

Rahmenvorgaben für das Mobilitätskonzept in den Quartieren Wilhelmsburger Rathausviertel, Elbinselquartier und Spreehafenviertel (Stand 11.07.2023)

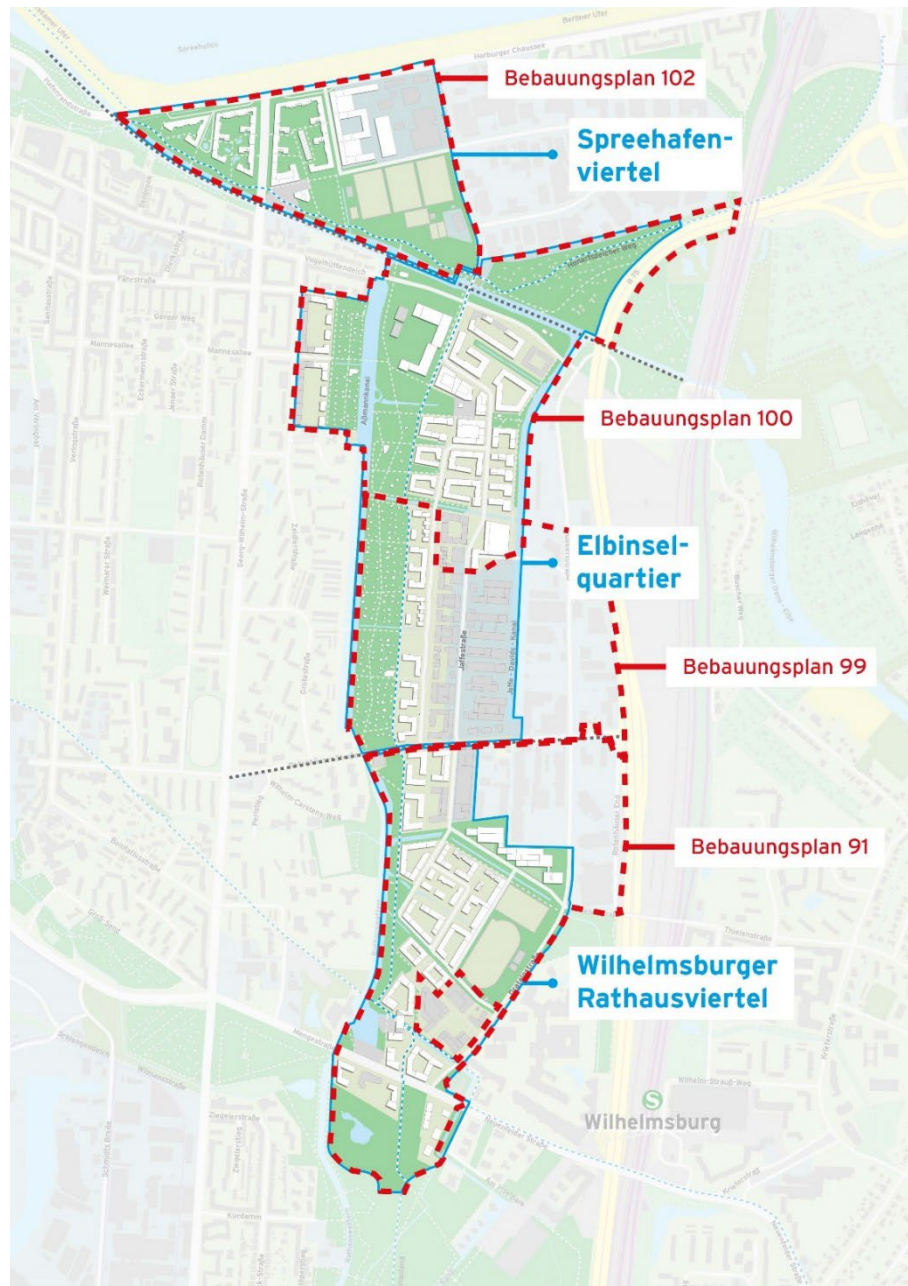


Abbildung 1: Übersicht Bebauungspläne (IBA Hamburg, 2023)

Einleitung

Die drei Quartiere Spreehafenviertel, Elbinselquartier sowie das Wilhelmsburger Rathausviertel, werden von der IBA Hamburg, basierend auf städtebaulich-freiraumplanerischen Entwürfen, entwickelt und durch Funktionspläne inhaltlich definiert. Dabei ist zu beachten, dass die drei Quartiere sowie das noch zu erstellende Mobilitätskonzept im Kontext des bestehenden Stadtteils entwickelt werden. Der Entwicklungsrahmen der Quartiere wird größtenteils durch die Bebauungspläne 91, 99, 100 und 102 festgelegt.

Die Entwicklung neuer Quartiere bietet die Chance, ein neues Mobilitätsverhalten auszubilden und die Weichen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung zu stellen. Gerade beim Einzug neuer Bewohnerinnen und Bewohner kann sich das Mobilitätsverhalten durch entsprechende Maßnahmen verändern. Disponible Ziele im Einkaufs- und Freizeitverkehr werden neu gewählt, Verkehrsmittelentscheidungen neu getroffen. Daher ist es bedeutsam, bei Quartiersentwicklungen verschiedene Mobilitätsoptionen zu entwickeln und diese frühzeitig zur Verfügung zu stellen.

Für die neuen Wilhelmsburger Quartiere, in denen hohe Maßstäbe einer nachhaltigen und multimodalen Mobilität angesetzt werden, sind in Zukunft höhere Modal-Split-Ziele möglich. Im Sinne eines ambitionierten Konzepts sollten, aufgrund der Lage der Projektgebiete mit kurzen Distanzen zur Innenstadt, einer hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur und der guten Kombinationsmöglichkeiten mit Bus, S-Bahn, Fährverkehr und Sharing-Angeboten, die Ziele des abgebildeten Modal-Split angestrebt werden. Das Modell stellt dar, welchen Einfluss die Maßnahmen auf das Quartier im Vergleich zur Ausgangssituation des Modal-Splits des Bezirks Mitte laut MiD (Mobilität in Deutschland) 2017 haben.

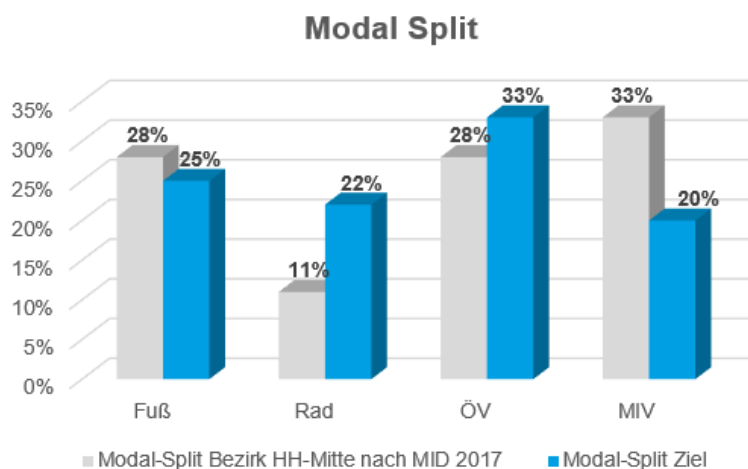


Abbildung 2: Übersicht Modal Split (IBA Hamburg, Gertz Gutsche Rümenapp, 2023)

Ziele des Mobilitätskonzeptes sollen sein:

- Förderung einer umweltverträglichen Mobilität, wie Rad- und Fußverkehr
- Reduzierung des MIV-Anteiles
- Erhöhung des ÖPNV-Anteiles
- Bereitstellung eines multimodalen Mobilitätsangebot als Alternative zu Autobesitz und Autonutzung
- Vermeidung von Belastungen des öffentlichen Raumes durch ruhenden Verkehr und ansteigende Verkehrsbelastungen in den Quartieren

Maßnahmen:

- Ein hoher Grad an Nutzungsmischung ermöglicht kurze Wege, u.a. zum Einkaufen, für Besorgungen und zur Freizeitgestaltung. Die Nähe zu anderen Einrichtungen fördert die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- Eine attraktiv ausgelegte Infrastruktur unterstützt die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad. Die Nutzung des Fahrrades wird durch gut ausgestattete, bequem zugängliche Radabstellanlagen gefördert.
- Straßen und Plätze sind für alle da. Der öffentliche Raum erhält eine attraktive und barrierefreie Ausgestaltung. Um eine Dominanz des fließenden und ruhenden Autoverkehrs im Straßenraum zu vermeiden, wird das Parken im öffentlichen Raum auf ein notwendiges Maß reduziert.
- Bündelung des ruhenden Verkehrs.
- Eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr bildet die Grundlage für eine Quartiersentwicklung mit der angestrebten städtebaulichen Dichte.
- Ein Leben ohne Pkw wird ermöglicht und gefördert. Stellplatzkonzept, Carsharing und weitere Leihoptionen, wie z.B. StadtRad, sind darauf abgestellt.
- Ein Angebot an Leihsystemen stellt vielfältige Optionen bereit, um eine kostengünstige Fortbewegung ohne eigenes Auto zu unterstützen. Es wird eine sinnvolle Verknüpfung der Angebote angestrebt, um einen möglichst einfachen Zugang zu ermöglichen.
- Die Transformation zu alternativen Antrieben wird durch die Integration von Lademöglichkeiten gefördert.
- Ein Mobilitätsmanagement bindet die verschiedenen Maßnahmen und Nutzerinnen und Nutzer zusammen.
- Ein quartiersbezogenes City-Logistikkonzept soll unnötige Logistikfahrten vermeiden und eine möglichst umweltfreundliche Zustellung der Pakete gewährleistet.

1. Mobilitätsmanagement

Die Mobilitätsangebote und Maßnahmen sollen durch ein offensives Mobilitätsmanagement unterstützt werden, um die neuen Bewohnerinnen und Bewohner der Quartiere Spreehafenviertel, Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel über autoreduzierte Konzepte zu informieren. Durch die Initiierung von Projekten mit Mobilitätsbezug und proaktiven Informationsangeboten soll neuen Bewohnerinnen und Bewohner das Mobilitätskonzept und die Mobilitätsangebote in den neuen Quartieren nähergebracht werden. Das Mobilitätsmanagement soll durch ein Quartiersmanagement,

welches durch die monatliche Quartiersabgabe der Bewohnerinnen und Bewohner finanziert wird, umgesetzt und langfristig betreut werden. Folgende Maßnahmen soll das Mobilitätsmanagement beinhalten: Neubürgerpaket-Initialberatung bei Einzug, Mobilitäts-Apps, Organisation von Sharing Angeboten, HVV-Fahrkartenverkauf, Anmeldung Carsharing-Flotte, Concierge Service, Paketannahme und zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung. Die verschiedenen Angebote werden in den Mobilitätszentralen gebündelt und sind daher problemlos für alle Bewohnerinnen und Bewohner zugänglich.

2. ÖPNV

Die Quartiere bieten über verschiedene Buslinien eine sehr gute Anbindung an die S-Bahnstationen Wilhelmsburg und Veddel. Ab Dezember 2023 verkehren die Linien S3 und S5 ein 10-Minuten-Takt in Richtung Innenstadt und in den Hamburger Süden. Mit dem Ausbau der S32, die zukünftig S6 heißen wird, kann bis 2030 eine Gesamt-Taktung von 3-4 Minuten realisiert werden.

Neben der zukünftigen S6 wäre auch die mögliche Verlängerung der U4 ein bedeutender Schritt in Richtung Mobilitätswende. Die U4 verkehrt derzeit bislang im 10-Minuten-Takt zwischen Elbrücken und Billstedt und bietet Anschluss an den Hauptbahnhof. Durch eine mögliche Verlängerung der U4 könnten perspektivisch weitere Haltestellen im Bereich Vogelhüttendeich und Rotenhäuser Straße/Georg-Wilhelm-Straße entstehen. Mit einer Fahrzeit von 15 Minuten zwischen Ernst-August-Schleuse und Landungsbrücken ergänzt die Fährlinie 73 bereits das ÖPNV-Angebot in Richtung Innenstadt. Eine Optimierung des Fahrplans und eine Erhöhung der Kapazitäten soll im Rahmen der weiteren Entwicklung der Quartiere geprüft werden. Eine Verlängerung der Fähranbindung bis zum Berliner Ufer oder gar bis zum Aßmannkanal könnte die Attraktivität der Fähre für die Bewohnerinnen und Bewohner weiter erhöhen.

Innerhalb der Quartiere soll es neue Buslinien und weitere Haltestellen geben. Eine zusätzliche optionale Buslinie könnte die ÖPNV-Attraktivität erhöhen und eine Anbindung vom S-Bahnhof Wilhelmsburg durch die Quartiere an das Reiherstiegviertel bieten. Die Haltestellen für die Busse sollen meistens innerhalb von 300 m Luftlinie erreichbar sein.

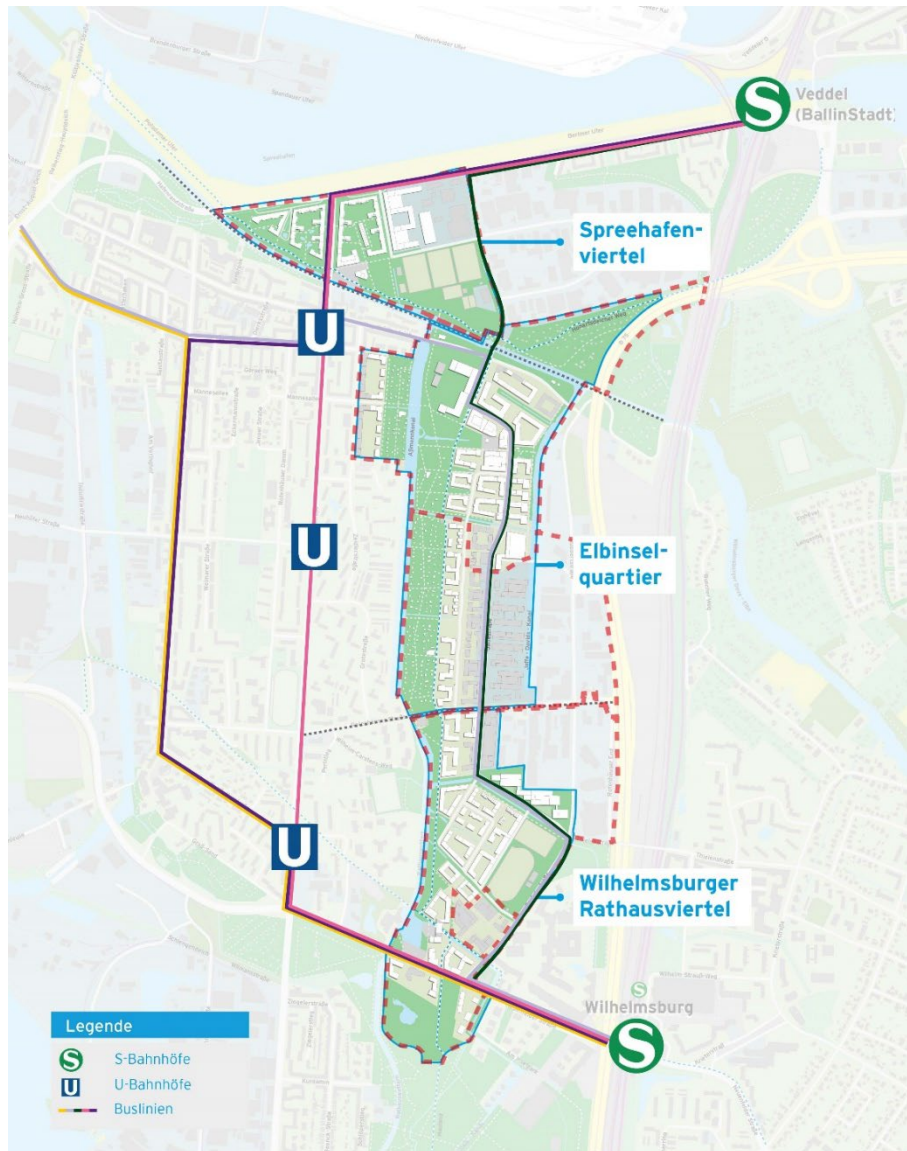


Abbildung 3: Übersicht ÖPNV (IBA Hamburg, Gertz Gutsche Rümenapp, Köckemann Schwarz, 2023)

3. Fahrradverkehr

Eine hohe Attraktivität des Fahrradverkehrs soll durch ein gut ausgebautes Fahrradnetz, den Radschnellweg und komfortable Radabstellmöglichkeiten gewährleistet werden. Der Radschnellweg soll unterbrechungsfrei (u.a. keine Lichtsignalanlagen) gestaltet werden, dies soll beispielsweise durch zwei Brückenbauwerke über die Mengestraße und den Ernst-August-Kanal und der Unterbrechung der Straße Vogelhüttendeich (westlich Schlenzigstraße) gewährleistet werden.

In Nord-Süd-Richtung soll der Radschnellweg das Elbinselquartier und das Wilhelmsburger Rathausviertel durchqueren. Er soll somit die Innenstadt über die Elbbrücken mit dem Süderelbe-Bereich verbinden. Im nördlichen Bereich des Elbinselquartiers soll der Radschnellweg den Ernst-August-Kanal mittels einer Fahrradbrücke überqueren und entlang



der Landschaftsachse parallel zum Aßmannkanal durch das Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel verlaufen. Der Elsa-Bromeis-Kanal und die Mengestraße sollen mit einer weiteren Fahrradbrücke überquert werden. Auf Höhe des Gert-Schwämme-Wegs soll der Radschnellweg Anschluss an die Veloroute 11 bieten. Eine weitere Anbindung des Radschnellweges an die Veloroute 11 soll über die neue Veloroutenquerspange entlang des Ufers in Spreehafenviertel und weiterführend auf dem Klütjenfelder Hauptdeich bis hin zur Ernst-August-Schleuse entstehen. Mit der Veloroute 11 kann der Alte Elbtunnel erreicht werden und eine weitere Radanbindung in Richtung Innenstadt geschaffen werden. Neben den Hauptverkehrsachsen gibt es eine große Menge an Querverbindungen innerhalb der Quartiere; Kanäle sollen mit neuen Fußgänger- und Fahrradbrücken überquert werden. In östlicher Richtung soll die Anbindung über die Thielenstraße zum Korallusviertel und in westlicher Richtung an das Reiherstiegviertel gestärkt werden. Das Fuß- und Radwegenetz soll auch abseits des Straßenraumes vielfältige Wegebeziehungen ermöglichen.

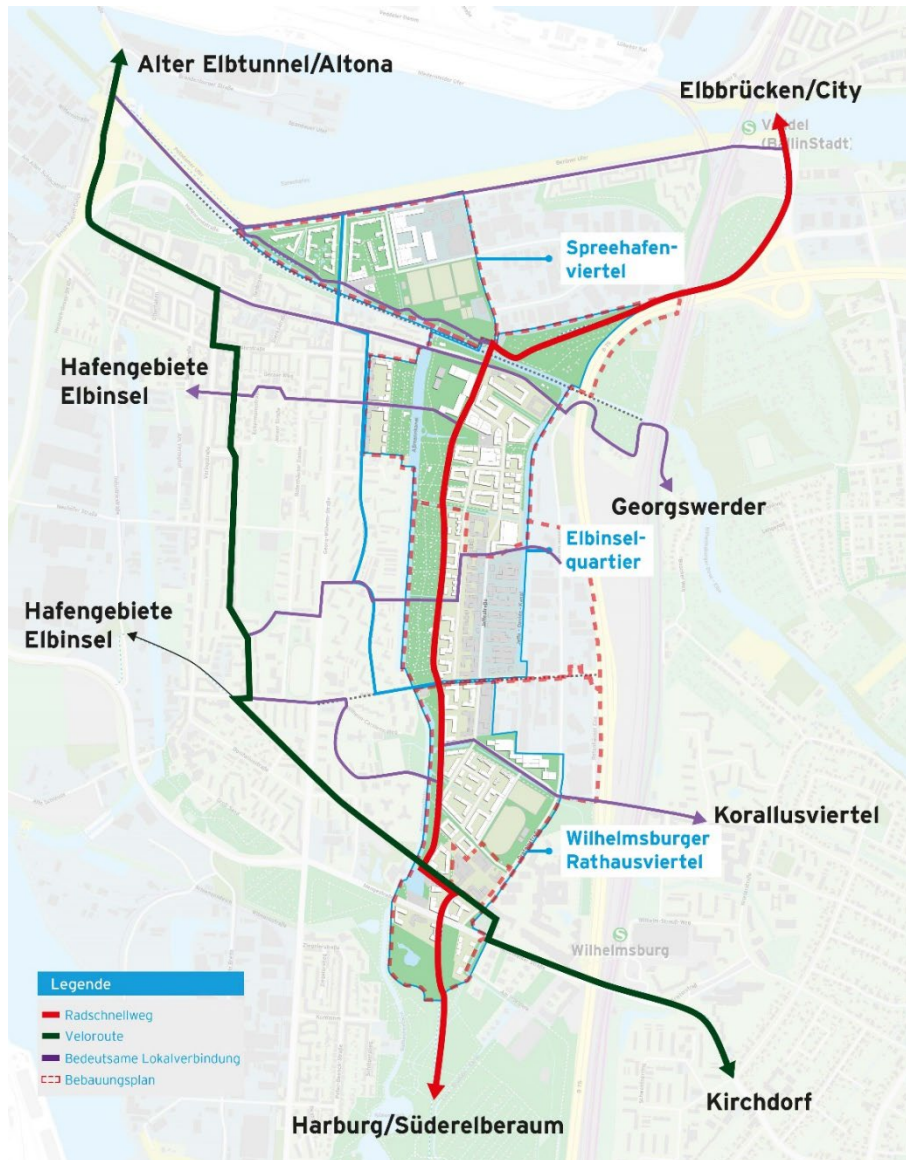


Abbildung 4: Übersicht Wegeverbindungen (IBA Hamburg, Gertz Gutsche Rümenapp, Köckemann Schwarz, 2023)

Der Fahrradverkehr soll auch durch attraktive und sichere Abstellanlagen gefördert werden. Im Rahmen der Quartiersentwicklung sollen verschiedene Standards des Fahrradparkens für die Bauherren definiert werden: z.B. schnelle und bequeme Zugänglichkeit, ausreichende Anzahl der Fahrradplätze, Komfort in der Nutzung (z.B. genügend Platz für ein bequemes Ein- und Ausparken), Witterungs-, Diebstahl- und Vandalismusschutz. Unabhängig davon, ob sich die Hauseingänge im Innenhof, oder an der Straße befinden, sollen in unmittelbarer Nähe Fahrradbügel zur Verfügung stehen, um einen Schnellzugriff zu gewährleisten. In sehr verdichteten und eingeschränkten baulichen Lagen könnten auch automatisierte Fahrradparkhäuser realisiert werden, um möglichst platzeffiziente und sichere Fahrradabstellanlagen anzubieten.

Ergänzt werden die Maßnahmen durch ein dichtes Netz von StadtRad-Stationen. Insgesamt soll es 15-20 Stationen geben, die sich in Abständen von etwa 250 m befinden. Jede Station soll neben herkömmlichen Fahrrädern auch mit Lastenrädern ausgestattet werden.

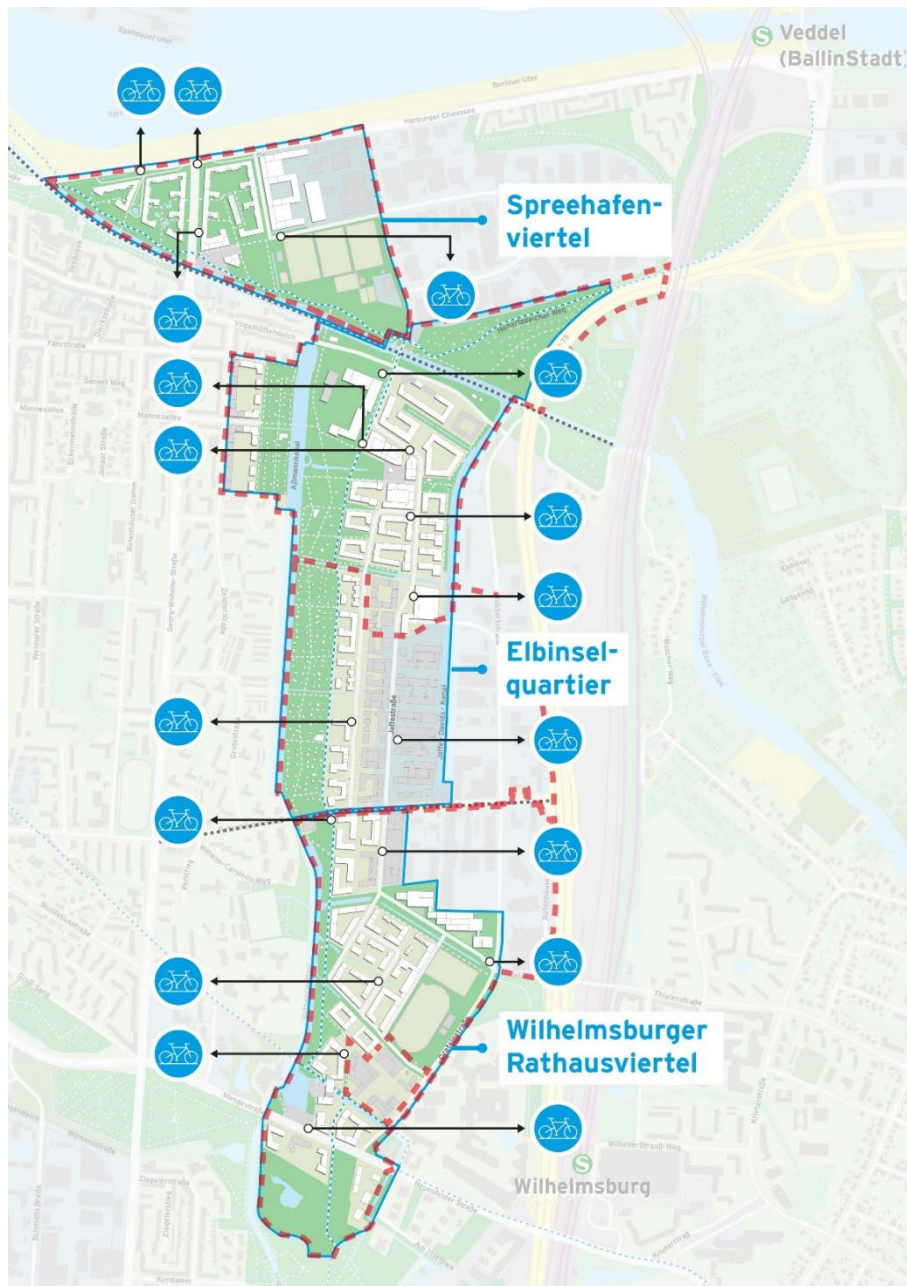


Abbildung 5: Übersicht StadtRad-Stationen (IBA Hamburg, Gertz Gutsche Rümenapp, Köckemann Schwarz, 2023)

4. Fußverkehr

Neben dem Fahrradverkehr ist der Fußverkehr von großer Bedeutung. Er wird daher gleichermaßen hoch priorisiert und über den Straßenverkehr gestellt. Das Wegenetz ist durch Querverbindungen gut mit der unmittelbaren Nachbarschaft verwoben und schafft durch Wege entlang der Gewässer oder durch Grünanlagen besondere Qualitäten der Fuß- und Radverkehrswege.

Die öffentliche Infrastruktur wird mit Leit- und Orientierungssystemen ausgestattet, um die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten.

5. Pkw-Verkehr

a. Straßennetz

Um eine Dominanz des fließenden und ruhenden Autoverkehrs im Straßenraum zu vermeiden, wird das Parken im öffentlichen Raum auf das notwendige Maß reduziert. Außerdem wird die Anzahl an klassischen Straßenzügen möglichst geringgehalten. Ziel ist es, die einzelnen Baufelder im Idealfall nur einseitig mit Straßen zu erschließen, um eine Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs zu erzielen. Das Stellplatzkonzept ermöglicht durch die Reduzierung von Kfz-Stellplätzen eine Verringerung der sonst üblichen Investitionsaufwendungen für Bauherren und unterstützt durch Stellplatzkonzept, Carsharing und weiteren Leihoptionen ein Leben ohne eigenen Pkw.

b. Stellplätze

Das private Parken ist grundsätzlich auf privaten Flächen und vorzugsweise unterirdisch oder hochbaulich zu verorten. Ausnahmen bestehen nur für folgende besondere Nutzungen: z.B. Wilhelmsburger Rathaus, Schule, Boxhalle, Kleingartenvereine, Biergarten und Sportanlagen. Private Stellplätze sowie öffentliche Parkstände werden außerdem in zwei Formen von Gemeinschaftsgaragen zusammengefasst. So ist für jedes der drei Quartiere ein Mobility-Hub als Hochgarage mit ergänzenden Mobilitätsangeboten (u.a. Carsharing, Radleihsystem, Sammelstellen für KEP-Dienste, Fahrradwerkstatt) vorgesehen. Ebenfalls wird es in jedem Quartier eine Quartiersgarage geben. Die Quartiersgaragen sind baufeldübergreifende unterirdische Gemeinschaftsgaragen und zeichnen sich besonders durch ihre zentrale Lage im Quartier und die große Anzahl an Stellplätzen aus. In der Regel sollen diese mit zentralen Orten bzw. Nahversorgungseinrichtungen kombiniert werden. Auch in Quartiersgaragen sollen Stellplätze für Carsharing und sonstige Mobilitätsangebote vorbehalten werden.

Baufelder, die ihre Stellplätze in den Quartiersgaragen sowie Mobility-Hubs nachweisen, sollen in einem Umkreis von maximal 250 m Fußwegentfernung zu diesen liegen. Es sollen ca. 80% der Baufelder ihre Stellplatzbedarfe in Quartiersgaragen oder Mobility-Hubs realisieren. Sofern erforderlich, werden nachzuweisende Stellplätze per Baulast abgesichert. Die Quartiersgaragen oder Mobility-Hubs können von privaten Bauherren oder öffentlichen Institutionen errichtet werden, sollen jedoch in ein einheitliches – im weiteren Verlauf der



Quartiersentwicklung noch zu konkretisierendes – Betreibermodell eingebettet werden.

Für öffentliche Besucherparkstände soll ein Anteil von 15% je Wohnung vorgehalten werden. Öffentliche Besucherparkstände sollen auch in Quartiersgaragen und Mobility-Hubs mit bis zu 80 Parkständen hergestellt werden, alle weiteren Parkstände befinden sich im öffentlichen Raum. Für Besucherinnen und Besucher sollen 3% der öffentlichen Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen hergestellt werden. Bei Vorhaben, die von mobilitätseingeschränkten Personen in größerer Anzahl besucht werden (z.B. Ärztezentren oder soziale Einrichtungen), erhöht sich der Anteil auf 4%. Auf den Baufeldern sollen zudem ausreichend vorhabenbezogene Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen realisiert werden.

Der Gesamtstellplatzschlüssel soll in den Quartieren zwischen 0,4* und 0,5 liegen und ergibt sich aus folgenden Durchschnittswerten der Stellplatzschlüssel für die unterschiedlichen Wohnformen:

Wohnungsbau	Stellplatzschlüssel
Frei-finanzierter Mietwohnungsbau	0,4
Eigentumswohnungen	0,6
Öffentlich geförderter Mietwohnungsbau	0,3
Baugemeinschaften	0,3
Sonderwohnungsbau	0,1

*Ein Stellplatzschlüssel von bspw. 0,4 bedeutet, dass pro 10 Wohneinheiten im Schnitt vier Stellplätze hergestellt werden sollen.

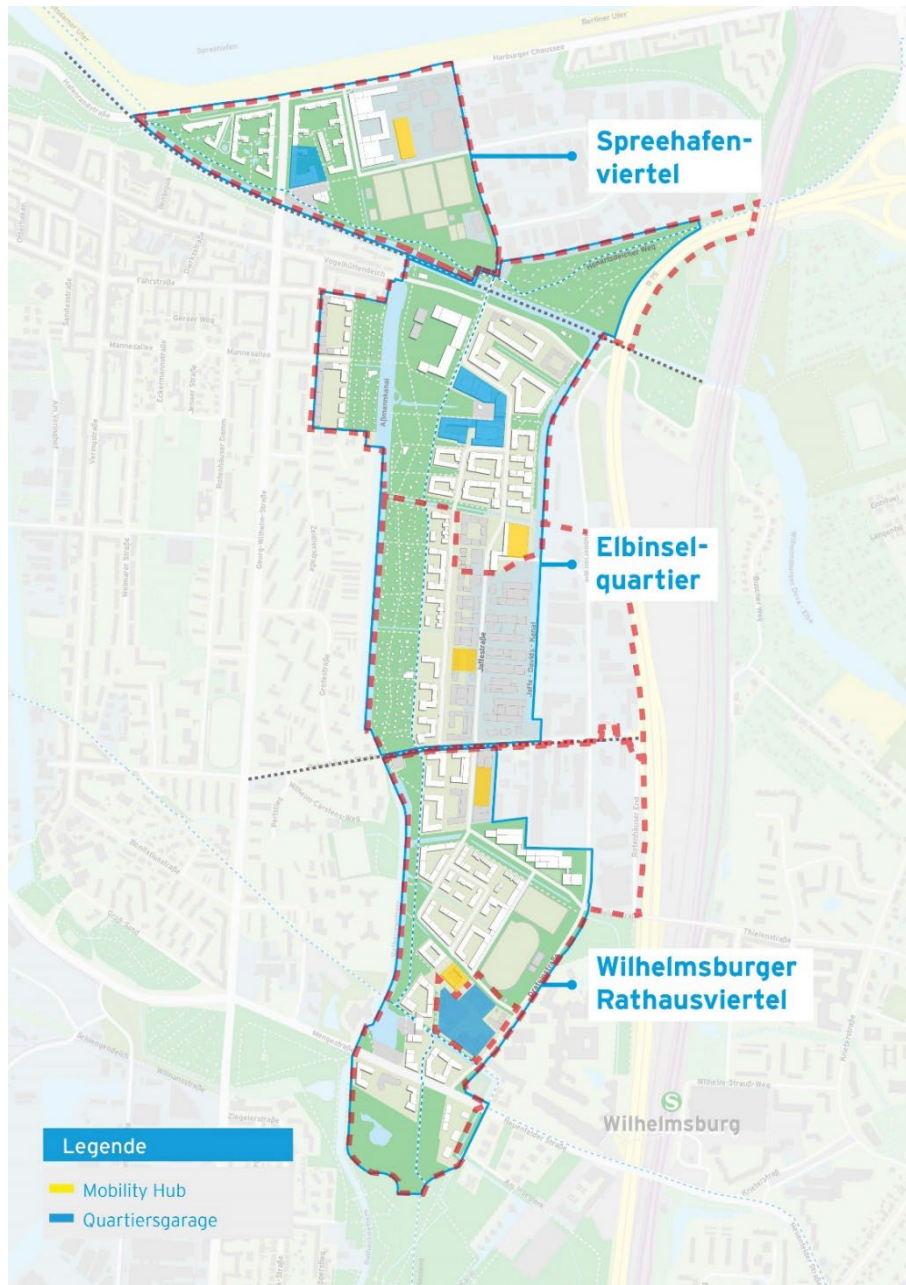


Abbildung 6: Übersicht Mobility-Hubs/Quartiersgaragen (IBA Hamburg, Gertz Gutsche Rümenapp, Köckemann Schwarz, 2023)

c. Carsharing

Als Alternative zum individuellen Pkw-Besitz soll ein flächendeckendes Angebot von Carsharing vorgesehen werden. Die Carsharing-Angebote sollen stationär sowohl auf privaten Baufeldern als auch im öffentlichen Raum in oberirdischen Mobilitätsstationen und in Quartiersgaragen sowie Mobility-Hubs untergebracht werden. Falls sich die Nachfrage nach privaten Stellplätzen verringert, sollen diese als Stellplätze für Carsharing Fahrzeuge genutzt werden. Derartige Maßnahmen

können den angestrebten PKW-Stellplatzschlüssel noch weiter senken. Ein stetig steigender Carsharing-Anteil und ein sinkender Anteil an privaten Pkw sind wünschenswert. In privaten Tiefgaragen können zusätzliche Stellplätze hergestellt werden, wenn diese dem Carsharing vorbehalten werden. Es wird eine Mindest-Carsharing-Quote zu Beginn von 1,5 Fahrzeugen für 100 Wohneinheiten angenommen. Die stationären Carsharing-Angebote sind innerhalb von ca. 300 m zum Wohnort verortet. Ergänzend zum stationären Angebot wird von üblichen, marktgängigen freifließenden Systemen ausgegangen.

d. Elektromobilität

Im öffentlichen Raum, in den Quartiersgaragen, Mobility-Hubs sowie privaten Tiefgaragen sollen die Voraussetzungen für eine gute Ausstattung mit Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Leitungsinfrastruktur, sollen Ladepunkte in Tiefgaragen mit entsprechenden Leerrohren etc. vorgerüstet werden, um das Nachrüsten von (weiteren) Ladepunkten nachträglich problemlos zu realisieren.

6. Lieferverkehr

Ziel ist eine möglichst umweltfreundliche Abwicklung der Lieferverkehre mit geringem Verkehrsaufwand. Teilziele sollen damit die Förderung von umweltfreundlichen Fahrzeug- und Belieferungskonzepten, die Vermeidung von Doppelbelieferung und Synergien für den Handel im Quartier sein. Hierbei spielen Mobility-Hubs und Mobilitätsstationen eine zentrale Rolle. Folgende Maßnahmen sind für die „letzte Meile“ denkbar: Etablierung von Mikrohub (prognostiziertes Paketaufkommen spricht für bis zu drei Mikrohub), Anlieferungszone, Belieferung mit Lastenfahrrädern, zentrale Packstationen, Paketshops und dezentrale Paketboxen für Häuser.

Diese Rahmenvorgaben sind die Grundlage für ein noch zu erstellendes Mobilitätskonzept, in dem die Maßnahmen konkretisiert und im Detail verortet werden. Die Inhalte des Mobilitätskonzeptes fließen wiederum in die verschiedenen Fachplanungen (u.a. Verkehrsplanung sowie Verkehrsprognose) und Grundstücksentwicklungen ein. Die Umsetzung der gesetzten Mobilitätsziele und der Mobilitätsmaßnahmen auf privaten sowie öffentlichen Flächen wird durch die IBA Hamburg im Rahmen von Fachplanungen und grundstücksbezogenen Verträgen gesteuert und gewährleistet. Maßnahmen auf Grundstücken, die innerhalb der Quartiere liegen, sich jedoch nicht im Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg befinden, werden nach Möglichkeit durch öffentlich-rechtliche Verträge des Bezirksamtes Hamburg-Mitte geregelt.

Änderungen vorbehalten.