

# **Neuer Weg 21-23, Bergedorf**

## Stellungnahme zum Stellplatznachweis

Stand: 06.06.2019



## **Neuer Weg 21-23, Bergedorf**

### Stellungnahme zum Stellplatznachweis

Auftraggeber: REVITALIS VIERUNDZWANZIGSTE  
Grundstücksgesellschaft mbh & Co. KG  
Auguststraße 14  
22985 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**  
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0  
Fax: +49 (40) 309 709 - 199  
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Christoph Ludwig M.Sc.  
Christian Scheler M.Sc.  
Jenni Knapp M.A.

Projektnummer: 2019091

Stand: 06.06.2019

## **INHALTSVERZEICHNIS**

1	VERANLASSUNG UND ZIEL.....	2
2	RAHMENBEDINGUNGEN: LAGE UND ERREICHBARKEIT.....	3
2.1	Erreichbarkeit zu Fuß und Nahversorgung.....	3
2.2	Erreichbarkeit mit dem Fahrrad.....	5
2.3	Erreichbarkeit mit dem ÖPNV .....	6
2.4	Weitere Mobilitätsangebote im Umfeld .....	7
2.5	Fazit: Lage und Erreichbarkeit .....	8
3	RAHMENBEDINGUNGEN: MOBILITÄTSTRENDS.....	9
3.1	Verkehrsmittelwahlverhalten und Pkw-Besitz.....	9
3.2	Generationenwechsel und Sharing-Angebote .....	11
3.3	Fazit: Mobilitätsverhalten und -trends.....	14
4	BAULASTEN UND STELLPLATZBEDARF.....	15
4.1	Stellplatzbedarf im Bestand .....	15
4.1.1	Bauordnungsrechtlicher Nachweis im Bestand.....	15
4.1.2	Tatsächlicher Stellplatzbedarf im Bestand .....	16
4.2	Stellplatzbedarf für den Neubau.....	16
4.2.1	Bauordnungsrechtlicher Nachweis für den Neubau .....	16
4.2.2	Tatsächlicher Stellplatzbedarf für den Neubau.....	16
4.3	Fazit: Stellplatzbedarf .....	17
5	MOBILITÄTSMABNAHMEN .....	18
6	FAZIT .....	19
	LITERATURVERZEICHNIS.....	III

## 1 VERANLASSUNG UND ZIEL

Auf dem Grundstück Neuer Weg 21-23 in Hamburg-Bergedorf plant die Revitalis Vierundzwanzigste Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG einen mehrgeschossigen Neubau für Wohnnutzung. Heute befindet sich hier ein Parkhaus mit Baulasten aus umliegenden Gebäuden, welches seit Februar 2018 stillgelegt ist.

Um den tatsächlichen Stellplatzbedarf aus den Baulasten sowie den zukünftigen Stellplatzbedarf des Bauvorhabens abzuschätzen, werden im Folgenden zunächst die Rahmenbedingungen des Standortes analysiert. Neben den örtlichen Gegebenheiten werden hier auch aktuelle Trends im Mobilitätsverhalten analysiert. Darauf aufbauend werden Mobilitätsmaßnahmen für den Neubau empfohlen, mit denen der Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing) gestärkt und somit der Stellplatzbedarf für Pkw geringgehalten werden kann.



Abbildung 1: Plangebiet Neuer Weg 21-23 (Geoportal Hamburg, Kartengrundlage: Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung)

## 2 RAHMENBEDINGUNGEN: LAGE UND ERREICHBARKEIT

Das Bauvorhaben befindet sich etwa 15 km südöstlich vom Hamburger Stadtzentrum entfernt im Bezirk Hamburg-Bergedorf. Das Stadtteilzentrum Bergedorfs sowie die S-Bahnstation Bergedorf sind in wenigen Minuten fußläufig erreichbar (Abbildung 2).

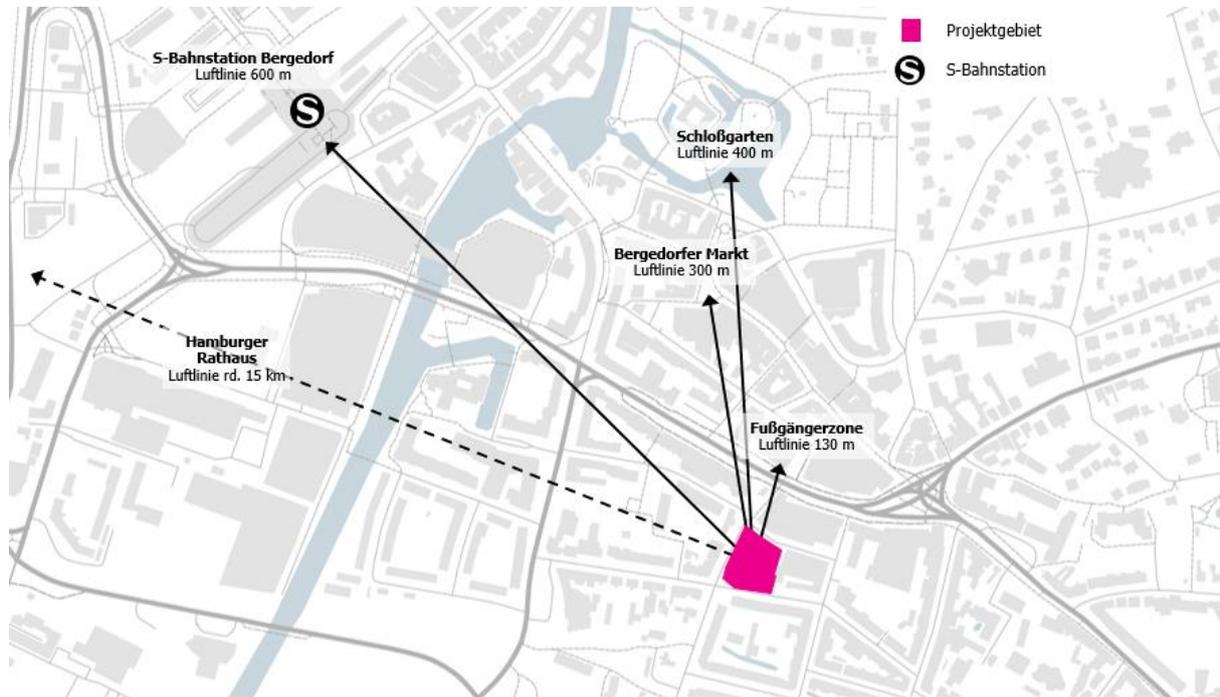


Abbildung 2: Lage im Stadtgebiet (Kartengrundlage: openstreetmap)

### 2.1 Erreichbarkeit zu Fuß und Nahversorgung

Die Erreichbarkeit von Einkaufsmöglichkeiten hat maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsmittelwahlverhalten, da Einkaufswege oft mit anderen Wegezwecken kombiniert bzw. verkettet werden. Sobald alltägliche Wege (wie der Transport von Einkäufen) über die Schwelle von einem Kilometer steigen, steigt auch der MIV-Anteil – und mit ihm der Pkw-Besitz – signifikant an. Eine fußläufig erreichbare Nahversorgung ist daher für eine nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung.

Die Nahversorgung für den Neuen Weg 21-23 befindet sich in unmittelbarer Nähe und ist fußläufig in wenigen Minuten erreichbar. Die Entfernung liegt mit 200 m deutlich unter dem oben genannten Schwellenwert von einem Kilometer, so dass von einem reduzierten MIV-Anteil im Einkaufsverkehr (und damit einhergehend von einem unterdurchschnittlichen Pkw-Besitz) ausgegangen werden kann. Nach Überwindung der Barriere der Bergedorfer Straße ist die Fußgängerzone Bergedorfs erreichbar und erschließt vielfältigen Einzelhandel, Dienstleistungen sowie Gastronomie (Abbildung 3).

Die Erreichbarkeitsisochronen zeigen, dass innerhalb von 10 Min. die Fußgängerzone und innerhalb von 15 Min. nahezu die gesamte Innenstadt Bergedorfs fußläufig erreichbar ist (Abbildung 4). Die fußläufige Erreichbarkeit ist insgesamt als sehr gut zu bewerten.

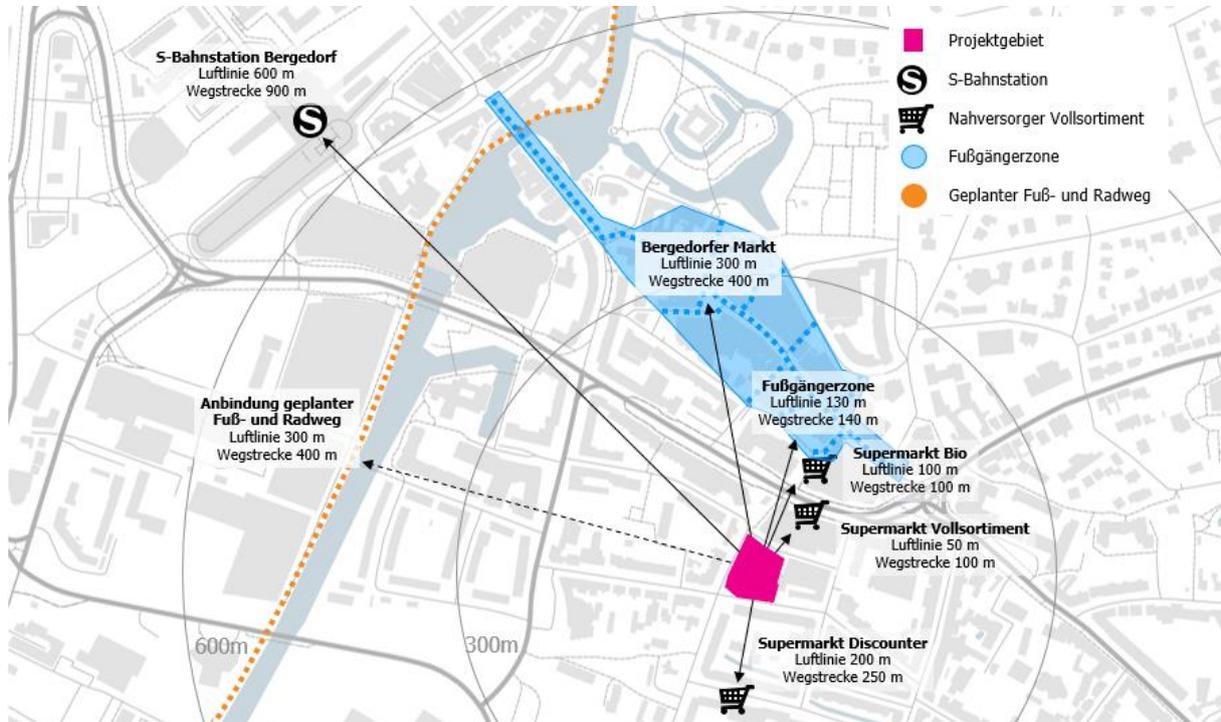


Abbildung 3: Fußläufige Erreichbarkeit (Kartengrundlage: openstreetmap)

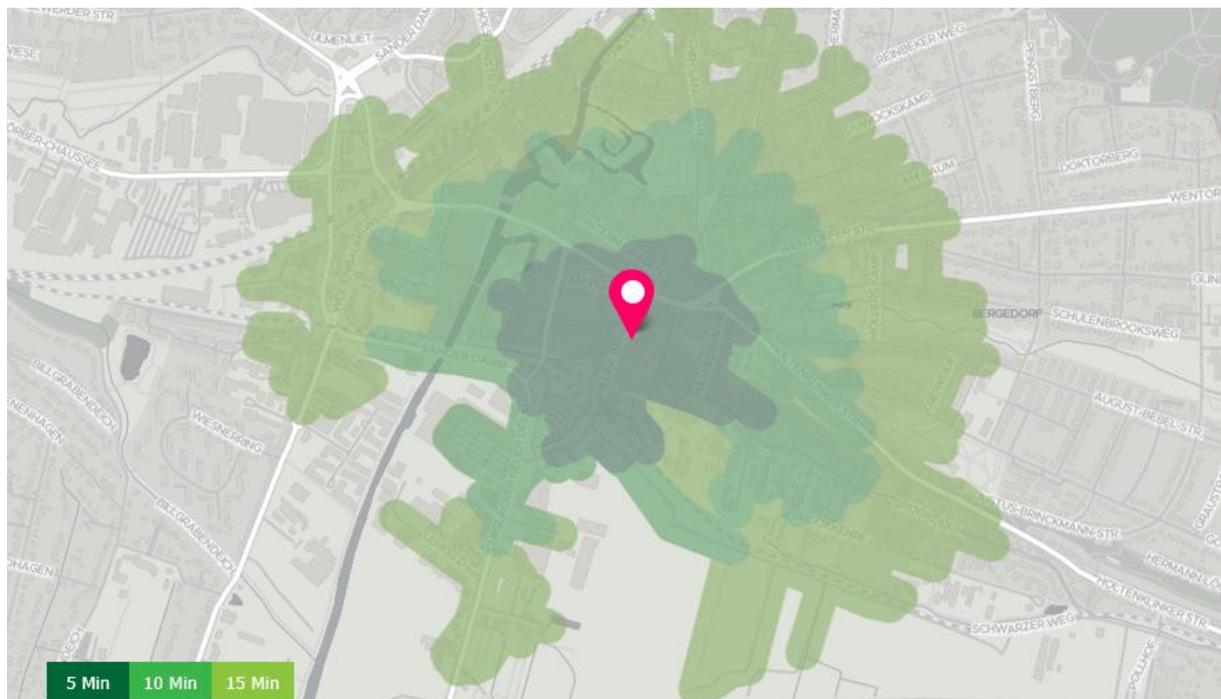


Abbildung 4: Erreichbarkeit in 5, 10 bzw. 15 Min. zu Fuß (targomo, Kartengrundlage: openstreetmap)

## 2.2 Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Abbildung 5 zeigt, dass innerhalb von 5 Minuten Fahrzeit die gesamte Innenstadt Bergedorfs und innerhalb von 15 Minuten annähernd der gesamte Bezirk Bergedorf sowie diverse Freizeitziele im Umland mit dem Rad erreicht werden können. Damit ist die Erreichbarkeit für den Radverkehr als gut zu bewerten.



Abbildung 5: Erreichbarkeitsisochronen Fahrrad (Bikecitizens, Kartengrundlage: openstreetmap)

Hauptanbindungspunkte für den Radverkehr aus dem Gebiet sind der Neue Weg in Richtung Norden zur Bergedorfer Innenstadt und die Rektor-Ritter-Straße in Richtung Bahnstation sowie als Anbindung an die Velorouten 8 und 9 (s. Abbildung 6). Der Radverkehr wird hier in einer Tempo-30 Zone auf der Fahrbahn geführt. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass entlang des Schleusengrabens eine bezirkliche Radverkehrsroute durch das Bezirkszentrum geplant und im Bereich der S-Bahnstation bereits umgesetzt ist (Abbildung 6). Diese ist vom Bauvorhaben aus in 2 Min. mit dem Rad erreichbar und bindet langfristig die nördlich sowie südlich gelegenen Stadtteile an die Bergedorfer Innenstadt und die Bahnstation an.

Die nächsten StadtRAD-Stationen liegen etwa 450 bis 550 m Wegstrecke entfernt (s. Abbildung 6). Zur Förderung des Radverkehrs wäre eine weitere Station im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens zu empfehlen. Darüber hinaus ist die Radverkehrsinfrastruktur im Hinblick auf die Bike-and-Ride Anlage sowie die Radstation Nord an der S-Bahnstation (Fahrradparken, -reparatur, -verleih usw.) als gut zu bewerten.

Zusammenfassend bietet die vorhandene Infrastruktur für den Radverkehr eine gute Basis zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass der Radverkehr sowohl im bestehenden Umfeld

als auch für das geplante Wohnungsbauvorhaben eine große Bedeutung hat und der Radverkehrsanteil am Verkehrsmittelwahlverhalten überdurchschnittlich hoch ist bzw. sein wird.

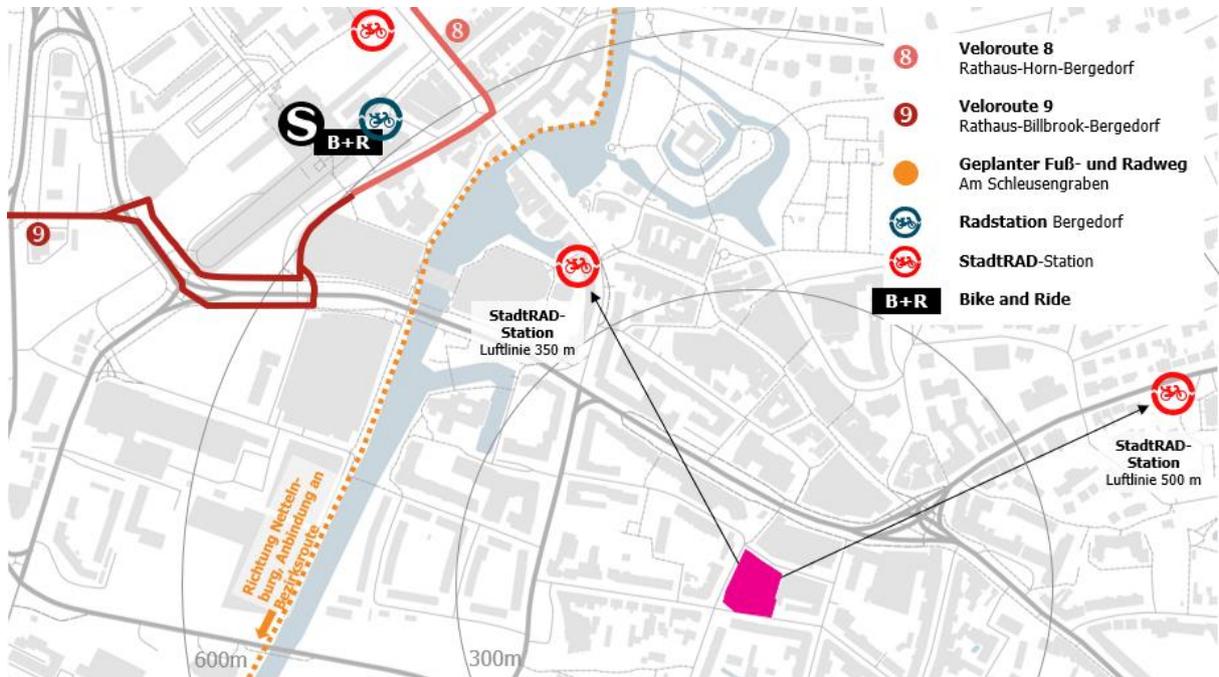


Abbildung 6: Infrastruktur Radverkehr (Kartengrundlage: openstreetmap)

### 2.3 Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

Das Bauvorhaben weist eine gute Anbindung an den ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) auf. Das Gebiet befindet sich im Einzugsbereich der Bushaltestellen „Mohnhof“ und „Vierlandenstraße“, die von insgesamt elf Buslinien mit unterschiedlicher Taktung bedient werden (s. Abbildung 7), so dass eine sehr gute Busanbindung besteht. Die Busfahrt zur S-Bahnstation Bergedorf dauert von der Haltestelle „Mohnhof“ etwa 4 Minuten.

Zu Fuß ist die S-Bahnstation in 10 Minuten erreichbar (Wegstrecke ca. 850 m) und wird in der Hauptbetriebszeit im 5 bis 10-Min.-Takt durch die S2, S21 und den Regional-Express RE1 in Richtung Hamburg-Hauptbahnhof (Reisedauer 20 bzw. 11 Minuten) bedient.

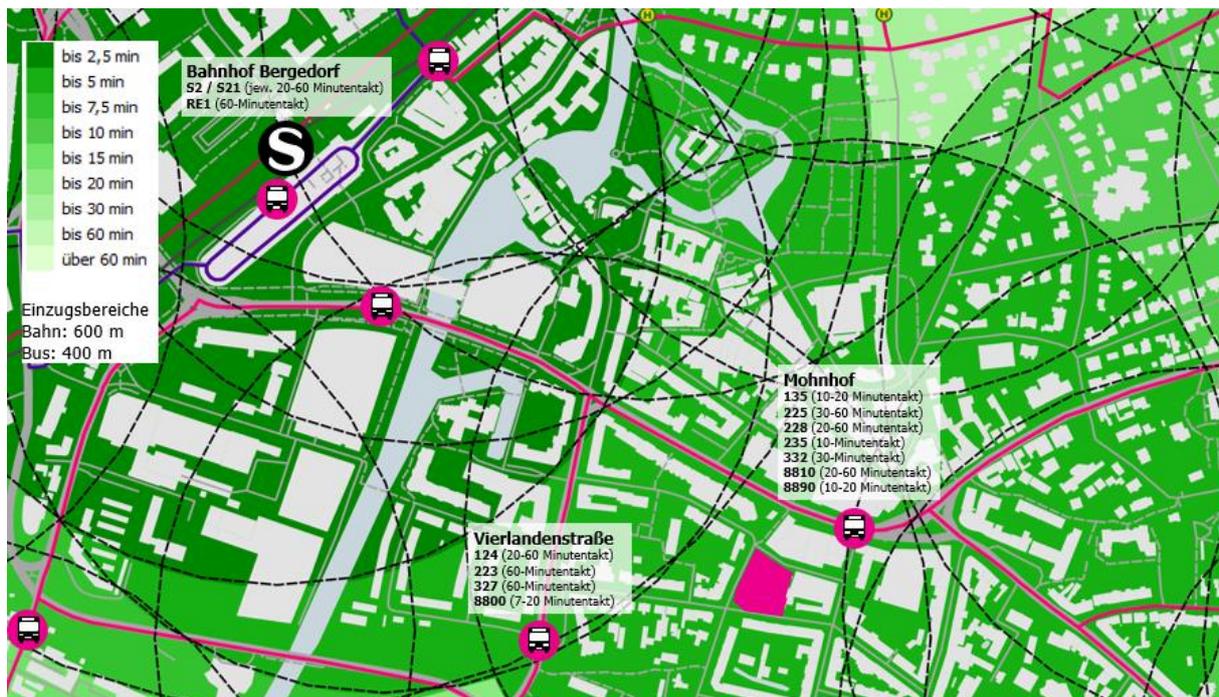


Abbildung 7: Anbindung ÖPNV (GIS, Kartengrundlage: openstreetmap)

## 2.4 Weitere Mobilitätsangebote im Umfeld

Abbildung 8 zeigt weitere Mobilitätsangebote im Umfeld, d.h. in diesem Fall Carsharing, Taxi und Park-and-Ride.

Beim Carsharing ist grundsätzlich zwischen free-floating und stationsgebundenen Systemen zu unterscheiden. Während die Fahrzeuge bei erst genannten auf allen öffentlichen Parkständen innerhalb des Geschäftsgebietes abgestellt werden dürfen, müssen die Fahrzeuge bei stationsgebundenen Systemen zur vorgesehenen Station zurückgebracht werden. Demgegenüber fällt die Tarifstruktur bei stationsgebundenen Systemen deutlich günstiger aus. Beide Systeme decken folglich unterschiedliche Bedarfe ab.

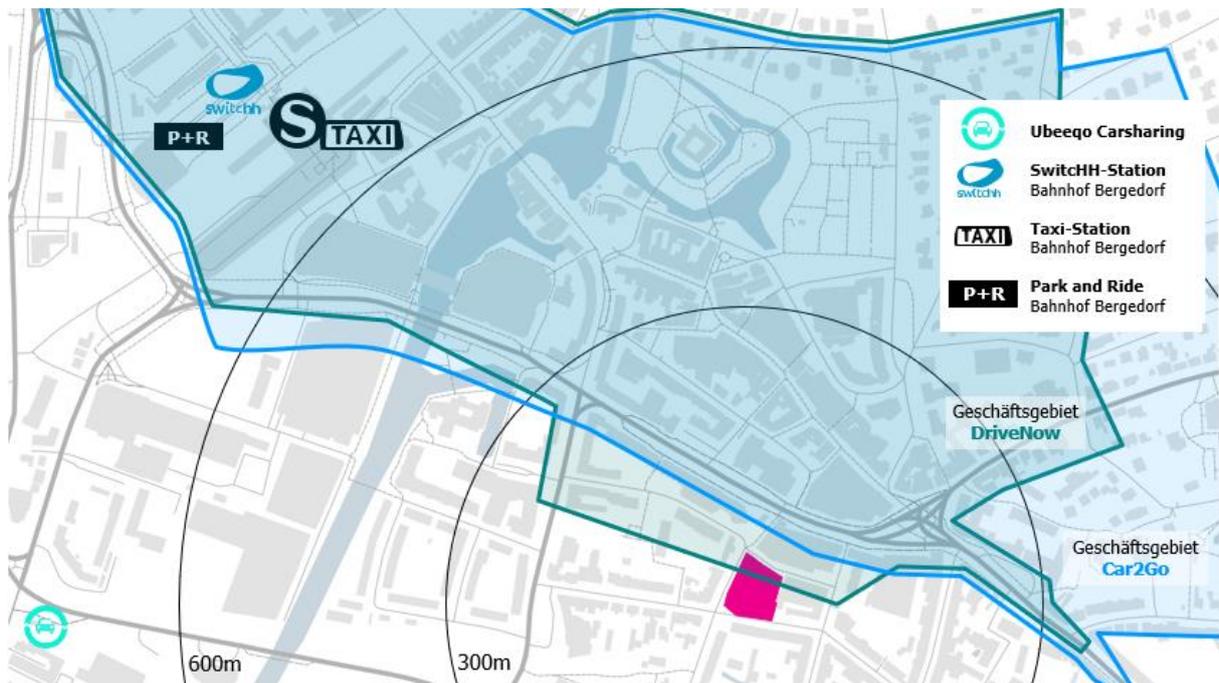


Abbildung 8: Weitere Mobilitätsangebote (Kartengrundlage: openstreetmap)

Die Geschäftsgebiete der free-floating Carsharing Angebote von Car2Go und DriveNow grenzen unmittelbar an das Bauvorhaben an. Die switchh-Station an der S-Bahnstation beinhaltet zudem feste Stellplätze für das Carsharing, mit u.a. drei Fahrzeugen des stationsgebundenen Anbieters cambio. Darüber hinaus befindet sich eine weitere Carsharing-Station des Anbieters Ubeeqo in rd. 700 m Entfernung.

Sinnvoll wäre daher eine Verdichtung des stationsgebundenen Carsharings oder die Vorhaltung eines reservierten Stellplatzes für die free-floating-Angebote.

## 2.5 Fazit: Lage und Erreichbarkeit

Das Plangebiet liegt in unmittelbarer Nähe zur Bergedorfer Innenstadt und ist sehr gut an den ÖPNV angebunden. Insbesondere die nahegelegene S-Bahnstation Bergedorfer bindet das Gebiet mit den S-Bahnen an die Hamburger Innenstadt an. Besonders hervorzuheben ist zudem die sehr gute fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgung im Umfeld sowie der Bergedorfer Innenstadt.

Es sind bereits viele Bausteine der Radinfrastruktur vorhanden bzw. geplant, wie die Veloroute 8 und 9, die bezirkliche Freizeitroute und die StadtRad-Station sowie die Fahrradstation an der S-Bahnstation. Darauf aufbauend ist zu empfehlen, den Radverkehr am Standort durch hochwertige Fahrradabstellanlagen gezielt zu fördern.

Als zusätzliches Angebot steht das free-floating Carsharing zur Verfügung, so dass bspw. die Hamburger Innenstadt mit Car2Go oder DriveNow erreicht werden kann. Die switchh-Station an der Bahnstation bietet weitere multimodale Mobilitätsangebote. Mittelfristig besteht ggf. Ausbaupotenzial in Bezug auf stationsgebundenes Carsharing und einer StadtRad-Station.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass sich die Rahmenbedingungen am Neuen Weg zu Gunsten des Umweltverbunds (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und Carsharing) auswirken.

### 3 RAHMENBEDINGUNGEN: MOBILITÄTSTRENDS

Vor dem Hintergrund einer sich verändernden Mobilität in Deutschlands Großstädten ist zunächst auf einige übergeordnete Trendentwicklungen hinzuweisen, die sich auch auf das Bergedorfer Zentrum mit einem reduzierten Stellplatzbedarf auswirken können.

#### 3.1 Verkehrsmittelwahlverhalten und Pkw-Besitz

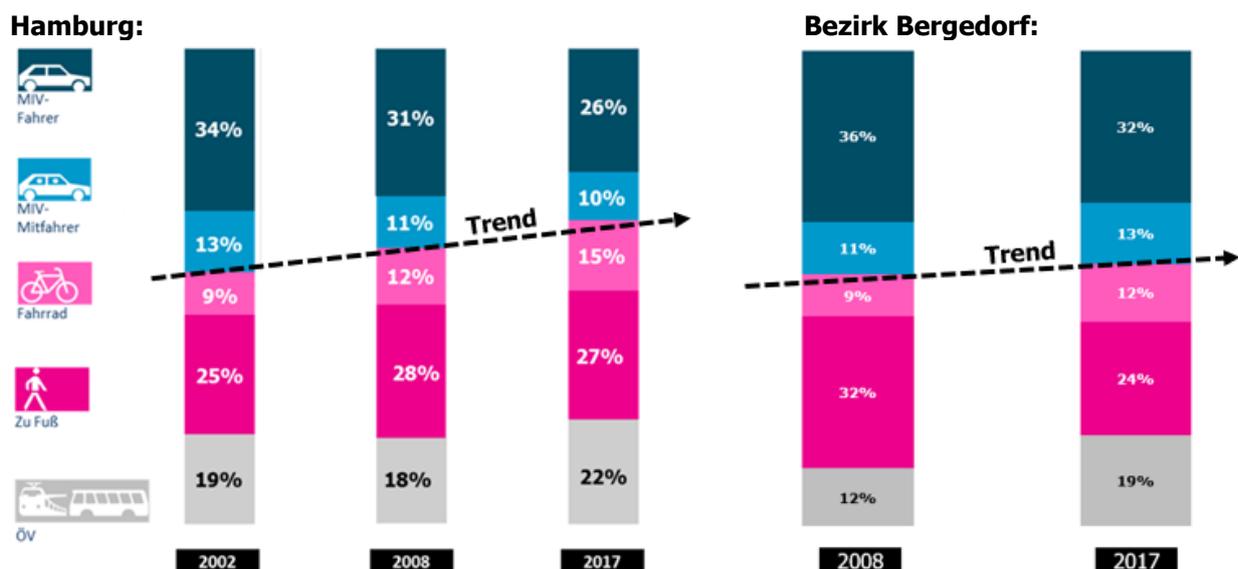


Abbildung 9: Entwicklung des Verkehrsmittelwahlverhaltens in Hamburg (Datengrundlage: MiD 2017, infas)

Zwischen 2002 und 2017 (bzw. seit Ende der 90er Jahre) ist der Anteil der MIV-Nutzung als Fahrer am Modal Split (prozentualer Anteil am Wegeaufkommen der Bewohner pro Tag) in Hamburg um 8% zurückgegangen (Abbildung 9). Der Fahrrad- und Fußverkehr ist währenddessen um 8% angestiegen. Auch im Bezirk Bergedorf wird diese Entwicklung des sinkenden MIV-Anteils im Verkehrsmittelwahlverhalten deutlich. Der Bezirk Bergedorf ist jedoch von sehr heterogenen städtebaulichen Strukturen geprägt, was eine Ableitung dieser Werte auf das Bezirkszentrum verkompliziert. Um das Mobilitäts-

verhalten innerhalb der unterschiedlichen Stadttypologien besser beurteilen zu können, wurden 2017 zum ersten Mal Auswertungen des Mobilitätsverhaltens nach Gebietsklassifikationen vorgenommen. Der MIV-Anteil der Bezirkszentren Bergedorf und Harburg liegt demnach bei 22% (MIV-Fahrer). Damit liegt der zu betrachtende Bereich deutlich unter dem Hamburger Durchschnitt von 26%. Unterstützt wird diese Datenlage durch die Zahlen des Pkw-Besitzes je 1.000 Einwohner im Stadtteil Bergedorf. Im Stadtteil Bergedorf (Abbildung 10, rot markiert) sind gemäß Statistikamt Nord 341 private Pkw je 1.000 Einwohner gemeldet. Diese Zahl liegt deutlich unter dem im Bezirk Bergedorf dominierenden Wert von 382 Pkw je 1.000 Einwohner.

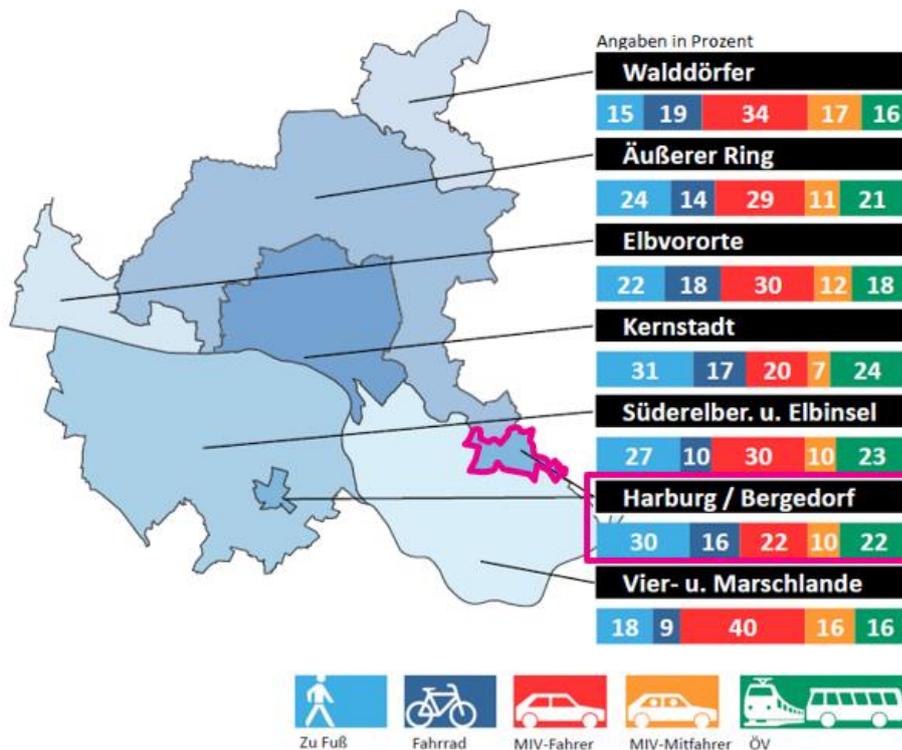


Abbildung 10: Modal Split Hamburg nach Gebietsklassifikationen, März 2019 (Quelle: MiD 2017, infas)

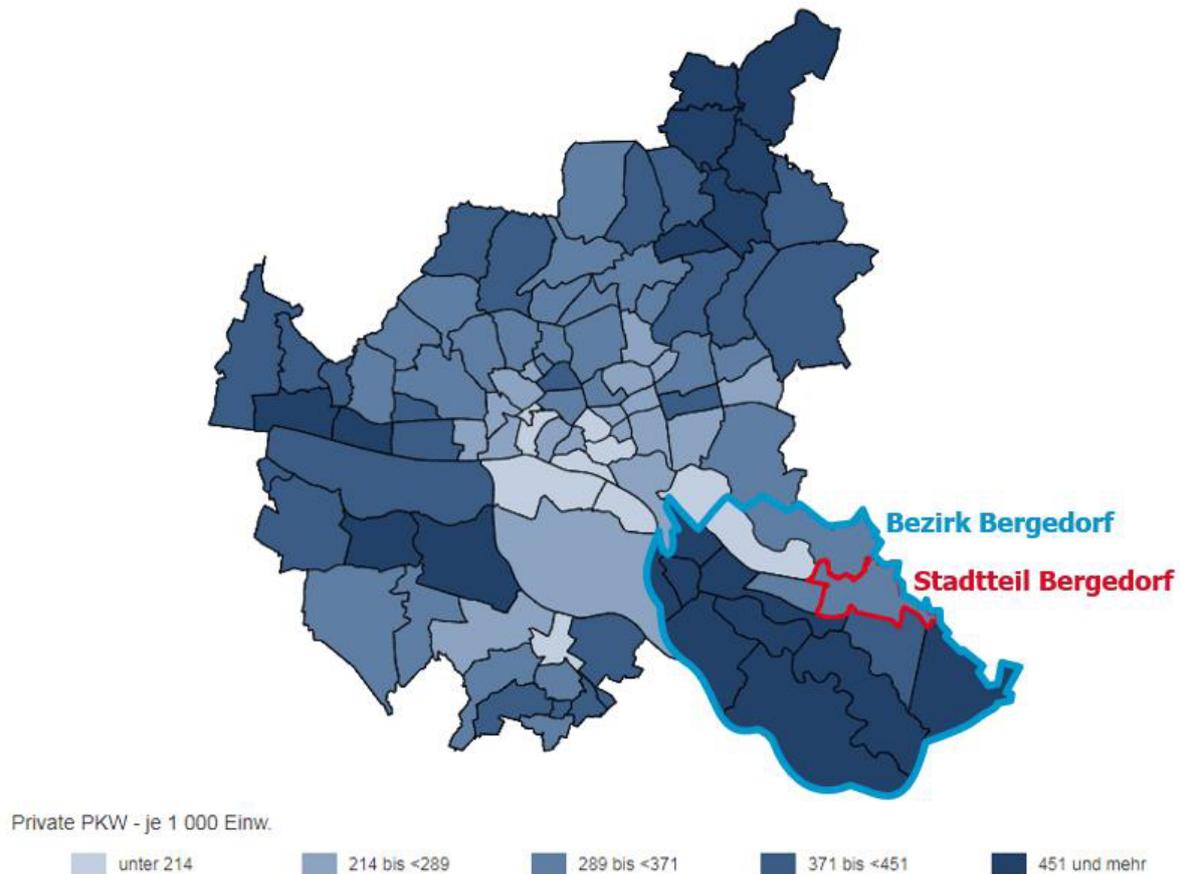


Abbildung 11: Private Pkw pro 1.000 EW am 31.12.2017 (Statistikamt Nord, abgerufen 25.04.2019)

### 3.2 Generationenwechsel und Sharing-Angebote

Der Trend zu Gunsten des Umweltverbundes ist in erster Linie in Großstädten und bei jungen Erwachsenen zu beobachten. Abbildung 12 verdeutlicht, dass der Anteil der monomodalen MIV-Nutzer in der Altersklasse 18 bis 25 Jahre im Zeitraum zwischen 1996 und 2010 stark gesunken ist, während der Anteil an Rad- und ÖV-Nutzern angestiegen sind. Von Bedeutung ist zudem die steigende Kombination zwischen Fahrrad und ÖPNV sowie die Nutzung aller Verkehrsmittel (Inter- und Multimodalität). Die heranwachsende Generation junger Erwachsener weist somit auf eine steigende Bereitschaft hin, andere Arten der Mobilität jenseits des eigenen Pkws zu nutzen.

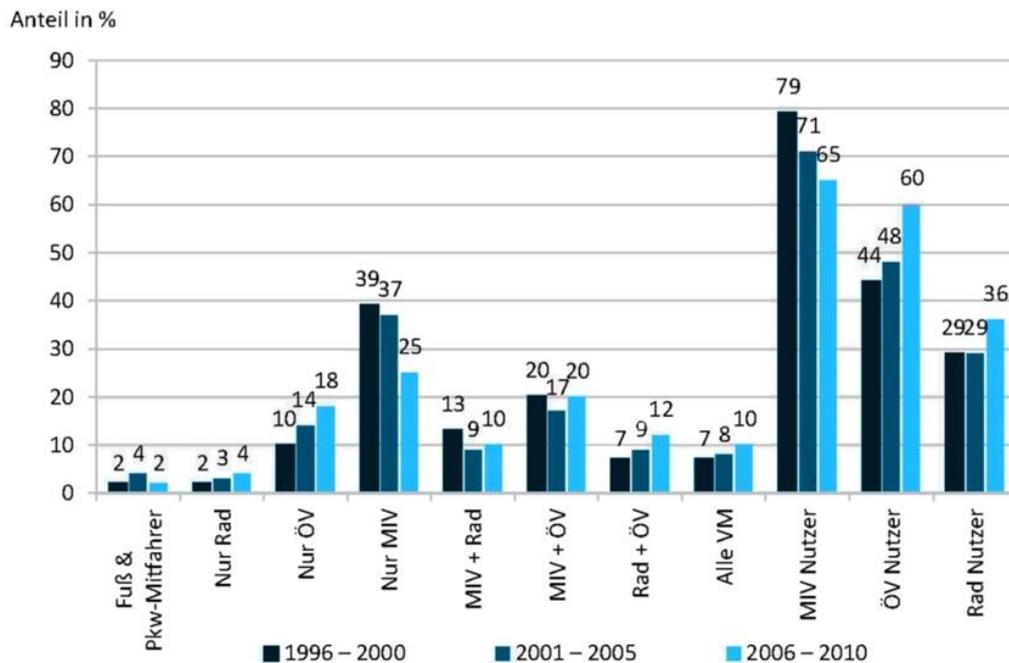


Abbildung 12: Bevölkerung zwischen 18 und 25 Jahren nach benutzten Verkehrsmitteln in Deutschland (KIT Mobilitätspanel)

Als weiterer Entwicklungstrend sind Sharing-Modelle zu nennen, die auf das Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ setzen. Beispielhaft ist an dieser Stelle das Carsharing zu nennen. Der Carsharing-Markt hat sich in den letzten Jahren sehr dynamisch entwickelt (Abbildung 13).

Auch wenn in der durchschnittlichen Bevölkerung der Anteil an Wegen mit Sharing-Fahrzeugen am gesamten Verkehrsaufkommen weiterhin gering ist, so übernehmen Sharing-Modelle als ergänzende Angebote zum ÖPNV und zum eigenen Fahrrad eine zunehmende Rolle im Mobilitätsalltag der Bewohner.

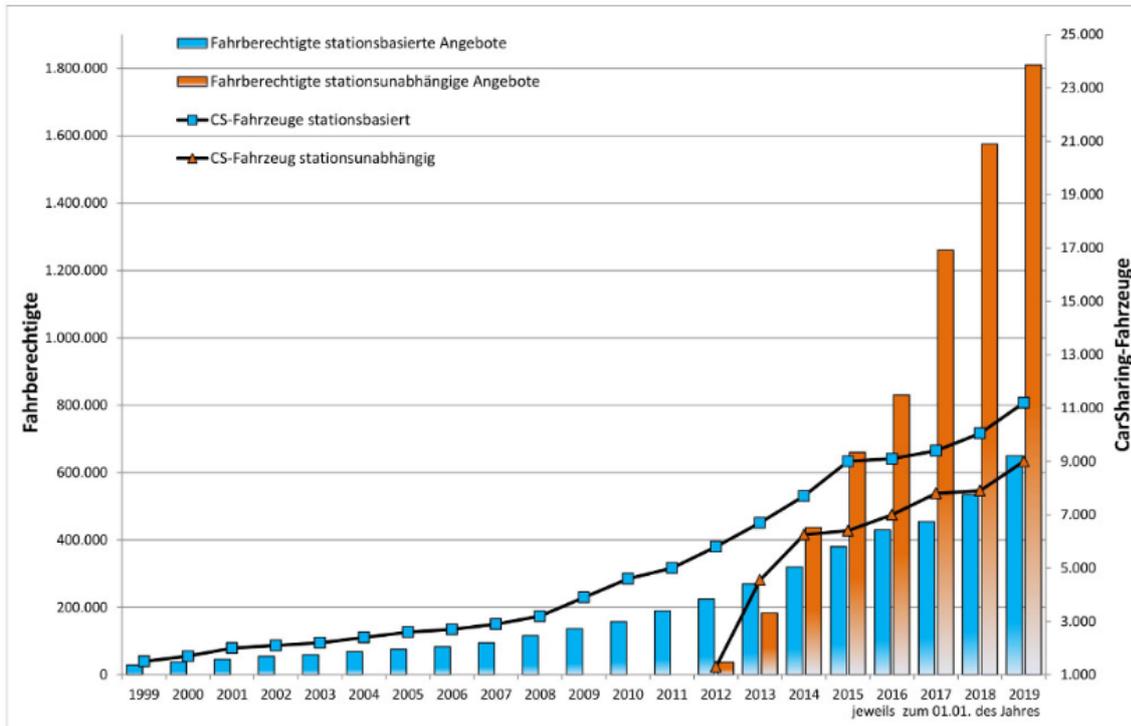


Abbildung 13: Carsharing-Entwicklung in Deutschland (Bundesverband Carsharing e.V., Stand 01.01.2019)

Neben stark wachsenden Nutzerzahlen spiegelt sich diese Entwicklung auch in einem Innovationsgrad hinsichtlich der Systeme wider. So haben sich neben den klassischen, stationsgebundenen Systemen insbesondere die flexiblen free-floating Angebote der Automobilhersteller in Großstädten etabliert. Ergänzend dazu stehen zunehmend auch Kommunikationsplattformen für privates P2P-Carsharing und Shuttleservice-Angebote zur Verfügung (Abbildung 14):

<p><b>Ridesharing</b> nicht-gewerbsmäßige Mitnahme von Personen in Privatautos bei ohnehin stattfindenden Fahrten</p>	<p><b>Ridehailing</b> entgeltliche Beförderung durch kommerziellen Plattform-Anbieter in eigens dafür bereitgestelltem Fahrzeug (auch TNC „Transport Network Companies“)</p>	<p><b>Ridepooling</b> Transformation von Ridehailing unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsinteressen, Teil des ÖPNV</p>

Abbildung 14: Ergänzende Angebote zum klassischen Carsharing (Clevershuttle, MOIA, ioki)

Auch die Entwicklungen im Bereich der Mikromobilität (E-Scooter, Monowheels, Hoverboards, E-Skateboards usw.) verdeutlicht den hohen Innovationsgrad und Wandel in der Mobilität. In vielen

Europäischen Städten sind bereits E-Scooter als free-floating Sharingangebot im Umlauf. Sie ergänzen das vorhandene Angebot und fördern das multi- sowie intermodale Mobilitätsverhalten. In Deutschland hat der Bundesrat am 17.05.2019 der Nutzung von E-Scootern auf Radwegen bzw. auf der Fahrbahn unter bestimmten Bedingungen zugestimmt. Auch in Hamburg ist dementsprechend zu erwarten, dass sich entsprechende Sharing-Angebote etablieren werden.

### **3.3 Fazit: Mobilitätsverhalten und -trends**

Das Mobilitätsverhalten in Hamburg und in den zentralen Gebieten Bergedorfs befindet sich im Wandel hin zur weitgehenden Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds. Dies ist an den Ergebnissen der aktuellen Studie MiD 2017 und am unterdurchschnittlichen Pkw-Besitz im Stadtteil Bergedorf abzulesen.

Zudem zeigt sich das große Potenzial zum inter- und multimodalen Verkehrsmittelwahlverhalten anhand der steigenden Bereitschaft zur Kombination verschiedener Verkehrsmittel und der jungen Generation aber auch an der steigenden Nutzung von Carsharing der Bevölkerung insgesamt. Ergänzend wird dieses Mobilitätsverhalten auf Angebotsseite durch ein großes Innovationspotenzial im Bereich der Mikromobilität und den Willen von Politik und Verwaltung gefördert.

Im Zusammenhang mit den guten räumlichen Rahmenbedingungen im Neuen Weg, ist davon auszugehen, dass der private Pkw-Besitz weiterhin an Bedeutung verliert.

## **4 BAULASTEN UND STELLPLATZBEDARF**

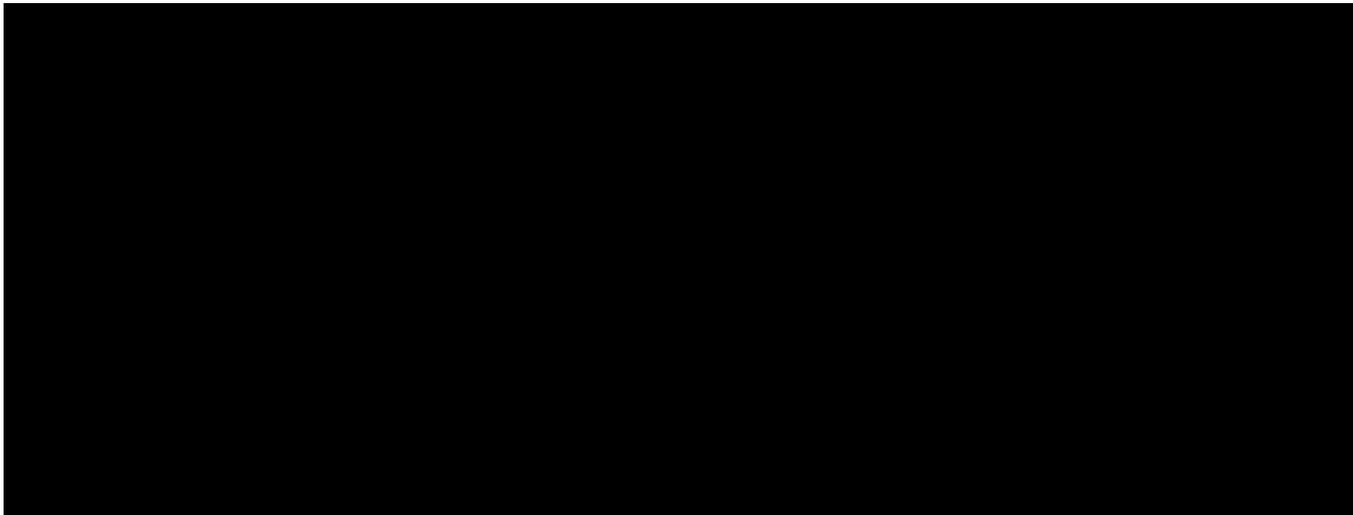
Die Situation im Neuen Weg ist eine besondere, da einerseits historisch bedingte Baulasten im bestehenden Parkhaus nachgewiesen sind und andererseits durch den Neubau mit Wohnnutzung ein zukünftiger Bedarf an Pkw-Stellplätzen zu erwarten ist. Im Folgenden wird deshalb zunächst auf die bestehende und anschließend auf die geplante Situation eingegangen.

### **4.1 Stellplatzbedarf im Bestand**

#### **4.1.1 Bauordnungsrechtlicher Nachweis im Bestand**

In der Vergangenheit sind im ehemaligen Parkhaus am Neuen Weg 21-23 Baulasten seitens anderer Bauträger gesichert worden. Dies bedeutet, dass bei deren Bauvorhaben oder Nutzungsänderungen im Umfeld die nachzuweisenden Rad- bzw. Pkw-Stellplätze auf dem jeweiligen Baugrundstück nicht hergestellt werden konnten. Gemäß §§ 48 Abs. 4 HBauO besteht in solchen Fällen die Möglichkeit, die Stellplätze auf einem anderen Flurstück nachzuweisen.

Auf dem Grundstück Neuer Weg 21-23 (Flurstück 5250) wurden seit 1980 in Summe 95 Pkw-Stellplätze als Baulasten gesichert (Abbildung 15).



Mit der Ergänzung der Hamburgischen Bauordnung vom 29.10.2013 (Bürgerschafts-Drucksache 20/9752) ist die Herstellung von Pkw-Stellplätzen für Wohnnutzung ausgesetzt worden. Im Rahmen dieser Änderung haben sich auch die Vorgaben für in der Vergangenheit hergestellte Baulasten mit Wohnnutzung geändert: „Eine Löschung der Baulast ist daher nur stattzugeben, wenn ein Baulastbegünstigter (Baulastnehmer) eines (bestandskräftig) genehmigten und hergestellten Wohnungsbauvorhabens die Aufhebung einer Stellplatzaufgabe in der Baugenehmigung beantragt. In diesem Fall entfällt das öffentliche Interesse am Fortbestand der Baulast, so dass die Baulast zu löschen ist.“ (FAQ §§

48 Abs. 1a, 49 HBauO). Laut REVITALIS sind mindestens 32 der 95 als Baulast gesicherten Pkw-Stellplätze für Wohnnutzung genehmigt worden. Bei einer pauschalen Reduktion um diese Stellplätze, ergibt sich eine verbleibende Anzahl von bis zu 63 als Baulast gesicherten Stellplätzen.

Die Gesetzesänderung bietet weitere Möglichkeiten zur Löschung, Befreiung bzw. Aufhebung einer Stellplatzaufgabe oder einer Baulast, welche aufgrund von anderen Nutzungen (nicht Wohnnutzung) hergestellt wurden. Da dies einer wesentlich detaillierteren Betrachtung der Baulasthistorie bedarf, wird darauf in diesem Gutachten nicht eingegangen.

#### **4.1.2 Tatsächlicher Stellplatzbedarf im Bestand**

Neben der Gesetzeslage ist für die Abwickelbarkeit der Parkpraxis ausschlaggebend, wie viele Stellplätze durch die heutigen Baulastnehmer in der Praxis genutzt werden. Laut REVITALIS haben die drei größten Baulastnehmer bestätigt, dass die ihnen zugeordneten 83 Stellplätze (Penndorf, Günter Hess) im Parkhaus Neuer Weg in der Praxis nicht genutzt wurden. Demnach besteht die berechnete Annahme, dass der Stellplatzbedarf aus den Baulasten offensichtlich in der Praxis nicht mehr vorhanden ist.

### **4.2 Stellplatzbedarf für den Neubau**

#### **4.2.1 Bauordnungsrechtlicher Nachweis für den Neubau**

Mit der Ergänzung der Hamburgischen Bauordnung vom 29.10.2013 (Bürgerschafts-Drucksache 20/9752) ist die Herstellung von Pkw-Stellplätzen für Wohnnutzung ausgesetzt worden. Damit entfällt die Nachweispflicht für Pkw-Stellplätze im Wohnungsbau.

#### **4.2.2 Tatsächlicher Stellplatzbedarf für den Neubau**

Wichtig für die Parkpraxis am zukünftigen Neubau ist, dass langfristig zwar einerseits ausreichend Pkw-Stellplätze vorhanden sind, andererseits sollten jedoch nicht zu viele Stellplätze hergestellt werden, um durch eine besonders komfortable Parkplatzsituation (bzw. ein Überangebot) den privaten Pkw-Besitz zu befördern. Diese Gedanken um den Wert von Flächen spielen insbesondere im verdichteten urbanen Räumen mit hoher Wohnraumnachfrage auch aus kommunaler Sicht eine zentrale Rolle. Die Frage ist daher, welcher Stellplatzschlüssel (Stellplätze je Wohneinheit) für das Vorhaben geeignet erscheint.

Zur Orientierung kann zunächst auf die für den Wohnungsbau nicht mehr gültige Fachanweisung (FA 1/2013) verwiesen werden. Demnach würde der Stellplatzschlüssel bei 95 WE mit überwiegend bis zu

75 m<sup>2</sup> Wohnfläche (Quelle: REVITALIS 27.05.2019) 0,6 Stellplätze pro WE betragen, also 57 Pkw-Stellplätze.

Die Analysen der vorangegangenen Kapitel verdeutlichen jedoch, dass sich das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner mit hoher Wahrscheinlichkeit an den Verkehrsträgern des Umweltverbunds orientieren und insbesondere der private Pkw eine untergeordnete Rolle spielen wird.

Zusammenfassend erscheint daher ein reduzierter Stellplatzschlüssel in der Größenordnung um 0,4 Pkw-Stellplätze pro WE (ggf. zuzüglich Carsharing-Stellplätzen) sinnvoll.

### **4.3 Fazit: Stellplatzbedarf**

**Unabhängig von der Gesetzeslage ist aus bedarfsorientierter Sicht davon auszugehen, dass die 95 durch Baulasten gesicherten Stellplätze in der Praxis auch in Zukunft nicht benötigt werden.** Es wird daher empfohlen, die Stellplatzverpflichtung aus den Baulasten im jetzigen Parkhaus im weiteren Verfahren aufzuheben. Die Grundlage hierfür bilden die Aussagen der drei größten Baulastnehmer. Demnach wurden bereits vor der Schließung des Bestandsparkhauses (im Februar 2018) die dort durch Baulasten verorteten Stellplätze nicht genutzt.

Pkw-Stellplätze für die geplante Wohnnutzung sind seit Aufhebung der Stellplatzpflicht für Wohnnutzung in Hamburg nicht nachzuweisen. Um dem voraussichtlichen Stellplatzbedarf in der Praxis gerecht zu werden, kann jedoch von einem reduzierten Stellplatzschlüssel in der Größenordnung um 0,4 Stellplätze pro WE ausgegangen werden.

**Demnach wären für die 95 WE mit bis zu 75 m<sup>2</sup> Wohnfläche überschlägig 38 Pkw-Stellplätze im Neuen Weg 21-23 zu empfehlen.**

## 5 MOBILITÄTSMABNAHMEN

Um den Bedarf an Stellplätzen auch zukünftig gering zu halten, werden in diesem Kapitel, aufbauend auf den vorangegangenen Rahmenbedingungen und Mobilitätstrends, Maßnahmenansätze zur Stärkung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund empfohlen.

**Quantität und Qualität des Fahrradparkens:** Im Rahmen einer zukunftsorientierten Planung sollte grundsätzlich eine hohe Qualität und Quantität des Fahrradparkens berücksichtigt werden. Die Fachanweisung 1/2013 „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“ legt die Quantität des Fahrradparkens fest. Hinweise zur Gestaltung werden aktuell im „Leitfaden Fahrradparken im Quartier“ der FHH entwickelt, welcher in Kürze veröffentlicht wird. Bis zur Veröffentlichung können Gestaltungshinweise aus den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2012) entnommen werden.

**Bikesharing-Station:** Die StadtRAD-Stationen liegen mit 450 m bzw. 550 m Wegstrecke zu Fuß für eine komfortable Nutzung zu weit entfernt (s. Abbildung 6). Denkbar wäre daher eine weitere StadtRAD-Station im Plangebiet, durch welche der „letzte Kilometer“ zur Bahnstation überwunden und ein multi- bzw. intermodales Mobilitätsverhalten gefördert wird. Hier sollte in Kooperation mit den anderen Baurägern der geeignetste Standort im gesamten Baugebiet analysiert und entwickelt werden.

**Lastenradverleih:** Ein Lastenradverleih ist zu empfehlen, um den Transportbedarf, der üblicherweise mit einem Pkw unternommen wird, alternativ zu unterstützen. Hierfür sind zwei grundsätzliche Wege denkbar. In der Tiefgarage können beispielsweise ein bis zwei Lastenfahrräder angeboten werden. Die Buchung könnte ein Carsharing-Anbieter koordinieren; die Wartung der Räder sollte mit einem Fahrradhändler o.ä. vereinbart werden. Alternativ kann die Platzierung von ein bis zwei Lastenrädern an einer möglichen zukünftigen StadtRAD-Station mit der BWVI bzw. der DB als Betreiber verhandelt werden.

**Stationsgebundenes Carsharing:** Ergänzend zum vorhandenen free-floating Carsharing kann in der Tiefgarage des Bauvorhabens ein fester Stellplatz für Carsharing reserviert werden. Das konkrete Angebot wäre mit einem entsprechenden Betreiber zu verhandeln.

**Neubürgerpaket:** Die Bewohner sollten über die verfügbaren Kanäle über die Mobilitätsangebote im Umfeld informiert und aktiv angesprochen werden. So sollte bspw. das Thema Mobilität in verfügbare Kommunikationsplattformen (Website- und Smartphone-App) integriert werden. Hierzu zählen u.a. Informationen zum Car- und Bikesharing vor Ort sowie zum HVV inkl. Abfahrtszeiten von Bussen und Bahnen, Radroutenplaner und andere Angebote im weiteren Umfeld. Über Verlinkungen können derartige Informationen einfach gebündelt werden.

Derartige Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsverhaltens decken sich mit der Stoßrichtung aus der Gesetzesänderungen der HBauO. Hierzu merkte die Bürgerschaft in der Drucksache 20/9752 an den Senat Folgendes an:

„Die Streichung der Stellplatzverpflichtung korrespondiert damit, dass zunehmend Interesse an innerstädtischem Wohnen bei gleichzeitigem Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug besteht. Im Bedarfsfall steht das Benutzen und nicht das Besitzen eines Fahrzeuges im Vordergrund. Es kann erwartet werden, dass sich dieser Trend fortsetzt, da die Zahl **lokal angesiedelter Car-Sharing Angebote zunimmt, Mietmöglichkeiten ausgeweitet werden** und auch das **Fahrrad als Individualverkehrsmittel zunehmend an Bedeutung gewinnt**“ (Drucksache 20/9752, Bürgerschaft der FHH).

## 6 FAZIT

Die Analyse der Lage und Erreichbarkeit des geplanten Vorhabens verdeutlicht die guten Rahmenbedingungen zur Förderung eines nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilitätsverhaltens (siehe Kapitel 2). Besonders hervorzuheben ist die Nähe zur Bergedorfer Innenstadt mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten sowie das Potenzial für den Radverkehr und die Nähe zur S-Bahnstation Bergedorf. Letztere wird durch ergänzende Mobilitätsangebote (insb. Bike-and-Ride und StadtRAD) gestärkt.

Ebenso zeigen die langfristigen Trends im Mobilitätsverhalten (Kapitel 3) in Hamburg und in den zentralen Gebieten Bergedorfs, dass sich das Mobilitätsverhalten zunehmend zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds entwickelt. Dabei ist auch die steigende Nutzung von Mobilitätsangeboten wie Carsharing zu berücksichtigen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung im Hinblick auf das große Innovationspotenzial im Bereich der Mobilität sowie dem erkennbaren Umsetzungswillen von Politik und Verwaltung auch zukünftig fortsetzen wird. Schlussfolgernd kann davon ausgegangen werden, dass der Stellplatzbedarf für Pkw im Umfeld des Bauvorhabens zurückgegangen ist bzw. auch zukünftig gering ausfallen wird.

Unabhängig von der Gesetzeslage ist aus bedarfsorientierter Sicht davon auszugehen, dass die 95 durch **Baulasten** gesicherten Pkw-Stellplätze in der Praxis nicht benötigt werden. Es wird daher empfohlen, die Stellplatzverpflichtung **aus den Baulasten im jetzigen Parkhaus im weiteren Verfahren aufzuheben**.

Für die geplante Wohnnutzung sind seit Aufhebung der Stellplatzpflicht für Wohnnutzung in Hamburg zwar keine Stellplätze nachzuweisen, es kann jedoch von einem geschätzten Bedarf in der Größenordnung um 0,4 Stellplätze je Wohneinheit ausgegangen werden.

Aus bedarfsorientierter Sicht ist zudem die Umsetzung geeigneter **Mobilitätsmaßnahmen** zu empfehlen (siehe Kapitel 5), um die Nachfrage nach Alternativen zum privaten Pkw zu bedienen.

## LITERATURVERZEICHNIS

**FGSV** Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Hinweise zum Fahrradparken

**FHH** (ABH): Fachanweisung Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze (FA 1/2013)

**FHH** (BSW): FAQ zu §§ 48 Abs. 1a, 49 HBauO – Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze

**FHH**: Bürgerschafts-Drucksache 20/9751, Aufhebung der Stellplatzpflicht für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben, 29.10.2013

**HBauO** (Hamburgische Bauordnung): § 48 Abs. 4 HBauO, vom 14.12.2005

**Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein**: [http://region.statistik-nord.de/detail\\_timeline/27/23011/1/2/1720/227752/](http://region.statistik-nord.de/detail_timeline/27/23011/1/2/1720/227752/), Abruf 25.04.2019