

Mobilitätskonzept Fischbeker Reethen

Neue Suburbane Mobilität

Inhalt

Zusammenfassung.....	5
Einleitung.....	6
1. Ausgangslage.....	8
2. Handlungsansätze für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens.....	16
2.1 Handlungsansätze.....	16
2.2 Wirkungsabschätzung.....	24
3. Handlungsebenen: Neue suburbane Mobilität.....	25
4. Maßnahmenkonzept.....	32
4.1 Schlüsselthemen.....	32
4.2 Parkraumkonzept und Parkraummanagement.....	32
4.3 Mobil-Pakete.....	42
4.4 Organisationseinheit/Mobilitätsmanagement.....	44
4.5 Anreizsysteme.....	48
4.6 Einbindung von Unternehmen und Arbeitgebern.....	50
4.7 Energiekonzept.....	51
5. Umsetzungskonzept.....	54
5.1 Pilotprojekt Fischbeker Reethen.....	54
5.2 Road Map.....	55
Anhang.....	57

Zusammenfassung

Mit den Fischbeker Reethen wird in den kommenden Jahren ein gemischtes Wohn- und Arbeitsquartier am Rande Hamburgs entstehen. Mit diesem Mobilitätskonzept werden Möglichkeiten für eine Mobilitätswende im suburbanen Raum aufgezeigt.

Anhand von Best-Practice-Beispielen und Erfahrungen aus Referenzprojekten und bereits umgesetzten Mobilitätskonzepten werden verschiedene Handlungsansätze u.a. aus den Bereichen Parkraummanagement, Stellplatzanordnung sowie der Schaffung und Kommunikation von Angeboten dargestellt. Sie zeigen, wie im autoaffinen suburbanen Raum neue, attraktive Mobilitätsangebote etabliert und kommuniziert sowie das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden können. Bestehende Mobilitätskonzepte konnten bisher noch nicht die entscheidenden Impulse für eine Mobilitätswende liefern, da sie oft als Insellösungen einzelner Anbieter realisiert wurden. Das Mobilitätskonzept Fischbeker Reethen geht daher einen innovativen Schritt weiter, indem es in einem managementorientiertem Ansatz die Akteure und ihre Interessen zusammenbringt und miteinander koordiniert. Das Ergebnis sind dynamisch lernende Handlungsebenen für neue suburbane Mobilität, in die sich jeder Akteur bestmöglich einbringt:

- die Stadt, indem sie z. B. die notwendigen Rahmenbedingungen schafft und ggf. Fördermittel zur Verfügung stellt.
- der Bezirk, indem er das Parkraumkonzept umsetzt.
- der LBV, indem die Parkraumüberwachung sichergestellt wird.
- die Wohnungsbaugesellschaften und Investoren, indem sie z. B. neue Mobilitätsangebote in den Fischbeker Reethen aktiv als positive Standortfaktoren kommunizieren und den neuen Bewohner/-innen zugänglich machen.
- Hochbahn und HVV, indem sie z. B. die Taktichte erweitern sowie innovative Angebote wie Quartierstickets, Shuttle-Systeme und

integrierte Mobilitäts-Apps erproben und umsetzen.

- Anbieter neuer Mobilität, indem sie mit Blick auf die potenzielle Nachfrage frühzeitig ausreichende Kapazitäten zur Verfügung stellen, damit die neuen Angebote mit dem Einzug der Bewohner/-innen attraktive Mobilitäsalternativen darstellen.
- lokale Akteure wie die Süderelbe AG, indem sie z. B. die Schnittstellen zu einer Verbesserung der Mobilität im Rahmen eines regional abgestimmten betrieblichen Mobilitätsmanagements herstellen.
- perspektivisch auch die Bewohner/-innen, indem sie z. B. Mobilitätsgemeinschaften ohne private Pkw bilden.

Mit dem Mobilitätskonzept werden klare Rahmenbedingungen in Bezug auf das Parken definiert. Die Umsetzung der ersten Maßnahmen erfolgt freiwillig über zielgruppenspezifische Maßnahmen im Sinne eines Neubürgermanagements. Die Verdichtung des Busangebotes und die frühzeitige Implementierung der Buslinien mit dem Einzug der ersten Bewohner/-innen ist bereits geplant. Die Ausweitung des Hamburg-Taktes bis nach Fischbek ist in der Diskussion und würde einen wesentlichen Qualitätssprung in der ÖV-Anbindung bedeuten. Darüber hinaus sind Anreizstrukturen für eine Mobilität ohne eigenen Pkw im Rahmen von Mobilitätsgemeinschaften der zukünftigen Bewohner/-innen abgestimmt. Über das von der BVM beantragte Projekt KoGo-Mo (Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern) ist eine organisatorische Verstärkung für die Implementierung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzeptes als [Pilotprojekt für eine neue suburbane Mobilität](#) angedacht.

Einleitung

Mit den Fischbeker Reethen wird in den kommenden Jahren ein gemischtes Wohn- und Arbeitsquartier am Rande Hamburgs entstehen. Aufbauend auf den Erfahrungen anderer Mobilitätskonzepte, werden Möglichkeiten für eine nachhaltige Mobilitätswende im suburbanen Raum aufgezeigt und konkrete Maßnahmen entwickelt, die zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sowie des Stellplatzbedarfes für Pkw in den Fischbeker Reethen beitragen und mit denen die notwendigen Klimaziele erreicht werden können.

Anlass

Die IBA Hamburg GmbH entwickelt in den Fischbeker Reethen ein Wohn- und Gewerbegebiet mit einer Gesamtfläche von 70 ha. Von den rund 2300 Wohneinheiten werden 55 % im Geschosswohnungsbau, 40 % als Reihenhäuser und 5 % als freistehende Einfamilienhäuser entwickelt. Insgesamt sollen 50 % der Wohnungen öffentlich gefördert bzw. im preisgedämpften Mietwohnungsbau realisiert werden.

Das im Funktionsplan enthaltene Mobilitätskonzept mit einem Stellplatzschlüssel von 0,6 für den Geschosswohnungsbau und bis 1 für die Einfamilienhäuser, einer Quartiersgarage und dezentralen Radabstellanlagen ist Grundlage für das laufende Bebauungsplanverfahren.

Seit der Erarbeitung des Funktionsplans ist das Thema Mobilität stark in Bewegung gekommen.

U. a. sind geplant:

- Taktverdichtung des ÖV,
- Radschnellweganbindung in Richtung Stade und Finkenwerder,
- Ausweitung von Sharing-Angeboten in den suburbanen Raum,
- Expressbus X40 Neugraben–Finkenwerder,
- Aktivitäten der Süderelbe AG, u. a. bei der Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements der Unternehmen,
- Parkraumkonzept,
- Digitalisierung und Kapazitätsausweitung auf der S3.

Auch in der Bevölkerung ist ein Umdenken in Bezug auf die eigene Mobilität erkennbar. Die Corona-Krise hat zudem die Potenziale des Themas Home-Office und damit insbesondere der Reduzierung von Pendlerwegen aufgezeigt. Aufgrund dieser dynamischen Entwicklung und der sich

abzeichnenden schrittweisen Verbesserung der Mobilitätsangebote im Süderelberaum werden mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept die Möglichkeiten für eine weitergehende Veränderung des Mobilitätsverhaltens mit einem geringeren MIV-Anteil in den Fischbeker Reethen noch einmal vertiefend untersucht. Aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstands baut das Mobilitätskonzept auf den vorliegenden Planungen auf, wie z. B. der Organisation des ruhenden Verkehrs in der Quartiersgarage und den Parkpaletten.

Ziel

Die suburbane Lage der Fischbeker Reethen am Rande der Stadt Hamburg ist eine große Herausforderung für eine Veränderung der Mobilität. Diese Siedlungsbereiche sind aufgrund ihrer dezentralen Lage üblicherweise stark auf den individuellen Pkw angewiesen. Wege sind hier oft weiter als in der Kernstadt, die Angebotsvielfalt von Einkaufs- oder Freizeitmöglichkeiten ist geringer, ebenso fällt die Angebotsdichte an etablierten und neuen Mobilitätsangeboten geringer aus.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird dargestellt, wie eine auto- und CO₂-arme „neue suburbane Mobilität“ auch an einem Standort wie den Fischbeker Reethen erreicht werden kann.

Erfahrungen aus bereits umgesetzten Mobilitätskonzepten zeigen, dass diese vor allem an einem fehlenden Management und der fehlenden Kooperation der Akteure bei der praktischen Implementierung neuer Mobilitätsangebote scheitern. In der Regel wird z. B. nur ein Bruchteil der geplanten Sharing-Fahrzeuge real nachgefragt (orange edge, 2019).

Das Mobilitätskonzept für die Fischbeker Reethen versucht explizit aus diesen Fehlern zu lernen und fokussiert sich entsprechend auf die Kooperationen zwischen Mobilitätsanbietern und Investoren bei der gemeinsamen Entwicklung von Mobilitätsangeboten und deren Vermarktung, z. B. bei der Sicherung der Maßnahmen in Grundstückskaufverträgen, um eine kooperative Umsetzung von Maßnahmen sicherzustellen.

Vorgehensweise und Stand der Bearbeitung

Die Potenziale neuer Mobilitätsangebote können in der Regel aufgrund fehlender Kooperation der Akteure nicht im Ansatz ausgeschöpft werden. Wenn z. B. die Bereitstellung von Sharing-Fahrzeugen nicht mit der Vermarktung der entsprechenden Zugangs-App verbunden ist, greifen am Ende nur die wirklich interessierten Bewohner/-innen auf das neue Angebot zu. Für die Mehrheit der neuen

Bewohner/-innen ist das neue Angebot, mit dem der private Pkw-Besitz reduziert werden kann, praktisch nicht nutzbar¹.

Das Mobilitätskonzept wurde daher in einem intensiven Gesprächsprozess mit den relevanten Akteuren aus Verwaltung, Verkehrsplanung, öffentlichem Nahverkehr, neuen Mobilitätsangeboten, Wohnungsbau und Unternehmensvertretern als ein dynamisches, lernendes System entwickelt. In einer ersten Gesprächsphase wurden auf Grundlage der Analyse der Ausgangslage (Kapitel 1) und der systematischen Darstellung von Handlungsmöglichkeiten (Kapitel 2) die in Kapitel 3 und 4 dargestellten Leitlinien und Maßnahmen für das Mobilitätskonzept inhaltlich abgestimmt. Sie bilden die Grundlage für die weitere Koordinierung der frühzeitigen Umsetzung bzw. Implementierung der Maßnahmen.

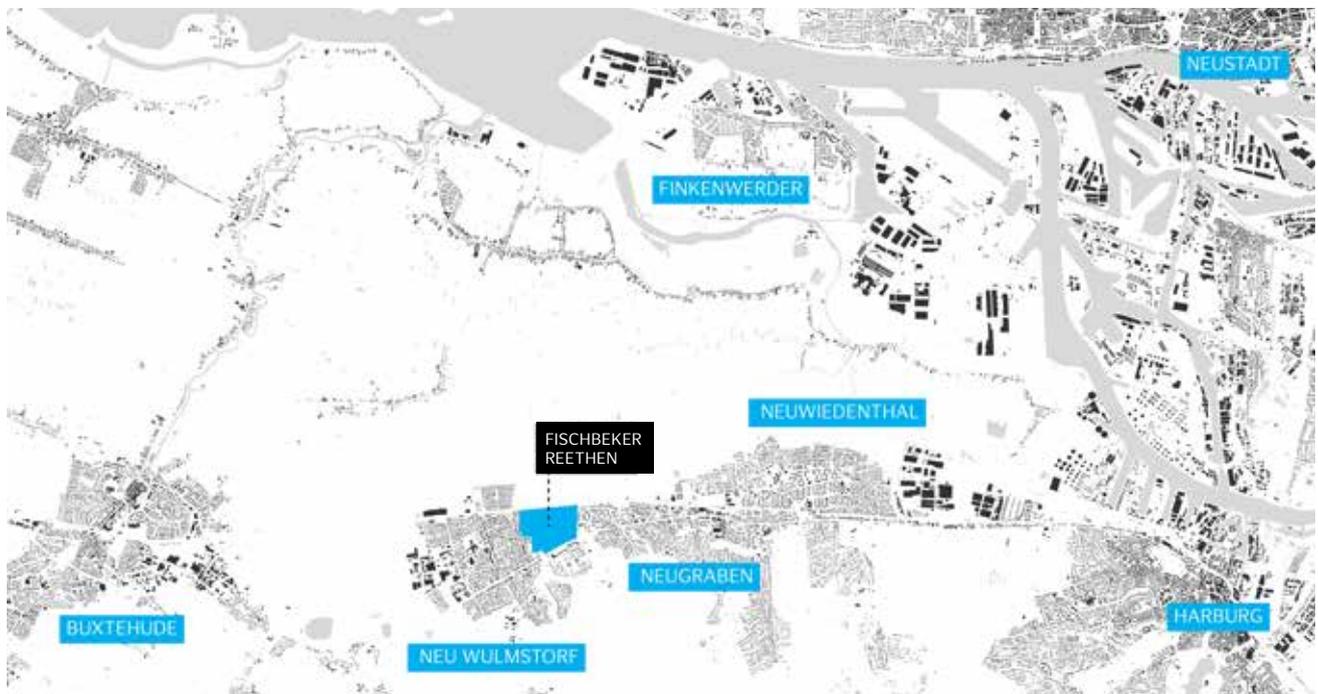


Abbildung 1: Suburbane Lage des Entwicklungsgebietes Fischbeker Reethen

¹ Im Fischbeker Heidbrook werden die Sharing-Fahrzeuge nach Angaben des Betreibers S+K im Durchschnitt alle vier Tage einmal ausgeliehen.

² In der ersten Phase wurde u.a. ein Werkstattgespräch mit den Beteiligten zur Abstimmung eines umsetzbaren Maßnahmenbündels geführt.

1. Ausgangslage

Die Planungen für die Fischbeker Reethen bieten über das Konzept der Walkable City und die Nähe zur S-Bahn relativ gute Voraussetzung für einen leicht verringerten Modal Split im Vergleich zu anderen Wohngebieten in ähnlicher Lage. Für die Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 sind jedoch weitergehende, grundlegende Weichenstellungen notwendig.

Fischbeker Reethen

Die Fischbeker Reethen sind als dichtes und grünes Quartier geplant, in dem naturverbundenes Wohnen und innovative Arbeitswelten nebeneinander möglich sind. Die Nähe zur S-Bahn Fischbek, eine gute Nahversorgung sowie die Nähe zur Fischbeker Heide und dem Moorgürtel tragen dazu bei, dass das rund 70 ha große Quartier als „Walkable City“ mit reduziertem Autoverkehr erschlossen werden kann und ein gutes Netzwerk für Radfahrer und Fußgänger geboten wird. Im Quartier stehen Wohn- und Gewerbenutzungen in etwa gleichwertig nebeneinander. Entlang der Gründerstraße im nördlichen Bereich sind neue Mischformen von Gewerbe und Wohnen geplant. Für die Gewerbeflächen entlang der Bahnlinie sind u. a. wissens- und forschungsintensives Gewerbe sowie Handwerk vorgesehen.

Mobilitätsansätze im Funktionsplan

Im Zuge der Bauleitplanung wurden das Konzept für den Funktionsplan sowie für die Vorplanung der Verkehrsanlagen in einem umfangreichen Beteiligungsprozess in wesentlichen Details abgestimmt. Die Abstimmung der Planung erfolgte im Jahr 2018 und wird für das Mobilitätskonzept als gegeben vorausgesetzt.³

Der Busverkehr der Linie 240 mit einer Anbindung an die S-Bahnstation Fischbek soll zukünftig über den Ohrsweg (West) und eine Kommunaltrasse an das Plangebiet angeschlossen werden. Durch die Anordnung der Haltestellen wird gewährleistet, dass das ganze Plangebiet in einem Radius von 400 m fußläufig erschlossen wird. Vorgesehen sind rund 1200 Stellplätze in Park-

decks und Parktaschen, eine Quartiersgarage mit ca. 300 Stellplätzen und ein Anteil von 15 straßenbegleitenden öffentlichen Parkplätzen pro 100 Wohneinheiten (rund 345 Parkplätze) sowie 460 Fahrradparkplätze, weitere 212 Fahrradparkplätze sind in den Freianlagen und im Straßenraum vorgesehen.

Neben der Vermietung der Stellplätze in der Quartiersgarage an die Gewerbebetriebe sowie die Bewohner/-innen des südlichen Quartiers der Gründerstraße sind hier auch rund 100 Parkplätze zur öffentlichen Nutzung vorgesehen.

Im weiteren Planungsverfahren erfolgen hierzu Konkretisierungen durch die Verkehrsplanung. Ein Parkraumkonzept zur Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Raum wird aktuell vom Bezirk in Erwägung gezogen.

Das Konzept aus leicht reduziertem Stellplatzschlüssel, Quartiersgarage und qualitativ ansprechenden Fuß- und Radwegeverbindungen ist mit wenigen Akteuren umsetzbar (s. Abb. 2).

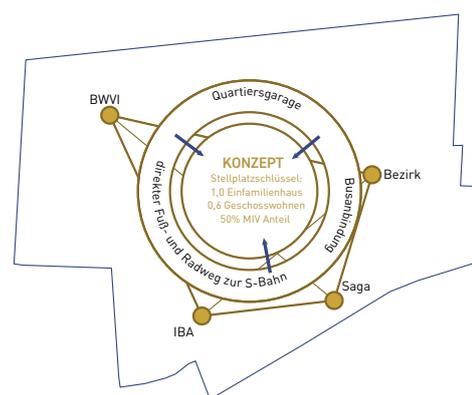


Abbildung 2: Organisationsstruktur des bestehenden Mobilitätskonzepts

³ Einige Akteure brachten zwar eine Reduzierung der Anzahl an Stellplätzen in den Garagen ins Gespräch. Da heute aber noch nicht verbindlich prognostiziert werden kann, ob diese Stellplätze

nicht ggf. doch benötigt werden, wurde an den Planungen festgehalten und stattdessen eine Umnutzungsstrategie entwickelt (s. Kap. 4.4).

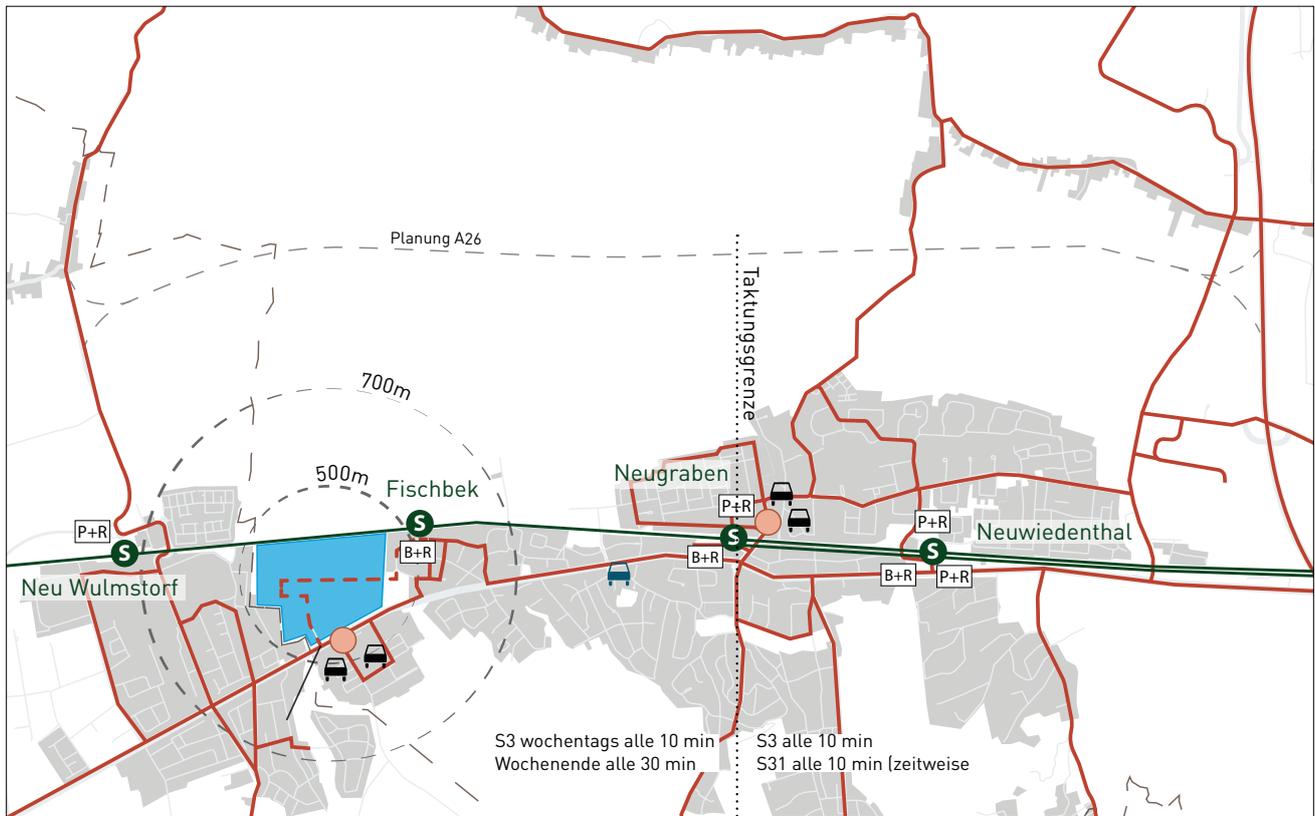


Abbildung 3: Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Das Plangebiet befindet sich in fußläufiger Entfernung zum S-Bahnhof Fischbek. Zusätzlich ist das Plangebiet mit der Buslinie 240 an den S-Bahnhof Neugraben angebunden. Diese fährt wochentags zu Stoßzeiten in einem 10-Minuten-Takt, ansonsten wird die Linie in einem 20-Minuten-Takt befahren. Die langfristige Perspektive ist, die Taktung der Buslinie ganztags auf einen 10-Minuten-Takt zu erhöhen. In Neugraben fahren zusätzlich zur Linie 240 fünf weitere Buslinien. Die Taktung ist in Neugraben deutlich dichter als in den Fischbeker Reethen.

Die S-Bahnstation Fischbek ist Teil der Strecke der S-Bahn-Linie 3, die wochentags und zu Stoßzeiten in einem 10-Minuten-Takt fährt. Abseits davon fährt sie alle 20 Minuten. Die nächste S-Bahnstation Neugraben wird neben der S3 auch durch die S31 befahren und verfügt somit über eine deutlich dichtere Taktung. Die Fahrplangrenze beeinflusst auch die Auslastung der P&R-Flächen. Die Auslastung in Neugraben (74 Stellplätze) und Neuwiedenthal (226 Stellplätze) liegt bei bis zu 84 %. In Fischbek selbst sind nur 12 Stellplätze vorhanden.

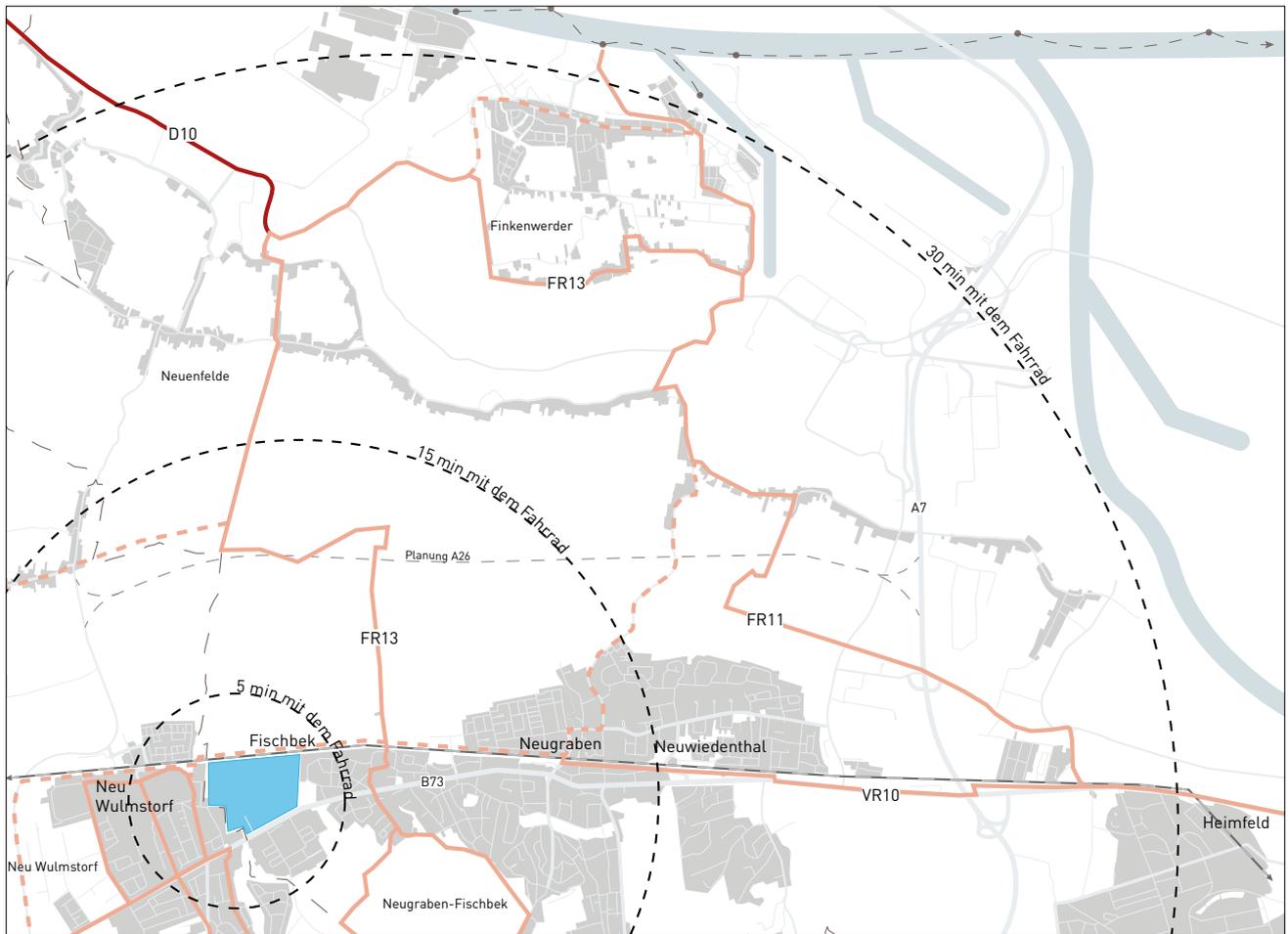


Abbildung 4: Radrouten



Regionale Radwegeanbindung

Von den Fischbeker Reethen aus lässt sich in fünf Minuten mit dem Fahrrad die nähere Umgebung um den S-Bahnhof Fischbek und die Bahnhofstraße in Neu Wulmstorf erreichen. Innerhalb von 15 Minuten können außerdem ein Teil Neuwiedenthals sowie Neugraben und die dort gelegene Fußgängerzone erreicht werden. Finkenwerder mit dem Fähranleger und Airbus, der hit-Technopark in Bostelbek sowie die TU Hamburg und der Channel sind innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Eine Machbarkeitsstudie zur Radschnellwegeverbindung zwischen Harburg und Stade sowie die

Velorouten in Harburg sind in Planung. Der zukünftige Trassenverlauf soll nördlich der S-Bahn-Gleise entlangführen. Weiterhin sind zwei zusätzliche Trassen nach Norden zur Anbindung von Airbus und an Finkenwerder mit der Fährverbindung geplant. Trotz der vergleichsweise großen Entfernungen ist eine attraktive, kreuzungsfreie Anbindung der Arbeitsplatzschwerpunkte und des Fähranlegers Finkenwerder gegeben.

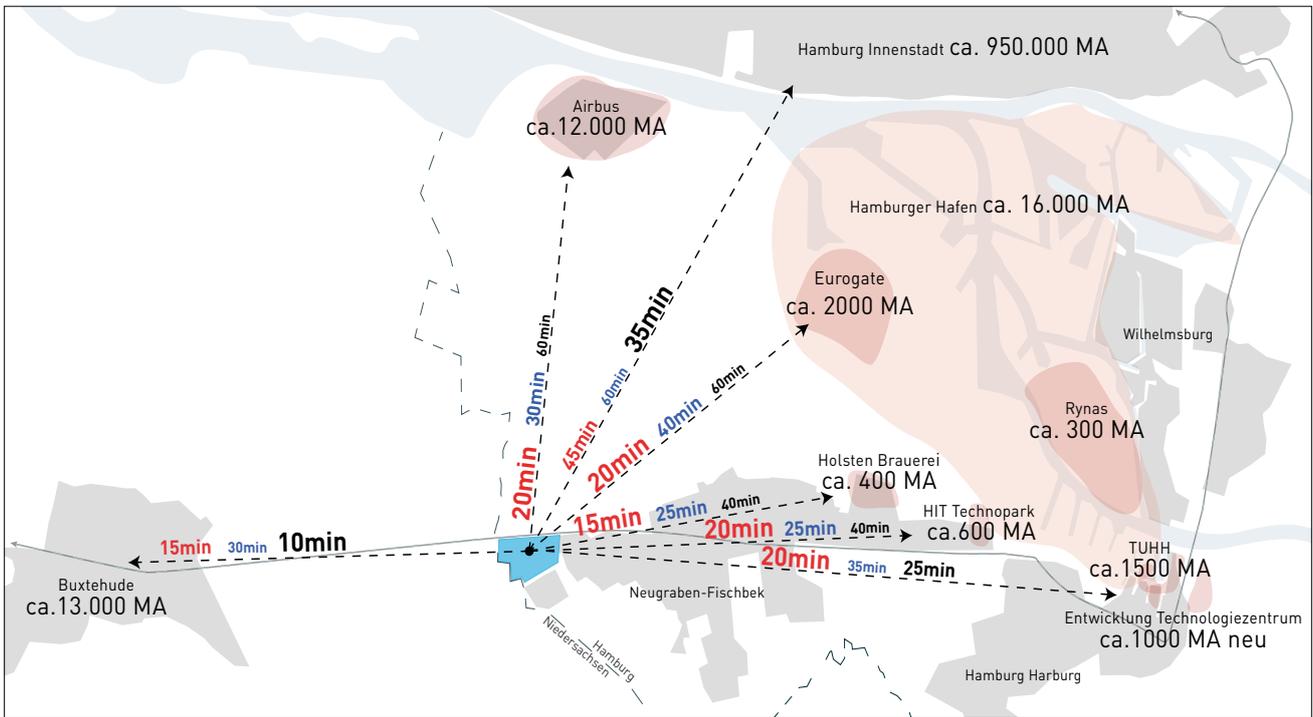


Abbildung 5: Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

-  Distanz mit Pkw
-  Distanz mit Fahrrad
-  Distanz mit ÖPNV

Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit hoher Beschäftigtenanzahl

In der Umgebung der Fischbeker Reethen befinden sich viele hochwertige Arbeitsplätze. Innerhalb von 10 bis 30 Minuten Fahrtzeit lassen sich zahlreiche größere Arbeitsgeber erreichen. Zu den bedeutendsten zählen das Airbus-Werk Hamburg-Finkenwerder und der Hamburger Hafen im Nordosten Fischbeks, aber auch der hit-Technopark und der Harburger Binnenhafen. Innerhalb von wenigen Fahrtminuten lässt sich außerdem Buxtehude erreichen. Im Umkreis von 12 Kilometern sind in etwa 47.000 Arbeitsplätze vorhanden. Insbesondere im Bereich des Harburger Binnen-

hafens und in der Umgebung des hit-Technoparks sind derzeit größere Entwicklungen und steigende Unternehmens- sowie Beschäftigtenzahlen geplant.

Im Regelfall ist heute der Pkw allerdings das schnellste Verkehrsmittel, um die verschiedenen Arbeitsplatzschwerpunkte zu erreichen. Der Ausbau der Bundesautobahn 26 wird diesen Zeitvorteil eher noch verstärken.

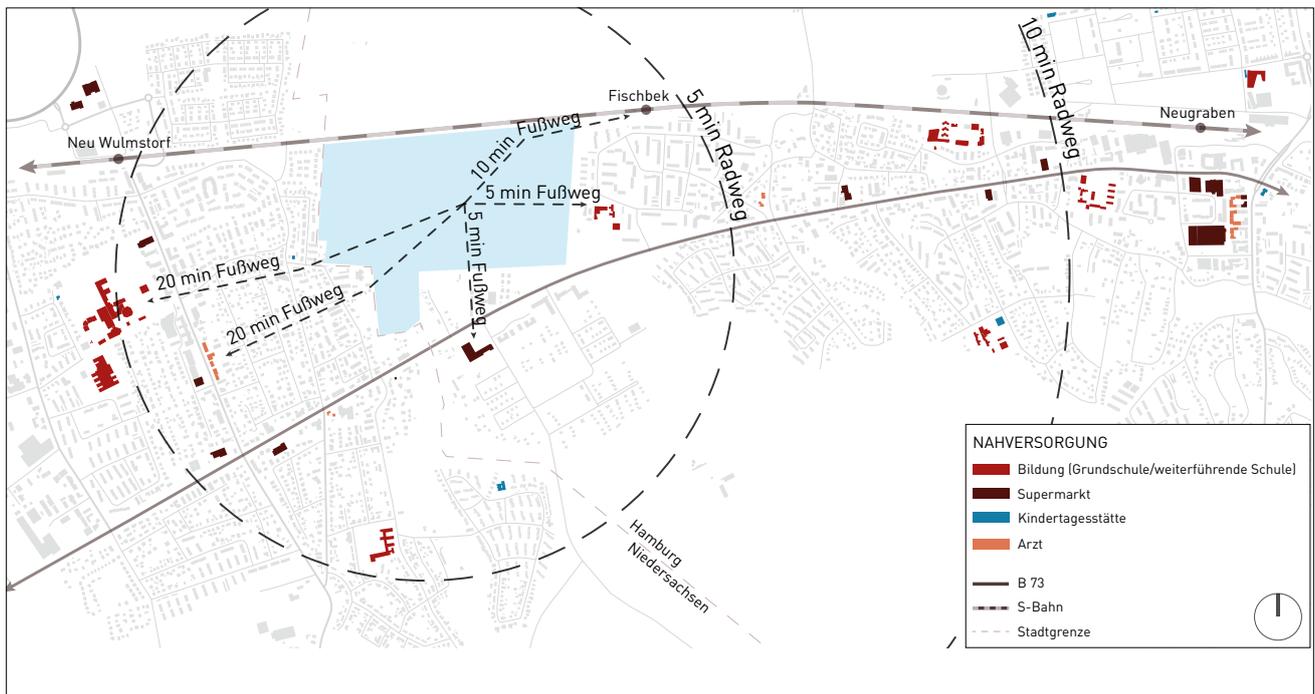


Abbildung 6: Lokale Erreichbarkeiten

Lokale Erreichbarkeiten

Im Umfeld der Fischbeker Reethen gibt es ein relativ dichtes Netz an Ärzten sowie Nahversorgungs-, Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten. Im Plangebiet selbst sind ein Nahversorger sowie drei Kindertagesstätten integriert.

In der näheren, fußläufigen Umgebung befinden sich zwei Grundschulen. Das östlich des Plangebietes gelegene Bildungszentrum in Neu Wulmstorf besteht zwar aus einer Gesamtschule, einer Hauptschule und einem Gymnasium, Schüler/-innen mit Wohnsitz in Hamburg ist der Zugang zu Schulen Niedersachsens allerdings im Regelfall verwehrt. Die nächsten weiterführenden Schulen der Hansestadt befinden sich östlich des Plangebietes im Osten Fischbeks und in der Umgebung der S-Bahnstation Neugraben. Zusätzlich zu den vorhandenen Bildungseinrichtungen ist die Einrich-

tung einer weiterführenden Schule im Plangebiet vorgesehen.

Die lokale Nahversorgung ist für den suburbanen Raum überdurchschnittlich. Entlang der Cuxhavener Straße im Süden der Fischbeker Reethen befinden sich einige Nahversorger, die durch weitere, entlang der Bahnhofsstraße in Neu Wulmstorf und in Neugraben gelegene ergänzt werden. In Neugraben sind eine größere Angebotsvielfalt und -dichte sowie eine Fußgängerzone und ein Marktplatz vorhanden. Im Zentrumskonzept Hamburgs ist dieser Bereich als Stadtteilzentrum für die Umgebung gekennzeichnet. Das fußläufig leichter zu erreichende Neu-Wulmstorf verfügt ebenfalls über einige Läden, die Waren des täglichen Bedarfs, aber auch des aperiodischen Bedarfsbereichs anbieten.



Abbildung 7: Städtebauliches Konzept und Stellplatzanzahl

 Baufeld
 17 Stellplatzanzahl

Städtebauliche Struktur und Stellplatzschlüssel

Die Fischbeker Reethen sind als funktionsdurchmischtes Quartier geplant, das die vorhandenen (landschafts-) räumlichen Bezüge aufgreift und eine robuste Grundstruktur aufweist. Dies bietet die Flexibilität, das Quartier kommenden Anforderungen und Entwicklungen anzupassen, ohne dabei an Qualität einzubüßen. Im Norden an den Bahngleisen sind Gewerbeflächen geplant, im Süden ist überwiegend Wohnnutzung vorgesehen. Im Übergangsbereich dazwischen sollen an der „Gründerstraße“ neue Mischformen von Gewerbe und Wohnen entstehen und so einen attraktiven Übergang zwischen den beiden Nutzungsformen ausbilden.

Die Planungen für die Fischbeker Reethen umfassen rund 2.300 Wohneinheiten und rund 98.000 qm Gewerbefläche. Das Konzept sieht einen MIV-Anteil von 50 % vor. Geplant sind rund 1500 private Pkw-Stellplätze in Parkdecks bzw. Parktaschen und in der Quartiersgarage. Es sind 345 Besucherparkplätze vorgesehen, davon 245 im öffentlichen Straßenraum und 100 in der Quartiersgarage. Bei der Berechnung der benötigten Stellplätze wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit für den Geschosswohnungsbau und von 1 Stellplatz je Wohneinheit für die Reihen- sowie 2 Stellplätze für die Einfamilienhäuser angesetzt.

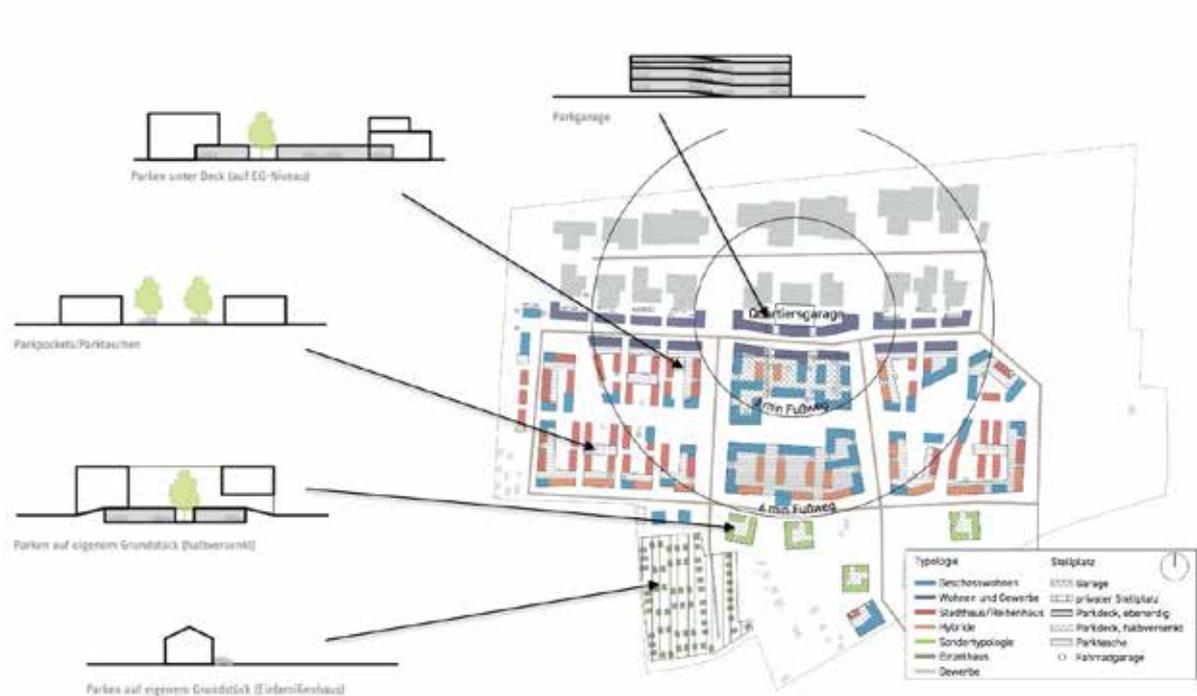


Abbildung 8: Stellplatztypologien

Stellplatztypologien

Die Lage im Grundwasserschutzgebiet lässt die flächendeckende Nutzung von unterirdischen Stellplätzen nicht zu. Zur Erfüllung der Bedarfe sind daher oberirdische Stellplatztypologien geplant. Im Norden des Plangebietes ist eine Quartiersgarage mit rund 300 Stellplätzen für das südlich angrenzende Baufeld geplant, davon 100 Stellplätze für eine öffentliche Nutzung.

Für weite Teile des Quartiers ist die Errichtung von ebenerdigen Stellplätzen in überdachten Parkdecks geplant. Dabei werden die benötigten Stellplätze über Grundrisslösungen in die jeweilige Bebauung und die Innenhöfe integriert. In den Baufeldern mit dieser Stellplatztypologie werden etwaige private Außenflächen auf den Dachflächen der Parkdecks errichtet und in die Gestaltung der Hofflächen einbezogen. Für die weiter von den Erschließungsstraßen entfernten Gebäude ist die Errichtung von Stellplätzen in Parktaschen angedacht.



Abbildung 9: Wohngebäude mit ebenerdigem Parkdeck (KCAP Architects & Planners, Kunst+Herbert)

Die Sondertypologien im Süden des Plangebietes verfügen über halb im Erdreich versenkte Parkdecks. Der in diesem Bereich bestehende höhere Bodenaufbau lässt eine teilweise Versenkung der Parkdecks zu. Für die Einzelhäuser, die sich ebenfalls im Süden des Gebietes befinden, ist die Organisation der benötigten Stellplätze auf dem eigenen Grundstück geplant. Weiterhin sind im Gebiet Fahrradparkplätze vorgesehen.

Zusammenfassung der Ausgangslage

	Zielebene	Ausgangslage
STÄRKEN	Öffentlicher Personennahverkehr	Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist gegeben. Im Bereich der Taktung besteht erheblicher Verbesserungsbedarf. Eine verbesserte Busanbindung sowie Abstellplätze für Fahrräder und Lastenfahrräder erscheinen notwendig.
	Nahversorgung	Im Planungsgebiet ist eine gute Nahversorgung gegeben. In der Umgebung sind zahlreiche Nahversorger, Ärzte und weitere Geschäfte vorhanden.
	Bildung	In der Umgebung der Fischbeker Reethen existiert schon heute eine dichte Bildungslandschaft aus Kitas, Grundschulen und weiterführenden Schulen.
	Arbeit	Im Umfeld gibt es eine hohe Arbeitsplatzdichte mit ca. 50.000 Arbeitsplätzen im Süderelberaum.
	Mobilität	Die Unternehmen im Süderelberaum zeigen großes Interesse am Thema Mobilitätsmanagement. Es finden parallele Planungen zum Radschnellweg und zur Qualitätssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr statt. Die geplanten Parkdecks und die Quartiersgarage können als Ansatz für innovative Mobilitätskonzepte genutzt werden. Das Konzept der Walkable City macht das Gebiet attraktiv für die Nahmobilität.
SCHWÄCHEN	Mobilität	Im Regelfall ist der Pkw nach wie vor das schnellste Verkehrsmittel. Derzeit gibt es praktisch keine Angebote im Bereich der Neuen Mobilität. Die hohe Anzahl an Pkw-Parkplätzen im Straßenraum schwächt die Nachfrage nach Stellplätzen in den Parkdecks und der Quartiersgarage.
	Einstellung der Bewohner/-innen	Die Affinität der zukünftigen Bewohner/-innen zu Stellplatzkonzepten und neuen Mobilitätsangeboten ist unklar.

Die Ausgangslage in den Fischbeker Reethen ist mit Blick auf die Mobilität für einen suburbanen Raum nicht schlecht. Die Förderung der Nahmobilität über das Konzept der Walkable City und die Nähe zur S-Bahn sind eine gute Grundlage für einen leicht verringerten Modal Split im Vergleich zu anderen Wohngebieten in ähnlicher Lage.

Gleichzeitig wird der MIV-Anteil immer noch rund 50 % betragen.
Das notwendige Planungsziel einer Halbierung der CO₂-Emissionen bis 2030 ist mit den geplanten Maßnahmen nicht zu erreichen. Dazu sind grundlegendere Weichenstellungen notwendig.

2. Handlungsansätze für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Wie können im autoaffinen suburbanen Raum neue, attraktive Mobilitätsangebote etabliert und kommuniziert werden, mit denen das Mobilitätsverhalten nachhaltig verändert werden kann? Anhand von Best-Practice-Beispielen und Referenzprojekten werden verschiedene Handlungsansätze dargestellt, u. a. aus den Bereichen Parkraummanagement, Stellplatzanordnung, Schaffung und Kommunikation von Angeboten sowie Schnittstellen zwischen den Akteuren.

Der suburbane Raum wird in der Regel vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Die Lage am Stadtrand ist durch weitere Wegdistanzen und geringere Angebotsdichte und -vielfalt geprägt. Zusätzlich zu den längeren Entfernungen fährt der öffentliche Personennahverkehr seltener und es sind allgemein weniger Verbindungen vorhanden. Dies führt zur Dominanz der privaten Pkw im suburbanen Raum.

Während in Innenstadtlagen die Mobilitätsanbieter ihre Dienstleistungen und Produkte aufgrund der hohen Dichte und der großen Nachfrage eigenständig bereitstellen, sind diese im suburbanen Raum nicht gegeben. Aufgrund der Rahmenbedingungen, die der suburbane Raum mit sich bringt,

ist es daher nicht möglich, die Lösungen für Innenstädte auf diesen zu übertragen.

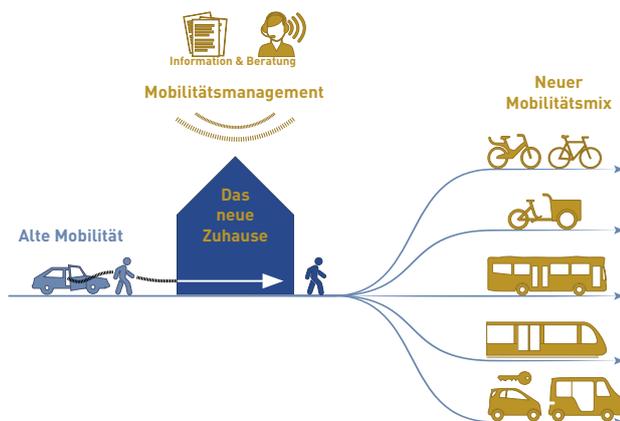
In diesem Kapitel werden Maßnahmen und Referenzprojekte beschrieben, die das Potenzial besitzen, das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner/-innen in den Fischbeker Reethen nachhaltig zu beeinflussen und mit der Bündelung mehrerer Maßnahmen einer Mobilitätswende näherzukommen. Anhand von Referenzwerten wird, so weit sie vorliegen, die mögliche Wirksamkeit der Maßnahmen eingeschätzt.

Aus der Diskussion der Handlungsansätze mit den Akteuren werden wirksame Maßnahmen abgeleitet. In Kapitel 4 wird dargestellt, wie und von wem die Maßnahmen umgesetzt werden.

2.1 Handlungsansätze

Neubürgermanagement

Info- und Probepaket für Mobilitätsangebote



Wirkung⁴: - 3,3 % MIV
+ 7,6 % ÖPNV

Kurzbeschreibung

Das Neubürgermanagement ist ein Mobilitätsmarketing für Neubürger/-innen, das die Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel zum Ziel hat. Die Neuorientierung des Mobilitätsverhaltens nach einem Wohnungswechsel bietet dabei die Möglichkeit, die Mobilitätsgewohnheiten der Bewohner/-innen nachhaltig zu beeinflussen. Daher spielt das aktive Neubürgermanagement während der Vermarktung und der Vertragsschließung eine zentrale Rolle.

⁴ Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG), 2005.

Anordnung von Stellplätzen

Gestaffelte Anordnung der Stellplätze zu den Wohngebäuden



⁵ VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., 2019.

Anforderungen

Errichtung einer Fahrradparkanlage in maximal 20 m Entfernung zum Gebäude.

Idealfall: Abstellmöglichkeiten innerhalb des Gebäudes.

Kurzbeschreibung

Zur Förderung der alternativen Mobilitätsformen sollte der private Pkw möglichst unkomfortabel erreichbar sein, um dessen Attraktivität zu verringern. Durch eine Staffelung der Entfernungen lässt sich die Annahme von Fahrrädern oder Carsharing steigern.⁵

Parkraummanagement

Reduzierung kostenfreier Parkplätze im öffentlichen Straßenraum



Wirkung⁶:
- 14 % MIV
+ 75 % Fahrrad
+ 61 % Fußverkehr

Kurzbeschreibung

Die Reduzierung kostenfreier Pkw-Parkplätze im öffentlichen Raum bietet die Möglichkeit, diese Flächen für andere Mobilitätsformen zu nutzen und den Straßenraum attraktiver zu gestalten. Gleichzeitig wird die Auslastung von Quartiersgaragen und Parkdecks signifikant erhöht.

⁶ Agora Verkehrswende, 2020.

Dynamisches Parkraummanagement

Steigerung der Auslastung von Parkhäusern und Stellplätzen



Wirkung:

+ 25 % Auslastung der Stellplätze⁷

Kurzbeschreibung

Mithilfe eines modularen Reservierungssystems wird die Auslastung von Parkhäusern optimiert, da auf verschiedene Bedürfnisse der Nutzer/-innen eingegangen wird. Durch die Stellplatzreservierung über eine App oder eine Website werden Parksuchverkehre reduziert.

⁷ ParkHere GmbH, 2020.

Mobilitätsangebote in einer einheitlichen App

Sicherstellen, dass neue Mobilitätsangebote einfach und unkompliziert genutzt werden



Wirkung:

Die Vereinheitlichung von Mobilitäts-Apps und Zahlungsmodalitäten verringert die individuelle Pkw-Nutzung.⁸

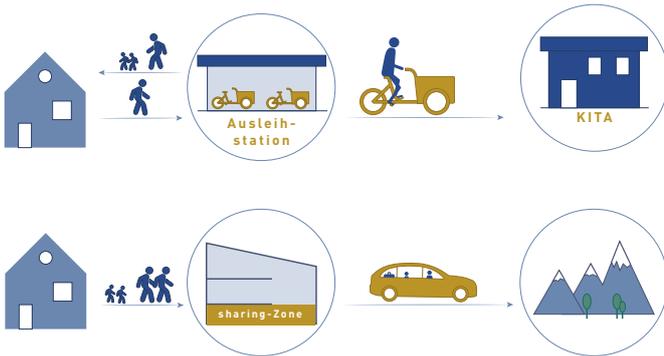
Kurzbeschreibung

Eine einheitliche App, die den Kund/-innen die bestmöglichen Einstiegs- bzw. Umsteigemöglichkeiten anzeigt und für das Buchen und die Bezahlung aller Mobilitätsangebote genutzt werden kann, erleichtert den Zugang und baut Hürden für deren Nutzung ab. So können auch neue Nutzer/-innen an neue Mobilitätsangebote herangeführt werden. Gleichzeitig bleibt eine persönliche Buchungsmöglichkeit wichtig. Beim Anbieter Cambio werden ca. 30 % aller Buchungen telefonisch durchgeführt.

⁸ Trafi, 2019.

Sharing Angebote

Flächendeckendes Car- und Bike-Sharing als Alternative zum privaten Pkw



⁹ Bundesverband Carsharing, 2021.

^{10 11} Umweltbundesamt, 2017.

Wirkung:

1 stationsbasiertes Carsharing-Auto ersetzt bis zu 8 private Pkw, in innerstädtischen Lagen bis zu 20 Pkw.⁹

1 Sharing-Auto macht bis zu 99 m straßenbegleitenden Parkraum frei.¹⁰

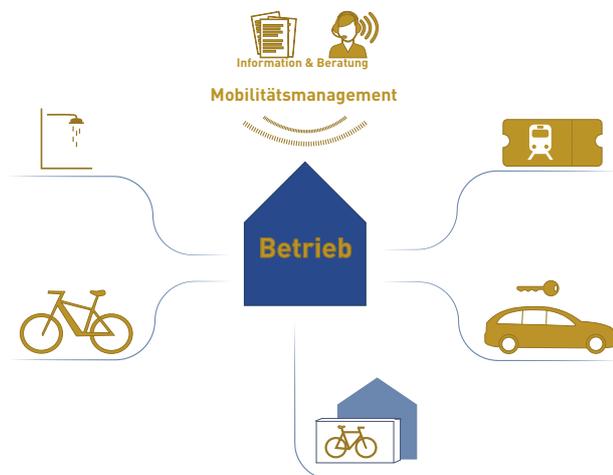
3 Ride-Sharing-Kleinbusse mit 5 Plätzen können bis zur 97 Pkw ersetzen.¹¹

Kurzbeschreibung

Sharing-Angebote sind mittlerweile etablierte Verkehrsmittel der neuen Mobilität. Dennoch ist für deren größtmögliche Akzeptanz, d. h. auf den eigenen Pkw zu verzichten und stattdessen Sharing-Angebote zu nutzen, ein dezentrales Angebot auch in Stadtrandbereichen unumgänglich. Zur Etablierung von Angeboten ist zumindest eine Vorfinanzierung notwendig, bis sich dauerhaft ausreichend Nutzer/-innen gefunden haben.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Unternehmen als Schlüsselfaktor für Pendlermobilität



¹² Agora Verkehrswende, 2020.

Wirkung:

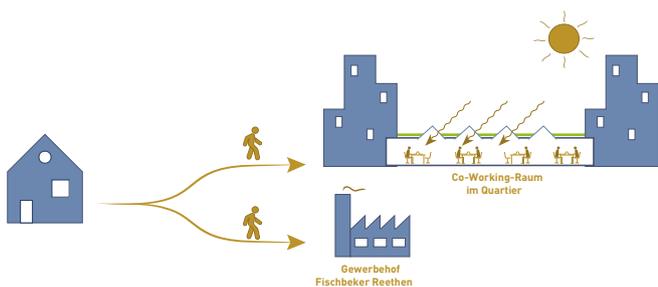
Parkplätze am Arbeitsplatz erhöhen den MIV-Anteil am Pendlerverkehr um 46 %.¹²

Kurzbeschreibung

Den Unternehmen kommt eine wichtige Bedeutung in der Reduktion des MIV-Anteils zu. Über die Vermeidung von betrieblichen Wegen (z. B. durch Home-Office), die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (z. B. durch Jobtickets) oder ein Flottenmanagement kann starker Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer genommen werden. Für die Beschäftigten ergeben sich dabei Kostenersparnisse und positive Gesundheitseffekte, während die Arbeitgeber von einer größeren Attraktivität und geringeren Kosten (Parkraumbedarf) profitieren.

Werkwohnungen

Arbeitsortnahe Wohnungen verringern
Mobilitätsbedarfe nachhaltig

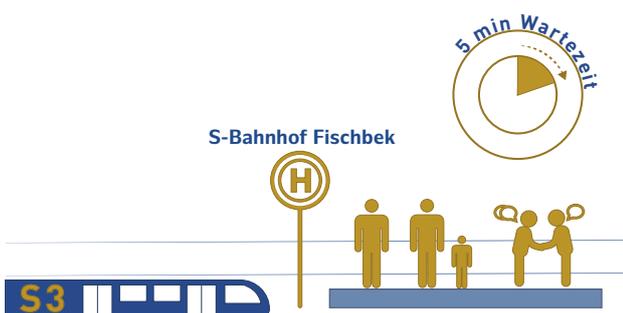


Kurzbeschreibung

Unternehmenseigene Wohnungen verringern die Pendeldistanzen und das Gesamtpendleraufkommen deutlich. Gewerbeflächen lassen sich durch angrenzende Wohnungen ggf. besser vermarkten. Sie bieten außerdem Anreize für die langfristige Bindung von Arbeitskräften in den Unternehmen. Laut aktueller Gesetzesänderung darf die Miete von Werkwohnungen ein Drittel unter dem ortsüblichen Mietpreis liegen, der finanzielle Vorteil muss nicht versteuert werden.

Stärkung ÖPNV

Taktung als wesentliches Qualitätsmerkmal
für die Nutzung des ÖV



Wirkung:

- 57 % Abhängigkeit vom MIV¹³
+ 9 % Fahrgäste¹⁴

Kurzbeschreibung

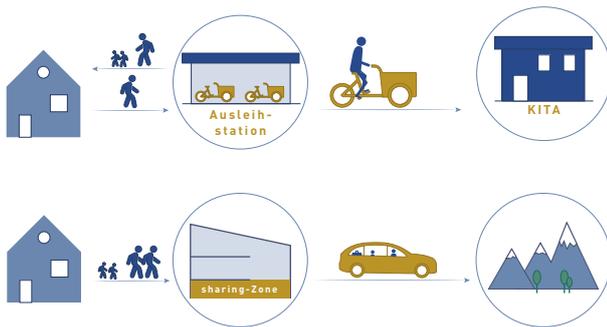
Eine hohe Taktung ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal für die Nutzung und damit die Stärkung des ÖV. Sie verringert die Abhängigkeit vom eigenen Pkw signifikant und erhöht gleichzeitig die Nachfrage im ÖV.

¹³ Durch transit-oriented development (Transit Oriented Development Institute, o. A.).

¹⁴ Durch Busbeschleunigung (Binde, 2017).

Mobilitätsstationen/Hubs

Den räumlichen Anforderungen der Baufelder angepasste Mobilitätsstation mit ergänzenden Angeboten



Mögliche Angebote

- Carsharing, Anhänger-Sharing, Lastenrad-Sharing
- Gemeinsamer Carsharing-Pool für Wohnen und Gewerbe
- Synergien in Logistik und anderen Mobilitätsangeboten

Kurzbeschreibung

Vielfältige Sharingangebote im Verbund mit weiteren Mobilitätsangeboten können an Mobilitäts-hubs räumlich gebündelt werden. Dies erleichtert den Nutzer/-innen den Umstieg vom öffentlichen Personennahverkehr auf stadtverträglichere Verkehrsmittel wie Leihräder oder Sharing-Autos und macht das Angebot sichtbar

Logistiklösungen

Anbieterübergreifende Paketboxen



Wirkung:

- 40 % innerstädtischer Logistikverkehr¹²

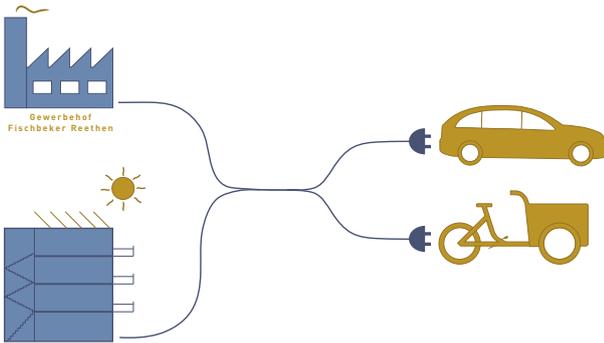
Kurzbeschreibung

Ein anbieteroffenes Übergabe- und Umschlagsystem im Quartier erfüllt die Bedürfnisse der Bewohner/-innen, ohne dabei zusätzlichen Verkehr zu erzeugen. Der gesamte Lieferverkehr wird an einem Ort gebündelt. So wird das Lieferverkehrsaufkommen verringert und die Zustellungsquote auf der „letzten Meile“ steigt. In Hamburg gibt es mit der „Hamburg Box“ an einigen Bahnhöfen bereits ein prototypisches System.

15 Durch die Einführung von Mikrologistikstandorten (PwC - PricewaterhouseCoopers, 2017).

CO₂-freie Mobilität

Energieerzeugung und Ladeinfrastruktur für Sharing-Fahrzeuge



16 Bundesverband Erneuerbare Energie e.V., o. A.

Kurzbeschreibung

Laut Klimaschutzplan 2050 soll der Treibhausgasausstoß des Verkehrssektors bis 2030 um 40 bis 42 % gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig, dass ab dem Jahr 2030 defossile Fahrzeuge genutzt werden.¹⁶

Die Elektromobilität wird in diesem Zuge ansteigen. Die benötigte Energie lässt sich direkt im Quartier über Photovoltaikanlagen auf den Wohn- oder Gewerbegebäuden oder regionale Sektorenkopplung erzeugen. Im Gebiet selbst ist die dezentrale und flächendeckende Bereitstellung von Ladeinfrastruktur wesentlicher Bestandteil zur Förderung der Elektromobilität.

Mobilität als Teil der Miet- und Kaufverträge

Sicherstellen, dass neue Mobilitätsangebote genutzt werden können



Kurzbeschreibung

Best-Practice-Mietertickets in Bielefeld, Verkauf über Wohnungsbaugenossenschaft, 10 % Rabatt auf verschiedene Abos. Weitere Vorteile: Rabatt auf Anmeldegebühr für Carsharing, Mitnahme von weiteren Personen.

Durch Mietertickets bieten Wohnungsunternehmen den Mieter/-innen vergünstigte Fahrkarten oder Abonnements an. Ähnliche Ticketvergünstigungen sind beim Abschluss eines Kaufvertrages oder bei der Nutzung von Sharingangeboten denkbar. Die Umsetzung erfolgt dabei in enger Kooperation mit den Verkehrsunternehmen. Um neuen Bewohner/-innen den Einstieg zu erleichtern, können kostenlose Probetickets oder -nutzungen angeboten werden (siehe Neubürgermanagement).

Home-Office

Arbeitswege und Pendeln vermindern



16 Schweizerische Bundesbahnen, Swisscom, 2013, aktuelle Corona-Zahlen wurden nicht berücksichtigt.

Wirkung:

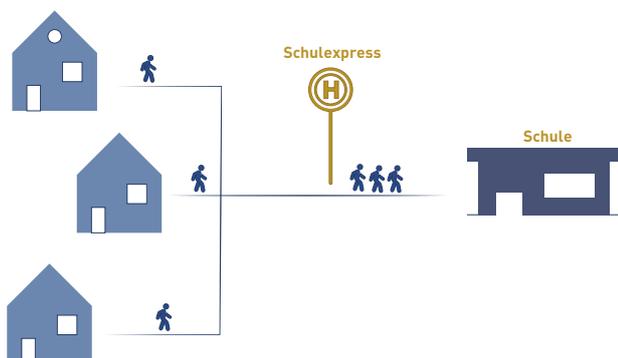
- 7 bis 13 % Belastung des ÖPNV¹⁵

Kurzbeschreibung

Mobiles Arbeiten von Zuhause aus bietet Arbeitnehmer/-innen die Möglichkeit, Familie und Beruf besser zu vereinbaren und ihre Arbeitszeit flexibler zu gestalten. Die Zufriedenheit der Beschäftigten lässt sich durch flexible Arbeitsmodelle deutlich erhöhen. Gleichzeitig wird das Verkehrsaufkommen reduziert und es werden der öffentliche Personennahverkehr und das Straßennetz während der Stoßzeiten entlastet.

Schulwegemanagement (Schulexpress, Laufbus)

Elternverkehr durch gemeinsame Schulwege vermindern



Kurzbeschreibung

Die Einrichtung von Treffpunkten im Umfeld insbesondere von Grundschulen bietet die Möglichkeit, den Bring- und Holverkehr unmittelbar vor Schulen zu verringern. Der Verkehr verteilt sich durch die Umsetzung von Treffpunkten im gesamten Einzugsgebiet der Schulen.

Die Verringerung des Verkehrs vor den Schulen erhöht die Verkehrssicherheit und verringert die subjektive Notwendigkeit, Kinder mit dem Pkw zur Schule fahren zu müssen.

2.2 Wirkungsabschätzung

Auf Grundlage der in 2.1. dargestellten Referenzprojekte wurde eine Wirkungsabschätzung auf Verkehrsaufkommen und Mobilitätsverhalten sowie die damit verbundene mögliche Verringerung der für die Bewohner/-innen notwendigen 1.500 Stellplätze in den Parkdecks und der Quartiersgarage abgeleitet. Lagen keine Referenzwerte vor, wurde die Wirkung konservativ geschätzt, z.B für Mobilitätsstationen. Die in der Abbildung 10 dargestellten Werte können nicht aufaddiert werden, sie zeigen aber das Potenzial der einzelnen Maßnahmen auf.

Die Zielerreichung ist abhängig von der Akzeptanz durch die zukünftigen Bewohner/-innen, aber auch

von der Stringenz der Umsetzung der dargestellten Maßnahmen. Die meisten Maßnahmen sind im Mobilitätskonzept konkret berücksichtigt, die Themen Werkwohnungen und Integration von Mobilitätsangeboten in Miet- und Kaufverträge werden wahrscheinlich erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden können.

Grundsätzlich wird deutlich, dass eine signifikante Reduzierung der Stellplatzanzahl möglich ist. Im Kapitel 3 (Handlungsebenen) wird dargestellt, wie diese Reduzierung über neue Mobilitätsangebote und eine neue Mobilitätskultur schrittweise erreicht und für eine Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden kann.

Maßnahmen zur Verringerung des privaten Stellplatzbedarfs	Geschätzte Auswirkung	Reduzierung der privaten Stellplätze
Verringerte Nachfrage durch Parkraummanagement (Agora Verkehrswende, 2020)	- 14%	- 210
Neubürgermanagement (MVG, 2005)	- 3 %	- 45
Home-Office (geschätzt)	- 3 %	- 45
Integration von Mobilitätsangeboten in Miet- und Kaufverträge (geschätzt auf Grundlage orange edge, 2019)	- 8 %	- 150
Stärkung ÖV (geschätzt auf Grundlage Binde, 2017)	- 5 %	- 75
Werkwohnungen (geschätzt)	- 3 %	- 45
Anordnung der Stellplätze (geschätzt)	- 3 %	- 45
Sharing-Angebote (Bundesverband CarSharing, 2021)	- 8 %	- 120
Einheitliche Mobilitäts-App (geschätzt)	- 2 %	- 30
Dynamisches Stellplatzmanagement zur Steigerung der Kapazität der Quartiersgarage (ParkHere, 2020)	- 25 %	- 375
Betriebliches Mobilitätsmanagement (geschätzt auf Grundlage Agora Mobilitätswende, 2020)	- 10 %	- 150

Abbildung 10: Wirkungsabschätzung der dargestellten Maßnahmen auf den Stellplatzbedarf

3. Handlungsebenen: Neue suburbane Mobilität

Im Gespräch mit den Akteuren wurden als Rahmenbedingungen für ein Mobilitätskonzept freiwillige und zielgruppenspezifische Maßnahmen definiert. Die Umsetzung soll schrittweise als dynamisches, lernendes System in Handlungsebenen für neue suburbane Mobilität erfolgen.

Im Folgenden werden die Akteure, ihre Rahmenbedingungen für die Umsetzung erster Maßnahmen und insbesondere die Notwendigkeit von freiwilligen und zielgruppenspezifischen Maßnahmen für die erste Umsetzungsphase dargestellt. Darauf aufbauend, wird die Grundstruktur der Handlungsebenen für neue suburbane Mobilität beschrieben und visualisiert.

Akteure

Die in Kapitel 2 dargestellten Maßnahmen entfalten nur dann eine ausreichende Wirkung, wenn sie miteinander vernetzt und gemeinsam vermarktet werden. In die Ausformulierung des Mobilitätskonzepts waren bislang im Rahmen von Vorgesprächen und einem gemeinsamen Werkstattgespräch beteiligt:

- IBA Hamburg GmbH
- Bezirksamt Harburg, Tiefbauabteilung Radverkehr

- Landesbetrieb Verkehr
- Bezirksamt Harburg SL21
- Autohaus S+K
- Cambio Carsharing
- Hamburger Hochbahn AG
- Hamburger Invest Entwicklungsgesellschaft
- SAGA
- ProQuartier
- Procom
- P3 Projektpartner GmbH
- Süderelbe AG
- P&R GmbH (Vorgespräch)
- Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Vorgespräch)
- Projekt KoGoMo (Vorgespräch)

Das erweiterte Netz an Akteuren, mit denen innovative Maßnahmen umgesetzt und die Ziele in Bezug auf die Mobilität tatsächlich erreichen werden können, ist in Abbildung 11 als Zielbild dargestellt.

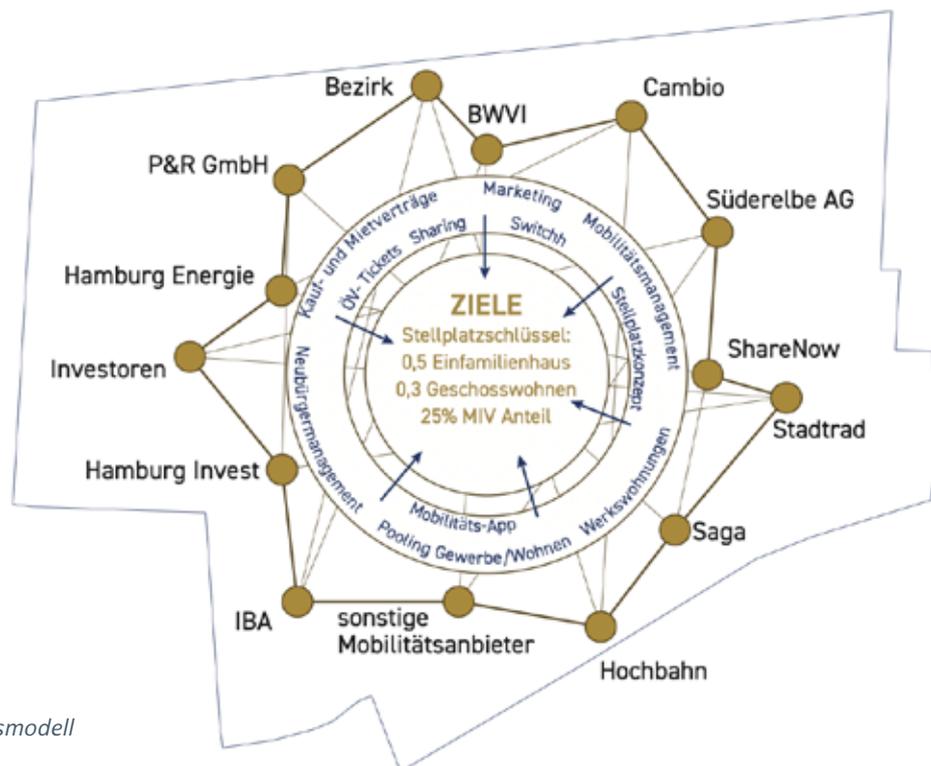


Abbildung 11: Erweitertes Akteursmodell

Rahmenbedingungen

Von den Akteuren wurden folgende Rahmenbedingungen und Handlungsansätze formuliert.

> Die Randlage der Fischbeker Reethen ist eine große Herausforderung für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens.

> Ein Parkraummanagement zur weitgehenden Reduktion kostenloser Parkplätze im öffentlichen Straßenraum wird von allen Akteuren unterstützt. Am Standort sind zielgruppenspezifische Angebote notwendig: Einerseits wird es Bewohner/-innen aus Innenstadtlagen geben, die bereits affin für neue Mobilitätsangebote sind. Andererseits wird es kostensensible Bewohner/-innen geben, denen über Modellrechnungen vor allem die möglichen finanziellen Vorteile der Mobilitätsangebote vermittelt werden müssen (privates Sharing von Fahrzeugen, Quartiers-Abo etc.).

> In der Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten wird von verschiedenen Akteuren ein Potenzial zur Verminderung der Wegenotwendigkeiten gesehen.

> Ein verbindliches, in Kauf- oder Mietverträgen verankertes Mobilitätskonzept wird kritisch betrachtet oder abgelehnt. Das Mobilitätskonzept sollte ein freiwillig nutzbares, qualitativ hochwertiges Angebot sein, das im Rahmen der Vermarktung koordiniert an die Bewohner/-innen vermittelt wird. Denkbar ist ein Basis-Paket mit den wesentlichen Angeboten und Zusatzangeboten, die freiwillige „Mehrleistungen“ umfassen. Ggf. können Teilbereiche an „Mobilitäts-Genossenschaften“ vermarktet werden, die z. B. freiwillig auf private Pkw verzichten, denen dafür aber entsprechende Sharing-Angebote garantiert werden.

> Notwendige Übergangsphasen zwischen der klassischen autoorientierten Mobilität und einer neuen suburbanen Mobilität wurde thematisiert.

> Betreibermodelle sowohl für die Infrastruktur (Quartiersgarage, Hubs) als auch für Management und Marketing der Mobilitätsangebote und das Parkraummanagement werden benötigt.

> Mobilitätsorientierte Konzeptausschreibung zu einem festen Preis und städtebauliche Verträge können als Instrument genutzt werden, um Maßnahmen rechtlich zu verankern.

> Mit dem Einzug der ersten Bewohner/-innen muss ein hochwertiges Mobilitätsangebot im ÖV und für Sharing-Dienstleistungen sichergestellt sein. Eine direkte Bus-Anbindung schon in der Bauphase über die Baustraßen ist bereits abgestimmt. Die frühzeitige Herstellung der Rad- und Fußweganbindung an den S-Bahnhof Fischbek über den ehemaligen Bahndamm ist notwendig, um von Beginn an eine attraktive Anbindung an die S-Bahn und die geplante Radschnellwegroute Stade/Harburg/Finkenwerder sicherzustellen. Am S-Bahnhof sollten frühzeitig ausreichende und sichere B&R-Kapazitäten zur Verfügung stehen.

> Synergien mit anderen Projekten in der Stadt sollten genutzt werden, z. B. die Switch-App als einheitliche digitale Plattform für die Nutzung des ÖV und neuer Mobilitätsdienstleistungen. Ebenso sollte die Ausweitung von Maßnahmen aus dem urbanen Kerngebiet in den suburbanen Raum geprüft werden, z. B. die Ausweitung des Hamburg-Taktes bis Fischbek.

> Als sinnvoll werden (wirtschaftliche) Anreizmodelle zu einer Veränderung individueller Mobilitätsmuster betrachtet. Als Stichworte wurden genannt: Rechner für einen transparenten Kostenvergleich verschiedener Verkehrsmittel, Einnahmefähigkeiten durch das Sharing des privaten Pkw, Abwrackprämien für Pkw, übertragbare Mieter- oder Quartiers-Tickets für den ÖV.

> Mobilitätsangebote sind auch aus Sicht der Investoren ein nicht unbedeutender Baustein der Vermarktungsstrategie.

> Die in Hamburg etablierten Reallabore sind aus Sicht der Akteure ein möglicher Ansatzpunkt, um das Mobilitätskonzept praktisch zu erproben und organisatorisch und finanziell zu einem Pilotprojekt für neue suburbane Mobilität zu machen.

Freiwillige und zielgruppenspezifische Maßnahmen

Insbesondere die Wohnungsbauunternehmen und Investoren sehen eine verbindliche Regelung von Mobilitätsangeboten in Kauf- oder Mietverträgen kritisch. Sie befürchten Vermarktungsschwierigkeiten am suburbanen Standort, auch aufgrund der Nähe zu Niedersachsen, wo es sehr viel geringere baurechtliche Auflagen und geringere Anforderungen in Bezug auf die Mobilität gebe.

Alle Maßnahmen basieren daher zunächst auf Freiwilligkeit und sind als Angebote an die künftigen Bewohner/-innen und Gewerbetreibenden zu verstehen, die durchaus als positiver Standortfaktor vermarktet werden können.¹⁷

Maßnahmen sollen nach Möglichkeit zielgruppenspezifisch entsprechend den Einkommensunterschieden, den beruflichen Mobilitätsbedarfen und der Affinität gegenüber neuen Mobilitätsangeboten differenziert werden. Die Mobilitätsbedürfnisse von Singles und jungen Paaren unterscheiden sich beispielsweise von denen von Familien mit Kindern (unterschiedliche Fahrzeugtypen für das Car-Sharing). Pendler in die Innenstadt haben eine andere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr als Pendler in die Region, die vom öf-

fentlichen Nahverkehr schlechter erschlossen ist. Erstere brauchen vor allem ein Job-Ticket und ggf. einen sicheren B&R-Stellplatz, für Letztere ist ein Ride-Sharing-Angebote mit Blick auf dezentrale Arbeitsplätze wichtiger. Zielführend für die Steigerung der Akzeptanz von neuen Mobilitätsformen ist auch die transparente Darstellung von Kostenvorteilen des ÖV und der neuen Mobilitätsangebote gegenüber einer autobasierten Mobilität. Die unterschiedlichen Angebote müssen im Mobilitätspaket gebündelt werden, da im Vorfeld die spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der neuen Bewohner/-innen nicht ausreichend eingeschätzt werden können, um zielgruppenspezifische Angebote zu erstellen. Von zentraler Bedeutung ist ein einfacher, niederschwelliger Zugang zu den neuen Angeboten, damit diese erprobt und in die alltägliche Mobilität integriert werden können.

Auf Grundlage der Erfahrungen mit dem Mobilitätspaket und seiner Akzeptanz bei den Bewohner/-innenn kann das Mobilitätskonzept kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Ziel

Mit der konsequenten Umsetzung aller Maßnahmen, die mit den Akteuren angedacht und im Mobilitätskonzept ausgearbeitet sind, erscheinen ein MIV-Anteil am Modal Split von 25 % sowie ein Stellplatzschlüssel von 0,5 im Einfamilienhaus und 0,3 je Wohneinheit im Geschosswohnungsbau mittelfristig machbar zu sein.

¹⁷ Nach Aussage von Thomas Krebs, Vorstand der SAGA, prüft das Unternehmen zurzeit weitergehende Maßnahmen für den Fall, dass eine Verringerung der CO₂-Emissionen über Mobilitätskonzepte auf die Klimabilanz angerechnet wird (Hamburger Abendblatt, 2020).



Abbildung 12: Ausgangslage, die Nutzung des öffentlichen Raums und der Parkgaragen

Handlungsebenen

Aufbauend auf den laufenden Planungen mit kostenfreien Besucherparkplätzen im öffentlichen Raum und einer zu erwartenden eher geringen Auslastung der Stellplätze in den Parkdecks und der Quartiersgarage aufgrund der Nutzung der Besucherparkplätze durch die Bewohner/-innen (s. Abb. oben), sollen die geplanten Maßnahmen in drei Bausteinen umgesetzt werden, die im Folgen-

den beschrieben werden. Die Umsetzung ist nicht zwangsläufig an eine zeitliche Abfolge gebunden, die Bausteine können auch gekoppelt werden, sie beschreiben vor allem unterschiedliche organisatorische Abläufe.

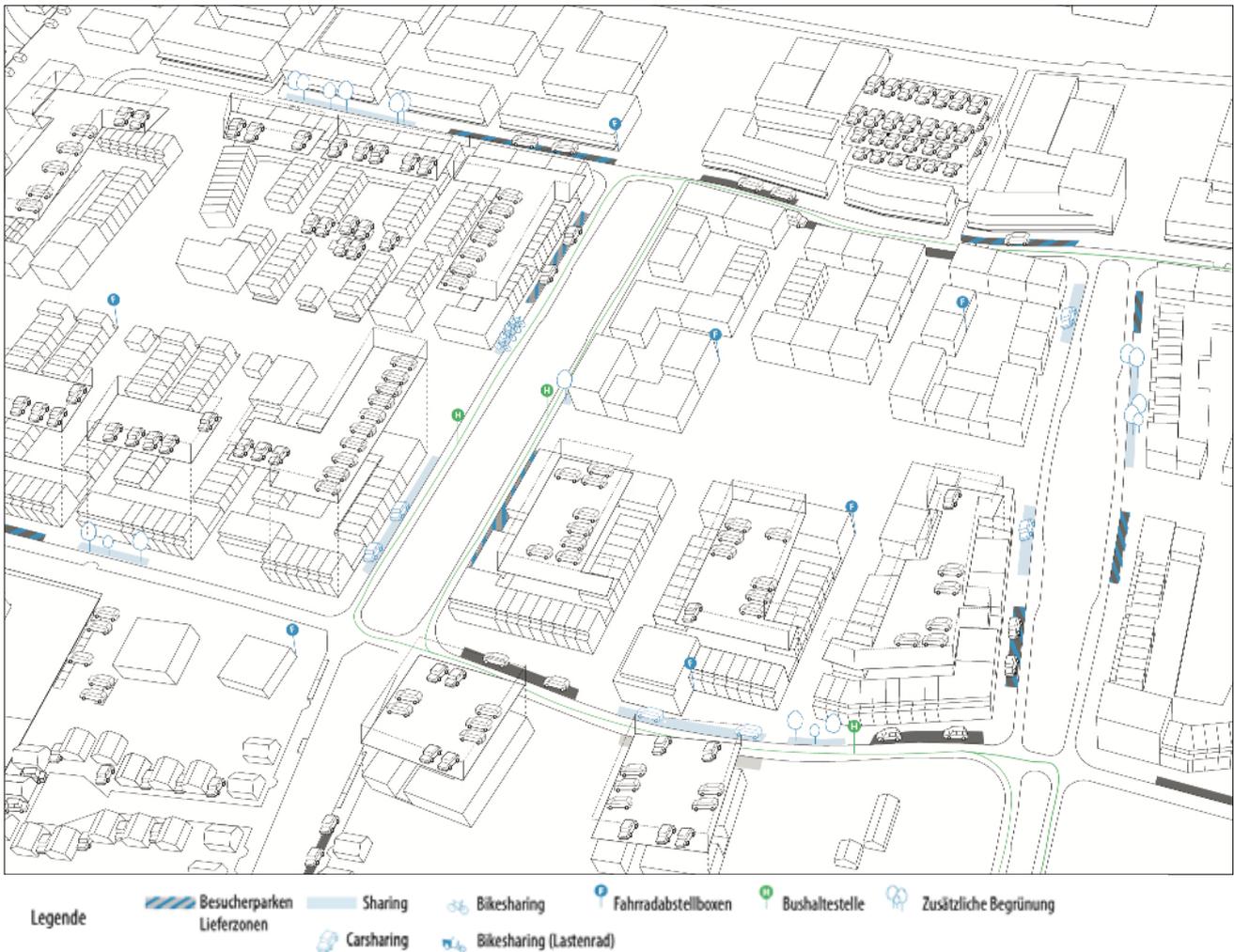


Abbildung 13: Baustein 1. Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum und Verbesserung der Stellplatzauslastung in den Parkgaragen (Prinzipdarstellung)

Baustein 1: Parkraumkonzept und -management

Die Auslastung der Quartiersgarage und der Parkdecks kann nur dann sichergestellt werden, wenn die Anzahl der kostenfreien Besucherparkplätze im Straßenraum durch eine Parkraumbewirtschaftung reduziert wird. Gleichzeitig wird der Parkdruck auf den öffentlichen Raum verringert und freiwerdende Flächen können anderweitig genutzt werden. Das Bezirksamt Harburg prüft bereits die Umsetzung eines Parkraumkonzepts bzw. einer Parkraumbewirtschaftung, mit der die Anzahl der (kostenfreien) Besucherparkplätze im öffentlichen Raum reduziert werden soll (Zuständigkeit: LBV oder H/MR).

Im öffentlichen Raum selbst sollten nur wenige freie Parkplätze, z. B. für Sharing-Fahrzeuge und Lieferverkehre vorhanden sein. Das Bezirksamt Harburg betrachtet 245 Parkplätze im öffentlichen Raum als verträglich.

Dieser Handlungsansatz wird von allen beteiligten Akteuren als grundlegende Maßnahme unterstützt. Die konkrete Abgrenzung zu den umliegenden Wohngebieten und entsprechende Anwohnerparkbereiche müssen definiert werden, um ein Ausweichparken in der Nachbarschaft zu verhindern.

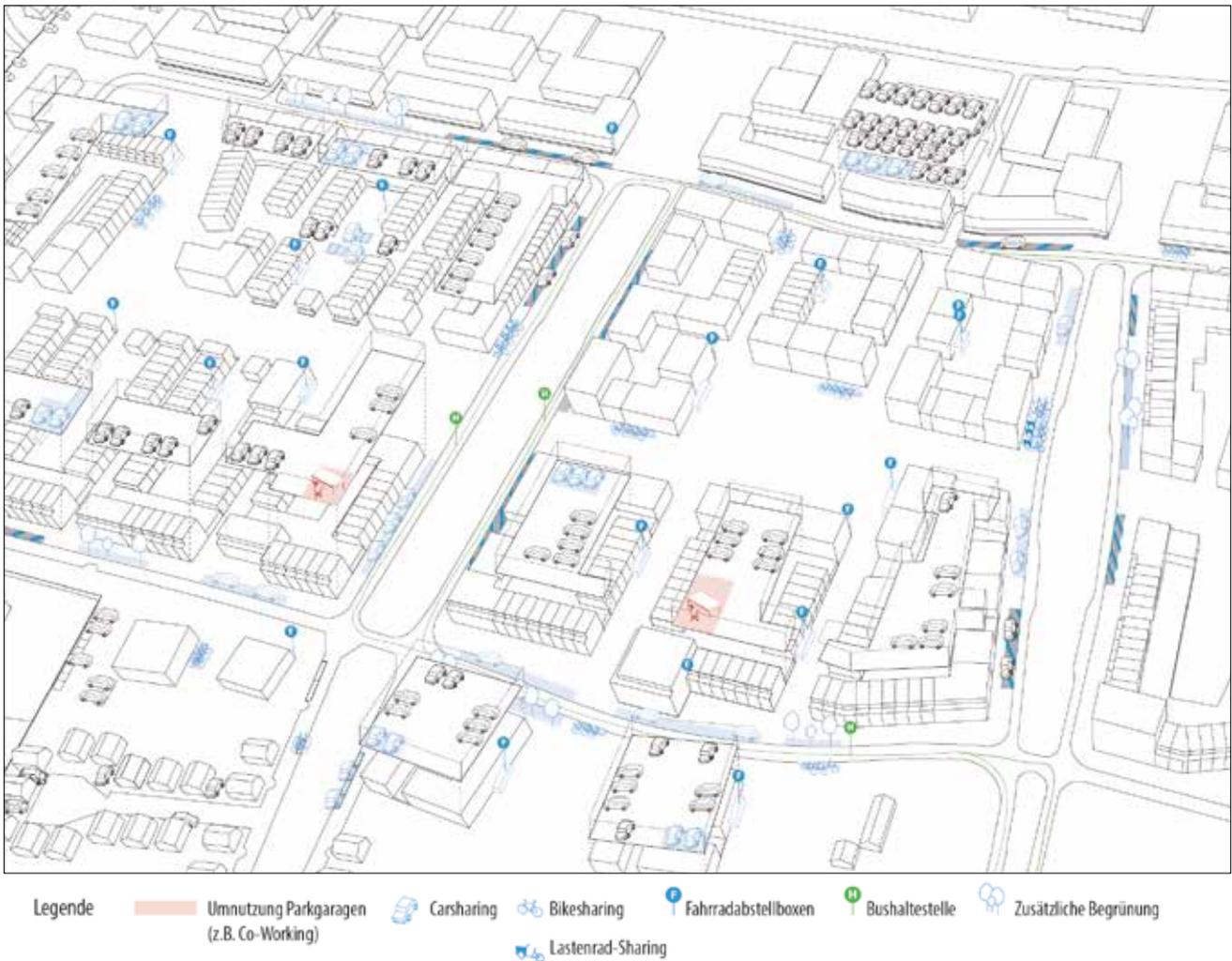


Abbildung 14: Baustein 2. Das Mobil-Paket fördert neue Mobilitätsangebote (Prinzipdarstellung)

Baustein 2: Mobil-Paket

Baustein 2 beinhaltet die gezielte Vermarktung der lokalen Mobilitätsangebote. In einem *Mobil-Paket* sollen möglichst viele Informationen und zielgruppenspezifische Probeangebote zur Mobilität für die neuen Bewohner/-innen und Bewohner/-inneninnen zusammengefasst werden. Das Mobil-Paket soll auf freiwilliger Basis von den Wohnungsbaugesellschaften und den Investoren im Rahmen der Vermarktung kommuniziert werden. Im Idealfall ist eine App wie die Switch-App der Hochbahn verfügbar, über die mit einem zentralen Zugang alle Mobilitätsangebote genutzt werden können.

Für die Organisation und Umsetzung des Mo-

bil-Paketes sowie eines dauerhaften Neubürgermanagements, ggf. auch eines „Altbürgermanagements“ für das weitere Umfeld, ist die Schaffung einer entsprechenden Organisationseinheit notwendig (s. Kap. 4.4). Über diese Organisationseinheit können mittelfristig auch weitere Schnittstellen, wie z. B. zum betrieblichen Mobilitätsmanagement oder zum Thema Werkswohnen thematisiert werden. Die notwendigen Mobilitätsangebote, an denen Car- und Bike-Sharingangebote konzentriert werden, sind in Abb. 19 dargestellt.

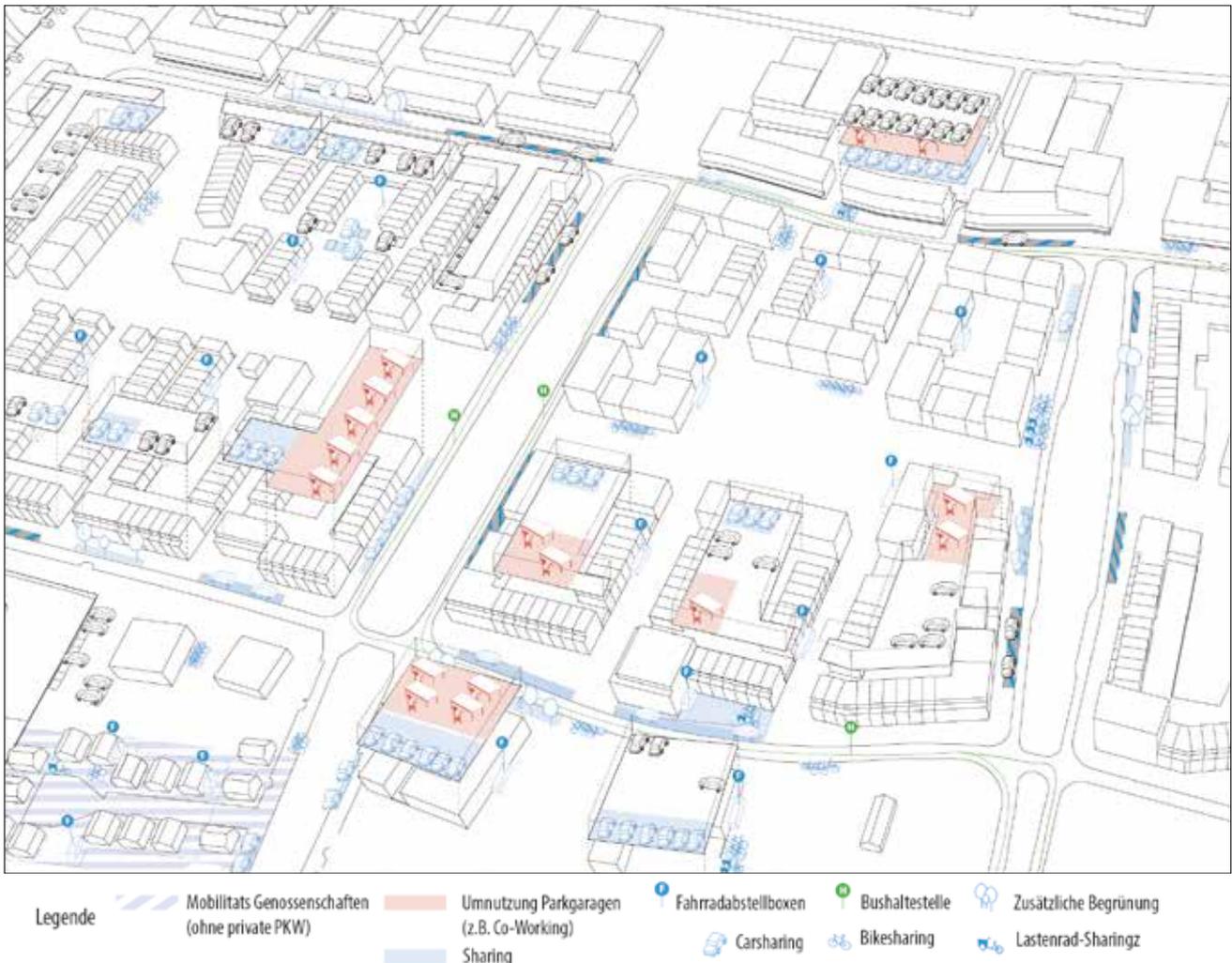


Abbildung 15: Baustein 3. Bewohner/-innen und Bewohner/-inneninnen schließen sich in Mobilitätsgenossenschaften zusammen. Freiwerdende Flächen in den Garagen können anderweitig genutzt werden

Baustein 3: Mobilitätsgenossenschaften

Baustein 3 umfasst weitergehende Anreizsysteme für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. In Anlehnung an das Modell der Baugenossenschaften können gezielt Angebote für *Mobilitätsgenossenschaften* entwickelt werden. Ziel ist es, durch den freiwilligen Zusammenschluss von Nachbarn zu Mobilitätsgenossenschaften verbindlichere Regelungen zur Mobilität mit einer besseren Angebotsqualität zu verbinden. Mobilitätsgenossenschaften könnten sich z. B. dazu verpflichten, keine privaten Pkw mehr zu besitzen. Als Anreiz könnte ihnen die Möglichkeit eingeräumt werden, Garagenstellplätze zu gemeinschaftlichen Werkstätten oder Home-Office-Arbeitsplätzen umzunutzen.

Von Seiten des Bezirks ist darüberhinaus ein verbindliches, halboffenes Carsharing auf Basis einer Mobilitätsgenossenschaft bei einem Teil der Wohnungen bereits zu einem frühen Vermarktungszeitpunkt gewünscht. Aus Sicht der Akteure sollte zunächst mit Angeboten auf freiwilliger Basis begonnen werden.

Außerdem können die Bewohner/-innen als weiteren Anreiz für eine automarme Mobilität die Möglichkeit bekommen, bei einem entsprechenden Quorum in der Nachbarschaft öffentlichen Stellplätzen umzuwidmen.

4. Maßnahmenkonzept

4.1 Schlüsselthemen

Öffentlicher Nahverkehr

Die hochwertige Anbindung an den ÖV ist eine Grundvoraussetzung für ein attraktives Mobilitätsangebot in den Reethen. Mit der Führung der Buslinie 240 schon während der Bauphase über Baustraßen durch das Quartier und einer Ausweitung des Hamburg-Taktes bis Fischbek parallel zur ersten Bauphase, die zurzeit durch die Hochbahn geprüft wird, ist eine qualitativ hochwertige ÖV-Anbindung mit dem Einzug der ersten Bewohner/-innen sichergestellt. Am S-Bahnhof Fischbek müssen darüber hinaus ausreichend sichere Radabstellanlagen (B&R in Verbindung mit einer Stadtrad-Station) geschaffen werden, damit die Anbindung über die Panzerampe attraktiv und sicher ist.

Mobilitätsmanagement

In der Diskussion mit den beteiligten Akteuren haben sich Steuerungs- und Managementaufgaben als die zentralen Maßnahmenfelder des Mobilitätskonzepts herausgestellt. Sie sind nicht B-Plan-relevant, für die erfolgreiche Implementierung neuer Mobilitätsangebote aber maßgeblich.

Als Schlüsselthemen, die im folgenden dargestellt werden, wurden das Parkraumkonzept und das

Parkraummanagement ausgemacht. Bei diesem Thema muss insbesondere herausgestellt werden, welche genauen Regelungen getroffen werden und wie sich diese umsetzen lassen. Als weiteres bedeutendes Thema wurden die Mobil-Pakete benannt. Dazu ist in späteren Schritten zu klären, welchen Beitrag die Mobilitätsanbieter (HVV, Hamburger Hochbahn, Cambio, ShareNow) leisten können. Weiterhin als essenziell wurde das Thema der Organisation der quartiersbezogenen Mobilitätsangebote betrachtet. Die genaue Klärung der Zuständigkeiten, wie sich Aufgaben bündeln lassen und wer die organisatorische Verantwortung übernimmt, besitzt hohe Bedeutung für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Ebenfalls wichtiger Bestandteil des Konzeptes sind die Anreizsysteme, beispielweise für die Umnutzung der Garagenstellen. Als weiteres bedeutendes Themengebiet wurde die Einbindung des Gewerbes identifiziert. Insbesondere über den verwendeten Fahrzeugpool, über betriebliches Mobilitätsmanagement oder Werkwohnungen kann die Umsetzung des Mobilitätskonzept gefördert werden. Im Sinne eines Pilotprojektes sind ergänzende Maßnahmen wie die Umsetzung des Hamburg-Taktes im Quartier, die Vorfinanzierung für Sharingangebote, Energiekonzepte oder Radstellanlagen im Quartier notwendig.

4.2 Parkraumkonzept und Parkraummanagement

Pkw-Parken

Das Parkraumkonzept zielt darauf ab, das kostenfreie Parken privater Pkw im öffentlichen Raum zu unterbinden. Stattdessen wird das Parken der Bewohner/-innen und Bewohner/-innenin konsequent in der Quartiersgarage und den Parkdecks konzentriert. Das Parkraumkonzept ist gebietsübergreifend angelegt und besteht aus drei Elementen.

- In den Fischbeker Reethen werden im öffentlichen Straßenraum nur bewirtschaftete oder zeitlich begrenzte Besucherparkplätze, notwendige Behindertenparkplätze, Lieferzonen und privilegierte Sharing-Parkplätze in Mobilpunkten ausgewiesen (s. Abb. 17). Nicht genutzte Parkflächen können als Freiraum genutzt oder auch für weitere Sharing-Stellplätze, Lieferzonen, Ladestationen,

Radabstellanlagen o. Ä. vorgesehen werden (s. Abb. 16). Ein Teil der Besucherparkplätze wird in der Quartiersgarage untergebracht.

- Um ein Ausweichparken und einen erhöhten Parkdruck im näheren Umfeld zu vermeiden, sollten die angrenzenden Wohngebiete in Fischbek und Neu Wulmstorf als Bewohner/-innenparkgebiete ausgewiesen werden.

Im Umfeld der S-Bahnhöfe Fischbek, Neugraben, Neuwiedenthal werden Kurzzeitparkzonen eingeführt, um Pendlerparken tatsächlich in den P&R-Parkhäusern und -Stellplätzen zu bündeln. Der Straßenraum wird dadurch vom ruhenden Verkehr entlastet.

Besucherparkplätze

Im öffentlichen Straßenraum werden nur bewirt-

schaftete oder zeitlich begrenzte Besucherparkplätze bereitgestellt. Eine konsequente Parkraumüberwachung durch den LBV ist notwendig, um dauerhaftes Falschparken durch Bewohner/-innen im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden. 100 Besucherparkplätze sind in der Quartiersgarage vorgesehen, 245 im öffentlichen Straßenraum. In der Stellplatzbilanz (s. S. 25) wird dargestellt, wie durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts die Anzahl der benötigten Bewohner/-innenstellplätze reduziert werden kann. Um die vorhandenen Stellplätze in der Quartiersgarage und den Parktaschen möglichst effizient zu nutzen, sollte geprüft werden, auch diese für eine Nutzung durch Besucher/-innen zu öffnen. Dies kann z. B. über eine Parking-App organisiert

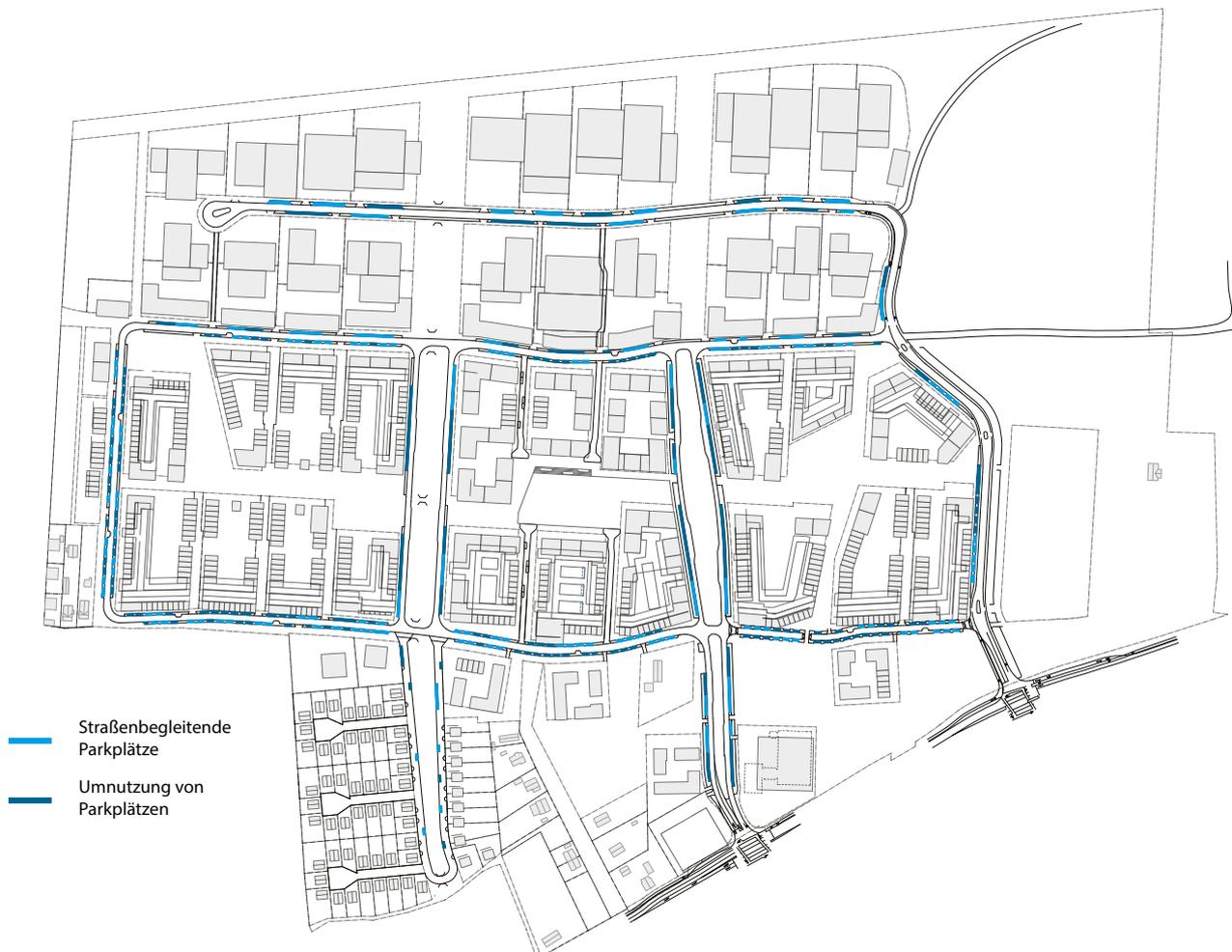


Abbildung 16. Andere Nutzungsmöglichkeiten für ursprünglich geplante Parkplätze

werden. Auf diese Art kann die Anzahl der Besucherparkplätze im öffentlichen Raum schrittweise reduziert werden.

Parkplätze sollten vorrangig an den beiden Nord-Süd-Achsen reduziert werden (Abb. 16), um die Aufenthaltsqualität in diesen zentralen Grünachsen zu verbessern. Um die Akzeptanz für eine Parkplatzreduzierung zu erhöhen, sollten die Bewohner/-innen in die Entscheidung eingebunden werden, welche Parkplätze wie umgenutzt werden, z. B. für Radabstellanlagen, Sitzgelegenheiten oder Urban-Gardening-Flächen (Abb. 16). Solch ein Beteiligungsverfahren ist gleichzeitig ein Anreizsystem im Sinne des Maßnahmenpakets 4.5. Im Hinblick auf die starke Zunahme von Elektrofahrzeugen sollte in den Fischbeker Reethen eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur angeboten werden. Hierfür bieten sich insbesondere Ladesäulen an den Mobilpunkten an. Die Hälfte der 30 Stellplätze der Mobilpunkte sollte für Elektroautos reserviert werden. Die schrittweise Reduktion der Besucherparkplätze im öffentlichen Raum kann weiterhin dafür genutzt werden, zusätzliche Ladeplätze für Elektroautos im Quartier anzubieten. Bei der Planung sollte die Möglichkeit für eine spätere Installation von Wallboxen berücksichtigt werden. Aufgrund der dynamischen Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und als Anreiz für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs sollten 20% der ca. 1.200 Parkplätze in den Parkdecks direkt mit Lademöglichkeiten (Wallboxen) ausgestattet sein. Die unkomplizierte Nachrüstung sollte z. B. durch Leerrohre mitgeplant werden.

Bewohner/-innenstellplätze

Personen, die in das Quartier ziehen, bekommen nicht automatisch einen freien Stellplatz zur Verfügung gestellt. Stellplätze müssen von den Bewohner/-innen gemietet werden. Die Stellplätze in der Quartiersgarage und den Parkdecks werden nicht personenbezogen vermietet, sondern können

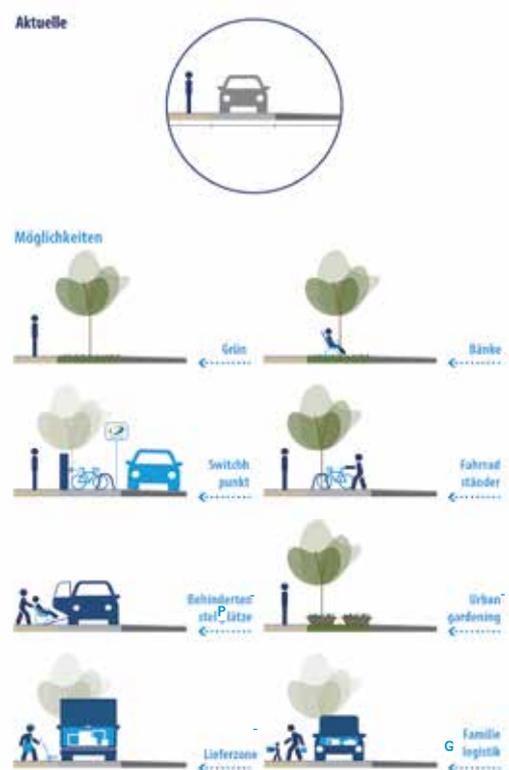


Abbildung 17: Flexible und multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten von ursprünglich geplanten Parkplatzflächen im öffentlichen Raum

entsprechend der Belegung der Parkdecks bzw. der Quartiersgarage jederzeit frei gewählt werden. Dazu ist eine digitale Vernetzung der Stellplätze und ein Management über eine einheitliche Parking-App notwendig. Auf diese Art ist eine effiziente Mehrfachnutzung der Stellplätze möglich. In Pilotprojekten wurde eine Kapazitätssteigerung von bis zu 25 % in bestehenden Parkhäusern erreicht.¹⁸ Die Integration einer entsprechenden Funktionalität in eine Mobilitäts-App des Quartiers wäre sinnvoll. Der wohnungsbezogene Verkauf von Stellplätzen muss in städtebaulichen Verträgen entsprechend ausgeschlossen werden, nur so kann eine dauerhaft effiziente Doppelnutzung der Stellplätze sichergestellt werden.

Um als regulatives Instrument zu dienen, sollten die Mietkosten für die Stellplätze nicht zu niedrig angesetzt werden. Die Höhe der Parkgebühren sollte sich an durchschnittlichen Preisen für Quar-

¹⁸ ParkHere GmbH, 2020.

¹⁹ Agora Verkehrswende, 2019.

tiersgaragen von etwa 60 €/Monat orientieren¹⁹ und wird vom Betreiber des Mobilitätsmanagements festgelegt (siehe Kap. 4.2). Die Gebühren könnten, abhängig von der Anzahl an Fahrzeugen pro Haushalt, gestaffelt werden, sodass jedes zusätzliche Fahrzeug höhere Kosten verursacht. Die dadurch eingenommenen Gebühren tragen zur Kostendeckung, z. B. des Mobilitätsmanagements, bei. Die Höhe der Parkgebühren wird in Absprache mit dem Bezirk und den Investoren durch das Mobilitätsmanagement festgelegt.

Wenn der Stellplatzschlüssel trotz der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes wider Erwarten zu gering angesetzt wurde und die Kapazitäten in der Quartiersgarage und den Parkdecks nicht ausreichen – z. B. in der Übergangsphase, in der es noch vermehrt Pkw im privaten Besitz gibt, die aber nicht mehr täglich genutzt werden –, sind weitere Maßnahmen notwendig. Zum Beispiel eine Abwrackprämie, wie sie die Gemeinde Denzlingen bei Freiburg umgesetzt hat. Übergangsweise ist auch die temporäre Schaffung von bewirtschafteten Parkplätzen im öffentlichen Raum als Alternative zur Quartiersgarage denkbar.

Mobilpunkte

In den Mobilpunkten werden alle Car-, Bike- und Cargobike-Sharingangebote gebündelt. Eine Bündelung ist aus Sicht der Anbieter stationsbasierter Angebote aus wirtschaftlichen Gründen notwendig. Die Mobilpunkte sind so positioniert, dass sie innerhalb von max. 250 m für alle Nutzer fußläufig innerhalb des Quartiers erreichbar sind. Die Mobilpunkte 1 bis 3 bilden die Grundausrüstung des Quartiers und werden mit den Bauphasen realisiert. Mobilpunkt 3 befindet sich in unmittelbarer Nähe der geplanten Bushaltestelle und stellt die intermodale Verknüpfung sicher. Mit steigender Nachfrage können die Lieferpunkte 3 und 6 zu Mobilpunkten aufgewertet werden, um ein kleinteiligeres Angebot auch für die Randbereiche und das Gewerbegebiet sicherzustellen. Für jeden Mobilpunkt sind in der Anfangsphase für ein ausreichendes, sicheres und attraktives Angebot ca. 10 Pkw, 10 Stadträder und zwei Cargobikes einzuplanen. Nur so kann sichergestellt werden, dass sich dauerhaft ein verändertes Mobilitätsverhalten bei den Bewohner/-innen etabliert. Eine entsprechende Vorfinanzierung insbesondere des Carsharing über rund zwei Jahre ist notwendig (siehe Kap. 4.4.).

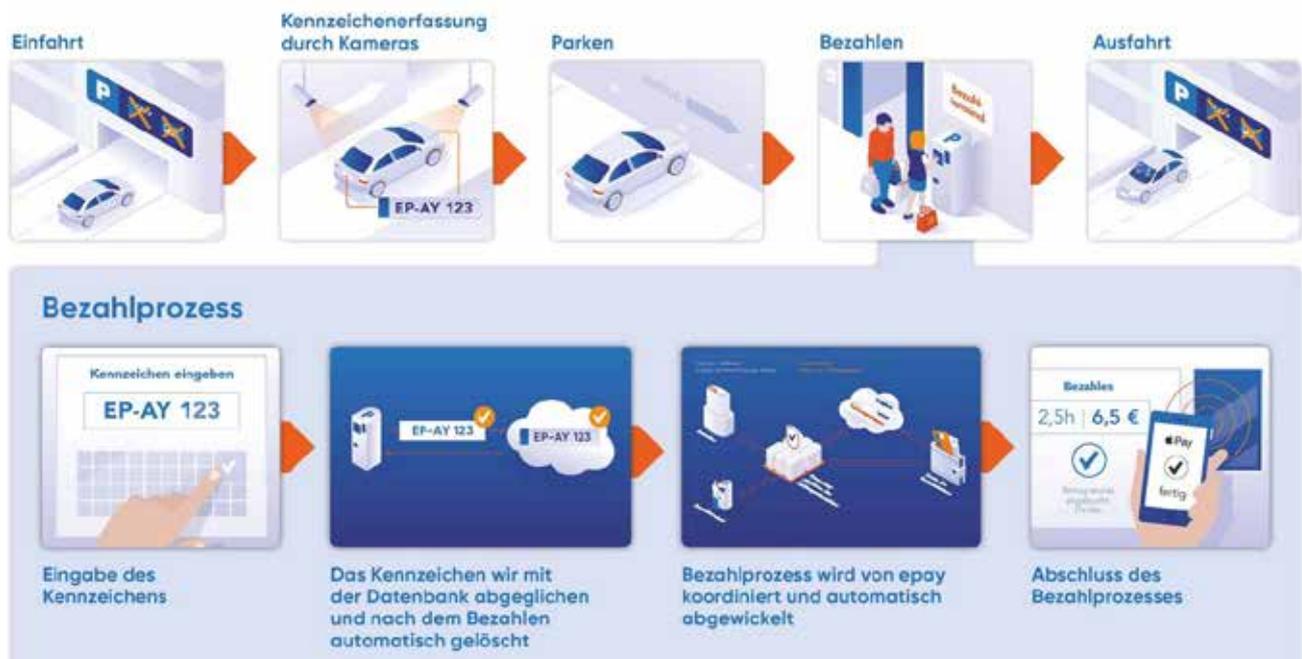


Abbildung 18: Kontaktloses Zugangsmanagement Quartiersgarage Köln-Nippes, Quelle: Kairos Red, Hamburg.

Für den wirtschaftlichen Betrieb ist dauerhaft eine Mischnutzung durch private und gewerbliche Nutzer/-innen des Gewerbegebiets erforderlich. Ein vorfinanziertes Free-floating Sharing-Angebot ist nicht vorgesehen. Der konkrete Bedarf an Sharing-Fahrzeugen ist heute noch nicht abschließend zu definieren, sondern muss laufend mit der Realisierung der Bauphasen evaluiert und an den Bedarf angepasst werden. Entsprechend muss die Dimensionierung der Mobilpunkte flexibel an den Bedarf angepasst werden. Bei zu geringer Nachfrage müssen auch die Marketingmaßnahmen im Rahmen der Mobil-Pakete

angepasst oder verstärkt werden. Die Mobilpunkte müssen als privilegierte Parkplätze im öffentlichen Raum über eine entsprechende Markierung und Beschilderung gekennzeichnet werden. Erfahrungen zeigen, dass diese Parkplätze oft durch Falschparker blockiert werden. Daher sollten bei der Planung Zufahrtssperren durch klappbare oder auch digital steuerbare Poller berücksichtigt werden. Die Poller müssen robust und einfach zu bedienen sein und sich gestalterisch an den Ausstattungsstandards für die Straßenmöblierung in den Fischbeker Reethen orientieren.

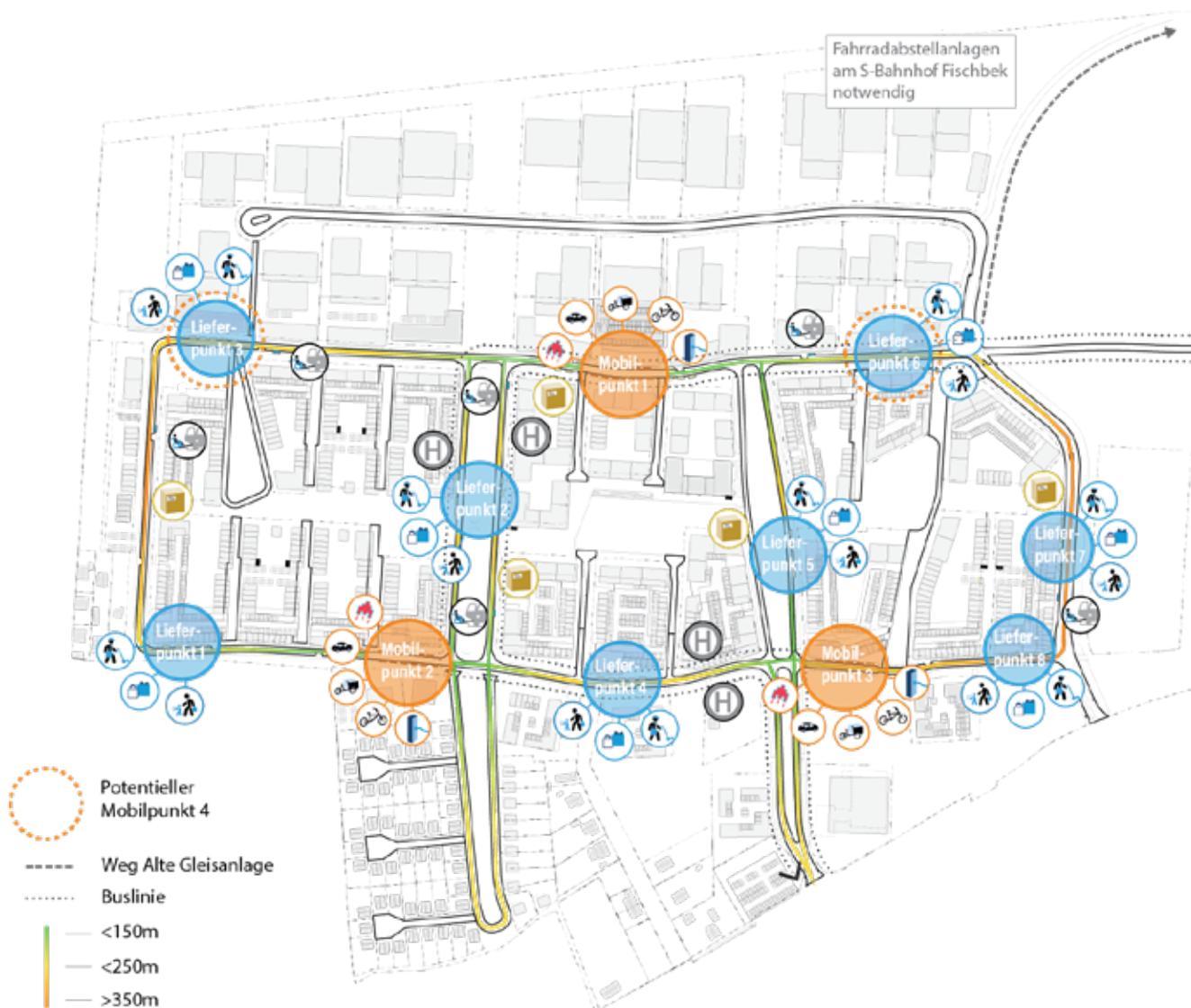


Abbildung 19: Verortung der Liefer- und Mobilpunkte im öffentlichen Straßenraum

Quartiersgarage

Die Quartiersgarage ist im Kern ein funktionales Parkhaus. Gleichzeitig soll sie durch ihre Gestaltung sowie ergänzende öffentliche Nutzungen zu einem architektonisch hochwertigen, funktional integrierten Baustein des Quartiers werden - zu einem "Parkhaus der Neuzeit". Folgende Kriterien sollen für die Planung zugrunde gelegt werden:

- Übersichtliche und freundlich gestaltete Park Ebenen
- Öffentliche Nutzungen insbesondere in den den Straßen zugeordneten Erdgeschossbereichen für öffentliche/soziale Einrichtungen (z. B. Standort-Mobilitätsmanagement, ggf. in Verbindung zu Bikesharing/Mobilpunkt), Radwerkstatt, Lieferboxen für regionale Lebensmittel, Paketboxen u.ä.
- Freizeitangebote auf der Dachebene (Kleinsportflächen, Skaterrampen u.ä.) öffnen die Quartiersgarage für die öffentliche Nutzung und machen sie so zu einem Teil des öffentlichen Raums.

- Die Fassadengestaltung soll sich architektonisch in das Umfeld einpassen und den Anspruch eines neuartigen Parkhauses widerspiegeln.
- Ausstattung von rund 20 % der Stellplätze mit Wallboxen sowie einigen Schnellladestationen.
- Positionierung der Ein- und Ausfahrt mit Blick auf eine Minimierung der Konfliktpunkte mit dem Fuß- und Radverkehr, ggf. von der Rückseite über das Gewerbegebiet.

In der Quartiersgarage sollten keine individuellen Dauerstellplätze vermietet werden. Über ein dynamisches Parkraummanagement und ein entsprechendes Abrechnungssystem können die Stellplätze möglichst effizient durch Bewohner/-innen und Besucher mehrfach genutzt werden.

Um langfristig auch bei einer veränderten Mobilität mit einem geringeren MIV-Anteil nutzbar zu sein, sollte das Gebäude z. B. durch entsprechende Deckenhöhen umnutzbar oder durch eine entsprechende Konstruktionsweise rückbaubar geplant werden.



Abbildung 20: Parkhaus Lüders, Kopenhagen mit öffentlichen Flächen auf dem Dachgeschoss, Bild: Rasmus Hjortshøj

Lieferpunkte

Lieferpunkte dienen dem kurzzeitigen Parken und zum Be- und Entladen von Fahrzeugen. Sie können multifunktional von Liefer- und Paketdiensten, Anwohner/-innen oder im Bereich von Schulen und Kindergärten für das Bringen und Abholen der Kinder genutzt werden (Drop-off-Punkte). Die Lieferpunkte sind gleichmäßig im Quartier verteilt. Die Lieferpunkte werden als „eingeschränkte Halteverbotszonen“ eingerichtet und eindeutig als solche gekennzeichnet. Insbesondere für die Drop-off-Punkte sollte durch eine Zusatzbeschilderung deutlich gemacht werden, dass ein Verlassen der Fahrzeuge durch die Eltern als Parken gilt und dementsprechend verboten ist. Im Rahmen der Parkraumüberwachung ist es notwendig, ein Dauerparken in diesen Bereichen zu unterbinden. Für die Bringdienste zu den Kitas stehen die sonstigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Behindertenparkstände

Die Flächen für Behindertenparkstände sind gleichmäßig im Quartier verteilt, um kurze Wege bis zur Haustür sicherzustellen. Die genaue Lage ist im Einzelfall bedarfsorientiert zu prüfen.

Paketboxen

Anbieterübergreifende Paketboxen, wie die von der Hochbahn entwickelte „Hamburg Box“, bündeln und reduzieren Lieferverkehre. Entsprechende Standorte sind am Mobilpunkt 1 in Verbindung mit der Quartiersgarage und im Sinne von Treffpunkten entlang der Grünverbindung vorgesehen.

Fahrradparken

Die Fahrradnutzung muss durch eine möglichst leichte Zugänglichkeit der Fahrradstellplätze gefördert werden. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass kurz- bis mittelfristig die 460 im öffentlichen Raum geplanten Fahrradparkplätze mit selten ge-

nutzten Rädern bzw. sogenannten „Schrotträdern“ vollgestellt werden. Daher muss auch das Parken der Fahrräder im Rahmen des Parkraumkonzepts berücksichtigt werden. Ziel ist es, täglich bis regelmäßig genutzte Fahrräder und Besucherfahrräder sicher im öffentlichen Raum und in der Nähe zu den Häusern und Wohnungseingängen abstellen zu können. Die Nutzungsdauer dieser Stellplätze kann dann auf einige Tage begrenzt werden. Fahrräder, die seltener genutzt werden, sollen in speziellen Fahrradkäfigen in den Innenhöfen oder in den Parkdecks abgestellt werden. Um ein sicheres Abstellen der Fahrräder im öffentlichen Raum zu gewährleisten, könnten digitale Systeme entwickelt werden. Denkbar wäre es, ein System zu etablieren, das das Schließsystem der Stadträder "umgekehrt" nutzt. Die Schlösser wären auf Anlehnbügel installiert und die Nutzer könnten ihre privaten Räder mit diesem System digital gesichert anschließen. Über solch ein System könnte auch die Nutzungsdauer kontrolliert werden. Bisher gibt es solch ein System noch nicht, es müsste z. B. durch die Hochbahn erprobt werden. Die Kontrolle und Sanktionierung von Falschparkern ist Aufgabe der öffentlichen Hand und dauerhaft notwendig.

Der S-Bahnhof Fischbek kann mit dem Fahrrad schnell und sicher über einen Radweg erreicht werden. Auf einer ehemaligen Gleisanlage führt der Weg im Grünen und abseits der Straßen zum S-Bahnhof. Um die Nutzung des Fahrrads zu erhöhen und die infrastrukturellen Grundlagen zur Nutzung des Fahrrads zu schaffen, sollte darauf geachtet werden, am S-Bahnhof ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten anzubieten (siehe Abb. 21).

Akteure

Bezirk: Umsetzung des Parkraumkonzepts. Im Quartier: Ausweisung von bewirtschafteten oder zeitlich begrenzten Besucherparkplätzen, notwen-

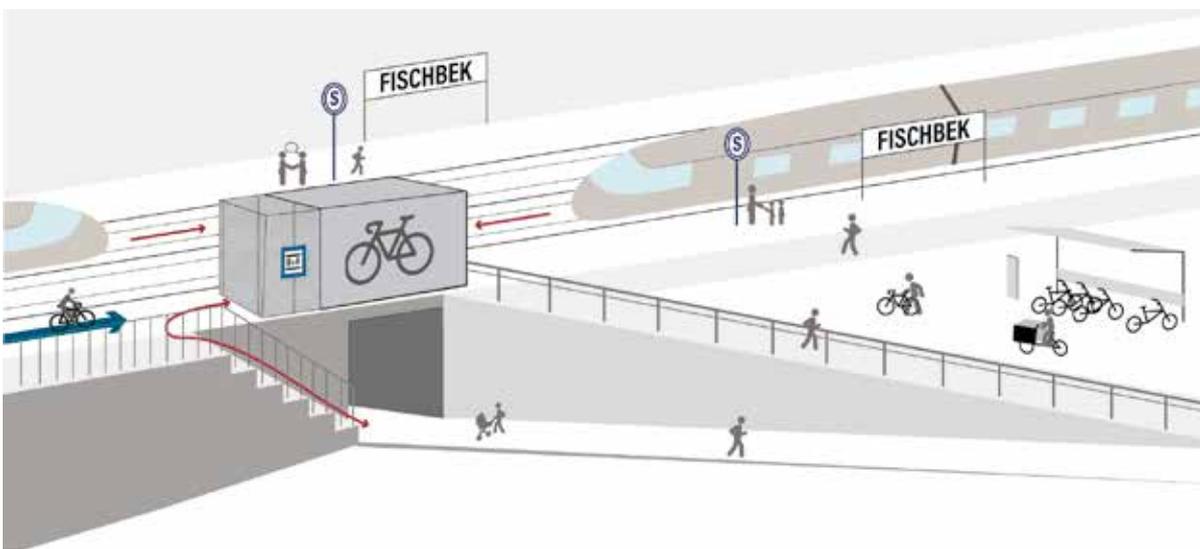
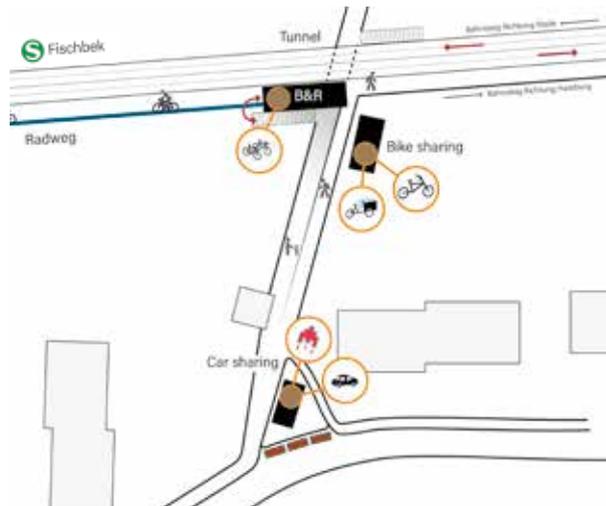


Abbildung 21: Vorschlag zur Anordnung von B+R und Radstation am Bahnhof Fischbek



Abbildung 22: Differenzierung von Stellplätzen für regelmäßig/unregelmäßig genutzte Fahrräder

digen Behindertenparkplätzen, Lieferzonen und privilegierten Sharing-Parkplätzen in Mobilpunkten. In den angrenzenden Quartieren: Einrichtung von Anwohnerparkzonen, um ein Ausweichparken aus den Reethen zu unterbinden. Am S-Bahnhof: Einrichtung von Kurzzeitparkzonen, um die Nutzung der P&R-Einrichtung zu fördern.

Stadt: Konsequente Parkraumüberwachung

Wohnungsbauunternehmen: Kooperatives Management der Stellplätze (externer Dienstleister/ App für Implementation und Umsetzung der Parkausweise erforderlich) im Rahmen des Mobilitätsmanagements (siehe Kap. 4.4)

Hochbahn: Erprobung eines digitale Radabstellsystems.

IBA Hamburg GmbH: Sicherung der Regelungen zum Parkraummanagement, z. B. in städtebaulichen Verträgen und im Rahmen des Mobilitätsmanagements (siehe auch Kap. 4.4)

Kosten

Für die Fischbeker Reethen, die unmittelbare Umgebung und den S-Bahnhof Fischbek muss durch den Bezirk ein differenziertes Parkraumkonzept ausgearbeitet werden. Eine Regelung der Parkplatznutzung mit entsprechender Beschilderung ist notwendig. Verwaltungsintern entstehen Kosten durch eine dauerhaft notwendige Kontrolle des Parkraumes und die Bearbeitung und Ausgabe der Parkausweise, die ggf. mit einem externen Dienstleister organisiert werden kann. Je nach Höhe der Gebühren für die Parkausweise, können durch die Einnahmen die laufenden Kosten für die Parkanlagen finanziert werden.

B-Plan-Relevanz

Die Ausweisung von Flächen für das Parken innerhalb der bestehenden Straßenplanung hat keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan. Auch die Ausweisung bevorrechtigter Parkplätze für Sharing-Anbieter erfolgt unabhängig vom Bebauungsplan. Sind allerdings zukünftig größere Mobilstationen erforderlich, ist ggf. punktuell eine Ausweitung der Straßenbegrenzung notwendig.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Ein konsequent umgesetztes Parkraumkonzept erschwert die direkte Zugänglichkeit des privaten Pkw und führt dadurch indirekt zu einer Reduktion von Fahrten. Die gestaffelten Kosten für Parkausweise können außerdem ein finanzieller Anreiz sein, auf Zweit- oder Drittwagen zu verzichten. Kombiniert werden die Maßnahmen zu einer leichten Reduzierung der Motorisierungsrate beitragen.

Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Durch die Reduzierung des ruhenden Verkehrs erhalten die Straßen des Quartiers einen autoarmen Charakter, der öffentliche Raum im gesamten Quartier wird durch die Maßnahmen aufgewertet.

Stellplätze	Maße	Fläche
Pkw	2,1 x 5,2 M	11 m ²
Anlehnbügel für 2 Fahrräder	1 x 2 M	2 m ²
Lastenrad	1 x 2,7 M	2,7 m ²

Grundausstattung

3 Kleinwagen	Elektrisch
2 Familienfahrzeuge (Caddy)	Elektrisch
4 Familienfahrzeuge (Caddy)	Verbrenner/Gas
1 Transporter (Sprinter)	Verbrenner/Gas
2 Lastenräder	Elektrisch
3 Ladesäulen	2 AC/1 DC



Abbildung 23: Kennwerte und beispielhafte Visualisierung eines Mobilpunktes

4.3 Mobil-Pakete

Die Umbruchsituation, die mit einem neuen Wohnort verbunden ist, bietet gute Voraussetzungen, gängige Mobilitätsmuster zu verändern. Alle neuen Bewohner/-innen sollen im Sinne eines Neubürgermanagements mit einem „Mobil-Paket“ ausgestattet werden. Neben den Zugängen zu den Mobilitätsangeboten enthält das Mobil-Paket Informationen über Probeabos für den öffentlichen Nahverkehr, Sharing-Angebote, das lokale Parkraummanagement und P+R-Möglichkeiten bzw. Informationen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Das Paket enthält außerdem Informationen dazu, unter welchen Rahmenbedingungen sich welche Mobilitätsangebote rechnen (s. Kap. 4.3). Den neuen Bewohner/-innen wird dafür z. B. mit einem Kostenrechner die Möglichkeit eröffnet, die eigenen Mobilitätskosten nachvollziehbar und transparent zu überprüfen.

Mit der Übergabe des Mobil-Paketes muss sichergestellt sein, dass sich möglichst viele neue Bewohner/-innen für die neuen Mobilitätsangebote registrieren. Insbesondere die Registrierung für die „Switch-App“ mit ihren unterschiedlichen Anbietern sowie die Registrierung beim lokalen Sharing-Anbieter sind von zentraler Bedeutung. So können die neuen Mobilitätsangebote schrittweise bei Gelegenheit ausprobiert werden.

Die dauerhafte Vermarktung des Mobil-Paketes in Zusammenarbeit mit den Investoren und Vermietern, z. B. im Rahmen des Marketingkonzeptes und im Rahmen der Unterzeichnung von Miet- oder Kaufverträgen, ist ein wesentlicher Baustein für die Nutzung der neuen Mobilitätsangebote durch die Bewohner/-innen und den Erfolg des Mobilitätskonzeptes. Um diese notwendige Kooperation sicherzustellen, muss frühzeitig eine entsprechende Arbeitsgruppe für die Koordinierung der Marketingstrategie zwischen der IBA Hamburg GmbH und den Investoren und den Wohnungsbau-gesellschaften gebildet werden.

Die Qualität des Mobil-Paketes ist abhängig davon, wie verständlich die Informationen über die neuen Mobilitätsangebote aufgebaut sind und wie niederschwellig und gleichzeitig hochwertig die Probeangebote und Zugänge zu den Mobilitäts-Apps gestaltet sind. Die Entwicklung und Betreuung des Mobil-Paketes sollte durch ein professionelles Mobilitätsmanagement dauerhaft begleitet werden (s. Kap. 4.4). Wie unter 2.1 beschrieben, sollte das Mobil-Paket neben allgemeinen Informationen zur Mobilität in Fischbek und Umgebung vor allem Probeabos für die reale Nutzung der entsprechenden Mobilitätsangebote umfassen und durch eine persönliche Beratung ergänzt werden. Die persönliche Betreuung und Beratung der Neubürger/-innen zum Mobil-Paket ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die nachhaltige Veränderung ihrer bisherigen Mobilitätsmuster. Langfristig sollte geprüft werden, inwieweit die Mobilitätsangebote Teil der Mietverträge werden können.

Zur Umsetzung des Mobil-Paketes ist ein Mobilitätsmanagement notwendig, dessen Trägerschaft noch beschlossen werden muss (siehe Kap. 4.4). Die Federführung zur Etablierung des Mobilitätsmanagements liegt zunächst bei der IBA Hamburg GmbH.

Akteure

Stadt und Bezirk: Unterstützung des Mobilitätsmanagements zur Sicherung der Umsetzung des zentralen Maßnahmenfeldes in der ersten Vermarktungsphase.

Wohnungsbauunternehmen: Information zu den Mobilitätsangeboten im Rahmen der Immobilienvermarktung, Übergabe der vom Mobilitätsmanagement erarbeiteten Mobil-Pakete mit Abschluss des Mietvertrages. Einbindung der Mobilitäts-Apps in die digitale Infrastruktur der Gebäude, so dass die Mobilitätsangebote über die App von den Bewohner/-innenn weitgehend

automatisch genutzt werden können, ohne dass aufwändige weitere Registrierungsvorgänge notwendig sind.

Hochbahn/HVV: Bereitstellung der Switch-App mit möglichst großer Bandbreite an Mobilitätsanbietern, Probeabos, ggf. Angebot eines preisreduzierten (übertragbaren) Quartierstickets für die neuen Bewohner/-innen.

Mobilitätsanbieter: Bereitstellung von Probeabos, Testfahrten und kostenfreien Zugängen zu den jeweiligen Mobilitätsapps.

IBA Hamburg GmbH: Sicherstellung der Schaffung eines Mobilitätsmanagements.

Integration der Mobil-Pakete in die Vermarktung, Sicherung der notwendigen Maßnahmen der Wohnungsbauunternehmen durch entsprechende Regelungen in den städtebaulichen Verträgen (siehe Kap. 4.4).

Kosten

Die Umsetzung des Mobil-Paketes ist vor allem personalintensiv. Für die Zusammenstellung des Paketes zusammen mit den Akteuren (Koordination, Marketing, Schulung, Makler) und die Beratung der Bürger/-innen sind circa ein bis zwei Planstellen notwendig (s. Kap. 4.4).

Bei den Mobilitätsanbietern sind teilweise entsprechende Probeangebote bereits vorhanden, die lediglich miteinander verknüpft werden müssen. Ggf. entstehen Marketingkosten, die im Rahmen des gesamten Mobilitätskonzeptes zielgerichtet und damit effektiv eingesetzt werden können. Für die Wohnungsbauunternehmen und Makler ist das Mobil-Paket ein Vermarktungsargument und weitgehend kostenneutral.

Abbildung 24: Das Mobil-Paket bietet Zugang zu allen Mobilitätsangeboten und wird allen neuen Bewohner/-innen bei Einzug übergeben.

B-Plan-Relevanz

Keine.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Die Erfahrungen der Stadt München zeigen, dass mit einem konsequent umgesetzten Neubürgermanagement und einem hochwertigen Mobil-Paket das Mobilitätsverhalten der neuen Bewohner/-innen nachhaltig verändert werden kann.

Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Keine direkten Auswirkungen.



4.4 Organisationseinheit/Mobilitätsmanagement

Für die dargestellten Handlungsansätze gibt es keine eindeutige Zuständigkeit. Die Umsetzung des Parkraumkonzeptes ist am eindeutigsten dem Bezirk und der Stadt zuzuordnen. Schon die Einbindung eines digitalen Tools zur effizienten Parkraumnutzung gehört nicht mehr zum klassischen Aufgabenspektrum eines Parkraumkonzeptes. Hier ist die Kooperation mit Mobilitätsdienstleistern, der Hochbahn als möglichem Anbieter einer zentralen Mobilitätsapp und ggf. auch mit den Vermietern notwendig. Gleiches gilt für das Mobilitäts-Paket.

Ein einfaches Informationspaket kann im Rahmen des Neubürgermanagements z. B. vom Bezirk oder vom Quartiersmanagement umgesetzt werden.

Kooperation und Organisation

Im deutschlandweiten Vergleich ist das Mobilitätsmanagement für das Bauprojekt Lincoln in Darmstadt, das größtmäßig ungefähr mit den Fischbeker Reethen vergleichbar ist, ein Best-Practice-Beispiel. Das Projekt wurde 2018 ausgezeichnet. Zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes wurde die Lincoln mobil GmbH gegründet. Die Lincoln mobil GmbH wird u. a. aus einem 25 %igen Anteil an den Parkgebühren dauerhaft finanziert und von der Stadt Darmstadt mit Unterstützung der HEAG mobilo getragen.

Lincoln mobil betreibt das Mobilitätsmanagement vor Ort, es bündelt Mobilitätsangebote lokaler Partner und koordiniert Aufbau und Betrieb einer E-Fahrzeugflotte, den Aufbau einer Mobilitäts-App und den Betrieb einer Mobilitätszentrale. Darüber hinausgehend organisiert das Mobilitätsmanagement aktiv die Stellplatzvergabe im Quartier. Den Wohnungen sind nicht automatisch Stellplätze

zugeordnet, sondern diese müssen angemietet werden. Eine aktive Beratung der Bürger/-innen im Sinne des Münchener Neubürgermanagements findet allerdings nicht statt.

Für die Fischbeker Reethen ist es sinnvoll, eine ähnliche Organisationseinheit zu schaffen und mit einem aktiven Neubürgermanagement mit aktiven Beratungsangeboten zu verbinden. Aufgabe des Mobilitätsmanagements muss es vor allem sein, aktiv Akteure zusammenzubringen, Maßnahmen selbstständig umzusetzen und die Maßnahmen im laufenden Betrieb zu evaluieren und zu optimieren (s. Abb. 25). Dazu muss das Mobilitätsmanagement mit entsprechendem Personal, entsprechenden Ressourcen und einem klaren Arbeitsauftrag von Seiten der Stadt, der Mobilitätsanbieter und der Investoren ausgestattet werden.

Zum Aufgabenbereich des Mobilitätsmanagements gehören die Organisation und Koordination des Neubürgermanagements (s. Kap. 4.4), die Erstellung eines Mobil-Paketes (s. Kap. 4.4) sowie das Anbieten von aktiven Beratungsangeboten für die Bewohner/-innen und Unternehmen. Weiterhin übernimmt das Mobilitätsmanagement die Koordination der Mobilitätsangebote, führt diese in einer Mobilitäts-App zusammen und evaluiert das Mobilitätskonzept und passt ggf. die Maßnahmen an. Für die langfristige Umsetzung von Neubürgermanagement, Mobil-Paket, aktiven Beratungsangeboten, die Koordination der Mobilitätsangebote und die Bündelung in einer App sowie der Evaluation ist ein dauerhaftes Mobilitätsmanagement notwendig.

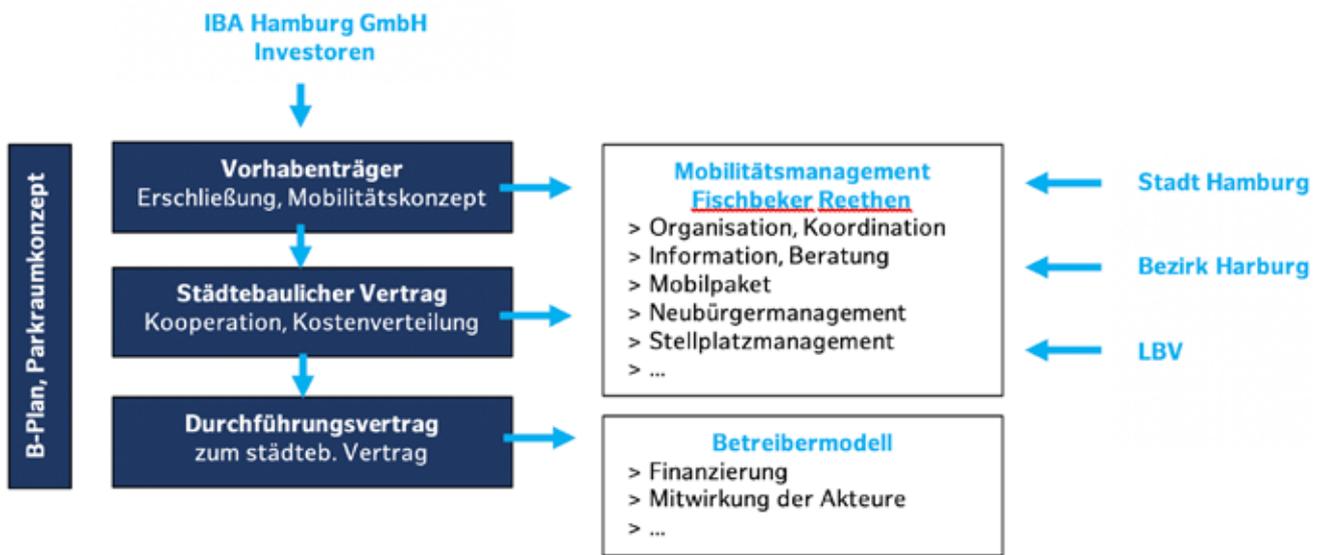


Abbildung 25: Organisationsschema Mobilitätsmanagement

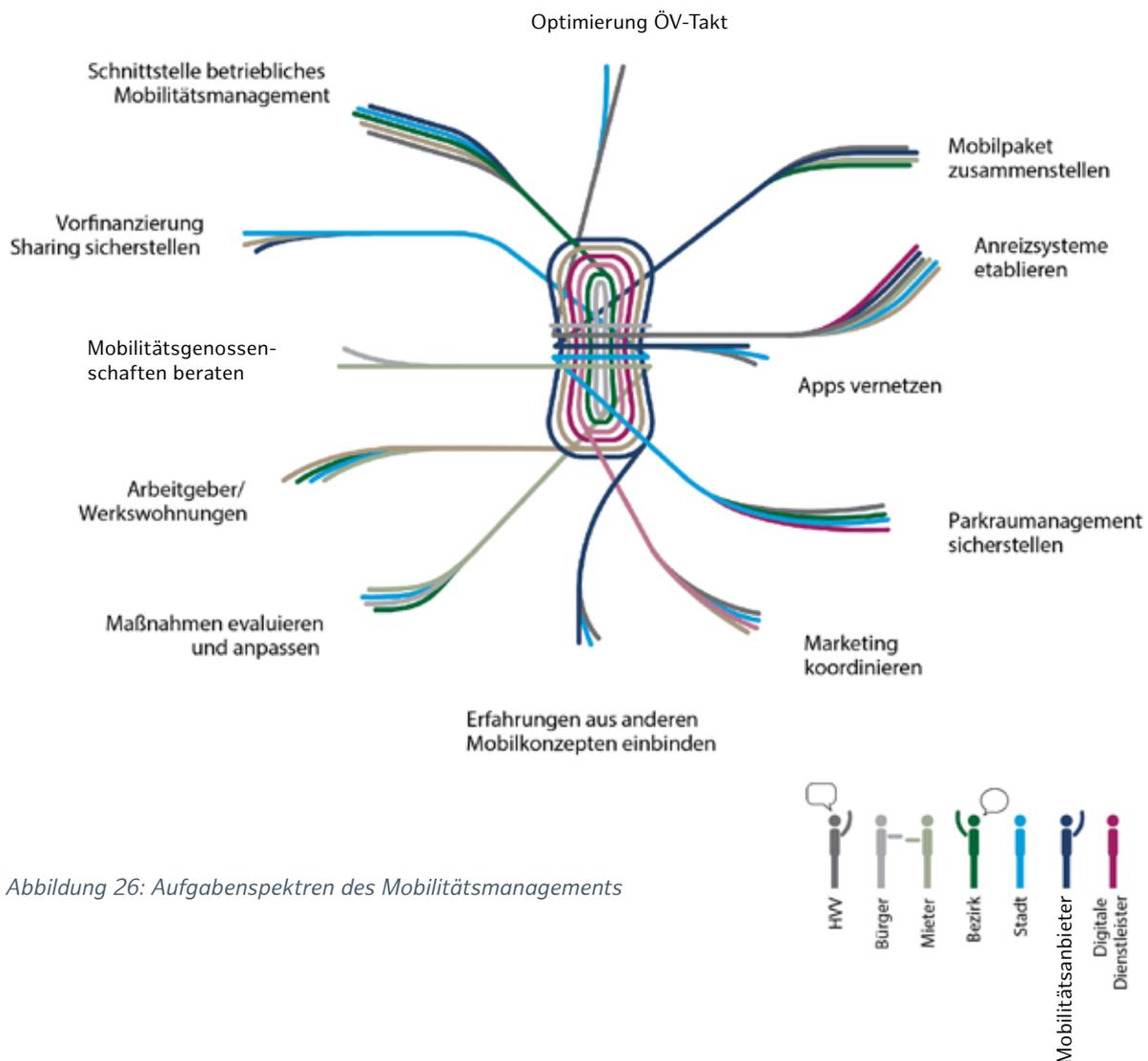


Abbildung 26: Aufgabenspektren des Mobilitätsmanagements

Organisationsmodelle Mobilitätsmanagement

Für die Projektbearbeitung eröffnen sich für die Fischbeker Reethen zwei kurzfristige Handlungsoptionen.

1. Zum einen kann das Mobilitätsmanagement parallel zum Planungsprozess mithilfe des laufenden Förderantrages KoGoMo finanziert und im Rahmen eines Reallabors umgesetzt werden. KoGoMo steht für „Stärkung der kommunalen Governance für die Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten in Kooperation mit privaten Anbietern“ und ist bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende angesiedelt. Pilotmaßnahmen/Reallabore sollen im Bezirk Harburg umgesetzt werden. Das Bezirksamt Harburg ist Realisierungsträger des Projektes. Ein Vorgespräch fand statt, eine entsprechende Kooperation bei erfolgreichem Förderantrag ist konkret denkbar. So könnten kurzfristig die notwendigen Personalstellen zur frühzeitigen Umsetzungs des Mobilitätskonzeptes geschaffen werden
2. Andererseits könnte im Rahmen des integrierten bezirklichen Klimaschutzkonzeptes eine Stelle geschaffen werden. Diese müsste an der Schnittstelle zwischen Hamburg-Marketing und dem HVV angesiedelt sein.

Kurzfristig sollte die IBA Hamburg GmbH die Aufgabe übernehmen, die notwendigen ersten Schritte für die Implementierung des Mobilitätskonzeptes und die Schaffung einer Organisationseinheit für das Mobilitätsmanagement sicherzustellen (siehe Umsetzungskonzept).

Im weiteren Verfahren sollte die IBA Hamburg GmbH als Koordinator aus den dargestellten Handlungsoptionen heraus die Bildung einer entsprechenden Organisationseinheit für das Mobilitätsmanagement in Zusammenarbeit mit dem Bezirk und der BVM vorantreiben und das Betreibermodell für das Mobilitätsmanagement konkretisieren, z. B. als eigenständige GmbH.

Die Finanzierung kann über drei Säulen sichergestellt werden:

- über eine im Rahmen der städtebaulichen Verträge zu definierende Kofinanzierung durch die Investoren

- eine Finanzierung einer entsprechenden Verwaltungseinheit, z. B. beim Bezirk im Rahmen des Klimaschutzmanagements,
- über die anteilige Beteiligung an den Einnahmen aus der Stellplatzvermietung.

Betreibermodell Quartiersgarage

Für die Quartiersgarage muss ein Modell für Finanzierung, Bau, Verwaltung und Stellplatzmanagement entwickelt werden, mit dem die notwendigen Stellplätze für die unterschiedlichen Bauprojekte und ggf. Investoren nachgewiesen werden können. Die Aufgaben des Betriebs der Quartiersgarage werden je nach Betreibermodell durch die Eigentümer oder durch externe Dienstleister übernommen. Die Aufgaben lassen sich in die Verwaltung und die operative Betreuung der Garage einteilen. Zu den Verwaltungsaufgaben zählen die Vermietung von Stellplätzen, die Erstellung von Einstell- und Nutzungsbedingungen, die Planung und Veranlassung von Wartungsarbeiten, Reparaturen etc. Zum operativen Aufgabenspektrum zählt die Sicherstellung der Versicherungspflicht sowie die Kontrolle und Reinigung der Quartiersgarage. In der Praxis lassen sich drei Betreibermodelle unterscheiden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2018).

Eigentümergeinschaft/Immobilienverwaltung

Vermietung durch die Eigentümer, operativer Betrieb durch eine Immobilienverwaltung. Dieses Modell ist insbesondere bei Quartiersgaragen mit mehreren Eigentümern sinnvoll. Nachteilig kann die schwierigere Kommunikation zwischen den Eigentümern und mit der Verwaltung, u. a. in Bezug auf eine Fluktuation von Mietenden, sein.

Externer Dienstleister: Vermietung und Betrieb werden an eine Immobilienverwaltung oder einen Parkhausbetreiber übertragen. Vorteilhaft bei diesem Modell ist, dass sowohl Eigentümer als auch die Mieter und Mieterinnen nur einen Ansprechpartner haben.

Mobilitätszentrale: Vermietung und Betrieb werden durch das Mobilitäts-/Quartiersmanagement vor Ort übernommen, das auch die weiteren Mobilitätsangebote vor Ort (Mobilitätsberatung, Sharing-Angebote etc.) organisiert. So entstehen

die besten Synergien, indem alle Mobilitätsangebote und die Stellplatzvergabe aus einer Hand heraus organisiert.

In diesem Modell sind eine enge Zusammenarbeit zwischen Wohnungsbaugesellschaften und Investoren, der IBA als Vorhabenträger und der Stadt erforderlich und entsprechende Regelungen z. B. in städtebaulichen und Durchführungsverträgen notwendig. Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten, Kooperationsnotwendigkeiten, Zuordnung den betroffenen Baufeldern, Finanzierung von Bau, Unterhalt, ggf. Querfinanzierung des Mobilitätsmanagements durch die Einnahmen der Quartiersgarage, Einbindung weiterer Nutzungen und Serviceangebote sowie von Besucherparkplätzen, Evaluation.

Die Übernahme dieser Aufgaben durch die IBA GmbH, das Bezirksamt Harburg oder andere Anbieter/Dienstleister muss im weiteren Prozess geprüft werden. Grundsätzlich sind alle Betreibermodelle für die Fischbeker Reethen geeignet, das Modell der Mobilitätszentrale bietet die besten Synergien und sollte vorrangig verfolgt werden.

Kosten und Finanzierung: Neben den Investitionskosten, die im Rahmen der nachzuweisenden Stellplätze in der Regel von den Investoren getragen werden, fallen jährliche Betriebskosten für Quartiersgaragen an, sie belaufen sich auf durchschnittlich 20 bis 25 € pro Monat pro Stellplatz. Durch die Parkraumbewirtschaftung im öffentlichen Straßenraum kann eine hohe Belegungsrate und eine entsprechende Wirtschaftlichkeit erwartet werden. Höhere Mieteinnahmen können z. B. zur Co-Finanzierung des Mobilitätsmanagements vor Ort genutzt werden (s. Kap.4.4).

Marketingkonzept

Das übergeordnete Marketingkonzept für die Fischbeker Reethen wird durch die IBA Hamburg GmbH erarbeitet. Mit dem Mobilitätskonzept gibt es ein klares Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Wohnungsbauprojekten im Umfeld und in ähnlichen suburbanen Lagen in der Metropolregion. Die besonderen Mobilitätsangebote werden auch von den Investoren als klarer Standortvorteil gesehen, der aktiv vermarktet werden muss. Für die IBA bietet sich die Möglichkeit, mit einer

eigenständigen Botschaft, wie zum Beispiel: „Wohnen im Grünen mit klimaneutraler Mobilität“, neue breitere Zielgruppen für das Leben in den Reethen anzusprechen, die sonst eher nicht in ähnliche suburbane Lagen ziehen würden.

In diesem Sinne ist es Aufgabe der IBA, ein Leitbild und Grundelemente der Kampagne zu entwickeln, die von den Investoren spezifisch für ihre Bauprojekte genutzt und konkretisiert werden können. Neben einem einheitlichen Slogan sollte ein einheitliches Gestaltungskonzept entwickelt werden, dass durch ein klares Logo und eine klare Bildsprache die eigenständige Botschaft vermittelt. Mit dem Gestaltungskonzept sollten Inhalte und Materialien für die unterschiedlichsten Kommunikationskanäle entwickelt werden:

- Allgemeine Imagekampagne
- Informationen für Immobilienplattformen und für Makler vor Ort
- Kleine, interaktive Webseiten oder app-basierte Kostenrechner, mit denen die Kosten beziehungsweise der CO₂ Fußabdruck, der sich durch die Mobilitätsangebote positiv verändert, konkret abgebildet werden können.
- Material, Filme für soziale Medien
- Aktionen und Informationsveranstaltungen vor Ort zum Beispiel mit der Möglichkeit neue Mobilitätsangebote auszuprobieren, zum Beispiel Lastenräder E-Autos oder Ähnliches.

Mobilität soll nicht nur als Standortfaktor, sondern als Teil eines positiven Lebensmodells vermittelt werden.



Abbildung 27: Mobilitätsbroschüre Lincoln, Darmstadt.
Quelle: www.lincoln-siedlung.de

4.5 Anreizsysteme

Die sich aus dem Parkraumkonzept ergebende Aufwertung des öffentlichen Straßenraums und die Anreize aus dem Mobil-Paket für eine Veränderung der individuellen Mobilitätsmuster sind die Grundlage für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in den Fischbeker Reethen. Für eine dauerhafte Veränderung der Mobilität der Bewohner/-innen sind weitergehende Anreize notwendig, die durch das Mobilitätsmanagement entwickelt und mit den Akteuren vor Ort umgesetzt werden müssen.

Dies kann ganz konkret eine symbolische Abwrackprämie für Pkws sein, mit der Verpflichtung, für einen bestimmten Zeitraum oder auch dauerhaft kein neues Fahrzeug zu erwerben. Ebenso denkbar sind „Eco-Drive-Payback-Systeme“, die nachhaltiges Mobilitätsverhalten unmittelbar belohnen. Die Deutsche Bahn testet ein entsprechendes Angebot zurzeit in Ahrensburg. Wer seine Radfahrten mit der DB Rad+-App speichert, bekommt automatisch für jeden Kilometer 10 Cent gutgeschrieben, die bei der Bahn und teilnehmenden Partnern eingelöst werden können ([gruen.deutschebahn.com/de/news/radfahrer_app](https://www.deutschebahn.com/de/news/radfahrer_app)). Konkret könnte für die Fischbeker Reethen in Baustein 2 auch ein Quartiersticket eingeführt werden, das ähnlich wie das Job-Ticket des HVV den Einwohner/-innen einen entsprechenden Mengenrabatt bietet. Im Idealfall ist dieses Ticket übertragbar bzw. es ermöglicht die Mitnahme von Kindern oder kleinen Gruppen. Dadurch wird ein Anreiz für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Freizeit angeboten.

Die Vorfinanzierung der Bereitstellung einer ausreichend großen Flotte von stationsbasierten Sharing-Fahrzeugen in der ersten Entwicklungsphase des Quartiers (s. Kap. 4.4) sorgt für die Präsenz dieser Fahrzeuge im öffentlichen Raum auf dem Weg zum Garagenstellplatz und ist ein täglicher

Anreiz, dieses Angebot bei Gelegenheit zu testen und es ggf. dauerhaft zu nutzen. Die Sharing-Fahrzeuge sollten grundsätzlich mit CO₂-freien Antrieben ausgestattet sein (E-Fahrzeuge, Wasserstoff, E-Fuel). Es ist zu prüfen, ob die Vorfinanzierung der Sharing-Fahrzeuge über einen Teil der Parkgebühren finanziert werden kann.

Neben Anreizsystemen, die auf individuelles Verhalten abzielen, kann für Baustein 3 des Mobilitätskonzeptes ein System entwickelt werden, das explizit nachbarschaftliches, gemeinschaftliches Handeln belohnt. So kann die Gründung von

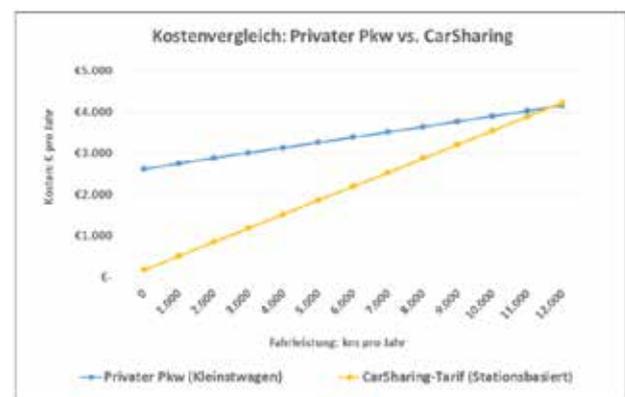


Abbildung 28: Kostenvergleich privater Pkw/Carsharing

Privater Pkw ¹		Mobilität mit CarSharing	
Kosten pro Monat		Kosten pro Monat	
Fixkosten	94 €	Monatskarte ÖPNV ²	81 €
Betriebskosten	55 €		
Werkstattkosten	38 €		
Kosten gesamt	187 €	Freies Mobilitäts-Budget	106 €
Fix-Kilometer pro Monat	400	Budget in CarSharing-Kilometern ³	250
Neuwagen:			
Wertverlust	255 €		
Kosten gesamt	442 €	Freies Mobilitätsbudget	361 €
Fix-Kilometer pro Monat	400	Budget in CarSharing-Kilometern ³	1.000

¹ VW Golf 1.0 TSI OFF Comfortline, Werte laut ADAC Autokostenrechnung, März 2019, Haltdauer: 5 Jahre, Fahrleistung: 5.000 km/Jahr
² Umweltkarte BVG, Berlin AB, Preis im Januar 2019
³ ausgewählter Tarif stationsbasiertes CarSharing (Reichweiten können je nach Tarif und Fahrzeugtyp variieren)

Abbildung 29: Kostenvergleiche Pkw/Sharing-Fahrzeuge. Quelle: Bundesverband CarSharing

19 Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Nutzung auch bei Grundstücksverkäufen oder

Veränderungen innerhalb der Mobilitätsgenossenschaften müssen vertraglich abgesichert werden.

Mobilitätsgenossenschaften, die sich dauerhaft verpflichten, auf den individuellen Fahrzeugbesitz zu verzichten, gefördert werden, indem diesen Genossenschaften im Gegenzug das Recht eingeräumt wird¹⁹, eine gewisse Anzahl an Parkplätzen in den Parkdecks umnutzen zu können, z. B. zu Werkstätten, Coworking-Arbeitsplätzen o. Ä.

Der schrittweise Rückbau von Parkplätzen im öffentlichen Raum kann mit einem Beteiligungskonzept verbunden werden. Nachdem die Anzahl der reduzierbaren Parkplätze ermittelt wurde, wird mit den Bewohner/-innenn und Bewohner/-inneninnen im Rahmen einer Bürgerwerkstatt darüber entschieden, welche Stellplätze wo reduziert und wie sie gegebenenfalls umgenutzt werden sollen. Die Bewohner/-innen können so den öffentlichen Raum entsprechend ihrer Bedürfnisse mitgestalten. Der Verlust eines Parkplatzes wird so zu einem Gewinn an Straßenraum- und Lebensqualität.

Anreizsysteme über das betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen, wie z. B. vergünstigte E-Bikes, lassen sich durch Beratungs- und Förderprogramme der öffentlichen Hand unterstützen. Die Süderelbe AG bearbeitet das Thema bereits und kann als Multiplikator zu den Unternehmen in der Region eingebunden werden.

Akteure

IBA Hamburg GmbH: Sicherung möglicher Umnutzungsoptionen von Stellplätzen in Parkdecks im

Rahmen von städtebaulichen Verträgen.

Organisationseinheit „Mobilitätsmanagement“: frühzeitige Konkretisierung und Finanzierung der dargestellten Maßnahmen.

Kosten

Eine Subventionierung der Bereitstellung einer ausreichend großen Flotte von stationsbasierten Sharing-Fahrzeugen in der ersten Entwicklungsphase des Quartiers ist notwendig.

B-Plan-Relevanz

Prüfung der baurechtlichen Einordnung der Parkdecks als Nebenanlage zur Absicherung einer möglichen Umnutzung.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Anreizsysteme sind ein wesentlicher Baustein, um die praktische Nutzung neuer Mobilitätsangebote nachhaltig und dauerhaft zu fördern.

Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Belebung der Parkdecks durch Nutzungsdifferenzierung.

Sonstiges

Konkretisierung der bauordnungskonformen Umnutzung der Parkdecks zu Arbeitsräumen unter Berücksichtigung von ausreichender Belichtung und Belüftung.

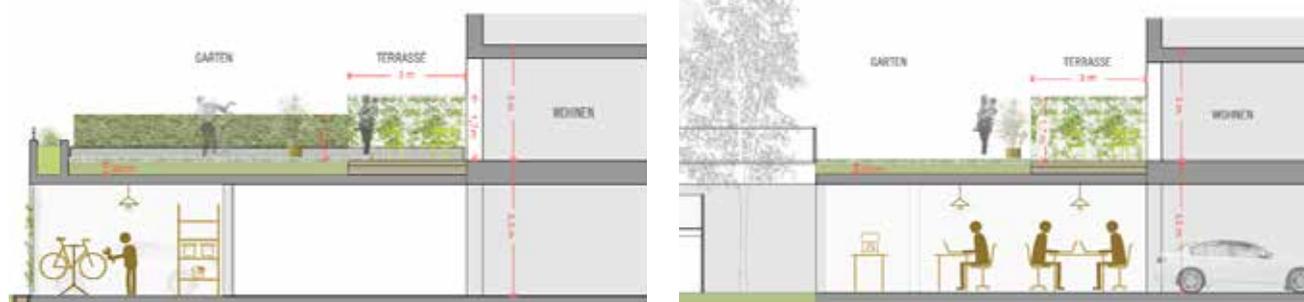


Abbildung 30: Beispielhafte Umnutzung von Stellplätzen in Parkdecks im Rahmen der Bildung von Mobilitätsgenossenschaften

4.6 Einbindung von Unternehmen und Arbeitgebern

Die Einbindung der zukünftigen Gewerbebetriebe im Quartier bzw. die Einbindung der Arbeitgeber im Süderelberaum in das Mobilitätskonzept kann einen wichtigen Beitrag für die nachhaltige Mobilität in den Fischbeker Reeten leisten. Drei Handlungsansätze können hier unterschieden werden:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement der Unternehmen, ggf. gefördert durch die öffentliche Hand. Handlungsansätze sind z. B. die Bereitstellung von Profi-Tickets zur Förderung der ÖV-Nutzung oder die Förderung von E-Bikes zur Stärkung des Radverkehrsanteils.
- Prioritäre Vermarktung von Wohnungen in den Fischbeker Reethen an Arbeitnehmer/-innen, die im näheren Umfeld arbeiten (Werkwohnungen), zur Verringerung von Pendlerdistanzen.
- Einbindung der Gewerbebetriebe in die Sharing-Angebote vor Ort zur Reduzierung der unternehmenseigenen Fahrzeugflotten und zur Reduzierung der Stellplatzbedarfe.

Akteure

IBA Hamburg GmbH, Stadt, Bezirk: Bei einer Vermarktung der Gewerbeflächen über eine Konzeptvergabe sollten die genannten Mobilitätsaspekte Teil der Bewertungskriterien für Kaufverträge und städtebauliche Verträge werden (Verpflichtung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement, Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften und Vermietern, Nutzung der Mobilitätsangebote in den Reethen). Der Standort, an den hohe bauliche Ansprüche gestellt werden, steht in starker Konkurrenz zu günstigen, nicht regulierten Flächen im unmittelbaren Umland. Umso wichtiger ist es, das besondere Profil des Standortes mit speziellen Mobilitätsangeboten zu stärken (Zusammenstellung eines Mobil-Paketes für „Neu-Unternehmen“, Definition von Kriterien für die kostenfreie Reduktion von nachzuweisenden Stellplätzen bei Umsetzung entsprechender Mobilitätsmaßnahmen). Eine gezielte Fokussierung des bestehenden Beratungsangebotes im Bereich des betrieblichen

Mobilitätsmanagements im Süderelberaum und in den Fischbeker Reethen ist notwendig, um die vielfältigen Handlungsansätze des Mobilitätskonzeptes aufzugreifen und entsprechende Synergien zu nutzen.

Wohnungsbauunternehmen: Definition von standortspezifischen Kriterien für die Vergabe von Wohnungen, bevorzugte Berücksichtigung von Menschen, die im weiteren Umfeld des Süderelbraums arbeiten. Ggf. Kooperationen mit einzelnen größeren Arbeitgebern oder der Süderelbe AG als Vermittler.

Mobilitätsanbieter: Entwicklung von spezifischen Mobilitätsangeboten und Mobilitätsdienstleistungen für die Unternehmen in anliegenden Gewerbegebieten in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsmanagement.

Arbeitgeber/Süderelbe AG: Werkwohnungen, betriebliches Mobilitätsmanagement.

Kosten

Erweitertes Aufgabenspektrum Organisationseinheit/Mobilitätsmanagement, Personalkapazitäten, keine investiven Kosten.

B-Plan-Relevanz

Keine. Ggf. Definition von Reduktion von nachzuweisenden Stellplätzen durch den Bezirk.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Im Bereich Pendlerverkehre hoch.

Auswirkungen auf den öffentlichen Raum

Die Reduzierung von MIV-basierten Pendlerverkehren kann dazu beitragen, die Anzahl notwendiger Stellplätze im Gewerbegebiet zu reduzieren. Damit kann das Gewerbegebiet dichter bebaut bzw. großzügiger gestaltet werden. So könnte es gestalterisch besser in den Stadtraum eingefügt werden.

4.6 Energiekonzept

Das Mobilitätskonzept beschreibt, wie alternative Mobilitätsangebote etabliert werden können. Die alternativen Mobilitätsangebote sollten weitestgehend decarbonisiert sein, das heißt, ohne fossile Brennstoffe auskommen, um eine CO₂-arme Mobilität sicherzustellen.

Das Energiekonzept verfolgt vor diesem Hintergrund zwei Ziele. Einerseits die Stärkung der E-Mobilität durch eine hohe Anzahl an Ladepunkten, andererseits die Nutzung und lokale Erzeugung regenerativer Kraftstoffe.

E-Mobilität

Die Akku-Technologie und der Anteil der Elektrofahrzeuge entwickelt sich dynamisch. Es ist zu erwarten, dass dieser Trend anhält, er sich ggf. noch verstärkt. Von daher ist vorgesehen, von Beginn an eine breit aufgestellte Ladeinfrastruktur in den Reethen anzubieten.

20 % der Stellplätze in der Quartiersgarage und den Parkdecks sollen daher mit Wallboxen ausgestattet werden. Sie ermöglichen das Laden von E-Fahrzeugen in ca. 6 Stunden (über Nacht) und sind mit Fehlerstromsensoren ausgestattet, die

ein sicheres Laden gewährleisten. Bei der Planung der Quartiersgarage und der Parklets sollte die Möglichkeit für eine nachträgliche Installation von Wallboxen, z. B. durch entsprechende Leerrohre, berücksichtigt werden.

Ebenso soll ein hoher Anteil des Sharing-Angebots von rund 50 % aus E-Fahrzeugen bestehen. Die Hälfte der Sharing-Stellplätze soll daher mindestens mit AC-Säulen ausgestattet werden. Das Leitungsnetz ist entsprechend zu dimensionieren. Die Ladeinfrastruktur wird von den Bewohner/-innen in der Regel abends/nachts genutzt. Im Sinne einer effizienten Doppelnutzung der Ladeinfrastruktur sollte sie tagsüber von Besuchern genutzt werden können. Mit dem dynamischen Parkraummanagement kann diese Doppelnutzung organisiert werden.

Mit solch einem vorausschauenden Angebot an Ladeinfrastruktur wird einerseits frühzeitig auf die Entwicklung der E-Mobilität reagiert, gleichzeitig ist die ausreichend vorhandene Ladeinfrastruktur ein Anreiz für die Bewohner/-innen, auf Elektrofahrzeuge umzusteigen.

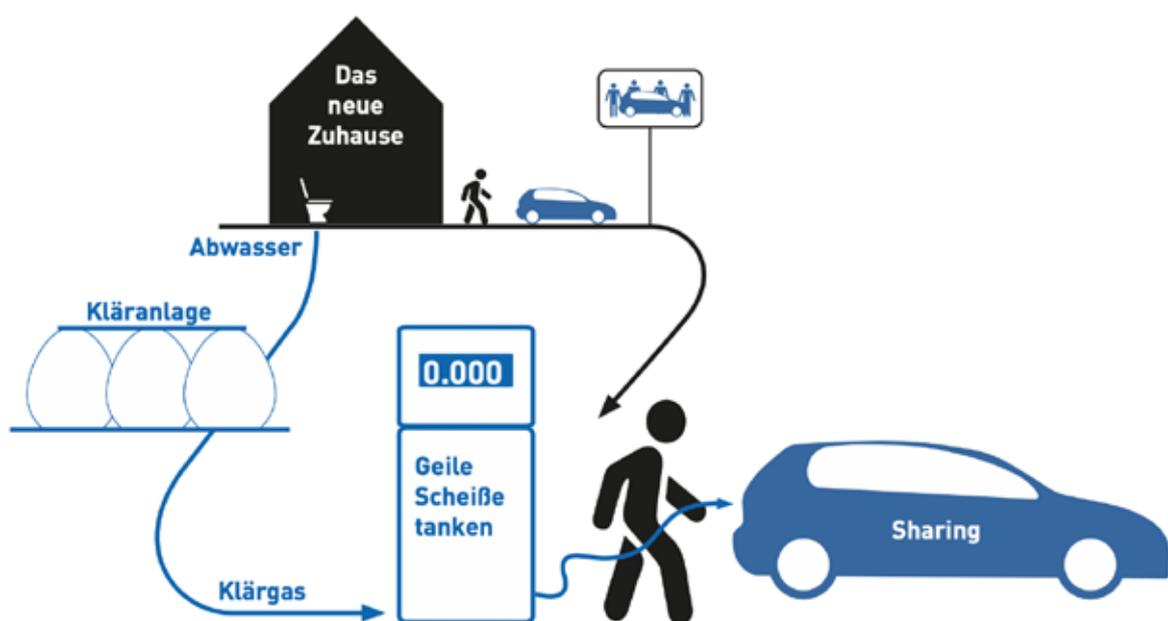


Abbildung 31: Funktionsprinzip: Klimaneutrales Car-Sharing in Eidelstedt, Quelle: orange edge, 2019

Regenerative Kraftstoffe

Neben der Nutzung der Elektromobilität sollten möglichst viele lokale Energiequellen erschlossen werden, um eine CO₂-arme Mobilität auch in der bestehenden Fahrzeugflotte der Bewohner/-innen zu ermöglichen. Dazu können Handlungsansätze aus anderen Pilotprojekten in den Reethen adaptiert sowie neue Technologien experimentell erprobt werden, die im Folgenden dargestellt werden. Das Energiekonzept sollte Teil der Marketingstrategie sein, mit dem entsprechend aufgeschlossene Zielgruppen angesprochen werden.

Nutzung von Klärgas

Um eine klimaneutrale Mobilität auch ohne Elektrofahrzeuge sicherzustellen, ist im Mobilitätskonzept für den Stadtteil Eidelstedt ein Projekt zur Nutzung von Klärgas aus dem Hamburger Klärwerk entwickelt worden. Die Sharing-Fahrzeuge werden dafür auf Gasbetrieb umgerüstet und können so klimaneutral betrieben werden. Die Fahrzeuge hätten dadurch Reichweitenvorteile und würden gleichzeitig mit lokal erzeugter Energie betrieben, für die keine neue Ladeinfrastruktur eingerichtet werden müsste. Die Fahrzeuge können an jeder Gas-Tankstelle betankt werden. Das Projekt mit dem Arbeitstitel "Geile Scheiße tanken" wird aktuell von Cambio und Hamburg Energie für das Sharing-Angebot des Dello-Areals des Investors Ditting umgesetzt (s. Abb. 31). Es sollte geprüft werden, inwieweit dieses An-

gebot nicht nur für Sharing-Fahrzeuge genutzt, sondern auch den Bewohner/-innenn für ihre privaten Pkw zur Verfügung gestellt werden kann. Hamburg Energie vermarktet Klärgas bislang nur an Flottenabnehmer, das Mobilitätsmanagement könnte entsprechende Angebote in das Mobil-Paket integrieren. So könnte auch die Bestandsflotte an Pkw schrittweise auf regenerative, CO₂-freie Kraftstoffe umgestellt werden.

Nutzung lokaler Energiequellen

Im Quartier Jenfelder Au wird von Hamburg Wasser das Projekt HAMBURG WATER Cycle realisiert. Dabei werden Regenwasser, Schwarzwasser (aus Toiletten) und Grauwasser (übriges Abwasser) getrennt gesammelt und genutzt. Alle Haushalte werden mit Vakuumtoiletten ausgestattet und das gesammelte Schwarzwasser in einer Biogasanlage verarbeitet. Mit dem gewonnenen Biogas wird in einem quartierseigenen Heizkraftwerk klimaneutral Wärme und Strom für den neuen Stadtteil erzeugt. Das Biogas kann auch - wie dargestellt - für die Automobilität in Gasfahrzeugen eingesetzt werden (siehe Abb. 32). Der Ansatz, aus den Abwässern der Bewohner/-innen Energie zu gewinnen, kann auch in den Reethen umgesetzt werden.

Nutzung von Solarenergie

Die Dachflächen in den Reethen sollten konsequent für die Produktion von Solarstrom genutzt werden (siehe Abb.33). Neben der direkten Nutzung in den

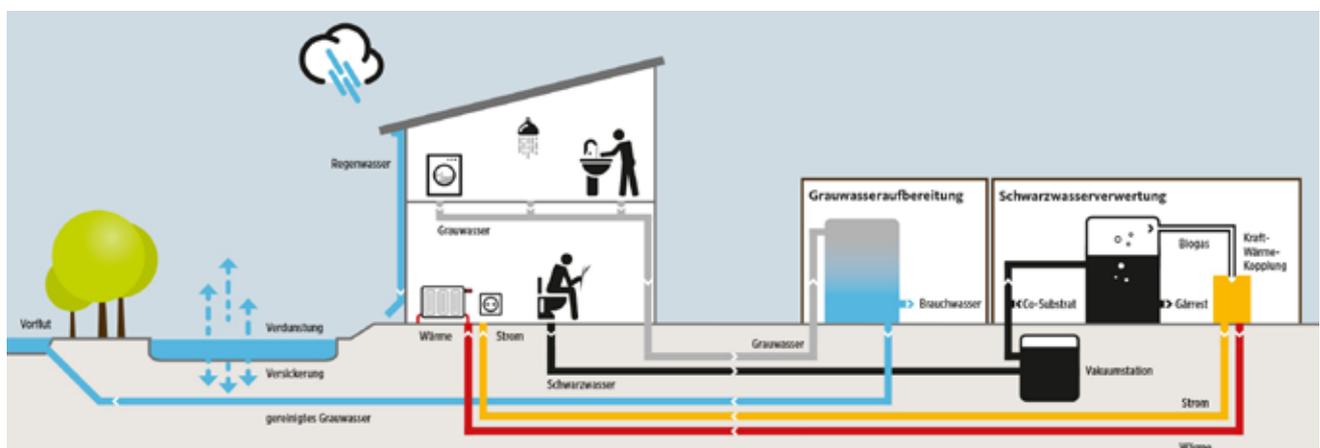


Abbildung 32: Pilotprojekt Hamburg Water Cycle. Quelle: hamburgwatercycle.de

5. Umsetzungskonzept

Für ein erfolgreiches Pilotprojekt, mit dem gezeigt wird, wie eine Mobilitätswende auch in suburbanen Stadtteilen eingeleitet werden kann, ist die stringente Umsetzung aller im Mobilitätskonzept dargestellten baulichen, verkehrlichen und organisatorischen Maßnahmen notwendig. In der Road Map sind die wesentlichen Meilensteine und Arbeitsschritte für die unterschiedlichen Akteure aufbereitet.

5.1 Pilotprojekt Fischbeker Reethen

Das Mobilitätskonzept umfasst folgende zentrale Maßnahmen:

- Ein Parkraumkonzept und dessen dauerhafte Umsetzung ist Voraussetzung für die effiziente Nutzung der Parkgaragen.
- Eine Organisationseinheit ist notwendig, die einen langfristigen Prozess des Mobilitätsmanagements fachlich versiert und interdisziplinär mit den Akteuren organisieren, umsetzen und implementieren kann.
- Die Entwicklung von neuen Ticket- und Abonnementangeboten für den ÖV, z. B. ein übertragbares Quartiersticket, ist notwendig.
- Der Hamburg-Takt muss auf den Bereich Fischbek ausgeweitet werden.
- Sharing-Angebote müssen frühzeitig in ausreichendem Maß über Switch-Punkte bereitgestellt und ggf. vorfinanziert werden.
- Die Busanbindung muss mit den ersten Bewohner/-innen sichergestellt sein und ggf. über Baustraßen abgewickelt werden.
- Die Mobilitätsangebote müssen gemeinsam als Qualitätsmerkmal der Fischbeker Reethen vermarktet und kommuniziert werden.
- Eine einheitliche, niederschwellige App für alle Mobilitätsangebote ist notwendig.
- Neue Mobilitätsangebote, wie Pooling-Dienste von Moia und loki, sollten getestet und ggf. dauerhaft implementiert werden.
- Arbeitgeber müssen über das digitale Flottenmanagement, das betriebliche Mobilitätsmanagement und zum Thema Werkswohnungen frühzeitig in die Entwicklung von Mobilitätsangeboten eingebunden werden.
- Innovative Energiekonzepte für die Ladeinfrastruktur und eine dezentrale, sektorengekoppelte Energieproduktion sind notwendig, um eine defossile Mobilität sicherzustellen.²⁰

- Die für den Fischbeker Reethen entwickelten Mobilitätsangebote sollten frühzeitig auch den Bewohner/-innen im Umfeld zugänglich gemacht werden.

Mit diesen Weichenstellungen kann ein Pilotprojekt entstehen, das auf weitere Wohngebiete in Hamburg übertragen werden kann.

In den Kaufverträgen müssen unter anderem folgende Punkte rechtlich geregelt werden:

- Verzicht auf die individuelle Vermietung von Stellplätzen an einzelne Bewohner/-innen, Beteiligung an dem damit verbundenen Stellplatzmanagement durch das Mobilitätsmanagement.
- Realisierung der im Mobilitätskonzept definierten Anzahl an Ladestationen in den Parkdecks und der Quartiersgarage.
- Kooperation bei der gemeinsamen Vermarktung der Fischbeker Reethen mit einem konkreten Mobilitätsbezug und Übergabe der Mobilitätspakete an die Bewohner/-innen, gegebenenfalls mit Übergabe von Mobilitätsmitgliedschaften bei Abschluss von Kauf- und Mietverträgen.
- Mitfinanzierung des Mobilitätsmanagements, zum Beispiel durch eine Beteiligung an den Einnahmen aus den Stellplatzgebühren.
- Mitfinanzierung von neuen Mobilitätsangeboten in einer Übergangsphase, zum Beispiel für die Bereitstellung von Car-Sharing-Fahrzeugen durch eine anteilige Bereitstellung von Einnahmen aus den Stellplatzgebühren.
- Verpflichtende Teilnahme an Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement, z. B. Quartierstickets, Mietertickets, Einbindung von quartiersbezogenen Akteuren.

²⁰ Siehe dazu das Umsetzungsprojekt HAMBURG WATER CYCLE im Wohngebiet Jenfelder Au oder

Forschungsergebnisse der Fraunhofer-Gesellschaft zum Thema Crowd Oil.

genen Mobilitäts-Apps in die digitale Haus-
technik, Parkraummanagement.

- Unterstützung des Mobilitätsmanagement bei der Umnutzung von Parkdecks für Mobilitäts-
genossenschaften.
- Sicherung der rechtlichen Regelungen auch für
mögliche Rechtsnachfolger.

5.2 Road Map

Parallel zum B-Plan-Verfahren und der sich an-
schließenden Planungs- und Bauphase müssen die
wesentlichen organisatorischen Rahmenbedingun-
gen für die erfolgreiche Umsetzung des Mobili-
tätskonzeptes geschaffen werden. Dazu sind vier
wesentliche Schritte notwendig:

1. Parkraumkonzept

Die IBA Hamburg GmbH, der Bezirk Harburg und
die Stadt Hamburg (BVM, LBV) bilden eine Ar-
beitsgruppe zur inhaltlichen und organisatorischen
Vorbereitung des Parkraumkonzept (2021). Dabei
müssen die baulichen Voraussetzungen für eine
Parkraumbewirtschaftung (Ticketautomaten), die
frühzeitige und stringente Parkraumüberwachung
und das Anwohnerparken im Umfeld der Fischber-
ker Reethen, aber auch im Bereich der P&R-An-
lagen unter Beteiligung der P&R-Gesellschaft
abgestimmt werden.

2. Mobilitätsmanagement

Es ist notwendig, frühzeitig ein handlungsfähiges
Mobilitätsmanagement einzurichten, mit dem u. a.
die umfassende Einbindung der Akteure und Mo-
bilitätsanbieter sichergestellt werden kann (2021).
Für dieses Handlungsfeld gibt es bislang keinen
dauerhaft verantwortlichen Akteur. Vorgespräche
haben gezeigt, dass ein Mobilitätsmanagement in
Kooperation mit dem Projekt KoGoMo (bei erfolg-
reicher Antragsstellung) oder über das bezirkliche
Klimaschutzmanagement des Bezirks Harburg or-
ganisiert werden kann. Dazu wurde zum Sommer
2020 eine Arbeitsgruppe zwischen IBA Hamburg

GmbH und dem Bezirk, ggf. dem Projekt KoGoMo
gebildet, in der die Organisation und Finanzierung
des Mobilitätsmanagements konkretisiert wird.

3. Einbindung der Investoren

Frühzeitige Abstimmung städtebaulicher Verträge
und klare Regelungen zur finanziellen und organi-
satorischen Unterstützung des Mobilitätskonzepts
durch die Investoren (2021), z. B. durch Festlegun-
gen in städtebaulichen Verträgen, Grundstücks-
kaufverträgen oder Durchführungsverträgen zur
Umsetzung des Mobilitätsmanagements (2022,
Kooperation bei der Vermittlung der Mobilitätspa-
kete, Umsetzung der Regelungen zur Stellplatzver-
gabe, ggf. Umnutzung von Parkdecks für Mobili-
tätsgenossenschaften). Frühzeitige Abstimmung
eines auf die innovative Mobilität in den Fischber-
ker Reethen ausgerichteten Marketingkonzeptes
mit den Investoren. Entsprechende vertiefende
Werkstattgespräche sollten durch die IBA Ham-
burg GmbH durchgeführt werden (2022/2023).

4. Einbindung der Mobilitätsanbieter

Die Mobilitätsdienstleister stellen sicher, dass mit
dem Bezug die notwendigen Mobilitätsangebote
in ausreichender Qualität und Quantität bereit-
gestellt werden, insbesondere Hochbahn und
HVV sollten als Schnittstelle zur Förderung für
innovative Maßnahmen fungieren. Die SAGA und
die Investoren agieren vor allem als kommunika-
tive Schnittstelle des Mobilitätskonzepts zu den
künftigen Bewohner/-innen. Das stationsbasierte
Carsharing-Angebot muss frühzeitig mit einem
Anbieter sichergestellt und ggf. vorfinanziert wer-
den. Die Einbindung der Mobilitätsdienstleister ist
wesentliche Aufgabe des Mobilitätsmanagements
(2022).

Die sich aus den Schritten ergebende Road Map
wird im Folgenden in Bezug auf die Einbindung der
einzelnen Akteure in den Implementierungspha-
sen des Mobilitätskonzeptes sowie in Bezug auf
die konkreten zeitlichen Umsetzungsschritte der
einzelnen Maßnahmen dargestellt.

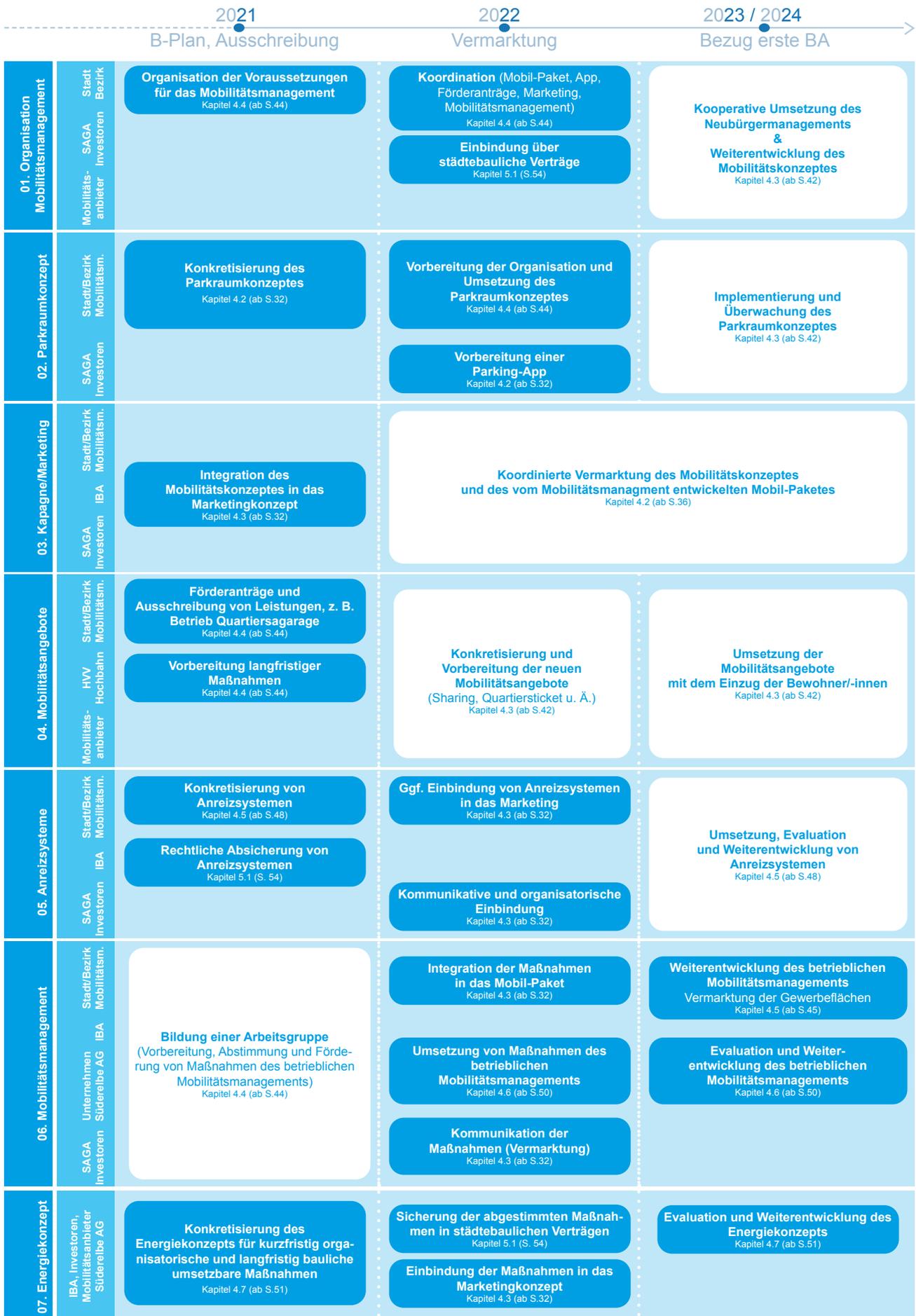


Abbildung 34: Road Map für die konkreten zeitlichen Umsetzungsschritte der Maßnahmen

Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende (2020): Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen. Berlin
- Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. Berlin
- Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg, BUE (Hrsg.) (2019): Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2017, Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein
- Binde, N. (2017): Was die Busbeschleunigung wirklich gebracht hat (Hamburger Abendblatt). Abgerufen am 5.10.2020 von <https://www.abendblatt.de/hamburg/article211969175/Was-die-Busbeschleunigung-wirklich-gebracht-hat.html>
- Bundesverband CarSharing e.V. (2021): CarSharing in Deutschland - Jahresbericht 2020/2021, Berlin
- Bundesverband Erneuerbare Energie e.V. (o. A.): Klare Signale für den Klimaschutz. Abgerufen am 30.9.2020 von <https://www.bee-ev.de/unsere-positionen/mobilitaet>
- Gogol, A. (2008): Mobile Mieter – Eine Erfolgs- und Potenzialanalyse des moBiel-Mietertickets in Bielefeld. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 3. Verkehrspolitik, Verkehrsplanung, Verkehrssysteme, Verkehrsgestaltung
- Hamburger Abendblatt (22.10.2020): Klimaschutz würde neun Milliarden kosten
- Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG). (2005): Gscheid mobil in München. München
- Loose, W.; Nehrke, G. (Bundesverband CarSharing) (2018): Entlastungswirkung verschiedener CarSharing-Varianten. CarSharing Fact Sheet, Nr. 7
- Loose, W.; Nehrke, G. (Bundesverband CarSharing) (2019): CarSharing-Stellplätze in den öffentlichen Straßenraum bringen. Leitfaden zur Umsetzung der im Carsharinggesetz (CsgG) vorgesehenen CarSharing-Förderung, 2. ergänzte und veränderte Auflage. Berlin
- orange edge (2019): Evaluation Mobilitätskonzept Mitte Altona – Mobilitätsumfrage Mitte Altona. Hamburg
- ParkHere GmbH (2020): Whitepaper Telefónica. PricewaterhouseCoopers (PwC) (2017): Aufbruch auf der letzten Meile – Neue Wege für die städtische Logistik
- pv-magazine (2021): Klimaquartier mit Wasserstoffzentrale eingeweiht. www.pv-magazine.de
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2018): Quartiersgaragen in Berlin Studie zum Umgang mit ruhendem Verkehr in den neuen Stadtquartieren. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/quartiersgaragen/Quartiersgaragenstudie_Broschuere.pdf
- Schweizerische Bundesbahnen, Swisscom (2013): WorkAnywhere – Mehr Produktivität und Zufriedenheit der Mitarbeitenden sowie Entlastung der Verkehrsinfrastruktur dank mobil-flexibler Arbeitsformen. Bern
- Transit Oriented Development Institute (o. A.): Transit Oriented Development. Abgerufen am 5.10.2020 von <http://www.tod.org/>
- Trafi (2019): BVG Jelbi – all urban mobility in one place. Abgerufen am 5.10.2020 von <https://www.trafi.com/jelbi/>
- Umweltbundesamt. (2017): Car-Sharing nutzen. Abgerufen am 5.10.2020 von <https://www.umweltbundesamt.de/umwelttipps-fuer-den-alltag/mobilitaet/car-sharing-nutzen#unsere-tipps>
- VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (2019): Wohnen leitet Mobilität. Berlin

Abbildungsverzeichnis

So weit nicht anders benannt, stammen alle Abbildungen von orange edge

- Abbildung 1: Suburbane Lage des Entwicklungsgebietes Fischbeker Reethen
- Abbildung 2: Organisationsstruktur des bestehenden Mobilitätskonzepts
- Abbildung 3: Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr
- Abbildung 4: Radrouten
- Abbildung 5: Erreichbarkeiten großer Arbeitsgeber im Süderelberaum
- Abbildung 6: Lokale Erreichbarkeiten
- Abbildung 7: Städtebauliches Konzept und Stellplatzanzahl
- Abbildung 8: Stellplatztypologien
- Abbildung 9: Wohngebäude mit ebenerdigem Parkdeck
- Abbildung 10: Wirkungsabschätzung der dargestellten Maßnahmen auf den Stellplatzbedarf
- Abbildung 11: Erweitertes Akteursmodell
- Abbildung 12: Ausgangslage, die Nutzung des öffentlichen Raums und der Parkgaragen
- Abbildung 13: Baustein 1. Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum und Verbesserung der Stellplatzauslastung in den Parkgaragen
- Abbildung 14: Baustein 2. Das Mobil-Paket fördert neue Mobilitätsangebote
- Abbildung 15: Baustein 3. Bewohner/-innen und Bewohner/-inneninnen schließen sich in Mobilitäts-genossenschaften zusammen. Freierwerdende Flächen in den Garagen können anderweitig genutzt werden
- Abbildung 16. Andere Nutzungsmöglichkeiten für ursprünglich geplante Parkplätze
- Abbildung 17: Flexible und multifunktionale Nutzungsmöglichkeiten von ursprünglich geplanten Parkplatzflächen im öffentlichen Raum
- Abbildung 18: Kontaktloses Zugangsmanagement Quartiersgarage Köln Nippes, Quelle KairosRed, Hamburg
- Abbildung 19: Verortung der Liefer- und Mobilpunkte im öffentlichen Straßenraum
- Abbildung 20: Parkhaus Lüders, Kopenhagen mit öffentlichen Flächen auf dem Dachgeschoß, Bild: Rasmus Hjortshoj
- Abbildung 21: Vorschlag zur Anordnung B+R und Radstation am Bahnhof Fischbek
- Abbildung 22: Differenzierung von Stellplätzen für regelmäßig/unregelmäßig genutzte Fahrräder
- Abbildung 23: Kennwerte und beispielhafte Visualisierung eines Mobilpunktes
- Abbildung 24: Das Mobil-Paket bietet Zugang zu allen Mobilitätsangeboten und wird allen neuen Bewohner/-innen bei Einzug übergeben.
- Abbildung 25: Organisationschema Mobilitätsmanagement
- Abbildung 26: Aufgabenspektren des Mobilitätsmanagements
- Abbildung 27: Mobilitätsbroschüre Lincoln, Darmstadt. Quelle: www.lincoln-siedlung.de
- Abbildung 28: Kostenvergleich privater Pkw/Carsharing
- Abbildung 29: Kostenvergleiche Pkw/Sharing-Fahrzeuge. Quelle: Bundesverband CarSharing
- Abbildung 30: Beispielhafte Umnutzung von Stellplätzen in Parkdecks im Rahmen der Bildung von Mobilitäts-genossenschaften
- Abbildung 31: Funktionsprinzip: Klimaneutrals Car-Sharing in Eidelstedt, Quelle: orange edge 2019
- Abbildung 32: Pilotprojekt Hamburg Water Cycle. Quelle: hamburgwatercycle.de
- Abbildung 33: Schematische Darstellung des Energiekonzeptes des Vorzeige-Quartiers „Neue Weststadt“ Quelle: Projektträger Jülich (PtJ)
- Abbildung 34: Road Map für die konkreten zeitlichen Umsetzungsschritte der Maßnahmen

Abkürzungsverzeichnis

- BauGB – Baugesetzbuch
- BFSTrG – Bundesfernstraßengesetz
- BUE – Behörde für Umwelt und Energie
- B&R – Bike und Ride
- CO₂ – Kohlendioxid
- DB – Deutsche Bahn
- DTV – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
- EU – Europäische Union
- HVV – Hamburger Verkehrsverbund
- HVZ – Hauptverkehrszeit
- IZ – Itzehöhe
- MID – Mobilität in Deutschland
- min – Minuten
- Kfz – Kraftfahrzeug
- km/h – Kilometer pro Stunde
- LBV – Landesbetrieb Verkehr
- MIV – Motorisierter Individualverkehr
- MRH – Metropolregion Hamburg
- OECD – Organisation for Economic Co-operation and Development
- ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr
- ÖV – öffentlicher Verkehr
- Pkw – Personenkraftwagen
- P&M – Parken und Mitnehmen
- P&R – Park und Ride
- SH – Schleswig-Holstein
- SPNV – Schienengebundener Personennahverkehr
- SUMBA – Sustainable Urban Mobility and Commuting in Baltic Cities
- SWOT – Akronym für Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken)
- VHH – Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein

Impressum

Auftraggeber

IBA Hamburg
Am Zollhafen 12
20539 Hamburg

Auftragnehmer

orange edge – Integrierte Stadt-
und Verkehrsplanung, Hamburg
Lüneburger Straße 16
21073 Hamburg

Hamburg, August 2021

