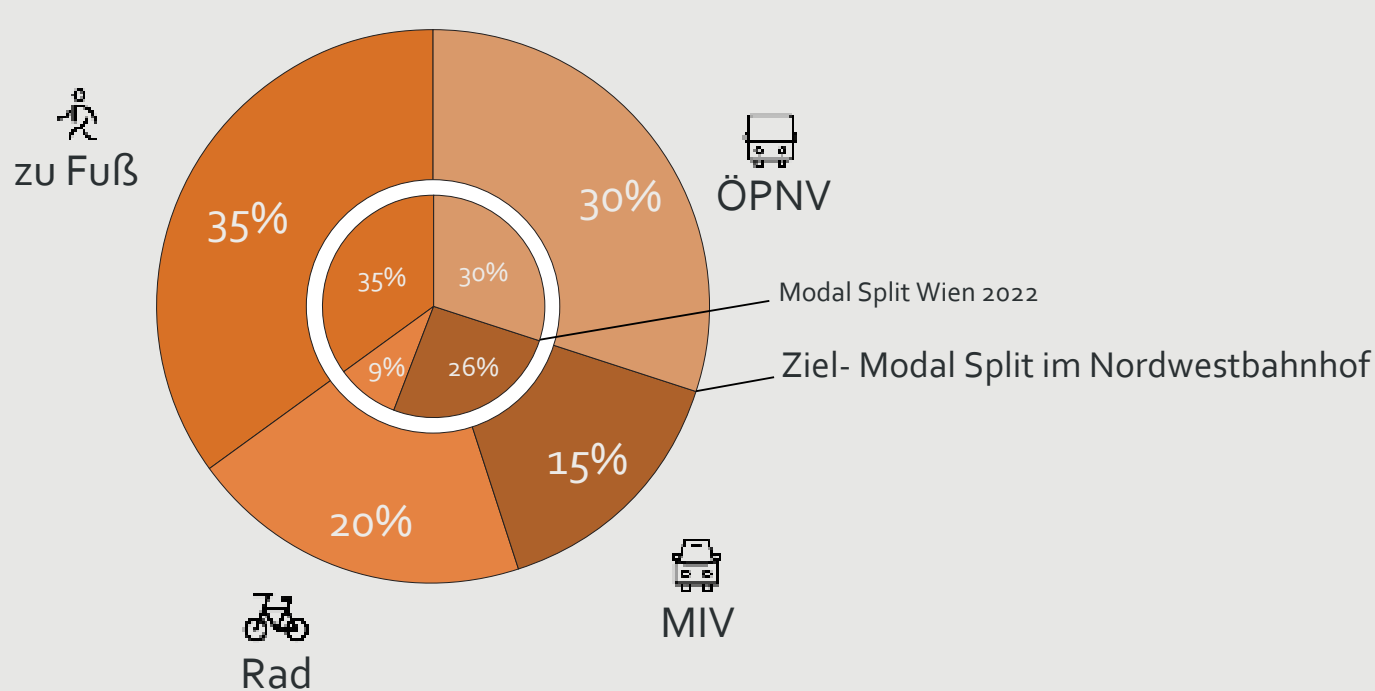


# MOBILITÄTSKONZEPT NORDWESTBAHNHOF



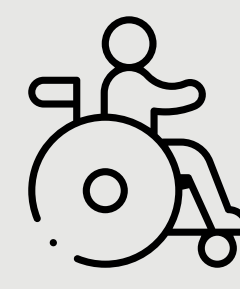
## MODAL SPLIT



## LEITBILDER



Hohe Verkehrssicherheit für Personen aller Altersgruppen



Flächengerechte und inklusive Gestaltung des öffentlichen Raums



Eine an die Realität des Klimawandels angepasste Mobilitätsgestaltung und -planung

## STECKBRIEF QUARTIER

- FLÄCHE: 440.000 M<sup>2</sup> (= 44 HA)
- DAVON PARK: 100.000 M<sup>2</sup> (=10 HA)
- BGF CA. 880.000 M<sup>2</sup>
- WOHNANTEIL: 70%  
60% GEFÖRDERTER WOHNBAU  
40% FREIFINANZIERT
- 7.000 WOHNUNGEN
- CA. 14.000 - 16.000 BEWOHNER
- 4000 ARBEITSPLÄTZE

## RAHMENBEDINGUNGEN FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

### Attraktives Umfeld

- Optimierung der Bedingungen fürs Zufußgehen und Radfahren durch eine angenehme Raumgestaltung
- Reduktion von Störungs-elementen wie Tiefgarageneinfahrten auf ein Minimum
- Hitzereduktion durch schattenspendende Bäume und Wasserelemente im Straßenraum
- Sicherheit im öffentlichen Raum durch Beleuchtung und "eyes on the street"
- Anwendung der „Human- Scale“ Prinzipien bei der Planung und Gestaltung des Nordwestbahnhofs



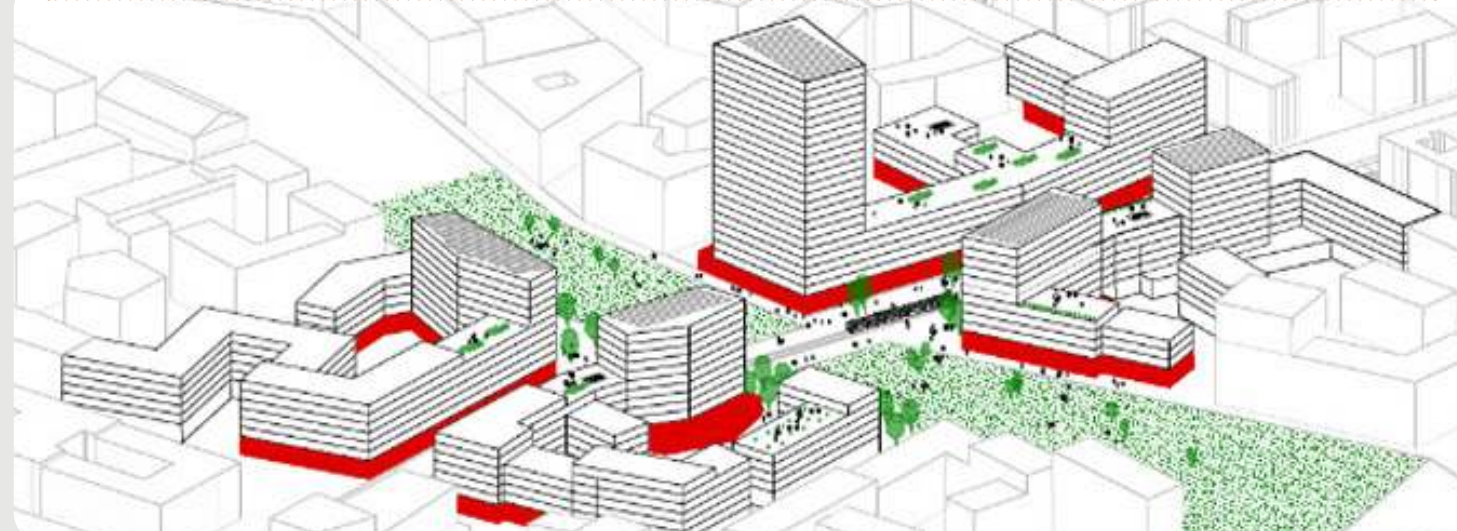
### Mobilitätszentralen

- Drei Standpunkte im Nordwestbahnhof
- Beratungstelle rund ums Thema Mobilität für Bewohner\*innen des neuen Quartiers und der umgebenden Viertel
- Buchungsservice für vielfältige Mobilitätsangebote (ÖV- Zeitkarten, Sharing Dienste)
- Zuständig für das Mobilitätsmanagement im Quartier, Organisation und Abwicklung der Stellplatzvergabe



### Wallensteinstraße

- Einzige Straße, die quer durch das Quartier verläuft
- Ausweisung als Fußgängerzone mit einer Freigabe für Radfahrer, Lieferverkehr, Taxis und die Straßenbahnlinie
- Bleibt der neuen Straßenbahnlinie 12, der aktiven Mobilität und dem Lieferverkehr vorbehalten
- Baulich separierten, 2 m breiten Einrichtungsradwegen schließen die Wallensteinstraße an das Radwegenetz an
- Wird als Einkaufsstraße mit einer aktiven EG- Zone der zentrale Ort des neuen Quartiers
- Neben Handel, einem Hotel und Dienstleistungsbetrieben entsteht hier auch urbaner Wohnraum



### Neue Radwege

- Anwendung des Ausbaustandards A der RVS 03.02.13 und der Grundsätze Einheitlichkeit, Direktheit, Sicherheit, Komfort und Attraktivität, besonders an Knoten
- Schaffung von baulich separierten, 4 m breiten Zweirichtungsradwegen entlang der Haupttrouten Esplanade, Nordwestbahnstraße, Hellwagstraße und verlängerter Innstraße
- Durchgezogene Führung der Rad- und Fußwege an Kreuzungen
- Verknüpfung der ausgebauten Radstrecken im Gebiet mit dem Umfeld durch ein Ausbauprogramm



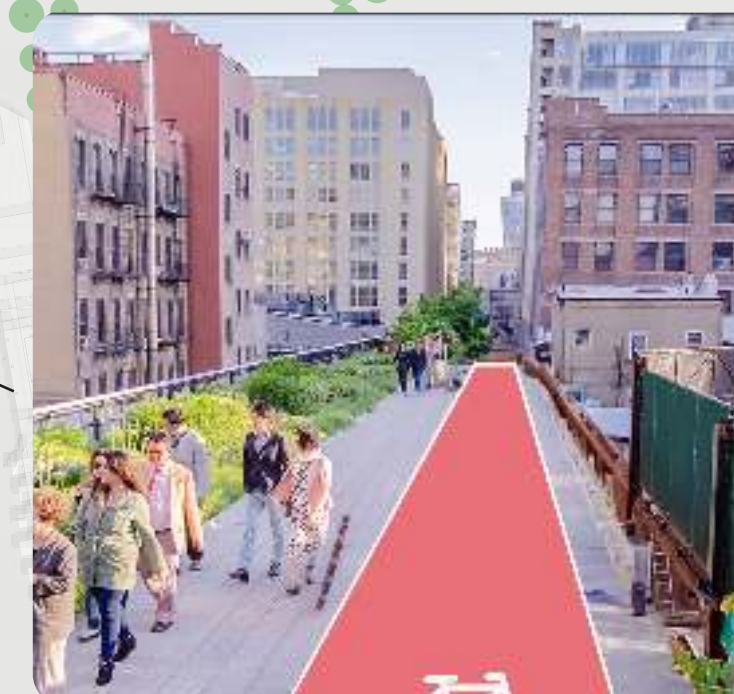
### Mobility Hubs

- Einfacher, gebündelter Zugang zu verschiedenen Mobilitätsangeboten und Services (z.B. Carsharing, Bikesharing, ÖV- Haltestellen, Paketboxen u.v.m.)
- v.a. in Stichstraßen und gut frequentierten Bereichen
- Können von Bewohner\*innen und Besucher\*innen genutzt werden
- Prinzip: „Nutzen statt Besitzen“
- Fokus auf umweltfreundliche, saubere Mobilität



### High Line

- Attraktive Fahrrad- und Fußverbindung zwischen Nordwestbahnhof und Donaueisland (anstelle der Eisenbahn-Zulaufstrecke)
- Kreuzungsfrei durch den 20. Bezirk in das Nordwestbahnviertel
- Anbindung der Umgebung und kreuzender Radrouten durch barrierefreie Rampen
- Vorbild: Veloroute 10 in Kiel, Highline New York



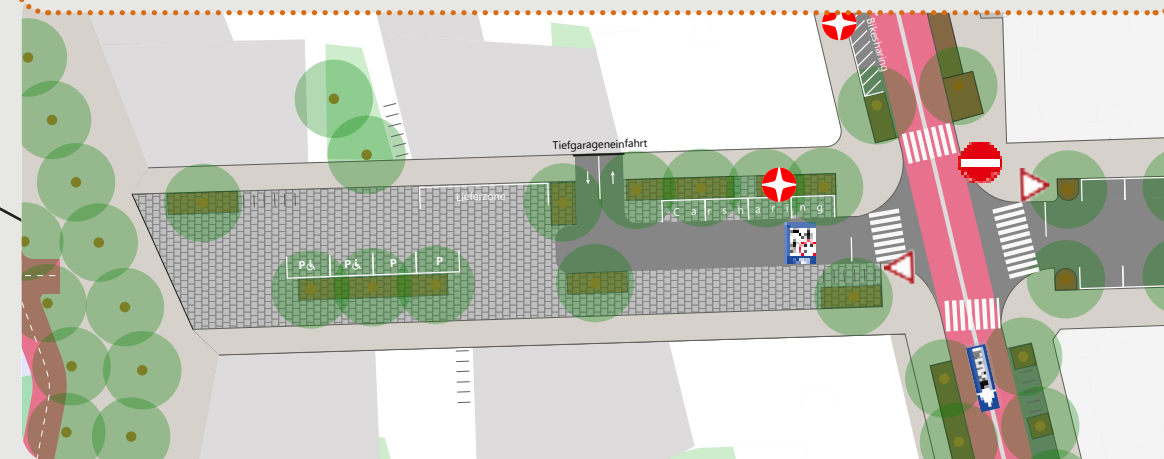
### Fahrradstraßen

- Umgestaltung der Universumstraße und Rebhanggasse in eine Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild:
- Fahrräder haben Vorrang "by design"
- Autos sind zu Gast:
- Straßenraum wird für Radfahrende ausgestaltet
- Reduktion und Umstrukturierung der MIV-Stellplätze
- Ampelfreie Querung von kreuzenden Straßen
- geschützte, sehr breite Radwege an Stellen wo Sicherheit es notwendig macht



### Stichstraßen

- Die MIV- Erschließung des Quartiers erfolgt ausschließlich über Stichstraßen (Ausnahme: Wallensteinstraße)
- Alle Stichstraßen werden als Begegnungszonen geführt

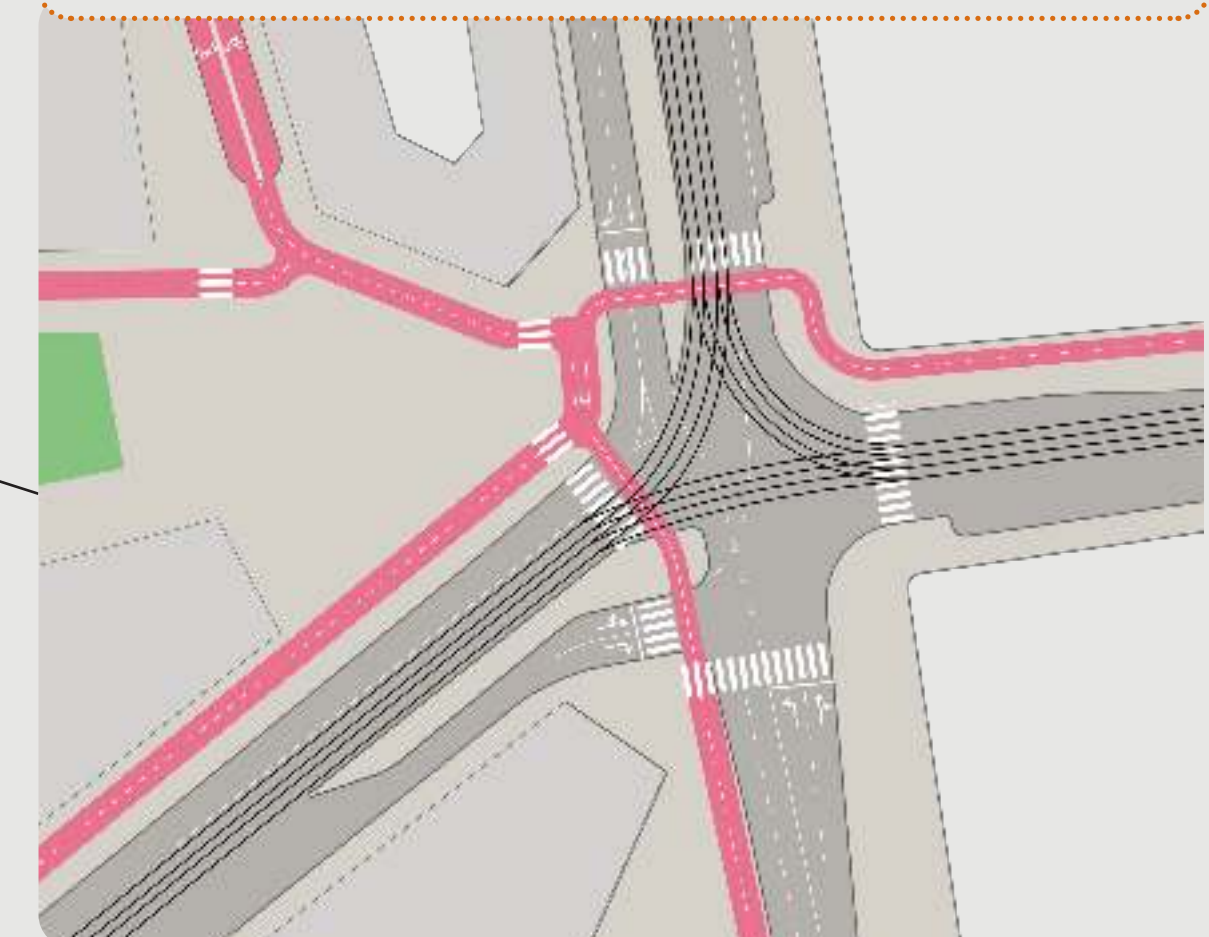


### Achtsame Mobilität

- Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmer\*innen unterschiedlicher Modi werden, u.a. durch rechtliche und infrastrukturelle Maßnahmen möglichst vermieden:
- separierte Infrastrukturen für Fußgänger und Radfahrende (bei hohem Verkehrsaufkommen)
- Geschwindigkeitsbegrenzungen für Radfahrende entlang der Esplanade
- Verkehrserschließung und Bildungsangebote
- Reduktion von Konfliktstellen im öffentlichen Raum durch gutes Beschwerdemanagement der Mobilitätszentren
- Ausweisung der Stichstraßen als Begegnungszonen
- Ausreichende Beschilderung

### Umgestaltung von Kreuzungen

- Infrastruktur für zu Fuß Gehende und Radfahrende wird an Kreuzungen durchgängig und geschützt ausgebaut
- Verringerung von Querungen und Verbesserung der Ampelschaltungen
- Verbreiterung der Aufenthaltsflächen der Straßenbahnhaltestellen durch Neuorganisation der Fahrbahnen
- Um Querungsmöglichkeiten für alle betroffenen Gruppen zu ermöglichen, gibt es kombinierte Bordsteinkantengestaltung (mit Nullabsenkung und 3cm- Kanten)
- Chancen zum Kreuzungsumbau werden genutzt: Vereinfachung und Umgestaltung der Kreuzung Taborstraße/Nordbahnstraße (Bild)



## Legende

Mobilitätszentrale	Fahrradstraße	Aktivfeld
Mobility Hubs	Fahrradroute 4 Meter	Sport Schule
S-Bahnstation	Fahrradroute 2 Meter	Grün
U6-Bahnstation	Fahrradrampe	Laufparcours
ÖPNV-Haltestellen	Gebäude Durchwege	Bäume
Straßenbahnlinie	Fußgängerzone	Teich
S-Bahnlinie	Schulzone	Grün
Gebäude	Radmotorikpark	Nachbarschaftsplatz
Baufeld	Vorplatz	Gebietsgrenzen