Inland ausgegangen (12,5 % in Paris) und es werden entsprechend mehr Tagesgäste erwartet.

Daraus ergeben sich folgende Größenordnungen für die Verteilung für die einzelnen Untergruppen (Abb. 10):



Abb. 10 Verteilung der Gäste mit Ticket

² Paris Tourism Research Department: Preliminary tourism report. Olympic Games Paris 2024 – a collective and regional dynamic. Paris, 2024

Gäste ohne Ticket

Zusätzlich werden etwa 6,5 Millionen Gäste ohne Ticket erwartet. Diese sind wiederum in Übernachtungsgäste (durchschnittliche Aufenthaltsdauer zwei Nächte, etwa 20 % aus dem Ausland)³ und Tagesgäste zu differenzieren. Tourismusdaten der Stadt Hamburg legen nahe, dass Übernachtungsgäste nur einen geringen Anteil der üblichen Gäste in der Stadt ausmachen (<10 %).⁴ Dieser Ansatz wird auf die Besuchenden ohne Ticket übertragen. Weiterhin erfolgt kein separater Ansatz von Einheimischen bzw. „Zaungästen“, da diese zwar olympiabedingt zusätzliche Wege zurücklegen könnten, diese jedoch durch entfallene Freizeitwege innerhalb der Stadt ausgeglichen werden. Somit sind folgende Gruppen in der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen (Abb. 11):

Gäste ohne Ticket	Übernachtungsgäste	500.000
	Tagesgäste	6 Mio.
	„Zaungäste“ (aus Hamburg)	-

Abb. 11 Verteilung der Gäste ohne Ticket

Gästeaufkommen am Spitzentag

Aus den angestellten Überlegungen ergeben sich für den Spitzentag folgende zu berücksichtigende Verkehrsarten:

- An- und Abreiseverkehre (nach/aus Hamburg)
- Veranstaltungsbezogene Verkehre
- Touristische Verkehre

Die An- und Abreiseverkehre der Übernachtungsgäste wurden dabei gleichmäßig auf insgesamt 18 Tage verteilt, da davon auszugehen ist, dass einige Gäste bereits vor der Eröffnungsfeier (Tag 0) anreisen bzw. erst zur Abschlussfeier (Tag 16) anreisen und entsprechend später abreisen. Die veranstaltungsbezogenen Verkehre ergeben sich unmittelbar aus der Ticketanzahl, die für die einzelnen Sessions an den jeweiligen Sportstätten am Spitzentag in den Verkauf geht. Da die Besuchenden durchschnittlich zwei Tickets besitzen, wird die Annahme getroffen, dass die Übernachtungsgäste am Betrachtungstag zwei Veranstaltungen besuchen.

Als touristische Verkehre sind wiederum die Wege der Besuchenden zu berücksichtigen, die ohne Ticket in die Stadt kommen oder vor bzw. nach dem Besuch einer Veranstaltung noch Freizeitaktivitäten nachgehen. Da diese Wege sehr

³ Vereinfachter Ansatz. Für die Modellberechnung nicht relevant, da hier die tatsächliche Entfernung maßgebend ist.

⁴ Auf etwa 16 Mio. Übernachtungen in Hamburg (Jahr 2024) kamen etwa 100 Mio. Tagesgäste (Daten der Behörde für Wirtschaft und Innovation, 2025).

diffus stattfinden und keine klaren Quell-Ziel-Beziehungen im Stadtgebiet haben, werden sie im Modell über einen sogenannten „Sprawl-Ansatz“ abgebildet (siehe Kapitel 4.4). Insgesamt sind somit etwa 210.000 an- oder abreisende Gäste zu berücksichtigen, etwa 450.000⁵ Personen an den Sportstätten (veranstaltungsbezogene Verkehre) und etwa 403.000 Besuchende ohne Ticket, die sich touristisch im Stadtgebiet bewegen (Abb. 12).

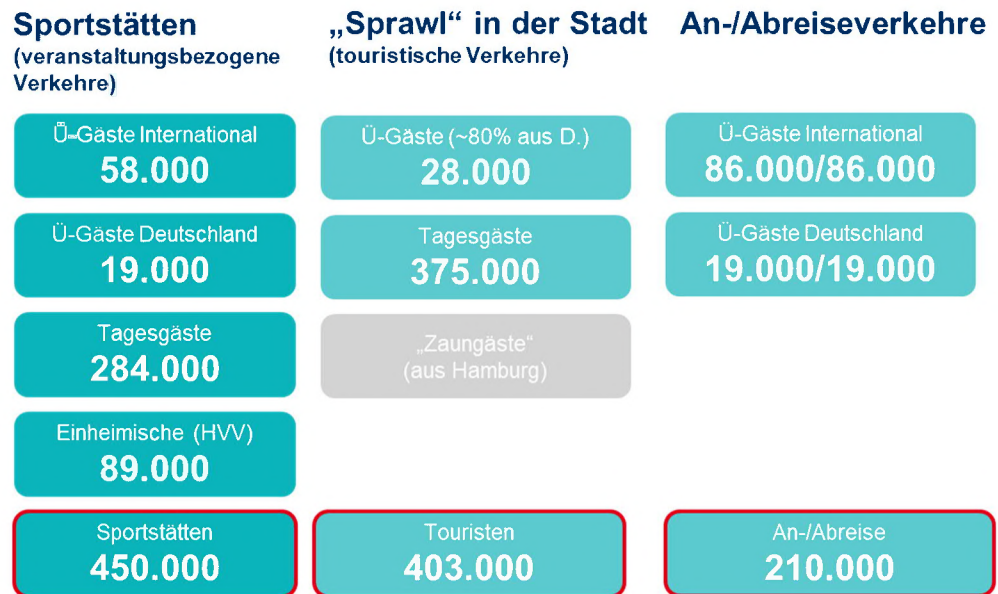


Abb. 12 Gästeaufkommen am Spitzentag (Angaben in Personen)

Bei der Gesamtmenge der touristischen Verkehre ist zu beachten, dass diese auch die Gäste enthält, die „ohnehin“ (also ohne Olympia) in Hamburg zu Besuch wären. Für die Modellierung ist demnach das entsprechende Delta zu einem Normaltag zu berücksichtigen (etwa ein Drittel).

Neben den etwa 130.000 zusätzlichen Touristinnen und Touristen in der Stadt sind etwa 210.000 Gäste zu erwarten, die an- oder abreisen und 450.000 Personen, die Tickets für eine oder mehrere Veranstaltungen haben. Insgesamt sind am Spitzentag somit etwa 790.000 zusätzliche Gäste in der Stadt zu erwarten.

⁵ Die Differenz zu den 527.000 Tickets am Spitzentag (vgl. Kapitel 4.2) ergibt sich daraus, dass einige Personen Tickets für mehrere Veranstaltungen am Spitzentag haben können. Es wird die vereinfachte Annahme getroffen, dass die ausländischen Gäste ihre durchschnittlich 2,0 Tickets am selben Tag nutzen.

4.3.2 Olympische Familie

Mitglieder der Olympischen Familie

Die Olympische Familie umfasst neben den Athletinnen und Athleten verschiedene Personengruppen, die unmittelbarer Teil der einzelnen Veranstaltungen sind und vom IOC akkreditiert werden. Insgesamt besteht die Olympische Familie aus den folgenden Gruppen:

- 10.500 Athletinnen und Athleten
- 5.000 Personen Trainerstab, Betreuung
- 3.000 Personen Technisches Personal
- 2.500 IOC/NOK- Mitglieder
- 24.000 Personen Medienvertretungen
- 4.500 OCOG-Mitglieder
- 3.500 Sponsoringbeteiligte

Von den 10.500 **Athletinnen und Athleten** werden etwa 9.500 ihre Wettkämpfe in Hamburg absolvieren und im Olympischen Dorf in Hamburg untergebracht sein. Für den Spitzentag werden die Hälfte aller Athletinnen und Athleten der Sportarten berücksichtigt, in denen nach derzeitigem Zeitplan am Betrachtungstag mindestens eine Session absolviert wird.

Bei den insgesamt 5.000 Personen aus dem **Trainerstab bzw. Betreuungspersonal** handelt es sich um Team-Offizielle, medizinisches und therapeutisches Personal oder persönliche Betreuungspersonen, die unmittelbar mit den Athletinnen und Athleten in Kontakt stehen. Für den Spitzentag wird berücksichtigt, dass nur Betreuungspersonen von Athletinnen und Athleten vor Ort sind, die am Betrachtungstag einen Wettkampf haben. Es wird angenommen, dass es sich um etwa drei Viertel der Betreuungspersonen einer Sportart handelt. Gleiches gilt für die etwa 3.000 Personen des **Technischen Personals** (z. B. Spielleitung, Schiedsgericht).

Für die etwa 2.500 offiziellen **IOC-/NOK-Mitglieder** wird die Annahme getroffen, dass sich hiervon etwa 90 % an den Sportstätten in Hamburg aufhalten. Die Verteilung erfolgt auf die am Spitzentag stattfindenden Sportarten und anhand der jeweiligen Größe und Kapazität der einzelnen Veranstaltungsorte. Gleiches gilt für die insgesamt 3.500 Beteiligte aus dem Bereich **Sponsoring** und Ehrengäste.

Die akkreditierten **Medienvertretungen** (etwa 24.000 Personen) halten sich überwiegend an den zentralen Standorten International Broadcast Centre (IBC) und Main Press Centre (MPC) auf. Dabei wird die Annahme getroffen, dass etwa 10.000 Personen im IBC und 6.000 Personen im MPC tätig sein werden. Die Verteilung aller weiteren Personen erfolgt auf die am Spitzentag stattfindenden Sportarten, wobei davon ausgegangen wird, dass etwa 90 % von den Sportstätten in Hamburg berichten.

Das lokale Organisationskomitee (**OCOG**) umfasst etwa 4.500 Personen, die sich mit der Planung, Durchführung und Nachbereitung der Spiele beschäftigen und für die Gesamtkoordination zuständig sind. Die Mitglieder halten sich zum Teil im Games Operations Centre (GOC) auf oder sind unmittelbar an den Sportstätten im Einsatz. Die Verteilung für den Spitzentag erfolgt analog zu den IOC-/NOK-Mitgliedern (90 % in Hamburg, Sportarten am Spitzentag, Kapazität der Sportstätten).

Olympische Familie am Spitzentag

Für den Spitzentag ergeben sich aus den angestellten Überlegungen insgesamt 18.800 Mitglieder der Olympischen Familie, die an den Sportstätten in Hamburg zu berücksichtigen sind. Etwa 16.700 Personen sind darüber hinaus an weiteren Standorten wie dem IBC, MPC oder GOC tätig.

4.3.3 Workforce

Volunteers, Beschäftigte und externe Unternehmen

Die Workforce umfasst alle Beschäftigten, die Volunteers sowie Mitarbeitende externer Unternehmen und temporäre Kräfte, die für einen reibungslosen Ablauf während der Spiele sorgen. Zu ihren Aufgaben zählen bspw. die Organisation, Akkreditierung, Transport, Sicherheit, Technik, Medienservice sowie Unterstützung der Athletinnen und Athleten. Für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg werden folgende Personengruppen berücksichtigt, die vor, während und/oder nach den Spielen im Einsatz sind:

- 45.000 Volunteers
- 5.000 Beschäftigte
- 100.000 Mitarbeitende externer Unternehmen
- 25.000 Sonstige Arbeitskräfte

Von den 45.000 **Volunteers** werden etwa 30.000 bei den Olympischen Spielen und 15.000 bei den Paralympischen Spielen im Einsatz sein. Es wird davon ausgegangen, dass etwa 70 % innerhalb Hamburgs tätig sein werden und verschiedene Aufgaben an den Sportstätten (ca. 50 %), im Bereich Akkreditierung/Medien (ca. 30 %) oder im Zuschauerservice (ca. 20 %) übernehmen. Für den Spitzentag wird zudem ein Anwesenheitsfaktor aufgrund freier Tage von 70 % angesetzt.

Bei den insgesamt 5.000 **Beschäftigten** handelt es sich um direkt angestellte Personen (z. B. bei der Stadt oder bei weiteren Behörden) aus den Bereichen Transport, Sicherheit, Verwaltung oder Gesundheit. Diese Personen werden überwiegend in Hamburg tätig sein, entweder an ihrem Arbeitsplatz im Büro (50 %) oder an den Sportstätten (50 %). Die Wege der Beschäftigten, die an ihrem üblichen Arbeitsplatz tätig sind, sind bereits in der Grundbelastung enthalten und für den „Mit-Fall“ nicht zusätzlich anzusetzen. Es wird ein Anwesenheitsfaktor von 80 % angesetzt.

Die größte Gruppe der Workforce stellen die insgesamt etwa 100.000 **Mitarbeitende externer Unternehmen** dar. Dabei handelt es sich um Unternehmen aus den Bereichen Bau, IT, Energie, Catering und Eventproduktion. Ein Großteil der Unternehmen ist nur in der Vorbereitungsphase aktiv (z. B. beim Aufbau der Sportstätten), der mobilitätsrelevante Anteil während der Spiele wird auf etwa 30 % geschätzt. Weiter wird davon ausgegangen, dass etwa 70 % an Sportstätten oder weiteren Orten innerhalb Hamburgs tätig sind, etwa 80 % bei den Olympischen Spielen und 20 % bei den Paralympischen Spielen im Einsatz sind. Ein Teil der Verkehre ist zudem bereits in der Grundbelastung abgebildet, bspw. lokale Catering-Unternehmen, die ohne Olympia anderen Aufträgen innerhalb der Stadt nachkommen würden (Annahme „ohnehin-Verkehre“: etwa 25 %). Unter der Annahme,

dass etwa 70 % am Spitzentag anwesend sind, ergeben sich etwa 9.000 Mitarbeitende, die im „Mit-Fall“ in Hamburg zu berücksichtigen sind.

Bei den **sonstigen Arbeitskräften** handelt es sich bspw. um Sicherheitskräfte, aber auch weitere Subunternehmen, Hilfskräfte oder saisonal/temporär angestellte Mitarbeitende. Es wird davon ausgegangen, dass etwa 70 % der insgesamt 25.000 Arbeitskräfte an Sportstätten oder weiteren Orten innerhalb Hamburgs tätig sind, etwa 80 % bei den Olympischen Spielen und 20 % bei den Paralympischen Spielen im Einsatz und am Betrachtungstag 70 % anwesend sind.

Workforce am Spitzentag

Am bemessungsrelevanten Spitzentag sind aus der gesamten Workforce etwa 24.000 Personen an den Sportstätten in Hamburg im Einsatz. An weiteren zentralen Standorten (z. B. Volunteers im Zuschauerservice an Bahnhöfen, Mitarbeitende externer Unternehmen an Logistik-Hubs) sind etwa 9.000 Personen tätig und an weiteren Standorten etwa 3.000 Personen.

Der verhältnismäßig geringe Anteil der am Spitzentag auftretenden Arbeitskräfte (24.000 von 175.000) ist damit zu erklären, dass viele der Arbeitskräfte entweder vor oder nach den Spielen im Einsatz sind oder „remote“ zur Durchführung der Spiele beitragen (z. B. Social Media, Überwachung, IT).

4.4 Verteilung des Olympia-bezogenen Aufkommens

Das oben beschriebene Olympia-bezogene Verkehrsaufkommen wurde für die weitere Bearbeitung räumlich und zeitlich u. a. nach den Erkenntnissen aus Paris 2024 verteilt: Wo kommen die Gäste her? Wie verteilen sich Übernachtungen im Stadtgebiet, im Umland und weiter entfernt?

Hierzu wurden die Einwohnerzahlen, die Übernachtungskapazitäten und die Entfernung als zentrale Eingangsgrößen für die räumliche Verteilung der Gäste gewählt, die auch Ausgangspunkt der Anfahrt zu den Aktivitäten ist.

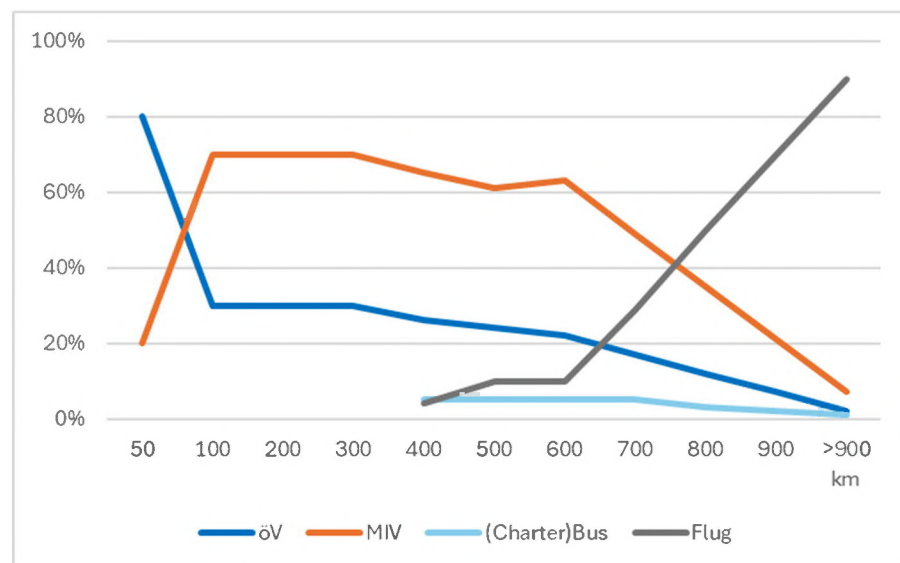


Abb. 13 Verkehrsmittelwahl Anreise Übernachtungsgäste

Die Verteilung orientiert sich an den Kapazitäten der Sportstätten; zudem wird der zentrale Bereich in Hamburg als Ziel von Ticket-unabhängigen Wegen ausgewiesen („Sprawl“), der vor oder nach den Veranstaltungen oder auch davon unabhängig (Personen ohne Ticket) aufgesucht wird. Zur Wichtung wurden die Bedeutungsräume für den Fußverkehr und die innerstädtische Lage verwendet.

Für den innerstädtischen Verkehr zu den Spielen und Veranstaltungen wird im Nahbereich von einem 100%-Anteil für den Umwelt-Verbund ausgegangen, im Umland setzt die Nutzung auch des privaten Pkw an.

Für Tages- und Übernachtungsgäste wurden Annahmen zur Verkehrsmittelwahl getroffen, die sich an MiD 2023 orientieren, aber zusätzlich nach Entfernungsbereichen differenziert sind und die Besonderheiten von Olympia (begrenzte Stellplatzverfügbarkeit, höherer Besetzungsgrad bei Pkw) spiegeln.

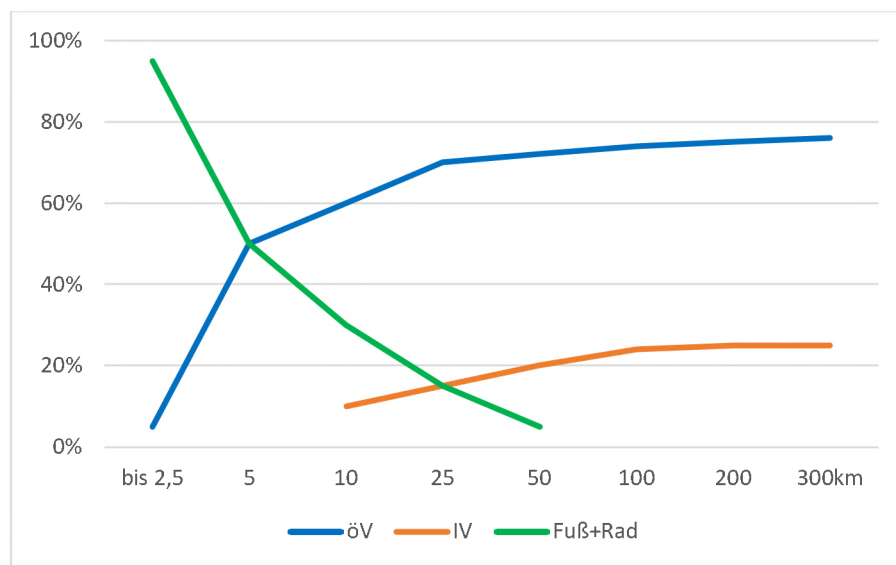


Abb. 14 Verkehrsmittelwahl Tagesgäste einschl. Einwohnende von Hamburg

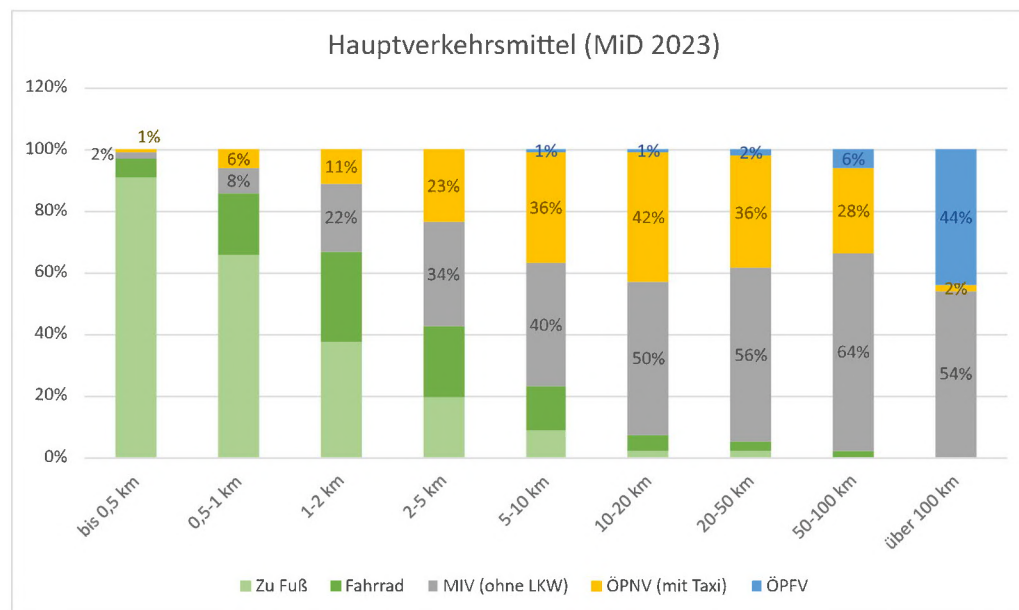


Abb. 15 Hauptverkehrsmittel nach MiD 2023

5 Kapazitätsabschätzung der Verkehrsinfrastruktur

Wesentlich für die Bewertung aller Verkehrsträger ist die Ermittlung der aktuellen und geplanten Netzstrukturen sowie der jeweiligen Kapazitäten und Angebote. Es erfolgt eine Kapazitätsabschätzung mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit der bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Anforderungen der Olympischen und Paralympischen Spiele sowie die reguläre Mobilität der Bevölkerung zu überprüfen und mögliche Engpässe zu identifizieren. Dabei werden der Prognose-Nullfall „ohne Spiele“ und der Planfall „mit Spielen“ differenziert betrachtet. Grundlegendes Ziel ist, dass Hamburg als wichtiger Wirtschaftsstandort, Hafenstadt und Logistikknoten mit überregionaler Bedeutung auch während einer solchen Großveranstaltung verkehrlich leistungsfähig ist. Um das Straßennetz nicht zusätzlich zu belasten, wird angestrebt, dass Gäste mit Ticket zu den jeweiligen Spielstätten ausschließlich mit einem leistungsfähigen ÖPNV anreisen.

5.1 ÖPNV

5.1.1 Methodik und Verkehrsmodell

Als Grundlage wurde das Verkehrsmodell der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) verwendet und dabei folgende Modifikationen vorgenommen:

- Die Verflechtungen im Planfall wurden aufgrund der Einwohnerentwicklung 2030 bis 2040 auf Stadtteilebene und mit Berücksichtigung zusätzlicher städtebaulicher Entwicklungen hochgerechnet
- Um Auswertungen nach Stunden vornehmen zu können, wurden Ganglinien nach Bezugsraum und Richtung für drei Kordons (Innenstadt, Außenstadt, übriges hvv-Gebiet) auf Grundlage der 2015 erhobenen Zählraten eingepflegt:

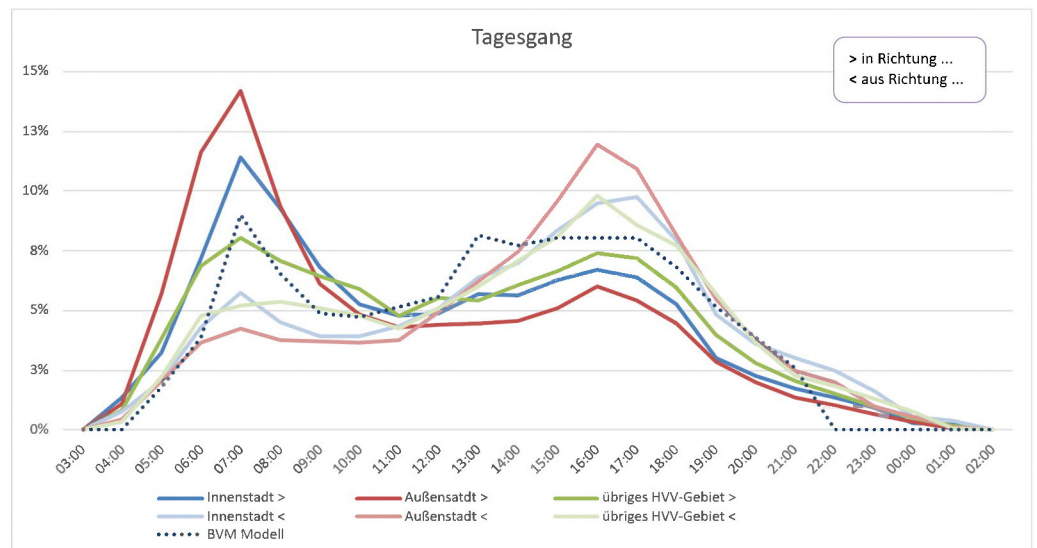


Abb. 16 Tagesganglinien nach Bezugsraum und Richtung

In das Modell wurden insbesondere Maßnahmen im ÖV in die Prognose 2040 übernommen, vor allem neue S- und U-Bahn-Strecken und geänderte Fahrplankonzepte.

5.1.2 Planfall „ohne Spiele“

Zunächst wurden die Belastungen im Prognose-Nullfall („ohne Spiele“) berechnet. Da die Werte für einen Ferientag benötigt werden, wurde die Schülermatrix nicht berücksichtigt. Die in den Ferien wegfallenden Arbeitswege werden durch Freizeitverkehre kompensiert, daher gehen diese Verflechtungen unverändert ein. Ergebnis ist eine nach Strecken, Linien und Stunden differenzierte Grundbelastung des Gesamtnetzes. Die Abbildung 18 zeigt die Tagesbelastung für einen mittleren Ferientag.

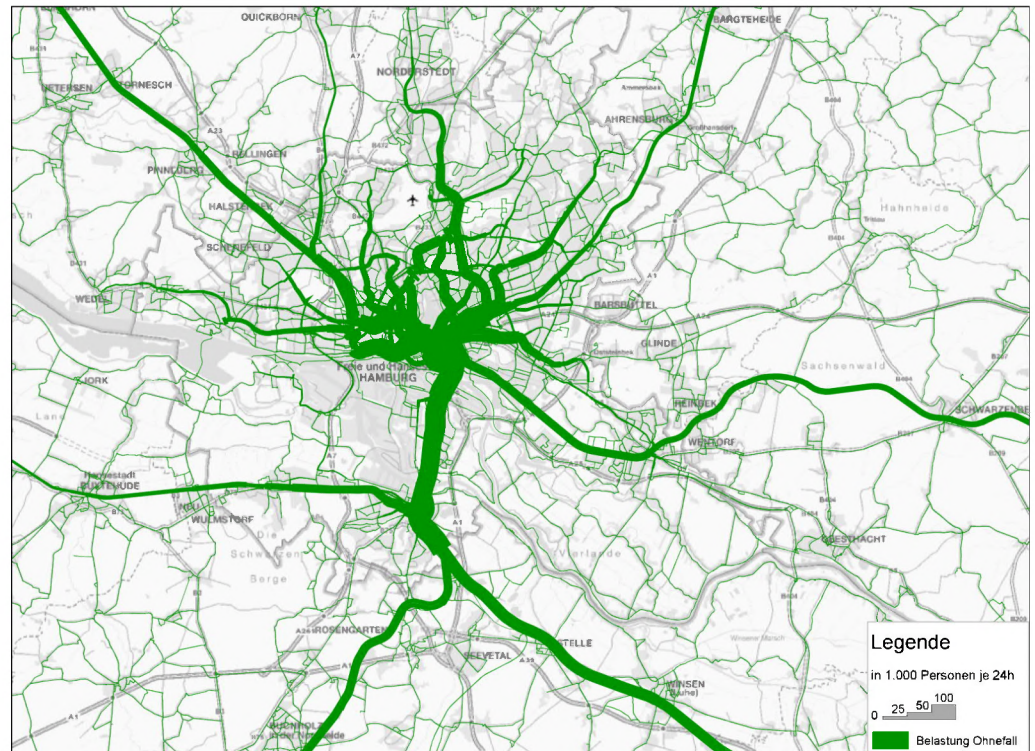


Abb. 17 ÖV-Nachfrage im Tagesverkehr – ohne Olympia
(Quelle Kartenhintergrund: Geobasiskarten Hamburg grau-blau)

Wesentlich ist für die Bewertung jedoch weniger die absolute Nachfrage, sondern die in den jeweiligen Planfällen erreichte prozentuale Auslastung. Diese bleibt im „Ohne“-Fall vor allem bei U-Bahn und S-Bahn weitgehend in Bereichen, die keine Überlastung erkennen lassen. Beim Bus sind einzelne Achsen gut nachgefragt, vor allem im Innenstadtbereich sind ebenfalls noch Kapazitätsreserven erkennbar. Dagegen zeigen sich im SPfV und SPNV auf einzelnen Achsen bereits recht hohe Auslastungen.

5.1.3 Planfall „mit Spielen“

Die zusätzlichen Olympiaverkehre — Anreise, Übernachtungsgäste, Tagesgäste (auch P+R), Workforce u. a. — wurden als Verflechtungsmatrizen mit den jeweiligen Tagesganglinien auf die Verkehrszellen verteilt. In einem Zwischenschritt wurden die durch die Spiele erforderlichen Umleitungen der Busse berücksichtigt. In einer ersten Umlegung wurde so erkennbar, wo kritische Belastungen auftreten

und die vorhandenen Kapazitäten nicht ausreichen. Maßstab war hier eine Auslastung größer als 65% gemäß VDV-Standard (4 Personen/qm).

Sehr hohe prozentuale Auslastungen zeigten sich vor allem bei den U-Bahn- und S-Bahn-Strecken zwischen Innenstadt und dem Olympic Parc Altona (Arenen) und generell im Innenstadtbereich. Beim Bus zeigten sich diese vor allem bei den Linien im Bereich der Arenen, einigen tangentialen Linien wie bspw. durch den Elbtunnel sowie zum Ruderzentrum an der Dove-Elbe. Die in diesem Planfall ermittelten Auslastungen dienten als wesentliche Grundlage für die generelle wie auch einzelfallbezogene Entwicklung der ÖV-Maßnahmen (siehe Kapitel 6.1).

5.2 Motorisierter Individualverkehr

5.2.1 Methodik und Verkehrsmodell

In Bezug auf den Kfz-Verkehr enthält das bereitgestellte makroskopische Verkehrsmodell der Freien und Hansestadt Hamburg bereits zahlreiche Informationen, die eine Abschätzung der Kapazitäten ermöglichen. Dabei handelt es sich insbesondere um die Klassifizierung des Straßennetzes nach Streckentypen, denen richtungsbezogen Kapazitäten zugeordnet sind. Diese Klassifizierung wurde im Detail stichprobenartig überprüft und erscheint grundsätzlich plausibel.

5.2.2 Planfall „ohne Spiele“

Der Nullfall enthält zahlreiche Maßnahmen, deren Umsetzung bis zum Jahr 2040 nach derzeitigem Kenntnisstand als sicher anzusehen ist. Zusätzlich berücksichtigt das Verkehrsmodell bereits im Planfall „ohne Spiele“, dass die Spiele in den Sommerferien stattfinden werden. Dies ist vorteilhaft, da das Aufkommen in den Sommerferien geringer ist als an Normalwerktagen.

5.2.3 Planfall „mit Spielen“

Im Planfall „mit Spielen“ sind neben den zusätzlichen Verkehren von Gästen, Workforce, Olympischer Familie und Logistik auch verkehrliche Veränderungen im Netz zu betrachten, die sich im Umfeld der einzelnen Sportstätten ergeben:

Verkehrliche Bereiche im Umfeld der Veranstaltungsstätten für den Zeitraum der Spiele

Aus den Erfahrungen vorangegangener Großveranstaltungen (Spiele in Paris und EURO 2024 in Hamburg) ist es sinnvoll im Umfeld der Veranstaltungsstätten Bereiche einzurichten, die dafür sorgen, dass

- ausreichend große Flächen für die Sportveranstaltungen mit Vorflächen für den Einlass sowie
- Fanmeilen für Zaungäste und Feiernde sowie als Orte der Zusammenkunft für Alle zur Verfügung stehen,
- der Fuß- und Radverkehr auf der letzten Meile sicher ohne Konflikt mit dem MIV zum Ziel kommt,

- größere gleichzeitig auftretende Menschenmengen zwischen Haltepunkten des ÖPNV und Sportstätten oder POI entzerrt werden können,
- der allgemeine Verkehrsablauf und die umliegenden Wohn- und Gewerbegebiete nicht durch unnötige Fremd- oder Parksuchverkehre beeinträchtigt werden,
- die notwendige und umfangreiche Logistik für bestehende Betriebe und die Sportstätten leistungsfähig abgewickelt werden kann,
- entsprechende Sicherheitszonen im näheren Umfeld eingerichtet werden können, in denen keine Einfahrt für Kraftfahrzeuge in Veranstaltungszeiten mit großen Menschenmengen möglich ist und
- zusätzliche Flächen für Ein- und Ausstiegszonen für Busse, Taxis, Shuttles und Medien geschaffen werden können.

Aus diesen Gründen werden rund um die Veranstaltungsorte folgende Bereiche eingerichtet:

- Veranstaltungsstätte: eingezäunter Bereich der Veranstaltung für Gäste mit Ticket, Workforce und Olympische Familie
- Kategorie A: Veranstaltungsbereich und direktes Umfeld als Orte der Zusammenkunft, die während der Öffnungszeiten der Veranstaltungen nicht für Kfz befahrbar sind. Der allgemeine Fuß- und Radverkehr (bis zu den Veranstaltungsflächen / -abstellanlagen) ist freigegeben.
- Kategorie B: Verkehrsberuhigter Bereich, der für Rad- und Fußverkehr sowie ÖPNV durchgängig freigegeben ist. Während der jeweiligen Veranstaltungszeiträume ist dieser Bereich für Kfz (z. B. private und gewerbliche Anliegende) mit Berechtigungsnachweis befahrbar, womit Fremdverkehre in diesen Bereichen vollständig ausgeschlossen werden können. Es erfolgt eine digitale oder analoge Kontrolle der Zufahrtsberechtigung.
- Kategorie C: Bereich der Anlieger, d. h. Rad- und Fußverkehr sowie Kfz der Anlieger und ÖPNV haben durchgängig freie Einfahrt in diese Bereiche. Eine entsprechende Beschilderung soll jedoch fremde Verkehre aus diesen Gebieten fernhalten. Gleichzeitig werden Maßnahmen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs und zum Schutz der Anlieger ergriffen: In diesen Bereichen ist kein Parken für Olympia-Besuchende im öffentlichen Raum möglich. Parkhäuser in diesem Bereich bleiben erreichbar.
- Kategorie D: Bewohnerschutzbereiche analog zu heutigen bewirtschafteten Bewohnerparkgebieten (Befahren für alle frei, kein Parken für Olympia-Besuchende (außer die Unterkunft zur Übernachtung liegt im entsprechenden Bereich)).

Verkehrsgeschehen

Aufgrund des Konzeptansatzes mit weitgehend MIV-freien olympischen Spielen für die Gäste mit Ticket im Stadtgebiet sind die Auswirkungen der Olympischen Spiele bezogen auf den Kfz-Verkehr vergleichsweise gering.

Zusätzlicher Autoverkehr resultiert jedoch aus der Anreise/Abreise zu/von Hotels und sonstigen Unterkünften sowie zu den P+R-Anlagen, auch wenn der An- und Abreiseverkehr durch geeignete Maßnahmen auf Fern- und Regionalzüge konzentriert werden soll.

Von Bedeutung sind die Bereiche mit Verkehrseinschränkungen im Umfeld der einzelnen Sportstätten. Diese führen zum Teil zu kleinräumlichen Verlagerungen, aber voraussichtlich ohne maßgebende Veränderungen im Gesamtnetz.

P+R

Um zusätzlichen Pkw-Verkehr aus den Innenstadtgebieten fernzuhalten, spielen P+R-Anlagen zum Umstieg auf den ÖPNV eine wichtige Rolle. In der Metropolregion gibt es im Bestand über 115 P+R-Anlagen mit einer Kapazität von mehr als 19.500 Stellplätzen. Als besonders relevant für eine weite Anreise nach Hamburg werden Anlagen identifiziert, die folgende Kriterien erfüllen:

- Direkte und häufige Verbindung mit dem SPNV (einschließlich U-Bahnen) zum Hamburger Hbf oder zu den Sportstätten,
- weniger als eine Stunde vom Hamburger Hbf entfernt,
- gute Anbindung an eine Autobahn (möglichst ohne Wohngebiete entlang der Zufahrtswege),
- mindestens 100 Stellplätze (oder mindestens 50, wenn andere Kriterien besonders zutreffend sind).

Daraus resultieren 34 bestehende relevante SPNV-Haltestellen mit einer P+R-Anlage und einer Gesamtkapazität von ca. 14.500 Stellplätzen. Unter Berücksichtigung der üblichen Auslastung ergeben sich im Ferienzeitraum freie Kapazitäten (über alle relevanten Anlagen hinweg) für etwa 5.000 Pkw. Dieses verfügbare P+R-Angebot reicht für die Abdeckung der zu den Spielen zu erwartenden rund 12.000 Pkw pro Veranstaltungstag nicht aus. Aus den vorliegenden Prognosedaten zeigt die regionale Herkunftsverteilung, aus welchen Bereichen besonders viele Personen mit dem Pkw anreisen werden. Unter Berücksichtigung eines Verkehrslenkungssystems zu freien P+R-Parkständen (analog zur EURO 2024) besteht die Möglichkeit, über einige wenige neue, vergrößerte und temporäre Parkplätze die benötigten Kapazitäten abzudecken.

Reise- und Charterbusse

Im Fernverkehr entsteht ein besonders hohes Aufkommen an Fahrgästen, die nicht allein über die Schiene abgewickelt werden. Es ist mit ca. 300 zusätzlich gecharterten Reisebussen täglich zu rechnen, für die die vorhandenen Haltekapazitäten (am ZOB oder anderen bekannten Haltestellen im Innenstadtbereich) nicht dimensioniert sind. Für diese Reisebus-Nachfrage stehen allerdings freie Kapazitäten im Olympic Park City und an provisorischen Haltestellen sowie Abstellanlagen zur Verfügung, die als Maßnahmen aufgeführt werden.

Logistik

Für die Sportstätten, deren Umfeld und Nachbarschaft ist laufend eine leistungsfähige Ver- und Entsorgung zu gewährleisten. Auch die Logistik für Auf- und Abbau vor und nach den Spielen ist über entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen. Über die verkehrlichen Bereiche werden Verkehrsflächen geschaffen, in denen die Logistik und der Vorstau für die Anlieferung erfolgen kann. Während der unmittelbaren Veranstaltungszeiten ist davon auszugehen, dass im Bereich der Kategorie A keine Kfz verkehren können. Hier hat die tägliche Ver- und Entsorgung in Tagesrand- oder Nachtzeiten zu erfolgen oder kann ggf. tagsüber in Einzelfällen per Rad erfolgen. In den Bereichen der Kategorie A sind nur wenige Geschäfte, Hotels und Bürogebäude betroffen. Die Logistikthematik ist in den beiden Clustern Olympic Park City und Olympic Park Altona bereits aus anderen Veranstaltungen (z. B. EURO 2024 oder Christopher Street Day) bekannt, so dass bewährte und kreative Lösungen übernommen werden können.

Mobilität der Olympischen Familie

Die Olympische Familie, die in Kapitel 0 definiert wurde, spielt im Mobilitätskonzept eine maßgebende Rolle, da diese entscheidend für den reibungslosen Ablauf der Spiele ist. So ist zum Beispiel die Pünktlichkeit der Athletinnen und Athleten sowie des technischen Personals an den jeweiligen Sportstätten zu gewährleisten, um den geplanten Ablauf der Spiele und die weltweite Live-Medienübertragung zu sichern. Deshalb ist ein verlässlicher und gegebenenfalls unabhängiger Personentransport zwischen den Sportstätten, dem Olympischen Dorf und weiteren Orten unabdingbar. Dieser erfolgt über eigene Linienbusse zwischen den Hauptclustern sowie On-Demand-Shuttle für alle weiteren Ziele (Olympische Flotte).

Das Aufkommen der zu transportierenden Personen zeigt Abb. 18 im zeitlichen Verlauf am Tag 6 (bei Annahme einer Hin- und einer Rückfahrt pro Person mit der Olympischen Flotte). Bei Sponsoring und Medien wird davon ausgegangen, dass die Hälfte der Fahrten mit dem ÖPNV erfolgt. Weitere Fahrten der Olympischen Familie (z. B. auf dem Rückweg oder nach Feierabend) können auch problemlos im ÖPNV abgewickelt werden, weil die zentralen Orte der Olympischen Familie über eine sehr gute Anbindung mit U- und S-Bahn verfügen.

Eigene Fahrstreifen für die Olympische Familie sind bei der aktuellen Verkehrsprognose voraussichtlich verzichtbar. Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass keine Reisezeitvorgaben zwischen den einzelnen Veranstaltungsorten bestehen werden, die gegebenenfalls nur mit eigenen Fahrstreifen für die Olympische Familie oder der Mitbenutzung von vorhandenen Bussonderfahrstreifen sowie einer adäquaten Priorisierung an den Lichtsignalanlagen gewährleistet werden können. Stattdessen liegt der Schwerpunkt der Konzeption auf der Gewährleistung einer hohen Verlässlichkeit der erwarteten Reisezeiten für alle und nicht auf minimierten Reisezeiten für die Olympische Familie. Um die Verlässlichkeit zu gewährleisten, wird ein Routennetz auf den Hauptstraßen definiert, das für alle Verkehrsteilnehmenden während der Spiele frei von Baustellen zu halten ist und entlang dessen ein verlässlicher Verkehrsablauf und eine frühzeitige Identifikation von Verkehrsstörungen gewährleistet werden muss (u. a. durch Optimierung der Detektion und Lichtsignalanlagen an den tatsächlichen und zu erwartenden Verkehrsablauf).

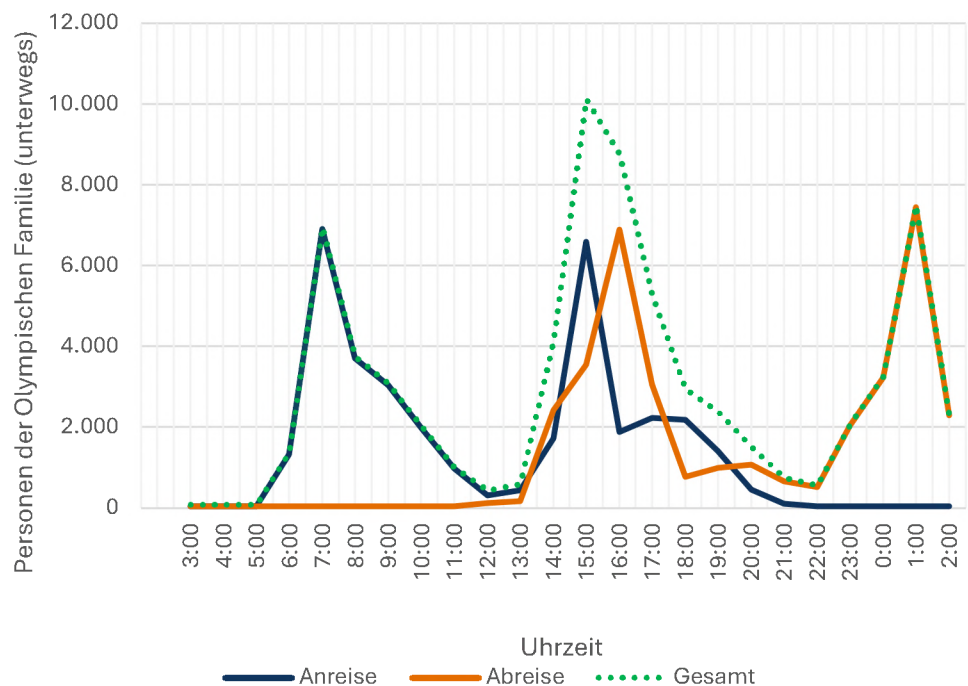


Abb. 18 Personen der Olympischen Familie unterwegs im Linien- und OnDemand-Verkehr der Olympischen Flotte am Tag 6

5.3 Radverkehr

Neben den bekannten touristischen Zielen ist für die Spiele insbesondere die Erreichbarkeit der Sportstätten für den Radverkehr relevant. Zielgruppe sind neben den Bewohnenden mit Ortskenntnis auch Gäste, die sich in Hamburg während der Spiele mit dem eigenen oder geliehenen Fahrrad bewegen, um die Stadt und die Stimmung während der Spiele zu erleben oder eine individuelle Alternative zum ÖPNV in Anspruch zu nehmen.

Im Hinblick auf das Hamburger Radnetz wird davon ausgegangen, dass die Abschnitte des Radnetzes, die momentan „in Arbeit“ sind, zum Zeitpunkt der Spiele fertiggestellt sind. Abschnitte, in denen der Ausbau momentan geplant ist, werden je nach Priorisierung im Jahr 2040 voraussichtlich teilweise umgesetzt und teilweise noch nicht umgesetzt sein – auf Basis der jährlichen Bauleistung von neu-gebauten bzw. sanierten Radwegen in Hamburg.

In Bezug auf die Bike-Sharing Angebote wurde die vorhandene Kapazität im Umfeld der Sportstätten anhand einer Erreichbarkeitsanalyse mit einem Radius von 2,5 km untersucht (Abb. 19).

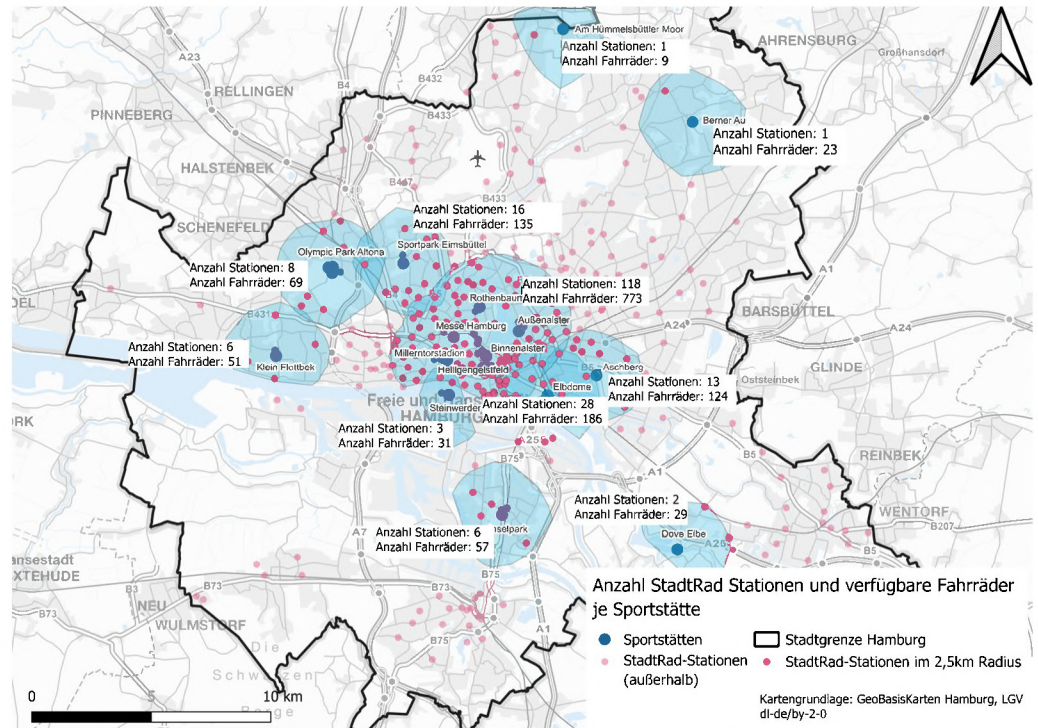


Abb. 19 Bike-Sharing Kapazitäten in der Nähe der Sportstätten

Aus der Analyse geht hervor, dass insbesondere die Sportstätten im Innenstadtbereich, also der Olympic Park City, Außenalster sowie die Tennisanlage Rothenbaum mit 118 Bike-Sharing Stationen und 773 verfügbaren Fahrrädern über ein gutes Angebot verfügen. Die restlichen Sportstätten verfügen aufgrund ihrer überwiegend dezentralen Lage in der Regel über eine deutlich geringere Anzahl an Bike-Sharing-Stationen und entsprechend weniger verfügbaren Fahrrädern. Dennoch ist ein Angebot vorhanden, auf das netzseitig aufgebaut werden kann.

5.4 Fußverkehr

Eine gesamtstädtische Kapazitätsabschätzung des Fußverkehrs in Hamburg ist nur schwer umsetzbar, da Fußverkehr je nach Bedeutungsraum unterschiedlich ausgeprägt ist (Kapitel 3.1.4). Diese reichen von hoch frequentierten innerstädtischen Bereichen bis hin zu Grün- und Erholungsräumen. In diesen Bedeutungsräumen variieren sowohl die infrastrukturellen Voraussetzungen (z. B. Gehwegbreiten, Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit) als auch die funktionale Rolle des Fußverkehrs. Entsprechend müssen Kapazitäten kontextbezogen betrachtet werden und können nicht pauschal auf das gesamte Stadtgebiet übertragen werden. Die Kapazitätsabschätzung fokussiert sich daher im olympischen Kontext weniger auf eine gesamtstädtische Betrachtung, sondern vielmehr auf die Verbindungen zwischen ÖPNV-Haltestellen und Sportstätten.

5.5 Luftverkehr

Die verfügbare Verkehrsleistung im Luftverkehr ergibt sich aus verschiedenen begrenzenden Faktoren. Zum einen beruhen sie auf Vorgaben der regulierenden Behörden (z. B. festgesetzte Koordinierungseckwerte von Starts und Landungen),

zum anderen ergeben sich Grenzen aus der vorhandenen Infrastruktur zur Abfertigung der Reisenden.

Für eine erfolgreiche Abwicklung der durch die Spiele zu erwartenden Anzahl interkontinentaler und europäischer Fluggäste ist ein Zusammenspiel aller Flughäfen in einem größeren Einzugsgebiet notwendig (Multi Airport Konzept). Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsvolumina – auch unabhängig von den Spielen – noch moderat steigen (siehe weiter unten genannte Potenziale). Bereits heute könnte die tägliche zu erwartende Anzahl an Fluggästen während der Spiele über die Kombination der in Kap. 3.1.5 genannten Flughäfen abgefertigt werden.

Über die bisher abgefertigten Passagieraufkommen hinaus wird eine Abschätzung der Bedeutung des jeweiligen Flughafens über die Reisezeit (der ÖV-Verbindung nach und von Hamburg) vorgenommen. Hier kann aber auch die Anreise internationaler Gäste, die beispielsweise über Drehkreuze wie Frankfurt, München und Kopenhagen anreisen, einbezogen werden. Neben den klassischen ÖV-Angeboten bieten sich auch Shuttle-Busse für den Transport der Fluggäste an, insbesondere für die drei näher gelegenen Flughäfen Hannover, Bremen und Lübeck. Durch den Bau des Fehmarnbelt-Tunnels ist zu erwarten, dass sich die Reisezeit zum Flughafen in Kopenhagen im Jahr 2040 deutlich verkürzt haben wird. Gleiches gilt für die geplanten Ertüchtigungsmaßnahmen im deutschen Fernverkehrsnetz, die ebenfalls zu einer Verbesserung der Anbindung der deutschen Drehkreuze führen wird. Es wird zudem davon ausgegangen, dass die vorhandenen Betriebszeiten der Flughäfen, insbesondere die Nachtflugverbote, während der Spiele unverändert bestehen bleiben.

Auf der Grundlage der in Kapitel 4.3 ermittelten Gäste ergibt sich je nach Entfernung und Aufenthaltsdauer in Hamburg die Zielgruppe, die überwiegend bzw. anteilig mit dem Luftverkehr an- bzw. abreist. Aus Deutschland wird ein geringer Anteil erwartet, der innerdeutsche Flugverbindungen nutzt. Aus den europäischen Nachbarländern werden Gäste vermehrt per Flugzeug-Anreise erwartet, die im Regelfall mindestens eine Tagesreise entfernt (auf der Straße oder der Schiene) verortet sind. Aus den weiter entfernten europäischen sowie interkontinentalen Ländern ist fast ausschließlich mit Luftverkehr zu rechnen. Insgesamt lässt sich das Fluggastaufkommen während der Spiele pro Tag auf jeweils bis zu 50.000 An- und Abreisende abschätzen.

Dass die durch Besuchenden zusätzlich erforderlichen Verkehre im Flugverkehr abgewickelt und durch Kapazitätsreserven aufgefangen werden können, lässt sich auf folgende Potenziale zurückführen:

- Im Zeitraum der Spiele werden die verfügbaren Linienflüge an den relevanten Flughäfen anteilig durch Reisende mit Bezug zu den Spielen gebucht, basierend auf Angebot und Nachfrage des Markts für Flugtickets. Dadurch ist ein reduzierter Anteil an Reisenden ohne Spiele-Bezug zu erwarten, sodass die verfügbare Verkehrsleistung für die Reisenden mit einem solchen Bezug durch diesen Verdrängungseffekt positiv beeinflusst wird.
- Sowohl gestützt auf die Statistiken der letzten Jahre als auch aufbauend auf den Prognosen für die Zukunft wird die Annahme getroffen, dass die Auslastung der Flugzeuge steigen wird. Der Durchschnittswert liegt für den Hamburg Airport momentan in der Größenordnung von 130 bis 140 Fluggästen pro

Flugbewegung bei einer Auslastung von etwa 80 bis 85 %. Die jährlich ansteigende Prognose lässt sich neben dem Trend hin zum Einsatz von größeren Flugzeugen durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen erklären. Aufgrund der während der Spiele gesteigerten Nachfrage besteht hier Potenzial für eine höhere Auslastung der Flugzeuge.

- Die Erfahrungen vergangener Großveranstaltungen (z. B. die Fußball-Europameisterschaft u. a. in Hamburg im Sommer 2024) haben gezeigt, dass bei Veranstaltungen mit einem hohen internationalen Besuchenden-Aufkommen neben dem Linienflugplan zusätzliche Charterflüge angeboten werden. Diese ergeben sich aus der für den Zeitraum der Spiele gesteigerten Nachfrage durch ein entsprechendes Angebot und bedeuten eine Steigerung der Anzahl der Flugbewegungen für den Zeitraum der Spiele im Rahmen der möglichen regulatorischen Rahmenbedingungen.
- Der Flughafen Hamburg ist ebenso wie die meisten in Kapitel 3.1.5 genannten Flughäfen in der Lage, deutlich mehr Verkehr als derzeit abzufertigen, und hat bereits in der Vergangenheit gezeigt, dass er Sonderereignisse bewältigen kann. Er entwickelt sich zudem bedarfsgerecht weiter, sowohl in infrastruktureller als auch in operativer Hinsicht. Zum Beispiel bedeuten die zuletzt im Hamburg Airport eingeführten Check-In und Bag Drop-Automaten sowie die automatische Passkontrolle deutliche Verbesserungen der Leistungsfähigkeit bei der Abfertigung von Fluggästen.

Aus vergleichbaren Ereignissen ist zu erwarten, dass die Eröffnungs- und Abschlusszeremonie der Spiele mit erheblichen Sonderverkehren durch Politik und VIPs einhergeht, die die verfügbaren Ressourcen stark beanspruchen werden. Möglicherweise wird es zudem zu Luftraumsperrungen bei den Zeremonien kommen, die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit haben werden. Hier sind entsprechende Regelungen und Vorbereitungen im Vorfeld zu treffen.

6 Maßnahmen und Lösungsansätze

Auf Basis der Erkenntnisse aus der Kapazitätsabschätzung werden Maßnahmen und Lösungsansätze entwickelt, mit denen ein sicherer, nachhaltiger und barrierefreier Verkehrsablauf während der Olympischen und Paralympischen Spiele gewährleistet werden kann. Neben der Behebung von Kapazitätsengpässen im Netz liegt ein Fokus auf der besonderen Beachtung der spezifischen Anforderungen der Paralympischen Spiele. Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmenpakete vorgestellt. Sofern die darin enthaltenen Einzelmaßnahmen nur temporär während der Spiele umgesetzt werden, sind diese transparent dargestellt. Zudem sind alle Einzelmaßnahmen, bei denen es sich um zusätzliche (olympiabedingte) Maßnahmen handelt, mit einem „Plus“ versehen.

6.1 ÖPNV und Fernverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der öffentliche Fernverkehr auf Schiene und Straße spielen eine entscheidende Rolle bei der Bewältigung der entstehenden Verkehrsnachfrage im Sinne einer nachhaltigen und stadtverträglichen Mobilität während Großveranstaltungen wie den Olympischen und Paralympischen Spielen. Sie bieten umweltfreundliche und effiziente Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, reduzieren Staus, Lärm- und Schadstoffemissionen sowie die Klimabelastung durch den Verkehr und sorgen für eine reibungslose An- und Abreise der zahlreichen Besuchenden und Mitwirkenden der Spiele. Insbesondere die effiziente Flächeninanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs gewährleistet erst die Bewältigung der für Großveranstaltungen typischen hohen Verkehrsnachfrage zu akzeptablen und gut vertretbaren Bedingungen, sowohl für die Gäste wie auch für die Bevölkerung Hamburgs. Sowohl Angebot wie auch Infrastruktur des Hamburger ÖPNV sind bereits gut auf die Anforderungen von Großveranstaltungen wie etwa beim jährlichen Hafengeburtstag eingestellt, die Betreiberunternehmen verfügen daher über entsprechende Erfahrungen.

Neben der Angebotsseite ist im ÖPNV auch die infrastrukturelle Basis und die Fahrgastkommunikation und -information wesentlich; die Barrierefreiheit ist bereits unabhängig von den Paralympischen Spielen von besonderer Relevanz. Die Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind daher im Wesentlichen nach vier Maßnahmentypen gegliedert:

- Betrieb/Angebot
- Infrastruktur
- Barrierefreiheit
- Kommunikation

Die Angebotsmaßnahmen bauen auf dem für 2040 voraussichtlich vorgesehenen, werktäglichen ÖPNV-Angebot im Bereich des hvv auf, die Linienwege und Taktfolgen können daher teilweise vom aktuellen Stand abweichen. Vor allem im Busverkehr steht der Planungsstand unter dem Vorbehalt der dort üblichen, deutlich kurzfristigeren Anpassungen bspw. an kleinräumige Nachfrageentwicklungen oder Infrastrukturänderungen. Bis dahin geplante Erweiterungen wie bspw. die U5 bis Arenen sind bereits unterstellt.

ÖV-1 Taktverdichtungen bestehender Linien

Taktverdichtung



Auf besonders stark genutzten Streckenabschnitten werden Taktverdichtungen vorgenommen, die über das Angebot zur Hauptverkehrszeit hinausgehen. Begrenzt werden entsprechende Maßnahmen bei S- und U-Bahn sowie Regional- und Fernverkehr durch die minimal möglichen Zugfolgezeiten, die durch Infrastruktur und Signalsysteme, sowie die Verfügbarkeit von Fahrzeugen determiniert werden. Taktverdichtungen sind vor allem bei den U-Bahn-Linien erforderlich, die im Bereich der Sportstätten verkehren, jeweils passend zu den Zeiten besonders hoher Nachfrage vor und nach den Veranstaltungen, etwa auf der U2 (4 statt 3 Züge in 10 min im Innenstadtbereich) und der U5 (5 statt 2 Züge in 10 min bis Arenen). Beim Bus sind vor allem Verdichtungen tangentialer Linien in Ergänzung zum Schienennetz (bspw. die Linie X22) sowie in der Innenstadt vorgesehen, etwa auf den Linien 3/X3. Im Fern- und Regionalverkehr sind aufgrund der hohen Auslastung der Schienenwege im Zulauf auf Hamburg zusätzliche Fahrten nur in geringem Ausmaß möglich. Der Einsatz der technisch maximal möglichen Zuglängen und die Sicherstellung einer gleichmäßigen Auslastung parallel verkehrender Linien mithilfe gezielter Fahrgastlenkung besitzen daher hier besondere Priorität.

ÖV-1.1 +
Taktverdichtung
S-Bahn

ÖV-1.2 +
Taktverdichtung
U-Bahn

ÖV-1.3 +
Taktverdichtung Bus

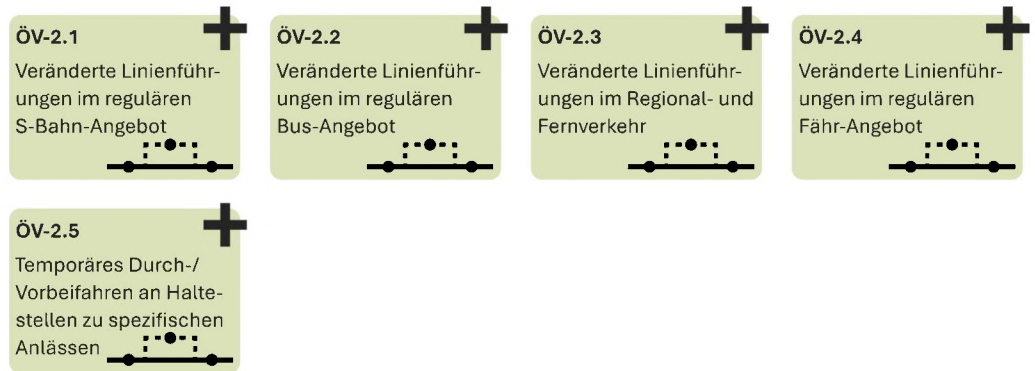
ÖV-1.4 +
Taktverdichtung
Regional- und Fern-
verkehr

ÖV-2 Veränderte Linienführungen im regulären Angebot

Andere Linienführung



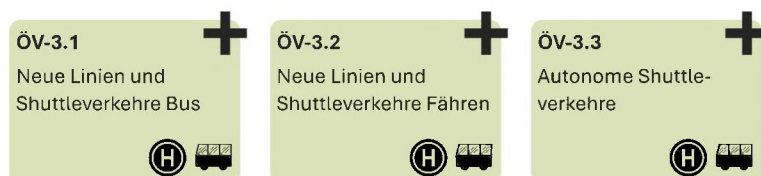
Veränderte Linienführungen im regulären Angebot sollen so weit wie möglich vermieden werden, um das den Hamburger Fahrgästen vertraute ÖPNV-Angebot und damit vorhandene Kenntnisse und Fahrgewohnheiten so gering wie möglich zu beeinträchtigen. Verlegungen beschränken sich daher auf einzelne S-Bahn-Linien zur Sicherstellung der nötigen Kapazität. Dies betrifft vor allem die Führung von S2 und S4 in Richtung Stellingen (Olympic Parc Altona) sowie die bei einzelnen Buslinien aufgrund ihrer Führung im direkten Umfeld von Veranstaltungsstätten erforderlichen Umleitungen (bspw. am Jungfernstieg und am Rotherbaum). Im Busverkehr soll die Verkehrsnachfrage zu den Sportstätten im Übrigen möglichst über zusätzliche und damit den Veranstaltungstagen und -zeiten angepasste Linien abgedeckt werden. Das Auslassen einzelner Haltestellen bzw. Bahnhöfe erfolgt vor allem operativ und sichert das ÖPNV-Netz gegen kurzfristige Kapazitätsüberschreitungen ab.



ÖV-3 Neue Linien (insb. zur Anbindung von Sportstätten abseits der Schiene und Entlastung bestehender Linien)

Neue Linien und Shuttle

Die durch die Spiele bedingten Mehrverkehre im Hamburger Busnetz werden – wo sie nicht allein durch Taktverdichtungen bestehender Linien (ÖV-1) abgedeckt werden können, vorwiegend durch neue, für den jeweiligen Zeitraum erforderliche Zusatzlinien abgedeckt. Ziel ist es, dem olympiabedingten Fahrgastströmen bzw. erhöhten Fahrgastaufkommen ohne größere Anpassungen im bestehenden Netz gerecht zu werden. Vorwiegend werden entsprechend Buslinien erforderlich, die als OLEX („Olympia-Express“) gekennzeichnet werden, so etwa zur Anbindung des Olympic Parks Altona und zu den Ruderwettbewerben an der Dove Elbe. Neue Verbindungen sind auch im Fährverkehr auf Außenalster und im Hafengebiete vorgesehen. Bei einzelnen Standorten werden zudem ergänzend autonome Angebote und Shuttle-Verkehre vorgesehen, um für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste eine direkte Erreichbarkeit der Sportstätten abzusichern.



ÖV-4 Ausweitung der HVZ-Betriebszeit

Ausweitung HVZ-Takt



Die Maßnahme umfasst die Ausweitung der bestehenden Takte während der morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeit auf Tagesrand- und Spielzeiten. Im U-Bahn- und S-Bahn-Bereich umfasst dies auch die Verlängerung bereits vorhandener Verstärkerkurse auf Linienabschnitte im Bereich der Veranstaltungsstätten.

ÖV-4.1

Ausweitung der HVZ-Betriebszeit S-Bahn



ÖV-4.2

Ausweitung der HVZ-Betriebszeit U-Bahn



ÖV-4.3

Ausweitung der HVZ-Betriebszeit Bus



ÖV-4.4

Ausweitung der HVZ-Betriebszeit Regionalverkehr



ÖV-5 Ergänzende Betriebskonzepte im Regional- und Fernverkehr

Regional- u. Fernverkehr



Für einen leistungsfähigen Fernverkehr ist vorgesehen, das Angebot auf der Schiene während der Spiele durch eine Maximierung des Sitzplatzangebotes und den Einsatz zusätzlicher Züge auf den betroffenen Achsen zu erhöhen. Die Kapazität eines Teils der Zulaufstrecken auf Hamburg und vor allem des Hamburger Hauptbahnhofs als zentralen SPFV-Knoten wird zum Zeitpunkt der Olympischen Spiele zu großen Teilen ausgeschöpft sein, weshalb zusätzliche Fahrten im Regional- und Fernverkehr nur in geringem Maße umgesetzt werden können. Unabhängig von diesem Verkehrskonzept wird die technische Machbarkeit und der Nutzen einer Hyperloop-Verbindung auf der Strecke Kiel – Hamburg geprüft.

ÖV-5.1

Ergänzendes SPFV-Konzept



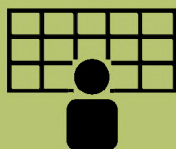
ÖV-5.2

Ergänzendes Regionalverkehrskonzept Hamburg-Kiel



ÖV-6 Verkehrsträgerübergreifende Leitstelle

Übergreifende Leitstelle



Diese gesamtstädtische Maßnahme umfasst die Einrichtung einer gemeinsamen, temporären, verkehrsträgerübergreifenden Leitstelle zur Koordination des Betriebs. Diese Maßnahme wird unter Berücksichtigung der vorhandenen *Strategie Digitale Mobilität (SDM)* der Stadt Hamburg entwickelt und dient als gemeinsame operative Steuerungseinheit für alle beteiligten Verkehrsunternehmen und ermöglicht ein schnelles, abgestimmtes und konzentriertes Handeln, insbesondere im Falle von Störungen, Großereignissen oder außergewöhnlichen Betriebslagen mit dem Ziel, die Betriebsstabilität zu erhöhen. Dies soll durch gebündelte Informationen, kurze Entscheidungswege und eine einheitliche Kommunikation erreicht werden, um insbesondere im Fall von Störungen eine ausreichende Resilienz des ÖPNV zu gewährleisten.

ÖV-7 Konzeption für Fahrzeugeinsatz und -beschaffung

Fahrzeugeinsatz



Für den ÖPNV ist gesamthaft eine Strategie für die anstehende Flottenentwicklung zu erstellen, um während den Olympischen Spielen ausreichend Fahrzeuge und Schiffe zur Verfügung zu haben. Die Flottenstrategie sollte entsprechend nachhaltig entwickelt werden, um während der Spiele das zusätzliche Betriebsprogramm abwickeln zu können, ohne nach den Spielen unnötige Überkapazitäten verwalten zu müssen. Zu berücksichtigen sind dabei ausreichende Abstell- und Wartungsmöglichkeiten. Zusammen mit dem Infrastrukturausbau ist die Fahrzeugkonzeption zudem wesentliche Voraussetzung für den Einsatz längerer Zuggarnituren, wie sie bei S- und U-Bahn sowie im Regionalbahnverkehr vorgesehen sind.

ÖV-7.1

Strategie Anmietung, Beschaffung und Infrastruktursicherung von S-/U-Bahnen



ÖV-7.2

Strategie Anmietung, Beschaffung und Infrastruktursicherung von Bussen



ÖV-7.3

Strategie Anmietung, Beschaffung und Infrastruktursicherung von Fähren



ÖV-7.4

Einsatz der maximal möglichen Zuglängen im Regionalbahn-, S-/U-Bahn-Verkehr



ÖV-8 Maßnahmen an Bus- und Bahnsteig

Bus- und Bahnsteige



Zum einen soll, um längere Züge ohne betriebliche Einschränkungen einsetzen zu können, die Verlängerung von Bahnsteigen und deren Machbarkeit an betrieblich relevanten Orten geprüft werden, insbesondere auf zahlreichen, bereits im „Ohne“-Fall kapazitativ gut ausgelasteten Regionalverkehrslinien. Zum anderen sind die vorhandenen Bushaltestellen im Bereich der Veranstaltungsstätten sowie wichtige Umsteigeknoten zwischen Schnellbahn und Bus kapazitativ auszubauen und auch hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und Fahrgastinformation aufzuwerten, einschließlich des ggf. noch fehlenden barrierefreien Ausbaus. Vorteilhaft ist, dass entsprechende Maßnahmen teilweise bereits in Planung sind, so etwa die Verlängerung der Bahnsteige der U3 für den Einsatz von 120-m-Zügen.

ÖV-8.1

Verlängerung der Bahnsteige: Regionalverkehr



ÖV-8.2

Ausbau der Bushaltestellen





















ÖV-9 Maßnahmen an Verkehrsstationen

Verkehrsstationen




An S- und U-Bahn-Stationen sind sowohl dauerhafte als auch temporäre Kapazitätsmaßnahmen vorgesehen. Dadurch sollen Engpässe an Zugängen zu reduziert, die Erschließungsleistung erhöht und ein leistungsfähiger, barrierefreier Zugang zu den Stationen sichergestellt werden. Auch an Regional- und Fernbahnhöfen sind entsprechende Maßnahmen zu

prüfen. Für die OLEX-Buslinien sind, wo nötig, temporäre barrierefreie Haltestellen zu errichten, wenn im regulären Netz keine oder nicht ausreichende Haltestellen vorhanden sind. Dies betrifft bspw. die OLEX-Linien zum Golfturnier am Gut Kaden und zu den Ruderwettbewerben an der Dove Elbe. Wie bei der Maßnahme ÖV-8 ist auch hier von Vorteil, dass bereits entsprechende Maßnahmen unabhängig von Olympia in Planung sind, wie etwa für den Fußverkehr im Bereich des Hauptbahnhofs (Ausbau südliche Zugänge/Steinstraßenbrücke), die dazu beitragen, ansonsten zu erwartenden Kapazitätsproblemen begegnen zu können.












<p>ÖV-9.1 </p> <p>Erweiterung Stationskapazitäten an bestehenden Zugängen: S-Bahn </p>	<p>ÖV-9.2 </p> <p>Erweiterung Stationskapazitäten an bestehenden Zugängen: U-Bahn </p>	<p>ÖV-9.3 </p> <p>Errichtung zusätzlicher, dauerhafter Zugänge: S-Bahnhöfe </p>	<p>ÖV-9.4 </p> <p>Errichtung zusätzlicher, dauerhafter Zugänge: Regional- und Fernverkehrsbahnhöfe </p>
<p>ÖV-9.5 </p> <p>Errichtung zusätzlicher, temporärer Zugänge: S-Bahnhöfe </p>	<p>ÖV-9.6 </p> <p>Errichtung zusätzlicher, temporärer Zugänge: Regional- und Fernverkehrsbahnhöfe </p>	<p>ÖV-9.7 </p> <p>Errichtung temporärer Bushaltestellen </p>	<p>ÖV-9.8 </p> <p>Sperrung einzelner Stationszuwegungen </p>
<p>ÖV-9.9 </p> <p>Vorhaltung einzelner Stationszuwegungen für bestimmte Nutzergruppen </p>			

ÖV-10 Infrastrukturmaßnahmen

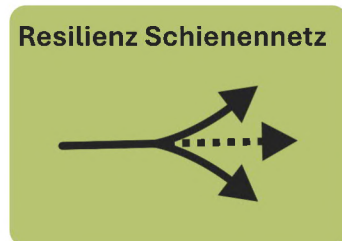
Infrastruktur






Die Infrastrukturmaßnahmen an Strecke, Strom, Sicherungs- und Stellwerktechnik zielen auf eine nachhaltige Leistungssteigerung und Stabilisierung des Schienenverkehrs von S-Bahn, U-Bahn, Regional- und Fernverkehr ab. Ziel ist es, einen dichten, zuverlässigen und störungsarmen Betrieb unter den Anforderungen des Olympiaverkehrs zu ermöglichen. Im Busbereich sind insbesondere Maßnahmen wie Bussonderfahrstreifen und LSA-Vorrangschaltungen zu prüfen und zu ergänzen, einschließlich der Ausweisung von Bussonderfahrstreifen im Elbtunnel.

ÖV-10.1 Aufrüstung auf ETCS: S-Bahn 	ÖV-10.2 Aufrüstung auf ETCS: Regional- und Fern- verkehr 	ÖV-10.3 Aufrüstung auf CBTC 	ÖV-10.4 Blockverdichtung: S-Bahn 
ÖV-10.5 Blockverdichtung: Regional- und Fern- verkehr 	ÖV-10.6 Aufrüstung auf zeit- gemäße Sicherungs- und Stellwerktechnik: S-Bahn 	ÖV-10.7 Bau von zusätzlichen Gleichrichterwerken 	ÖV-10.8 Einrichtung zusätzlicher Bussonderfahrtstreifen (temporär und dauerhaft) 
ÖV-10.9 Ausbau der LSA-Bevor- rechtigung des ÖPNV; digitale/verkehrsabhän- gige Steuerung 	ÖV-10.10  Temporäre Sonderfahr- streifen für den ÖPNV im Abschnitt rund um den Elbtunnel 		

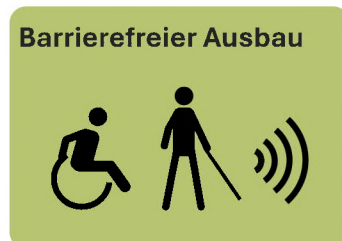
ÖV-11 Resilienz des vorhandenen Schienennetzes



Die Anlage zusätzlicher Kehr- und Wendegleise für Kurzführungen sowie von Gleiswechseln für operatives Kehren im Störfall zielt im Wesentlichen auf eine Erhöhung der Resilienz des vorhandenen Schienennetzes ab. Ziel ist es, die betriebliche Flexibilität und Störungsrobustheit des Netzes zu erhöhen, um auch bei außergewöhnlich hohen Verkehrsbelastungen, wie etwa während der Spiele, oder unvorhergesehenen Ereignissen einen stabilen Betrieb sicherzustellen. Die Maßnahme fokussiert sich auf infrastrukturelle Anpassungen, die ein schnelles und wirksames Eingreifen im Störfall ermöglichen und flexibel die Anpassung von Zugläufen sowie den Abbau von Verspätungen unterstützen.







ÖV-11.1 Resilienz des vorhan- denen Schienennetzes: S-Bahn 	ÖV-11.2 Resilienz des vorhan- denen Schienennetzes: U-Bahn 	ÖV-11.3 Resilienz des vorhan- denen Schienennetzes: Regional- und Fernverkehr 
---	---	---

ÖV-12 Barrierefreier Ausbau



Bis 2040 wird Hamburg auch ohne die Olympischen und Paralympischen Spiele wesentliche Schritte auf dem Weg zu einem vollständig barrierefreien ÖPNV umgesetzt haben. Zu allen Themen der Barrierefreiheit (Haltestellen, Fahrzeuge, digitale und analoge Information, Einbeziehung und Zusammenarbeit mit den Verbänden) sind Standards entwickelt, die hierfür die wesentliche Basis darstellen. Das Schnellbahnnetz (S-/U-Bahn) wird bis zu den Spielen bereits vollständig barrierefrei sein, alle Fahrzeuge und Bahnhöfe werden den Anforderungen grundsätzlich gerecht werden. Auch beim Bus sind alle fahrzeugseitigen Anforderungen bis dahin erfüllt, bei Fahrgastinformation und

Kommunikation sowie Betrieb und Service sind ebenfalls bereits unabhängig von den Spielen signifikante Verbesserungen geplant. Zusätzlicher Handlungsbedarf ergibt sich daher vor allem in der Priorisierung absehbar noch nicht vollständig umgesetzter Maßnahmen – insbesondere dem Ausbau von Bushaltestellen, der Fahrgastinformation im Zwei-Sinne-Prinzip und der Beseitigung kapazitiver Grenzen an großen Bahnhöfen (bspw. durch Bau weiterer Aufzüge) – sowie den spezifischen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.






<p>ÖV-12.1 Barrierefreier Ausbau des S-/U- und Regionalbahnnetzes</p> 	<p>ÖV-12.2 Barrierefreie Kapazitätssteigerung stark frequentierter Bahnhöfe: S-Bahn</p> 	<p>ÖV-12.3 Barrierefreie Kapazitätssteigerung stark frequentierter Bahnhöfe: U-Bahn</p> 	<p>ÖV-12.4 Barrierefreie Kapazitätssteigerung: Regional- und Fernverkehr</p> 
<p>ÖV-12.5 Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen</p> 	<p>ÖV-12.6 Erhöhung der Bahnsteigkante: U-Bahn</p> 		

ÖV-13 Fahrgastlenkung

Fahrgastlenkung



Zur optimierten Fahrgastlenkung und Kommunikation während der Spiele sind gesamtstädtische Kommunikationsmaßnahmen vorgesehen, die größtenteils alle öffentlichen Verkehrsmittel umfassen, zum einen in der digitalen und analogen Fahrgastinformation, zum anderen in der operativen Fahrgastlenkung und der Wegweisung während der Spiele.

<p>ÖV-13.1 Informationskampagne</p> 	<p>ÖV-13.2 HVV-App: Funktionserweiterung "Routing"</p> 	<p>ÖV-13.3 Integration ÖPNV in die Olympia-App</p> 	<p>ÖV-13.4 Fahrgastlenkung zu zusätzlichen Angeboten Bus/Fähre</p> 
<p>ÖV-13.5 Fahrgastlenkung im SPfV und Regionalverkehr</p> 	<p>ÖV-13.6 Bereitstellung zusätzliches Personal</p> 	<p>ÖV-13.7 Optimierung der Wegweisung im ÖPNV an Zu- und Abgang sowie Umstiegsorten</p> 	

6.2 Straßenverkehr

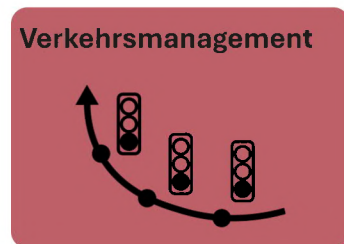
Während der ÖPNV die Hauptlast des Personentransportes im Zuge der Spiele übernimmt, bleibt der MIV wichtig für die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre und die Beförderung aller Personen, die auf ein Auto angewiesen sind. Neben solchen Einwohnenden der Metropolregion ist der MIV auch für die Olympische Familie zur Personenbeförderung und die Logistik der Spiele sowie für bestimmte Anreisegruppen relevant.

Die nachfolgende Liste beschreibt notwendige Maßnahmen, damit verkehrliche Einschränkungen kompensiert werden und der MIV und ÖPNV während der Spiele auf den Straßen verlässlich funktioniert. Dazu gehören auch Maßnahmen, die die Verkehrsmittelwahl der Gäste und der Olympischen Familie in Richtung Umweltverbund verschieben und die auswärtigen Pkw aus dem inneren Stadtgebiet, das sehr gut durch den Umweltverbund erschlossen sein wird, heraushalten werden. Die Maßnahmen im Bereich des MIV gliedern sich im Wesentlichen auf folgende Bereiche:

- Übergreifendes Verkehrsmanagement
- Verkehrssteuerung auf Bundes- und Fernstraßen
- Maßnahmen auf Stadtstraßen
- Maßnahmen im Umstieg auf den ÖPNV
- Mobilität für Olympische Familie und Workforce

Als ein weiteres Maßnahmenbündel ist es für den sicheren und attraktiven Ablauf der Veranstaltungen zielführend, einzelne Straßen im unmittelbaren Umfeld der Sportstätten für Kfz zu sperren, um Veranstaltungen und Fußverkehr entsprechenden Raum zu geben. Zwischen den Maßnahmentypen ergeben sich teilweise Abhängigkeiten und aufeinander aufbauende Anforderungen.

MIV-1 Übergreifendes Verkehrsmanagement

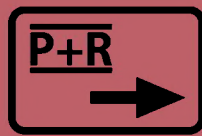


Zum ersten wichtigen Block gehört eine umfassende Information der Gäste mit und ohne Ticket inkl. Zaungäste zu Grundbedingungen der Anreise nach Hamburg inkl. niedrighschwelligem Zugang (u. a. Kombiticket P+R, ÖPNV, Stadtrad) zu Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, um Pkw-Fahrten zu vermeiden. Im Zuge dieser Maßnahme ist ein Ausbau der Informationsübermittlung zu Störungen, Sperrungen etc. an alle Verkehrsteilnehmenden vorgesehen. Zu dem Paket gehört auch eine Einführung und Erprobung von Logistikkonzepten für die Sportstätten und deren Umfeld. Ferner sind Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Gewährleistung einer umfassenden Informationskampagne zu berücksichtigen.

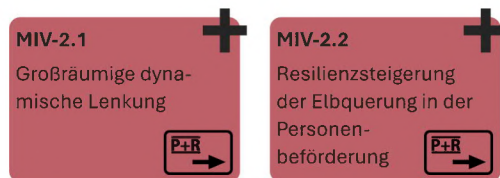


MIV-2 Verkehrssteuerung auf Bundes- und Fernstraßen

Bundes- u. Fernstraßen

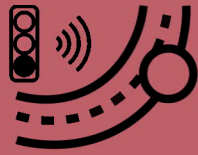


Im übergeordneten Straßennetz ist eine großräumige dynamische Lenkung zu P+R-Anlagen mit freien Kapazitäten sicherzustellen und zusätzlicher Pkw-Verkehr von den Innenstadtbereichen fernzuhalten. Dabei ist der olympiabedingte Verkehr jeweils bereits vor den innerstädtischen Straßen und vor relevanten Engpässen im Straßennetz abzulenken und auf entsprechende Umstiegsmöglichkeiten zum ÖPNV zu führen. Die Elbe stellt eine besondere Hürde für den Straßen- und Schienenverkehr in und rund um Hamburg dar. Aus diesem Grund soll eine Digitalisierung hin zu einer dynamischen Verkehrsmittelwahl verkehrsmittelübergreifend über die Elbe erfolgen.



MIV-3 Maßnahmen auf Stadtstraßen

Stadtstraßen



Im Bereich der Stadtstraßen werden Maßnahmen zur Steigerung einer an die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden angepassten Leistungsfähigkeit ergriffen: In dem Zuge wird eine Prüfung und Optimierung der Verkehrssteuerung im Kontext einer stadtweiten Strategie zur Modernisierung der Verkehrstechnik (Erfassungs- und Steuerungsmöglichkeiten) durchgeführt.

Im Umfeld der Veranstaltungsstätten werden Bereiche eingerichtet, die dafür sorgen, dass ausreichend große Flächen für die Sportveranstaltungen mit Vorflächen für den Einlass sowie als Fanmeilen für Zaungäste, Feiernde sowie als Orte der Zusammenkunft für Alle zur Verfügung stehen. Unter den verschiedenen Maßnahmen werden temporäre und dauerhafte sonstige Maßnahmen im Straßenraum zusammengefasst. Im Zuge der Spiele werden nah an den jeweiligen Sportstätten zusätzliche Flächen für Personenbeförderung, Logistik und Rettungswege im Verkehrsraum benötigt. Diese Flächen müssen freigehalten und gekennzeichnet werden für die vorgesehenen Nutzungen.

MIV-3.1 Verkehrssteuerung zur Steigerung der Leistungsfähigkeit	MIV-3.2 Beschleunigte Stabilisierung u. Optimierung der Leistungsfähigkeit	MIV-3.3 Integrierte übergreifende Baustellenlogistik und Baustellenmanagement	MIV-3.4 Ergänzung und Stärkung des ÖPNV durch fahrerlose Fahrzeuge
MIV-3.5 Begrenzung der verkehrlichen Auswirkungen der Sicherheitszonen	MIV-3.6 Ausweisung von abgestuften Verkehrsbereichen	MIV-3.6.1 Einrichtung temporärer Straßensperrungen	MIV-3.6.2 Durchsetzung Durchfahrtsbeschränkungen
MIV-3.6.3 Beschilderung zur Verkehrsberuhigung	MIV-3.6.4 Überprüfung/Ausweisung zusätzlicher Bewohnerparkzonen	MIV-3.7 Dauerhafte sonstige Maßnahmen im Straßenraum	MIV-3.8 Temporäre Maßnahmen im Straßenraum
MIV-3.9 Schutzmaßnahmen des Fußverkehrs gegenüber dem MIV	MIV-3.10 Schaffung Infrastruktur für Buslinien inkl. barrierefreie Haltepunkte für OLF	MIV-3.11 Schaffung Ein- und Ausstiegspunkte für Olympische Familie	MIV-3.12 Schaffung Ein- und Ausstiegsbereiche für Taxis und fahrerlose Shuttle
MIV-3.13 Ergänzung Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge	MIV-3.14 Bau der Äußeren Erschließung des Fernbahnhofes Altona-Nord	MIV-3.15 Gewährleistung ausreichender Logistik-/Vorstaufflächen und Rettungswege	

MIV-4 Maßnahmen im Umstieg auf den ÖPNV

Umstieg auf den ÖPNV



Die Maßnahmen für den Umstieg auf den ÖPNV umfassen u. a. den Ausbau der Digitalisierung der P+R-Anlagen in der Metropolregion. Zudem ist vorgesehen, relevante bestehende P+R-Anlagen und deren Umfeld und Übergang zum ÖPNV in der Metropolregion hinsichtlich Attraktivität, (subjektivem) Sicherheitsempfinden, Ausstattung, Reservierungssystem, Elektro-Ladeinfrastruktur und Wegeführung zum ÖPNV zu überprüfen und ggf. instand zu setzen. Zudem ist eine Erweiterung bestehender P+R-Anlagen um weitere Pkw-Parkstände und zusätzliche Infrastruktur zu vertiefen.

MIV-4.1

Ausbau der Digitalisierung der P+R-Anlagen



MIV-4.2

Belegungs- und Buchungssystem für Reise- und Charterbusse



MIV-4.3

Überprüfung und Instandsetzung aller als relevant eingestuften P+R-Anlagen



MIV-4.4

Erweiterung bestehender P+R-Anlagen um weitere Pkw-Parkstände



MIV-4.5

Neubau P+R-Anlage



MIV-4.6

Neubau Mobilitätshub Hausbruch als P+R-Anlage für Bus/Shuttle



MIV-4.7

Inbetriebnahme temporärer Ein- u. Ausstiegsbereiche für Reise- und Charterbusse



MIV-4.8

Herstellung provisorischer Großparkplätze



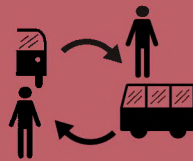
MIV-4.9

Neubau und Ergänzung von Ein- und Ausstiegsbereichen für fahrerlose Fahrzeuge



MIV-5 Mobilität für die Workforce und Olympische Familie

OLF und Workforce



Für die Fortbewegung der Workforce und der Olympischen Familie ist ein einfacher Zugang zum ÖPNV und weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu gewährleisten (im Sinne eines Kombitickets). Für die Hauptcluster, zwischen denen ein Großteil der Verkehre stattfindet, werden Linienbusse eingesetzt. Für die weiteren Sportstätten kann eine On-Demand-Flotte den verlässlichen Transport gewährleisten, die für die Olympische Familie als Sammelverkehr auf dynamischen Abruf für den Transport zwischen den Veranstaltungsorten eingesetzt werden kann.

MIV-5.1

Gewährleistung des einfachen Zugangs der OLF und Workforce zum ÖPNV



MIV-5.2

Linienbus-Flotte für den Transport der OLF und Workforce



MIV-5.3

OnDemand-Flotte für die olympische Familie als Sammelverkehr



MIV-5.4

Abstellanlagen für die Fahrzeuge der Olympischen Familie



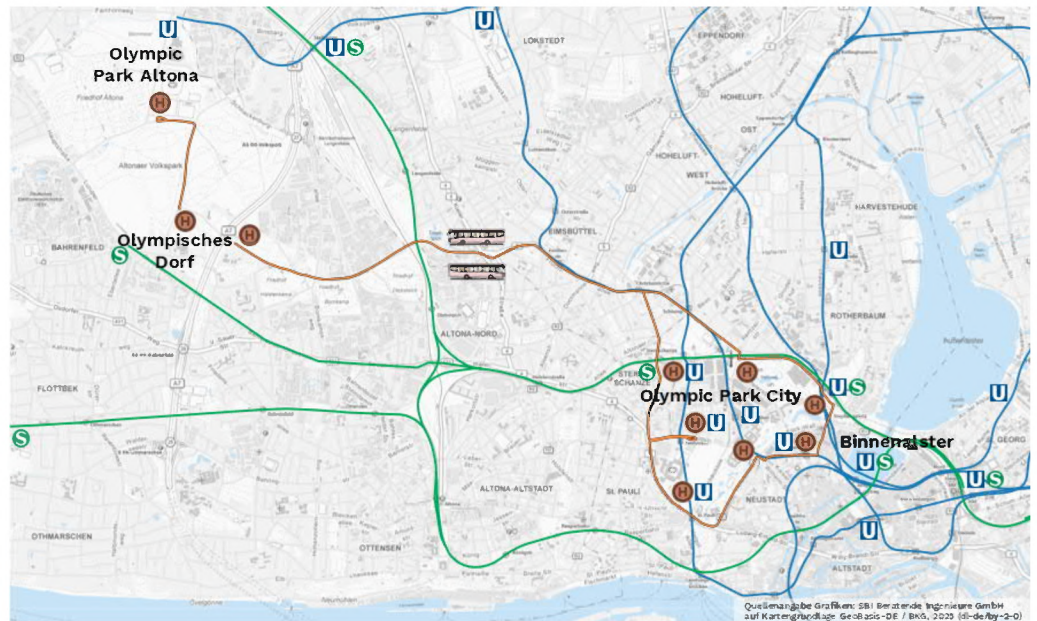


Abb. 20 Vorschlag für Buslinien der Olympischen Familie (orange dargestellt) zur Verbindung der zentralen Sportstätten ergänzend zum ÖPNV

6.3 Radverkehr

Der Radverkehr ist bei Großveranstaltungen ein essenzieller Baustein für eine nachhaltige und stadtverträgliche Mobilität, da er Verkehrsstaus reduziert, den Parkdruck minimiert und klimafreundliche Mobilität fördert. Die Maßnahmen im Bereich Radverkehr werden in drei Hauptkategorien unterteilt:

- Ausbau und Optimierung von Radverkehrsanlagen
- Ausbau der Angebote für klassische Fahrradabstellanlagen
- Verbesserung des Bike-Sharing- und E-Scooter-Sharing-Angebotes



R-1 Ausbau und Optimierung von Radverkehrsanlagen



Der beschleunigte Ausbau des Hamburger Radnetzes ist eine wichtige flankierende Maßnahme zur Verbesserung der gesamtstädtischen Radverkehrsinfrastruktur. Auch unabhängig von der Erreichbarkeit der Sportstätten ist ein engmaschiges Radverkehrsnetz aus verkehrsplanerischer, stadtentwicklungspolitischer und gesellschaftlicher Sicht von zentraler Bedeutung. Auf der Grundlage des geplanten Hamburger Radnetzes soll ein gezielter Ausbau von Radverkehrsanlagen erfolgen, die für die Erreichbarkeit aller Sportstätten mit dem Fahrrad relevant sind.

Auf der Grundlage des geplanten Hamburger Radnetzes soll ein gezielter Ausbau von Radverkehrsanlagen erfolgen, die für die Erreichbarkeit aller Sportstätten mit dem Fahrrad relevant sind. Das Olympische Radnetz setzt sich aus folgenden Abschnitten zusammen:

- Radrouten, die bereits jetzt die notwendigen Ausbaustandards erfüllen (97 km)
- bis zu den Spielen fertig gestellte Abschnitte des Radnetzes, momentan in Arbeit (21 km)
- geplante Abschnitte, für die eine Neupriorisierung der bisherigen Planungen sichergestellt werden sollte, sodass die Umsetzung rechtzeitig bis zu den Spielen erfolgen kann (66 km)
- Radrouten Plus außerhalb der Stadtgrenzen Hamburgs, die in Zusammenarbeit mit der Metropolregion Hamburg beschleunigt umgesetzt werden können, um das Einzugsgebiet für Radfahrende bei einer realistischen Reiseentfernung zu vergrößern (24 km)
- Stellen mit Verbesserungspotential, an denen Baumaßnahmen auch unter dem Mindeststandard oder alternativ eine temporäre Qualifizierung für den Zeitraum der Spiele (z. B. Umnutzung von Kfz-Fahrbahnen) zu prüfen ist, sowie eine Erweiterung der geplanten Radrouten zur Erschließung von abgelegenen Sportstätten (10 km)

R-1.1 Ausbau der Hamburger Radverkehrsanlagen 	R-1.2 Aufbau eines olympischen Radverkehrsnetzes 	R-1.2.1 + Neupriorisierung der Planung für den Hamburger Radnetz-Ausbau 	R-1.2.2 + Beschleunigte Umsetzung der Radrouten Plus 
R-1.2.3 + Qualifizierung von Schwachstellen im Radverkehrsnetz 	R-1.2.4 + Prüfung Freigabe ORN für den Radverkehr 	R-1.2.5 + Premium Bike Lane zwischen den Hauptclustern einrichten 	R-1.2.6 + Leitsystem für den Radverkehr einrichten 

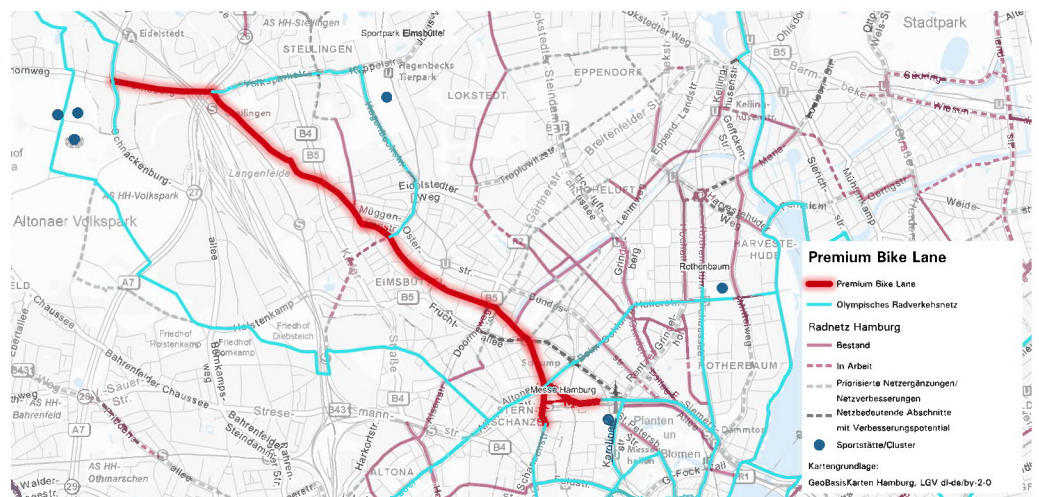


Abb. 21 Vorschlag zum Ausbau einer Premium Bike Lane im Olympischen Radverkehrsnetz zur Verbindung der Hauptclustern City und Altona

R-2 Ausbau der Angebote an klassischen Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen



Neben der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes stellt eine attraktive Fahrradinfrastruktur einen entscheidenden Hebel bei der Durchführung von Events mit klimafreundlicher Erschließung dar. Um nach der Fahrt mit dem Fahrrad zu den Sportstätten, zu zentralen Zielen in der Innenstadt oder zu den wichtigen ÖPNV-Haltestellen das Fahrrad sicher abstellen zu

können, sind neue oder zusätzliche Fahrradabstellanlagen notwendig. Für die Besuchenden der Sportstätten wird ein Radverkehrsanteil von 6 % angenommen. Wird berücksichtigt, dass nicht alle Veranstaltungen zeitgleich stattfinden, werden an den Sportstätten in Hamburg und Umgebung ca. 20.000 Fahrradstellplätze benötigt. Diese sollen jeweils zur Hälfte durch (temporäre) klassische Fahrradabstellanlagen und durch (temporäre) Bike-Sharing-Stellplätze (siehe R-3) zur Verfügung gestellt werden. Für den Standort Olympic Park Altona rund um die Arenen im Volkspark bedeutet dies z. B., dass die vorhandenen Abstellmöglichkeiten (temporär bzw. dauerhaft) auf jeweils 2.720 klassische und Bike-Sharing-Stellplätze erweitert werden. In der Innenstadt und an den wichtigen ÖPNV-Haltestellen ergibt sich ein zusätzlicher Bedarf von ca. 10.000 Fahrradstellplätzen. Der Anteil der klassischen Fahrradabstellanlagen wird auf ca. 20 %, d. h. ca. 2.000 klassische Fahrradstellplätze, geschätzt. Die restlichen zusätzlichen Kapazitäten in der Innenstadt werden in Form von Bike-Sharing-Stellplätzen geschaffen (siehe R-3).

R-2.1

Fahrradparken an den Sportstätten ausbauen



R-2.2

Fahrradparken in der Innenstadt und an ÖPNV-Haltestellen ausbauen



R-2.3

Schrottfahrräder entfernen



R-2.4

Kapazitätserhebungen zentraler Radabstellanlagen durchführen



R-3 Verbesserung des Bike-Sharing- und E-Scooter-Sharing-Angebotes

Sharing-Angebote



Bei Bike-Sharing- und E-Scooter-Sharing-Angeboten handelt es sich um Mobilitätskonzepte, bei denen Fahrräder oder E-Scooter kurzfristig, meist via App, gemietet werden können. Zur Verbesserung des Angebots an Mikromobilität während der Spiele ist eine Kombination aus dauerhaften und temporären Sharing-Stationen sinnvoll. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass an allen Sportstätten in Hamburg insgesamt ca. 10.000 (teils temporäre) Bike-Sharing-Stellplätze benötigt werden.

Ergänzend sind voraussichtlich weitere 8.000 zusätzliche (teils temporäre) Bike-Sharing-Stellplätze in der Innenstadt bzw. an ÖPNV-Haltestellen vorzusehen. Unter Berücksichtigung von Reserven sollte während der Spiele das bestehende Angebot an Bike-Sharing-Fahrrädern in der gesamten Stadt auf ca. 20.000 Fahrräder erhöht werden. Dies bedeutet eine Verdopplung des für das Jahr 2040 unabhängig von den Olympischen und Paralympischen Spielen vorgesehenen Bestands.

R-3.1

Aufstockung stadtwweiter Bike-Sharing Angebote



R-3.2

Einrichtung von Bike-Sharing-Stationen an den Sportstätten



R-3.3

Einrichtung von Bike-Sharing-Stationen im weiteren Stadtgebiet



R-3.4

Bereitstellung von zusätzlichen Bike-Sharing-Fahrrädern



R-3.5

Organisation von E-Scootern an Sportstätten



R-3.6

Live-Tracking Bike-Sharing-Fahrräder / E-Scooter



6.4 Fußverkehr

Die Austragung von Olympischen und Paralympischen Spielen stellt besondere Anforderungen an die städtische Fußverkehrsinfrastruktur: In kurzen Zeiträumen müssen große Fußverkehrsströme sicher, komfortabel und barrierefrei zu den Veranstaltungsorten und zurückgeführt werden. Insbesondere während der Paralympischen Spiele ist eine durchgängige Barrierefreiheit der Fußverkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Die Maßnahmen im Bereich Fußverkehr werden in zwei Hauptkategorien unterteilt:

- Ausbau und Optimierung von Fußverkehrsanlagen
- Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

F-1 Ausbau und Optimierung von Fußverkehrsanlagen

Fußverkehr



Die Maßnahmen für den Fußverkehr umfassen den Aufbau eines barrierefreien olympischen Fußverkehrsnetzes im Innenstadtbereich, um Sportstätten untereinander durch ein barrierefreies Wegenetz miteinander zu verknüpfen und den Fußverkehr zwischen den Sportstätten als Verkehrsmittel zu stärken. Ein weiterer Aspekt ist die Optimierung der Wegeinfrastruktur zwischen den Sportstätten und ÖPNV-Haltestellen, insbesondere

für Sportstätten außerhalb des Innestadtclusters, da aufgrund der räumlichen Lage und den daraus resultierenden Entfernungen keine direkte fußläufige Verbindung zwischen den Sportstätten untereinander vorgesehen ist. Zudem ist die Ausweitung der Fußverkehrskapazität am Hauptbahnhof von 500.000 Fahrgästen auf 750.000 Fahrgäste geplant (Abb. 22). Für eine gute Orientierung ist ein Olympisches Leitsystem für den Zeitraum der Spiele vorgesehen, welches auf dem bestehenden Fußverkehrsleitsystem aufbaut und die ausgewiesenen Fußverkehrsrouten um eine temporäre Wegweisung zu den Veranstaltungsorten ergänzt.







- | | | | |
|--|--|--|--|
| <p>F-1.1 </p> <p>Ausbau eines barrierefreien olympischen Fußverkehrsnetzes </p> | <p>F-1.2</p> <p>Optimierung der Fußverkehrsinfrastruktur zwischen Sportstätten und ÖPNV </p> | <p>F-1.3</p> <p>Ausweitung der Fußverkehrskapazitäten am Hamburger Hauptbahnhof </p> | <p>F-1.4 </p> <p>Leitsystem für den Fußverkehr </p> |
|--|--|--|--|



Abb. 22 Visualisierung zum Umbau des Hamburger Hauptbahnhofs (Quelle: bof architekten)

F-2 Verbesserung der Barrierefreiheit im Fußverkehr

Barrierefreiheit



Die Austragung von Olympischen und Paralympischen Spielen stellt besondere Anforderungen an die städtische Fußverkehrsinfrastruktur: In kurzen Zeiträumen müssen große Fußverkehrsströme sicher, komfortabel und barrierefrei zu den Veranstaltungsorten und zurückgeführt werden. Insbesondere während der Paralympischen Spiele ist eine durchgängige Barrierefreiheit der Fußverkehrsinfrastruktur unverzichtbar. Wesentliche qualitative Aspekte einer barrierefreien Infrastruktur für den Fußverkehr sind die Zonierung, Linierung, Kontrastierung und Nivellierung. Vor diesem Hintergrund wird eine Absichtserklärung für den strategischen Ausbau der gesamtstädtischen Barrierefreiheit verfasst, welche als zentrales strategisches Instrument zur verkehrlichen Vorbereitung auf die Olympischen und Paralympischen Spiele dient. Barrierefreiheit wird dabei nicht als temporäre Maßnahme während des Veranstaltungszeitraums verstanden, sondern als dauerhaftes Qualitätsmerkmal der städtischen Fußverkehrsinfrastruktur. Maßnahmen werden so konzipiert, dass sie über den Veranstaltungszeitraum hinaus wirksam bleiben und langfristig zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums beitragen und für eine dauerhafte Transformation hin zu einer inklusiven, fußgängerfreundlichen Stadt sorgen. Aufgrund des hohen und zeitlich konzentrierten Gästeaufkommens ist die Errichtung von temporären barrierefreien Zugängen an wichtigen Haltestellen zu prüfen. Dauerhaft verfügbare Dienstleistungsunternehmen für die Reparatur von Aufzügen während der Olympischen und Paralympischen Spiele stellen eine betriebliche Sicherungsmaßnahme dar, um den möglichst unterbrechungsfreien barrierefreien Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

F-2.1

Absichtserklärung Ausbau gesamtstädtische Barrierefreiheit im Fußverkehr



F-2.2

Errichtung temporärer barrierefreier Zugänge zu wichtigen Haltestellen



F-2.3

Dienstleistungsunternehmen zur Reparatur von Aufzügen vorhalten



6.5 Luftverkehr

Der Luftverkehr ist ein zentrales Verkehrsmittel für die internationalen Gäste. Die Maßnahmen im Bereich Luftverkehr werden in drei Hauptkategorien unterteilt:

- Optimierung des Angebots am Flughafen Hamburg Airport
- Einbeziehen weiterer Flughäfen mit akzeptabler Reisezeitentfernung („Multi Airport Konzept“)
- Kontinuierliche Fortschreibung der Konzepte zur Reaktionsmöglichkeit auf sich verändernde Rahmenbedingungen

L-1 Optimierung des Angebotes am Flughafen Hamburg Airport

Hamburg Airport (HAM)



Für den Hamburg Airport ist das Konzept zur Planung des Flughafenbetriebs während der Spiele, das bereits analog für bisherige Großveranstaltungen erarbeitet und umgesetzt wurde, weiterzuentwickeln und auf die Rahmenbedingungen der Spiele anzupassen. Für den Hamburger Flughafen bleiben geltende Regelungen zu Betriebszeiten usw. auch während der Spiele bestehen. Im Betriebskonzept wird auf die spezifischen Gegebenheiten der Spiele reagiert, insbesondere auf die Anforderungen in Bezug auf Barrierefreiheit.

L-1.1

Vermeidung von Kapazitätseinschränkungen während der Spiele



L-1.2

Betriebskonzept HAM weiterentwickeln



L-1.3

Kapazitäten barrierefreie Infrastruktur für Paralympische Spiele vorhalten



L-2 Optimierung des Angebots an weiteren Flughäfen

Ausweichflughäfen



In einem „Multi Airport Konzept“ können als Optionen für Charterflüge mit reinem Bezug zu den Spielen die Flughäfen Hannover, Bremen und Lübeck als weitere Flughäfen mit einer geringen Reisezeitentfernung eingebunden werden. An den genannten Flughäfen sind Kapazitätsreserven vorhanden. Zudem gilt es, Rahmenbedingungen im

Bereich der Schieneninfrastruktur zu schaffen, die eine effiziente Nutzung der weiteren Flughäfen in einem „Multi Airport Konzept“ sowie der internationalen Drehkreuze ermöglichen, indem das Angebot eines attraktiven Schienenanschlusses gestärkt wird.

L-2.1

Optionen von Ausweichflughäfen für Charterflüge bereitstellen



L-2.2

Angebot im Bereich Seamless-Travel/ Intermodalität stärken

L-3 Monitoring der verfügbaren Verkehrsleistung

Monitoring Kapazitäten



Im Zeitraum bis zu den Spielen erfolgt ein kontinuierliches Monitoring aktueller Entwicklungen in der Luftfahrt. Dazu können z. B. die Beobachtung der verfügbaren Verkehrsleistung und eine Auswertung von interkontinentalen Flugrouten für alle relevanten Flughäfen zählen. Aus Basis dieser Auswertungen können neue Erkenntnisse regelmäßig

und laufend in das Betriebskonzept einfließen. Auf diese Weise kann rechtzeitig mit potenziellen Verlagerungen in der Verteilung der Fluggäste auf die Flughäfen reagiert werden.

6.6 Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen

Neben den verkehrsträgerspezifischen Maßnahmen werden nachfolgend weitere Maßnahmen beschrieben, die übergeordnete Themenfelder betreffen oder sich auf mehrere Verkehrsarten beziehen.

Ü-1 Olympia-App entwickeln

Olympia-App



Eine für Olympia entwickelte App kann während der Olympischen Spiele als digitale Schnittstelle für Gäste fungieren und relevanten Informationen zu Veranstaltungen, Mobilität und Serviceangeboten bündeln. Darüber hinaus sollte sie auch Inhalte und Informationen für die olympische Familie sowie die Workforce bereitstellen. Ein weiteres Augenmerk der

App sollte auf Barrierefreiheit und Inklusion liegen. Die Olympia-App sollte bestehende barrierefreie Anwendungen wie die hvv Custom App integrieren. So erhalten Nutzende einen barrierefreien Zugang zu Fahrgastinformationen im ÖPNV.

Ü-2 Digitaler Olympia-Guide

Digitaler Olympia-Guide



Ein digitaler Olympia Guide, der bereits vor der Reise zur Verfügung steht, ist ein Instrument zur Information und Orientierung von Besuchenden der Olympischen Spiele. Als Pre-Trip-Guide bündelt er alle relevanten Informationen, die für Planung, Vorbereitung und Entscheidungsfindung im Vorfeld der Anreise notwendig sind. Der Pre-Trip-Guide sollte über An-

und Abreiseoptionen sowie Mobilitätsangebote vor Ort informieren. Nutzende erhalten dabei Empfehlungen für öffentliche Verkehrsmittel, kombinierte Tickets, Fuß- und Radwege sowie barrierefreie Angebote. Darüber hinaus kann der Guide die Reiseplanung vor Ort unterstützen, indem Informationen zu Wettkampfstätten, Entfernungen, Einlasszeiten und Sicherheitsanforderungen bereitgestellt werden

Ü-3 Verfügbarkeit Mobilfunk sicherstellen

Mobilfunkverfügbarkeit



Die flächendeckende und leistungsfähige Verfügbarkeit von Mobilfunk stellt während der Olympischen und Paralympischen Spiele eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung für einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltungen dar. Angesichts des erhöhten und zeitlich konzentrierten Personenaufkommens sowie der Abhängigkeit digitaler Anwendungen von

stabilen Mobilfunknetzen, kommt der Mobilfunkversorgung eine hohe Bedeutung zu. Insgesamt profitiert Olympia von einem leistungsfähigen und zukunftssicheren Mobilfunkausbau. Er ermöglicht nicht nur einen reibungslosen organisatorischen Ablauf, sondern steigert auch die Attraktivität der Spiele. Gleichzeitig hinterlässt der Ausbau ein Infrastruktur-Erbe, von dem Hamburg auch nach dem Ende der Spiele profitiert.

Ü-4 Smart Mobility Ansatz für Olympia nutzen

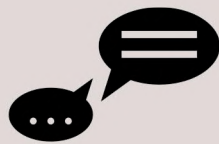
Smart Mobility-Ansatz



Hamburg verfügt mit seinem Smart-Mobility-Ansatz bereits heute über ein leistungsfähiges Fundament, um die Olympischen Spiele effizient, nachhaltig und nutzerorientiert umzusetzen. Zentrale Bausteine wie das Mobility Operating System (MOS), der digitale Zwilling der Stadt sowie eine integrierte Verkehrssteuerung ermöglichen es, Mobilität ganzheitlich zu planen, zu steuern und in Echtzeit anzupassen. Das MOS vernetzt alle relevanten Verkehrsträger – vom öffentlichen Personennahverkehr über Sharing-Angebote bis hin zum Individual- und Wirtschaftsverkehr – auf einer gemeinsamen digitalen Plattform. Für Olympia bedeutet dies: Alle Beteiligten erhalten transparente, aktuelle und personalisierte Mobilitätsinformationen. Routen, Verkehrsmittel und Zeitfenster können intelligent kombiniert werden, um Staus zu vermeiden, Kapazitäten optimal zu nutzen und eine reibungslose Erreichbarkeit aller Wettkampfstätten sicherzustellen.

Ü-5 Kampagnen mit Gamification-Ansätzen planen

Marketing Kampagnen



Zur Förderung der gesellschaftlichen Akzeptanz der Spiele kann ein Gamification-Ansatz als ergänzendes Kommunikations- und Beteiligungsinstrument eingesetzt werden. Ziel ist es, spieltypische Instrumente gezielt zu nutzen, um Informationen und Beteiligung miteinander zu verknüpfen und unterschiedliche Zielgruppen dabei einzubinden. Im Mittelpunkt des Gamification-Ansatzes steht die aktive Rolle der Nutzenden. Durch Aufgaben, Challenges oder Gewinnspiele können zentrale Inhalte, etwa zu Mobilität, Barrierefreiheit oder Nachhaltigkeit, verständlich und alltagsnah vermittelt werden. Insbesondere im verkehrlichen Kontext bietet Gamification die Möglichkeit, gewünschte Verhaltensweisen zu fördern, etwa die Nutzung des Fußverkehrs, Radverkehrs und des ÖPNV.

7 Resümee und Ausblick

Die in diesem Gutachten beschriebenen Maßnahmen für die Olympischen und Paralympischen Sommerspiele sind aus gutachterlicher Sicht dazu geeignet, dass eine Sportveranstaltung dieser Größenordnung in Hamburg verkehrlich nicht nur bewältigt werden kann, sondern auch eine Vielzahl an dauerhaft positiven Effekten für die zukünftige Mobilität in der Stadt und der gesamten Metropolregion mit sich bringt.

Die Ergebnisse und Hinweise aus den bereits im Vorfeld durchgeführten Formaten zur Bürgerbeteiligung sind in das vorliegende Konzept miteingeflossen. 36 Prozent der Teilnehmenden der durchgeführten Online-Umfrage nannten den Ausbau moderner Mobilitätsangebote als wichtiges übergeordnetes Thema. Weitere Aspekte mit hoher Bedeutung waren beispielsweise der Ausbau der Stadtrad-Stationen, der Barrierefreiheit, der Radwege und die Anpassung der ÖPNV-Taktung. Diese Inhalte wurden als Leitlinie für die Umsetzung genutzt, indem sie systematisch in die Schwerpunkte und Maßnahmen des Konzepts integriert wurden. Dadurch sind die Planungen und Überlegungen praxisnah, bedarfsgerecht und an den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet.

Die wesentlichen Aspekte und Themenfelder sind hier zusammengefasst:

- **Nachhaltige Verkehrserschließung:** Das Rückgrat der Personenbeförderung während der Spiele bilden die nachhaltigen Verkehrsträger des Umweltverbundes ÖV, Rad- und Fußverkehr. U. a. durch neue Verbindungen auf der Schiene und im Busverkehr würde eine komfortable und zügige An- und Abreise sichergestellt. Hingegen sind bei der Erschließung der Veranstaltungsorte bewusst keine Pkw-Stellplätze für den allgemeinen Besucherverkehr vorgesehen, um die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsarten zu fördern. Für den von außen kommenden MIV werden u. a. P+R-Angebote zur Verfügung gestellt, sodass Pkw-Fahrten im Stadtgebiet minimiert werden.
- **Kurze Reisezeiten:** Die Erreichbarkeit der Sportstätten wird überwiegend durch kurze und schnelle Wegeverbindungen im ÖPNV, aber auch im Rad- und Fußverkehr geprägt sein. Dabei werden – neben der Optimierung von relevanten Fußverkehrsverbindungen – die Reisezeiten durch engere ÖPNV-Taktungen verkürzt. Außerdem sorgt eine „Premium-Bike-Line“ und eine zusätzliche Buslinie für die Olympische Familie zwischen den beiden olympischen Clustern für eine zügige und sichere Verbindung.
- **Sicherung eines zuverlässigen ÖPNV-Angebots mit jederzeit ausreichenden Kapazitäten:** Trotz des durch die zusätzlichen Gäste aus dem In- und Ausland zu erwartenden wesentlich höheren Fahrgastaufkommens wird durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt, dass der ÖPNV weiterhin ein attraktives und leistungsfähiges Angebot für die Hamburger Bevölkerung und die Gäste gewährleistet. Neben der Ausweitung des Angebots durch zusätzliche Fahrten und neue Linien stehen insbesondere Maßnahmen zur Stärkung der Zuverlässigkeit und Resilienz des Angebots im Fokus (einschließlich Maßnahmen im Infrastrukturbereich wie beispielsweise zusätzliche Kehrgleise oder eine für dichte Zugfolgen ertüchtigte Stromversorgung sowie Leit- und Sicherungstechnik). Diese entfalten auch über die Spiele hinaus einen konkreten Nutzen für das Hamburger ÖPNV-Angebot.

- **Priorisierung von bedeutenden Infrastrukturprojekten mit nachhaltigem Nutzen auch für die Quartiersentwicklungen in Hamburg:** Die Spiele wären dafür geeignet, sowohl für die Erschließung der Sportstätten als auch für die zukünftige Mobilität in der Stadt maßgeblichen Infrastrukturprojekte auf der Schiene wie der U-Bahnlinie U5 und der S-Bahnlinie S6 bis 2040 zu priorisieren. Dauerhaft würden hiervon ein Großteil der Bevölkerung im Umfeld direkt (z. B. durch die verbesserte Erschließung von Stadtteilen) aber auch indirekt durch neue Umsteigemöglichkeiten im Bahnnetz profitieren. Insbesondere die Infrastrukturprojekte im Schienenpersonennahverkehr (U5 und S6), aber auch kleinere Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Bestandstrecken im U- und S-Bahnnetz sowie der Ausbau des städtischen Radverkehrsnetzes tragen zu einer weiteren Verbesserung der verkehrlichen Erschließungs- und Angebotsqualität im Hamburger Stadtgebiet bei. Dadurch profitiert die Entwicklung neuer bzw. bestehender Quartiere.
- **Abwicklung der individuellen Shuttle-Verkehre für die Olympische Familie in einem bestehenden Straßennetz/Anbindung des Olympischen Dorfs an das S-Bahn-Netz:** Zusätzliche Infrastrukturen (z. B. in Form von exklusiven Fahrstreifen) sind nicht vorgesehen. Die Shuttles integrieren sich im allgemeinen Verkehr oder nutzen bedarfsweise Bussonderfahrstreifen. Die Strecken sollen weitgehend störungsfrei (z. B. ohne Baustelleneinrichtungen) gehalten werden, wodurch auch der allgemeine fließende Verkehr profitiert. Überdies ist die Olympische Familie durch die ideale Anbindung des Olympischen Dorfs an das S-Bahn-Netz (S6, S-Bahnhof Trabrennbahn) nicht auf die Nutzung der Olympischen Flotte angewiesen, so dass das individuelle motorisierte Verkehrsaufkommen während der Spiele im Stadtgebiet geringgehalten wird. Neben diesem Nachhaltigkeitsaspekt ermöglicht dieser Umstand Begegnungen auf Augenhöhe zwischen den Hauptakteuren der Olympischen bzw. Paralympischen Spiele, deren auswärtigen Gästen und der Hamburger Bevölkerung.
- **Prognose eines geringeren Belastungsniveaus im motorisierten Individualverkehr trotz der Spiele gegenüber der heutigen Bestandsbelastung:** Mit dem Ziel einer Reduzierung des stadtweiten MIV-Anteils auf 20% (2023: 29%) wird sich das Straßenverkehrsgeschehen im Stadtgebiet entspannen. Bis zum Jahr 2040 werden die Straßen im Hamburger Straßennetz damit voraussichtlich geringere Verkehrsstärken aufweisen als heute und damit den bereits seit Jahren zu beobachtenden Trend weitgehend rückläufiger Verkehrsstärken im städtischen Straßennetz fortsetzen und verstetigen. Zudem sollen die Spiele in den Ferienzeiten stattfinden, die erfahrungsgemäß bereits ohnehin ein geringeres (Grund)Verkehrsaufkommen aufweisen.
- **Optimierung der Verkehrssteuerung auf den Straßen:** Die Optimierung der Verkehrsabwicklung an Lichtsignalanlagen ist dabei eng mit den Digitalisierungsprojekten (MOS) verknüpft. Die Verkehrsdatenerfassung soll wesentlich erweitert werden und damit mehr und bessere Daten für die effektive Steuerung der Lichtsignalanlagen zur Verfügung stellen. So wird es zukünftig möglich sein, die Steuerung der Lichtsignalanlagen deutlich zu flexibilisieren und über die heute noch regelhaft genutzte tageszeitabhängige Schaltung von Signalprogrammen hinaus zu einer verkehrabhängigen, lokal und netzweit

optimierten Signalprogrammbildung zu erweitern und dabei eine deutlich stärkere Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden zu ermöglichen.

- **Beschleunigung von Digitalisierungsprojekten im Mobilitätssektor:** Das Mobility Operating Systems (kurz MOS), das derzeit für Hamburg aufgebaut wird, setzt sich zum Ziel, sämtliche digitale Schnittstellen im Mobilitätsbereich zu harmonisieren. Damit sollen Daten verfügbar gemacht und deren Verarbeitung in Echtzeit gewinnbringend eingesetzt werden. Effizienzsteigerungen im MIV, aber auch Organisationsvorteile im Sharing-Bereich können hier erzielt werden. Im Rahmen einer Vorbereitung der Spiele kann die Weiterentwicklung konkretisiert werden, zum Beispiel im Hinblick auf praxistaugliche Verknüpfungen mit einer Olympia-App.
- **Vermeidung von Mobilitätseinschränkungen in den betroffenen Gebieten/ Schutz der Betroffenen in der Nachbarschaft vor zusätzlichem Verkehr:** Durch ein vierfach abgestuftes, maßgeschneidertes System wird sichergestellt, dass die Veranstaltungen verkehrssicher und konfliktarm durchgeführt und zugleich die Betroffenen in der Nachbarschaft bestmöglich geschützt werden. Dabei werden gefilterte Freigaben für bestimmte Verkehrsträger (z. B. Fuß- und Radverkehr bzw. Kfz mit Berechtigungsnachweis) vorgesehen. In Bereichen, wo nur tageweise Veranstaltungen durchgeführt werden, sind auch nur temporäre Einschränkungen im öffentlichen Straßenraum vorgesehen. Im Ergebnis werden übertragbare Konzepte für andere Großveranstaltungen in Hamburg im Einklang mit den Anliegen und Bedürfnissen von Wohnen und Gewerbe entwickelt.
- **Dauerhaft leistungsfähigere, umfeldverträgliche und barrierefreiere Erschließung von Sportstätten:** Sämtliche Veranstaltungsstätten und deren Umfelder werden hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit überprüft und die Erschließungssituationen im ÖPNV zum Beispiel durch kürzere und großzügig dimensionierte Wege verbessert. So profitiert etwa das Areal rund um den „Olympic Park Altona“ auch weit nach den Spielen von dem maßgeblich verbesserten Schnellbahn-Angebot. Für die Sportstätten werden im Zuge der Spiele Konzepte umgesetzt, die es auch danach erlauben Veranstaltungen im besseren Einklang zum Umfeld zu realisieren (z. B. mit Schutz der Nachbarschaft und optimierten Logistikkösungen).
- **Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum:** Die Olympischen und im Besonderen die Paralympischen Spiele sind ein guter Anlass, die Barrierefreiheit für das relevante Fußverkehrsnetz (mit besonderem Fokus zwischen ÖPNV-Zugängen und Sportstätten) zu analysieren und die angestrebten Qualitäten für eine Teilhabe für alle umzusetzen. Auch soll den Hamburger Bezirken außerdem die Möglichkeit gegeben werden, Förderungen von Nahmobilitätskonzepten mit einem Budget zur Projektierung von Maßnahmen der Barrierefreiheit für Quartiere mit einem hohen Optimierungsbedarf zu beantragen.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV und an deren Zugängen:** Der kontinuierliche Ausbau des Hamburger Nahverkehrs hin zu einem vollständig barrierefreien ÖPNV-Angebot erhält durch die Olympischen und Paralympischen Spiele nochmals einen Schub. Da auch ohne die Spiele bereits vor 2040

fahrzeugseitig die vollständige Barrierefreiheit erreicht sein wird, ebenso bei allen S-/U-Bahnhöfen, liegen die Schwerpunkte bei der Kommunikation und im Bereich der Infrastruktur beim Bus. Im Mittelpunkt stehen die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips in allen wesentlichen Bereichen der Fahrgastinformation und Kommunikation, die Priorisierung des weiteren Ausbaus der Haltestellen im Busnetz auf besonders fahrgaststarke bzw. für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste besonders relevante Haltestellen, die Überprüfung und Anpassung der Kapazitäten bei Aufzügen sowie die Modernisierung älterer, nicht mehr in allen Punkten den heutigen Standards entsprechender Anlagen.

- **Umsetzung eines durchgängigen Radroutennetzes in Hamburg und darüber hinaus:** Bis zu den Spielen sollen in Hamburg einschließlich der direkt angrenzenden „Radrouten Plus“ ins Umland rund 120 km qualifizierte Radverkehrsanlagen (Radrouten-Standard) entstehen. Das Olympische Radnetz sieht nicht nur den Ausbau rund um die Veranstaltungsstätten bzw. Cluster vor, sondern integriert auch zum Nutzen der gesamten Bevölkerung die Umsetzung der Hamburger Achsen in alle Himmelsrichtungen.
- **Erhöhung der Anzahl an Radabstellmöglichkeiten an den Veranstaltungsorten und im erweiterten Innenstadtbereich:** Da eine Radverkehrsoffensive zu den Spielen nur erfolgreich ist, wenn auch ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, werden rund 10.000 zusätzliche Abstelleinheiten an den Sportstätten und bis zu 2.000 im erweiterten Innenstadtbereich vorgesehen. Die zusätzlich geschaffenen Kapazitäten fördern einen nachhaltigeren Veranstaltungsverkehr mit dem Fahrrad auch über den Zeitraum der Spiele hinaus. Für Bedarfe, die nur während der Olympischen Spiele erforderlich sind, werden temporäre (nachhaltige) Angebote vorgesehen.
- **Weiterentwicklung eines der führenden Bikesharing-Systeme in Deutschland:** Der kontinuierliche Ausbau von mindestens 350 neuen Leihrädern und 20 neuen Stationen pro Jahr soll aufrechterhalten, die Anzahl der Leihräder auf ca. 10.000 (heute 4.300) und die Anzahl der Stationen auf ca. 600 (heute 350) erhöht werden. Durch dieses alltagsrelevante Angebot profitiert ein stetig größer werdender Teil der Hamburger Bevölkerung. Für die Bedarfe an Veranstaltungsstätten, die nur während der Spiele bestehen, werden temporär Pop-Up-Stationen eingesetzt.
- **Einsatz innovativer Logistikkonzepte:** Neue Möglichkeiten von geräuscharmer Anlieferung in Tagesrandzeiten, Einsatz von Micro-Fahrzeugen zur Verteilung in Fußverkehrszonen oder Einsatz von Verteilhubs können während der Spiele im Realbetrieb eingesetzt und anschließend verstetigt werden.
- **Ausweitung des P+R-Angebots in der Metropolregion:** Zu den Spielen erfolgen die Erweiterung bzw. der Neubau von P+R-Anlagen, insbesondere dort, wo der entsprechende Bedarf schon jetzt am größten ist. Zusätzlich fließen Mittel in die Attraktivierung und Digitalisierung bestehender Anlagen über die Landesgrenzen von Hamburg hinaus.
- **Interregionale Lösung für die größere Nachfrage nach Flugverbindungen:** Da die verfügbare Verkehrsleistung des Hamburg Airport Helmut Schmidt nicht erhöht werden wird, wird der gesteigerten Nachfrage

während der Spiele im Verbund mit international relevanten Drehkreuzen (Frankfurt, München, Kopenhagen, Berlin und Düsseldorf), aber auch mit kleineren Flughäfen (wie Hannover, Bremen und Lübeck) in einem „Multi Airport Konzept“ begegnet werden. Dabei sollen verkehrsträgerübergreifende Angebote im Luft-/Schienenverkehr gestärkt werden. Bis 2040 international umgesetzte Projekte, wie beispielsweise die Fehmarn-Belt-Querung, sorgen dabei für eine bessere Erreichbarkeit von Hamburg aus dem Norden (v. a. Kopenhagen). Am Hamburger Flughafen wird eine größere Anzahl an Fluggästen durch Effizienzsteigerungen und betriebliche Optimierungsmaßnahmen erreicht werden. Ein Aussetzen der Nachtflugbeschränkungen während der Spiele ist nicht vorgesehen.

- **Stärkung der Zusammenarbeit innerhalb der Metropolregion:** Viele der wichtigen Infrastrukturprojekte (wie z. B. der Ausbau des Radverkehrsnetzes, der S-Bahnlinie S5, Maßnahmen zum Verkehrsmanagement und der P+R-Infrastruktur), die bis 2040 fertig gestellt werden sollen, müssen Landesgrenzen übergreifend umgesetzt werden. Dies stärkt und fördert den Zusammenhalt und die gemeinsame Arbeit in der gesamten Metropolregion Hamburg.