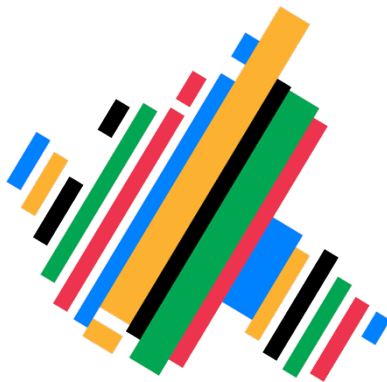




Olympia & Paralympics in Hamburg.

Eine Chance für alle.

Mobilitätskonzept

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung und Hinleitung.....	3
2	Prognosegrundlagen.....	5
3	Zentrale Kennwerte und Besucherzahlen	5
3.1	<i>Der bemessungsrelevante Spitzentag.....</i>	<i>7</i>
3.2	<i>Verkehrsmodell und Szenarien</i>	<i>7</i>
4	Der Umweltverbund als Rückgrat der Spiele	8
4.1	<i>Maßnahmen im ÖPNV</i>	<i>9</i>
4.2	<i>Radverkehr.....</i>	<i>10</i>
4.3	<i>Fußverkehr.....</i>	<i>12</i>
5	Smarte Innovationen und Logistik.....	12
5.1	<i>Beschleunigte Umsetzung smarter Mobilitätsprojekte.....</i>	<i>13</i>
5.2	<i>Erprobung innovativer Logistikkonzepte.....</i>	<i>13</i>
6	Infrastruktur und Stadtentwicklung	14
7	Straßenverkehr, Park&Ride und Management & Flugverkehr	14
7.1	<i>Intelligentes Verkehrsmanagement</i>	<i>14</i>
7.2	<i>Ausweitung des Park and Ride-Angebots</i>	<i>15</i>
7.3	<i>Verkehrliche Bereiche im Umfeld der Veranstaltungsstätten.....</i>	<i>15</i>
7.4	<i>Mobilität der Olympischen Familie</i>	<i>16</i>
7.5	<i>Interregionale Lösung für den Flugverkehr</i>	<i>17</i>
8	Barrierefreiheit und Paralympics	17
9	Beteiligungsprozesse und Stakeholder.....	18
9.1	<i>Einbindung von Fachbehörden und Dienstleistern</i>	<i>18</i>
9.2	<i>Bürgerbeteiligung</i>	<i>19</i>
10	Langfristiger Nutzen für Hamburg	19

1 Zusammenfassung und Hinleitung

Die Freie und Hansestadt Hamburg befindet sich gemeinsam mit den Gebietskörperschaften Berlin, Köln Rhein-Ruhr und München in der nationalen Bewerbungsphase für eine deutsche Bewerbung um die Ausrichtung Olympischer und Paralympischer Spiele in den Jahren 2036, 2040 oder 2044. In diesem Rahmen prüft der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) die Konzepte der interessierten Gebietskörperschaften, auf Basis der bis zum 4. Juli einzureichenden finalen Bewerbungsunterlagen, und entscheidet im Rahmen der außerordentlichen Mitgliederversammlung am 26. September 2026 über die deutsche Ausrichterstadt bzw. Region für die deutsche Bewerbung beim International Olympic Committee (IOC).

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen des Vorprojekts Olympische und Paralympische Spiele (VOP) in Zusammenarbeit mit Fachbehörden, Verkehrsunternehmen und externen Mobilitätsplanungsbüros ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das eine strukturierte Einordnung und Machbarkeit der Olympischen und Paralympischen Spiele aufzeigt.

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.

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.

Mit dem Ziel einer Reduzierung des stadtweiten MIV-Anteils auf **20 Prozent** (im Jahr 2023 lag dieser bei 29 Prozent) wird sich das Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet weiter verändern. Bis zum Jahr 2040 wird das Hamburger Straßennetz voraussichtlich geringere Verkehrsstärken aufweisen als heute und damit den bereits seit Jahren zu beobachtenden Trend rückläufiger Verkehrsstärken im städtischen Straßennetz fortsetzen und verstetigen. Zudem sollen die Spiele in den Ferienzeiten stattfinden, die erfahrungsgemäß ohnehin bereits ein geringeres Verkehrsaufkommen aufweisen.

Grundlegendes Ziel ist, dass Hamburg als wichtiger Wirtschaftsstandort, Hafenstadt und Logistikknoten mit überregionaler Bedeutung auch während der Olympischen und Paralympischen Spielen verkehrlich leistungsfähig ist. Um das allgemeine Straßennetz nicht mit zusätzlichen Verkehren zu belasten, wird angestrebt, dass Gäste zu den jeweiligen Spielstätten ausschließlich mit einem leistungsfähigen öffentlichen Personennahverkehr anreisen, sodass keine wesentliche Zusatzbelastung im motorisierten Individualverkehr entsteht.

Das Rückgrat der Personenbeförderung während der Olympischen und Paralympischen Spiele bildet daher der Umweltverbund und damit die nachhaltigen Verkehrsträger ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Unter anderem durch neue Verbindungen auf der Schiene und im Busverkehr wird eine komfortable und zügige An- und Abreise sichergestellt. Dies umfasst sowohl die Einrichtung neuer direkter Busverbindungen zwischen den relevanten Spielstätten als auch den Ausbau der Infrastruktur, beispielsweise durch den Bau der U5.

Hingegen sind bei der Erschließung der Veranstaltungsstätten bewusst keine PKW-Stellplätze für den allgemeinen Besucherverkehr vorgesehen. Dieses Konzept hat sich bereits während der Spiele in Paris bewährt und fand auch im Rahmen der UEFA EURO 2024 in Hamburg Anwendung. Für Gäste die dennoch mit motorisiertem Individualverkehr anreisen, werden unter anderem Park-and-Ride-Angebote zur Verfügung gestellt, sodass die Besucher frühzeitig auf den ÖPNV umsteigen können.

Das Mobilitätskonzept für die Bewerbung um Olympischen und Paralympischen Spiele 2036, 2040 oder 2044 zeigt, dass eine Sportveranstaltung dieser Größenordnung in Hamburg nicht nur bewältigt werden kann, sondern auch eine Vielzahl an dauerhaft positiven Effekten für die zukünftige Mobilität der Bürgerinnen und Bürger in ihrer Stadt und der gesamten Metropolregion mit sich bringt.

Durch den positiven Impuls und die Dynamik, die von den Olympischen und Paralympischen Spielen ausgehen, werden zahlreiche städtische und regionale Großprojekte beschleunigt realisiert werden können. Die beschleunigte Umsetzung verbessert die Alltagsmobilität und steigert die Lebensqualität in Hamburg. Somit fungiert das Großereignis als Katalysator für eine zügigere Entwicklung und Modernisierung von Projekten, die für die zukünftige Gestaltung Hamburger sowieso geplant sind und von denen die Hamburgerinnen und Hamburger, die Pendlerinnen und Pendlerinnen und Pendler, Besucherinnen und Besucher sowie Unternehmen und der Standort nachhaltig und langfristig profitiert.

2 Prognosegrundlagen

Die Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 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. Auch die im Konzept erarbeiteten Maßnahmen beziehen sich auf das Jahr 2040.

Zur Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Großveranstaltung wurden die beiden Szenarien ohne beziehungsweise mit olympischen und paralympischen Spielen modellhaft betrachtet. Es wurden Maßnahmen entwickelt, mit denen die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems sichergestellt und gleichzeitig ein langfristiger Mehrwert für die gesamtstädtische Mobilität erreicht werden kann.

3 Zentrale Kennwerte und Besucherzahlen

Insgesamt gehen für die Olympischen Spiele voraussichtlich etwa zehn Millionen Tickets in den Verkauf, davon etwa sieben Millionen für Olympische Veranstaltungen innerhalb Hamburgs. Die restlichen drei Millionen Tickets werden für Sportstandorte außerhalb von Hamburg verkauft, beispielsweise in Bremen, Dresden, Hannover, Kiel, Magdeburg, Markkleeberg, Rostock und Wolfsburg. Für die Paralympischen Veranstaltungen werden etwa 2,5 Millionen Tickets angeboten. Die Paralympischen Wettbewerbe finden bis auf die Disziplin Para-Segeln alle in Hamburg statt.

Für die Studie wird die Annahme getroffen, dass die Tickets vollständig verkauft werden. Dies stellt den verkehrlich ungünstigsten Fall darstellt. Weiterhin wird davon ausgegangen, dass jede Person durchschnittlich zwei Tickets erwirbt. Das entspricht

einem sehr konservativ gerechnet Basisfall. In Paris waren es im Durchschnitt 4,7 Tickets pro Person.

Neben den Gästen mit Tickets werden auch weitere Gäste im Olympiazeitraum nach Hamburg kommen. Dabei handelt es sich zum Teil um Gäste, die das olympische Flair wahrnehmen und beispielsweise am Public Viewing teilnehmen wollen, 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 insgesamt etwa zehn Millionen Besuchende nach Hamburg kommen. Neben den etwa 3,5 Millionen Gästen mit Tickets sind somit etwa 6,5 Millionen Hamburg-Besuchende ohne Ticket zu erwarten.

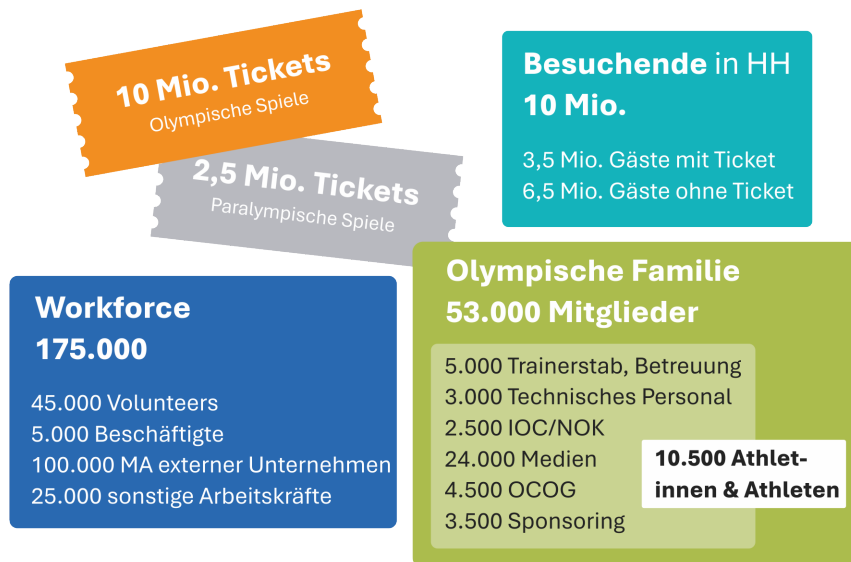


Abbildung 1 Zentrale Kennwerte

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 Tourismusreport¹ 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.

3.1 Der bemessungsrelevante Spitzentag

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. Hierfür wird der Wettkampfkalender von Paris sowie die Kapazitätsannahmen für die Hamburger Wettkampfstätten zugrunde gelegt. An diesem Tag ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen in Hamburg am größten, sodass dieser als Basis für die Betrachtung des „Modells mit Olympischen und Paralympischen Spielen“ herangezogen wird. Damit wird für die Betrachtung des Gesamtveranstaltungszeitraums ebenfalls der ungünstigste Fall herangezogen. Dieser Spitzentag ist der 6. Veranstaltungstag, ein Donnerstag, mit insgesamt circa 527.000 Tickets an den unterschiedlichen Wettkampfstandorten in Hamburg. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass sich an diesem Tag zusätzlich rund 130.000 Besucher im Hamburger Stadtgebiet aufhalten werden, die von außerhalb Hamburgs anreisen und sich ohne Ticket im Stadtgebiet bewegen. Die Berechnung basiert auf einer Verteilung der Gesamtbesucherzahl über definierte Schlüsselwerte für den gesamten Zeitraum der Spiele. Hinzukommen 210.000 An- und Abreisende Gäste, so dass am Spitzentag sich insgesamt circa 790.000 Ticketinhaber und Touristen zusätzlich in der Stadt befinden werden. Diese schlüsseln sich wie folgt auf:

3.2 Verkehrsmodell und Szenarien

Das Hamburger Verkehrsmodell für öffentlichen Verkehr und motorisierten Individualverkehr wurde auf das Prognosejahr 2040 angepasst, um verkehrliche Bewertungen im Betrachtungsjahr abschätzen zu können. Der **Ohne-Fall** zeigt, wie der Verkehr ohne Olympische und Paralympische Spiele im Jahr 2040 aussehen wird.

¹ Paris Tourism Research Department: Preliminary tourism report. Olympic Games Paris 2024 – a collective and regional dynamic. Paris, 2024

Es wird vorausgesetzt, dass unter anderem große Infrastrukturprojekte wie die U5 und die S6 sowie die Norderelbbrücke mit ihrem achtstreifigen Ausbau bis 2040 fertiggestellt sind.

Für den Verkehrsmodell **Mit-Fall**, der zeigt, wie der Verkehr mit Olympischen und Paralympischen Spielen im Jahr 2040 aussehen wird, wurden neben den olympischen und paralympischen Standorten wie Wettkampfstätten und Medienzentren das geplante Angebot des öffentlichen Verkehrs, mögliche Straßensperrungen rund um die Sportstätten und auch zentrale Kennwerte aus den Erfahrungen von Paris 2024 integriert.

Die Ergebnisse geben Hinweise, welche Netzbereiche in besonderem Maße durch Veränderungen während der Olympischen und Paralympischen Spiele betroffen sein werden.

4 Der Umweltverbund als Rückgrat der Spiele

Der öffentliche Personennahverkehr 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 Besucherinnen und Besucher sowie der Mitwirkenden.

Entsprechend dem durch die Entwicklung der beiden Cluster Olympic Park City und Olympic Park Altona sowie der vielen innenstadtnahen Sportstätten verfolgten Konzept der **Spiele der kurzen Wege** werden überwiegend kurze Wegeverbindungen im ÖPNV, aber auch im Fuß- und Radverkehr etabliert. Dabei werden neben der Optimierung von relevanten Fußverkehrsverbindungen die Reisezeiten durch engere ÖPNV-Taktungen verkürzt. Außerdem sorgt eine Premium-Bike-Line für eine direkte Radverbindung.

4.1 Maßnahmen im ÖPNV

Im Bereich Betrieb und Angebot sind **Taktverdichtungen bestehender Linien** vorgesehen, beispielsweise bei U-Bahn, S-Bahnen und Bussen je nach Auslastung.

Dies umfasst beispielsweise die Linien U2 (vier Züge statt drei Züge in 10 Minuten), oder die Linie X22 (alle 5 Minuten statt alle 10 Minuten).

Autonome Shuttleverkehre kommen vor allem dort zum Einsatz, wo Wettkampfstätten weiter vom Schnellbahnnetz entfernt liegen oder der Fußweg erschwert ist sowie für mobilitätseingeschränkte Besuchergruppen. So wird sichergestellt, dass alle Gäste die Wettkampfstätten erreichen. Zur Entlastung der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Harburg wird eine **zusätzliche Fährverbindung** zwischen Landungsbrücken und dem Harburger Binnenhafen im Zuge der weiteren Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für die Spiele geprüft. Diese Verbindung würde neben der Entlastung der S-Bahn vor allem eine touristisch attraktive Ergänzung für Besucherinnen und Besucher zum Verkehrsangebot darstellen.

Im Bereich Infrastrukturen ist der Ausbau mit der Einrichtung zusätzlicher, dauerhafter Zugänge bei S-Bahn, Regional- und Fernverkehr vorgesehen. Dazu zählen einfach umsetzbare Maßnahmen wie die Verbesserung der Beschilderung und der Wegebeziehungen. Ergänzend sind auch umfassendere bauliche Eingriffe in die bestehende Bausubstanz möglich, etwa die Verbreiterung von Eingängen, die Erweiterung von Treppen- und Rampenanlagen oder die Anpassung von Zuwegungen. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Zugänge zu erhöhen und Engpässe zu beseitigen. An ausgewählten, oberirdischen Bahnhöfen ist der Bau zusätzlicher, dauerhafter Zugänge vorgesehen.

Im Bereich Kommunikation liegt der Fokus auf Fahrgastlenkung durch Informationsangebote im Zwei-Sinne-Prinzip, um Menschen mit Beeinträchtigungen sicher durch die Stadt zu lenken.

Trotz des durch die zusätzlichen Gäste aus dem In- und Ausland zu erwartenden wesentlich höheren Fahrgastaufkommens im Hamburger ÖPNV wird durch verschiedene Maßnahmen sichergestellt, dass der Hamburger ÖPNV weiterhin ein attraktives und mit ausreichender Kapazität versehenes Angebot für die Hamburger Bevölkerung und Gäste darstellt. Neben der Ausweitung des Angebots durch zusätzliche Fahrten und neue Buslinien stehen insbesondere Maßnahmen zur Stärkung der Zuverlässigkeit und Resilienz des Angebots im Fokus, einschließlich

noch zu prüfende Maßnahmen im Infrastrukturbereich wie etwa 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, indem es Verspätungen weiter reduziert und dichtere Taktungen ermöglicht.

Für die Olympische und Paralympische Familie wird eine Buslinie zwischen den beiden olympischen Clustern eingerichtet, um eine zügige und sichere Verbindung zu gewährleisten

4.2 Radverkehr

Ausbau des Radverkehrsnetzes

Bis zu den Spielen sollen in Hamburg einschließlich der direkt angrenzenden Radrouten Plus ins Umland rund **120 Kilometer qualifizierte Radverkehrsanlagen** im Radrouten-Standard entstehen und durch die Spiele beschleunigt umgesetzt werden. Dies umfasst:

21 Kilometer: bis zu den Spielen fertiggestellte Abschnitte des Radnetzes, welche momentan bereits in Arbeit sind

66 Kilometer: geplante Abschnitte, für die eine Neupriorisierung der bisherigen Planungen sichergestellt wird, sodass die Umsetzung rechtzeitig bis zu den Spielen erfolgen kann

24 Kilometer: Radrouten Plus außerhalb der Stadtgrenzen Hamburgs, um das Einzugsgebiet für Radfahrende zu vergrößern. Hier erfolgen entsprechende Abstimmungen mit den Gemeinden und Kommunen im Umland.

10 Kilometer: Verbesserungspotential, an denen Baumaßnahmen auch unter dem Mindeststandard oder alternativ eine temporäre Qualifizierung für den Zeitraum der Spiele zu prüfen ist, sowie eine Erweiterung der geplanten Radrouten zur Erschließung von abgelegenen Sportstätten

Das Radnetz zu den Spielen sieht nicht nur den Ausbau rund um die Veranstaltungsstätten beziehungsweise Cluster vor, sondern fördert auch, die Umsetzung der Hamburger Achsen in die verschiedenen Himmelsrichtungen. So wird ein dauerhafter und langfristiger Mehrwert für den Verkehr im Umweltverbund und die Querverbindungen der verschiedenen Stadtteile geschaffen. Der konsequente Ausbau des städtischen Radverkehrsnetzes stärkt nicht nur die Erschließung und

Angebotsqualität im Hamburger Stadtgebiet, sondern macht die Stadt zugleich lebenswerter, nachhaltiger und attraktiver für alle, die sie täglich erleben

Radabstellmöglichkeiten

Für die Besuchenden der Sportstätten wird ein Radverkehrsanteil von 6 % angenommen. Wird berücksichtigt, dass nicht alle Veranstaltungen zeitgleich stattfinden, werden an den Sportstätten ca. 20.000 Fahrradstellplätze benötigt. Diese sollen jeweils zur Hälfte durch (temporäre) klassische Fahrradabstellanlagen für private Fahrräder und durch (temporäre) Bike-Sharing-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden.

In der Innenstadt und an den wichtigen ÖPNV-Haltestellen ergibt sich sowohl durch Gäste mit Tickets, die nach der Veranstaltung touristische Ziele besuchen, sowie Gäste ohne Tickets, die sich in der ebenfalls in der Stadt aufhalten, einen zusätzlichen 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

Die zusätzlich geschaffenen Kapazitäten fördern einen nachhaltigeren Veranstaltungsverkehr auch über den Zeitraum der Spiele hinaus. Für Bedarfe, die nur während der Olympischen Spiele erforderlich sind, werden temporäre nachhaltige Angebote vorgesehen.

Weiterentwicklung des Bikesharing-Systems

Die Dynamik von mindestens 350 neuen Leihrädern und 20 Stationen pro Jahr soll aufrechterhalten werden, sodass die Anzahl der Leihräder von heute 4.300 auf circa **10.000** und die Anzahl der Stationen von heute 350 auf circa **600** bis ins Jahr 2040 erhöht wird. Durch dieses alltagsrelevante Angebot profitiert ein größer werdender Teil der Hamburgerinnen und Hamburger. Für die Bedarfe an Veranstaltungsstätten, die nur während der Spiele bestehen, werden temporär Pop-Up-Stationen eingesetzt.

An dezentralen Sportstätten wie beispielsweise der Regattastrecke Dove Elbe sollen dauerhafte Stationen errichtet werden, um eine Grundversorgung sicherzustellen und die Erreichbarkeit dieser Bereiche langfristig zu verbessern. An Spielstätten mit einer hohen Nachfrage werden zusätzliche, temporäre Stationen vorgesehen.

4.3 Fußverkehr

Der Ausbau und die Optimierung von Fußverkehrsanlagen erfordern die Errichtung eines barrierefreien Fußverkehrsnetzes mit durchgängiger Gestaltung aller relevanten Wegebeziehungen gemäß den qualitativen Anforderungen an eine barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur. Der barrierefreie Ausbau des Fußverkehrsnetzes schafft dabei nicht nur die Voraussetzung für die Bewältigung der Fußverkehrsströme während der Olympischen und Paralympischen Spiele, sondern stellt auch langfristig einen nachhaltigen Mehrwert für die alltägliche barrierefreie Mobilität aller Hamburgerinnen und Hamburger sowie Besucherinnen und Besucher mit Einschränkungen dar.

Im Rahmen der Olympia-Vorbereitung wird Barrierefreiheit im Fußverkehr nicht allein im Zuge zentraler Veranstaltungsachsen betrachtet, sondern soll bewusst in Fußverkehrskonzepte der einzelnen Quartiere integriert werden. Diese Quartiere übernehmen eine zentrale Rolle für die Bewältigung der olympiabedingten Personenströme, insbesondere in den Bereichen der Unterbringung, der Versorgung sowie der fußläufigen Erschließung von ÖPNV-Haltepunkten. Die quartiersbezogenen Fußverkehrskonzepte können dabei als planerisches Instrument dienen, um lokale Defizite zu identifizieren, bedarfsgerechte Maßnahmen abzuleiten und eine gesamtstädtische barrierefreie Fußverkehrsinfrastruktur umzusetzen.

5 Smarte Innovationen und Logistik

Hamburg nimmt in Deutschland und Europa eine herausragende Rolle als Innovationsstandort für Mobilität ein. Das Mobilitätskonzept der Stadt zeichnet sich durch eine enge Verzahnung von öffentlichem Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr, digitalen Lösungen sowie nachhaltigen Antrieben aus, wodurch ein zukunftsorientiertes, integriertes Verkehrssystem entsteht, das sich klar von anderen Städten abhebt. Diese Innovationskraft wird auch international sichtbar: Hamburg war Gastgeber des ITS-Kongresses, einer führenden Plattform für intelligente Verkehrssysteme, und ist aktiv in der UITP, dem globalen Verband für öffentliches Verkehrswesen, sowie in Initiativen wie New Mobility Solutions. Solche Aktivitäten unterstreichen Hamburgs Rolle als Vorreiter urbaner Mobilitätslösungen und als Impulsgeber für nachhaltige, vernetzte Verkehrskonzepte weltweit.

5.1 Beschleunigte Umsetzung smarter Mobilitätsprojekte

Hier spielen Themen wie Lärminderung und Luftreinhaltung durch Verkehrssteuerung eine wichtige Rolle. Autonom fahrende Shuttle werden künftig fester Bestandteil und Ergänzung des öffentlichen Mobilitätsangebots sein, um Randlagen zu erschließen und eine Taktverdichtung in Randzeiten zu ermöglichen. Insbesondere die Mobilität der Athleten und der olympischen Familie im Bereich des Olympischen Dorfs und den Sportstätten im Volkspark, aber auch für Gäste auf den letzten Meilen zu entlegeneren Sportstätten kann damit gewährleistet werden. Hier fungieren die Spiele als Innovationslabor, das neue Lösungen greifbar macht und die Grundlage für eine nachhaltige Verstetigung schafft.

Ein bereits bestehendes Projekt ist das **strategische und operative Verkehrs- und Mobilitätsmanagement**, das **Mobility Operating System (MOS)**. Des Landesbetriebes Straßen, Brücken und Gewässer. Zielsetzung ist, sämtliche digitale Schnittstellen im Mobilitätsbereich zu harmonisieren. Damit sollen Daten verfügbar gemacht und deren Verarbeitung in Echtzeit gewinnbringend eingesetzt werden. Effizienzsteigerungen im motorisierten Individualverkehr, aber auch Organisationsvorteile im Sharing-Bereich können hier erzielt werden. Im Rahmen der Vorbereitung der Spiele kann die Weiterentwicklung konkretisiert werden, zum Beispiel im Hinblick auf praxistaugliche Verknüpfungen mit einer Olympia-App, damit alle Verkehrsteilnehmer:innen schnell, sicher und möglichst umweltfreundlich an ihr Ziel kommen

5.2 Erprobung innovativer Logistikkonzepte

Die Spiele bieten einen einzigartigen Rahmen, um innovative Logistikkonzepte in der Praxis zu erproben. So können beispielsweise geräuscharme Nachtanlieferungen, der Einsatz von Micro-Fahrzeugen in Fußverkehrszonen oder die Einrichtung von Verteilhubs im realen Betrieb getestet werden. Ein konkretes Beispiel liefert Paris 2024: Dort wurden digitale Tools zur Routenplanung und Lieferflächenverwaltung, zeitlich optimierte Lieferstrategien sowie Micro- und E-Fahrzeuge für die letzte Meile eingesetzt. Ziel ist es, diese Ansätze zunächst unter kontrollierten Bedingungen zu beobachten, zu optimieren und im Anschluss in den regulären Stadtbetrieb zu überführen. Auch hier fungieren die Spiele als Innovationslabor, das neue Lösungen greifbar macht und die Grundlage für eine nachhaltige Verstetigung schafft.

6 Infrastruktur und Stadtentwicklung

Die Olympischen und Paralympischen Spiele beschleunigen sowohl die Erschließung der Sportstätten als auch die Umsetzung zukunftsweisender Mobilitätsprojekte in der Stadt, wie zum Beispiel den Ausbau der U5 und der S6, und tragen dazu bei, diese bis 2040 voranzubringen.

Dauerhaft würden hiervon ein Großteil der Bevölkerung im Umfeld direkt, beispielsweise durch die verbesserte Erschließung von Stadtteilen, aber auch indirekt durch neue Umsteigemöglichkeiten im Bahnnetz profitieren. Mit der U5 kommen 315.000 Hamburgerinnen und Hamburger in Zukunft täglich noch schneller durch die Stadt. Automatisch und umweltfreundlich leistet die neue Linie einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende der Stadt und sorgt dafür, dass die Elbmetropole noch lebenswerter wird.

Neben den großen Infrastrukturprojekten tragen auch kleinere Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Bestandstrecken im U- und S-Bahnnetz bei.

Sämtliche Veranstaltungsstätten und deren Umfeld 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.

7 Straßenverkehr, Park&Ride und Management & Flugverkehr

7.1 Intelligentes Verkehrsmanagement

Im Bereich des übergreifenden Verkehrsmanagements ist der Ausbau von Intelligent Transport Systems beziehungsweise Intelligenten Verkehrssystemen und Verkehrstelematik vorgesehen. Dies umfasst die Steigerung und Verstetigung der Smart-Mobility-Strategie durch digitale Lösungen wie das Mobility Operating System (siehe unten), die Weiterentwicklung der Buspriorisierung an Ampeln zur Verkürzung der Reisezeiten sowie den Einsatz eines Digitalen Zwillings für ein operatives und strategisches Verkehrsmanagement, das intelligent und interaktiv auf besondere Verkehrssituationen reagieren kann.

Bei der Verkehrssteuerung auf Bundes- und Fernstraßen ist eine großräumige dynamische Lenkung zu Park-and-Ride-Anlagen mit freien Kapazitäten vorgesehen.

7.2 Ausweitung des Park and Ride-Angebots

Zu den Spielen erfolgen die Erweiterung beziehungsweise der Neubau von Park-and-Ride-Anlagen im Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, insbesondere dort, wo der entsprechende Bedarf schon jetzt am größten ist, um zusätzlichen Pkw-Verkehr aus den Innenstadtgebieten fernzuhalten

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 Neu- und Ausbau die benötigten Kapazitäten abzudecken. Vorschläge für Anpassungen und Ergänzungen sind beispielsweise die Standorte Ahrensburg-West und Hörghensweg.

Zusätzlich ist die Attraktivierung und Digitalisierung bestehender Anlagen auch über die Landesgrenzen von Hamburg hinaus vorgesehen. Die Überprüfung und Instandsetzung aller als relevant eingestuften Park-and-Ride-Anlagen erfolgt hinsichtlich Attraktivität, subjektivem Sicherheitsempfinden, Ausstattung und Beleuchtung, Reservierungssystem, besonders reservierter Parkstände wie Familienparkstand, barrierefrei und Ladeplätze, Elektro-Ladeinfrastruktur und Qualität und Barrierefreiheit auf den Wegen zum Schienenpersonennahverkehr sowie Neubau weiterer Stationen.

7.3 Verkehrliche Bereiche im Umfeld der Veranstaltungsstätten

Durch ein vierfach abgestuftes 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, beispielsweise Fuß- und Radverkehr beziehungsweise Kraftfahrzeuge mit Berechtigungsnachweis, vorgesehen. In Bereichen, wo nur tageweise Veranstaltungen durchgeführt werden, sind auch nur temporäre Einschränkungen im öffentlichen Straßenraum vorgesehen.

Die Bereiche teilen sich wie folgt auf:

- 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 Besuchende (außer die Unterkunft zur Übernachtung liegt im entsprechenden Bereich)).

Im Ergebnis werden übertragbare Konzepte für andere Großveranstaltungen in Hamburg im Einklang mit den Anliegen von Anwohnern und Gewerbe entwickelt und abgestimmt.

7.4 Mobilität der Olympischen Familie

Für die Mobilität der Olympischen Familie ist eine On-Demand-Flotte mit On-Board Units vorgesehen, die für die olympische Familie als Sammelverkehr auf dynamischen Abruf für den Transport zwischen den Veranstaltungsorten eingesetzt werden können.

Die Shuttles der Olympischen Familie sollen sich möglichst im allgemeinen Verkehr integrieren oder nutzen bedarfsweise separate Busfahrstreifen. 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).

7.5 Interregionale Lösung für den Flugverkehr

Die gesteigerte Nachfrage im Flugverkehr von ca. 50.000 An- und Abreisenden pro Tag, wird im Verbund mit international relevanten Drehkreuzen wie Frankfurt, Berlin und Kopenhagen, aber auch mit anderen Flughäfen wie Hannover, Bremen und Lübeck abgefertigt werden. Bis 2040 international umgesetzte Projekte wie die Fehmarn-Belt-Querung sorgen für eine bessere Erreichbarkeit der Hansestadt aus dem Norden und eine allgemein verbesserte Anbindung an Skandinavien.

Ein Aussetzen des Nachtflugverbots in Hamburg während der Spiele ist nicht vorgesehen.

8 Barrierefreiheit und Paralympics

Die Olympischen Spiele und insbesondere die Paralympischen Spiele erfordern umfassende Maßnahmen im Bereich der Barrierefreiheit. Ziel ist es, mit den Spielen zur barrierefreisten Metropole Deutschlands zu werden. Dafür sind auch im Bereich der Mobilität Entwicklungen notwendig, die einen langfristigen Mehrwert für alle Hamburgerinnen und Hamburger schaffen. Das Ziel besteht darin, durchgängige barrierefreie Mobilitätsketten zu etablieren, die alle Verkehrsmittel und Wegebeziehungen einbeziehen.

Großveranstaltungen, zentrale Projekte oder stark frequentierte öffentliche Bereiche wirken oft wie Katalysatoren, um Barrierefreiheit und inklusive Teilhabe systematisch zu prüfen und zu verbessern. Sie bieten die Gelegenheit, Wege, Verkehrsanbindungen und zentrale Einrichtungen auf ihre Zugänglichkeit für alle Menschen – unabhängig von Mobilitätseinschränkungen – zu analysieren, bestehende Barrieren zu identifizieren und gezielt abzubauen.

Solche Impulse können darüber hinaus als Vorbild für langfristige Standards dienen, die eine nachhaltige Verbesserung der Infrastruktur und eine gleichberechtigte Teilhabe in allen Bereichen des öffentlichen Raums ermöglichen. Im Folgenden werden einige Beispiele genannt.

Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenraum

Die Olympischen und im Besonderen die Paralympischen Spiele sind einzigartiger Katalysator, die Barrierefreiheit für das relevante Fußverkehrsnetz mit besonderem Fokus zwischen ÖPNV-Zugängen und Sportstätten unter die Lupe zu nehmen und die angestrebten Qualitäten für eine Teilhabe für alle umzusetzen.

Verbesserung der Barrierefreiheit im ÖPNV

Der kontinuierliche Ausbau des Hamburger Nahverkehrs hin zu einem vollständig barrierefreien ÖPNV-Angebot erhält durch die Olympischen und Paralympischen Spiele nochmals einen Schub.

Hamburg wird bis 2040 einen vollständig barrierefreien öffentlichen Personennahverkehr bereitstellen. Durch frühzeitige, umfassende und vielfältige Maßnahmen wird damit ein Standard erreicht, der über die Erfahrungen anderer Städte hinausgeht, wie beispielsweise Paris bei den Olympischen und Paralympischen Spielen 2024, das größtenteils auf eine nicht barrierefreie Metro angewiesen war. Hamburg positioniert sich damit als Vorreiter in inklusiver Mobilität. Daher 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. Das Zwei-Sinne-Prinzip stellt sicher, dass alle wichtigen Informationen für Fahrgäste sowohl visuell als auch auditiv bereitgestellt werden, sodass Menschen mit Seh- oder Hörbehinderung gleichermaßen informiert sind.
- Beginnend mit besonders fahrgaststarken oder für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste besonders relevanten Haltestellen wird der weitere Ausbau des Busnetzes priorisiert
- die Überprüfung und Anpassung der Kapazitäten bei Aufzügen
- die Modernisierung älterer, nicht mehr in allen Punkten den heutigen Standards entsprechender Infrastrukturen

9 Beteiligungsprozesse und Stakeholder

9.1 Einbindung von Fachbehörden und Dienstleistern

Das Mobilitätskonzept für den Olympia-Bewerbungsprozess für die Olympischen und Paralympischen Spiele in Hamburg 2036, 2040 oder 2044 wurde mit Unterstützung der **AG Mobilität** erstellt.

Für die Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde ein Konsortium von drei Verkehrsbüros beauftragt. Diese verfügen über eine große Expertise im Bereich von Verkehrskonzepten. Außerdem wirkte ein großer Teil bereits im Jahr 2015 am Mobilitätskonzept für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2024 mit. Auch die Erfahrungen der beauftragten Büros aus dem Mobilitätskonzept zur UEFA EURO 2024 waren von Vorteil. Die Ausarbeitung wurde in enger Abstimmung mit sämtlichen für den Verkehr relevanten Stakeholdern in der Behördenlandschaft und den Verkehrsträgern vorgenommen.

9.2 Bürgerbeteiligung

Aus der Bürgerbeteiligung wurden verschiedene Impulse in das Konzept aufgenommen. Der Ausbau moderner Mobilitätsangebote wurde in der Online-Umfrage von 36 Prozent der Teilnehmenden als wichtiges Thema genannt. Weitere zentrale Themen waren:

- Stadtrad-Stationen werden ausgebaut, temporär und dauerhaft
- die Anbindung wird verbessert durch Shuttle und Stadtrad
- Barrierefreiheit
- der Ausbau der Radwege
- die Anpassung der Taktung im ÖPNV
- der Ausbau von Park-and-Ride

Die in diesem Konzept gesetzten Schwerpunkte greifen die Rückmeldungen aus den Bürgerbeteiligungen gezielt auf und integrieren sie systematisch in die Planungen und Maßnahmen. Auf diese Weise werden die Impulse der Teilnehmenden nicht nur berücksichtigt, sondern dienen auch als Leitlinie für die Umsetzung, um die Planungen praxisnah, bedarfsgerecht und an den Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger ausgerichtet zu gestalten.

10 Langfristiger Nutzen für Hamburg

Durch den positiven Impuls und die Dynamik, die von den Olympischen und Paralympischen Spielen ausgehen, werden zahlreiche städtische und regionale

Großprojekte beschleunigt realisiert werden können. Die beschleunigte Umsetzung verbessert die Alltagsmobilität und steigert die Lebensqualität in Hamburg. Somit fungiert das Großereignis als Katalysator für eine zügigere Entwicklung und Modernisierung von Projekten, die für die zukünftige Gestaltung Hamburger sowieso geplant sind und von denen die Hamburgerinnen und Hamburger, die Pendlerinnen und Pendler, Besucherinnen und Besucher sowie Unternehmen und der Wirtschaftsstandort nachhaltig und langfristig profitiert.

Die langfristigen Chancen für alle Bürgerinnen und Bürger liegen in mehreren Bereichen: Die Spiele beschleunigen die Verkehrswende, indem sie den Umbau des Verkehrssystems hin zu nachhaltiger Mobilität vorantreiben. Gleichzeitig werden im Rahmen der Active-City-Strategie Fuß- und Radverkehr systematisch gefördert, wodurch die aktive Mobilität gestärkt wird. Hamburg übernimmt dabei eine Vorreiterrolle im Bereich smarter Mobilität, indem die technologische Entwicklung im autonomen Fahren vorangetrieben wird; die daraus gewonnenen Fortschritte und Erfahrungen tragen wesentlich zur Etablierung und Skalierung autonomer Mobilitätslösungen in Deutschland und sogar in Europa bei. Darüber hinaus fördert die Umsetzung vieler wichtiger Infrastrukturprojekte, die bis 2040 abgeschlossen werden sollen – etwa der Ausbau des Radverkehrsnetzes, die Fertigstellung der S5, Maßnahmen zum Verkehrsmanagement und die Erweiterung der Park-and-Ride-Infrastruktur – die Zusammenarbeit über Landesgrenzen hinweg, was den Zusammenhalt in der Metropolregion stärkt.

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Vorprojekt Olympische und Paralympische Spiele



Herausgeber:



Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres und Sport
Vorprojekt Olympische und Paralympische Spiele