

Quartiersentwicklung Marie-Bautz-Weg Identifikation von Ansätzen für ein Mobilitätskonzept

31.03.2025

Inhalt

Ausgangslage
Bewertung der Lage
Benutzerfreundliches Fahrradparken
Mobilitätsmaßnahmen
Zusammenfassung

Ihr Ansprechpartner



studio@argus-hh.de
studio.argus-hh.de

Ausgangslage

Das Projektgebiet befindet sich auf dem Gelände des Berufsförderungswerks Hamburg (BFW) am Marie-Bautz-Weg. Es liegt im Stadtteil Farmsen-Berne und soll im Zuge des Vorhabens städtebaulich neu geordnet werden.

Die Bestandsgebäude auf dem 2,8 ha großen Gelände werden bis auf das „Haus E“, welches weiterhin vom BFW betrieben und durch einen Anbau ergänzt wird, zurückgebaut. Wegen des hohen Wohnraumbedarfs in Hamburg sollen an ihrer Stelle Wohngebäude mit 4 bis 5 Vollgeschossen und jeweils einem Staffelgeschoss entstehen. Diese bieten zukünftig Platz für 500 Wohneinheiten (s. Abbildung 2), wovon mindestens 50 % der Wohnungen für öffentlich geförderten Mietwohnungsbau vorgesehen werden.

Die am Standort ansässigen sozialen Nutzungen wie ein Kinder- und Familienhilfzentrum, ein Quartiersbüro und eine Kindertagesstätte werden im Gesamtkonzept berücksichtigt und vor Ort erhalten. Durch die drei aufgebrochenen Blockrandstrukturen der Wohnhäuser bilden sich Hofbereiche mit gemeinschaftlich genutzten und privaten Grünflächen.



Abbildung 1: Begrünte Innenhofstruktur der Bestandsbebauung. Foto: ARGUS studio/.

Durch die angedachten Nutzungen stellen die Bewohnenden den größten Teil der im Quartier mobilen Menschen dar. Hinzu kommen Mitarbeitende und Kursteilnehmende des BFW, sowie Besuchende im Tagesverlauf. Durch das BFW ist zudem mit einem erhöhten Anteil an mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmenden zu rechnen.

Das Gebiet wird über den Marie-Bautz-Weg erschlossen und soll Verkehre möglichst frühzeitig in Tiefgaragen leiten. Innerhalb des Plangebiets werden neue Wegeverbindungen geschaffen, die an bestehende Wege und Straßen anschließen.

Nutzung	Anzahl
BWF-Büro	120 Mitarbeitende
BWF-Teilnehmer:innen	600 tgl. Kursteilnehmer:innen
Bildungseinrichtung	120 Kita Plätze
Wohnen	500 Wohneinheiten

Tabelle 1: Übersicht der Nutzenden.



Abbildung 2: Lageplan Vorhaben Marie-Bautz-Weg. Quelle: Claussen-Seggelke.

Bewertung der Lage

Kfz-Verkehr

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über den Marie-Bautz-Weg, welcher in die August-Krogmann-Straße mündet. Die August-Krogmann-Straße verbindet das Gebiet mit dem Hauptverkehrsstraßennetz, insbesondere der Straße Am Luisenhof, dem Friedrich-Ebert-Damm, dem Berner Heerweg und dem Rahlstedter Weg im Süden sowie mit dem Knotenpunkt Pezolddamm / Karlshöhe im Norden.

Das Planungsgebiet befindet sich in gut 10 km Luftlinie vom Stadtzentrum entfernt. Der Standort ist gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Autobahn A1 wird über die Autobahnauffahrten Barsbüttel und Stapelfeld innerhalb von 15 Minuten erreicht. Die A24 ist in 20 Minuten erreichbar.

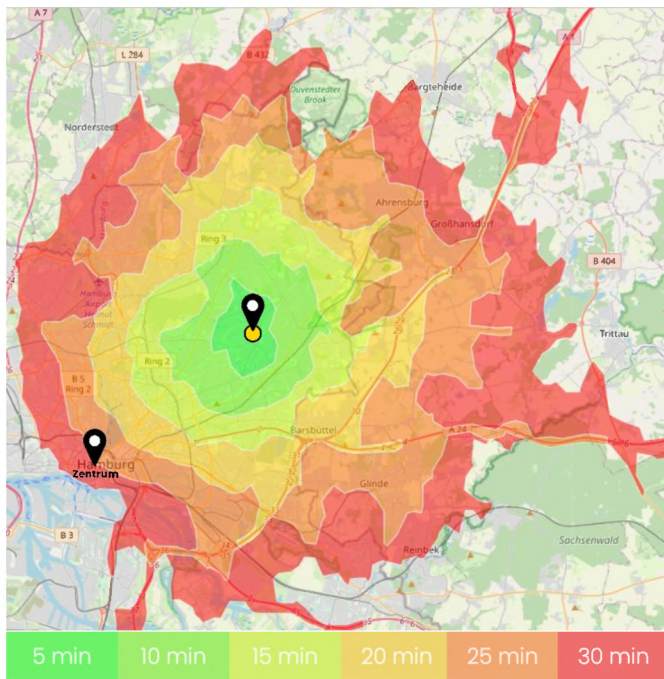


Abbildung 3: Erreichbarkeit mit dem Auto in 5 min. Intervallen.
Quelle: openrouteservice.org.

ÖPNV

Die U-Bahnstation Farmsen liegt in einer Entfernung von rd. 500 m südlich des Planungsgebiet, über die sich der Hauptbahnhof in ca. 20 Minuten erreichen lässt. Die U-Bahnstation wird tagsüber alle 5 Minuten von der Linie U1 bedient. An Wochentagen verkehren die Züge etwa bis Mitternacht, am Wochenende fahren die Züge auch nachts durchgängig.

In Nähe des Quartierseinganges an der Kreuzung Marie-Bautz-Weg / August-Krogmann-Straße befindet sich darüber hinaus beidseitig die Bushaltestelle Berufsförderungswerk Hamburg, an der die Linien 27 über die U-Bahnstation Farmsen, Bahnhof Tonndorf und Jenfeld-Zentrum bis zur U-Bahnstation Billstedt sowie die Linie 168 über die U-Bahnstation Farmsen bis zum Bahnhof Rahlstedt verkehren. Die Linie 27 fährt dabei überwiegend im 20 Minuten Takt (an Sonn- und Feiertagen erst ab mittags in dieser Taktung) und wochentags in den Morgenstunden zur Hauptverkehrszeit in 10 bis 15-minütiger Taktung. Die Linie 168 hingegen verkehrt nur wochentags bis ca. 21 Uhr und stellt den Betrieb an Sonn- und Feiertagen ein.



Abbildung 4: Bushaltestelle Berufsförderungswerk Hamburg am Quartierseingang in Verkehrsrichtung U-Bahn Farmsen.
Foto: ARGUS studio/.

Insgesamt lässt sich die Anbindung des Projektgebiets durch den ÖPNV als gut bewerten. Durch die Linie U1 und dessen fast durchgehend hohe Taktung besteht eine gute Erreichbarkeit des Hamburger Zentrums. Darüber hinaus besteht durch das Buslinienangebot eine gute Anbindung an die benachbarten Stadtteile Farmsens.

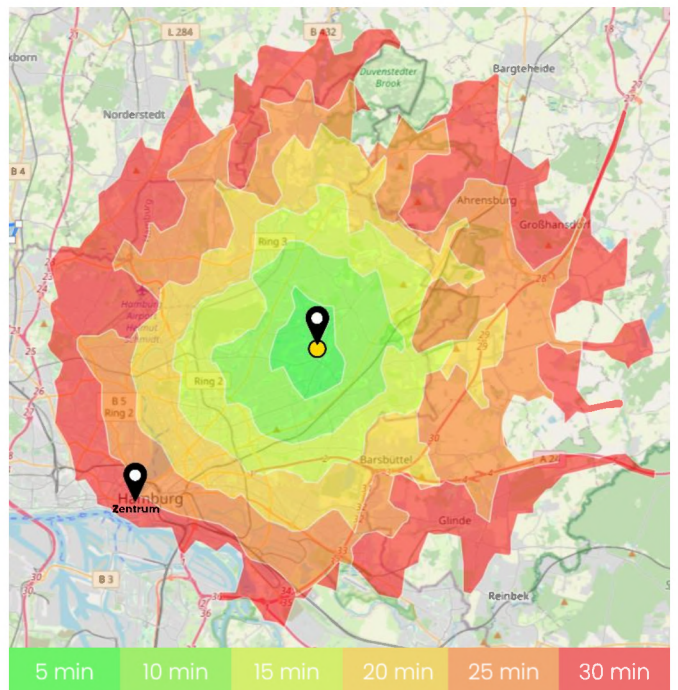


Abbildung 5: Erreichbarkeit mit dem Bus in 5 min. Intervallen.
Quelle: openrouteservice.org.

Nahversorgung

In direkter Nachbarschaft zur U-Bahnstation Farmsen ist ein REWE-Markt verortet. Darüber hinaus sind nahe der U-Bahnstation das Stadtteilzentrum Farmsen mit einem Einkaufszentrum und einzelnen Ladengeschäften entlang der August-Krogmann-

Straße sowie Flächen für den Wochenmarkt gelegen. Das Nahversorgungsangebot gestaltet sich grundsätzlich als ausreichend. Insgesamt ist dieses allerdings fußläufig erschwert zu erreichen, wodurch es bei größeren (Wochen-)Einkäufen der Unterstützung eines Verkehrsmittels bedarf. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätsangebote für das Quartier sollte darauf geachtet werden, dass hier ein passendes Angebot gestellt wird damit auch größere Einkäufe ohne das eigene Auto getätigt werden können.

Radverkehr

Die Radroute 6 (Jungfernstieg – Volksdorf) verläuft parallel zum Planungsgebiet und kann mit dem Fahrrad innerhalb von 5 Minuten erreicht werden. Ebenso besteht auf Höhe der Kreuzung Berner Heerweg / Stargarder Str. Anschluss an die Veloroute 14 (Altona – Alstervorland) sowie an die Freizeitroute 2 (Osterbekradweg), die auf Höhe des Projektgebietes parallel zur U-Bahntrasse verläuft. Die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad ins Hamburger Stadtzentrum gestaltet sich mit einer Fahrzeit von etwa 40 Minuten als machbar. Mit dem E-Bike fällt die Fahrzeit etwas kürzer aus, sodass die Innenstadt in fast 30 Minuten erreichbar ist. Die benachbarten Stadtteile sind mit einer Fahrzeit von 10-15 min gut angeschlossen.

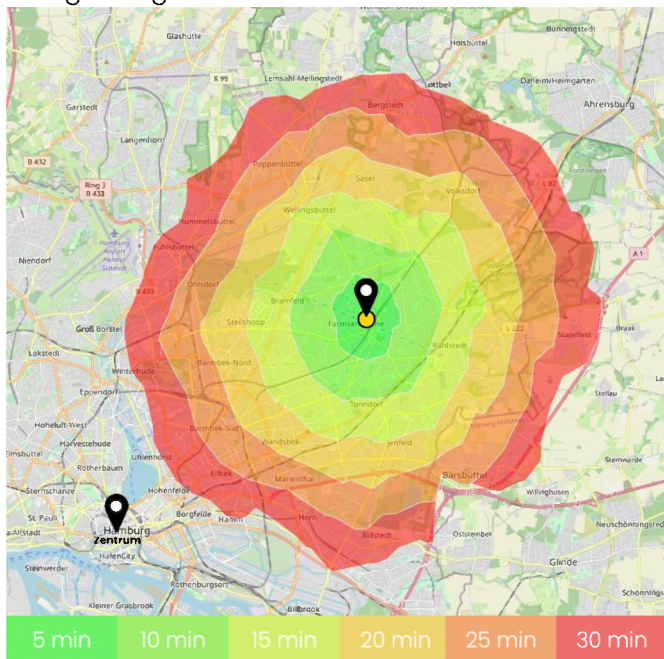


Abbildung 6: Erreichbarkeit mit einem herkömmlichen Fahrrad in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

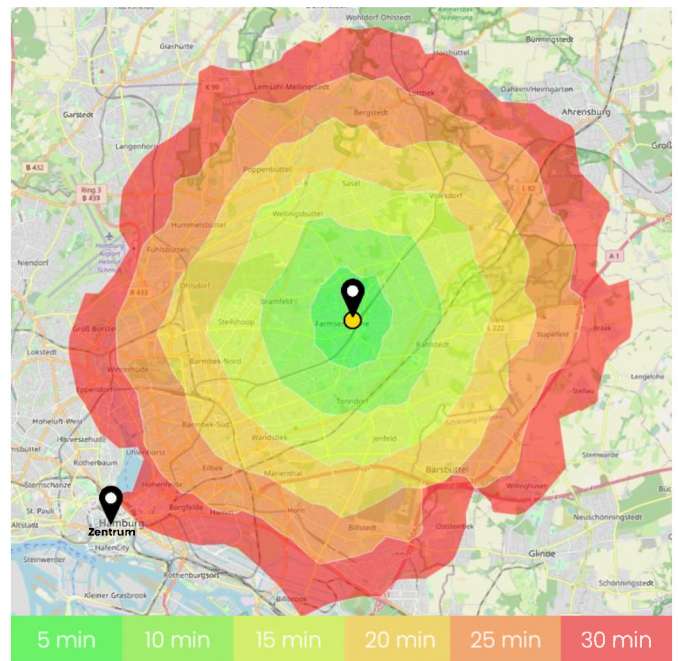


Abbildung 7: Erreichbarkeit mit einem E-Bike in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

Shared-Mobility-Angebote

Im Südosten der U-Bahnstation an der Kreuzung Berner Heerweg / Rahlstedter Weg, rd. 700 m vom Planungsgebiet entfernt, ist eine StadtRad-Station inklusive Luftpumpstation verortet.



Abbildung 8: StadtRad Station an der Kreuzung Berner Heerweg / Rahlstedter Weg. Foto: ARGUS studio/.

Rd. 400 m in südliche Richtung vom Plangebiet befindet sich zudem eine Station des Carsharing-Anbieters Cambio, die allerdings ausschließlich von Mieter:innen der mfg gartenstadt farmsen eG (Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft) genutzt werden kann.



Abbildung 9: Hinweisschild und Carsharing-Station der mgf gartenstadt farmsen. Fotos: ARGUS studio/.

Die Geschäftsgebiete von free-floating-Carsharing-Anbietern erschließen die Gegend hingegen nicht.

Im Bereich des E-Scooter Sharings liegt das Projekt in dem Geschäftsgebiet der Anbieter Lime, voi und Tier, wobei letzterem zusätzlich auch E-Bikes im free-floating Sharingbetrieb nutzbar sind.

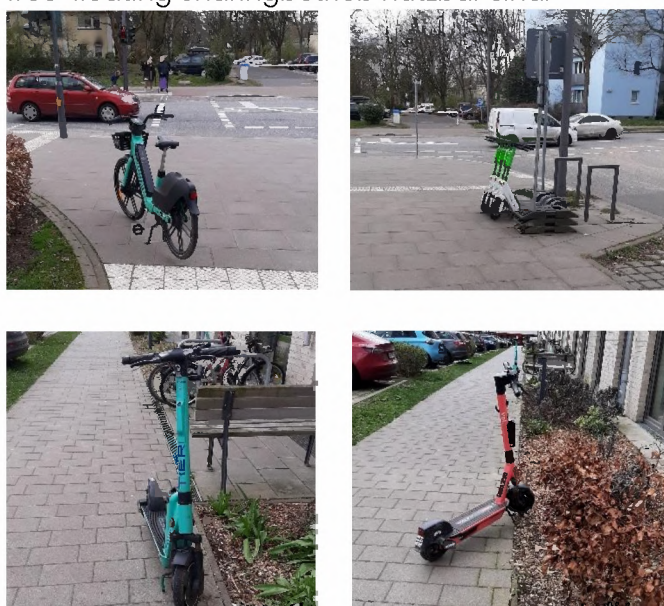


Abbildung 10: Sharing Angebote der verschiedenen Anbieter im Projektgebiet. Fotos: ARGUS studio/.

Das bestehende Angebot ist im Hinblick auf Bike- und Carsharing als ausbaufähig zu bewerten. Auffällig ist zudem die ungeordnete Abstellweise der Mobilitätsangebote im Straßenraum, wodurch es zur Beeinträchtigung insbesondere mobilitätseingeschränkter Personen kommen kann. Gekennzeichnete Abstellbereiche könnten das Angebot bündeln und den Straßenraum so besser ordnen.

Elektromobilität

In der Nähe des Plangebiets gibt es zwei Elektroladestandorte, die jeweils 500-600 m entfernt sind (südlich an der Straße Am Luisenhof und nördlich an der Kreuzung August-Krogmann-Straße / Neusurenland). Eine zusätzliche Lademöglichkeit innerhalb des Quartiers könnte beispielsweise im Zuge einer weiteren Carsharing-Station mitgedacht werden.

Bewertung / Zusammenfassung

Die Lage des Planungsgebiets bietet eine gute Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr, weshalb die Herausforderung besteht, die Alternativen zum eigenen Auto zu attraktiveren. Die Taktung des ÖPNV gestaltet sich durch den Anschluss an die Buslinien 27 und 168 sowie die U-Bahnlinie U1 als gut, allerdings ergibt sich ein erhöhter Handlungsbedarf bei der Überbrückung der letzten Meile zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle (U-Bahn Farmsen) sowie generell im Bereich des Radverkehrs, da das aktuelle Angebot noch ausbaufähig erscheint. Welche Maßnahmen dafür in Frage kommen, wird im Kapitel Mobilitätsmaßnahmen genauer beleuchtet.

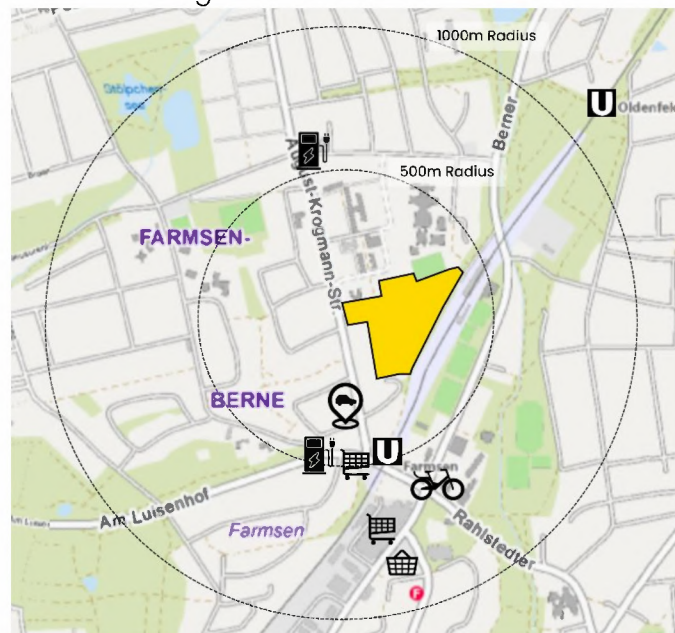


Abbildung 11: Mobilitäts- und Nahversorgungsangebote. Quelle: ARGUS studio/.

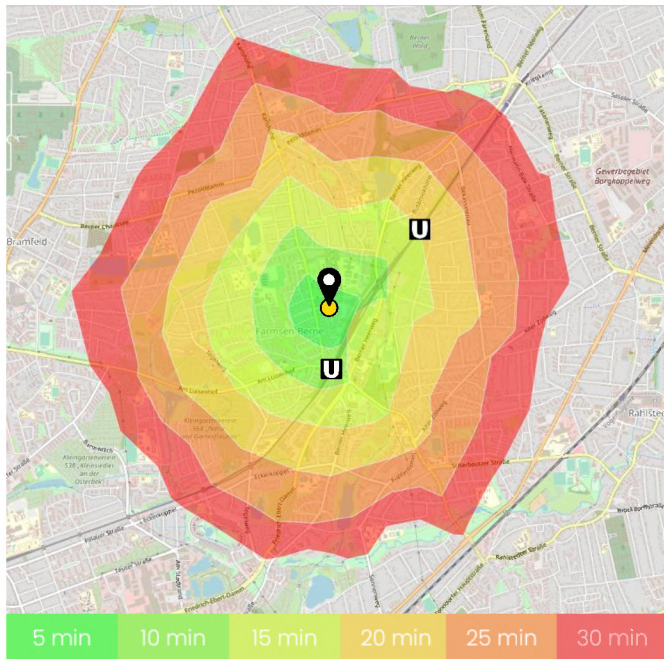


Abbildung 12: Erreichbarkeit des Umfelds zu Fuß in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

Benutzerfreundliches Fahrradparken

Die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen hat mit dem Bauprüfdienst 2022-5 die Hinweise zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen aktualisiert. Im Folgenden ist dargestellt, was es bei der Ausgestaltung von Fahrradabstellplätzen zu beachten gilt, damit Fahrradabstellplätze als nutzerfreundlich gelten.

Nutzergruppen und Lage

Es gibt verschiedene Nutzergruppen, die unterschiedliche Ansprüche an die Lage der Fahrradabstellanlagen stellen. Zudem müssen Abstellplätze dauerhaft zugänglich und überschaubar sein sowie gut beleuchtet werden. In größeren Garagen müssen die Abstellanlagen im Bereich der Zufahrtmöglichkeit liegen. Der Abstand zum Gebäudezugang darf max. 50 m, bei gebäudeübergreifenden Sammelanlagen max. 200 m betragen.

Nutzergruppe	Anforderung ans Fahrradparken
Über-Nacht-Parkende (nahezu tägliche Fahrradnutzung)	Witterungsschutz (Indoor oder Überdachung erforderlich)
Langzeitparkende (gelegentliche Fahrradnutzung)	Witterungsschutz (Indoor oder Überdachung erforderlich)
Beschäftigte/Schüler (Abstellen des Fahrrads für mehrere Stunden an Arbeitsplatz/Schule)	Witterungsschutz (Indoor oder Überdachung erforderlich), wenn nicht möglich können max. 50 % der notwendigen Fahrradplätze auch ohne Witterungsschutz hergestellt werden
Kurzzeitparkende/Besuchende (Abstellen des Fahrrads für wenige Minuten bis Stunden)	leichte und hindernisfreie Erreichbarkeit, Anlehnbügel nahe am Gebäudeeingang zu empfehlen, Witterungsschutz nicht zwingend erforderlich

Tabelle 2: Nutzergruppen und ihre individuellen Anforderungen an die Ausgestaltung des Fahrradparkens nach BPD 2022-5.

Zugänglichkeit

Fahradplätze müssen ebenerdig erreichbar sein. Höhenunterschiede können durch Rampen (Breite mind. 1,10 m, Neigung max. 6-10 %) oder Aufzüge (mind. 1,10 x 2,10 m) überwunden werden. Ist nur eine gemeinsame Nutzung der Kraftfahrzeugrampe möglich, so ist neben der Rampe ein Hochbord mit mind. 0,80 m Breite anzuordnen. Die Erschließung über Treppen ist im Neubau unzulässig. Die Anzahl an Türen ist möglichst gering zu halten. Gibt es mehr als eine Tür, müssen diese über eine Öffnungsautomatik verfügen.

Bei der Erschließung größer angelegter Fahrradstellplätze über eine Rampe, wird empfohlen die Rampenbreite entsprechend der Nutzungsfrequenz angemessen zu dimensionieren.

Abstellanlagen für Fahrradsonderformen

Aufgrund des eingangs erwähnten erhöhten Anteils mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmenden wird empfohlen, bei der Konzeption von Fahrradabstellanlagen im Rahmen des BFW einen erhöhten Anteil an Fahrradplätzen für Sonderformen (z.B. Tricycles) vorzusehen, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine komfortable Nutzung des Fahrradparkens zu ermöglichen.

Mobilitätsmaßnahmen

Mobilitätsangebote bilden neben einem guten ÖPNV-, Fuß- und Radverkehrsangebot die Basis für eine umweltverträgliche Mobilität und tragen dazu bei, Kfz-Verkehre zu reduzieren. Aus der Betrachtung der Mobilitätsmomente im Alltag der zukünftigen Nutzer:innen des Projektgebiets lassen sich Anforderungen an die Ausstattung mit Mobilitätsangeboten ableiten.

Carsharing

Die verkehrliche Wirkung von Carsharing wurde in zahlreichen Studien untersucht. Diese haben gezeigt, dass ein stationsgebundenes Carsharing-Fahrzeug 9–20 private Pkw ersetzen kann. Nachweislich geht von diesem Mobilitätsangebot das größte Potenzial aus, den Pkw-Besitz und Kfz-Verkehre zu reduzieren.

Da das Projektgebiet nicht im Einzugsgebiet von den in Hamburg tätigen free-floating-Carsharing-Anbietern liegt (s. Anhang), ist zusätzlich zu der im direkten Umfeld (400 m Entfernung) liegenden und privat betriebenen Cambio-Station über ein ergänzendes Carsharing-Angebot oder über alternative Sharingkonzepte wie dem des Anbieters mikar nachzudenken. Diese konzipieren z.B. auf Bewohner:innen zugeschnittene Carsharing-Angebote. Nach der Verkehrsuntersuchung kommen durch die Büronutzungen 150 Fahrten und durch die Bewohner:innen 969 Fahrten pro Tag zusammen, sodass eine potenzielle Nutzerschaft für ein ergänzendes Carsharing-Angebot gegeben wäre. Als Flottengröße ist an dem Standort von etwa **6 Carsharing-Fahrzeugen** auszugehen (500 WE im Projektgebiet; Ansatz: Jede zweite WE nutzt Carsharing; 1 Carsharing-Fahrzeug je 40 Nutzer:innen; => 6 Carsharing-Fahrzeuge).

Je Carsharing-Stellplatz sind dabei **2,5 m x 5,0 m**, zzgl. der notwendigen Verkehrsfläche zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist die Implementierung von Ladesäulen für E-Fahrzeuge sinnvoll, da viele Carsharing-Anbieter mittlerweile über eine große E-Flotte verfügen und die Nutzungshemmnisse von Carsharing-Nutzenden gegenüber der Elektromobilität (Stichwort „Reichweitenangst“) mittlerweile deutlich abgenommen haben.

Für die Verortung des Carsharings ist eine möglichst hohe Sichtbarkeit zu empfehlen. Diese ist

häufig bei Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum gegeben. Allerdings verhindert derzeit ein Rahmenvertrag zwischen der Stadt Hamburg und der HOCHBAHN (hvv switch) diesen Verortungsansatz. Der Rahmenvertrag sieht vor, dass Carsharing im Straßenraum nur an hvv switch-Punkten mit reservierten Stellplätzen für Carsharing möglich ist (Ausnahme: Free-Floater im Straßenraum; diese bezahlen eine Sondergebühr für das Parken im Straßenraum, haben aber ansonsten keine reservierten Stellplätze außerhalb der hvv switch-Punkte). Derzeit besteht daher überwiegend nur die Möglichkeit, stationsbasiertes Carsharing auf privatem Grund zu organisieren. Dies geht jedoch häufig mit einem Verlust an Sichtbarkeit und Zugänglichkeit Außenstehender einher.

Bikesharing – Ergänzende StadtRad Station

Durch die Kursteilnehmenden und Nutzenden des unmittelbar nördlich gelegenen Lehrschwimmbekens, das in der Nachbarschaft des Projektgebiets liegt, wird von einer hohen täglichen Besuchendenzahl rund um das Quartier ausgegangen. Für diese und die Bewohnenden wäre eine zusätzliche StadtRad-Station in Nähe des Plangebiets von Vorteil, da die bestehende Station südlich der U-Bahnhaltestelle Farmsen mit 700 m Entfernung fußläufig und mehreren Querungserfordernissen nicht sehr schnell zu erreichen ist. Als Orientierung für eine ergänzende StadtRad-Station kann die herkömmliche Größenordnung von etwa 16 Stellplätzen für StadtRäder je Station angenommen werden. Ein tatsächliches Angebot ist im weiteren Verlauf mit dem Anbieter oder mit der BVM abzustimmen. Zu beachten ist das eine Station neben den Fahrrädern und Abstellplätzen auch mit Terminals ausgestattet werden muss. Je Fahrrad ist somit ein Flächenbedarf von **etwa 0,8 m x 2,0 m** zuzüglich einer Bewegungsfläche von 1,50 m einzuplanen. Das ergänzende Bikesharing-Angebot würde auch dazu beitragen die Intermodalität zu fördern, indem Wege wie die aus dem Quartier heraus zur U-Bahnhaltestelle Farmsen überbrückt werden könnten.

Lastenradsharing

Da das Nahversorgungsangebot, wie der REWE-Markt, der Wochenmarkt oder auch das Stadtteilzentrum, in wenigen Minuten mit dem Rad erreicht

werden kann, bietet es sich weiterhin an neben Stellplätzen für Lastenräder, ggf. für Bewohnende auch Lastenräder in einem Sharingsystem anzubieten. Lastenräder haben den Vorteil, das größere Einkäufe unabhängig vom eigenen Auto transportiert werden können und so zur Reduktion der Kfz-Verkehre beitragen. Für die vorgesehenen 500 Wohneinheiten, erscheint ein Angebot von **2 Sharing-Lastenrädern** als sinnvoll. Je Lastenrad kann mit einem Flächenbedarf von **1,2 m x 2,7-3,0 m** zzgl. Bewegungsfläche gerechnet werden. Als Anbieter eines solchen Angebotes kommt ebenfalls StadtRad in Frage, die bereits an einigen Stationen im Hamburger Stadtraum Lastenräder neben den herkömmlichen StadtRädern anbieten. Ein solches Angebot ist ebenfalls im weiteren Verlauf mit dem Anbieter oder der BVM abzustimmen. Als Standort bietet sich sowohl für die StadtRad-Station als auch das Lastenradsharing ein möglichst hoch frequentierter Ort wie beispielsweise die Quartiersmitte / öffentlicher Platz an.

Fahrradreparatur / Servicestation

Der Radverkehr spielt bereits heute in der Stadt Hamburg eine wichtige Rolle und soll zukünftig vor dem Hintergrund einer umweltverträglichen Mobilität weiter gestärkt werden.

Neben einem ausreichenden und qualitativollen Angebot an Abstellanlagen und einem Sharing-Angebot, wird auch der Service im Radverkehr zunehmend wichtiger. Denkbar wäre die Etablierung einer oder aufgrund der hohen Anzahl an potenziellen Nutzer:innen (Bewohnende und MA) gar mehrerer Fahrradservicestationen inkl. Reparaturmöglichkeiten (Selbstbedienung). Eine solche Reparatur- / Servicestation umfasst neben einer Luftpumpe eine Grundausstattung an Werkzeugen sowie einer Aufhängung für eine komfortablere Fahrradreparatur. So können leichtere Reparaturarbeiten von den Nutzenden selbst durchgeführt werden, ohne gleich eine Werkstatt aufsuchen zu müssen und folglich die Antrittsschwelle für die Benutzung des eigenen Fahrrads gesenkt werden.

Je Fahrradservicestation empfiehlt sich eine Fläche von **ca. 2,0 m x 2,5 m** (ohne Bewegungsfläche). Die Servicestationen sind gut in der Sichtkette der zukünftigen Nutzenden und ohne großen Antrittswiderstand (inkl. Barrierefreiheit) sowie öffent-

lich zugänglich im Quartier zu verorten. Dafür bieten sich bspw. Erdgeschosszonen im Innen- als auch Außenbereich sowie in Nähe der Fahrradabstellanlagen oder an zentralen Plätzen im Quartier an.

Paketstation

Die Bündelung von Logistikverkehren (insbesondere KEP-Dienstleistern) kann die Verkehre innerhalb des Quartiers erheblich reduzieren. Eine Paketstation bietet sich aufgrund dessen an, sowohl die Paketströme der Büronutzungen als auch der zukünftigen Bewohner:innen zentral zu sammeln. Je laufenden Meter fasst eine Paketbox (1 m Tiefe) i.d.R. **ca. 15 Pakete**. Für eine möglichst hohe Sichtbar- und leichte Auffindbarkeit bietet sich die Platzierung eines solchen Angebotes zentral im Erdgeschossbereich oder auch als Bestandteil der Außenfassade eines Gebäudes an. Die genaue Dimensionierung der Paketstation ist im weiteren Verlauf zu ermitteln. Erfahrungsgemäß ist mit einer Fläche von **ca. 7-10 m x 1,0 m** zu rechnen. Des Weiteren ist darauf zu achten, dass im Vorfeld der Paketstation ausreichend Fläche besteht, damit Paketfahrzeuge die Station anfahren und dort halten können, sodass die Paketboxen schnell und problemlos beladen werden können.

Abstellflächen für Mikromobilität

Mit Lime, Tier und VOI sind derzeit drei der sechs in Hamburg tätigen E-Scooter-Anbieter im Projektgebiet aktiv. Aufgrund der Flottengröße und der erwartbaren Anzahl an Nutzer:innen bietet es sich an, vorsorglich Abstellflächen in den Eingangsbereichen des Projektareals vorzuhalten, da bereits jetzt willkürliche Abstellvorgänge zu beobachten sind. Durch einfache Bodenmarkierungen, Schriftzüge und Beschilderungen, werden Zonen für das Abstellen der Sharing-Angebote ausgewiesen, die nicht nur dem E-Scooter-Parken dienen, sondern darüber hinaus auch für anderweitige Angebote wie E-Bikes des Anbieters Tier, E-Mopeds oder ähnliches genutzt werden können. Für die Ordnung der Mikromobilitätsangebote wird empfohlen, durch die Anbieter eine softwaregestützte Parkzone (Geofencing) einzurichten, die das Abstellen / Rückgabe auf die entsprechenden Flächen begrenzt. So wird verhindert, dass die Fahrzeuge unkoordiniert im Straßenraum abgestellt werden und an-

dere Verkehrsteilnehmer:innen, darunter insbesondere Mobilitätseingeschränkte, behindert werden. Als Größenorientierung empfiehlt sich dabei je Abstellfläche ein Bedarf von **2,5 m x 5,0 m** vorzuhalten.

Micro-Carrier-Verleih

Mirco-Carrier erweisen sich als nützliche Maßnahme zur Unterstützung beim Transportieren schwerer Lasten oder größerer Einkäufe. Insbesondere in Wegekettensituationen wo das eigene Auto, das eigene Fahrrad oder das Sharing-Angebot nicht direkt vor dem eigenen Haus geparkt werden kann, helfen Micro-Carrier wie Lasten- und Sackkarren oder auch Trolleys den Weg vom Verkehrsmittel zur Wohnungstür zu überbrücken. Ein solches Angebot kann beispielsweise in einem Sharingsystem geführt werden, sodass Bewohnenden an einer zentralen Stelle im Quartier sich die Angebote ausleihen und auch zurückbringen können. Vorstellbar ist ein solches Angebot auch im Betrieb durch eine Gewerbeeinheit im Quartier oder durch die Nachbarschaft, sodass sich die Bewohnenden selbst um das zur Verfügung gestellte Angebot kümmern. Als Grundausstattung des Micro-Carrier-Verleihs können 1-2 Lasten- / Sackkarren, 1-2 Trolleys sowie ein Bollerwagen angenommen werden. Der Flächenbedarf beläuft sich dabei auf etwa **2,5 m x 5,0 m** zzgl. Bewegungsfläche.

Flächen für Mobilitätshilfen

Eine weitere sinnvolle Maßnahme ist es, vor dem Hintergrund eines gewissen Anteils mobilitätseingeschränkter Personen im Quartier, Flächen für das Abstellen von Mobilitätshilfen in den Eingangsbereichen der Wohngebäude sowie in den Einrichtungen des BFW bereit zu halten. Rollstühle, Rollatoren und auch Kinderwagen nehmen häufig viel Platz ein und können oftmals in der eigenen Wohnung nur sperrig untergebracht werden. Eine Abstellfläche im Hauseingang ermöglicht es den Nutzenden, die Mobilitätshilfen ohne großen Aufwand abstellen zu können. Dabei ist, neben einer ausreichenden Bewegungsfläche für das Ein- und Ausrangieren, vor allem auf eine barrierefreie Zugänglichkeit zu achten. Des Weiteren sollten Möglichkeiten zum An- / Abschließen der Mobilitätshil-

fen geschaffen werden, damit Schutz vor Diebstählen besteht. Als grobe Größenorientierung kann je Hauseingang mit einem Stellplatzbedarf von 1-2 Kinderwagen, einem Rollstuhl sowie 1-2 Rollatoren gerechnet werden, sodass insgesamt eine Fläche von **ca. 5 m²** je Hauseingang benötigt wird.

Kommunikation der Mobilitätsangebote

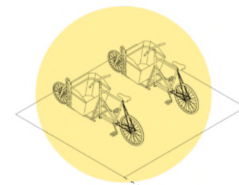
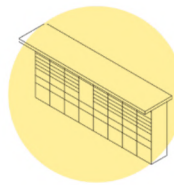
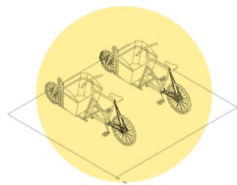
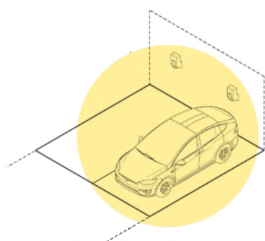
Durch eine klare Kommunikation der Mobilitätsangebote von Anfang an können sich Mobilitätsroutinen schneller etablieren. Durch Informationen zu den Mobilitätsangeboten (bspw. Bedienungsanleitung oder Beschreibung der Ausleihvorgänge) können Antrittsschwellen gesenkt werden. Im Bericht *„Wirksamkeit Mobilitätskonzepte – Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen im Rahmen des Bremer Stellplatzortsgesetzes“* von team red (2021), werden wichtige Ergebnisse und Handlungsempfehlungen bzgl. einer verbesserten Kommunikation gegeben, die für die Kommunikation im Marie-Bautz-Weg genutzt werden können.

Parkraumbewirtschaftung

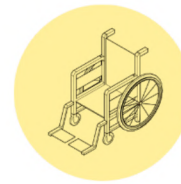
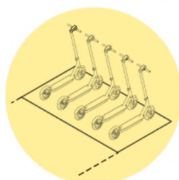
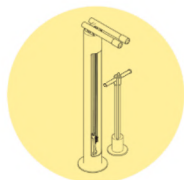
Gemäß der Senatsdrucksache 22/15063 soll in Neubauquartieren eine Parkraumbewirtschaftung des öffentlichen Straßenraums ohne Bewohnerparken umgesetzt werden, um den öffentlichen Parkraum für Besucher:innen und z.B. Handwerker:innen von Dauer- und Fremdparker:innen freizuhalten. Um die Etablierung unerwünschter Mobilitätsroutinen in Form von illegalem Parkvorgängen zu vermeiden, ist es sinnvoll, den öffentlichen Parkraum bereits während der Bautätigkeiten und dem Einzug der ersten Bewohner:innen zu organisieren bzw. zu reglementieren (z.B. durch Einzäunung von Frei- bzw. Brachflächen). Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung sowie die Kontrolle nach Widmung der Straßen erfolgt durch den Landesbetrieb Verkehr (LBV).

Zusammenfassung

Auf Grund der Analyse empfiehlt sich folgende Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung der Kfz-Verkehre im Quartier anzubieten (s. Tabelle 3). Im weiteren Verlauf gilt es, die Notwendigkeit, die genaue Anzahl der einzelnen Angebote sowie die Verortung und die entsprechenden Flächenbedarfe zu ermitteln.



	Carsharing (stationsgebunden)	StadtRad-Station	Paket-Station / Quartiersboxen	Lastenfahrradverleih
Lage (Vorschlag)	Außenraum	Außenraum/an zentraler Stelle im Quartier	Außenraum/Fassade/EG	Außenraum
Erläuterung zur Lage	<ul style="list-style-type: none"> gut zugänglich unkompliziertes Parken öffentliche Zufahrt 	<ul style="list-style-type: none"> Möglichst hohe Sichtbarkeit Möglichst niedriger Antrittswiderstand 	<ul style="list-style-type: none"> Andienung durch Kleintransporter Möglichst niedriger Antrittswiderstand Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Anfahrbarkeit für Wartung 	<ul style="list-style-type: none"> Möglichst niedriger Antrittswiderstand Sichtbarkeit und Auffindbarkeit; Anfahrbarkeit für Wartung
Anforderung (Betrieb)	<ul style="list-style-type: none"> Rund um die Uhr zugänglich Einfaches Buchungssystem Verfügbarkeit E-Lademöglichkeit 	<ul style="list-style-type: none"> Einfacher Buchungsvorgang ohne notwendiges Personal Genügend Kapazitäten (Fahrräder) rund um die Uhr 	<ul style="list-style-type: none"> Ladezone bzw. Vorfahrt für Kleintransporter; ggf. Verkehrsfläche für Mikro-Carrier 	<ul style="list-style-type: none"> Einfacher Buchungsvorgang ohne notwendiges Personal Lademöglichkeiten für E-Bikes
Fläche Tiefe x Breite	5,0 m x 2,5 m je Fahrzeug (ohne Bewegungsfläche)	Herkömmliche Größe einer StadtRad Station von 16 Stpl. für StadtRäder; 0,8 m x 2,0 m je Fahrrad zzgl. 1,50 m Bewegungsfläche	7,0-10,0 m x 1,0 m (ohne Bewegungsfläche) (15 Pakete/Boxen je laufender Meter)	1,2 m x 2,7-3,0 m je Lastenrad (ohne Bewegungsfläche)



	Fahrradreparatur/ Servicestation	E-Scooter- Abstellflächen	Micro-Carrier-Verleih	Flächen für Mobilitätshilfen
Lage (Vorschlag)	Außenraum/an zentraler Stelle im Quartier/EG	Quartierseingang	An zentraler Stelle im Quartier/EG	Im Eingangsbereich/EG
Erläuterung zur Lage	<ul style="list-style-type: none"> • Möglichst hohe Sichtbarkeit • Sicherheit durch soziale Kontrolle 	<ul style="list-style-type: none"> • Sichtbarkeit und Auffindbarkeit • Möglichst niedriger Antrittswiderstand 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Zugänglichkeit • Möglichst hohe Sichtbarkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Zugänglichkeit • Möglichst hohe Sichtbarkeit
Anforderung (Betrieb)	<ul style="list-style-type: none"> • ggf. Bedienbarkeit ohne eigenen Personalbedarf • ggf. personalbetriebene Fahrradreparatur 	<ul style="list-style-type: none"> • markierte Fläche im Außenbereich • ggf. Beschilderung um auf die Zone aufmerksam zu machen • Stellfläche nicht nur für E-Scooter sondern auch für E-Mopeds und ähnliches 	<ul style="list-style-type: none"> • (Gebäude-)internes Leihsystem (Bewohnerschaft) • Ggf. Einkauf der Mobilitätsangebote durch Gebäude-eigentümer:innen oder durch Bewohnende 	<ul style="list-style-type: none"> • Abschließmöglichkeiten (Schutz vor Diebstahl) • Ausreichend Platz zum Ein- und Ausrangieren
Fläche Tiefe x Breite	Fahrradservicestation 2,0 m x 2,5 m (selbstbedienbar) (ohne Bewegungsfläche)	2,5 m x 5,0 m zzgl. Bewegungsfläche	2,5 m x 5,0 m zzgl. Bewegungsfläche	ca. 5 m ² je Gebäudeeingang

Tabelle 3: Übersicht der empfohlenen infrastrukturellen Mobilitätsangebote.

Anhang

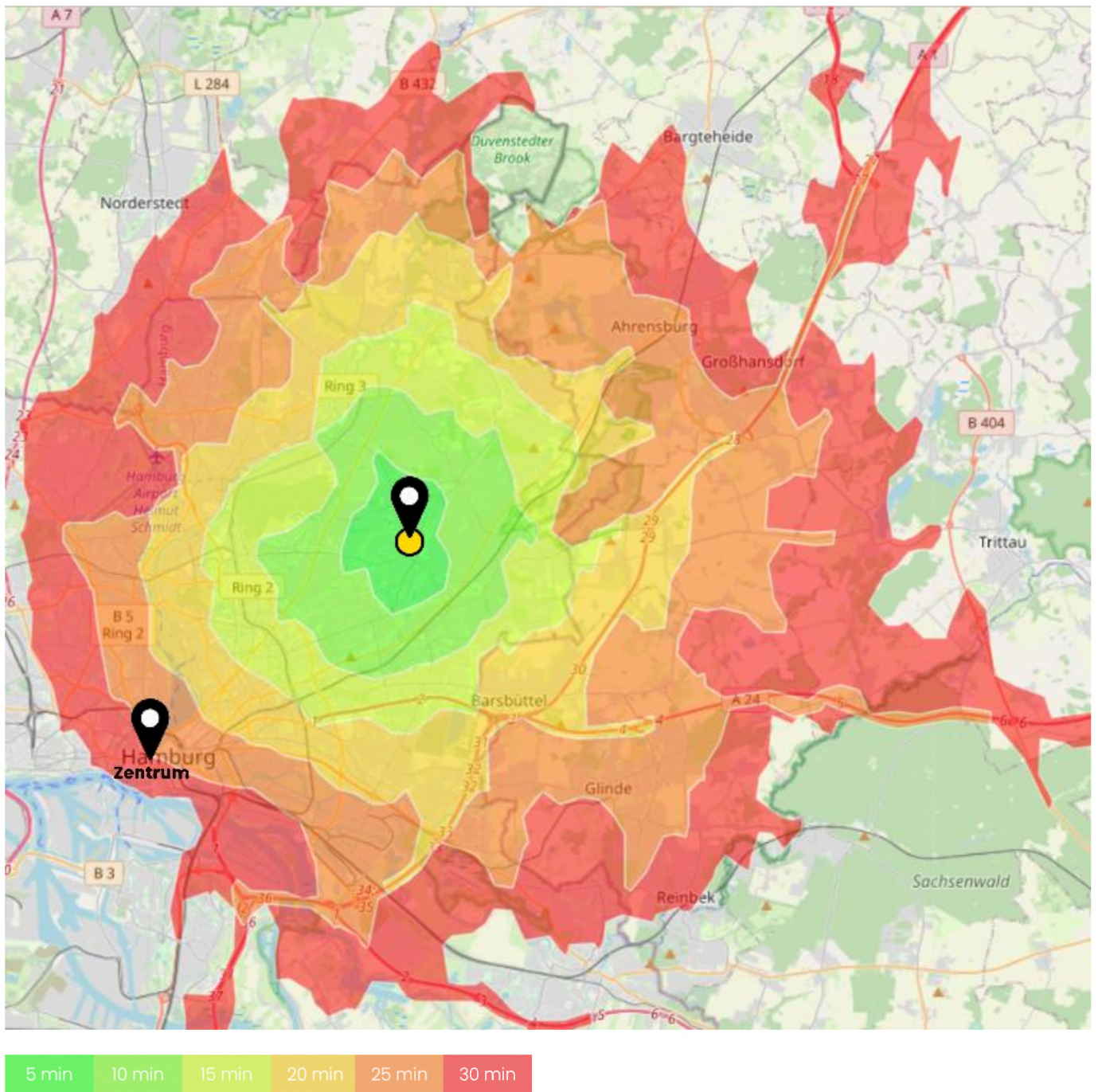


Abbildung 3. Erreichbarkeit mit dem Auto in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

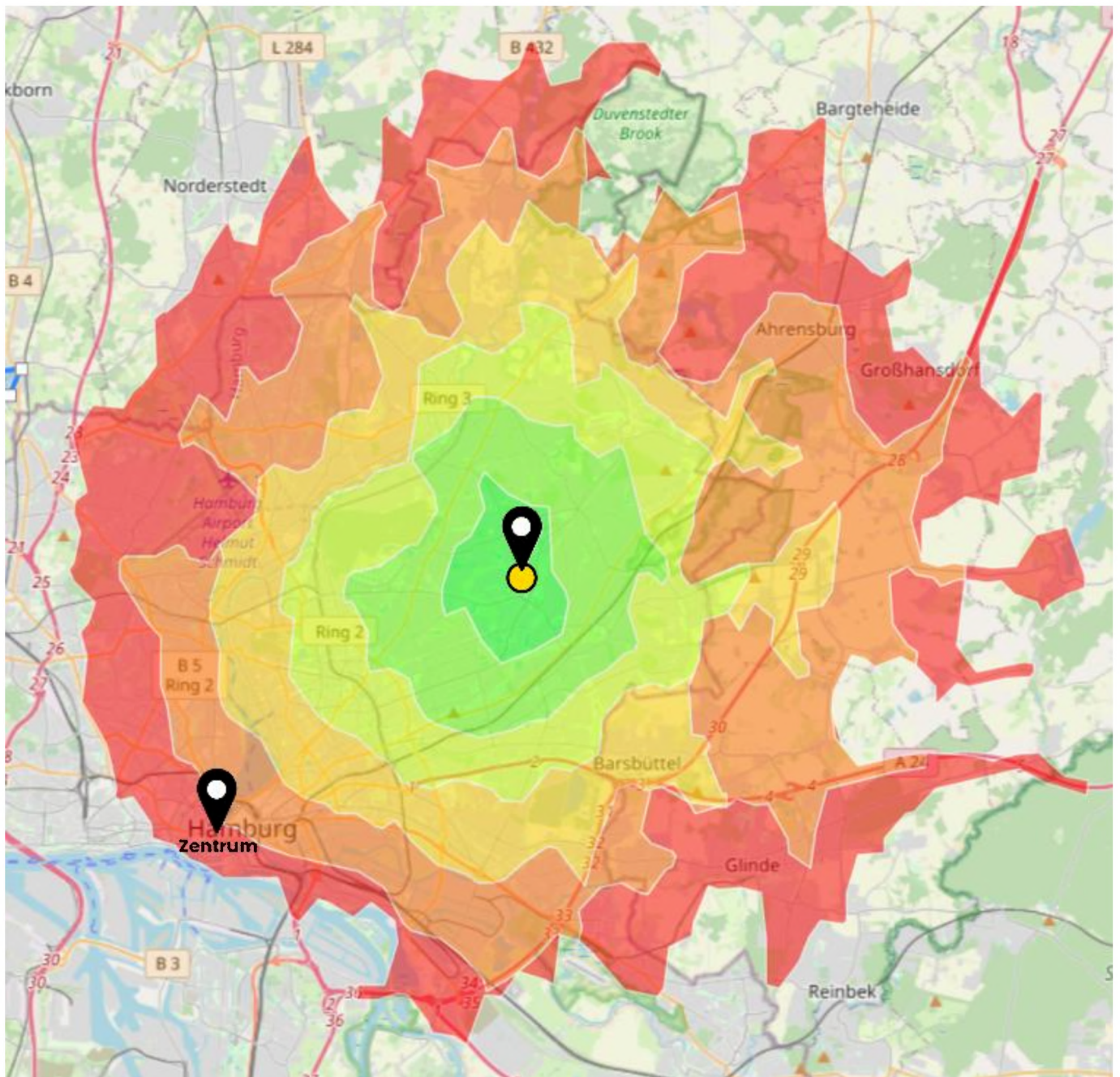


Abbildung 5: Erreichbarkeit mit dem Bus in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

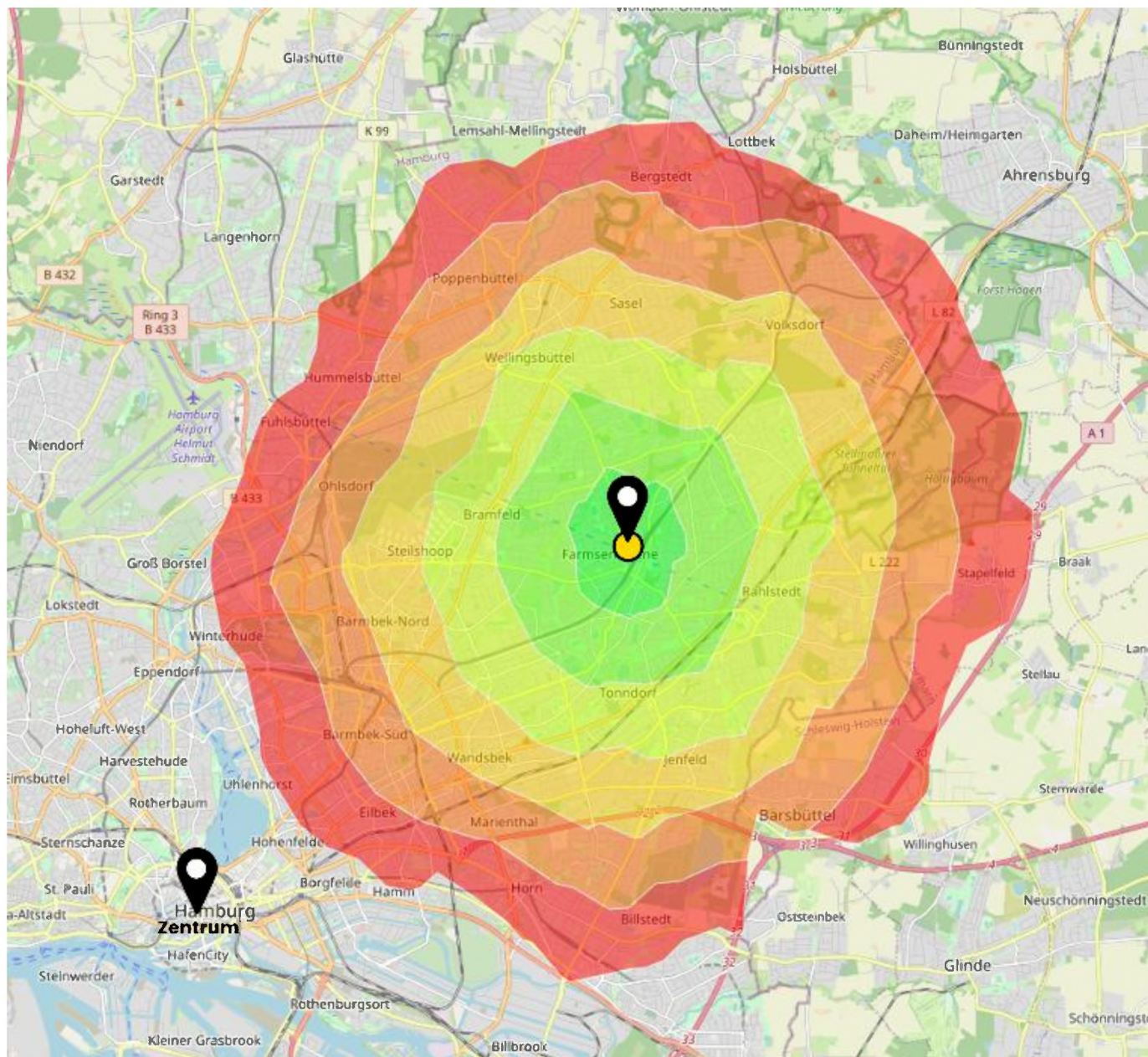


Abbildung 6: Erreichbarkeit mit einem herkömmlichen Fahrrad in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

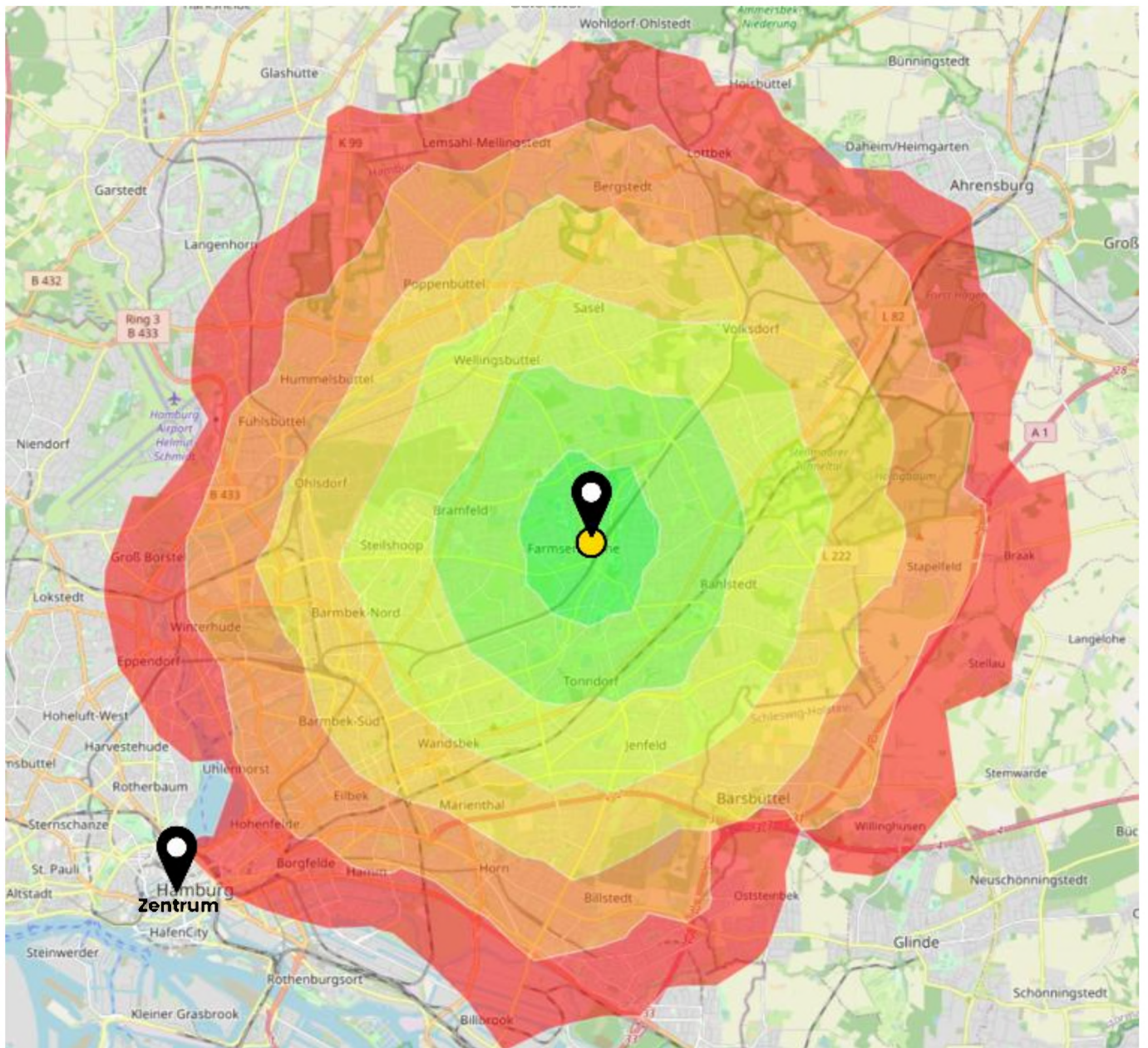


Abbildung 7: Erreichbarkeit mit einem E-Bike in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

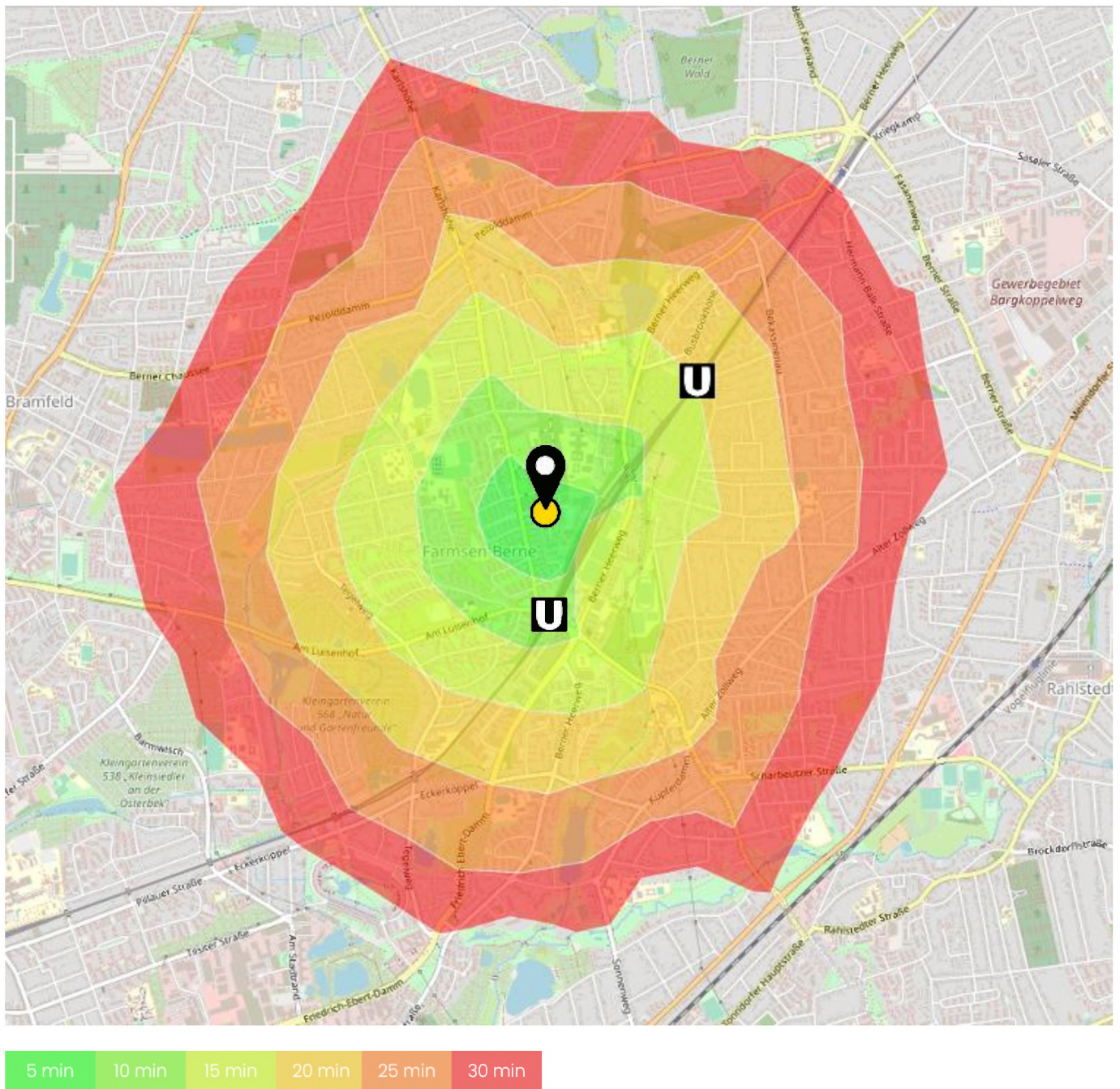


Abbildung 12: Erreichbarkeit zu Fuß in 5 min. Intervallen. Quelle: openrouteservice.org.

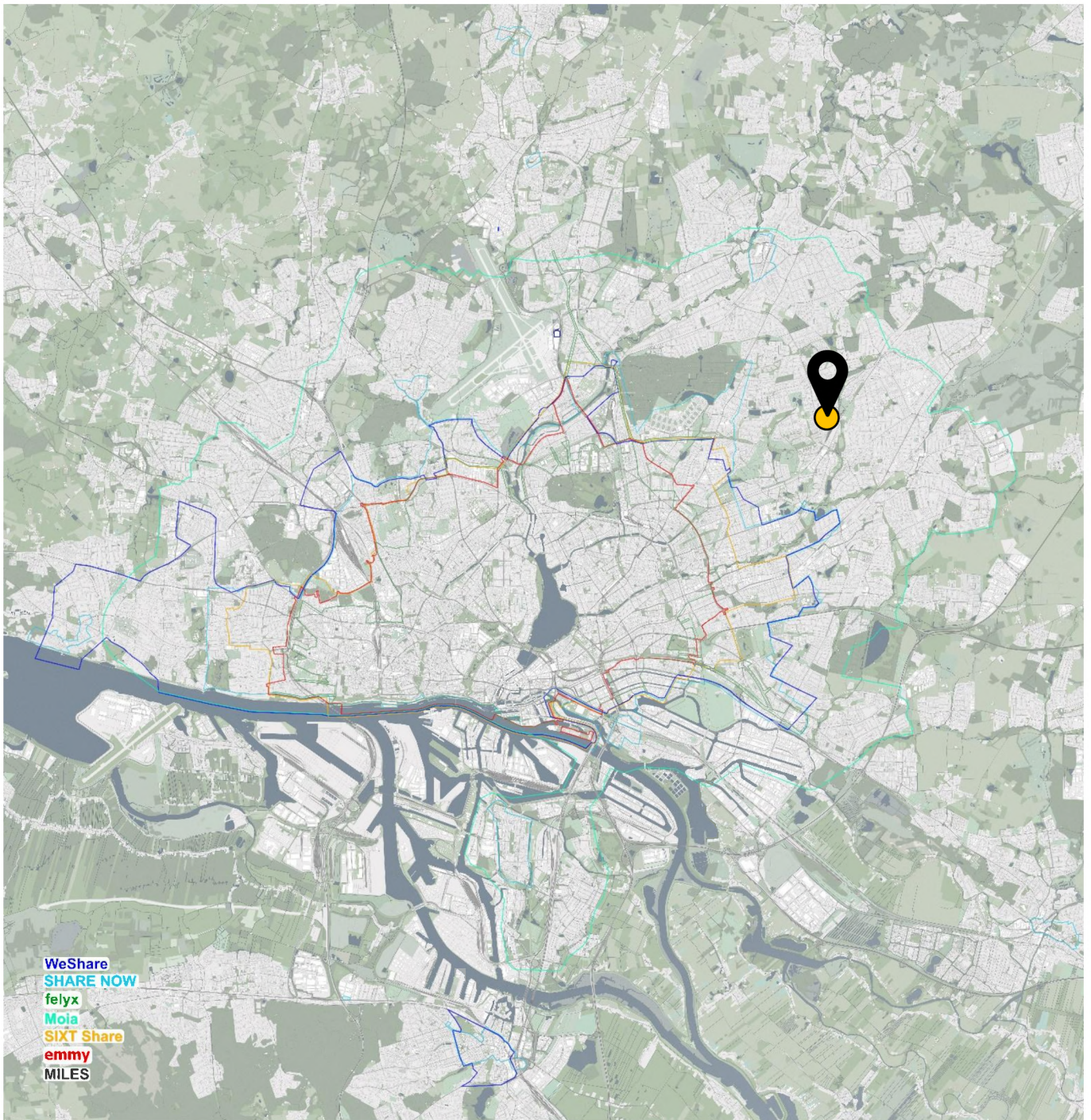


Abbildung 13: Bedienggebiete verschiedener Sharing-Anbieter in Hamburg. Quelle: ARGUS.