

### Anlage 3

## Maßnahmenprogramm Transformationspfad Mobilitätswende

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
<b>1. Ausbau ÖPNV: Angebotsorientierter ÖPNV</b>			
<b>Ziel: Erhöhung des Anteils des ÖPNV am Gesamtverkehr (Wege) von heute 22% auf 30% bis 2030</b>			
<b>Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Schnellbahn“- Bestandsnetz</b>	Beinhaltet sowohl die Ausweitung des Angebots bei HOCHBAHN und S-Bahn als auch Maßnahmen zur Sicherstellung der Stabilität des Betriebs.		360.000 (aus Verlagerung von MIV auf ÖV)  261.000 (Stromqualität)
Maßnahmen Angebotsoffensiven I + II bei der U-Bahn	bis 2021	Anzahl HVV-Fahrgäste Anteil Modal Split Kundenzufriedenheit Anteil der barrierefreien U- und S-Bahn-Haltestellen	
Anpassung Infrastruktur bei der U-Bahn <i>Voraussetzung für Kapazitätssteigerung um 50% (insbesondere auf der U3), mehr Betriebsstabilität und mehr Komfort beim Fahrgastwechsel, inkl. zusätzlicher Instandhaltungskosten</i>	bis Anfang der 30er Jahre		
Zusätzlicher Instandhaltungsaufwand U-Bahn <i>Modernisierung des Bestandsnetzes (Streckeninfrastruktur) / kompakte Bündelung von Instandhaltungsmaßnahmen zur Ausrichtung auf einen stabilen Betrieb im Hamburg-Takt; inkl. zusätzlicher Personal- und Energiekosten</i>	bis 2030		
Anpassung Signalsystem U2/U4 bei der U-Bahn <i>Ist Voraussetzung für erforderliche Taktverdichtungen bei prognostizierter Fahrgastzahlensteigerung und ermöglicht zügigen Abbau von Verspätungen im Störfall</i>	bis 2030		
Fahrzeugbeschaffung DT6 bei der U-Bahn <i>Voraussetzung für die Inbetriebnahme der Linie U5 Bramfeld - City Nord</i>	schrittweise Beschaffung ab Mitte der 20er Jahre bis 2030		
Fahrzeugbeschaffung DT5 bei der U-Bahn <i>Voraussetzung für weitere Angebotsmaßnahmen im U-Bahn-Bestandsnetz bis Mitte der 20er Jahre</i>	bis 2024		
Weitere Taktverdichtungen bis 2025 bei der U-Bahn <i>letzte Ausweitung des Angebots im U-Bahn-Netz ohne infrastrukturelle Maßnahmen</i>	bis 2025		
Taktverdichtungen u.a. „Paket Harburg“, „Paket Bergedorf“ und Ausweitungen Bestandslinien bei der S-Bahn <i>Taktausweitungen und Kapazitätsausweitungen</i>	bis 2030		

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
S-Bahn Anbindung Kaltenkirchen (S21) und Einführung S32 Elbgaustraße-Harburg Rathaus	bis 2025		
S-Bahn Anbindung Rahlstedt und Ahrensburg/ Bad Oldesloe	bis 2025/27		
Fahrzeugbeschaffung ET 490 bei der S-Bahn für S4, S21/ S32 und Taktausweitung	bis 2025		
Digitale S-Bahn / Erneuerung der Stellwerke (Altona West/ Harburg/ City)	bis 2030		
Stabilisierung im Netz bei der S-Bahn durch nachhaltige Aufwertung der Leit- und Sicherungstechnik, Bau zusätzlicher Zäune sowie Bahnsteigabschlusstüren	kontinuierlich		
Erneuerung Hauptbahnhof S-Bahnsteige (Gleis 1 - 4)	bis 2022		
Sanierung S-Bahnhof Harburg	bis 2022		
<b>Angebotsorientierter ÖPNV: „Strategie Schnellbahn“- Netzausbau</b>			
Vorplanung U4-Verlängerung Kleiner Grasbrook	2020 Beginn der Vorplanung		
U5 Bramfeld - Stellingen	Teilbetriebnahme U5 Bramfeld bis City-Nord bis 2030		
U-Bahn-Haltestelle Fuhsbüttler Straße	bis Ende der 20er Jahre		
U-Bahn-Haltestelle Oldenfelde	Inbetriebnahme Dezember 2019		
U4-Verlängerung Horner Geest	2027		
S-Bahnhaltestelle Elbrücken	Inbetriebnahme 2019		
Ausbau S-Bahnhaltestelle Berliner Tor	2030		
S-Bahnhaltestelle Ottensen	Inbetriebnahme Dezember 2020		
Bau der S4	Gesamtinbetriebnahme 2027; Teilbetriebnahme bis Rahlstedt 2025		
Barrierefreiheit im Schnellbahnbereich	kontinuierlich, Barrierefreiheit aller Schnellbahnhaltestellen bis Mitte 2020er Jahre		
Optimierung S-Bahnkapazität Harburg-Altona	bis 2025		
<b>Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Bus“</b>	Das Busangebot soll verlässliche Mindesttakte, mehr Direktverbindungen und zusätzliche Erschließungslinien beinhalten. Ziel ist es, bis zum Jahr 2030 bis zu 50% mehr Fahrgäste im Bussystem zu gewinnen.		s.o.

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
Programm zur Verbesserung des Bussystems	Ausbauziel A: kurzfristig bis 2024 , Ausbauziel B: mittelfristig ab 2019-2025	Anzahl HVV-Fahrgäste Anteil Modal Split Kundenzufriedenheit Anteil der barrierefreien U- und S-Bahn-Haltestellen	
Ausbau MetroBus-Netz <i>Umfangreicher Ausbau des MetroBus-Netztes durch neue Linien, Verlängerung bestehender Linien und Taktverdichtungen (inkl. Personal-, Energie-, Instandhaltungskosten)</i>	schrittweise <sup>1</sup> bis 2030		
Einführung und Ausweitung QuartierBusNetz	schrittweise bis 2030		
Ausbau Xpressbusnetz	schrittweise bis 2030		
Ausbau Stadtbus-Netz	schrittweise bis 2030		
Flottenwachstum (emissionsfrei)	schrittweise bis 2030		
Neue Busbetriebshöfe <i>Erweiterung Betriebshof-Infrastruktur für wachsende Busflotte</i>	schrittweise bis 2030		
<b>Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie On-Demand“</b>	Durch On-Demand-Verkehre als Zubringer zum bestehenden ÖPNV oder Direktverbindungen werden Lücken im System geschlossen.		
Aufbau eines in den ÖPNV integrierten On-Demand Angebots <i>Zur Realisierung des 5-Minuten-Leistungsversprechens in ganz Hamburg (insbesondere in der Fläche)</i>	bis 2030		
Weiterer Ausbau von Mobilitätshubs (switchh-Punkte)	bis 2030		
Verknüpfung von Angeboten zur Mikromobilität mit dem ÖPNV <i>Betrifft insbesondere Last-Mile-Konzepte zur Realisierung des 5-Minuten-Leistungsversprechens in ganz Hamburg</i>	bis 2030		
<b>Angebotsorientierter ÖPNV „Strategie Service“</b>	Der Umstieg vom privaten Pkw auf die öffentlichen Mobilitätsangebote erfolgt erst, wenn die Qualität der Angebote mit den individuellen Bedürfnissen der Menschen übereinstimmt. Erst über die Qualität des Service werden Angebote zunächst bekannt, dann vertraut und akzeptiert, schließlich präferiert.		
Haltestellenmodernisierung Schnellbahn <i>Mehr Komfort und Information sowie besserer Fahrgastwechsel</i>	schrittweise bis 2030		s.o.
Modernisierung Fahrgastleitsystem Schnellbahn und Bus <i>Bessere Information für den Kunden</i>	schrittweise bis 2030		
Verbesserung und Integration Störungsinformationssysteme	schrittweise bis 2030		

<sup>1</sup> im Rahmen der aufwachsenden Fahrzeugflotte

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
<i>Digitale und analoge Störungsinformationen synchronisieren. Echtzeitinformationen ausbauen.</i>			
Ausbau digitaler Informationssysteme	schrittweise bis 2030		
Ausbau digitaler Vertriebssysteme	schrittweise bis 2030		
Mobilitätsplattform (HVV Switchh-App) Intelligente und effiziente Verkettung der Angebote auf einer Plattform	schrittweise bis 2030		
Bushaltestellenprogramm der Bezirke zur Umsetzung des „Hamburg-Taktes“ im ÖPNV <i>Die Angebotsausweitung im Busverkehr wird die Erhöhung großer Busumsteigeanlagen sowie den Bau neuer Haltestellen auf neu einzurichtenden Linien erforderlich machen</i>	schrittweise bis 2030		
<b>2. Weiterentwicklung HVV-Tarif</b>			
Job- bzw. Profi-Ticket des HVV für Unternehmen und Mitarbeiter/innen attraktiver machen. Die Einbeziehung eines Profitickets für Beschäftigte in die Tarifverträge ist eine mögliche Variante.	2022		s.o.
Einführung eines Azubitickets mit Beteiligung von Ausbildungsbetrieben im Sommer 2020			
Absenkung Schülertarif stufenweise innerhalb von 5 Jahren mit dem Ziel der Kostenfreiheit			
<b>3. Förderung des Radverkehrs</b>			
<b>Ziel:</b> Erhöhung Anteil Radverkehr auf 25 %. Perspektivisch angestrebt wird eine Steigerung auf 30 %	2030		298.000 Maßnahmen aus den Themenblöcken 3., 4., 5. und 7.: (aus modaler Verlagerung und allgemeiner Kfz-Flottenentwicklung)
Umsetzung Veloroutenkonzept	bis 2030	Anteil Modal Split gezählte Radler Anzahl der Kilometer ausgebauter Radverkehrsanlagen	
Radschnellwege planen und bauen	Planung bis 2020, Bauen ab 2021		
StadtRad ausbauen und weiterentwickeln	fortlaufend		
Service und Kommunikation im Radverkehr	2018-2020	Anzahl der Förderungen	
Förderprogramm für Lastenräder	Umsetzung ab 10/2019		
Umsetzung Fahrradstationen stärken	kontinuierlich	Modal Split	
Programm für Abstellanlagen für Bezirke (Öffentliche Fahrrad-Abstellplätze):	kontinuierlich	Modal Split	

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
Maßnahmen in der Metropolregion befördern und unterstützen, die Pendlerverkehre auf den ÖPNV lenken	kontinuierlich		
Regionale Maßnahmen (Metropolregion) auf Effekte bezüglich ihrer Auswirkung auf CO <sub>2</sub> -Reduktion in Hamburg prüfen	kontinuierlich		
Radfahrfreundliche Quartiere	kontinuierlich		
Anreize zur Steigerung der Innenstadtqualität und zum Verkehrsmittelumstieg durch weitere autofreie Zonen in der Innenstadt	kontinuierlich		
<b>4. Intermodale Angebote &amp; Mobilitätsmanagement/Nahmobilität</b>			
<b>Ziel:</b> <b>Mobilitätseffizienz (analog Energieeffizienz) und Mobilitätsmanagement: Verbesserung der digitalen Infrastruktur und Optimierung der physischen Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten (Pkw, ÖPNV, Rad, Fußgänger).</b>	kontinuierlich 2030		
Bezirkliches Mobilitätsmanagement zur Erarbeitung teilträumlicher oder themenspezifischer Mobilitätskonzepte (z.B. Schwerpunkt Lastenrad, Förderung E-Mobilität im Quartier, Ausweitung von Sharing-Angeboten etc.).  Erstellung von bezirklichen Mobilitätskonzepten für Quartiere. Bei Neuplanungen oder Planungen in Bestandsquartieren bei Quartieren ab ca. 100 WE grundsätzlich erforderlich	kontinuierlich	Zahl privater Pkw je 1.000 Einwohner  Zahl der Car-Sharing Fahrzeuge  Anzahl der MSP-Punkte  Gesamtbestand neuer	
Carsharing ausbauen	kontinuierlich		
Mobilitätsservicepunkte („Switchh“) ausweiten	kontinuierlich		
Ausweitung B+R	bis 2025		
Förderung des Fußgängerverkehrs durch Optimierung und Ausbau der Gehwege	kontinuierlich		
Verbesserung des Parkraummanagements	kontinuierlich		
Ride-Sharing	bis 2030		
Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität (Luftgütepartnerschaft)	bis 2020	Anzahl Luftgüte-Partner	
Betriebliche Mobilität (u.a. StadtRad, Ladesäulen, Home-Office-Angebote)	kontinuierlich		
<b>5. Flottenmodernisierung Bus und Bahn / Antriebe</b>			
Busflottenmodernisierung Hochbahn und VHH	kontinuierlich	Anteil der E- und Hybridbusse an der Gesamtflotte	

Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
Umstellung der gesamten Busflotte auf alternative Antriebe	2030		
Ersatz der AKN-Linie A1 durch die S21	Baubeginn 2023, Inbetriebnahme 2025		
<b>6. E-Mobilität<sup>2</sup> bzw. andere alternative Antriebe sowie alternative Kraftstoffe, z.B. Power Fuels</b>			
<b>Ziel: Erhöhung des Anteils an E-Fahrzeugen auf 14 %. In Abhängigkeit von Maßnahmen des Bundes wird ein Anteil von 20 % angestrebt.</b>	2030		98.000
Ausbau und Betrieb öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge fortsetzen	ab 2020	Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte	
Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge vorantreiben durch <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bundesförderprogramme</li> <li>- rechtliche Rahmensetzung WEG/BGB</li> </ul>	bis 2025		
Vollständige Umstellung von Taxen und Mietwagen auf E-Antrieb (inkl. Wasserstoff) durch <ul style="list-style-type: none"> <li>- Taxen-Förderprogramm</li> <li>- Änderung erforderlicher Gesetze wie z.B. Personenbeförderungsgesetz des Bundes</li> </ul>	2021-2023	Anzahl der elektrifizierten Taxen und Mietwagen	
Vollständige Umstellung von Ridesharing/-pooling-Diensten zur Personenbeförderung auf E-Antrieb (inkl. Wasserstoff) durch Änderung erforderlicher Gesetze wie z.B. Personenbeförderungsgesetz des Bundes	2025		
Vollständige Elektrifizierung der Carsharing-Flotten mit Ausschluss konventioneller Carsharing-Fahrzeuge durch rechtliche Rahmensetzung wie z.B. Durchführungsverordnung zum Carsharing-Gesetz des Bundes	2024	Anteil der elektrifizierten Carsharing-Fahrzeuge	
Steigerung des Anteils elektrisch betriebener Pkw (Pkw im Sinne der Beschaffungsleitlinie der FHH) im Fuhrpark <ul style="list-style-type: none"> <li>- der FHH auf 100 Prozent (ausgenommen Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr, des Landesamts für Verfassungsschutz, der Ausländerabteilung und der Steuerfahndung)</li> <li>- öffentlicher Unternehmen mit Kfz-Bestand auf 75 Prozent</li> </ul>	2030	Anteil elektrisch betriebener Fahrzeuge an der FHH-Flotte	
Schaffung einer ordnungsrechtlichen Grundlage zur Einführung einer E-Fahrzeugquote in Flotten >50 Fahrzeuge	2022		

<sup>2</sup> Die Projekte zu elektrischen Antrieben schließen Wasserstoff-Fahrzeuge ein.

<b>Mobilitätswende</b>			
<b>(Schlüssel-)Maßnahme</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Indikatoren</b>	<b>Prognose CO<sub>2</sub>-Reduktion in t/a bis 2030</b>
Weitgehende Elektrifizierung von Terminalverkehren im Hafen (CTA, CTB, CTT und Eurogate)	2026		
Forcierung der Entwicklung und des Einsatzes von mit Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen, z.B. weitere Pilotprojekte, Unterstützung des Einsatzes in Flotten. Wasserstoffstrategie	kontinuierlich		
<b>7. Wirtschaftslogistik (Schienenverkehr, Lieferverkehr)</b>			
Hafenbahnmodernisierung	bis 2025		2.227
Ausbau LNG-Tankinfrastruktur für große und kleine Lkw als Zwischenlösung	bis 2030		
Maßnahmenprogramm „smartPORT logistics“	bis 2025		
Analyse zur Identifizierung von Quartieren mit besonderem Handlungsdruck	bis 2021		
Aufstellen und Betrieb einer digitalen Lieferplattform	bis 2030	Anzahl der teilnehmenden Unternehmen, Anzahl der über die Plattform gelieferten Pakete	
Schaffung einer zentralen städtischen Anlaufstelle für alle Belange des Lieferverkehrs	bis 2025	Anzahl der Kontakte der Anlaufstelle	
Informationskampagne Lieferverkehre für Bürger und Öffentlichkeit	kontinuierlich	Anzahl der Aktionen	
Grundlagenstudie zum Infrastrukturbedarf elektrischer Lastenräder	bis 2022	Nicht möglich	
Umsetzung Lastenradparkzonen	bis 2024	Anzahl Lastenradparkzonen	
Freiwillige Selbstbeschränkung im Hafen auf Lkw mit Euro-V- und Euro-VI-Norm	bis 2025	Prozentanteil der Fahrzeuge mit Euronorm 5 und 6 im Hafen	
Erarbeitung und Umsetzung Gesamtstädtisches Konzept Letzte Meile (Maßnahmen siehe auch unten)	bis Ende 2019 Konzepterarbeitung	Anzahl der bis 2030 umgesetzten Maßnahmen	
Smarte Lade- und Lieferzonen (durch die Einführung eine Buchungssystems für Ladezonen werden Suchverkehre und Parken in zweiter Reihe ebenso reduziert wie die Zahl der Stopps)	2019-2023	Anzahl der digitalisierten Lade- und Lieferzonen, Anzahl der Buchungen	
Testfelder / Reallabore zur Erprobung innovativer emissionsarmer Zustellkonzepte	kontinuierlich	Zahl der Pilotprojekte/a	
Machbarkeitsstudie zur Nutzung von innerstädtischen Wasserwegen für den Wirtschaftsverkehr	2020-2021	Nicht möglich	

<b>Mobilitätswende</b>			
<b>(Schlüssel-)Maßnahme</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Indikatoren</b>	<b>Prognose CO<sub>2</sub>-Reduktion in t/a bis 2030</b>
Emissionsfreie Belieferung (u.a. Lastenrad) aus Mikrohub	2020 -2025	Anzahl der Mikrohub, Anzahl per Lastenrad zugestellter Pakete	
Einführung von Pick up Points (Zustellung privater Pakete am Arbeitsplatz) in allen Behörden	2019 - 2025	Anzahl Pick up Points	
Ausbau Digital Hub Logistics als physischer Ort für nachhaltige und digitale Innovationen in der Logistikbranche (Innovationsschmiede / Inkubator für neue (digitale) Geschäftsmodelle in der Logistik)	kontinuierlich	nicht möglich	
Durchführung des INTERREG-Europe SMOOTH PORTS Projektes mit der Zielsetzung der Reduktion von CO <sub>2</sub> -Emissionen durch optimierte Verkehrswege innerhalb der Warenabfertigungsprozesse in Häfen	8/2019-1/2023	k. A.	
<b>8. Schiffsverkehr</b>			
Bau einer Landstromanlage für Containerschiffe, sowie Bau einer Landstromanlage für Kreuzfahrtschiffe am Terminal HafenCity und Steinwerder	2020-2023		43.000
Im Zuge der Errichtung der Landstromanlagen an den Kreuzfahrtterminals werden die beteiligten Behörden ggf. in Zusammenarbeit mit anderen Standorten der europäischen Kreuzschifffahrt auf die Entwicklung geeigneter Regeln hinwirken, mit denen sichergestellt werden kann, dass perspektivisch nur noch landstromtaugliche Kreuzfahrtschiffe oder Schiffe mit vergleichbaren Umweltstandards den Hamburger Hafen anlaufen.			
Stärkung Binnenschifffahrt; insbesondere durch Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung des Hafens an das deutsche Binnenwasserstraßennetz sowie zunehmende Digitalisierung (Elbe 4.0).	Anwendungs- und Erprobungsprojekte bis 2022 Infrastruktur bis 2035	Eingesparte Tonnen CO <sub>2</sub> pro durchschnittliche Liegezeit Erhöhung des Anteils der Binnenschifffahrt im Modal Split der Hinterlandverkehre um je einen Prozentpunkt in 2022 und 2035 bei gleichzeitiger Absenkung des Lkw-Anteils.	
Emissionsfreie Alsterschifffahrt: Boote der Alstertouristik ATG, Begleitboote von Sportvereinen usw. sowie ggf. der Wasserschutzpolizei fahren emissionsfrei elektrisch betrieben Flankierend Schaffen rechtlicher Rahmenbedingungen	2030		
Vereinbarung eines Katalogs von gleichlautenden beziehungsweise gleichwirkenden Regelungen der dafür sorgt, dass die Schiffsemissionen, u.a. CO <sub>2</sub> , auf Basis gleicher Wettbewerbsbedingungen mittel- und	bis 2050		



Mobilitätswende			
(Schlüssel-)Maßnahme	Umsetzungszeitraum	Indikatoren	Prognose CO <sub>2</sub> -Reduktion in t/a bis 2030
langfristig deutlich reduziert werden. Diese Vereinbarung soll für die konkrete Reduktion von u.a. CO <sub>2</sub> sorgen (darüber hinaus NO <sub>x</sub> , Schwefel, Feinstaub) und in Bezug auf die Wege, Grenzwerte, Maßnahmen und Preise konkrete Eckpunkte beinhalten. Dabei sollen auch gemeinsam konkrete Zielmarken für u.a. die Umsetzung der Zero-Emission-at-Berth (Null-Emissionen am Liegeplatz) sowie eine wettbewerbsfähige, möglichst kostendeckende Landstromlösung festgelegt werden.			
Anwendungsorientierte Forschung Smart Ocean (Fraunhofer Center für Maritime Logistik): Themenspektrum u.a. emissionsfreie Warenumschnitte und Transporte an Häfen, ressourcenschonende Schifffahrt sowie innovative Schiffskonzepte für den Schiffsbau mit Entwicklung und Erprobung neuer maritimer Technologien	2019-2024	Erweiterung Angebotsportfolios des Fraunhofer CML u.a. um die Themenfelder Green Shipping und Emissionsfreie TUL-Technologien	
<b>9. Luftverkehr/ Flughafenbetrieb</b>			
Infrastruktur			
„Ersatz“ alter Luftfrachtgebäude durch Hamburg Airport Cargo Center HACC <sup>3</sup>	seit 2016		
Flughafen Hamburg: Beschaffung von Gepäckschleppfahrzeugen mit alternativen Antrieben auf Erdgas- oder Elektrobasis und 6 Erdgas-Pkw	Mitte 2013 - 2020	„Mobilitätskonzept 2020“	175
Fortsetzung des „Mobilitätskonzepts 2020“: Alternative Antriebe für Fahrzeuge	2020 - 2030	„Mobilitätskonzept 2020“	1.000
Flughafen Hamburg: Verwendung von synthetischem Kraftstoff (z.B. GtL) anstelle von fossilem Diesel im Boden-Fuhrpark des Airports	seit 2017		2.290
Luftfahrzeuge			
Umstellung der Bodenstromaggregate von Heizöl auf synthetischen Kraftstoff (z.B. GtL) für die externe Stromversorgung von Flugzeugen <u>auf Außenpositionen</u> und an der Pier, sodass die flugzeugeigenen Hilfstriebwerke (APU) ausgeschaltet werden können. Die Energieversorgung findet über die Flugpier und mobilen Aggregaten statt.	GtL an den Außenpositionen ab 2020		1.270

<sup>3</sup> Hamburg Airport Cargo Center (HACC) ist eine Logistikfläche für Abfertigungsunternehmen und Speditionen.

<b>Mobilitätswende</b>			
<b>(Schlüssel-)Maßnahme</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>	<b>Indikatoren</b>	<b>Prognose CO<sub>2</sub>-Reduktion in t/a bis 2030</b>
Weiterentwicklung emissionsabhängiger Landeentgelte	kontinuierlich		
Bei entsprechender Marktverfügbarkeit Anreizsystem für Fluggesellschaften schaffen zur Verwendung von Kerosin mit Beimischung von synthetischem Kerosin prüfen	2030		
Die Flughafen Hamburg GmbH (FHG) verfolgt konsequent das Ziel, dass in Hamburg Flugzeuge so zügig wie möglich weitgehend mit nachhaltigem Treibstoff in Form von synthetischem Kerosin betankt werden. Gemeinsam mit ihren Partnern wird die FHG darauf hinarbeiten, dass so zügig wie möglich ein möglichst hoher Anteil an synthetischem Kerosin zur Verfügung gestellt werden kann. Die FHG wird zudem die ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten nutzen, ein entsprechendes Angebot der Tankdienstleister am Flughafen zu erreichen, sobald synthetisches Kerosin ausreichend marktverfügbar ist.	ab 2019 im Test		
Verstärkter Einsatz neuer Flugzeugmuster (Typen Airbus A 320 neo, bzw. Boeing 737 new generation)	bis 2030		
Verkehrsoptimierungssystem für das Vorfeld (Follow the Green)	ab 2019		1.500
<b>Summe CO<sub>2</sub>-Reduktion</b>			<b>1.068.462</b> (davon 43.000 Landstrom für Schiffe)