

Mobilitäts- und Logistikkonzept Grasbrook Moldauhafenquartier

Stand: 11.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Zielsetzung	3
2	Erschließung.....	6
2.1	Fußverkehr	6
2.2	Radverkehr	10
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	13
2.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	16
3	Parken im privaten Raum.....	18
3.1	Fahrradparken	19
3.2	Kfz-Parken	21
4	Logistik und Entsorgung	25
5	Mobilitätsmanagement	29
5.1	Sharing-Angebote, Mobilitätsmanagement und Kommunikation.....	29
5.2	Zielgruppenspezifische Betrachtung.....	33
6	Bauphasen und Entwicklungszustände.....	36
	Abbildungsverzeichnis	39

1 Einleitung und Zielsetzung

Grundlage für ein lebendiges und attraktives Quartier ist eine funktionierende Mobilität. Räumliche Mobilität im Alltag ist ein zentraler Faktor für die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, für Gesundheit und Wohlbefinden sowie die Voraussetzung für ökonomische Aktivität. Gleichzeitig erzeugt Verkehr Emissionen, er beansprucht Ressourcen und Flächen, Verkehrsteilnehmende können sich gegenseitig gefährden. Die Herausforderung nachhaltiger Stadtentwicklung ist es, Mobilität von Personen und Gütern bedarfsgerecht zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Wirkungen des Verkehrs zu minimieren.

Das Moldauhafenquartier ist als urbaner, verdichteter und gemischt genutzter Stadtraum mit einem hohen Anteil von Wohnungen konzipiert. Das Mobilitätskonzept ist innovativ und folgt dem Prinzip nachhaltiger, autoarmer Erschließung. Die zentralen Mobilitätsziele sind die Förderung des Umweltverbundes, insbesondere der aktiven Mobilität, die Umsetzung eines 10-Minuten-Stadtteils mit hoher Aufenthaltsqualität, die Vernetzung mit den Nachbarquartieren, die Schaffung von Voraussetzungen für multimodale Alltagsgestaltung und die verträgliche Abwicklung der Logistikbedarfe. Für das gesamte Stadtentwicklungsgebiet Grasbrook soll der Zielwert des wegebezogenen Modal Splits für den Umweltverbund bei 87 % und für den motorisierten Individualverkehr bei 13 % liegen (vgl. Abb. 3).

Die Entwicklung der Maßnahmenfelder berücksichtigt die Vielfalt der künftigen Nutzenden und deren Mobilitätsbedürfnisse (vgl. Abb. 1). Aufbauend auf den für die Funktions- und Freiraumplanung (Stand: 12/2022) hergeleiteten und abgestimmten verkehrlichen Zielwerten (vgl. Abb. 3 und Abb. 4), stellt das vorliegende Mobilitäts- und Logistikkonzept die Maßnahmen zum fortgeschriebenen Stand für das Moldauhafenquartier dar.



Abb. 1 Maßnahmenfelder des Mobilitäts- und Logistikkonzeptes, ARGUS (Stand: 2022)

Das Mobilitätskonzept verfolgt einen quartiersübergreifenden Ansatz, der Maßnahmen sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Flächen beschreibt. Diese wurden in einem iterativen Prozess durch Erkenntnisse laufender Planungen, Schnittstellenbetrachtungen zu anderen Fachdisziplinen und Testplanungen für künftige private Gebäudeentwicklungen konkretisiert, ausformuliert und teilweise vertieften Machbarkeitsprüfungen unterzogen. Das vorliegende Mobilitäts- und Logistikkonzept fungiert damit als zusammenfassende Mobilitätsziel- und Maßnahmenübersicht und ergänzendes Gutachten zum Bebauungsplan „Kleiner Grasbrook 2“. Es dient als Rahmensetzung zur Sicherung mobilitätsrelevanter Komponenten auf Privatgrund in den Grundstückskauf- oder Erbbaurechtsverträgen sowie als Kontext für weitere

umsetzungsrelevante Teilkonzepte, die in Wechselwirkung mit den Zielen und Maßnahmen des Mobilitäts- und Logistikkonzeptes stehen. Das Konzept ist als Grundlage zu verstehen, die Ziele und Maßnahmen definiert und Annahmen offenlegt. Es soll möglich bleiben, die mobilitätsrelevanten Zielwerte und Maßnahmen an sich verändernde Rahmenbedingungen anzupassen.

Nachfolgend ist die Grundstruktur des Erschließungssystems und die für das Verständnis des Mobilitätskonzept relevanten Bezeichnungen dargestellt (vgl. Abb. 2).



Abb. 2 Grundstruktur und Elemente des fortgeschriebenen Erschließungssystems, ARGUS (Stand: 12/2024)

Zielwerte Modal Shift
KPI – Modal Split (Anzahl der Wege)

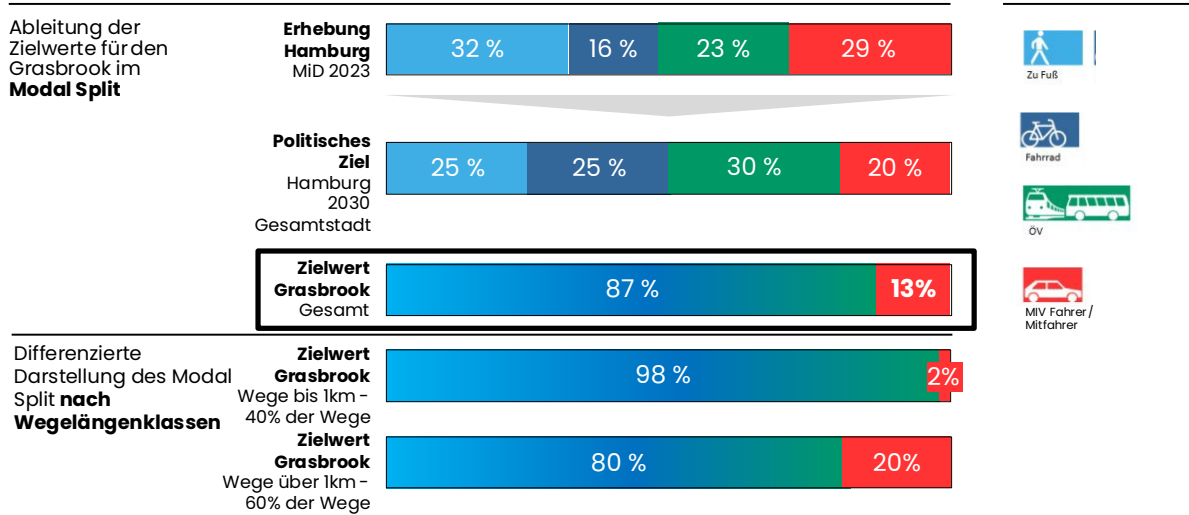


Abb. 3 Verkehrliche Zielwerte des Mobilitäts- und Logistikkonzeptes gemäß Funktions- und Freiraumplanung, ARGUS (Stand: 2024)

Zielwerte Modal Shift
Stellplatzschlüssel Wohnen
Realisierte und geplante Beispiele im Vergleich

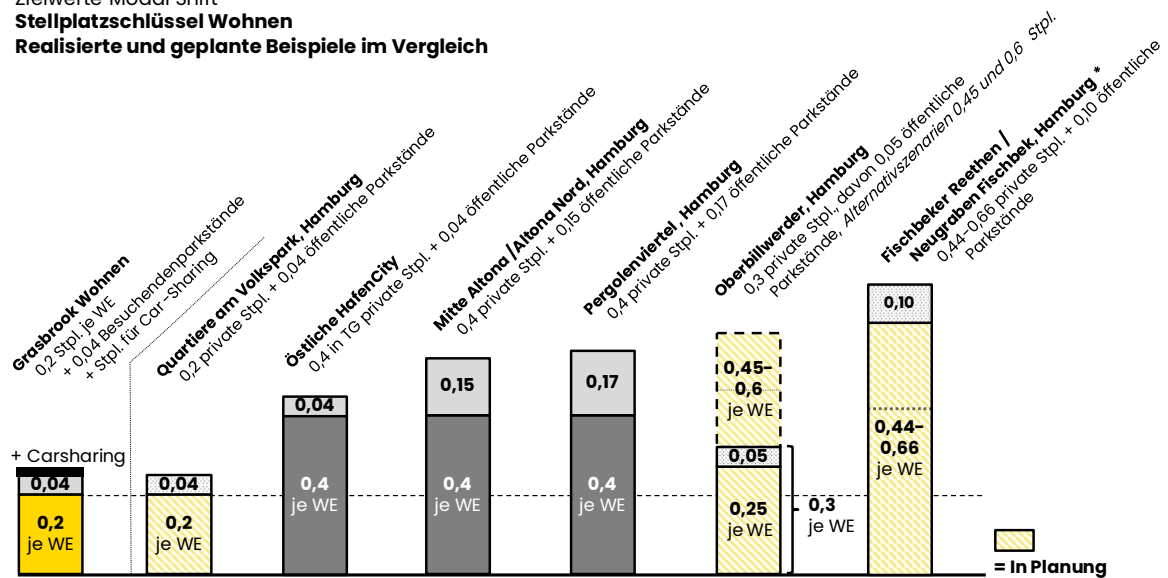


Abb. 4 Stellplatzschlüssel Wohnen im Moldauhafenquartier und ausgewählte Referenzbeispiele, ARGUS (Stand: 2024)

2 Erschließung

Bei der Erschließung des Quartiers geht es um die Frage, wie sich Nutzende innerhalb des Quartiers bewegen, wie sie in das Quartier kommen oder es verlassen können. Da Erreichbarkeit im Individualverkehr für Menschen, die von Außerhalb in das Quartier kommen, nur dann gegeben ist, wenn Verkehrsmittel auch am Zielort abgestellt werden können, werden Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum als Erschließungsinfrastruktur in diesem Abschnitt mitbetrachtet. Maßnahmen für das Abstellen von Fahrrädern auf privatem Grund werden in Abschnitt „3 Parken im privaten Raum“ behandelt, ebenso wie das Abstellen von Kfz, denn diese werden in einer der drei öffentlich zugänglichen Quartiersgaragen ebenfalls auf privatem Grund untergebracht.

2.1 Fußverkehr

Der Fußverkehr als aktive Mobilitätsform wird im Moldauhafenquartier durch ein engmaschiges und qualitativ hochwertiges Fußwegenetz gefördert (vgl. Abb. 5). Insbesondere bei der Anbindung der U-Bahn- und Bushaltestellen sowie der Zugänge zu den Quartiertiefgaragen wird auf eine möglichst direkte Wegeführung geachtet. Besonderer Wert wird auf eine barrierefreie Gestaltung gelegt, die es allen Menschen unabhängig von ihren individuellen körperlichen Voraussetzungen ermöglicht, sich sicher und bequem im Quartier zu bewegen. Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Nahversorgung, Kindertagesstätten, eine Grundschule sowie Kultur- und Freizeitangebote sind innerhalb des Moldauhafenquartiers gemäß dem Prinzip der 10-Minuten-Stadt fußläufig erreichbar. Darüber hinaus schafft die hochwertige Gestaltung der Gebäude, Erdgeschosszonen und Freiräume entlang der Verkehrswege ansprechende und abwechslungsreiche Kommunikations- und Erlebnisräume für zu Fuß Gehende, die zum Verweilen einladen. Die fußläufige Vernetzung des Quartiers mit der Umgebung, sowie zwischen den beiden Quartieren Moldauhafen- und Hafentorquartier, wird durch mehrere Rad- und Fußgängerbrücken gewährleistet. Die fußläufige Entfernung vom Stadtteileingang zur U-Bahn-Haltestelle und S-Bahn-Station Elbbrücken beträgt 600 m, das entspricht einer Gehzeit von ca. 8 Minuten, die Entfernung zur U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen beträgt 250 m, die in ca. 4 Minuten zurückgelegt werden können, zur S-Bahn-Station Veddel 1,4 km¹, das entspricht einem Fußweg von ca. 20 Minuten (vgl. Abb. 6).

Vorgesehene Maßnahmen:

- Ein **durchlässiger Stadtgrundriss** sorgt für kurze Wege innerhalb des Quartiers.
- Im Moldauhafenquartier sind Nahversorgungseinrichtungen, Sportanlagen, Kindertagesstätten und eine Grundschule **fußläufig erreichbar**. Damit sind wichtige Bereiche der Daseinsvorsorge abgedeckt. Grünflächen für die Naherholung sind von jedem Gebäude in weniger als 6 Minuten zu Fuß erreichbar.
- **Großzügig angelegte Fußwege** entlang des Grasbrook Boulevards, entlang des Parks und über den Stadtplatz mit U-Bahn-Haltestelle und Schule sorgen für eine sichere und komfortable Fußläufigkeit. Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr werden durch Zufahrtsbeschränkungen und zentralisiertes, unterirdisches Parken erheblich reduziert.

¹ unter den derzeit gegebenen infrastrukturellen Voraussetzungen, Stand: 12/2024.

- Gesicherte barrierefreie Querungsstellen entlang des Grasbrook Boulevards sowie mehrere Rampenverbindungen zu den Promenaden sorgen für ein lückenloses **barrierefreies Fußwegenetz**. Auch die Bus- und U-Bahn-Haltestellen sind barrierefrei erreichbar.
- Beim **Übergang vom öffentlichen Raum in die Gebäude** wird die Barrierefreiheit konsequent berücksichtigt, z. B. durch Abstellräume für Mobilitätshilfen im Erdgeschoss, flache Rampenneigungen und Aufzüge zur Erschließung der Quartiersgaragen.
- Das **Mikroklima** wird gezielt durch Stadtgrün in und neben den Verkehrsflächen verbessert. Das Moldauhafenquartier wird von einem dichten Netz von Grünzügen durchzogen: Die Promenade Holthusenkaai, der Grasbrook Boulevard, die Parkkante Nord und das Prager Ufer durchgrünen das Quartier in Ost-West-Richtung, die vier Grünzüge zwischen den Wohninseln in Nord-Süd-Richtung. Davon profitieren insbesondere zu Fuß Gehende.
- **Sitzgelegenheiten** entlang der Fußwegeverbindungen bieten Rastmöglichkeiten für alle, nicht nur für mobilitätseingeschränkte zu Fuß Gehende.
- Die Veddel ist fußläufig über die **Brücke Veddel** sowie perspektivisch über den Steg Veddel im Norden und den Saalehafensteg im Hafentorquartier angebunden.
- Die **Anbindung des Moldauhafenquartiers an das Hafentorquartier** erfolgt an vier Stellen über die Moldauhafenbrücke, den Moldauhafensteg, die U-Bahn-Brücke Moldauhafen und den Fußweg am Dresdner Ufer.
- Auf der westlich angehängten Nebenfläche der U-Bahn-Brücke Norderelbe wird die **Elbquerung in Richtung HafenCity** und Innenstadt ermöglicht.
- Eine weitere **Querung der Norderelbe** für den **Rad- und Fußverkehr** soll in späteren Entwicklungsphasen im Westen des Moldauhafenquartiers geschaffen werden. Der Anschluss für die Brücke wird bereits planerisch vorgehalten.

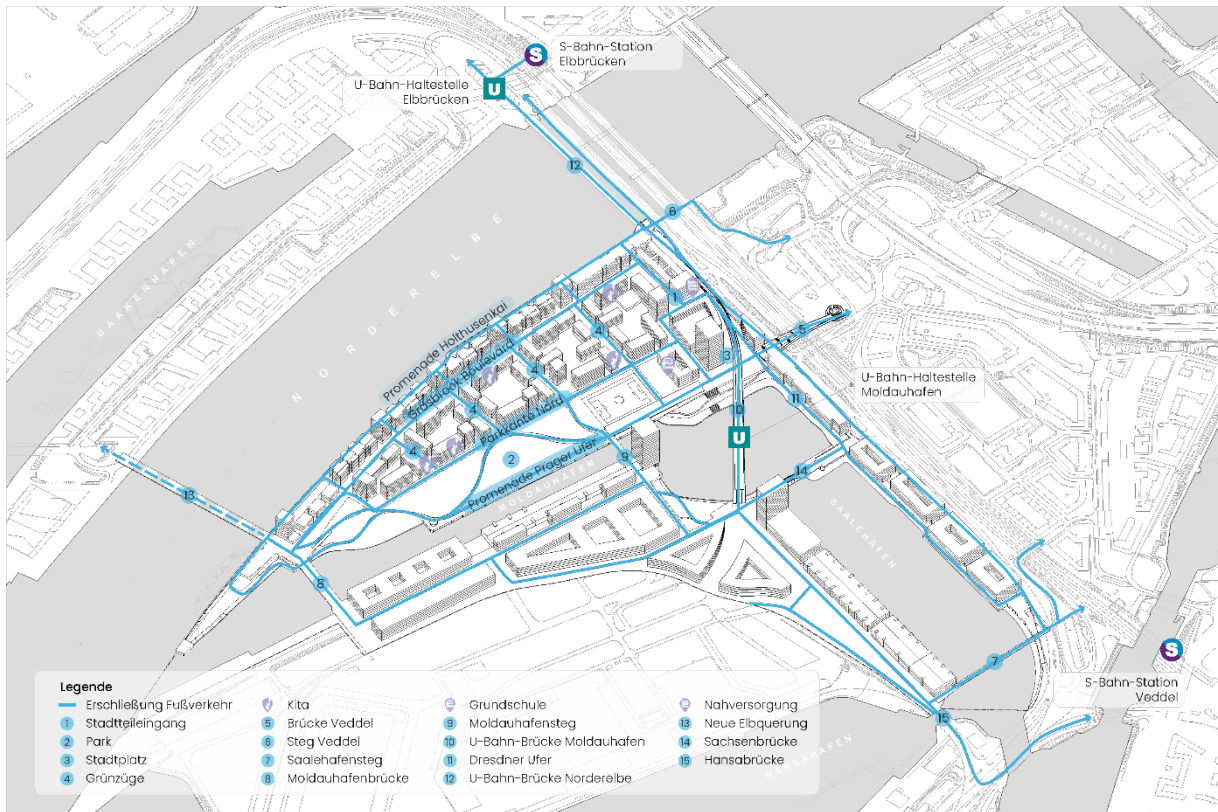


Abb. 5 Erschließungskonzept Fußverkehr, ARGUS (Stand: 12/2024)



Abb. 6 Erreichbarkeit der U- und S-Bahn-Haltestellen zu Fuß (Reisezeitisochronen), ARGUS (Stand: 12/2024)

2.2 Radverkehr

Der Radverkehr spielt eine zentrale Rolle bei der Erschließung des Moldauhafenquartiers, das direkt in das übergeordnete Hamburger Radverkehrsnetz eingebunden ist (vgl. Abb. 7). Große Teile der Hamburger Innenstadt sind vom Moldauhafenquartier aus innerhalb von 20 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar (vgl. Abb. 8). Brücken stellen Verbindungen im Süden zum Hafentorquartier, im Osten zur Veddel und im Norden zur HafenCity her und sind teilweise dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten. Eine neue Elbquerung im Westen des Quartiers soll perspektivisch eine attraktive übergeordnete Radwegeverbindung durch das Hafentorquartier in Richtung Innenstadt/HafenCity ermöglichen und damit eine Lücke in Hamburgs Radwegenetz zwischen Süder- und Norderelberaum schließen. Die dadurch entstehenden Durchgangsverkehre tangieren das Moldauhafenquartier nur im äußersten Westen auf der Moldauhafenbrücke.

Aufgrund des zu erwartenden hohen Quell- und Ziel-Radverkehrsaufkommens innerhalb des Moldauhafenquartiers werden besonders hohe Ansprüche an die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur gestellt. Der Grasbrook Boulevard wird als Fahrradstraße ausgebildet. Im gesamten Moldauhafenquartier wird großer Wert auf qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und privaten Raum gelegt. Für Bewohnende und Beschäftigte sind Abstellmöglichkeiten überwiegend in den Wartgeschossen der Gebäude vorgesehen, die über Rampen oder leistungsfähige Fahrradaufzüge komfortabel erreichbar sind (siehe Abschnitt „3.1 Fahrradparken“).

Vorgesehene Maßnahmen:

Äußere Erschließung:

- Nach Norden erfolgt die Erschließung über die an die **U-Bahn-Brücke Norderelbe angehängte Fuß- und Radwegebrücke** in Anbindung an den Radweg am Kirchenpauerkai in der HafenCity. Darüber hinaus werden Vorkehrungen für die spätere Realisierung der planerisch vorgehaltenen neuen Elbquerung zwischen Grasbrook und HafenCity getroffen, darunter die Schaffung eines Brückenanschlusspunktes westlich des Deutschen Hafenumuseums. Mit dem planerisch vorgehaltenen **Steg Veddel** ist eine Unterführung der Eisenbahnbrücken zur Anbindung der Veddel Nord und der nordöstlich gelegenen Stadtteile geplant (siehe Abschnitt „6 Bauphasen und Entwicklungszustände“).
- Nach Süden erfolgt die **Radverkehrsanbindung über den Stadteileingang** bzw. die U-Bahn-Brücke Moldauhafen und die Sachsenbrücke an die Radroute Plus (Radschnellweg), die über Wilhelmsburg und Harburg nach Lüneburg, Stade und Tostedt führt.
- Nach Osten erfolgt die Erschließung über die **Brücke Veddel**.

Innere Erschließung:

- Die Haupteerschließung innerhalb des Quartiers erfolgt über baulich vom Fußverkehr getrennte Radwege wie im Bereich des Stadteileingangs und über die **Fahrradstraße auf dem Grasbrook Boulevard**. Der motorisierte Individualverkehr ist auf der Fahrradstraße nicht zugelassen. Die Nutzung durch Kfz ist beschränkt (siehe Abschnitt „2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)“). Die Umsetzung der Zufahrtsbeschränkung für den Grasbrook Boulevard wird durch geeignete technische Maßnahmen (z. B. Absenkpoller) unterstützt (siehe „Zufahrtsbeschränkung“ in Abschnitt „2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)“).

- Die Anzahl der Fahrten des Radverkehrs auf dem Grasbrook Boulevard, wird nach derzeitigem Stand auf ca. 5.000 – 7.000 Fahrten/Tag (600 – 950 Fahrten/Stunde) zwischen der östlichen Wendeanlage und dem Deutschen Hafenumuseum prognostiziert.²
- In den Erschließungsbereichen, die vorrangig für den Fußverkehr vorgesehen sind, werden **vertragliche Lösungen** für die Abwicklung des Radverkehrs (und anderer notwendiger Verkehre der Daseinsvorsorge) entwickelt.
- Die Anbindung an das Hafentorquartier erfolgt über die Moldauhafenbrücke und die U-Bahn-Brücke Moldauhafen sowie ggf. über den Moldauhafensteg, so dass kurze Wege entstehen.
- Für das **öffentliche Fahrradparken** stehen Fahrradbügel zur Verfügung, die bedarfsorientiert, z. B. in der Nähe von Gebäudeeingängen, platziert sind und somit ein bequemes und niederschwelliges Abstellen der Fahrräder für die Besuchenden ermöglichen. An der U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen stehen frei zugängliche Fahrradplätze und Mietplätze als Teil des B+R-Angebotes zur Verfügung (siehe Bike+Ride-Angebot in Abschnitt „2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“).
- An etwa fünf im Moldauhafenquartier verteilten **Bike-Sharing-Stationen** (z. B. StadtRAD-Stationen) mit einem Einzugsradius von jeweils ca. 150 m stehen Leihfahrräder zur Verfügung (siehe Abb. 18).
- Der Park dient der Naherholung und ist nicht für den Fahrradverkehr vorgesehen, daher befinden sich **Fahrradabstellanlagen gebündelt an den Zugängen** und nicht im Park selbst.

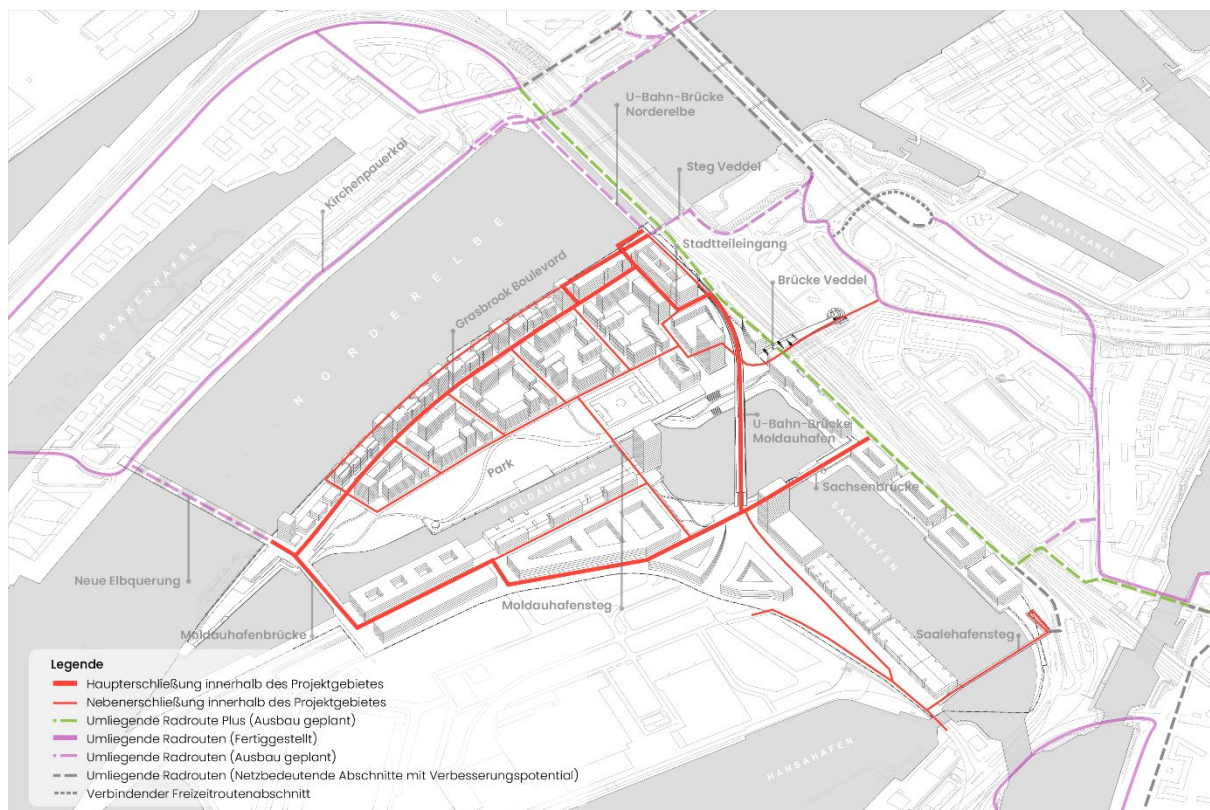


Abb. 7 Erschließungskonzept Radverkehr, ARGUS (Stand: 10/2025)

² Hier handelt es sich um Ein- und Ausfahrten aus dem Grasbrook Boulevard, sowie Fahrten innerhalb des zufahrtsbeschränkten Bereiches; Radverkehrsprognose ohne neue Elbquerung und Steg Veddel, ARGUS (Stand: 02/2024).

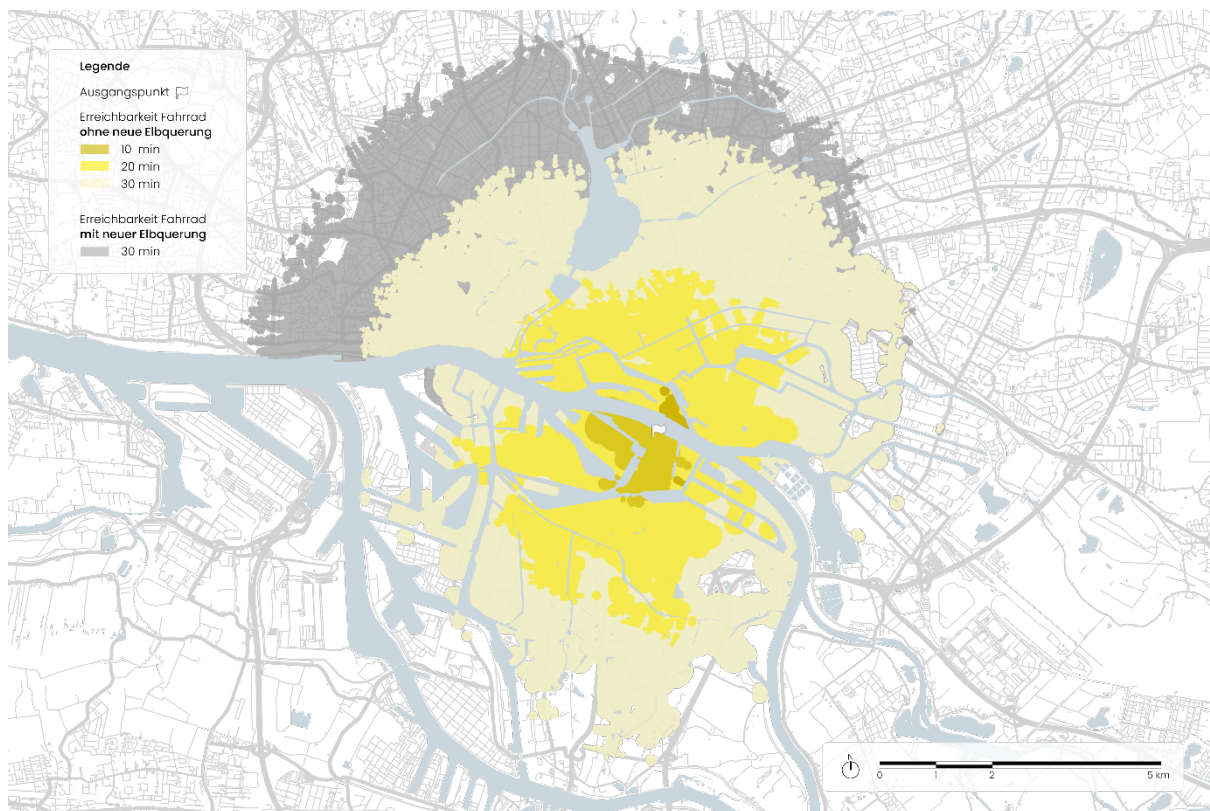


Abb. 8 Reisezeitisochronen Radverkehr mit/ohne neue Elbquerung - Ausgangspunkt Stadtteileingang, ARGUS (Stand: 12/2024)

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der öffentliche Personennahverkehr im Moldauhafenquartier ist das Rückgrat des Umweltverbundes und die U4-Haltestelle Moldauhafen ist der zentrale Anschlusspunkt an den ÖPNV im Quartier. Ergänzt durch weitere fußläufig oder mit dem Fahrrad erreichbare U-Bahn-Haltestellen und S-Bahn-Stationen, mehrere Bushaltestellen und einen Fähranleger sind umsteigefreie Verbindungen in den Süden, Nordwesten und Osten Hamburgs gewährleistet (vgl. Abb. 9). Der Hauptbahnhof und der Jungfernstieg sind in weniger als 10 Minuten Fahrzeit erreichbar. Innerhalb von 15 Minuten sind mit dem ÖPNV somit unter anderem 17 weiterführende Schulen und zwei Krankenhäuser erreichbar. Innerhalb von 30 Minuten sind beispielsweise 9 Hochschulen und Wohnorte von etwa 900.000 Einwohner:innen Hamburgs zu erreichen (vgl. Abb. 10). Darüber hinaus wird das Moldauhafenquartier durch ergänzende Angebote wie Taxi, Ride-Pooling oder Sonderfahrdienste z. B. für Mobilitätseingeschränkte erschlossen. Für den intermodalen Verkehr stehen B+R-Fahrradstellplätze und weitere Mobilitätsangebote an den U-Bahn-Haltestellen und S-Bahn-Stationen zur Verfügung.

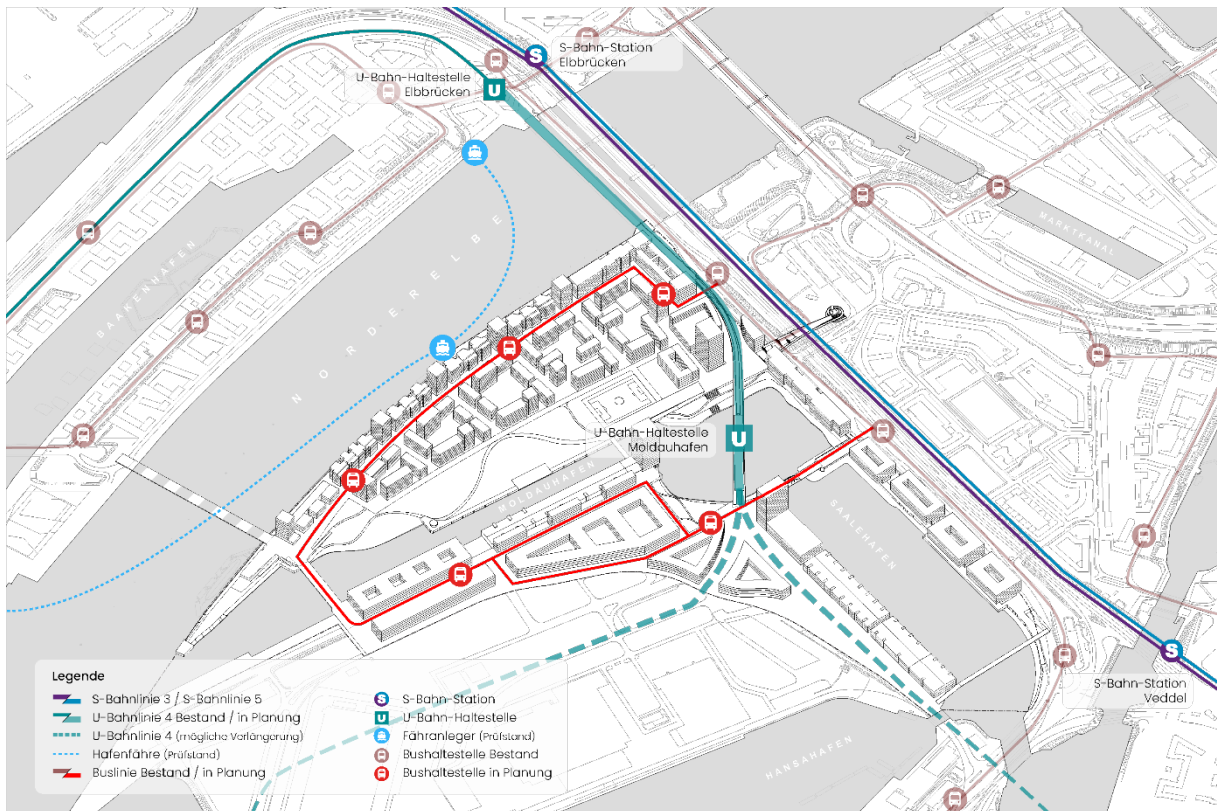


Abb. 9 Übersicht Erschließungskonzept ÖPNV, ARGUS (Stand: 12/2024)

Vorgesehene Maßnahmen:

- Mit der **U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen** besteht **ab der geplanten Betriebsaufnahme im Jahr 2031** ein direkter Anschluss an den schienengebundenen ÖPNV. Langfristig entsteht mit einer Verlängerung der U4 eine weitere Schienenverkehrsverbindung in den Hamburger Süden.
- Die **U-Bahn-Haltestelle und S-Bahn-Station Elbbrücken** sind vom Stadtteileingang zu Fuß in ca. 10 Minuten, mit dem Fahrrad in ca. 3 Minuten und vom westlichen Ende des Grasbrook Boulevards (Deutsches Hafnsmuseum) zu Fuß in ca. 20 Minuten, mit dem Fahrrad in ca. 6 Minuten zu

erreichen. Die **S-Bahn-Station Veddel** ist vom Stadtteileingang zu Fuß in ca. 15 Minuten, mit dem Fahrrad in ca. 5 Minuten und vom westlichen Ende des Grasbrook Boulevards zu Fuß in ca. 25 Minuten, mit dem Fahrrad in 8 Minuten erreichbar.

- Der Grasbrook Boulevard wird für einen **Linienbusverkehr im Hamburg-Takt** (5-Minuten-Takt) ausgelegt. Bestehende Linien binden das Moldauhafenquartier durch deren Verlängerung an. Neben einer Bushaltestelle im Stadtteileingang sind zwei weitere Haltepunkte auf dem Grasbrook Boulevard vorgesehen. Die Entfernung zur jeweils nächstgelegenen Bushaltestelle beträgt somit maximal 150 m Luftlinie – das entspricht etwa 3 Gehminuten, in den meisten Fällen deutlich weniger. Bis zum Erreichen des Endausbauszustandes bzw. der Durchbindung des Grasbrook Boulevards über die Moldauhafenbrücke in Richtung Hafentorquartier kann ein Linienbus den Bereich des Stadtteileingangs anfahren und dort wenden, so dass die Erschließung auch während der Bauzeit sichergestellt ist. Erforderliche Kehr- und Überliegerplätze für Linienbusverkehre, die – auch in Entwicklungszuständen – im Grasbrook starten oder enden, werden im Hafentorquartier berücksichtigt. Siehe dazu Abschnitt „6 Bauphasen und Entwicklungszustände“.
- Vor dem Hintergrund einer wasserseitigen Erschließung des Grasbrook mit einer direkten Anbindung an die Innenstadt und zum Deutschen Hafenumuseum wird ein **Fähr- und Barkassenanleger** im Moldauhafenquartier geprüft. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme auf den Fähren eröffnet zusätzliche Potenziale für die intermodale Mobilität.
- Eine Bedienung durch berechnete **On-Demand-Ride-Pooling-Verkehre** über den Grasbrook Boulevard ergänzt das fahrplangebundene ÖPNV-Angebot. Entsprechende Haltepunkte werden nach bestehenden Kriterien in Abstimmung mit den relevanten Fachbehörden definiert.
- Ein **Taxistand** wird in einer der Quartierstiefgaragen verortet. Eine Andienung von Taxen soll auch im Bereich des Grasbrook Boulevards möglich sein. Die Kompatibilität mit der vorgesehenen Umsetzung von der Zufahrtsbeschränkung in den Grasbrook Boulevard gilt es dazu herzustellen.
- Regelmäßige **Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** sollen Zufahrt zum Grasbrook Boulevard erhalten (siehe Abschnitt „2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)“).
- Zur Förderung intermodaler Umsteigemöglichkeiten steht ein umfangreiches **Bike+Ride-Angebot** mit insgesamt ca. 350 Stellplätzen im Umfeld der U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen zur Verfügung, die auf Nord- und Südzugang der U-Bahn-Haltestelle verteilt verortet werden. Ergänzend sorgen **E-Scooter-Abstellflächen** und Bike-Sharing-Angebote für einen bequemen und schnellen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln.

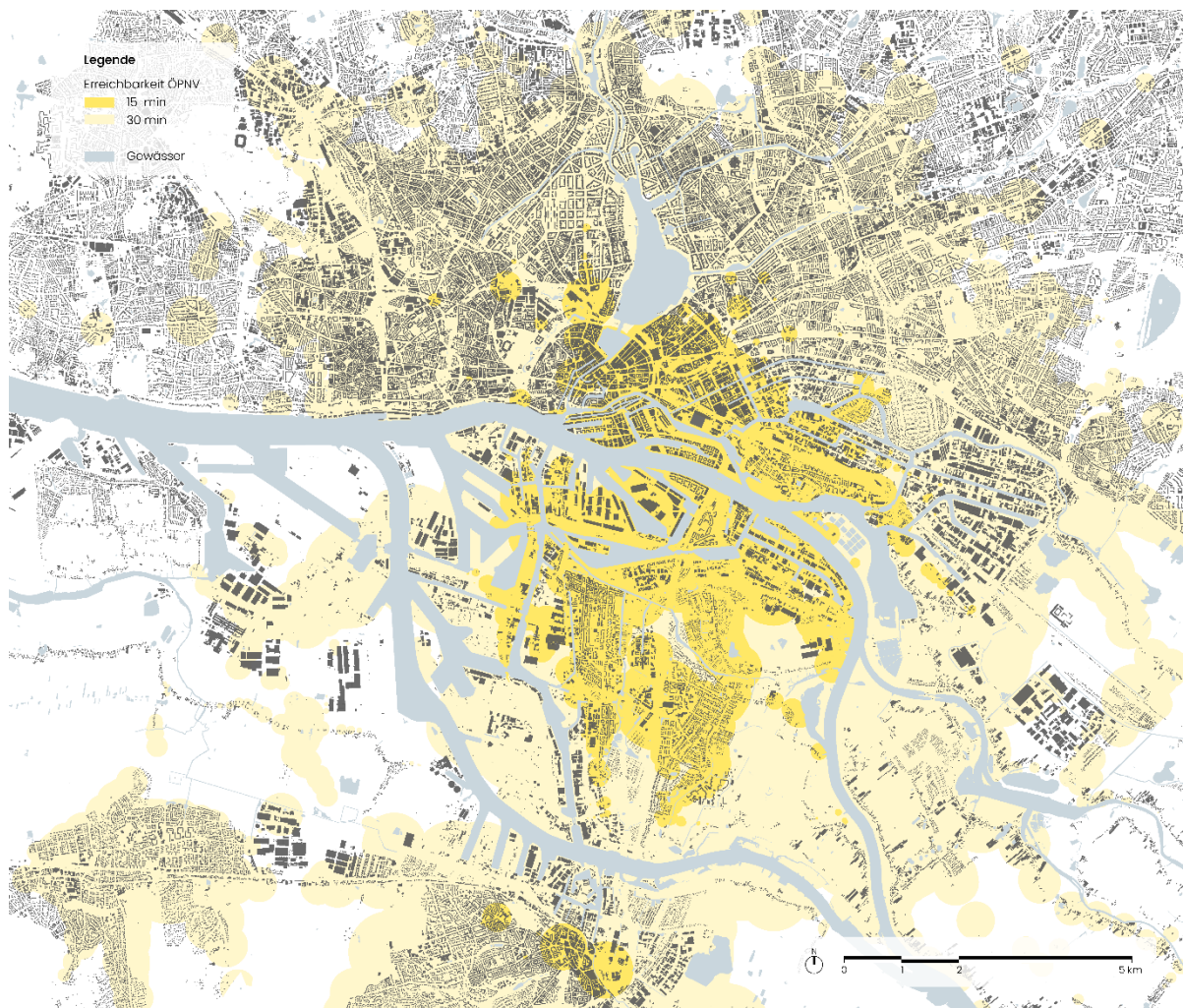


Abb. 10 ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Ausgangspunkt Moldauhafen (Reisezeitisochronen unter Berücksichtigung von Zu- und Abgang zur Haltestelle), ARGUS (Stand: 12/2024)

2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Aufgrund der Insellage des Stadtentwicklungsgebietes Grasbrook bleibt das Moldauhafenquartier weitgehend frei von motorisiertem Durchgangsverkehr. Das innere Erschließungssystem, zu dem auch die Quartierstiefgaragen gehören, ist daher für den Quell- und Zielverkehr dimensioniert und soll unter Berücksichtigung des notwendigen motorisierten Verkehrs bestmögliche Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr schaffen.

Die Erschließung des Moldauhafenquartiers mittels MIV bleibt somit auf den Bereich des Stadtteileingangs beschränkt. Von dort werden die Parkraumangebote des Quartiers über Tiefgaragenzufahrten erreicht (vgl. Abb. 11, siehe Abschnitt „3.2 Kfz-Parken“).

Vorgesehene Maßnahmen:

- Die äußere Erschließung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt **über den Stadtteileingang** im Osten des Quartiers. Dieser bindet das Moldauhafenquartier über die Freihafenelbbrücke an die HafenCity/Innenstadt sowie überregional an die neuen Elbbrücken bzw. die A255 und über den Veddeler Damm/Roßdamm und die Köhlbrandbrücke an die A7 an.
- Im Bereich des Stadtteileingangs wird der MIV in **drei** baufeldübergreifende **Quartierstiefgaragen** abgeleitet. Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende, Kund:innen und Dienstleistende nutzen diese drei privat hergestellten, aber öffentlich zugänglichen und **barrierefrei ausgelegten Quartierstiefgaragen** zum Abstellen ihrer Fahrzeuge und finden dort Carsharing oder Taxiangebote vor.
- Die Einfahrt von Kfz in den als Fahrradstraße ausgewiesenen Grasbrook Boulevard ist auf ÖPNV, Einsatzfahrzeuge und definierte Wirtschafts- und On-Demand-Ride-Pooling-Verkehre beschränkt (siehe Abschnitt „2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“ und Abschnitt „4 Logistik und Entsorgung“). Der **motorisierte Individualverkehr ist nicht zugelassen**. Die Anzahl der Fahrzeuge, die in den Grasbrook Boulevard einfahren, wird nach derzeitigem Stand (02/2025) auf 410 - 430 Einfahrten pro Tag prognostiziert.³ Die Methodik ist im Abschnitt „4 Logistik und Entsorgung“ beschrieben.
- Regelmäßige **Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** (z. B. Tagespflege, Schwerbehinderten-Fahrten, Schüler- oder Krankentransporte) mit entsprechender Ausnahmegegenehmigung können den Grasbrook Boulevard befahren.
- Die technische **Umsetzung der Zufahrtsbeschränkung** erfolgt zum Abschluss der Hochbauentwicklungen im Moldauhafenquartier als Teil eines stadtweit angewandten Systems der HHVA/BVM, das den Bau und Betrieb von Polleranlagen und einer Kennzeichen-Erkennung zur Überprüfung der Durchfahrtsberechtigungen vorsieht. In den frühen Entwicklungsphasen ist eine provisorisch umgesetzte technische Zufahrtsbeschränkung vorgesehen (siehe hierzu Abschnitt „6 Bauphasen und Entwicklungszustände“).
- Um den hohen Anteil der Wege im Umweltverbund zu erreichen, werden im Gesamtkonzept verschiedene Maßnahmen zur **Förderung der anderen Verkehrsmittel** verfolgt, die in den weiteren Abschnitten des Mobilitätskonzeptes erläutert werden. Dazu zählen attraktive Angebote für den Radverkehr und den ÖPNV, die Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen und

³ Die Angabe der Einfahrten bezieht sich ausschließlich auf die berechtigten Fahrzeuge, die an der östlichen Wendeanlage die Zufahrtsbeschränkung passieren und in den Grasbrook Boulevard einfahren.

Mobilitätsdienstleistungen wie On-Demand-Ride-Pooling-Verkehren, aber auch um eine **spar-same Dimensionierung der Kfz-Stellplätze**⁴.

- Investor:innen, Bauherren, sowie künftigen Bewohnenden und Beschäftigten werden frühzeitig und im Entwicklungsprozess durchgehend über die Zielwerte des Mobilitätskonzepts, einschließlich Stellplatzschlüssel, MIV-Anteil und alternative Mobilitätsangebote informiert (zum Beispiel Neubürger:inneninformation, siehe Abschnitt „5.1 Sharing-Angebote, Mobilitätsmanagement und Kommunikation“).

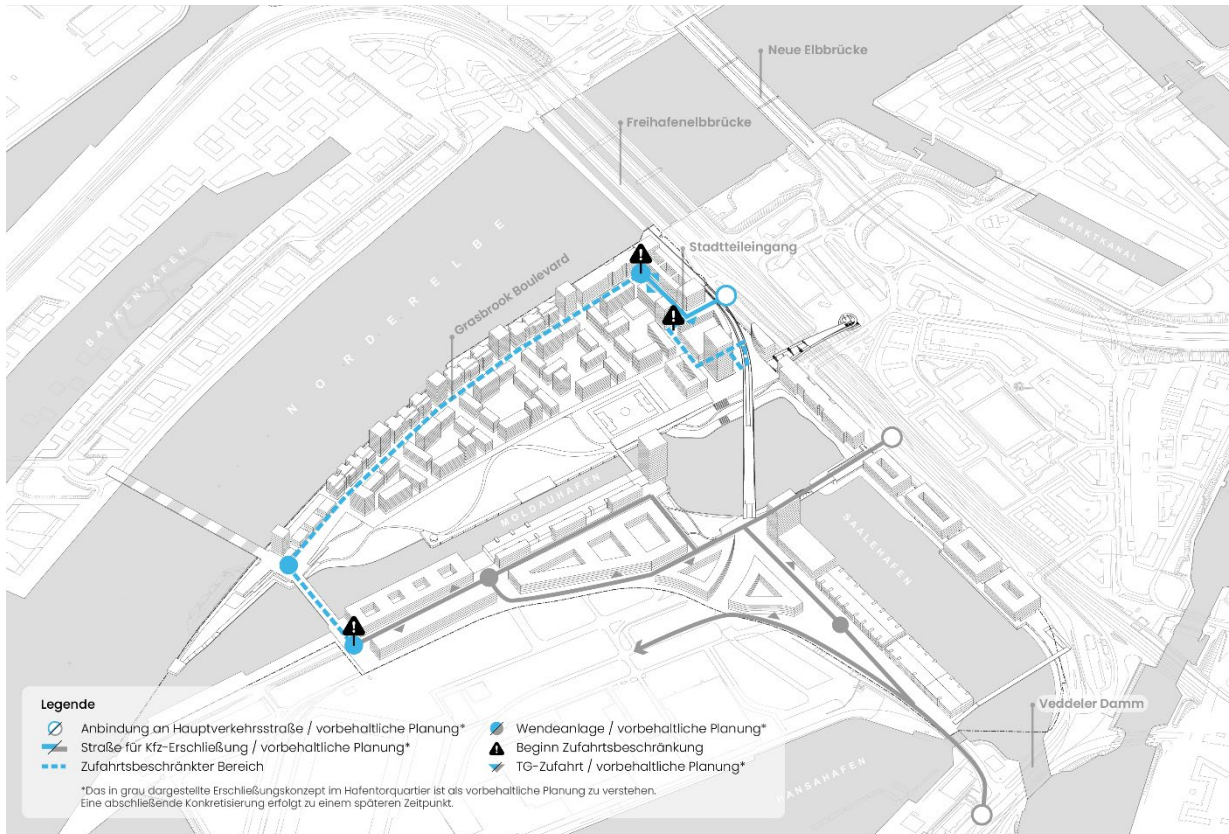


Abb. 11 Übersicht Erschließungskonzept MIV, ARGUS (Stand: 10/2025)

⁴ Vgl. für den gesamten Ansatz: Blees, Gertz, Bauer, Ohm, Weis-Hiller (2023): Quartiersbezogene Mobilitätskonzepte Status und Thesen zur weiteren Entwicklung. Straßenverkehrstechnik.

3 Parken im privaten Raum

Der ruhende Verkehr wird im Moldauhafenquartier auf privatem Grund untergebracht. Abstellanlagen für Fahrräder und Kfz sind räumlich getrennt und werden unabhängig voneinander erschlossen (vgl. Abb. 12). Konzeptionell werden dabei unterschiedliche Nutzengruppen berücksichtigt, die aufgrund ihrer Bezüge zum Quartier (z. B. Kunde oder Beschäftigte) nicht nur unterschiedliche Bedarfe, sondern auch unterschiedliche Zugangsrechte in Bezug auf die Fahrzeug-Abstellmöglichkeiten haben.

Die Umsetzung auf Privatgrund wird über privatrechtliche Verträge gesichert. Dabei wurden die baulichen Anforderungen im Vorfeld durch Testplanungen auf Machbarkeit geprüft. Auch Eckpunkte des Parkraummanagements werden Gegenstand der privatrechtlichen vertraglichen Regelungen.

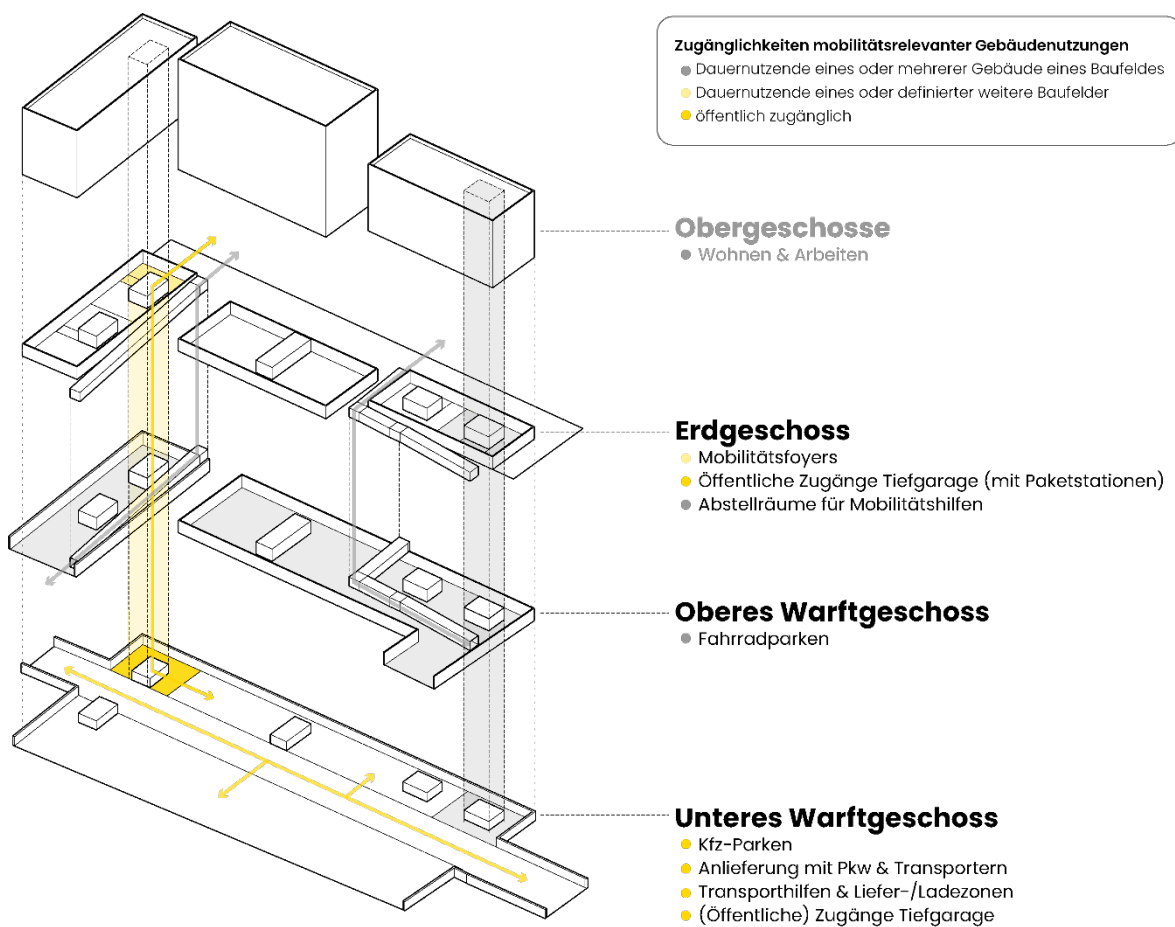


Abb. 12 Schematische Übersicht mobilitätsrelevante Gebäudenutzungen, ARGUS (Stand: 12/2024)

3.1 Fahrradparken

Der hohe Radverkehrsanteil im Grasbrook wird durch zahlreiche gut zugängliche und attraktive Fahrradabstellanlagen gefördert. Jeder Weg, der mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, beginnt und endet an einer Fahrradabstellanlage. Neben Fahrradbügeln im öffentlichen Raum sind Abstellmöglichkeiten im privaten Außenbereich und insbesondere in den Gebäuden vorgesehen. Für die großen Baufelder südlich des Grasbrook Boulevards („Wohninseln“) sind – abhängig von der finalen Nutzungsverteilung – bis zu 1.600 Fahrradplätze je Baufeld angesetzt. Dabei werden die Bedarfe unterschiedlicher Nutzengruppen in der Verortung berücksichtigt: „Dauernutzende“ wie Bewohnende, Beschäftigte und Schüler:innen sowie „Kurzzeitparkende“ wie Besuchende, Gäste und Kund:innen. Neben der Diebstahlsicherheit der Abstellanlagen spielt auch der Zugangskomfort eine entscheidende Rolle für die Akzeptanz bei den Nutzenden. Zielsetzung ist es, Barrieren wie schwere Türen oder steile Rampen zu vermeiden und die Standorte der Abstellanlagen so zu wählen, dass die Wege zu den Zielen möglichst kurz sind. Im Folgenden geht es um das Konzept für das private Fahrradparken. Informationen zu Bike+Ride-Angeboten finden sich in dem Abschnitt „2.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)“, während auf öffentliche Fahrradabstellanlagen in Abschnitt „2.2 Radverkehr“ näher eingegangen wird.

Vorgesehene Maßnahmen:

- Die Fahrradstellplätze auf privaten Flächen werden entsprechend der Erfordernisse der jeweiligen Gebäudenutzung dimensioniert. Für die dem vorliegenden Konzept zugrundeliegenden Machbarkeitsuntersuchungen wurden die Werte aus dem BPD 2022-2 (Stand 12/2024) verwendet. Für Wohnnutzungen wurden dabei **zusätzliche Fahrradstellplätze** vorgesehen, die über die im BPD 2022-2 (Nr. 1) definierten Werte hinaus gehen.
- Die **Fahrradabstellplätze für Dauernutzende** sind innerhalb der Gebäude witterungsgeschützt und besonders diebstahlsicher verortet. Es sollen Abstellplätze für Kinderräder, Lastenräder und sonstige Sonderfahräder sowie Flächen für Fahrradanhänger vorgesehen werden. Der Zugang zu den Abstellplätzen ist auf die Dauernutzenden des jeweiligen Baufelds beschränkt, um eine bedarfsgerechte und sichere Nutzung zu gewährleisten.
- **Fahrradabstellplätze für Kurzzeitparkende** werden nutzungsfreundlich und besonders gut erreichbar z. B. in der Nähe von Eingängen im Außenbereich zur Verfügung gestellt.
- Nach dem aktuellen Konzeptstand sollen die Fahrradstellplätze in Gebäuden in den oberen Warftgeschossebenen der Wohninseln und der Gewerbegebäude auf BF 10 und 17 über **komfortable, auf den Grasbrook Boulevard ausgerichtete Rampen** erschlossen werden. In den Gebäuden der Nordkante ist die Erschließung der Fahrradstellplätze über **fahrradgerechte Lastenaufzüge** vorgesehen, die eine leistungsfähige Direktverbindung zwischen dem Grasbrook Boulevard und den Fahrradstellplätzen in den Gebäuden bieten. Eine redundante Erschließung über Rampen und Zugänge von der Promenade Holthausenkai aus ist gewährleistet (vgl. Abb. 13).
- Die privaten Fahrradabstellanlagen erfüllen die **Anforderungen an besonders nutzendenfreundliche Anlagen** gemäß BPD 2022-5 (Nrn. 6.2, 6.3 und 6.4) und sollen auch für die Reduktion bauordnungsrechtlich nachzuweisender Kfz-Stellplätze angesetzt werden können. Weitere Anregungen zur Gestaltung, wie Rampenbreiten und -neigungen, sowie Abstellelemente und zusätzliche Services, sind im speziell für das Moldauhafenquartier entwickelten Gestaltungseleitfaden Fahrradparken dargestellt.
- Als zusätzliche **Service-Angebote** der Fahrradabstellanlagen in den Gebäuden sollen z.B. Lademöglichkeiten für E-Bikes, Schließfächer für Fahrrad-Zubehör und Reparaturstationen vorgesehen werden.



Abb. 13 Konzept Fahrradparken in privatem Raum, ARGUS (Stand: 11/2025)

3.2 Kfz-Parken

Der ruhende Kfz-Verkehr soll grundsätzlich in drei privat hergestellten, aber öffentlich zugänglichen und barrierefrei ausgelegten Quartierstiefgaragen untergebracht werden, die für alle Nutzengruppen (z. B. Besuchende, Kund:innen, Bewohnende und Beschäftigte) rund um die Uhr sicher und komfortabel nutzbar sind (vgl. Abb. 15). Parken im öffentlichen Raum ist nicht zulässig. Das Parkraumangebot in den Quartierstiefgaragen, in dem auch als Kurzzeitstellplätze realisierte öffentliche Besuchendenparkstände berücksichtigt werden, ist sparsam bemessen, orientiert sich an den Pkw-Besitzquoten gut erschlossener innerstädtischer Bestandsquartiere und wird aus dem Ziel-Modal-Split von 13 % für den motorisierten Verkehr abgeleitet. Carsharing-Angebote ermöglichen Pkw-Mobilität ohne Pkw-Besitz. Die drei Quartierstiefgaragen sind jeweils über eine Ein- und Ausfahrt im Bereich des Stadtteileingangs zu erreichen.

Die professionelle Bewirtschaftung ermöglicht eine effiziente Nutzung der Abstellmöglichkeiten. Im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung sollen die Nutzungsrechte für die Stellplätze nach einem differenzierten Vergabe- und Tarifmodell vergeben werden, das eine Mehrfachnutzung jedes Stellplatzes im Tagesverlauf durch unterschiedliche Nutzende ermöglicht und auf Nachfrageschwankungen reagieren kann⁵. Dies bedeutet gleichzeitig, dass die feste Zuordnung bzw. Vergabe eines Stellplatzes an ausschließlich eine(n) Nutzende(n) oder eine Gruppe von Nutzenden, wie sie aus privaten Garagen bekannt ist, nur in Ausnahmefällen möglich sein wird. Für die Konzeption werden mindestens folgende Nachfragegruppen unterschieden: Dauerparkende (Bewohnende, Beschäftigte, Gewerbetreibende), Kurzzeitparkende (z. B. Besuchende, Kund:innen, Tourist:innen), und Verkehre, die sich nur kurz in der Tiefgarage aufhalten („Minutenparken“), insbesondere zum Be- und Entladen.

Maßnahmen zur komfortablen Überwindung der letzten Meter vom Stellplatz bzw. Parkstand zum Fahrtziel (Wohnung, Gewerbeeinheit, öffentlicher Raum) werden getroffen. Aufgehende Gebäude können direkt unterirdisch erreicht werden, ein bequemes und witterungsgeschütztes Be- und Entladen wird dadurch ermöglicht (siehe Abschnitt „4 Logistik und Entsorgung“). Durch die Aufnahme von definierten Lieferverkehren entlasten die Quartierstiefgaragen den öffentlichen Raum.

Vorgesehene Maßnahmen:

Infrastruktur

- Im Bereich des Stadtteileingangs befinden sich insgesamt **drei Zufahrten** zu den **drei Quartierstiefgaragen**. Die Quartierstiefgaragen sind in den Warftgeschossen der Baufelder 11 bis 15, 10 und 17, sowie 19 und 20 vorgesehen. Die einzelnen Tiefgaragenabschnitte sind durch **eine Erschließungstrasse** miteinander verbunden und verfügen über keine separaten Zufahrten.
- Öffentliche, barrierefreie Zugangsbereiche in jedem Tiefgaragenabschnitt ermöglichen rund um die Uhr kurze Wege von den Tiefgaragen zu allen Zielen im Moldauhafenquartier.
- Für die vielfältigen Anforderungen der Tiefgaragennutzenden sind geeignet dimensionierte und verteilte Stellplätze vorgesehen. Zu den Stellplatzkategorien gehören Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Drop-Off/Liefer- und Ladezonen, Stellplätze für große Fahrzeuge (z. B. für Handwerkende) und stationsgebundenes Carsharing (vgl. Abb. 15; siehe auch „Betrieb“).
- Alle Stellplätze sollen mit **E-Ladeinfrastruktur** ausgestattet bzw. durch die Verlegung von Leerrohren vorbereitet werden. Dabei sind die in der der DGNB Sonderauszeichnung Umweltzeichen definierten Mindestanforderungen zu erfüllen.

⁵ Agora Verkehrswende (2024): [Parken nach Feierabend und Ladenschluss](#). Warum es sich lohnt, Parkraum von Bürogebäuden, Einzelhandel und Mehrfamilienhäusern mehrfach zu nutzen, und wie Kommunen dies voranbringen können.

- **Parken im öffentlichen Raum ist nicht vorgesehen**, auch „wildes“ Parken auf Baustellen in der Erschließungsphase soll verhindert werden (siehe Abschnitt „6 Bauphasen und Entwicklungsstände“).

Anzahl der Abstellmöglichkeiten

- Für Wohnnutzungen werden **maximal 20 Fahrzeuge je 100 Wohneinheiten** angesetzt.
- Für Stellplätze für Gewerbetreibende und sonstige Nicht-Wohnnutzungen wurden für die dem vorliegenden Konzept zugrundeliegenden Machbarkeitsuntersuchungen die Werte aus dem BPD 2022-2 verwendet. Dabei wurden **Reduktionsmöglichkeiten** durch die Lagegunst und Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs **berücksichtigt**. Die Maximalzahl der Stellplätze für Büronutzungen wird auf 25 % der sogenannten „notwendigen Stellplätze“ festgelegt, berechnet nach den im BPD 2022-2 (Stand 12/2024) hinterlegten Ansätzen.
- **Öffentliche Besuchendenparkstände**, die üblicherweise nach ReStra straßenbegleitend im öffentlichen Raum hergestellt werden, sind im Moldauhafenquartier in den Quartierstiefgaragen als Kurzzeitstellplätze untergebracht und mit einem reduzierten Schlüssel von 0,04 je Wohneinheit kalkuliert. Barrierefreie Parkstände sind von dieser Reduktion ausgenommen.⁶
- **Liefer- und Ladezonen** sind in den Tiefgaragen mit Erschließungsstrasse vorgesehen. Diese sind je Tiefgaragenabschnitt jeweils für zwei Transporter und Nahe eines öffentlichen Tiefgaragenzuganges vorgesehen. Eine zusätzliche Liefer- und Ladezone ist darüber hinaus auf Baufeld 15 für die tiefgaragenseitige Anbindung der Nutzungen mit Orientierung zur Parkkante Nord vorgesehen.

Betrieb

- Das **Parkraummanagement** der Tiefgaragen soll professionell organisiert werden (z. B. Parkraumbewirtschaftungsinfrastruktur, Mietbedingungen, Preise, Vergabemechanismen, Zahlungsverkehr, laufende Verwaltung, ggf. weitere Leistungen wie Facility Management oder Instandhaltung).
- Ein digital unterstütztes **Zufahrtssystem und -management** (z. B. mittels Kennzeichenerfassung) verhindert auch in Spitzenstunden Rückstauereignisse in den öffentlichen Raum.
- Die **öffentliche Zugänglichkeit** der Quartierstiefgaragen ist 24 Stunden am Tag an sieben Tagen in der Woche gegeben.
- Der Tiefgaragenbetrieb beinhaltet die Bereitstellungen von **Transporthilfen/Micro-Carriern** als Leihangebot zur Überwindung der „letzten Meile“ ab den öffentlichen Zugangsbereichen.
- Die **Nutzung von Stellplätzen ist kostenpflichtig**. Ausnahmen bzw. Ermäßigungen können insbesondere für Inhaber:innen von Schwerbehindertenausweisen, für das Minutenparken von Lieferdiensten und für Taxis, On-Demand-Ride-Pooling-Verkehre und Carsharing vorgesehen werden.

⁶ Abweichend von den Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra) stehen im Bereich des Erschließungsgebiets anstelle von 0,15 lediglich 0,04 Besuchendenparkstände je Wohneinheit zur Verfügung. Die Anzahl der herzustellenden barrierefreien Parkstände wird ohne Verringerung dieses Ansatzes für Besuchendenparkstände gemäß ReStra bemessen (also 3 % von 0,15 Besuchendenparkständen je Wohneinheit). Erhebungen in Wohngebieten zeigen, dass von maximal 0,15 Besuchendenfahrten je Bewohnendenfahrt auszugehen ist (D. Bosserhoff: Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000). Auf Basis der in der Integrierten Funktions- und Freiraumplanung angenommenen Werte zur Einwohnerzahl und Modal Split sowie einem Pkw-Besetzungsgrad von 1,4 und typischen Tagesganglinien für Besuchende ergibt sich ein Bedarf von etwa 0,014 Besuchendenparkständen je Wohneinheit. Um einen Puffer für statistische Abweichungen und einen geringfügig höheren MIV-Anteil bei Besuchenden zu berücksichtigen, wird ein Schlüssel von 0,04 Besuchendenparkständen pro Wohneinheit angesetzt.

Übersteigt die Nachfrage das Stellplatzangebot im Quartier, sind Inhaber:innen von Schwerbehindertenausweisen prioritär zu versorgen.

- Die **dauerhafte Vermietung** von bestimmten Stellplätzen an einzelne Nutzende oder Nutzendengruppen („personenbezogene“ oder „unternehmensbezogene“ Stellplätze) ist im Regelfall **nicht vorgesehen**. Ausnahmen können insbesondere für Inhaber:innen von Schwerbehindertenausweisen oder Betreibende von Carsharing zugelassen werden.
- In einer der Quartierstiefgaragen sollen Stellplätze für die Einrichtung eines **zufahrtsnahen Taxi-standes** für bis zu vier Fahrzeuge in der Nähe der öffentlichen Zugangsbereiche bereitgestellt werden.
- Für die Hochlaufphase bis zum Endausbau des Quartiers sind weitere Rahmenseetzungen, die eine **geordnete Entwicklung** insbesondere in Bezug auf Stellplatznachweise und eine ausgeglichene Berücksichtigung von Anforderungen unterschiedlicher Nutzendengruppen sicherstellen, zu beachten (siehe Abschnitt „6 Bauphasen und Entwicklungszustände“).

Umgang mit Nachweisen und Rechten

- Der **Stellplatznachweis** und die Unterbringung der **öffentlichen Parkstände als Kurzzeitstellplätze** erfolgen in den drei Quartierstiefgaragen. Die Baufelder ohne Tiefgarage erbringen ihren Stellplatznachweis nach HBauO/Bauprüfdienst ebenfalls in den Quartierstiefgaragen des Moldauhafenquartiers.
- Jede:r Bauherr:in verpflichtet sich, **die Reduktionsmöglichkeiten** des jeweils gültigen Bauprüfdienstes auszunutzen, um die für das Baufeld vorgegebene Obergrenze notwendiger Stellplätze zu unterschreiten. Beispielsweise kann eine **Beteiligung am Carsharing** in der Quartierstiefgarage hierfür genutzt werden.
- In den Tiefgaragen werden **Stellplätze für Fremdnachweise** vorgesehen bzw. reserviert, so dass auch bei zeitlicher Verzögerung von Bauvorhaben Nachweise in bereits gebauten Tiefgaragenabschnitten erfolgen können.
- Die Stellplatznachweise für den **quartiersbezogenen Mobilitätsnachweis** und ggf. eine Vereinigungsbaulast sind unter Berücksichtigung von baufeldspezifischen und baufeldübergreifenden Maßnahmen sowie bauzeitlichen Abhängigkeiten zu erarbeiten.

Mehrfachnutzung von Stellplätzen

Wie im öffentlichen Raum oder auch in öffentlichen Parkhäusern üblich, werden die Stellplätze über den Tag verteilt von unterschiedlichen Fahrzeugen – also mehrfach– genutzt (vgl. Abb. 14). Beispielsweise parkt tagsüber ein Ladenbesitzer auf einem Stellplatz, am frühen Abend der Kunde eines Fitnessstudios und nachts eine Bewohnerin. Ein intelligentes Management stellt die tageszeitliche Verfügbarkeit von Stellplätzen vordefinierte Nutzendengruppen sicher. Dabei ist es möglich, eine Dauerparkberechtigung abzuschließen (Stellplatz-Abonnement für Dauerparkende) oder – je nach Verfügbarkeit – die Stellplätze stundenweise zu mieten (Kurzzeitparken).

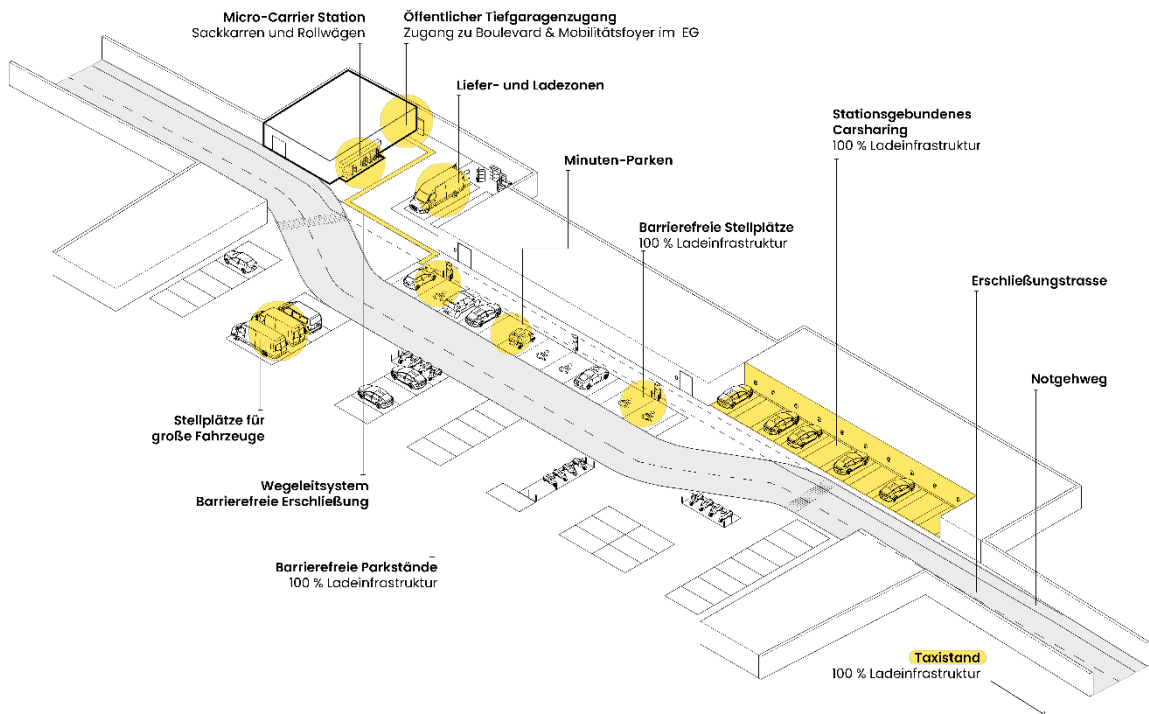
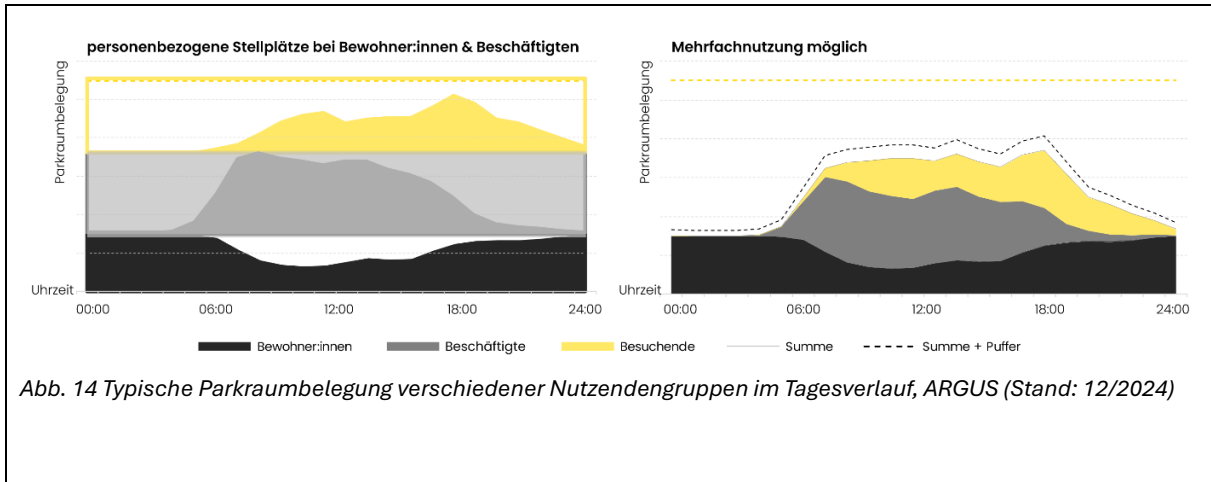


Abb. 15 Beispielhafte Konfiguration eines Tiefgaragenabschnittes unter den Wohninseln, ARGUS (Stand: 12/2024)

4 Logistik und Entsorgung

Der Wirtschaftsverkehr, zu dem auch der Entsorgungsverkehr zählt, ist eine wichtige Grundlage für das Funktionieren der Stadt und aller gewerblichen Aktivitäten im Quartier. Die logistischen Anforderungen werden entlang der gesamten Wegekette innerhalb des Quartiers – einschließlich der letzten Meile und der Fußwege auf dem Grundstück – berücksichtigt. Die meisten dieser Verkehre können nur mit Kraftfahrzeugen abgewickelt werden. Sie werden im Moldauhafenquartier so organisiert, dass insbesondere der Fuß- und Radverkehr möglichst wenig beeinträchtigt wird. Ein großer Teil des Lieferverkehrs erfolgt mit Pkw und Kleintransportern über die Tiefgaragen, die über den Stadtteileingang erreichbar sind. Der übrige Lieferverkehr, einschließlich privater Umzüge mit großen Transportern oder Lkw, wird verträglich im Straßenraum über die vorgesehenen Liefer- und Ladezonen bzw. für die größeren Nahversorgungsnetzungen in den Ladehöfen in den Erdgeschossen des Stadtteileingangs abgewickelt, so dass die Fahrbahn von haltenden Fahrzeugen frei bleibt (vgl. Abb. 17).

Die Nutzungsverteilung sieht eine Konzentration der gewerblichen Nutzungen im Bereich des Stadtteileingangs, des Stadtplatzes und in den Erdgeschossen im westlichen Teil des Moldauhafenquartiers vor (vgl. Abb. 16). Der für unterschiedliche räumliche Cluster prognostizierte Wirtschaftsverkehr bildet die Grundlage der Dimensionierung und Verortung der Logistikinfrastrukturen für die jeweilige Abwicklung durch Pkw/Kleintransporter, Hochdach-Transporter und Lkw.

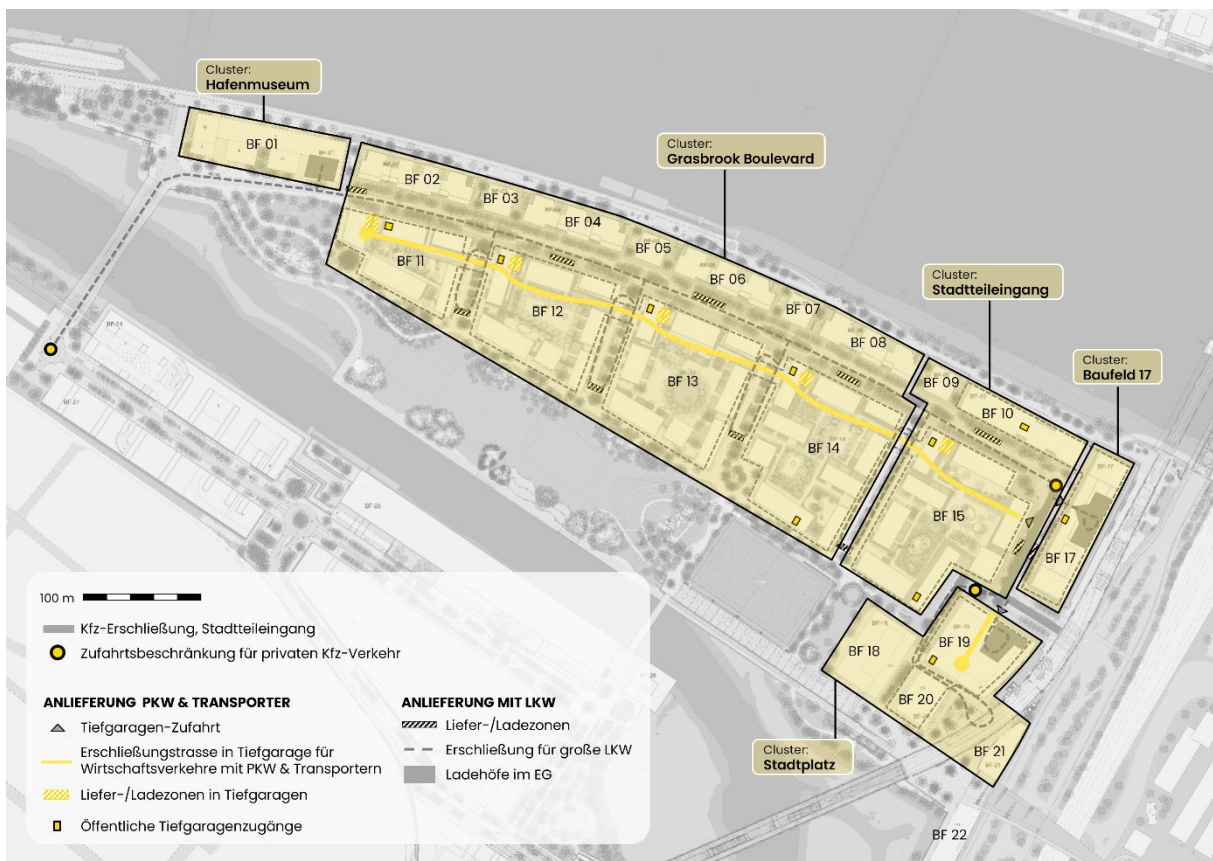


Abb. 16 Räumliche Clusterung für Prognose des Verkehrsaufkommens Grasbrook Boulevard, ARGUS (Stand:02/2025)

Prognose Verkehrsaufkommen Grasbrook Boulevard

Die Prognose des Verkehrsaufkommens erfolgt in fünf Schritten:

1. Wirtschaftsverkehrserzeugung: Die Verkehrserzeugung wird basierend auf der Anzahl der Bewohnenden und Beschäftigten sowie einem Faktor zur Einschätzung des Wirtschaftsverkehrs gemäß FGSV für die jeweiligen räumlichen Cluster hergeleitet (vgl. Abb. 16).⁷ Die Ergebnisse werden entsprechend der KiD-Studie nach Fahrzeugarten differenziert, z. B. privater Pkw oder Lkw über 3,5 t.⁸
2. Zusätzlicher Verkehr: Weitere zufahrtberechtigte Verkehre zum Grasbrook Boulevard, wie z. B. Busfahrten, werden berücksichtigt.
3. Fahrtenzusammenführung: Die in den Schritten 1 und 2 ermittelten relevanten Fahrten werden nach Fahrzeugkategorien zusammengefasst und methodisch überlagert. In diesem Schritt wird der Anteil der Fahrzeughöhe (< 2,50 m und > 2,50 m) für die weitere Betrachtung angenommen.
4. Verkettung von Wegen: Die Aneinanderreihung von Wegen, z. B. wenn ein Lieferfahrzeug mehrere Ziele bedient, beeinflusst die tatsächliche Anzahl der Fahrten im betrachteten Raum sowie die Anzahl der genutzten Fahrzeuge. Dieser Aspekt ist insbesondere bei größeren Betrachtungsräumen mit hoher Dichte relevant. Zur Berücksichtigung dieses Sachverhalts wird ein Verkettungsfaktor für die verschiedenen Fahrtenkategorien angenommen.
5. Verortung der Fahrten: Die verketteten Fahrten werden unter Berücksichtigung des Erschließungskonzeptes auf Varianten verteilt. Dadurch wird ein Korridor des Verkehrsaufkommens abgebildet.

Prognose Verkehrsaufkommen (Ziel- und Quellverkehr) Zufahrtsbeschränkter Straßenabschnitt / Fahrradstraße Grasbrook Boulevard

Hochdach-Transporter	55 - 103 Fahrten/Tag
Lkw	75 - 85 Fahrten/Tag
Taxi	71 Fahrten/Tag
On-Demand-Ride-Pooling	136 Fahrten/Tag
Linienbus	444 Fahrten/Tag
Summe	710 - 768 Fahrten/Tag
	860 - 930 Fahrten/Tag
Summe + 10 % Puffer (aufgerundet)	(entspricht 410 - 430 Fahrzeugen/Tag)
max. Fahrten Spitzenstunden (inkl. Puffer)	70 - 87 Fahrten/Std. (entspricht 30 - 35 Fahrzeugen/Std.)

Tab. 1 Prognose Verkehrsaufkommen Zufahrtsbeschränkter Straßenabschnitt Grasbrook Boulevard, ARGUS
 (Stand:02/2025)

Vorgesehene Maßnahmen zur Abwicklung von Lieferverkehren:

Anlieferung entlang des Grasbrook Boulevards

- Die durchgebundene **Erschließungstrasse** in der Tiefgarage Wohninseln ist für die **Abwicklung des Lieferverkehrs** mit Pkw und Kleintransportern (maximale Fahrzeughöhe 2,50 m) ausgelegt. Entlang der Erschließungstrasse sind öffentliche Tiefgaragenaus- und -zugänge mit Lastenaufzügen vorgesehen, die durch ihre Lage die Wegelängen – auch zu den Gebäuden an der Nordkante des Grasbrook Boulevards und der Parkkante Nord – minimieren. An Liefer- und Ladezonen in jedem Tiefgaragenabschnitt sollen Transporthilfen/Micro-Carrier zur Verfügung stehen. Über die

⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2006): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, S. 19-23.

⁸ WWI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung (2012): Mobilitätsstudie Krafftfahrzeugverkehr in Deutschland 2010 (KiD 2010) - Ergebnisse im Überblick, Braunschweig.

öffentlichen Tiefgaragenzugänge können auch KEP-Dienstleistende die im Erdgeschoss vorgesehene **Paketstationen** anliefern. Die Zufahrt in den Grasbrook Boulevard für Pkw und Kleintransporter ist grundsätzlich nicht vorgesehen. Die Anordnung eines entsprechenden Zusatzzeichens wird derzeit geprüft.

- Der **Tiefgaragenabschnitt auf Baufeld 15 ist auch für Hochdach-Transporter** ausgelegt (maximale Fahrzeughöhe 2,85 m). Weitere Liefer- und Ladezonen an einem zusätzlichen (zweiten) öffentlichen Tiefgaragenzugang ermöglichen KEP-Dienstleistenden einen direkten Zugang zur Urbanen Gasse, wo ein Paketshop lokalisiert werden soll.
- **Anlieferungen mit Lkw und Hochdach-Transportern** können in einem definierten Zeitraum (z. B. werktags von 9:00 bis 13:00 Uhr) über den zufahrtsbeschränkten **Grasbrook Boulevard**, sowie ggf. die Grünzüge abgewickelt werden. Für die Haltevorgänge sind Liefer- und Ladezonen vorgesehen. Außerhalb des definierten Zeitfensters nutzen Liefernde mit Hochdach-Transportern Liefer- und Ladezonen in dem Tiefgaragenabschnitt unter BF 15. Die Umsetzung von Ausnahmeregelungen für Einfahrten in den Grasbrook Boulevard außerhalb des definierten Zeitfensters für Hochdach-Transporter und Lkw befindet sich in Prüfung.

Anlieferung im Bereich des Stadtteileingangs und des Stadtplatzes

- **Anlieferungen für Supermärkte** im Stadtteileingang soll in **gebäudeintegrierten eigenen Ladehöfen** in den Erdschossen von BF 17 und 19 erfolgen.
- Anlieferungen z. B. für weitere Gewerbe- und Kulturnutzungen, die Grundschule oder Paketlieferungen mit Pkw/Kleintransportern⁹ erfolgen über Erschließungstrassen und Liefer- und Ladezonen in Tiefgaragen und den öffentlichen Lastenaufzug auf BF 19. Hochdach-Transporter nutzen den Tiefgaragenabschnitt unter BF 15. Für die Urbane Gasse (zwischen BF 15, 18 und 19) und den Stadtplatz wird eine Zufahrtsbeschränkung angestrebt, um die Beeinträchtigungen für den Fuß- und Radverkehr - insbesondere während der Schulwegzeiten - zu minimieren. Die Umsetzung wird derzeit abgestimmt.
- **Anlieferungsvorgänge mit Hochdach-Transportern und Lkw** für Nutzungen am Stadtplatz werden ermöglicht. Die Umsetzung befindet sich in Abstimmung.
- Im Straßenraum des Stadtteileingangs stehen **zwei Liefer- und Ladezonen** für Haltevorgänge zur Verfügung, die z. B. von Hochdach-Transportern und Lkw genutzt werden können.

Belieferung des Deutschen Hafensemuseums

- Anlieferungen für das Deutsche Hafensemuseum erfolgen regelhaft aus Richtung des Hafentorquartiers über die westlich gelegene Moldauhafenbrücke und sollen in einem **Ladehof** auf dem Grundstück abgewickelt werden.

Vorgesehene Maßnahmen zur Abwicklung von Entsorgungsverkehren:

- Die Abfallentsorgung der privaten Wohnungen des Grasbrook wird durch ein Standard-Müllfahrzeug mit 26 t Gewicht durchgeführt und soll unter der Prämisse erfolgen, dass die dazu notwendigen Entsorgungsverkehre auf ein Minimum je Abfallfraktion reduziert werden und eine möglichst **kurze Verweilzeit des Abfallentsorgungsfahrzeugs** im Quartier erreicht wird. Die Umsetzung dieser Anforderungen in den unterschiedlichen Straßengeometrien des Quartiers wird unter Einbeziehung der Stadtreinigung in einem Entsorgungskonzept ausgeführt.

⁹ Höhenausbildung der Tiefgaragen unter BF 19/20 befindet sich derzeit in Abstimmung (Stand: 04/2025).

- Die **regelmäßige Abfuhrfrequenz** mit einer Anfahrt pro Woche und Abfallfraktion ergibt sich planerisch durch die rechtlichen Rahmenbedingungen der Stadtreinigung und ist in dieser verdichteten Siedlungsstruktur der optimale Rhythmus für die Sicherstellung der Entsorgungssicherheit und die Verkehrsminimierung.
- Um eine kurze Verweildauer der Entsorgungsfahrzeuge zu gewährleisten ist eine **Planung** der Bereitstellung der Behälter und den Haltepunkten der Leerungsfahrzeugs notwendig. Die Müllräume sollen so angeordnet werden, dass deren Behälter innerhalb einer verordnungsrelevanten Entfernung (maximal 50 m, idealerweise höchstens 25 m) zu im Entsorgungskonzept definierten Haltepunkten transportiert und nach dem Entleerungsvorgang wieder in die Müllräume verbracht werden können. In Bereichen wie den Grüninseln, in denen eine besondere Behinderung des Radverkehrs auftreten würde, soll ein Halten der Müllfahrzeuge vermieden werden.
- Der im Quartier anfallende **gewerbliche Abfall** unterliegt der Gewerbeabfallverordnung und kann aus mehr als acht Abfallfraktionen bestehen. Im gewerblichen Bereich ist die Wahlfreiheit des Entsorgers für die Gewerbetreibenden gesetzlich grundsätzlich vorgesehen. Maßnahmen zur Minimierung dieser Verkehre werden in einem Entsorgungskonzept betrachtet.

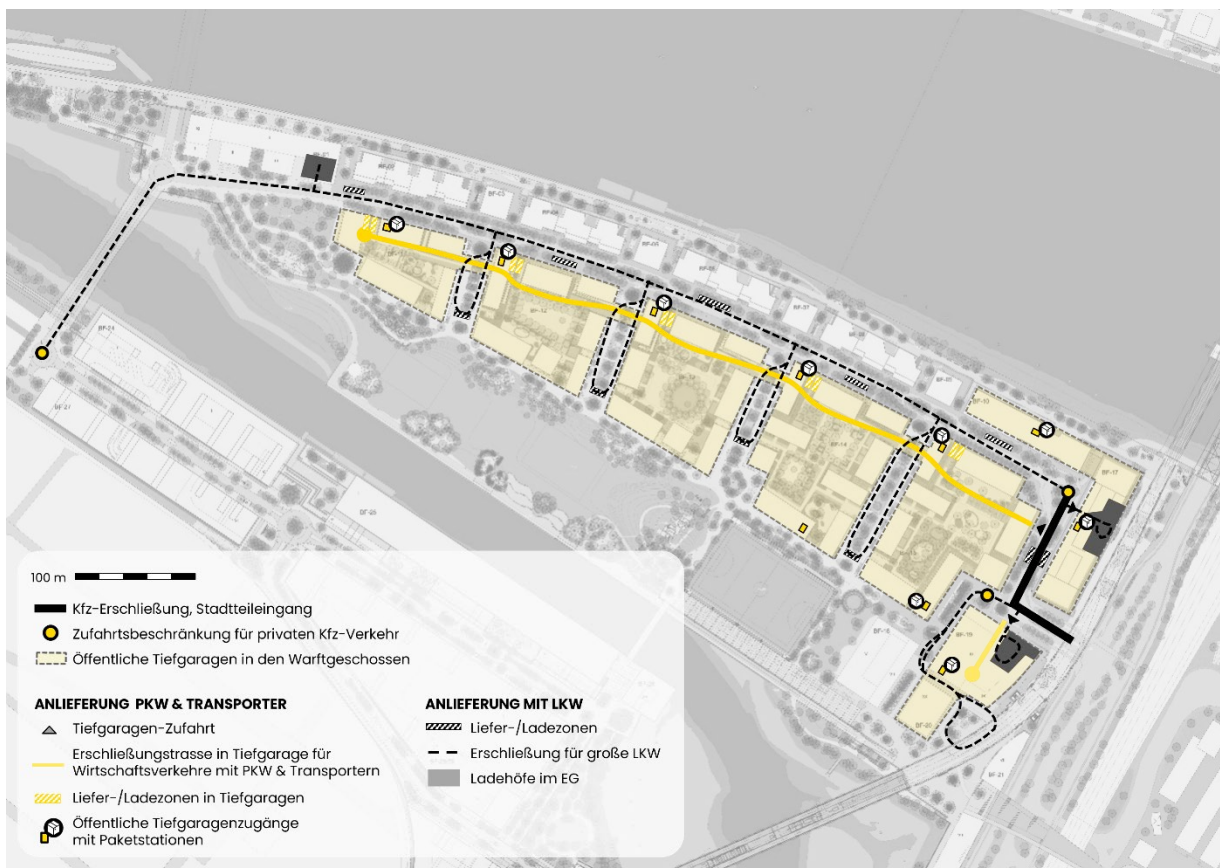


Abb. 17 Anlieferungskonzept, ARGUS (Stand: 10/2025)

5 Mobilitätsmanagement

Zum Erreichen der Mobilitätsziele sind neben einem guten Infrastrukturangebot weitere Maßnahmen erforderlich. Es gilt, die Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Nutzendengruppen explizit in den Blick zu nehmen, Angebote – besonders Sharing-Angebote – darauf abzustimmen und bekannt zu machen. Insofern sollen Ansätze verfolgt werden, Koordinations-, Kommunikations- und Motivationsaufgaben ebenso wie zu Schulungs- und Bildungsinitiativen einzubeziehen.

5.1 Sharing-Angebote, Mobilitätsmanagement und Kommunikation

Im öffentlichen Raum des Moldauhafenquartiers stehen den Nutzenden des Quartiers Angebote wie Bike-Sharing (StadtRad-Stationen), Haltepunkte für Ride-Sharing-Dienste (z. B. Moia oder hvv-hop) und Abstellflächen für Angebote der Mikromobilität wie E-Scooter zur Verfügung. Diese allgemein zugänglichen Systeme erleichtern den Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und ermöglichen intermodale Wegekettensysteme (vgl. Abb. 18). Für die Bewohnenden des Quartiers sollen ergänzend Mobilitätsangebote, die besonders auf die Bedürfnisse der Quartiersgemeinschaft zugeschnitten sind, gebündelt werden (vgl. Abb. 19). Diese quartierspezifischen Mobilitätsangebote im Moldauhafenquartier sind so angelegt, dass sie – ggf. nach einer erforderlichen Anlaufphase – nutzendenfinanziert funktionieren, sich also durch aktive Nutzung selbst tragen. Ihre erfolgreiche Umsetzung hängt dabei wesentlich von der Unterstützung bzw. Nutzung durch die Quartiersgemeinschaft ab. Die Bereitstellung der Sharing-Angebote sind Teil des diversen Angebotsmixes, der das Moldauhafenquartier ausmacht und nachhaltige Mobilität ermöglicht.

Das von einer Mobilitätszentrale organisierte operative Mobilitätsmanagement im Moldauhafenquartier soll die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Nutzendengruppen - von den Bewohnenden bis zu den Beschäftigten - aufgreifen, die Bedarfe organisieren, die genannten Angebote passgenau (weiter)entwickeln und für ihre Nutzung werben. Dabei steht das Ziel einer klimafreundlichen, effizienten und gemeinschaftsorientierten Mobilität im Vordergrund. Das Betriebskonzept u.a. für die Mobilitätszentrale und die Mobilitätsfoyers, das beispielsweise den genauen Aufgabenzuschnitt und die Finanzierung beinhaltet, wird im Zuge der übergeordneten Konzeption des Quartiersmanagements und weiteren Betriebsorganisationen erarbeitet.

Vorgesehene Maßnahmen:

Mobilitätsmanagement und Sharing-Angebote

- Als physische Anlaufstelle für Mobilitätsthemen soll im Moldauhafenquartier eine zentral gelegene und personell besetzte **Mobilitätszentrale** vorgesehen werden. Zielgruppe sind insbesondere an Personen, die Anregungen, Unterstützung oder Vernetzung bei der Organisation ihres Alltags ohne eigenen Pkw suchen. Ein mögliches Angebot ist z. B. die Organisation einer **Fahrradbibliothek**, in der Fahrräder unterschiedlicher Bauart und Größe sowie Zubehör wie Anhänger, insbesondere für Nutzendengruppen mit besonderen Anforderungen, verliehen werden können. Die Mobilitätszentrale kann weitere Aufgaben übernehmen, wie z. B. die Koordination, Pflege und Anpassung von Mobilitätsangeboten sowie die Organisation von Kommunikations- und anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen (s.u. Neubürger:innenpakete etc.). Sie sollte mit geeigneten Dienstleistenden kooperieren, z. B. einem Fahrrad- und/oder Paketshop.

- In den Erdgeschossen des Quartiers sollen **Mobilitätsfoyers** eingerichtet werden, die für die angrenzenden Nutzungen geeignete Mobilitätsangebote bereithalten. Die Mobilitätsfoyers sind durch ihre einheitliche Gestaltung und Lage leicht auffindbar und komfortabel erreichbar (vgl. Abb. 20). Neben ihrer praktischen Funktion im Mobilitätsalltag machen sie die Mobilitätsangebote insbesondere in der Entwicklungsphase des Quartiers präsent und unterstreichen den Fokus auf aktive Mobilitätsformen. Es werden zwei Typen von Mobilitätsfoyers unterschieden:
 - **Mobilitätsfoyer Wohnen** mit Schwerpunkt Wohnnutzung. Zu den Angeboten gehören u.a. der Verleih von Lastenfahrrädern und Transporthilfen/Micro-Carriern.
 - **Mobilitätsfoyer Gewerbe** mit Fokus auf gewerbliche Nutzungen. Das Angebot umfasst insbesondere eine erweiterte Sharing-/Mikromobilitätsflotte (z. B. mit Diensträdern, E-Mopeds und Leihlastenrädern), entsprechende Lademöglichkeiten und einen Fahrradservice, der Fahrrad-reparaturen für Beschäftigte während der Arbeitszeit ermöglichen soll. Sie können auch Duschen und Umkleiden für Fahrradpendelnde beinhalten, sofern diese nicht an anderer Stelle im Gebäude untergebracht sind.
- In den Quartierstiefgaragen werden **Carsharing-Angebote** vorgehalten, die den Nutzenden zuverlässig zur Verfügung stehen sollen und damit den Verzicht auf den individuellen Pkw-Besitz ermöglichen. Die Prognose der Carsharing-Nutzung ist mit großer Unsicherheit behaftet. Daher wird für das Moldauhafenquartier ein Umsetzungsmodell entwickelt, das im Zeitverlauf fortlaufend und flexibel auf eine sich verändernde Nachfrage reagieren kann. Als Orientierungswert wird von einem Bedarf an rund 60 stationsbasierten Fahrzeugen ausgegangen.
- Die Einrichtung von Infrastruktur für des **Free-Floating-Carsharing-Angebot** in der Quartierstiefgarage, z. B. im Rahmen eines “hvv switch Punktes”, wird geprüft.
- An den **öffentlichen Tiefgaragenzugängen** werden in den Erdgeschossen Paketstationen für den Versand und Empfang von Paketen eingerichtet.
- Das geordnete Abstellen von **E-Tretrollern** wird in speziell dafür vorgesehenen Abstellflächen ermöglicht, die über das Quartier Moldauhafen verteilt sind – einschließlich eingangsnaher Abstellflächen an der U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen. Das Abstellen außerhalb dieser definierten Flächen wird technisch durch sogenanntes Geo-Fencing verhindert.
- Im Rahmen des Mobilitätsmanagements erfolgt **ein Monitoring, die Evaluation und ggf. eine Anpassung der Teilkonzepte** bereits in frühen Entwicklungsphasen. Dazu können Haushaltsbefragungen, die Auswertung von Nutzungsdaten der Mobilitätsangebote sowie Verkehrszählungen gehören.

Kommunikation

- Es wird ein **Kommunikationskonzept** entwickelt, das insbesondere geeignete, zielgruppenspezifische Kommunikationsmaterialien und -formate beinhaltet und sich in die Quartierskommunikation eingliedert. Aufgabe ist, bereits frühzeitig - also im Zuge der Grundstücksvermarktung - auf die mobilitätsbezogenen Besonderheiten des Quartiers aufmerksam zu machen, den Bauherr:innen die Vorteile des Konzepts und ihre Rolle bei der Umsetzung zu verdeutlichen und gemeinsam so früh wie möglich Kontakt zu den künftigen Nutzenden zu suchen und diese in der ersten Zeit am Wohn- und Arbeitsort zu begleiten. So kann das sich im Zuge des Umzugs öffnende Möglichkeitsfenster zur Veränderung von Routinen genutzt werden.
- Mögliche Kommunikationsmaßnahmen sind beispielsweise **Neubürger:innenpakete mit Informationen** für Neuzugezogene und Unternehmen, ggf. mit Testgutscheinen für Mobilitätsangebote oder regelmäßige Aktionen wie ein **Fahrrad-Test-Tag** oder **Fahrradkurse**, bei denen das Radfahren

oder das Beherrschen von Lastenrädern in einem sicheren Testbereich unter Anleitung erlernt werden kann.

- Für Arbeitgebende werden Beratungen zum **betrieblichen Mobilitätsmanagement** vermittelt. Gängige Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind z. B.:
 - **Jobticket:** Einführung von vergünstigten ÖPNV-Tickets für Beschäftigte.
 - **Carsharing für Firmenfahrzeuge:** Bereitstellung von Carsharing-Angeboten, um den Bedarf an firmeneigenen Fahrzeugen zu reduzieren und effizienter zu gestalten.
 - **Mobilitätsbudget:** Einführung eines flexiblen Budgets durch den Arbeitgebenden, das Beschäftigten die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote wie ÖPNV, Carsharing oder Mikromobilität fördert.



Abb. 18 Räumliche Verteilung möglicher Mobilitätsangebote im Moldauhafenquartier, ARGUS (Stand: 10/2025)

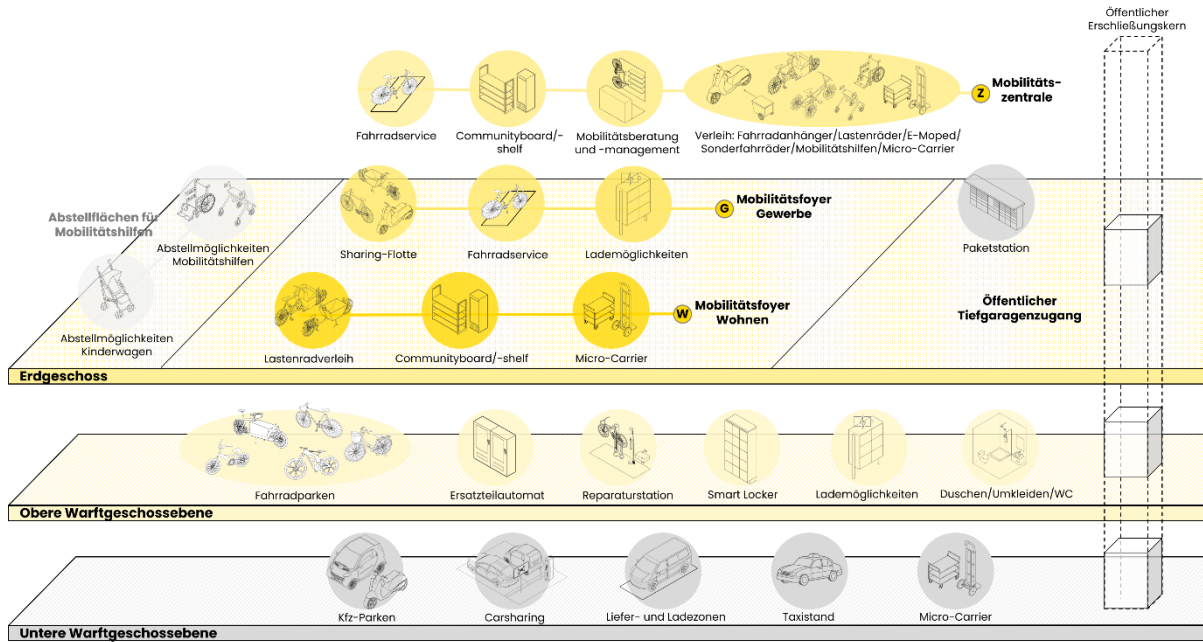


Abb. 19 Konzeptdarstellung zur räumlichen Organisation der Mobilitätsangebote innerhalb der Gebäude, ARGUS (Stand: 12/2024)

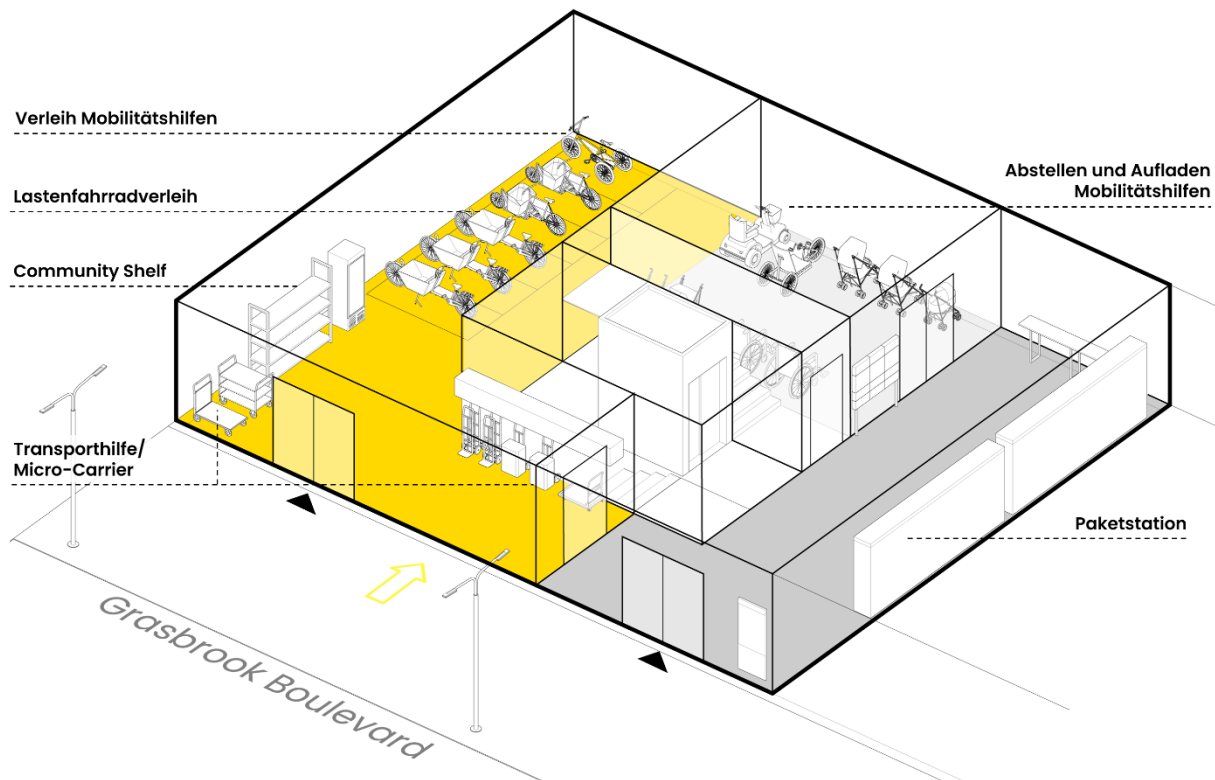


Abb. 20 Beispielbetrachtung Mobilitätsfoyer Wohnen mit daneben liegenden Tiefgaragenzugang (isometrische Darstellung), ARGUS (Stand: 03/2023)

5.2 Zielgruppenspezifische Betrachtung

In diesem Abschnitt soll ein Perspektivwechsel vorgenommen werden und die Mobilität nicht aus der übergreifenden Angebotsperspektive, sondern aus dem Blickwinkel von Personen mit besonderen Bedürfnissen betrachtet werden. Dieses Vorgehen ermöglicht es, im Erarbeitungsprozess der Konzeption Lücken oder Unstimmigkeiten zu vermeiden. Die Darstellung beantwortet häufig gestellte Fragen in Bezug auf die betrachteten Personengruppen.

Schüler:innen:

- Für einen sicheren Schulweg der Schüler:innen der Grundschule am Stadtplatz sorgen gesicherte, barrierefreie Querungen im Bereich des Stadtteileingangs und des Grasbrook Boulevards sowie eine engmaschige und qualitativ **hochwertige Fußwegeinfrastruktur**. Schulwege innerhalb des Moldauhafenquartiers sind darüber hinaus weitgehend ohne Querungsbedarf von Straßen und nicht länger als 600 m, die Grundschul Kinder innerhalb von ca. 10 Minuten zurücklegen. Schüler:innen auf der Veddel können die Brücke Veddel für Fuß- und Radverkehr als direkte Wegeverbindung zur Grundschule nutzen.
- Auf dem Schulgelände stehen ausreichend **Abstellmöglichkeiten** für Kinderfahrräder und Tretroller zur Verfügung.
- In Zusammenarbeit mit der Schule können Schulwegpläne und Elterninformationen den Hol- und Bringverkehr von Schüler:innen mit dem Pkw („**Elterntaxi**“) **minimieren**. Das unerlaubte Befahren des Stadtplatzes mit Pkw soll durch eine physische Zufahrtsbeschränkung unterbunden werden. Es besteht die Möglichkeit, die Quartiertiefgarage Stadtplatz für Kurzaufenthalte zu nutzen. Ein öffentlicher Zugangsbereich ermöglicht kurze Wege von der Quartiertiefgarage zum Schulgebäude. Als weitere Kurzhaltemöglichkeit könnten zwei Liefer- und Ladezonen im Bereich des Stadtteileingangs genutzt werden.
- Weitere Maßnahmen zur Schulwegsicherung, wie die Organisation von Schüler:innenlotsen oder ein Pedibus, wo Kinder in einer Gruppe zu Fuß zur Schule gehen und dabei von Erwachsenen begleitet werden, können Bestandteile eines schulischen Mobilitätskonzeptes sein.

Mobilitätseingeschränkte und schwerbehinderte Menschen:

- Der öffentliche Straßenraum im Moldauhafenquartier wird entsprechend der geltenden Regelwerke barrierefrei gestaltet und ermöglicht somit eine selbstbestimmte Mobilität auch für Schwerbehinderte im gesamten Quartier. Die Berücksichtigung der Barrierefreiheit umfasst auch die öffentlich zugänglichen **barrierefreien Rampen** auf privatem Grund zur Promenade Holthusenkai.
- In den Hauseingängen sind komfortable **Abstellmöglichkeiten für Mobilitätshilfen** wie Rollstühle oder Rollatoren gemäß HBauO (§45 HBauO (2)) barrierefrei, komfortabel erreichbar und in ausreichender Größe vorzusehen. Diese werden im Erdgeschoss realisiert und mit Schließmöglichkeiten sowie Ladeinfrastruktur z. B. für Seniorenmobile ausgestattet.
- **Barrierefreie Stellplätze** für Besuchende und Kund:innen werden in den Tiefgaragen vorgesehen und sind über rollstuhlgerechte Aufzüge an öffentlichen Tiefgaragenzugängen barrierefrei erreichbar. Deren Lage in den Tiefgaragen berücksichtigt die Nähe zu gesicherten, barrierefreien Querungsstellen des Grasbrook Boulevards, um die Wegelängen auch zu den Gebäuden an der Nordkante des Grasbrook Boulevards zu minimieren.
- Personalisierte Parkstände für Schwerbehinderte im Moldauhafenquartier können bei Beantragung als barrierefreie Stellplätze in den Tiefgaragen eingerichtet werden. Personen mit

entsprechender Berechtigung wird die Möglichkeit einer personenbezogenen Stellplatznutzung eingeräumt. Durch dafür vorgehaltene Stellplätze, öffentliche Tiefgaragenzugänge und deren Nähe zu gesicherten barrierefreien Querungsstellen des Grasbrook Boulevards werden die Wegelängen zu den Gebäuden der Nordkante minimiert. **Drei Bushaltestellen** und die U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen minimieren die Wege zum nächsten ÖPNV-Haltepunkt von allen Gebäuden des Moldauhafenquartiers auf maximal 250 m.

- Regelmäßige **Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen** (z. B. Tagespflege, Schwerbehinderten-Fahrten, Schüler- oder Krankentransporte) sowie andere Rollstuhlkompatible Mobilitätsangebote, wie z. B. Taxis oder MOIA, nutzen mit einer Ausnahmegenehmigung den Grasbrook Boulevard zur Abwicklung von Hol- und Bringverkehren für mobilitätseingeschränkte Personen. Die Tiefgaragenschließung ist für Fahrzeuge wie Kleinbusse bis 2,50 m Höhe ausgelegt. Entsprechende Abstellmöglichkeiten sind vorgesehen (siehe auch Abschnitt „3.2 Kfz-Parken“).
- Für Besuchende und Personen, die vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt oder behindert sind, bietet die Mobilitätszentrale einen **Verleih von Mobilitätshilfen** an.

Handwerkende und Dienstleistende:

- Handwerkende und Dienstleistende mit Pkw/Kleintransportern nutzen die **durchgebundenen Erschließungstrassen** und Stellplätze in Tiefgaragen, um ihren Einsatzort zu erreichen. Sie entleihen ggf. Transporthilfen/Micro-Carrier an den öffentlichen Tiefgaragenzugängen zum Transport von Arbeitsmitteln. Eine vorherige Reservierungsmöglichkeit von Stellplätzen soll durch den Tiefgaragenbetreiber ermöglicht werden.
- Handwerkenden mit Lkw und Hochdach-Transportern ist die **Einfahrt den Grasbrook Boulevard** und die Nutzung der Liefer- und Ladezonen in definierten Zeiträumen, z. B. werktags von 9:00 bis 13:00 Uhr, gestattet. Außerhalb des definierten Zeitfensters nutzen Handwerkende mit Hochdach-Transportern Stellplätze für große Fahrzeuge in dem Tiefgaragenabschnitt unter BF 15.

Bewohnende mit besonderem Stellplatzbedarf:

- Bewohnende, die berufsbedingt auf einen eigenen Pkw angewiesen sind (z. B. durch eine Tätigkeit im Bereitschaftsdienst, Handwerkende mit Betriebsfahrzeug) nutzen das **Stellplatzangebot** in den Tiefgaragen. In den Tiefgaragenabschnitten unter BF 15 und BF 19/20 sind Stellplätze für große Fahrzeuge vorgesehen.

Besuchende des Deutschen Hafnmuseums oder Kulturnutzungen:

- Besucherinnen und Besucher, die mit **öffentlichen Verkehrsmitteln** anreisen, können die U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen nutzen, die ca. 15 Gehminuten vom westlich gelegenen Deutschen Hafnmuseum entfernt ist, oder die Buslinien, deren Haltestelle sich ca. 150 m vom Deutschen Hafnmuseum befindet. Als intermodales Angebot stehen Bike-Sharing-Stationen an der U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen und dem Deutschen Hafnmuseum zur Verfügung. Eine wasserseitige Anreisemöglichkeit über einen Fähr- und Barkassenanleger befindet sich in Planung.
- Besuchendengruppen, die mit **Reisebussen** anreisen, können das Deutsche Hafnmuseum auch über einen möglichen Reisebushaltepunkt im angrenzenden Hafentorquartier erreichen. Von dort aus ist das Deutsche Hafnmuseum in weniger als 3 Minuten zu Fuß zu erreichen.
- Besuchende, die mit dem **Pkw** anreisen, nutzen das Stellplatzangebot und die öffentlichen Ausgänge der Quartiertiefgaragen.

Bewohnende des benachbarten Stadtteils Veddel:

- Die Brücke Veddel stellt eine frühzeitig verfügbare, **direkte Brückenverbindung** für den Fuß- und Radverkehr zwischen den beiden benachbarten Quartieren her. Im Zielzustand ist diese durch den Steg Veddel ergänzt, der den Norden der Veddel mit der Promenade Holthusenkaai verbinden wird.
- Mit der neuen U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen erhält die Veddel einen weiteren Anschluss an das schienengebundene ÖPNV-Netz. Die Haltestelle ist von allen Wohnorten aus innerhalb von maximal 7 Minuten mit dem Fahrrad oder 20 Minuten zu Fuß erreichbar, meist jedoch deutlich schneller. An der U-Bahn-Haltestelle Moldauhafen stehen B+R Fahrradabstellanlagen für multimodale Wege aus der Veddel zur Verfügung.

Umziehende:

- Umzüge mit Pkw/Kleintransportern (maximale Fahrzeughöhe 2,50 m) erfolgen über die durchgebundenen **Erschließungstrassen** in den Quartierstiefgaragen und nutzen die Stellplätze, Liefer- und Ladezonen, Lastenaufzüge und das **Transporthilfen/Micro-Carrier-Angebot**. Stellplätze für Hochdach-Transporter (maximale Fahrzeughöhe 2,85 m) befinden sich in dem Tiefgaragenabschnitt unter BF 15.
- Für Umzüge mit Lkw und Hochdach-Transportern ist die **Einfahrt in den Grasbrook Boulevard** und die Nutzung der Liefer- und Ladezonen in definierten Zeiträumen, z. B. werktags von 9:00 bis 13:00 Uhr, vorgesehen. Außerhalb des definierten Zeitraums ist für einmalige Transporte wie Umzüge vorab eine einmalige Ausnahmegenehmigung beim zuständigen Polizei-Kommissariat zu beantragen.

Einsatzverkehre wie Feuerwehr, Polizei und Rettungswagen:

- Die zufahrtsbeschränkten Bereiche des Moldauhafenquartiers können **jederzeit** von Einsatzfahrzeugen befahren werden. Entsprechende Vorkehrungen für die manuelle Bedienung der Polleranlagen im Rahmen der Zufahrtsbeschränkung im Störfall sind im umzusetzenden gesamtstädtischen Konzept vorgesehen.

6 Bauphasen und Entwicklungszustände

Während der Bauphase des Moldauhafenquartiers sind die zentralen verkehrlichen Zielsetzungen eines auf den Umweltverbund ausgerichteten Quartiers bereits frühzeitig durch Zwischenzustände oder Übergangsmaßnahmen zu berücksichtigen. Ausgehend von der Verfügbarkeit relevanter Infrastrukturen (vgl. Abb. 21) soll Multimodalität bereits frühzeitig durch die Verfügbarkeit verschiedener Mobilitätsangebote ermöglicht werden.

Erschließung Fußverkehr

- Mit Fertigstellung der **Brücke Veddel** soll eine Wegeverbindung von Ost nach West bis zum Veddelhöft entlang des Prager Ufers eingerichtet werden.
- Während der Bauzeit der Gebäude wird der Grasbrook Boulevard als bauzeitliche Logistiktrasse genutzt. Für den Fuß- und Radverkehr soll eine 5 m breite **Nebenfläche** (inkl. Zweirichtungsrادweg) in dieser Phase eingerichtet und so ein konzeptangemessenes Wegeangebot bereits geschaffen werden, bevor der Grasbrook Boulevard abschnittsweise endgültig hergestellt werden kann.
- Ergänzend besteht ab Inbetriebnahme der U4 die Möglichkeit, das Moldauhafenquartier von Norden kommend über die an die U4 angeschlossene Nebenfläche zu erreichen.

Erschließung Radverkehr

- Die Erreichbarkeit der **Brücke Veddel** vom Stadtteileingang soll für den Fuß- und Radverkehr frühzeitig auch provisorisch sichergestellt werden.
- Eine frühzeitige Anbindung des Moldauhafenquartiers für den Radverkehr über die westlich angehängte **Nebenfläche** der U-Bahn-Brücke Norderelbe wird mit Fertigstellung der ersten Baufelder angestrebt.
- Eine in Planung befindliche wasserseitige Erschließung kann nach Einrichtung des **Fähr- und Barkassenanlegers** durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme eine zusätzliche Anbindung des Moldauhafenquartiers für den Radverkehr mit Wegebeziehung in Richtung HafenCity/Innenstadt schaffen.
- Im Zielzustand wird eine Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung HafenCity als neue Elbquerung am westlichen Ende des Grasbrook Boulevards angestrebt.

Erschließung ÖPNV

- Die Verfügbarkeit einer leistungsstarken, schienengebundenen Anbindung des Moldauhafenquartiers durch die **U-Bahn-Linie 4** wird vor bzw. mit Fertigstellung der ersten Gebäude angestrebt. Eine provisorische Zuwegung der U-Bahn-Brücke Moldauhafen über den späteren Stadtplatz wird während der bauzeitlichen Entwicklung ermöglicht.
- Während der Bauphasen ist die Erschließung des Plangebietes mit dem Linienbusverkehr möglich.

Erschließung MIV

- Die **Zufahrtsbeschränkung** für den späteren Grasbrook Boulevard wird bereits ab der ersten Bauphase durch eine provisorische Lösung unter Berücksichtigung des Baustellenverkehrs im Bereich der östlichen Wendeanlage realisiert.

Ruhender Kfz-Verkehr

- Die Reihenfolge der Bebauung der Baufelder mit Tiefgaragenabschnitten ermöglicht die Funktionsfähigkeit einzelner Tiefgaragenabschnitte in den Zwischenzuständen. Die erste Bauphase umfasst die Entwicklung der Baufelder BF 09, BF 10, BF 15, BF 17 und BF 01. Die weitere Realisierung schreitet sukzessive in Richtung Westen vor (vgl. Abb. 22). Den Abschluss bildet die Umsetzung der Baufelder BF 02 und BF 11 in der letzten Bauphase. In jedem Tiefgaragenabschnitt mit Erschließungstrasse ist eine Wendemöglichkeit z. B. für einfahrende Logistikverkehre vorgesehen.
- Um die Zielsetzungen für den ruhenden Kfz-Verkehr von Anfang an umzusetzen, soll das **wilde Parken** von Anfang an – auch auf noch nicht gewidmeten Flächen – **verhindert** bzw. geordnet werden. Dadurch wird unterbunden, dass sich unerwünschte Mobilitätsroutinen entwickeln und die Verkehrssicherheit eingeschränkt wird. Die in den Entwicklungsphasen zur Verfügung stehenden Stellplatzkapazitäten werden entsprechend den nutzungsabhängigen Bilanzierungsschlüsseln in den vorhandenen Tiefgaragenabschnitten realisiert. Ein temporär darüberhinausgehender Bedarf kann auf brachliegenden Baufeldern vorgehalten werden.
- Der bauordnungsrechtliche Stellplatznachweis aufgrund der bauzeitlichen Abhängigkeiten kann in Absprache mit der zuständigen Behörde zurückgestellt werden.

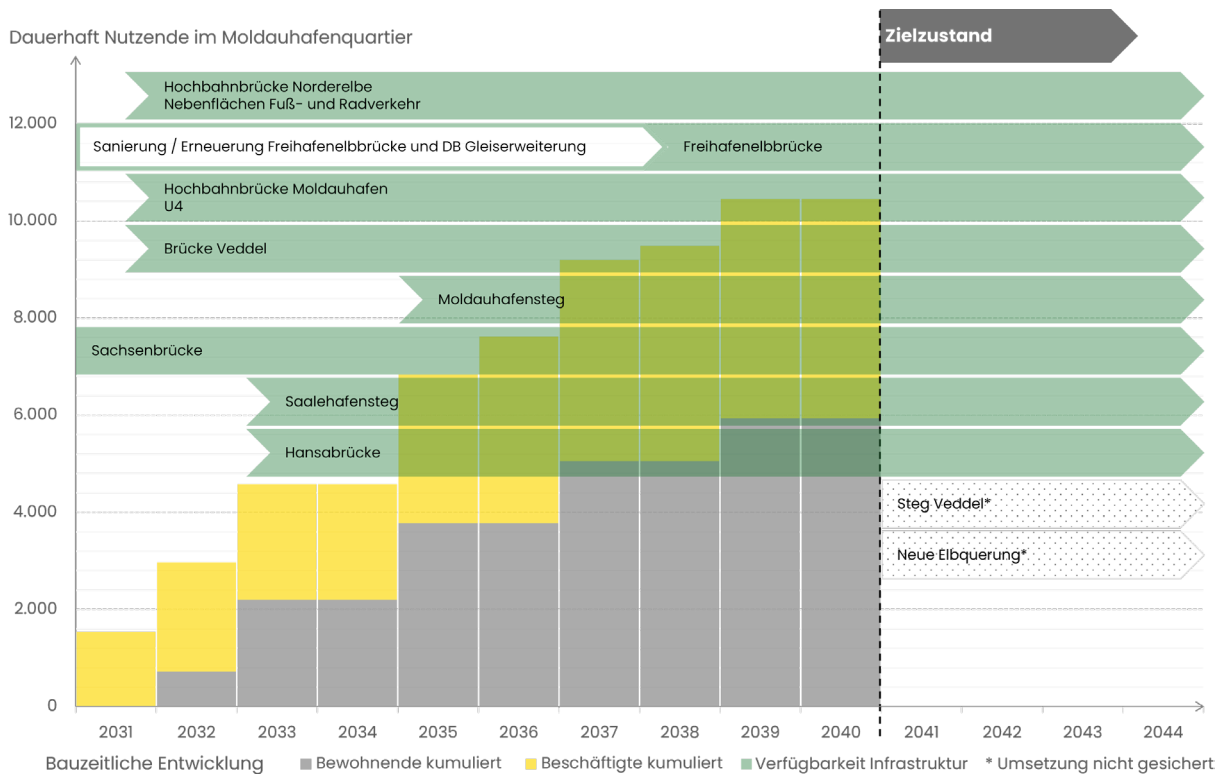


Abb. 21 Konzeptdarstellung Verfügbarkeit der verkehrlichen Infrastrukturen, ARGUS (Stand: 11/2025)



Abb. 22 Konzeptdarstellung Entwicklungsreihenfolge, ARGUS (Stand: 10/2025)

Abbildungsverzeichnis

<i>Abb. 1 Maßnahmenfelder des Mobilitäts- und Logistikkonzeptes, ARGUS (Stand: 2022)</i>	3
<i>Abb. 2 Grundstruktur und Elemente des fortgeschriebenen Erschließungssystems, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	4
<i>Abb. 3 Verkehrliche Zielwerte des Mobilitäts- und Logistikkonzeptes gemäß Funktions- und Freiraumplanung, ARGUS (Stand: 2022)</i>	5
<i>Abb. 4 Stellplatzschlüssel Wohnen im Moldauhafenquartier und ausgewählte Referenzbeispiele, ARGUS (Stand: 2022)</i>	5
<i>Abb. 5 Erschließungskonzept Fußverkehr, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	8
<i>Abb. 6 Erreichbarkeit der U- und S-Bahn-Haltestellen zu Fuß (Reisezeitisochronen), ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	9
<i>Abb. 7 Erschließungskonzept Radverkehr, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	11
<i>Abb. 8 Reisezeitisochronen Radverkehr mit/ohne neue Elbquerung - Ausgangspunkt Stadtteileingang, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	12
<i>Abb. 9 Übersicht Erschließungskonzept ÖPNV, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	13
<i>Abb. 10 ÖPNV-Erreichbarkeit mit dem Ausgangspunkt Moldauhafen (Reisezeitisochronen unter Berücksichtigung von Zu- und Abgang zur Haltestelle), ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	15
<i>Abb. 11 Übersicht Erschließungskonzept MIV, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	17
<i>Abb. 12 Schematische Übersicht mobilitätsrelevante Gebäudenutzungen, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	18
<i>Abb. 13 Konzept Fahrradparken in privatem Raum, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	20
<i>Abb. 14 Typische Parkraumbelagung verschiedener Nutzengruppen im Tagesverlauf, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	24
<i>Abb. 15 Beispielhafte Konfiguration eines Tiefgaragenabschnittes unter den Wohninseln, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	24
<i>Abb. 16 Räumliche Clusterung für Prognose des Verkehrsaufkommens Grasbrook Boulevard, ARGUS (Stand:02/2025)</i>	25
<i>Abb. 17 Anlieferungskonzept, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	28
<i>Abb. 18 Räumliche Verteilung möglicher Mobilitätsangebote im Moldauhafenquartier, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	31
<i>Abb. 19 Konzeptdarstellung zur räumlichen Organisation der Mobilitätsangebote innerhalb der Gebäude, ARGUS (Stand: 12/2024)</i>	32
<i>Abb. 20 Beispielbetrachtung Mobilitätsfoyer Wohnen mit daneben liegenden Tiefgaragenzugang (isometrische Darstellung), ARGUS (Stand: 03/2023)</i>	32
<i>Abb. 21 Konzeptdarstellung Verfügbarkeit der verkehrlichen Infrastrukturen, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	37
<i>Abb. 22 Konzeptdarstellung Entwicklungsreihenfolge, ARGUS (Stand: 10/2025)</i>	38