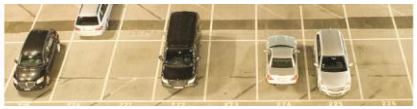
SBI

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

EIN MOBILITÄTSKONZEPT FÜR MITTE ALTONA



Dr. Michael Großmann (SBI), Thorsten Buch (ARGUS)
22.9.2012 im Infozentrum Mitte Altona

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
SBI

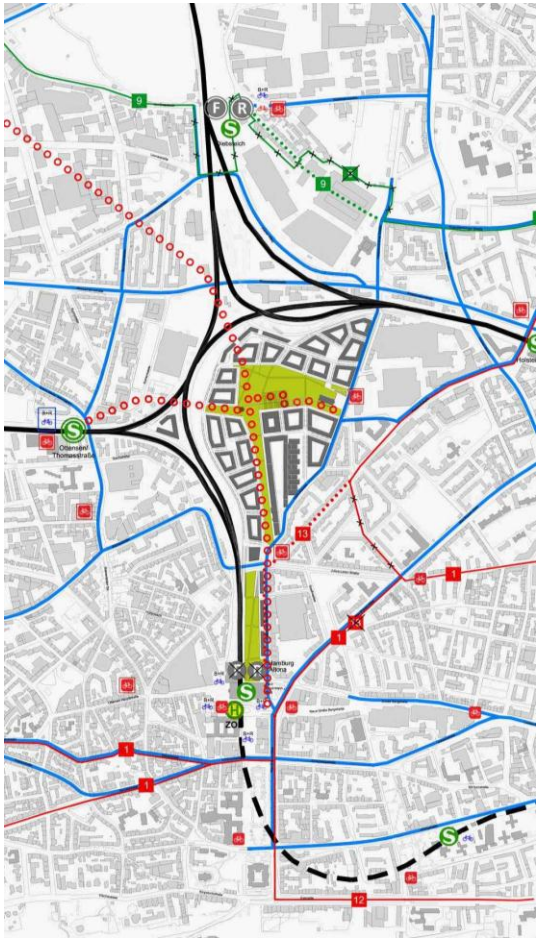
GLIEDERUNG

1. Geplante Erschließung
2. Ansätze Verkehrsuntersuchung
3. Veränderung der Mobilitätskultur
4. Möglichkeiten zur Vermeidung von Pkw-Besitz und -Nutzung
5. Autoarmes Wohnen

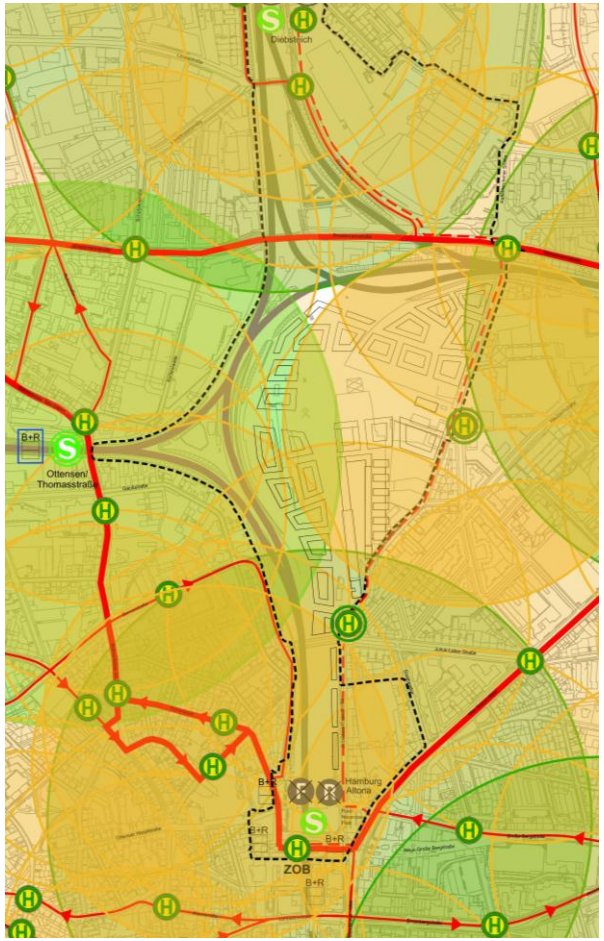
1. Geplante Erschließung Mitte Altona

ERSCHLIEßUNG MITTE ALTONA

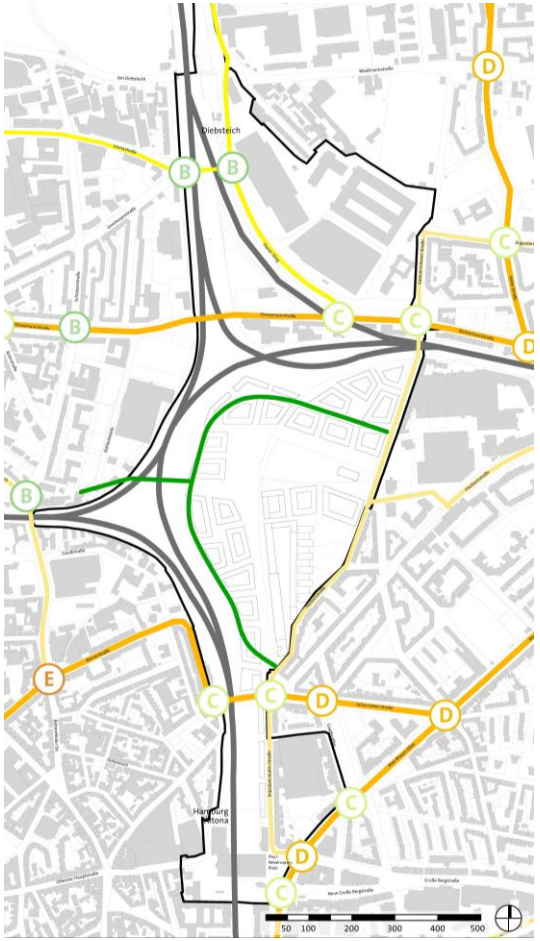
Radverkehr und Fußgänger



ÖPNV



Motorisierter Individualverkehr



2. Ansätze Verkehrsuntersuchung

ANSÄTZE / ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG

VERKEHRSUNTERSUCHUNG 2009/2010

- Grundlage: Städtebauliche Studie WES/ASTOC "Strukturkonzept Variante 1" (2009)

  > 35,6 ha BGF

  > ca. 60% Wohnen = insgesamt ca. 2.000 Wohneinheiten + Gewerbe, Dienstleistungen etc.

- Prognoseszenarien

  Planfall P1 (Szenario II) = "normale" Kfz-Nutzung (bei wenig konkretisierter Flächennutzung!)

  = 60% Anteil mIV (Pkw-Nutzer) = Bundesdurchschnitt 2008 (Mobilität in Deutschland, infas 2010)

  >>> 14.500 Kfz/24h

  Planfall P1* (Szenario III) = "gemäßigte" Kfz-Nutzung

  = 47% Anteil mIV (Pkw-Nutzer) = Ziel gemäß VEP Hamburg und z.B. auch für HafenCity

  >>> 10.800 Kfz/24h

ANSÄTZE / ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG

WEITERE ENTWICKLUNGEN IN 2011 UND 2012

- Ergebnis des Realisierungswettbewerbs (Poitiers und Arbos, 2011)

  > 38,6 ha BGF (21,6 +17,0 ha im 1.+2. Bauabschnitt)

  > ca. 90 bzw. 96% Wohnen = ca. 2.000 + 1.500 Wohneinheiten (1.+2. Bauabschnitt)

- Konkretisierung für Masterplan, aktuell 2012

  > unverändert ca. 3.500 Wohneinheiten (1. Bauabschnitt 1.600 WE + 2. Bauabschnitt 1.900 WE)

  > aktualisierte Verkehrsprognose:

  Planfall P1 (Szenario II) = 60% Anteil mIV >>> 18.100 Kfz/24h

  Planfall P1* (Szenario III) = 47% Anteil mIV >>> 13.000 Kfz/24h

- Sonderauswertung der Studie "Mobilität in Deutschland - MiD 2008" (infas, Oktober 2011)

  > Großstädte, urbane Bereiche etc.
  > speziell auch für Hamburg mit Aussagen zur HafenCity und zu den Potenzialen für die Mitte Altona

ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
SBI

2. Veränderung der Mobilitätskultur

VERÄNDERUNG DER MOBILITÄTSKULTUR

PKW-BESITZ

- in HH jeder dritte Haushalt ohne Auto
- Pkw-Besitz geht vor allem bei jungen Leuten zurück
- Entemotionalisierung des Pkw, er wird zum reinen Verkehrsmittel/ Bedarfsgut

PKW-NUTZUNG

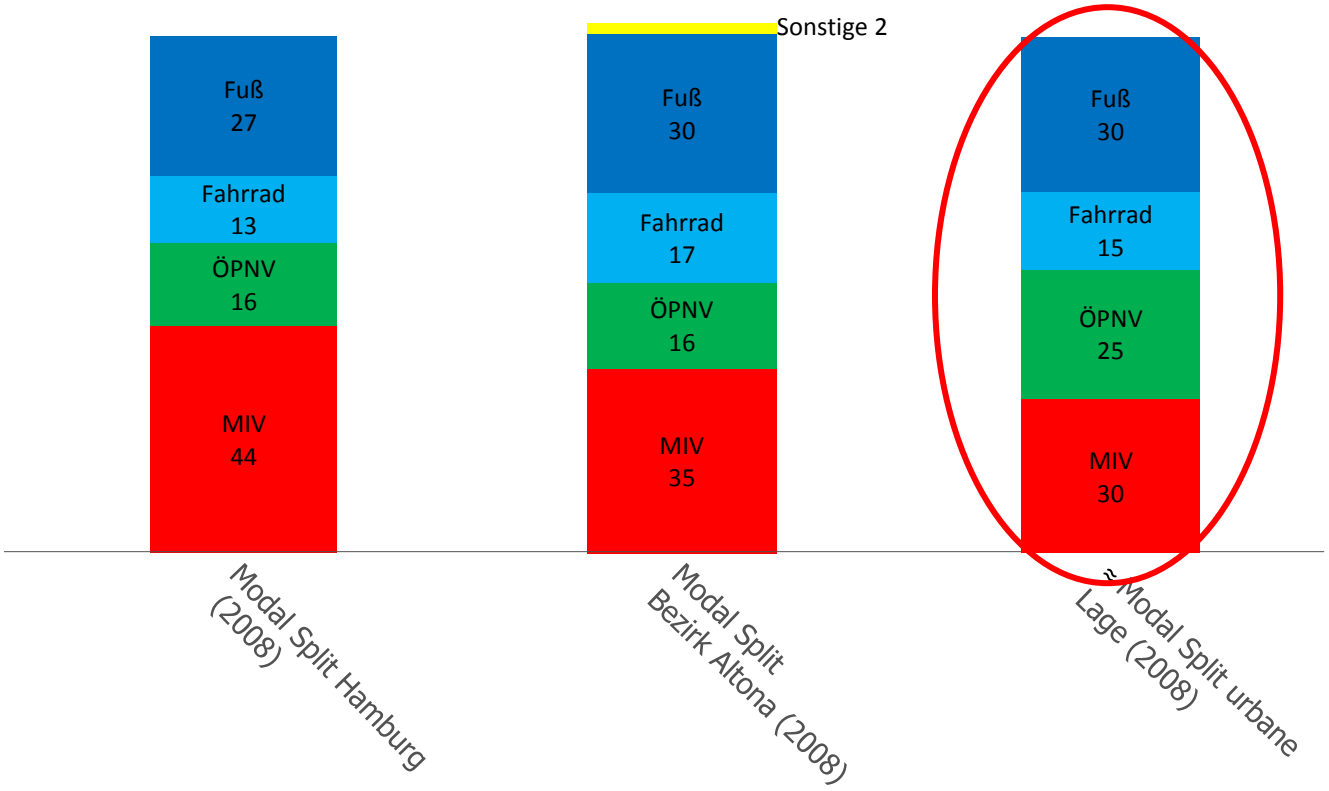
- In Hamburg nutzen 30 % der Menschen den Pkw max. 1-3 Mal/ Monat oder seltener
- Nutzung des Pkw durch junge Erwachsene geht zurück
- Multimodalität setzt sich durch, pragmatische Mobilitätslösungen sind gefragt

DAS BEDEUTET

- künftig weniger Autos
- weniger Nutzung
- weniger Stellplatznachfrage

?

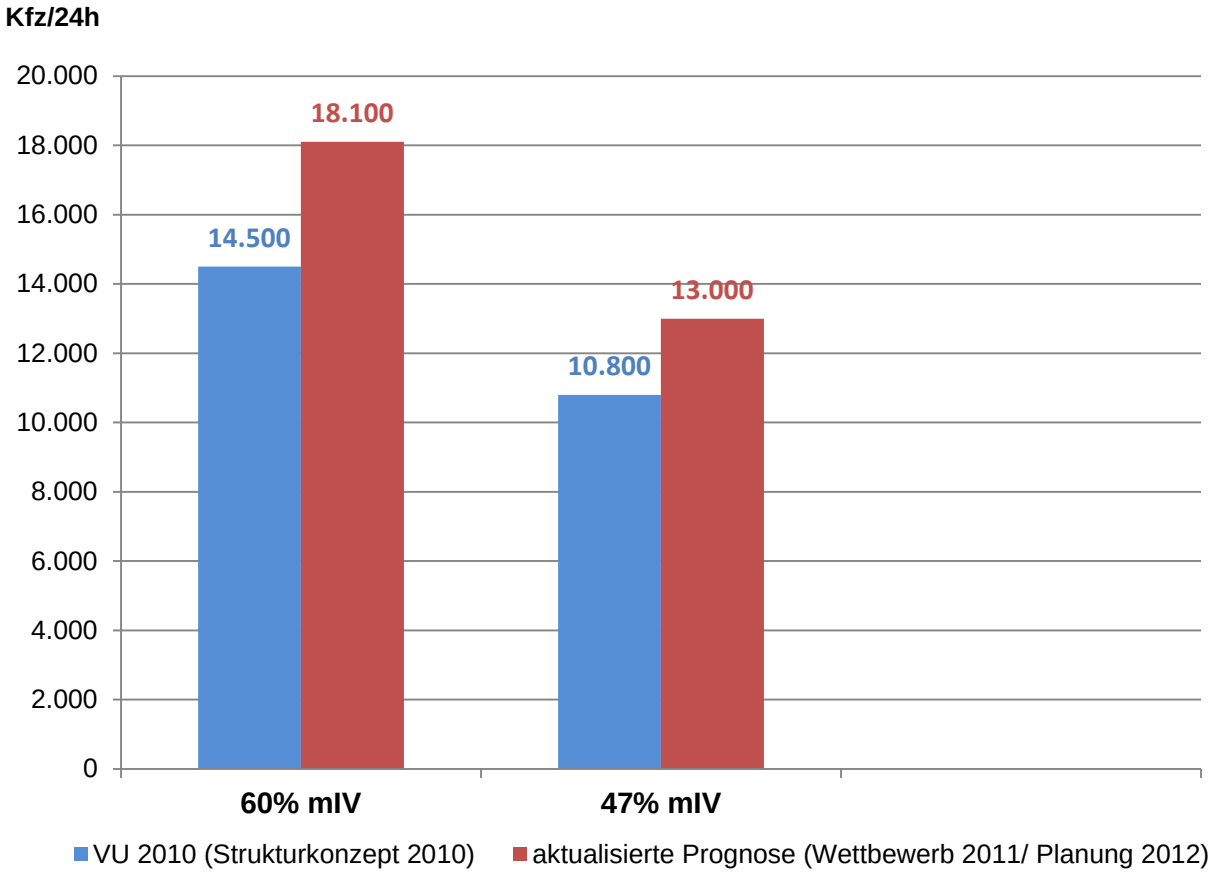
MITTE ALTONA – POTENZIALE



- aufgrund der urbanen Lage kann von einem reduzierten MIV-Anteil bei dem Modal Split ausgegangen werden und höheren Anteilen bei Fuß, Rad und ÖPNV
- angestrebte Nutzungsmischung (Nahversorgung, Freizeit- und Kulturangebote)

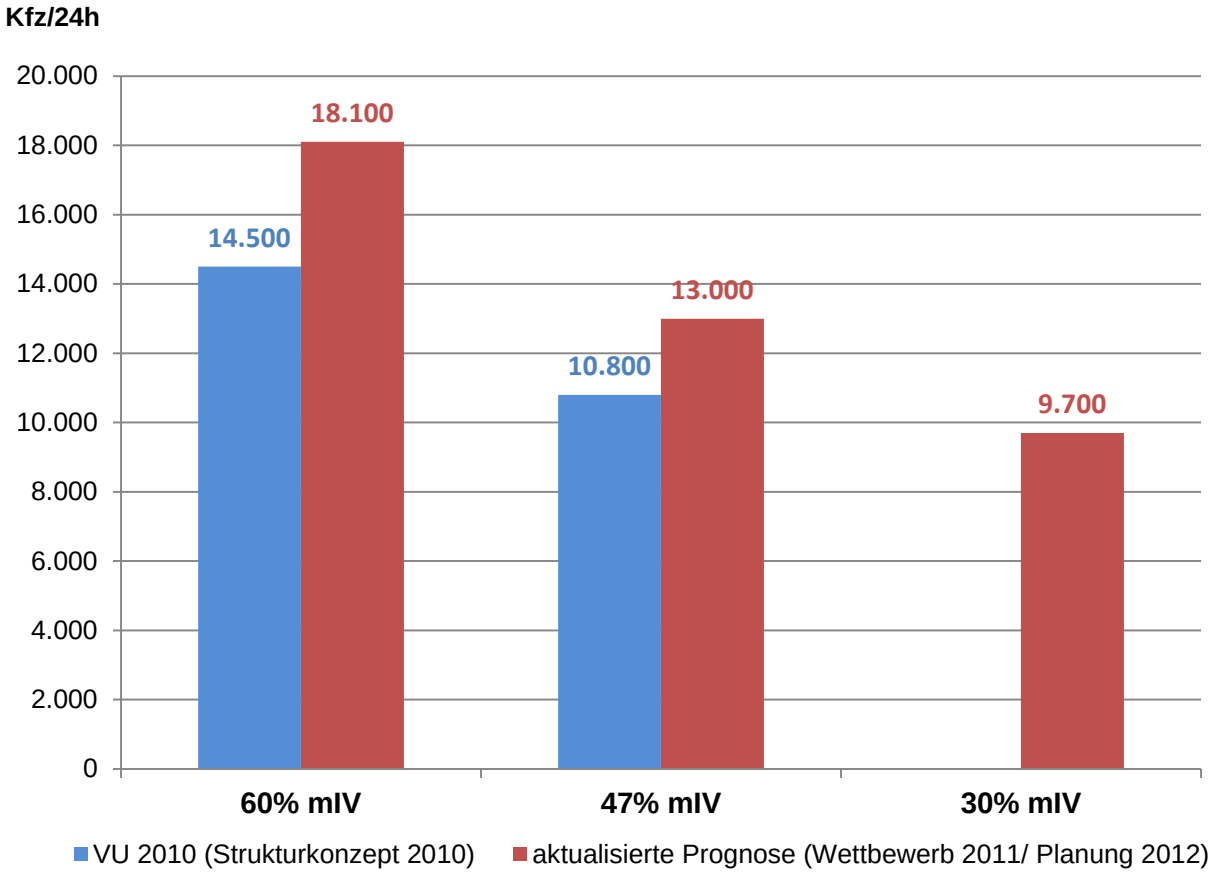
ANSÄTZE / ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG

VERKEHRSERZEUGUNG "MITTE ALTONA" – PROGNOSEN IM VERGLEICH



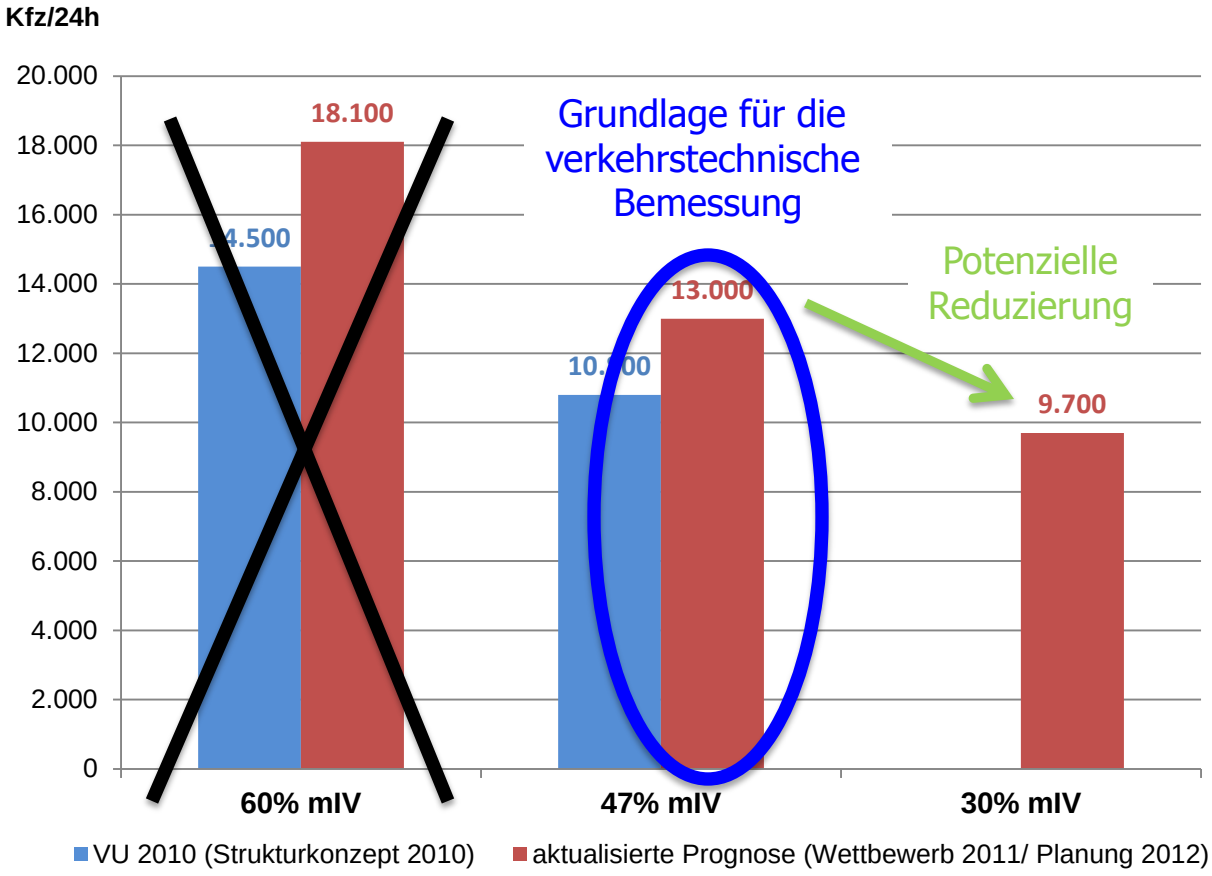
ANSÄTZE / ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG

VERKEHRSERZEUGUNG "MITTE ALTONA" – PROGNOSEN IM VERGLEICH



ANSÄTZE / ERGEBNISSE DER VERKEHRSUNTERSUCHUNG

VERKEHRSERZEUGUNG "MITTE ALTONA" – PROGNOSEN IM VERGLEICH



4. MÖGLICHKEITEN ZUR WEITERGEHENDEN VERMEIDUNG VON PKW-BESITZ UND -NUTZUNG

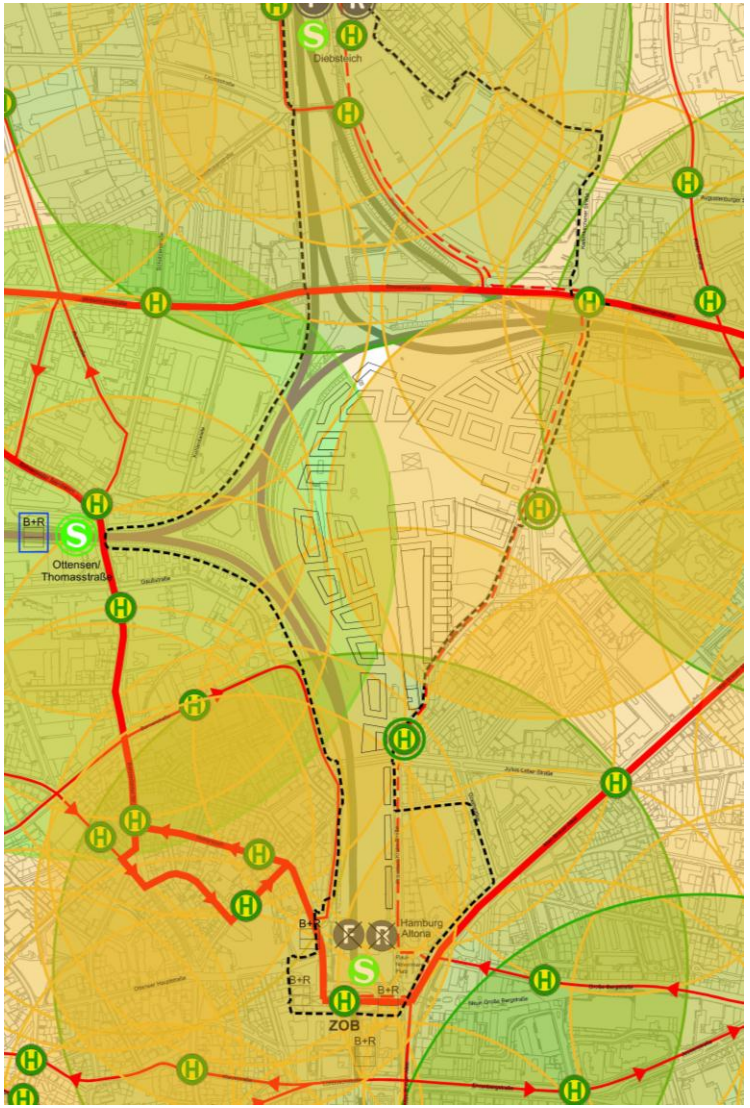
MOBILITÄTSKONZEPT: BAUSTEINE

- ÖPNV optimieren
- Car-Sharing anbieten
- selbständige Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer anlegen
- Fahrradparken, Fahrradstationen anbieten
- StadtRad-Stationen errichten
- Mobilitäts-Service-Punkt in Altona prüfen
- Bewohnerticket prüfen
- Informationsmöglichkeiten schaffen

MOBILITÄTSKONZEPT: ÖPNV

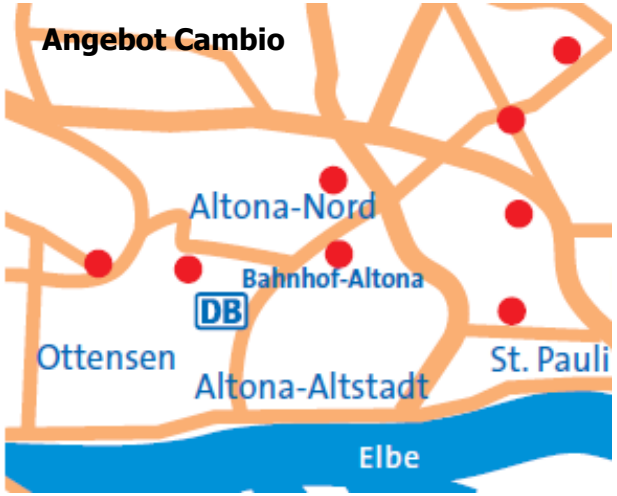
ÖPNV-Anbindung

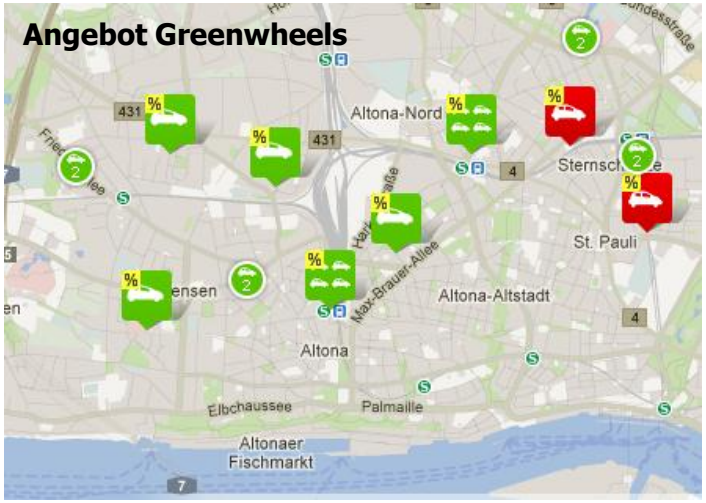
- das Gebiet weist Potenziale auf (Bus- und S-Bahn-Anbindung)
- S-Bahnhof Altona und Diebsteich mit mehreren Linien
- die geplante Buslinie soll im 20 Minuten Takt verkehren
- Situation nur „befriedigend“



MOBILITÄTSKONZEPT: CAR-SHARING

- öffentliches Car-Sharing Angebot *im Gebiet* schaffen (mehrere Stationen mit unterschiedlichen Fahrzeugtypen, auch Elektrofahrzeuge)
- mit günstigeren Konditionen für Bewohner
- privater Fahrzeugpool ebenfalls möglich





MOBILITÄTSKONZEPTE: ANSPRECHENDE WEGEFÜHRUNGEN

- neben den straßenbegleitenden Verkehrsanlagen ebenfalls selbständig geführte Verkehrsanlagen für Fußgänger und Radfahrer schaffen
- attraktiv für Fußgänger und Radfahrer
  → Wegeführungen abseits des MIV

MOBILITÄTSKONZEPT: FAHRRADPARKEN

- Quantität vorgegeben und ohnehin nachfragegerecht

- Qualität eher interessant → amtlicher Standard ist der Bauprüfdienst:
  - *leicht zugänglich (ebenerdig, ggf. über Aufzug erreichbar, ggf. über Treppen mit Schieberille, max. ein Geschoss, ggf. über Rampe mit max. 15 % Steigung)*
  - *den Eingängen zugeordnet*
  - *50 % innerhalb des Gebäudes (nicht über Garage erschlossen)*
  - *Räume – auch außerhalb – abschließbar*
  - *Haltevorrichtungen*
  - *Abstellanlagen für Besucher (außerhalb): diebstahlsicher, mit Kippschutz*
  - *Räume außerhalb sind zu überdachen, min. 50 %*

- Ziel → Standard qualitativ übererfüllen

- Serviceleistungen anbieten (Werkstatt, Luftpumpen, etc.)

MOBILITÄTSKONZEPT: FAHRRADSTATION

- Einrichtung von Fahrradstationen an S-Bahnhöfen (z. B. Altona/ Diebsteich) sowie gute Führung dorthin

WEITERE BAUSTEINE

Leihfahrradstationen im Gebiet:

- StadtRad-Station

Mobilitäts-Service-Punkt:

- MSP einrichten
- Rahmenbedingungen: ÖPNV-Knotenpunkt, hohe Einwohner- und Arbeitsplatzdichte
- Nahverkehr, Autoverleih, Car2Go, StadtRad, Taxen, Fahrradstellplätze
- App als zentrale Mobilitätsplattform

Bewohnerticket:

- Kooperation Wohn- und Verkehrsunternehmen (bspw. günstigere Abos)

Informationsangebote:

- Organisation der Mobilitätsangebote → Verkehrs-Info-Punkt in der Mitte Altona einrichten

MOBILITÄTSKONZEPT: BAUSTEINE

- ÖPNV optimieren
- Car-Sharing anbieten
- selbständige Wegeführungen für Fußgänger und Radfahrer anlegen
- Fahrradparken, Fahrradstationen anbieten
- StadtRad-Stationen errichten
- Mobilitäts-Service-Punkt in Altona prüfen
- Bewohnerticket prüfen
- Informationsmöglichkeiten schaffen

5. AUTOARMES WOHNEN

WAS LÄSST DER HAMBURGER RECHTSRAHMEN ZU?

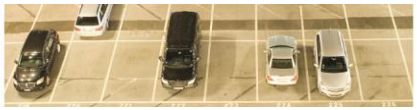
autoarmes Wohnen (aus Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze", 2011):

- Reduzierung auf 0,2 Stellplätze je Wohneinheit möglich (üblich 0,6 und 0,8)
- mind. 10 WE
- Bewohner müssen in rechtlich bindender Weise auf eine Kfz-Nutzung verzichten
- gute Erschließung durch ÖPNV muss gegeben sein
- Konzept zur bewussten Vermeidung von Kfz-Nutzung erforderlich z. B.:
  - *Car-Sharing,*
  - *optimiertes Fahrradparken,*
  - *Bewohnertickets für den ÖPNV*
- das Konzept muss „begründete Vermutung" zulassen, dass Stellplatzbedarf sich dauerhaft verringert
- Widerrufsregelung (Bedingungen festzulegen, z. B. nachträgliche Ablöse oder Errichtung der Stellplätze)

SBI

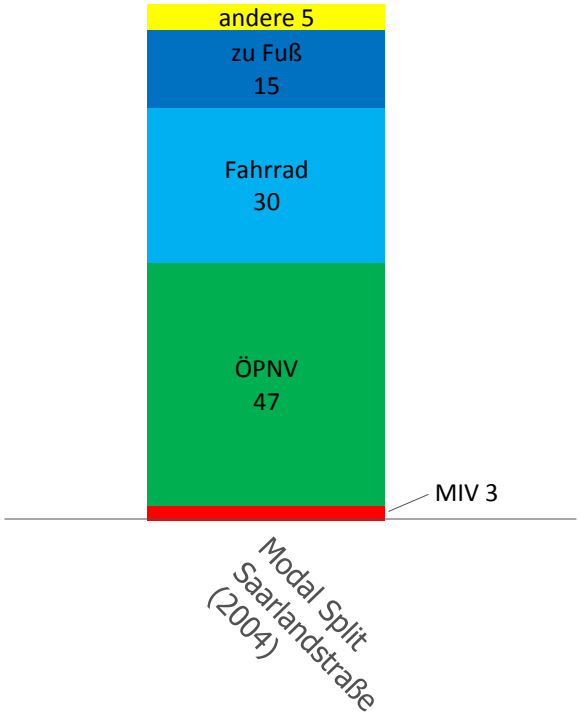
ARGUS
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

VIELEN DANK

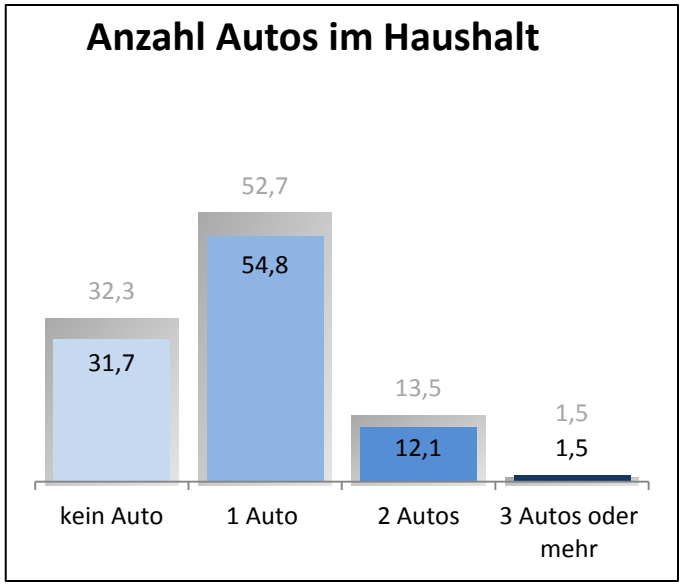


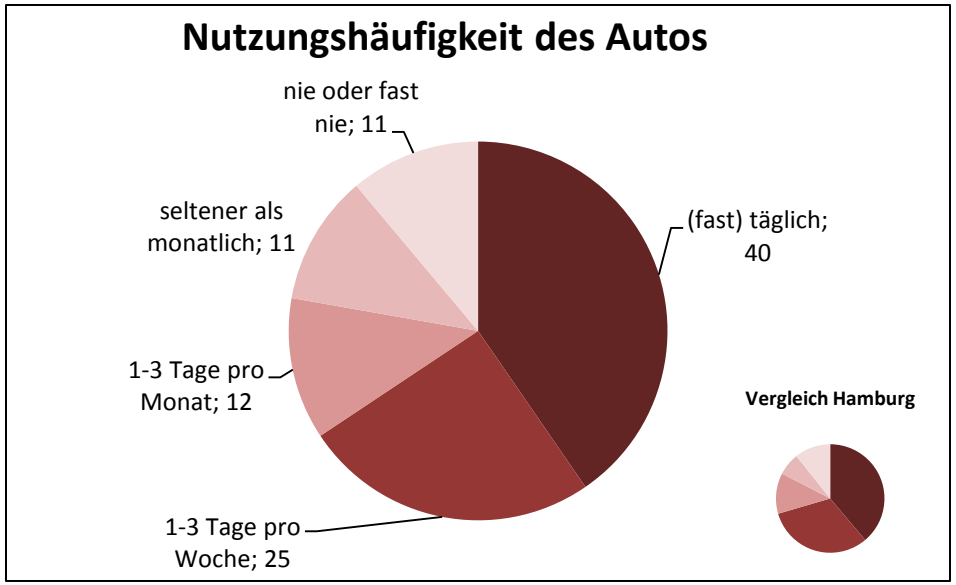
WAS BRINGT AUTOARMES WOHNEN?

- beim Modal Split deutliche Verschiebung hin zum Umweltverbund
- Beispiel Saarlandstraße:
  - *rd. 90 % der Bewohner bewerten ihre Wohnsituation im Vergleich zu vorher als besser bis deutlich besser*
  - *beim Aspekt der Erreichbarkeit schätzen rd. 75 % der Bewohner ihre Situation besser als vorher ein*
  - *vor Einzug besaßen 40 % ein Auto*
  - *3,9 Wege pro Tag (HH = 3,3)*

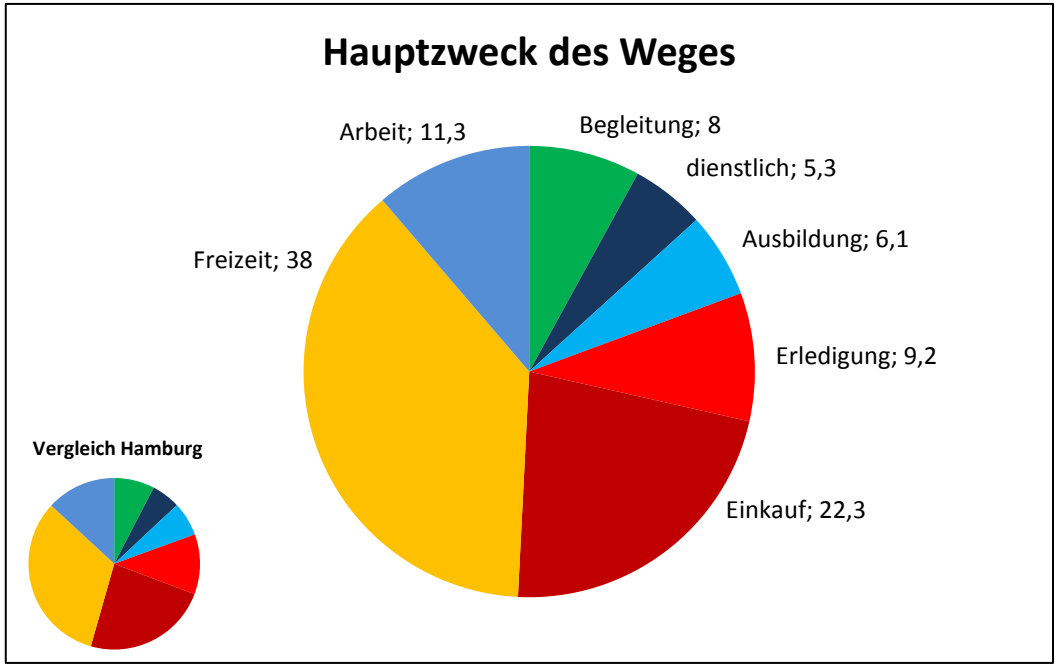


MOBILITÄT IM BEZIRK ALTONA

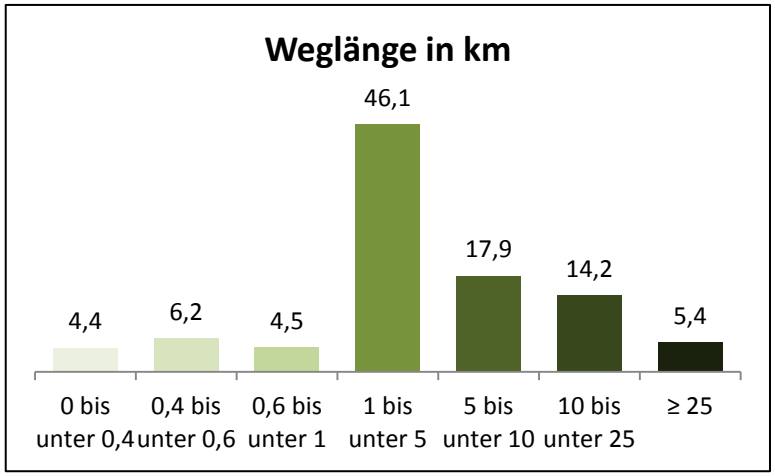




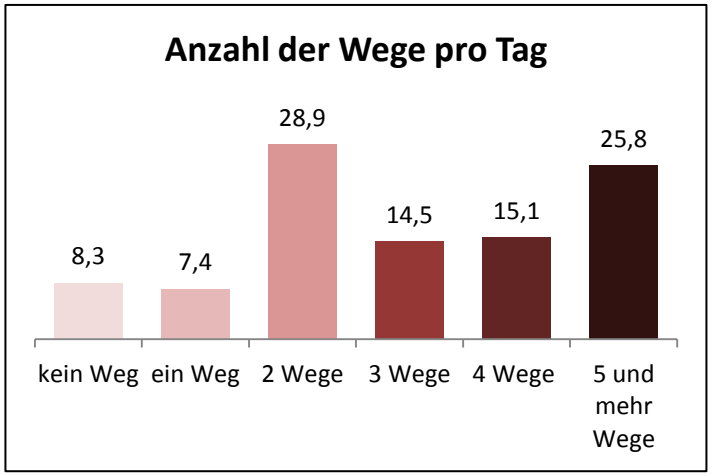
MOBILITÄT IM BEZIRK ALTONA



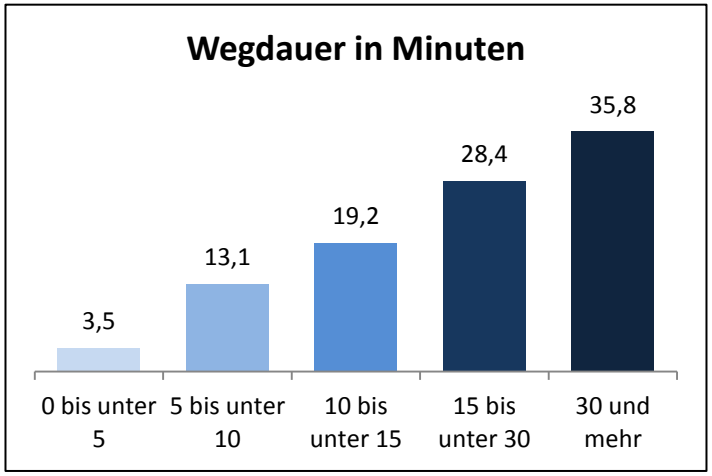
MOBILITÄT IM BEZIRK ALTONA



Ø = 9 km pro Weg
HH Ø = 10 km pro Weg



Ø = 3,4 Wege
HH Ø = 3,3 Wege



Ø = 28 Minuten pro Weg
HH Ø = 25 Minuten pro Weg