

ARGUS *studio*/

Mobilitätskonzept Schönböckener Straße
Kurzfassung

Stand: 18.11.2022

Ansprechpartner:innen: [REDACTED]



Annahmen

Wovon gehen wir aus?



Das Quartier wird ca. 138 WE beinhalten

Der Großteil der zukünftigen Nutzer:innen stellen Bewohnende dar.



Das Quartier wird keine motorisierten Verkehrsströme innerhalb erzeugen

Der Kfz-Verkehr soll frühzeitig am Rande abgefangen werden, sodass der öffentliche Raum innerhalb des Quartiers weitestgehend autofrei bleibt



Gewerbe- und Nachbarschaftsnutzungen sollen das Quartier durchmischen

Ideen für Bespielung der Gewerbeinheiten:

- Büro zur Betreuung junger Menschen mit Autismus, ca. 60 m² (es werden auch 5 Wohnungen für 6 Klienten der Einrichtung im Projekt integriert)
- Gemeinschaftsraum, 102 m² – ggf. inkl. Co-Working-Space, WaschCafé
- Gästewohnung

Noch in Abstimmung:

- Hauswartbüro TRAVE: kleinster Wohnungstyp (48 m²)
- Kindertagespflege: 3 Zimmer-Whg. ideal
- Ambulante-Pflege-Station
- Praxisraum (z.B. Physio) oder Yogastudio



Der Großteil der Stellplätze wird durch Langzeitparkende genutzt

Durch den hohen Anteil an Bewohnenden wird auch der Großteil der Stellplätze durch diese Personengruppe genutzt

Übersicht

der Ebenen für die Betrachtung der Mobilität

Grad der Konkretisierung bzw. Umsetzungsschärfe



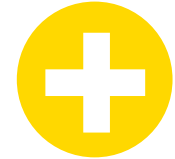
Mobilitätsstrategie

Leitbild | übergeordnet | auf Quartiersebene



Standortspezifisches Mobilitätskonzept

Konzeptpapier | Herleitung von Bedarfen (Stellplatzanzahlen, Mobilitätsbausteine/-maßnahmen)



Umsetzungskonzept / Durchführungskonzept

Konkrete Anbieterauswahl | Begleitung | Evaluation



Mobilitätsmanagement

Betrieblich | auf Quartiersebene (Verein, Kümmerer) | Umsetzung der Mobilitätsbausteine/-maßnahmen



Übersicht

- 01 **Verkehrliche Rahmenbedingungen**
- 02 **Aufgaben aus Sicht der Mobilität**
- 03 **Organisation des ruhenden Verkehr**
- 04 **Mobilitätsangebote**
- 05 **Zusammenfassung**

01

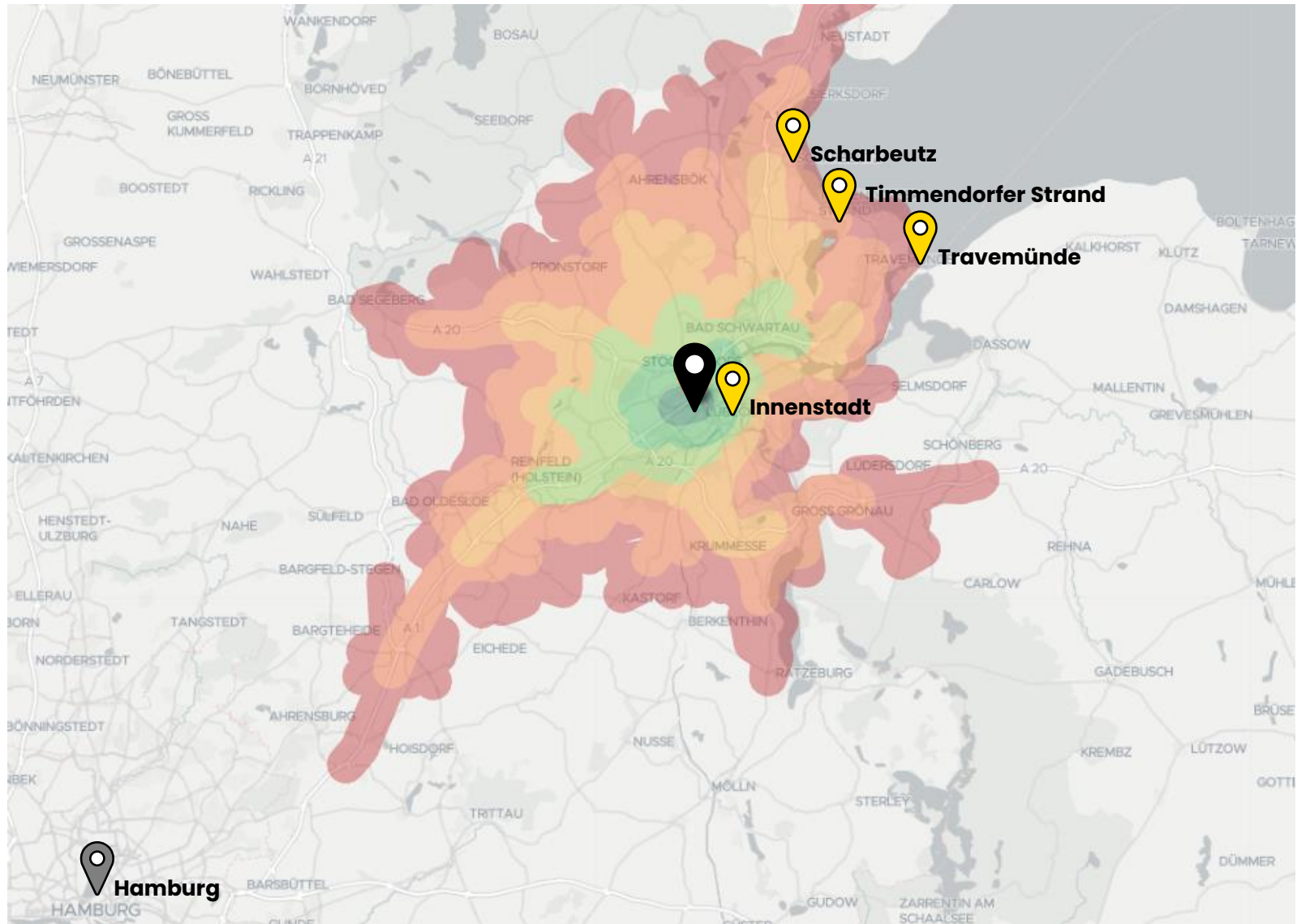
Verkehrliche Rahmenbedingungen

MIV Erreichbarkeiten

Erreichbarkeitsisochrone bis 30 min Fahrzeit.

Mit dem MIV ist nahezu das gesamte Stadtgebiet innerhalb von 30 min erreichbar. Ebenso befinden sich beliebte Ausflugsziele wie die Strände in Travemünde oder Scharbeutz in diesem Zeitrahmen.

In nur 20 min mehr Fahrzeit erreicht man als nächstes Oberzentrum Hamburg. Die gute Erreichbarkeit lässt sich vor allem auf den nördlich gelegenen Anschluss an die A1 zurückführen.



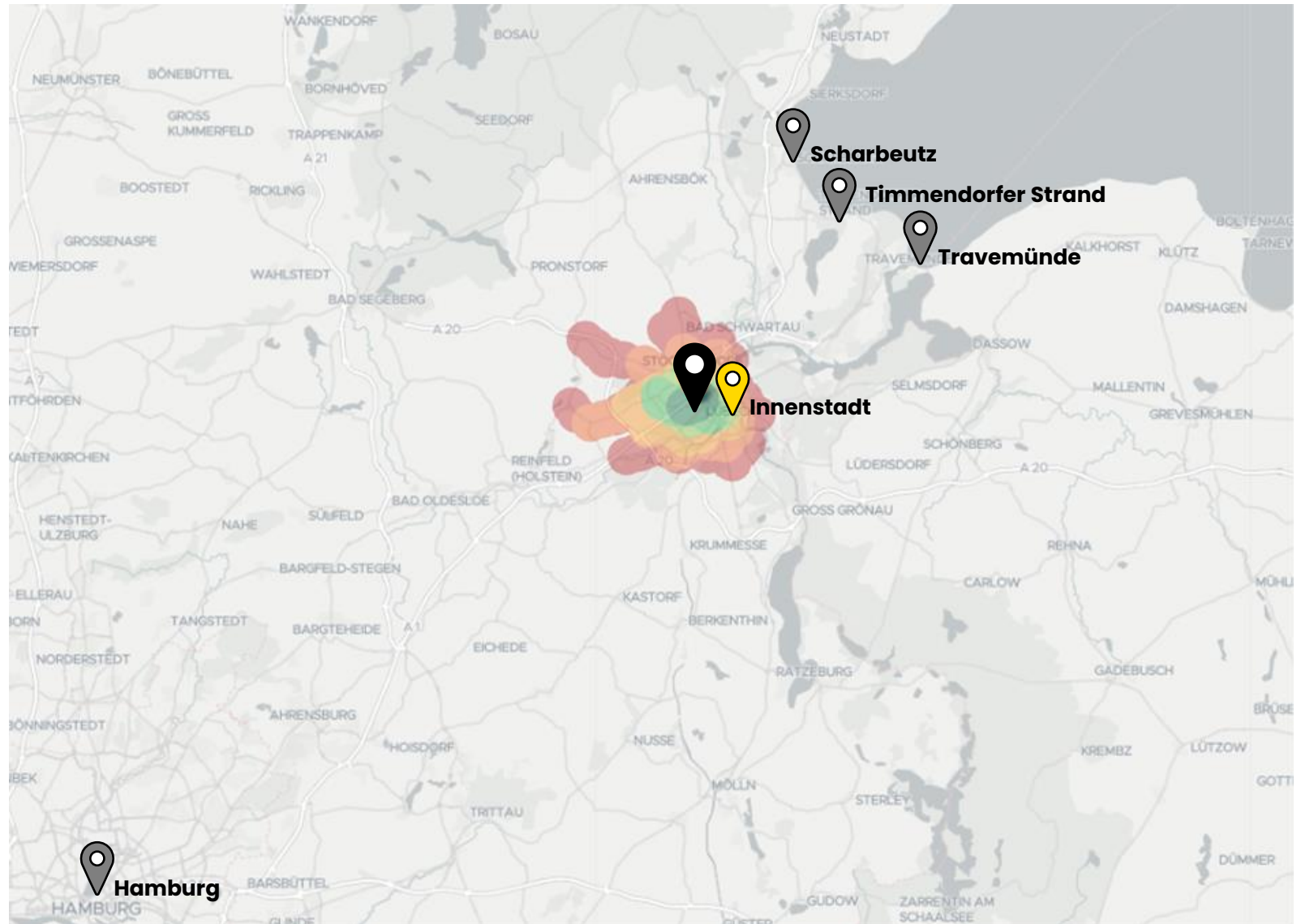
Quelle: Targomo, 2022

ÖPNV Erreichbarkeiten

Erreichbarkeitsisochrone bis 30 min Fahrtzeit.

Mit dem ÖPNV ist vor allem die westlich gelegenen Gebiete vom Standort aus zu erreichen.

Die Innenstadt ist mit einer Fahrtzeit von 20-25 min an das Projektgebiet angebunden.



Quelle: Targomo, 2022

ÖPNV

Erreichbarkeiten

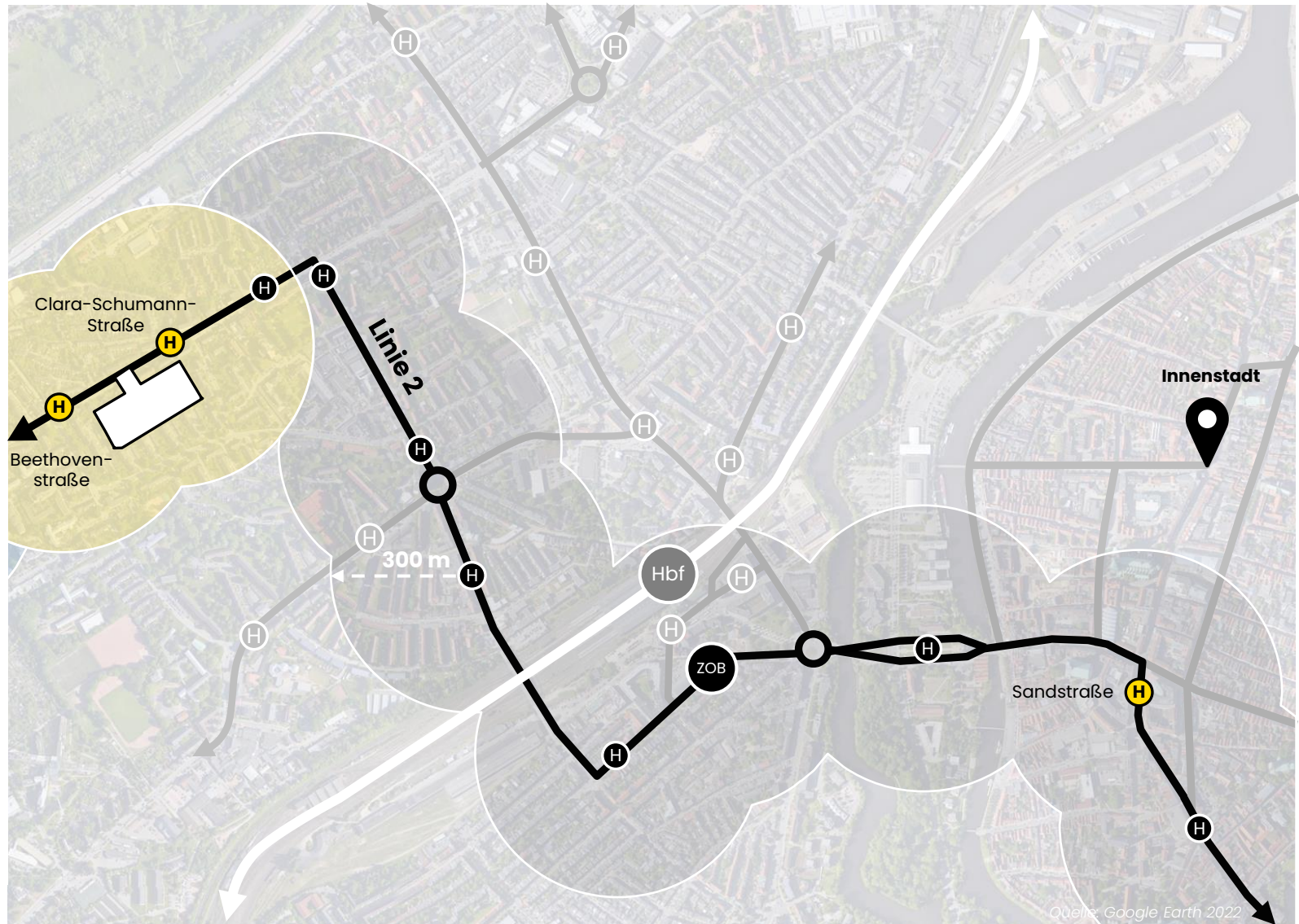
Alle **15 min** verkehrt die **Linie 2** über die Haltestellen Beethovenstraße & Clara-Schumann-Straße in **Richtung ZOB** und **Innenstadt**.

Die Haltestellen sind aus allen Bereichen des Projektgebiets in **nur 300 m Distanz** fußläufig zu erreichen.

Die Fahrzeit bis zum ZOB beträgt etwa 10 min (5 Stationen von Clara-Schumann-Straße), bis Nähe Innenstadt (Haltestelle Sandstraße Ausstieg) ca. 15 min (von Clara-Schumann-Straße).

Vom Hbf. / ZOB aus erhält man **Anschluss an diverse Linien des Busverkehrs**, sowie an den **Regionalverkehr** u.a. in Richtung Kiel, Hamburg, Lüneburg und Puttgarden.

Quelle: ÖPNVKarte 2022; Google Maps 2022



Quelle: Google Earth 2022

Radverkehr

Erreichbarkeiten

Erreichbarkeitsisochrone bis 30 min Fahrzeit.

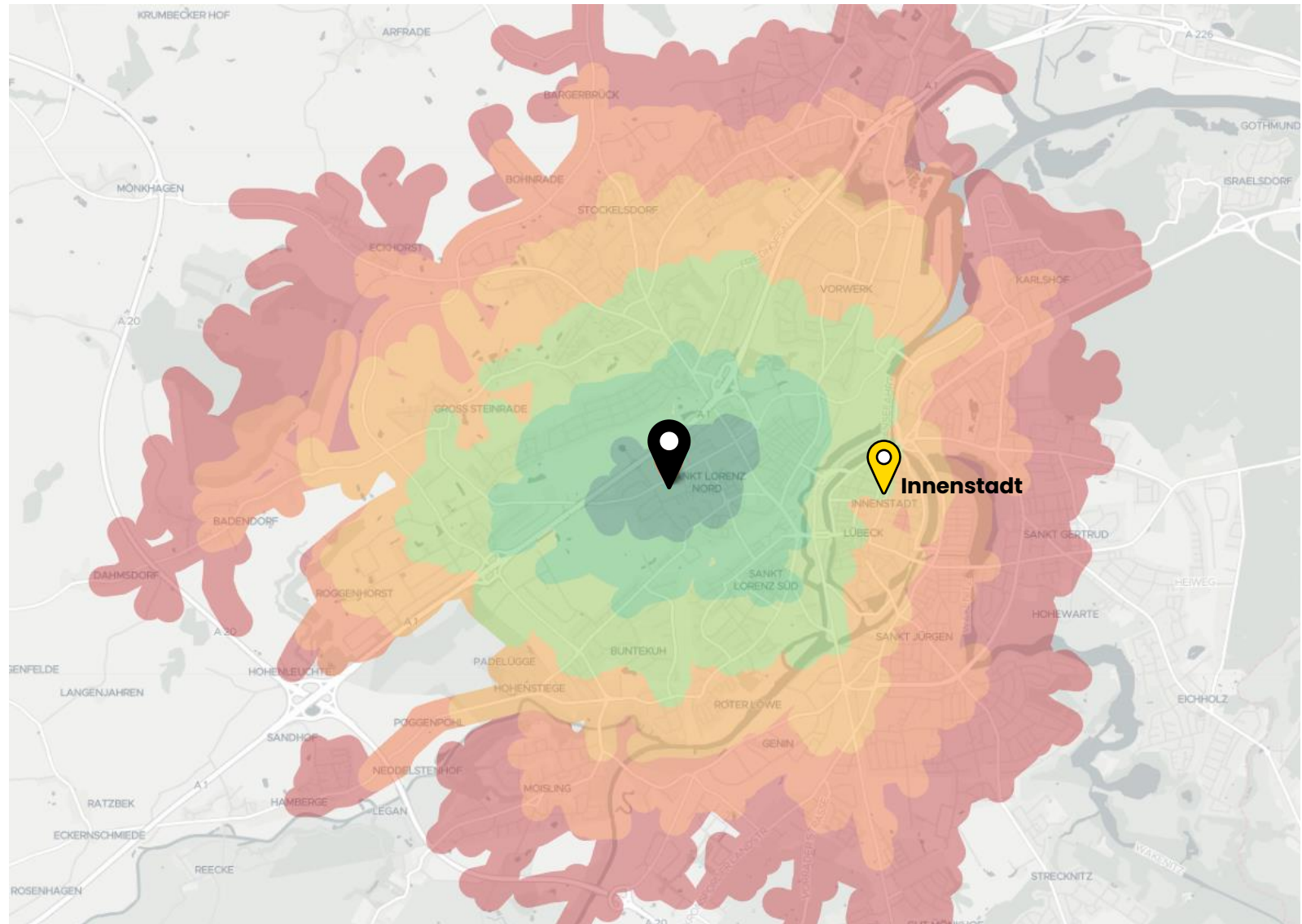
Die Erreichbarkeiten mit dem Rad gestalten sich als überwiegend gut. In Nur knapp 10-15 min erreicht man große Teile der Stadt, darunter auch die Lübecker Innenstadt.

76 Prozent der Lübecker besitzen ein eigenes Fahrrad.

Im Städteranking der Beliebtheit des Fahrrads liegt Lübeck auf Platz 4. (Studie „Städte in Bewegung“, Agora Verkehrswende Mai 2020 – Vergleich von 35 deutschen Städten).



Quelle: Targomo, 2022



Nahversorgung & Bildung

Erreichbarkeiten

Im Umkreis von 500 m sind diverse Bildungseinrichtungen fußläufig schnell erreichbar.

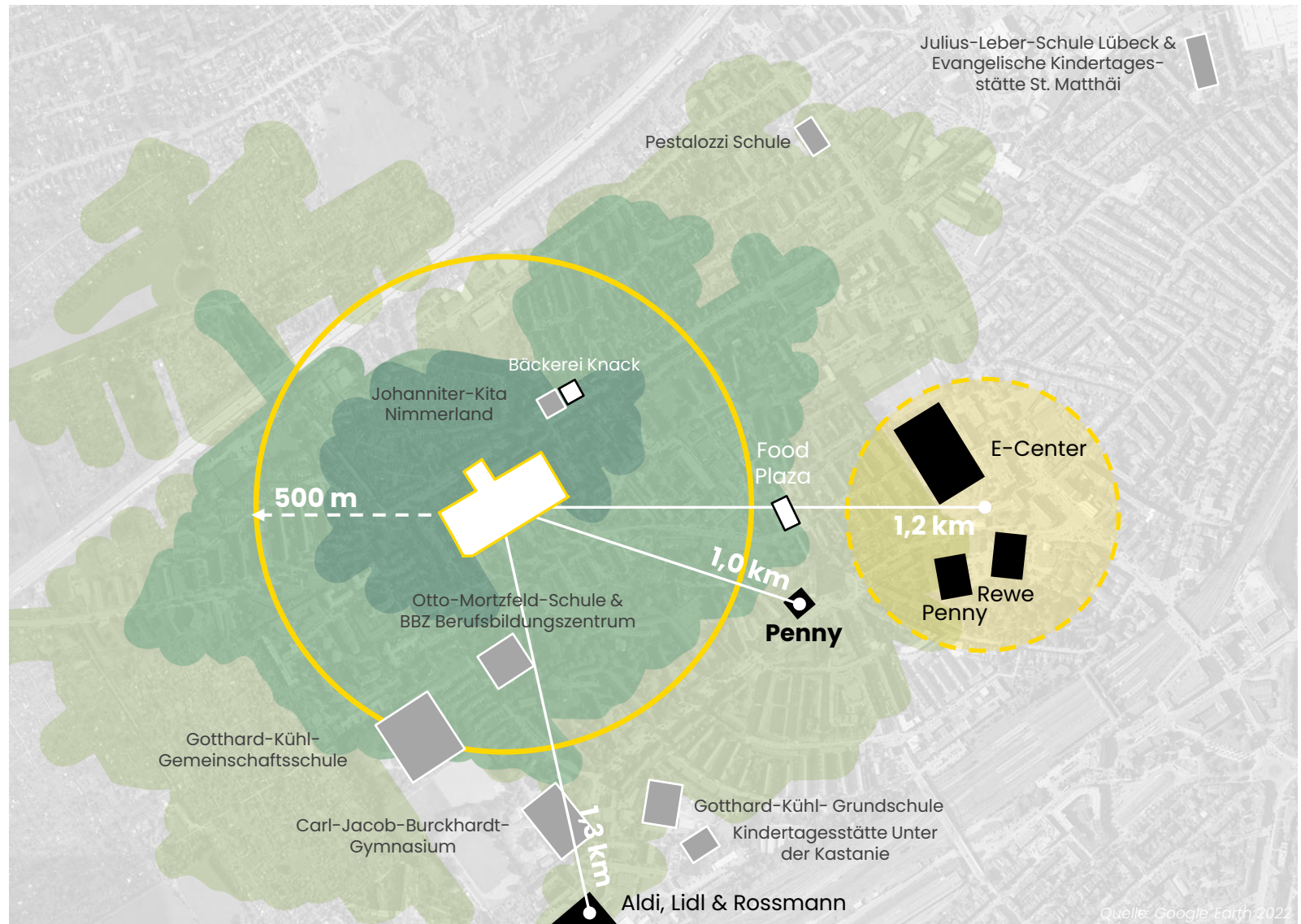
Nahversorger und Drogerien für Waren des alltäglichen Bedarfs sind hingegen in Entfernungen von > 1 km Distanz erreichbar.

Aufgrund der räumlichen Distanzen ist ggf. über eine Ergänzung des Nahversorgungsangebot nachzudenken.

-  Nahversorger (Aldi, Penny, Rewe, Edeka etc.)
-  Lebensmittelhandel
-  Bildungseinrichtung (Schulen & Kitas)

5 Min 10 Min 15 Min

Quelle: Google Maps 2022; Targomo 2022



Quelle: Google Earth 2022

Mobilitätsangebote

Erreichbarkeiten

Derzeit gibt es 3 Carsharing-Anbieter:innen in Lübeck (StattAuto, Flinkster & einfachteilen.eu)

Alle 3 Anbieter:innen bieten ausschließlich stationsgebundenes Carsharing an. Ein Free-Floating Angebot gibt es bisher nicht.

Derzeit gibt es kein großflächiges Bikesharing-Angebot in Lübeck. Neben einigen Fahrradläden im Umfeld, gibt es in einiger Entfernung zum Projektgebiet lediglich eine Call a Bike Station der DB.

Aufgrund des fehlenden Angebots im Umfeld, müssen zwingend **nutzerorientierte Angebote im Quartier** mitgedacht werden.



Carsharing

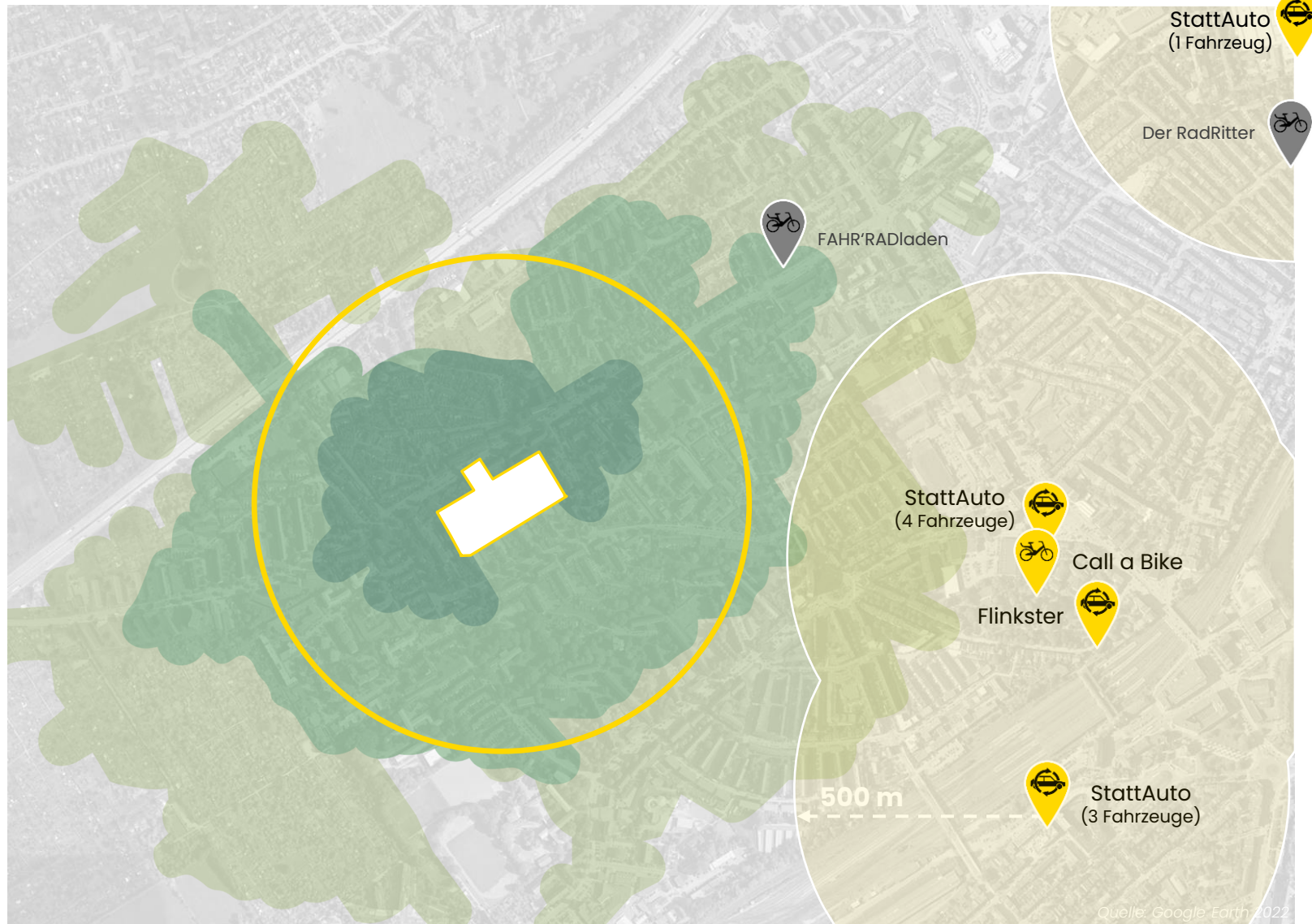


Bikesharing





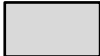
Fahrradladen

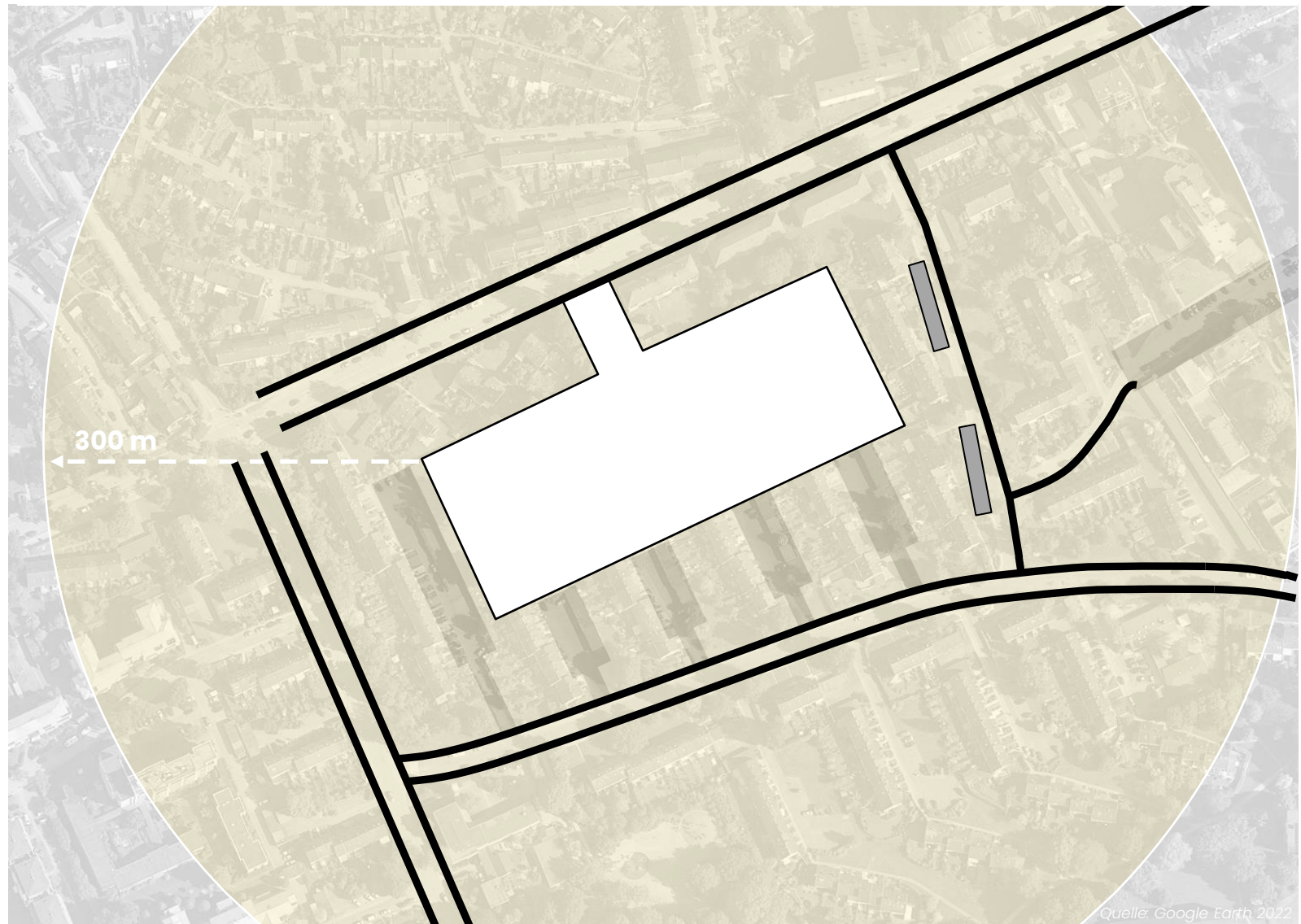
Quelle: Google Maps 2022; StattAuto 2022



Parkraumangebot Umfeld

Im 300-Meter-Umfeld des Projektgebiets gibt es eine Vielzahl an kostenlosen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum.

-  Parken entlang der Straße
-  private Wendehammer/Stellflächen
-  (halb-)öffentliche Parkbuchten



Quelle: Google Maps 2022; Mapillary 2022,
Verifizierung VorOrt-Begehung 5.7.2022

02

Aufgaben aus Sicht der Mobilität

Herausforderungen aus Sicht der Mobilität

(1/2)



#Nahversorgungsangebot

- Die nächsten Nahversorger sind nur mit erhöhtem Aufwand fußläufig oder per Rad zu erreichen
- Die großen Distanzen begünstigen ein erhöhtes Pkw-Aufkommen bei diesen Wegen

Ansatz

- Gespräche mit Stadt und Nahversorgern
- Unterstützende Angebote für die fußläufigen/mit dem Rad zurückgelegten Wege
- Ggf. Lieferdienste organisieren



#Sharing-Angebot

- Das Angebot an Sharing-Dienstleister:innen im Umfeld ist kaum ausgebaut – sowohl Car- als auch Bikesharing
- Dadurch sind Nutzer:innen gezwungen einen eigenen Pkw/Fahrrad zu besitzen – erfordert größeres Parkraumangebot

Ansatz

- Etablierung Sharing-Angebote (Car-& Bikesharing) – durch externe Dienstleister:innen oder quartiersintern



#Parkraumnutzung

- Der Großteil der künftigen Nutzer:innen stellen Bewohner:innen dar
- Damit einher geht, dass ein Großteil des Parkraumangebots durch Langzeitparkende genutzt werden wird
- Es sind weniger Doppelnutzungseffekte zu erwarten und somit ein homogenes Bild bei der Parkraumnutzung

Ansatz

- Attraktive Angebote zum Verzicht des eigenen Pkw



#Autoarm

- Die motorisierten Verkehrsströme innerhalb des Quartiers sollen weitestgehend unterbunden werden
- Durch ein gebündeltes Parkraumangebot entstehen weitere Wege für Bewohner:innen, die am Rand des Quartiers leben

Ansatz

- Unterstützende Angebote für die Überbrückung der „Letzten Meile“

Herausforderungen aus Sicht der Mobilität

(2/2)



#Alternativen zum Auto

- Im Umfeld ist Parken kostenlos, durch die Limitierung und Bepreisung des quartiersinternen Parkraumangebots ist zu befürchten, das künftige Nutzer:innen auf das Umfeld ausweichen könnten

Ansatz

- Attraktive Alternativen wie komfortables Fahrradparken sowie Car- und Lastenrad-Sharing zur Reduzierung des Pkw-Besitzes



#Fahrradstadt

- Lübeck ist beliebt bei Radfahrer:innen
- rund ¾ der Lübecker:innen besitzen ein eigenes Fahrrad
- 20 % Radverkehrsanteil am Modal Split

Ansatz

- Qualitativ hochwertiges Fahrradparken zur Stärkung des Radverkehrs
- Serviceangebote zur Unterstützung der Nutzungsqualität



#ÖPNV-Angebot vs. Nutzungsunbeliebtheit

- Die Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs in der Umgebung ist gegeben
- Dem entgegen steht das ÖPNV-Fahren in Lübeck recht unbeliebt ist – vor allem was eine Zeitkartennutzung angeht.

Ansatz

- Ggf. Unterstützung von Bewohner:innen bei der Finanzierung eines ÖPNV-Abos.

03

Organisation des ruhenden Verkehr

Kfz-Parken

Stellplatzbedarfe

Ausgangsdaten

Wohn- und
Nutzflächenberechnung,
hsbz, 18.10.2022

Wohnungsmix

2Z 1P	43 WE ca.50m ²	31%	43 Pers.
2Z 2P	15 WE ca.60 m ²	11%	30 Pers.
2,5Z 3P	30 WE ca.65 m ²	22%	90 Pers.
3Z 3P	18 WE ca.75 m ² / 85m ² R	13%	54 Pers.
3,5Z 4P	2 WE ca. 95m ² R	1%	8 Pers.
4Z 4P	20 WE ca.90m ² / 105m ² R	14%	80 Pers.
5Z 5P	10 WE ca.105m ²	7%	50 Pers.
	8 NE Gewerbe/ Gem. Raum		
Gesamt	138 WE	100%	355 Pers.
+	8 NE Gewerbe/ Gem. Raum		
davon	23 WE DIN 18040-2 R	17%	
	36 WE DIN 18040-2	26%	
	38 WE altsgerechte Whg (1-2 P mit DIN Anforderung)		

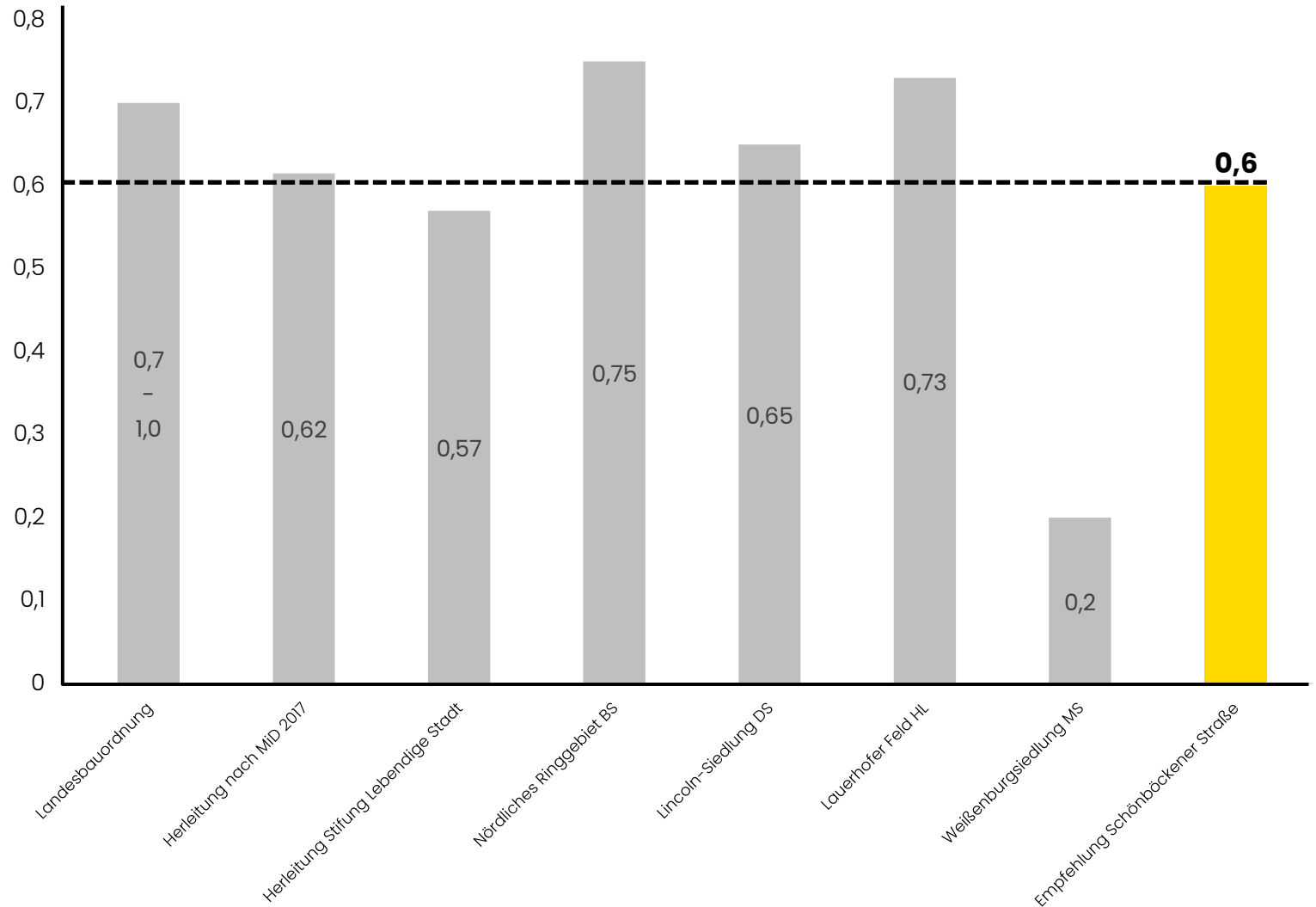
Stellplatzbedarf

Übersicht der Herleitungen

Stellplatzerlass (LBauO)	Statistische Daten	Stiftung Lebendige Stadt	Referenzprojekte
<p>In Lübeck gilt zurzeit keine aktuelle Stellplatzsatzung. Gemäß nicht mehr verbindlichem Stellplatzerlass Verwaltungsvorschriften zum § 55 der Landesbauordnung – Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder Schleswig Holstein (1995) ist ein Stellplatzschlüssel für Mehrfamilienhäuser von 0,7 – 1 je WE, davon 10% für Besucher:innen, zu berücksichtigen.</p>	<p>Aus der Untersuchung MiD 2017 aus Lübeck geht hervor, dass im Stadtteil St. Lorenz Nord der durchschnittliche Pkw-Besitz mit 0,65 Pkw je Haushalt unter dem Wert in der gesamten Stadt Lübeck von 0,72 Pkw je Haushalt liegt.</p> <p>Mit Berücksichtigung des ökonomischen Status (geförderter Wohnungsbau) der Haushalte, ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von 0,62 je WE.</p>	<p>Das Tool der Stiftung lebendige Stadt berechnet anhand verschiedener Indikatoren einen adäquaten Stellplatzschlüssel für die Wohnnutzung. In der Herleitung werden die folgenden Faktoren betrachtet:</p> <ul style="list-style-type: none">• die Dichte• die Nähe zur Nahversorgung,• die Nutzungsdurchmischung,• die Erreichbarkeit durch den ÖPNV• die Erreichbarkeit des Zentrums• die durchschnittliche Haushaltsgröße sowie das Einkommen. <p>Aus der Berechnung ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von 0,57 je WE ohne Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes</p>	<p>Aus der Betrachtung bereits realisierter Projekte ähnlicher Größe und Nutzungsstruktur, lassen sich Vergleichswerte heranziehen. Betrachtet werden hierfür folgende Projekte:</p> <ul style="list-style-type: none">• Nördliches Ringgebiet Braunschweig• Lincoln-Siedlung Darmstadt• Lauerhofer Feld Lübeck• Weißenburgsiedlung Münster <p>Die Stellplatzschlüssel variieren dabei von 0,2 bis 0,75 je WE.</p>

Stellplatzbedarf Übersicht der Herleitungen

Stellplatzschlüssel inkl.
Besucher:innenparken.



Stellplatzbedarf

Gesamt

Aus dem Schlüssel von 0,5 Stpl. je WE zur Wohnnutzung ergibt sich ein Bedarf von 69 Stellplätzen für 138 WE.

Für den Besucherverkehr besteht bei 0,1 Stpl. je WE ein Bedarf von 14 Stellplätzen. Für die gewerbliche Nutzung sind weitere 2 Stellplätze erforderlich.

Zusätzlich wird empfohlen, 2 Carsharing-Stellplätze vorzusehen.

Insgesamt werden **87 Stpl.** für das Projekt unter Berücksichtigung des Mobilitätskonzeptes empfohlen, davon ist ein ausreichender Anteil barrierefrei herzustellen.

Kategorie	Art des Stellplatzes	Bedarf nach Empfehlung Stellplatzschlüssel
		0,5 je WE + 0,1 für Besucher:innen
Wohnen 138 WE	Bewohner:innen	69
	Besucher:innen	14
Gewerbe		2 Stpl.
Carsharing		2 Stpl. (empfohlen)
GESAMT		87 Stpl.

Stellplatzbedarf

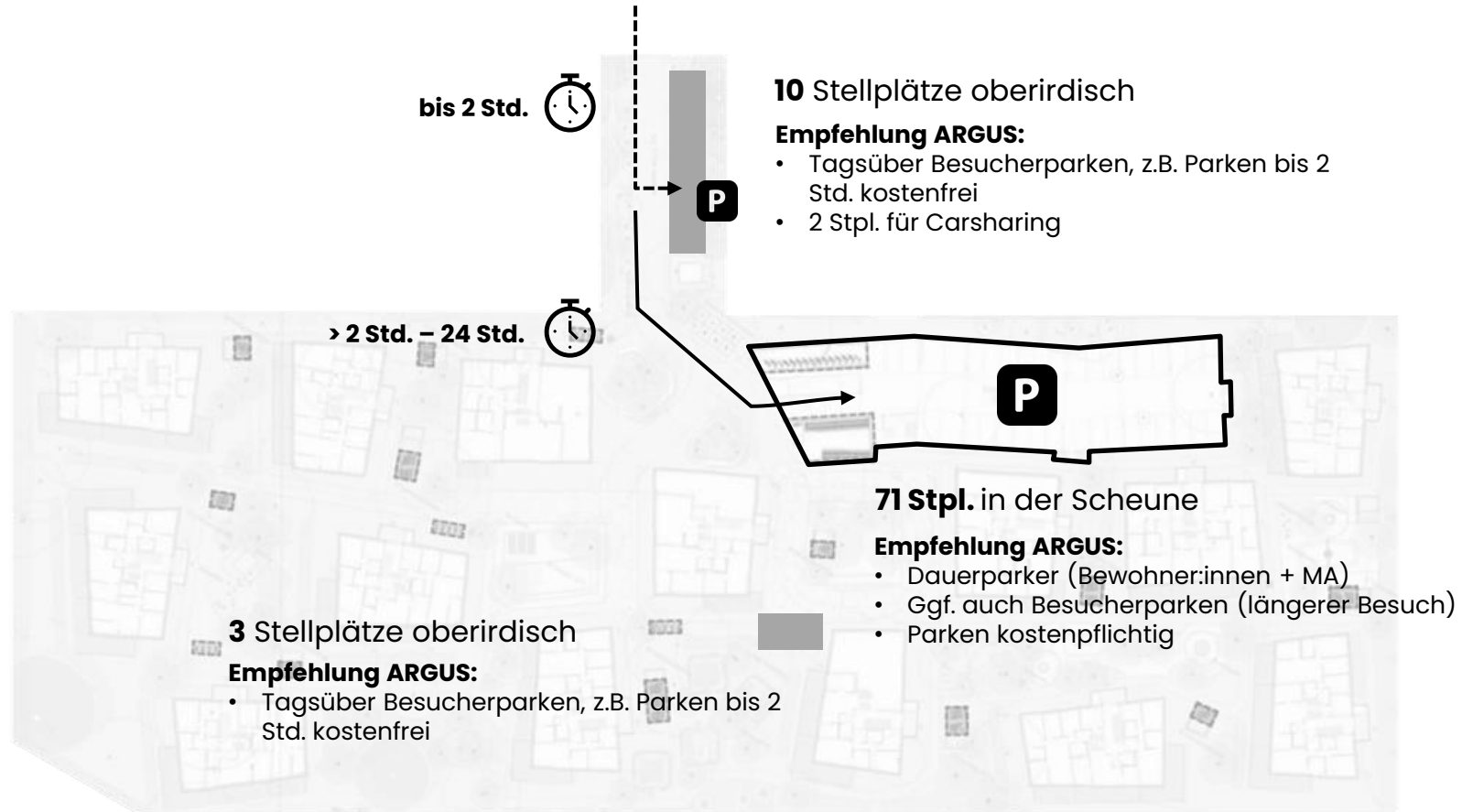
Kurz- und Langzeitparken

Empfehlung ARGUS:

Die Stellplätze im Entré und am Platz dienen überwiegend kurzen Besuchen. Das Parken ist für diesen Zeitraum kostenfrei (z.B. Parkscheibenregelung)

Besucher:innen mit längerem Aufenthalt könnten ggf. auch in der Scheune gegen eine Gebühr parken (z.B. 5 € pro Tag).

Die Scheune ist ansonsten den Bewohner:innen und Beschäftigten vorbehalten. Diese Parken dort gegen Zahlung eines Monatstarifs.



Fahrradparken

Exkurs attraktive Alternativen zum Auto

Lastenräder sind der Gamechanger



⚠ Herausforderung:

In autoarmen Quartieren mit vielen Familien gibt es eine größere Zahl von Lastenfahrern. Fehlende Ausrichtung auf intensive Nutzung von Lastenrädern machen sie zum physischen Hindernis und die Nutzung unpraktikabel.

Erkenntnis:

In Kombination mit Car-Sharing-Angeboten kann das Lastenrad den eigenen Pkw für viele Familien ersetzen.

Mögliche Maßnahmen:

- ggf. großzügige(re) Dimensionierung von Lastenradstellplätzen in Quartieren mit viele zu erwartenden Familien (z.B. >15% der Haushalte mit Lastenrad in Genossenschaft im Lincoln-Quartier)
- Ladeinfrastruktur an Stellplätzen berücksichtigen (Temperaturempfindlichkeit Akkus!, Trend: Im Rahmen verbaute Akkus)
- eingangsnah Kurzhaltemöglichkeiten für Lastenräder vor frequentierten Orten (Nahversorger, Kita, Schule, Apotheke)



Fahrradparken

Varianten

Variante 01:

Berechnung des Stellplatzschlüssels gemäß StErl – Stellplatzzerlass Verwaltungsvorschriften zu § 55 der Landesbauordnung – Stellplätze und Garagen, Abstellanlagen für Fahrräder – Schleswig-Holstein.

1 Stpl. pro EW – davon 20 % für Besucher:innen.

Variante 02:

Herleitung gemäß Fahrradbesitz in Schleswig-Holstein, MiD 2008

in Schleswig Holstein gibt es (Stand MiD 2008) rund 2,93 Millionen Fahrräder (~1,15 Fahrräder pro Kopf)

Ausgehend von der Annahme das die Fahrraddichte in dem neu entstehendem Quartier ähnlich ist, wird ein **Schlüssel von 1,15** herzustellenden Fahrradstellplätzen pro Kopf angesetzt – davon 0,1 Stpl. für Besucher:innen.

Variante 01

Wohnen

Herleitung gemäß Stellplatzzerlass

Mehrfamilienhäuser

1 Fahrrad / Pers.
davon 20% für Besuchende

Variante 02

Wohnen

Herleitung gemäß Fahrrad-Besitz in Schleswig Holstein, MiD 2008

Mehrfamilienhäuser

1,15 Fahrräder pro Kopf*
0,1 FP / Pers. für Besuchende



Gewerbe

Herleitung gemäß Stellplatzzerlass

Praxen: 1 je 40m² NUF,
75% für Besuchende

Stellplatzbedarf

Gesamt

Auf Grundlage von Erfahrungswerten aus anderen Projekten und der Analyse des Bestands wird die **Variante 02** als realistischste Variante angesehen.

Kategorie	Art des Stellplatzes	Bedarf nach Variante 01	Bedarf nach Variante 02
Wohnen 138 WE	Bewohner:innen	290	418
	Besucher:innen	73	36
Gewerbe		4 Stpl.	4 Stpl.
GESAMT		367 Stpl.	458 Stpl.

Fahrradparken

Verortung



Geplante Stellplätze, hsbz
05.09.2022

Außenanlage:

272 Stpl. Bewohner:innen
58 Stpl. Besucher:innen

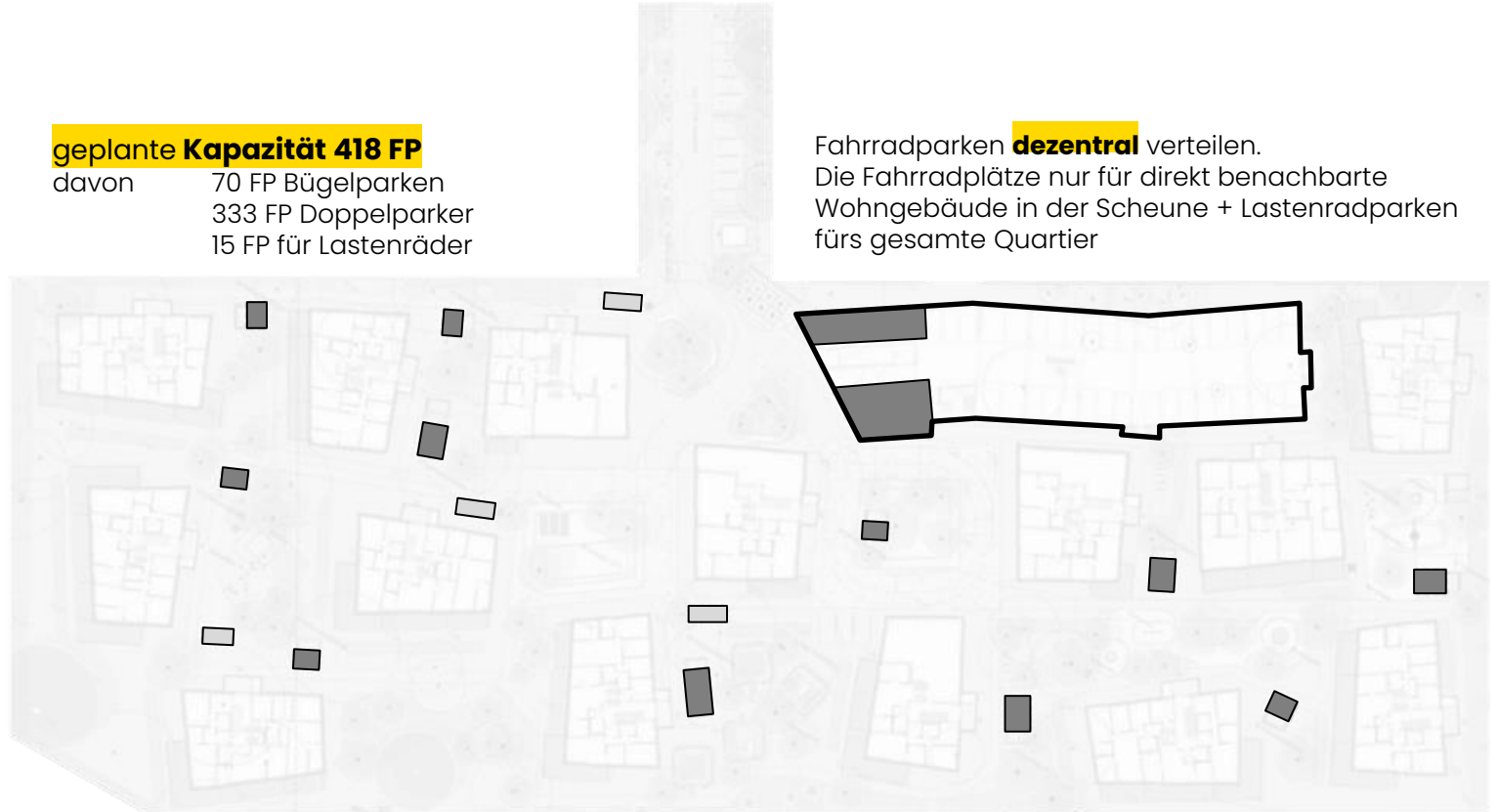
Scheune

61 Stpl. Bewohner:innen EG
15 Stpl. Lastenrad EG
12 Stpl. Bewohner:innen UG

 Bewohner:innen
 Besucher:innen

geplante Kapazität 418 FP
davon 70 FP Bügelparken
333 FP Doppelparker
15 FP für Lastenräder

Fahrradparken **dezentral** verteilen.
Die Fahrradplätze nur für direkt benachbarte
Wohngebäude in der Scheune + Lastenradparken
fürs gesamte Quartier



04

Mobilitätsangebote

Mobilitätsmomente

Maßnahmen nicht aus dem Angebot sondern aus den Aufgaben aus Sicht der Nutzenden entwickeln.

Gute Mobilitätskonzepte sind flexibel und wandlungsfähig. Evaluierung ist elementar.

So sollten stets Rückfallebenen und Ausbaupotentiale mitgedacht werden.

Zielgruppe	Mobilitätsmoment
Bewohner:innen	Paket empfangen
	Einen Handwerker / Pflegedienst empfangen
	Getränkeliieferung / Gemüsebox / Essenslieferung empfangen
	Gäste von außerhalb empfangen
	Ein- bzw. Auszug
	Transport von großen, schweren Gegenständen (Sperrmüll, Möbel, etc.)
	Einkauf transportieren
	Ausflug ins Umland / Urlaub mit Pkw
	Fahrrad reinigen
	Temporär mobilitätseingeschränkt
Gäste	An- und Abreise / Informationen
	Warenlieferung
Mitarbeitende	Geschäftliche Fahrt außerhalb des Quartiers
	Paket empfangen
	Geschäftliche Besorgungsfahrten
	Mit dem Fahrrad anreisen
Anlieferung	Ziel & Halteposition finden
	Kühlkette einhalten
	Krankentransport
Alle	Neuorientierung im Quartier

Maßnahmenübersicht

Strategischer Ansatz

Es gilt die Angebote nutzer:innenorientiert zu gestalten und entsprechend zu dimensionieren.

Herausforderungen müssen begegnet und Potentiale stärker ausgeschöpft werden.



Legende: inkl. vorrangiger Charakter des Bausteins / der Maßnahme

 Zielgruppe / Strategischer Ansatz

 Infrastruktur / Baulich

 Organisation / Dienstleistung

 Kommunikation / Prozess

 Mindestanforderung
 Empfehlung
 zu prüfende Maßnahmen

Orte der Mobilität

Schönböckener Straße

Vorschläge

Mobility Hub

- Fahrradverleih-system
- Carsharing
- Transportgefäße
- Paketstationen
- Kfz-Parken

Scheune

Mobilitätsfoyer (im EG)

- Lastenräder, Mobilitäts-hilfen und Anhänger-verleih
- Reparatur und Wartungs-station für Fahrräder
- Informations- und Logistikangeboten (z.B. Paketstation) auf Quartiersebene
- Informationen zu Mobilitätsangeboten
- Transportgefäße
- Paketstationen

Mobilitätsangebote im Straßenraum

- Bikesharing
- Fahrradabstell-anlagen für Besuchende
- Mikromobilitäts-stationen
- Carsharing
- Abstellfläche für E-Roller

Entré



Wohnungsnah/Hausintern

- Fahrradparken
- Abstellflächen für Kinderwagen, Mobilitäts- & Transporthilfen

Bikesharing

Herleitung Bedarf

In Lübeck existiert kein flächendeckendes Bikesharing-System.

Es gilt folglich einen Ansatz auf Quartiersebene zu entwickeln.



3/4 aller Wege

- beginnen und enden an der Wohnungstür (MiD 2017)



Kein Bikesharing-System

- in Lübeck gibt es bisher kein flächendeckendes Bikesharing-System



3/4 besitzen ein eigenes Rad

- 3/4 aller Lübecker:innen besitzen ein eigenes Fahrrad (Agora)

alle Fahrten müssen im Quartier beginnen + enden

geringerer Umschlaggrad, da Räder nicht unterwegs abgegeben werden können und sich die Fahr-/Ausleihzeiten dadurch verlängern können

25 % der Lübecker:innen sind ohne eigenes Rad

Bikesharing

Herleitung Bedarf

Annahme ARGUS

Entspricht etwa dem
Besatzungsgrad einer **StadtRAD
Station**

(3.100 Räder an 250 Stationen
= 12,4 Räder/Station)

- 1 378 potentielle Nutzer:innen im Quartier
- 2 95 Nutzer:innen im Quartier ohne eigenes Rad im Quartier
- 3 Durchschnittlich 0,78 Wege pro Tag mit dem Rad
- 4 74,1 potentielle Wege pro Tag mit dem Rad der Nutzer:innen ohne eigenes Rad
- 5 ca. 56 Wege am Tag würden aus dem Quartier mit Sharing-Bikes getätigt werden
- 6 **6 benötigte Sharing-Bikes (davon mindestens 2 Lastenräder)**

138 WE x 2,63 EW je WE
= 363 EW + ~ 15 Mitarbeitende

378 x 0,25 = 95; da 25 % aller Lübecker:innen ohne Besitz eines eigenen Rades

3,1 x 0,25 = 0,78
Pro Tag werden durchschnittlich 3,1 Wege je Person zurückgelegt (MiD 2017)
20 % aller Wege am Tag in Lübeck mit dem Rad zurückgelegt (Status Quo Modal Split) -> Perspektivisch 25 %

95 x 0,78 = 74,1

74,1 x 0,75 = ~ 56
75 % aller Wege starten + enden im Quartier

56 : 11,5 = ~ 6 (+10% Puffer)
Umschlaggrad je Rad von 11,5 Fahrten am Tag

Mobilitätsangebote

Paketstation

- #Ankommen & Orientieren für Anlieferung
- #Pakete empfangen

Herausforderung / Potential

- #Autoarm

Anforderung an die Lage:

- Sichtbarkeit innerhalb der Wegekette
- Nähe zu Eingang und Anlieferzone
- Soziale Kontrolle bzw. Zugangsbeschränkung

Anforderungen Betrieb:

- Raum ohne eigenen Personalbedarf

Mögliche Angebote:

- Paketstation
- Abfahrtsmonitor
- Wegeleitsystem

Dimensionierung

- 1 x Station (1m x 6m)



Mobilitätsangebote

Carsharing

#Ausleihen von
stationsgebundenen
Carsharing

Herausforderung / Potential

- #Sharing-Angebot
- #Parkraumnutzung

Anforderung an die Lage:

- gut zugänglich
- unkompliziertes Parken
- öffentliche Zufahrt

Anforderungen Betrieb:

- 24 h
- täglicher Betrieb ohne Personal
- Betreibervertrag

Mögliche Angebote:

- Fahrzeuge zzgl. Verkehrsfläche;
- Information über Kapazitäten
- ggf. Ladesäulen für E-Autos

Dimensionierung

- 2 x CS Fahrzeuge (ca. 20 m²)

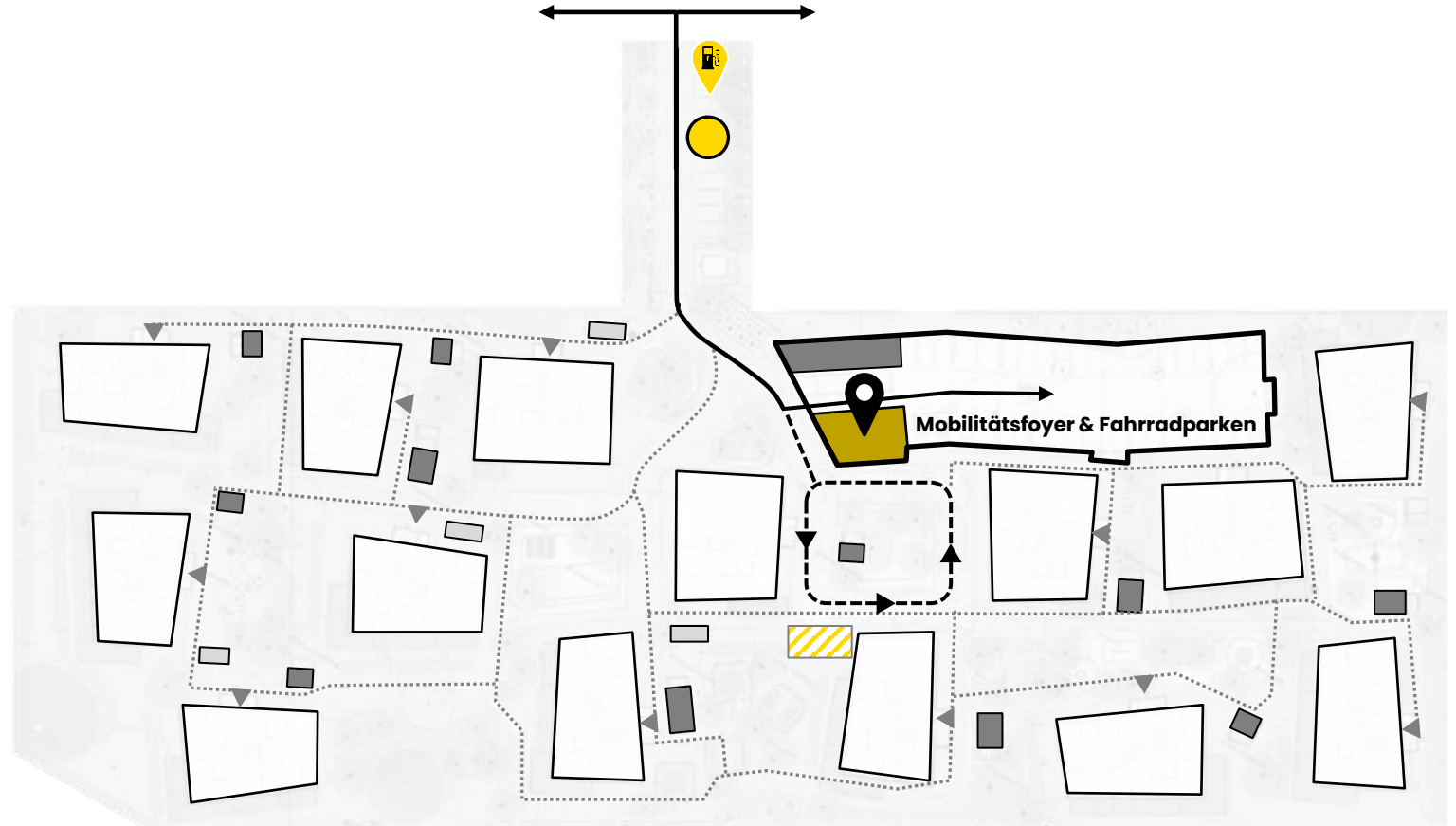
Wirkung

- 1 CS-Fahrzeug ersetzt etwa 16 private Pkw (Studie Team Red)



Verortung Mobilitätsangebote

- Erschließung MIV
- - - Zufahrt Logistik
- ⋯ Erschließung Fuß- und Radverkehr
- ▶ Hauseingang
- Fahrradabstellanlagen Bewohner:innen
- Fahrradabstellanlagen Besucher:innen
- ▨ Kurzzeitparken (Lieferrn & Laden)
- Carsharing
- 🔌 E-Ladeinfrastruktur



05

Zusammenfassung

Zusammenfassung

Mobilitätsangebote und Pkw-Parken

Mobilitätsangebote

- Soweit möglich Bündelung im Mobilitätsfoyer in der Scheune
- Carsharing - 2 Fahrzeuge (ca. 20 m²)
- Fahrradreparaturstation (ca. 5 m²)
- Fahrradzubehör/Ersatzteile-Automat (ca. 1 m²)
- Bikesharing - 6 Räder (ca. 6 m²)
- Paketstation (ca. 6 m²)
- Verleih von Mobilitätshilfen (ca. 1,5 m²)
- Micro-Carrier Station (ca. 3 m²)
- Lastenradverleih - 2 Räder (ca. 6 m²)
- Infosteile (ca. 1 m²)

Pkw-Parken

Bedarf: 87 Pkw-Stellplätze

- Bewohner:innen: 0,5 je WE = 69
- Besucher:innen: 0,1 je WE = 14
- Gewerbe: 2
- Carsharing: 2

Angebot: 84 Pkw-Stellplätze

13 Stellplätze im öffentlichen Raum, davon:

- 11 für Kurzzeitbesucher:innen (mit Parkscheibe)
- 2 für Carsharing

71 Stellplätze in der Scheune

Weitere Aufgaben

Abstimmungsprozesse



Zielsetzung

- Abstimmung der zentralen Zielsetzungen für Mobilität



Angebotsverdichtung

- Gespräche mit Stadt und Nahversorgern über mögliche Angebotsverdichtungen



Betreiberkonzept

- Gespräche mit möglichen Betreiber:innen
- wie werden die Mobilitätsangebote & Stellplätze betrieben?
- wie erfolgt die Finanzierung?



Mobilitätsdienstleistungen

- Gespräche mit Sharingdienstleistern (bspw. StattAuto)/möglichen Betreiber:innen über mögliche Dienstleistungen



Parkraummanagement

- Im Projektumfeld gibt es keine Bewirtschaftung des Parkraums
- Es braucht geeignete Pull-Maßnahmen, um die zukünftigen Nutzer:innen an das Parkraumangebot im Quartier zu binden und ein Ausweichen auf das Umfeld zu verhindern

ARGUS *studio/*

Ansprechpartner

[REDACTED]

Kontakt

[REDACTED]

studio.argus-hh.de

ARGUS Stadt und Verkehr

Pinnasberg 45 | 20359 Hamburg

Rothfuchs | Buch | Partnerschaft mbB Beratende Ingenieure
Eingetragen im Partnerschaftsregister 432 beim Amtsgericht Hamburg