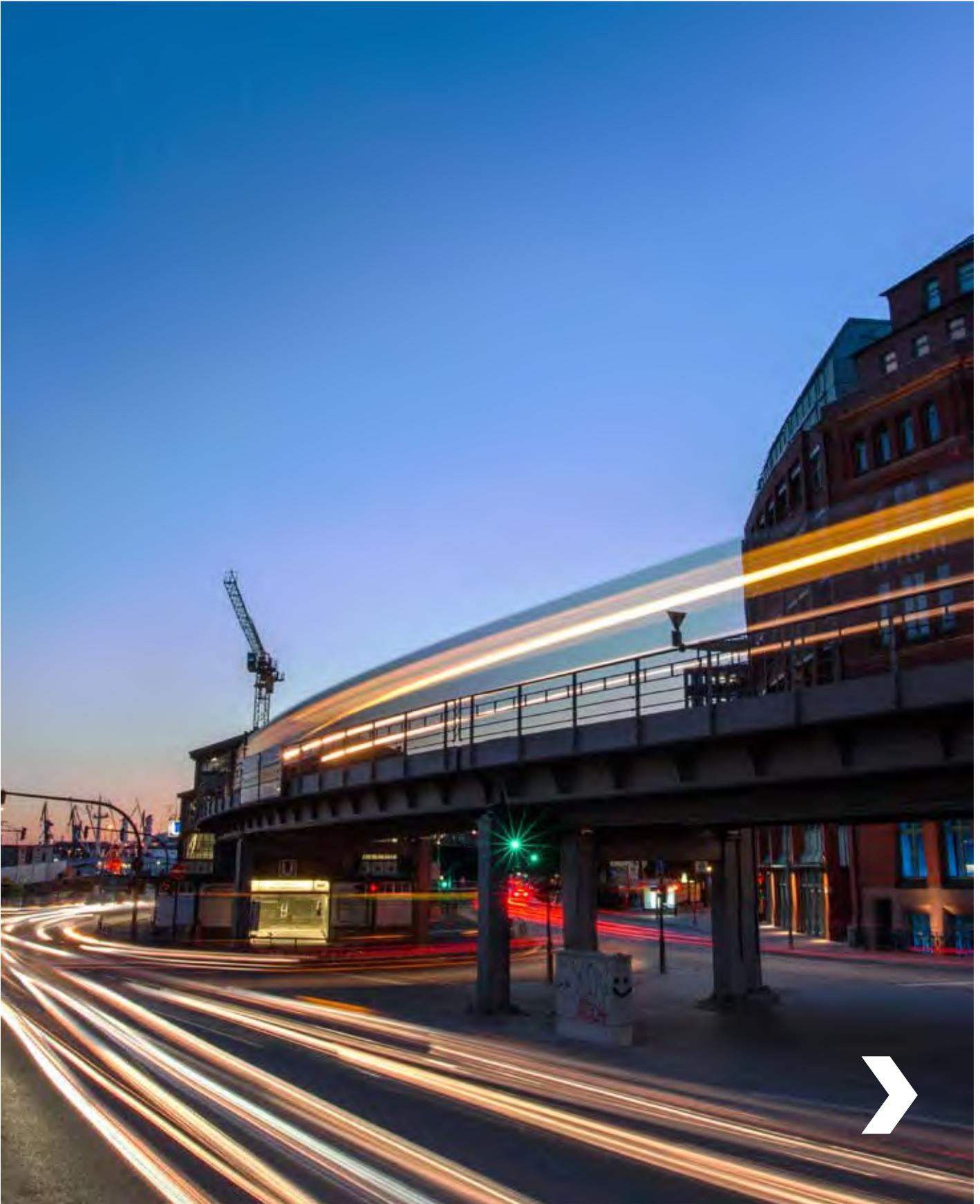


# ARGUS

STADT UND VERKEHR - PARTNERSCHAFT mbB



### **Wir denken weiter:**

Durch die Beschäftigung mit den dynamischen Entwicklungen im Diskurs zur Mobilität können wir neue Trends setzen und aktuellen Entwicklungen folgen ...

### **Wir sind ein dynamisches Team:**

Durch das enge Miteinander von Geschäftsleitung und Mitarbeitern sowie die Vielfalt individueller Kompetenzen entwickelt sich das Team permanent weiter und ist für neue Ideen und Ansätze offen.

### **Wir bearbeiten ein umfangreiches Aufgabenspektrum:**

Durch unsere Erfahrung, Kompetenz und kurzen Entscheidungswege sorgen wir für eine unkomplizierte Zusammenarbeit in sämtlichen Planungs- und Ausführungsphasen.

### **Bei uns steht das Projekt im Vordergrund:**

Zu unserem Selbstverständnis gehört neben der Termintreue und der Wahrung eines objektiven Blicks eine höchstmögliche fachliche sowie formale Qualität.

## **GESCHÄFTSLEITUNG**

Die Leitung des Büros liegt in den Händen der beiden erfahrenen Büroinhaber. Sie sind Mitglieder der Hamburgischen Ingenieurkammer – Bau und eingetragen in die Liste der Beratenden und die der Bauvorlagenberechtigten Ingenieure.

### **Thorsten Buch (Dipl.-Ing.)**

Thorsten Buch wurde 1972 geboren. Er absolvierte das Studium des Bauingenieurwesens an der TU Hannover.

Er übt unterschiedliche Tätigkeiten in Berufsverbänden aus (z. B. Wettbewerbsausschuss der Hamburgischen Ingenieurkammer – Bau).

Darüber hinaus ist Herr Buch in zahlreichen städtebaulichen und architektonischen Verfahren als Sachverständiger für die Themen Verkehr und Mobilität tätig.

### **Konrad Rothfuchs (Dipl.-Ing.)**

Konrad Rothfuchs wurde 1962 geboren. Er studierte Bauingenieurwesen an der Fachhochschule Hildesheim-Holzminde sowie Städtebau und Stadtplanung an der TU Hamburg-Harburg.

Er ist Vorsitzender des Verbandes freier Ingenieure für Straßenbau in Hamburg (VfIS), Vizepräsident der Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) sowie der Hamburgischen Ingenieurkammer – Bau. Zudem ist er Mitglied im Arbeitskreis Stadtentwicklung der Hamburgischen Architektenkammer.

Darüber hinaus führt er Lehrtätigkeiten im Bereich Verkehr an unterschiedlichen Universitäten aus.



## WAS UNS BEWEGT

**Die Themenfelder Verkehr und Mobilität umschließen heute weit mehr als nur die Fortbewegung im klassischen Sinne, denn die Aspekte des sozialen Wandels haben einen immer größeren Einfluss. Wenn wir mit unserer heutigen Arbeit auch morgen noch Antworten auf die drängenden Fragestellungen geben wollen, müssen wir uns wegbewegen von der Verkehrsplanung als rein technische Ingenieurleistung hin zu mehr Offenheit für Innovationen, einem tieferen Blick für den Nutzer, einer offeneren Kommunikation und mehr Mut zum Experimentieren – hin zu einer Gestaltung für und mit den Menschen.**

### Die Gesellschaft verändert sich und mit ihr die Anforderungen an die Verkehrsplanung

Der Mobilitätsbedarf der Gesellschaft steigt. Hinzu kommen technische Innovationen und gesellschaftliche Trends wie Individualisierung und Pluralisierung der Lebensstile, der demografische Wandel und aktuelle Entwicklungen in den Bereichen Dienstleistungen, Nachhaltigkeit und Kommunikation.

In den letzten Jahren wurde immer deutlicher, dass den Anforderungen aus Nachhaltigkeit, Effizienz und Intelligenz von Transportsystemen und nicht zuletzt der Mitgestaltung von Verkehrssystemen durch ihre Nutzer mehr Sensibilität entgegengebracht werden muss. Bei der Planung von Mobilität muss daher schon viel früher angesetzt werden: zum Beispiel nicht erst, wenn ein Weg zum Supermarkt beginnt, sondern schon bei der Planung des Quartiers und der Erreichbarkeit von Nahversorgung.

All dies zeigt, dass unser klassisches Verständnis der Verkehrsplanung – im Sinne einer Ingenieurstätigkeit, die auf Grundlage von Vorgaben, Regeln und Vorerfahrungen Planwerke für eine solide und zuverlässige Abwicklung von Verkehren erstellt – nicht mehr ausreicht, um all diese Aspekte und Erfordernisse in eine ganzheitliche Planung aufzunehmen. Eine zeitgemäße Verkehrsplanung muss vielmehr geprägt sein von einer erweiterten Planungsphilosophie, die die verschiedensten Aspekte unseres komplexen Zusammenlebens berücksichtigt.

Der Mensch und nicht einzelne Verkehrsmittel muss Mittelpunkt und Maßstab unserer Planungen sein.

### Die Komplexität der Verkehrsplanung braucht eine neue Sprache

Die aktuellen Herausforderungen an die Mobilitätsplanung der Kommunen sind vielseitig und ohne das Wissen und die Erfahrungen vieler nicht lösbar. Hierzu gehören auch die Einschätzungen und Ideen ihrer Nutzer, die unsere Städte zukünftig noch mehr prägen müssen. Nur in einem

partnerschaftlichen Zusammenwirken der verschiedenen Akteure der Stadt können gesellschaftliche Herausforderungen innovativ bewältigt werden, um zukunftsweisende und nachhaltige Entwicklungsmöglichkeiten und -chancen für alle Beteiligten erreichen zu können.

Die Folgen der bislang nicht ausreichend behandelten Partizipation der BürgerInnen sind vor allem in den letzten Jahren sichtbar geworden: Bei vielen Planungen fehlt das Verständnis und in der Folge auch die Akzeptanz der Bevölkerung. Dies wird durch die gestiegene Komplexität der Infrastrukturplanung nicht erleichtert: Die Berücksichtigung der Anforderungen des Rad- und Fußverkehrs, der mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen oder der Schutzbedürftigen führen zu einem immer größeren Aufgabenspektrum hinsichtlich der räumlichen Gestaltung. Daraus resultieren für den Nutzer zum Teil unverständliche Detaillösungen. Die entsprechenden Zusammenhänge müssen den BürgerInnen verständlich kommuniziert werden, um für diese Lösungen Akzeptanz zu erzeugen. Hierfür braucht es eine neue Sprache und entsprechende Kommunikationsformen zwischen Planern, Behörden und BürgerInnen.

### Die technische Entwicklung schneller in die Entwurfsplanung einbeziehen

Durch neue Trendentwicklungen und den anhaltenden technischen Fortschritt werden permanent neue Konzepte und Ideen entwickelt. Dennoch gestaltet sich die Einführung von Innovationen gerade im Straßenbau im Vergleich zu anderen Themenfeldern noch als sehr mühsam und langwierig. Beispielsweise müssen neue Materialien für den Straßenbelag erst aufwendig geprüft und getestet werden, Normen für neue technische Produkte geändert oder Richtlinien für neue Ideen zur Verkehrsführung weiterentwickelt werden. VerkehrsplanerInnen sollten hier mehr Mut und mehr Ehrlichkeit zeigen: Um mit den Entwicklungen Schritt halten zu können, sollten – da wo es sinnvoll erscheint – auch neue Materialien oder innovative Konzepte im Testmodus eingesetzt werden,



um aus dem laufenden Prozess lernen zu können. Durch solche Innovations- und Feedbackzyklen können neue Entwicklungen zum Wohle aller weiterentwickelt werden. Aber auch ein Scheitern von anfänglich guten Ideen muss möglich und offen diskutierbar werden. Eine Kultur des Experimentierens und einer offenen Kommunikation würde vielen guten Ideen zum Durchbruch verhelfen. Erfahrungsgemäß stehen dabei in der Planungspraxis jedoch häufig die Zweckbindung öffentlicher Mittel und die Frage nach der Haftung im Wege. Hier sollten in Abstimmung mit den beteiligten Akteuren funktionierende Lösungen gefunden werden.

### Entwicklungen von morgen schon heute mitdenken

Anspruch moderner Verkehrsplanung muss es sein, dass Konzepte von heute auch morgen noch Antworten auf die drängenden Fragestellungen bieten. Dies setzt voraus,

heutige Konzeptionen nicht an Planungen der Vergangenheit zu orientieren, sondern die vielfältigen Veränderungen in den Blick zu nehmen, die die Mobilität der Zukunft ausmachen werden. Die dazugehörigen Themenfelder erstrecken sich dabei von der Lebensqualität in den Städten bis zu den Anforderungen des automatisierten Fahrens. Für diese Bandbreite an Ansprüchen an den öffentlichen Raum müssen Infrastrukturen ausreichend flexibel gestaltet sein, sodass veränderte Anforderungen durch maßstäbliche Anpassungen umgesetzt werden können.

In diesem Sinne arbeitet ARGUS seit 1983 an der Realisierung großer komplexer Maßnahmen und prägt gleichzeitig maßgeblich die Diskussion um eine zukunftsfähige Mobilität mit Konzepten, die lebenswerte, zukunftsfähige Städte sichern werden.

# ARGUS IN ZAHLEN

## Standort und Partnerbüros in Deutschland



**1983**

Gründungsjahr

**1-9**

Leistungsphasen nach HOAI

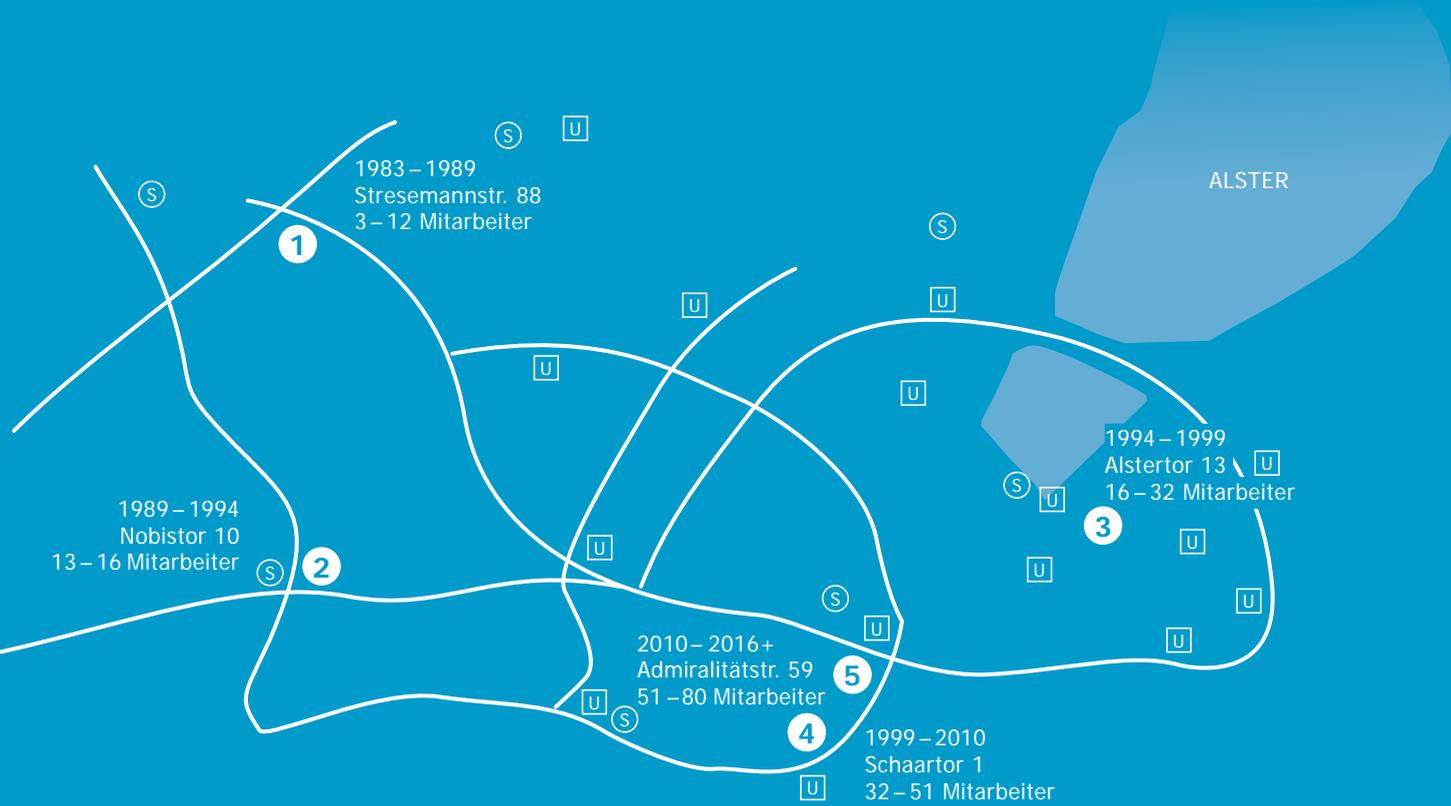
**45,5 m**

Länge Carrera-Rennbahn

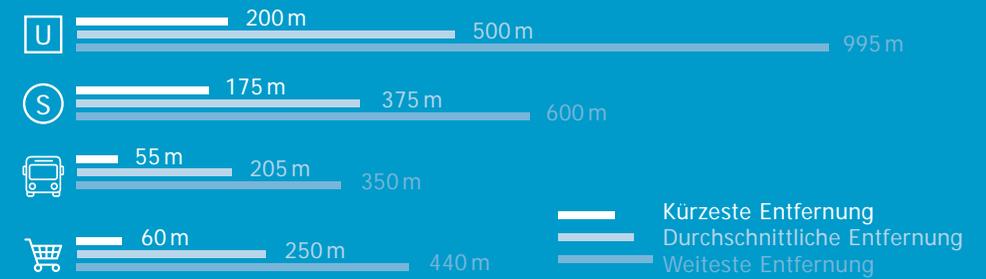
## Mitarbeiter-Entwicklung 2007-2017



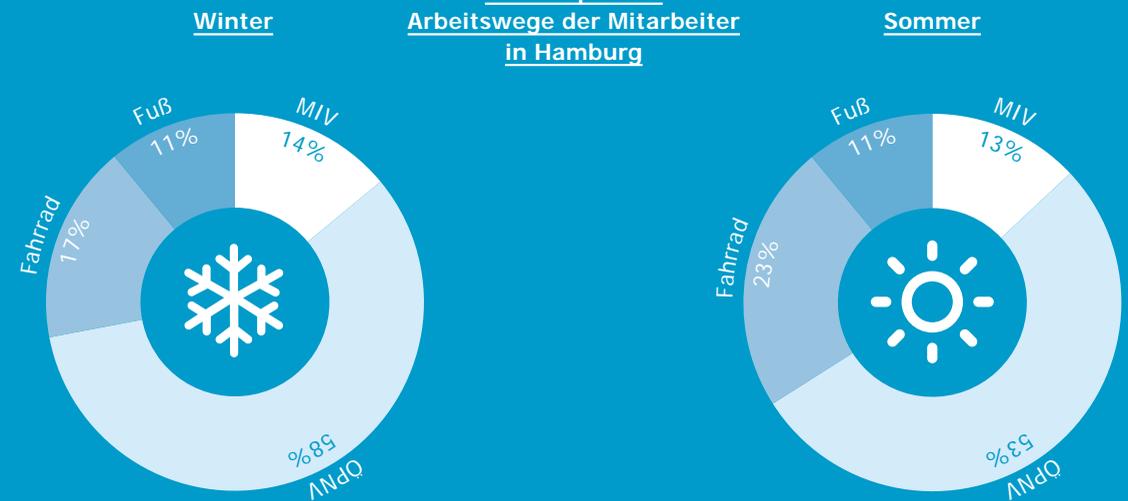
## Standorte und Entwicklung der Mitarbeiterzahlen in Hamburg



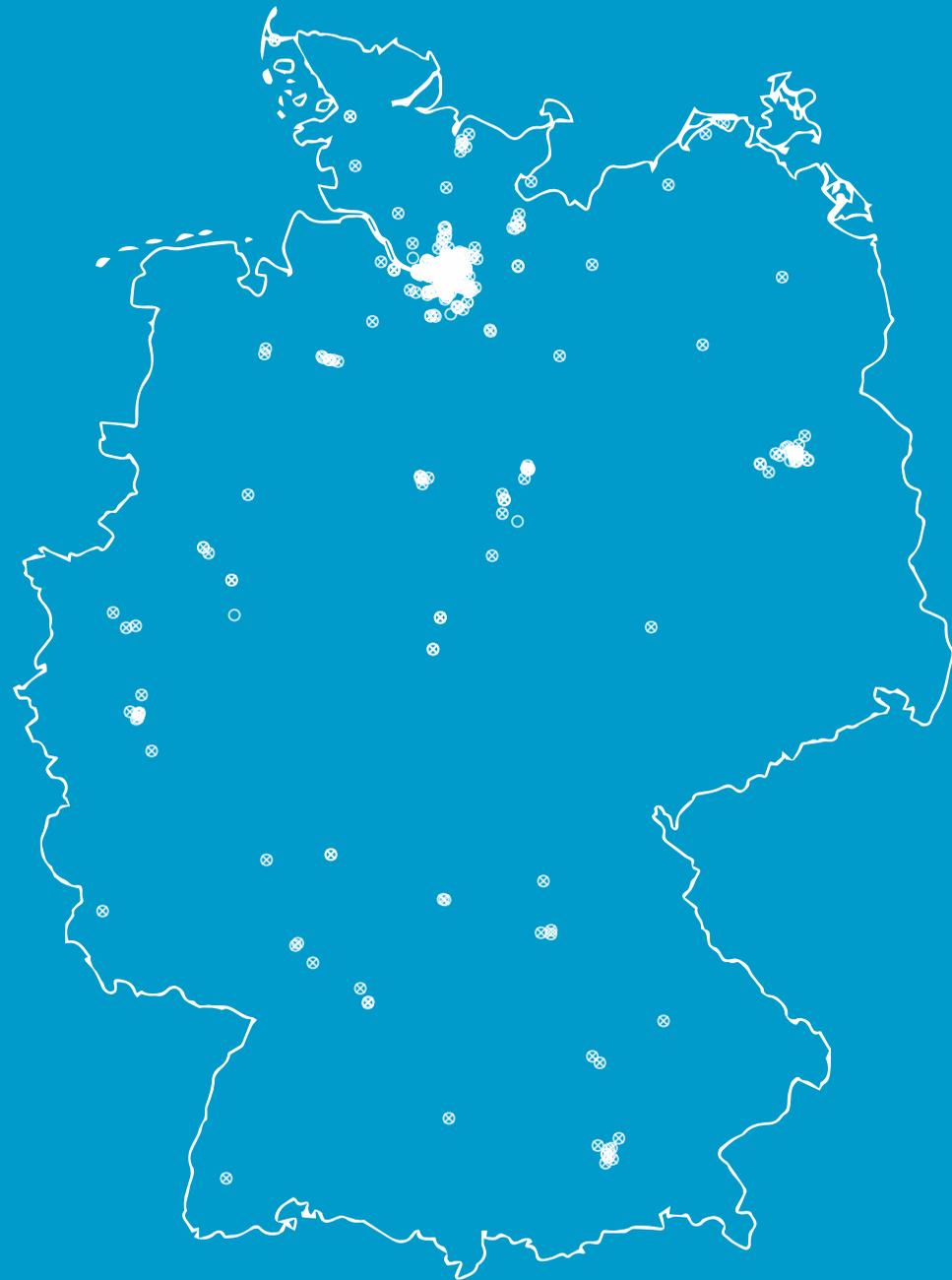
## Mittlere Erreichbarkeit aller bisherigen Bürostandorte in Hamburg



## Modal Split der Arbeitswege der Mitarbeiter in Hamburg



# PROJEKTLANDSCHAFT



Projekte in Deutschland



Projekte in und um  
Hamburg

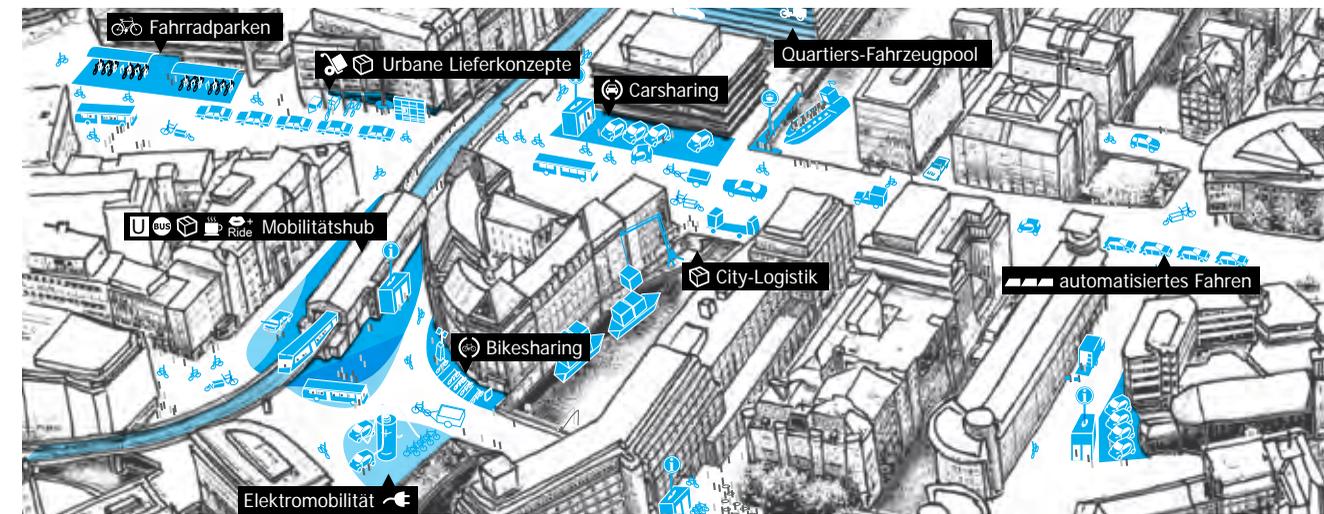
**Legende:**

- 395 Planungen
- 119 Bauprojekte
- × 599 Konzepte

Stand 2017



## MOBILITÄTSKONZEPTE WEITERGEDACHT



### Mobil in der Stadt der Zukunft

Heutige Zukunftsbilder, in denen der Verkehr im Vordergrund steht, wirken bei genauerer Betrachtung oft hilflos anstatt visionär und unterstützen selten das Leitbild einer durchmischten Stadt. Je nach Sichtweise der unterschiedlichen Verfasser werden Bilder für einen zukunftsfähigen Stadtverkehr skizziert, in denen der Fokus auf individuellen Themen wie dem autonomen Fahren, Carsharing oder Elektromobilität liegt. Das Ziel, einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität zu leisten, erreichen die häufig technologisch geprägten Ansätze in ihrer Einzelheit jedoch nicht. Vermeidung von Verkehren und Entschleunigung müssen die Devise sein, um nennenswerte Fortschritte für eine Stadt von morgen im Verkehrssektor zu erzielen. Deshalb wird an einer strategischen Gesamtentwicklung der Stadt kein Weg vorbeiführen. In räumlicher Hinsicht sind dabei drei Handlungsfelder hervorzuheben: die Stadt, das Quartier und das Gebäude.

Welche Wirkungen ganzheitliche Mobilitätskonzepte erzielen können, verdeutlichen heute bereits Erfahrungen aus umgesetzten Leuchtturmprojekten wie dem IKEA-Einrichtungshaus in Hamburg-Altona. Mithilfe eines vielfältigen Angebots an Transportdienstleistungen in Kombination mit einer auf Mobilität ausgerichteten Vermarktungsstrategie konnte der Anteil des motorisierten Individualverkehrs der Kunden auf etwa 15 bis 25 Prozent gesenkt werden.

Um sicherzustellen, dass alle Potenziale bei der Entwicklung urbaner Standorte ausgeschöpft werden, müssen Konzepte dieser Art bei der Planung zum Standard werden. Diese Aufgabe sollte immer eng von der öffentlichen Hand begleitet werden. In Verhandlungen mit der Projektentwicklung müssen Mobilitätskonzepte im Zusammenhang mit der Stellplatzverpflichtung diskutiert werden – dabei sind auch die Verantwortlichkeiten sowie die Finanzierung festzulegen. Auch wenn Mobilitätskonzepte in wirtschaftlicher Hinsicht auf den ersten Blick nicht immer rentabel erscheinen, lassen sich durch Stellplatzeinsparungen oder entsprechende Vermarktungsstrategien leicht Querfinanzierungen erreichen. Vor dem Hintergrund hoher Kosten für die Straßeninfrastruktur und den öffentlichen Nahverkehr wäre es außerdem

fragwürdig, darin einen Nachteil zu sehen. Es wird jedoch deutlich: Ein intensiver Diskurs zwischen Stadtplanung, Verkehrsplanung und Immobilienwirtschaft ist unabdingbar.

Entscheidend ist die gezielte Zusammenführung der vielfach diskutierten Trendentwicklungen im Bereich der Mobilität. Eine ganzheitliche Strategie für die Stadt der Zukunft darf sich nicht nur auf technologische Entwicklungen verlassen, sondern muss sich die Vielfalt gezielt zunutze machen.

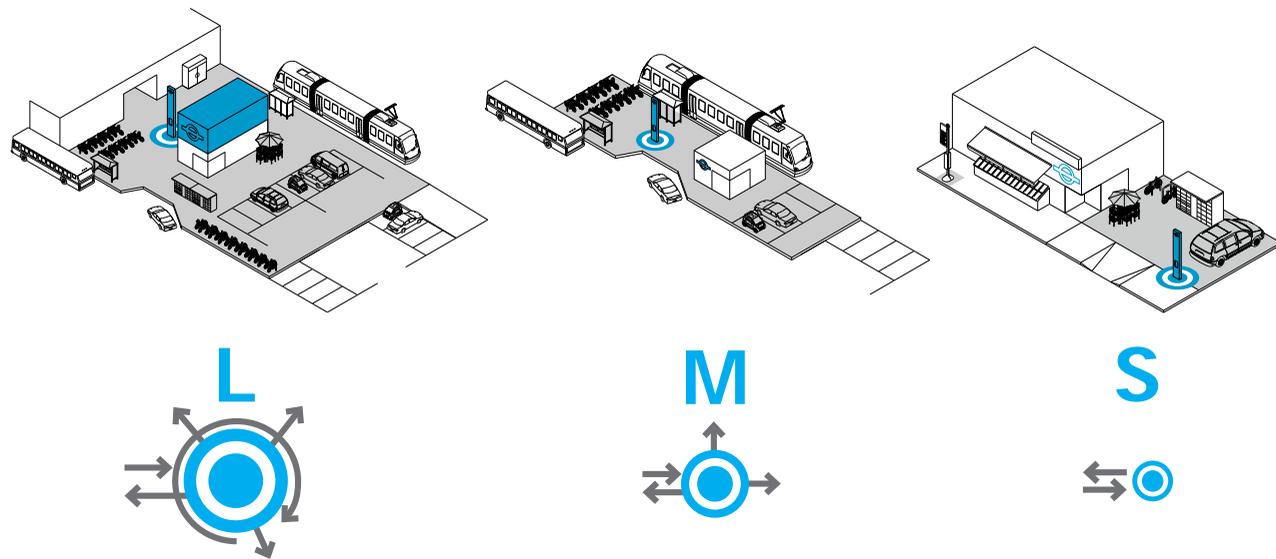
### Drei Ansatzpunkte

Die Ansatzpunkte für eine ganzheitliche Planung multimodaler Mobilitätskonzepte sind vielseitig und auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen denkbar: von regional/gesamstädtischen bis hin zu quartiersbezogenen/standortbezogenen Konzepten. Um die Vorteile des öffentlichen sowie des individuellen Verkehrs zu verbinden, ist dabei stets ein Mittelweg zwischen dem Gemeinwohl und der Berücksichtigung individueller Bedürfnisse zu finden.

### Mobility Hubs: Vernetzung von Mobilitätsangeboten

Das Angebot an Möglichkeiten zur Fortbewegung entwickelt sich zurzeit über die klassischen Verkehrsträger hinaus. Durch unterschiedliche Carsharing-Angebote, Radverkehrsförderung, Fahrradverleihsysteme, Lieferdienste oder Packstationen wird die Mobilität zunehmend vielfältiger. Gleichwohl sind jedem Angebot Grenzen gesetzt; Wegelängen, Zugangsbedingungen oder Transportmöglichkeiten sind beschränkt. Um eine effiziente Mobilität in unterschiedlichen Lebens- und Alltagssituationen sicherzustellen, ist die Idee der Vernetzung von Mobilitätsangeboten ein naheliegender Lösungsansatz. Der Handlungsspielraum dabei ist groß: angebotsübergreifende Internetportale und Smartphone-Apps, einheitliche Zugangssysteme, Rabattmaßnahmen oder stadträumliche Verknüpfungen an Mobility-Hubs sind nur einige Optionen.

Der raumplanerische Schwerpunkt ist sicherlich in der Konzeption von Mobilitäts-Stationen zu sehen, schließlich bilden sie gewissermaßen das räumliche Abbild einer multimodalen Mobilitätskultur.



Projektbeispiel aus der Ideenkonkurrenz zur Regionalentwicklung im Limmattal bei Zürich (eigene Darstellung)

Als städtebauliches Pendant zum allgegenwärtigen motorisierten Verkehr werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote präsent und sichtbar in den öffentlichen Raum integriert und ermöglichen dadurch einen unkomplizierten Umstieg. Ziel soll es sein, diese Orte der Verknüpfung im kollektiven Bewusstsein mit einer „Mobilitätsgarantie“ zu assoziieren: „Egal wo ich hin möchte oder wie spät es ist, vom Hub aus komme ich immer an mein Ziel – er ist daher mein täglicher Anlaufpunkt. Die dazugehörige Smartphone-App hilft mir bei der Routenplanung, Brötchen und Kaffee kann ich auch gleich mitnehmen.“ Beispiele für derartige Konzeptansätze sind die Raum- bzw. Stadtentwicklungsprojekte im Limmattal bei Zürich oder das Neue Hulsberg-Viertel in Bremen.

### Mobilitätsversorgung: Mobilitätskonzepte bei der Neuplanung von Wohnquartieren

Die Verfügbarkeit vielfältiger Mobilitätsangebote am Wohnort ist unabdingbar, um die Mobilitätskultur eines Quartiers, einer Stadt oder einer Region entscheidend zu beeinflussen. Bei der Neuplanung von Wohnquartieren bietet sich daher die Chance, innovative Mobilitätskonzepte direkt in die Planung zu integrieren. Vor dem Hintergrund aktueller Nachfrage-trends sowie der Inanspruchnahme des öffentlichen Raums durch das Auto gilt es, die ursprünglich ökologische Ausrichtung autoarmer Konzepte zu erweitern und in erster Linie praktisch und massentauglich auszugestalten, jedoch ohne den kompletten Verzicht auf das Auto.

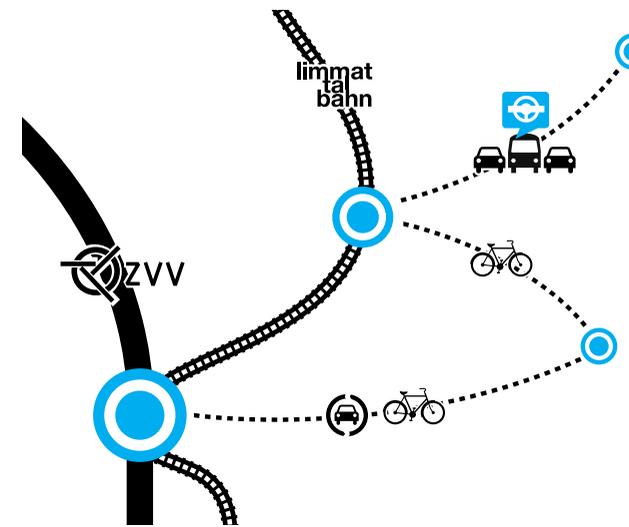
Neben der grundlegenden Infrastruktur – gute ÖPNV-Anbindung, Nahversorgung, ein umfassendes Fahrradnetz und hochwertige Abstellanlagen – bedarf es hierbei eines Gesamtpakets an Dienstleistungen: Carsharing, Verleih von E-Bikes, Lastenrädern oder Anhängern, Reparatur-Services für Fahrräder, Integration von Logistikdienstleistungen sowie Informations- und Kommunikationsangeboten via Internet und Smartphone. Service-Punkte können per Shop-in-Shop in Kiosken, Bäckereien und Ähnlichem integriert werden.

Als Ausformulierung eines derartigen Konzepts ist die Idee der „Mobilitätsversorgung“ entstanden. Ergänzend zu üblichen Mobilitätsangeboten, insbesondere dem öffentlichen Nahverkehr, wird dabei ein quartierseigener Fahrzeugpool an Pkws, Fahrrädern und Transportmitteln bereitgestellt. Die Flottenzusammenstellung muss dabei besonders auf die Flexibilität und Subjektivität der individuellen Bedürfnisse der Bewohner Rücksicht nehmen: Die neue Mobilität soll Spaß machen und nicht auf Verzicht basieren. Um die Nachfrageorientierung langfristig zu gewährleisten, ist die Nutzung der einzelnen Fahrzeuge stetig zu evaluieren und in festgelegten Zyklen auf sich eventuell verändernde Bedürfnisse der Bewohner anzupassen. Mit einer im Mietverhältnis integrierten Verpflichtung zur Nutzung der Mobilitätsversorgung kann eine verlässliche und wirtschaftlich sinnvolle Grundversorgung gewährleistet werden. Hierfür muss – ähnlich zur Wärmeversorgung bei Bauprojekten – frühzeitig ein Betreiber gefunden werden. Die Rahmenbedingungen sind situationspezifisch nach einer Angebots- und Nachfrageanalyse festzulegen.

### Mobilitätsmanagement in Unternehmen und verkehrsintensiven Einrichtungen

Neben der klassischen Planung und Bereitstellung von Infrastrukturen kann durch ein gezieltes Mobilitätsmanagement die Nachfrage und Verkehrsmittelwahl der BürgerInnen zusätzlich beeinflusst werden – ein Handlungsansatz, der schon seit den 1990er Jahren besteht. Standortbezogen lässt sich das Ganze auf Unternehmen, Betriebe, Gewerbegebiete, aber auch auf verkehrsintensive Einzelhandels- oder Freizeiteinrichtungen anwenden. Ein intelligentes Mobilitätsmanagement verspricht mehr ökonomische Effizienz und ökologische Nachhaltigkeit und stellt im Hinblick auf die täglichen Arbeitswege einen wichtigen Einflussfaktor auf die Mobilitätskultur dar.

Während sich das Konzept des Mobilitätsmanagements in der Vergangenheit im Wesentlichen auf weiche Maßnahmen



Ergänzung zu Abb. S. 12

– Information, Kommunikation, Koordination oder Kooperation – stütze, gilt es nun, die Entwicklungen der letzten Jahre im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen zu integrieren: unterschiedliche Formen des Carsharings – wie Corporate Carsharing als innovatives Flottenmanagement – flexible Mitfahrerportale, multimodale Routenplanung und dazu passende Smartphone-Apps auf den (Firmen-)Handys sowie eine umfassende Radverkehrsförderung mit Mitarbeiterduschen und Reparaturservices. Von wesentlicher Bedeutung ist auch hierbei die Zusammenführung zu einem komplementären Gesamtkonzept, das die Bedürfnisse und Anforderungen von Beschäftigten und Kunden ohne die Nutzung eines privaten Pkws bedient. Was zum Beispiel bei Infineon in Dresden bereits vor Jahren als klassisches Mobilitätsmanagement umgesetzt wurde, ist im Rahmen neuer Möglichkeiten weiterzudenken und in die Planung zu integrieren. Dies wird beispielsweise bei der Nachnutzung des Berliner Flughafens TXL als Technologiezentrum getan.

### Fazit

Das Ziel ist es, möglichst ideologiefreie Konzepte zu entwickeln, die lebenswerte Stadträume schaffen. Ein verändertes Mobilitätsverhalten hat einen positiven Einfluss auf unsere Stadträume sowie das Stadtklima und ist daher maßgeblich an der Schaffung dieser lebenswerten urbanen Räume beteiligt.

Wenn es darum geht, Mobilität zu gewährleisten, geht es keineswegs um einen Verzicht. Stattdessen muss eine Mobilität gewährleistet werden, die den Nutzer in seinem Alltag unterstützt, ohne kompliziert zu wirken oder tatsächlich kompliziert zu sein. Es geht in Zukunft um eine Mobilität, die so praktisch ist wie einst der Stellplatz vor der Tür. Um dieses Ziel zu erreichen, muss durch konzeptionelles Handeln ein Umdenkprozess in der Mobilitätskultur etabliert werden, der – wie an den genannten Beispielen deutlich wird – bereits in vollem Gange ist.



Mehrschichtige Komponenten eines quartiersbezogenen Mobilitätsangebots

Besonderes Augenmerk sollte auf die Vernetzung der Angebote gelegt werden, um die Defizite der einzelnen Mobilitätsangebote – wie Reichweite, Kapazität oder Wetterabhängigkeit – im Verbund zu reduzieren. Das Rad muss jedoch nicht neu erfunden werden, solange alle Akteure und Praktiken vor Ort einbezogen werden.

Heute schon für morgen mitdenken! Dieses Motto sollte gelebt werden, um die Entwicklung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbundes, die Potenziale des autonomen Fahrens sowie die Elektromobilität voranzutreiben.

Von Anfang an mitdenken heißt außerdem sicherzustellen, dass alle Potenziale bei der Entwicklung urbaner Standorte ausgeschöpft werden. Konzepte dieser Art sollten bei der Planung daher zum Standard werden. Diese Aufgabe muss immer eng von der öffentlichen Hand begleitet werden. Bei Verhandlungen mit der Projektentwicklung müssen Mobilitätskonzepte im Zusammenhang mit der Stellplatzverpflichtung diskutiert werden.

Damit die Finanzierung von neuen Mobilitätsangeboten sichergestellt werden kann, müssen die Verantwortlichkeiten von Anfang an festgelegt werden. In wirtschaftlicher Hinsicht sind Mobilitätskonzepte häufig nicht rentabel und bedürfen der Querfinanzierung durch Stellplatzeinsparungen oder einer entsprechenden Vermarktung. Vor dem Hintergrund hoher Kosten für ÖPNV- und Straßeninfrastrukturen wäre es jedoch bedenklich, darin einen Nachteil zu sehen. Ein intensiver Diskurs zwischen Stadtplanung, Verkehrsplanung und Immobilienwirtschaft ist unabdingbar.

Entscheidend ist die gezielte Zusammenführung der vielfach diskutierten Trendentwicklungen im Bereich der Mobilität. Eine ganzheitliche Strategie für die Stadt der Zukunft darf sich nicht auf technologische Entwicklungen in ihrer Einzelheit verlassen, sondern muss sich die Vielfalt gezielt zunutze machen und sich am Menschen orientieren.

## RESTRA – NEUORDNUNG DER REGELWERKE DES STRASSENWESENS FÜR HAMBURG

**Im Mittelpunkt aller verkehrlichen Planungen stehen die Regelwerke. Doch keine Stadt ist wie die andere. Aus diesem Grund hat Hamburg eine eigene Richtlinie, um Besonderheiten zu regeln. ARGUS wurde 2015 damit betraut, das in die Jahre gekommene Werk zu analysieren, zu überarbeiten und interdisziplinär mit den Vertretern der unterschiedlichen Fachbehörden abzustimmen.**

### Warum ein regionales Regelwerk sinnvoll sein kann

Im Mittelpunkt aller verkehrlichen Planungen stehen neben dem Ingenieursdenken die Regelwerke. Auch wenn die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV; siehe rechts) deutschlandweit zahlreiche Richtlinien erarbeitet hat, wurden die eigenen Regelwerke für den Entwurf von Straßen in Hamburg zur Grundlage genommen: die Planungshinweise für Stadtstraßen (PLAST) und die Entwurfsrichtlinien (ER). Da diese mehrere Jahre nicht an die aktuellen Entwicklungen angepasst wurden und zunehmend Widersprüche zu den neueren FGSV-Regelwerken zu beobachten waren, ist ARGUS 2015 damit beauftragt worden, für die Freie und Hansestadt Hamburg die Regelwerke des Straßenwesens zu überarbeiten. Ziel war es, daraus neue Regelwerke für Hamburg basierend auf den Regelwerken der FGSV zu entwickeln.

Das Regelwerk sollte

- nichts regeln, was bereits ausreichend geregelt ist,
- zusätzliche Regelungen / Abweichungen / Konkretisierungen enthalten, die aufgrund von spezifischen Situationen in Hamburg oder guten Erfahrungen in Hamburg erforderlich sind,
- einen besonderen Gestaltungswillen der Stadt berücksichtigen,
- verständlich, nachvollziehbar und einfach zu handhaben sein
- sowie eine kontinuierliche Überarbeitung ermöglichen.

Mit der ReStra sollten somit deutschlandweit geltende Regelwerke der FGSV eingeführt und wo erforderlich durch zusätzliche Regelungen / Abweichungen / Konkretisierungen zu jedem einzelnen Regelwerk kapitelbezogen ergänzt werden.

### Prozess / Vorgehen

Zur Erarbeitung der ReStra wurde ein Team von vier erfahrenen ARGUS-Mitarbeitern zusammengestellt. Im ersten Schritt wurden die wichtigsten Regelwerke der FGSV für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen definiert. Im Ergebnis wurden 25 Dokumente in Abstimmung mit dem Auftraggeber ausgewählt.

Um die erforderlichen zusätzlichen Regelungen, Abweichungen und Konkretisierungen definieren zu können, mussten diese 25 Regelwerke mit den 14 bestehenden Dokumenten

sowie der PLAST bzw. ER abgeglichen werden. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf der Identifikation der sogenannten „Hamburgensien“. Durch die interdisziplinäre Zusammenarbeit mit den Mitarbeitern der unterschiedlichen Fachbereiche und den kontinuierlichen Austausch konnten alle Themengebiete von Straßenentwässerung, Straßenplanung, Straßenraumgestaltung, Verkehrstechnik und Bautechnik abgedeckt werden. Unterstützt wurde ARGUS zudem von Herrn Prof. Dr. Gerlach, der die Diskussion um eine wissenschaftliche und internationale Sicht ergänzte.

Über den Zeitraum von etwa einem Jahr wurden an insgesamt 15 ganztägigen Terminen die Ergebnisse dieser Ausarbeitung in einer Kernarbeitsgruppe diskutiert, die sich aus Vertretern der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, des Landesbetriebs Straßen, Brücken und Gewässer, der Bezirksämter, der Behörde für Inneres und Sport (Verkehrsbehörde) und ARGUS zusammensetzte. Je nach Themenfeld wurde die Kernarbeitsgruppe durch weitere Teilnehmer ergänzt (Vertreter fachspezifischer Behörden, Behindertenverbände, Busbetriebe etc.). So wurde beispielsweise zum Thema Straßenraumgestaltung die Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen – Abteilung Landschaftsplanung hinzugezogen.

Die Ergebnisse dieser Diskussionen wurden protokolliert und anschließend zu einem ersten Entwurf der ReStra zusammengefasst, der neben textlichen Ergänzungen und Abweichungen auch erläuternde Grafiken und eine umfangreiche Beispielsammlung enthält. Dieser Entwurf wurde über die Möglichkeit der Stellungnahme mit allen an der Planung Beteiligten abgestimmt.

Anschließend wurden die Bedenken und Anmerkungen an drei weiteren Abstimmungsterminen mit der Kernarbeitsgruppe diskutiert und abgewogen. Der Entwurf der ReStra wurde entsprechend überarbeitet und die Endfassung erstellt.

### Fazit

Nach über 18 ganztägigen Besprechungen, unzähligen Brötchen, unzähligen Kannen Kaffee und einer Vielzahl von Keksen ist das neue Regelwerk für Planung und Entwurf von Stadtstraßen Ende 2017 veröffentlicht worden. Es umfasst



ungefähr 100 Seiten mit Regelungen, Abweichungen und Konkretisierungen zu 25 FGSV-Regelwerken und etwa 30 Seiten Beispielsammlung.

Jede Stadt und Region hat ihre Besonderheiten und weicht aus zum Teil guten Gründen von den gängigen Regelwerken der FGSV ab oder interpretiert einzelne Faktoren unterschiedlich. Diese Besonderheiten führen bei konkreten Planungen immer wieder zu längeren Abstimmungsphasen. Trotz der umfassenden Arbeiten an dem Dokument zeigt sich in Hamburg, dass diese konzentrierte Auseinandersetzung mit den Regelwerken sowie die Einigung auf Abweichungen und lokale Besonderheiten die konkrete Arbeit an den Planungen beschleunigt.

**FGSV:** Die Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen werden zum Teil als allgemein anerkannte Regeln der Technik angesehen, die den Stand der Wissenschaft und Technik darstellen oder auch nur den aktuellen Wissensstand widerspiegeln.



## **HAFENCITY**

Hamburg, seit 1999

Die HafenCity ist eines der größten städtebaulichen Projekte Europas. Hier erfolgt auf dem zentral gelegenen Gelände des ehemaligen Freihafens an der Elbe eine Erweiterung der Hamburger Innenstadt. Auf einem Areal von circa 157 Hektar entstehen 10.000 bis 12.000 Wohnungen und etwa 45.000 Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor.

ARGUS ist mit zahlreichen grundlegenden Konzepten zu allen Erschließungsfragen, einer kontinuierlichen Beratung sowie den umfangreichen Entwurfs- und Ausführungsplanungen an dem Entstehungsprozess der HafenCity maßgeblich beteiligt. Besonders die neuen Aspekte aus Gesellschaft, Wissenschaft und Forschung direkt mit einfließen zu lassen, ist eine besondere Herausforderung, die ein hohes Maß an Flexibilität und Weitsicht erfordert.

**Leistungen:** Verkehrskonzepte, allgemeine Beratung, Planung Verkehrsanlagen einschl. Leitungstrassenplanung und Verkehrstechnik, Projektsteuerung, Bauvorbereitung, Bauüberwachung



## **BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICTS (BID)**

Hamburg, seit 2009

**Seit mehr als zehn Jahren findet das Modell des Business Improvement Districts nun schon Anwendung in Deutschland als Reaktion auf den Abwärtstrend der innerstädtischen Geschäftsstraßen. Im Jahr 2005 wurde die Gründung des ersten BIDs in Hamburg umgesetzt. Derzeit ist die Hansestadt deutschlandweit mit zwölf eingerichteten BIDs – von denen die Hälfte in der Innenstadt verortet ist – Spitzenreiter.**

ARGUS ist bei den drei innerstädtischen BIDs Große Bleichen, Opernboulevard und Nikolai-Quartier an allen verkehrsplanungs- und verkehrstechnischen Prozessen maßgeblich beteiligt. Zur Stärkung des Einzelhandels und der Lebendigkeit der Zentren werden öffentliche Freiräume, Straßen und Plätze neu gestaltet, oberirdische Parkstände neu geordnet und optimiert sowie Fahrbahnen und Busspuren angepasst, wobei je nach BID verschiedene Schwerpunkte gesetzt werden.

**Leistungen:** Verkehrskonzepte, allgemeine Beratung, Planung Verkehrsanlagen einschließlich Leitungstrassenplanung und Verkehrstechnik, Projektsteuerung, Bauvorbereitung

# BEISPIELPROJEKTE



## SANIERUNG UND ÜBER- DECKELUNG DER A 7

Hamburg, seit 2014

**Im Zuge der sechs- und achtstreifigen Erweiterung der A 7 in Hamburgs Westen wird ein umfassendes Lärmschutzkonzept aus Tunneln und Wänden umgesetzt. Durch die enge Verzahnung der Autobahn mit der Stadt sowie der mit 152.000 Kfz täglich sehr hohen Belastung sind die Baumaßnahmen mit komplexen Abhängigkeiten verbunden.**

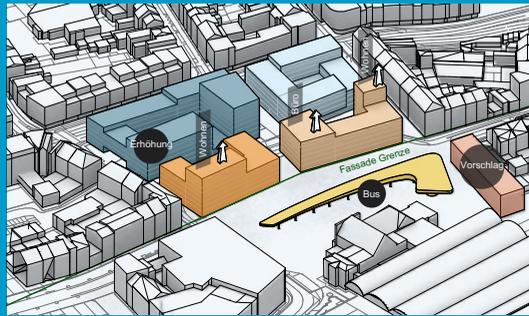
ARGUS unterstützt die umfangreichen Baumaßnahmen in den unterschiedlichen Phasen. So wurde u. a. ein Baustellenkoordinierungssystem entwickelt, das Baustellen anderer Institutionen im Hamburger Stadtgebiet auf ihre prognostizierten Auswirkungen und grundsätzlichen Abhängigkeiten hin untersucht und bewertet. So kann sichergestellt werden, dass während der Sperrungen der A 7 keine weiteren geplanten Beeinträchtigungen im Stadtgebiet stattfinden und somit der Verkehr in der Hansestadt nicht übermäßig beeinträchtigt wird.

Darüber hinaus wurden in Verkehrsmodellen und Simulationen Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsmengen, wie Shuttlebusse, vergünstigte Jahrestickets, zusätzliche Zugverbindungen etc., sowie auch Vollsperrungen und Umleitungen auf die zu erwartenden Auswirkungen hin untersucht. Des Weiteren werden durch ARGUS die Baumaßnahmen entlang der A 7 koordiniert und die bauliche Machbarkeit der verkehrlichen Belange bewertet, um die Beeinträchtigungen durch die komplexen Baumaßnahmen für die Bewohner und die Nutzer so gering wie möglich zu halten.

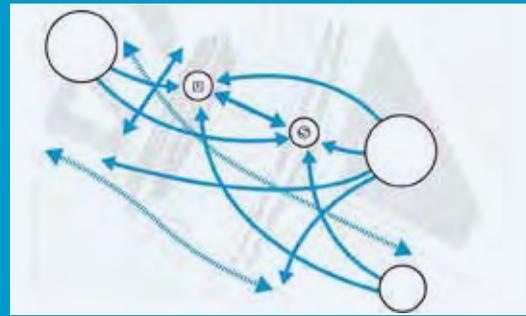
**Leistungen:** Entwicklung des Verkehrsmodells, Erarbeitung einer Verkehrskonzeption und einer Kommunikationsstrategie, Koordinierung der Infrastrukturmaßnahmen, Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen, Bauablaufplanung, bauzeitliche Verkehrsführung, Begleitung des Planfeststellungsverfahrens, Begleitung der öffentlichen Veranstaltungen

Bildquelle: DEGEG/V-KON.media

# KOMPETENZEN



Wettbewerbe / Zukunftsbilder S. 24



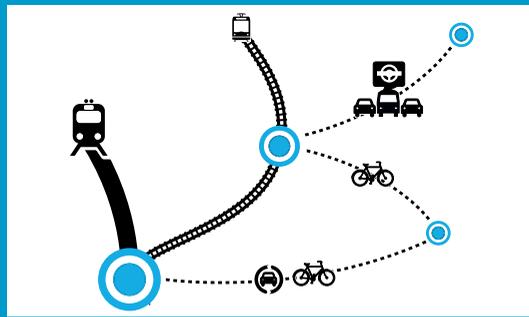
Konzeptionelle Studien S. 26



Verkehrssimulationen S. 40



Straßenplanung S. 42



Mobilitätskonzepte S. 28



Verkehrskonzepte S. 30



Sicherheitsaudit S. 46



Verkehrstechnik S. 48



Erschließungskonzepte S. 32



Parkierungsanlagen S. 34



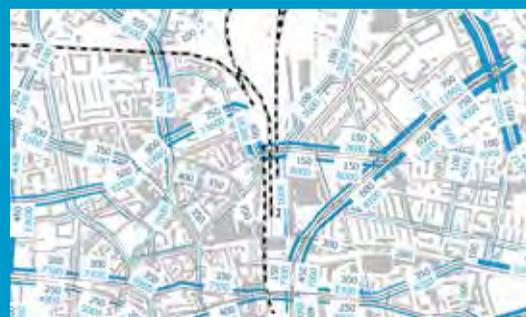
Leistungsplanung S. 50



Bauvorbereitung S. 52



Radverkehr S. 36



Verkehrsmodelle und GIS S. 38



Baustellenkoordinierung S. 54



Örtliche Bauüberwachung S. 56

# BERATUNG BEI WETTBEWERBEN UND ZUKUNFTSBILDERN

## DIENSTLEISTUNGEN WETTBEWERB

- Konzeptionelle Erschließungskonzepte
- Konzepte zum ruhenden Verkehr
- Entwicklung von Querschnitten
- Dimensionierung und Standortbestimmung von Mobilitätsdienstleistungen

## DIENSTLEISTUNGEN ZUKUNFTSBILDER

- Prognosen für Mobilitätsverhalten
- Trendanalysen
- Visualisierungen
- Räumliche Analysen mit GIS

## AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- HafenCity Hamburg GmbH

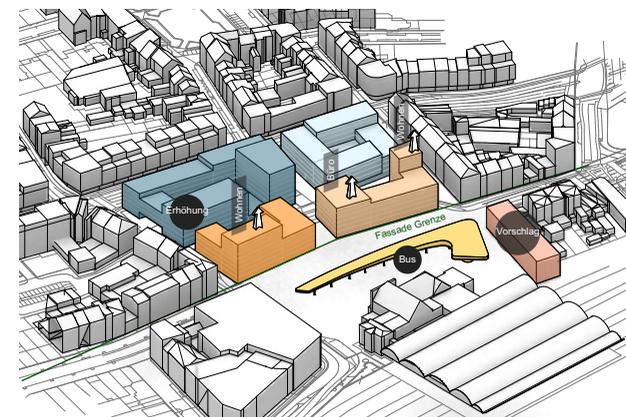
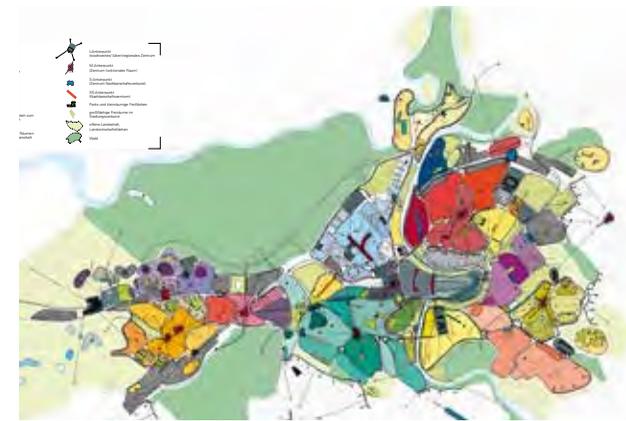
## PARTNER (AUSWAHL)

- ASTOC – Architects and Planners
- coido architects
- gmp – Architekten von Gerkan, Marg und Partner
- KCAP Architects&Planners
- LRW Architekten
- Machleidt GmbH – Büro für Städtebau
- Riegler Riewe
- Schenk+Waiblinger Architekten
- Teleinternetcafe GbR – Architektur und Urbanismus
- Urban Catalyst Studio
- urbanista oHG
- yellow Z
- Zaha Hadid Architects

In Wettbewerben, Zukunftsbildern und städtebaulichen Konzepten werden Entscheidungen getroffen, die häufig sehr große Auswirkungen auf die Rahmenbedingungen für die weitere Planung haben. Um hier frühzeitig Impulse zu setzen und die Belange der Mobilität und des Verkehrs zu berücksichtigen, ist ARGUS bei einer Vielzahl von Wettbewerben auf unterschiedlichen Maßstabsebenen und bei der Erstellung von Leit- und Zukunftsbildern beratend tätig.

Darüber hinaus unterstützt ARGUS zahlreiche Verfahren auch auf Sachverständigenebene. Hierzu gehört u. a. die Beratung bei städtebaulichen Wettbewerben, Zukunftsbildern, Stadt- und Quartiersentwicklungskonzepten, freiraumplanerischen Wettbewerben wie Bahnhofsvorplätzen etc. sowie architektonischen Wettbewerben.

**Unser Anliegen:** Durch solide Einschätzungen wollen wir umsetzbare Beiträge zu Entwürfen liefern und neue Trends sowie Entwicklungen gemeinsam mitdenken.



## STEK Bern 2030 – Mobilität

Bern | Auftraggeber: Stadtplanungsamt Bern | Partner: berchtoldkras space&options | 2014

Grundlage des „Guten Lebens“ sind Nachbarschaften und Quartiere, deren Qualität sich in stadträumlicher, sozialer und funktionaler Hinsicht definiert. Die Mobilität nimmt dabei eine besondere Rolle ein und wurde folglich im Rahmen des Teilkonzepts zur Quartiersentwicklung des Stadtentwicklungskonzepts 2015 der Stadt Bern mitgedacht. Neben der Analyse der Rahmenbedingungen (z. B. Mobilitätsverhalten) wurde eine Mobilitätsstrategie im Rahmen der Zentren- und Quartiersentwicklung erarbeitet, die für konkrete funktionale Räume ausformuliert wurde. Den Schwerpunkt bildeten dabei Maßnahmen aus den Bereichen Radverkehr, Carsharing und Nahlogistik.

## Ideenwettbewerb B3 Südschnellweg Hannover

Hannover | Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr | 2016

Der 3,8 Kilometer lange und vierstreifige Streckenabschnitt der Bundesstraße 3 ist für den Großraum Hannover von großer verkehrlicher Bedeutung. Mit dem Erfordernis der Erneuerung ergab sich die Chance, die derzeitige Trassierung zu überprüfen und die Flächen einschließlich der angrenzenden Bereiche städtebaulich und freiraumplanerisch zu qualifizieren. Zudem ergaben sich aus der Aufrechterhaltung der Verkehrsführung während des Umbaus und der Führung durch ein Landschaftsschutzgebiet und ein unmittelbar angrenzendes innerstädtisches Gebiet zahlreiche komplexe Fragestellungen, die es in dem Ideenwettbewerb zu beantworten galt.

## Köln Rechtsrheinisch – Raumperspektive 2035

Köln | Auftraggeber: StadtUmland.NRW | 2016 – 2017 | 390.000 Einwohner im Projektgebiet

Die Metropolregion Köln/Bonn ist ein Raum mit hoher Komplexität, vielseitiger Dynamik und weitreichenden Verflechtungen. Um die bestehenden Wachstumsmuster vor dem Hintergrund der aktuellen Siedlungsentwicklungen in der Region zu reflektieren, hat ARGUS im Team mit dem Büro urbanista, der FH Nordwestschweiz und dem bureau für Raumentwicklung in einem mehrtägigen Workshop Ansätze für eine Zukunftsperspektive entwickelt. Zentrale Punkte des integrierten Siedlungsentwicklungskonzepts sind u. a. die Nutzung brachliegender Potenzialflächen mit höheren Dichten u. a. entlang der bestehenden ÖPNV-Infrastrukturen, um die wachsenden Verkehrsprobleme frühzeitig einzudämmen.

## Wettbewerb Bahnhofsvorplatz Mönchengladbach

Mönchengladbach | Auftraggeber: Projekt Mönchengladbach GmbH | 2016 – 2017

Gemeinsam mit den Architekten KBNK aus Hamburg und der Landschaftsarchitektin Birgit Hammer gewann ARGUS den städtebaulichen Wettbewerb zur Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und eines angrenzenden Grundstücks in Mönchengladbach.

Der Entwurf sieht neben einer Umgestaltung des Busbahnhofs einen Komplex aus vier Gebäudeblöcken vor, in denen Gastronomie, Geschäfte, Wohnungen und mehr vorgesehen sind. Der Schlüssel des Entwurfs liegt dabei in der Kleinteiligkeit der Gebäudestrukturen sowie in der guten städtebaulichen Integration des Busbahnhofs.

## KONZEPTIONELLE STUDIEN

### DIENSTLEISTUNGEN

- Machbarkeitsstudien
- Trendanalysen
- 3D-Modellierung
- Visualisierungen
- Bewegungsstromanalysen
- Standortbestimmungen von Mobilitätsdienstleistungen
- Dimensionierung von Verkehrsanlagen

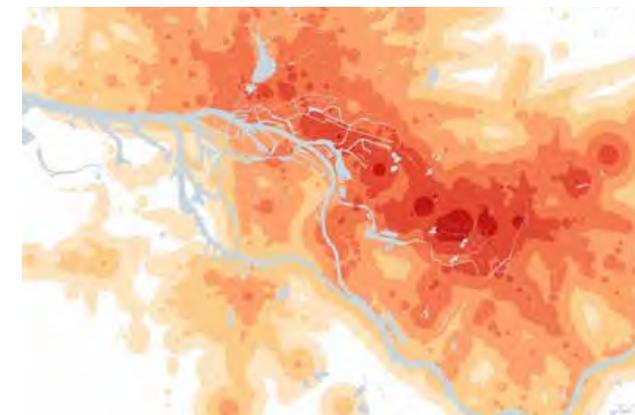
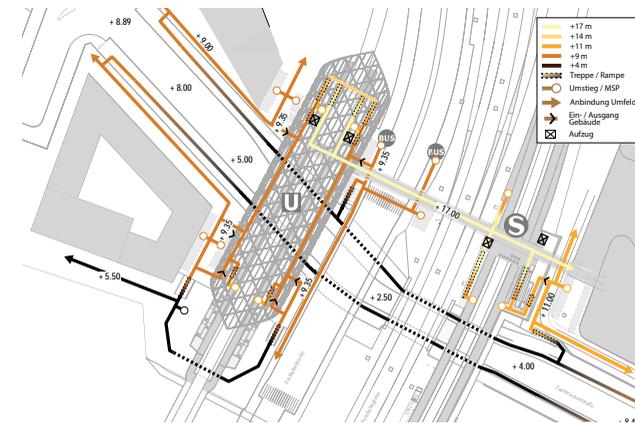
### AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksämter und ihre Fachämter
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- Daimler AG

Projekt- und Entscheidungsträger müssen eine Vielzahl von Rahmenbedingungen bei Entscheidungsfindungen berücksichtigen. Durch die Vielzahl der Abhängigkeiten, durch großen Zeitdruck und durch neue Trends wird dies zunehmend schwieriger. An dieser Stelle hat ARGUS in den vergangenen Jahren vermehrt Studien zur Sichtbarmachung der vielfältigen Aufgaben und Entwicklungen angefertigt, um unsere Auftraggeber bei Entscheidungsfindungsprozessen zu unterstützen.

Als unsere Aufgabe sehen wir es, Fragestellungen, Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen zu identifizieren und so herauszuarbeiten und zu überlagern, dass diese einen konstruktiven Diskurs ermöglichen. Die Ergebnisse sind hierbei so vielfältig wie die Aufgabenstellungen. Das Spektrum reicht von der Identifikation von Wegebeziehungen an ÖPNV-Knoten bis zu Machbarkeitsuntersuchungen mit vielen Variablen von Neubaugebieten.

**Unser Anliegen:** Zusammenhänge von Raum und Akteurskonstellationen zu begreifen und so rechtzeitig die richtigen Fragen zu identifizieren, die bisher noch nicht gestellt worden sind.



### Konzeptstudie U- und S-Bahn-Station Elbrücken Hamburg | Auftraggeber: Hafencity Hamburg GmbH | 2014 – 2016 | Prognose: 20.000 Nutzer/Tag

Im Rahmen der Weiterentwicklung der östlichen Hafencity / Baakenhafen und der städtebaulichen Entwicklung im Hamburger Osten sowie den damit verbundenen großflächigen Neubauvorhaben wird der ÖPNV-Knotenpunkt an den Elbrücken errichtet. In einer mehrschichtigen Konzeptstudie wurden die vielfältigen Aspekte und komplexen Wegebeziehungen rund um die Station dargestellt und näher beleuchtet. Ziel ist die Identifizierung und Kommunikation der Anforderungen unterschiedlicher Verkehrsträger in den parallel verlaufenden Planungs- und Baumaßnahmen.

### Veranstaltungskonzept Olympische Spiele auf dem Kleinen Grasbrook

#### Hamburg | Auftraggeber: Freie und Hansestadt Hamburg | 2015 | 180.000 Besucher/Tag

Auf Basis umfassender Simulationen und Berechnungen sind zunächst die verkehrlichen Anlagen zur Führung der Besucher dimensioniert worden. Mit konzeptionellen Entwürfen wurde aufgezeigt, wie die ohnehin zur Nachnutzung erforderlichen Bauwerke für den Kfz-Verkehr sowie der U-Bahn während der Spiele zur Führung der Besucherströme genutzt werden können. Neben den Verkehrsflächen auf dem Gelände wurden ebenso die Anbindungspunkte an das öffentliche Straßennetz unter Berücksichtigung erforderlicher Sicherheitsschleusen konzipiert.

### Machbarkeitsstudie Automatisiertes Fahren von Neufahrzeugen

#### Werksgelände Sindelfingen | Auftraggeber: Daimler AG | 2016 – 2017 | 1.800 Neu-Kfz/Tag

Die Daimler AG plant für ihren Standort Sindelfingen eine Optimierung des Werksbetriebs sowie die stärkere Fokussierung auf das Themenfeld Autonomes Fahren. Neufahrzeuge der S- und E-Klasse sollen aus ihrer Produktionshalle voll automatisiert zur Verladestation bzw. zum Kundenzentrum fahren. Ziel der Studie war die Konzipierung einer Trasse für diese Fahrzeuge unter Berücksichtigung möglicher Konflikte mit dem bestehenden Werksverkehr. Zur Umsetzung dieser Trasse wurde ein Baukastensystem entworfen, das unterschiedliche Gestaltungs- und Begrenzungselemente vorsah und jeweils mit Kosten hinterlegte.

### Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung Oberbillwerder Hamburg | Auftraggeberin: IBA Hamburg GmbH | 2017 | bis zu 10.000 WE und Gewerbe

Als eines der größten aktuellen Stadtentwicklungsvorhaben in Hamburg ist die Errichtung des neuen Quartiers Oberbillwerder im Bezirk Bergedorf geplant. Zur Vorbereitung eines Masterplans durch die IBA Hamburg GmbH wurde eine verkehrliche Machbarkeitsstudie erarbeitet. Im Ergebnis wurde die Notwendigkeit einer deutlichen Reduzierung entweder der geplanten Wohneinheiten oder des MIV-Anteils des neuen Quartiers deutlich. Um letzteres zu erreichen, wurden umfassende Vorschläge für ÖPNV, Fahrradverkehr und weitere Mobilitätsangebote (Carsharing, Mobilitätsstation) erarbeitet.

# MOBILITÄTSKONZEPTE

## DIENSTLEISTUNGEN

- Konzeptionelle Maßnahmenentwicklungen in den Bereichen ÖPNV, Radverkehr, Carsharing, Mobilitätsstationen und Elektromobilität
- Kommunikationskonzepte
- Standortanalysen
- Stellplatzkonzepte
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Onlinebefragungen
- Mobilitätsstrategien für Zentren- und Quartiersentwicklung
- Strategische Leitbilder für Regionen
- Wirkungsanalysen von Mobilitätskonzepten

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- Hafencity Hamburg GmbH
- Stadt Bern, Stadtplanungsamt

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- ABG Projektentwicklungs GmbH
- Axel Springer Services & Immobilien GmbH
- Beiersdorf AG
- Bremer Heimstiftung
- Daimler AG
- EGP – Gesellschaft für urbane Projektentwicklung mbH
- Hamburg Team – Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
- IKEA Verwaltungs-GmbH
- Investorengemeinschaft Mobilitätskonzept Mülheim-Süd GbR
- Nibelungen Wohnbau GmbH Braunschweig
- Philips GmbH
- WoBeGe – Wohnbauten- und Beteiligungsgesellschaft mbH
- Wohnungsverein Hamburg von 1902 eG

Für die Planung von Wohnquartieren, als betriebliches Mobilitätsmanagement oder im Rahmen von Regional- bzw. Stadtentwicklungskonzepten entwickelt ARGUS Mobilitätskonzepte, die die klassische Erschließungsplanung mit nachfrage-seitigen Maßnahmen erweitern. Ziel ist dabei, den Rad- und Fußverkehr sowie den ÖPNV und das Carsharing attraktiv zu gestalten und bewusst zu fördern. Vor dem Hintergrund derzeitiger Trendentwicklungen im Mobilitätsverhalten erscheint dies als sinnvolle und zukunftsorientierte Strategie.

Als wesentliche Bausteine eines Mobilitätskonzepts sind die ÖPNV-Erschließung, hochwertige Fahrradabstellanlagen sowie die Integration unterschiedlicher Dienstleistungen aus den Bereichen Carsharing, Bikesharing oder der Elektromobilität zu nennen. Die Umsetzung ist dabei stets mit Kommunikationsmaßnahmen verbunden, die die potenziellen Nutzer an das Konzept heranführen. Darüber hinaus steht ein Mobilitätskonzept häufig in Abhängigkeit zum Stellplatzkonzept, das sich durch reduzierte Stellplatzbedarfe auszeichnen kann.

**Unser Anliegen:** Voraussetzungen für eine neue Mobilität gestalten, die ein nachhaltiges Miteinander in den Städten ermöglicht.



## Mobilitätskonzept Pergolenviertel

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Hamburg-Nord | 2014–2015 | 1.400 WE

In direkter Nachbarschaft zum Hamburger Stadtpark entsteht das Pergolenviertel mit rund 1.400 Wohnungen (überwiegend für Familien; davon rund 60 Prozent öffentlich gefördert). Das Mobilitätskonzept wurde unter Einbeziehung der Hamburger Wohnungsmarktakeure erarbeitet und enthält ortsbezogene und umsetzungsorientierte Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Umweltverbunds. Neben Stationen für Carsharing und Bikesharing zeichnet sich das Konzept durch hochwertige Fahrradabstellanlagen aus. Ziel des Konzepts ist, den motorisierten Individualverkehr (ruhend und fließend) mit seinen Belastungen für das Quartier und die angrenzenden Stadtteile möglichst zu reduzieren.

## Nördliches Ringgebiet Braunschweig

Braunschweig | Auftraggeber: Nibelungen Wohnbau GmbH | 2014–2016 | 530 WE

Das Areal bietet mit seiner Nähe zum Stadtzentrum und zur Universität großes Potenzial für eine innovative Mobilitätsplanung. Neben der Erschließungsplanung wurden von ARGUS diverse Bausteine konzipiert – abgebildet in der Anlage des Bebauungsplans –, die von den Bauherren umgesetzt werden können, um die Anzahl an Stellplätzen zu reduzieren. Wesentliche Maßnahmen sind dabei die Radverkehrsförderung, Carsharing, umfassende Kommunikationsmaßnahmen sowie die Einrichtung einer Mobilitätsstation. Zudem wurde ein baufeldbezogenes Konzept im Rahmen der Bauanträge erarbeitet.

## Mobilitätskonzept IKEA Altona

Hamburg | Auftraggeber: IKEA Verwaltungs-GmbH 2013–2014 | 10.000 Kunden/Tag

Das Einrichtungshaus ist die weltweit erste Filiale in einer Fußgängerzone. Um die negativen Auswirkungen auf das Umfeld in puncto Verkehrsaufkommen möglichst gering zu halten und das Standortpotenzial zu nutzen, wurden mit dem Mobilitätskonzept Maßnahmen zur Förderung des Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehrs angestrebt. Entstanden sind Transportdienstleistungen, wie der Verleih von Lastenrädern, und ein umfassendes Kommunikationskonzept. Der Anteil der Kunden, die das Einrichtungshaus mit dem Pkw besuchen (MIV-Anteil) liegt bei lediglich 20 bis 25 Prozent. 2015 ist das Mobilitätskonzept mit dem Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr ausgezeichnet worden.

## Mobilitätsmanagement Beiersdorf

Hamburg | Auftraggeber: Beiersdorf AG Corporate Real Estate Management | 2014–2017 | 3.200 Beschäftigte

Die geplante Umstrukturierung des Hauptsitzes der Beiersdorf AG in Hamburg-Eimsbüttel bot sich als Anlass, die stetige Förderung einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität mit konkreten Untersuchungen und Maßnahmen zu formalisieren. Auf Grundlage von Analysen und Befragungen entstanden Maßnahmenansätze, von denen einige unmittelbar nach der Konzeptbearbeitung umgesetzt wurden, darunter z. B. eine StadtRAD-Station (in Kooperation mit dem benachbarten Unternehmen NXP Semiconductors Germany GmbH), Carsharing-Stellplätze mit entsprechenden Registrierungsaktionen und Kommunikationsmaßnahmen.

# VERKEHRSUNTERSUCHUNGEN

## DIENSTLEISTUNGEN

- Verkehrsprognosen: Abschätzung des Modal-Splits und des motorisierten Verkehrsaufkommens von Neubauvorhaben
- Verkehrsumlegungsberechnungen
- Beurteilung von Nachfragespitzen unterschiedlicher Nutzergruppen
- Leistungsfähigkeitsnachweise
- Empfehlung von Handlungsansätzen

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- Internationale Gartenschau Hamburg Igs 2013 GmbH
- Hansestadt Stade
- Gemeinde Halstenbek
- Kreis Herzogtum Lauenburg
- Stadt Quickborn

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

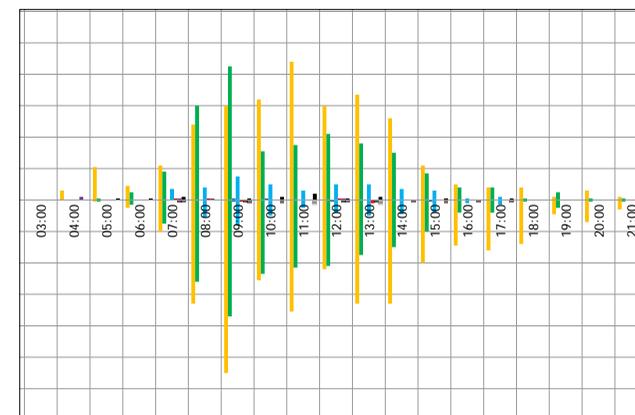
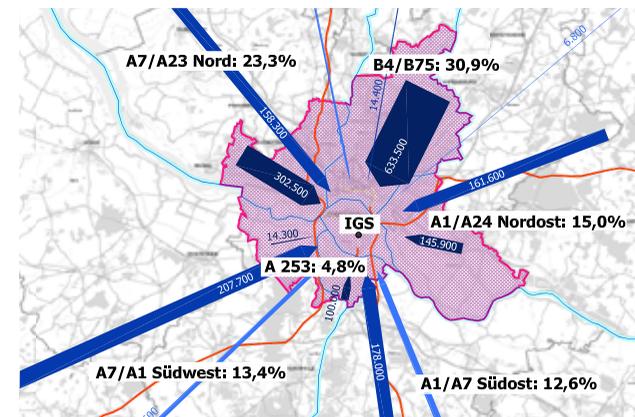
- Bäderland Hamburg GmbH
- Beiersdorf AG
- FKP Scorpio Konzertproduktionen GmbH
- Flughafen Hamburg GmbH
- Grimm & Michahelles GmbH
- IKEA Verwaltungs-GmbH
- Koelnmesse GmbH
- n2parking GmbH
- Otto Wulff Projektentwicklung GmbH
- PGH Planungsgesellschaft Holzbau mbH
- Semmelhaack Wohnungsunternehmen
- Takeda GmbH
- Unibail Rodamco Group

Verkehrsuntersuchungen sind die Basis jeder städtebaulichen Planung. Bevor bauliche Maßnahmen ergriffen werden können, muss die gegenwärtige sowie die zukünftig zu erwartende Verkehrssituation ermittelt werden. Ziel ist es dabei, die verkehrlichen Auswirkungen der neuen Nutzungen darzustellen, die verkehrliche Machbarkeit des Bauvorhabens nachzuweisen und ggf. erforderliche Handlungskonzepte abzuleiten.

Hierzu werden mithilfe von Planungsunterlagen und Materialien zu den örtlichen Verkehrsverhältnissen sowie von Ortsbegehungen Grundlagen ermittelt. Anschließend wird das Erfordernis und der Umfang von Verkehrserhebungen festgelegt und diese nachfolgend durchgeführt.

Anhand diverser Studien und Kennzahlen, verschiedener Softwarelösungen und unserer langjährigen Erfahrung können plausible Prognosen des zukünftigen Verkehrsaufkommens erstellt werden, das sich mit der Realisierung des untersuchten Vorhabens voraussichtlich einstellen wird. Diese Daten bilden die Grundlage für darauf aufbauende Konzepte, einschließlich erforderlicher signaltechnischer, baulicher, organisatorischer oder nachfrageseitiger Maßnahmen.

**Unser Anliegen:** Die verkehrliche Machbarkeit von geplanten Bauvorhaben wird geprüft und entsprechend nachgewiesen.



## Konzept für Großevents: Internationale Gartenschau Hamburg Igs 2013

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Internationale Gartenschau Hamburg Igs 2013 GmbH | 2008 – 2013 | 100 ha Gartenschau

Mit über 100 Hektar Naherholungsfläche war die internationale Gartenschau als größtes zusammenhängendes Vorhaben auf der Elbinsel Wilhelmsburg Schlüsselprojekt für stadtentwicklungspolitische Bestrebungen wie den „Sprung über die Elbe“. Deshalb galt es, das Verkehrskonzept der IGS möglichst nachhaltig, leistungsfähig und verträglich zu gestalten. Hier konnte die Verkehrsuntersuchung erste wichtige Rahmenbedingungen setzen.

## Konzepte für Einkaufszentren: IKEA Altona

Hamburg | Auftraggeber: IKEA Verwaltungs-GmbH | 2009 – 2010 | Pkw-MIV Anteil 20% statt 80%

Für den ersten IKEA-Standort in einer Fußgängerzone sollten bei einer Verkaufsfläche von 20.000 Quadratmetern ca. 750 Stellplätze entstehen. Um eine möglichst konfliktarme Erschließung sicherzustellen, wurde die Abwickelbarkeit der Prognoseverkehre im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft.

Aufgrund der innerstädtischen Lage sollten mithilfe eines nachfrageorientierten Mobilitätskonzepts vor allem Kunden angesprochen werden, die mit dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrrad oder zu Fuß anreisen. Das Aufkommen der Neuverkehre war aufgrund fehlender Erfahrungswerte essenzieller Bestandteil der Untersuchung.

## Stadtentwicklung: Wedel Nord

Wedel, Schleswig-Holstein | Auftraggeber: Semmelhaack Wohnungsunternehmen | 2015 – 2016 | 1.000 WE

Für die Entwicklung des Wohnbaugebietes „Wedel Nord“ mit etwa 1.000 geplanten Wohneinheiten prüfte ARGUS im Rahmen der Wettbewerbsausschreibung, ob der neu entstehende Verkehr im umliegenden Straßennetz verträglich abgewickelt werden kann. Da die Sorge bestand, dass der motorisierte Neuverkehr hauptsächlich durch den Altstadtbereich fließen würde, wurden acht Erschließungsvarianten hinsichtlich ihrer verkehrlichen Folgen in einem weiten Umfeld und ihrer Kompatibilität mit dem städtebaulichen Entwurf geprüft.

## Sondernutzungen: Kreuzfahrtterminal

Hamburg | Auftraggeber: Hafencity GmbH | 2015 | Liegeplatz für Queen Mary 2

Um eine effiziente Abwicklung der Verkehrsabläufe und Flächenbedarfe auf dem Kreuzfahrtterminal der Hafencity zu gestalten, wurden die ein- und ausfahrenden Verkehre an den Zufahrten zum Terminal während des Besuchs von Kreuzfahrtschiffen erhoben. Darüber hinaus sind die wesentlichen Abfertigungsprozesse und Verkehrsabläufe auf der Landseite des Terminals sowie auf der Pier beobachtet und für zukünftige Planungen aufbereitet worden. Unmittelbar profitiert hat neben der Planung von Provisorien während der Bauphase auch die Neuplanung des Kreuzfahrtterminals im südlichen Überseequartier.

# ERSCHLIESSUNGSKONZEPTE

## DIENSTLEISTUNGEN

- Verkehrskonzeptionelle Beratung im Rahmen von städtebaulichen Wettbewerben, Rahmenplänen, Bebauungsplänen oder Funktionsplänen
- Verkehrsträgerübergreifende Erschließungskonzepte
- Stellplatz- und Parkraumkonzepte sowie Ermittlung von Stellplatzbedarfen
- Beratung für Anlieferungskonzepte

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- Internationale Gartenschau Hamburg igs 2013 GmbH
- Stadt Geesthacht
- Stadt Köln
- Stadt Münster
- Stadt München
- Stadt Norderstedt
- Stadt Wedel

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Bremer Heimstiftung
- Flughafen Hamburg GmbH
- Hamburg Team – Gesellschaft für Projektentwicklung mbH
- HANSA Baugenossenschaft eG
- Köhler & von Bargen Immobilien OHG
- Quantum Projektentwicklung GmbH

Erschließungskonzepte sind neben dem Städtebau und der Freiraumplanung die wichtigste Komponente im Rahmen von städtebaulichen Planungen. Dabei gilt es, ein möglichst effizientes Straßen- und Wegenetz abzubilden, das alle Verkehrsträger sowie die unterschiedlichen Nutzungsansprüche berücksichtigt. Beispielhaft sind folgende Inhalte zu nennen: Kfz-Verkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Parken, Liefern, Feuerwehr, Müllentsorgung oder Aufenthaltsfunktionen. Schwerpunkte der Konzeption bilden die Hierarchisierung des Straßennetzes sowie der Entwurf von Straßenquerschnitten. Im Ergebnis können Aussagen über die erforderlichen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen getroffen werden.

Die Beratungsleistungen können sowohl übergreifend als auch zu speziellen Fragestellungen erfolgen. Beispielhaft sind hierbei Stellplatz- und Parkraumkonzepte, Anlieferungskonzepte oder das Herausfiltern geeigneter Lagen für Grundstückszufahrten zu nennen.

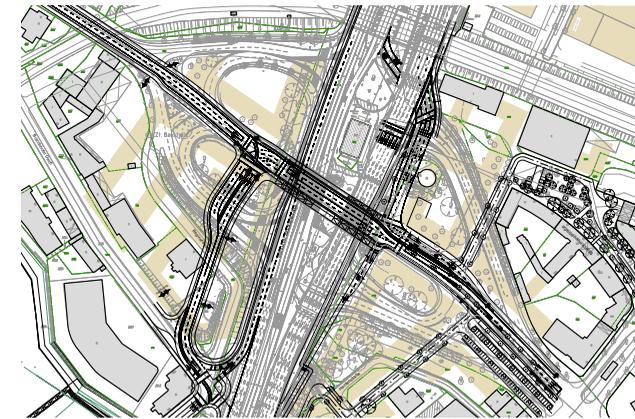
In Verknüpfung mit den Fachbereichen Verkehrsmodelle und GIS sowie Verkehrstechnik können die Erschließungskonzepte modelliert, simuliert und entsprechend geprüft werden.

**Unser Anliegen:** Eine sinnvolle Integration des Neuen in die bestehende Stadt.



**Masterplan Olympische Spiele 2024**  
Hamburg | Auftraggeber: Hafencity Hamburg GmbH, FHH – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen | 2015 | 80ha

In einem internationalen Team hat ARGUS die Erschließungskonzeption für das zentrale Gelände der Olympischen Spiele 2024 entwickelt. Hierfür wurden die Prognosen für alle relevanten Verkehrsträger abgeschätzt und die erforderlichen Verkehrsanlagen bemessen. Neben der Ver- und Entsorgungskonzeption wurde die Führung von bis zu 100.000 Besucherinnen und Besuchern modelliert. Als besonders wichtig wurde die Nachnutzung der Infrastruktur eingeschätzt, um damit eine nachhaltige Stadtentwicklung stärken zu können. Alle Arbeitsergebnisse sind in großen öffentlichen Veranstaltungen sowie in den Medien vorgestellt worden.



**Rothenburgsort West, Hamburg**  
Hamburg | Auftraggeber: FHH – Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung Hamburg-Mitte, Billebogen Entwicklungsgesellschaft | 2010–2017 | 130.000 Kfz/24h

Um in dem stark durch Straßeninfrastruktur geprägten Westen Rothenburgsorts Räume für einen zukunftsfähigen Städtebau zu ermöglichen, war die Machbarkeit der Reduzierung der bestehenden Infrastruktur zu prüfen. Nach einer Modellierung des Verkehrsaufkommens wurden die Anforderungen an die Straßeninfrastruktur festgelegt und in Form eines Vorplanungskonzepts ausformuliert. Darüber hinaus wurden Fragestellungen zur Steuerung der Lichtsignalanlagen, der Leistungsfähigkeit der Anschlüsse an die Billhorner Brückenstraße, die eine der höchstbelasteten Straßen Hamburgs darstellt, sowie zur Führung des Bus-, Rad- und Fußverkehrs beantwortet.



**Bebauungsplan Ottensen 66+67**  
Hamburg | Auftraggeber: Quantum Immobilien AG, Rheinmetall AG | 2014–2016 | drei städtebauliche Projekte auf einem Areal

Für das 3,6 Hektar große Industriegelände der früheren Kolbenschmidt AG wurde von der Rheinmetall Immobilien GmbH in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Altona ein zweistufiger städtebaulicher Wettbewerb ausgeschrieben. Ziel des Wettbewerbs war es, ein „nachhaltiges und stadtteilverträgliches städtebauliches Konzept“ mit kompakten Stadtnutzungen zu entwerfen. Im Zuge der Umnutzung von einer gewerblichen zu einer Mischung aus überwiegend Wohn- sowie Gewerbenutzung hat ARGUS die verkehrliche Stellungnahme des zukünftigen Verkehrsaufkommens des Bebauungsplans übernommen.



**Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 66 Röttiger Kaserne**  
Hamburg | Auftraggeber: IBA Hamburg GmbH | 2015–2019 | 800 WE

Auf dem etwa 52 Hektar großen ehemaligen Gelände der Röttiger Kaserne in Neugraben-Fischbek soll durch die IBA Hamburg GmbH ein neues Wohngebiet mit ca. 800 Wohneinheiten realisiert werden. Die ehemalige ringförmige Panzerstraße wird als historisches Element zur Hauptschließung des Gebiets wiederaufgenommen. Der umfangreiche Baumbestand, die Topografie des Geländes sowie die geplante offene Entwässerung stellten besondere Anforderungen an die Planung.

# PARKIERUNGSANLAGEN

## DIENSTLEISTUNGEN

- Prüfung und Entwurf von Parkierungsanlagen
- Groß- und kleinräumige Parkraumkonzepte
- Markierungs- und Beschilderungskonzepte
- Konzepte für Parkraumsysteme
- Untersuchung von Instrumenten zur Parkraumbewirtschaftung und ihrer Wirksamkeit
- Analyse und Auswertung von Parkraumerhebungen und Befragungen (Nutzergruppen, Identifizierung von angebots- und nachfrageseitigen Problemfeldern)
- Herleitung von Stellplatzbedarfen gemäß Richtlinien sowie Lage und Struktur

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Amt für Verkehr und Straßenwesen
- Kreis Herzogtum Lauenburg, Fachdienst Gebäudemanagement
- Klinikum Bad Hersfeld GmbH

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- WfB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH
- Flughafen Hamburg GmbH
- Richard Ditting GmbH & Co. KG
- Quantum Immobilien AG Hamburg

Das Abstellen von Fahrzeugen stellt eine der größten Herausforderungen für die Planung dar. Was unterscheidet eine gute Parkierungsanlage von einer weniger guten? Anfahrbarkeit sowie konfliktarme Verkehrsströme sind wichtig. Zudem geht es dabei maßgeblich darum, die Aspekte der Wirtschaftlichkeit, der Gestaltung, der funktionalen städtebaulichen Integration und Akteurs-Fragestellungen stets im Blick zu haben.

ARGUS zeichnet sich durch langjährige Erfahrungen auf unterschiedlichen Ebenen der Planung aus. Strategische Leitlinien für den Parkraumbedarf, Parkraumkonzepte auf Stadtteil-ebene und die Analyse von komplexen Verkehrsführungen u. a. auf Betriebsgeländen gehören genauso zum Leistungsspektrum wie die Beratung bei konkreten Parkhausplanungen sowie die detaillierte Prüfung von Tiefgaragenplanungen. Hier kann beispielsweise mittels digitaler Befahrungen mit Softwarelösungen wie „RZI Schleppkurve“ oder „AutoTURN“ frühzeitig auf problematische Stellen an Rampen, Fahrgassen, Bögen sowie Ein- und Ausfahrtsbereichen hingewiesen werden.

Darüber hinaus versteht sich ARGUS mehr als ein verlässlicher Planungspartner, der kooperativ und kreativ an Lösungen für die komplexen Fragestellungen an einer gemeinsamen Idee mitarbeitet, und weniger als ein Fachexperte, der nur auf Probleme hinweist.

**Unser Anliegen:** Gut organisierte und wirtschaftliche Parkierungsanlagen, die sich städtebaulich gut integrieren und effizient zu nutzen sind.



## Parkraumuntersuchung Bremen-Überseestadt Bremen | Auftraggeber: WfB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH | 2013–2014 | 300 ha Projektgebiet

Die Bremer Überseestadt stellt mit ca. 300 Hektar Fläche ein gesamtstädtisch bedeutsames Nachnutzungsprojekt ehemaliger Hafenanlagen dar. ARGUS wurde mit der Durchführung einer Parkraumuntersuchung beauftragt, um die im Quartier sichtbaren Parkraumkonflikte aufzuarbeiten und Lösungsansätze zu entwickeln. Hierzu wurde nach einer Kartierung des Stellplatzangebots eine Parkdauererhebung durchgeführt. Daten zum Mobilitätsverhalten lieferte eine Onlineumfrage. Den Abschluss der Untersuchung bildeten Prognoseberechnungen der weiteren Quartiersentwicklung und entsprechende Empfehlungen zur Steuerung.



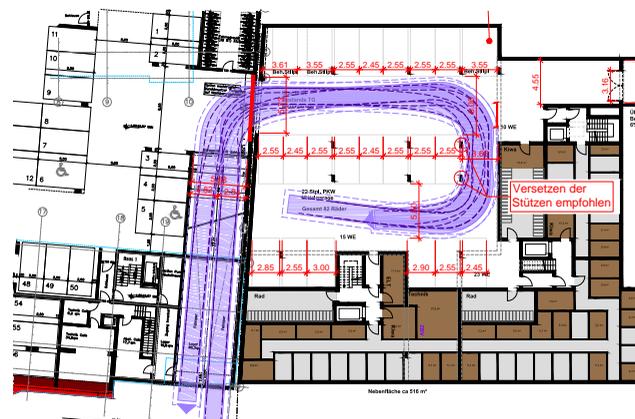
## Parkhaus am Flughafen Hamburg P1 / Kleine Mandel Hamburg | Auftraggeber: Flughafen Hamburg GmbH | Projektpartner: Riegler Riewe Architekten | 2013–2014 | 2.800 Stellplätze

Die „Kleine Mandel“ ist eine Großgarage für ca. 2.800 Fahrzeuge auf 6 Ebenen, die sich im Zentralbereich des Hamburger Flughafens befindet. Wesentliche Entwurfsparameter waren die typologischen Rahmenbedingungen und die architektonische Ausbildung als markanter Solitär. Die Erschließung des Parkhauses erfolgt über zwei innenliegende Spindelrampen, getrennt für ein- und ausfahrende Fahrzeuge. Die beiden Spindeln ermöglichen eine zügige und leistungsgerechte Erschließung der einzelnen Parkebenen. Das Gebäude wurde mit dem „best architects 16 award“ in der Kategorie Infrastrukturbauten ausgezeichnet.



## VU Klinikum Bad Hersfeld Bad Hersfeld | Auftraggeber: Klinikum Bad Hersfeld GmbH | 2012–2013 | 600 Betten im Klinikum

Das Klinikum Bad Hersfeld plante zur Entlastung des umliegenden Wohngebiets den Neubau eines Parkhauses auf dem Klinikgelände. Zur Ermittlung des Stellplatzbedarfs war es erforderlich, die Parkvorgänge im Umfeld räumlich und zeitlich differenziert zu erheben und einzelnen Nutzergruppen zuzuordnen. Hierzu wurde eine kennzeichenbasierte Parkraumerhebung durchgeführt und ausgewertet. Zudem wurde der Stellplatzbedarf eines Erweiterungsvorhabens des Klinikums prognostiziert sowie Wechselwirkungen des neuen Parkhauses zu einem bestehenden Parkplatz unter Berücksichtigung verschiedener Parkgebühr-Tarifstrukturen untersucht.



## Tiefgaragenprüfung Behringstraße Hamburg | Auftraggeber: Richard Ditting GmbH & Co. KG | 2015 | Ergänzung um 22 Pkw-Stellplätze

In der Behringstraße in Hamburg war die Nachverdichtung von zwei bestehenden Tiefgaragen mit einer weiteren geplant, die beide miteinander verbinden sollte. ARGUS wurde damit beauftragt, die Tiefgarage auf ihre Befahrbarkeit und Genehmigungsfähigkeit zu prüfen. Hierfür wurde die Anordnung der Stellplätze fahrgeometrisch untersucht sowie die lichte Höhe der neuen Rampe geprüft. Auf Basis gültiger Richtlinien konnten so Verbesserungsvorschläge für die Funktionalität und die Genehmigungsfähigkeit erarbeitet und mit der zuständigen Architektin abgestimmt werden.

## RADVERKEHR

### DIENSTLEISTUNGEN

- Bestandsaufnahmen
- Durchführung von Onlinebeteiligungen
- Auswertung und Analyse georeferenzierter Daten
- Netzentwicklung
- Maßnahmenempfehlungen

### ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

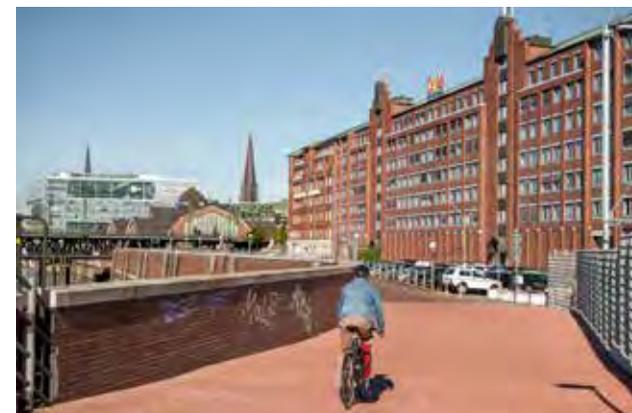
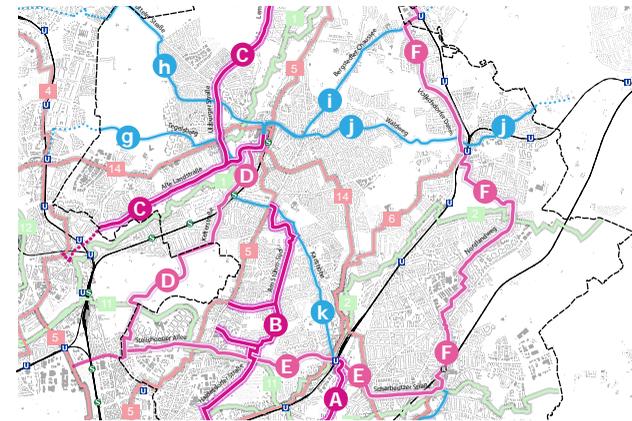
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- HafenCity Hamburg GmbH
- Internationale Gartenschau Hamburg igs 2013 GmbH
- Stadt Mölln
- Stadt Wedel

Ein Fahrrad hat viele Nutzungsmöglichkeiten, denen die Straßen Deutschlands gerecht werden müssen: Ob als Verkehrsmittel, als Sportgerät oder als Fortbewegungsmittel in der Freizeit – das Fahrrad ist längst nicht mehr aus unseren Städten wegzudenken und wird deshalb in der Planung zunehmend stärker berücksichtigt.

Als Stadt- und Verkehrsplaner haben wir dem Radverkehr in unseren zukunftsorientierten Verkehrskonzepten längst eine Schlüsselrolle zugesprochen. So erarbeiten wir innovative Konzepte zur Umgestaltung bestehender Strukturen und Straßen, in denen von Fahrradabstellanlagen über Bike-sharing- und Mobilitätsservicestationen bis hin zu urbanen Lieferkonzepten alle für die Zukunft relevanten Elemente des Radverkehrs integriert werden. In einigen Fällen lösen unbefriedigende Nutzungsmöglichkeiten größerer Knotenpunkte eine grundlegende Untersuchung solcher Verkehrsräume aus.

Nach der Ermittlung des Bedarfs durch umfassende Analysen entwickeln wir Lösungsvorschläge, welche die Radverkehrsqualität und auch das Miteinander mit anderen Verkehrsteilnehmern deutlich verbessern. Dabei streben wir beispielsweise stets nach einem geradlinigen und einfach erkennbaren Streckenverlauf, sodass das Fahren so schnell, sicher und angenehm wie möglich wird. Unser Ziel ist es, Radrouten so zu gestalten, dass mittelfristig ein dichtes, qualitativ hochwertiges und an die Nachfrage angepasstes Radverkehrsnetz entsteht.

**Unser Anliegen:** Vorausschauend in die Stadtentwicklung einbringen, dass die Förderung des Radverkehrs in den kommenden Jahrzehnten für die Lebensqualität in Großstädten maßgeblich sein wird.



### Bezirkliches Radverkehrskonzept Wandsbek

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Wandsbek – Fachamt Management des öffentlichen Raumes | 2014 – 2016 | Radnetzentwicklung für mehr als 400.000 EW  
Kern des Radverkehrskonzepts für den Bezirk Wandsbek war die Entwicklung eines bezirklichen Radverkehrsnetzes, das auch auf die gesamtstädtische Veloroutenplanung reagiert. Aufbauend auf den Ergebnissen einer Onlinebeteiligungsplattform sowie einer Unfall- und Siedlungsstrukturanalyse wurden wichtige Korridore identifiziert, die eine übergeordnete Bedeutung für Radfahrende haben. Innerhalb dieser sind geeignete Routenoptionen erarbeitet und vergleichend geprüft worden. So wurden schließlich für drei Bezirksrouten Vorplanungskonzepte sowie Anpassungsvorschläge für die Velorouten und Hinweise zur Wegweisung ausgearbeitet.

### Planung der bezirklichen Radrouten A + H in Altona

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Altona – Fachamt Management des öffentlichen Raumes | seit 2014 | Bezirksradrouten als zweite Netzebene in Hamburg  
Auf der Basis des bezirklichen Radverkehrsnetzes wurden in verschiedenen Beteiligungsformaten Bezirksrouten identifiziert, die eine prioritäre Bedeutung für den Radverkehr innerhalb Altonas haben. Für diese Routen wurden nach Abschnitten und Knotenpunkten getrennt Gestaltungsvorschläge zur Führung des Radverkehrs und ggf. auch zur Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs entwickelt. Im Idealfall entstehen durchgängig gut befahrbare, selbsterklärende Radrouten, die sich reibungslos in das städtische Umfeld einfügen und eng mit diesem verflochten sind.

### Planung der Alster-Fahrradachsen

Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | seit 2013 | Hamburgs am stärksten befahrene Radfahrstrecke  
Die Radverkehrsbedingungen rund um die Alster haben eine herausragende Bedeutung für Radfahrende in Hamburg. In mehreren Planungsphasen wurde von einer Machbarkeitsstudie ausgehend über eine Vorplanung bis hin zur Ausführung ein Konzept ausgearbeitet und zwischenzeitlich teilweise verwirklicht. Eine zwischengeschaltete Evaluation der ersten Realisierungsstufe einschließlich nachsteuernder Maßnahmen ergänzt die planerischen Aktivitäten. U. a. auf Fahrradstraßen wird Radlern ein schnelles, selten unterbrochenes Fortkommen ermöglicht. Gleichzeitig wird das Flanieren oder Joggen rund um die Alster weniger konfliktreich.

### Geh- und Radweg am Oberhafen

Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG – Geschäftsbereich Gewässer und Hochwasserschutz | 2012 – 2014 | höchster Radverkehrsstandard in Innenstadtnähe  
Statt über die vom motorisierten Verkehr belastete Amsinckstraße sollte den östlichen Stadtteilen Hamburgs die Möglichkeit gegeben werden, über einen attraktiven Fuß- und Radweg durch den Oberhafen in die Innenstadt zu gelangen. Gegenstand der Planung war eine 1,2 Kilometer lange Geh- und Radwegverbindung am Oberhafen entlang, von der Brandofer Schleuse bis zum östlichen Ende des Stadtdeichs. Der Geh- und Radweg verläuft über die fertiggestellten Hochwasserschutzanlagen am Großmarkt und am Stadtdeich und lässt dabei freie Sicht auf das Wasser sowie auf die HafenCity.

## VERKEHRSMODELLE UND GIS (GEOINFORMATIONSSYSTEME)

### DIENSTLEISTUNGEN

- Studien zur Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl
- Kartierungen
- Verwaltung und Auswertung von Geodatenbanken
- Planung, Durchführung und Auswertung von Haushaltsbefragungen, Nutzerbefragungen, Besucherbefragungen – on-site und online
- Entwicklung von Discrete-Choice Modellen auf Grundlage von stated / revealed preference Befragungsdaten
- Aufbau von Verkehrsnetz- und Verkehrsnachfragemodellen
- Aufbau, Kalibrierung und Validierung multimodaler Visum-, Visem- und EVA-Modelle
- Aufbau von Verkehrsnachfragemodellen einschließlich Parameterschätzung
- Verkehrsprognosen
- Wirkungsabschätzung für geplante Infrastruktur
- Wirkungsabschätzung für Verkehrsbeschränkungen (z. B. im Rahmen der Baustellenkoordinierung)
- Verkehrsfolgeabschätzungen Luft / Lärm
- Entwicklung von WebGIS / Online-Beteiligungsplattformen
- Markt- und Standortanalysen (z. B. E-Ladeinfrastruktur)

### ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- Hamburg Port Authority (HPA)
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin
- Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement
- Kreis Herzogtum Lauenburg
- Landkreis Stade, Stadt Ahlen, Stadt Ahrensburg, Stadt Elmshorn, Stadt Göttingen, Stadt Itzehoe, Stadt Kiel, Stadt Potsdam, Stadt Quickborn, Stadt Wedel, Stadt Witzhenhausen

### PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)
- Drees & Sommer Projektmanagement und bautechnische Beratung GmbH
- Flughafen Hamburg GmbH
- Hafencity Hamburg GmbH
- Internationale Gartenschau Hamburg igs 2013 GmbH
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- SHP Ingenieure
- Stadtwerke Rostock AG
- Tegel Projekt GmbH
- WfB Wirtschaftsförderung Bremen GmbH

Verkehrsmodelle beschreiben regionale Verkehrsströme. Geoinformationssysteme dienen der Erfassung, Verwaltung und Auswertung der dafür erforderlichen Daten. Im Fachbereich Modelle & GIS werden die dafür notwendigen Kompetenzen gebündelt. Hier laufen anspruchsvolle raumbezogene Untersuchungen bei ARGUS zusammen – seien es großräumige Verkehrsprognosen, die Visualisierung raumbezogener Daten oder Potenzial- und Erreichbarkeitsanalysen. Dabei bearbeiten wir mit GIS auch ein breites Anwendungsfeld verkehrs- und raumplanerischer Projekte abseits der Verkehrsnachfragemodellierung.

Die Verwendung spezialisierter leistungsfähiger Verkehrsplanungsprogramme – wie PTV Visum/Visem – in Verbindung mit Open-Source-Software – wie QGIS oder PostGIS – und der intensive Gebrauch von eigens entwickelten Bearbeitungsroutinen in Python, SQL und Visual Basic garantieren eine effiziente, reproduzier- und portierbare Erstellung individueller Prognosemodelle und Verkehrsstudien.

**Unser Anliegen:** Mithilfe modernster Techniken und Big Data die richtigen Entscheidungen treffen können.



### Verkehrsmodell Göttingen

Göttingen | Auftraggeber: Stadt Göttingen, FD Stadt- und Verkehrsplanung | 2012–2013 |

### Aufbau Verkehrsnachfragemodell

Die Stadt Göttingen möchte bis 2050 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen um annähernd 100 Prozent reduzieren. Der Klimaschutz ist das Leitthema des „Klimaplan Verkehrsentwicklung“, der die dafür im Verkehrsbereich notwendigen Maßnahmen aufzeigen soll. Für die Beurteilung entsprechender Maßnahmen hat ARGUS ein multimodales, prognosefähiges Verkehrsnachfragemodell aufgebaut. Die Wirksamkeit verschiedener Aktionspakete wurde mit dem HBEFA-Modul in Visum quantifiziert.



### Verkehrsmodell Luftreinhalteplan Hamburg

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und Amt für Verkehr und Straßenwesen | 2015–2017 | Prognose Szenarien der Verkehrsnachfrage

ARGUS entwickelte ein Verkehrsmodell für den 2012 fortgeschriebenen Luftreinhalteplan. Als Grundlage diente dabei ein aus 3.000 Zählstellen kalibriertes Analysemodell. Es wurden Wirkungsabschätzungen für Maßnahmenpakete zum ÖPNV und Radverkehr, zum Thema Intermodalität und Mobilitätsmanagement sowie Verkehrsmanagement und Hafenlogistik erstellt und zahlreiche lokale Maßnahmen zur Dämpfung örtlicher Grenzwertüberschreitungen untersucht. Insgesamt wurden über 50 Szenarien berechnet.



### Parkraum GIS FHH

Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2014–2015 | 82.000 Parkstände

Die Stadt Hamburg betreibt ein Parkraum-GIS, in dem die Stellplätze des zentralen Stadtgebiets verwaltet werden. ARGUS wurde mit der Aktualisierung und Erweiterung dieses Datenbestands beauftragt. Hierzu wurden den externen Urhebern der Daten automatisiert erstellte Erhebungskarten zur Verfügung gestellt sowie eine Schulung der Erheber im Umgang mit QGIS durchgeführt. Die Zusammenführung, Kontrolle und Verwaltung der Daten erfolgte in einer zentralen PostGIS-Datenbank, welche in das Parkraum-GIS des Landesbetriebs Verkehr Hamburg überführt wurde.



### E-Ladeinfrastruktur

Hamburg | Auftraggeber: FHH – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation | 2014–2017 |

### Standortpotenzialanalyse

Der Masterplan Ladeinfrastruktur der Freien und Hansestadt Hamburg sieht einen bedarfsgerechten Ausbau der E-Ladeinfrastruktur auf Basis der in Hamburg erwarteten Zahl an E-Autos vor. Zu den bereits bestehenden 138 sollten weitere 600 Ladepunkte neu aufgebaut werden. ARGUS wurde mit der Identifikation und Erhebung möglicher Standorte beauftragt. Aus einem mehrstufigen Analyseverfahren wurden Kriterien für optimale Standorte abgeleitet und diese über Geoinformationen auf das Stadtgebiet projiziert. Eine Webseite zur Erfassung und Dokumentation der Standort-Optionen ermöglichte mittels Karten- und Listenansichten ein effizientes Verwalten durch alle Projektbeteiligten.

# VERKEHRSSIMULATION

## DIENSTLEISTUNGEN

- Verkehrssimulationen
- Fahrgastsimulationen
- Verkehrszählungen
- Bestandsaufnahmen
- Maßnahmenempfehlungen
- Variantengegenüberstellungen

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)
- HafenCity Hamburg GmbH
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Beiersdorf AG
- Entwicklungsträger Potsdam GmbH
- Flughafen Berlin Brandenburg GmbH

Um die Zukunft von bestimmten Verkehrsabschnitten prognostizieren zu können, werden in der Verkehrsplanung häufig Verkehrssimulationen oder auch Verkehrsflusssimulationen durchgeführt. Diese sind vor allem an Punkten sinnvoll, an denen das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) rechnerisch an seine Grenzen kommt.

So können funktionierende Verkehrsknotenpunkte, multimodale Systeme, effiziente Netze des öffentlichen Verkehrs und ihre Umsteigepunkte und vieles mehr entworfen werden. Das Programm, das dabei zum Einsatz kommt ist „VISSIM“ (PTV) – ein diskretes, stochastisches, zeitschrittorientiertes, mikroskopisches Verkehrsflussmodell, das detaillierte Prognoseverkehre für alle Verkehrsteilnehmer darstellt – ob Fuß-, Rad- oder motorisierter Verkehr.

**Unser Anliegen:** Durch modernste Techniken Variantenabwägungen aufzuzeigen und komplexe Verkehrssituationen, auch für Nicht-Fachleute, anschaulich darzustellen.



## Erschließung Quartier Krampnitz

Potsdam, Brandenburg | Auftraggeber: Entwicklungsträger Potsdam GmbH | 2015–2016 | 1.800 Kfz/h

Auf einem ehemaligen Kasernengelände in Potsdam soll ein neues Quartier entwickelt werden. Um es optimal in das bestehende Verkehrsnetz einbinden zu können, wurden diverse Verkehrssimulationen durchgeführt, darunter eine Kapazitätsuntersuchung eines Knotenpunkts und eine verkehrstechnische Untersuchung des Einmündungsbereichs. Grundlage der Simulation war eine Verkehrsprognose der Spitzenstunden von fünf verschiedenen Entwurfsvarianten. Diese wurden hinsichtlich der Anforderungen an den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Nahverkehr sowie den Fuß- und Radverkehr analysiert und bewertet.

## Fahrgastsimulation der U-Bahnhaltestelle Wandsbeker Chaussee

Hamburg | Auftraggeber: Hamburger Hochbahn | 2015 | 1.300 Fahrgäste/h

Für den barrierefreien Ausbau sollen Personenaufzüge in das vorhandene Haltestellenbauwerk integriert werden, die u. U. das Entfallen einer Fahrtreppe zur Folge haben könnten. Durch die Fahrgastsimulation sollte aufgezeigt werden, welchen Einfluss der Entfall einer Fahrtreppe zugunsten eines Fahrstuhls auf den Verkehrsfluss und die Leistungsfähigkeit der Treppenanlage hat. Hierfür wurde das Fahrgastaufkommen zu den Treppenauf- und -abgängen in den Spitzenstunden minutengenau erhoben. Aufbauend auf der Fahrgastzählung wurden für unterschiedliche Szenarien Fahrgastprognosen erstellt, die als Grundlage in die Simulation eingingen.

## Simulation der Erweiterung der A7

Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2015 | 140.000 Kfz/24h

Die A7 soll im Abschnitt Hamburg sechs- bzw. achtstreifig ausgebaut und aus Immissionsgründen teilweise überdeckelt werden. Zur Ermittlung der bauzeitlichen Fahrstreifenaufteilung im Bereich Stellingen sind im Rahmen der Bauphasenplanung verschiedene Szenarien analysiert worden. Hierfür wurde der Bereich vom Autobahndreieck HH-Nordwest über die Anschlussstelle HH-Stellingen bis zur Anschlussstelle HH-Volkspark simuliert sowie Ansprüche im nachgeordneten Netz und aus dem Tunnelbetrieb berücksichtigt. Aus den Ergebnissen der Verkehrssimulationen konnten Anforderungen abgeleitet werden, um einen verkehrssicheren Zustand im Bereich der Baustelle zu gewährleisten.

## Anbindung der Elbphilharmonie an die Mahatma-Gandhi-Brücke

Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2012–2016 | 2.870 Personen

Vor und nach Veranstaltungen der Elbphilharmonie kommt es durch die Besucher zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Mobilitätsarten (Fußgänger, Radfahrer, Pkw, Taxen, ÖPNV und Bus-Shuttle) wurden verschiedene Erschließungsvarianten erarbeitet, welche mit der durchgeführten Verkehrsflusssimulation bewertet, untereinander verglichen und optimiert wurden.

# STRASSENPLANUNG

## DIENSTLEISTUNGEN

- Leistungsphasen 1 bis 6 gemäß HOAI
- Straßenplanung
- Erschließungsplanung
- Entwässerungsplanung
- Planung verkehrlicher Anlagen
- Präsentation / Weiterentwicklung in Veranstaltungen mit BürgerInnen

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter
- HafenCity Hamburg GmbH
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)
- Hamburg Port Authority (HPA)
- Stadt Wedel
- Stadt Pinneberg
- Stadt Kaltenkirchen
- Stadt Schenefeld
- Stadt Mölln

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Norddeutsche Grundvermögen Bau- und Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
- Lurup-Center GmbH & Co. KG
- Projektgesellschaft Quartier 21 GmbH & Co. KG
- HOCHTIEF Projektentwicklung GmbH
- Otto Wulff Bauunternehmung GmbH
- BID Nikolai-Quartier
- BID Große Bleichen
- BID Opernboulevard
- Art Invest
- Quantum Immobilien AG Hamburg
- Matrix
- August Prien
- PGH (Planungsgesellschaft Holzbau mbH)

Als Verkehrsplanungsbüro ist bei ARGUS die Straßen-, Entwässerungs- und Erschließungsplanung einer der Grundpfeiler im Aufgabenspektrum. Dabei wird das gesamte Leistungsspektrum der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI), Abschnitt Verkehrsanlagen abgedeckt.

Themen wie die Sicherheit des nicht motorisierten Verkehrs, die Umweltverträglichkeit, effiziente Verkehrswegeführung, die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sowie die allgemeine Steigerung der Attraktivität von Straßenräumen rücken hier neben der technischen Funktionalität in den Fokus der Planung.

**Unser Anliegen:** Wir brauchen wieder mehr Straßen für alle!



## **BID Nikolai-Quartier / Grundinstandsetzung Großer Burstah**

**Hamburg | Auftraggeber: Otto Wulff Bauunternehmung GmbH, FHH – LSBG | 2009–2017 | Bausumme ca. 6,4 Mio. €**  
ARGUS übernahm die Planung aller Straßen im Bereich des Business Improvement Districts (BID) Nikolai-Quartier, dem größten BID Europas. Ziel der Umbaumaßnahmen war dabei die Attraktivierung der öffentlichen Freiräume und Straßen, um die Aufenthaltsqualität der Hamburger Innenstadt weiter zu steigern. Im Zuge der Neuaufteilung des Raums zugunsten des NMIV wurden Erneuerungen der Oberflächenbefestigungen der Verkehrs- und Platzflächen, eine veränderte Linienführung der Linienbusse sowie die Ausweisung der Straßen als verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche vorgenommen.

## **HafenCity**

**Hamburg | Auftraggeber: HafenCity Hamburg GmbH | seit 1999 | Bausumme ca. 40 Mio. €**

Von Beginn an übernahm ARGUS die Erschließungs- und Straßenplanung der HafenCity – des größten innerstädtischen Städtebauprojekts Europas. Auf Basis der Parkraum- und Radverkehrskonzepte sowie Erschließungskonzepte für die Kaizonen wurden und werden alle öffentlichen Erschließungs- und Hauptverkehrsstraßen neu geplant. Hierbei ist die Qualität der Freiräume von großer Bedeutung. Die gleichwertige Betrachtung aller Nutzungsansprüche erfordert die kontinuierliche Weiterentwicklung aller Planungsinstrumente.

## **Umgestaltung Baumwall / Niederbaumbrücke**

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2010–2012 | Bausumme ca. 2,6 Mio. €**

Im Rahmen der Realisierung der HafenCity und unter Berücksichtigung der bestehenden Verknüpfungspunkte im angrenzenden Hauptverkehrsstraßennetz wurde eine verkehrsplanerische und technische Optimierung des Knotenpunkts Baumwall / Niederbaumbrücke vorgenommen. Bei der Planung mussten neben einem hohen MIV-Aufkommen der Rad- und Fußgängerverkehr, der ÖPNV sowie der ruhende Verkehr berücksichtigt werden. Dabei wurden unter anderem Anpassungsarbeiten an Straßen und Hochwasserschutzmaßnahmen durchgeführt, eine komfortable und konfliktfreie Radverkehrsführung realisiert sowie durch die Lage am Hafen die Fußgängerbelange besonders berücksichtigt.

## **Umbau Krieterstraße Bildungszentrum „Tor zur Welt“**

**Hamburg | Auftraggeber: IBA Hamburg GmbH | 2012 | Bausumme ca. 1,1 Mio. €**

Die besondere Aufgabe war es, die neu entstandene Grundschule auf der Ostseite und das bestehende Gymnasium auf der Westseite der Straße zu einem Multifunktions- bzw. Bildungszentrum zusammenwachsen zu lassen. Maßnahmen wie die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30km/h, die Implementierung eines Kreisverkehrs, die physische und visuelle Verengung der Straße zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und die Gestaltung des Vorplatzes waren so erfolgreich, dass ARGUS für den Deutschen Ingenieurpreis Straße und Verkehr in der Kategorie Baukultur nominiert wurde.



### **switchh-Punkte in Hamburg**

**Hamburg | Auftraggeber: Hamburger Hochbahn | Projektpartner u. a. Eisfeld Engel Architekten | 2012–2015**

An der U- und S-Bahn-Station Berliner Tor eröffnete die Hamburger Hochbahn AG 2013 den ersten switchh-Punkt. Durch die Bereitstellung von Parkplätzen, die speziell für car2go, DriveNow und cambio reserviert sind, ermöglichen die switchh-Punkte einen einfachen Umstieg von den öffentlichen Verkehrsmitteln auf Carsharing-Fahrzeuge. Eine StadtrAD-Station und Fahrradabstellmöglichkeiten sind ebenfalls in unmittelbarer Nähe von switchh-Punkten.

Am Berliner Tor finden insgesamt 18 Kfz, 62 Fahrräder (davon 10 in einer Fahrradbox) und 25 StadtrÄder Platz. Zudem wurde ein Service-Gebäude für switchh-Kunden errichtet und die gesamte Platzfläche optisch aufgewertet.

Neben dem switchh-Punkt am Berliner Tor plante ARGUS u. a. die switchh-Punkte Rödingsmarkt, Bf Dammtor, Bf Altona, Wandsbek Markt und Saarlandstraße.



### **Wohnquartier „Am Schierenberg“**

**Hamburg | Auftraggeber: Greve Bau und Boden AG | 2016–2017 | Entwässerungsplanung**

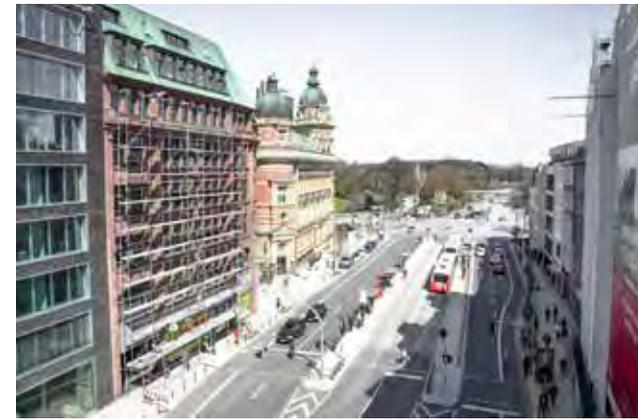
In Anbetracht des Wohnungsbedarfs soll eine bisher ungenutzte Fläche an der Straße Schierenberg für den Neubau von Wohnungen im Geschosswohnungsbau genutzt werden. Im Planungsgebiet entsteht ein neues Wohnquartier mit insgesamt 153 Wohneinheiten, eine Kindertagesstätte und zusätzliche gewerblich nutzbare Flächen. Für die Erschließung des Wohnquartiers wurde die öffentliche Regen- und Schmutzwasserung inkl. der erforderlichen Hausanschlüsse geplant.



### **Wohngebieterschließung B-Plan 63**

**Hamburg | Auftraggeber: NEUE LÜBECKER Norddeutsche Baugenossenschaft eG | 2010–2016 | Bausumme ca. 950.000 €**

Auf der ehemaligen Gewerbefläche des Hermes Schleifmittelwerks in Hamburg-Lurup entstehen ca. 220 neue Wohneinheiten mit Tiefgaragen, Grünflächen und Kita. Für das Wohngebiet ist eine ganzheitliche Neuerschließung notwendig unter Beachtung des umliegenden Straßennetzes und des nördlich gelegenen Lurup Centers. Maßnahmen sind die Erschließung der Tiefgaragen und Besucherparkplätze über eine Nebenfahrbahn, die Erschließung der Innenhöfe der Wohngebiete über eine Fahrradstraße sowie die Planung eines naturnahen Gewässers II. Ordnung mit Rückhalte- und Reinigungsfunktion entlang der Grundstücke.



### **BID Opernboulevard**

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG, BID Opernboulevard | 2009–2013 | Bausumme ca. 1,9 Mio. €**

Im Rahmen des BIDs Opernboulevard wurde zur Aufwertung des innerstädtischen Erscheinungsbilds ein attraktiver Straßenraum geschaffen. Die Fahrbahn und Busspuren wurden zugunsten der Nebenflächen auf ein erforderliches Maß zurückgebaut und ein neuer Ort geschaffen, der städtische Qualitäten aufweist und zum Aufenthalt und Kommunizieren einlädt.



### **Umbau Tangstedter Landstraße / Krohnstieg**

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Hamburg-Nord | 2010–2013 | Bausumme ca. 4,5 Mio. €**

Im Zuge der Aufwertung des Stadtraums Langenhorner Markt, U-Bahnhofsvorplatz und südliche Tangstedter Landstraße im Bezirk Hamburg-Nord wurde ein ansprechender Straßenraum geschaffen, welcher die Defizite in der Aufenthaltsqualität ausgleicht und zur Stärkung der Attraktivität der ansässigen Geschäfte beiträgt. Die Trennung zwischen Fahrbahn und Nebenfläche leistet heute einen Beitrag zur Verkehrssicherheit sowie Aufenthaltsqualität der Tangstedter Landstraße. Auch die Maßnahmen zur Umgestaltung des U-Bahnhofsvorplatzes sind fußgängerfreundlich angelegt.



### **Umbau Alsterdorfer Straße / Carl-Cohn-Straße**

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Hamburg-Nord | 2015–2016 | Leistungsphase HOAI 1–6**

Durch die asymmetrische Knotenpunktgestaltung und unklare Verkehrsverhältnisse im Knoten, u. a. durch die in der östlichen Knotenzufahrt befindliche Fußgänger-Lichtsignalanlage, kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Unfällen. Der Knotenpunkt sollte daher nach Prüfung durch die Unfallkommission zu einem Kreisverkehrsplatz umgebaut werden. Ziel des Umbaus war neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Optimierung der Querungsmöglichkeiten und damit eine weitreichende Barrierefreiheit sowie die Optimierung des Verkehrsablaufs.



### **Umgestaltung Osterstraße**

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Eimsbüttel | 2014–2015 | nominiert für BSVI Preis**

Die Osterstraße im Zentrum des Bezirks Eimsbüttel ist mit ca. 250 Gewerbeeinheiten das Versorgungszentrum des Bezirks, einer der belebtesten Stadträume Hamburgs und mit 10.000 bis 13.000 Kfz/Tag eine relativ hoch belastete Hauptverkehrsstraße mit (teilweise unerwünschter) klein- und großräumiger Verbindungsfunktion. Mit der 2014 begonnenen Umgestaltung entsteht ein innovativer, zukunftsfähiger öffentlicher Raum, der den unterschiedlichen Anforderungen mit einer veränderten Gewichtung gerecht wird.

# SICHERHEITSAUDIT

## DIENSTLEISTUNGEN

- Überprüfung geplanter und gebauter Verkehrsanlagen auf Sicherheit und Einhaltung gesetzlicher Vorgaben
- Formulierung von Empfehlungsschreiben zur Verbesserung der aktuellen Situation auf Basis einer detaillierten Bestandsaufnahme

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Stadt Norderstedt
- Samtgemeinde Gellersen

Das Sicherheitsaudit ist Bestandteil der „Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur“. Mit dem ARS 26/2010 empfiehlt der BMVI deren Anwendung für alle Bundesfern- und Landesstraßen.

Auf Grundlage der Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS 2002) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ermitteln wir systematisch und – vor allem – unabhängig von politischen oder behördlichen Vorgaben mit ausschließlichem Fokus auf die Sicherheitsaspekte für alle Verkehrsteilnehmer die Defizite bei Straßenplanungen. Das Audit wird unter folgenden grundsätzlichen Fragestellungen durchgeführt:

- Ist eine sichere Benutzung der Verkehrsanlage für alle relevanten Verkehrsteilnehmer möglich?
- Ist innerhalb des Entscheidungsrahmens der Regelwerke die im Hinblick auf die Verkehrssicherheit optimale Gestaltung gewählt worden?
- Lassen neue gesicherte Erkenntnisse über Verkehrssicherheit und Straßengestaltung eine andere Entwurfsausbildung angeraten erscheinen?

Das Ziel ist es, innerörtliche Straßen beim Neu-, Um- oder Ausbau so sicher wie möglich zu gestalten und damit Unfallgefahren zu minimieren. Nach der Fertigstellung einer Planungsphase bzw. zur Verkehrsfreigabe steht mit dem Audit ein Abwägungsbeitrag aus der Sicht der Verkehrssicherheit zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Uwe Wilma ist seit 2009 zertifizierter Auditor. Seit 2017 ist darüber hinaus ein weiterer Mitarbeiter in unserem Hause von der BAST zertifiziert. So können nun Audits für Landstraßen, Ortsdurchfahrten, Hauptverkehrsstraßen und Erschließungsstraßen angeboten werden.

Wir gehören somit zu den ersten Büros im Raum Hamburg, die ein Audit ortsnah und kostengünstig erstellen können. Hierbei profitieren Kunden von unseren umfangreichen Kenntnissen bezüglich ortsüblicher Besonderheiten und landesüblicher Regelwerke.

**Unser Anliegen:** Wir brauchen wieder sichere Verkehrswege für alle!



### **Ausbau der B 432 (Knoten Ochsenzoll) in der Stadt Norderstedt**

**Norderstedt | Auftraggeber: Stadt Norderstedt | 2014**

Im Rahmen des Verkehrsfreigabe-Audits sollte vor allem die Sicherheit des Radverkehrs im Bereich des großen Kreisverkehrs im Zuge der B 432 beurteilt werden, da es eine Beschwerdelage vonseiten der Bevölkerung gegeben hat. Grundsätzlich konnte bezüglich der Radverkehrsführung kein Defizit festgestellt werden. Jedoch gab es schwerwiegende Mängel bei der barrierefreien Gestaltung und der Gewährleistung erforderlicher Sichtbeziehungen. Da der Bericht etliche Mängel auswies, wurde am Ende eine Prioritätenliste erstellt, die den Handlungsbedarf anhand des Sicherheitsrisikos einschätzte.



### **Ausbau der Ortsdurchfahrt Essel auf der Landstraße 123 Essel | Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Stade | 2013**

Bei der Erneuerung der Ortsdurchfahrt sollten die Oberfläche und die Oberflächenentwässerung erneuert beziehungsweise neu geregelt werden. Durch die Begehung vor Ort und die Analyse der existierenden Pläne ergaben sich unter anderem Mängel bei der Fußgängerführung – hinsichtlich Sicherheit und Barrierefreiheit – sowie die Notwendigkeit zur Ergreifung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung.



### **Umbau der B 73 „Altenwalder Chaussee“ in der Ortsdurchfahrt Cuxhaven**

**Cuxhaven | Auftraggeber: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Stade | 2010**

Die fast zwei Kilometer lange Strecke des Umbaus der Ortsdurchfahrt Cuxhaven wies einige Mängel auf: Der von ARGUS durchgeführte Sicherheitsaudit legte problematische Verkehrssituationen dar und sprach diesbezüglich Empfehlungen aus. So wies der Ergebnisbericht unter anderem auf eine ungenügende Breite von Fuß- und Radwegen, die Fehlpositionierung von Leuchtenmasten und die zu geringe Anzahl von Straßenquerungsmöglichkeiten hin.

# VERKEHRSTECHNIK

## DIENSTLEISTUNGEN

- Planung Verkehrstechnik
- Verkehrstechnische Untersuchung
- Verkehrsflusssimulationen

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Hamburger Bezirksämter und ihre Fachämter
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)
- Hamburg Port Authority (HPA)
- Hafencity Hamburg GmbH
- IMPF/Sprinkenhof GmbH
- Stadt Münster
- Stadt Schenefeld

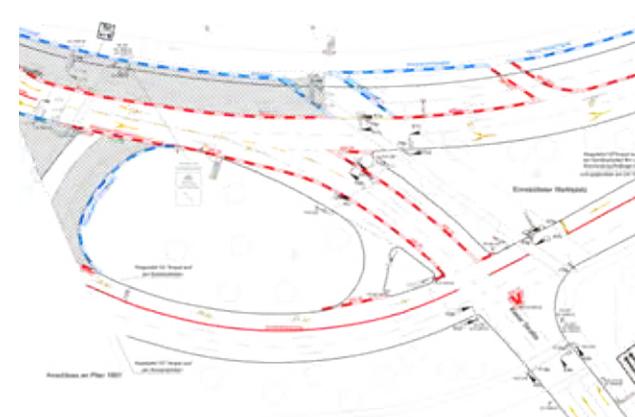
## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Vattenfall Europe Wärme AG
- Deutsche Telekom AG
- DB Netz AG

Die Verkehrstechnik ist der Fachbereich, der Verkehrsleitsysteme entwickelt, Verkehrsanlagen bemisst und Verkehrsabläufe organisiert. Dazu wird stets eine ausführliche Analyse benötigt, auf deren Basis Verkehrssimulationen, -prognosen und -modelle erstellt werden können. Die Erstellung von verkehrstechnischen Unterlagen erfolgt mit dem Programm LISA+ der SCHLOTHAUER & WAUER GmbH. Verkehrsflusssimulationen werden mit der Software VISSIM 7.0 und VISWALK der PTV AG realisiert.

Mit diesen Programmen können alle Fragestellungen umfassend bearbeitet werden. Die Visualisierungen ermöglichen gleichzeitig eine bessere Diskussion unter Fachleuten und bei öffentlichen Veranstaltungen.

**Unser Anliegen:** Eine verkehrssichere und leistungsgerechte Abwicklung aller Verkehrsteilnehmer an vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen zu realisieren.



## Verkehrssimulation Kieler Straße Sportplatzring Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2014

Der Knotenpunkt Kieler Straße/Sportplatzring ist mit 110.000 Kfz/24h einer der am höchsten belasteten Knotenpunkte Hamburgs. Im Rahmen der Erweiterung der A7 wird für den Knotenpunkt eine deutliche Steigerung der Verkehrsmengen prognostiziert. Durch eine frühzeitige Integration der Verkehrstechnik und Verkehrsflusssimulation in den Planungsablauf konnten bereits in der Konzeptphase Kapazitätsdefizite erkannt und alternative Lösungsmöglichkeiten für alle Verkehrsträger erarbeitet werden. Des Weiteren wurde durch Induktionsschleifen und Kameras eine intelligente Lichtsignalanlagensteuerung entwickelt, die auf unterschiedliche Verkehrsaufkommen sowie temporäre Stauereignisse am Knotenpunkt reagiert und die Freigabezeiten bedarfsgerecht verteilt.

## Busbeschleunigung Theodor-Heuss-Platz Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2013 – 2014

Im Rahmen des Busbeschleunigungsprogramms der FHH werden die öffentlichen Buslinien an den Lichtsignalanlagen bevorrechtigt, um eine höhere Taktgenauigkeit sowie Fahrplantreue zu erreichen. Aufgrund der engen Taktung der Busse wurde in einem ersten Schritt eine verkehrsabhängige Steuerung erarbeitet, um die Freiheitsgrade für die Busbevorrechtigung zu generieren. Für eine Bevorzugung der Busse wurden zusätzlich Module zur Busbeeinflussung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit projektiert. Dies wurde erforderlich, da in den Spitzenstunden die Koordinierungsabhängigkeiten aufgrund der hohen Verkehrsmengen differenziert berücksichtigt werden. Diese Module steuern über Parameter die Eingriffsmöglichkeiten für eine Bevorrechtigung der Busse.

## Koordinierung Albersloher Weg Münster | Auftraggeber: Stadt Münster | 2015 – 2016

Im Rahmen der Erschließungsplanung der ehemaligen York Kaserne wurden die Anbindungspunkte an das Verkehrsnetz der Stadt Münster untersucht. Bei der Umgestaltung der signalisierten Knotenpunkte wurden, in enger Abstimmung mit den beteiligten Behörden, Varianten erarbeitet, die den verschiedenen Nutzungsansprüchen durch MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gerecht werden mussten. Im Fokus der Betrachtungen lag eine leistungsgerechte Anbindung des Quartiers ohne Einschränkung der übrigen Verkehre. Des Weiteren wurde der Einfluss auf die vorhandene Koordinierungsstrecke intensiv untersucht, um die Einflüsse der Quartiersanbindung so gering wie möglich zu halten.

## Eimsbütteler Marktplatz Hamburg | Auftraggeber: Vattenfall | 2014 – 2015

Die stetige Erweiterung und Erneuerung des Hamburger Fernwärmenetzes macht regelmäßig großflächige Bautätigkeiten erforderlich. Diese finden meist im öffentlichen Straßenraum statt und beeinflussen den alltäglichen städtischen Verkehr. Im Fall des Eimsbütteler Marktplatzes musste eine Straßenquerung geplant werden, die während der gesamten Bauzeit funktionstüchtig sein musste. Unter Berücksichtigung aller Straßenraumnutzer wurde eine intelligente und komplexe Verkehrstechnik und Bauablaufplanung entwickelt, sodass größere Verkehrseinschränkungen ausblieben.

## LEITUNGSPLANUNG

### DIENSTLEISTUNGEN

- Leitungsbestand
- Leitungstrassenplanung
- Leitungs koordinierung
- Bauherrenberatung
- Bauablaufplanung

### ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Hafencity Hamburg GmbH
- Billebogen Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
- Hamburger Hochbahn AG (HHA)
- Internationale Bauausstellung IBA Hamburg GmbH
- Hamburg Port Authority (HPA)
- f & w fördern und wohnen AöR
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Hamburger Bezirksämter und ihre Fachämter

### PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Aug. Prien Bauunternehmung (GmbH & Co. KG)
- GMH Gebäudemanagement Hamburg GmbH
- Otto Wulff Projektentwicklung GmbH
- HIH Hamburgische Projektentwicklung GmbH
- Art-Invest Real Estate Management GmbH & Co. KG
- Drees & Sommer AG
- FPC First Properties Company GmbH
- Flughafen Hamburg GmbH
- PGH – Planungsgesellschaft Holzbau mbH
- Deutsche Bahn AG
- Quantum Immobilien AG Hamburg
- bpd – Gestaltung lebendiger Räume
- Bilfinger SE
- Rheinmetall AG
- MATRIX Immobilien GmbH

Die Leitungsplanung nimmt bei eng terminierten Bauvorhaben aufgrund ihrer vielfältigen Anforderungen und Schnittstellen einen immer wichtigeren Stellenwert ein. Neben der Erstellung der Bestands- und Trassenanweisungspläne erfolgt bei ARGUS deshalb eine frühzeitige und intensive Koordination der erforderlichen Neu- und Umverlegungen der unterschiedlichen Leitungsträger. Hiermit wird ein optimaler Bauablauf für die gesamte Bauzeit eines Projekts erreicht. Die Entwicklung und Planung von innovativen Lösungen, wie der Multi-Trasse für alle Telekommunikationsträger, hilft ARGUS Kosten und Platz zu sparen.

Durch die starke lokale Vernetzung von ARGUS können die komplexen Themen im Zusammenhang mit Ver- und Entsorgung aufgenommen und zeitnah weiterentwickelt werden. Hierbei stehen möglichst geringe Eingriffe in den Straßenverkehr und ein effizienter Bauablauf im Vordergrund.

**Unser Anliegen:** Entwicklung von schnellen und innovativen Lösungen für komplexe Planungsaufgaben.



**Neubau Parkhaus P1 & Umbau Flughafenstraße Hamburg** | Auftraggeber: Flughafen Hamburg GmbH | 2011 – 2015 | betrachtetes Leitungsnetz 22.500m, Rückbau 10.000m, Neubau 2.000m

Im Zuge der seit den 1990er-Jahren laufenden grundlegenden Modernisierung des Hamburg Airports plant die Flughafen Hamburg GmbH eine umfangreiche Umgestaltung der Infrastruktur. Dafür wurde ein temporäres Parkhaus (P1) durch einen Neubau ersetzt. Für die Baufeldfreimachung, den Umbau der Flughafenstraße sowie die Anbindung des Parkhauses plante ARGUS die Leitungsverlegungen und koordinierte die komplexe Umsetzung durch die Leitungsträger.



### Groß Borstel / Tarpenbek Greens

**Hamburg** | Auftraggeber: Otto Wulff Projektentwicklung GmbH | 2012 – 2017 | betrachtetes Leitungsnetz 11.000m, Rückbau 6.200m, Neubau 7.800m

Im Hamburger Stadtteil Groß Borstel wird das neue Wohnquartier „Tarpenbek Greens“ realisiert. Im Zuge der Umstrukturierung des Geländes wurde eine neue Erschließungsstraße geplant, die den besonderen Anforderungen an die geplante öffentliche Parkanlage, den Bestandsschutz älterer Bäume, der Topografie des Geländes sowie der offenen Entwässerung Rechnung trägt. Für die neue Erschließungsstraße wurden notwendige Leitungsverlegungen geplant und bei der Umsetzung durch die Leitungsträger koordiniert.



### Neugraben-Fischbek 65

**Hamburg** | Auftraggeber: IBA Hamburg GmbH | 2014 – 2017 | betrachtetes Leitungsnetz 15.000m, Rückbau 1.000m, Neubau 36.000m

Im Rahmen der Erschließung des Baugebietes Neugraben-Fischbek 65 werden in einem der Bauabschnitte provisorische Flüchtlingsunterkünfte für ca. 1.500 Bewohner realisiert. Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung sowie der Medienserschließung der Wohnanlage wurden umfangreiche Verlegungen neuer Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Anpassung oder Umlegung des vorhandenen Leitungsbestands erforderlich.



### Bebauungsplan Jenfeld 25 „Elfsaal“

**Hamburg** | Auftraggeber: Drees & Sommer AG, f & w fördern und wohnen AöR | 2015 – 2017 | betrachtetes Leitungsnetz 9.000m, Rückbau 2.300m, Neubau 4.800m

Im Rahmen der Erschließung des Baugebietes „Jenfeld 25“ wurden Anfang 2016 in einem ersten Bauabschnitt acht provisorische Flüchtlingsunterkünfte mit ca. 65 Wohneinheiten realisiert. Im zweiten Bauabschnitt erfolgt der Ausbau für elf weitere Gebäude mit ca. 207 Wohneinheiten. ARGUS ist zuständig für die verkehrliche sowie die Medienserschließung der Wohnanlage, die für die umfangreichen Verlegungen neuer Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die Anpassung bzw. Umlegung des vorhandenen Leitungsbestands erforderlich sind.

# BAUVORBEREITUNG

## DIENSTLEISTUNGEN

- Bauablaufplanung
- Planung Verkehrsführung
- Verkehrszeichenpläne
- Hinweis- und Umleitungspläne

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb für Geoinformation und Vermessung (LGV)
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)
- Hamburger Bezirksamter und ihre Fachämter

## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Hamburg Wasser
- DB Netz AG
- Vattenfall Wärme Hamburg GmbH
- BID Nikolai-Quartier
- HochTief Infrastructure

Komplexe Projekte erfordern eine intensive Bauvorbereitung, um in der Ausführungsphase das Risiko hinsichtlich Bau-terminen und Bautechnik zu reduzieren, ohne die Qualität und die Sicherheit zu gefährden. Hierfür ist im Rahmen der Bauvorbereitung neben den Belangen des Straßenbaus die Sicherstellung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr zu berücksichtigen. Der integrale Planungsansatz bindet dabei Schnittstellen wie zum Beispiel angrenzende Nutzungen, Maßnahmen im Umfeld, Um- und Ausbau von Lichtsignalanlagen und öffentlicher Beleuchtung sowie Planungszwangstermine in den Bauablauf ein. Mit der Ausarbeitung der entsprechenden Unterlagen reduzieren sich die Vorlaufzeiten für die Auftragnehmer, sodass die Maßnahmen termingerecht beginnen und fristgerecht umgesetzt werden können. Neben den Belangen der Bautechnik und der Sicherheit ist ein ausgewogener Verkehrsfluss während der Baumaßnahmen in alle Planungsphasen mit einzubinden.

**Unser Anliegen:** Die Reduzierung des Baurisikos durch eine integrierte Planung und Abstimmung eines funktionsfähigen Bauablaufs bei gleichzeitiger Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr.



### Umgestaltung Kieler Straße / Sportplatzring Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2013–2015 | 11 Bauphasen | 120.000 Kfz/24h

Im Zuge der Erweiterung der A7 war es erforderlich, den Knotenpunkt Kieler Straße/Sportplatzring an die zukünftigen verkehrlichen Ansprüche anzupassen. Aufgrund der Netzbedeutung des Knotenpunkts musste im Rahmen der Bauvorbereitung ein Bauablaufkonzept entwickelt werden, das sowohl die Belange des Straßenbaus berücksichtigt als auch eine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Individualverkehr und den öffentlichen Nahverkehr während der Bautätigkeiten sicherstellt. Von besonderer Bedeutung war daneben die Führung der Verkehre vor und nach Veranstaltungen in den nahegelegenen Arenen.



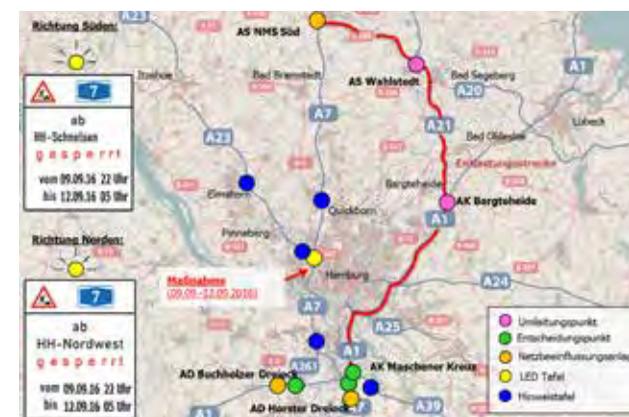
### Eisenbahnüberführung Julius-Leber-Straße Hamburg | Auftraggeber: DB Netz AG | 2014–2016 | 18.000 Kfz/24h

Bei der Erneuerung des Eisenbahnüberführungsbauwerks über die Julius-Leber-Straße waren für den Brückenneubau Teil- und Vollsperrungen der Fahrbahn erforderlich. Um die Auswirkungen der umgeleiteten Verkehre abschätzen zu können, erfolgte eine quantitative Beurteilung neuralgischer Knotenpunkte entlang der Umleitungsstrecke. Aufgrund fehlender alternativer Wegebeziehungen lag ein Schwerpunkt in der Ausarbeitung des Verkehrskonzepts und auf der Führung des Fuß- und Radverkehrs durch das Baufeld bzw. entlang der möglichen Alternativrouten während der Bauphasen.



### Teilspernung Hannoversche Brücke Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2015 | 7,5% SV-Anteil

Infolge von Brückenschäden wurde für das Brückenbauwerk südlich des Einmündungsbereichs Hannoversche Straße / Seevestraße eine temporäre Last einschränkung auf 7,5 Tonnen erforderlich. Um den Schwerverkehr konsequent an einer Durchfahrt zu hindern, sind im Rahmen des Verkehrskonzepts Alternativrouten für den Schwerverkehr definiert und die Verkehrsführung einschließlich aller baulicher Maßnahmen mit den beteiligten Fachbehörden abgestimmt worden. Abschließend wurde das Konzept in entsprechende Verkehrsführungs- und Umleitungspläne überführt und in der Örtlichkeit umgesetzt.



### Bundesautobahn A7 Vollsperrung Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2015 | 152.000 Kfz/24h

Im Rahmen des achtstreifigen Ausbaus der A7 musste eine Eisenbahnbrücke den neuen Straßenquerschnittsanforderungen angepasst werden. In diesem Bereich ist die Autobahn mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 152.000 Fahrzeugen und einem Schwerververkehrsanteil von 15 Prozent hoch belastet. Für Abbruch und Montage der Brückensegmente war es erforderlich, die gesamte Autobahn für einzelne Wochenenden voll zu sperren. Im Rahmen der bauvorbereitenden Abstimmungen wurde hierfür ein umfangreiches Umleitungs- und Kommunikationskonzept erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt.

Kartengrundlage: openstreetmap.org / Lizenz CC-BY-SA 2.0

# BAUSTELLENKOORDINIERUNG

## DIENSTLEISTUNGEN

- Analyse der Verkehrssituation
- Analyse von Bauabläufen
- Wirkungsabschätzung für Verkehrsbeschränkungen
- Ermittlung und Bewertung von Umleitungsstrecken
- Darstellung verkehrlicher und zeitlicher Konfliktpunkte
- Kommunikation mit Behörden
- Optimierung des Bauablaufs unter baulichen und verkehrlichen Aspekten

## ÖFFENTLICHE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI)
- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Hamburg Port Authority (HPA)

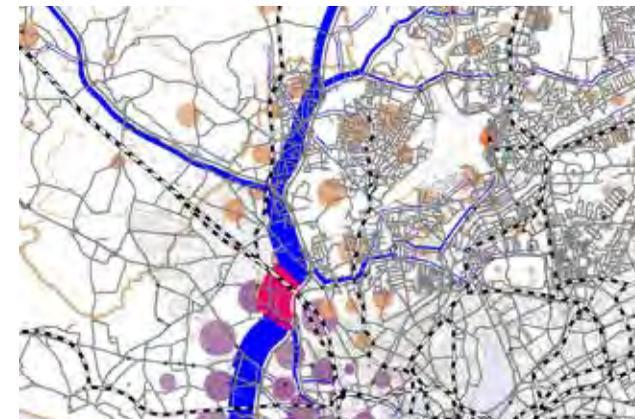
## PRIVATE AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Deutsche Bahn DB Netz AG
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)

Neben den großräumigen Betrachtungen im Rahmen der Baustellenkoordinierung wie beispielsweise im Süderelberaum erfolgt als Bestandteil der Bauvorbereitung die Abschätzung der Wechselwirkung mit parallel laufenden Maßnahmen im kleinräumigeren Umfeld.

Infolge der hohen Baustellendichte im innerstädtischen Bereich ist eine ausschließlich singuläre Betrachtung von Maßnahmen in der Regel nicht ausreichend und muss entsprechend ausgeweitet werden, um eine Gesamtübersicht der Situation im Straßennetz darstellen zu können. Im Fokus der Betrachtungen der Baustellenkoordinierung steht deshalb die Realisierbarkeit der Maßnahmen im geplanten Zeitraum unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Umfeld, aber auch, ob ggf. Synergieeffekte durch gemeinsame Verkehrsführungen erzielt werden können. Sind Maßnahmen aufgrund ihrer Wechselwirkungen unverträglich, ist gleichwohl zu prüfen, ob die Maßnahme durch die Umstellung von Bauabläufen, Beschleunigungsmaßnahmen und Verkürzungen von Bauabschnitten dennoch durchgeführt werden kann.

**Unser Anliegen:** Eine optimale Koordinierung von Baustellen, um die notwendigen Maßnahmen im Zeitplan zu realisieren und die Behinderungen für die Stadt zu minimieren.



## Verkehrsleit- und Informationskonzept A7 Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2013–2016 | stadtverträgliche Großbaustelle

Die A7 soll in den kommenden Jahren nördlich des Elbtunnels sechs- bzw. achtstreifig ausgebaut und aus Immissionsgründen teilweise eingehaust werden. Durch die hohe Bedeutung der A7 wurden in Zusammenarbeit mit SSP Consult und der Ruhr-Universität Bochum ergänzende Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrserschließung im Hamburger Stadtgebiet herausgearbeitet:

1. Optimierung des Verkehrsflusses des MIV
2. Stärkung des ÖPNV
3. Koordinierung sonstiger Infrastrukturmaßnahmen
4. Informationskonzept

Der Beitrag von ARGUS bestand in der großräumigen Analyse der Verkehrssituation, der Kalibrierung eines Verkehrsmodells für die anschließende Prognose der Auswirkungen der geplanten Verkehrsbeschränkungen und der Ausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs.

## Baustellenkoordinierung Süderelberaum Hamburg | Auftraggeber: DEGES | 2015–2017 | Verkehrsprognose für Baustellen

Im Anschluss an das Verkehrsleit- und Informationskonzept für den Ausbau der A7 hat ARGUS in Zusammenarbeit mit der DEGES einen Abstimmungsprozess zur Steuerung verkehrlich relevanter Baumaßnahmen entwickelt. Dieser Prozess beginnt bei einer modellgestützten Wirkungsabschätzung und reicht bis zur Entscheidung, ob die Maßnahme im geplanten Zeitfenster erfolgen kann. Somit wurde ein transparenter Prozess entwickelt, der die terminliche Steuerung erforderlicher Baumaßnahmen im öffentlichen Straßennetz zulässt und geeignet ist, die Handlungsfähigkeit zentraler Instanzen zu sichern.

Wesentliche methodische Bestandteile sind die regelmäßige Auswertung terminierter Baumaßnahmen im GIS sowie die Untersuchung ihrer Verkehrswirkungen mithilfe eines Visum-Modells der Metropolregion Hamburg für alle absehbaren Netzzustände.

## BID Nikolai-Quartier / Grundinstandsetzung Großer Burstah

Hamburg | Auftraggeber: Otto Wulff Bauunternehmung GmbH, FHH – LSBG | 2009 – 2017 | Bausumme ca. 6,4 Mio. €

Die Umsetzung der einzelnen Straßenbauabschnitte im BID Nikolai-Quartier in den Jahren 2015 bis 2017 erforderte eine detaillierte Abstimmung mit Maßnahmen im Umfeld. Hierzu gehörten neben zahlreichen Hochbaustellen die Baustellenkoordinierung von Arbeiten von Leitungsträgern, Veranstaltungen in der Handelskammer, im Rathaus und weitere Großveranstaltungen (Cyclastics, Triathlon etc.) im Zuge der Baustellenkoordinierung. Neben den verkehrlichen Wechselwirkungen standen insbesondere die Erschließung der Anlieger sowie der Baustellen und der öffentliche Personennahverkehr im Fokus.

## ÖRTLICHE BAUÜBERWACHUNG

### DIENSTLEISTUNGEN

- Örtliche Bauüberwachung
- Bauoberleitung
- Nachtragsmanagement
- Objektbetreuung

### AUFTRAGGEBER (AUSWAHL)

- Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) – Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)
- Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES)
- Hamburger Bezirksämter und ihre Fachämter
- Stadt Kaltenkirchen
- HafenCity Hamburg GmbH
- PGH GmbH
- Otto Wulf GmbH

Die örtliche Bauüberwachung ist eine besondere Leistung der Leistungsphase 8 „Objektüberwachung – Bauüberwachung und Dokumentation“ der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI). Es handelt sich dabei um die Überwachung und Überprüfung der planmäßig zu erbringenden Leistung vor Ort, also des „Bausolls“. Termine und Kosten müssen kontrolliert und Schnittstellen zu anderen Gewerken koordiniert werden. Die Überwachung des Auf- und Umbaus der Verkehrsführungen zählt ebenfalls zu den Aufgaben in dieser Leistungsphase. Im Rahmen der Oberbauleitung erfolgt die Abwicklung des Nachtragsmanagements. Nach Abschluss der Maßnahme erfolgt die Übergabe der Dokumentation an den Auftraggeber sowie die Teilnahme an der Gewährleistungsabnahme.

**Unser Anliegen:** Die örtliche Bauüberwachung und Bauoberleitung begleitet und überwacht die termingerechte Umsetzung der Maßnahme im vorgegebenen Kostenrahmen in Verbindung mit einem Höchstmaß an Qualität in der Ausführungsphase.



### Umbau Tangstedter Landstraße / Kronhstiege / Langenhorner Markt

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – Bezirksamt Hamburg-Nord | 2010 – 2013**

Im Zuge der Aufwertung des Stadtraums am Langenhorner Markt und des U-Bahnhofsvorplatzes Tangstedter Landstraße wurde von ARGUS ein ansprechender Straßenraum geschaffen, welcher die Qualität des Außenraums steigert und zur Stärkung der Attraktivität der ansässigen Geschäfte beiträgt. Dies leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit sowie zur Aufenthaltsqualität auf der Tangstedter Landstraße. Auch die Maßnahmen zur Umgestaltung des U-Bahnhofsvorplatzes sind fußgängerfreundlich angelegt.



### Äußere Erschließung HafenCity, Ferdinandstor

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2015 – 2016**

Im Zusammenhang mit der äußeren Erschließung der HafenCity wurde auch die Leistungsfähigkeit des Knotens Ferdinandstor in der Hamburger Innenstadt erhöht. Die örtliche Bauüberwachung und Bauoberleitung durch ARGUS koordinierte die verschiedenen Gewerke und sorgte dafür, dass im vorgegebenen Realisierungszeitraum und trotz der zahlreichen Wechselwirkungen mit angrenzenden Maßnahmen im Umfeld Terminveränderungen erkannt wurden und flexibel auf Anpassungen im Bauablauf reagiert werden konnte.



### Billhorner Brückenstraße

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2010 – 2012 | 115.000 Kfz/24h**

Die Billhorner Brücke ist der wichtigste südliche Zugang zum Hamburger Stadtgebiet und damit eine der am stärksten belasteten Stadtstraßen der Hansestadt. Aufgrund schwerer Asphalt-Schäden auf beiden Richtungsfahrbahnen und einer abschnittswise Unterdimensionierung musste die Billhorner Brückenstraße instand gesetzt werden. Im Zuge dessen sind die Fahrbahnbefestigungen sowie die Nebenflächen und die Bussonderspur von Grund auf erneuert worden. Außerdem wurde die Fahrbahn Richtung Norden in einem Teilbereich um einen Fahrstreifen ergänzt.



### Äußere Erschließung HafenCity, Domachse

**Hamburg | Auftraggeber: FHH – LSBG | 2010 – 2011**

Im Zuge der äußeren Erschließung der Hamburger HafenCity wurden im zweiten Bauabschnitt ausgewählte Straßenzüge von Grund auf neu instand gesetzt. Neben der Neuordnung und hochwertigen Gestaltung der Nebenflächen sind Straßenquerschnitte den neuen Anforderungen entsprechend angepasst und optimiert worden. Dabei wurde der Radverkehr unter anderem durch Radfahrstreifen gefördert. Im Rahmen der Bauvorbereitung waren die verkehrlichen Belange terminlich in den Ablaufplan der Straßenbaumaßnahmen zu integrieren.

## SELBSTVERSTÄNDNIS

Als Dienstleister für die öffentliche Hand und private Unternehmen bearbeitet ARGUS seit Jahren ein umfangreiches Aufgabenspektrum im Bereich Stadt- und Verkehrsplanung und ist dabei ständig mit neuen Herausforderungen konfrontiert. Durch unsere Erfahrung, Kompetenz und kurzen Entscheidungswege sorgen wir für eine unkomplizierte und effiziente Zusammenarbeit in sämtlichen Planungs- und Ausführungsphasen. Die Wahrung eines objektiven Blicks stellt neben der Selbstverpflichtung zur Termintreue und dem Streben nach höchster fachlicher und formaler Qualität das Grundprinzip unserer Arbeit dar. Dieses Denken und Handeln gibt uns seit der Gründung die Möglichkeit, immer wieder neue Themenbereiche zu erschließen und ARGUS ständig weiterzuentwickeln. Eine flache Hierarchie, offene Türen in jeder Etage und ein großes Vertrauen in die Arbeit jedes Einzelnen bilden dabei den Kern für das Gelingen jeder Aufgabe und einer nachhaltigen Zusammenarbeit.

Als Antwort und Fundament unserer erfolgreichen Arbeit sehen wir das enge Miteinander von Geschäftsleitung und Mitarbeitern. Auch die Förderung engagierter Studenten und Berufseinsteiger sowie die Zusammenarbeit mit jungen Ingenieuren ist für uns selbstverständlich. Gemeinsam mit erfahrenen Ingenieuren bieten wir so der nächsten Generation die Möglichkeit, ihre Ideen und Vorstellungen in unsere Projekte einfließen zu lassen und sich langfristig zu profilieren. ARGUS sieht sich als dynamisches Team, das sich permanent weiterentwickelt und für neue Ideen und Ansätze offen ist. Möglich wird dies zum einen durch eine Vielfalt individueller Kompetenzen, die sich die Mitarbeiter aufgrund unterschiedlicher Ausbildungen und Erfahrungen angeeignet haben, und zum anderen durch die entwickelte Vielzahl an verschiedenen Fachbereichen, die Ingenieuren, Architekten, Stadtplanern oder Bauzeichnern eine große Palette an Tätigkeitsfeldern und Chancen zur Verwirklichung bietet.

Das Entstehen aller Mitarbeiter füreinander – unabhängig von Stellung, Ausbildung oder Länge der Betriebszugehörigkeit – stellt ein elementares Merkmal unseres Selbstverständnisses dar. Das Füreinander spiegelt sich auch im persönlichen Einsatz für das Team wider und setzt eine inhaltliche Identifikation mit den Projekten voraus. Diese Denkweise gehört bei ARGUS seit Beginn zur Unternehmensphilosophie und ist die Basis für die gemeinsame Arbeit sowie den heutigen und zukünftigen Erfolg.

### Impressum

Herausgeber: ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB | Admiralitätstr. 59 | 20459 Hamburg  
Gestaltung | Satz | Lektorat: Urbanista OHG | Bäckerbreitergang 14 | 20355 Hamburg  
1. Auflage 2017

### Bildnachweis

Titelseite: tthiele89/stock.adobe.com | S.3: Catrin-Anja Eichinger/FestImBild.de | S.5: Ole L. Blaubach | S.10: Sebastian Glombik | S.11 - 13: ARGUS | S.15: Tom Roelecke/Roeler | S.16-19: Ole L. Blaubach | S.20-21: DEGES/V-KON.media | S.22 (von links oben nach rechts unten): KBNK Architekten; ARGUS; ARGUS; Shutterstock; Ole L. Blaubach; Ute Zscharnt; on3studio + ARGUS; ARGUS | S.23 (von links oben nach rechts unten): ARGUS; Bruun+Möllers; ARGUS; Ole L. Blaubach; Tjark Aden; Benjamin Pripnow; Ole L. Blaubach; Eurovia | S.35, 2: Ute Zscharnt | S.37,2: on3studio + ARGUS | S.37,3: Ole L. Blaubach | S.41,3: DEGES/V-KON.media | S.43: Ole L. Blaubach | S.44,1+2: Sebastian Glombik | S.45: Ole L. Blaubach; Ole L. Blaubach; Uwe Wilma; Christian Scheler | S.57, 1+2: Ole L. Blaubach; Eurovia  
Die weiteren Abbildungen und Fotos wurden im Rahmen von Projekten unter Beteiligung von ARGUS entstanden.

**ARGUS**

Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB

Telefon: +49 (40) 309 709 – 0

Fax: +49 (40) 309 709 – 199

[kontakt@argus-hh.de](mailto:kontakt@argus-hh.de)

[www.argus-hh.de](http://www.argus-hh.de)