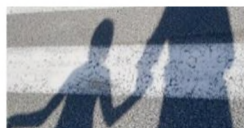


Quartier Wandsbek Markt

Mobilitätskonzept

Stand: 19.08.2025



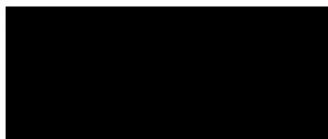
Quartier Wandsbek Markt

Mobilitätskonzept

Auftraggeber: Union Investment
Real Estate GmbH
Valentinskamp 70
20355 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter:



Projektnummer: 2021053

Stand: 19.08.2025

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ZIELSETZUNG	5
2	RAHMENBEDINGUNGEN	8
2.1	Verortung.....	8
2.2	Analyse der Verkehrserschließung	8
2.3	Zwischenfazit	13
3	MASSNAHMEN	13
3.1	Empfehlungen für übergeordnete Maßnahmen in Wandsbek	14
3.2	Fahrradparken	15
3.3	Weiterführende Mobilitätsmaßnahmen (Sharing, Kommunikation, Betrieb)	18
4	STELLPLATZBILANZIERUNG	24
4.1	Pkw-Stellplätze.....	24
4.2	Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung	28
5	ZUSAMMENFASSUNG	29
	LITERATURVERZEICHNIS	30

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Schematische Darstellung zum Mobilitätsverhalten.....	5
Abbildung 2:	Modal Split im Bestand.....	7
Abbildung 3:	Modal Split Zielwerte.....	7
Abbildung 4:	Verortung im Stadtgebiet	8
Abbildung 5:	ÖPNV-Erreichbarkeit.....	9
Abbildung 6:	ÖPNV-Anbindung	9
Abbildung 7:	Erreichbarkeit mit dem Rad	10
Abbildung 8:	Radverkehrsangebote in der Umgebung.....	11
Abbildung 9:	Free-Floating Sharing-Angebote.....	12
Abbildung 10:	Paketdienstleistungen in der Umgebung.....	12
Abbildung 11:	Themenbereich Mobilität im Integriertes Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek, 2020	14
Abbildung 12:	Bemaßung des Fahrradparkens.....	17
Abbildung 13:	Herleitung des Stellplatzbedarfs für die Wohnnutzungen gemäß „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“	25
Abbildung 14:	Auswertung der Parkhausbelegung (Union Investment 2023)	27

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Bilanzierung der Fahrradplätze gemäß BPD „Mobilitätsnachweis“	16
Tabelle 2:	Abminderung des Stellplatzbedarfs nach der Lage des Vorhabens (Lagegunst gemäß BPD 2022-2)	24
Tabelle 3:	Bedarf an Pkw-Stellplätzen gemäß BPD „Mobilitätsnachweis“ für die Nicht- Wohnnutzungen sowie gemäß der „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ für die Wohnnutzungen.....	26

1 ANLASS UND ZIELSETZUNG

Auf den Flächen des bisherigen Karstadt-Gebäudes inklusive Parkhaus am Wandsbek Markt plant Union Investment den Umbau mehrerer Gebäudeteile und die Neubebauung des bisherigen Parkhauses. Auf einer Bruttogrundfläche von etwa 30.000 m² (ohne UG, Lager- und Technikflächen) soll Raum für Büros, Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen, Praxen und Gewerbe geschaffen werden. Dabei sind etwa 125 Wohneinheiten geplant, von denen etwa 35 % gefördert werden. Während die Anlieferung über das bereits vorhandene und auch im Bestand zur Anlieferung genutzte Untergeschoss erfolgen wird, sollen alle Stellplätze in der Tiefgarage des Einkaufszentrum Quarree nachgewiesen werden. Eigene Untergeschosse oder Tiefgaragen sollen im Rahmen des Bauvorhabens nicht entstehen.

Grundlegendes Ziel des Mobilitätskonzeptes ist die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten, Kund:innen und Besuchenden zugunsten des Umweltverbundes, welcher den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie den Fuß- und Radverkehr und in Ergänzung auch Sharing-Dienstleistungen beinhaltet. Demgegenüber soll der Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, möglichst reduziert werden und damit einhergehend der Bedarf an Stellplätzen für Pkw abgemindert werden (s. Abbildung 1). Eine wesentliche Grundlage bilden dabei die bereits bestehenden sehr guten Rahmenbedingungen, auf die mit individuellen Mobilitätsmaßnahmen aufgebaut werden kann.



Abbildung 1: Schematische Darstellung zum Mobilitätsverhalten¹

Das Mobilitätskonzept soll daher:

- mit einer räumlichen Analyse der Rahmenbedingungen die daraus resultierenden Bedarfe und Potenziale prüfen
- individuelle Mobilitätsmaßnahmen für den geplanten Neubau herleiten
- prüfen, welcher Pkw-Stellplatzbedarf unter den analysierten Rahmenbedingungen und bei Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen zu erwarten ist.

¹ Mobilitätsverhalten, eigene Darstellung

Zielsetzung zum Modal Split

Der Modal Split stellt die Verkehrsmittelanteile am Wegeaufkommen dar. Dazu zählen der motorisierte Individualverkehr (MIV) als Fahrer:in und Mitfahrer:in, der Fußverkehr, der Radverkehr und schließlich der ÖPNV.

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ wird regelmäßig im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bzw. in Hamburg für die Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM) durch das infas Institut durchgeführt. Bürger:innen aller Kommunen in Deutschland werden dafür nach ihrem alltäglichen Mobilitätsverhalten befragt, um unter anderem den Modal Split zu ermitteln.

Die aktuellen Daten aus dieser Studie haben das Bezugsjahr 2017: Im gesamten Bezirk Wandsbek macht der MIV-Anteil nahezu die Hälfte der Wege aus (s. Abbildung 2). Die Wege, welche zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, ergeben etwa ein Drittel. In der zeitlichen Entwicklung wird jedoch deutlich, dass der MIV-Anteil zunehmend sinkt und erster Effekte der Mobilitätswende in Hamburg sichtbar werden. Die Daten zur zeitlichen Entwicklung beziehen sich zwar auf die Gesamtstadt Hamburg; es ist jedoch davon auszugehen, dass dieser Trend grundsätzlich auch im Bezirk Wandsbek stattfindet.

Als gesamtstädtisches politisches Ziel für das Jahr 2030 soll der MIV-Anteil auf 20 % gesenkt werden und somit den geringsten Anteil am Modal Split ausmachen. Demgegenüber soll zum einen der ÖPNV-Anteil und zum anderen der Radverkehrs-Anteil deutlich steigen.

Konkret auf das Projektgebiet bezogen, wird davon ausgegangen, dass der MIV-Anteil nahezu aller Personengruppen aufgrund der zentralen Lage und Anbindung an das ÖPNV-Netz (s. Kapitel 2) bereits im Bestand niedrig ausfällt. Darauf aufbauend wird für das zukunftsorientierte Quartier Wandsbek Markt in der Prognose ein MIV-Anteil von 10% angenommen (s. Abbildung 3).

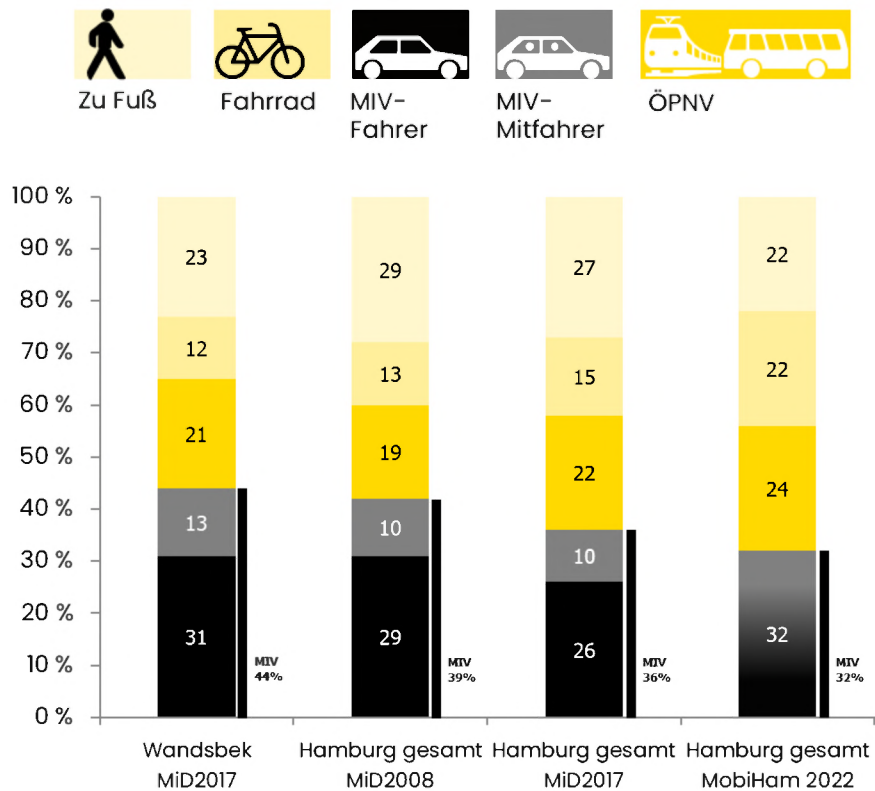
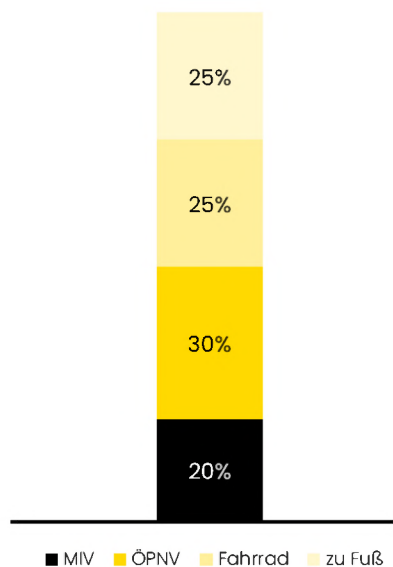


Abbildung 2: Modal Split im Bestand²

Modal Split: Politisches Ziel Hamburg 2030



Modal Split für das Quartier Wandsbek Markt unter Berücksichtigung der Zielwerte für die Gesamtstadt Hamburg und der räumlichen Analyse

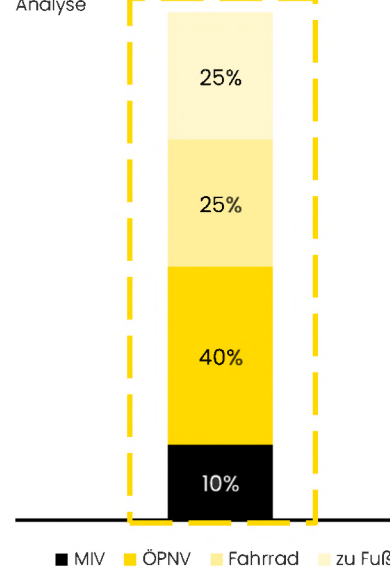


Abbildung 3: Modal Split Zielwerte³

² Modal Split in Hamburg, BVM / infas

³ Modal Split für das Projektgebiet, BVM (links) sowie eigene Annahme (rechts)

2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Verortung

Das Plangebiet befindet sich nordöstlich der Innenstadt im Bezirk Wandsbek im gleichnamigen Stadtteil und liegt unmittelbar am Wandsbek Markt, welcher das Bezirks- und Stadtteilzentrum darstellt. Hierdurch weist das Quartier eine sehr gut integrierte Lage auf. Das Umfeld ist durch eine hohe Nutzungsmischung und -dichte geprägt.

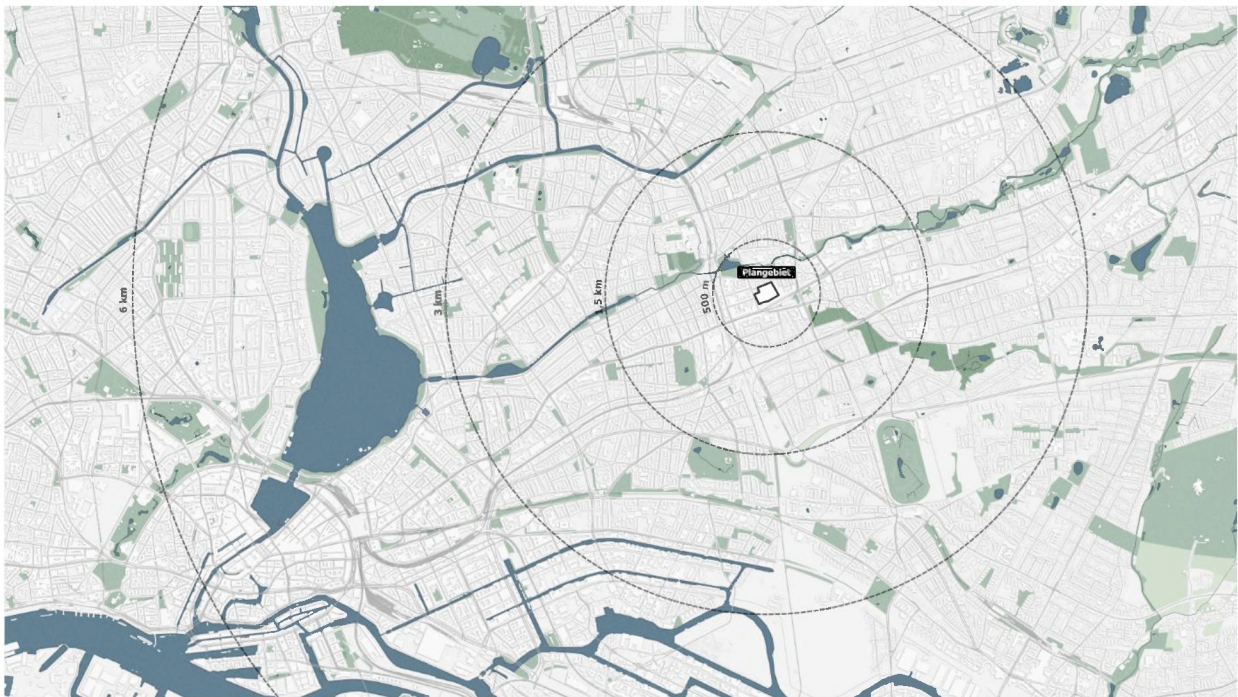


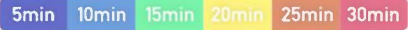
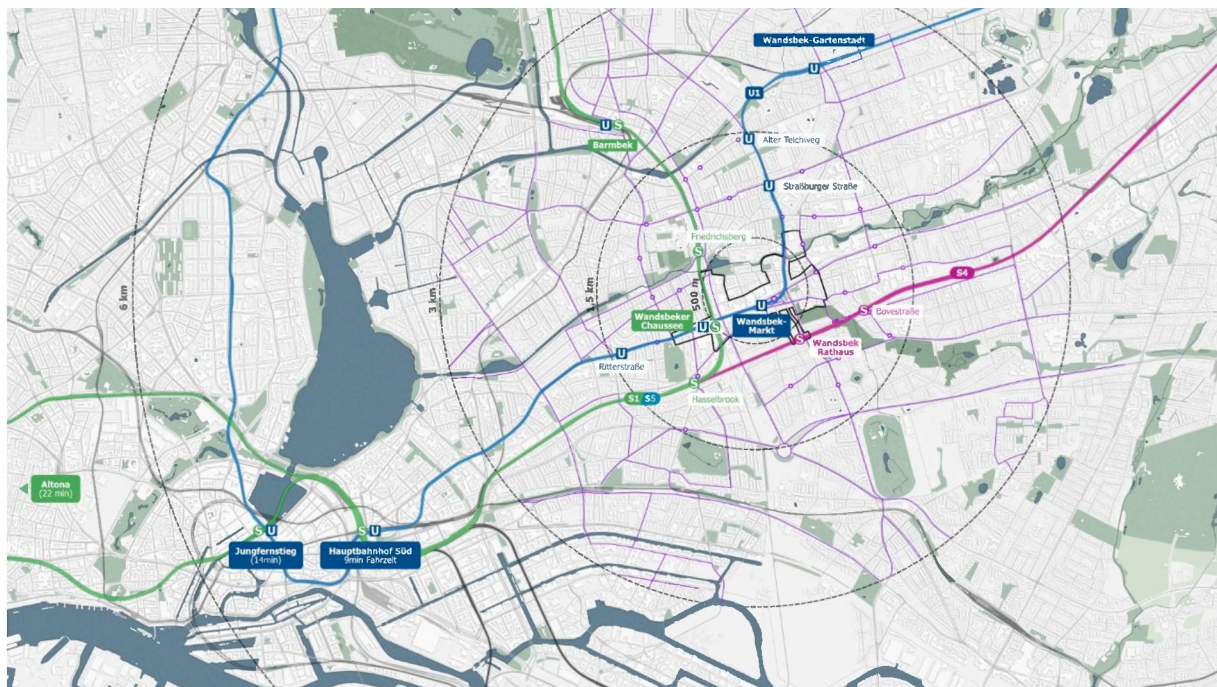
Abbildung 4: Verortung im Stadtgebiet⁴

2.2 Analyse der Verkehrserschließung

Die Anbindung durch den **ÖPNV** definiert sich derzeit zum einen durch die fußläufig 3 Minuten entfernte Haltestelle Wandsbek Markt, welche durch die Linie U1 sowie zahlreiche Buslinien bedient wird. Die Haltestelle Wandsbeker Chaussee (westliche Richtung) ist in 8 Minuten zu erreichen. Die Anbindung an die S-Bahn wird in Zukunft, durch die sich derzeit noch im Bau befindliche Linie S4 verbessert, welche in 10 Minuten zu erreichen sein wird.

Die Anbindung an den ÖPNV kann als „sehr gut“ bewertet werden.

⁴ Verortung im Stadtgebiet, eigene Darstellung auf Grundlage von openstreetmap

Abbildung 5: ÖPNV-Erreichbarkeit⁵Abbildung 6: ÖPNV-Anbindung⁶

⁵ ÖPNV-Erreichbarkeit, eigene Darstellung auf Grundlage von openstreetmap

⁶ ÖPNV-Anbindung, eigene Darstellung auf Grundlage von openstreetmap

In Bezug auf den **Radverkehr** zeigt sich, dass die Freizeitroute 3 entlang der Wandse in ungefähr 350 m (Luftlinie) Entfernung verläuft und als Zubringer für die Veloroute 6, welche wiederum 650 m nördlich entfernt verläuft, dienen kann. Südlich des Plangebiets in 400 m Entfernung verläuft die Veloroute 7 (s. Abbildung 8). Innerhalb eines typischen Radverkehrs-Radius von 6 km Luftlinie werden große Teile des Stadtgebiets erreicht, u.a. die Innenstadt (Hauptbahnhof, Jungfernstieg) sowie sämtliche verdichteten Wohnquartiere östlich der Alster.

Bike-Sharing Angebote werden durch zwei Stationen des StadtRads 350 m entfernt am Wandsbek Markt ermöglicht. Im erweiterten Radius bis zur 15-minütigen fußläufigen Erreichbarkeit befinden sich weitere StadtRad Stationen (s. Abbildung 8).

Aufgrund der Anbindung an das Velo- und Freizeitroutennetz sowie das Angebot von Sharing-Angeboten kann die Radinfrastruktur als „gut“ bewertet werden.

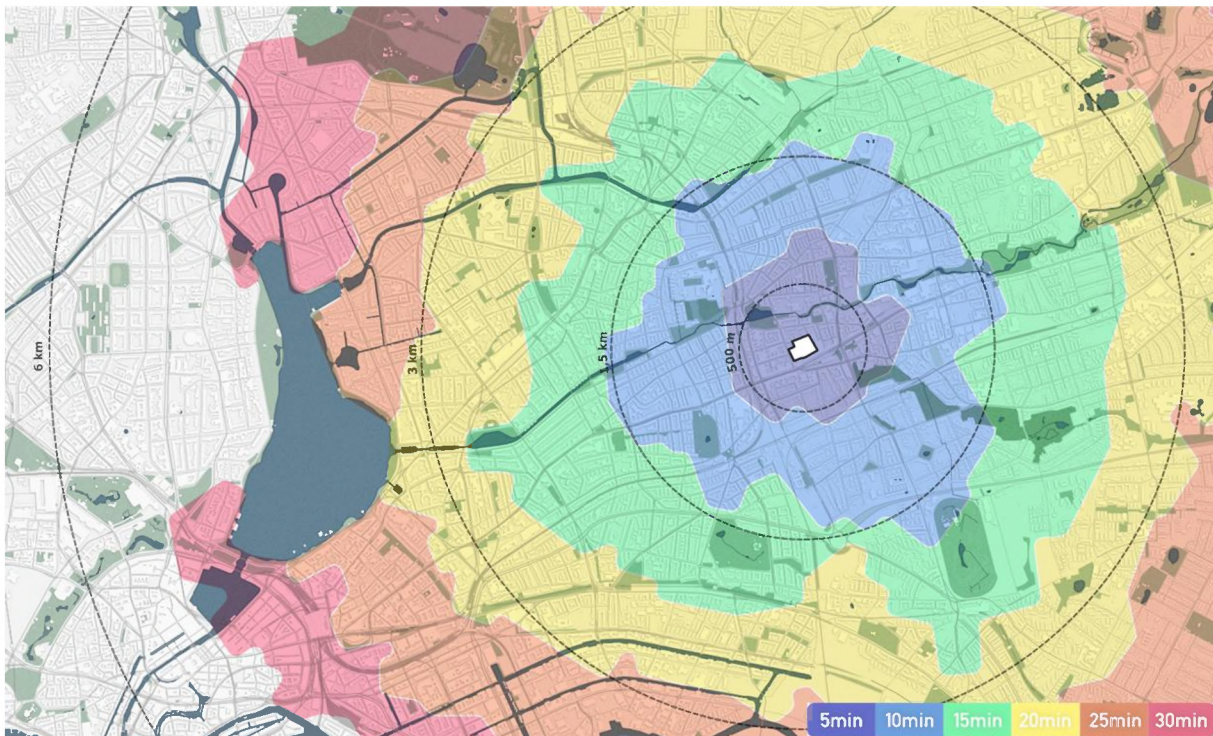


Abbildung 7: Erreichbarkeit mit dem Rad⁷

⁷ Erreichbarkeit mit dem Rad, eigene Darstellung auf Grundlage von openstreetmap

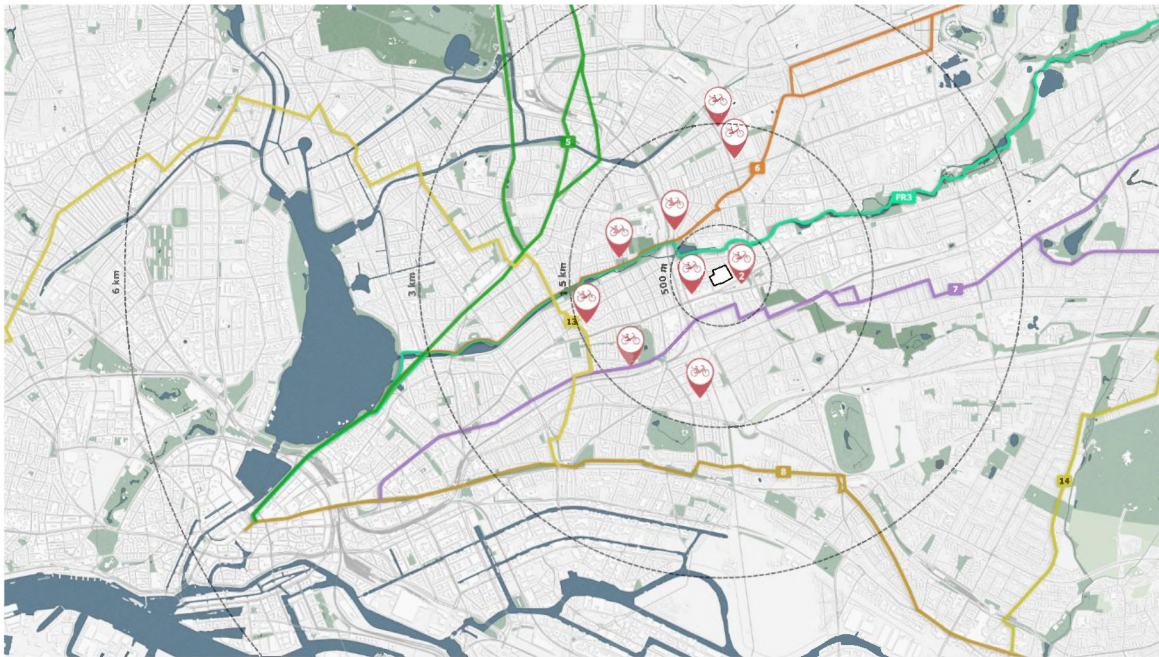


Abbildung 8: Radverkehrsangebote in der Umgebung⁸

Für den **Fußverkehr** lässt sich festhalten, dass innerhalb von 5 bis 10 Minuten viele wichtigen Nutzungen erreicht werden können. Dies begründet sich vorwiegend durch die Lage am Einkaufszentrum „Quarree“ sowie durch die hohe Nutzungsmischung und -dichte entlang der Wandsbeker Marktstraße.

Die **Car- / Roller- / Scooter-Sharing-Angebote** im Free-Floating-Prinzip werden durch alle in Hamburg verfügbaren Anbieter bedient. Das Prinzip des Free-Floatings beschreibt hierbei, dass die Fahrzeuge an jedem Ort innerhalb des Geschäftsgebietes ausgeliehen und abgestellt werden können. Auch das Ride-Sharing Angebot von MOIA kann im Plangebiet genutzt werden (s. Abbildung 9).

Zudem befindet in der Schloßstraße (im südlichen Bereich des Wandsbek Markt) eine hvv switch Station, die das Abstellen von Car-Sharing-Fahrzeugen ermöglicht und auch ein stationsgebundenes Angebot des Betreibers Cambio zur Verfügung stellt.

Darüber hinaus befinden sich zahlreiche Paketdienstleistungen und -stationen innerhalb von 500 m Entfernung (s. Abbildung 10).

⁸ Radverkehrsangebote in der Umgebung, eigene Darstellung auf Grundlage openstreetmap.org

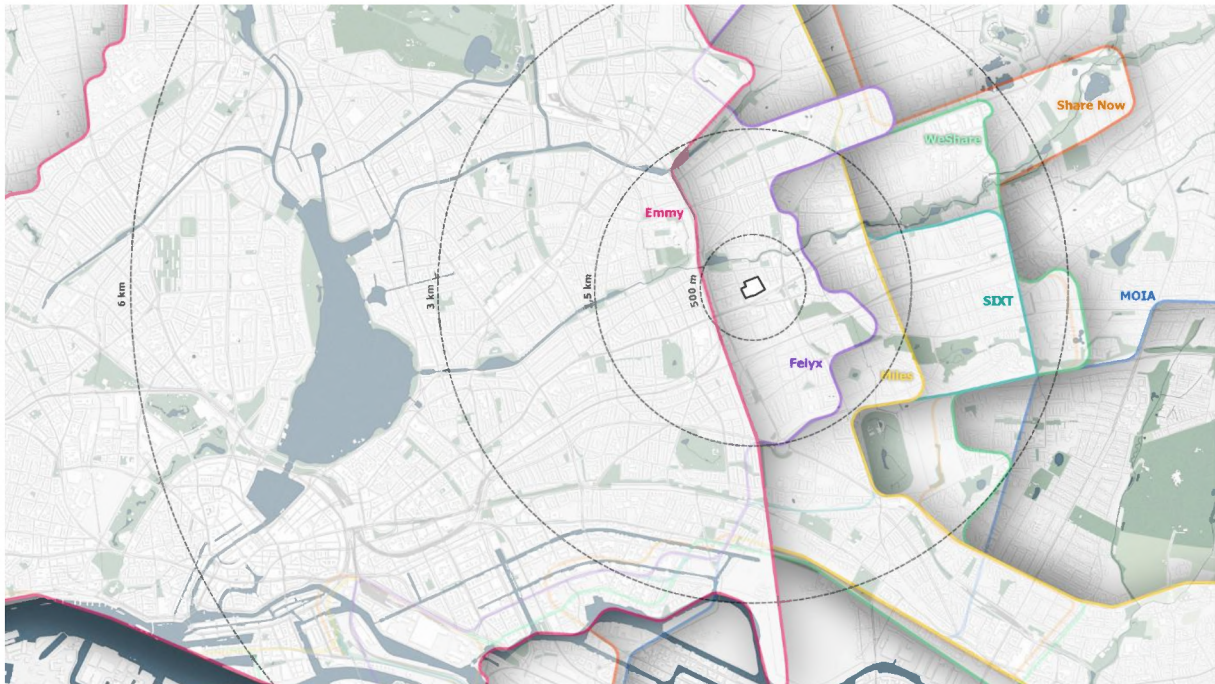


Abbildung 9: Free-Floating Sharing-Angebote⁹

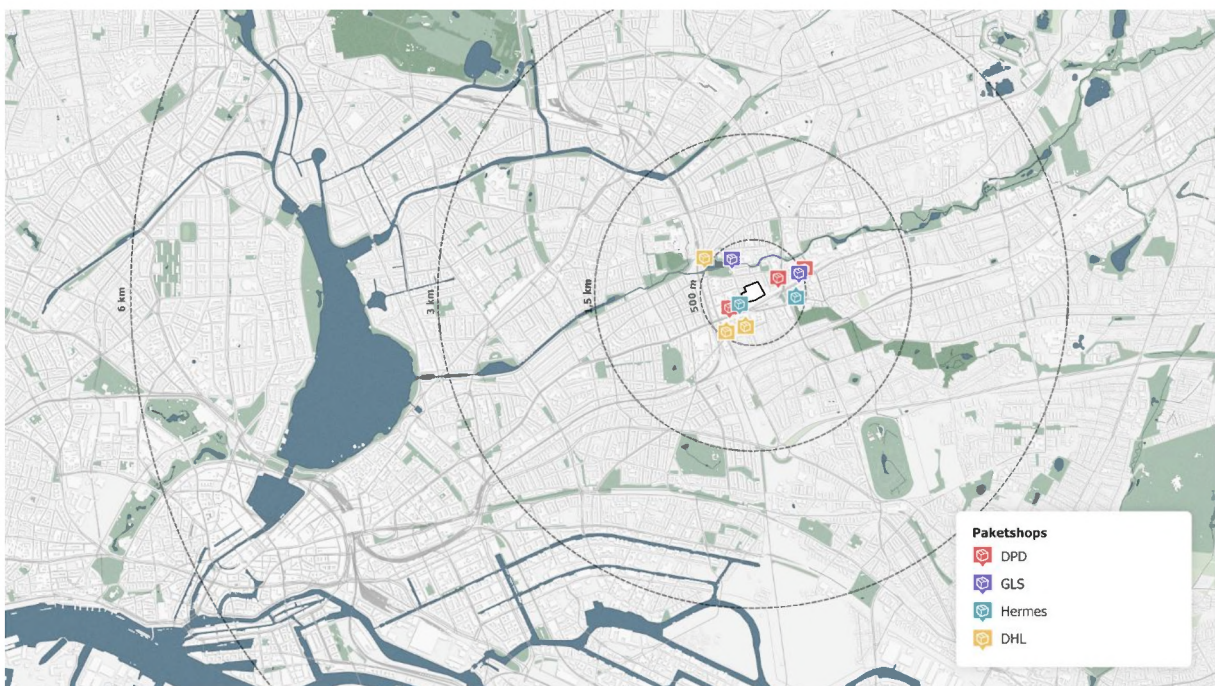


Abbildung 10: Paketdienstleistungen in der Umgebung¹⁰

⁹ MIV-Free-Floating Sharing-Angebote, eigene Darstellung auf Grundlage openstreetmap

¹⁰ Pakektdienstleistungen in der Umgebung, eigene Darstellung auf Grundlage openstreetmap

Bezüglich der **Nahversorgung** lässt sich festhalten, dass sich neben Vollsortimentern auch einige Discounter im unmittelbaren Umfeld von 500 m Entfernung befinden. Zu erwähnen ist in diesem Zusammenhang auch die Lage am Einkaufszentrums Quarree, der von Montag bis Samstag stattfindende Wochenmarkt sowie das erweiterte Angebot an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen entlang der Wandsbeker Marktstraße. Es ist folglich von intensiven Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen vor Ort auszugehen. In Bezug auf die Mobilität lassen sich daraus positive Verbund- und Verkettungseffekte schließen, d.h. es werden mehrere Nutzungen vor Ort kombiniert und nicht durch jede Nutzung neue bzw. individuelle Verkehre erzeugt.

Die Erreichbarkeit der Nahversorgung sowie Dienstleistungen wie Paketservices, gastronomische Angebote und sonstige alltägliche Bedarfe kann als „sehr gut“ bewertet werden.

2.3 Zwischenfazit

Aufgrund der dargelegten Analyse des Plangebietes und der Verkehrserschließung lassen sich folgende Aussagen ableiten:

- Das Plangebiet befindet sich in gut integrierter Lage
- Die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV ist als sehr gut zu bewerten
- Das Plangebiet ist insgesamt gut für den Radverkehr erreichbar
- Die Erreichbarkeit mit Sharing-Angeboten ist als sehr gut zu bewerten
- Die Nahversorgung ist als sehr gut zu bewerten

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass der MIV aufgrund dieser Rahmenbedingungen eine sehr untergeordnete Rolle einnehmen wird und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr im Vordergrund steht.

3 MASSNAHMEN

Da die ÖPNV-Anbindung bereits im Bestand sehr gut ist, liegt der Schwerpunkt der angestrebten Maßnahmen in der Radverkehrsförderung bzw. in baulichen Maßnahmen, die im Hochbau, in der Freiraum- sowie Straßenplanung berücksichtigt werden können. Maßnahmen betrieblicher Art (z.B. Sharing-Angebote oder Job-Tickets) sind von Dritten abhängig und können zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer im bauordnungsrechtlichen Sinne, d.h. vertraglich und langfristig, „abgesichert“ werden.

Die Planung der Fahrradplätze wird im Kapitel 3.2 beschrieben. Weiterführende Maßnahmen optionaler Art, die bei Bedarf zur Stellplatzabminderung umgesetzt werden, werden in Kapitel 3.3 dargestellt.

3.1 Empfehlungen für übergeordnete Maßnahmen in Wandsbek

Im Folgenden werden zunächst Empfehlungen und Schnittstellen zu übergeordneten Maßnahmen und Konzepten beschrieben, die schwerpunktmäßig die bezirkliche Planung betreffen, aber den Hochbau im Quartier Wandsbek Markt inhaltlich tangieren.

Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek

Für den Bezirk Wandsbek wurde 2020 ein Klimaschutzkonzept unter dem Titel „Wandsbek Gutes Klima“ (FHH, Bezirksamt Wandsbek, 2020) veröffentlicht. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen diverser Themenbereiche können anteilig Schnittstellen zur Umsetzung des hier vorliegenden Mobilitätskonzepts für das Quartier Wandsbek Markt bilden.

Zu erwähnen ist dabei die Radverkehrsförderung, indem ein zusammenhängendes Radwegenetz entwickelt wird, die Velorouten umgesetzt und die StadtRad-Stationen ausgebaut werden. Außerdem sollen Fahrradabstellanlagen vor allem bei öffentlichen Einrichtungen erweitert werden. Darüber hinaus ist die Förderung von Carsharing sowie die Ermöglichung von Flanierquartieren (Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes) wichtig.

MOBILITÄT

M	Titel	THG-Minderungs- potenziale und weitere ökologische Auswirkungen	Kosten und Förderungs- möglichkeiten	Zeitliche Umsetzbarkeit	Organi- satorische Umsetzbarkeit	Charakter der Maßnahme	Multiplikator- effekt
M1	Radverkehr fördern	wegweisend	volkswirt- schaftlich	mittelfristig	mittel	etabliert	mittel
M2	Carsharing fördern	zielführend	volkswirt- schaftlich	kurzfristig	einfach	etabliert	mittel
M3	Bezirklichen Fuhrpark klimafreundlich gestalten	wegweisend	volkswirt- schaftlich	langfristig	mittel	etabliert	mittel
M4	Flanierquartiere ermöglichen	beachtlich	volkswirt- schaftlich	kurzfristig	mittel	Pilot	mittel
M5	Nachhaltige Mobili- tät in öffentlichen Einrichtungen, Stadtteil- und Kul- turzentren fördern	beachtlich	volkswirt- schaftlich	mittelfristig	mittel	Pilot	mittel
M6	Parkraum- management intensivieren	beachtlich	volkswirt- schaftlich	mittelfristig	mittel	etabliert	mittel

Abbildung 11: Themenbereich Mobilität im Integriertes Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek, 2020¹¹

¹¹ FHH, Bezirksamt Wandsbek, Fachamt Verbraucherschutz, Gewerbe und Umwelt: Integriertes Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek, 2020

Übergeordnetes Radverkehrsnetz

Bezüglich der Anbindung des Bereichs um den Wandsbek Markt zeigt sich in der Analyse, dass der Ausbau sowohl der Verbindungen zu den Velorouten als auch zu den geplanten S-Bahnstationen zu empfehlen ist. In Rahmen des bezirklichen Radverkehrskonzepts wird dies bereits berücksichtigt. Dies ist allerdings eine übergeordnete bezirkliche Planung und ist für das Projekt als Empfehlung/Hinweis zu verstehen.

Wandsbeker Marktstraße (Rahmenplan Wandsbek Zentrum)

Die Wandsbeker Marktstraße wird als Hauptverkehrsstraße und Magistrale an Werktagen von etwa 28.000 Kfz/24h östlich der Schloßstraße bzw. 38.000 Kfz/24h westlich der Schloßstraße befahren. Der Straßenraum ist entsprechend groß dimensioniert, um für den Kfz-Verkehr leistungsfähig zu sein. Gleichzeitig besteht der Anspruch den Bereich um den Wandsbek Markt insgesamt sowohl städtebaulich als auch freiraumplanerisch aufzuwerten. Im Rahmen der gesamtstädtisch angestrebten Magistralenentwicklung bildet der Wandsbek Markt folglich einen Schwerpunkt, der in Form des Rahmenplans „Wandsbek Zentrum“ im Auftrag der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW) momentan ausformuliert wird. In diesem Kontext wird sich langfristig voraussichtlich auch der Straßenraum verändern und die Wandsbeker Marktstraße für den ÖPNV, den Rad- und Fußverkehr sowie die Aufenthaltsqualität insgesamt verbessert werden. Es ist zu empfehlen, die aktuelle Planung des Quartier Wandsbek Markt auch in Bezug zum Mobilitätskonzept in dem Rahmenplan mitzudenken.

3.2 Fahrradparken

Um die Nutzung von Fahrrädern zu fördern, ist vor allem die Quantität und Qualität der Fahrradplätze entscheidend.

Hinsichtlich der **Quantität** sind die Anforderungen aus dem BPD-Mobilitätsnachweis zu berücksichtigen. Der Stellplatzschlüssel für Fahrradplätze bei Büronutzungen ist mit 1 Stellplatz je 50 m² BGF festgelegt. Dies ergibt für die Büronutzung im Quartier Wandsbek Markt 226 nachzuweisende Fahrradplätze, wovon 181 (80 %) den Beschäftigten und mindestens 45 (20 %) den Besuchenden zur Verfügung stehen sollten. Für Läden mit geringem Besucherverkehr beträgt der Stellplatzschlüssel 1 Stellplatz je 75 m² Verkaufsnutzfläche (VKNF). Daraus ergeben sich 55 nachzuweisende Fahrradplätze, von denen 14 (25 %) für die Beschäftigten und 41 (75 %) für die Besuchenden zur Verfügung gestellt werden müssen. Für die Gastronomie wird der Stellplatzschlüssel mit 1 je 10 Sitzplätze angenommen. Daraus ergeben sich 74 nachzuweisende Fahrradplätze, von denen 19 (25 %) für Beschäftigte und 56 (75 %) für Besuchende bereitstehen sollen. Für Praxen ist ein Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 50 m² BGF vorgeschrieben. Dies ergibt 6 nachzuweisende Fahrradplätze, von denen 5 (80%) für Beschäftigte und 1

(20%) für Besuchende zur Verfügung stehen sollten. Die Fahrradplätze für die Wohnnutzungen beziehen sich auf die Größe der Wohneinheiten (s. Tabelle 1). Demnach sind unter den hier angenommenen Nutzungsangaben 276 Fahrradplätze für die Bewohner:innen und die Besuchenden einzuplanen. Zusammengefasst sind im Quartier in Summe etwa 640 Fahrradplätze zu berücksichtigen. Rd. 470 davon sollten für Dauernutzende und rd. 170 für Besucher:innen zu Verfügung stehen. Eine tabellarische Übersicht zeigt Tabelle 1. Die geltenden Regelwerke sehen vor, dass für die Nutzungen bei denen Fahrradplätze für Besuchende hergestellt werden, sich diese im Freiraum und nahe dem Eingang befinden sollten. Für die Fahrradplätze der Beschäftigten und Bewohner:innen gilt, dass sich diese auch in Tiefgaragen bzw. geschlossenen Räumen befinden können. Eine mögliche Verteilung der Fahrradplätze im Projektgebiet obliegt der baulichen Umsetzung. Hinsichtlich der Aufteilung zwischen Bügel-Parken und Lastenrad-Parken wird empfohlen, 10% der Fahrradplätze (Dauernutzende) für Lastenräder herzustellen.

Nutzung	Nutzungs- größe*	Einheit	BPD 2022-2	Stellplatz-Schlüssel	Σ	Stellplätze Dauernutzende %	Stellplätze Dauernutzende absolut	Stellplätze Besuchende %	Stellplätze Besuchende absolut
Büro	11.300	m² BGF	2.1	1 je 50 m² BGF	226	80%	181	20%	45
Läden mit geringem Besucherverkehr (Shop/Retail)	4.100	m² VKNF**	3.1.2	1 je 75 m² VKNF	55	25%	14	75%	41
Gastronomie	740	Sitzplätze	6.1	1 je 10 Sitzplätze	74	25%	19	75%	56
Praxis	280	m² BGF	2.1	1 je 50 m² BGF	6	80%	5	20%	1
Gewerbe	120	m² BGF	9.1	1 je 300 m² BGF	1	80%	1	20%	0
SUMME für die Nicht-Wohnnutzungen					361		213		142

Wohnen (Mix)	44	WE mit bis zu 50 m² WF	1.2	1,0 je WE	44	90%	40	10%	4
	41	WE mit bis zu 75 m² WF	1.2	2,0 je WE	82	90%	74	10%	8
	17	WE mit bis zu 100 m² WF	1.2	3,0 je WE	51	90%	46	10%	5
	16	WE mit bis zu 125 m² WF	1.2	4,0 je WE	64	90%	58	10%	6
	7	WE größer als 125 m² WF	1.2	5,0 je WE	35	90%	32	10%	4
SUMME inklusive Wohnnutzungen					637		461		169

Rundungsbedingte Abweichungen möglich

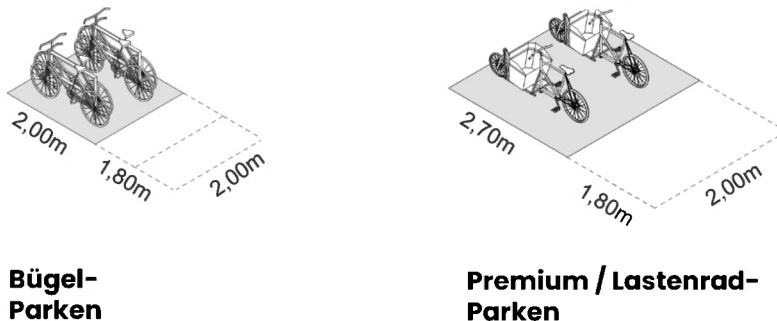
* Angaben gemäß ppp architekten+stadtplaner, Juni 2025

** 85% der BGF

Tabelle 1: Bilanzierung der Fahrradplätze gemäß BPD „Mobilitätsnachweis“

Weitere Fahrradplätze (mindestens zur Erfüllung der bauordnungsrechtlich geforderten Anzahl) werden im Rahmen der Detailplanung im Freiraum integriert.

Neben der Quantität ist auch die **Qualität** der Fahrradplätze maßgeblich. Die Bemaßung der herzustellenden Fahrradplätze orientiert sich sowohl daran, ob sich diese im Freiraum oder im geschlossenen Gebäude befinden als auch an der Art des Stellplatzes. Für Fahrradbügel gilt, dass für zwei Fahrradplätze die Länge und Breite jeweils 2,00 m betragen sollte, zzgl. einer Rangierfläche mit einer Tiefe von 1,80 m. Für das Abstellen von Lastenrädern wird eine Tiefe des Stellplatzes von 2,70 m, eine Breite von 2,00 m sowie Platz für weiteres Rangieren von 1,80m Länge empfohlen (s. Abbildung 12).



**Bügel-
Parken**

**Premium / Lastenrad-
Parken**

Abbildung 12: Bemaßung des Fahrradparkens¹²

Neben der Bemaßung ist die Zugänglichkeit besonders zu beachten: So wird die geplante Fahrradgarage im Untergeschoss des Baufelds 2 durch einen Aufzug und eine Rampe erfolgen mit Anbindung an die Wandsbeker Königstraße erschlossen. Die Trennung vom Kfz-Verkehr sorgt dabei nachvollziehbar für eine deutliche Qualitätssteigerung für die Radfahrenden. Der Aufzug ist aufgrund der Dimensionierung auch für Lastenräder nutzbar.

Darüber hinaus wurden folgende Punkte bei der Planung berücksichtigt, die sich am BPD-Fahrradparken orientieren:

- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus
- Minimierung von Witterungseinflüssen (insbesondere für Dauernutzende)
- Unkompliziertes Abstellen aller Fahrradtypen

¹² Bemaßung des überdachten Fahrradparkens, eigene Darstellung

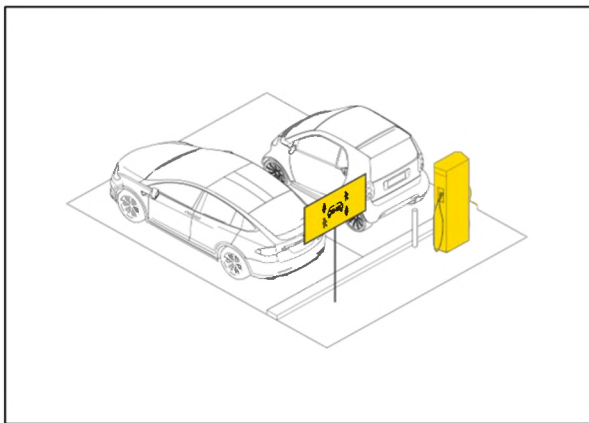
3.3 Weiterführende Mobilitätsmaßnahmen (Sharing, Kommunikation, Betrieb)

Um weitere Anreize zu setzen, die Verkehrsmittel des Umweltverbundes in breitem Umfang zu nutzen und somit im Sinne der angestrebten Mobilitätswende proaktiv die Nutzung von nachhaltiger Mobilität zu fördern, können weitere Maßnahmen sinnvoll sein.

Folgend werden in Form von Steckbriefen Mobilitätsmaßnahmen vorgestellt, welche sich bereits in anderen Projekten bewährt haben. Die Steckbriefe beinhalten neben der Beschreibung der Maßnahmen auch Hinweise zum Use-Case, eine Dimensionierung sowie einen Vorschlag zur Verortung.

(Zur Erfüllung des Stellplatznachweises sind die folgend aufgeführten Maßnahmen nicht zwingend).

Stationsgebundenes Carsharing (in der Tiefgarage):

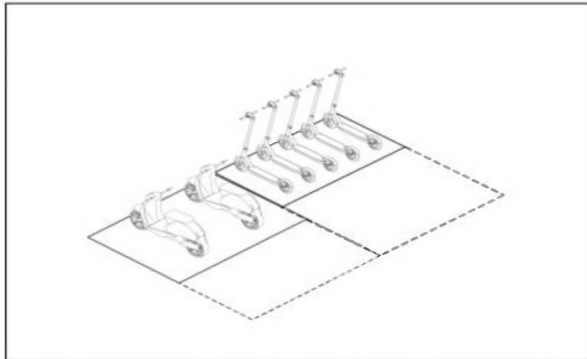


Quelle: ARGUS

Ziele	Reduzierung des MIV-Anteils durch die Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Carsharing Angebot (24/7)
Betrieb	Privater Dienstleister
Good Practice Beispiele	hvv switch; Cambio Carsharing

Lage	Stellplätze in der Tiefgarage nahe der Zufahrtsrampe
Erläuterung zur Lage	Feste Stellplätze, zu denen der Zugang für Nutzer:innen des Carsharings gewährleistet ist
Anforderung	Leichte Erreichbarkeit sowie Bedienung. Erhöhte Breite zur Vermeidung von Parkschäden; Reservierungsmöglichkeit
Dimensionierung	Herleitung über Referenzprojekte auf Basis wirtschaftlicher Auslastung; 2 Stationsgebundene Car-Sharing-Fahrzeuge
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	5,0 m x 2,5 m (ohne Bewegungsfläche)

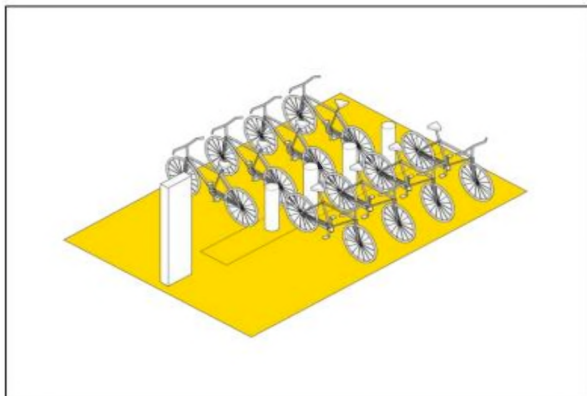
Abstellfläche für Mikromobilität:



Ziele	Sortieren und Ordnen der Mikromobilitätsangebote; Alternatives Last-Mile-Angebot bieten; Anschluss an U- und S-Bahn verbessern
Nutzendengruppen	Bewohnende, Mitarbeitende und Besuchende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Fahrt von der S-Bahn ins Projektgebiet
Betrieb	Bereitstellen, Warten und Reinigen der Scooter durch externen Anbieter; Koordination mit Mikromobilitätsdienstleistenden
Good Practice Beispiele	Jelbi-Stationen in Berlin, Scooter-Abstellflächen in der Sternschanze

Lage	Verortung von 1 – 2 Stationen in direkter Nähe zur Wandsbeker Marktstraße
Erläuterung zur Lage	Verortung ausgewiesener Abstellflächen im Straßenraum Stationsgebundenes Abstellen forcieren (via Geofencing)
Anforderung	Gute Sichtbarkeit in der Wegeketten Nähe zum Büro bzw. anderen Hotspots; Anfahrbarkeit durch E-Mopeds ermöglichen; ggf. Bügel für E-Scooter
Dimensionierung	Für 10 E-Scooter mit 0,3 m x 2,5 m je Scooter Für 5 E-Mopeds mit 1,0 m x 2,0 m je Moped
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	2,5 m x 3,0 m je Scooter-Stellfläche 2,0 m x 5,0 m je Moped-Stellfläche

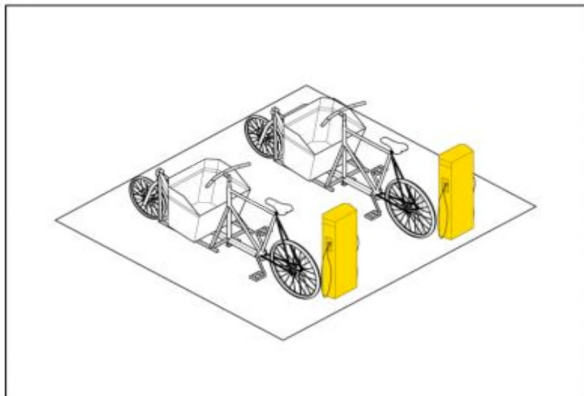
StadtRad-Station:



Ziele	Nutzenden flexible und einfache Fahrradnutzung ermöglichen Erreichbarkeit der S-Bahn erleichtern Flexible Rückgabe an Stationen im gesamten Stadtgebiet möglich
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Erreichen umliegender Ziele (z.B. U- und S-Bahn) ohne eigenes Transportmittel
Betrieb	DB Rent StadtRad Hamburg
Good Practice Beispiele	StadtRad-Station U-Bahn Wandsbek Markt

Lage	An der Wandsbeker Königstraße
Erläuterung zur Lage	In Absprache mit StadtRAD und Bezirk Fläche auf den Privatflächen bereitstellen
Anforderung	Gute Zugänglichkeit Etabliertes System mit hoher Stationsdichte Station in unmittelbarer Nähe des Areals
Dimensionierung	Station mit Platz für 16 Leihfahrräder
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	16,2 m x 2,1 m ohne Bewegungsfläche für 16 Fahrräder in Solo Anordnung

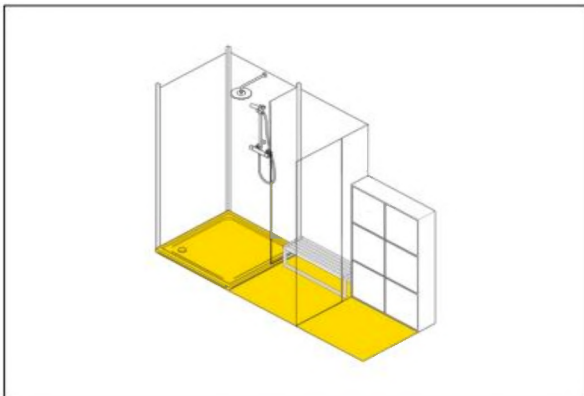
Lastenfahrradsharing:



Ziele	Transporte ohne Auto erleichtern Abhängigkeit der Nutzer von Pkw reduzieren Pkw-freie Familienausflüge ins Hamburger Umland
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Transport z.B. von Einkäufen oder Kindern
Betrieb	Private Dienstleister, Bedarfevaluation
Good Practice Beispiele	Sigo Lastenradverleih Lincoln Siedlung, Darmstadt

Lage	Mobilitätsfoyer im EG
Erläuterung zur Lage	Zentrale Lage, gute Auffindbarkeit, Nähe zu Micro-Carrier
Anforderung	Gute Zugänglichkeit Einfacher Buchungsvorgang
Dimensionierung	Herleitung über Referenzprojekte auf Basis wirtschaftlicher Auslastung: 4 – 5 Lastenräder zu empfehlen
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	Je Lastenfahrrad mind. 2,7 m x 1,0 m (ohne Bewegungsfläche)

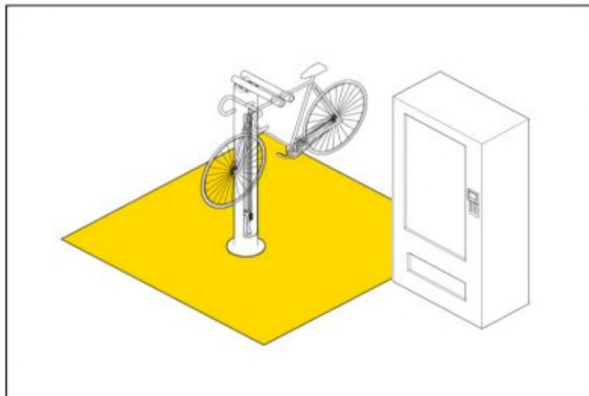
Duschen und Umkleidekabinen:



Ziele	Bereithaltung von Duschkmöglichkeiten für die Mitarbeiter:innen zur Herstellung von besonders benutzerfreundlichen Fahrrad-Stellplätzen
Nutzendengruppen	Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt
Use-Cases	Arbeitsweg mit dem Fahrrad anschließende Dusche
Betrieb	Reinigung und Wartung durch Facility Management
Good Practice Beispiele	Fitnessstudio

Lage	Zentral im Mobilitätsfoyer oder in der Tiefgarage
Erläuterung zur Lage	Gute Erreichbarkeit; kurze Wege zwischen Fahrradabstellanlagen und den Duschen/Umkleidekabinen
Anforderung	Leichte und barrierefreie Erreichbarkeit; regelmäßige Reinigung; hohe Aufenthaltsqualität; ggf. Vermietung Handtuch; Kopplung mit Empfang eines Unternehmens bzw. Management des Marktes
Dimensionierung	Je 50 Fahrradplätze 1 Dusche mit Umkleide (insgesamt 5 Einheiten) Je 10 Fahrradplätze 1 Smartlocker (insgesamt 25 Einheiten)
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	Je Dusche mit Umkleide 4,0 m x 2,0 m Für 9 Smartlocker auf 1,0 x 1,0 m

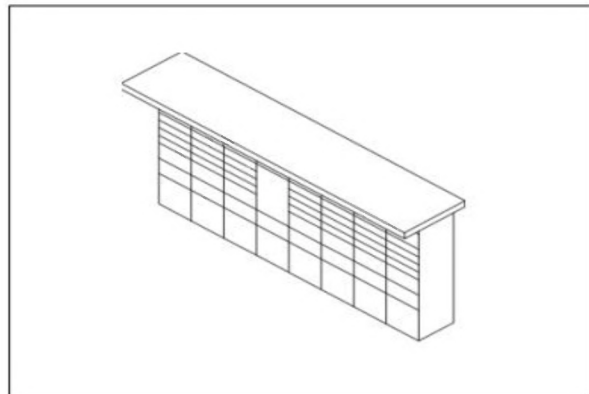
Fahrradselbstservice:



Ziele	Antrittswiderstand zur Fahrradnutzung verringern Attraktivität des Fahrradfahrens steigern Interesse am Fahrradfahren steigern
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Kleinere Reparaturen und Wartungen am Fahrrad selbst durchführen
Betrieb	Installation und Wartung; Mobilitätsfoyer: Automat für Ersatzteile
Good Practice Beispiele	HafenCity Universität Hamburg rastl, Continental, Schwalbe, Ziegler Metall

Lage	1 Station im öffentlichen Straßenraum Je 1 Station in direkter Nähe zu den Fahrradabstellanlagen Mobilitätsfoyer
Erläuterung zur Lage	Möglichst hohe Sichtbarkeit und Sicherheit durch soziale Kontrolle
Anforderung	Gute und ebenerdige Zugänglichkeit Unkomplizierte Nutzung
Dimensionierung	Ein Fahrradselbstservice pro Fahrradgarage
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	Je Fahrradselbstservice ca. 3,0 m x 3,5 m Station mit Automat: zgl. 0,5 m x 3,0 m

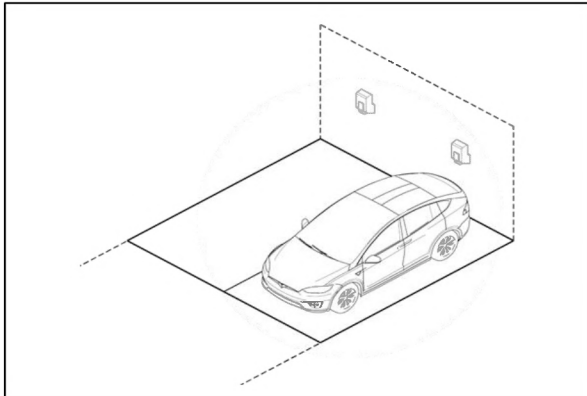
Paketstation:



Ziele	KEP-Anlieferungsverfahren beschleunigen, tageszeitunabhängige Zustellmöglichkeit für die Nutzenden schaffen
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	Paketzustellung und -versand (24/7)
Betrieb	Anbieterübergreifende White-Label-Lösung anzustreben
Good Practice Beispiele	Hamburg Box (DB Smart City)

Lage	Logistikfläche/Logistik-Hub
Erläuterung zur Lage	Andienung durch Kleintransporter; Ausreichende Bewegungsfläche; Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Anfahrbarkeit für Wartung; Nähe zum Mobilitätsfoyer (Micro-Carrier)
Anforderung	Stromanschluss; barrierefreie Erreichbarkeit
Dimensionierung	X Pakete je Tag * 2 Tage * 50 % an Station = 15 Pakete / Boxen je laufenden Meter; 80 Pakete/Jahr/Person
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	klassische Paketstation 9,25 m x 1,0 m (ohne Bewegungsfläche)

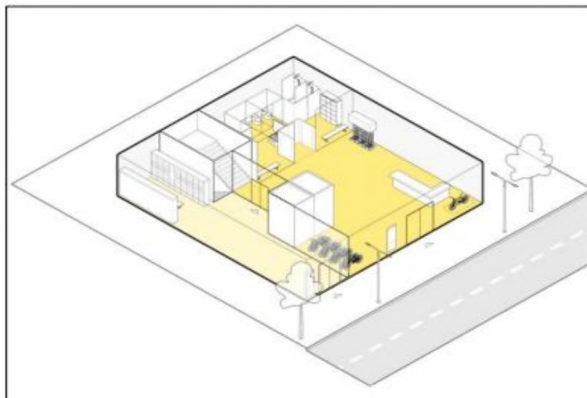
E-Ladeinfrastruktur:



Ziele	Förderung Elektromobilität
Nutzendengruppen	Pkw-Nutzende Bewohner:innen des Quartier Wandsbek Markt
Use-Cases	Lage an den Wänden der TG; Mittige Platzierung; Leichte Bedienbarkeit;
Betrieb	Installation; Wartung und Abrechnung durch privaten Dienstleister
Good Practice Beispiele	Pergolenviertel Hamburg

Lage	UG Gebäude/Tiefgarage
Erläuterung zur Lage	Bündelung der Stellplätze mit vorhandener Ladeinfrastruktur; Möglichst niedriger Antrittswiderstand, Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Anfahrbarkeit für Wartung
Anforderung	Lage an den Wänden der TG; Mittige Platzierung; Leichte Bedienbarkeit; ggf. Integration in Parkleitsystem
Dimensionierung	40 % Ausstattung mit Wallboxen; 60 % mit Leerrohren vorgerüstet.
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	5,0 m x 2,5 m (ohne Bewegungsfläche)

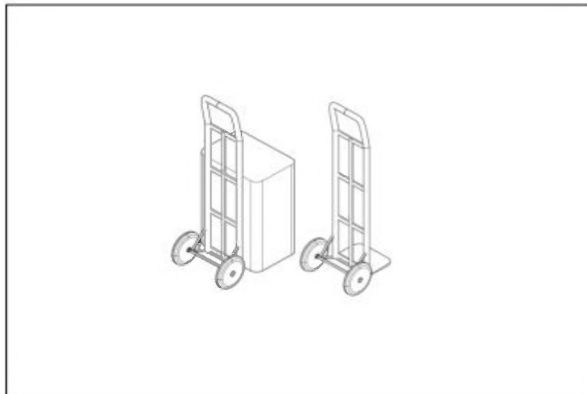
Mobilitätsfoyer:



Ziele	Mobilitätsangebote bündeln; Anlauf- und Infopunkt für Fragen bzgl. Der Mobilität; Mobilitätsmanagement
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt und ggf. benachbarter Quartiere
Use-Cases	
Betrieb	Wartung durch Facility Management; Betrieb durch einzelne private Dienstleister
Good Practice Beispiele	GWG Mobilitätsstation in München

Lage	EG, zentral erreichbar von der Großen Elbstraße
Erläuterung zur Lage	Gute Sichtbarkeit, Auffindbarkeit;
Anforderung	Barrierefreie Erreichbarkeit
Dimensionierung	1 zentrales Mobilitätsfoyer
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	klassische Paketstation 9,25x1,0 m(ohne Bewegungsfläche)

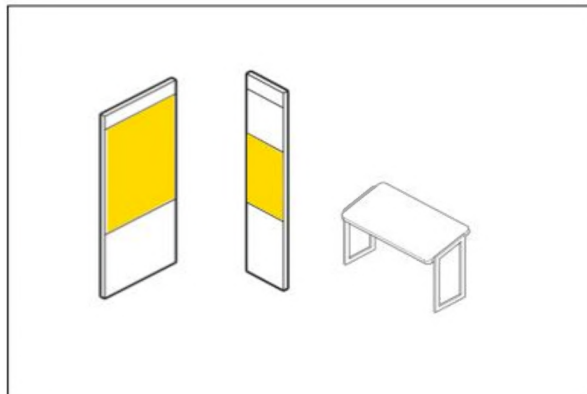
Micro-Carrier:



Ziele	Erleichtern des Transports von Einkäufen Letzte Meile vom Supermarkt zum Zielort zu Fuß zurücklegen
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt
Use-Cases	Unterstützung beim Einkauf in der Markthalle
Betrieb	Wartung und Reparatur durch Facility Management;
Good Practice Beispiele	GWG Mobilitätsstation München

Lage	In den Eingangsbereichen der Markthalle
Erläuterung zur Lage	Gute Erreichbarkeit in Nähe zu den Einkaufsmöglichkeiten. Darüber hinaus Angebote wie Sackkarren zum Verleih im Mobilitätsfoyer
Anforderung	Leichte Bedienbarkeit; Verständliches Leihsystem
Dimensionierung	In jedem Supermarkt-Eingangsbereich jeweils eine Abstellfläche
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	Je Abstellfläche ca. 2,0 m x 1,0 m (ohne Bewegungsfläche)

Infoscreens:



Ziele	Mobilitätsangebote übersichtlich darstellen
Nutzendengruppen	Bewohnende und Mitarbeitende des Quartier Wandsbek Markt
Use-Cases	Darstellung des Busfahrplans und der zu Verfügung stehenden Sharing-Angebote
Betrieb	Privater Dienstleister
Good Practice Beispiele	Veomo Abfahrtsmonitor

Lage	Mobilitätsfoyer, Tiefgarage
Erläuterung zur Lage	Gut sichtbar, zentral angeordnet; leicht erreichbar.
Anforderung	Sichtbarkeit innerhalb der Wegeketten; Nähe zum Büro Eingang und Aufzug; Mindestens ein Screen im Mobilitätsfoyer
Dimensionierung	3 Infoscreens im Quartier. Zentraler Infoscreen im Mobilitätsfoyer
Fläche (Vorschlag) Tiefe x Breite	1,0 m x 1,0 m + Bewegungsfläche

4 STELLPLATZBILANZIERUNG

4.1 Pkw-Stellplätze

Die Bilanzierung der Pkw-Stellplätze wurde (wie auch bereits die der Fahrradplätze) mit den Angaben aus dem BPD-Mobilitätsnachweis (2022-2) berechnet. Neben den Schlüsseln zu Berechnung bietet der BPD auch Möglichkeiten zur Abminderung und Reduzierung der erforderlichen Stellplätze. Für das Quartier Wandsbek Markt kann eine grundsätzliche Abminderung durch die Lagegunst erfolgen. Weitere Reduzierungsmöglichkeiten durch Maßnahmen des Mobilitätskonzepts können bei Bedarf angewandt werden.

Die Lagegunst bezeichnet „die günstige Lage des Vorhabengrundstücks bezüglich der verkehrstechnischen Erreichbarkeit [...], hier insbesondere die gute Erreichbarkeit des Vorhabengrundstücks ohne Kfz-Nutzung. [...] Je nach Lage des Vorhabens innerhalb der Stadt und der Anbindung an den ÖPNV kann der ermittelte Stellplatzbedarf anhand der Tabelle 2 pauschal ohne weiteren Nachweis reduziert werden“ (BPD 7.1).

	Stufe 1: Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge ≤ 600 m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge ≤ 300 m	Stufe 2: Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge ≥ 600 m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge ≥ 300 m
Vorhaben Innere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 40%	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 20 %
Vorhaben Äußere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu 30%	keine Reduzierung

Tabelle 2: Abminderung des Stellplatzbedarfs nach der Lage des Vorhabens (Lagegunst gemäß BPD 2022-2)

Der Stellplatzschlüssel für Pkw ist für Büronutzungen mit 1 Stellplatz je 80 m² BGF festgelegt. Somit würden für die Büronutzungen insgesamt 141 Stellplätze erforderlich. Aufgrund der Lagegunst können diese um 40 % reduziert werden, so dass 85 Stellplätze nachzuweisen sind. Für Läden mit geringem Besucherverkehr wird ein Stellplatzschlüssel von 1 je 75 m² VKNF angesetzt. Daraus ergibt sich, ebenso unter Berücksichtigung der Lagegunst, ein Bedarf an 33 Stellplätzen. Für die Gastronomie wird ein Stellplatzschlüssel von 1 je 10 Sitzplätze angenommen, so dass -auch hier unter Berücksichtigung der

Lagegunst- 44 Stellplätze zu realisieren sind. Der Stellplatzschlüssel für Praxen beträgt 1 Stellplatz je 80 m² BGF. Dies ergibt unter Berücksichtigung der Lagegunst 2 nachzuweisende Stellplätze, wovon beide (80 %) den Beschäftigten zur Verfügung stehen sollte. Für das Gewerbe wird ein Stellplatzschlüssel von 1 je 100 m² BGF angenommen. Nach Berücksichtigung der Lagegunst ist ein Stellplatz für Beschäftigte erforderlich.

Insgesamt beträgt die Anzahl der erforderlichen Pkw-Stellplätze für die Nicht-Wohnnutzungen unter Berücksichtigung der Lagegunst 165 Stellplätze (s. Tabelle 3).

Zur Herleitung des Stellplatzbedarfs für das Wohnen (nicht bauordnungsrechtlich geregelt) wird die „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ herangezogen, welche von der TUHH und dem HVV im Auftrag der Stiftung Lebendige Stadt erstellt wurde. Darin wurden auf Basis einer Auswertung von 900 Wohnquartieren in Hamburg und Osnabrück Berechnungsfaktoren zum Stellplatzbedarf abgeleitet, die sich aus einer Multiplikation von Werten ergibt, die entsprechend der Handreichung wie folgt angesetzt wurden:

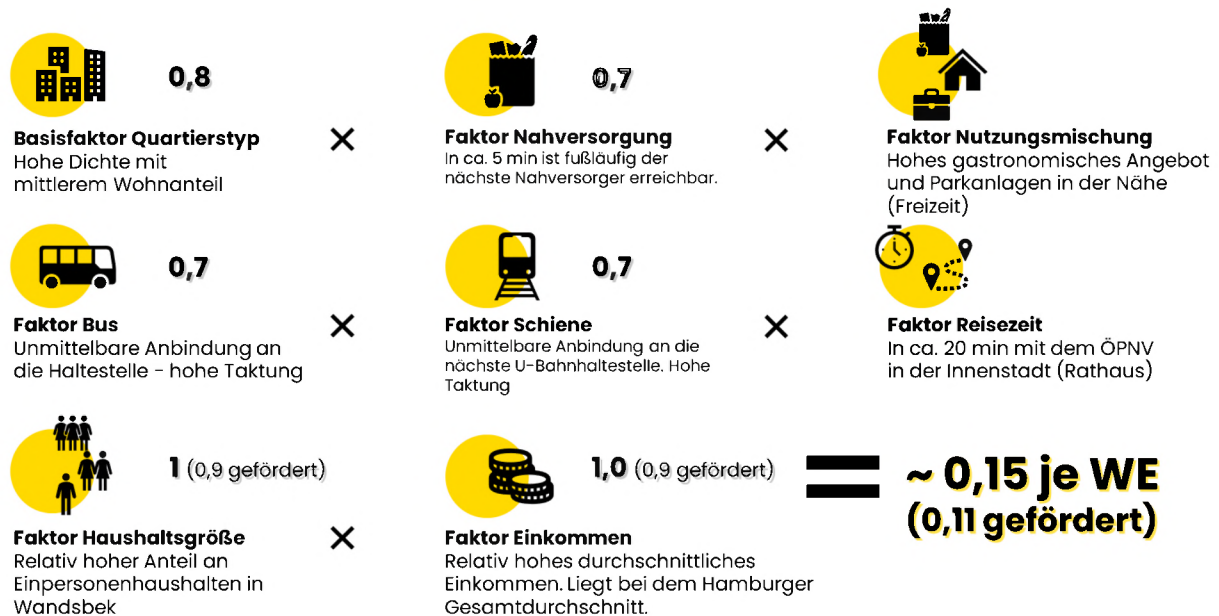


Abbildung 13: Herleitung des Stellplatzbedarfs für die Wohnnutzungen gemäß „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“¹³

Unter Berücksichtigung der ermittelten Stellplatzschlüssel ergeben sich insgesamt 12 Stellplätze für die nicht geförderten und 5 Stellplätze für die geförderten Wohnungen.

¹³ Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel, Stiftung Lebendige Stadt (Hrsg.)

Nutzung	Nutzungsgröße*	Einheit	BPD 2022-2	Stellplatz-Schlüssel	Σ	Nachweis unter Berücksichtigung der Lagegunst (gem. BPD 2022; -40 %)				
						Σ	Stellplätze Dauernutzend %	absolut	Stellplätze Besuchende %	absolut
Büro	11.300	m² BGF	2.1	1 je 80 m² BGF	141	85	80%	68	20%	17
Läden mit geringem Besucherverkehr (Shop/Retail)	4.100	m² VKNF**	3.1.2	1 je 75 m² VKNF	55	33	25%	8	75%	25
Gastronomie	740	Sitzplätze	6.1	1 je 10 Sitzplätze	74	44	25%	11	75%	33
Praxis	280	m² BGF	2.1	1 je 80 m² BGF	4	2	80%	2	80%	0
Gewerbe	120	m² BGF	9.1	1 je 100 m² BGF	1	1	80%	1	80%	0
SUMME für die Nicht-Wohnnutzungen					275	165		87		75
Wohnen (Mix ohne gefördert)	83	WE		0,15 je WE	12	12				
Wohnen (gefördert)	42	WE		0,11 je WE	5	5				
SUMME inklusive Wohnnutzungen					292	182				

Rundungsbedingte Abweichungen möglich

* Angaben gemäß ppp architekten+stadtplaner, Juni 2025

** 85% der BGF

Tabelle 3: Bedarf an Pkw-Stellplätzen gemäß BPD „Mobilitätsnachweis“ für die Nicht-Wohnnutzungen sowie gemäß der „Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ für die Wohnnutzungen

Die ermittelten Stellplatzbedarfe für die geplanten Nutzungen sollen gemeinsam mit den Bedarfen für die Bestandsnutzungen in der bestehenden Stellplatzanlage des Einkaufszentrums Quarree nachgewiesen werden. Diese umfasst gemäß Stellplatznachweis von IDEA-Architekten vom 30.08.2019 insgesamt 934 Stellplätze. Davon waren zum Zeitpunkt des Nachweises 64 Stellplätze überzählig, d. h. keiner der Nutzungen im Gebäudekomplex zugeordnet.

Einsparpotential hinsichtlich bereits hergestellter Stellplätze bietet zudem die (Neu)-Betrachtung einzelner Nutzungen des Einkaufszentrums. So sind beispielsweise für das dort ansässige Kino 197 Stellplätze vorgesehen. Laut der damals gültigen Richtlinie FA 1/2013 – ABH wären jedoch nur 138 Stellplätze bauordnungsrechtlich erforderlich gewesen. Diese Zahl leitet sich aus der Berechnung der notwendigen Stellplätze anhand der Sitzplätze des Kinos und des Berechnungsschlüssels (1 Stellplatz je 10 Sitzplätze) ab. Noch wichtiger stellt sich aber der erfolgte Umbau der Kinosäle dar. Diese wurden im Zuge einer Sanierung im Jahr 2021 in Bezug auf die Anzahl der Sitzplätze erheblich verkleinert. Von ursprünglich 1.381 Sitzplätzen stehen seither nur noch 595 zur Verfügung (786 weniger). Unter Berücksichtigung der FA 1/2013 wären nach der Sanierung des Kinos somit nur noch rd. 60 Stellplätze notwendig. Gegenwärtig besteht somit ein Überhang von 137 Stellplätzen.

In Summe mit den oben benannten 64 Stellplätzen, die ohnehin zur Verfügung stehen, ergibt sich bauordnungsrechtlich somit ein Potential von mindestens 201 Stellplätzen (167 + 64), das für die Planung genutzt werden könnte.

Neben den bauordnungsrechtlichen Belangen hinsichtlich des Nachweises von Stellplätzen im Bestand ist auch eine Überprüfung der Funktionalität notwendig. Hierzu kann auf eine Analyse und Auswertung der Parkhausbelegung von Union Investment bzw. Contipark zurückgegriffen werden (s. Abbildung 14).

Gesamtanzahl Tage		516	Durchschnittliche occ		45%
			Tage mit Maximalauslastung unter 75%		510 99%
			Tage mit Maximalauslastung unter 50%		304 59%
Top 10 Tage occ	% Belegt	Freie Plätze	Top 10 Monate occ	Durchschnittliche occ	Anteil unter 50%
17.12.2022	86%	130	Dez 22	55%	19%
01.10.2022	78%	197	Nov 22	55%	23%
18.02.2023	77%	209	Apr 23	50%	32%
19.11.2022	77%	213	Feb 23	49%	50%
23.12.2022	76%	215	Mrz 23	49%	32%
08.04.2023	75%	231	Jan 23	47%	45%
26.11.2022	75%	233	Sep 22	46%	63%
27.11.2022	75%	233	Mai 23	43%	45%
14.01.2023	74%	237	Feb 22	42%	71%
10.12.2022	73%	246	Okt 22	42%	71%

Abbildung 14: Auswertung der Parkhausbelegung (Union Investment 2023)

Nach Auswertung der Daten aus dem Zeitraum vom 01.01.2022 bis zum 31.05.2023 (516 Tage) wird deutlich, dass das Parkhaus trotz einzelner Spitzentage nur schwach ausgelastet ist. So lag die Belegung in 59% der Fälle unter 50%. In 99% der Fälle lag sie unter 75%. Die höchste Auslastung des Parkhauses wurde am Samstag, den 17.12.2022 mit 86% erreicht.

Insofern wird deutlich, dass der Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen durch den Umbau nicht nur bauordnungsrechtlich, sondern auch tatsächlich funktional in der bestehenden Stellplatzanlage gedeckt werden kann.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass große Teile der Fahrradplätze die Kriterien für „besonders benutzerfreundliche Fahrradplätze“ gemäß BPD-Mobilitätsnachweis erfüllen und eine Abminderung des bauordnungsrechtlichen Bedarfs an Stellplätzen für Pkw (über die Lagegunst hinaus) begründbar wäre. Sofern sich das Verhältnis zwischen tatsächlich geplanten und bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätzen für Pkw verändert, würde diese Option entsprechend angewendet.

Gemäß BPD ist es zudem möglich, die erforderlichen Stellplätze für Pkw auch durch andere Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts (über das Fahrradparken hinaus) zu reduzieren. Bei Bedarf könnten die im folgenden Kapitel skizzierten Maßnahmen angewandt werden.

4.2 Maßnahmen zur Stellplatzreduzierung

Gemäß 4.3 des BPD-Mobilitätsnachweise können die Stellplätze (zusätzlich zu Lagegunst) auch durch Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts reduziert werden. Konkret wird eine „individuelle Reduzierung der Anzahl an Stellplätzen, sofern die Bauherrin oder der Bauherr für das Vorhaben geeignete Maßnahmen zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr vorsieht“ in Aussicht gestellt. Es muss allerdings beachtet werden, dass mindestens 20 % des ermittelten Grundbedarfs hergestellt werden.

Zum jetzigen Zeitpunkt der Planung wird eine solche bauordnungsrechtliche Reduzierung des Bedarfs im Hinblick auf das geplante Stellplatzangebot nicht erforderlich. Im Folgenden werden dennoch fünf beispielhafte Reduzierungsmöglichkeiten benannt, die bei Bedarf in der weiteren Detailplanung ange-
setzt werden könnten.

Eine Maßnahme stellen die besonders benutzer:innenfreundlichen Fahrradplätze dar, wovon jeweils vier Fahrradplätze einen Pkw-Stellplatz ersetzen. Diese Maßnahme kann sowohl für Beschäftigte als auch Besuchende angewandt werden. Für Beschäftigte gilt ein Stellplatz als besonders benutzungsfreundlich, „wenn die Abstellanlage witterungs- und diebstahlgeschützt angeordnet und hindernisfrei zugänglich ist. Sie ist entweder ebenerdig anzuordnen oder über [...] eine vom Kfz-Verkehr unabhängige Rampe zu erreichen. [...] Darüber hinaus sind Dusch- und Umkleibereiche für Beschäftigte sowie ggf. Elektro-Ladestationen für E-Bikes (Ladeschränke oder Schließfächer mit integriertem Stromanschluss) vorzuhalten.“ (BPD 7.2.5). Diese Kriterien sind in der Planung des Quartier Wandsbek Markt weitestgehend erfüllt. Es könnten dadurch maximal 30 Prozent des notwendigen Stellplatzbedarfes für Pkw ersetzt werden.

Eine weitere Maßnahme stellt das zur Verfügung stellen eines Sharing-Lastenrades dar. Bei Nachweis eines Betreibermodells inkl. vertraglicher Absicherung, ersetzt jeweils ein Sharing-Lastenrad einen Pkw-Stellplatz. Ähnliches gilt für die Umsetzung einer Carsharing-Station. Bei entsprechenden vertraglich gesicherten Nachweisen ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug fünf Stellplätze für private Pkw.

Das Abschließen eines Job-Ticket-Vertrags kann ebenfalls zur Pkw-Stellplatzreduzierung beitragen. Bei einer Rate von 50 % der Beschäftigten mit Job-Ticket können die Stellplätze um 25 % reduziert werden. Erfahrungsgemäß stellt sich dieser Nachweis schwierig dar, sofern die Immobilie -wie in diesem Fall- nicht vom Eigentümer selbst genutzt wird.

5 ZUSAMMENFASSUNG

Auf Grundlage der räumlichen Analyse zeigt sich, dass das Projektgebiet bereits im Bestand sehr gut mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad-, Fußverkehr sowie Car- und Bikesharing) erreichbar ist. Die Lage im Zentrum Wandsbeks und die unmittelbare Nähe zum ÖPNV-Knotenpunkt Wandsbek Markt bieten die Grundvoraussetzung für zukunftsorientiertes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Beschäftigten, Besuchenden und Bewohner:innen. Kombiniert mit den geplanten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung ist ein niedriger MIV-Anteil und damit einhergehend ein niedriger Bedarf an Stellplätzen für Pkw sehr wahrscheinlich.

Als wesentliche Maßnahme zur Radverkehrsförderung ist die Planung von Fahrradplätzen in hochwertiger Qualität und Quantität zu nennen. Zudem ist auf die in Zukunft noch bessere Anbindung durch den ÖPNV (geplante S-Bahnlinie S4) sowie die langfristigen Überlegungen zur Umgestaltung des Umfelds (Rahmenplan Wandsbek Zentrum) hinzuweisen, die voraussichtlich auch entsprechende Qualitätssteigerungen für den Rad- und Fußverkehr sowie den öffentlichen Raum insgesamt mit sich bringen. Darüber hinaus können die dargestellten optionalen Maßnahmen nach Bedarf umgesetzt werden.

Hinsichtlich der nachzuweisenden Stellplätze ist zu erwähnen, dass bei der Realisierung des Bauvorhabens Quartier Wandsbek Markt unter Berücksichtigung der Erhaltung des bestehenden Karstadt-Gebäudes keine neuen bzw. zusätzlichen Stellplätze hergestellt werden können. Die in den vorangehenden Kapiteln dargestellte Bewertung verdeutlicht jedoch, dass der dargestellte Bedarf an Stellplätzen für die geplanten Nutzungen (in einer Größenordnung von rd. 190 bis 200 Stellplätzen) im Parkhaus des Einkaufszentrums Quarree nachgewiesen werden kann. Unter anderem sind dort zum gegenwärtigen Zeitpunkt 64 Stellplätze überzählig, d.h. bauordnungsrechtlich verfügbar. Weitere Stellplätze können durch eine Aktualisierung des Stellplatzbedarfs für das Kino des Quarrees bauordnungsrechtlich aktiviert werden. Die Analyse der Parkhausauslastung lässt zudem den Schluss zu, dass dieser Nachweis auch unter funktionalen Gesichtspunkten möglich ist. So lag die Auslastung der gesamten Stellplatzanlage in 99% der Tage (Jahr 2022 und erstes Halbjahr 2023) bei unter 75%.

LITERATURVERZEICHNIS

FHH/ABH Bauprüfdienst 2022-02 - Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)

FHH/Bezirksamt Wandsbek Integriertes Klimaschutzkonzept für den Bezirk Wandsbek, 2020

Infas/BMDV Mobilität in Deutschland 2008

Infas/BMDV Mobilität in Deutschland 2017

Mobilitätswende Behörde für Verkehr und MobiHam. - Hamburg : [s.n.], 2022.

Stiftung Lebendige Stadt Pkw-Besitz im Wohnungsbau; Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel. - 2021.