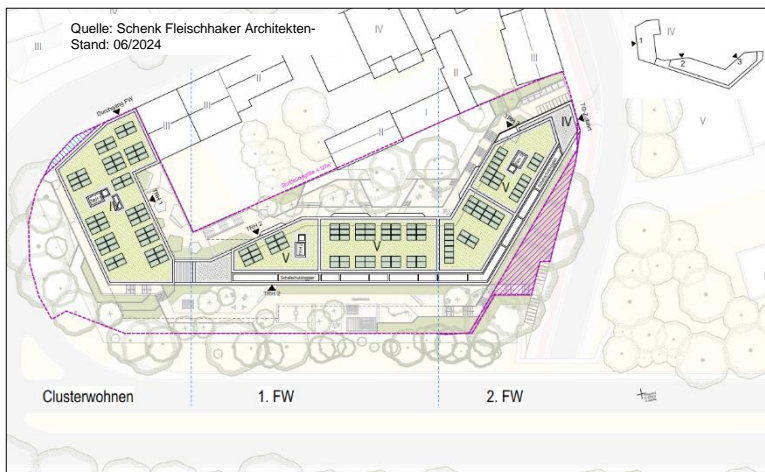


**Freie und Hansestadt Hamburg,  
Bezirk Harburg**

**Bauvorhaben  
Hohe Straße / Rote-Kreuz-Straße  
(Bebauungsplan Wilstorf 44)**

**Mobilitätskonzept**



**Im Auftrag**

Steg Hamburg mbH  
Schulterblatt 26-36  
20357 Hamburg

September 2024

**Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirk Harburg  
Bauvorhaben Hohe Straße / Rote-Kreuz-Straße (Bebauungsplan Wilstorf 44)  
Mobilitätskonzept**

**Auftraggeber:** Steg Hamburg mbH  
Schulterblatt 26-36  
20357 Hamburg

**Auftragnehmer:** SBI Beratende Ingenieure für  
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH  
Hasselbrookstraße 33  
22089 Hamburg  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[www.sbi.de](http://www.sbi.de)

**Bearbeiter:** [REDACTED]  
[REDACTED]

**Stand:** 13. September 2024

**Projekt:** 8462K01  
G:\PRJ\8400-8499\8462-Hohe\_Strasse\_Rote-Kreuz-Strasse\10-VU\Bericht\8462K01\_Mobilitätskonzept  
HoheStraße\_RoteKreuzStraße\_240913\_redaktionell angepasst2.docx

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen und Aufgabenstellung.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Umfeld- und Verkehrsanalyse .....</b>	<b>5</b>
2.1	Lage im Stadtgebiet.....	5
2.2	Fußwegenetz .....	6
2.3	Radwegenetz.....	7
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	8
2.5	Straßennetz und Kfz-Verkehr (inkl. Prognose) .....	10
2.6	Weitere Mobilitätsangebote .....	14
<b>3</b>	<b>Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes .....</b>	<b>16</b>
3.1	Fuß- und Radverkehr .....	16
3.2	Öffentlicher Personennahverkehr.....	19
3.3	Kfz-Verkehr.....	19
3.4	Carsharing-Angebote .....	20
3.5	Elektromobilität .....	20
3.6	Paketstation.....	21
3.7	Vermarktung, Information und Werbung .....	21
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>22</b>

### *Hinweis:*

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text bei der Nennung und Bezeichnung von Personen oder Personengruppen etc. die männliche Form verwendet, nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige aller Geschlechtsidentitäten.*

## 1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

Im Stadtteil Wilstorf der Freien und Hansestadt Hamburg wird nördlich der Harburger Umgehung zwischen Hohe Straße und Rote-Kreuz-Straße ein neues Wohnhaus geplant. Im viergeschossigen Baukörper (zuzüglich Staffelgeschoss) sollen nach derzeitigem Planungsstand 68 Wohneinheiten entstehen.

Die geplante Bebauung bietet einen breiten Wohnungsmix mit Ein- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen (60 Wohneinheiten). Diese 60 Wohneinheiten entstehen im geförderten Wohnungsbau (jeweils rund 50 % nach dem 1. und 2. Förderweg). Neben der „klassischen“ Wohnform soll im westlichen Gebäudeteil ein sogenanntes „Clusterwohnen“ umgesetzt werden. Dabei handelt es sich um eine gemeinschaftliche Wohnform. Neben den privaten Bereichen verfügen jeweils vier Wohneinheiten zusätzlich über eine gemeinschaftlich genutzte Fläche. Insgesamt sollen acht Cluster-Wohnungen entstehen.

In den Untergeschossen sind neben Abstell-/ Kellerräumen auch private Stellplätze in einer Parkebene geplant. Die Topografie ermöglicht eine Einfahrt in die Abstellanlage von der Rote-Kreuz-Straße weitgehend ohne Rampen. Insgesamt sind 49 Stellplätze vorgesehen. Über die Parkebene sind auch die Fahrradabstellanlagen mit insgesamt 144 Abstellplätzen für Fahrräder erreichbar, die ausschließlich als Doppelstockparker geplant sind. Darüber hinaus sind weitere Abstellplätze für Besucher in den Außenanlagen vorgesehen.

Die Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebietes südlich des Phoenix-Viertels im Hamburger Bezirk Harburg.

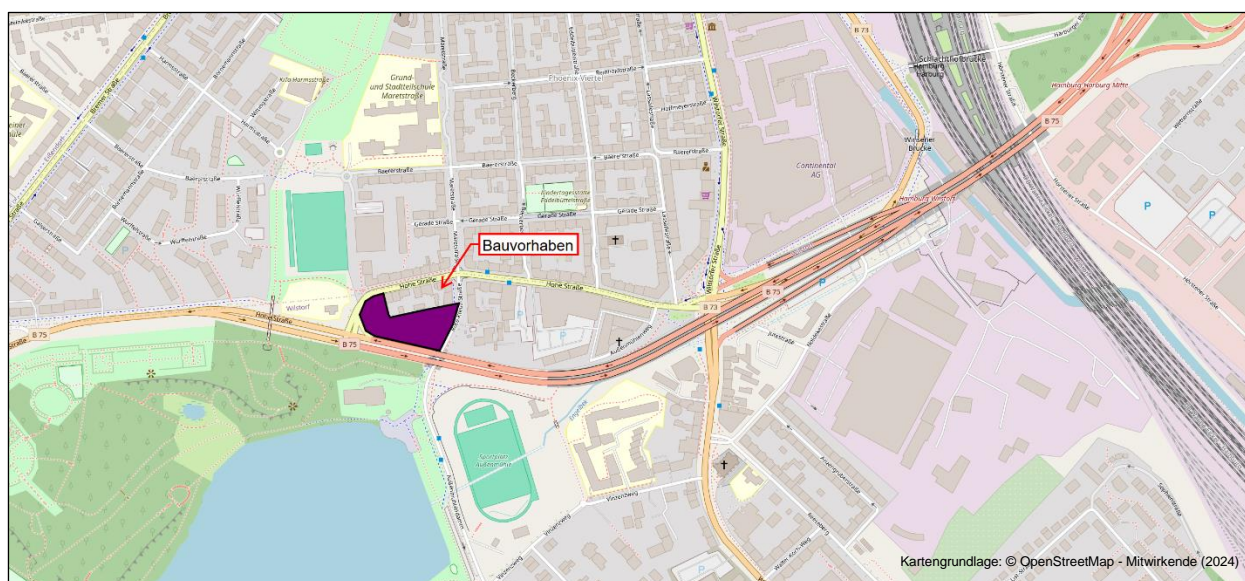


Abbildung 1 Übersichtsplan

Aufgrund des aktuellen Verfahrensstandes wurde bereits eine Vielzahl von Abstimmungen – auch zum Thema Mobilität / Verkehr – geführt und straßenräumliche Einschränkungen thematisiert sowie mit den zuständigen Fachbehörden bewertet. Im Ergebnis dieser Abstimmungen wurden die vorhandenen Einschränkungen im Umfeld aufgrund der vergleichsweise geringen verkehrlichen Veränderungen in Folge der Umsetzung des beabsichtigten Vorhabens als akzeptabel bewertet und kein Maßnahmenbedarf abgeleitet.

Die vorliegende Untersuchung soll auf Basis einer Umfeldanalyse die vorhandene verkehrliche Erschließung des Plangebiets im öffentlichen Personennahverkehr, im Fuß- und Radverkehr sowie im Kfz-Verkehr darstellen. In diesem Zusammenhang werden die Mobilitätsbedarfe und die zu erwartenden Verkehrsaufkommen des Bauvorhabens abgeschätzt. Unter Berücksichtigung weiterer im Umfeld bereits verfügbarer Mobilitätsangebote ist ein (Kurz-) Mobilitätskonzept für das Bauvorhaben zu entwickeln, welches die geplante Mobilitätswende mit einer deutlichen Reduzierung der Pkw-Nutzung unterstützt und der steigenden Bedeutung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) Rechnung trägt.

## 2 Umfeld- und Verkehrsanalyse

### 2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Bauvorhaben befindet sich im Zentrum des Bezirks Harburg ca. 800 m Luftlinie vom Bahnhof Hamburg-Harburg entfernt.

In einer Entfernung von rund 500 m liegt das Einkaufszentrum Phoenix-Center mit einer Vielzahl an Geschäften und gastronomischen Einrichtungen.

Ebenso sind im nahen Umfeld weitere **Supermärkte und Einzelhändler** zur Versorgung mit den Artikeln des täglichen Bedarfs zu finden. Der nächstgelegene Supermarkt an der Hohe Straße ist derzeit zwar geschlossen. An dieser Stelle wird jedoch eine Neubebauung beabsichtigt (Bebauungsplan Wilstorf 43). Neben wohnbaulichen und anderen gewerblichen Nutzungen sollen hier wieder Flächen für einen Supermarkt / Nahversorger entstehen. Auch an der Winsener Straße südöstlich des hier betrachteten Bauvorhabens ist eine Neubebauung unter anderem mit einem Supermarkt / Nahversorger geplant. Dieses Bauprojekt verzögert sich jedoch auf unbestimmte Zeit. Diese beiden Märkte sind in Abbildung 2 gekennzeichnet (rote Kreise). Darüber hinaus sind verschiedene **Freizeitnutzungen** im näheren Umfeld vorhanden (z.B. Harburger Stadtpark / Außenmühlenteich).

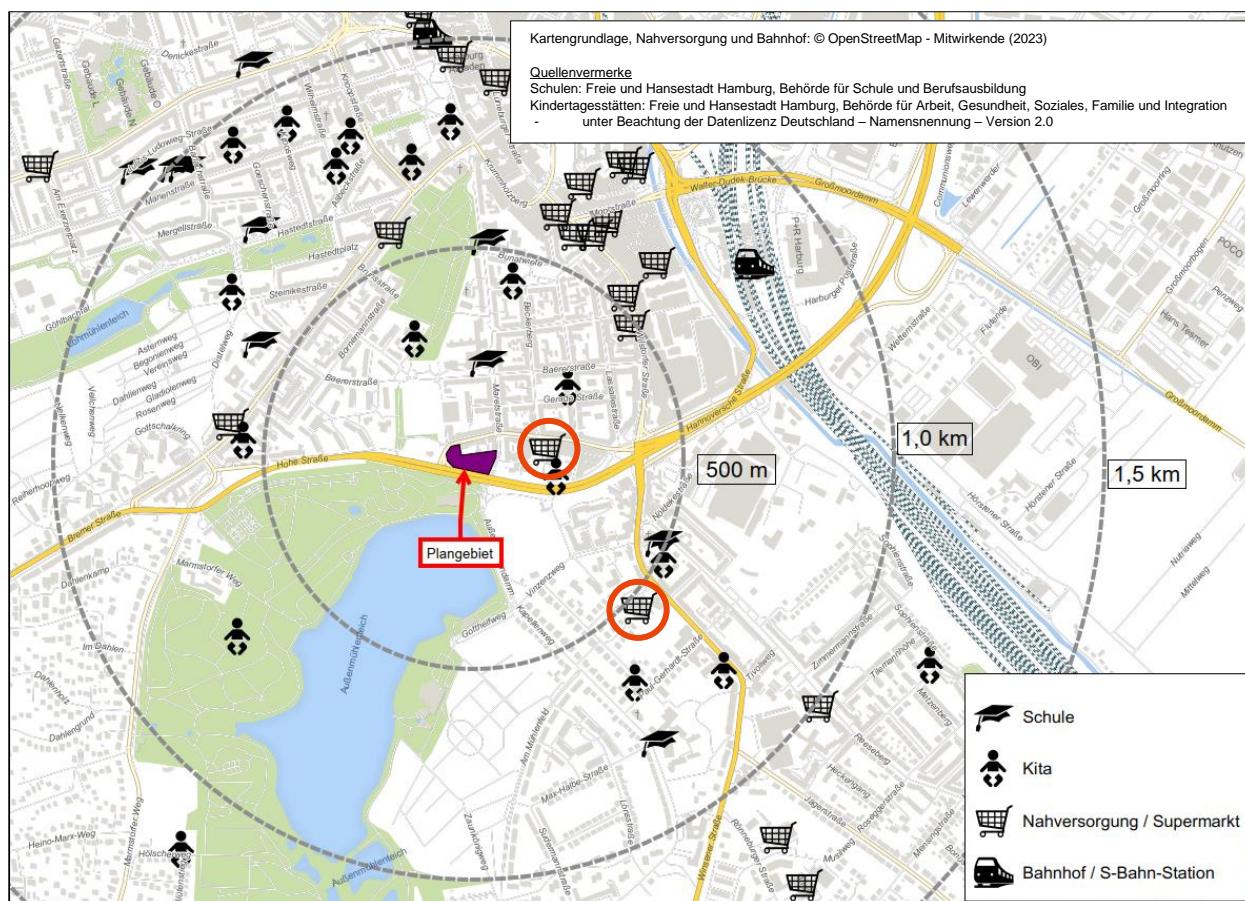


Abbildung 2 Übersicht der Angebote im Umfeld des Plangebiets

Im Umfeld des Plangebietes sind in Fuß- bzw. Radverkehrsentfernung alle **Schulformen** vorhanden. Gleich mehrere Grund-, Stadtteil- und Berufsschulen sowie Gymnasien befinden sich in einem Umkreis von 1,5 km. Zudem liegen mehr als zehn **Kindertagesstätten** in diesem Umkreis.

## 2.2 Fußwegenetz

Die Fußgängerinfrastruktur im Umfeld ist grundsätzlich ausreichend ausgebaut. In der Regel stehen straßenbegleitende Gehwege mit Breiten zwischen ca. 1,8 m (Hohe Straße Südseite) und über 3,0 m (Hohe Straße Nordseite) zur Verfügung. An der Rote-Kreuz-Straße sind Gehwege mit Breiten zwischen etwa 2,0 und 2,5 m vorhanden (vgl. Abbildung 3). Die geringen Gehwegbreiten an der Südseite der Hohe Straße zwischen B 75 und Rote-Kreuz-Straße sind aufgrund der geringen Fußverkehrsstärken noch akzeptabel.

Die Gehwegbreite ist an der Rote-Kreuz-Straße zudem punktuell in einem kurzen Abschnitt (< 5,0 m) auf ca. 1,0 m eingeengt. Grundsätzlich können Engstellen im Gehwegnetz akzeptiert werden, sofern die Längenausdehnung – wie an der Rote-Kreuz-Straße – nur gering ist.

Die Hohe Straße kann am Knotenpunkt Hohe Straße / Rote-Kreuz-Straße gesichert an der vorhandenen Lichtsignalanlage überquert werden. Taktile Leitelemente sind bisher nicht vorhanden. Darüber hinaus sind in allen vier Quadranten des Knotenpunktes Leitgitter eingebaut, um ein „freies“ Queren am Knotenpunkt zu verhindern. Die Rote-Kreuz-Straße kann im weiteren Verlauf weitgehend ohne Einschränkungen überquert werden. Dort wurden nur vergleichsweise geringe Verkehrsstärken beobachtet.

Die Straßen im angrenzenden Phoenix-Viertel – wie bspw. die Maretstraße, Beckerberg und die Edelbüttelstraße – sind ausreichend ausgebaut, um den Fußgängerverkehr qualitätsgerecht abzuwickeln.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die aktuellen Gehwegbreiten im Umfeld des Vorhabens mit Ausnahme der südlichen Seite der Hohe Straße den Anforderungen der Hamburger Regelwerke [1] entsprechen.



Abbildung 3 Gehwege (links: Hohe Straße; rechts: Rote-Kreuz-Straße; Quelle: eigene Aufnahmen)

## 2.3 Radwegenetz

Im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. An der Westseite der Rote-Kreuz-Straße ist ein nicht benutzungspflichtiger Radweg mit einer Breite von ca. 1,5 m vorhanden, der von der Hohe Straße in Richtung des Außenmühlenteichs führt (vgl. Abbildung 3 rechts). Die Breite unterschreitet das aktuelle Regelmaß für Radwege gemäß ReStra [1]. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Rote-Kreuz-Straße ist aufgrund der nur geringen Verkehrsstärken von knapp 300 Kfz/h auch bei einer derzeit zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h uneingeschränkt möglich und entspricht den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA [2].

Die aktuelle Radverkehrsinfrastruktur im Umfeld des Plangebietes ist in Abbildung 4 ausgewiesen.

In etwa 500 m Luftlinienentfernung zum Bauvorhabens verläuft die Veloroute

- 11: City – Alter Elbtunnel – Wilhelmsburg – Harburg – TU Hamburg – Eißendorf.

Außerdem verlaufen in der Nähe des Plangebietes die Freizeitrouten

- 6: Hauptbahnhof – Wilhelmsburg – Harburger Stadtpark und
- 11: 2. Grüner Ring: Teufelsbrück – Niendorfer Gehege – Öjendorfer Park – Wilhelmsburg – Harburger Stadtpark – Finkenwerder

u.a. zur Erschließung städtebaulicher und landschaftlicher Sehenswürdigkeiten in Hamburg und dessen Umland.

Die Freizeitroute 11 führt durch den Harburger Stadtpark und stellt eine attraktive Alternative für den (Freizeit-) Radverkehr zur Hohe Straße und Rote-Kreuz-Straße dar.

Insgesamt liegt für den Radverkehr des Plangebietes eine ausreichende Anbindung an das städtische Radwegenetz vor. Vor dem Hintergrund der Radverkehrsförderung sind jedoch auch Verbesserungspotenziale gegeben. Zur Förderung des Radverkehrs soll in diesem bzw. im kommenden Jahr ein bezirkliches Radverkehrskonzept bzw. -routennetz durch den Bezirk erarbeitet werden, welches das bisher nicht umgesetzte Radverkehrskonzept des Bezirks Harburg und das sogenannte „politische Radwegekonzept“ ersetzt.



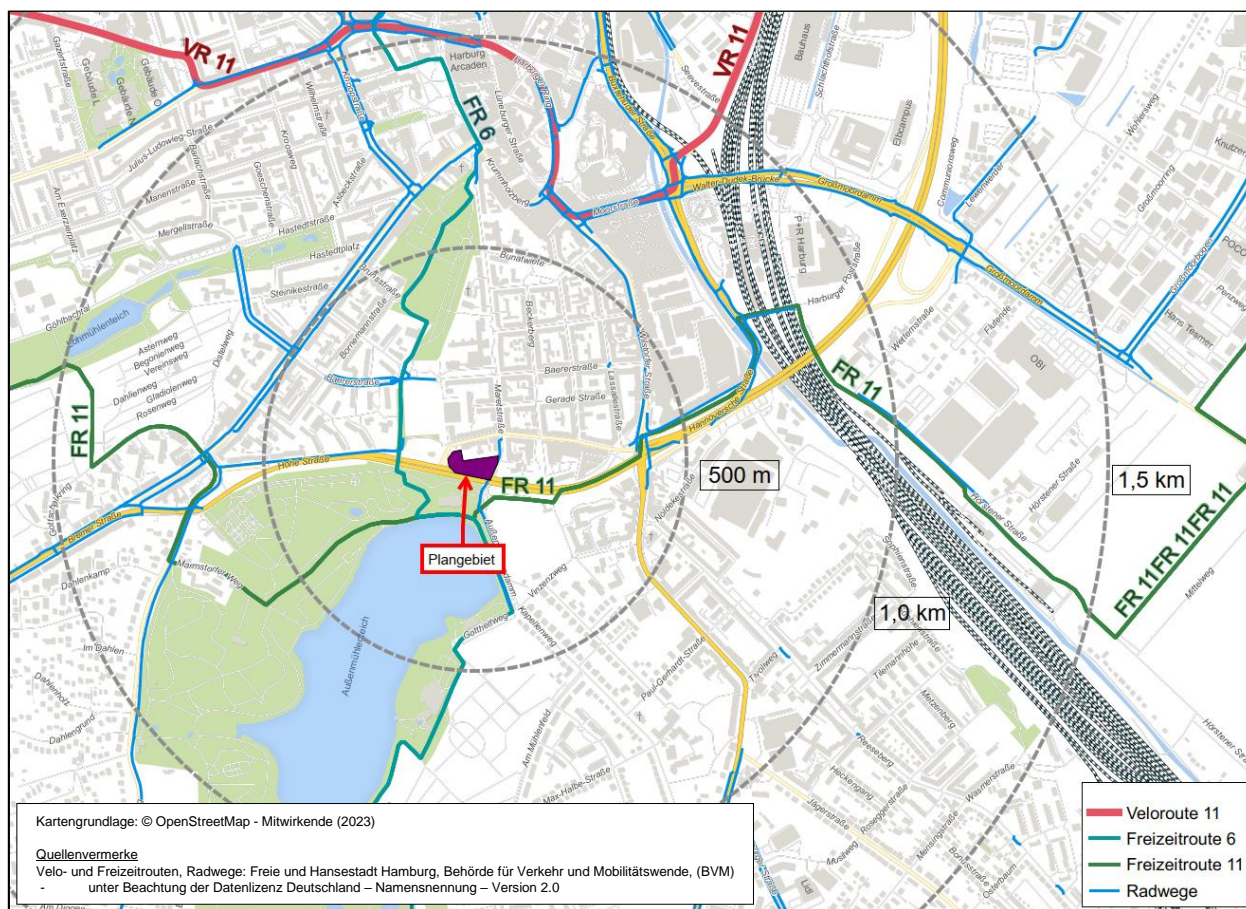


Abbildung 4 Übersicht der Velo- und Freizeitrouten und weiterer Fahrradwege

## 2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Insgesamt ist das Plangebiet gut bis sehr gut mit den Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs erschlossen. Die dargestellte ÖV-Anbindung in Abbildung 5 berücksichtigt die aktuellen bauzeitlichen Veränderungen im Umfeld des Bahnhofs Harburg. Der ZOB Harburg wird derzeit umgebaut und es findet dort derzeit kein Busbetrieb statt. Die Hannoversche Straße wird im Bahnhofsbereich aktuell nicht im Linienbusverkehr befahren. Statt des Bahnhofs Harburg wird die Haltestelle S Harburg Rathaus als zentrale Umsteigehaltestelle genutzt, an der ebenfalls eine Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (S-Bahnlinien S3 und S5) besteht. Mit der Fertigstellung des neuen ZOB wird derzeit Mitte 2026 gerechnet. Zwar wird davon ausgegangen, dass das Linienangebot vor dem Umbau auch dem Linienangebot nach dem Umbau entsprechen wird, jedoch können zusätzliche Angebotsverbesserungen und Linienergänzungen nicht ausgeschlossen werden (z.B. wurde die neue Xpress-Bus-Linie X46, die im Regelbetrieb über den ZOB Harburg verkehren soll, im Juli 2024 eingeführt). Auf die Darstellung eines Liniennetzes nach Beendigung der Baumaßnahmen am ZOB sowie in dessen Umfeld wird daher verzichtet.

Für die unmittelbare Erschließung des hier betrachteten Bauvorhabens sind diese (zeitlich begrenzten) Veränderungen aber von untergeordneter Bedeutung, da die Linie 146 im Vorhabenbereich nicht von Fahrplanänderungen betroffen ist.

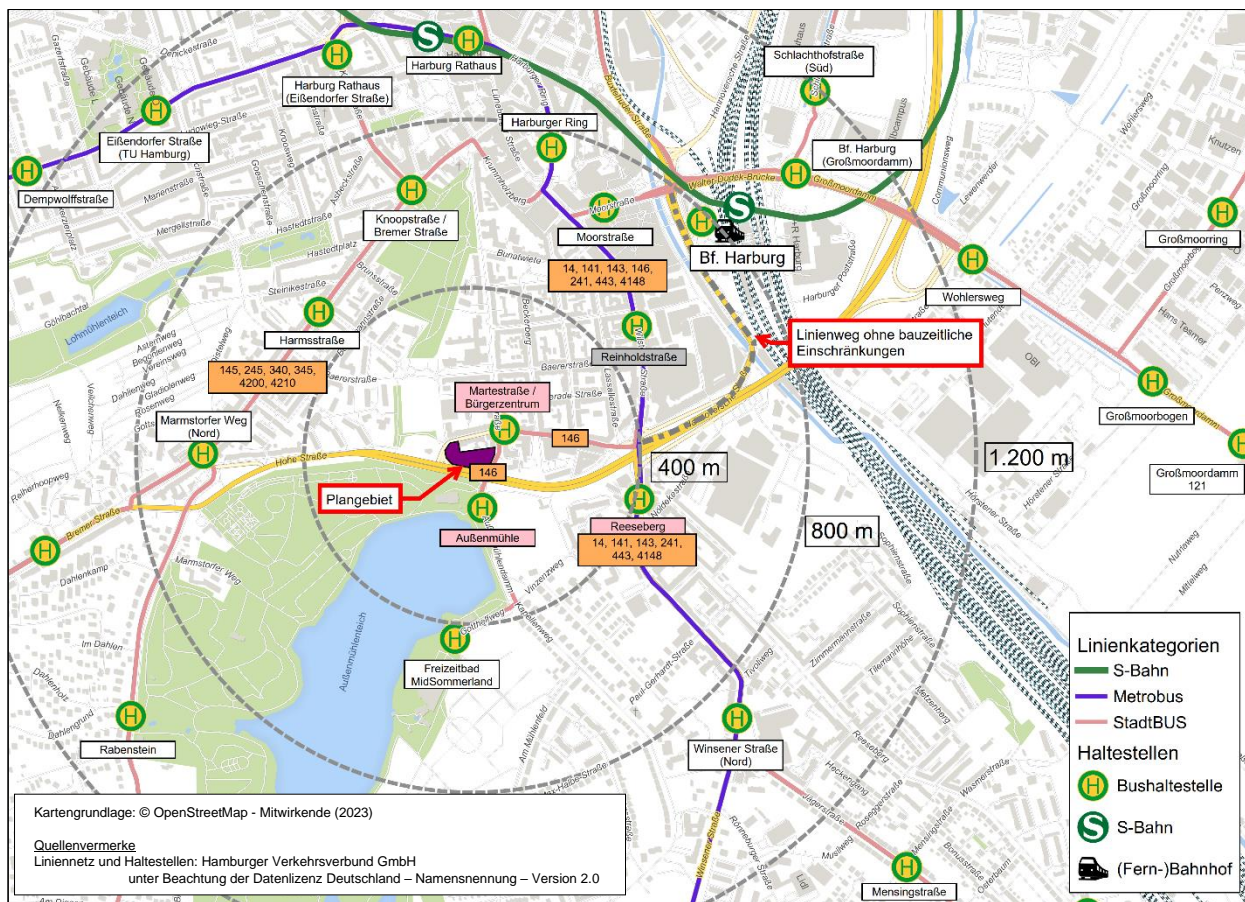


Abbildung 5 Übersicht der Angebote des ÖPNV und der Einzugsbereiche des Plangebiets

Das Vorhangengebiet wird durch den ÖPNV unmittelbar in der Hohe Straße über die **Bushaltestelle Maretstraße/Bürgerzentrum** sowie über die **Haltestelle Außenmühle** in der Rote-Kreuz-Straße erschlossen. Hier verkehrt jeweils die

- StadtBus-Linie 146 (Freizeitbad MidSommerland <> Bf. Harburg <> Airbus)  
 täglich im 20- bis 30-min-Takt sowie am Wochenende im 30- bis 60-min-Takt.

Außerdem befindet sich die **Bushaltestelle Reeseberg** in der Winsener Straße in eine Entfernung von rund 400 m (Luftlinie). Hier halten die

- MetroBus-Linie 14 (Eißendorf <> S Harburg Rathaus <> Fleestedt)  
 im Tagesverkehr im 10-min-Takt (am Wochenende im 20-min-Takt),
- StadtBus-Linie 141 (S-Neugraben <> S Harburg Rathaus <> Meckelfeld)  
 täglich im 10- bis 20-min-Takt (am Wochenende im 20- bis 40-min-Takt),
- StadtBus-Linie 143 (Eißendorf <> S Harburg Rathaus <> Beckedorf)  
 im 10-min-Takt (am Wochenende im 20-min-Takt),
- StadtBus-Linie 241 (Heykenaubrook <> S Harburg Rathaus <> Rönneburg)  
 täglich (auch am Wochenende) im 20-min-Takt,
- StadtBus-Linie 443 (Heimfeld <> Bf. Harburg <> Meckelfeld)  
 täglich im 10- bis 20-min-Takt (am Wochenende im 20-min-Takt) und die

- RegionalBus-Linie 4148 (Jesteburg <> S Harburg Rathaus)  
täglich im 20- bis 60-min-Takt sowie am Wochenende im 60- bis 120-min-Takt.

Auf der Bremer Straße in einer Luftlinienentfernung von rund 450 bis 500 m und somit außerhalb des üblichen Einzugsbereichs für Linienbusse liegen die Haltestellen Harmsstraße, Marmstorfer Weg (Nord) und Knoopstraße, an denen die Buslinien 145, 245, 340, 345, 4200 und 4210 verkehren.

Der **Fern- und Regionalbahnhof Harburg** mit einem S-Bahn-Haltepunkt ist ca. 800 m entfernt (Luftlinie). Hier verkehren sowohl die S-Bahn-Linien S3 (Pinneberg <> Hamburg Hbf. <> Neugraben) und S5 (Elbgaustraße <> Hamburg Hbf. <> Stade) – jeweils im 10- bis 20-min-Takt – als auch Regionalbahnen und Fernzüge. Der Bahnhof wird im Regelfall bzw. ohne die aktuellen bauzeitlichen Veränderungen im Liniennetz direkt über die Buslinie 146 angebunden, sodass von einer akzeptablen bis guten Anbindung an das S-Bahn-Netz der Freien und Hansestadt Hamburg auszugehen ist.

Die schnellste Verbindung zum Hamburger Hauptbahnhof in der Innenstadt dauert mit den oben genannten Buslinien in Verbindung mit der S-Bahn S3/S5 weniger als 30 min.

Über den ZOB Harburg ist nach Fertigstellung der laufenden Baumaßnahmen wieder eine Vielzahl von Umsteigemöglichkeiten zu anderen regionalen und überregionalen Buslinien gegeben. Außerdem stehen hier weitere Mobilitätsangebote des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) und der Deutschen Bahn (DB) zur Verfügung. Zudem befindet sich eine **P+R-Anlage** mit knapp 1.100 Parkständen östlich des Bahnhofs an der Hörstener Straße.

Darüber hinaus stehen am Bahnhof Harburg verschiedene **B+R-Anlagen** zur Verfügung. Die Freie und Hansestadt Hamburg gibt die Gesamtkapazität der B+R-Angebote im Bahnhofsumfeld im Geodatenportal mit rund 700 Fahrradabstellplätzen an. Zusätzlich ist der Bau eines weiteren Fahrradparkhauses zwischen den Brücken Hannoversche Straße und Walter-Dudek-Brücke mit einer Kapazität von bis zu 1.200 Abstellplätzen geplant. Der Baubeginn ist auch abhängig vom weiteren Baugenehmigungs- und Zuwendungsverfahren. In der Drucksache 22/12474 der Hamburger Bürgerschaft aus dem Jahr 2023 wird kein konkreter Baubeginn angegeben. Es wird eine Bauzeit von rund zwei Jahren erwartet, sodass nicht vor dem Jahr 2026/2027 mit einer Eröffnung des Fahrradparkhauses gerechnet werden kann.

## 2.5 Straßennetz und Kfz-Verkehr (inkl. Prognose)

Die Hohe Straße ist als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung klassifiziert und mündet westlich des Plangebietes in die Bundesstraße B 75 (Harburger Umgehung). Hierüber ist eine schnelle und direkte Verbindung an die Autobahnen A1 im Nordosten (Anschlussstelle Hamburg-Harburg) und A7 im Süden/Südwesten (Anschlussstelle Hamburg-Marmstorf) gegeben. Im Februar 2020 wurde in Höhe des Plangebietes ein durchschnittlicher Tagesverkehr werktags (DTVw) von etwa 6.800 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil; Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht ab 3,5t) von knapp 4 % gezählt [3].

Der **durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV)** inkl. der zu erwartenden Entwicklungen im Geltungsbereich des benachbarten Bebauungsplans Wilstorf 43 wird in [3] für die angrenzenden Straßen des Plangebietes wie folgt angegeben:

- Hohe Straße zwischen Rote-Kreuz-Straße und Harburger Umgehung (B 75)  
6.000 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 2,7 %
- Rote-Kreuz-Straße  
2.890 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 1,4 %
- Harburger Umgehung (B 75) in Höhe des Bauvorhabens  
18.320 Kfz/24h bei einem SV-Anteil von 4,6 %

Dies entspricht dem Prognosenußfall für die vorliegende Betrachtung zum Bebauungsplan Wilstorf 44. Die zusätzlichen Verkehrsaufkommen des hier betrachteten Bebauungsplans werden in Anlehnung an die Verkehrsprognose für den benachbarten Bebauungsplan mit folgenden Parametern abgeschätzt.

- 68 Wohneinheiten mit durchschnittlich 2,6 Personen/WE (gemäß Wohnungsmix)
- 3,0 Wege/Person (ohne Wege, die keinen Bezug zur eigenen Wohnung haben (z.B. Wege vom Arbeiten zum Einkaufen))
- 5% Besucherverkehr (pauschaler Zuschlag auf die Bewohnerwege)
- Verkehrsmittelanteile:  
Fußverkehr: 25 %; Radverkehr 20 %; ÖV-Anteil 25 %; Pkw 30 % in Anlehnung an die Zielvorgaben der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung und unter Berücksichtigung der konkreten räumlichen Situation
- 1,3 Personen/Pkw (Besetzungsgrad)
- 0,1 Kfz-Fahrten/Bewohner im Wirtschaftsverkehr (20% SV-Anteil)

Zusammenfassend ergeben sich damit die folgenden Verkehrsaufkommen:

- Fußverkehr: 140 Wege/d
- Radverkehr: 110 Wege/d
- Öffentlicher Verkehr: 140 Wege/d
- Kfz-Verkehr: 160 Wege/d bzw. 130 Kfz-Fahrten/d
- Wirtschaftsverkehr: 20 Kfz-Fahrten/d  
davon 4 mit Fahrzeugen > 3,5t zulässiges Gesamtgewicht

Insgesamt ist damit mit einem Kfz-Neuverkehr von rund 150 Kfz-Fahrten/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 2 % zu rechnen. Diese zusätzlichen Kfz-Fahrten führen jedoch nicht zwingend zu einer Verkehrszunahme in der Rote-Kreuz-Straße. Mit der Neubebauung entfallen die vorhandenen Parkstände. Die Anzahl der Fahrzeugbewegungen für diesen Parkplatz wird in [4] mit über 300 Pkw-Bewegungen an beiden Erhebungstagen angegeben. Dort wurde ein Wochentag und ein Samstag erfasst. An einem Wochentag sind rund 150 bis 200 Pkw-Bewegungen im Bestand zu erwarten, was ungefähr dem Kfz-Neuverkehr der geplanten Bebauung entspricht.

Die zusätzlichen Kfz-Verkehre sind im weiteren Umfeld vernachlässigbar und können in Zuge der Hohe Straße mit rund 50 bis 110 Kfz/24h angegeben werden (bzw. rund +1 bis +2 %).

Bezogen auf den Prognosehorizont im Jahr 2030/2035 ist mit einer geringfügigen Zunahme der DTV-Werte im Vergleich zum Prognosenullfall zu rechnen.

In Bezug auf den **ruhenden Verkehr** ist festzustellen, dass das Bauvorhaben auf einem in der Regel hoch ausgelasteten kostenfreien Parkplatz errichtet werden soll. Während der Beobachtungen konnte ein weitgehend ausgelasteter Parkraum an der Rote-Kreuz-Straße im Vorhabenbereich festgestellt werden. Falschparker waren jedoch nicht zu verzeichnen. Die Straßenräume im angrenzenden Phoenix-Viertel sind hingegen überwiegend als aus- bis überlastet zu beschreiben.

Bereits im Jahr 2020 wurde eine vertiefende Analyse der Parkplatznutzung erarbeitet [4]. Die Erhebungen stellten eine zeitweise nennenswerte Überlastung des Parkraumangebotes fest. Insgesamt wurden bis zu 78 abgestellte Fahrzeuge auf dem heutigen Parkplatz erfasst, wobei die Kapazität bei 60 Parkständen liegt (Auslastung = 130 %). Die Erhebung stellt zudem eine vergleichsweise hohe Anzahl an Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen sowie eine Vielzahl gewerblich genutzter Fahrzeuge fest. Die Nutzung des Parkplatzes verteilt sich annähernd gleichmäßig auf Kurzzeitparker und Dauerparker (jeweils rund 50 %). Als Dauerparker werden Fahrzeuge bewertet, die am Erhebungstag bzw. im Erhebungszeitraum (Dienstag: 7:00 bis 19:00 Uhr bzw. Samstag: 9:30 bis 18:30 Uhr) nicht bewegt wurden.

Die durchgeführte Nutzerbefragung ergab zudem eine deutliche „Doppelnutzung“ des Parkraums durch Beschäftigte und Bewohner im Umfeld.

Im Fazit dieser Erhebung wird ein „mangelhaft bewirtschafteter und ineffizient genutzter Parkplatz“ festgestellt. Darüber hinaus wird aufgrund der hohen Anzahl an Dauerparkern und gewerblichen Nutzern empfohlen, alternative Lösungen für den Parkplatz zu finden und so die aktuellen Missstände (insbesondere fehlende soziale Kontrolle) zu beseitigen. Nicht zuletzt wird darauf hingewiesen, dass ein funktionaler Zusammenhang zu umliegenden Grün- und Sportanlagen, der eine so große Anzahl an Stellplätzen rechtfertigt, nicht bestehe (auch aufgrund alternativer und günstiger gelegener Alternativangebote z.B. am Außenmühlendamm). Die Autoren der Parkraumerhebung gehen zudem davon aus, dass die augenscheinlichen Bedarfe der Anwohner und der Beschäftigten auch andernorts im Straßenraum gedeckt bzw. auf andere umliegende Stellplatzanlagen verteilt werden können.

Die aktuellen Ortsbesichtigungen in den Monaten April bis Juni 2024 bestätigen grundsätzlich die insgesamt hohe Auslastung des Parkraumangebotes auf dem Parkplatz sowie die zahlreichen „Falschparker“, die augenscheinlich teilweise seit Wochen unbewegten und abgemeldeten Fahrzeuge und die vergleichsweise starke Nutzung des Parkplatzes durch Transporter.



Abbildung 6 Nutzung des vorhandenen Parkplatzes (Quelle: eigene Aufnahmen)

Die Umsetzung von Bewohnerparken im Phoenix-Viertel (sowie in dessen Umgebung) durch die Behörde für Mobilität und Verkehrswende (BVM) wird derzeit geplant und soll zu einer Verbesserung der Parksituation für die Bewohner führen. Ein konkreter Zeitplan der Umsetzung ist noch nicht bekannt. Die BVM weist darauf hin, dass die zukünftigen Bewohner der geplanten Bebauung kein Bewohnerparkrecht erhalten werden. Der Umgang mit der Parkraumnachfrage aufgrund des Bauvorhabens wird im Abschnitt 3.3 erläutert.



Abbildung 7 Straßenraum Hohe Straße (Blickrichtung Osten – Quelle: eigene Aufnahmen)

## 2.6 Weitere Mobilitätsangebote

Im (weiteren) Umfeld des Plangebietes ist eine Vielzahl weiterer alternativer Mobilitätsangebote nutzbar. Die Verfügbarkeit ist in Tabelle 1 ausgewiesen.

Angebot	Anbieter	Verfügbarkeit	Entfernung Luftlinie
HVV switchh	HVV, Carsharing, B&R	Lassallestraße	350 - 400 m
		Bremer Straße	600 m
		Bf. Harburg	750 m
		Max-Halbe-Straße	800 m
Carsharing free floating	Miles	Bauvorhaben im Geschäftsgebiet	abhängig vom tatsächlichen Abstellort der Fahrzeuge
	ShareNow	Bauvorhaben nicht im Geschäftsgebiet	
	SixtShare	Bauvorhaben nicht im Geschäftsgebiet	
Carsharing Stationär	Sixt	Bf. Harburg (HVV switchh)	750 m
	Cambio	Bf. Harburg (HVV switchh)	750 m
	StarCar	Buxtehuder Straße / Neue Straße	1.400 m
	geplant	Hohe Straße (B-Plan Wilstorf 43)	< 200 m
Fahrradleihstation	StadtRAD	Maretstraße / Baererstraße	250 m
		Bf. Harburg / Moorstraße	750 m
		Gotthelfweg / Außenmühlenteich	450 m
		Reeseberg / Anzengruberstraße	700 m
		Herbert-Wehner-Platz / Großer Schippsee	1.000 m
		S Harburg Rathaus / Deichhausweg	900 m
		Harburger Ring / Neue Straße	1.000 m
E-Tretroller/ E-Scooter free floating	Tier	u.U. in unmittelbarer Umgebung; Lime und Bolt nicht verfügbar	abhängig vom tatsächlichen Abstellort der Fahrzeuge
	VOI		
	Bolt		
	Lime		
Shuttle	MOIA	Bauvorhaben nicht im Geschäftsgebiet	---
	HVV hop	Bauvorhaben im Geschäftsgebiet	---

Tabelle 1 Verfügbarkeit weiterer Mobilitätsangebote

Insbesondere die „free floating“-Angebote im Carsharing und für E-Roller/-Scooter sowie die StadtRAD-Stationen stellen eine attraktive, flexible und vergleichsweise günstige Mobilitätsalternative dar. Die Verfügbarkeit ist meist in einer akzeptablen fußläufigen Entfernung gegeben.

Der nächstgelegene stationäre Carsharing-Anbieter befindet sich am Bf. Harburg in einer Luftlinienentfernung von rund 750 bis 800 m.

In einem 500 m-Radius um das Plangebiet befinden sich zwei Fahrradleihstation (Maretstraße / Baererstraße und Gotthelfweg / Außenmühlenteich); im 1.000 m-Radius sind insgesamt sieben Stationen vorhanden. An der StadtRAD-Station Harburger Ring / Neue Straße ist zudem ein Lastenfahrrad ausleihbar. Die Entfernung zum Bauvorhaben ist allerdings bereits sehr groß.

Das On-Demand-Angebot HVV hop ergänzt den Nahverkehr in Harburg seit Januar 2023 insbesondere in den Randverkehrszeiten und in weniger gut erschlossenen Bereichen. Der außerdem in Hamburg aktive Anbieter MOIA steht in Harburg derzeit noch nicht zur Verfügung.

Packstationen als Mobilitätsangebot der sogenannten „Letzte Meile Logistik“ sind im erweiterten Umfeld des Plangebietes vorhanden. Neben der nächstgelegenen Packstation von DHL in der Winsener Straße (ca. 400 m entfernt (Luftlinie)) bietet auch Amazon eine eigene Packstation an der Bremer Straße ca. 700 m entfernt an. Mit dem Fahrrad sind die Stationen gut erreichbar. Auch größere Pakete können z.B. mit Lastenfahrrädern gut transportiert werden.

Allerdings sind auch die zu erwartenden Entwicklungen im Bereich des benachbarten Bebauungsplans Wilstorf 43 zu beachten und die Mobilitätsangebote beider B-Pläne sollten aufeinander abgestimmt werden. Für den B-Plan Wilstorf 43 empfiehlt das Mobilitätskonzept die Schaffung eines zusätzlichen Carsharing-Angebotes und die Herstellung einer Paketstation.



### 3 Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Die Analyse der Rahmenbedingungen des Bauvorhabens in Kapitel 2 zeigt vor allem eine gute verkehrliche Erschließung für den Fuß- und Radverkehr sowie für die Nutzer des ÖPNV.

Aufgrund eines immer stärker ausgeprägten Umweltbewusstseins, aber auch wegen der deutlichen Verteuerung der Nutzung und Unterhaltung von Privat-Pkw und nicht zuletzt wegen des hohen Parkdruckes in der unmittelbaren Umgebung sowie des Wirkens vielfältiger Maßnahmen und Angebote zur Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) ist ein Mobilitätsverhalten bei den zukünftigen Nutzern des Bauvorhabens wünschenswert, welches die Rad- und ÖV-Nutzung in den Vordergrund stellt. Dies entspricht auch den Zielsetzungen der Hamburger Verkehrsentwicklungsplanung, welche einen Anteil von 80 % mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bei der Bewältigung der täglichen Wege als Ziel definiert (bzw. 20 % MIV-Anteil).

Zur Unterstützung und Förderung dieses Nutzerverhaltens umfasst das Mobilitätskonzept Hinweise und Anregungen zur Förderung der Pkw-freien/Pkw-armen Mobilität und für entsprechende vorhabenbezogene Maßnahmen. Maßnahmen, die den öffentlichen Raum betreffen, sind im vorliegenden Konzept nur soweit vorhanden, wie sie im unmittelbaren Umfeld, d.h. entlang der Grundstücksgrenzen umsetzbar erscheinen.

#### 3.1 Fuß- und Radverkehr

Eine Vielzahl der täglichen Ziele sind im unmittelbaren Umfeld des geplanten Vorhabens zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar. Insbesondere Kindertagesstätten, Schulen und Nahversorgungseinrichtungen sowie der Bahnhof Harburg sind gut angebunden. Eine barrierefreie Erschließung der Wohnungen sowie eine attraktive Lage und komfortable Erreichbarkeit der Fahrradabstellanlagen sind daher von besonderer Bedeutung für das Vorhaben.

Alle Wohnungen sind barrierefrei über Aufzüge erreichbar. Zwar sind aufgrund des Geländeverlaufs Treppenanlagen auf den Grundstück geplant, diese schränken die barrierefreie Erreichbarkeit der Wohnungen aber nicht ein.

Die fußläufige Erreichbarkeit des **Harburger Stadtparks/Außenmühlenteichs** ist von der Baererstraße über die Maretstraße und Rote-Kreuz-Straße sowie über eine straßenunabhängige Wegeführung westlich des Plangebietes mit einer Überführung über die Harburger Umgehung gewährleistet. Die vorhandenen Wegebeziehung am Rande des Harburger Stadtparks weisen allerdings abschnittsweise vergleichsweise hohe Längsneigungen (zur Überführung über die B 75) und teilweise eine Natursteinpflasterbefestigung auf.

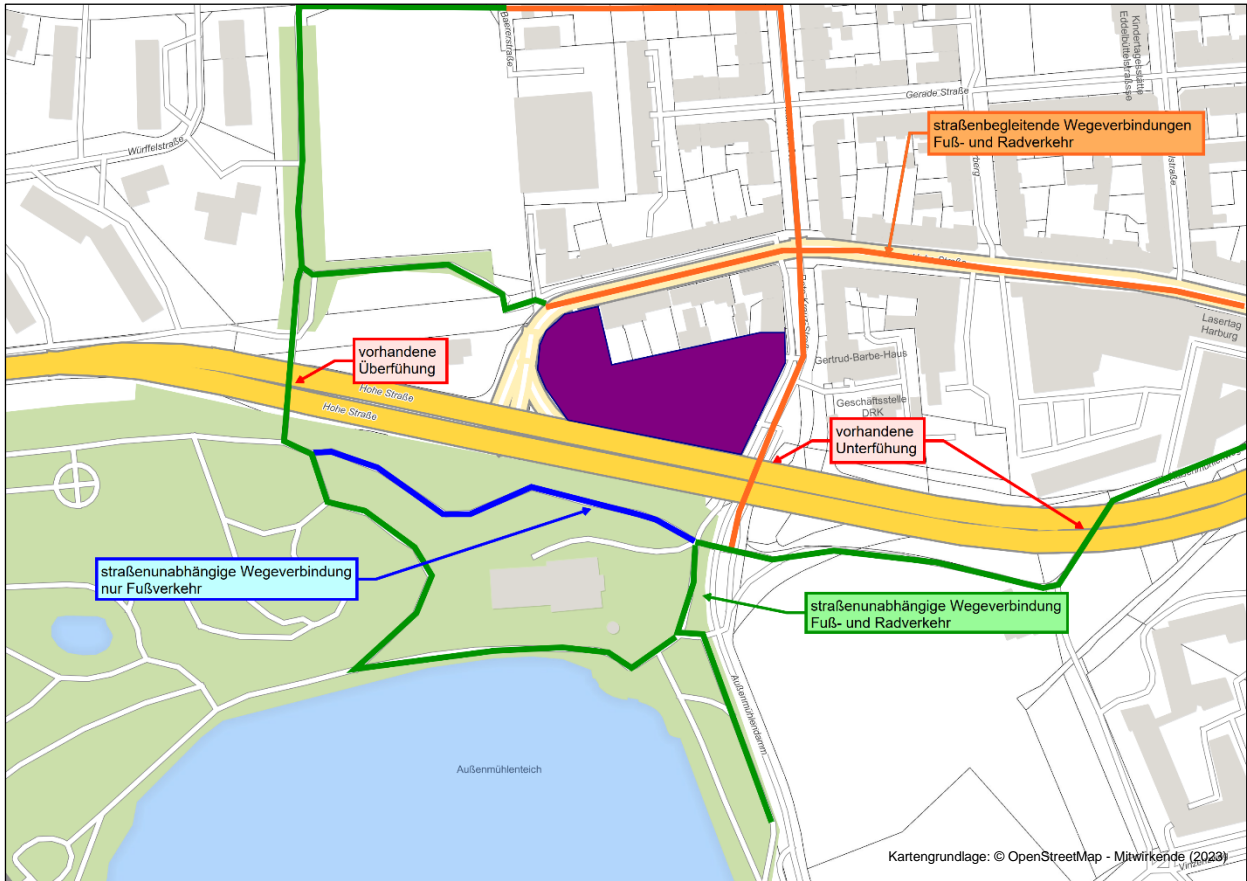


Abbildung 8 Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr im Umfeld des Plangebiets

Die **Abstellräume für Mobilitätshilfen und Kinderwagen** im ersten Untergeschoß im westlichen Bereich des Vorhabens bzw. im zweiten Untergeschoss in den weiteren Abschnitten sind in unmittelbarer Nähe der Erschließungskerne geplant und barrierefrei über Aufzüge erreichbar (vgl. Abbildung 9).

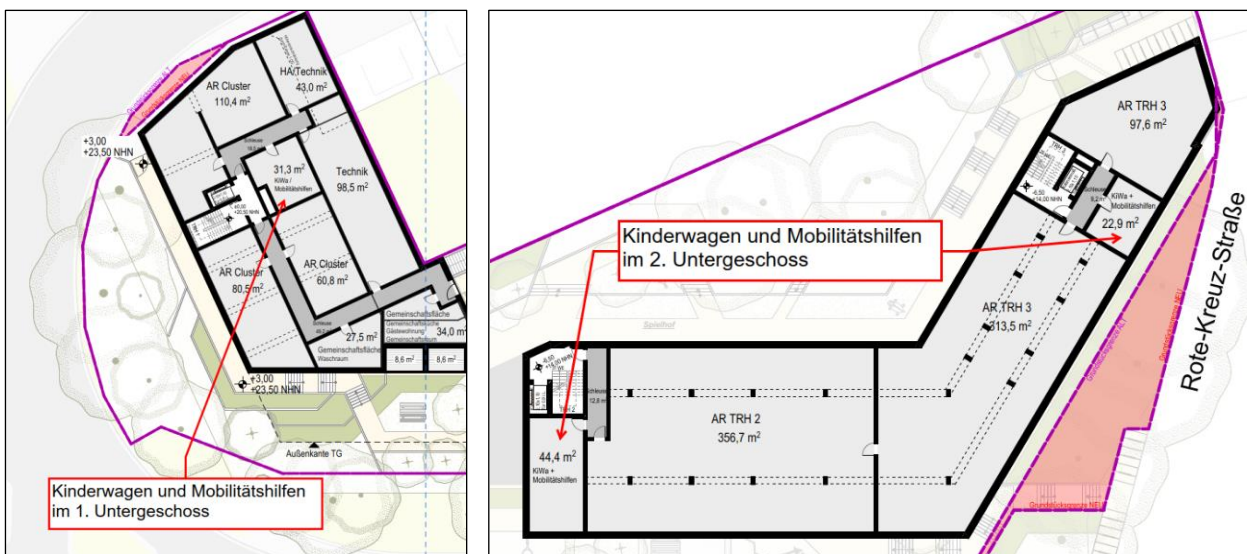


Abbildung 9 Kinderwagen und Mobilitätshilfen im 1. bzw. 2. Untergeschoß  
 (Entwurfsstand 04.06.2024; Schenk Fleischhaker Architekten)

Die erforderlichen **privaten und öffentlichen Fahrradabstellanlagen** sind im bzw. am Plangebiet vorgesehen. An der Rote-Kreuz-Straße sind die notwendigen sieben Fahrradbügel (gemäß den Vorgaben der ReStra [1]) und damit ein ausreichendes öffentliches Angebot im aktuellen Planungsstand berücksichtigt (vgl. Abbildung 10).

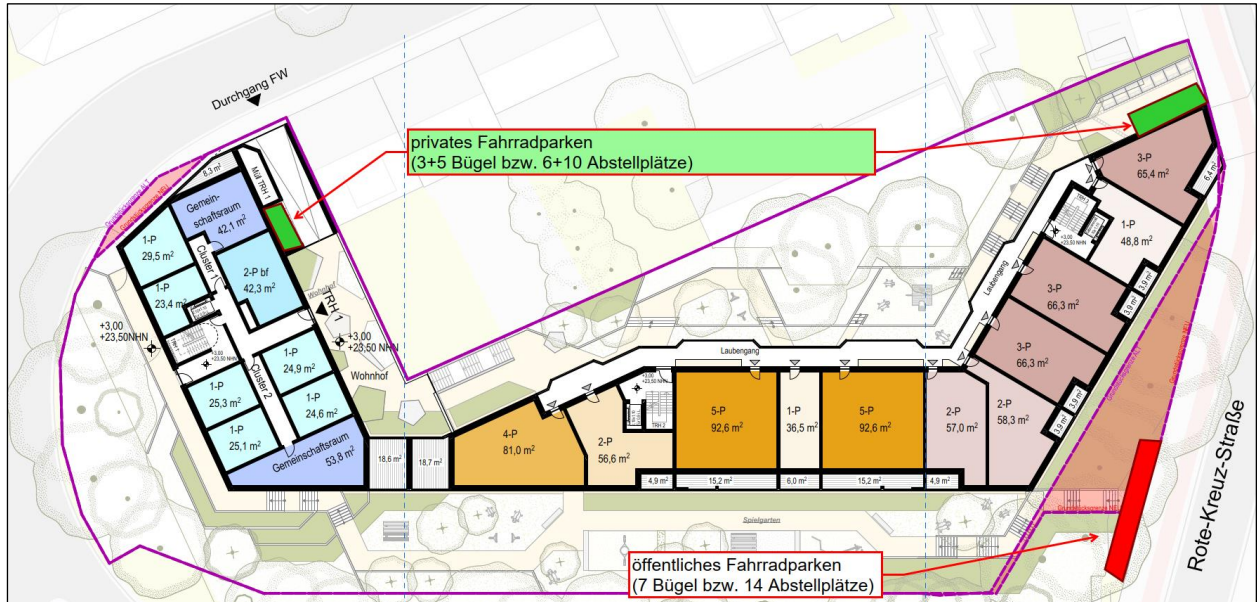


Abbildung 10 Privates und öffentliches Fahrradparken für Besucher  
(Entwurfsstand 04.06.2024; Schenk Fleischhaker Architekten)

Eine überschlägliche Abschätzung des privaten Fahrradabstellbedarfs auf Grundlage der Vorgaben des Bauprüfendienstes 2022-2 „Mobilitätsnachweis“ [5] ergibt einen Bedarf von rund 150 Fahrradabstellplätzen. Die derzeitigen Planungen sehen in der Summe 160 private Fahrradabstellplätze vor. Dabei handelt es sich einerseits um einen zentralen Fahrradabstellraum mit 144 Fahrradplätzen im nord-westlichen Gebäudeteil im Untergeschoss, der weitgehend ebenerdig von der Rote-Kreuz-Straße aus erreichbar ist. Hier ist ein sogenanntes Doppelstockpark-System geplant, welches eine flächeneffiziente Abstellform darstellt. Im Weiteren ist bei der konkreten Modellauswahl für das Doppelstocksystem auf eine komfortable Nutzbarkeit der Fahrradabstellanlagen zu achten.

Im Rahmen der weiteren Planungen sind die Vorgaben des Bauprüfendienstes 2022-5 „Fahrradabstellplätze und Abstellräume für Fahrräder“ [6] zu berücksichtigen.

Die erforderlichen **Abstellmöglichkeiten für Lastenfahrräder** sind in den Planungen bereits berücksichtigt. Der Mobilitätsnachweis fordert die Herstellung von 5 % der erforderlichen Fahrradabstellplätze für Lastenfahrräder. Demnach sind für das Bauvorhaben mindestens acht Abstellplätze nachzuweisen, die im mittleren Gebäudebereich in der Tiefgarage vorgesehen und damit gut aus allen Gebäudeteilen erreichbar sind. Die Lage in der Tiefgarage ermöglicht bei einem entsprechenden Bedarf auch eine Erweiterung des Abstellangebotes für Lastenfahrräder durch eine Umnutzung von Pkw-Stellplätzen.

Die grundsätzlichen Anforderungen an Fahrradabstellplätze für das Bauvorhaben sind somit bereits gut bis sehr gut in den Planungen berücksichtigt. Zusätzliche Angebote für den Radverkehr (z.B. Reparaturstationen usw.) sollten in den weiteren Detailplanungen geprüft und bewertet werden.

Im Außenbereich an der Hohe Straße und der Rote-Kreuz-Straße werden insgesamt acht Fahrradbügel bzw. 16 Abstellplätze für **(Besucher-) Fahrräder** angeboten. Dabei handelt es sich um die gemäß Mobilitätsnachweis geforderten 10 % des Gesamtbedarfs an Fahrradabstellplätzen, der für Besucher vorgesehen ist (vgl. Abbildung 10).

### 3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist im Bestand als gut zu bewerten. Die StadtBus-Linie 146 hält fast unmittelbar vor dem Bauvorhaben und verkehrt derzeit im 20- bis 30-min-Takt. Wenngleich eine Taktverdichtung auf einen 10-min-Takt zur Förderung des Umweltverbundes verkehrplanerisch wünschenswert wäre, kann diese Forderung allein aus dem hier betrachteten Bauvorhaben nicht begründet werden. Darüber hinaus wurde mit der Einführung der XpressBus-Linie X46 eine moderate Taktverlängerung von 15 auf 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit umgesetzt.

Mit den Maßnahmen der Strategie Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg sind jedoch weitere Verbesserungen des stadtweiten ÖV-Angebotes zu erwarten, die aber voraussichtlich nicht kurzfristig zu nachhaltigen und signifikanten Verbesserungen im Umfeld des hier betrachteten Bauvorhabens führen werden.

Wünschenswert wären in den Hauseingangsbereichen aktuelle Fahrplaninformationen. Hierfür eignen sich Fahrplanaushänge oder sogar dynamische Anzeigesysteme, die die Abfahrtszeiten an den umliegenden Haltestellen angeben. Der Hamburger Verkehrsverbund stellt hierfür z.B. den Abfahrtsmonitor zur Verfügung, über den die Abfahrtszeiten an bis zu drei Haltestellen angezeigt werden können. Dabei werden neben den „Regelabfahrtszeiten“ auch aktuelle Fahrplanabweichungen angezeigt. Alternativ können die Fahrplandaten auch über eine Schnittstelle (API) abgefragt werden. Beide Angebote sind derzeit kostenfrei nutzbar (unter Beachtung der Lizenzbedingungen), erfordern teilweise aber gesonderte Zugangsdaten.

### 3.3 Kfz-Verkehr

Die Erschließung des Bauvorhabens ist über die Tiefgaragenanbindung an der Rote-Kreuz-Straße gewährleistet. Zusätzliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Derzeit ist eine weitgehend ebenerdig erreichbare **Tiefgarage** mit Rampenneigungen von maximal 6,1 % auf einem kurzen Abschnitt geplant. Die ebenerdige Anbindung resultiert dabei aus der Topografie des Geländes, auf dem das Bauvorhaben entstehen soll. Geplant sind 49 Pkw-Stellplätze (davon vier barrierefrei). Dies entspricht einer Stellplatzquote von rund 0,7 Stellplätze je Wohneinheit. Bereits seit über 10 Jahren besteht in Hamburg keine Pflicht zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen bei Wohnungsbauvorhaben. Seit 2013 sollen die Bedarfe des Bauvorhabens in eigener Verantwortung der Bauherrin / des Bauherren ermittelt werden, wobei die Parkraumsituation im Umfeld zu beachten ist.

Bei rund 13.500 Wohnungen im Stadtteil Harburg (Stand 2022; [7]) und ca. 5.400 privaten Pkw (Stand Januar 2023; [7]) ergibt sich eine Pkw-Dichte von etwa 0,4 Pkw je Wohneinheit. Aus verkehrplanerischer Sicht wäre somit durchaus eine **Stellplatzquote** von 0,2 bis 0,4 Stellplätze je Wohneinheit bzw. 14 bis 27 Pkw-Stellplätze zu empfehlen. Diese Angabe orientiert sich an der Stellplatzquote im Stadtteil im Bestand (oberer Wert) und den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung der Freien und Hansestadt Hamburg sowie der zu erwartenden Sozialstruktur aufgrund des geförderten Wohnungsbaus (unterer Grenzwert).

Bei der Bewertung sind aber auch die Anforderungen an das **öffentliche Parkraumangebot** gemäß ReStra [1] zu beachten, sodass 14 Pkw-Parkstände für die Besucher des Bauvorhabens nachzuweisen sind. Dieser Bedarf wird im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens im öffentlichen Straßenraum nicht geschaffen werden können. An der Rote-Kreuz-Straße sind zwar vier bis fünf Parkstände vorhanden, im weiteren Verlauf der Rote-Kreuz-Straße bzw. des Außenmühlendamms ist das Parken und Halten am Fahrbahnrand jedoch verboten (Verkehrszeichen 283).

Im Fazit dieser Betrachtungen stellt das Vorhaben mit den geplanten 49 Pkw-Stellplätzen in der Summe ein mindestens ausreichendes Parkraumangebot für die geplante Bebauung zur Verfügung, welches neben den öffentlichen und privaten Bedarfen des Vorhabens auch ein zusätzliches Angebot für Bewohner in der Umgebung schaffen kann.

Analog zu den Forderungen eine komfortablen Nutzbarkeit der Fahrradabstellanlagen sollten die Abstellanlagen für Pkw eine ausreichende Nutzbarkeit (Gebrauchstauglichkeit) gewährleisten.

### 3.4 Carsharing-Angebote

Carsharing kann einen weiteren Beitrag zur Reduzierung der Pkw-Dichte in einem Wohnquartier leisten. Dabei sind auch die Wechselwirkungen zu den städtebaulichen Nutzungen im Umfeld zu beachten. Besonders geeignet für Carsharingangebote sind stark funktionsgemischte Bereiche mit wohnbaulichen und gewerblichen Nutzungen, die eine hohe Auslastung des Angebotes erwarten lassen.

Diese Voraussetzungen sind insbesondere im benachbarten Neubauvorhaben an der Hohe Straße (B-Plan Wilstorf 43) gegeben. Das hier betrachtete Bauvorhaben kann damit einen Beitrag zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Angebots im benachbarten Bauvorhaben leisten. Ein eigenes zusätzliches Angebot eines stationsbasierten Carsharings erscheint daher an der Rote-Kreuz-Straße entbehrlich.

Dies gilt auch vor dem Hintergrund, dass die Flächen der geplanten Bebauung sowie das nördliche, östliche und westliche Umfeld zum Geschäftsbereich des free floating-Anbieters Miles gehören.

Sollte in der Zukunft ein entsprechender Bedarf entstehen, könnten einzelne Stellplätze in der Tiefgarage entsprechend umgenutzt und ein Carsharing-Angebot geschaffen werden.

### 3.5 Elektromobilität

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz - GEIG) definiert seit 2021 die gebäudeseitigen Rahmenbedingungen zur Bewältigung der sogenannten „Antriebswende“. Für neue Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen fordert das Gesetz, dass alle Stellplätze mit der erforderlichen Leitungsinfrastruktur auszustatten sind. Die notwendigen Flächen für den Zählerplatz, den Einbau intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement und die notwendigen Schutzelemente sind in der erforderlichen Leitungsinfrastruktur enthalten. Das Gesetz fordert hingegen bei Wohngebäuden keine zwingende Herstellung eines Ladepunktes.

Die Strategie Mobilitätswende erwartet bis zum Jahr 2030 einen Anteil an Elektrofahrzeugen im Hamburger Pkw-Bestand von bis zu 40 % und geht damit noch über die Zieldefinition der Bundesregierung von rund 33 % hinaus. Die weiteren Planungen der technischen Gebäudeausstattung sollten dementsprechend diese Rahmenbedingungen bei der Auslegung des elektrischen Hausanschlusses berücksichtigen.

In der Regel sind dabei Ladepunkte mit 11 kW Ladeleistung aufgrund der längeren Ladezeiten bei Wohnnutzungen ausreichend. Es wäre zu prüfen, ob Doppelladestationen hergestellt werden können. Sofern der Netzbetreiber zustimmt, könnte dann eine Ladeleistung von maximal 22 kW erreicht werden, sofern nur ein Ladepunkt genutzt wird.

Ein zusätzliches Angebot an Schnelllademöglichkeiten mit bis zu 50 kW oder mehr ist im Plangebiet nicht erforderlich.

Die weitere Konkretisierung des Angebots an Lademöglichkeiten erfolgt im Zusammenhang mit der weiteren hochbaulichen Planung und in Abstimmung mit den Planungen zur technischen Gebäudeausstattung.

### **3.6 Paketstation**

Für den Bebauungsplan Wilstorf 43 schlägt das dazugehörige Mobilitätskonzept ebenfalls einen Standort für eine Paketstation vor. Bei einer Realisierung dieser Station sind weitere Angebote für den Bebauungsplan Wilstorf 44 aufgrund der geringen Entfernungen nicht erforderlich.

### **3.7 Vermarktung, Information und Werbung**

Zur weiteren Förderung und Umsetzung des Bauvorhaben-bezogenen Mobilitätskonzeptes tragen wesentlich auch organisatorische Maßnahmen bei. Im Rahmen der Vermarktung der Wohnnutzungen als umweltbewusste, autoarme Wohnform kann beispielsweise aktiv auf die verschiedenen Arten an alternativen Mobilitätsangeboten einschließlich der Konditionen hingewiesen werden.

Die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote könnte idealerweise durch „kostenlose Probemonate“ unterstützt werden (z.B. in Form einer kostenlosen HVV-Monatskarte oder eines Startguthabens bei einem Lastenrad-Anbieter). Grundsätzlich sollten regelmäßige Informationen bei veränderten Nutzungsbedingungen und neuen Angeboten bereitgestellt werden.

In neuen, einheitlichen Kommunikationsplattformen wie z.B. auf einer eigenen Webseite und/oder Smartphone-App könnte das umfassende Mobilitätsangebot mit Nutzung des Car- und Bikesharing, Lastenfahräder etc. verwaltet und gemanagt werden (Buchungen, Abrechnungen, ...). Auch eine Einbindung in die Mobilitätsplattform der HVV (switchh App) durch eine einfache Verlinkung wäre anzustreben.

Eine weitere Verlinkung auf der Homepage des Bauvorhabens bzw. der Wohnnutzung sowie der Mobilitäts-App ist zu der Hamburger Wort-Bild-Marke „#moinzukunft“ zu empfehlen. Diese Plattform gibt u.a. Hinweise und Anregungen, wie sich die Nutzer hinsichtlich Klimaschutz im Alltag einbringen bzw. die Klimaschutzaktivitäten in der Stadt nutzen und unterstützen können (z.B. Stichwort: nachhaltige Mobilität).

Die Kommunikation der Mobilitätsangebote sollte aber auch in analoger Form erfolgen. Diesbezüglich könnten Informationen in einer Broschüre oder Flyer und an einem zentralen Info-Punkt (z.B. in den Eingangsbereichen) zusammengefasst werden (vgl. Abschnitt 3.2).

## Literaturverzeichnis

- [1] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Hamburger Regelwerke für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen - ReStra (Fassung 30.06.2022), Hamburg, 2022.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, 2010.
- [3] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Bebauungsplanverfahren Wilstorf Nr. 43 "Außenmühlenquartier" - Verkehrsuntersuchung, Oktober 2023.
- [4] steg Hamburg mbH, Parkplatz Hohe Straße / Rote-Kreuz-Straße - Erhebung der Nutzung und Nutzerbefragung, Hamburg, 2020.
- [5] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen - Amt für Bauordnung und Hochbau, Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze), Hamburg, 2022.
- [6] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen - Amt für Bauordnung und Hochbau, Bauprüfdienst (BPD) 2022-5 Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder, Hamburg, 2022.
- [7] Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (Hrsg.), Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2022 (jährliche Veröffentlichung seit 2007), Hamburg, seit 2007.