

Mobilitätskonzept

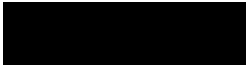
Archenholzstraße – Billstedt

Stand: 07.04.2025

Ansprechpartner: 

Überblick

- 01 **Zielsetzung**
- 02 **Beurteilung der verkehrlichen Erschließung**
- 03 **Rahmenbedingungen Mobilität**
- 04 **Stellplatzbedarf Kfz**
- 05 **Fahrradparken**
- 06 **Bausteine des Mobilitätskonzepts**
- 07 **Maßnahmenübersicht und Fazit**



Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1	Lageplan Archenholzstraße (2025)	Abb. 17	Erreichbarkeit MIV (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: openrouteservice 2023)
Abb. 2	Planungen Archenholzstraße (Eigene Darstellung auf Grundlage von 2025)	Abb. 18	Zusammenfassung der Rahmenbedingungen und Ableitung von Zielen für das Mobilitätskonzept (Eigene Darstellung)
Abb. 3	Zielsetzung Modal Split für die Archenholzstraße (Eigene Darstellung auf Basis von 2022)	Abb. 19	Stellplatzbedarf nach Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel (Eigene Darstellung auf Basis von Stiftung Lebendige Stadt 2021)
Abb. 4	Übersichtskarte Anbindung Projektgebiet (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023)	Abb. 20	Parkplatz im Bestand (Foto: 2024)
Abb. 5	Übersicht Verkehrszählung Knotenpunkt Archenholzstraße (Eigene Darstellung)	Abb. 21	Stellplätze in der TG (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 6	Verkehre in der Morgenspitze (Eigene Darstellung)	Abb. 22	Stellplätze im Freiraum (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 7	Verkehre in der Nachmittagsspitze (Eigene Darstellung)	Abb. 23	Fahrradplätze im UG (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 8	Verteilung der Verkehre (Eigene Darstellung)	Abb. 24	Fahrradplätze im Freiraum (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 9	Lage im Hamburger Stadtgebiet (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Abfrage Google Maps 2025)	Abb. 25	Verortung Rampe Fahrradparken (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 10	Erreichbarkeit zu Fuß (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: openrouteservice 2023)	Abb. 26	Verortung Duschen, Umkleiden und Schließfächer für Beschäftigte (Eigene Darstellung auf Basis 2025)
Abb. 11	Fußläufige Angebote (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Abfrage Google Maps 2023)	Abb. 27	Beispielbild Fahrradselbstservice (Eigenes Foto 2025)
Abb. 12	Fußwegebeziehungen (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023)	Abb. 28	Verortung Fahrradselbstservice (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 13	ÖPNV-Erreichbarkeit (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: hvv 2025)	Abb. 29	Beispielbild Ladeschränke (Eigenes Foto 2025)
Abb. 14	Erreichbarkeit Radverkehr (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: openrouteservice 2023)	Abb. 30	Anknüpfungspunkte Fuß- und Radwegenetz (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)
Abb. 15	Radverkehrsnetz (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Radverkehrskonzept Billstedt-Horn 2021)	Abb. 31	Carsharing-Station (Eigenes Foto 2025)
Abb. 16	Mobilitätsangebote im Umfeld des Projektstandortes (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Moia 2025, Miles 2025, Radverkehrskonzept Billstedt-Horn 2021, hvv siwtch 2025, StadtRAD 2025)	Abb. 32	Verortung Carsharing-Stellplätze (Eigene Darstellung auf Basis von 2025)

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

- Abb. 33 Verortung Paketstation und dem Haltebereich für Lieferungen (Eigene Darstellung auf Basis von [REDACTED] 2025)
- Abb. 34 Beispiel Lastenfahrradsharing (Eigenes Foto [REDACTED])
- Abb. 35 Verortung Lastenfahrradsharing (Eigene Darstellung auf Basis von [REDACTED] 2025)
- Abb. 36 Verortung der Pooling-Fahrzeuge für Beschäftigte (Eigene Darstellung auf Basis von [REDACTED] 2025)
- Abb. 37 Pooling-Angebote für Beschäftigte (Quelle: [REDACTED])
- Abb. 38 Deutschlandticket (hvv 2023)
- Abb. 39 Bikeleasing für Beschäftigte (jobrad 2023, bikeleasingplus 2023)
- Abb. 40 Ladevorgang Pedelec-Akku (Quelle: Wikipedia 2025)
- Abb. 41 Neue Arbeitswelten
- Abb. 42 Beispiel Neubürger:inneninformation ([REDACTED])
- Abb. 43 Übersicht Mobilitätsangebote (Eigene Darstellung)

Tabellen

- Tab. 1 Verkehrsaufkommen der Neuplanung (Eigene Darstellung auf Basis Bosserhoff 2021)
- Tab. 2 HBS-Nachweis für Morgen- und Nachmittagsspitze (Eigene Darstellung auf Basis von HBS 2015)
- Tab. 3 Erklärung QSV (HBS 2015)
- Tab. 4 Kfz-Stellplatzbedarf (Eigene Darstellung auf Basis von BDP 2022-2 und MIT 2017)
- Tab. 5 Zählung Parkplatzauslastung im Bestand (Eigene Darstellung auf Basis von Zählung durch OTTO WULFF)
- Tab. 6 Bedarf Fahrradplätze (Eigene Darstellung auf Basis von BDP 2022-2)

01

Zielsetzung

Zielsetzung

Veranlassung

Auf dem Grundstück von OTTO WULFF an der Archenholzstraße in Hamburg ist eine städtebauliche Entwicklung geplant. Die Planungen umfassen eine Neugestaltung des Grundstücks mit Wohn- und Gewerbenutzung. Die Gewerbeflächen werden weiterhin durch OTTO WULFF als Firmenzentrale genutzt. Insgesamt sind 166 Wohneinheiten, darunter auch rund 75 Mikroapartments für Auszubildende, Studierende und Beschäftigte, geplant.

Um u.a. den Trends und Entwicklungen im Mobilitätsverhalten Rechnung zu tragen, wird ein standortbezogenes Mobilitätskonzept angestrebt, das den Umweltverbund, insbesondere den Rad- und Fußverkehr, bewusst fördert.

Das vorliegende Dokument prüft die räumlichen Standorteigenschaften, sowie die daraus resultierenden Bedarfe und Potenziale. Folgende Aspekte der Mobilität werden dabei betrachtet: Lage im Stadtgebiet und räumliche Standorteigenschaften, Kfz-Erschließung, ÖPNV-Erreichbarkeit sowie Radverkehrsansbindungen.

Darüber hinaus werden erste Ansätze für ein multimodales Mobilitätskonzept in Steckbriefform aufgezeigt. Im Ergebnis erfolgt eine Zusammenfassung und eine Umsetzungsempfehlung.



Abb. 1: Lageplan Archenholzstraße (GHP 2025)

Bausteine Was ist geplant?

Am Standort werden insgesamt 8.696 m² BGF Bürofläche für etwa 230 Beschäftigte, ggf. eine KiTA mit zwei Gruppen auf ca. 250 m² BGF sowie 91 Wohnungen (öffentlich gefördert) und 75 Mikroapartments umgesetzt.



Abb. 2: Planungen Archenzholzstraße (Eigene Darstellung auf Grundlage von GHP 2025)

Zielsetzung Mobilitätsentwicklung in Billstedt

Für einen Vergleich des Modal Splits bietet sich am besten die Ebene der Stadtregionen an, da hier die Rahmenbedingungen am besten zum Projektstandort passen.

Das Projektgebiet befindet sich im äußeren Ring, wo der MIV-Anteil am Modal Split 2022 bei 34 % liegt. Gemäß den Zielsetzungen der Stadt Hamburg sollte der MIV-Anteil der Bewohner:innen im Äußeren Ring bis 2030 auf ca. 22 % sinken.

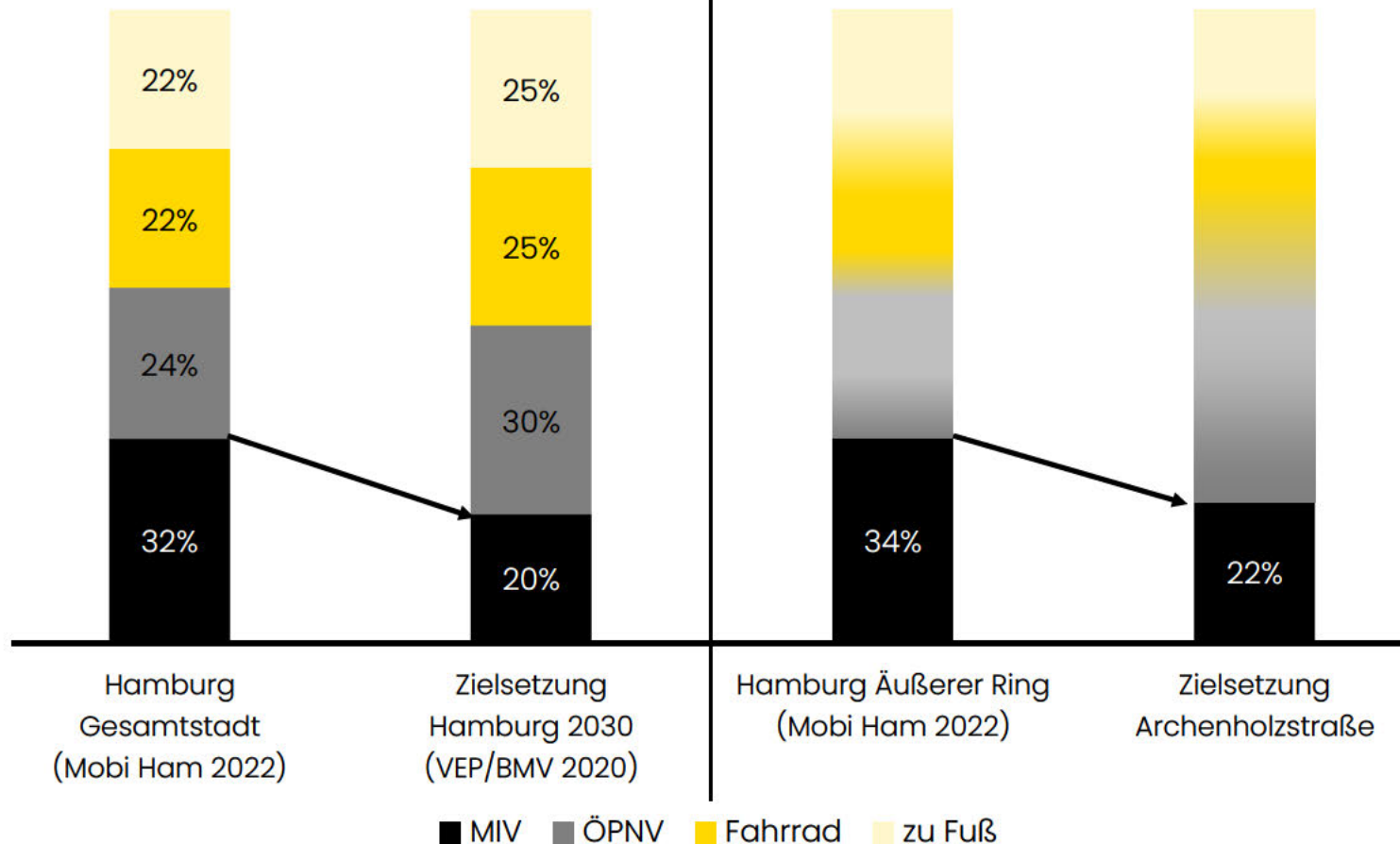


Abb. 3: Zielsetzung Modal Split für die Archenholzstraße (Eigene Darstellung auf Basis von Mobi Ham 2022)

Angenommene **MIV-Anteile** am Modal Split:

- **Wohnen & KiTa: 25 %** (Zielsetzung Modal Split Äußerer Ring von 22 % MIV-Anteil zzgl. Puffer)
- **Mikroapartments: 15 %** (geringer Pkw-Besitz und geringere Pkw-Nutzung)
- **Büro: 30 %** (höherer MIV-Anteil aufgrund hoher Anzahl an Dienstfahrten mit dem Pkw (z.B. Baustellenbesichtigungen))

02

Beurteilung der verkehrlichen Erschließung

Erschließung Bestandsverkehr

Zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation werden zunächst Verkehrsmengendaten zum vorhandenen Fahrtenaufkommen benötigt. Hierzu wurde am 16.06.2020 im Zeitraum zwischen 00:00 und 24:00 Uhr an der Anbindung zum Projektgebiet / Archenholzstraße eine Verkehrserhebung durchgeführt. Damit sind die Bestandsverkehre bekannt.

Aufgrund des wegfallenden Betriebshofs ist jedoch mit einer Reduzierung der Bestandsverkehre (insb. SV) zu rechnen.

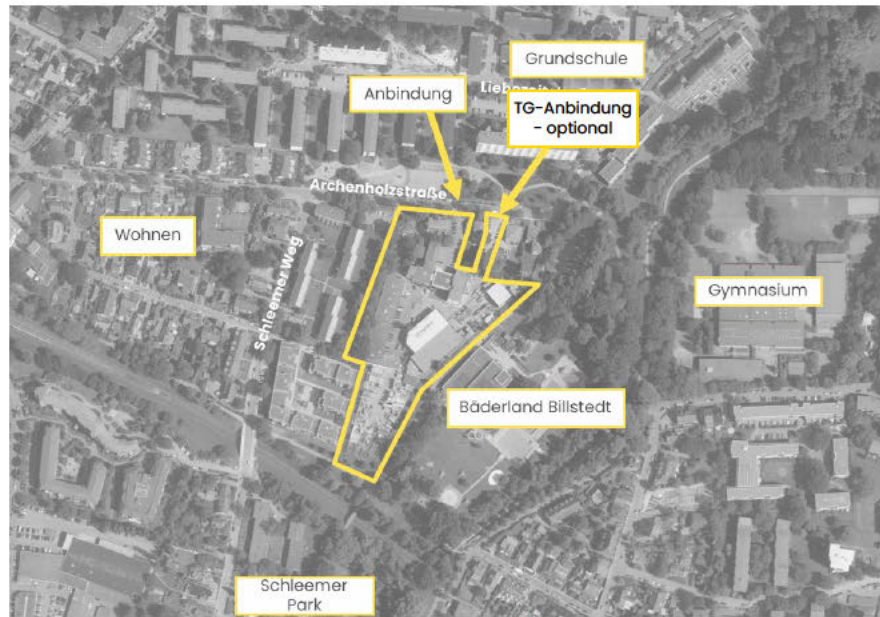


Abb. 4: Übersichtskarte Anbindung Projektgebiet (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023)

Anbindung des Projektgebietes

Im Folgenden werden alle Verkehre (Neu- und Bestandsverkehre) im Leistungsfähigkeitsnachweis über eine Anbindung geführt. Damit ist das Worst-Case-Szenario abgedeckt (keine Berücksichtigung der optionalen zweiten Anbindung).

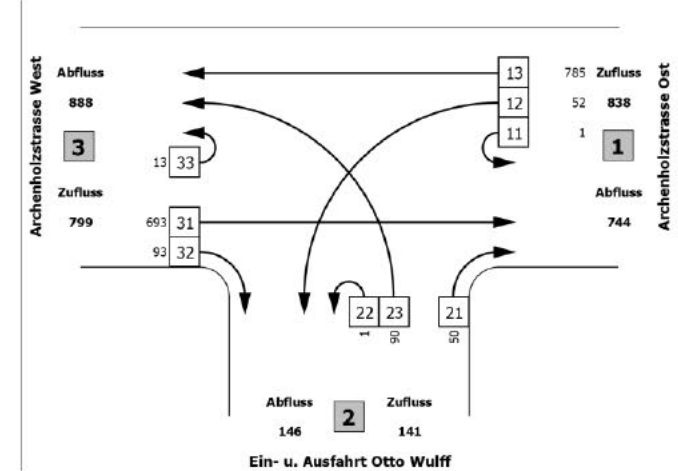


Abb. 5: Übersicht Verkehrszählung Knotenpunkt Archenholzstraße (Eigene Darstellung)

Erhebungsergebnisse vom 16.06.2020

Erschließung Verkehrsaufkommen Neuplanung

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird nun das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen sowie das Fahrtenaufkommen der vorhandenen Nutzungen rechnerisch ermittelt und einander gegenübergestellt. Die Abschätzung erfolgt anhand des Programms Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Bosserhoff, 2021) sowie den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2006).

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
Büro		8.696 m² BGF							270
Beschäftigte:		1,0	Beschäftigter/35 m² BGF	0,7	4	0,30	1,1	1,0	190
Kunden:		1,0	Wege/Beschäftigtem			0,30	1,1	1,0	68
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem					1,0	12
Kita (optional)		30 Kinder							9
Beschäftigte:		0,2	Betreuer/Kind	0,9	2,5	0,25	1,1	1,0	3
Begleiter:		1,0	Begleiter/Kind	0,9	4,0	0,30	1,0	0,2	6
Wohnen		91 WE							117
Bewohner:		2,0	Bewohner/WE		3,5	0,25	1,5	1,0	106
Besucher:		0,10	Besucher/Fahrt			0,25	1,7	1,0	2
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Bewohner					1,0	9
Mikroapartments		75 Zimmer							33
Bewohner:		1,0	Bewohner/Zimmer		3,5	0,15	1,5	1,0	26
Besucher:		0,10	Besucher/Fahrt					1,0	3
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Bewohner					1,0	4
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (auf Zehner gerundet)									430

Tab. 1: Verkehrsaufkommen der Neuplanung (Eigene Darstellung auf Basis Bosserhoff 2021)

Die zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens getroffenen Annahmen zeigt die Tabelle. Die Realisierung des Bauvorhabens führt zu einem zusätzlichen Fahrtenaufkommen von **insgesamt rd. 430 Fahrten/ Tag**. In den Spitzenstunden liegt dieses Fahrtenaufkommen am **Morgen bei rd. 49 Fahrten/ h** und am **Nachmittag bei rd. 37 Fahrten/ h**.

Erschließung Verkehrsaufkommen inkl. Neuplanung

Aufgrund der Lage der geplanten Bebauung im Stadtgebiet sowie der Gegebenheiten des umliegenden Straßennetzes wird davon ausgegangen, dass rund 65 % aller Ziel- und Quellverkehre aus bzw. in westlicher Richtung und rund 35 % aus bzw. in östlicher Richtung erfolgen (siehe Abbildung unten). Die Abbildung oben links zeigt die sich aus den Annahmen ergebende Verteilung der zusätzlichen Verkehre sowie die Bestandsverkehre in absoluten Zahlen, und zwar für die Morgenspitze (oben links) und die Nachmittagspitze (oben rechts).

Morgenspitze (07:00 – 08:00 Uhr) Bestandsverkehr in Kfz / h (davon SV) Neuverkehr in Kfz / h (davon SV)

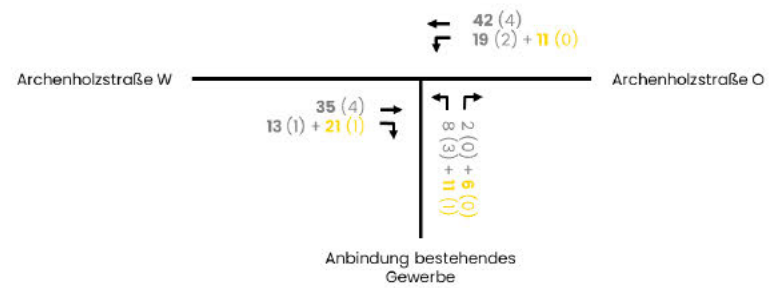


Abb. 6: Verkehre in der Morgenspitze (Eigene Darstellung)

Nachmittagsspitze (17:00 – 18:00 Uhr) Bestandsverkehr in Kfz / h (davon SV) Neuverkehr in Kfz / h (davon SV)

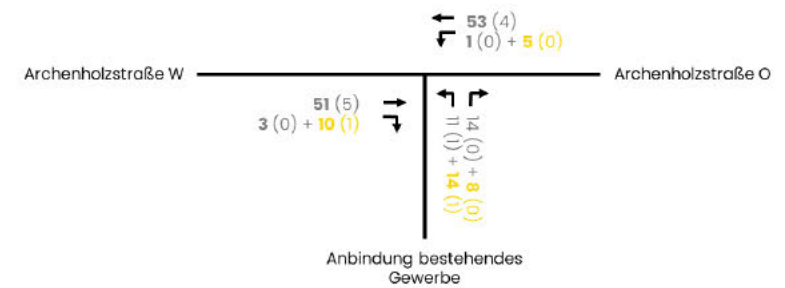


Abb. 7: Verkehre in der Nachmittagsspitze (Eigene Darstellung)

Verteilung der Verkehre im Straßennetz:

Anmerkung
Zur Abschätzung wurden die Fahrten, welche durch den bestehenden Betriebshof erzeugt werden, nicht abgezogen. Diese Fahrten sind demnach in der Erhebung der Bestandsverkehre, welche dieser Untersuchung zugrunde gelegt wurde, enthalten.



Abb. 8: Verteilung der Verkehre (Eigene Darstellung)

Erschließung Überprüfung Leistungsfähigkeit

Die Anbindung des Projektgebiets an die Archenholzstraße ist mit der Qualitätsstufe (QSV) A zu bewerten. **Die Verkehre können leistungsgerecht abgewickelt werden.**

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	37				1800					A
3	→	35				1600					A
4	←	21	6,5	3,2	124	925		4,4	1	1	A
6	→	8	5,9	3,0	52	1126		3,2	1	1	A
Misch-N		29				973	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	44				1800					A
7	→	31	5,5	2,8	69	1189		3,2	1	1	A
Misch-H		75				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS-Nachweis Archenholzstr. /Anbindung für die Morgenspitze

Tab. 2: HBS-Nachweis für Morgen- und Nachmittagsspitze (Eigene Darstellung auf Basis von HBS 2015)

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der unsignalisierten Anbindung erfolgt mit dem Programm KNOBEL (BPS GmbH, 7.1.8). Diese Software berechnet die Leistungsfähigkeit mit-tels einer vereinfachten theoretischen Berechnung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015). Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt in Anlehnung an das HBS (FGSV, 2015) anhand von Qualitätsstufen (QSV) mit den Buchstaben A-F, die für die Spanne der durchschnittlichen Wartezeit eines Fahrzeugs auf dem jeweiligen Fahrstreifen stehen. Die Gesamtqualitätsstufe eines Knotenpunktes ergibt sich aus der mittleren Wartezeit des schlechtesten Fahrstreifens. Die Tabelle rechts zeigt die den einzelnen Qualitätsstufen zugeordneten Wartezeiten an unsignalisierten Knotenpunkten.

Bearbeitet

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	54				1800					A
3	→	14				1600					A
4	←	28	6,5	3,2	118	953		4,0	1	1	A
6	→	23	5,9	3,0	58	1119		3,4	1	1	A
Misch-N		50,5				1020	4 + 6	3,8	1	1	A
8	←	55				1800					A
7	→	7	5,5	2,8	64	1195		3,0	1	1	A
Misch-H		62				1800	7 + 8	2,1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

HBS-Nachweis Archenholzstraße /Anbindung für die Nachmittagsspitze

QSV	Kfz-Verkehr an unsignalisierten Knoten	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 10	Sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 20	Geringe Wartezeiten
C	≤ 30	Spürbare Wartezeiten
D	≤ 45	Hohe Werte für einzelne Fahrzeuge
E	> 45	Sehr große und stark streuende Werte bei den Wartezeiten
F	- (Sättigung > 1)	Knotenpunkte ist überlastet

Tab. 3: Erklärung QSV (HBS 2015)

03

Rahmenbedingungen Mobilität

Rahmenbedingungen

Lage im Hamburger Stadtgebiet

Das Projektgebiet befindet sich im Stadtteil Billstedt im Bezirk Hamburg-Mitte. Trotz der peripheren Lage ist das Quartier durch das Stadtteilzentrum Billstedt, welches fußläufig erreichbar ist, gut versorgt und angebunden.

Das Projektareal befindet sich in einem Umfeld, das von Einfamilienhäusern geprägt ist. Vereinzelt finden sich weitere Gewerbehöfe und mehrgeschossige Zeilenbauten.

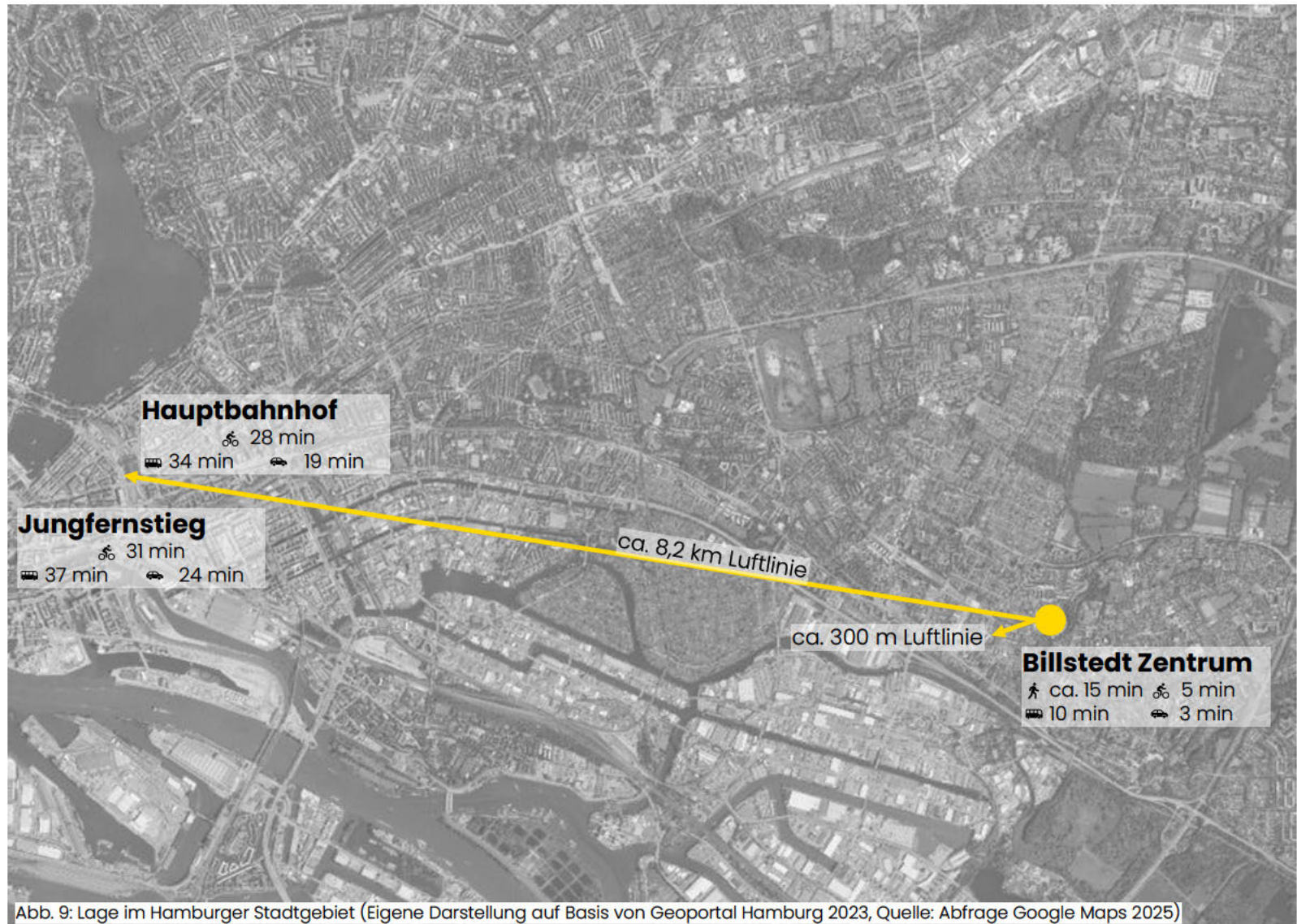
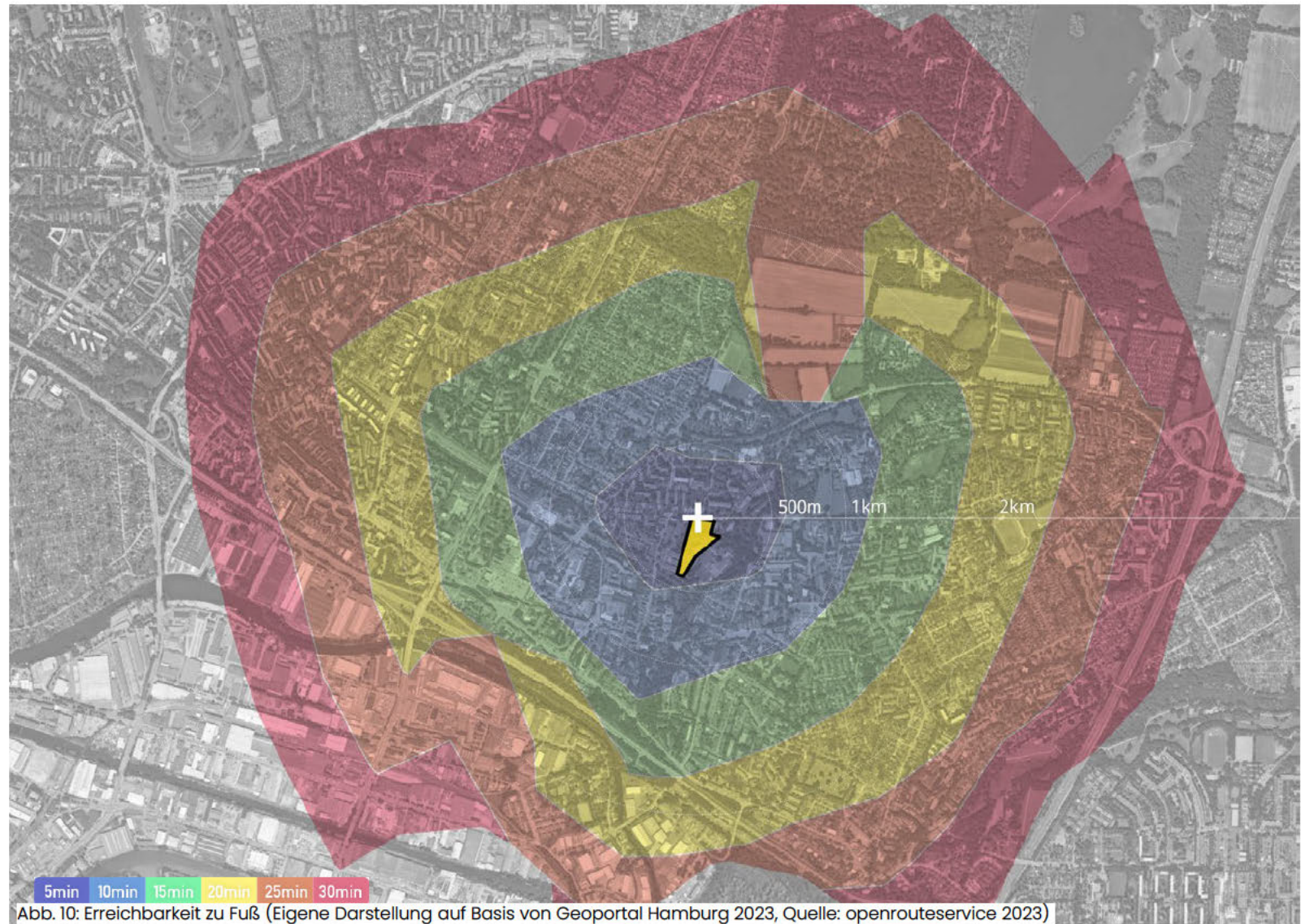


Abb. 9: Lage im Hamburger Stadtgebiet (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Abfrage Google Maps 2025)

Rahmenbedingungen **Fuß – Erreichbarkeit**

Das Billstedt-Center mit Einkaufszentrum und U-Bahn ist fußläufig in weniger als zehn Minuten erreichbar.



Rahmenbedingungen Fußläufige Angebote

Neben dem Billstedt-Center mit über 100 Shops stehen im Umfeld weitere Nahversorgungsangebote zur Verfügung. Darüber hinaus sind im Umfeld zahlreiche frühkindliche Erziehungsangebote sowie Schulen für alle Altersklassen vorhanden.

Paketstationen und -shops sind ebenfalls in großer Zahl vorhanden.

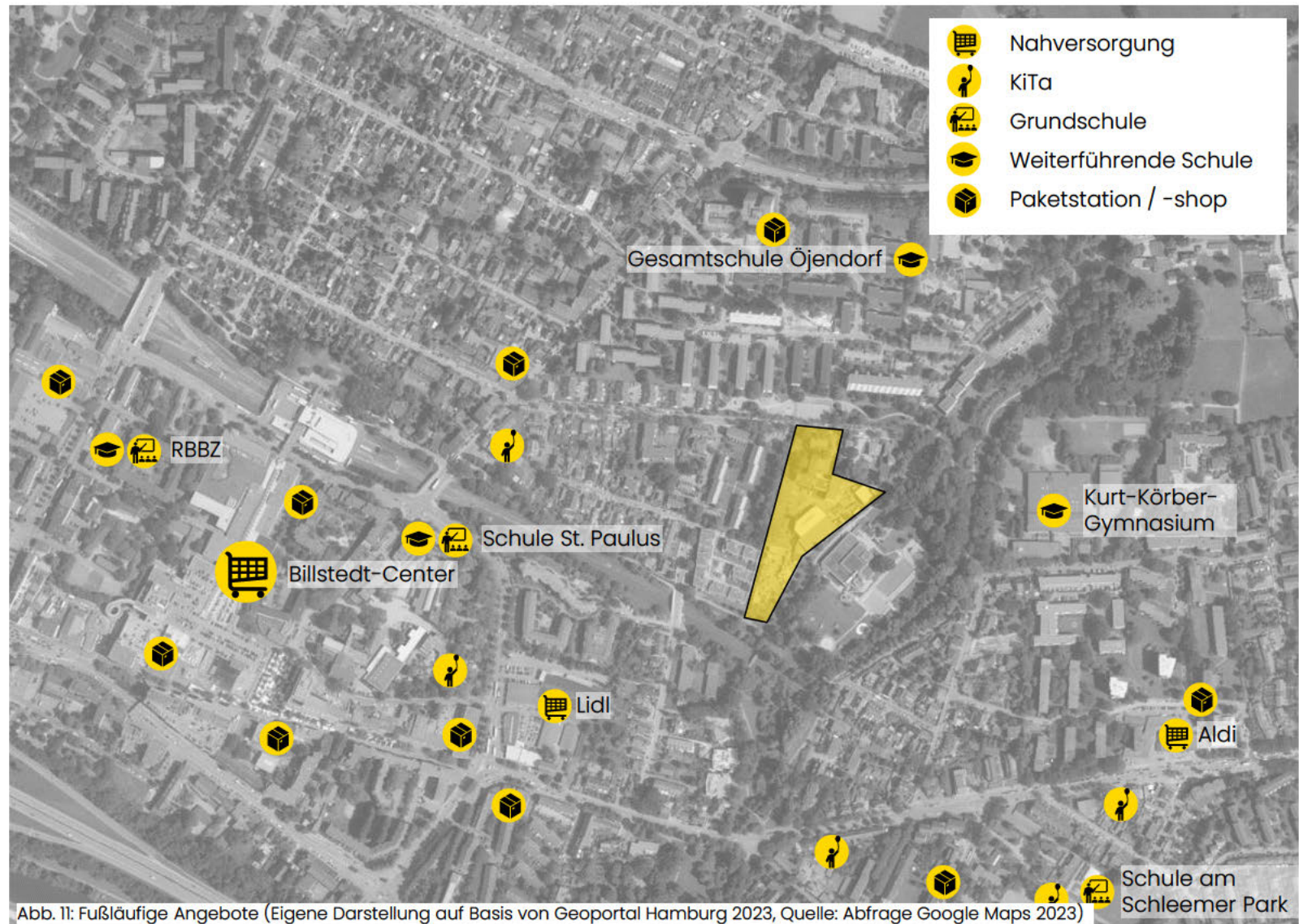


Abb. 11: Fußläufige Angebote (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: Abfrage Google Maps 2023)

Rahmenbedingungen **Fußwegebeziehungen**

Im betreffenden Gebiet verläuft ein gut ausgebauter und beleuchteter Geh- und Radweg entlang der östlichen und südlichen Grenze des Plangebiets. Dieser Weg verbindet direkt die U-Bahn-Station Billstedt mit dem Billstedt-Center.

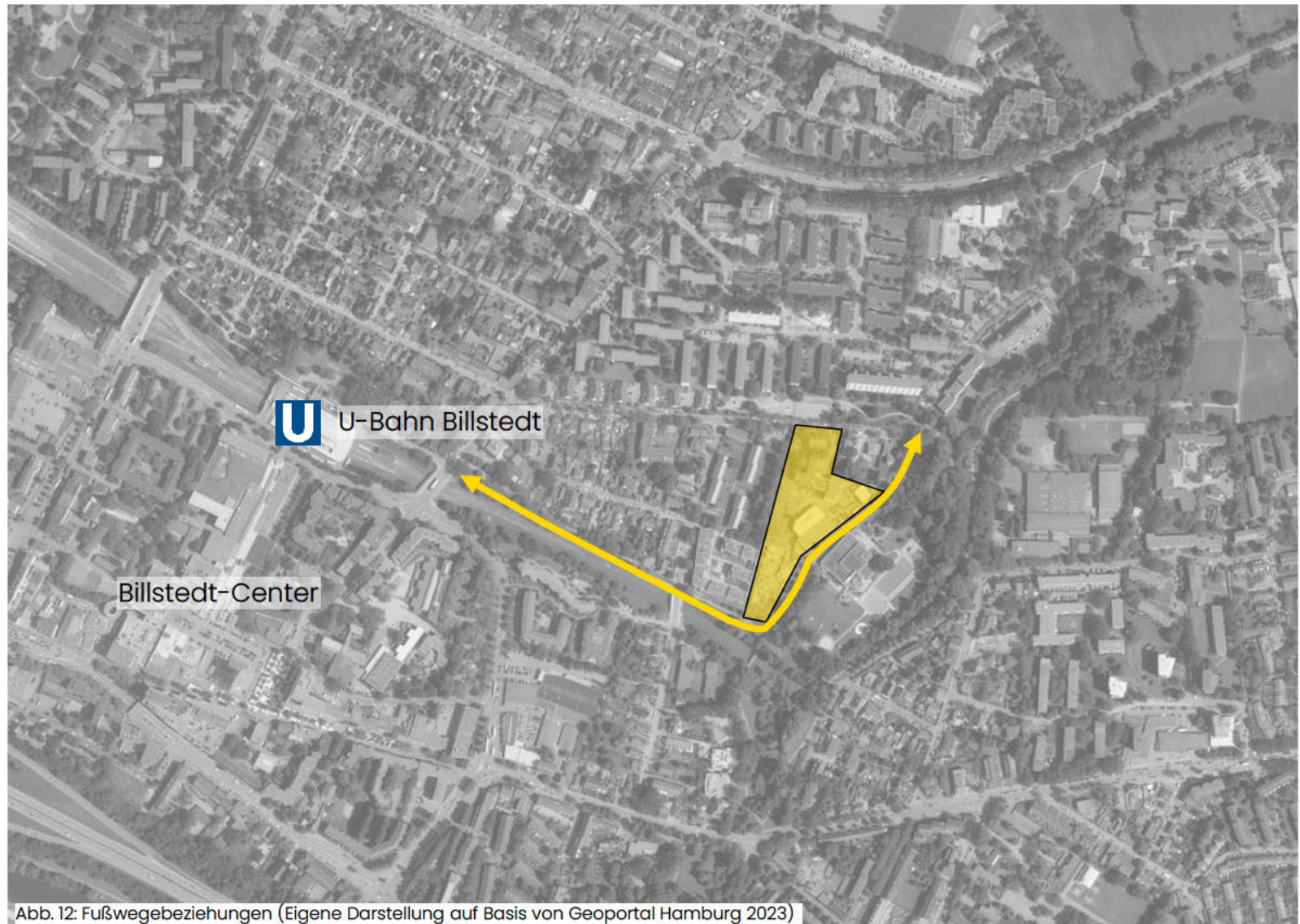


Abb. 12: Fußwegebeziehungen (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023)

Rahmenbedingungen ÖPNV-Erreichbarkeit

Die U2 ermöglicht eine direkte und schnelle Anbindung an das Hamburger Stadtzentrum.

Das Busangebot im Umfeld umfasst die Stadt- und Regionalbuslinie 119, die eine direkte Anbindung an die U-Bahn-Station Billstedt bietet.

Im fußläufigen Umfeld bieten die Metrobuslinien 12 und 23 Anbindung an die Hamburger Stadtteile Niendorf, Wandsbek, Barmbek sowie Bergedorf.

Das ÖPNV-Angebot gewährleistet eine sehr gute Anbindung des Standorts in Ost-West-Richtung.

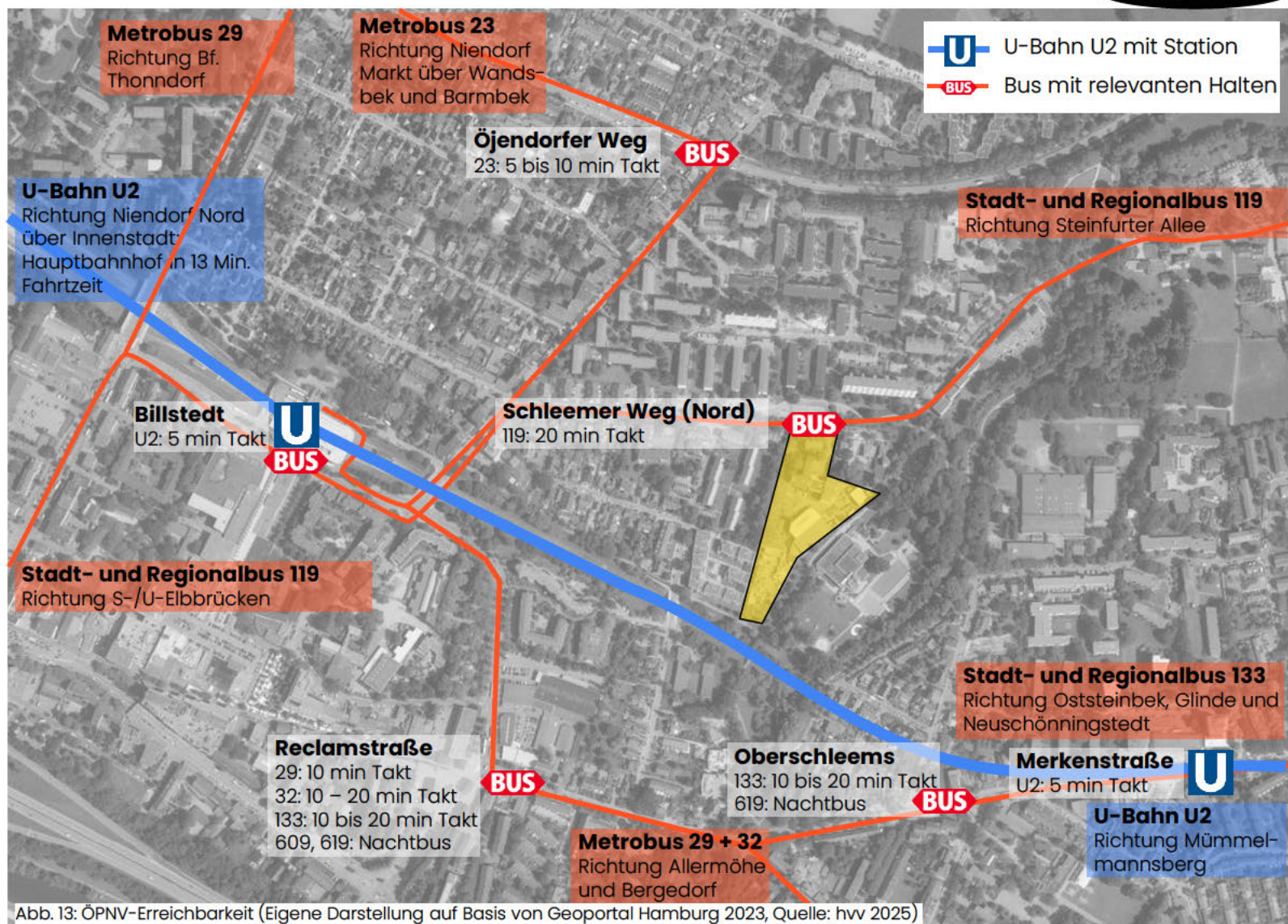
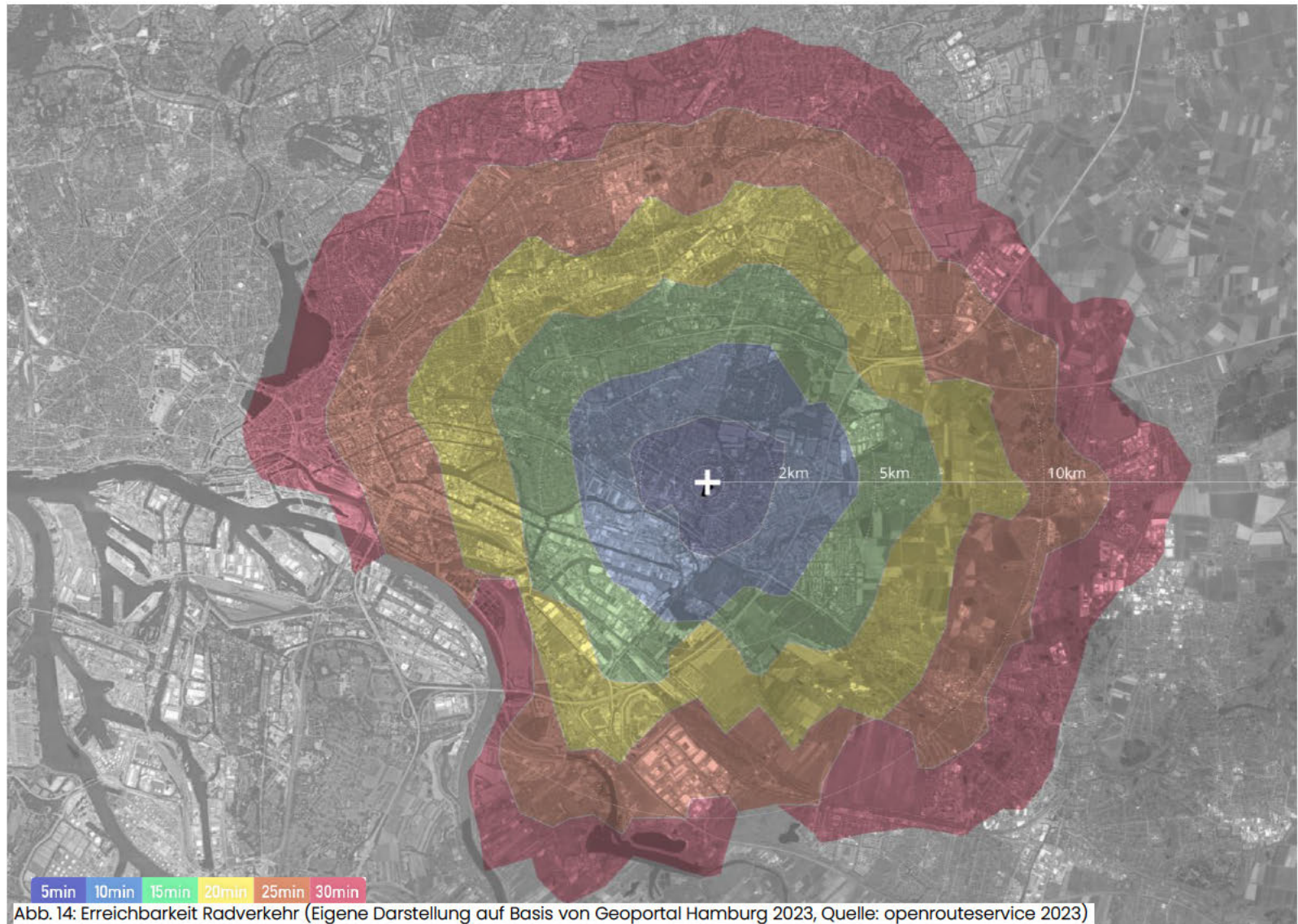


Abb. 13: ÖPNV-Erreichbarkeit (Eigene Darstellung auf Basis von Geoportal Hamburg 2023, Quelle: hvv 2025)

Rahmenbedingungen **Radverkehr – Erreichbarkeit**

In der näheren Umgebung sind das Zentrum Billstedts in fünf Minuten und der Öjendorfer Park als Freizeitziel in etwa zehn Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Die Hamburger Innenstadt ist vom Projektstandort aus nur teilweise in unter 30 Minuten erreichbar.

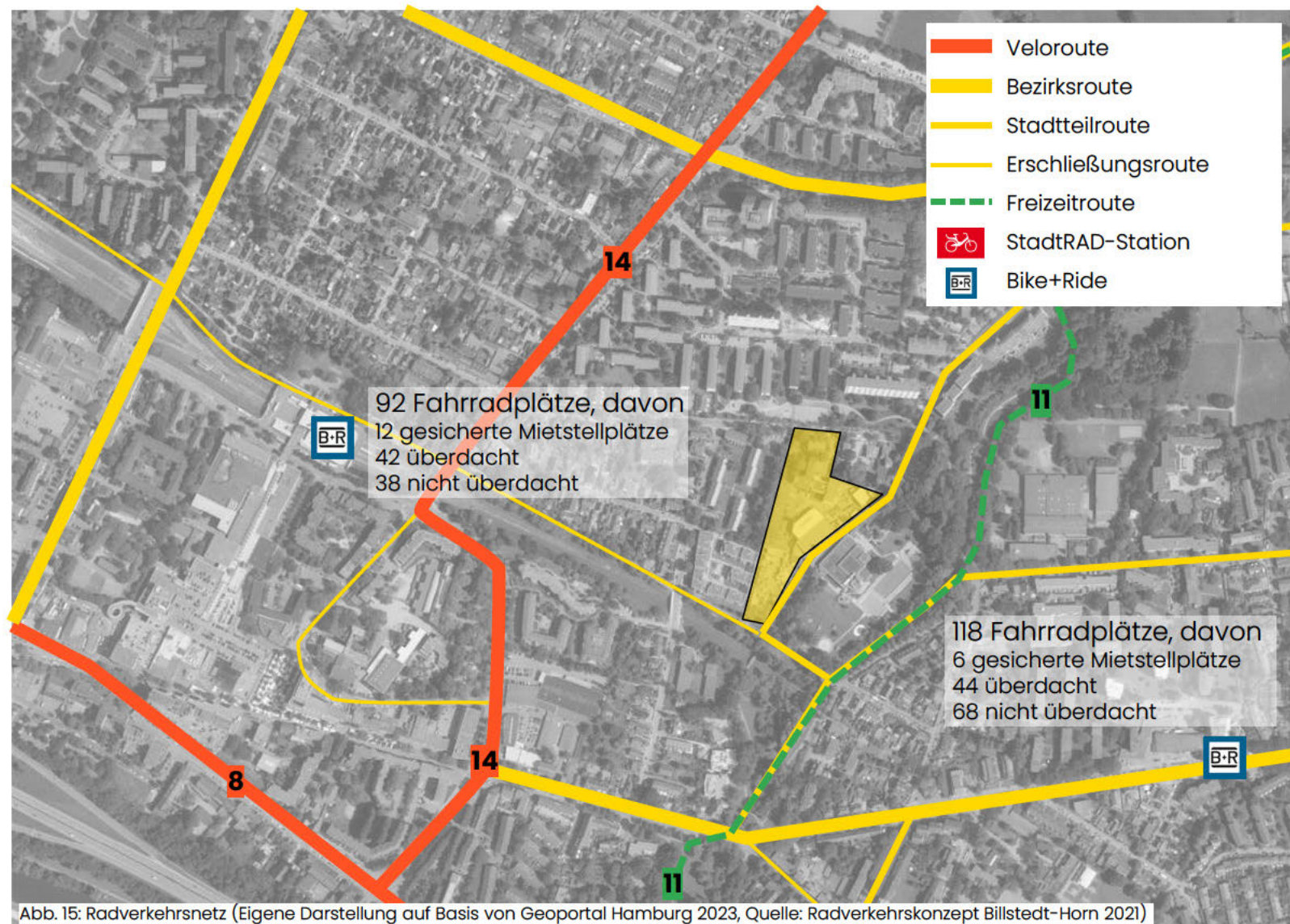
Große Teile des Billstedter Stadtteils sowie angrenzende Stadtteile wie Horn, Öjendorf und Billbrook können innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad erreicht werden.



Rahmenbedingungen Radverkehr

In der Umgebung des Projektgebiets verlaufen die Velorouten 14 und 8 sowie die Freizeitroute 11. Die Veloroute 8 ermöglicht die Erreichbarkeit der Hamburger Innenstadt sowie von Bergedorf, während die Veloroute 14 Billstedt mit Jenfeld, Farmsen-Berne und den übrigen Walddörfern verbindet.

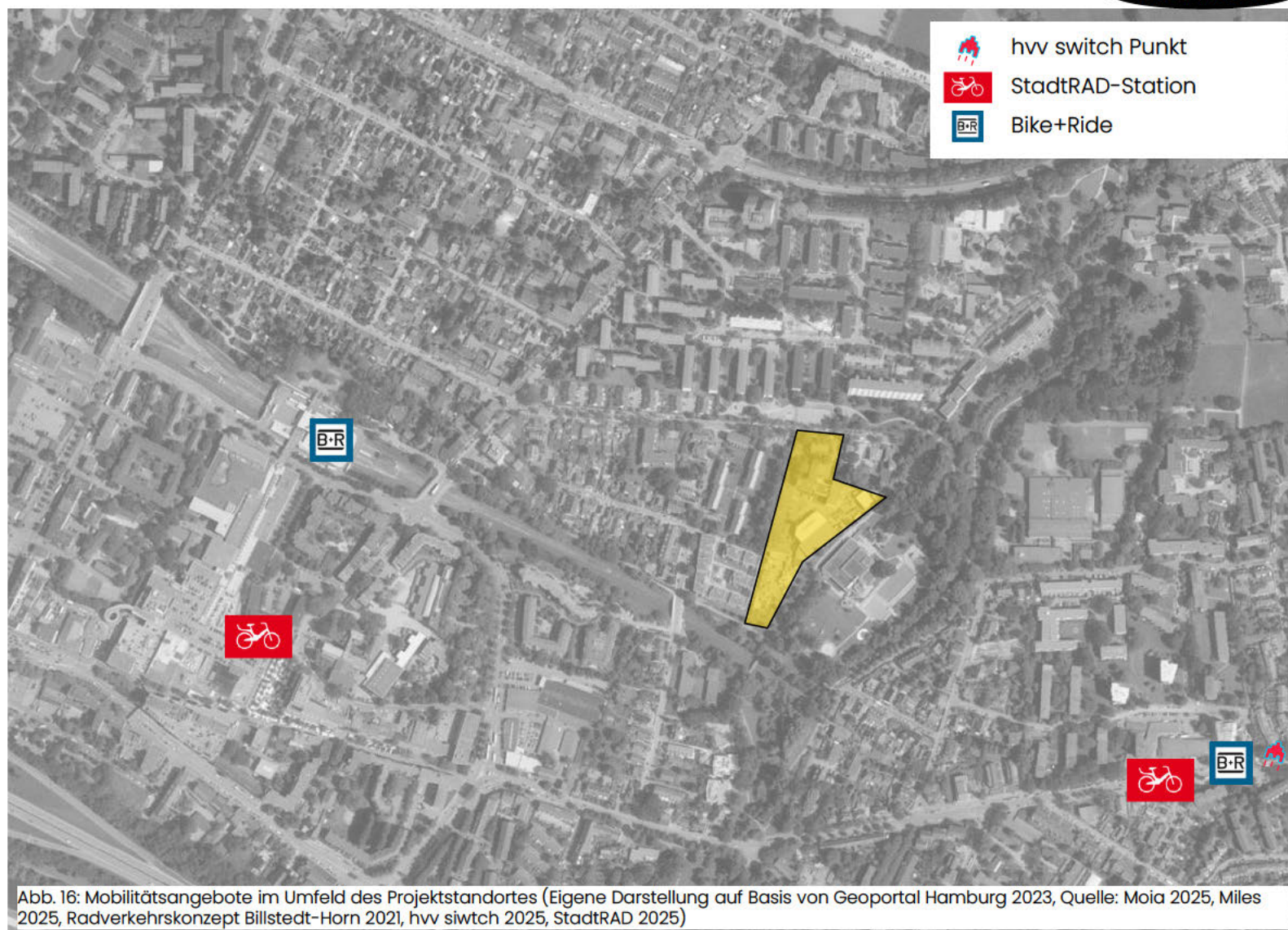
An den U-Bahnstationen Billstedt Merkenstraße befinden sich B+R-Stationen.



Rahmenbedingungen Mobilitätsangebote

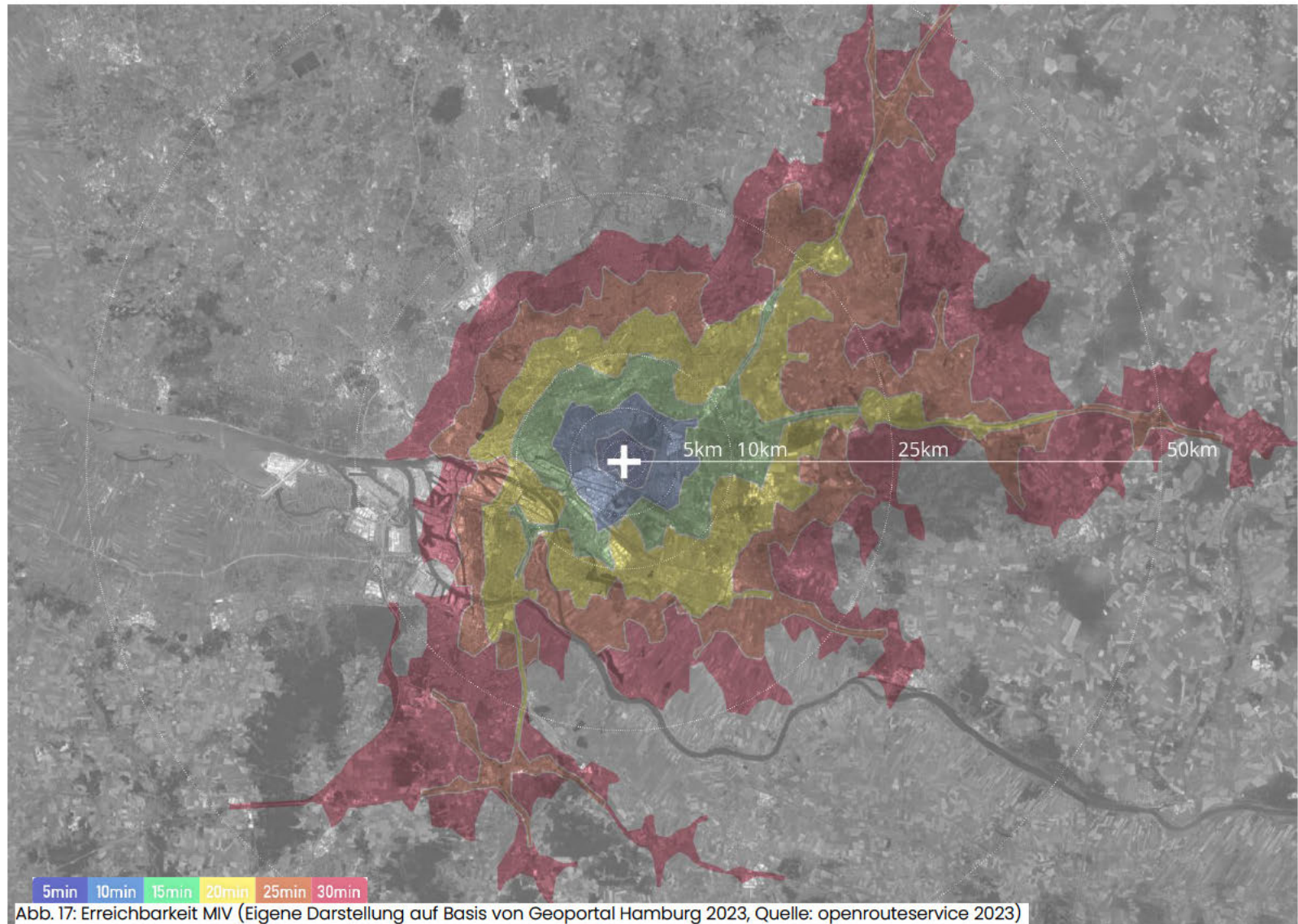
Das Projektgebiet liegt innerhalb des Geschäftsgebietes der Anbieter Miles und Moia. Im direkten Umfeld ist daher neben einem flexiblen Carsharing-Angebot auch der stadtweite Ridesharing-Dienst verfügbar.

Im Umfeld des Projektstandortes befinden sich zudem StadtRAD-Stationen, B+R-Anlagen an den U-Bahnstationen sowie eine hvv switch-Station an der U-Bahnstation Merkenstraße.



Rahmenbedingungen **MIV – Erreichbarkeit**

Die Erreichbarkeit mit dem MIV ist am Projektstandort aufgrund der guten Anbindung an die A1 über die Glinder Str. insbesondere in Richtung Osten als sehr gut einzustufen. Auch die Hamburger Innenstadt kann innerhalb von 30 Minuten erreicht werden.



Umfeldanalyse

Zusammenfassung

Der Projektstandort überzeugt durch eine ausgezeichnete Erschließungsqualität, die eine optimale Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr gewährleistet. Durch die Implementierung gezielter Mobilitätsmaßnahmen kann die Abhängigkeit vom privaten Pkw sukzessive reduziert werden.

Herausforderungen



Erreichbarkeitsvorteile mit dem Pkw gegenüber den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes



Deutliche Erreichbarkeitsnachteile mit dem ÖPNV gegenüber dem MIV in das östliche Umland von Hamburg (Wohnort vieler Beschäftigter)

Stärken



Sehr gute ÖPNV-Anbindung mit der U-Bahn an die Innenstadt und in Billstedt mit dem Bus



Sehr gute Anbindung an das Radverkehrsnetz über die Velorouten 8 und 14 sowie B+R an den U-Bahnstationen im Umfeld



Sehr gute MIV-Erschließung



Vielfältige Shared-Mobility-Angebote im Umfeld (StadtRAD, hvv-switch)



Nahversorgung und Bildungsangebote im fußläufigen Umfeld gegeben

Gute Erschließung des Umweltverbundes weiter stärken



Ziel 01

Ermöglichen des MIV unter Förderung der E-Mobilität



Ziel 02

Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel durch besonders nutzerfreundliches Fahrradparken im Quartier fördern



Ziel 03

Einbindung des Quartiers in das Fußwegenetz



Ziel 04

Förderung von Mobilitätsangeboten und autoarmer Logistik im Quartier



Ziel 05

Schaffung von vielfältigen Alternativen zum Dienstwagen für Beschäftigte



Ziel 06

Klare Mobilitätskommunikation gegenüber Neubürger:innen

04

Stellplatzbedarf Kfz

Stellplatzbedarf Herleitung nach Handreichung der Stiftung Lebendigen Stadt / TUHH



0,8

Basisfaktor Quartierstyp



Im Umkreis eines Radius von 1 km wohnen auf 3 km² 22.493 Menschen. Die Einwohnerdichte liegt damit bei 7.300 Einwohner:innen pro km² und ist damit eher hoch (D+)
Der Anteil Wohnen an der Gebietsfläche liegt bei Wo



0,9

Faktor Nahversorgung



Erreichbarkeit in 7 min (Lidl)



0,8

Faktor Nutzungsmischung

Mehr als 3 Nutzungsarten (u.a. Schule, Schwimmbad, Gewerbe)



1,0

Faktor Bus



Innerhalb des 300 m Radius liegt nur die Bushaltestelle Schleemer Weg, welche eine sehr geringe Taktdichte aufweist.



1,0

Faktor Schiene



Die nächsten U-Bahnstationen liegen knapp außerhalb des 600 m Radius.



0,9

Faktor Reisezeit

Die Reisezeit ins Zentrum liegt bei knapp über 30 Minuten.



1,0

Faktor Haushaltsgröße



Die Haushaltszusammensetzung ist ausgewogen. Während in den Mikroapartments Singles leben, wohnen in den Wohnungen Paare und Familien.



0,9

Faktor Einkommen

Im Quartier ist von einem Einkommen knapp unter dem mittleren Niveau auszugehen.



~ 0,5 je WE

Hinweis: Bei den Mikroapartments ist der Pkw-Besitz aufgrund der Bewohnenden (Auszubildende und Studierende, Singles) deutlich geringer anzunehmen (Ableitung aus MiT 2017).

Daher wird für die Micro-Apartments ein Stellplatzschlüssel von 0,1 angenommen.

Abb. 19: Stellplatzbedarf nach Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel (Eigene Darstellung auf Basis von Stiftung Lebendige Stadt 2021)

Stellplatzbedarf

Kfz-Stellplatzbedarf nach BPD 2022-2

Nutzung	Nutzungsgröße ¹	Einheit	Stadtteil Billstedt / BPD 2022	Stellplatzschlüssel	Nachweis					Davon anteilig für Menschen mit Behinderung		Zusätzliche Parkstände nach ReStra	
					Stellplätze		Anwohnende/ Beschäftigte			Stellplätze Besuchende		Stellplatz- schlüssel	Parkstände Besuchende / Lieferverkehr
					Σ	%	absolut	%	absolut	%	absolut		
Wohnen	91	WE	Ermittlung nach Handreichung	0,5	45,5	0,90	41,0	0,10	4,6	3% nach ReStra	1,0	15 bis 20 je 100 WE	14 bis 18
Mikroapartments	75	Betten	Ableitung aus Auswertung MIT 2017	0,1	7,5	0,90	6,8	0,10	0,8	3% nach ReStra	0,0	15 bis 20 je 100 WE	11 bis 15
Büro	4.681	m² BGF	BPD – 2.1	1 je 80 m² BGF	59,0	0,80	47,0	0,20	12,0	3% des Nachweises	2,0	/	0
Büro	4.015	m² BGF	Genehmigt nach Fachanweisung	1 je 80 m² BGF	50,0	0,80	40,0	0,20	10,0	3% des Nachweises	2,0	/	0
Kita (optional)	2	Gruppenräume	BPD – 8.3	1 je 1 Gruppenraum	2,0	0,50	1,0	0,50	1,0	3% des Nachweises	0,0	/	0
SUMME (inkl. KiTa)					162		135		27		5		25 bis 33

Insgesamt sind laut Nachweis **187 bis 195 Stellplätze und Parkstände notwendig.**

Tab. 4: Kfz-Stellplatzbedarf (Eigene Darstellung auf Basis von BDP 2022-2 und Stiftung Lebendige Stadt 2021)
Angaben gemäß Henke & Partner Stand Oktober 2024

Erhöhter Stellplatzbedarf Büronutzung

Zur Reduzierung des Stellplatzbedarfs werden am Projektstandort Maßnahmen umgesetzt (siehe Kapitel 04 und 06). Dennoch sind aus Sicht des Bauherren aufgrund des aktuellen Stellplatzbedarfs der Büronutzung (vor allem durch Dienstwagen von OTTO WULFF) mehr Stellplätze als durch BPD 2022-2 erforderlich. Um die Pkw-Verkehre dennoch klimaneutral zu entwickeln, wird E-Mobilität im Betrieb gefördert.

Veror- tung	Stellplatz- anzahl	Zählung am 01.07. nachmittags		Zählung am 04.07. nachmittags		Zählung am 17.07.vormittags		Zählung am 21.11.vormittags	
		belegt	davon OW Autos	belegt	davon OW Autos	belegt	davon OW Autos	belegt	davon OW Autos
Freirau- m	165	93	43	82	41	94	36	105	nicht erhoben
TG	52	29	29	27	27	27	26	39	39
Summ- e	217	122	72	109	68	121	62	144	mind. 39

Tab. 5: Zählung Parkplatzauslastung im Bestand (Eigene Darstellung auf Basis von Zählung durch OTTO WULFF)

- Die Zählungen zeigen, dass aktuell bis zu 144 Stellplätze für die aktuelle Büronutzung erforderlich sind. Nach BPD 2022-2 sind für die Nutzung inkl. Neubau jedoch nur 109 Stellplätze erforderlich.
- Bis zu 72 Stellplätze sind alleine durch Dienstfahrzeuge für Baustellenbesichtigungen belegt. Für weitere Beschäftigte sowie Besuchende gäbe es dann zu wenige Stellplätze.



Abb. 20: Parkplatz im Bestand (Foto: OTTO WULFF 2024)



Maßnahme Ziel 01

Maßnahmen

Ladeinfrastruktur Kfz

Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur ist im Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) festgelegt.

OTTO WULFF hat am Standort bereits Ende 2023 in der Tiefgarage vier E-Ladepunkte für Dienstwagen geschaffen und im Außenbereich zwei weitere für Kundenfahrzeuge sowie einen für den eigenen Fuhrpark eingerichtet.



Maßnahme Ziel 01

Neubau – Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Das GEIG zielt auf eine flächendeckende Ladeinfrastruktur in Gebäuden mit größeren Parkplätzen ab. So soll es künftig noch einfacher sein, Elektroautos Zuhause, am Arbeitsplatz oder unterwegs (für Besorgungen des täglichen Bedarfs) aufzuladen.

Seit 11. März 2021 sind neue Bauanträge an das GEIG gebunden. Neben Neubauten sind auch größere Sanierungen im Bestand betroffen.

Neubau

Wohngebäude: Immobilienbesitzer, die ein Wohngebäude mit mehr als fünf Parkplätzen neu bauen oder zumindest aufwändig sanieren, müssen **alle Stellplätze** mit einer elektromobilitätsfähigen Infrastruktur (Leitungen) ausstatten.

Nicht-Wohngebäude: Beim Bau oder der Sanierung von Nicht-Wohngebäuden mit mehr als sechs Parkplätzen muss ebenfalls für eine elektromobilitätsfähige Infrastruktur gesorgt werden. In diesem Fall ist allerdings nur **jeder dritte Parkplatz** von dieser Vorgabe betroffen. Zusätzlich muss der Besitzer mindestens einen Ladepunkt errichten.

Bestand

Bis zum 1. Januar 2025 muss man auch jedes Nichtwohngebäude mit mehr als 20 Stellplätzen mit mindestens einem Ladepunkt ausstatten.

Bei größeren Renovierungen muss bei Gebäuden mit mehr als 10 Stellplätzen die Ladeinfrastruktur nachgerüstet werden. Bei Wohngebäuden müssen dann alle Stellplätze mit einer Ladeinfrastruktur ausgestattet werden, bei Nichtwohngebäuden ist es jeder fünfte Stellplatz sowie ein zusätzlicher Ladepunkt.

Ladepunkte: Hier gilt es, die gesetzlichen Mindestanforderungen an die Installation und Inbetriebnahme von Ladepunkten zu beachten. Maßgeblich ist die „Verordnung über technische Mindestanforderungen an den sicheren und interoperablen Aufbau und Betrieb von öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektromobile“.

Stellplatzangebot Stellplatzangebot Kfz

Gemäß dem aktuellen Stand (07/2024) sind im Plangebiet insgesamt 200 Pkw-Stellplätze im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens vorgesehen, davon 172 in der Tiefgarage (20 davon in ferner Zukunft) und 28 im Außenbereich. Das Stellplatzangebot ist somit für die geplanten Nutzungen ausreichend.

152 Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage + (in ferner Zukunft) 20 Stpl. in TG 2.5



Abb. 21: Stellplätze in der TG (Eigene Darstellung auf Basis von Henke & Partner 2025)

28 Pkw-Stellplätze / Parkstände im Freiraum, zzgl. zwei für Carsharing und drei für Otto-Wulff Poolfahrzeuge und eine Lieferzone



Abb. 22: Stellplätze im Freiraum (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

05

Fahrradparken

Fahrradparken

Fahrradplatzbedarf nach BPD 2022-2 und ReStra

Nutzung	Nutzungsgröße	Einheit	Nachweis	Fahrradplatz- schlüssel	Σ	Fahrradplätze Anwohnende/ Beschäftigte		Fahrradplätze Besuchende		davon Lastenfahrräder	Lastenfahrrad- plätze mind.	Zusätzliche Fahrradplätze nach ReStra (öffentl. Straßenraum oder eingangsnah)	
						%	absolut	%	absolut				
Wohnen	21	WE bis 50 m² WF	BPD 2022-2 Anhang 1.2	1 je WE	21	0,90	19	0,10	2	5% des Nachweises	1	20 je 100 WE	4
	48	WE bis 75 m² WF	BPD 2022-2 Anhang 1.2	2 je WE	96	0,90	86	0,10	10	5% des Nachweises	5	20 je 100 WE	10
	22	WE bis 100 m² WF	BPD 2022-2 Anhang 1.2	3 je WE	66	0,90	59	0,10	7	5% des Nachweises	3	20 je 100 WE	4
Mikroapartments	75	Mikroapartments	BPD 2022-2 Anhang 1.3	1 je Bett	75	0,80	60	0,20	15	/	0	20 je 100 WE	15
Büro	4.681	m² BGF	BPD 2022-2 Anhang 2.1	1 je 50 m² BGF	94	0,80	75	0,20	19	/	0	/	0
Büro	4.015	m² BGF	Genehmigt nach Fachanweisung	1 je 80 m² BGF	50	0,80	40	0,20	10	/	0	/	0
Kita (optional)	2	Gruppenräume	BPD 2022-2 Anhang 8.3	5 je 1 Gruppenraum	10	0,50	5	0,50	5	/	0	/	0
SUMME (exkl. Kita)					402		339		63		9		33

Insgesamt sind laut Nachweis **435 Fahrradplätze notwendig**. 339 davon sind für Beschäftigte und Bewohnende vorzusehen, 96 für Besuchende.

Tab. 6: Bedarf Fahrradplätze (Eigene Darstellung auf Basis von BDP 2022-2)

Angaben gemäß Henke & Partner Stand 2025

Fahrradparken Verortung

Im Freiraum und im Untergeschoss erfolgt die Organisation des Fahrradparkens dezentral, um kurze Wege von den Fahrradabstellanlagen zu den Zielorten zu ermöglichen. Bei der Konzeptionierung der Fahrradabstellanlagen wurden die Vorgaben nach BPD 2022-2 berücksichtigt, was auch die Umsetzung von 5 % der Fahrradplätze für das Wohnen als Lastenfahr- radplätze vorsieht.

Fahrradplätze für Bewohnende und Beschäftigte

299 Fahrradplätze im UG, davon 10 für Lastenfahräder
40 überdachte Fahrradplätze im Außenbereich bei Haus 1 und Haus 2



Abb. 23: Fahrradplätze im UG (Eigene Darstellung auf Basis von Henke & Partner 2025)

Fahrradplätze für Besuchende

96 Fahrradplätze im Freiraum für Besuchende



Abb. 24: Fahrradplätze im Freiraum (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Fahrradparken Zugänglichkeit

Das Fahrradparken im Untergeschoss ist über eine separate Fahrradrampe mit einer Steigung von 10 % zugänglich. Damit ist das Fahrradparken für alle Nutzer:innen sehr gut erreichbar. Die Fahrradplätze im Freiraum sind zudem dezentral im Quartier verteilt und damit ebenfalls gut erreichbar.



Maßnahme Ziel 02

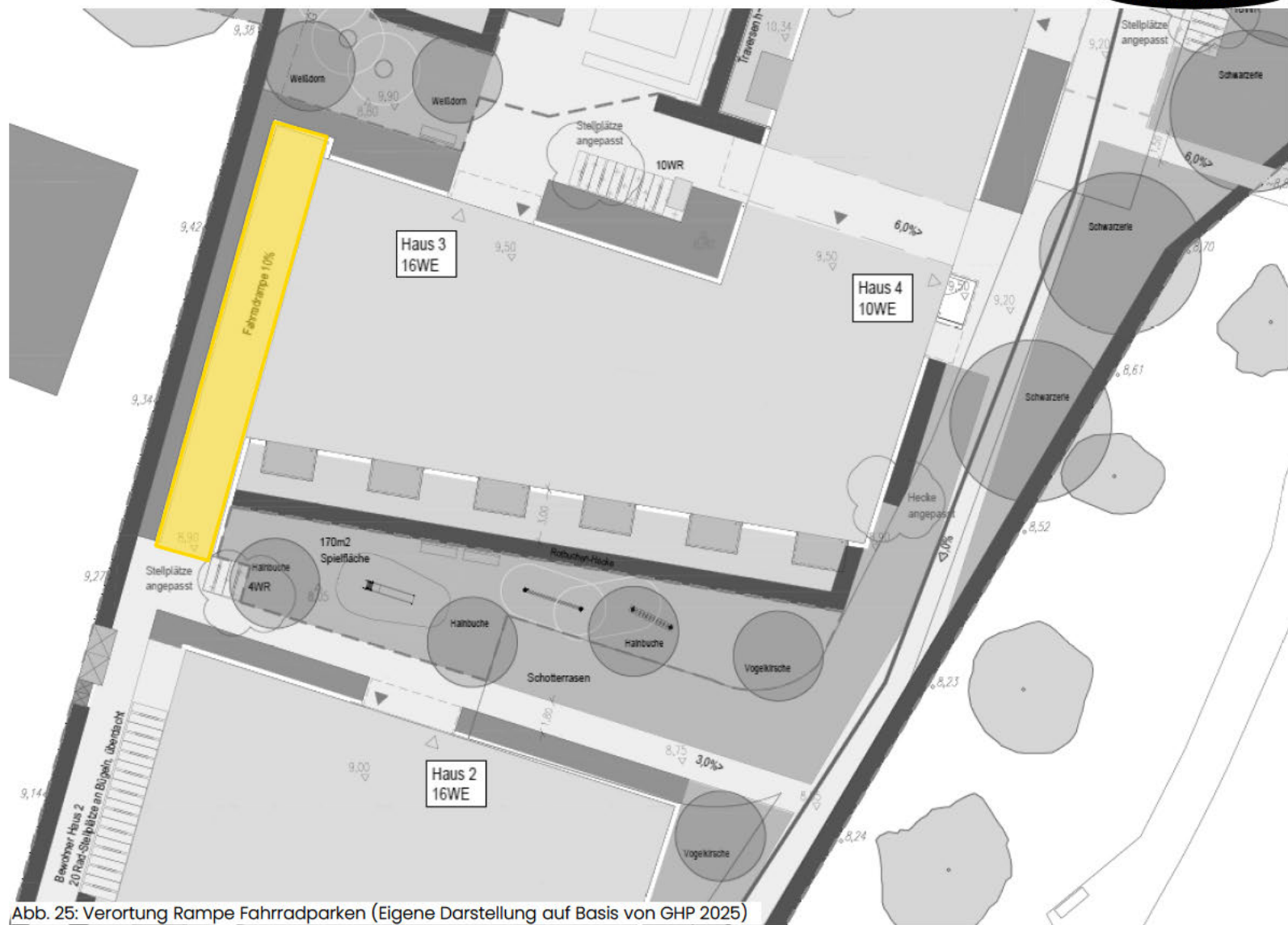


Abb. 25: Verortung Rampe Fahrradparken (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Fahrradparken **Duschen, Umkleiden und Schließfächer**

Um den Vorgaben des besonders benutzerfreundlichen Fahrradparkens nach BPD 2022-5 gerecht zu werden, sind am Projektstandort für die Beschäftigten in direkter Nähe zum Fahrradraum Trockenräume, Spinde und Duschräume vorgesehen.



Maßnahme Ziel 02



Abb. 26: Verortung Duschen, Umkleiden und Schließfächer für Beschäftigte (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Fahrradparken
Fahrradselbstservice

Die Fahrradselbstservice-Station steht allen Beschäftigten, Bewohner:innen sowie Besucher:innen des Quartiers zur Verfügung. Sie ermöglicht das eigenständige Beheben kleinerer Pannen sowie das Aufpumpen von Reifen. Dies erhöht die Unabhängigkeit und Flexibilität beim Radfahren.



Maßnahme Ziel 02



Abb. 27: Beispielbild Fahrradselbstservice (Eigenes Foto ARGUS)

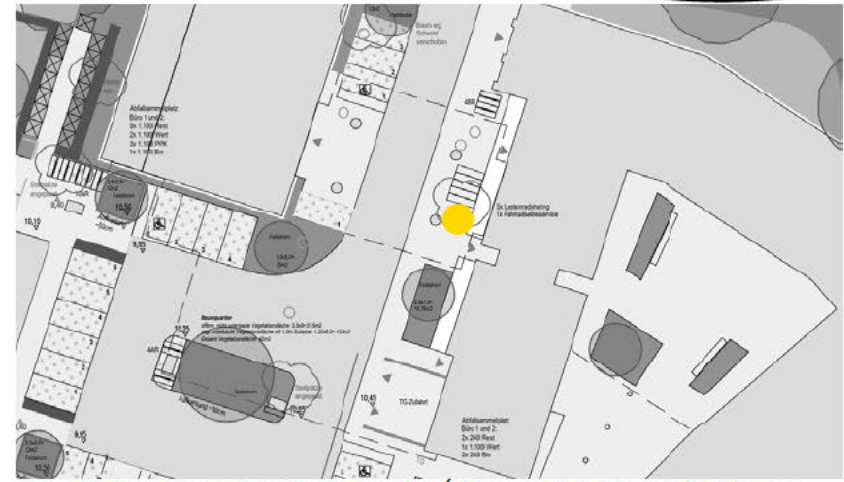


Abb. 28: Verortung Fahrradselbstservice (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

06

Bausteine des Mobilitätskonzepts

Maßnahmen für alle
Nutzenden

Maßnahmen Anknüpfungspunkte an Fuß- und Radweg schaffen

Die vorhandene Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Archenholzstraße und der U-Bahnstation Billstedt bietet großes Potenzial für eine attraktive und kurze Wegeverbindung von den Wohngebäuden zum ÖPNV.

Bei der Entwicklung des Projektes werden bei der Konzeptionierung der Fußwegeführung die Anknüpfungspunkte an das bestehende Wegenetz berücksichtigt.



Maßnahme Ziel 03



-  Übergeordnete Fußwegeverbindung
-  Quartiersinterne Hauptfußwegeführung

Abb. 30: Anknüpfungspunkte Fuß- und Radwegenetz (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Maßnahmen

Einrichtung Carsharing

Zur Ermöglichung gelegentlicher Fahrten mit dem privaten Pkw, beispielsweise für Großeinkäufe oder Ausflüge, ist die Schaffung von zwei Carsharing-Stellplätzen am Projektstandort vorgesehen. Der Bauherr führt derzeit Gespräche mit potenziellen Anbietern, um die Umsetzung dieser Maßnahme zu konkretisieren.



Abb. 31: Carsharing-Station (Eigenes Foto ARGUS)



Abb. 32: Verortung Carsharing-Stellplätze (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)



Maßnahme Ziel 04

Maßnahmen Lieferzone und Paketstation am Quartierseingang

Um die Quartierslogistik möglichst autoarm zu gestalten, wird direkt an der Einfahrt eine Paketstation eingerichtet. Die KEP-Dienstleistende können dort auf einem Haltebereich für Anlieferungen halten.

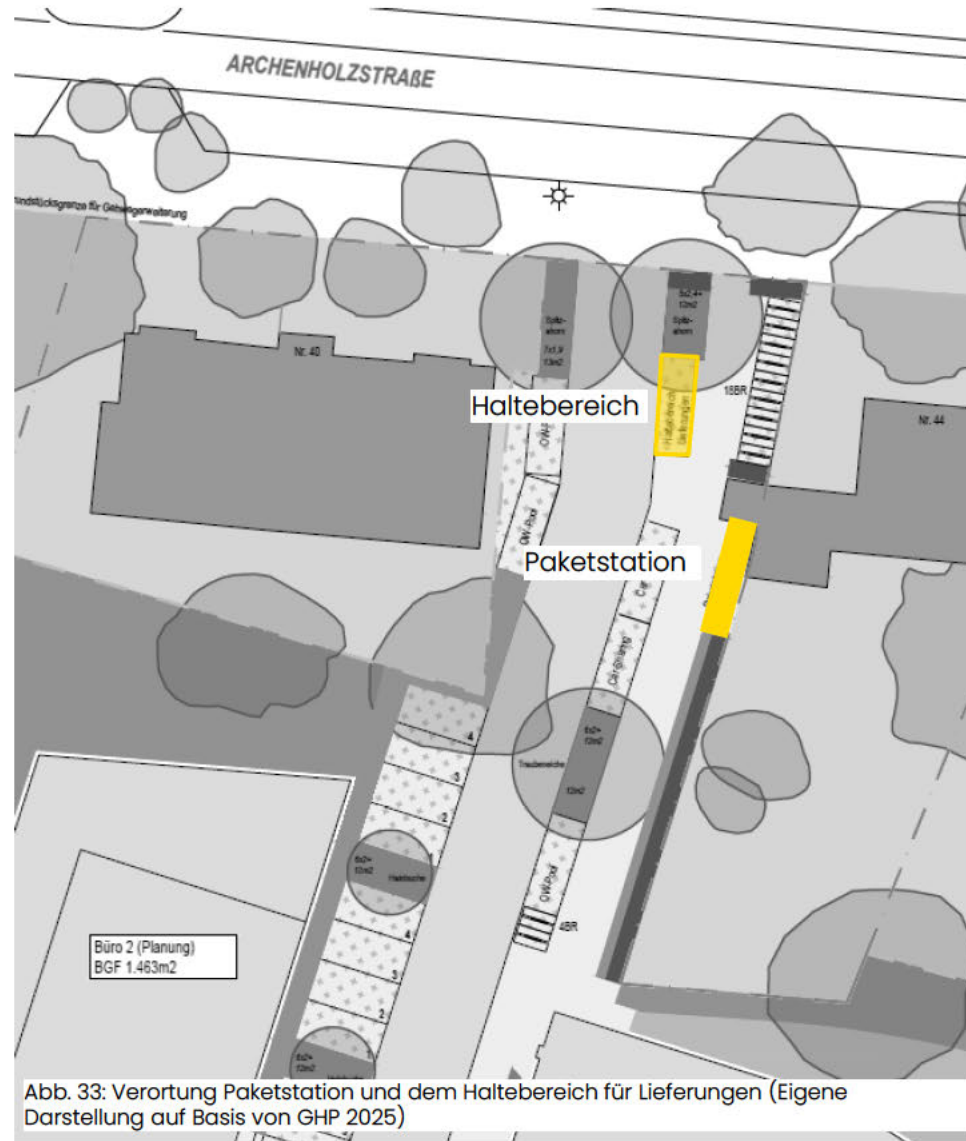


Abb. 33: Verortung Paketstation und dem Haltebereich für Lieferungen (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Maßnahmen für Beschäftigte

Maßnahmen Lastenfahrradsharing

Lastenräder bieten eine gute Alternative zum Pkw, da sie sowohl für die Mitnahme von Kindern als auch zum Transport größerer Gütern geeignet sind.

Das Unternehmen OTTO WULFF bietet seinen Beschäftigten Lastenfahrräder als Teil seines Sharing-Angebots an. Diese können am Empfang ausgeliehen werden. In den Planungen sind im Freiraum bis zu fünf Abstellplätze für Lastenfahrräder vorgesehen.



Maßnahme Ziel 04



Abb. 34: Beispiel Lastenfahrradsharing (Eigenes Foto ARGUS)

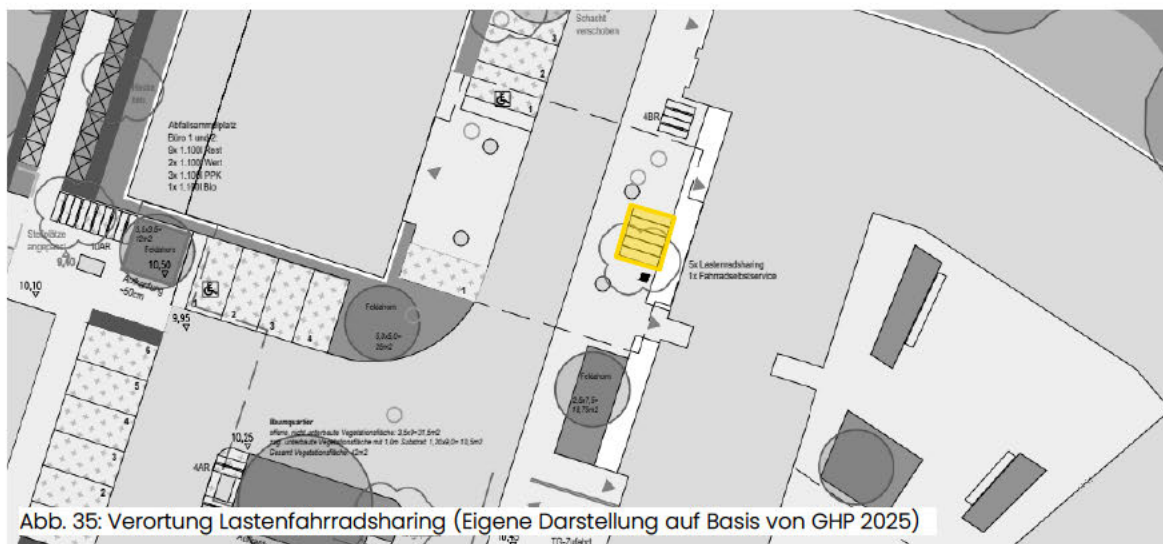


Abb. 35: Verortung Lastenfahrradsharing (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)

Maßnahmen

Car- und Bike-Pool für Beschäftigte

Für die Beschäftigten stellt OTTO WULFF drei Car-Pooling-Fahrzeuge sowie zwei E-Bikes bereit.

Die Angebote können über einen Outlook-Kalender gebucht werden können. Der Fahrzeugschlüssel wird am Empfang ausgehändigt.

Durch die Bereitstellung dieser Mobilitätsangebote wird den Beschäftigten die Möglichkeit gegeben, Kundentermine flexibel und unabhängig vom eigenen Pkw wahrzunehmen, was zu einer Reduktion der Pkw-Nutzung auf dem Arbeitsweg führt.



Maßnahme Ziel 05

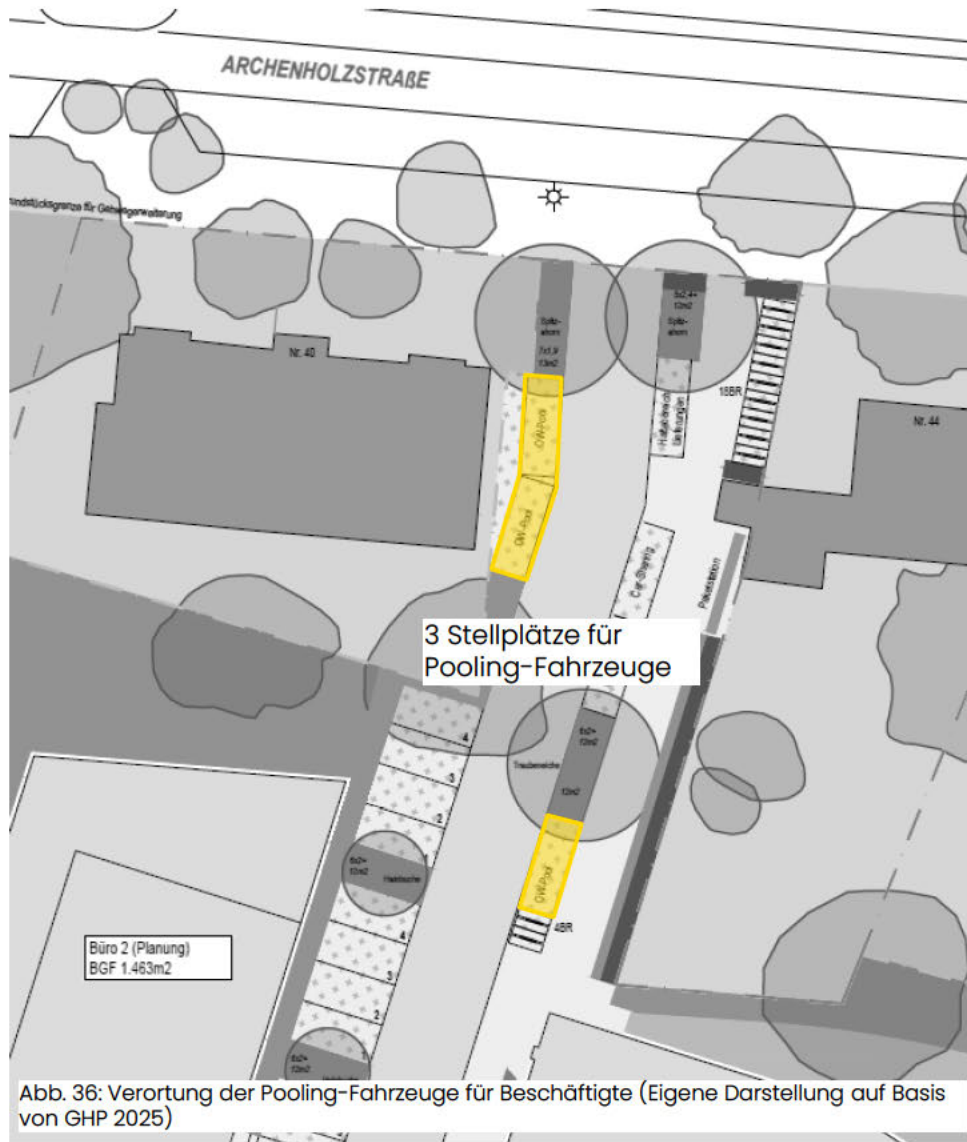


Abb. 36: Verortung der Pooling-Fahrzeuge für Beschäftigte (Eigene Darstellung auf Basis von GHP 2025)



Abb. 37: Pooling-Angebote für Beschäftigte (Quelle: OTTO WULFF)

Maßnahmen

Deutschlandticket-Premium

Durch die Bezuschussung des Deutschlandtickets wird die monatliche Belastung der Beschäftigten auf maximal 25 € reduziert. Die Nutzung des ÖPNV ist für die Beschäftigten aus finanzieller Sicht somit sehr attraktiv.



Maßnahme Ziel 05



Abb. 38: Deutschlandticket (hvv 2023)

Maßnahmen

Jobrad für Beschäftigte

OTTO WULFF bietet den Beschäftigten am Projektstandort ein Leasingangebot für Fahrräder an, das in Zusammenarbeit mit den Unternehmen JobRad und bikeleasingplus bereitgestellt wird. In Verbindung mit der Unterstützung zum Deutschlandticket stellt der Arbeitgeber den Beschäftigten ein attraktives Angebot zur Nutzung von Alternativen zum eigenen Pkw zur Verfügung.



Maßnahme Ziel 05



Abb. 39: Bikeleasing für Beschäftigte (jobrad 2023)

Maßnahmen

Möglichkeit zum Laden von Fahrradakkus

Beschäftigte können in den Büroräumlichkeiten die Akkus ihrer E-Bikes kostenlos aufladen.



Maßnahme Ziel 02



Maßnahme Ziel 05



Abb. 40: Ladevorgang Pedelec-Akku (Quelle: Wikipedia 2025)

Maßnahmen **Geschäftsreisen und mobiles Arbeiten**

OTTO WULFF hat eine Reihe von Maßnahmen zur Reduzierung von Geschäftsreisen umgesetzt. Dazu zählt die vermehrte Nutzung von Videokonferenzen. Bei notwendigen Geschäftsreisen wird, soweit möglich, auf die Nutzung der Bahn oder die Etablierung von Fahrgemeinschaften gesetzt.

Darüber hinaus besteht für Beschäftigte die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten. Diese Maßnahmen tragen sowohl zur Senkung der Anzahl der Wege als auch zur Reduzierung der Abhängigkeit vom Pkw im Berufsalltag bei.



Maßnahme Ziel 05



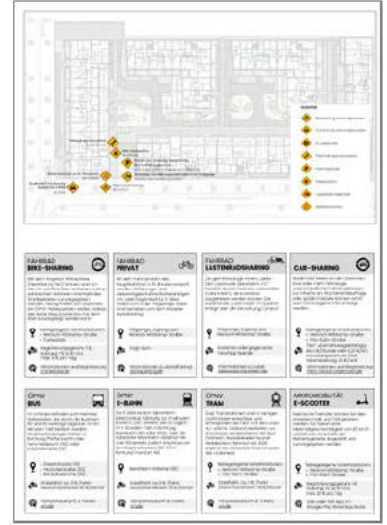
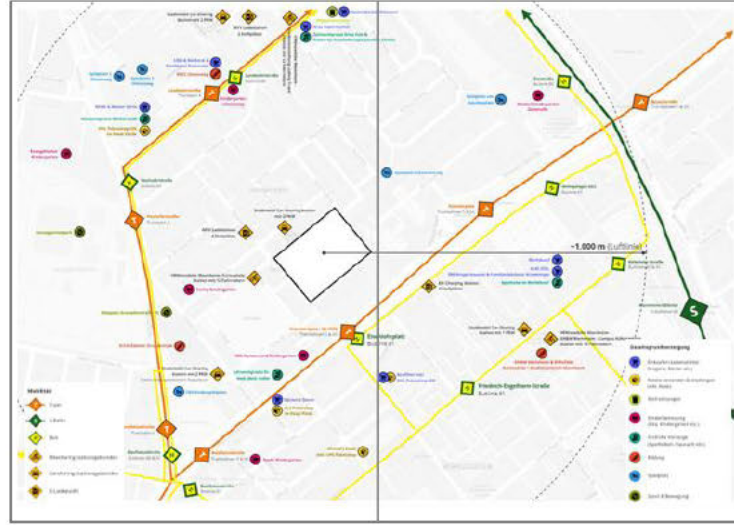
Abb. 41: Neue Arbeitswelten

Maßnahmen für Bewohnende

Maßnahmen
Neubürger:innen-
Information

Bei einem Umzug findet in der Regel eine Neuorganisation der Mobilität statt. Es ist daher von großer Bedeutung, die zuziehenden Bewohner:innen über die Mobilitätsangebote zu informieren, um die Etablierung neuer Gewohnheiten positiv zu beeinflussen.

Ein Informationsflyer könnte beispielsweise dem Mietvertrag beigelegt werden, da dieser in der Regel aufmerksam durchgelesen wird.



Maßnahme Ziel 06

07

Maßnahmenübersicht und Fazit

Maßnahmenübersicht

Durch eine Vielzahl an Maßnahmen kann für alle Nutzenden aufbauend auf der Analyse und der Erarbeitung der Ziele für die Mobilität ein attraktives Mobilitätsangebot geschaffen werden.

Ziel 01



Ermöglichen des **MIV** unter Förderung der E-Mobilität

- Bereitstellung E-Ladeinfrastruktur
- Bedarfsgerechtes Stellplatzangebot

Ziel 02



Das **Fahrrad** als Alltagsverkehrsmittel durch besonders nutzerfreundliches Fahrradparken im Quartier fördern

- Leicht zugängliches und zielortnahes Fahrradparken
- Duschen, Umkleiden und Trockenräume für Beschäftigte
- Fahrradselbstservice
- Möglichkeit zum Laden von Fahrradakkus für Beschäftigte

Ziel 03



Einbindung des Quartiers in das **Fußwegenetz**

- Anknüpfungspunkte an bestehendes Fußwegenetz schaffen

Ziel 04



Förderung von **Mobilitätsangeboten und autoarmer Logistik** im Quartier

- Carsharing
- Lastenfahrradsharing
- Paketstation
- Haltebereich für Lieferungen

Ziel 05



Schaffung von vielfältigen **Alternativen zum Dienstwagen** für Beschäftigte

- Car- und Bike-Pooling
- Deutschlandticket Premium
- Bikeleasing
- Möglichkeit zum Laden von Fahrradakkus
- Geschäftsreisen mit der Bahn und mobiles Arbeiten

Ziel 06



Klare **Mobilitätskommunikation** gegenüber Neubürger:innen

- Neubürger:innen-Information

Abb. 43: Übersicht Mobilitätsangebote (Eigene Darstellung)

Fazit

- Das Potenzial für einen hohen Radverkehrsanteil ist groß. Vor dem Hintergrund der zentralen Lage im Stadtteil Billstedt und der damit verbundenen Nähe zu alltäglichen Zielen im näheren und weiteren Umfeld des Plangebiets ist zu erwarten, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel eine übergeordnete Rolle einnehmen wird. Die Veloroute 8 und 14 verlaufen im Umkreis von 500 m und bieten Anschlüsse in das Stadtgebiet. Im Projektgebiet wird zur Förderung des Radverkehrs ein besonders benutzerfreundliches Fahrradparken umgesetzt.
- Die Rad-/Fußinfrastruktur im Umfeld ist gut ausgebaut und die umliegenden Ziele (U-Billstedt, Nahversorgung) sind in kurzer Zeit und Distanz erreichbar. Die vorhandene Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Archenholzstraße und der U-Billstedt bietet großes Potenzial für eine attraktive und kurze Wegeverbindung von den Wohngebäuden zum ÖPNV und Nahversorgungsmöglichkeiten.
- Der MIV wird aufgrund der Büronutzung und der damit verbundenen vielen Dienstfahrten sowie der Lage des Standortes auch in Zukunft eine Rolle spielen. Durch eine gut ausgebaute E-Ladeinfrastruktur wird hier der Grundstein für die Antriebswende gelegt.
- Insgesamt sind 435 Fahrradabstellplätze im Plangebiet vorgesehen. Neben genügend Quantität der Abstellplätze ist vor allem die Qualität der Fahrradabstellmöglichkeiten von großer Bedeutung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass alle Abstellplätze leicht zugänglich und zielortnah zum jeweiligen Zugang der Wohnungen bzw. des Büros verortet sind.
- Für die Beschäftigten gibt es bereits attraktive Mobilitätsangebote (u.a. Deutschlandticket Premium, Bikeleasing, Pool-Fahrzeuge sowie Fahrradräume inklusive Trockenraum, Luftpumpe und Spinde), die eine autoarme Mobilität der Beschäftigten fördern.
- Durch neue Mobilitätsangebote (Carsharing, Lastenfahrradsharing) sowie Informationsangebote (Neubürger:inneninformation) und Logistiklösungen werden allen Nutzenden vielfältige Alternativen zum eigenen Pkw geschaffen.

ARGUS *studio/*

Ansprechpartner

[REDACTED]

Kontakt

[REDACTED]

studio.argus-hh.de

ARGUS Stadt und Verkehr

Pinnasberg 45 | 20359 Hamburg

Rothfuchs | Buch | Partnerschaft mbB Beratende Ingenieure
Eingetragen im Partnerschaftsregister 432 beim Amtsgericht Hamburg