

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 260 privaten Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Dies entspricht dem Durchschnitt im Bezirk Mitte, während der Wert für Hamburg insgesamt bei 324 privaten Pkw je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner liegt (Stand: Januar 2025, 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. Die Bewirtschaftung der Parkräume ist in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Verkehr abzustimmen. Zudem werden Maßnahmen ergriffen, um die notwendigen Voraussetzungen für einen niedrigen Stellplatzschlüssel für private Pkw 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 2023“ 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/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) und wurden hierbei im Konzept nicht verändert.

Bauherren können zukünftig pauschale Reduzierungsmöglichkeiten in Anspruch nehmen, um den Stellplatzbedarf für Nutzungen, die nicht das Wohnen betreffen, gemäß Bauprüfdienst 2022-2 zu reduzieren. Dazu gehört beispielsweise eine Distanz von unter 300 Metern zwischen dem Gebäude und der nächsten Metrobusstation.

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 m² 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.

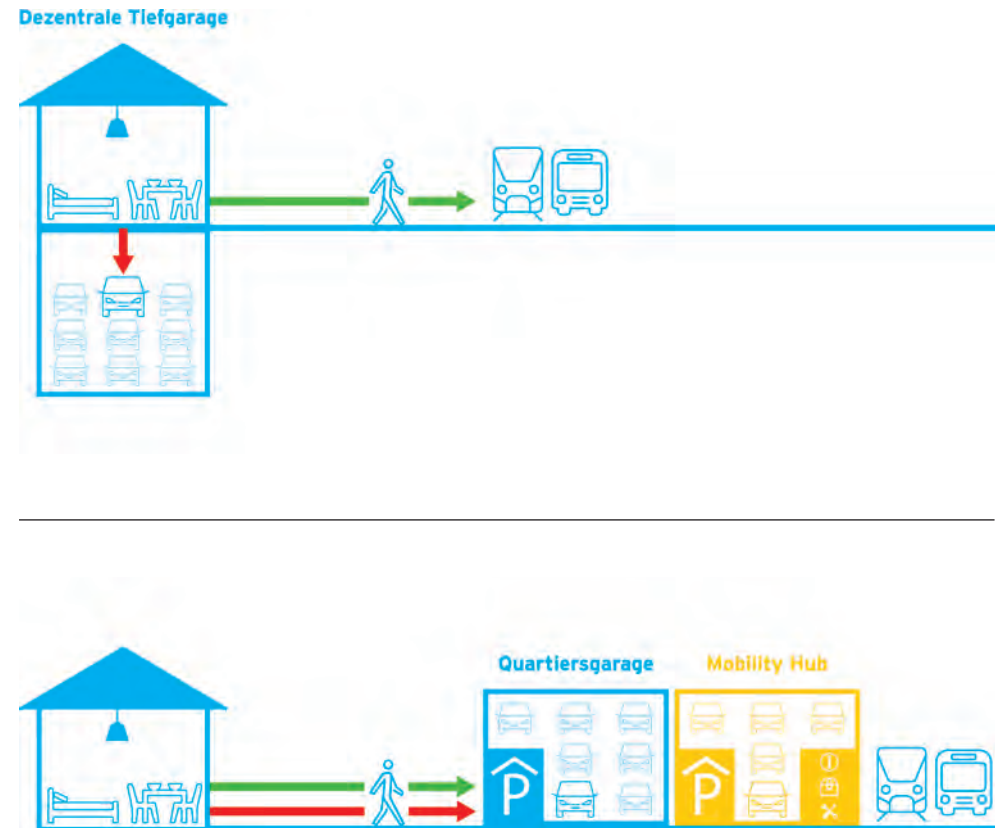


Abb. 2.2: Äquidistanz bei Quartiersgaragen im Vergleich zu dezentraler Tiefgarage (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)

Das Stellplatzkonzept umfasst folgende Standorttypen:

- dezentrale Eigenherstellung im Baufeld als private Hoch- oder 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, private Garagen

In der Regel handelt es sich hierbei um „klassische“ dezentrale, private Tiefgaragen unter dem jeweiligen Gebäude, die nur den Stellplatzbedarf des eigenen Baufelds abdecken. Hinzu kommen zwei Hochgaragen, die auf privatem Grund Eigenbedarfe abdecken. Eine dieser Hochgaragen befindet sich südlich des Baufeldes 2 im Elbinselquartier, außerhalb des Projektgebiets. Hier möchte die SAGA auf Privatgrund den Stellplatznachweis für die Neubauten erbringen. Die Variante der privaten Garage 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 Garage ist für folgende Baufelder vorgesehen:

Standorte private Garage (Eigenherstellung)	Baufeld	
	Tiefgarage	Hochgarage
Spreehafenviertel	1, 2 (nörd.), 3 (nörd.)	–
Elbinselquartier	4, 40	südl. 2
Wilhelmsburger Rathausviertel	15, 16, 17, 18, 19	26

Abb. 2.3: Private Tief- und Hochgaragen-Standorte (GGR Planung / IBA Hamburg)

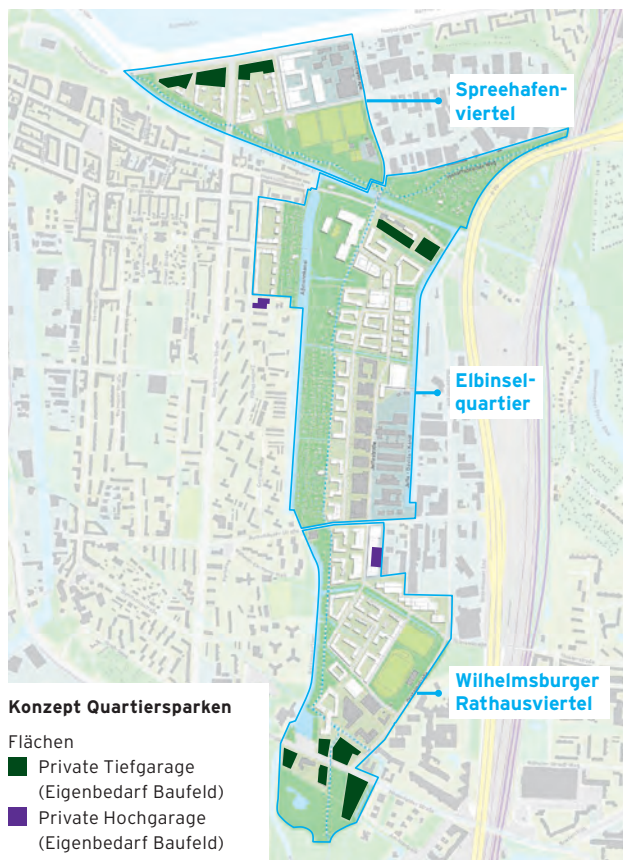


Abb. 2.4: Karte der privaten Tiefgaragen-Standorte (GGR Planung / Kaller & Kaller)

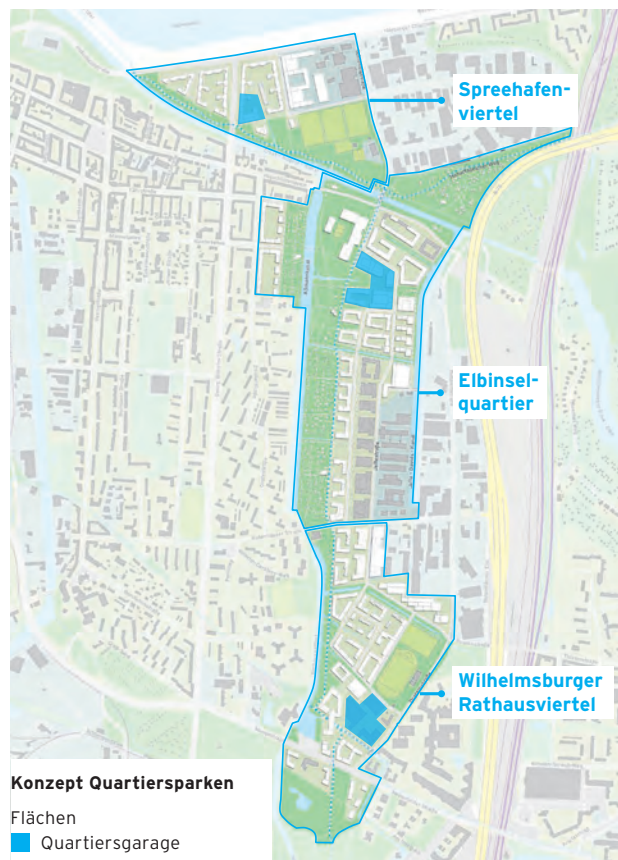


Abb. 2.5: Karte der Standorte für Quartiersgaragen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

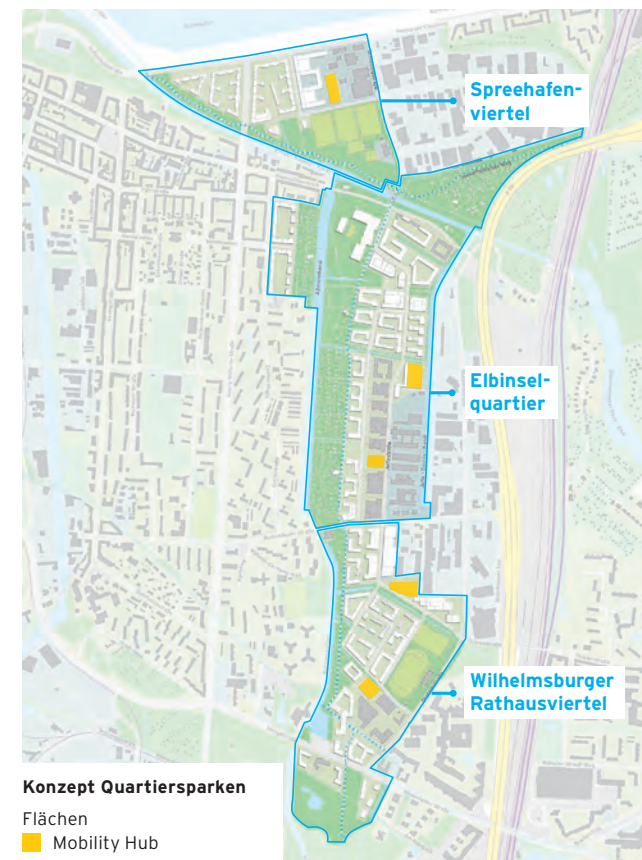


Abb. 2.6: Karte der Standorte der Mobility Hubs (GGR Planung / Kaller & Kaller)

Quartiersgaragen und Mobility Hubs

Quartiersgaragen und Mobility Hubs sind zentrale Elemente der Quartiersmobilität. Sie bündeln Stellplätze aus umliegenden Baufeldern, stellen öffentliche Parkstände bereit und passen ihre Kapazitäten durch Mehrfachnutzung effizient und flexibel an unterschiedliche Bedarfe an. Beide Konzepte werden in enger Abstimmung mit den zuständigen Bauherren der Parkangebote durch die IBA Hamburg geplant und sind in das Gesamtkonzept der Quartiere eingebettet. In den drei Quartieren gelten für alle Bauträger der Parkbauten und deren Betreiber identische Konditionen. Dadurch wird eine faire und vergleichbare Umsetzung sichergestellt und eine einheitliche, transparente Grundlage für den Betrieb geschaffen. Zudem ist eine Mehrfachnutzung der Stellplätze vorgesehen. Dadurch können die vorhandenen Kapazitäten effizient genutzt und flexibel an unterschiedliche Bedarfe angepasst werden.

Unterschiede bestehen in Zweck und Ausgestaltung: Quartiersgaragen sind als Tiefgaragen konzipiert (Abb. 2.5), werden an den räumlichen Schwerpunkten des Einzelhandels eines Quartiers angesiedelt und richten sich stärker auf die Bündelung von Kunden- und Besucherverkehr sowie die Integration privater Stellplätze aus:

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. Die technischen Anforderungen wie GPS- und Mobilfunkvorrichtungen für die Nutzung unterirdischer Carsharing-Angebote werden hierfür baulich berücksichtigt. Eine umfassendere Ausbildung der Quartiersgaragen mit weiteren öffentlichen Parkständen wird aufgrund der höheren Baukosten und der

tieferen baulichen Eingriffe (z. B. eine zweite Ebene) nicht verfolgt. Die geplante Quartiersgarage unter den Baufeldern 21-24 steht im direkten Zusammenhang mit dem angedachten Nahversorgungszentrum auf diesen Baufeldern. Dieser Bereich ist nicht Bestandteil des Bebauungsplans Wilhelmsburg 91. Es ist geplant das Baurecht über ein gesondertes Verfahren nachträglich herzustellen, um das Vorhaben zu ermöglichen. Die Quartiersgarage unter Baufeld 3 im Spreehafenviertel deckt den Stellplatzbedarf für die darüber geplanten Nahversorger sowie weiteren Gewerbe- und Wohneinheiten ab. Sonstige private Stellplätze auf diesem Bau-feld werden durch eine private Tiefgarage sowie den Mobility Hub abgedeckt.

Mobility Hubs bündeln Stellplätze aus umliegenden Baufeldern sowie öffentliche Parkstände und legen dabei den Schwerpunkt stärker auf die öffentliche Nutzung. Sie fungieren als Drehkreuze für multimodale Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen (Abb. 2.9). Durch zukunftsorientierte, smarte Lösungen werden im Sinne der Effizienz Verkehre sowie Emissionen im Quartier eingespart. Als Teil dieser multimodalen Angebote ist geplant, dort auch weitere Servicedienstleistungen, beispielsweise des Quartiersmanagements oder Mikrodepots

für die Belieferung, anzusiedeln. Für längere Aufenthalte von Besucherinnen und Besuchern sind insbesondere die Mobility Hubs vorgesehen. Sie werden an verkehrsgünstig gelegenen Orten als Hochgaragen errichtet.

Standorte Mobility Hubs	Baufeld
Spreehafenviertel	5
Elbinselquartier	24, 31
Wilhelmsburger Rathausviertel	4, 13

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

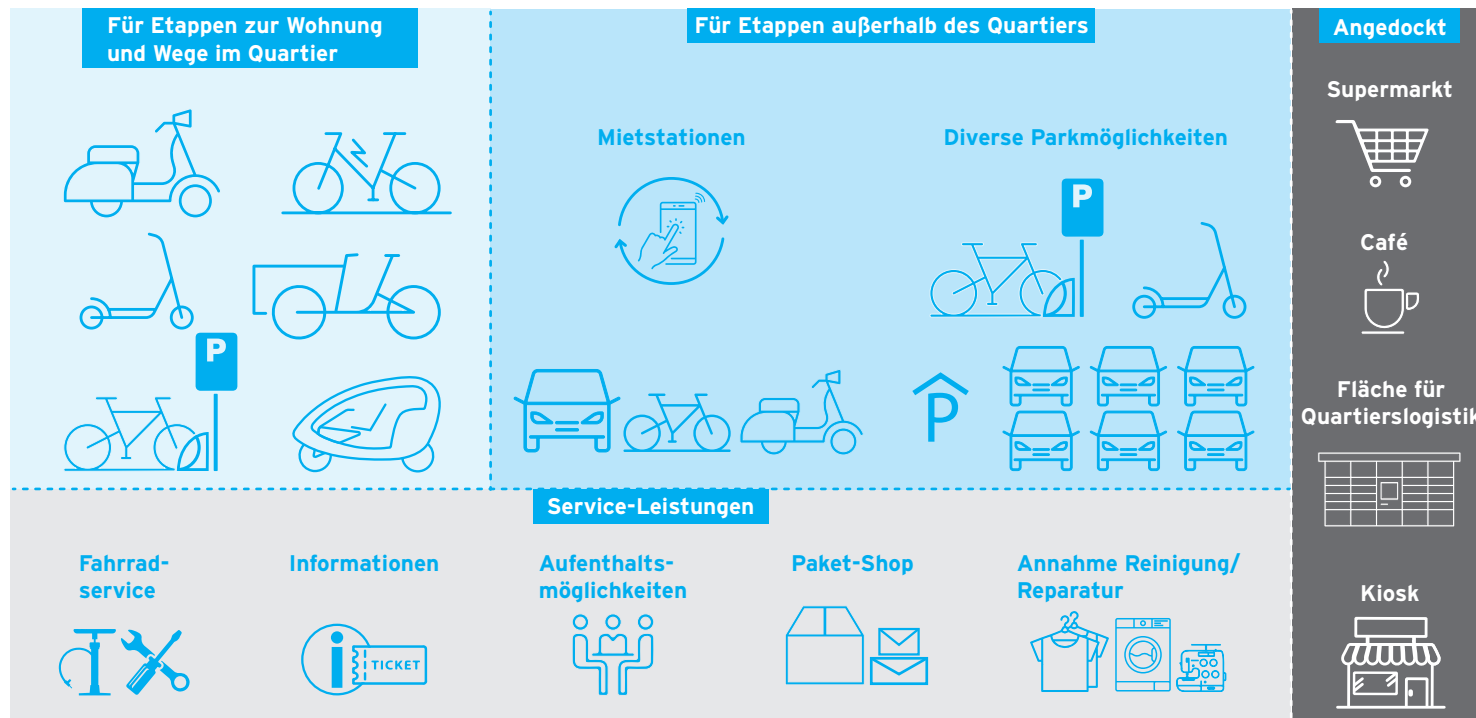


Abb. 2.9: Funktionen Mobility Hub (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)

Darstellung des Gesamtkonzeptes

Die Abbildung 2.10 zeigt die Gesamtübersicht zum Quartiersparken.

Somit werden in einer Vielzahl von Baufeldern keine eigenen Kfz-Stellplätze hergestellt, sondern es erfolgt eine gebündelte Herstellung an den hergeleiteten Standorten.

Konzept Quartiersparken

Flächen

- Private Tiefgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Private Hochgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Quartiersgarage
- Mobility Hub

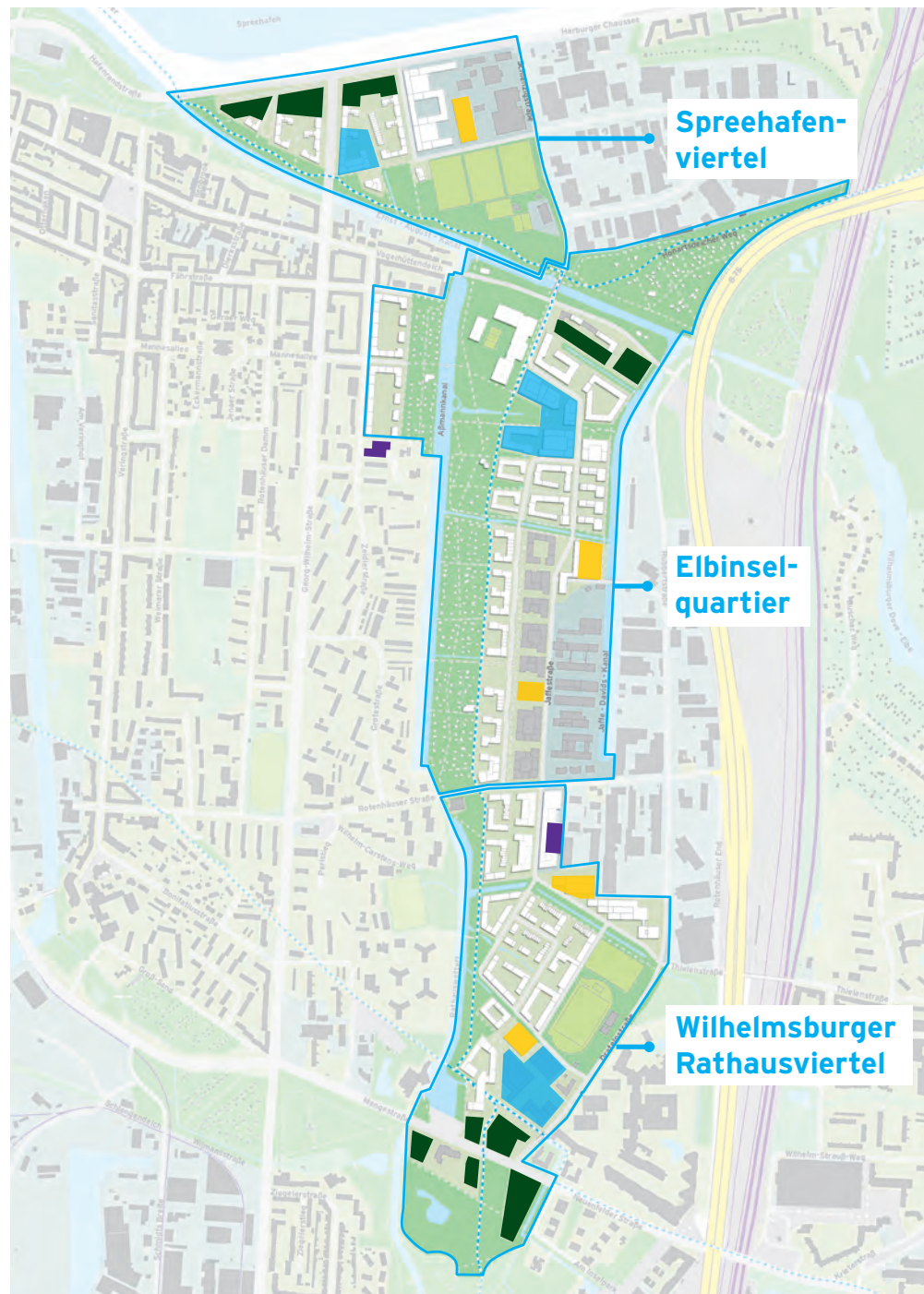


Abb. 2.10: Gesamtübersicht Quartiersparken
(GGR Planung / Kaller & Kaller)

Zuordnung der privaten Stellplätze

In Abbildung 2.11 ist die Aufteilung dieser Bau-
felder auf die einzelnen Bündlungsstandorte
dargestellt.

Es empfiehlt sich für die Ausgestaltung der
Grundstückskaufverträge bei Stellplätzen nur
eine Vermietung zuzulassen (auch bei Eigen-
tumswohnungen). Stellplätze verbleiben damit
vollständig im Besitz der Gebäudeeigentü-
merinnen und -eigentümer und werden nicht
als „Paketlösung“ zusammen mit Wohnungen
vermarktet.

Konzept Quartiersparken

Flächen

- Private Tiefgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Private Hochgarage (Eigenbedarf Baufeld)
- Quartiersgarage
- Mobility Hub

Baufelder

- ohne eigene Kfz-Stellplätze
- Herstellung Kfz-Stellplätze

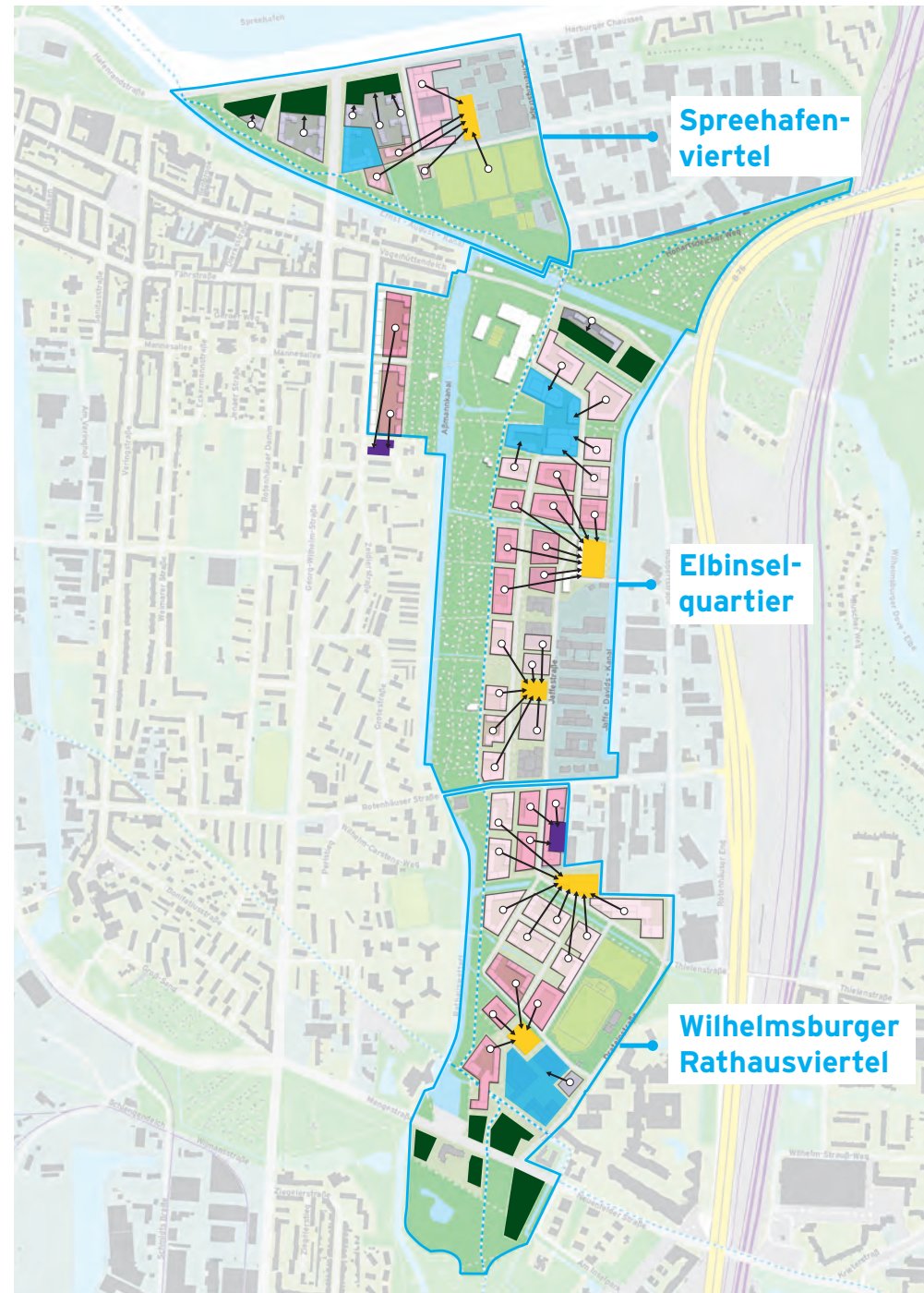


Abb. 2.11: Gesamtübersicht Bedarfsbündelung
(GGR Planung / Kaller & Kaller)

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 15-20 Pkw-Parkstände je 100 Wohneinheiten im öffentlichen Raum zu errichten. Eine Unterschreitung von 15 Parkständen je 100 Wohneinheiten darf jedoch nur in besonderen Ausnahmefällen mit entsprechender Begründung unterschritten werden.

Die Konzeption der IBA Hamburg GmbH sieht vor, die öffentlichen Parkstände im Straßenraum gebündelt herzustellen, 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, Radroute Plus / Fahrradstraße, Carsharing usw.) wird insgesamt ein geringeres Bedarfsniveau für Verkehre durch Besuchende erwartet als in Bestandsquartieren. Die Quote in den Wilhelmsburger Projektgebieten soll daher im Mittel bei 15 pro 100 Wohneinheiten liegen. Eine spätere Unterschreitung des von der ReStra vorgesehenen Zielwertes, z. B. durch die Umwidmung wenig genutzter öffentlicher Parkstände für andere Nutzungen kann in Ausnahmefällen durch einen entsprechenden Nachweis erfolgen. Von einer grundsätzlichen Unterschreitung der Quote von 15 Parkständen pro 100 Wohneinheiten wird allerdings abgesehen, um künftigen Parkdruck zu vermeiden.

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

- ansprechende Freiraumgestaltung,
- Einrichtung von Mobilitätszonen mit Flächen für Sharing-Angebote und Mikromobilität,
- 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. Die einzelnen Baufelder sollen dabei ausreichend versorgt sein. Für die Parkstände im öffentlichen Raum wird eine Parkraumbewirtschaftung erforderlich, um den ruhenden Verkehr zielführend zu steuern. Ein Bewohnerparkvorrecht im öffentlichen Raum ist dabei nicht vorgesehen, 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 gemäß der Lage und Struktur der zu berücksichtigenden Gebiete anzupassen. Diese Tarifzonen sowie die Bewirtschaftung der Parkräume werden in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Verkehr abgestimmt. Dabei muss sichergestellt werden dass es nicht zu einer Verlagerung der Parkflächen in angrenzende Quartiere kommt. Maßnahmen wie eine Parkraumbewirtschaftung der Bestandsquartiere und die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten für die dortigen Einwohner werden geprüft.

Das konkrete Parkraummanagement hinsichtlich der Bewirtschaftung der Parkräume und den Tarifzonen wird in enger Abstimmung zwischen dem Landesbetrieb Verkehr, dem Bezirk, der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende und der IBA Hamburg umgesetzt.

Ebenso elementar ist eine regelmäßige Parkraumüberwachung, vor allem der Kurzzeitparkstände und Lieferzonen, durch den Landesbetrieb Verkehr im Hinblick auf die Einhaltung der Parkregelungen und die Verkehrssicherheit des ruhenden Verkehrs. Der Landesbetrieb Verkehr übernimmt mit Übergabe der Straßenverkehrsflächen an den Bezirk die Parkraumüberwachung. Um zu verhindern, dass sich während des Aufwachsens der Projektgebiete und der Bauphase unerwünschte Mobilitätsroutinen durch illegales Parken etablieren, wird bis dahin der Realisierungsträger die Parkraumüberwachung übernehmen.

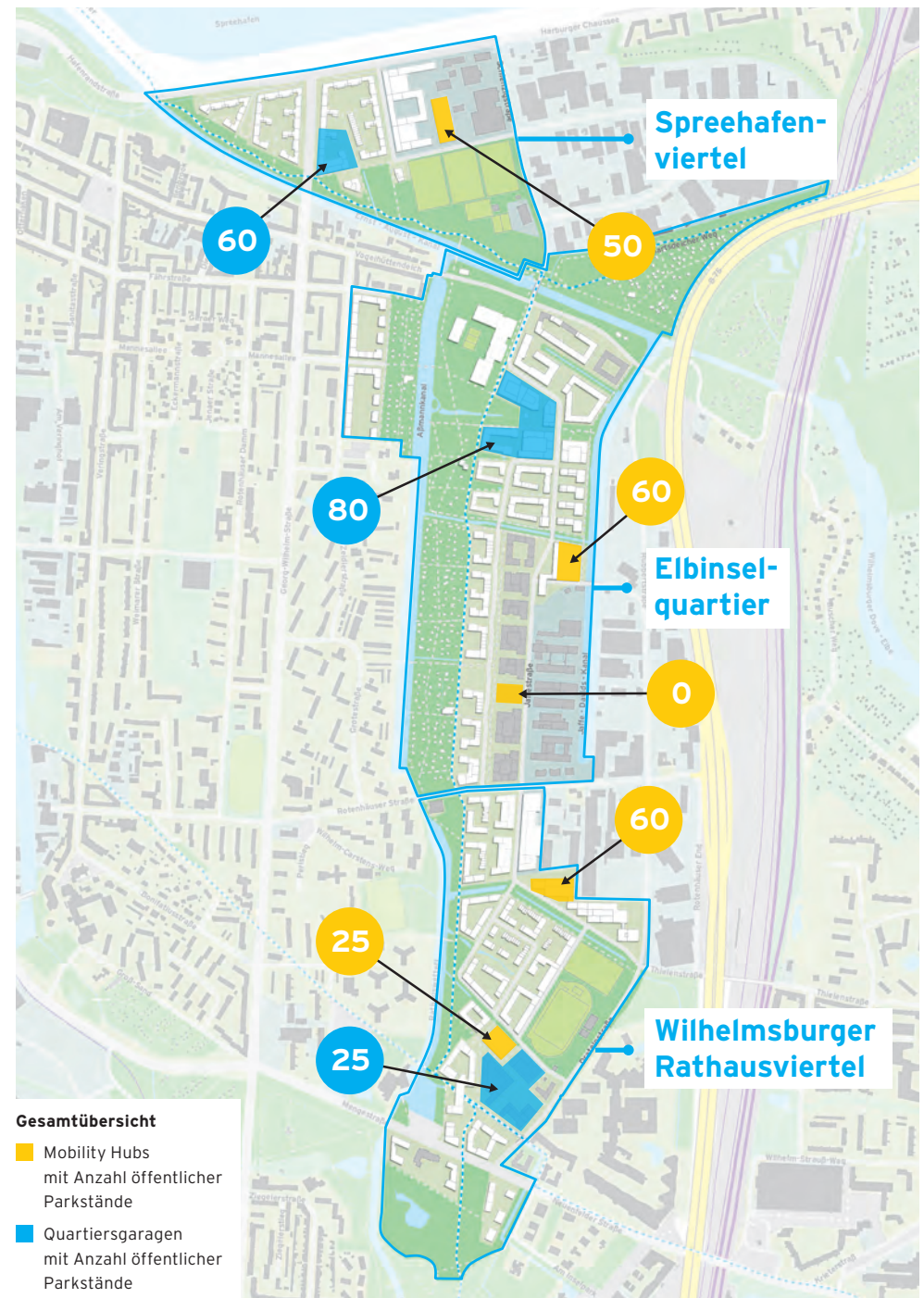
Für die Schule im Elbinselquartier soll in der Jaffestraße eine Kiss & Ride Zone eingerichtet werden. Durch die Maßnahme wird die Verkehrssicherheit von Bring- und Holverkehren erhöht und das Wildparken zu Stoßzeiten vor sozialen Einrichtungen vermieden. Die Kiss & Ride Zone soll als eingeschränktes 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 gewonnenen Flächen wären nutzbar für:

- eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- die Einrichtung von zusätzlichen Aufstellflächen für Elektroscooter und andere Mikromobilitäts-Angebote 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, die gestärkte Nord-Süd-Verbindung und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten gewährleistet werden.

Die Radroute übernimmt eine zentrale Funktion bei der Erschließung aller Projektgebiete entlang der Nord-Süd-Achse und ist zugleich ein wichtiger Bestandteil der übergeordneten Hamburger Radverkehrsinfrastruktur. Die Radrouten 4 und 12 verbinden die Hamburger Innenstadt über die Norderelbbrücken beziehungsweise den Alten Elbtunnel mit dem Süderelbbaum. Die Achse über die Elbbrücken in Richtung Harburg wird schrittweise zu einer Radroute Plus/ Fahrradstraße ausgebaut und perspektivisch bis in die niedersächsischen Umlandkreise fortgeführt. In Nord-Süd-Richtung durchquert die Fahrradstrecke dabei das Elbinselquartier sowie das Wilhelmsburger Rathausviertel entlang der Landschaftsachse, parallel zum Aßmannkanal und zur Rathauswettern. Dabei stärkt sie die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren, verbessert die Erreichbarkeit zentraler Nutzungen und schafft attraktive, alltagstaugliche Wegebeziehungen für unterschiedliche Nutzergruppen.

Durch ihre hochwertige und möglichst kreuzungsfreie Gestaltung leistet die Route einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Umweltverbunds und zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs im gesamten Entwicklungsgebiet. Zugleich ist die Umsetzung mit einer Reihe spezifischer Herausforderungen verbunden. Um eine durchgehende Wegeführung zu gewährleisten, sind unter anderem Brückenbauwerke über die Mengestraße und den Ernst-August-Kanal vorgesehen. Hinzu kommen die sensiblen Übergänge zwischen den Quartieren und den angrenzenden Grünanlagen. Der Gert-Schwämmle-Weg schafft zudem eine Anbindung an den Wilhelmsburger Loop. Eine weitere wichtige Verbindung entsteht durch das Spreehafenviertel entlang des Ernst-August-Kanals zum Klütjenfelder Hauptdeich. Der Ausbau als Radroute Plus oder Fahrradstraße ist Bestandteil der späteren Verkehrsplanung.

Von dort kann über die gut ausgebaute Radroute 4 auch der Alte Elbtunnel erreicht werden – eine weitere Radanbindung in Richtung Innenstadt und der westlichen Stadtteile. In der Gegenrichtung erschließt die Radroute 4 die Bestandsquartiere der Elbinsel in Nord-Süd-Richtung und mündet in Höhe des Wilhelms-

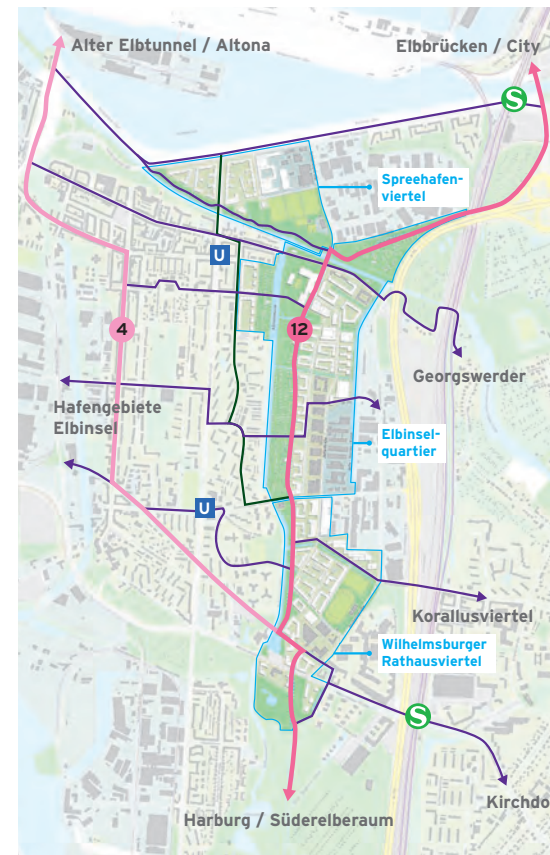


Abb. 4.1: Radnetz nach Netzkategorien (GGR Planung / Kaller & Kaller)



Abb. 4.2: Radverkehr in Wilhelmsburg (IBA Hamburg / Matthias Friedel)

Bedeutende Achsen im Radnetz

Flächen

- Radroute Plus / Fahrradstraße
- Radroute
- Bedeutende Lokalverbindung (Ost <-> West)
- Bedeutende Lokalverbindung (Nord <-> Süd)
- S-Bahnhof
- Potentielle Haltestelle der U-Bahn-Linie U4

burger Rathauses wieder in die Radroute Plus / Fahrradstraße.

Während die Hauptverkehrsachsen in Nord-Süd-Richtung durch die Radroute Plus / Fahrradstraße und die Radroute 4 optimal und mit hoher Bündelungsfähigkeit abgebildet wird, ergeben sich für die kürzeren Querverbindungen in Ost-West-Richtung Anforderungen vor allem hinsichtlich der Feinerschließung und Anbindung des Radverkehrs an die Radroute Plus / Fahrradstraße. 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. 4.1).

Auch aufgrund der potenziellen U-Bahn-Verlängerung im Korridor der Georg-Wilhelm-Straße sollten möglichst 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. Die Bahnhöfe müssten auch mit Radstationen ausgestattet werden, wie sie bereits an den S-Bahnhöfen Veddel und Wilhelmsburg existieren. Hier sind bereits Abstellmöglichkeiten für bis zu 600 Fahrräder entstanden. Auch am Fähranleger an der Ernst-August-Schleuse würde eine Ausstattung mit einer Radstation die Attraktivität als Umsteigepunkt erhöhen.

Weitere Säulen der Radverkehrsförderung in den Gebieten ist die Verpflichtung der Bauherinnen und Bauherren zu attraktiven, gut erreichbaren, witterungsgeschützten 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 MobiHam 2022 74 % der Haushalte (mindestens) ein Fahrrad. 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.).

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. 4.3).

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. 4.3 sowie Abb. 4.17):

Nutzungskategorie	Anzahl	Unterbringung	Fahrradparker
Verpflichtende Radplätze für die Bewohnerschaft	Vorgabe Anlage 1 des Bauprüfdienstes „Mobilitätsnachweis“ (FHH BPD 2022-2) • bis 50 m² Wohnfläche: 1 • bis 75 m² Wohnfläche: 2 • bis 100 m² Wohnfläche: 3 • bis 125 m² Wohnfläche: 4 • > 125 m² Wohnfläche: 5	Optionen je nach Grundstück bzw. Bauvorhaben: • ebenerdige Abstellräume im Erdgeschoss, • Abstellraum ebenerdig im Untergeschoss, • Fahrradplätze, die in der Tiefgarage integriert sind, • abschließbare und witterungsgeschützte Fahrradräume im Hofbereich	Fahrradbügel: Standardlösung Doppelstockparker: Alternative zum Fahrradbügel bei begrenztem Platzbedarf Wand- oder Deckenhalter mit Hydraulik: nur für wenig genutzte Räder geeignet (maximal 15 %) und nach Möglichkeiten gänzlich zu vermeiden
Besucherinnen- und Besucherfahrradplätze	siehe Abb. 4.17	siehe differenzierte Darstellung in Kap. 4.6	Fahrradbügel

Abb. 4.3: 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.



Abb. 4.4: Beispiele für Verortung der Abstellanlagen im Gebäude (GGR Planung)

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, 4.7: 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 beschädigungsfrei 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. 4.12).

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.



Abb. 4.8: Beispiel für Verortung der Abstellanlagen im Gebäude (GGR Planung)



Abb. 4.9: Beispiel für das Parken auf dem Grundstück (GGR Planung)

- 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 Fahrradbügel. Der Anteil an Wand- und Deckenhalterungen mit Hydraulik sollte maximal 15 % betragen und ist nach Möglichkeiten gänzlich zu vermeiden (Abb. 4.14, 4.15).
- 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. Fahrradbügel) auszustatten, um eine notwendige Flexibilität für Spezialräder mit Sondergrößen vorzuhalten. Auch hierfür sind Anschlussmöglichkeiten nachzuhalten. 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)

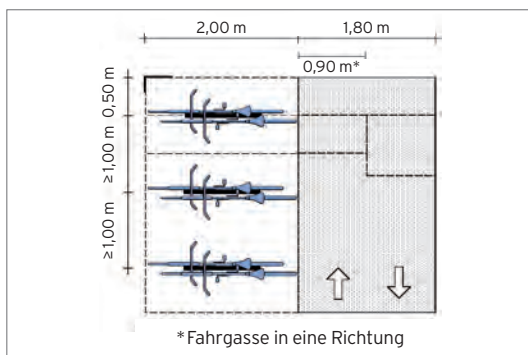


Abb. 4.10: Platzbedarf bei Anlehnbügel („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 107)

Grundmaße

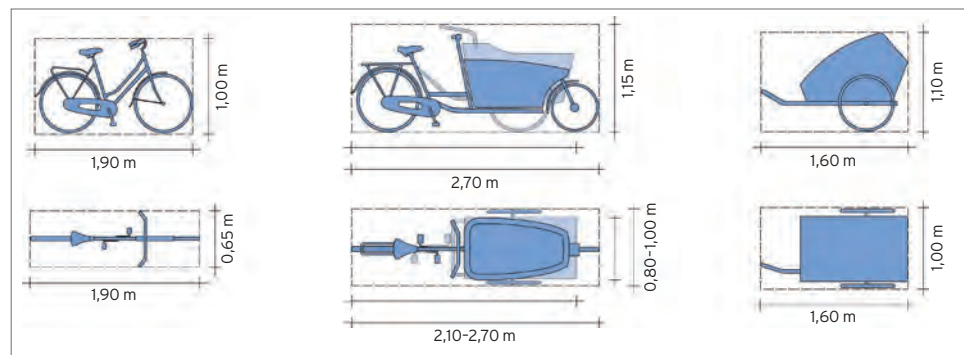


Abb. 4.11: Maße Räder und Anhänger („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 107)

Lastenradpoller

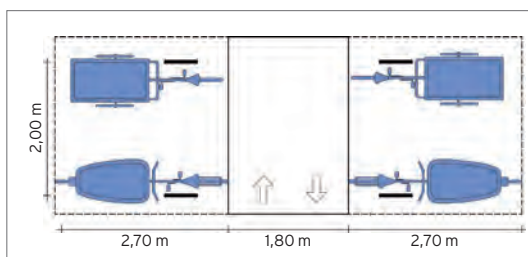


Abb. 4.12: Platzbedarf Lastenräder („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 107)

Dimensionierung bei Schrägaufstellung

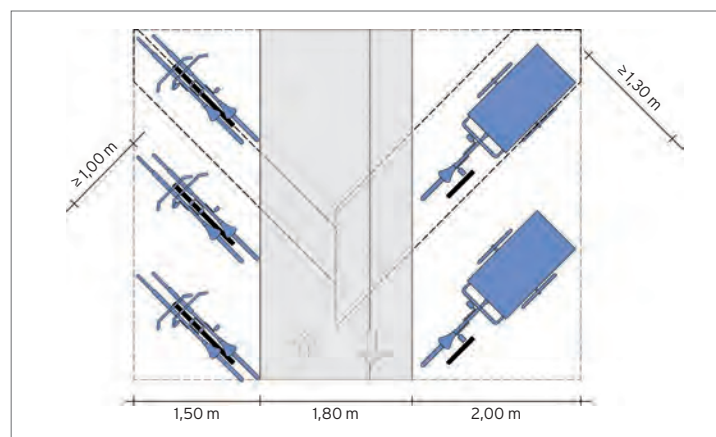


Abb. 4.13: Platzbedarf bei Schrägaufstellung („Leitfaden Fahrradparken im Quartier“, Details siehe Abbildungsverzeichnis, S. 107)

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, sollten 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. 4.14: Beispiel für Doppelstockparken im überdachten Durchgangsbereich (GGR Planung)

Dimensionierung Doppelstockparker

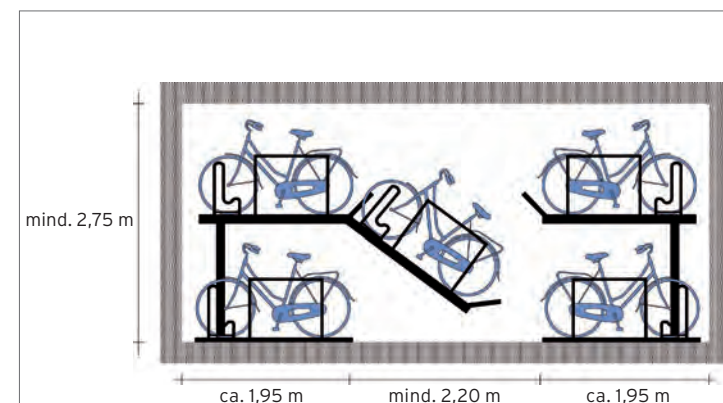


Abb. 4.15: Maße Doppelstockparker (Leitfaden Fahrradparken im Quartier)

4.6 Fahrradparken Besucherinnen und Besucher

Bei vielen Wegezwecken im Einkaufs- und Erledigungsverkehr bestehen eher kurze Aufenthaltszeiten 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. 4.16). 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. 4.16: 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 ² BGF / 80 m ² WF - mind. 1 Fahrradbügel mit 2 Plätzen, mind. 1 m Bügelabstand - 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 gem. BPD auf privatem Grundstück	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
		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.	
		Bei gewerblichen Flächen Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher gemäß BPD auf privatem Grundstück	Bei gewerblichen Flächen Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher gemäß BPD auf privatem Grundstück mit max. 10 m Abstand zum Hauseingang
		Bei gewerblichen Flächen mit hohem Besucheraufkommen (bspw. Nahversorger) je angefangene 100 m ² bis max. 1.000 m ² BGF-Gewerbe zwei Fahrradplätze für Besucherinnen und Besucher im öffentlichen Raum mit max. 15 m Abstand zum Hauseingang	
		Bei gewerblichen Flächen mit niedrigem Besucheraufkommen je angefangene 300 m ² 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. In begründeten Ausnahmefällen darf die Mindestanzahl von Bügeln je Standort reduziert werden.			

Abb. 4.17 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.

Das Ziel ist ein ambitioniertes Angebot zu schaffen, welches gleichzeitig aber auch an etablierte Strukturen anknüpft. 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 ermöglicht und perspektivisch eine Ausweitung angestrebt.
- 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	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. 68 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.

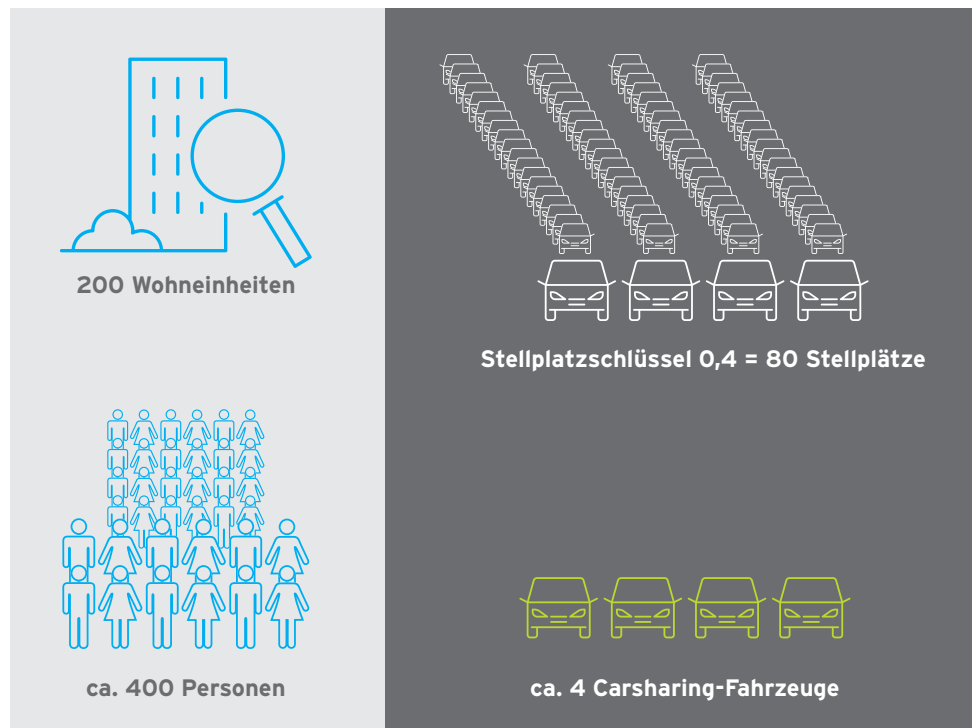


Abb. 6.2: Größenabschätzung Carsharing-Flotte (GGR Planung / Köckemann|Schwarz)

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.

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. Die konkrete Umsetzung ist mit den potenziellen Carsharing-Anbietern im Weiteren abzustimmen.

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 5 Mobility Hubs entstehen je bis zu 9 Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge zuzüglich einer Vorzone mit bis zu 4 Stellplätzen:

Mobility Hub mit 9 stationsgebundenen Fahrzeugen und Vorzone im Außenbereich	Baufeld
Spreehafenviertel	5
Elbinselquartier	24, 31
Wilhelmsburger Rathausviertel	4, 13

Abb. 6.3: Baufelder mit Mobility Hub mit je 9 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 9 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 5 Mobility Hubs an aufkommensintensiven Standorten, die für Carsharing-Anbieter aufgrund der unterschiedlichen Zielgruppen von Bedeutung sind. Für alle Quartiersgaragen sind technische Ausrüstungen vorgesehen, die die Nutzung von Carsharing-Angeboten auch unterirdisch ermöglichen. Dadurch ist eine Reduktion der Zugangszeiten zum Carsharing für nicht direkt von Mobility Hubs erschlossene Wohnerschaften 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 4 stationsbasierten Fahrzeugen geplant:

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

Abb. 6.5: Standorte Quartiersgaragen mit je 4 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 Leihradsystemen, Ridesharing (z.B. Moia), Mikromobilitäts-Angeboten (z. B. E-Scooter) 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 Zeidlerstr. / nördl. 38
Wilhelmsburger Rathausviertel	östl. 7, westl. 26, optional nördl. 17

Abb. 6.7: Mobilitätsstationen mit je 5 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 einem stationsgebundenem Fahrzeug angestrebt, um eine gute Verfügbarkeit und ggf. eine Staffelung

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.

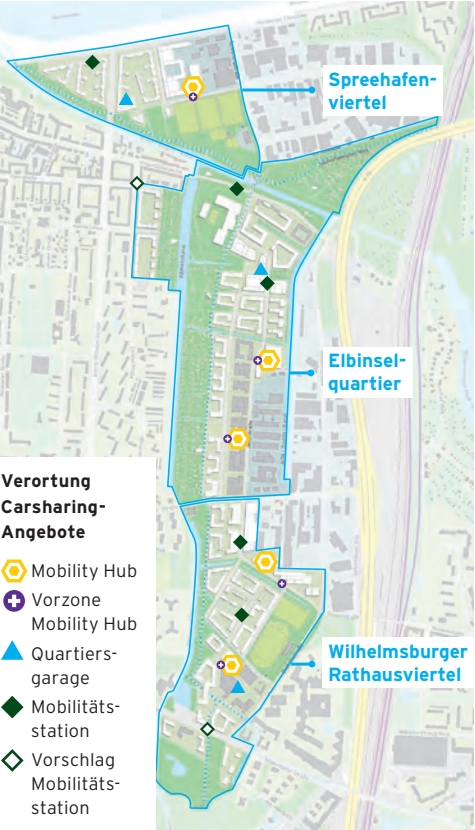


Abb. 6.8: Standorte Mobility Hubs, Quartiersgaragen und Mobilitätsstationen (GGR Planung / Kaller & Kaller)

Gesamtübersicht

Das zuvor dargestellte Standortkonzept für Carsharing umfasst mind. 40 exklusive Stellplätze für freifließendes Carsharing sowie mindestens 62 für stationsbasierte Fahrzeuge. Das Standortkonzept liegt somit insgesamt über dem zuvor abgeleiteten Mindestwert.

Parallel zum sukzessiven Aufwachsen des Quartiers wächst auch das Angebot der Carsharing-Stellplätze, beginnend mit gut sichtbaren Standorten im öffentlichen Raum. 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- basiert	frei- fließend
Mobility Hub			
Spreehafenviertel	BF 5	9	
Elbinselquartier	BF 24	9	
Elbinselquartier	BF 31	9	
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 4	9	
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 13	9	
Vorzone Mobility Hub			
Spreehafenviertel	BF 5		4
Elbinselquartier	BF 24		4
Elbinselquartier	BF 31		4
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 4		4
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 13		4
Quartiersgaragen			
Spreehafenviertel	BF 3	4	
Elbinselquartier	BF 7 - 10	4	
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 21 - 24	4	
Mobilitätsstationen			
Spreehafenviertel	nördl. BF 2	1	4
Elbinselquartier	nördl. BF 3	1	4
Elbinselquartier	Höhe BF 10	1	4
Elbinselquartier	optional Zeidlerstr. / nördl. BF 38	(1)	(4)
Wilhelmsburger Rathausviertel	BF 26	1	4
Wilhelmsburger Rathausviertel	Höhe BF 7	1	4
Wilhelmsburger Rathausviertel	optional nördl. BF 18	(1)	(4)
Summe		62	40

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

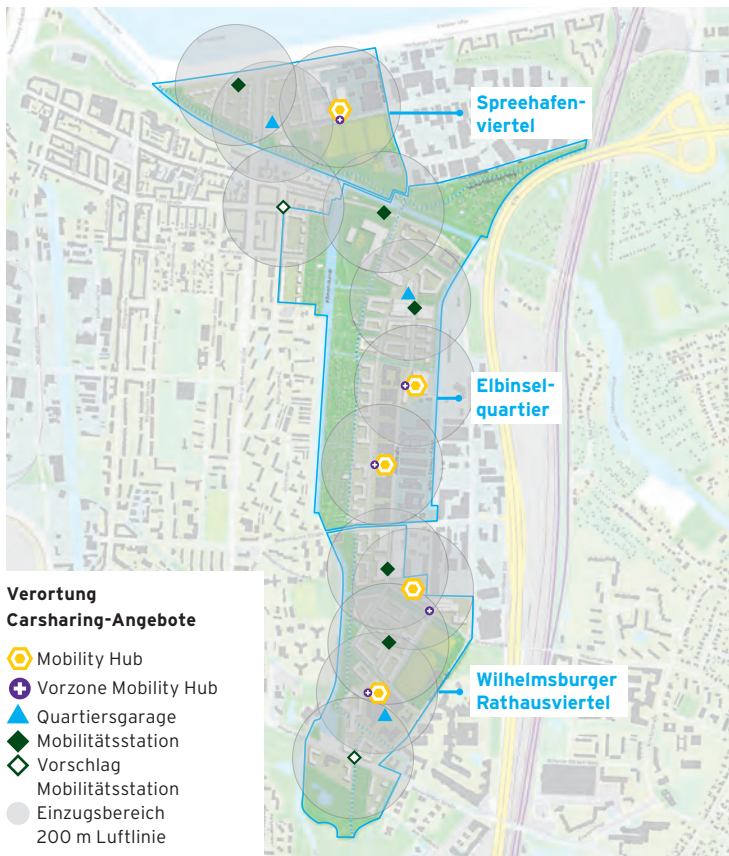


Abb. 6.10: Typisierung der vorgeschlagenen Carsharing-Standorte (GGR Planung / Kaller & Kaller)

6.5 Übergreifende Organisation der Carsharing-Stellplätze

Es wird eine quartiersübergreifende Strategie verfolgt. Eine Konstellation, bei der die Umsetzungsverantwortung im Carsharing dezentral einzelnen Bauherrinnen und Bauherren überlassen wird, ist zu vermeiden. Hier besteht die Gefahr des Über- oder Unterangebotes, 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 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 Flächenverfügbarkeit des Stellplatzangebots für freifließendes und stationsgebundenes Carsharing und eine einheitliche Wahrnehmbarkeit wäre durch eine vollständige Integration als hvv switch-Punkte denkbar. Hierbei würde 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.

Angeichts 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.

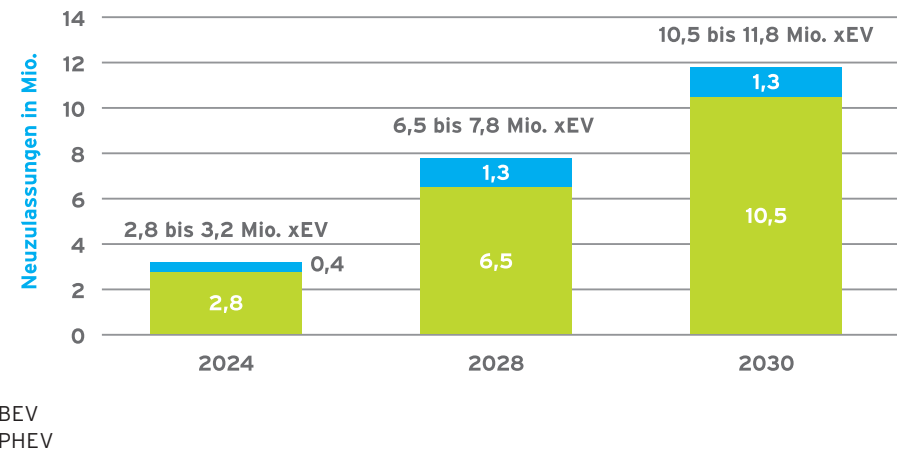


Abb. 7.1: Szenario Pkw-Neuzulassungen BEV und PHEV (xEV) unter Berücksichtigung Klimaschutzziele (NMP 2021 / IBA Hamburg)

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 Hamburger Energiewerken 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.

Über die flächendeckende Ausstattung des Parkraums mit 11 bis 22 kW Ladepunkten hinaus werden in jedem Quartier jeweils zwei bis drei Schnellladesäulen (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 Besucherverkehre 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 Stellplätze 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
www.iba-hamburg.de

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

Ben-Thure von Lueder
Christine Walther
Elke Gertz
Carsten Gertz

Gestaltung

Köckemann|Schwarz
www.koeckemann-schwarz.de
Kaller & Kaller
www.kaller.de

Stand

August 2026

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): Leitfaden Fahrradparken im Quartier. Zuletzt abgerufen am 25.06.2026, 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/16014172/49ae19aeb36b0dbafdf6a766b8a90f2e/data/bpd-2022-2-mobilitaetsnachweis-notw-stell-und-fahrradplaetze\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/16014172/49ae19aeb36b0dbafdf6a766b8a90f2e/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/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-und-kinderwagen-bpd-fahrraeder\).pdf](https://www.hamburg.de/contentblob/153058/737995bad0792f57bdf01491fc78a452/data/bpd-5-1996-anforderungen-an-fahrradplaetze-und-abstellraeume-fuer-fahrraeder-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/9225042/3cf51c080ed0a2bc80deccaeeb4be50f/data/restra.pdf>
5. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz GEIG (§ 6), <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Service/Gesetzesvorhaben/gebaeude-elektromobilitaetsinfrastruktur-gesetz.html>
6. Hamburgische Bauordnung HBauO (§§ 45 und 48), <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-BauOHA2025rahmen>
7. Hamburgische Parkgebührenordnung ParkGebO HA (§ 1), <https://www.landesrecht-hamburg.de/bsha/document/jlr-ParkGebOHAV12P1>

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
2. Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur [BMVI] (Hrsg.) (2025): Ergebnisbericht Mobilität in Deutschland - MiD. Zuletzt abgerufen am 21.05.2026 von: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Ergebnisbericht.pdf

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 25.06.2026: <https://www.enbw.com/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 (2025): Hamburger Klimaplan - Zwischenbericht zum Umsetzungsstand 2025. Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hrsg.). Drucksache 23/2560. <https://www.hamburg.de/resource/blob/169874/720ef89ce177724dfb14a7acc04bff07/d-zwischenbericht2025-data.pdf>
6. FHH (2025): Koalitionsvertrag über die Zusammenarbeit in der 23. Legislaturperiode der Hamburgischen Bürgerschaft zwischen der SPD, Landesorganisation Hamburg und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Landesverband Hamburg. Zuletzt abgerufen am 21.05.2026 von: <https://www.hamburg.de/resource/blob/1055734/78e4cf401ff08471bf819b55f165e93d/d-koalitionsvertrag-data.pdf>
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.GetRessource100/GetRessource100.svc/3ea02f11-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 25.06.2026 von: https://www.iba-hamburg.de/files/downloads/Projekte/Projekte-Wilhelmsburg-%C3%BCbergeordnet/Broschueren/Quartiersentwicklung-Wilhelmsburg_IBA-Hamburg_Stand-2025_web.pdf
10. Nationale Plattform Elektromobilität [NPE] (2018): Fortschrittsbericht 2018 - Markthochlaufphase. Zuletzt abgerufen am 25.06.2026 von: <https://www.acatech.de/publikation/fortschrittsbericht-2018-markthochlaufphase/download-pdf?lang=de>
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 25.06.2026 von: <https://www.acatech.de/publikation/roadmap-markthochlaeufer-alternativer-antriebe-und-kraftstoffe-aus-technologischer-perspektive/download-pdf?lang=de>
12. Nationale Plattform Zukunft der Mobilität [NPM], Arbeitsgruppe 5 „Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung“ (2020): Bericht Oktober 2020. Flächendeckende Ladeinfrastruktur. Zuletzt abgerufen am 25.06.2026 von: <https://edocs.tib.eu/files/e01fn22/1788371143.pdf>
13. NOW-GmbH (2020): Ladeinfrastruktur nach 2025/2030. Zuletzt abgerufen am 25.06.2026 von: https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/11/Studie_Ladeinfrastruktur-nach-2025-2.pdf
14. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein [Statistikamt Nord] (2024): Bevölkerungsentwicklung in den Stadtteilen Hamburgs bis 2040. Zuletzt abgerufen am 21.05.2026 von: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Statistische_Berichte/bevoelkerung/A_I_8_j_HH-Stadtteile/A_I_8_j_24_HH-Stadtteile.pdf

15. Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein [Statistikamt Nord] (Hrsg.) (2025): Hamburger Stadtteil-Profile: Berichtsjahr 2024. Städtestatistik für Hamburg. Zuletzt abgerufen am 21.05.2026 von: https://www.statistik-nord.de/fileadmin/user_upload/Stadtteil-Profile-HH_BJ-2024.pdf
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; Kühnbach, 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 25.06.2026 von: <https://publica.fraunhofer.de/entities/publication/fa9e68d6-c4e8-472f-80c7-ec571b739e1a>

Abkürzungsverzeichnis

Abb. = Abbildung	bzw. = beziehungsweise	ggf. = gegebenenfalls	Kap. = Kapitel	o. ä. = oder ähnlich	usw. = und so weiter
AC = Wechselstrom	ca. = circa	ggü. = gegenüber	KEP = Kurier-, Express- und Paketdienstleister	ÖPNV = Öffentlicher Personen-Nahverkehr	v. a. = vor allem / vor allen Dingen
BA = Bezirksamt	CO₂ = Kohlenstoffdioxid	GGR = Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR	Kfz = Kraftfahrzeug	östl. = östlich	vgl. = Vergleich
BGF = Brutto-Grundfläche	CS = Carsharing	ha = Hektar	kW = Kilowatt	ParkGebO HA = Hamburgische Parkgebührenordnung	WE = Wohneinheiten
BPD = Bauprüfdienst der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]	DC = Gleichstrom	HBauO = Hamburgische Bauordnung	LBV = Landesbetrieb Verkehr	Pkw = Personenkraftwagen	westl. = westlich
BSW = Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]	d. h. = das heißt	HHA = Hamburger Hochbahn AG	max. = maximal	ReStra = Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]	z. B. = zum Beispiel
BVM = Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]	ebd. = ebenda	HHLA = Hamburger Hafen und Logistik AG	min. = minimal	s. u. = siehe unten	§ = Paragraph
BWI = Behörde für Wirtschaft und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg [FHH]	etc. = et cetera	HSG = Hanseatische Siedlungs-Gesellschaft mbH	mind. = mindestens	S. = Seite	% = Prozent
bspw. = beispielsweise	EU = Europäische Union	hvv = Hamburger Verkehrsverbund	MID 2023 = Mobilität in Deutschland 2023 Ergebnisbericht	südl. = südlich	& = und
	ff. = fortfolgend	i. d. R. = in der Regel	MIV = motorisierter Individualverkehr	sog. = so genannte	
	FHH = Freie und Hansestadt Hamburg	inkl. = inklusive	nördl. = nördlich	u. A. = und Andere	
	F&W = Fördern & Wohnen AöR		Nr. = Nummer	u. a. = unter anderem	
	GEIG = 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, 4.1, 5.3, 6.4, 6.6, 6.8, 6.10

© **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, 4.17, 6.1, 6.3, 6.5, 6.7, 6.9

© **GGR Planung**

Abb.: 3.7, 4.3, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.14, 4.16, 5.1, 9.2

© **IBA Hamburg GmbH**

Abb.: 1.1, 7.1, 8.4, 9.1

© **IBA Hamburg GmbH / Martin Kunze**

Abb.: 5.1

© **IBA Hamburg GmbH / Matthias Friedel**

Abb.: Titel, 3.11, 4.2, 5.1

© **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.: 4.10, 4.11, 4.12, 4.13, 4.15

© **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

© **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
www.iba-hamburg.de



IBA_HAMBURG
Stadt neu bauen