Bauvorhaben Überseering 17 Hamburg

Mobilitätskonzept

für die

Achte PM Invest GmbH & Co. KG

c/o Deutsche Immobilien Entwicklungs GmbH

Rentzelstraße 10 a

20146 Hamburg

Projektnummer: **A22-107**

Stand: **29. November 2024**

MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de
mo@moingenieure.de
Tel.: 040-713 004-0

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines 3
2. Lage im Stadtgebiet 4
3. Rahmenbedingungen 5
   - 3.1 Nahmobilität 5
   - 3.2 Bauvorhaben 5
   - 3.3 Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs 6
   - 3.4 Nahversorgung 6
   - 3.5 Schulwege 7
   - 3.6 Mobilität im Bestand 8
   - 3.7 Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr 10
   - 3.8 Infrastruktur Radverkehr 13
   - 3.9 Mobilitätsdienste 13
   - 3.10 Infrastruktur Elektromobilität 14
   - 3.11 Sport-/Freizeitangebote 15
4. Mobilitätskonzept 15
   - 4.1 Baustein ÖPNV-Erschließung 16
   - 4.2 Baustein Radverkehr 17
   - 4.3 Baustein Pkw-Verkehr 19
   - 4.4 Information, Kommunikation 21
5. Maßnahmenzusammenstellung 22

Literaturverzeichnis

Allgemeiner Hinweis:
Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Bewohner, Besucher) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und alle anderen Formen gleichermaßen gemeint.

1. Allgemeines

Am Überseering 17 in Hamburg ist der Neubau eines Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäudekomplexes geplant. Die Gebäude der bisherigen Nutzung durch die Deutsche Post wurden bereits zurückgebaut.

In dem neuen Gebäudekomplex sind 116 Wohneinheiten, rd. 12.380 m² BGF Büroflächen, 1.055 m² Verkaufsnutzfläche Einzelhandel als Nahversorgung mit Post sowie ergänzende Gastronomieflächen mit ca. 200 Sitzplätzen vorgesehen [1]. Die notwendigen Pkw-Stellplätze sollen in einer Tiefgarage sowie ergänzend ebenerdig im Innenbereich des Bauvorhabens sichergestellt werden. Besucherparkplätze sind in den angrenzenden Parkstreifen vorhanden. Abstellplätze für Fahrräder sind ebenerdig unterhalb des Gebäudes sowie jeweils in unmittelbarer Eingangsnähe angedacht.

Die Erschließung des Neubauvorhabens ist analog zum bisherigen Bestand über Anbindungen an den Überseering und den Mexikoring geplant.

Zur künftigen Erschließung des Plangebietes wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet [1]. Im Rahmen der Genehmigungsunterlagen ist zusätzlich ein Mobilitätskonzept zu erstellen, um die zukunftsfähige und nachhaltige verkehrliche Entwicklung der Neubauflächen zu sichern.

Neben einer Analyse der Qualität des vor Ort verfügbaren Mobilitätsangebotes sollen Möglichkeiten zur Implementierung alternativer Verkehrskonzepte und zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgezeigt und bewertet werden.

Zahlreiche Studien und Statistiken belegen, dass sich das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung im Wandel befindet. Weite Teile der Bevölkerung verzichten auf den Pkw als Statussymbol, wobei neben den weiterhin steigenden Energie- und Verkehrskosten der technische Fortschritt sowie gesellschaftliche Faktoren wie das steigende Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein eine Rolle spielen. Bei der Entwicklung neuer Wohn- und auch Bürobebauung geht es darum, diese Trends zu stützen und zu fördern.

2. Lage im Stadtgebiet

Das Bauvorhaben liegt im Bezirk Hamburg-Nord, Stadtteil Winterhude in der City-Nord unmittelbar südwestlich der Kreuzung Überseering/Mexikoring Nord.

Die Fläche wurde bisher als Bürostandort (Oberpostdirektion, Postverteilzentrum) genutzt. Die Erschließung erfolgte im Bestand über Anbindungen an den Mexikoring.

Potenzielle Ziele künftiger Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Beschäftigten befinden sich großräumig betrachtet in erster Linie südlich bzw. westlich des Bauvorhabens. Insbesondere das Zentrum Winterhude mit EKZ, U-Bahn und mehreren Buslinien spielt eine wichtige Rolle. Das gilt auch für die Verbindung in weiter entfernter/zentrale Ziele. Flächen für Naherholung befinden sich ebenfalls in unmittelbarer Nähe (u.a. Stadtpark). Der Alsterdorfer Markt befindet sich ebenfalls nur in ca. 1,5 km Entfernung. Gleiches gilt für die Nahversorgungsangebote und medizinischen Angebote im Pergolenviertel und Quartier 21 sowie entlang der Fuhlsbüttler Straße.

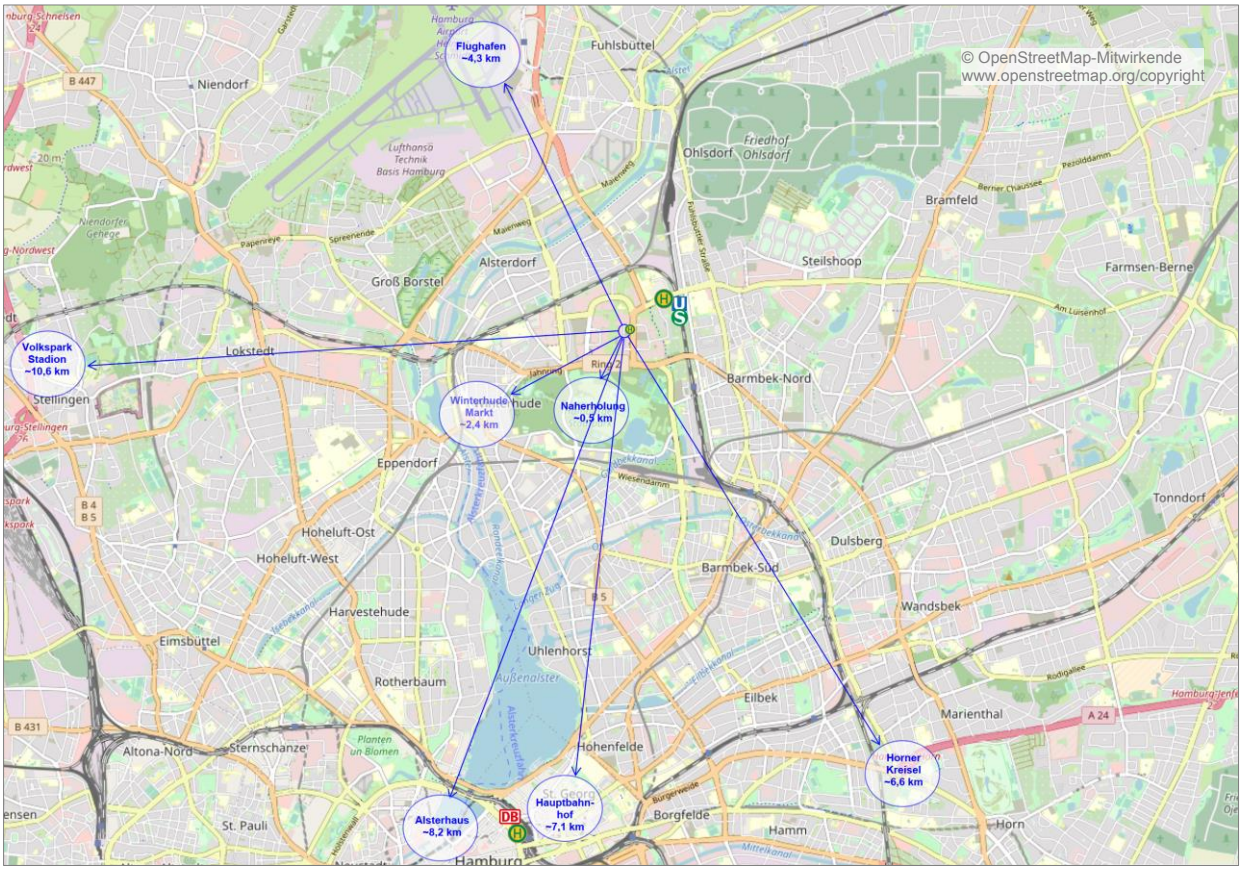


Abb. 1: Übersichtslageplan (© OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps, o.M.)

3. Rahmenbedingungen

Um die Rahmenbedingungen der Mobilitätsangebote qualifiziert bewerten zu können, werden die Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten analysiert. Zu diesen Einflussfaktoren gehören unter anderem die verkehrliche Erschließung, die Situation im ruhenden Verkehr, das Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr, die Infrastruktur des Radverkehrs und Mobilitätsdienste. Außerdem ist das Mobilitätsverhalten von demographischen Gegebenheiten und Nutzungskonzepten abhängig. Dabei wird nicht nur der Planungsraum betrachtet, sondern auch das Umfeld.

3.1 Nahmobilität

Die Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen im unmittelbaren Umfeld kann durch eine zumutbare Luftlinienentfernung (Radius um einen Standort) beschrieben werden. Im Allgemeinen wird eine Gehzeit von 5 Minuten als akzeptabel und hinnehmbar angenommen. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 5 km/h entspricht dies etwa einer Strecke von 400 m bzw. 300 m Luftlinie. Innerhalb eines 300 m-Radius befinden sich außer zwei Kindertagesstätten (Elbkinder City-Nord und Kinderzimmer Rübenkamp) keine weiteren Angebote des täglichen Bedarfs.

Unmittelbar nördlich und südlich des Bauvorhabens befinden sich Bushaltestellen, an der die Linien 20, 23, 28, 179 und 218 verkehren (Kapstadtring und Dakarweg, tagsüber mindestens alle 5 Minuten Verbindung zu U-Bahnhaltestellen).

3.2 Bauvorhaben

Auf dem Grundstück Überseering 17 ist gemäß Bebauungskonzept der Neubau von 116 Wohneinheiten, rd. 12.380 m² BGF Büroflächen, 1.055 m² Verkaufsnutzfläche Einzelhandel als Nahversorgung mit Post sowie ergänzende Gastronomieflächen mit ca. 200 Sitzplätzen vorgesehen [2]. Von den geplanten Wohnungen sollen 40 bis zu 50 m², 52 bis zu 75 m² und 24 eine noch größere Wohnfläche aufweisen.

Insgesamt werden 174 Pkw-Stellplätze geplant, von denen 12 barrierefrei hergestellt werden. In Sinne einer zukunftsfähigen Nutzungen werden alle Stellplätze für die spätere Installation von E-Ladeeinrichtungen vorgerüstet. 25% der Stellplätze werden direkt mit Lademöglichkeiten ausgestattet. Die genaue Festlegung des Realisierungsumfanges in der ersten Ausbaustufe erfolgt rechtzeitig vor Fertigstellung (aktuelle Empfehlung möglicher Betreiber wäre rd. 18%).

Es werden insgesamt 220 Fahrradstellplätze für die Wohnnutzung und 289 Fahrradstellplätze für die Handels- und Büronutzung geplant. Insgesamt sind 13 Stellplätze für Lastenfahrräder vorgesehen (10 überdacht, 3 im Außenbereich).
Von den Fahrradstellplätzen sind ca. 10%, d.h. insgesamt rd. 50 mit Ladeeinrichtungen für e-bikes zu planen. Eine Vorrüstung für weitere, evtl. stellplatzunabhängige Lademöglichkeiten wird geprüft.

3.3 Ermittlung des notwendigen Stellplatz- und Fahrradplatzbedarfs

Gemäß [2], Anlage 1, 1.2 sind für Mehrfamilienhäuser keine Pkw-Stellplätze nachzuweisen. Der evtl. örtliche Bedarf kann vom Bauherrn beurteilt werden.

Fahrradstellplätze sind gemäß Wohnungsgröße wie folgt vorzusehen:
1 je Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche (WF),
2 je Wohnung mit bis zu 75 m² WF,
3 je Wohnung mit bis zu 100 m² WF und
4 je Wohnung mit bis zu 125 m² WF.
5 % der Fahrradplätze sind als Lastenfahrradplatz herzustellen, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Gebäude.

Für die Büroflächen ist gemäß [3], Anlage 1, 2.1 jeweils 1 Pkw-Stellplatz je 80 m² Bruttogrundfläche BGF und jeweils 1 Fahrradabstellplatz je 50 m² BGF herzustellen.

Für die Einzelhandelsflächen ist gemäß [3], Anlage 1, 3.1.1 jeweils 1 Pkw- und 1 Fahrradabstellplatz je 50 m² Verkaufsnutzfläche VKNF nachzuweisen. Je 20 notwendigen Fahrradplätzen ist 1 Lastenfahrradplatz erforderlich, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Laden.

Die Gastronomieflächen sind gemäß [3], Anlage 1, 6.1 jeweils mit 1 Pkw- und 1 Fahrradabstellplatz je 10 Sitzplätzen zu berücksichtigen.

Das Bauvorhaben liegt gem. [3], Anlage 3 in der Inneren Stadt und unmittelbar am Rand der Einzugsbereiche von U- bzw. S-Bahn-Stationen. Daher ist der rechnerische Stellplatzbedarf für Pkw um 40 % zu reduzieren.

Rechnerisch ergibt sich folgende nachzuweisende Stellplatzanzahl:

- Pkw-Stellplätze: 120 (Wohnen: 0, Büro 94, Handel 14, Gastro 12),
- Fahrradstellplätze: 509 (Wohnen: 220, Büro 248, Handel 21, Gastro 20), davon 13 Lastenfahrradplätze (Wohnen: 11, Handel: 2).

Eine Reduzierung der geplanten Anzahl an Pkw-Stellplätzen (174, davon 12 barrierefrei) ist zur Funktionssicherung der Gewerbeeinheiten, zur Schaffung gemeinsamer Mobilitätsangebote und zur Sicherung einer Grundversorgung der Wohnungen nicht sinnvoll.

3.4 Nahversorgung

Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs bestehen künftig direkt innerhalb des Bauvorhabens.

Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im Umfeld (Penny Hindenburgstraße 1,1 km zu Fuß/mit dem Rad, weitere ca. 1,5-4 km Entfernung, rd. 15 min mit dem Rad). Am Alsterdorfer Markt, im Pergolenviertel, in der Fuhlsbüttler Straße und am Winterhuder Markt sind neben Einzelhandel auch Einrichtungen zur medizinischen Versorgung sowie Dienstleistungseinrichtungen, Geldinstitute, Optiker u.ä. zu finden. Das Winterhuder Fährhaus (Theater) befindet sich ebenfalls dort (2,7 km Entfernung).

3.5 Schulwege

Im näheren Umfeld des Bauvorhabens befinden sich verschiedene Schulen, die mit dem Fahrrad gut erreichbar sind (fußläufig mehr als 10 Minuten und daher zu weit). Die nächstgelegene Grundschule befindet sich an der Carl-Cohn-Straße (1,4 km entfernt), eine Stadtteilschule u.a. an der Otto-Speckter-Straße (Entfernung 2,1 km). Kindertagesstätten sind im unmittelbaren Umfeld vorhanden (u.a. Elbkinder City Nord, 400 m).

Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für den Schulweg genutzt wird, hängt jedoch nicht nur von der Streckenlänge ab. Maßgebend ist auch das Sicherheitsempfinden, insbesondere wenn stark befahrenen Straßen gekreuzt werden müssen und die Integration des Schulweges in Wegeketten. Die Schulwege führen überwiegend über abgesetzte Gehwege an Hauptstraßen und durch gut ausgebaute, beleuchtete Grünbereiche, sodass hier zumindest in Teilbereichen ein geringes Sicherheitsrisiko vorliegt.

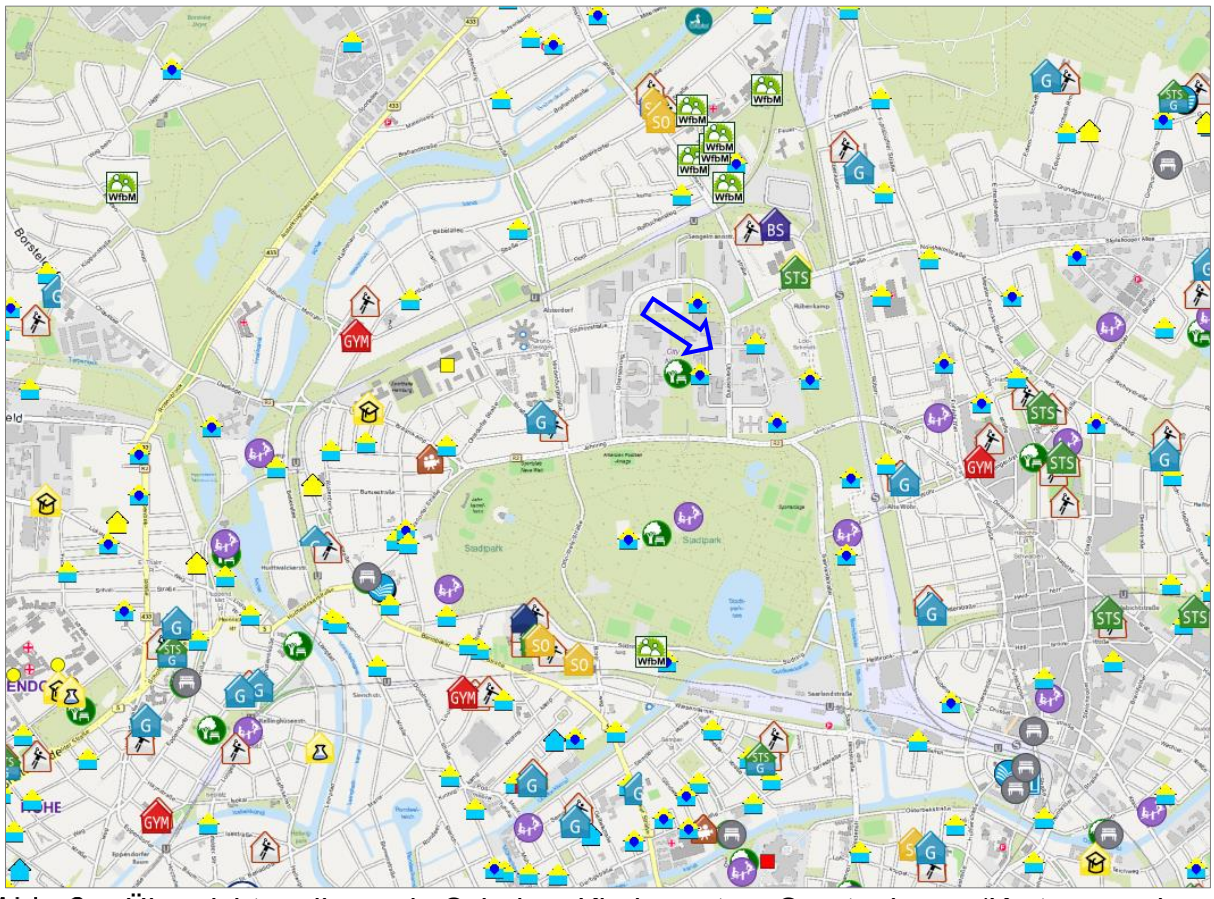


Abb. 2: Übersicht umliegende Schulen, Kindergärten, Sportanlagen (Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan)

3.6 Mobilität im Bestand

Örtliche und demographische Gegebenheiten haben einen großen Einfluss auf die Mobilität, daher werden im Folgenden die lokalen Mobilitätsdaten des Regionalberichtes der MiD 2017 [4] und Daten aus dem statistischen Jahrbuch [5] für Hamburg zusammengestellt. Auf Basis der lokalen Mobilitätskennziffern sind Prognosen zum künftig im Bauvorhaben zu erwartenden Mobilitätsverhalten möglich.

In Hamburg besitzen 33,4 % der Bevölkerung einen privaten Pkw, der Bezirk Hamburg Nord liegt mit 29 % unter dem Hamburger Durchschnitt. In der Stadt Hamburg besitzen 77 % der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad oder Elektrofahrrad. Das entspricht dem deutschlandweiten Durchschnitt.

Der Modal Split (prozentualer Anteil eines Verkehrsmittels am Wegeaufkommen) kennzeichnet das verkehrsmittelspezifische Mobilitätsverhalten. Die Analysedaten für Hamburg sowie die Hamburger Bezirke sind in **Abbildung 3** zusammengestellt.

In Hamburg werden aktuell rd. 36% der Wege als Pkw-Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Das liegt deutlich unter dem deutschlandweiten Durchschnitt von 57% [4].

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung in Hamburg liegt dafür mit 22% deutlich höher als der deutschlandweite Durchschnitt (10%). Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs ist geringfügig höher als im deutschlandweiten Durchschnitt.

In den letzten 15 Jahren hat eine erkennbare Verschiebung des Modal Split hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere in Richtung ÖPNV und Radverkehr stattgefunden.

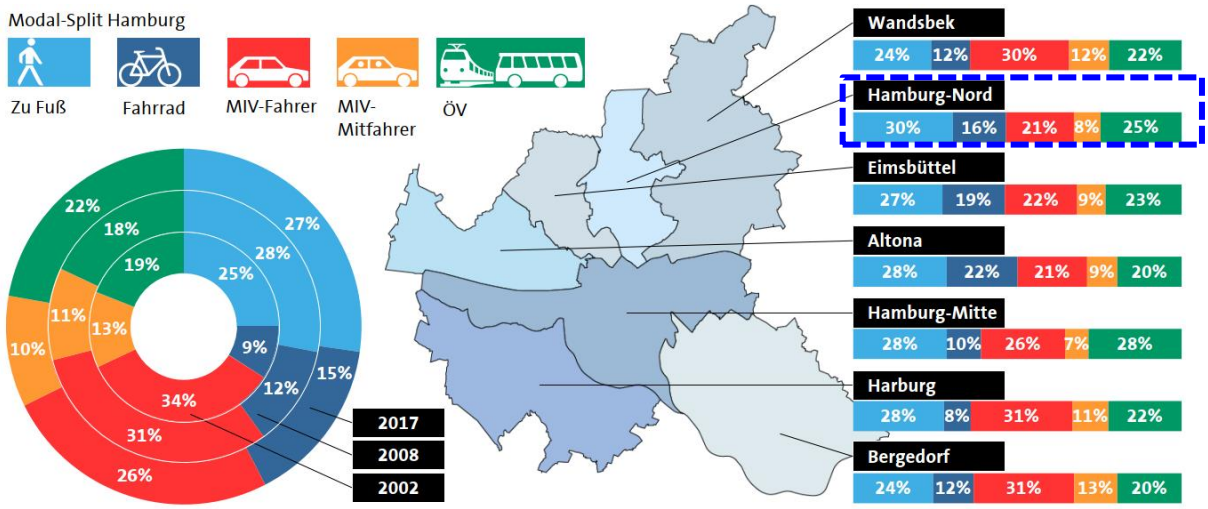
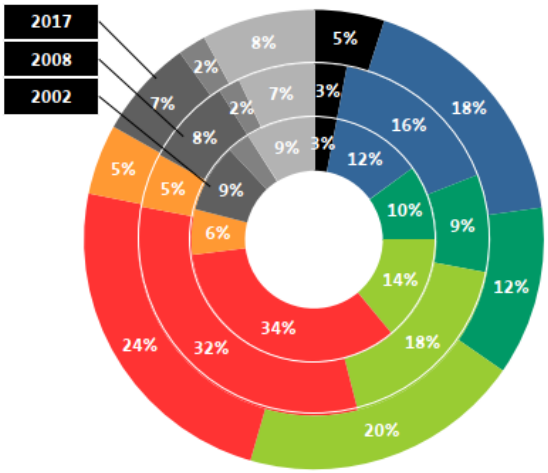


Abb. 3: Modal Split Deutschland/Hamburg (Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017 [4])



Spalten-%,
rundungsbedingte Abweichungen von „100" möglich

			HVV gesamt	Metropolregion Hamburg	Stadtbezirke Hamburg: Wandsbek	Hamburg-Nord	Eimsbüttel	Altona	Hamburg-Mitte	Harburg	Bergedorf
	Wenig-Mobile	nutzen kein Verkehrsmittel mindestens wöchentlich	5%	5%	4%	5%	5%	6%	6%	7%	5%
	Fahrrad-Orientierte	nutzen das Fahrrad täglich oder wöchentlich und alle übrigen Verkehrsmittel seltener	17%	17%	15%	20%	24%	26%	16%	10%	13%
	ÖPNV-Orientierte ohne Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und haben keinen Pkw-Führerschein	7%	6%	10%	10%	8%	11%	18%	14%	19%
	ÖPNV-Orientierte mit Pkw-Führerschein	nutzen den ÖPNV täglich oder wöchentlich, andere Angebote seltener und besitzen Pkw-Führerschein	14%	10%	17%	27%	24%	16%	20%	20%	15%
	täglich Pkw-Orientierte	nutzen täglich oder wöchentlich den Pkw, andere Angebote seltener	35%	39%	32%	20%	20%	21%	21%	27%	28%
	seltener Pkw-Orientierte	nutzen den Pkw seltener als wöchentlich, andere Angebote ebenfalls selten	7%	8%	7%	3%	4%	4%	4%	6%	6%
	Mischnutzer mit Pkw-Führerschein	nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich, besitzen einen Pkw-Führerschein	7%	7%	6%	5%	7%	8%	5%	7%	5%
	Mischnutzer ohne Pkw-Führerschein	nutzen verschiedene Verkehrsmittel täglich oder wöchentlich, ohne Pkw-Führerschein	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%	3%	2%
	regelmäßige Vielfach-Nutzer	nutzen *sowohl* Auto *wie* Fahrrad *und* ÖPNV mindestens wöchentlich	7%	6%	8%	10%	7%	7%	7%	7%	7%

Abb. 4: Mobilitätssegmente nach üblicher Verkehrsmittelnutzung in Hamburg [4]

Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status haben eine höhere Affinität zum motorisierten Individualverkehr. Dementsprechend steigt für Haushalte mit einem niedrigen ökonomischen Status die Bedeutung des öffentlichen Nachverkehrs und des Fahrrades (s. **Abbildung 6**).

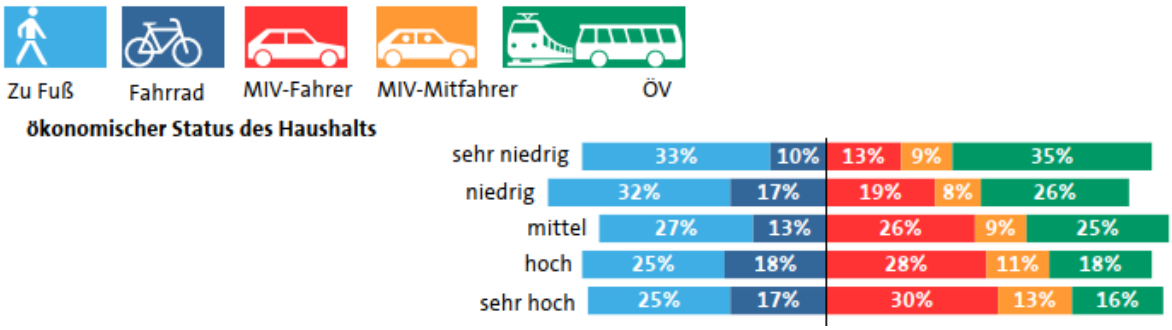


Abb. 5: Modal Split nach ökonomischem Status/Haushaltstypen Hamburg [4]

Die Faktoren Autobesitz und Mitgliedschaft bei einem (oder mehreren) Carsharing Anbietern belegen die geringe Pkw-Affinität der Bevölkerung im Bezirk Hamburg-Nord (**Abbildung 6**). Einem vergleichsweise geringen Pkw-Besitz stehen viele Carsharing-Nutzer gegenüber. Das liegt zum großen Teil an der guten Verfügbarkeit entsprechender Angebote.

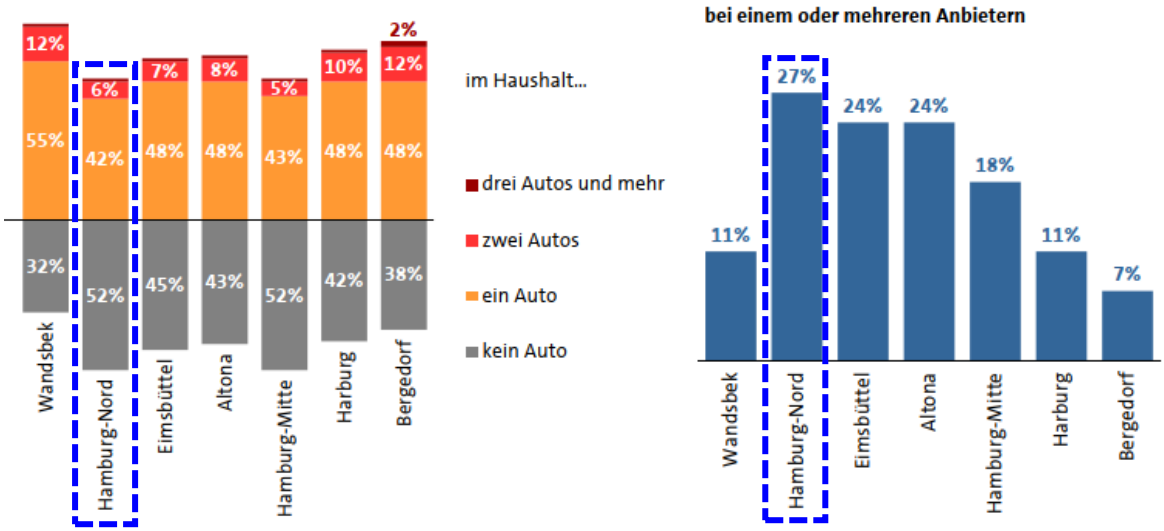


Abb. 6: Autobesitz/Carsharing-Mitgliedschaft Hamburger Bezirke (Quelle: [4])

3.7 Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr

Das Bauvorhaben ist an den ÖPNV Hamburgs über die unmittelbar am Bauvorhaben gelegene Bushaltestellen Dakarweg und Kapstadtring, an denen die Linien 20, 23, 28, 179 und 218 verkehren, angebunden. Hier verkehren tagsüber im 10 Minuten-Takt Busse in/aus Richtung U Billstedt, U Alsterdorf, U Borgweg bzw. U Fuhlsbüttel.

Von der U Sengelmannstraße (U1) bzw. der S Rübenkamp (S1, S11) sind innerstädtische, regionale (und über den Hauptbahnhof) überregionale Ziele erreichbar. Die fußläufige Entfernung beträgt jeweils rd. 700-800 m.

Mit einer kombinierten Nutzung von Bus und Bahn ist der Hamburger Hauptbahnhof mit einer Gesamtreisezeit von 25 Minuten zu erreichen (Taktfrequenz zwischen 5-20 Minuten). Für die Anreise zum Flughafen benötigt man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ca. 20 Minuten.

Die vorhandene Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die derzeitigen Stationen von Bike+Ride (B+R), StadtRAD, Taxistände und E-Ladesäulen sind in **Abbildung 7** veranschaulicht.

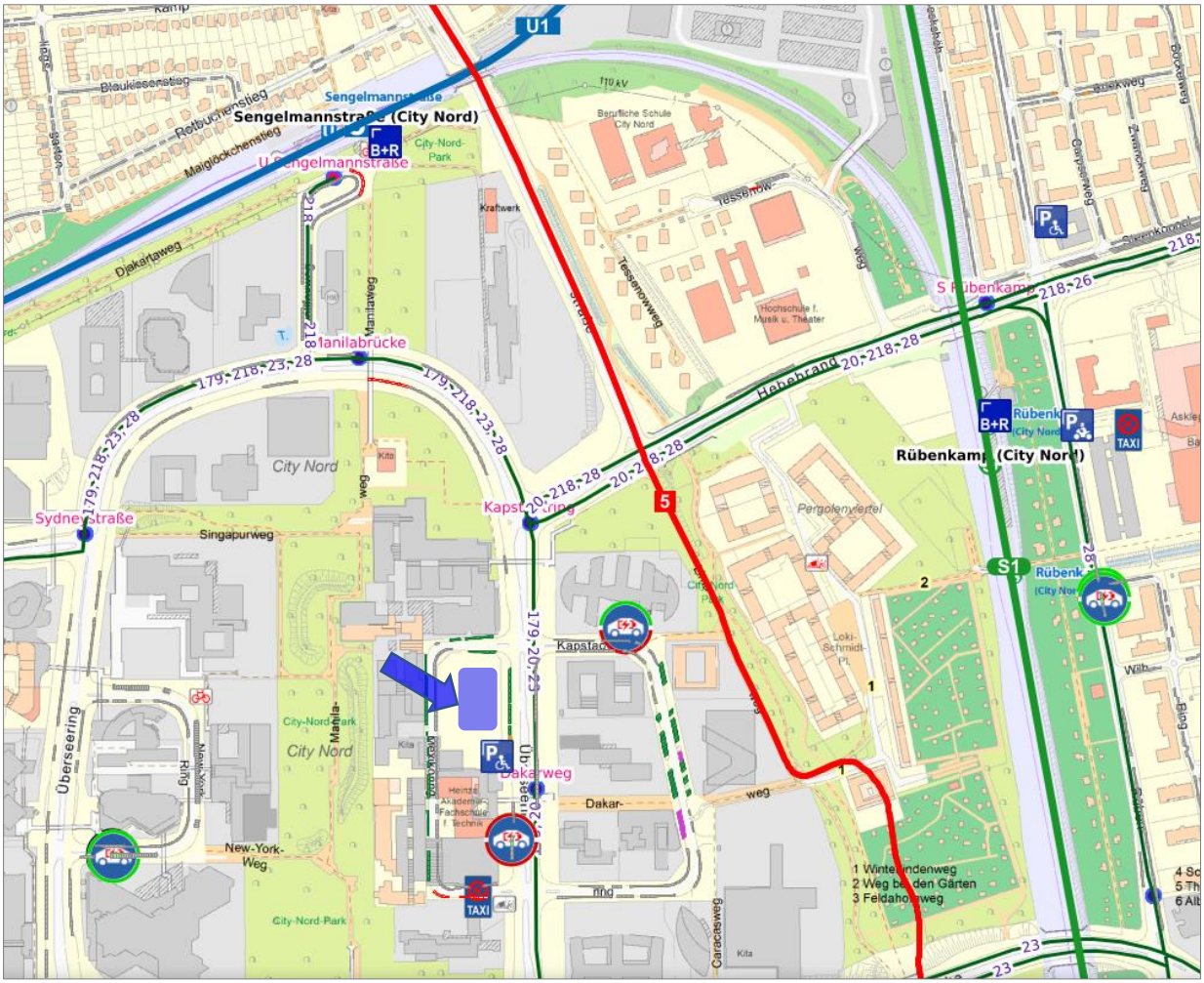


Abb. 7: ÖPNV-Anbindung/B+R/Stadtrad/Taxi/E-Ladesäulen [Quelle: https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal]

Die gute Erschließung durch S- und U-Bahn- sowie verschiedene Buslinien wird durch die Einzugsbereichsdarstellungen für die jeweiligen Verkehrsmittel (s. **Abbildung 8**) bestätigt. Die in Bau befindliche neue U-Bahnlinie U5 wird die ÖPNV-Erschließung weiter verbessern.

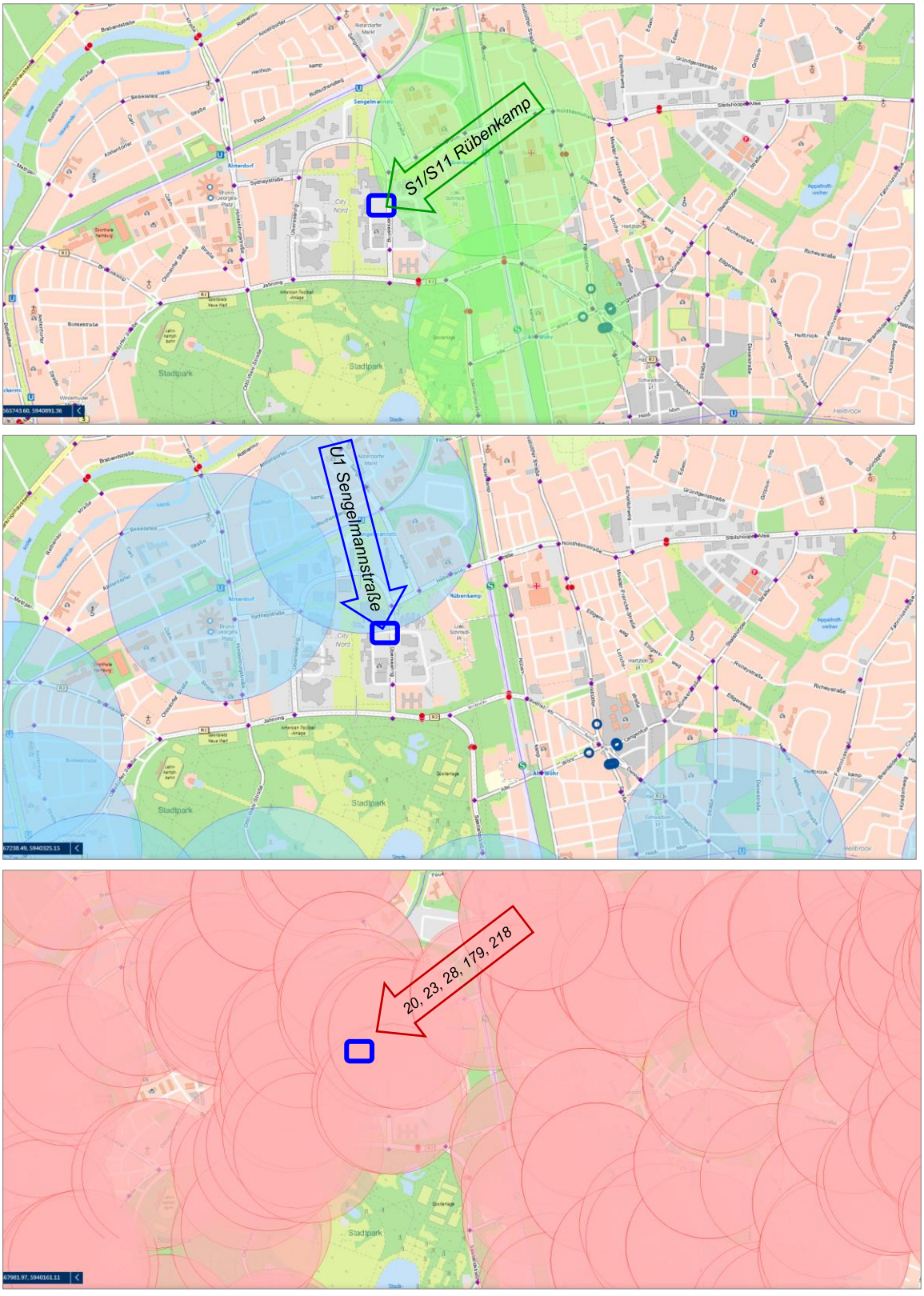


Abb. 8: Einzugsbereiche S-Bahn/U-Bahn/Bus [Quelle: https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal]

3.8 Infrastruktur Radverkehr

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Eine Anbindung an die übergeordneten Velorouten Hamburgs (hier Veloroute 5) besteht im Bereich Dakarweg. Eine StadtRAD-Station befindet sich am Mexikoring Süd und damit in zumutbarer fußläufiger Entfernung zum Bauvorhaben (s. **Abbildung 9**).

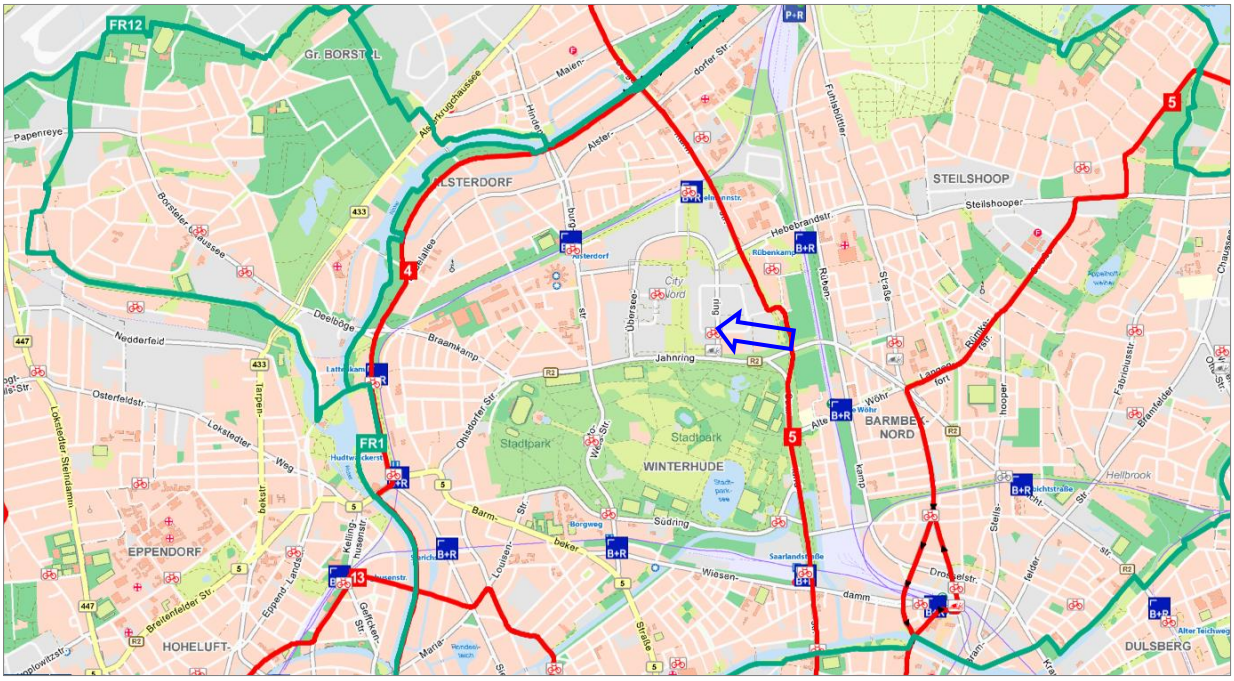


Abb. 9: Velo-Routen und B+R-Anlagen im Umfeld (Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan)

3.9 Mobilitätsdienste

In Hamburg existiert eine Vielzahl von Mobilitätsdiensten. Hierzu zählen neben MOIA und HVV HOP (ehemals IOKI), die über App die Fahrten organisieren auch die verschiedenen Carsharing-Angebote. Bei diesen ist zwischen dem free-floating und dem stationsgebundenen Car-Sharing zu unterschieden.

Die Carsharing-Anbieter share now (Zusammenschluss von car2go und DriveNow), sixt share und miles bieten free-floating Carsharing an. Stationsgebundenes Carsharing wird u.a. von cambio, Greenwheels, Flinkster, Hertz 24/7 oder Share a Starcar angeboten.

Derzeit liegt keiner der Anbieter in zumutbarer fußläufiger Entfernung von rd. 400 Metern. Im erweiterten Prüfbereich des Bauvorhabens befinden sich mehrere cambio-Standorte (z. Bsp. Winterlindenweg 76, 600 m Gehweg).

Der Servicebereich von MOIA deckt das Bauvorhaben komplett mit ab. Die Dienste können in alle Richtungen genutzt werden und stellen damit ein attraktives Angebot dar.

3.10 Infrastruktur Elektromobilität

Seit geraumer Zeit ist erkennbar, dass der Anteil der E-Fahrzeuge weiter steigt. So wurden im Jahr 2020 über 200% mehr Elektro-Pkw neu zugelassen als noch im Jahr 2019. Der Anteil ist in den letzten Jahren weiter gestiegen. Um die Nachfrage nach Elektromobilität zu unterstützen, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

Im direkten Umfeld stehen am Kapstadtring und am Überseering öffentlich zugängliche Ladeangebote zur Verfügung (s. **Abbildung 10**).

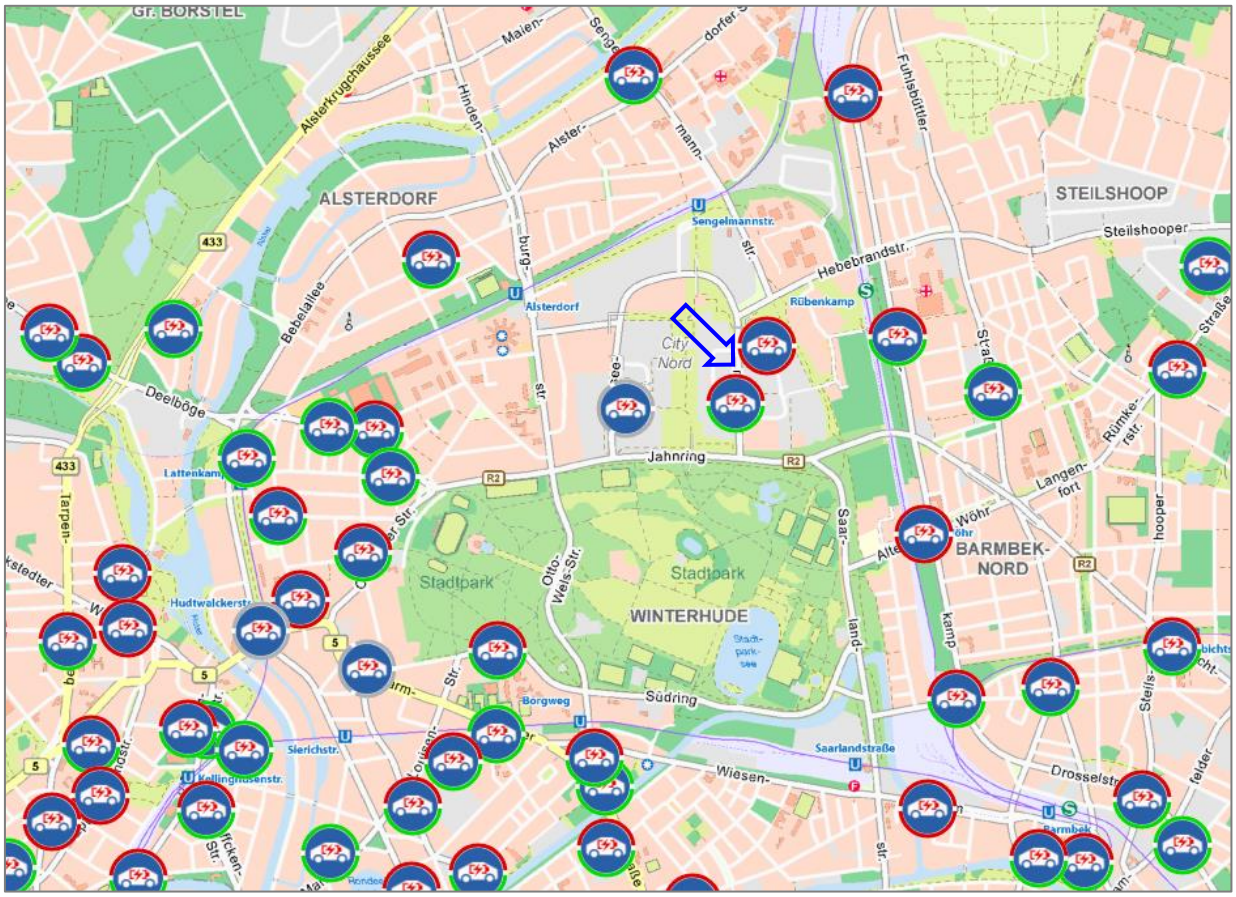


Abb. 10: E-Ladesäulen im Umfeld (Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan)

3.11 Sport-/Freizeitangebote

Im direkten Umfeld des Bauvorhabens stehen zahlreiche Sport- und Freizeitangebote zur Verfügung, die auch ohne Nutzung eines eigenen Pkw erreicht werden können (s. **Abbildung 11**).

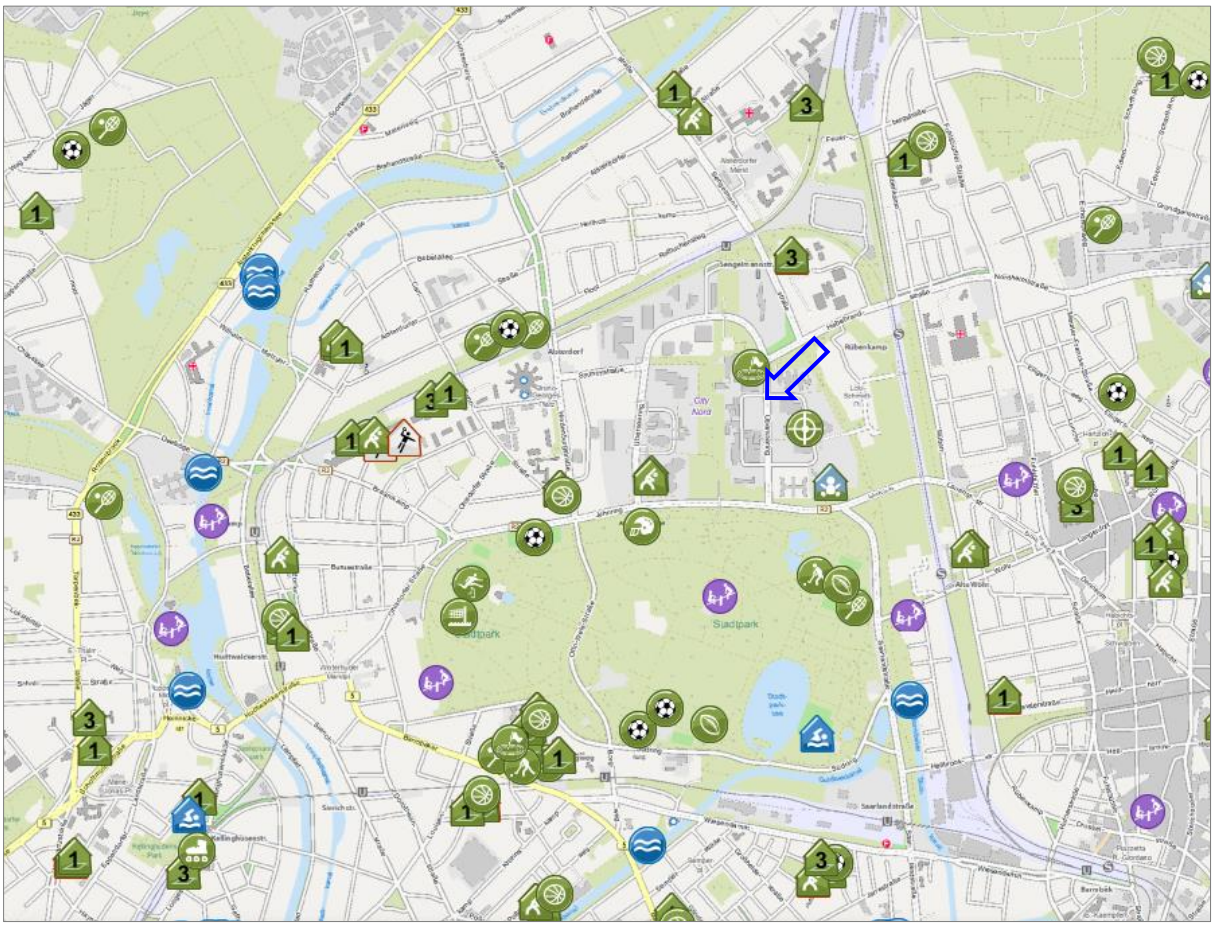


Abb. 11: Sportstätten im Umfeld (Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan)

4. Mobilitätskonzept

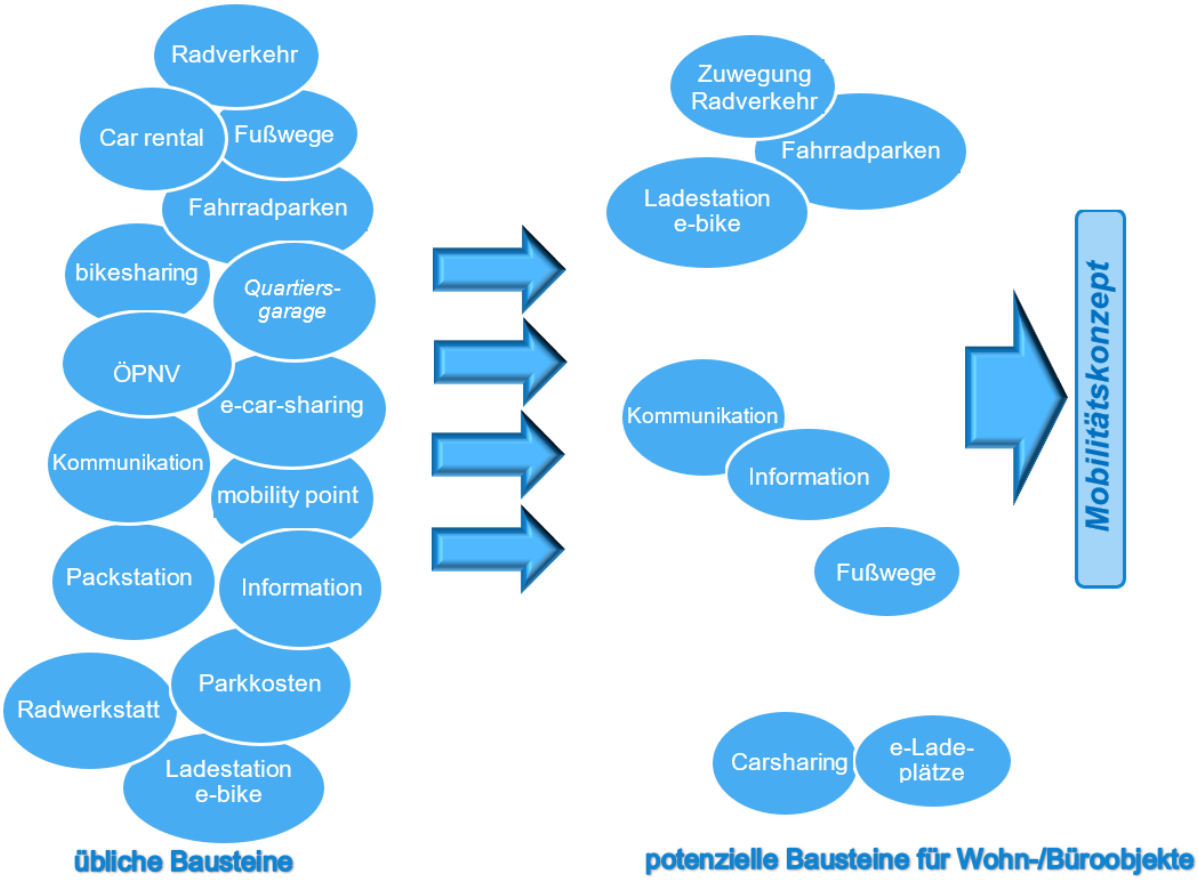
Das Mobilitätskonzept für das Bauvorhaben Überseering 17 soll aufzeigen, mit welchen Bausteinen einer modernen, zukunftsfähigen Mobilität die Angebote realisiert werden können, die einen attraktiven, innovativen und nicht autoorientierten Wohn- und Bürostandort ausmachen.

Bei der Standortentwicklung sind Anreize zu schaffen, mit denen das Mobilitätsverhalten der Bewohner, Beschäftigten (Büroeinheiten), Kunden und Besucher beeinflusst werden kann. Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll so attraktiv wie möglich gemacht werden. Damit fahren dann weniger Pkw im direkten Umfeld und es steht mehr Platz für andere Einrichtungen bzw. eine attraktivere Gestaltung zur Verfügung.

Die Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes versuchen, das Verkehrsverhalten der Nutzer im Sinne einer Kfz-reduzierten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität zu

beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement muss bei einer Standortentwicklung bereits im Vorfeld alternative Mobilitätsformen und -anbieter aufzeigen und bedarfsgerechte Angebote entwickeln, die im weiteren Ansiedlungsprozess dann mit konkreten Angeboten und Inhalten gefüllt werden können.

Folgende Bausteine eines Mobilitätskonzeptes können für das Wohn-/Bürobauvorhaben genauer untersucht werden, um die individuelle Mobilität der Bewohner bei Arbeits- und Freizeitfahrten zu beeinflussen:



4.1 Baustein ÖPNV-Erschließung

Neben einer sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußweganbindung an die Haltestellen sind weitere Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen des Bauvorhabens nicht möglich.

4.2 Baustein Radverkehr

Der Baustein Radverkehr beeinhaltet neben den eigentlichen Radwegebeziehungen auch Themen wie Fahrradparken, Ladestationen für e-bikes, bikesharing und Servicepoints.

Das Bauvorhaben ist im Bestand aus allen Richtungen gut mit dem Rad zu erreichen. Optimierungsmöglichkeiten des Radwegenetzes generiert das Bauvorhaben nicht.

Für das Fahrradparken sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für die künftigen Nutzer vorgesehen. Diese erfüllen in Quantität und Qualität alle rechtlichen Anforderungen. Die Stellplätze sind gut erreichbar und für Bewohner und Beschäftigte in separaten Räumen überdacht angeordnet.

E-Ladestationen für Fahrräder werden sowohl für Bewohner als auch für Beschäftigte geplant. Für die überdachten Fahrradstellplätze sind Serviceangebote angedacht, die über die reinen Lademöglichkeiten für E-Bikes hinausgehen (WC-Anlage, Duschen, Reparaturstation, evtl. abschließbare Helmsafes u.ä.).

Ein Eindruck von der geplanten Fahrradhalle ist durch die Visualisierung in **Abbildung 12** möglich. Die Planung der Fahrradhalle und insbesondere der Doppelparker erfolgte in Abstimmung mit der Firma VelopA als Hersteller und Lieferant von modernen und besonders nutzerfreundlichen Fahrradparksystemen.

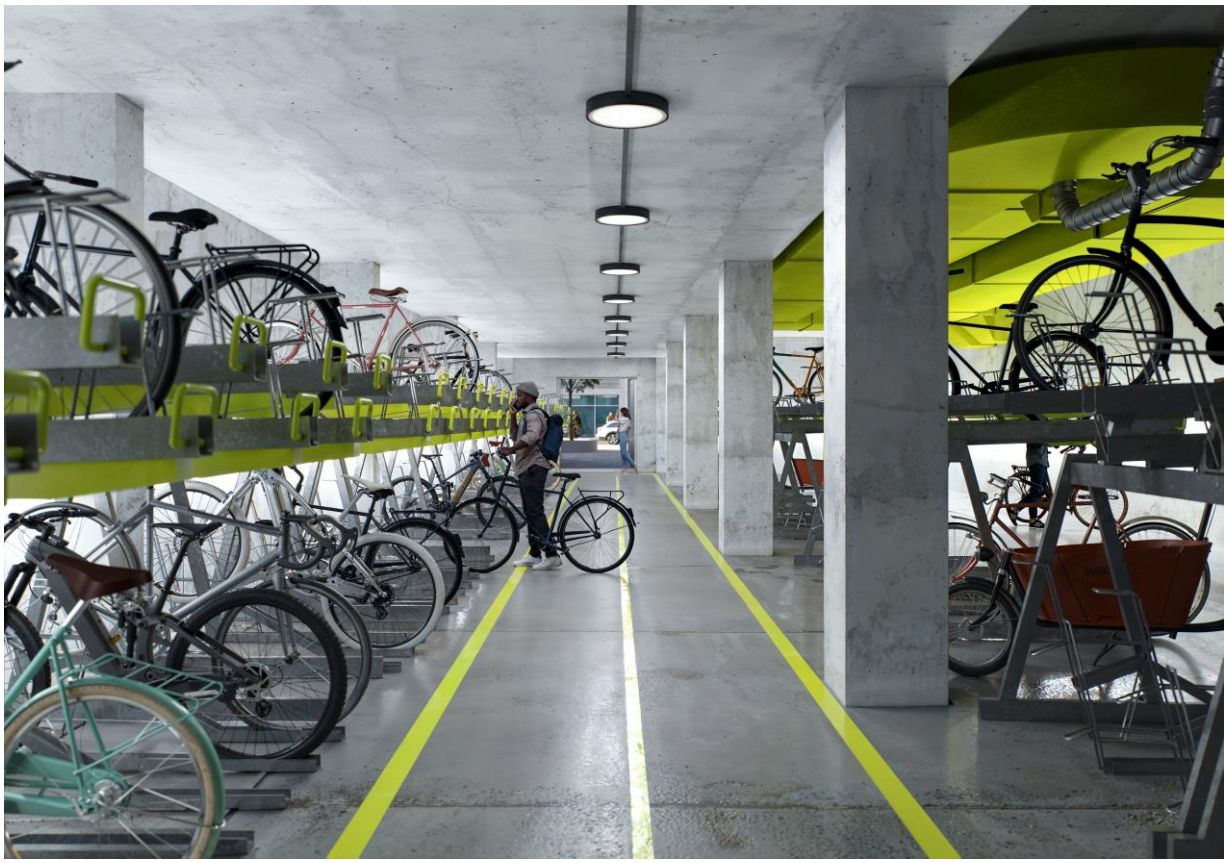


Abb. 12: Blick in geplante Fahrradhalle (Quelle blrm Architekt*innen GmbH Hamburg)

Vorgesehen sind VelopA Easylift Doppelstock Fahrradparker. Das System verwendet integrierte Gasfedern zum unterstützenden Anheben des Fahrrads. Durch ein Dämpfersystem wird ein kontrolliertes, ohne weiteren Nutzereingriff Absenken zum Herausnehmen des Fahrrads ermöglicht.

Ladestationen für Elektrofahrräder können integriert werden.

Bildquelle: https://www.velopa.com/products/bicycle-parking/two-tier-bicycle-parking/easylift-premium-two-tier-bicycle-rack/

Besucher- und Kundenstellplätze werden von den Bewohner-/Beschäftigtenstellplätzen getrennt im Außenraum in Eingangsnähe rund um das Bauvorhaben herum vorgesehen (s. [1], Abbildung 11).

Innerhalb des Bauvorhabenes werden insgesamt 13 Stellplätze für Lastenräder vorgesehen. Diese werden mit ausreichender Größe geplant (Radgröße Länge 2,30-2,70m, Breite 1,0m zzgl. Bewegungsraum).

Der Gehweg rund um das Bauvorhaben wird in ausreichender Breite barrierefrei hergestellt.

4.3 Baustein Pkw-Verkehr

Neben der attraktiven Gestaltung der Zuwegungen und der Abstelleinrichtungen für Nutzer von nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist die Erschließung des Bauvorhabens für den Kfz-Verkehr ebenfalls in guter Qualität zu gewährleisten.

Für Bewohner, Beschäftigte und Besucher sind im Bauvorhaben gemäß Stellplatznachweis ausreichend Pkw-Abstellplätze vorgesehen, die in einer ersten Ausbaustufe zu rd. 25% mit e-Ladestationen ausgestattet werden. Für die restlichen Stellplätze werden die technischen Einrichtungen vorgerüstet.

Die über die rechnerisch erforderliche Anzahl hinausgehende Stellplatzanzahl sollte der Wohnnutzung zugeordnet werden, für die gem. [3] keine Stellplätze nachzuweisen sind bzw. für Besucher zur Verfügung stehen.

Die derzeit vorgesehene Zuordnung der Stellplätze zu den geplanten Nutzungen ist in **Abbildung 13** und **14** dargestellt. Neben der Zugänglichkeit der Gebäude und der für die Wegweisung erforderlichen Blockbildung ist insbesondere für die Kundenstellplätze die direkte Erkennbarkeit von Bedeutung.

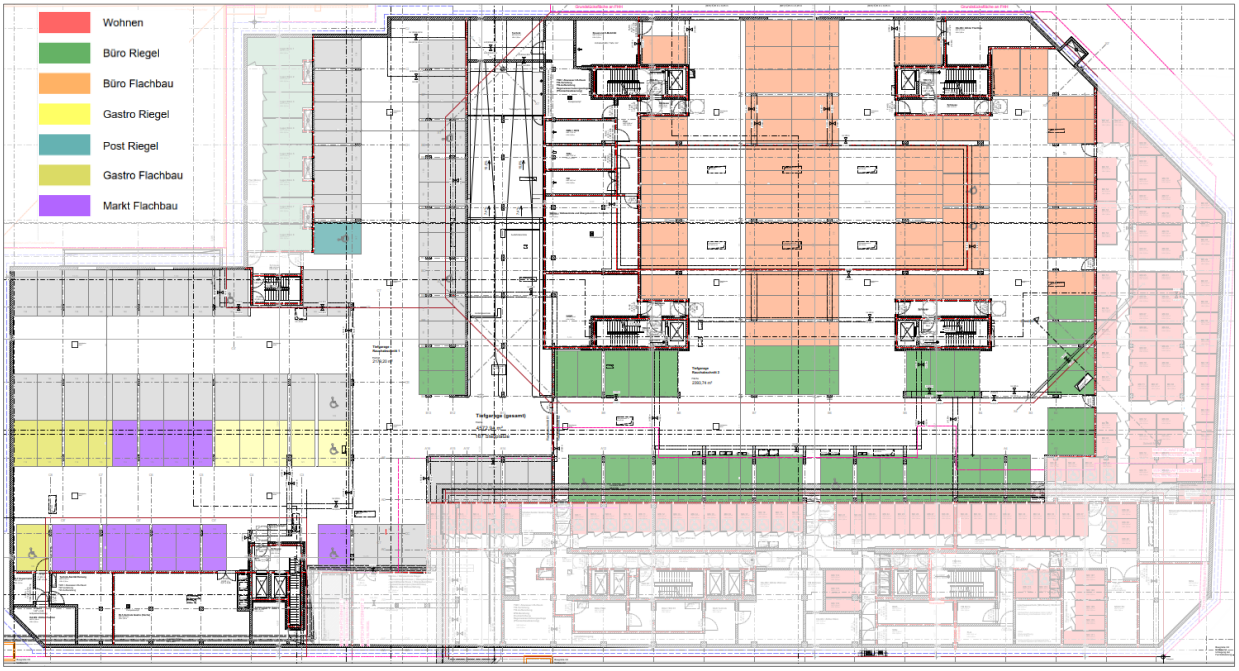


Abb. 13: aktuell geplante Stellplatzzuordnung zu den Nutzungen in der Tiefgarage (Quelle blrm Architekt*innen GmbH Hamburg)

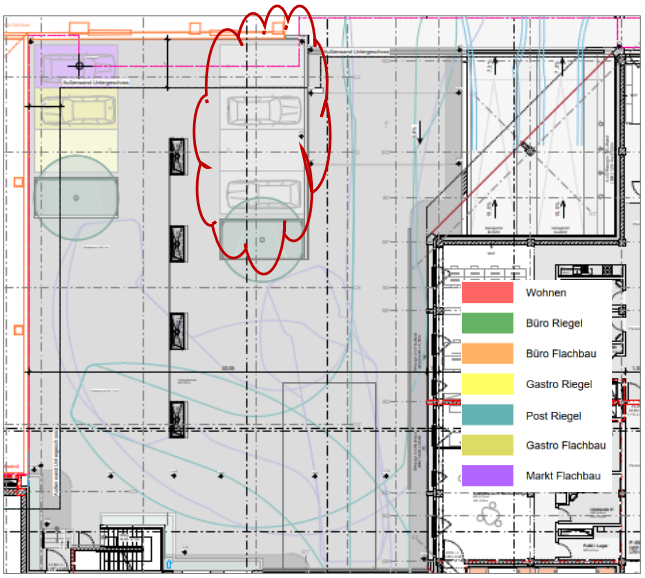


Abb. 14: aktuell geplante Stellplatzzuordnung zu den Nutzungen im Lieferhof (Quelle blrm Architekt*innen GmbH Hamburg)

Die Ausweisung von Carsharing-Plätzen im Bereich des Lieferhofes in Zusammenarbeit mit dem share now/switch-System des HVV oder anderen Anbietern würde eine gute Ergänzung des Mobilitätsangebotes darstellen, Bewohner und Beschäftigte zu einem Verzicht auf den eigenen Pkw animieren und evtl. ein über das eigentliche Bauvorhaben hinaus gehendes Mobilitätsangebot schaffen.

Die Realiserbarkeit von 3-4 möglichst mit e-Ladeeinrichtungen ausgestatteten Carsharing-Stellplätzen im Bereich des Lieferhofes wird aktuell mit möglichen Anbietern besprochen. Die mögliche Lage ist in **Abbildung 14** markiert.
Von einem Anbieter wurde die mögliche Umsetzung von 2 Carsharingplätzen avisiert. Bei entsprechender Nachfrage sind bis zu vier Fahrzeuge vorstellbar Es soll eine einjährige Testphase geben wird, an deren Ende der bedarfsgerechte Umfang neu bewertet wird.

4.4 Information, Kommunikation

Mit Mobilitätskonzepten kann auf folgende, wesentliche Bereiche Einfluss genommen werden:

- die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten einer gesteigerten Mobilität im Rahmen des Umweltverbundes,
- die Organisation und Bereitstellung von Angeboten, die den Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug erleichtern und
- die Schaffung einer städtebaulichen/straßenräumlichen Aufenthaltsqualität, die diese bewusste Verhaltensänderung positiv erlebbar macht.

Hierzu sind Information und Kommunikation ein wesentliches Arbeitsmittel.

Für ein funktionierendes Mobilitätsangebot in neuen Bauvorhaben sind u.a. folgende Maßnahmen erforderlich, die nur mit Information und Kommunikation möglich sind:

- Mobilitätsziele bereits bei Ausbauplanung/Vermietung/Verkauf berücksichtigen,
- Informationsoffensive für Beschäftigte, Bewohner und Eigentümer.

Vorstellbar ist eine Quartiers-App, die neben den Mobilitätsangeboten auch andere, für die Nutzenden interessante Angebote bündelt.
Bezogen auf die Mobilität könnte das eine Verlinkung zu anderen verwandten Themen sein wie u.a. HVV, SWITCH, Lastenfahrradverfügbarkeit, Leihwagen-Firmen, schwarzes Brett. Über eine solche App können wesentliche Funktionen bis hin zur Steuerung der Heizung, Beleuchtung, Zugangskontrolle gebündelt werden, die projektspezifisch konfiguriert die App-Nutzung fördern.

5. Maßnahmenzusammenstellung

Im Rahmen des Bauvorhabens Überseering 17 sind folgende mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen vom Vorhabenträger verbindlich umzusetzen:

- ebenerdig erreichbare Fahrradhalle mit ca. 410 abschließbaren Fahrradstellplätzen, hiervon ca. 60 (15 %) mit Lademöglichkeit für E-Bikes,
  angeschlossene Umkleiden mit Dusche/WC für Damen und Herren sowie integrierte Service-Station für Reparaturen,
- ca. 100 Fahrradstellplätze im Außenbereich für Besucher,
- insgesamt 13 Stellplätze für Lastenfahrräder,
- Tiefgarage mit 167 Pkw-Stellplätzen,
  Hiervon werden in der ersten Ausbaustufe ca. 25 % mit Ladeinfrastruktur ausgestattet. Vorrüstung für Versorgung von 100 % der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur.
  Die genaue Festlegung des Realisierungsumfanges der ersten Ausbaustufe erfolgt rechtzeitig vor Fertigstellung (aktuelle Empfehlung möglicher Betreiber rd. 18%).
- 7 Außenstellplätze für Pkw im Anlieferhof, hiervon mindestens zwei für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge
  (maximal 4, bei entsprechender Nachfrage und Bereitschaft der Anbieter),
- Kommunikation der verschiedenen Bausteine des Mobilitätskonzeptes (inkl. ÖPNV-Angebot und Wegebeziehungen sowie öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Umgebung) mittels Informationstafeln im Objekt und über eine Quartiers-App.

Oststeinbek, 29. November 2024

[redacted]

Literaturverzeichnis:

[1] M+O Ingenieurgesellschaft mbH
Bauvorhaben Überseering 17, Hamburg, Verkehrstechnische Untersuchung, Stand: 01.08.2024

[2] blrm Architekt*innen GmbH Hamburg
Lageplan, Grundriss Erdgeschoss, Flächen-/Nutzungsvorgaben, Stand: 15.07.24

[3] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau
Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)

[4] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
MiD 2017 Mobilität in Deutschland, Kurzreport Hamburg und Metropolregion, November 2018

[5] infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) – Regionalbericht Stadt Hamburg,

[6] Statistikamt Nord, Statistisches Jahrbuch Hamburg 2019/2020

[7] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen BSW Leitfaden Fahrradparken im Quartier, Empfehlungen für die Planung von Fahrradabstellanlagen auf privaten Flächen, Stand: 12/2020