

# MOBILITÄTSKONZEPT

für die IBA-Projektgebiete Wilhelmsburger  
Rathausviertel, Elbinselquartier und  
Spreehafenviertel in Hamburg-Wilhelmsburg



**IBA\_HAMBURG**

Stadt neu bauen



## 2. Stellplatzkonzept

### 2.1 Stellplatzschlüssel für private Pkw

Der Stadtteil Wilhelmsburg hat bereits in der Ausgangssituation eine niedrige Pkw-Dichte von 265 privaten Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies entspricht dem Durchschnitt im Bezirk Mitte, während der Wert für Hamburg insgesamt bei 332 privaten Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt (Stand: Januar 2023, Statistik Nord).

Aufgrund der Aufhebung der Stellplatzverpflichtung für den Wohnungsbau wurden die Baufelder individuell bewertet und die Zahl der zu errichtenden Kfz-Stellplätze je Wohneinheit ermittelt. Durch einen niedrigen Stellplatzschlüssel im Wohnungsbau werden Baukosten reduziert, Barrieren für die Walkability abgebaut und ökologische Verkehrsalternativen hervorgehoben. Mit einem begleitenden Parkraummanagement wird verhindert, dass lediglich eine Verlagerung der privaten Stellplätze der Bewohnerschaft in den öffentlichen Raum stattfindet. Zudem werden Maßnahmen ergriffen, um die notwendigen Voraussetzungen für einen niedrigen Stellplatzschlüssel zu schaffen.

Hierzu gehört eine gute ÖPNV-Erschließung, die Kombination mit alternativen Mobilitätsoptionen (z. B. Carsharing), aber auch ein integriertes Konzept für Besucherinnen und Besucher und Stellplätze für Kundinnen und Kunden. Detailspekte hierzu werden in den jeweiligen Kapiteln beschrieben.

Für die Stellplatzbedarfe durch private Wohnnutzungen erfolgte eine Aufgliederung des Stellplatzschlüssels nach Wohntypen. Die Festlegung des Stellplatzschlüssels orientiert sich an der räumlichen Ausgangssituation, der zu erwartenden Zusammensetzung der Bewohnerschaft sowie der Einbindung in das Gesamtumfeld. Es wurden hierzu auch Parameter der Verkehrsmittelwahl aus der Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland 2017“ berücksichtigt und eine Einstufung auf Basis der vorliegenden Informationen zu den Baufeldern vorgenommen. Die Gebäude der Baufelder wurden hierbei in folgende Typen unterteilt:

- Eigentumswohnungen,
- freifinanzierte Mietwohnungen,
- geförderte Mietwohnungen,
- Baugemeinschaften und
- Sonderwohnungsbau.

Der Gesamtstellplatzschlüssel soll in den Quartieren bei ca. 0,4 liegen und ergibt sich aus den folgenden Durchschnittswerten der Stellplatzschlüssel für die unterschiedlichen Wohnformen:

| Wohntyp                       | Stellplätze/<br>WE |
|-------------------------------|--------------------|
| Eigentumswohnungen            | 0,6                |
| Freifinanzierte Mietwohnungen | 0,4                |
| Geförderte Mietwohnungen      | 0,3                |
| Mietwohnungen mit WA-Bindung  | 0,0                |
| Baugemeinschaften             | 0,3                |
| Sonderwohnungsbau             | 0,0 - 0,1          |

Abb. 2.1: Stellplatzschlüssel nach Wohntyp (GGR Planung / IBA Hamburg)

Die Stellplatzbedarfe für gewerbliche und sozialen Nutzungen resultieren aus dem Bauprüfdienst ‚Mobilitätsnachweis‘ der FHH (BPD 2022-2). Für Gewerbeflächen ergeben sich in diesem Mobilitätskonzept die Stellplatzbedarfe danach, ob eine Büronutzung oder eine Nutzung für verarbeitendes Gewerbe in den jeweiligen Gebäuden zu erwarten ist. Zudem werden die für Einzelhandel vorgesehenen Flächen separiert, da hierbei insbesondere aufgrund der notwendigen Stellplätze für Kundinnen und Kunden ebenfalls höhere Stellplatzbedarfe angesetzt werden.

Die gültigen Stellplatzschlüssel aus dem BPD „Mobilitätsnachweis“ wurden hierbei im Konzept nicht verändert. Eine nach HBauO mögliche Abminderung der Bedarfe für Mitarbeiterstellplätze durch den verpflichtenden Nachweis von Job-Tickets wurde im Generellen nicht vorgenommen, da zu den zukünftigen Nutzerinnen und Nutzern der Gewerbeflächen noch keine Erkenntnisse vorliegen.

## 2.2 Standorttypen für Stellplätze im Wohnungsbau

Ein Stellplatzkonzept muss die Auswirkungen auf den öffentlichen Raum, Investitionsaufwand, verschiedene Interessenlagen (u. a. Bauherrin und Bauherr, zukünftige Nutzerinnen und Nutzer) sowie die Wechselwirkungen zu anderen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes (z. B. Carsharing) berücksichtigen. Nach der erfolgten Umsetzung sind spätere Änderungen nur noch mit größerem Aufwand möglich.

Üblicherweise werden in Neubauquartieren dezentral unter jedem Gebäude Tiefgaragen zur Unterbringung der Pkw-Stellplätze errichtet. Der Nachteil dieses dezentralen Konzepts besteht in hohen Baukosten. Der Mehraufwand (EUR je m<sup>2</sup> Wohnfläche) nimmt mit steigendem Stellplatzschlüssel zu (ARGE 2017). Zudem bieten gebäudebezogene Tiefgaragen nur eine geringe Flexibilität, angesichts der Unsicherheit über die künftige Rolle des Pkw sowie die Auswirkungen des autonomen Fahrens bzw. Parkens.

Ein Vorteil von zentralisierten Garagen im Vergleich zu traditionellen dezentralen Tiefgaragen, ist neben der Baukostenreduzierung insbesondere, dass keine Bevorzugung des Pkw gegenüber anderen Mobilitätsformen stattfindet. So legt die Bewohnerschaft ähnliche Distanzen zum Pkw wie zum ÖPNV zurück. Die sogenannte „Äquidistanz“ schafft damit gleiche Ausgangsbedingungen für die Verkehrsmittelnutzung (Abb. 2.2). Mit gebündelten Standorten besteht zudem die Möglichkeit, autoreduzierte Bereiche im Quartier zu realisieren und Mobilitätsangebote (insbesondere Carsharing) zu bündeln.

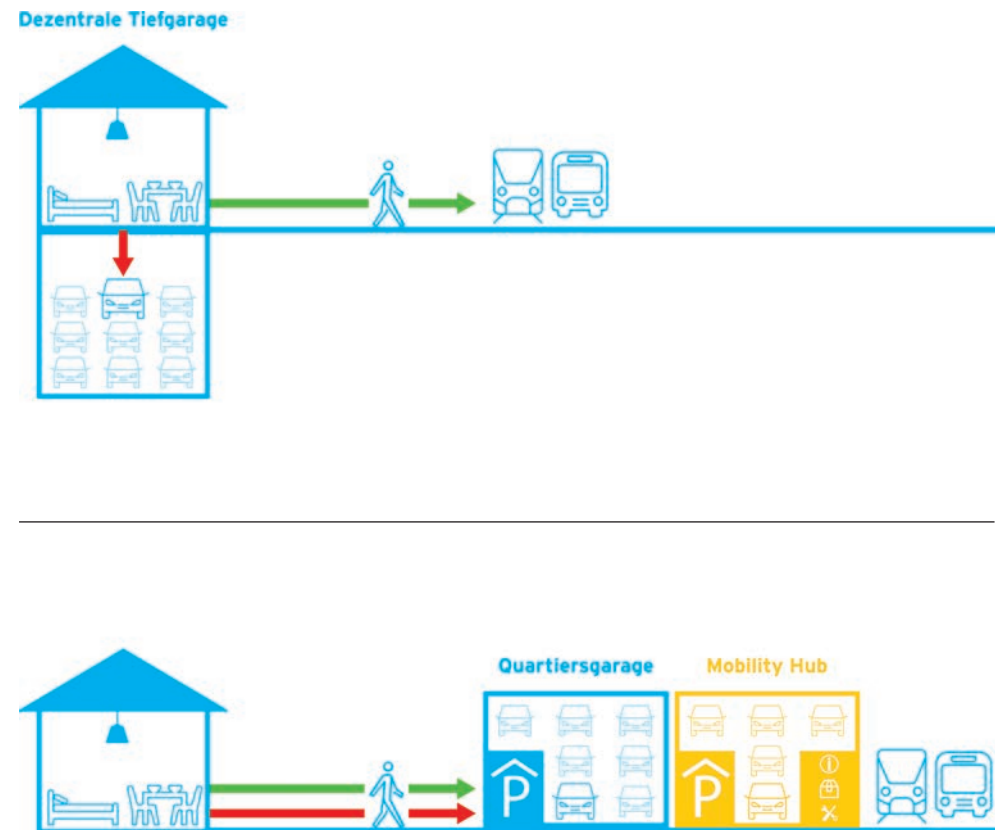


Abb. 2.2: Äquidistanz bei Quartiersgaragen im Vergleich zu dezentraler Tiefgarage (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)

Das Stellplatzkonzept umfasst folgende Standorttypen:

- dezentrale Eigenherstellung im Baufeld als private Tiefgarage,
- Quartiersgaragen als Tiefgarage,
- Mobility Hubs als Hochbau.

Die berücksichtigten Standortkriterien der gebündelten Standorte sind die Lage möglichst am Gebietseingang (um die Verkehrsbelastung in sensiblen Wohnbereichen gering zu halten), Grundstücksgröße, städtebauliches Umfeld, Fußwegentfernung zu Wohngebäuden (max. 300 m) mit möglichst wenigen Straßenquerungen sowie die Nähe zu Nahversorgung zur Kopplung von Aktivitäten.

Quartiersgaragen und Mobility Hubs können nicht alle Parkstände für Besucherinnen und Besucher aus dem öffentlichen Raum aufnehmen, so dass Parken für Besucherinnen und Besucher im Straßenraum weiterhin möglich ist (siehe [Kap. 2.3](#)), allerdings nicht in allen Teilbereichen und im limitierten Umfang.

Für die Unterbringung von Carsharing-Fahrzeugen gibt es neben den Quartiersgaragen und Mobility Hubs zur kleinteiligen Erschließung darüber hinaus Mobilitätsstationen, welche im Standortkonzept für die Carsharing-Fahrzeuge verortet werden (siehe [Kap. 6.4](#)). Die Standorttypen zur Unterbringung der gebäudebezogenen Stellplätze werden nachfolgend hinsichtlich der Grundüberlegungen dargestellt:

### Dezentrale Eigenherstellung einer privaten Tiefgarage

Es handelt sich um „klassische“ dezentrale private Tiefgaragen unter dem jeweiligen Wohngebäude, die nur den Stellplatzbedarf des eigenen Baufelds abdecken. Diese Variante wird in den Baufeldern realisiert, bei denen eine Zuweisung der Stellplätze in umliegende Mobility Hubs oder Quartiersgaragen nicht sinnvoll ist (Abb. 2.4). Hierzu zählen:

- Standorte mit einem hohen Eigenbedarf an herzustellenden Stellplätzen, z. B. durch Kundenverkehr oder Sondernutzungen (z. B. Hotel).

- Standorte, bei denen eine Zuweisung in umliegende Mobility Hubs oder Quartiersgaragen aufgrund der räumlichen Verhältnisse nicht sinnvoll ist, z. B. wenn die Wegebeziehungen zu lang und zu unattraktiv sind.
- Standorte, bei denen eine Zuweisung in umliegende Mobility Hubs oder Quartiersgaragen keine Vorteile oder keine zusätzlichen Handlungsspielräume für eine optimierte Verkehrsplanung oder Freiraumgestaltung bietet.

Die Eigenherstellung einer privaten Tiefgarage ist für folgende Baufelder vorgesehen:

| Standorte private Tiefgarage (Eigenherstellung) | Baufeld                  |
|---|--------------------------|
| Spreehafenviertel                               | 1, 2 (Nord),<br>3 (Nord) |
| Elbinselquartier                                | 4, 40                    |
| Wilhelmsburger Rathausviertel                   | 4, 15, 16, 17,<br>18, 19 |

Abb. 2.3: Private Tiefgaragen-Standorte (GGR Planung / IBA Hamburg)

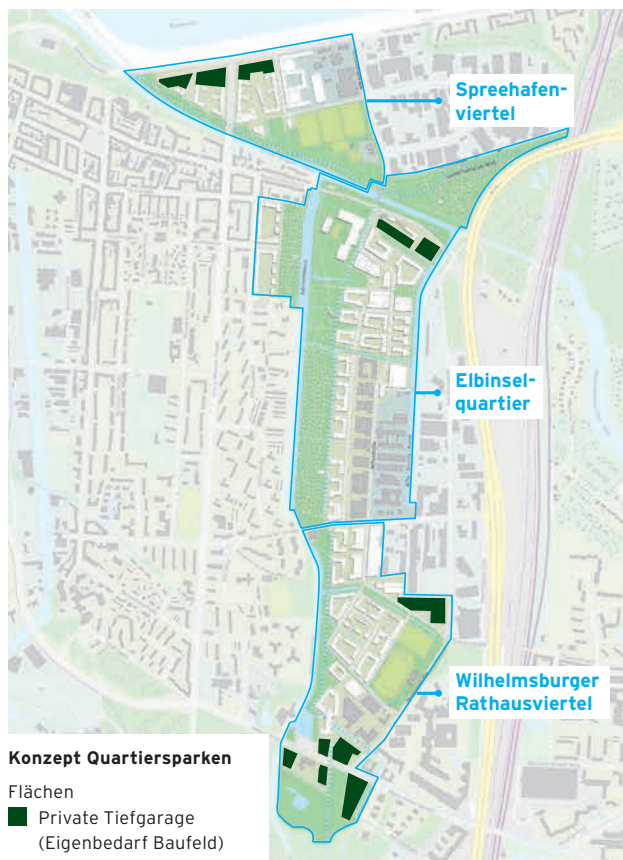


Abb. 2.4: Karte der privaten Tiefgaragen-Standorte (GGR Planung / Kaller & Kaller)

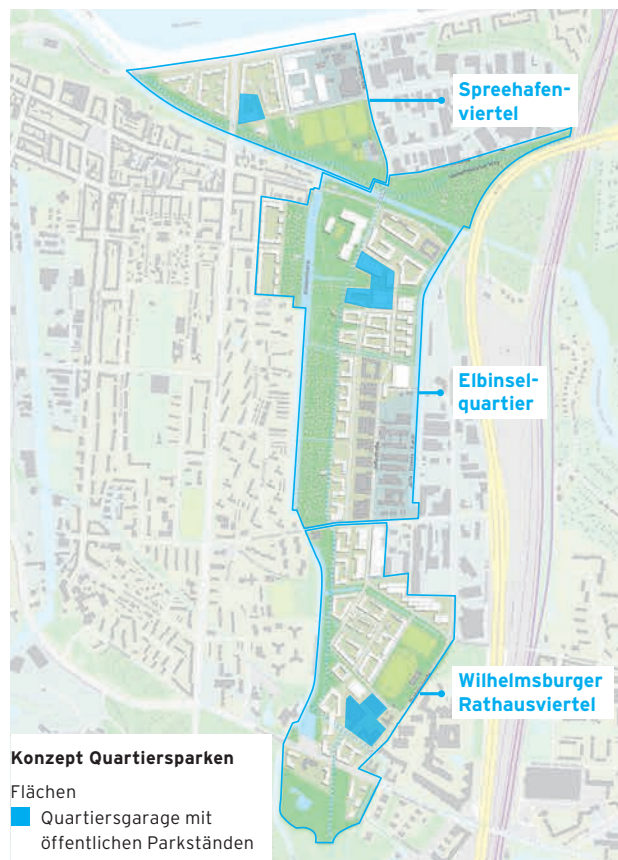


Abb. 2.5: Karte der Standorte für Quartiersgaragen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

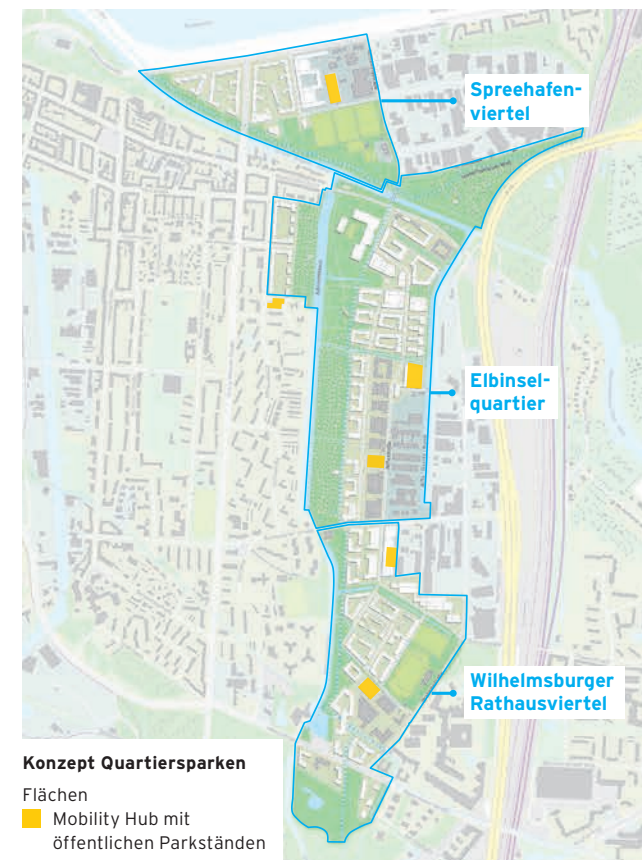


Abb. 2.6: Karte der Standorte der Mobility Hubs (GGR Planung / Kaller & Kaller)

### Quartiersgarage

Es handelt sich um Tiefgaragen, bei denen aufgrund der Lage und der Bedarfe eine Hinzunahme von öffentlichen Parkständen sinnvoll ist, da ein hoher Anteil an Kunden- und Besucherverkehr zu erwarten ist. Je Quartier ist eine Quartiersgarage in Verbindung mit dem räumlichen Schwerpunkt des Einzelhandels vorgesehen:

| Standorte Quartiersgaragen    | Baufeld |
|-------------------------------|---------|
| Spreehafenviertel             | 3       |
| Elbinselquartier              | 7 - 10  |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | 21 - 24 |

Abb. 2.7: Standorte für Quartiersgaragen  
(GGR Planung / IBA Hamburg)

An diesen Standorten ist die grundsätzliche Möglichkeit für eine zusätzliche Nutzung für Carsharing- und öffentliche Parkstände gegeben. Diese Potenziale wurden wiederum in Relation zur Erreichbarkeit und dem Potenzial im Standortumfeld gesetzt und jeweils im Kontext der Quartiere und des Gesamtkonzepts abgewogen. Die drei Quartiersgaragen werden als Tiefgarage ausgebildet (Abb. 2.5).

Eine umfassendere Ausbildung der Quartiersgaragen mit weiteren öffentlichen Parkständen wird aufgrund der höheren Baukosten und den tieferen baulichen Eingriffen (z. B. zweite Ebene) nicht verfolgt. Für längere Aufenthalte von Besucherinnen und Besuchern werden zudem ausreichend Stellplätze in den Mobility Hubs bereitgestellt.

### Mobility Hub

Mobility Hubs bündeln ebenso wie Quartiersgaragen Stellplätze aus umliegenden Baufeldern sowie öffentliche Parkstände (Abb. 2.6). Im Gegensatz zu Quartiersgaragen steht bei den Standorten der Mobility Hubs die öffentliche Nutzung im Vordergrund. Diese Standorte stellen je Quartier durch eine multimodale Verknüpfung einen akzentuierten Bereich dar, an dem alle Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen (Abb. 2.9). Die Mobility Hubs sind Drehkreuze für multimodale Angebote, an denen die verschiedenen Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen miteinander gebündelt werden. Im Sinne der Effizienz werden durch zukunftsorientierte, smarte Lösungen Verkehre sowie Emissionen im Quartier eingespart. Als Teil dieser multimodalen Angebote wird angestrebt, dort auch weitere Servicedienstleistungen, z. B. des Quartiersmanagements oder Mikrodepots, für die Belieferung anzusiedeln.

Es handelt sich um Standorte mit der Option für eine Herstellung als Hochgarage:

| Standorte Mobility Hubs       | Baufeld         |
|-------------------------------|-----------------|
| Spreehafenviertel             | 5               |
| Elbinselquartier              | südl. 2, 24, 31 |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | 13, 26          |

Abb. 2.8: Standorte der Mobility Hubs  
(GGR Planung / IBA Hamburg)

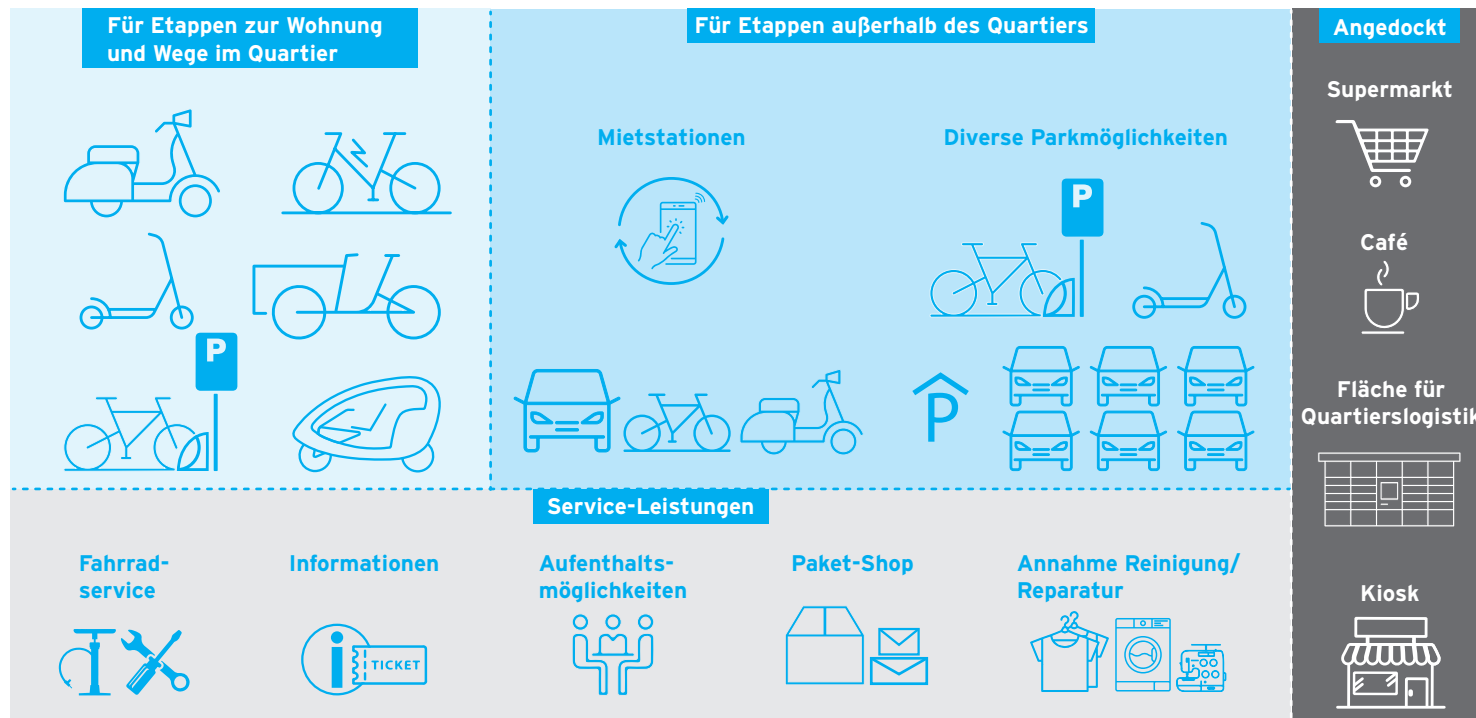


Abb. 2.9: Funktionen Mobility Hub (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)



### Darstellung des Gesamtkonzeptes

Die Abbildung 2.10 zeigt die Gesamtübersicht zum Quartiersparken.

Somit werden in 30 Baufeldern keine eigenen Kfz-Stellplätze hergestellt, sondern es erfolgt eine gebündelte Herstellung an den hergeleiteten Standorten. In Abbildung 2.11 ist die Aufteilung dieser Baufelder auf die einzelnen Bündelungsstandorte dargestellt.

#### Konzept Quartiersparken

##### Flächen

- Private Tiefgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Quartiersgarage mit öffentlichen Parkständen
- Mobility Hub mit öffentlichen Parkständen

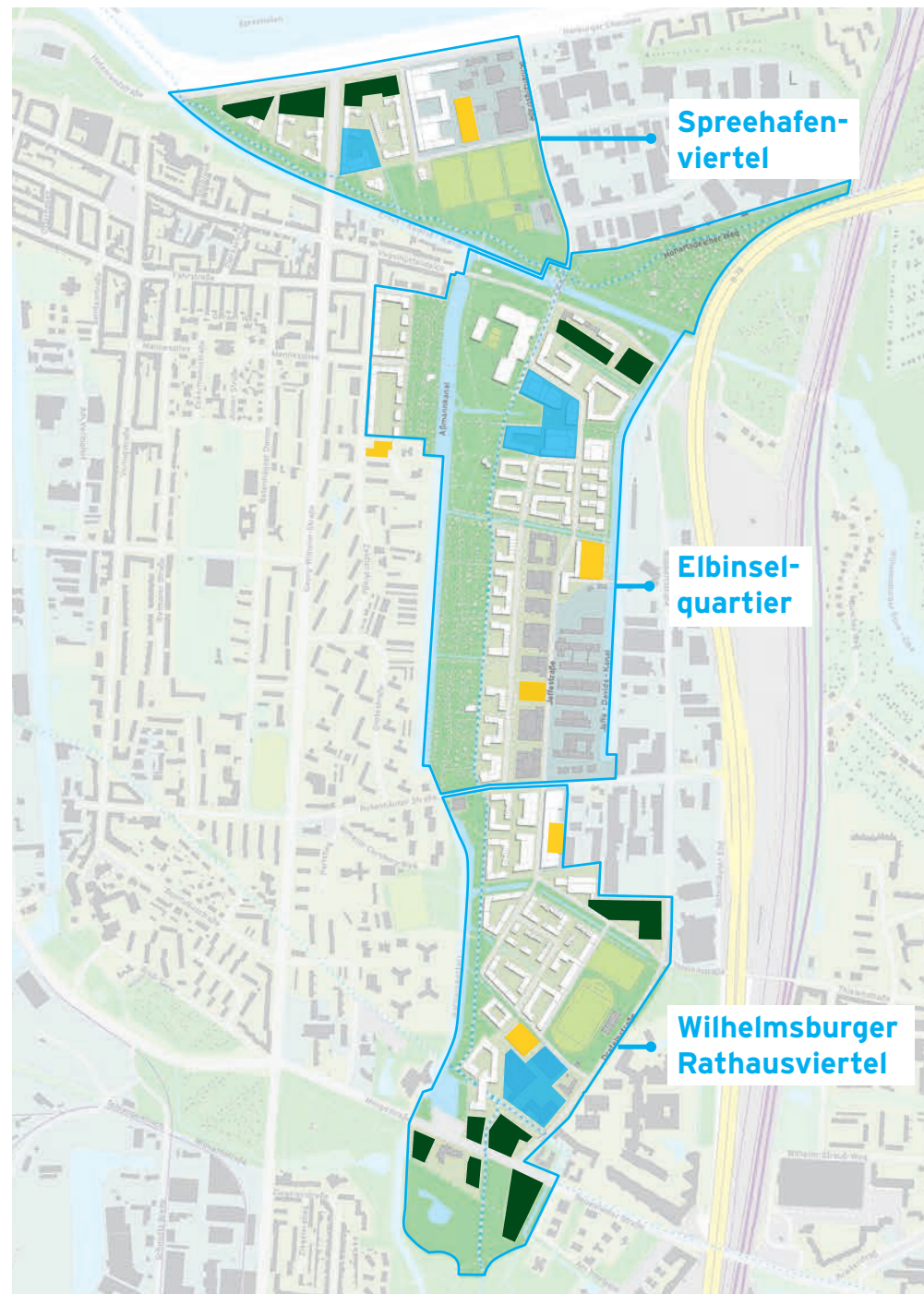


Abb. 2.10: Gesamtübersicht Quartiersparken  
(GGR Planung / Kaller & Kaller)



### Konzept Quartiersparken

#### Flächen

- Private Tiefgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Quartiersgarage mit öffentlichen Parkständen
- Mobility Hub mit öffentlichen Parkständen

#### Baufelder

- ohne eigene Kfz-Stellplätze
- Herstellung Kfz-Stellplätze

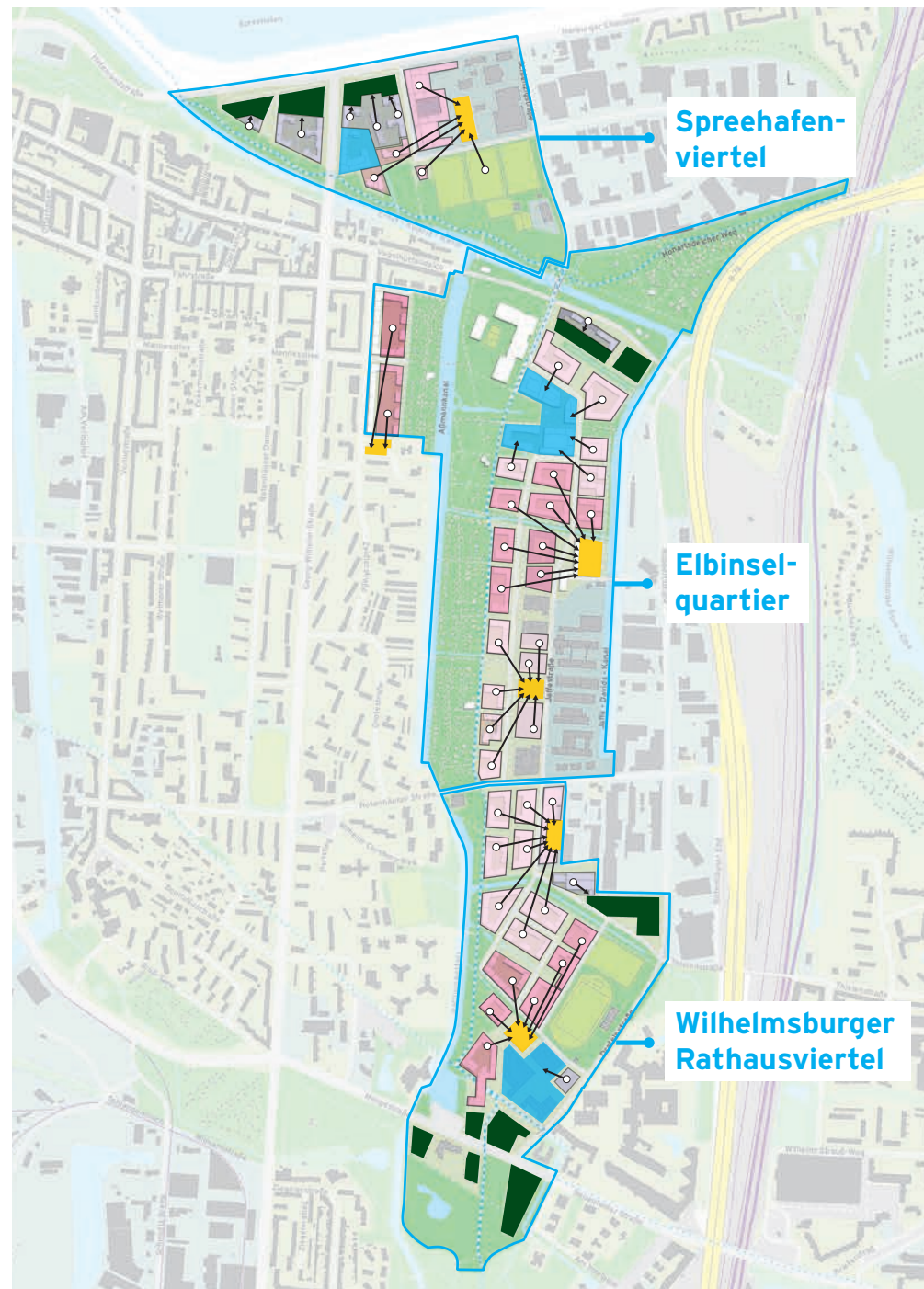


Abb. 2.11: Gesamtübersicht Bedarfsbündelung  
(GGR Planung / Kaller & Kaller)

### 2.3 Öffentliche Parkstände im Straßenraum

Das Stellplatzkonzept umfasst neben den privaten und gewerblichen Stellplätzen der jeweiligen Baufelder auch die öffentlichen Parkstände für Besucherinnen und Besucher. Laut dem Hamburger Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) sind grundsätzlich 20 Pkw-Parkstände je 100 Wohneinheiten im öffentlichen Raum zu errichten. Ein Minimalwert von 15 Parkständen je 100 Wohneinheiten darf jedoch nur in besonderen Ausnahmefällen mit entsprechender Begründung unterschritten werden.

In den Wilhelmsburger Projektgebieten liegt die Quote im Mittel bei 15 pro 100 Wohneinheiten. In Teilräumen liegt die Quote auch darunter, wenn sichergestellt ist, dass in fußläufiger Distanz eine überdurchschnittliche Anzahl an Stellplätzen vorhanden ist, z. B. in den Mobility Hubs. Eine spätere Unterschreitung des von der ReStra vorgesehenen Zielwertes, z. B. durch die Umwidmung wenig genutzter öffentlicher Parkstände für andere Nutzungen kann bei Bedarf durch einen entsprechenden Nachweis im Ausnahmeverfahren erfolgen.

Auch die öffentlichen Parkstände im Straßenraum sollen im Sinne des Konzepts gebündelt hergestellt werden, um die verkehrliche Abwicklung zu erleichtern und den Flächenverbrauch im öffentlichen Raum zu minimieren. Unter Voraussetzung einer einfachen Auffindbarkeit und eines öffentlichen Zugangs werden darüber hinaus Parkstände in den Quartiersgaragen und Mobility Hubs verortet, deren Standorte hierfür eine besondere Eignung aufweisen. Durch die Attraktivierung umweltverträglicher Verkehrsmittel (StadtRAD, attraktiver ÖPNV, Radschnellweg, Carsharing usw.) wird insgesamt ein geringeres Bedarfsniveau für Verkehre durch Besuchende erwartet als in Bestandsquartieren.

Durch die Verlagerung öffentlicher Parkstände in Quartiersgaragen und Mobility Hubs werden folgende Aspekte ermöglicht:

- ansprechende Freiraumgestaltung,
- Einrichtung von Mobilitätszonen,
- verbesserte Lage der ÖPNV-Haltestellen,
- Integration von Unterflur-Müllentsorgung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Längs- statt Schrägparken, einseitiges Parken statt beidseitigem Parken, Verbesserung der Sichtdreiecke an Ein- und Ausfahrten).

Darüber hinaus werden öffentliche Kurzzeitparkstände und Ladezonen im Straßenraum eingerichtet, die einen direkten Zugang zu den Baufeldern bieten, bei denen aufgrund von Entfernung und Flächenaufteilung keine Bündelung der Parkstände für Besucherinnen und Besucher in den Quartiersgaragen oder Mobility Hubs möglich ist. Sämtliche Baufelder sind in kurzer fußläufiger Erreichbarkeit entweder von Kurzzeitparkständen oder Lieferzonen erschlossen. Insbesondere in den Bereichen von Ladengeschäften werden grundsätzlich Ladezonen errichtet, um Konflikte im Straßenraum durch Lieferverkehre zu vermeiden (siehe [Kap. 8.2](#)).

Ebenso wird im öffentlichen Raum darauf Wert gelegt, dass flächendeckend Parkstände vorhanden sind, die dem barrierefreien Parken vorbehalten sind.

Grundsätzlich sollen den einzelnen Baufeldern ausreichend barrierefreie Parkstände zugewiesen werden. Im Sinne von Barrierefreiheit können neben den Kurzzeitparkständen und barrierefreien Parkständen ebenso die Ladezonen zum kurzen Halten genutzt werden, um mobilitätseingeschränkten Menschen den Ein- und Ausstieg möglichst nah am Start- bzw. Zielort zu ermöglichen.

Für die Parkstände im öffentlichen Raum wird eine Parkraumbewirtschaftung erforderlich, um den ruhenden Verkehr zielführend zu steuern. Für die Bewohnerschaft sind die in [Kap. 2.2](#) beschriebenen Stellplätze vorgesehen.

Bei den Projektgebieten handelt es sich um gemischt genutzte Quartiere: Der ruhende Verkehr ist verschiedenster privater und gewerblicher Nutzungen zuzuordnen. Deswegen ist im Rahmen des Parkraummanagements eine hohe Fluktuation bei der Parkraumbesetzung anzustreben. Hierzu trägt die Berechnung der Parkgebühren je Viertelstunde bei (vgl. Agora 2019, S. 28–29). Es ist angedacht, die Höhe der Gebühren nach § 1 der Hamburger Parkgebührenordnung an der Gebührenzone II zu orientieren, da Wilhelmsburg ein innenstadtnahes Gebiet ist.

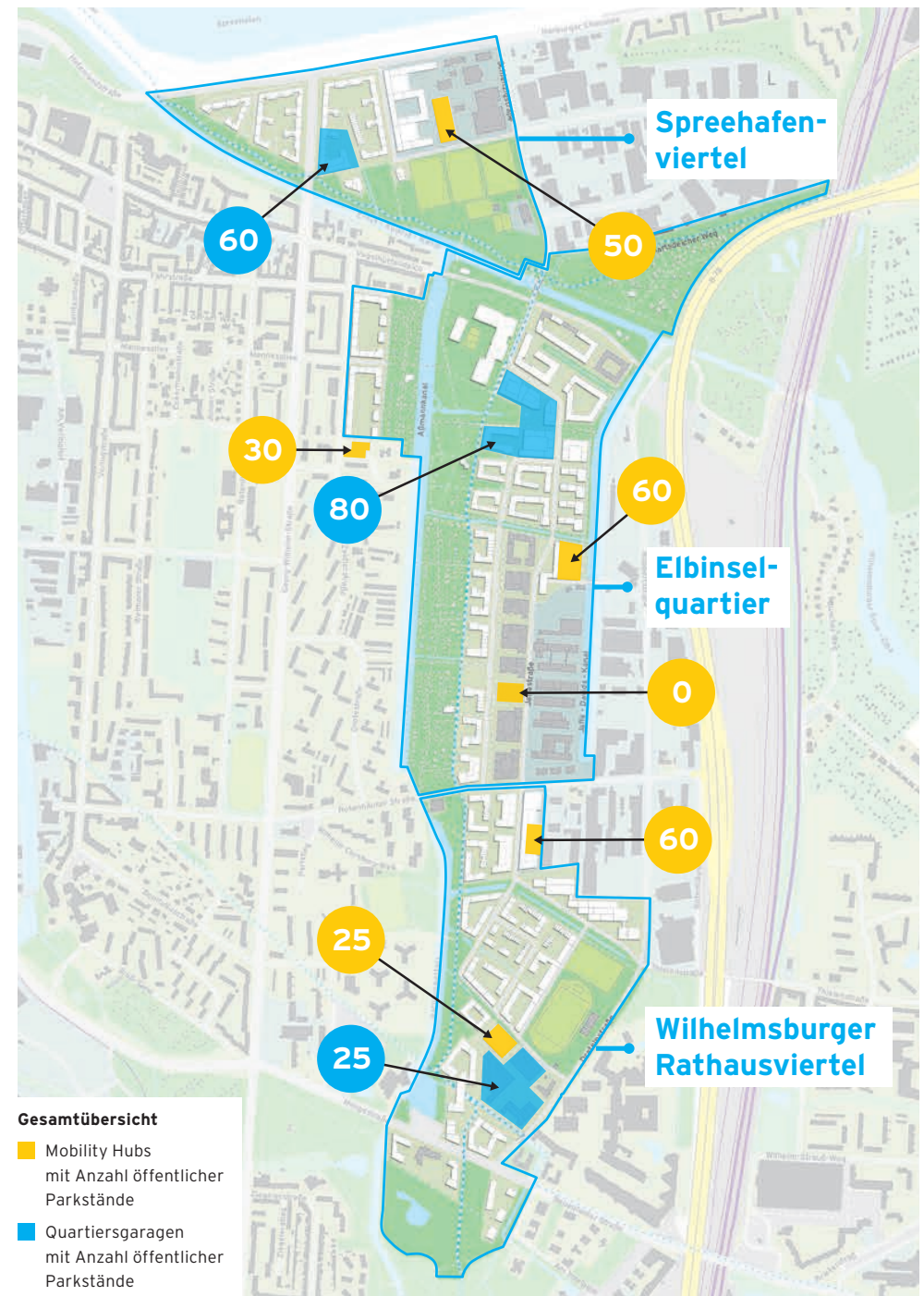
Ebenso elementar ist eine regelmäßige Parkraumüberwachung, vor allem der Kurzzeitparkstände und Lieferzonen, durch den LBV in Hinblick auf Regelkonformität. Das Parkraummanagement wird in enger Abstimmung zwischen Quartiersmanagement, LBV und Bezirk Mitte umgesetzt.

Für die Schule im Elbinselquartier soll in der Jaffestraße eine Kiss & Ride Zone eingerichtet werden. Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit von Bring- und Holverkehren erhöht und das Wildparken zu Stoßzeiten vor sozialen Einrichtungen vermieden. Die Kiss & Ride Zone soll als eingeschränktes Haltverbot oder durch das Parkschild inkl. Zusatzzeichen mit kurzer Zeitangabe gekennzeichnet werden (ebd.). Ein- und Ausstiegsbereiche sowie eventuelle Überfahrten sollen aus Verkehrssicherheitsaspekten konfliktfrei zum Radverkehr liegen. Im Rahmen des Mobilitätsmanagements (siehe [Kap. 9.3](#)) werden im Sinne der Mobilitätswende zugleich Maßnahmen definiert, welche Bring- und Holverkehre durch die Eltern von Schülerinnen und Schülern möglichst obsolet werden lassen.

Nach Abschluss aller Bauarbeiten im Projektgebiet wird regelmäßig die Nachfrage an öffentlichen Parkständen überprüft. Sofern die zukünftige Entwicklung des ruhenden Verkehrs eine geringere Nachfrage an Parkständen im öffentlichen Raum ergibt als bislang angenommen wurde, wäre eine Umwidmung dieser Flächen denkbar. Die damit gewonnen Flächen wären nutzbar für:

- eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- die Einrichtung von expliziten Aufstellflächen für Elektroscooter in Räumen mit hoher Nutzungsdichte und eingeschränkter Flächenverfügbarkeit,
- Erweiterungen von Radabstellanlagen bei weiter steigenden Nutzungszahlen,
- bzw. eine Ausweitung von Carsharing-Parkzonen (siehe [Kap. 6.6](#))

Abb. 2.12: Gesamtübersicht Mobility Hubs und Quartiersgaragen mit Anzahl öffentlicher Parkstände (GGR Planung / Kaller & Kaller)





# 4. Fahrradverkehr

## 4.1 Bedeutung des Themas

Eine hohe Attraktivität des Fahrradverkehrs soll durch ein gut ausgebautes Fahrradnetz, den Radschnellweg und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten gewährleistet werden.

Die Velorouten 10 und 11 verbinden die Hamburger Innenstadt über die Elbbrücken bzw. den Alten Elbtunnel mit dem Süderelberaum (Abb. 4.2). Die Achse über die Elbbrücken in Richtung Harburg wird sukzessive zu einem Radschnellweg ertüchtigt, welcher bis in die niedersächsischen Umlandkreise fortgeführt wird. In Nord-Süd-Richtung durchquert der Radschnellweg entlang der Landschaftsachse, parallel zum Aßmannkanal und der Rathauswettern das Elbinselquartier und Wilhelmsburger Rathausviertel. Er wird unterbrechungsfrei gestaltet – durch Brückenbauwerke über die Mengestraße und den Ernst-August-Kanal sowie die Unterbrechung des Vogelhüttendeichs (westlich Schlenzigstraße) erhält der Radschnellweg eine durchgehende Wegeführung. Auf dem Gert-Schwämmle-Weg bietet der Radschnellweg Anschluss an den Wilhelmsburger Loop. Eine weitere Anbindung entsteht durch das Spreehafenviertel entlang des Ernst-August-Kanals zum Klütjenfelder Hauptdeich.

Von dort kann über die gut ausgebaute Veloroute 11 auch der Alte Elbtunnel erreicht werden – eine weitere Radanbindung in Richtung Innenstadt und der westlichen Stadtteile. In der Gegenrichtung erschließt die Veloroute 11 die Bestandsquartiere der Elbinsel in Nord-Süd-Richtung und mündet in Höhe des Wilhelmsburger Rathauses wieder in den Radschnellweg ein.



Abb. 4.1: Radverkehr in Wilhelmsburg  
(IBA Hamburg / Matthias Friedel)



### Bedeutende Achsen im Radwegenetz

#### Flächen

- Radschnellweg
- Veloroute
- Bedeutsame Lokalverbindung (Ost <-> West)
- Bedeutsame Lokalverbindung (Nord <-> Süd)
- S S-Bahnstation
- F Fähranleger
- U Potentielle Haltestelle der U-Bahn-Linie U4

Abb. 4.2: Radroutennetz nach Netzkategorien  
(GGR Planung / Kaller & Kaller)

Während die Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung durch den Radschnellweg und die Veloroute 11 optimal und mit hoher Bündelungsfähigkeit abgebildet wird, ergeben sich für die kürzeren Querverbindungen in Ost-West-Richtung Anforderungen vor allem hinsichtlich der Feinerschließung und der optimalen Einbindung der neuen Quartiere mit dem Bestand. Im Rahmen der Funktionsplanung wurden diese Wegebeziehungen berücksichtigt und in östlicher Richtung wird es eine Anbindung über die Thielenstraße zum Korallusviertel geben und in westlicher Richtung an das Reiherstiegviertel. Zudem ergibt sich aufgrund der hohen Siedlungsdichte und der Verflechtungen auch in Nord-Süd-Richtung noch der Bedarf einer akzentuierten lokalen Zusatzverbindung, die in der Karte dargestellt wurde (Abb. 4.2).

Insbesondere aufgrund der geplanten U-Bahn-Verlängerung im Korridor der Georg-Wilhelm-Straße sollten alle derzeit vorgesehenen Ost-West-Querbeziehungen auch für den Radverkehr ausgelegt sein, um später eine möglichst umwegarme und komfortable Verbindung zu den künftigen U-Bahnhöfen zu ermöglichen.

Weitere Säulen der Radverkehrsförderung in den Gebieten ist die Verpfichtung der Bau-

herinnen und Bauherren zu attraktiven, gut erreichbaren und sicheren Abstellmöglichkeiten sowie das Angebot eines flächendeckenden Leihradsystems über ein dichtes Netz von StadtRAD-Stationen (siehe [Kap. 5.](#)).

Die Radnutzung wird zudem positiv von quantitativ ausreichenden und qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen beeinflusst. Daher wird das Thema Abstellanlagen für den Radverkehr in der Planung frühzeitig berücksichtigt.

Eine besondere Bedeutung bekommt das Thema durch die zunehmende Anzahl von Elektrofahrrädern (Pedelecs, E-Bikes, Elektromobile für Gehbehinderte) und Spezialrädern (Lastenräder, Fahrradanhänger), welche durch ihr Gewicht und durch ihren Wert zusätzliche Anforderungen hinsichtlich Zugänglichkeit und Sicherung generieren. Eine gute Organisation des Fahrradparkens ist zudem wichtig für einen attraktiven öffentlichen Raum.

Im Bereich Süderelbe / Elbinsel besitzen nach MID 2017 79 % der Haushalte (mindestens) ein Fahrrad. Die tägliche Fahrradnutzung bei Personen über 14 Jahre liegt bei 16 %, die wöchentliche bei 17 % und die monatliche bei 13 %. Im Hamburg liegt die tägliche Fahrrad-

nutzung im Durchschnitt bei 24 % (bei einem Spitzenwert von 31 % in den Elbvororten). Es ist durchaus realistisch, dass bei den geplanten guten Voraussetzungen künftig auch in den Projektgebieten in Wilhelmsburg eine tägliche Fahrradnutzung von mindestens einem Viertel der Personen über 14 Jahren erreicht werden kann.

Wohnungen sind in der Regel die Quellbereiche des Radverkehrs. Die Ziele sind größtenteils Büros, Geschäfte, Restaurants, Schulen, Freizeitnutzungen usw. Für das Abstellen von Fahrrädern sind in Abhängigkeit der Nutzung daher unterschiedliche Fahrradabstellmöglichkeiten zu unterscheiden:

- Fahrradabstellräume in Wohngebäuden,
- Fahrradplätze für Kundinnen und Kunden, Besucherinnen und Besucher sowie die Bewohnerschaft, die nur kurzzeitig ihr Rad zwischen den Fahrten abstellen wollen außerhalb der Gebäude.

Entscheidende Qualitätskriterien für Fahrradabstellmöglichkeiten sind grundsätzlich:

- schnelle und bequeme Zugänglichkeit,
- ausreichende Anzahl der Fahrradplätze,

- Komfort in der Nutzung (z. B. genügend Platz für ein bequemes Ein- und Ausparken),
- Witterungsschutz und
- Diebstahl- und Vandalismusschutz.

Für die neuen Quartiere wird als explizites Komfortkriterium eine schnelle Erreichbarkeit sowohl für die Fahrradabstellräume in Wohngebäuden als auch für die Fahrradplätze außerhalb der Gebäude definiert (s. u.).



Abb. 4.3: Beispiele für Verortung der Abstellanlagen im Gebäude (GGR Planung)

## 4.2 Anzahl Fahrradplätze und räumliche Verortung

Die Notwendigkeit zur Erstellung von Fahrradplätzen ist in den §§ 45 und 48 der Hamburgischen Bauordnung HBauO geregelt.

Der Bauprüfdienst ‚Mobilitätsnachweis‘ (FHH BPD 2022-2), Anlage 1 leitet die als Mindestanzahl herzustellende Anzahl an Fahrradplätzen in der Regel aus der Wohnfläche ab (siehe Abb. 4.4).

Für Besucherinnen und Besucher, für die Bewohnerschaft sowie für Kundinnen und Kunden, die ihr Fahrrad zwischen zwei Wegen nur kurzzeitig abstellen, sind Fahrradplätze vor dem Gebäude zu realisieren. Die Verantwortung für die Herstellung sowie die Kriterien zur Verantwortung dieser Fahrradplätze werden im [Kap. 4.6](#) weiter ausgeführt.

Damit ergibt sich folgendes Gesamtbild der quantitativen Anforderungen und der räumlichen Verortung (siehe Abb. 4.4 sowie Abb. 4.18):

| Nutzungskategorie                               | Anzahl   | Unterbringung   | Fahrradparker  |
|---|--|---|--|
| Verpflichtende Radplätze für die Bewohnerschaft | <p>Vorgabe Anlage 1 des Bauprüfdienstes „Mobilitätsnachweis“ (FHH BPD 2022-2)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bis 50 m<sup>2</sup> Wohnfläche: 1</li> <li>• bis 75 m<sup>2</sup> Wohnfläche: 2</li> <li>• bis 100 m<sup>2</sup> Wohnfläche: 3</li> <li>• bis 125 m<sup>2</sup> Wohnfläche: 4</li> <li>• &gt; 125 m<sup>2</sup> Wohnfläche: 5</li> </ul> | <p>Optionen je nach Grundstück bzw. Bauvorhaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ebenerdige Abstellräume im Erdgeschoss,</li> <li>• Abstellraum im Untergeschoss,</li> <li>• Fahrradplätze, die in der Tiefgarage integriert sind,</li> <li>• abschließbare und witterungsgeschützte Fahrradräume im Hofbereich</li> </ul> | <p>Fahrradbügel: Standardlösung</p> <p>Doppelstockparker: Alternative zum Fahrradbügel bei begrenztem Platzbedarf</p> <p>Wand- oder Deckenhalter: nur für wenig genutzte Räder geeignet (maximal 20 %)</p> |
| Besucherinnen- und Besucherfahrradplätze        | siehe Abb. 4.18  | siehe differenzierte Darstellung in <a href="#">Kap. 4.6</a>  | Fahrradbügel   |

Abb. 4.4: Gesamtrahmen Fahrradabstellanlagen (GGR Planung / IBA Hamburg)



### 4.3 Räumliche Verortung der Fahrradabstellräume im Gebäude

Die notwendigen Fahrradplätze gemäß BPD, unabhängig von den Besucherfahrradplätzen (siehe [Kap 4.6](#)), sind von den Bauherrinnen und Bauherren auf dem Grundstück herzustellen. In Ausnahmefällen ist auch die Realisierung auf angrenzenden Grundstücken denkbar (BPD 2022-2: Nr. 9.1). Die Fahrradabstellanlagen sind in der Nähe des Gebäudezugangs zu errichten und müssen jederzeit anfahrbar und frei zugänglich sein.

Die Aufteilung der erforderlichen Flächen auf mehrere Abstellräume ist möglich und bei größeren Gebäuden auch sinnvoll. Im Leitfaden für fahrradfreundliche Quartiersentwicklung (BSW 2019) wird empfohlen, dass die Größe von 30 Plätzen je abschließbare Einheit nicht überschritten wird, um eine bessere soziale Kontrolle zu erreichen.

Für die Fahrradabstellräume gibt es im Wesentlichen vier verschiedene Optionen, die bei Bedarf miteinander kombiniert werden können:

- Abstellräume im Erdgeschoss,
- Abstellräume im Untergeschoss,
- Fahrradplätze, die in der Tiefgarage integriert sind,
- abschließbare und witterungsgeschützte Fahrradräume für bis zu 25 % der erforderlichen Fahrradplätze im Hofbereich.

Bei der Lage sind Abstellräume im Erdgeschoss sinnvoll, da kein Höhenunterschied überwunden werden muss. Aufgrund der sonstigen Nutzungsanforderungen im Gebäude lassen sich diese jedoch nicht überall realisieren. Eine Eignung für einen Nachweis in den Erdgeschossen haben v. a. Lagen mit hoher Verkehrs- bzw. Publikumsbelastung aufgrund der somit mangelnden Attraktivität der EG zu Wohnzwecken sowie Lagen bei denen in den Erdgeschossen eine Einzelhandels- oder Gewerbenutzung vorgesehen ist, bei welchen möglicherweise rückwärtig Flächen für die Fahrradabstellung verfügbar sind.

Bei Unterbringung im Untergeschoss ist die bequeme, nutzungsfreundliche Erreichbarkeit durch Rampen (max. 10 % Steigung) oder Aufzüge, in denen mehrere Räder und Lastenräder transportiert werden können, sicherzustellen.

In die Tiefgarage integrierte Fahrradabstellflächen für die Bewohnerschaft dürfen nicht frei zugänglich sein und erfordern Trennsysteme. Sie sollten 40 Fahrradplätze nicht überschreiten; andernfalls ist eine Unterteilung größerer Räume sinnvoll. In gemischt genutzten Gebäuden kommen offen zugängliche Fahrradplätze in der Tiefgarage für Beschäftigte in Frage. Diese Abstellmöglichkeiten sind in maximal 50 m Entfernung vom Gebäudezugang zu errichten, bei gebäudeübergreifenden Sammelanlagen maximal 200 m (BPD 2022-5: Nr. 6.2).

Ein gesonderter Fahrradraum auf dem Grundstück im Hof kann bei Flächenknappheit im Erd- oder Untergeschoss eine Alternative sein. Zu beachten sind Flächenkonflikte mit Frei- und Spielflächen, die Vorrang haben. Voraussetzung ist zudem eine gestalterisch ansprechende Lösung.

Gebäude ohne eigene Tiefgarage haben die Fahrradplätze im Erd- oder Untergeschoss zu berücksichtigen. In der Konzeptionierung zu den Standorten wurde hierbei stets der Bedarf der unterbauten Baufelder berücksichtigt, wobei im begründeten Einzelfall nur Teilbedarfe in den Tiefgaragen verortet wurden. Die exakte Verortung erfolgt in Abstimmung mit der IBA Hamburg im Rahmen der hochbaulichen Qualifizierung durch die Bauherrinnen und Bauherren.

### 4.4 Zuwegung von Fahrradabstellräumen

Fahrradabstellanlagen sollten fahrend erreichbar sein. Bei der Zuwegung sind folgende Kriterien zu beachten:

- Die Entfernung zwischen Grundstücksgrenze bzw. Hauseingang und Abstellraum muss kurz sein.
- Bei Rampen ist eine geringe Steigung zu realisieren, damit Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder, Fahrräder mit Kindern sowie Seniorinnen und Senioren mit schweren Pedelecs problemlos den Weg zum Fahrradplatz erreichen. Bei der Neigung der Rampen

sind 6 % möglichst nicht zu überschreiten. Maximal sind 10 % auf bis zu 20 m Länge möglich (BPD 2022-5: Nr. 6.3).

- Rampen sind mindestens 1,10 m breit zu planen. Die gemeinsame Benutzung einer Rampe für die Zu- und Abfahrt von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern ist nur möglich, wenn seitlich neben der Rampe ein verkehrssicher abgegrenzter Weg (Hochbord) von mindestens 0,80 m Breite angeordnet wird (BPD 2022-5: Nr. 6.3).
- Die Benutzung von Treppen als Zuwegung wird in den Quartieren ausgeschlossen. Ausreichend große Fahrstühle (Mindestabmessungen 1,10 m x 2,10 m, alternativ ist ein Diagonalmass von 2,10 m) sind zulässig.
- Zwischentüren sowie enge Kurven sind zu vermeiden. Gänge und Türen weisen eine lichte Breite von mindestens 1,05 m auf und sind mit automatischen Türöffnern sowie Selbstschließmechanismus auszustatten.
- Für eine bequeme Nutzung und die Sicherheit der Fahrradabstellräume bzw. der Zuwegung, ist eine helle Beleuchtung mit Bewegungsmeldern zu empfehlen.
- Eine gute Einsehbarkeit der Fahrradabstellräume ist für die soziale Kontrolle nötig.



Abb. 4.5: Beispiel für eine Innenrampe (GGR Planung)



Abb. 4.6: Beispiel für Verortung der Abstellanlagen im Gebäude (GGR Planung)



Abb. 4.10 (links): Beispiel für das Parken auf dem Grundstück (GGR Planung)



Abb. 4.7, 4.8, 4.9: Beispiele für Abstellmöglichkeiten in Fahrradkellern (GGR Planung)



## 4.5 Ausstattung Abstellräume

Der Nachweis der erforderlichen Aufstellgröße kann über die Anzahl der Plätze des gewählten Abstellsystems oder über den reinen Flächennachweis erfolgen. Beim Flächennachweis sind 1 m Bruttoabstand zwischen jedem Fahrradplatz anzusetzen (BPD 2022-5: Nr. 6). Ausschlaggebend sind jedoch vor allen Dingen die im Folgenden definierten Qualitätsstandards der Abstellung abhängig vom Fahrradtyp. Es empfiehlt sich daher eine Detailplanung unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Rahmensetzungen sowie des Flächenbedarfs des gewählten Abstellsystems.

Standardräder haben folgende durchschnittliche Abmessungen: ca. 70 cm breit, 190 cm lang, 100 cm hoch. Zusätzliche Ausstattungen, wie Kindersitze, Sicherheitswimpel, Spiegel, Körbe etc. verbreitern die Räder zusätzlich. Fahrradplätze sind daher so zu gestalten, dass Räder mit unterschiedlichen Größen beschadigungsfrei abgestellt und gesichert werden können.

Abstellräume müssen abgesichert und mit Haltevorrichtungen für die Fahrräder ausgestattet sein (BPD 2022-5). Für die eigentlichen

Fahrradparker (d. h. Fahrradbügel) in den Abstellräumen gelten die Kriterien:

- sicherer Stand des Rades,
- Möglichkeit zum Anschließen des Rahmens,
- Eignung für verschiedene Abmessungen,
- Bequemlichkeit in der Handhabung,
- geringe Gefahr von Beschädigungen und Vandalismus.
- Fahrradparker sind aus Sicherheitsgründen fest im Boden zu verankern und dürfen keine Verletzungsgefahr (z. B. durch scharfe Kanten, Stolperfallen) darstellen.
- Empfohlen wird die Verwendung von ADFC geprüften Abstellanlagen (Abb. 4.13).

Bei der Auswahl der Fahrradparker in den Abstellräumen sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Zum Halten und Anschließen der Fahrräder werden bevorzugt Fahrradbügel empfohlen. Die Fahrradbügel gewährleisten dem Rad einen sicheren Halt, ganz gleich ob Kinder oder Gepäck auf- oder abgeladen werden. Der Abstand der Bügel hat 100 cm zu betragen, um die beidseitige Nutzung zu ermöglichen und zusätzliche Fahrradausstattung

wie Kindersitze, Sicherheitswimpel, Spiegel, Körbe etc. zu berücksichtigen.

- Mechanische Systeme zum doppelstöckigen Abstellen von Fahrrädern können eine Lösung für die Unterbringung einer hohen Zahl Fahrräder sein. Doppelstockparker benötigen eine Mindestdeckenhöhe (herstellerabhängig, i. d. R. 2,7 m). Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Bereich der Doppelstockparker keine Rohrleitungen, Kabelkanäle usw. geführt werden, die die Nutzbarkeit einschränken. Hier ist eine entsprechend frühzeitige Abstimmung mit der TGA-Planung sinnvoll.
- Für selten genutzte Räder (saisonale Rennräder, Kinderräder etc.), können aus Platzgründen Wand- oder Deckenhalterungen angebracht werden, um zusätzlichen Stauraum zu schaffen. Wand- oder Deckenhalterungen sind aus Komfortgründen jedoch nicht als Standardlösung geeignet, sondern lediglich als zusätzliche Ergänzung zu Fahrradbügeln. Der Anteil an Wand- und Deckenhalterungen sollte maximal 20 % betragen (Abb. 4.15, 4.16, 4.17).

Falls keine Fahrradparker (Fahrradbügel o. ä.) vorhanden sind, fällt die Flächenausnutzung sehr ungünstig aus und die Zugänglichkeit der

Räder wird eingeschränkt. Es ist der größte Teil, aber keineswegs die Gesamtfläche der Abstellräume mit Fahrradparkern (z. B. Fahrradbügeln) auszustatten, um eine notwendige Flexibilität für Spezialräder mit Sondergrößen vorzuhalten. Fahrradabstellräume im Wohnungsbau dienen auch zum Abstellen von Kinderwagen. Neben den gängigen Radmodellen müssen auch Spezialräder verstaut werden können. Dazu gehören Pedelecs, Lastenräder, Fahrräder mit Kinderanhänger, Dreiräder für Seniorinnen und Senioren, Kinderräder in kleinen Größen sowie Fahrradanhänger und Elektromobile für gehingeschränkte Menschen. Zu beachten ist auch, dass der Wendekreis bei Rädern mit Anhängern bzw. bei breiten und langen Lastenrädern besonders groß ist. Bei der Errichtung von Abstellräumen ist eine Flexibilität für vielseitige und zukünftige Nutzungsanforderungen offenzuhalten und eine eher großzügige Dimensionierung zu berücksichtigen.

### Anlehnbügel (Doppelaufstellung)

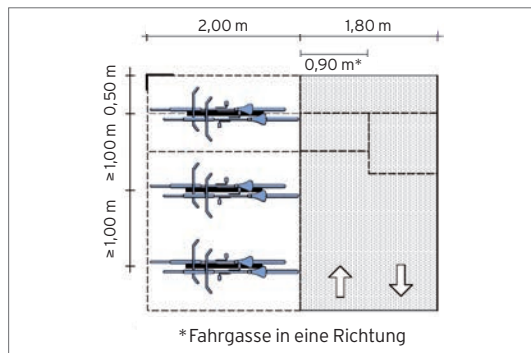


Abb. 4.11: Platzbedarf bei Anlehnbügel („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 110)

### Grundmaße

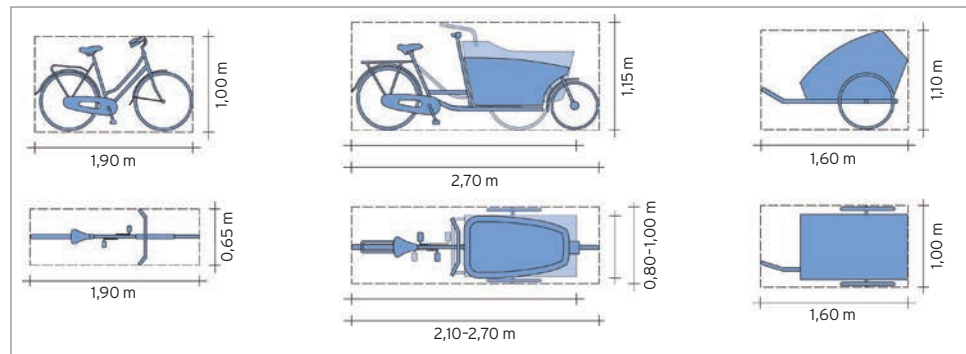


Abb. 4.12: Maße Räder und Anhänger („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 110)

### Lastenradpoller

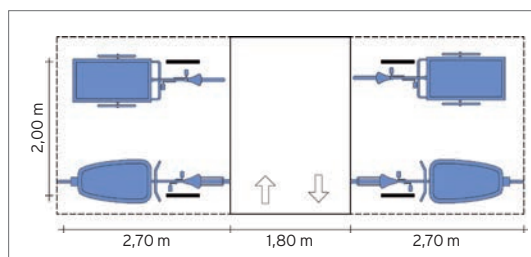


Abb. 4.13: Platzbedarf Lastenräder („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 110)

### Dimensionierung bei Schrägaufstellung

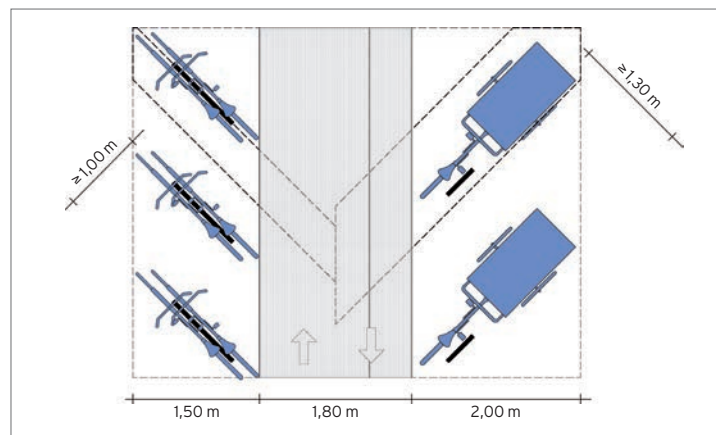


Abb. 4.14: Platzbedarf bei Schrägaufstellung („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 110)

Durch weitergehende Serviceangebote kann die Qualität der Anlage weiter aufgewertet werden. Dazu gehören:

- Lademöglichkeiten für Elektroräder (Ladesäulen, Schließfächer mit E-Anschluss, Boxen mit Steckdose etc.),
- Schließfächer für Helm, Regenschutz, Zubehör etc.,
- Fahrrad-Selbsthilfestation: (Druck-)Luftpumpe/Kompressor, Werkzeuge, Kettenöl etc.,
- Reinigungsmöglichkeiten für Fahrräder.

Für Beschäftigte (bzw. Schülerinnen und Schüler oder Studierende) sind formal Fahrradplätze im Außenbereich ausreichend, aufgrund der längeren Aufenthaltsdauern, der Regelmäßigkeit der Nutzung und der Flächenkonkurrenz, können jedoch auch gut zugängliche Fahrradplätze im Gebäude (Erdgeschosszone, Untergeschoss) angeboten werden. In diesem Fall können die oben für den Wohnungsbau genannten Kriterien entsprechend übertragen werden.

In Gebäuden mit Arbeitsplätzen ist ein zusätzliches Angebot für Beschäftigte sinnvoll, das den Umstieg auf den Radverkehr fördert, wie z. B. Umkleieräume mit Duschen und Aufbewahrungsmöglichkeit für Fahrradkleidung (Spint) sowie Trocknungsmöglichkeit für Fahrradbekleidung.



Abb. 4.15: Beispiel für Doppelstockparken im überdachten Durchgangsbereich (GGR Planung)

#### Dimensionierung Doppelstockparker

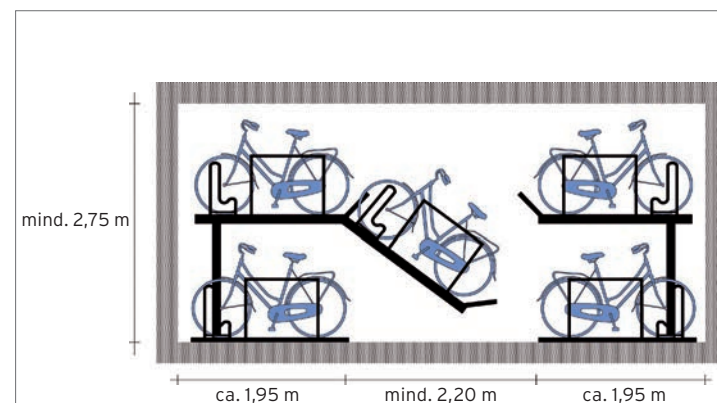


Abb. 4.16: Maße Doppelstockparker (Leitfaden Fahrradparken im Quartier)



## 4.6 Fahrradparken Besucherinnen und Besucher

Bei vielen Wegezwecken im Einkaufs- und Erledigungsverkehr bestehen eher kurze Aufenthaltzeiten am Zielort. Lange Wege vom Fahrradplatz zu den Zielorten schmälern die Attraktivität des Radverkehrs hierbei deutlich. Daher sind Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher leicht zugänglich, sichtbar und schnell erreichbar im Sinne des Schnellzugriffes herzustellen (Abb. 4.18). Hiervon profitiert auch die Bewohnerschaft, wenn z. B. im Tagesverlauf mehrere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und hierfür die weiteren Wege in die Abstellräume entfallen können.

Aus diesem Grunde werden je nach Lage der Hauseingänge unterschiedliche Kriterien definiert, wie die Radabstellung unter Berücksichtigung der beschriebenen Parameter umgesetzt werden kann.

In der Detailplanung sind für das Fahrradparken von Besucherinnen und Besuchern und das kurzzeitige Abstellen von Fahrrädern durch die Bewohnerschaft folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Lage: Die Fahrradplätze sind nach Möglichkeiten außerhalb der Gebäude und dicht an den Eingangsbereichen der Gebäude vorzusehen. Bei den Parkplätzen für Besucherinnen und Besucher ist aufgrund der Lage und der Flächenkonkurrenzen (einschließlich Flächen zur Anleiterung für die Feuerwehr) eine sehr enge Abstimmung mit der Freiraumplanung des Gebietes unumgänglich.
- Anordnung: Die Fahrradplätze sollen beleuchtet, gut einsehbar sowie überschaubar sein, damit eine soziale Kontrolle durch Passantinnen und Passanten gegeben ist.
- Ausstattung: Zum Halten und Anschließen der Fahrräder sollen Fahrradbügel im Abstand von 100 cm aufgestellt werden. Es wird ein Witterungsschutz der Fahrradbügel empfohlen.

Falls Fahrradplätze weiter als 5 bis 15 m vom Eingang entfernt sind, besteht die Gefahr, dass Laternenmasten, Geländer u.ä. für das Anschließen von Fahrrädern zweckentfremdet werden und damit die Zugänglichkeit bzw. Bewegungsfreiheit einschränken oder dass z. B. vor Schaufenstern geparkt wird und somit die Attraktivität der eingangsnahen Bereiche leidet.



Abb. 4.17: Beispiel Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher im Eingangsbereich (GGR Planung)

## Verantwortung zur Herstellung

- Bauherrinnen / Bauherren  
 ■ Freie und Hansestadt Hamburg [FHH]

|   | Kategorie 1  | Kategorie 2  | Kategorie 3   |
|---|--|--|---|
|   | Reihenhäuser oder Duplex-Reihenhäuser  | Hauseingänge ohne Vorzone zum öffentlichen Straßenraum (0 bis unter 2,5 m tiefe Vorzone)   | Hauseingänge mit Vorzone zum öffentlichen Straßenraum (ab 2,5 m tiefe Vorzone)  |
| Grundannahme  | - 1 WE = 100 m <sup>2</sup> BGF / 80 m <sup>2</sup> WF<br>- max. 2 Fahrräder je Bügel, mind. 1 m Bügelabstand<br>- Bedarf Fahrradplätze herzurichten je Hauseingang und im Schnellzugriff                          |  |   |
| Mindestzahl Bügel je Standort   | Mind. ein Fahrradplatz für Besucherinnen und Besucher je Reihenhaus bzw. mind. zwei Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher je Duplex-Reihenhaus auf privatem Grundstück mit max. 5 m Abstand zum Hauseingang | 20 % Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher je WE gemäß ReStra im öffentlichen Raum im jeweiligen Straßenabschnitt   | 20 % Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher je WE gemäß ReStra auf privatem Grundstück mit max. 10 m Abstand zum Hauseingang  |
|   |  | 10 % Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher von nachzuweisenden Fahrradplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner gemäß BPD im öffentlichen Raum mit max. 15 m Abstand zum Hauseingang   | 10 % Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher von nachzuweisenden Fahrradplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner gemäß BPD auf privatem Grundstück mit max. 10 m Abstand zum Hauseingang |
|   |  | Bei gewerblichen Flächen mit hohem Besucheraufkommen (bspw. Nahversorger) je angefangene 100 m <sup>2</sup> bis max. 1.000 m <sup>2</sup> BGF-Gewerbe zwei Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher im öffentlichen Raum mit max. 15 m Abstand zum Hauseingang | Bei gewerblichen Flächen Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher gemäß BPD auf privatem Grundstück mit max. 10 m Abstand zum Hauseingang   |
|   |  | Bei gewerblichen Flächen mit niedrigem Besucheraufkommen je angefangene 300 m <sup>2</sup> BGF-Gewerbe ein Fahrradplatz für Besucherinnen und Besucher im öffentlichen Raum mit max. 15 m Abstand zum Hauseingang  |   |
| In begründeten Ausnahmefällen dürfen die maximalen Abstände zu Hauseingängen erhöht werden.<br>In begründeten Ausnahmefällen darf die Mindestanzahl von Bügeln je Standort reduziert werden.<br>Hinweis: Die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes entbinden nicht von der öffentlich-rechtlichen Nachweispflicht. |  |  |   |

Abb. 4.18 Verortung der Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher (GGR Planung / IBA Hamburg)

# 6. Carsharing für die Projektgebiete

## 6.1 Bedeutung des Themas

Die Verfügbarkeit eines Carsharing-Angebots kann den privaten und gewerblichen Pkw-Besitz deutlich verringern. Carsharing ist daher ein grundlegendes Element des Mobilitätskonzeptes.

Das Projekt hat den Anspruch, aktiv zur Auto-Abschaffung bzw. zur Nichtanschaffung beizutragen. Insbesondere in Neubauquartieren, in denen die Alltagswege ohnehin neu organisiert werden müssen, ist ein von Anfang an sichtbares Carsharing-Angebot ein wichtiger Faktor für Akzeptanz und Nutzung. Bis zu 10.000 Kilometer jährlicher Fahrleistung ist ein Carsharing-Fahrzeug für einen Haushalt in der Regel ökonomisch günstiger als der Besitz eines eigenen Fahrzeugs, weswegen als Nutzergruppen insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner von Quartieren im urbanen Kontext in Frage kommen.

Aufgrund des abgesenkten Stellplatzschlüssels (siehe [Kap. 2.1](#)) kommt dem Carsharing-Konzept eine besondere Bedeutung zu. Das Angebot wird für die Bewohnerschaft, Gewerbebetriebe und Besucherinnen und Besucher gleichermaßen zur Verfügung stehen.

Es soll deutlich ambitionierter sein als der übliche Hamburger „Standard“, gleichzeitig aber auch an etablierte Strukturen anknüpfen. Aufgrund kontinuierlicher Veränderungen ist eine Anpassungsfähigkeit des Systemansatzes elementar.

## 6.2 Grundlagen Carsharing

Beim Carsharing lassen sich derzeit folgende Angebotsformen unterscheiden:

- Stationsbasiertes Carsharing mit festen Stellplätzen: Abholung und Rückgabe erfolgen an einer festen Station mit gekennzeichneten Stellplätzen. Vorausbuchungen ermöglichen den Kundinnen und Kunden eine hohe Berechenbarkeit der Fahrzeugverfügbarkeit. One-way-Fahrten sind nicht möglich.
- Freifließendes Carsharing: die stationslosen und nicht im Voraus buchbaren Fahrzeuge verteilen sich über das Geschäftsgebiet und können überall in diesem Bereich auf öffentlichen Parkplätzen abgestellt werden. Parkgebühren im öffentlichen Raum werden hierbei zentral durch die Betreiberinnen und Betreiber abgeführt und fallen für die Nutzerinnen und Nutzer nicht an.

Vereinzelt gibt es als ergänzende Option ausgewiesene Pool-Parkplätze auf privaten Flächen. Die Geschäftsgebiete des freifließenden Carsharings konzentrieren sich vor allem auf hoch verdichtete Wohnlagen.

- Kombinierte Angebote: In diesem Fall werden feste Stellplätze für stationsbasierte und freifließende Fahrzeuge zusammen angeboten, sodass auch die frei fließenden Angebote sichtbarer und gebündelter bereitgestellt werden und zudem über eigene Stellplätze, auch in Gebieten mit hohem Parkdruck, verfügen. In Hamburg wird dieser Ansatz über die hvv switch-Punkte mittlerweile flächendeckend und mit zunehmender Tendenz verfolgt.
- Privates Carsharing bzw. Peer-to-Peer Carsharing: Hier bieten entweder Privatpersonen ihr Fahrzeug zur Nutzung an oder es bilden sich Zusammenschlüsse, z.B. in Vereinsform mit dem Ziel, Fahrzeuge gemeinschaftlich zu nutzen.

Grundlage für privates Carsharing ist eine Buchungsplattform sowie eine auf diesen Fall angepasste Versicherungslösung. Diese Modelle eignen sich besonders für Gebiete, in denen kommerzielle Carsharing-Anbieter aufgrund

der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kein Angebot bereitstellen können, also v.a. für dünner besiedelte Gebiete.

Derzeit ist eine sehr dynamische Entwicklung bei den Konzepten und Unternehmen der Carsharing-Branche zu verzeichnen. In den letzten Jahren sind in Hamburg vor allem Marktaustritte und Fusionen sowie deutliche Verkleinerungen der Flotten zu beobachten gewesen.

Bis zum Bezug der Quartiere in den Projektgebieten sind weitere Marktveränderungen zu erwarten. Daher sollten die Planungen eine möglichst hohe Anpassungsfähigkeit für verschiedene Szenarien berücksichtigen.

Stationsbasierte Fahrzeuge haben längere Einsatzdauern und legen längere Entfernungen als beim freifließenden Carsharing zurück. Beim freifließenden Carsharing dominieren kürzere Einwegfahrten.

Da stationsbasiertes Carsharing eine verlässliche Alternative zum eigenen Pkw bietet, ist diese Angebotsform für das Mobilitätskonzept besonders wichtig und am ehesten geeignet, die Nutzung des privaten Pkw zu ersetzen.



Es bietet der Bewohnerschaft auch durch die festen Stellplätze deutlich mehr Sicherheit, ein Fahrzeug vorab zu buchen, vorzufinden und nach der Fahrt wieder abzustellen. In der ökologischen Gesamtbilanz gilt stationäres Carsharing insgesamt als deutlich vorteilhafter als freifließendes Carsharing (z. B. bcs 2018; Giesel, Nobis 2016).

Die Integration von freifließendem Carsharing in ein Gesamtkonzept ermöglicht, zusätzliche Gruppen von Kundinnen und Kunden für Carsharing zu erschließen. Stationsbasiertes und flexibles Carsharing wirken nicht konkurrierend, sondern ergänzen sich gegenseitig.

## 6.3 Carsharing-Flotte

Der Umfang der Quartiers-Carsharing-Flotte richtet sich nach der Nutzungsintensität und ist abhängig von der Lage, der Bebauungsdichte sowie der Zusammensetzung der Bewohnerschaft. Die Umsetzung des Carsharings muss damit eine entsprechende Flexibilität der Nachsteuerung zulassen, um auf die sich nach Bezug einstellenden tatsächlichen Nutzungsbedürfnisse reagieren zu können.

|                     |                | WE    | CS-Fahrzeuge | je 100 WE |
|---------------------|----------------|-------|--------------|-----------|
| Berlin              | Falkenberg*    | 600   | 8            | 1,33      |
| Bremen              | Hulsberg*      | 1.165 | 25           | 2,15      |
| München             | Domagkpark     | 1.800 | 7            | 0,39      |
| München             | Ackermannbogen | 2.000 | 9            | 0,45      |
| Freiburg            | Vauban         | 2.630 | 30           | 1,14      |
| Freiburg            | Dietenbach*    | 5.000 | 100          | 2,00      |
| * geplante Projekte |                |       |              |           |

Abb. 6.1: Größe Fahrzeugflotte in Stadtentwicklungsprojekten (GGR Planung / IBA Hamburg)

Ein Blick auf andere Stadtentwicklungsprojekte zeigt eine große Spannweite der (geplanten) Carsharing-Fahrzeuge (Abb. 6.1).

Als erster Anhaltswert für die Gesamtzahl von Carsharing-Fahrzeugen wird folgendes Szenario angestrebt: Bei 4.800 Wohneinheiten und der Annahme einer Carsharing-Quote von 1,2 Fahrzeugen für 100 Wohneinheiten (+10 Fahrzeuge für die beiden Studierendenwohnheime mit ca. 650 Plätzen) ergeben sich ca. 78 Fahrzeuge.

Diese Abschätzung berücksichtigt weder die denkbare zusätzliche Nutzung durch die ansässigen Gewerbebetriebe noch die umgebenden Quartiere, die teils fußläufig erreichbar sind.

Eine Größenabschätzung der Carsharing-Flotte verdeutlicht die Abbildung 6.2.

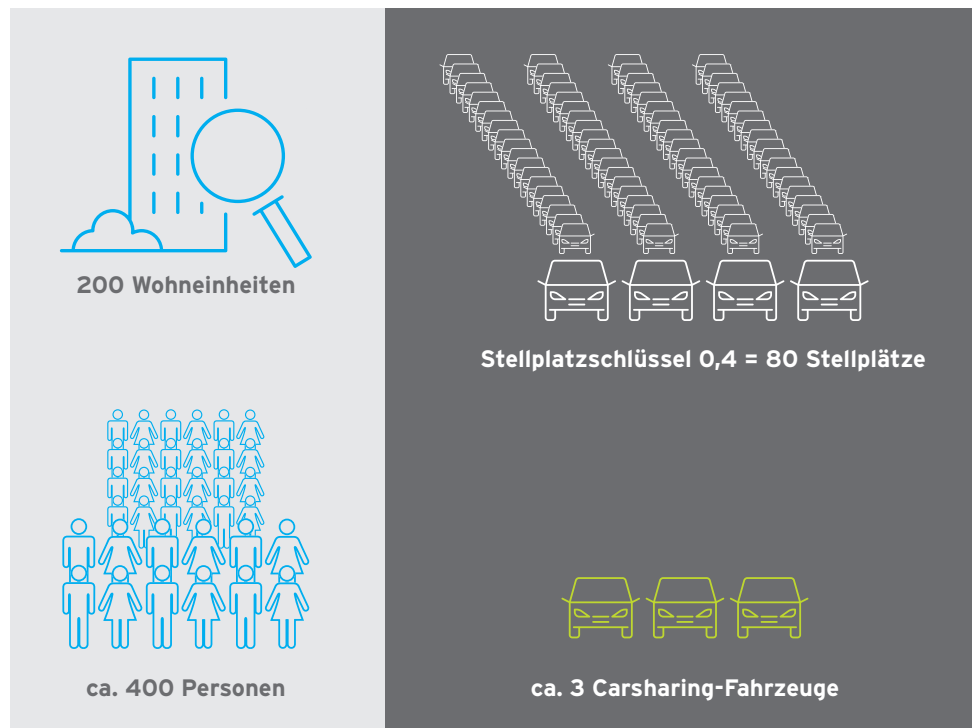


Abb. 6.2: Größenabschätzung Carsharing-Flotte (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)

Durch die vorhandene Nutzungsmischung in Wilhelmsburg ergeben sich günstige Bedingungen für das Carsharing-Konzept, da sich die Nutzungszeiten von privaten Haushalten (insbesondere abends, am Wochenende) und Unternehmen (tagsüber, werktags) einander ergänzen. Die Mischung von privater und gewerblicher Kundschaft erhöht die Auslastung und damit die Wirtschaftlichkeit. Daher ist zu erwarten, dass die Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer über die Zeit weiter steigt. Gleichzeitig wird durch die sukzessive Aufsiedlung der Quartiere anfangs die potentielle Nutzerschaft deutlich kleiner sein. Aus diesen Gründen muss das Konzept eine Anpassungsfähigkeit sowohl nach oben, als auch nach unten besitzen. Dies könnte zum Beispiel durch die Vorhaltung von Stellplätzen erfolgen, für die zwischenzeitliche Kurzmietverträge abgeschlossen werden, auf die die Carsharing-Unternehmen bei Anwachsen der Nachfrage zurückgreifen könnten. Analog können auch die in diesem Konzept grundsätzlich vorgesehenen Carsharing-Stellplätze bei Nichtnutzung entsprechend als öffentliche Parkstände oder mit Kurzzeitvermietung anders belegt werden, bis sich ein entsprechender Bedarf einstellt.

Auch unabhängig von Carsharing empfiehlt sich für die Ausgestaltung der Grundstückskaufverträge bei Stellplätzen nur eine Vermietung zuzulassen (auch bei Eigentumswohnungen). Stellplätze verbleiben damit vollständig im Besitz der Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer und werden nicht als „Paketlösung“ zusammen mit Wohnungen vermarktet. Dies stellt eine Maßnahme des Mobilitätsmanagements dar (siehe [Kap. 9.3](#)).

### 6.4 Standortkonzept

Erreichbarkeit und Attraktivität des Systems werden vor allem durch die räumliche Verortung der Carsharing-Fahrzeuge beeinflusst. Für die Angebote werden wegen der erhöhten Wahrnehmung üblicherweise Stellplätze im Straßenraum bevorzugt. Standorte des stationsgebundenen Carsharings werden mit besonderem Fokus auf barrierefreie Erreichbarkeit ausgewählt und errichtet, da Angebote der geteilten Automobilität auch immer mehr für mobilitätseingeschränkte Personen interessant und zugänglich werden.

Die Platzierung aller Carsharing-Fahrzeuge im öffentlichen Raum ist jedoch aufgrund der Flächenkonkurrenz und der angestrebten Bündelung des ruhenden Verkehrs in den Quartieren nicht sinnvoll. Unter Berücksichtigung des Stellplatzkonzeptes (siehe [Kap. 2](#)) wird daher ein differenziertes Standortkonzept ausgebildet, welches kurze Wege ermöglicht und eine hohe Sichtbarkeit und Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen gewährleistet. Die maximale Entfernung zu einem stationären Carsharing-Angebot sollte für die Bewohnerschaft 200 Meter Luftlinie nicht überschreiten, weswegen zusätzlich zu den Carsharing-Standorten in den

Quartiersgaragen und Mobility Hubs dezentrale kleinere Mobilitätsstationen geschaffen werden (Abb. 6.10).

#### Mobility Hubs

In den Mobility Hubs ist die Bündelung aller Teilfunktionen eines multimodalen Verkehrskonzepts vorgesehen und sind somit ein sichtbarer und leicht erkennbarer Ort für die Bereitstellung von Carsharing-Angeboten. Mobility Hubs sind zum Endausbau der Quartiere daher für eine größere Anzahl stationsgebundener Carsharing-Fahrzeuge vorgesehen, Stellplätze für freifließendes Carsharing sind in den Mobility Hubs im Rahmen der öffentlichen Parkstände für Besucherinnen und Besucher grundsätzlich vorhanden.

Aufgrund der besonderen Wahrnehmbarkeit und des hohen Bedarfs an Carsharing-Stellplätzen wird vor den Mobility Hubs jeweils eine Vorzone im Außenbereich als hvv switch-Punkt mit bis zu 4-6 Stellplätzen für eine anfängliche Mischung von freifließenden und stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen eingerichtet. Bei einer späteren Umsetzung von stationsbasierten Carsharing-Stellplätzen innerhalb der

Mobility Hubs, sollen die Stellplätze der Vorzone ausschließlich dem freifließenden Carsharing zur Verfügung gestellt werden. Die Vorzone erhöht die Sichtbarkeit des Carsharings und stellt einen Komfort und somit Nutzungsanreiz dar, da lange Wege in das Parkhaus entfallen.

In den 6 Mobility Hubs entstehen je bis zu 10 Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge zuzüglich einer Vorzone mit bis zu 6 Stellplätzen:

| Mobility Hub mit 10 stationsgebundenen Fahrzeugen und Vorzone im Außenbereich | Baufeld         |
|---|-----------------|
| Spreehafenviertel   | 5               |
| Elbinselquartier  | südl. 2, 24, 31 |
| Wilhelmsburger Rathausviertel   | 13, 26          |

Abb. 6.3: Baufelder mit Mobility Hub mit je 10 stationsbasierten Carsharing Fahrzeugen (GGR Planung / IBA Hamburg)

Die im Mobility Hub für Carsharing vorgesehenen Stellplätze sind zusammenhängend, gut einsehbar, nahe den Zugangsbereichen mit Aufzug und Treppenhaus bzw. der Ein- und Ausfahrtrampe anzuordnen. Aus Gründen einer Vereinheitlichung der Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen und der bereits hamburgweit eingeführten Ausgestaltung, sollten die Carsharing-Stellplätze in den Mobility Hubs ebenfalls als hvv switch-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden (siehe [Kap. 6.5](#)).

Daher gilt es das entsprechende Anforderungsprofil von hvv switch in der hochbaulichen Planung für das Carsharing-Angebot zu berücksichtigen, wozu auch die technische Gebäudeausstattung zählt, die eine Nutzung der Betreiber-App im Zusammenhang der Carsharing-Fahrzeuge ermöglicht (diese Anforderungen gelten auch für die Umsetzung der Carsharing-Stellplätze in den Quartiersgaragen).





Abb. 6.4: Standorte Mobility Hubs mit je 10 stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

### Quartiersgaragen

Quartiersgaragen stellen Stellplätze für die Bewohnerschaft sowie Parkstände für Kurzzeit-Besucherinnen und -Besucher bereit und finden sich vor allem an Schwerpunkten mit hohem externen Kundenverkehr. Beim Carsharing ergänzen die Quartiersgaragen die 6 Mobility Hubs an aufkommensintensiven Standorten, die für Carsharing-Anbieter aufgrund der unterschiedlichen Zielgruppen von Bedeutung sind. Dadurch ist eine Reduktion der Zugangszeiten zum Carsharing für nicht direkt von Mobility Hubs erschlossene Bewohnerschaften und Kundengruppen möglich. Quartiersgaragen befinden sich an Standorten, an denen ohnehin öffentliche Nutzungen in der Tiefgarage vorgesehen sind und die Anzahl der nötigen Carsharing-Stellflächen nicht mit der Nutzungskonkurrenz an der Oberfläche vereinbar ist. In den Quartiersgaragen sind die Anforderungen der Carsharing-Stellplätze im Hinblick auf Anordnung und Sichtbarkeit analog zu den Vorgaben für die Mobility Hubs zu berücksichtigen. Da die Quartiersgaragen als Tiefgaragen umgesetzt werden, ist für die Buchungs- und Zugangssysteme der Carsharing-Fahrzeuge eine Mobilfunkabdeckung erforderlich, die in Tiefgaragen sichergestellt werden muss.

Insgesamt sind 3 Standorte für Quartiersgaragen mit je 6 stationsbasierten Fahrzeugen geplant:

| Standorte Quartiersgaragen    | Baufeld |
|-------------------------------|---------|
| Spreehafenviertel             | 3       |
| Elbinselquartier              | 7 - 10  |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | 21 - 24 |

Abb. 6.5: Standorte Quartiersgaragen mit je 6 stationsbasierten Fahrzeugen (GGR Planung / IBA Hamburg)

Stellplätze für freifließendes Carsharing sind in den Quartiersgaragen aufgrund der geringeren Flächenverfügbarkeiten nur im Rahmen der Parkstände für Besucherinnen und Besucher abgebildet.

Die Anzahl der Carsharing-Stellplätze ist in Quartiersgaragen und Mobility Hubs zu späteren Zeitpunkten durch die Anpassung der Anzahl der Parkstände für Besuchende gut steuerbar.

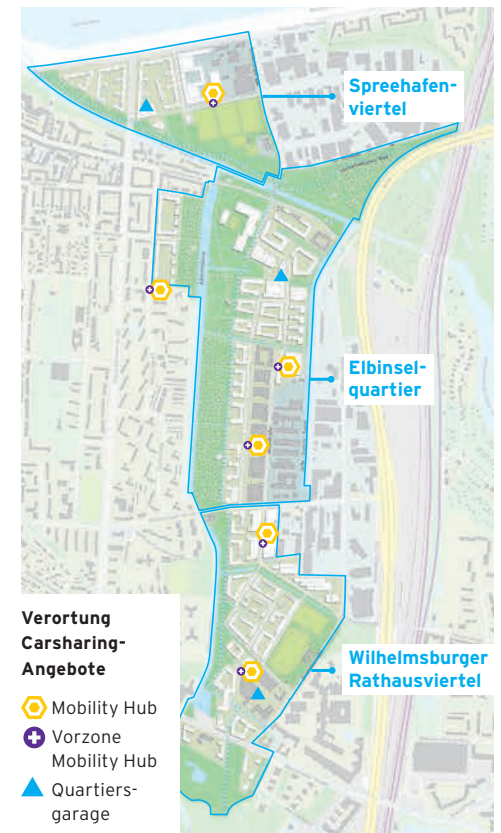


Abb. 6.6: Standorte Mobility Hubs und Quartiersgaragen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

### Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen schaffen gut sichtbar im öffentlichen Straßenraum multimodale Knotenpunkte und ergänzen so das Netz aus Mobility Hubs und Quartiersgaragen. Sie bündeln stationsbasiertes wie freifließendes Carsharing und verknüpfen mit anderen Mobilitätsangeboten wie Leihrradsystemen, Ridesharing (z.B. Moia) oder dem ÖPNV. In Hamburg werden diese Stationen durch die Hochbahn unter dem Titel hvv switch-Punkte angeboten und durch eine multimodale App ergänzt. Da mit hvv switch eine etablierte Marke mit hohem Wiedererkennungswert und einer hohen Zahl von Bestandskundinnen und -kunden besteht, ist für die Mobilitätsstationen des Projektgebiets eine Gestaltung als hvv switch-Punkte naheliegend.

Mobilitätsstationen befinden sich nicht direkt an Hauptverkehrsstraßen und sind als Ergänzung an den noch nicht durch Mobility Hubs bzw. Quartiersgaragen erschlossenen Standorten als kleine Station im öffentlichen Straßenraum geplant:

| Standorte Mobilitätsstationen | Baufeld  |
|-------------------------------|--|
| Spreehafenviertel             | nördl. 2   |
| Elbinselquartier              | nördl. 3, westl. 10, optional<br>Zeidlerstr. / nördl. 38 |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | südl. 4, östl. 7, nördl. 17                              |

Abb. 6.7: Mobilitätsstationen mit je 6 Stellplätzen für Carsharing (GGR Planung / IBA Hamburg)

Analog zu den Mobility Hubs und Quartiersgaragen soll eine Minimalgröße von 6 Stellplätzen nicht unterschritten werden. Sollte sich zukünftig eine deutlich höhere Nachfrage nach Carsharing-Angeboten einstellen, können die Mobilitätsstationen durch die Hinzunahme benachbarter öffentlicher Parkstände flexibel und schnell erweitert werden. Auch die Bildung weiterer Mobilitätsstationen durch Umwandlung bisher öffentlich genutzter Parkstände stellt ein wirksames Instrument in der Anpassungsfähigkeit des Konzepts dar.

Je Standort wird eine Mindestzahl von 2 stationengebundenen Fahrzeugen angestrebt, um eine gute Verfügbarkeit und ggf. eine Staffe

lung der Fahrzeuggrößen an einem Standort anzubieten. Die übrigen Stellplätze stehen dem freifließenden Carsharing zur Verfügung. Das hamburgweit einheitliche Anforderungsprofil der hvv switch-Punkte ist in der Planung zu berücksichtigen.

Die Mobilitätsstationen werden über ein vom Bezirk erteiltes Sondernutzungsrecht für die jeweiligen Flächen realisiert. In einer Mobilitätsstation sollen verschiedene multimodale Angebote miteinander vernetzt werden. Somit sind Standorte für StadtRad-Stationen (siehe [Kap. 5](#)) oder mögliche Mikrodepots (Paketstationen) in räumlicher Nähe zu Mobilitätsstationen zu bevorzugen.

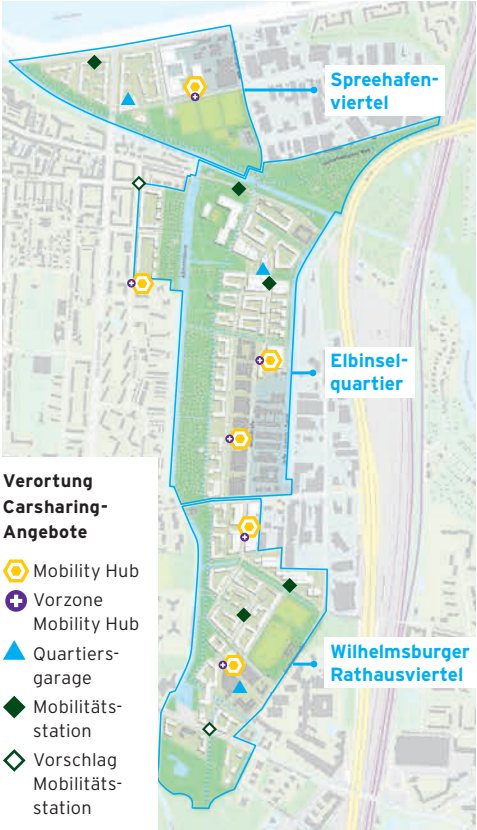


Abb. 6.8: Standorte Mobility Hubs, Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

Gesamtübersicht

Das zuvor dargestellte Standortkonzept für Carsharing umfasst mind. 44 exklusive Stellplätze für freifließendes Carsharing sowie mindestens 88 für stationsbasierte Fahrzeuge. Das Standortkonzept liegt somit insgesamt über dem zuvor abgeleiteten Mindestwert.

Da die Quartiere sukzessive aufgesiedelt werden, ist davon auszugehen, dass in dieser Phase nicht alle Stellplätze sofort benötigt werden. Die dargestellten Werte stellen daher nur ein denkbares Szenario für den Zeitpunkt der vollständigen Aufsiedlung dar. Dabei ist die Aufteilung auf die beiden Segmente (Abb. 6.9) nicht fixiert und kann entsprechend der Marktbedingungen und Anforderungen zum Zeitpunkt der Umsetzung entsprechend variiert werden. Insgesamt ist auch ein weiteres Anwachsen der Carsharing-Flotte durch Umwidmung von öffentlichen Parkständen in allen Standorttypen möglich, sodass die notwendige Flexibilität gegeben ist. Das dargestellte Standortkonzept zielt zunächst darauf, eine plausible Grundmenge an Stellplätzen räumlich zu verorten.

|                               |            | stations-<br>basiert | frei-<br>fließend |
|-------------------------------|------------|----------------------|-------------------|
| Mobility Hub                  |            |                      |                   |
| Spreehafenviertel             | BF 5       | 10                   |                   |
| Elbinselquartier              | südl. BF 2 | 10                   |                   |
| Elbinselquartier              | BF 24      | 10                   |                   |
| Elbinselquartier              | BF 31      | 10                   |                   |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | BF 26      | 10                   |                   |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | BF 13      | 10                   |                   |

|                               |            |  |   |
|-------------------------------|------------|--|---|
| Vorzone Mobility Hub          |            |  |   |
| Spreehafenviertel             | BF 5       |  | 4 |
| Elbinselquartier              | südl. BF 2 |  | 4 |
| Elbinselquartier              | BF 24      |  | 4 |
| Elbinselquartier              | BF 31      |  | 4 |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | BF 26      |  | 4 |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | BF 13      |  | 4 |

|                               |            |   |  |
|-------------------------------|------------|---|--|
| Quartiersgaragen              |            |   |  |
| Spreehafenviertel             | BF 3       | 6 |  |
| Elbinselquartier              | BF 7 - 10  | 6 |  |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | BF 21 - 24 | 6 |  |

|                               |  |     |     |
|-------------------------------|--|-----|-----|
| Mobilitätsstationen           |  |     |     |
| Spreehafenviertel             | nörtl. BF 2                                  | 2   | 4   |
| Elbinselquartier              | nörtl. BF 3                                  | 2   | 4   |
| Elbinselquartier              | Höhe BF 10                                   | 2   | 4   |
| Elbinselquartier              | optional<br>Zeidlerstr.<br>/ nörtl.<br>BF 38 | (2) | (4) |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | südl. BF 4                                   | 2   | 4   |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | Höhe BF 7                                    | 2   | 4   |
| Wilhelmsburger Rathausviertel | optional<br>nörtl. BF<br>18                  | (2) | (4) |

|       |  |    |    |
|-------|--|----|----|
| Summe |  | 88 | 44 |
|-------|--|----|----|

Abb. 6.9: Stellplätze Carsharing (GGR Planung / IBA Hamburg)

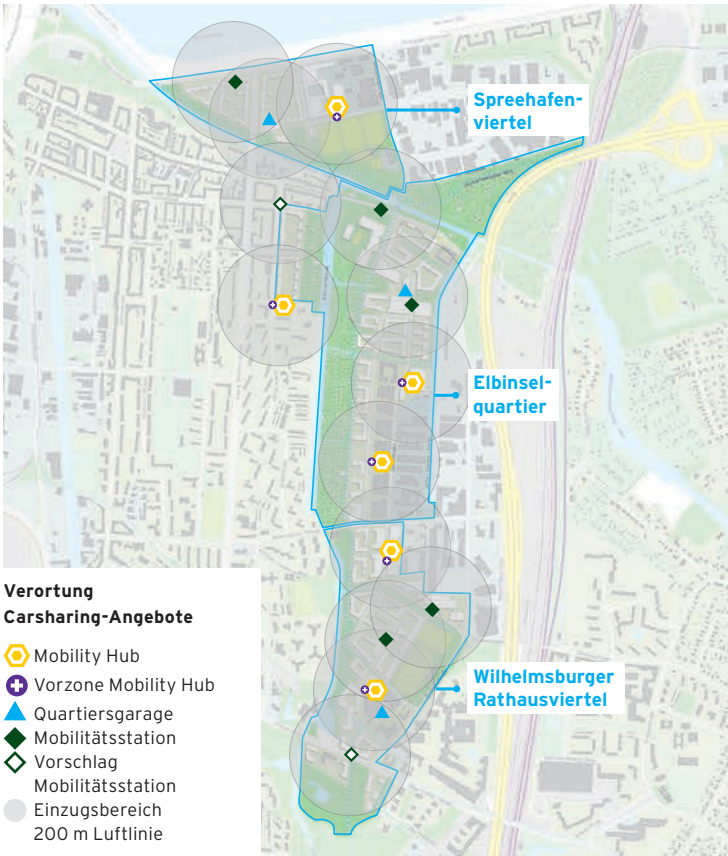


Abb. 6.10: Typisierung der vorgeschlagenen Carsharing-Standorte und Anzahl der Stellplätze (GGR Planung / Kaller & Kaller)



## 6.5 Übergreifende Organisation der Carsharing-Stellplätze

Es wird eine quartiersübergreifende Strategie verfolgt. Eine Konstellation, bei der die Umsetzungsverantwortung im Carsharing dezentral einzelnen Bauherinnen und Bauherren überlassen wird, ist zu vermeiden. Hier besteht die Gefahr des Überangebotes, da solche privaten Carsharing-Fahrzeuge nicht unter der zentralen Steuerung der Gesamtflotte subsumiert würden. Erforderlich ist ein abgestimmter quartiersübergreifender Ansatz, der in den Wilhelmsburger Projektgebieten der IBA Hamburg erstmalig in einer solchen Größenordnung etabliert wird.

Die dargestellte Ausdifferenzierung der Carsharing-Stellplätze auf Mobility Hubs mit Vorzonen, Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen im Straßenraum führt zu unterschiedlichen Verantwortlichkeiten für die Flächen. Einerseits sind es private Flächen in Bauwerken (Hoch- und Tiefgaragen), die sich zudem auf unterschiedliche Eigentümerinnen und Eigentümer verteilen werden, sowie öffentliche Flächen im Straßenraum.

Insofern stellt sich die Frage, wie das Carsharing-Angebot dennoch übergreifend koordiniert werden kann.

Eine mögliche übergreifende Koordinierung des Stellplatzangebots für freifließendes und stationsgebundenes Carsharing und eine einheitliche Wahrnehmbarkeit wäre durch eine vollständige Integration als hvv switch-Punkte denkbar. Hierbei würden durch Hamburger Hochbahn als Betreiberin von switch der diskriminierungsfreie Zugang und die einheitliche Ausgestaltung der Stellplätze sichergestellt. Für Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die mittels Sondernutzungsrecht durch die Bezirke bereitgestellt werden, liegen hier bereits umfassende Erfahrungen aus anderen Hamburger Stadtteilen vor. Für die Stellplätze auf privatem Grund, die im Rahmen dieses Konzepts herangezogen werden sollen, sind durch entsprechende vertragliche Ausgestaltungen sowohl die Bereitstellung, als auch mögliche spätere Anpassungen der Stellplatzzahlen, die für eine Anpassungsfähigkeit elementar sind, sicherzustellen.

Angesichts des sich kontinuierlich verändernden Carsharing-Marktes und des weiteren Konkretisierungsbedarfs bei den generellen Betriebsstrukturen der Mobility Hubs und Quartiersgaragen, erfolgt eine endgültige Entscheidung über das Betriebsmodell der Carsharing-Flächen erst 2 Jahre vor Inbetriebnahme.

# 7. Elektrische Ladeinfrastruktur in den Projektgebieten

## 7.1 Grundlagen Ladeinfrastruktur

Die Priorität des Mobilitätskonzeptes ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des privaten Pkw-Besitzes. Für die verbleibenden Kraftfahrzeuge werden alternative Antriebe ohne lokalen Treibhausgas-Ausstoß gefördert. Der Umstieg auf alternative Antriebe ist derzeit eine der größten Herausforderungen im Verkehrssektor. Insbesondere im dicht bebauten städtischen Raum steht die weitere Forcierung der Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs im Vordergrund, um neben der Förderung klimafreundlicher Mobilität Grenzwert-Überschreitungen und Gesundheitsrisiken zu vermeiden.

Ein anhaltender Kritikpunkt an Elektrofahrzeugen ist die energieintensivere Fahrzeugherstellung, bedingt durch die Batterieproduktion. Insgesamt weist jedoch ein elektrisches Batteriefahrzeug (BEV) im Vergleich zu Verbrennungsfahrzeugen über seine durchschnittliche Nutzungsdauer eine deutliche Treibhausgaseinsparung auf (Wietschel u. a. 2019, Agora Verkehrswende 2019). Noch ist der Anteil von elektrischen Batteriefahrzeugen

sowie Plug-In-Hybridfahrzeugen (PHEV) an der Gesamtflotte der Pkw in Deutschland gering. Bis 2027 soll der Aufbau von 2.500 Ladepunkten im öffentlichen Raum in Hamburg erfolgen, von denen im Jahr 2024 bereits 1.600 verfügbar sind.

In aktuellen Szenarien zum Markthochlauf unter Berücksichtigung der Klimaschutzziele (NMP 2021) werden derzeit im Jahr 2030 über 10 Mio. Neuzulassungen (BEV+PHEV) angenommen. Laut Prognosen werden dann knapp 25 % aller PKW im Bestand elektrisch betrieben sein. Das Verhältnis „Anzahl Elektrofahrzeuge zu öffentlichem Ladepunkt“ wird deutschlandweit auf ca. 20:1 geschätzt, für den suburbanen Raum auf 23:1. Der Anteil privater Ladevorgänge wird bis 2030 auf 76 bis 88 % prognostiziert, der Anteil öffentlicher Ladevorgänge erreicht demnach 12 bis 24 %.

Mit der Entscheidung vom 27. Oktober 2022 hat das EU-Parlament das Ende für Zulassung und Verkauf von Verbrenner-Pkw in der Europäischen Union ab 2035 beschlossen. Aufgrund dieser Entscheidung könnte in den nächsten Jahren noch ein deutlich größerer Anstieg bei der Neuzulassung von elektrischen Fahrzeugen zu erwarten sein als in bisherigen Prognosen

angenommen. In den Projektgebieten orientieren sich die Maßnahmen zur Ladeinfrastruktur umso mehr an einer zukunftsorientierten Planung.

Die Aufgabe der Quartiersentwicklung im laufenden Transformationsprozess ist es, die Voraussetzungen zur Nutzung batterieelektrischer Fahrzeuge im privaten wie öffentlichen Raum zu schaffen. Konkret verfolgt dieses Konzept das

Ziel, im Straßenraum, in den Quartiersgaragen, Mobility Hubs und in privaten Tiefgaragen eine gute Ausstattung mit Ladeinfrastruktur sicherzustellen.

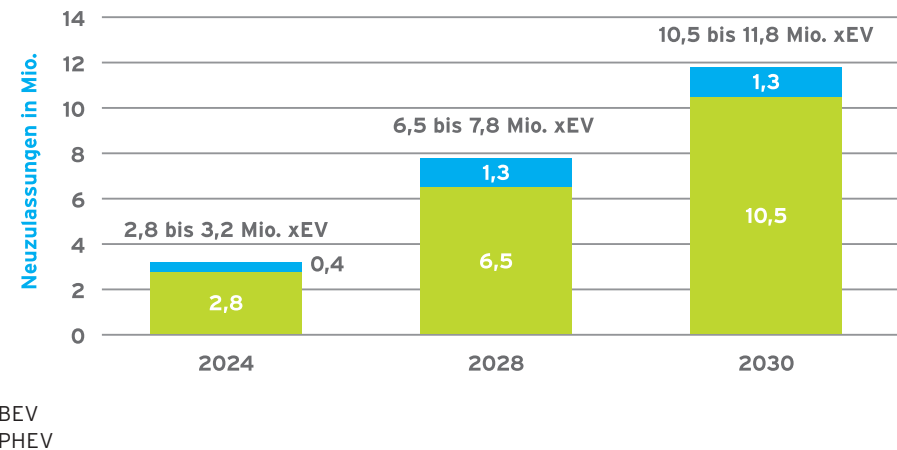


Abb. 7.1: Szenario Pkw-Neuzulassungen BEV und PHEV (xEV) unter Berücksichtigung Klimaschutzziele (NMP 2021 / IBA Hamburg)

## Pkw-Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum

Die Anforderungen an öffentliche Ladeinfrastruktur hängen auch von der Verfügbarkeit von privaten Lademöglichkeiten ab. Dieses Mobilitätskonzept zielt darauf ab, dass sich die Ladeinfrastruktur wie der ruhende Verkehr insgesamt zukünftig mehr in den privaten Bereich verlagert. Vor allem für Besucherinnen und Besucher ist auch die Erreichbarkeit von Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum wichtig. Die Ladeleistung an öffentlichen Parkständen ist mit 11 bis 22 kW ausreichend.

In Abstimmung mit den zuständigen Institutionen der FHH erhalten zunächst 25 % der öffentlichen Parkstände einen AC-Ladesäulen-Anschluss. Gemeinsam mit den beteiligten Akteurinnen und Akteuren wird geprüft, ob die Ergänzung von 11 bis 22 kW Ladepunkten dank des vorhandenen Stromnetzes jederzeit ohne komplexe, größere bauliche Eingriffe ermöglicht werden könnten. Perspektivisch können bis zu 100 % der Parkstände durch AC-Ladesäulen abgedeckt werden, was durch die Leitungsplanung (ggf. mit Hilfe von vorsorglichen Maßnahmen wie der Verlegung von Leerrohren) zu gewährleisten ist.

Über die flächendeckende Ausstattung des Parkraums mit 11 bis 22 kW Ladepunkten hinaus werden in jedem Quartier jeweils zwei bis drei Schnelllade-Säulen (mit 50 bis zu 300 kW DC) im öffentlichen Raum verortet. Bei der Standortplanung der DC-Ladesäulen werden die lokal auftretenden Emissionen berücksichtigt und entsprechende Abstände zu Wohn- und Freizeitnutzungen gewährleistet. Um eine möglichst große Zuverlässigkeit (z.B. im Falle von Defekten) zu gewährleisten, werden grundsätzlich mind. zwei Säulen pro Standort positioniert, wobei eine solche Einheit jeweils zwei Parkstände erschließt. Für die Säulen werden Standorte ausgewählt, welche eine hohe alltägliche Frequenz an Publikumsverkehren aufweisen und die zentrale Bedeutung für die Quartiere haben. Im Zusammenhang mit der hohen Frequenz werden die DC-Ladesäulen dort verortet, wo die Nutzenden das Fahrzeug nur über einen kurzen Zeitraum von einer halben bis max. einer Stunde abstellen (z.B. während des Einkaufens). Betreiberseitig sind ggf. Maßnahmen zu erwägen, welche die max. Nutzungsdauer von einer Stunde reglementieren. Während die Nutzung eines elektrischen Pkw-Antriebs möglichst attraktiviert werden soll, ist im Umkehrschluss zu beachten, dass Pull-Effekte verhindert werden, bei denen Besucherinnen- und Besucher-

verkehre aus Nachbar-Quartieren ausschließlich zur Nutzung der Ladeinfrastruktur entstehen. Spezielle Ladestandorte für Carsharing-Fahrzeuge sind im Verbund mit den geplanten Standorten vorzusehen. Ob diese exklusiv dem Carsharing zur Verfügung gestellt werden oder allgemein nutzbar sein sollen, ist in Abhängigkeit der Flotten- und Anbieterstruktur sowie der Nutzungszahlen abzuwägen.

## Pkw-Ladeinfrastruktur in privaten Tiefgaragen, Mobility Hubs und Quartiersgaragen

Für den Neubau von Wohngebäuden gilt, dass ab sechs Stellplätzen jeder Stellplatz mit einer vorbereiteten Leerrohrverbindung ausgestattet werden muss (vgl. § 6 GEIG). Im Sinne eines zukunftsorientierten Verkehrsangebots im Quartier sieht die IBA Hamburg vor, dass in den Quartiersgaragen, Mobility Hubs und privaten Tiefgaragen bereits Kabelkanäle installiert werden, die sämtliche Parkstände erreichen. Es wird also sichergestellt, dass perspektivisch 100 % der Stellplätze an das Stromnetz angebunden werden können, ohne dass zu einem späteren Zeitpunkt komplexe oder größere bauliche Eingriffe erforderlich werden.

An 75 % der Stellplätze in den privaten Tiefgaragen, Mobility Hubs und Quartiersgaragen werden Anschlüsse an das Ladenetz von Beginn an installiert. Nachdem im privaten Bereich davon ausgegangen werden kann, dass längere Ladezeiten möglich sind (z.B. Laden in der Nacht) sind lediglich Anschlussleistungen von 11 bis 22 kW verpflichtend zu berücksichtigen.

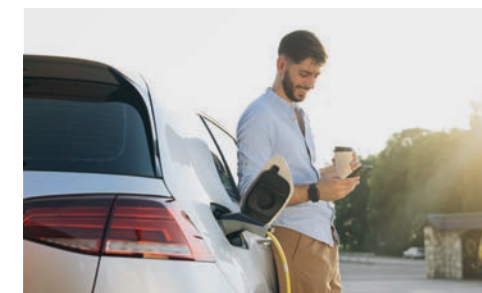


Abb. 7.2: Szenario Ladestation öffentlicher Raum (Shutterstock)



# Impressum

## Herausgeberin

IBA Hamburg GmbH  
Am Zollhafen 12 | 20539 Hamburg  
Tel +49 (0) 40 226 227 - 0  
Mail [info@iba-hamburg.de](mailto:info@iba-hamburg.de)  
[www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de)

Stand: 01.2024

## Redaktion IBA

Philip Lemanski  
Christian Hinz  
Fin Oldach  
Anastasia Krylova  
Jella Humburg  
Lisa Buttenberg

## Bearbeitung GGR

Gertz Gutsche Rümenapp  
Stadtentwicklung und Mobilität GbR  
Ruhrstraße 11 / 22761 Hamburg  
[www.ggr-planung.de](http://www.ggr-planung.de)

Ben-Thure von Lueder  
Christine Walther  
Elke Gertz  
Carsten Gertz

## Gestaltung

Köckemann|Schwarz  
[www.koeckemann-schwarz.de](http://www.koeckemann-schwarz.de)  
Kaller & Kaller  
[www.kaller.de](http://www.kaller.de)

# Quellen- und Literaturverzeichnis

## Grundlagen für die Planung in Hamburg

1. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen [BSW] der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH], Amt für Landesplanung und Stadtentwicklung (2019): Quartiersentwicklung radfahrfreundlich gestalten. Fokus Fahrradparken. Zuletzt abgerufen am 06.02.2023, von: <https://www.hamburg.de/contentblob/14908662/f273a7c45bb2481ae4ad5bb324fba535/data/leitfaden-fahrradparken-im-quartier-empfehlungen-fuer-die-planung-von-fahrradabstellanlagen-auf-privaten-flaechen.pdf>
2. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen [BSW] der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH], Amt für Bauordnung und Hochbau (2022): Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze). Bauprüfdienst (BPD) 2022-2, [https://www.hamburg.de/contentblob/16014172/49ae-19aeb36b0dbafdfef766b8a90f2e/data/bpd-2022-2-mobilitaetsnachweis-notw-stell-und-fahrradplaetze\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/16014172/49ae-19aeb36b0dbafdfef766b8a90f2e/data/bpd-2022-2-mobilitaetsnachweis-notw-stell-und-fahrradplaetze).pdf)
3. Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen [BSW] der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH], Amt für Bauordnung und Hochbau (2022): Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder. Bauprüfdienst (BPD) 2022-5, [https://www.hamburg.de/contentblob/153058/737995bad-0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrrader-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/153058/737995bad-0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrrader-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder).pdf)
4. Behörde für Verkehr und Mobilitätswende [BVM] der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH] (2022): ReStra. Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen. Ausgabe 2017, Fassung 30.06.22, <https://www.hamburg.de/contentblob/9225042/3cf51c080ed0a2bc-80deccaeeb4be50f/data/restra.pdf>
5. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz GEIG (§ 6), <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/gebäude-elektromobilitaetsinfrastruktur-gesetz.html>
6. Hamburgische Bauordnung HBauO (§§ 45 und 48), <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-BauOHA2005rahmen>
7. Hamburgische Parkgebührenordnung ParkGebO HA (§ 1), <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-ParkGebOHA11P1>

## Verwendete Literatur und Quellen

1. Agora Verkehrswende (2019): Parkraummanagement lohnt sich! Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis. 18-2019-DE. Februar 2019. Zuletzt abgerufen am 06.02.2023, von: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich\\_Agora-Verkehrswende\\_web.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Parkraummanagement/Parkraummanagemet-lohnt-sich_Agora-Verkehrswende_web.pdf)
2. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur [BMVI] (Hrsg.) (2017): Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland – MiD. Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile)

# Quellen- und Literaturverzeichnis

3. Energie Baden-Württemberg AG [EnBW] (2020): Land fördert städtische Schnellladeparks für E-Mobilität: EnBW stattet 16 Pilotstandorte mit Schnellladeinfrastruktur aus. Zuletzt abgerufen am 02.11.2022: <https://www.enbw.com/unternehmen/presse/enbw-stattet-16-pilotstandorte-mit-schnellladeinfrastruktur-aus.html>
4. Energie Lösung Magazin (2021): Statistiken und Zahlen zur Elektromobilität in Deutschland. Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: <https://www.energieloesung.de/magazin/elektromobilitat-in-deutschland-die-neuen-zahlen-sind-da/>
5. FHH (2019): Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). Drucksache 21/19200. <https://www.hamburg.de/contentblob/13647730/82f1c3fe9959d1d7f70106ae89a80781/data/d-hamburger-klimaplan-2019.pdf>
6. FHH (o.J.): Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 22. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD, Landesorganisation Hamburg und Bündnis 90/Die Grünen, Landesverband Hamburg. Zuletzt abgerufen am 03.02.2022 von: <https://www.hamburg.de/senatsthemen/koalitionsvertrag/>
7. Hamburger Hochbahn AG [HHA] (2020): Erweiterte Konzeptstudie zur Verlängerung der U-Bahn-Linie U4 in Richtung Wilhelmsburg. Transparenzportal Hamburg (Hrsg.). Zuletzt abgerufen am 06.02.2023, von: [http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetResource100/GetRessource100.svc/3e-a02f11-f209-4627-ab87-524107c6f95a/Upload\\_\\_Zu\\_Veroeffentlichendes\\_Dokument.pdf](http://daten.transparenz.hamburg.de/Dataport.HmbTG.ZS.Webservice.GetResource100/GetRessource100.svc/3e-a02f11-f209-4627-ab87-524107c6f95a/Upload__Zu_Veroeffentlichendes_Dokument.pdf)
8. IBA Hamburg GmbH (o.J.): Metrozonen. Zuletzt abgerufen am 03.02.2022 von: <https://www.internationale-bauausstellung-hamburg.de/nc/projekte/metrozonen.html>
9. IBA Hamburg GmbH (2022): Quartiersentwicklung Wilhelmsburg. Zuletzt abgerufen am 03.02.2022 von: [https://www.iba-hamburg.de/files/downloads/Projekte/Projekte-Wilhelmsburg-%C3%BCbergeordnet/Broschueren/220912\\_IBA-Folder-Wilhelmsburg\\_final\\_bea\\_web\\_klein.pdf](https://www.iba-hamburg.de/files/downloads/Projekte/Projekte-Wilhelmsburg-%C3%BCbergeordnet/Broschueren/220912_IBA-Folder-Wilhelmsburg_final_bea_web_klein.pdf)
10. Nationale Plattform Elektromobilität [NPE] (2018): Fortschrittsbericht 2018 - Markthochlaufphase. Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/2download/fortschrittsbericht-2018-markthochlaufphase/>
11. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität [NPM], Arbeitsgruppe 2 „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität: Roadmap - Markthochläufe alternativer Antriebe und Kraftstoffe aus technologischer Perspektive (2021). Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: [https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/04/NPM\\_AG2\\_Technologie\\_Roadmap.pdf](https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2021/04/NPM_AG2_Technologie_Roadmap.pdf)
12. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität [NPM], Arbeitsgruppe 5 „Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung“ (2020): Bericht Oktober 2020. Flächendeckende Ladeinfrastruktur. Zuletzt abgerufen am 02.11.2022 von: [https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/10/NPM\\_AG5\\_FlaechendeckendeLadeinfrastruktur\\_final.pdf](https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/10/NPM_AG5_FlaechendeckendeLadeinfrastruktur_final.pdf)
13. NOW-GmbH (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030. Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: <https://www.now-gmbh.de/aktuelles/pressemitteilungen/wie-viele-ladepunkte-braucht-deutschland-2030/>
14. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein [Statistikamt Nord] (2021): Bevölkerungsentwicklung und -vorausberechnung in den Stadtteilen Hamburgs. Ergebnisse der 14. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Statistik informiert ... Nr. 98/2021. Zuletzt abgerufen am 03.02.2022 von: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bevoelkerung/bevoelkerungsstand-und-entwicklung/dokumentenansicht/bevoelkerungsprognose-fuer-die-hamburger-stadtteile-63102>
15. Statistisches Amt für Hamburg und

Schleswig-Holstein [Statistikamt Nord] (Hrsg.) (2022): Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2021. Städtestatistik für Hamburg. 09.11.2022. Zuletzt abgerufen am 17.03.2023 von: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/regionalstatistik-datenbanken-und-karten/hamburger-stadtteil-profile-staedtestatistik-fuer-hamburg>

16. Tran, Minh-Chau (2018): Walkability als ein Baustein gesundheitsförderlicher Stadtentwicklung und -gestaltung. In: Baumgart, Sabine; Köckler, Heike; Ritzinger, Anne; Rüdiger, Andrea (Hrsg.): Planung für gesundheitsfördernde Städte. Forschungsberichte der ARL Nr. 08. Hannover: Akademie für Raumforschung und Landesplanung. S. 284 bis 296. Zuletzt abgerufen am 03.02.2022 von: <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/59583>

17. Wanner, Claudia (2019): City-Maut in London steigt auf 28 Euro am Tag. Welt.de (Hrsg.). 08.04.2019. Zuletzt abgerufen am 17.03.2023 von: <https://www.welt.de/wirtschaft/article191490449/London-City-Maut-fuer-alte-Diesel-und-Benziner-steigt-auf-28-Euro-am-Tag.html>

18. Wietschel, Martin; Kühnrich, Matthias; Rüdiger, David (2019): Die aktuelle Treibhausgasemissionsbilanz von Elektrofahrzeugen in Deutschland. In: Fraunhofer ISI (Hrsg.): Working Paper Sustainability and Innovation. No. S 02/2019, Karlsruhe. Zuletzt abgerufen am 17.03.2022 von: [https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2019/WP02-2019\\_Treibhausgasemissionsbilanz\\_von\\_Fahrzeugen.pdf](https://www.isi.fraunhofer.de/content/dam/isi/dokumente/sustainability-innovation/2019/WP02-2019_Treibhausgasemissionsbilanz_von_Fahrzeugen.pdf)



# Abkürzungsverzeichnis

|  |   |  |   |  |  |
|--|---|--|---|--|--|
| <b>Abb.</b> = Abbildung  | <b>bzw.</b> = beziehungsweise                               | <b>ggf.</b> = gegebenenfalls   | <b>Kap.</b> = Kapitel   | <b>o.ä.</b> = oder ähnlich   | <b>usw.</b> = und so weiter                |
| <b>AC</b> = Wechselstrom   | <b>ca.</b> = circa  | <b>ggü.</b> = gegenüber  | <b>KEP</b> = Kurier-, Express-, und Paketdienstleister          | <b>ÖPNV</b> = Öffentlicher Personen-Nahverkehr   | <b>v.a.</b> = vor allem / vor allen Dingen |
| <b>BA</b> = Bezirksamt   | <b>CO<sub>2</sub></b> = Kohlenstoffdioxid                   | <b>GGR</b> = Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR | <b>Kfz</b> = Kraftfahrzeug                                      | <b>östl.</b> = östlich   | <b>vgl.</b> = Vergleich                    |
| <b>BGF</b> = Brutto-Grundfläche  | <b>CS</b> = Carsharing                                      | <b>ha</b> = Hektar   | <b>kW</b> = Kilowatt  | <b>ParkGebO HA</b> = Hamburgische Parkgebührenordnung  | <b>WE</b> = Wohneinheiten                  |
| <b>BPD</b> = Bauprüfdienst der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]                           | <b>DC</b> = Gleichstrom                                     | <b>HBauO</b> = Hamburgische Bauordnung                                 | <b>LBV</b> = Landesbetrieb Verkehr                              | <b>Pkw</b> = Personenkraftwagen  | <b>westl.</b> = westlich                   |
| <b>BSW</b> = Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH] | <b>d.h.</b> = das heißt                                     | <b>HHA</b> = Hamburger Hochbahn AG                                     | <b>max.</b> = maximal   | <b>ReStra</b> = Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH] | <b>z.B.</b> = zum Beispiel                 |
| <b>BVM</b> = Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH] | <b>ebd.</b> = ebenda  | <b>HHLA</b> = Hamburger Hafen und Logistik AG                          | <b>min.</b> = minimal   | <b>s.u.</b> = siehe unten  | <b>§</b> = Paragraph                       |
| <b>BWI</b> = Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]   | <b>etc.</b> = et cetera                                     | <b>HSG</b> = Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH                   | <b>mind.</b> = mindestens                                       | <b>S.</b> = Seite  | <b>%</b> = Prozent                         |
| <b>bspw.</b> = beispielsweise  | <b>EU</b> = Europäische Union                               | <b>hvv</b> = Hamburger Verkehrsverbund                                 | <b>MID 2017</b> = Mobilität in Deutschland 2017 Ergebnisbericht | <b>südl.</b> = südlich   | <b>&amp;</b> = und                         |
|  | <b>ff.</b> = fortfolgend                                    | <b>i. d. R.</b> = in der Regel   | <b>MIV</b> = motorisierter Individualverkehr                    | <b>sog.</b> = so genannte  |  |
|  | <b>FHH</b> = Freie und Hansestadt Hamburg                   | <b>inkl.</b> = inklusive   | <b>nördl.</b> = nördlich  | <b>u. A.</b> = und Andere  |  |
|  | <b>F&amp;W</b> = Fördern & Wohnen AöR                       |  | <b>Nr.</b> = Nummer   | <b>u. a.</b> = unter anderem   |  |
|  | <b>GEIG</b> = Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz |  |   |  |  |

# Abbildungsverzeichnis

© **GGR Planung / Kaller & Kaller**

Abb.: 1.1, 1.4, 2.4, 2.5, 2.6, 2.10, 2.11, 2.12, 3.1, 3.2, 3.4, 3.8, 3.9, 3.10, 4.2, 5.3, 6.4, 6.6, 6.8, 6.10, 6.11

© **GGR Planung / Köckemann|Schwarz**

Abb.: 1.2, 1.3, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, 1.10, 1.11, 2.2, 2.9, 3.5, 6.2, 9.3

© **GGR Planung / IBA Hamburg GmbH**

Abb.: 2.1, 2.3, 2.7, 2.8, 3.6, 3.7, 4.4, 4.18, 6.1, 6.3, 6.5, 6.7, 6.9

© **GGR Planung**

Abb.: 2.1, 3.7, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 4.15, 4.17, 4.20, 5.1, 9.2

© **IBA Hamburg GmbH**

Abb.: 1.1, 7.1, 8.4, 9.1

© **IBA Hamburg GmbH / Matthias Friedel**

Abb.: Titel, 3.11, 4.1

© **IBA Hamburg GmbH / moka Studios**

Abb.: 10.1, 10.2, 10.3

© **„Leitfaden Fahrradparken im Quartier“,**

**Freie und Hansestadt Hamburg,**

**Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen (BSW),**

**ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB**

Abb.: 4.11, 4.12, 4.13, 4.14, 4.16

© **S.Bahn Hamburg GmbH / BVM / hvv 2022**

Abb.: 3.3

© **Hamburger Hochbahn AG**

Abb.: 3.6

© **Firma Renz**

Abb.: 8.2, 8.3, 8.5

© **WÖHR Autoparksysteme GmbH**

Abb.: 4.19

© **www.mobilport.hamburg**

Abb.: 9.4

© **iStockphoto**

Abb.: 5.2

© **Shutterstock**

Abb.: 7.2

**IBA Hamburg GmbH**  
**Am Zollhafen 12**  
**20539 Hamburg**  
**Tel +49 (0) 40 226 227 - 0**  
**Mail [info@iba-hamburg.de](mailto:info@iba-hamburg.de)**  
**[www.iba-hamburg.de](http://www.iba-hamburg.de)**



**IBA\_HAMBURG**  
Stadt neu bauen