Bebauungsplan Blankenese 52 (Björnsonweg)

Verkehrstechnische Untersuchung

für

Fördern und Wohnen

Anstalt öffentlichen Rechts,

[redacted]

Projektnummer: **A21-126**

Stand: **8. Juni 2022**

MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

[redacted]

Inhaltsverzeichnis

1. Veranlassung 1
2. Allgemeines Verkehrsaufkommen 3
3. Prognoseverkehrsaufkommen 4
   3.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs 4
   3.2 Verkehrserzeugung des Plangebietes 4
4. Erschließung 5
5. Erforderliche Stellplätze 6
6. Empfehlungen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens 8
   6.1 Baustein ÖPNV-Erschließung 9
   6.2 Baustein Radverkehr 10
   6.3 Weitere Maßnahmen 11
7. Resümee 11

Literaturverzeichnis

Hinweis:

Bewohner, Besucher o.ä. - meint immer Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Besucherinnen und Besucher jeglichen Geschlechts (gilt auch für Radfahrer, Fußgänger etc.).

1. Veranlassung

Mit dem Bebauungsplan Blankenese 52 (Björnsonweg) der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Altona ist die planungsrechtliche Absicherung von öffentlich-rechtlich geförderten Wohnbauflächen geplant. Zusätzlich soll entsprechend der realen Nutzung eine Fläche für Wald sowie eine sogenannte Grabelandfläche als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Gartenland planungsrechtlich gesichert werden.

Im Plangebiet befinden sich seit 2017 mit befristeter Baugenehmigung Unterkünfte für Geflüchtete und Asylbegehrende, die über 193 Plätze verfügen, von denen derzeit 173 in Anspruch genommen werden. Diese Flächen sollen künftig als Wohnbaufläche mit 38 Wohneinheiten genutzt werden.

Die Gartenlauben mit kleingärtnerischer Nutzung (ca. 22) befinden sich auf dem sogenannten Grabeland und sollen auch Zukunft in ihrer Nutzung/Funktion gesichert werden. Die Gartenlandfläche darf nur zum Be- und Entladen befahren werden, dauerhaftes Parken ist in diesem Bereich untersagt.

Die geplanten 38 WE sollen im Wege des öffentlich-rechtlich geförderten Wohnungsbaus errichtet werden. Eine Stellplatzverpflichtung gibt es nicht. Derzeit bestehen jedoch Überlegungen, im Zufahrtsbereich Besucherstellplätze unterzubringen, darunter ein Stellplatz für Kleinbusse.

Die Lage des Plangebietes ist im Übersichtsplan in **Abbildung 1** dargestellt.

Die entlang des Björnsonweges vorhandene Wohnbebauung wurde in den letzten Jahren auf der Nordseite intensiv verdichtet. Zur Erfassung der aktuellen Verkehrsbelastungen wurde eine Verkehrszählung durchgeführt.

Auf Grundlage dieser aktuellen Belastungsdaten überprüft die vorliegende Untersuchung, ob die aus dem Bebauungsplangebiet zu erwartenden Verkehre, überlagert mit dem allgemeinen Verkehrsaufkommen, im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden können. Zusätzlich werden die im direkten Umfeld vorhandenen Mobilitätsangebote aufgezeigt und Maßnahmen zur Förderung einer nicht motorisierten Mobilität benannt.

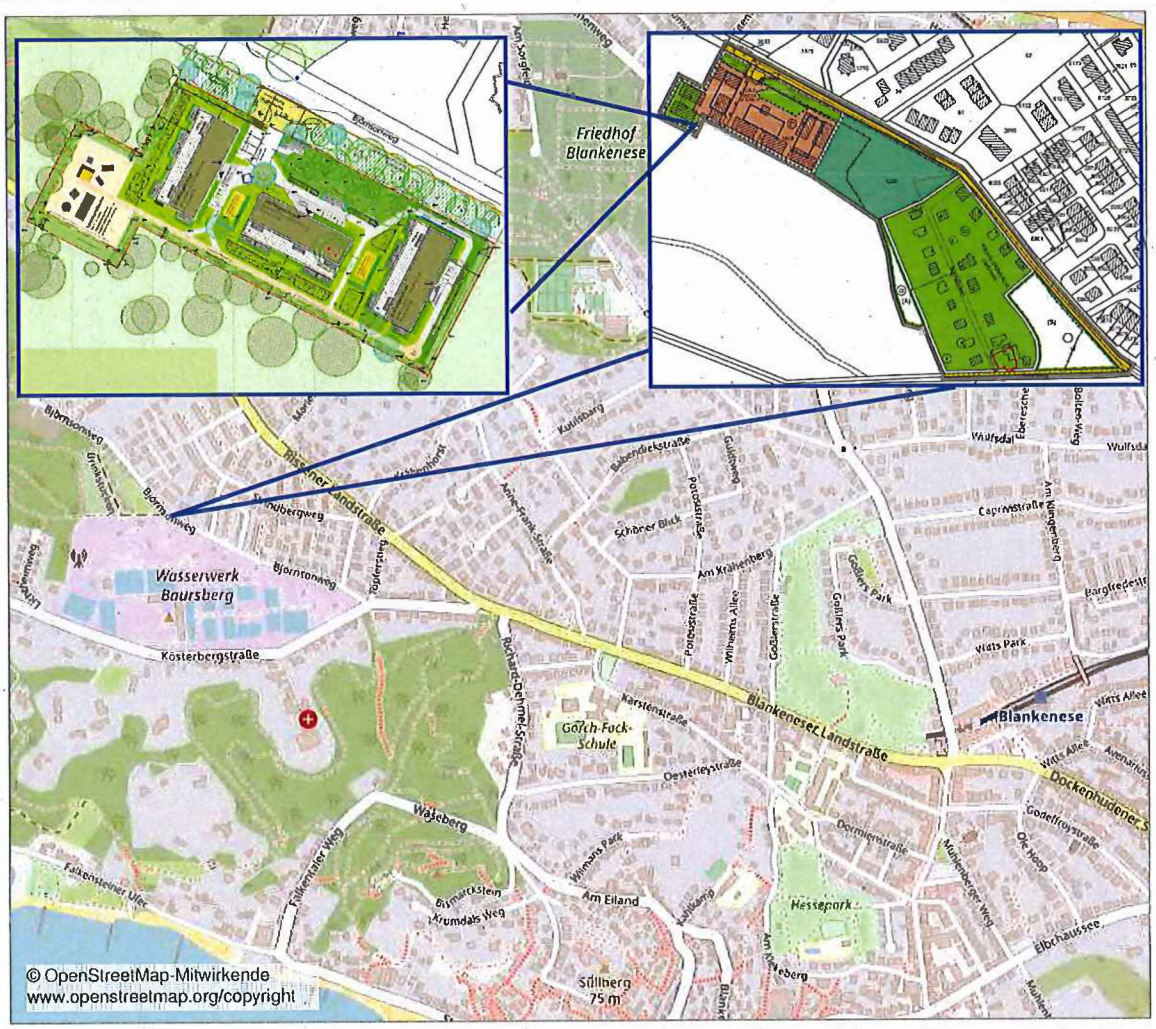


Abb. 1: Übersichtslageplan (Kartengrundlage: OpenStreetMap, Planausschnitte: [1] und [2])

2. Allgemeines Verkehrsaufkommen

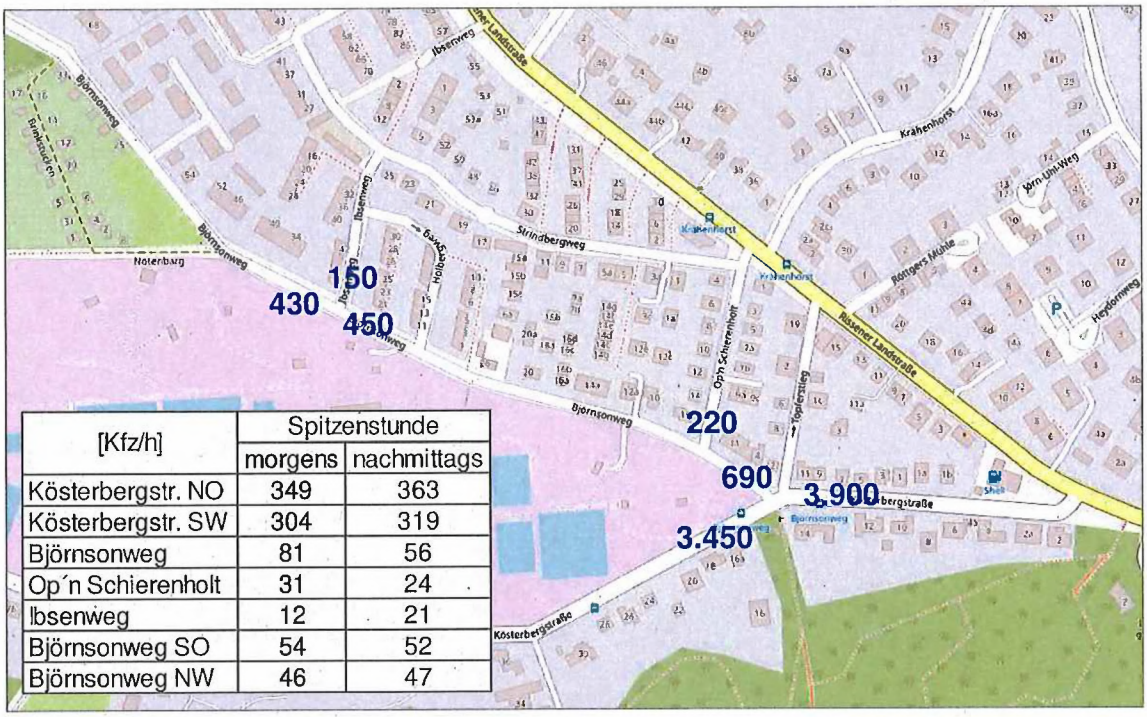
Für den Untersuchungsraum liegen keine Verkehrsdaten vor. Daher wurde am 03.11.2021 (Mittwoch) in der Zeit von 6-10 und 15-19 Uhr an den Knotenpunkten

- Kösterbergstraße/Björnsonweg,
- Björnsonweg/Op´n Schierenholt und
- Björnsonweg/Ibsenweg

eine Verkehrszählung durchgeführt, bei der alle Kraftfahrzeuge unterteilt nach Fahrzeugarten entsprechend ihrer Fahrtrichtung in 15-Minuten-Intervallen mittels Videoaufzeichnung erfasst wurden.

Auf Basis von Daten der BVM der FHH für Dauererfassungsstellen im weiteren Umfeld wurde der Zähltag verifiziert, so dass die erfassten Daten trotz evtl. Einflüsse der Pandemie auf das allgemeine Verkehrsaufkommen als Grundlage für die weitere Bearbeitung verwendet werden können.

Das aus den Zähldaten auf Grundlage von [3] ermittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) ist in **Abbildung 3** dargestellt. Die in den maßgebenden morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten erfassten Spitzenstundenbelastungen sind ebenfalls mit abgebildet.



[Kfz/h]	Spitzenstunde	
	morgens	nachmittags
Kösterbergstr. NO	349	363
Kösterbergstr. SW	304	319
Björnsonweg	81	56
Op´n Schierenholt	31	24
Ibsenweg	12	21
Björnsonweg SO	54	52
Björnsonweg NW	46	47

Abb. 2: DTV 2021 [Kfz/Tag] (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

3. Prognoseverkehrsaufkommen

3.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs

Aufgrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung, der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt, der Auswirkungen der Umweltpolitik und ähnlicher Faktoren ist für den Prognosehorizont 2035/40 nicht von einem weiteren Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens auszugehen. Verfügbare Prognosegrundlagen weisen für die kommenden 15-20 Jahre eher einen Rückgang des allgemeinen motorisierten Individualverkehrs aus. Dies gilt insbesondere in integrierten Lagen, wo aus der verstärkten Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel die größten Auswirkungen zu erwarten sind.

Für das Untersuchungsgebiet wird zusätzlich die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre in die Prognoseüberlegungen einbezogen. Die im Umfeld vorhandenen Zählpegel der BWVI belegen für die letzten Jahre jeweils nur marginale Schwankungen bzw. eine Stagnation des allgemeinen Verkehrsaufkommens.

Verkehrszuwächse resultieren in den nächsten Jahren nahezu ausschließlich aus Neuansiedlungen bzw. städtebaulichen Entwicklungen.

3.2 Verkehrserzeugung des Plangebietes

Das Plangebiet weist neben den planungsrechtlich zu sichernden vorhandenen Wald- und Grabelandflächen ausschließlich im Bereich der heutigen Unterkunft für Geflüchtete und Asylbegehrende eine Neubebauung aus, aus der eine zusätzliche Verkehrserzeugung zu erwarten ist. Insgesamt sind 38 Wohneinheiten (WE) als öffentlich-rechtlich geförderter Wohnungsbau vorgesehen.

Grundlage für die Berechnung der Verkehrserzeugung bilden neben vorliegenden Erfahrungswerten die in [4] gelisteten Prognosehinweise sowie die Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten aus [5]. Maßgebend für die Betrachtung der Neuverkehre aus den o.a. Nutzungen sind die Morgen- und die Nachmittagsspitzenstunde des allgemeinen Werktages.

Folgende Ansätze werden verwendet:

<u>Wohnnutzung:</u>

- ca. 2,5 Einwohner pro Wohneinheit,
- ca. 3,5 Wege pro Tag und Einwohner,
- ca. 30 % MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr),
- Besetzungsgrad etwa 1,3 Personen/Pkw,
- ca. 0,2 Besucher pro Wohneinheit und Tag (50% MIV, 1,5 Personen/Pkw),
- ca. 0,01 Fahrten/Einwohner für zusätzliche Anlieferung/Ver-/Entsorgung.

Aus den genannten Ansätzen ergibt sich insgesamt eine rechnerische Verkehrserzeugung von rd. 80 Kfz/ Tag im Querschnitt (je 40 Kfz/Tag in Zu- und im Abfluss).

In den maßgeblichen Hauptverkehrszeiten treten folgende rechnerischen Neuverkehre auf:

- Morgenspitzenstunde: rd. 2 Kfz/h im Zu-/rd. 4 Kfz/h im Abfluss,
- Nachmittagsspitzenstunde: rd. 5 Kfz/h im Zu-/rd. 4 Kfz/h im Abfluss.

Aus evtl. geringen Abweichungen von den angenommenen Entwicklungen sind keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten.

Die prognostizierten Verkehre werden komplett als Neuverkehre auf das angrenzende Straßennetz umgelegt. Eine Gegenrechnung aufgrund der entfallenden Unterkunft für Geflüchtete und Asylbewerbende erfolgt zur s.g. sicheren Seite nicht.

4. Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über den Björnsonweg. Dieser soll in den nächsten Jahren mit einer Fahrbahnbreite von möglichst 5,50m und einseitigem Gehweg erstmalig endgültig hergestellt werden. Aufgrund der Tempo-30-Zone wäre das Parken am Fahrbahnrand möglich. Radfahrer sind auf der Fahrbahn zu führen.

Die rechnerisch zu erwartenden Neuverkehre können ohne detaillierten Nachweis auch für die maßgebenden Hauptverkehrszeiten als leistungsgerecht abwickelbar beurteilt werden. Dies gilt sowohl für den Björnsonweg selbst als auch für das weitere öffentliche Straßennetz.

Die Anlage einer Wendekehre für Müllfahrzeuge im Björnsonweg ist zur Sicherung der Befahrbarkeit der Straße erforderlich. Die Wendeeinrichtung wird in den heutigen Zufahrtsbereich verlegt, wobei vorhandene Leitungstrassen zu berücksichtigen sind.

Vorhandene Leitungen (s. **Abbildung 3**) sollten aus technischer Sicht nur im wirklich erforderlichen Umfang überbaut werden. Eine Zusammenlegung von Zufahrt und Wendeanlage erscheint daher verkehrstechnisch sinnvoll.

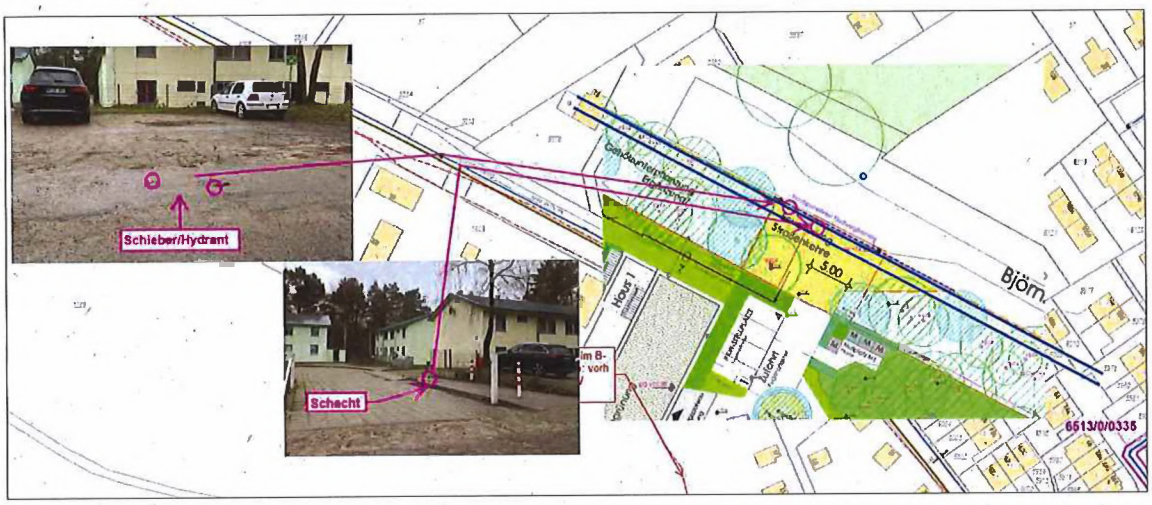


Abb. 3: Lagefestlegung Wendekehre (Kartengrundlage: Leitungsbestandsplan Hamburger Stadtentwässerung AöR und [2], Fotos: M+O)

5. Erforderliche Stellplätze

Gemäß [7] (BPD 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)) ist die Herstellung von Pkw-Stellplätzen für Wohnungen oder Wohnheime nicht vorgeschrieben. Die Festlegung einer angemessenen Anzahl soll unter Berücksichtigung des Stellplatzbedarfes der Bewohnerinnen und Bewohner, der örtlichen Verkehrsverhältnisse sowie der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr erfolgen.

Für Kleingartenanlagen ist gemäß Anlage 1 zu [7] 1 Pkw-Stellplatz je 3 Parzellen vorzusehen. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ist die Bestandsnutzung auf dem Grabeland damit gleichzusetzen, so dass eine entsprechende Anzahl an Stellplätzen nachgewiesen werden sollte.

Die Anzahl nachzuweisender Fahrradstellplätze richtet sich ebenfalls nach der BPN 2022-2 [7], eine Reduzierung ist nicht vorgesehen.

Bei Mehrfamilienhäusern sind je Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche (WF) 1 Fahrradstellplatz , je Wohnung mit bis zu 75 m² WF 2 Fahrradstellplätze, je Wohnung mit bis zu 100 m² WF 3 Fahrradstellplätze sowie je Wohnung mit bis zu 125 m² WF 4 Fahrradstellplätze herzustellen. 5 % der Fahrradstellplätze sind als Lastenfahrradplatz herzustellen, mindestens jedoch 1 Lastenfahrradplatz pro Gebäude. Von den insgesamt herzustellenden Fahrradstellplätzen sind 10 % für Besucher vorzusehen. Für die Gartenanlage ist bei analogem Ansatz der Vorgaben für Kleingärten 1 Fahrradstellplatz je 3 Parzellen vorzusehen.

Für die geplanten 38 Wohneinheiten sind rechtlich keine privaten Pkw-Stellplätze erforderlich.

Zu Stellplätzen für Besucher, Handwerker etc. finden sich bei Wohnnutzungen in [7] keine konkreten Vorgaben. Hier wäre die ReStra zur Beurteilung heranzuziehen, die 20 % der Gesamt-WE als öffentliche Besucherparkstände festlegt. Dieser Wert ist bei allen anderen Bauvorhaben bisher auf 15 % gemindert worden, so dass dieser Wert mittlerweile den Regelfall darstellt. In Bezug auf die Ziele der Mobilitätswende und aufgrund von Beobachtungen und Untersuchungen in neu geschaffenen Wohngebieten wird eine weitere Abminderung zukünftig bis auf insgesamt 10 % als angemessen und ausreichend angesehen. Da die Grundstücksgröße/-aufteilung nicht verändert werden soll, können beim zu prüfenden Bauvorhaben nur 4 Besucherparkstände auf privatem Grund geplant und nachgewiesen werden, was 10 % der WE entspricht. Diese Stellplätze sollten durch zeitliche Limitierung vor Dauerbelegung geschützt werden.

Für weitere Besucherstellplätze besteht über das Parken im Straßenraum eine Sicherungsmöglichkeit. Dies ist im Björnsonweg aufgrund der Tempo-30-Zone zulässig. Eine nach der erstmaligen endgültigen Herstellung geplante Fahrbahnbreite von 5,50m ist dafür ausreichend.

Unter Ansatz einer Wohnungsgröße von bis zu 50 m²/WE sind 38 Fahrradstellplätze nachzuweisen.

Für die 22 Parzellen im Gartenland werden rechnerisch 7 Pkw- und 7 Fahrradstellplätze empfohlen. Die Stellplätze sollten, wenn möglich, außerhalb des Björnsonweges ausgewiesen werden, da mit der erstmaligen endgültigen Herstellung im öffentlichen Raum deutlich weniger Abstellmöglichkeiten für Pkw zur Verfügung stehen werden als bisher.

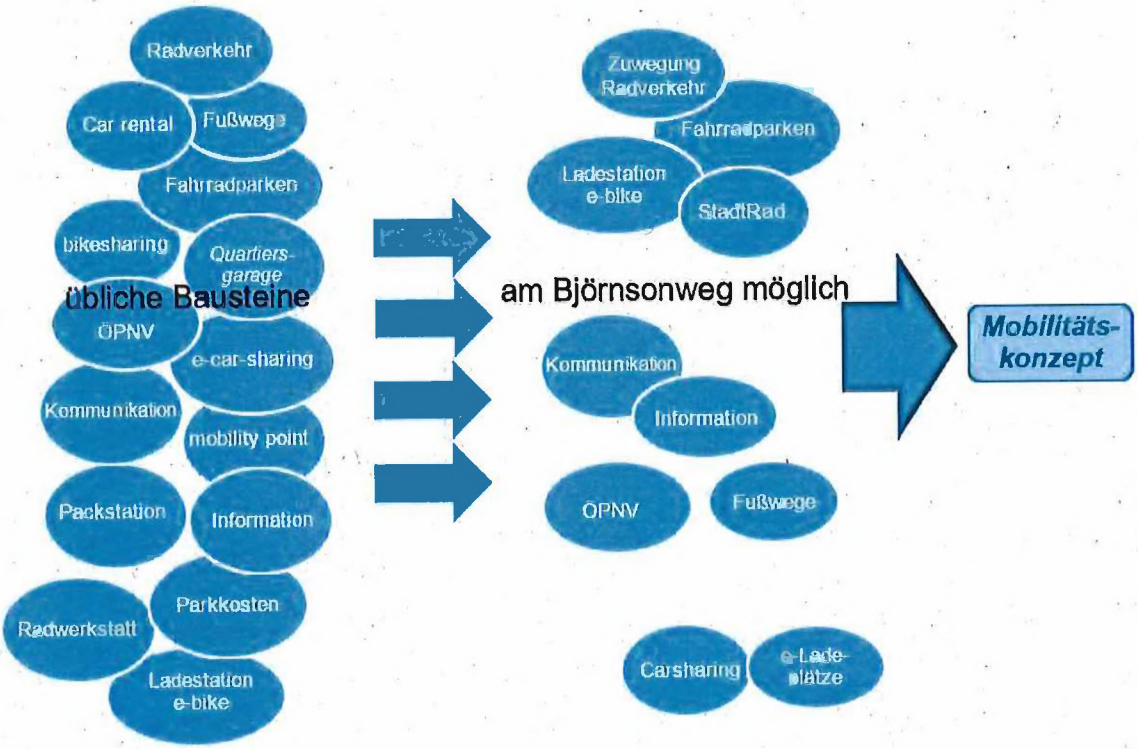
6. Empfehlungen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens

Durch die Reduzierung des Stellplatzangebotes für die neue und auch die bestehende Wohnnutzung ist eine Unterstützung für die Umorientierung auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes anzustreben. Aufgrund der geringen Größe des Plangebietes und der überschaubaren Neunutzungen sind die Maßnahmen jedoch auch auf die Bestandsbebauung mit auszurichten bzw. für die Gesamtfläche zwischen Rissener Landstraße und Björnsonweg anzustreben.

Die Hinweise zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sollen auf Grundlage einer Bestandsanalyse aufzeigen, mit welchen Bausteinen einer modernen, zukunftsfähigen Mobilität die Angebote realisiert werden können, die einen attraktiven und nicht autoorientierten Wohnstandort ausmachen.

Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll so attraktiv wie möglich gemacht werden, um somit weniger Pkw-Verkehre im Untersuchungsgebiet zu implizieren.

Folgende Bausteine eines Mobilitätskonzeptes können für das Plangebiet genauer untersucht werden, um die individuelle Mobilität von Bewohnern, Besuchern und Freizeitfahrten zu beeinflussen:



6.1 Baustein ÖPNV-Erschließung

Das Plangebiet ist über die in der Rissener Landstraße bzw. in der Kösterbergstraße verkehrenden Buslinien in das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs Hamburgs eingebunden (s. **Abbildung 4**). Die Bushaltestellen können von den geplanten Wohneinheiten aus mit einem 900-950 m langen Fußweg erreicht werden. In/aus Richtung der S-Bahn Blankenese bestehen in den Hauptverkehrszeiten Verbindungen im 10 Minuten-Takt.

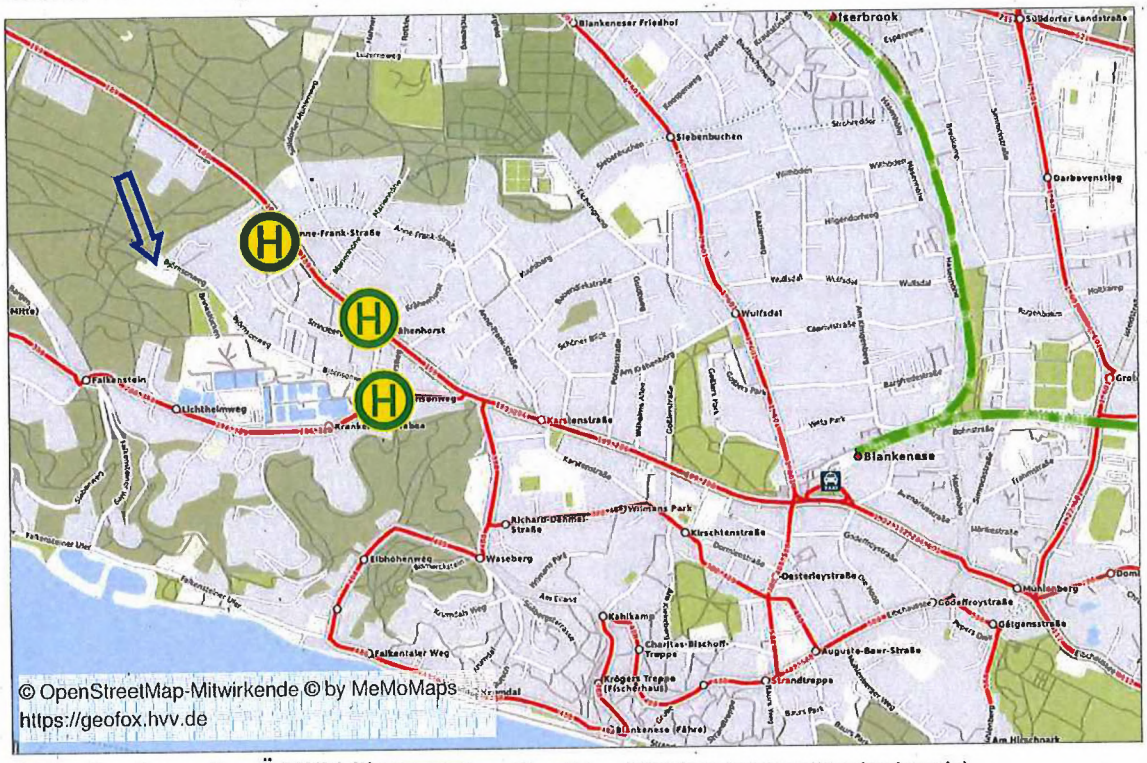


Abb. 4: Lage im ÖPNV-Netz (© OpenStreetMap-Mitwirkende https://geofox.hvv.de)

Im Zuge der erstmaligen endgültigen Herstellung des Björnsonweges wird der Gehweg bis zur Wendekehre verlängert sowie mit ausreichender Befestigung und einer bedarfsgerechte Beleuchtung ausgestattet, was wesentlich für die Akzeptanz durch die heutigen und künftigen Nutzer ist.

Aufgrund der doch relativ großen Entfernung zwischen Plangebiet und Haltestellen des ÖPNV bekommt ein attraktives Fahrradangebot eine noch größere Bedeutung (s. folgenden Abschnitt 6.2).

6.2 Baustein Radverkehr

Der Baustein Radverkehr beinhaltet neben den eigentlichen Radwegebeziehungen auch Themen wie Fahrradparken, Ladestationen für e-bikes und bikesharing.

Mit der Herstellung des Björnsonweges wird eine qualitativ gute Anbindung an das übergeordnete Straßennetz hergestellt. In der Tempo-30-Zone werden Radfahrer auf der Fahrbahn geführt. Die Anbindung an die bestehende Veloroute 1 bietet eine gute Verbindung in/aus Richtung Innenstadt (s. **Abbildung 5**). Freizeitrouten im Umfeld (z.Bsp. Elberadweg) ergänzen das Verbindungsangebot.

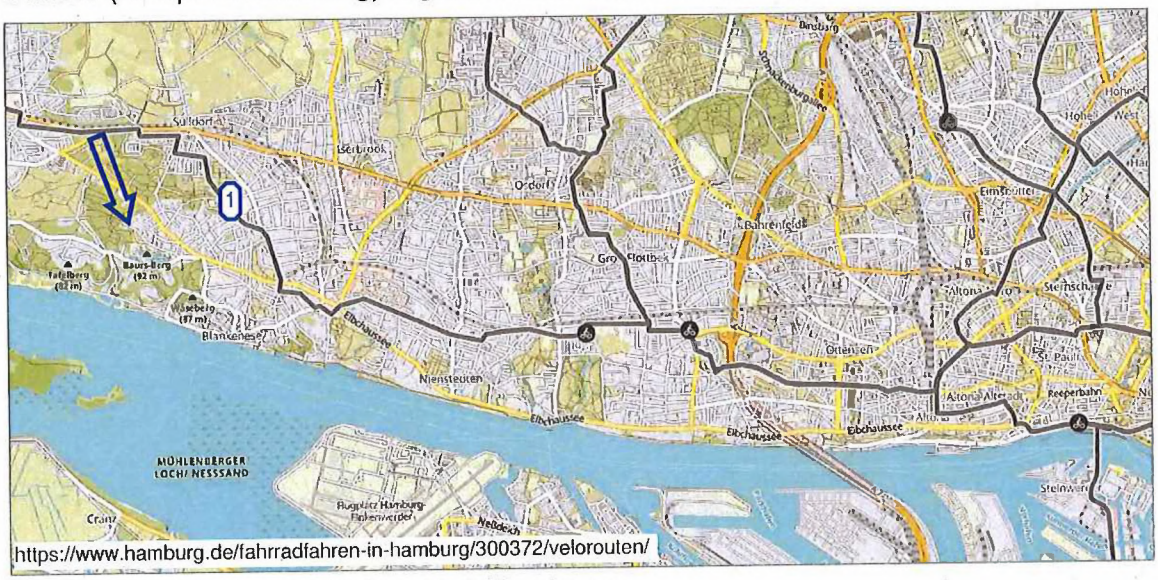


Abb. 5: Einbindung in Velorouten Hamburgs

Zu prüfen wäre, ob im Nahbereich des Plangebietes die Möglichkeit besteht, eine Stadtrad-Station zu realisieren und parallel auch am S-Bahnhof Blankenese ein entsprechendes Angebot zu schaffen. Neben der besseren autofreien Erreichbarkeit des ÖPNV könnte das auch die Nutzung der vorhandenen bike+ride-Einrichtungen unterstützen (s. **Abbildung 6**).

Abb. 6: Übersicht vorhandene Bike+ride bzw. Stadtrad-Angebote

6.3 Weitere Maßnahmen

Neben dem ÖPNV und der Förderung des Radverkehrs kann auch Carsharing zu einer Reduzierung der Verkehrsbelastung, insbesondere im ruhenden Verkehr führen. Eine entsprechende Cambio-Station befindet sich an der S-Bahn-Station Iserbrook in rd. 4 km Entfernung zum Plangebiet. Aufgrund der dichten Wohnbebauung könnte im Bereich Blankenese ein solches Angebot (z. Bsp. switch-Punkt) ebenfalls eine Nachfrage erhalten.

7. Resümee

Die vorliegende Untersuchung analysiert die vorhandene Verkehrssituation im Umfeld des Bebauungsplanentwurfes Blankenese 52 und überprüft die Abwickelbarkeit der künftig zu erwartenden Verkehre.

Das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen kann im angrenzenden Straßennetz ohne zusätzliche Um- oder Ausbaumaßnahmen leistungsgerecht abgewickelt werden. Durch die in absehbarer Zeit vorgesehene erstmalige endgültige Herstellung des Björnsonweges wird die Straße in ausreichender Form und im Sinne einer Tempo-30-Zone ertüchtigt. Für die sichere Führung der Fußgänger wird ein einseitiger Gehweg vorgesehen.

Zusätzliche bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Zur Unterstützung einer Mobilitätswende im Untersuchungsraum ist die Umsetzung von mobilitätslenkenden Maßnahmen zu empfehlen. Das könnte eine StadtRad-Station im Nahbereich und auch am S-Bahnhof Blankenese oder ähnliche Maßnahmen zur Förderung des nicht motorisierten Verkehrs beinhalten, die nicht nur den neuen Bewohnern, sondern dem gesamten Quartier zu Gute kommen.

Oststeinbek, 08.06.2022

[redacted]

Literaturverzeichnis:

[1] Freie und Hansestadt Bezirk Altona
Bebauungsplan Blankenese 52 (Björnsonweg) Entwurf, Stand Mai 2022
Kartengrundlage: ALKIS: Flurstücke, Gebäude, Tatsächliche Nutzung (TN); Herausgeber: Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung

[2] Karl Kaup Landschaftsarchitekten BDLA/Quente Schwartz Architekten Hamburg
F&W Wohnbebauung Björnsonweg Freiflächen- u. Entwässerungsplan, Bearbeitungsstand 30.05.2022

[3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln,
HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

[4] Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, VerBau Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg 2021

[5] Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, durchgeführt von infas: Mobilität in Deutschland 2017
Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD),
Kurzreport Hamburg und Metropolregion, November 2018
Metropolregion Hamburg und HVV, Hamburg, 27. Mai 2019

[6] https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1087358/umfrage/wohnflaeche-je-wohnung-in-hamburg-nach-bezirken/

[7] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau
Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze