

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme und Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Rahlstedt 138 „Nordlandweg / Zellerstraße“ in Hamburg-Rahlstedt



Im Auftrag

SAGA Siedlungs-
Aktiengesellschaft
Hamburg

April 2024

Verkehrsgutachtliche Stellungnahme und Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Rahlstedt 138 „Nordlandweg / Zellerstraße“ in Hamburg-Rahlstedt

Auftraggeber: Saga Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg
Poppenhusenstraße 2
22305 Hamburg

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter:



Stand: 26. April 2024

Projekt: 8406K03 und K05

G:\PRJ\8400-8499\8406-Nordlandweg_10-VU\Bericht\8406_Nordlandweg_138_240426.docx

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Vorbemerkungen.....	3
2	Verkehrsanalyse	4
2.1	Umfeldanalyse	4
2.2	Fußverkehr	7
2.3	Radverkehr	9
2.4	Öffentlicher Personenverkehr.....	11
2.5	Kfz-Verkehr.....	13
2.6	Sonstige Mobilitätsangebote	19
2.7	Zwischenfazit.....	19
3	Verkehrsprognose und Bewertung der zukünftigen Verkehrsabwicklung	20
4	Mobilitätskonzept.....	23
4.1	Erreichbarkeit der U-Bahnstationen und der Veloroute 6	23
4.2	Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele.....	24
4.3	Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.....	25
4.4	Abstellmöglichkeiten für Pkw – Maßnahmen zur Gewährleistung des Kfz-Verkehrs.....	29
4.5	Sharingangebote und E-Mobilität	31
4.6	Angebote für den Kita-Verkehr sowie für Gewerbenutzungen	34
4.7	Information und Kommunikation.....	36
5	Literaturverzeichnis.....	37

1 Aufgabenstellung und Vorbemerkungen

Im Stadtteil Rahlstedt der Freien und Hansestadt Hamburg wird durch die SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft ein Neubauvorhaben südlich des Nordlandwegs und der Zellerstraße geplant. Aktuell sind hier mehrere Wohngebäude vorhanden, die als Seniorenwohnanlage (bzw. als Service-Wohnen) genutzt werden und neben der reinen Wohnnutzung auch über ergänzende Einrichtungen (z.B. Friseur, Massage) verfügen. Im nördlichen Plangebiet am Nordlandweg ist eine Pkw-Stellplatzanlage mit ca. 70 Stellplätzen vorhanden, wobei rund ein Viertel davon als Garagen hergestellt sind. Auch an der Zellerstraße befindet sich eine Stellplatzanlage mit 26 Stellplätzen (davon fünf Garagen).

Die im Neubau entstehenden 450 Wohneinheiten sind auf sechs drei- bis fünfgeschossige Gebäude verteilt. Vier dieser Komplexe sind für Seniorenwohnen (350 WE) und weitere zwei für Familienwohnen (ca. 100 WE) vorgesehen. Zusätzlich ist eine Kita mit rund 90 Plätzen geplant. Die bereits vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Zusammenhang mit dem Service-Wohnen sollen ebenfalls wieder integriert werden. Für den ruhenden Verkehr sind je eine Tiefgarage am Nordlandweg und an der Zellerstraße mit einer Kapazität von insgesamt ca. 120 Stellplätzen geplant.

Westlich benachbart liegen eingeschossige, südlich drei- bis viergeschossige und nördlich der Zellerstraße ebenfalls eingeschossige Wohnhäuser (in der Regel Einfamilienhäuser). Das Plangebiet befindet sich am Nordlandweg und an der Zellerstraße (Abbildung 1). Westlich des Plangebiets liegt der Meiendorfer Weg und südlich die Meiendorfer Straße.

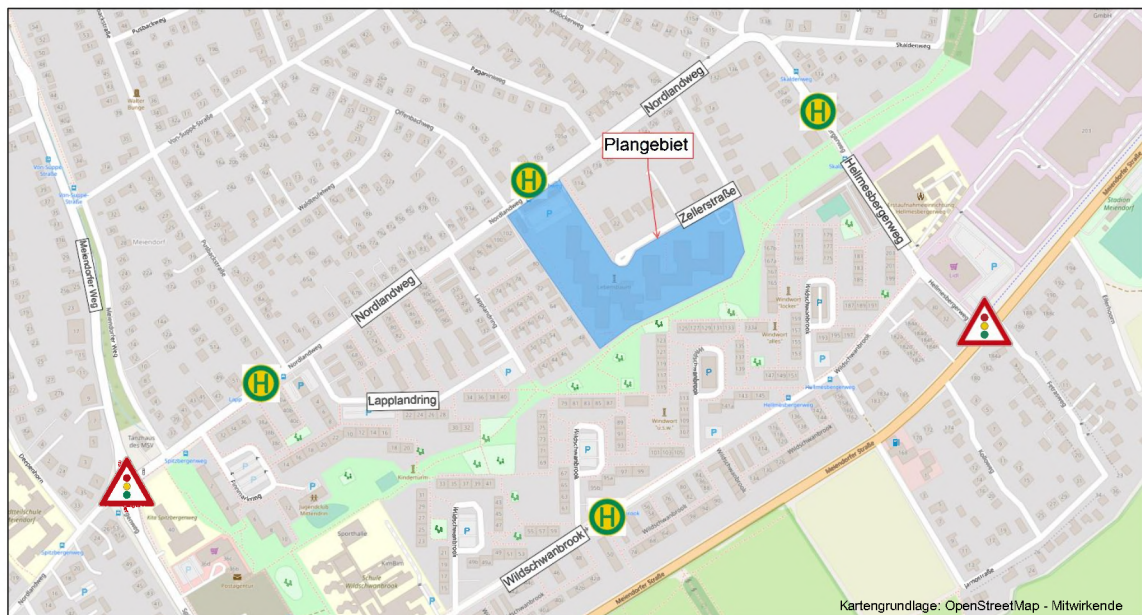


Abbildung 1: Lage des Plangebiets in Hamburg Rahlstedt

Im vorliegenden Verkehrsgutachten wird die vorhandene verkehrliche Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr, im Radverkehr und im Kfz-Verkehr analysiert und die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens auf die umliegenden Straßen bewertet. Darüber hinaus soll im Rahmen der Begutachtung der allgemeinen Verkehrserschließung ein Mobilitätskonzept entwickelt werden, um den zukünftigen Bewohnern eine möglichst autoarme Mobilität zu ermöglichen.

2 Verkehrsanalyse

2.1 Umfeldanalyse

Das Plangebiet liegt im nordöstlichen Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg in einer städtischen Randlage. Die Stadt- bzw. Landesgrenze zu Schleswig-Holstein (bzw. zur Stadt Ahrensburg) ist nur rund 1,5 km Luftlinie entfernt.

Die **Flächennutzungen** im näheren Umfeld lassen sich als überwiegend wohnbaulich beschreiben (siehe Abbildung 2, rosa eingefärbt). Größere gewerbliche Ansiedlungen (hellblau) befinden sich nördlich an der Eulenkrugstraße, nordöstlich am Hellmesbergerweg / Meindorfer Straße, südwestlich im Gewerbepark Bargkoppelweg und südöstlich an der Sieker Landstraße. Diese Gewerbeansiedlungen sind vom Plangebiet rund 250 bis über 2.000 m entfernt. Nördlich des Plangebietes liegt das Museumsdorf Volksdorf rund 2.000 m und nordwestlich das Evangelische Amalie Sieveking Krankenhaus rund 1.500 m entfernt (rot). Abgesehen vom Museumsdorf Volksdorf handelt es sich dabei um die Arbeitsplatzschwerpunkte im Umfeld des Plangebietes.

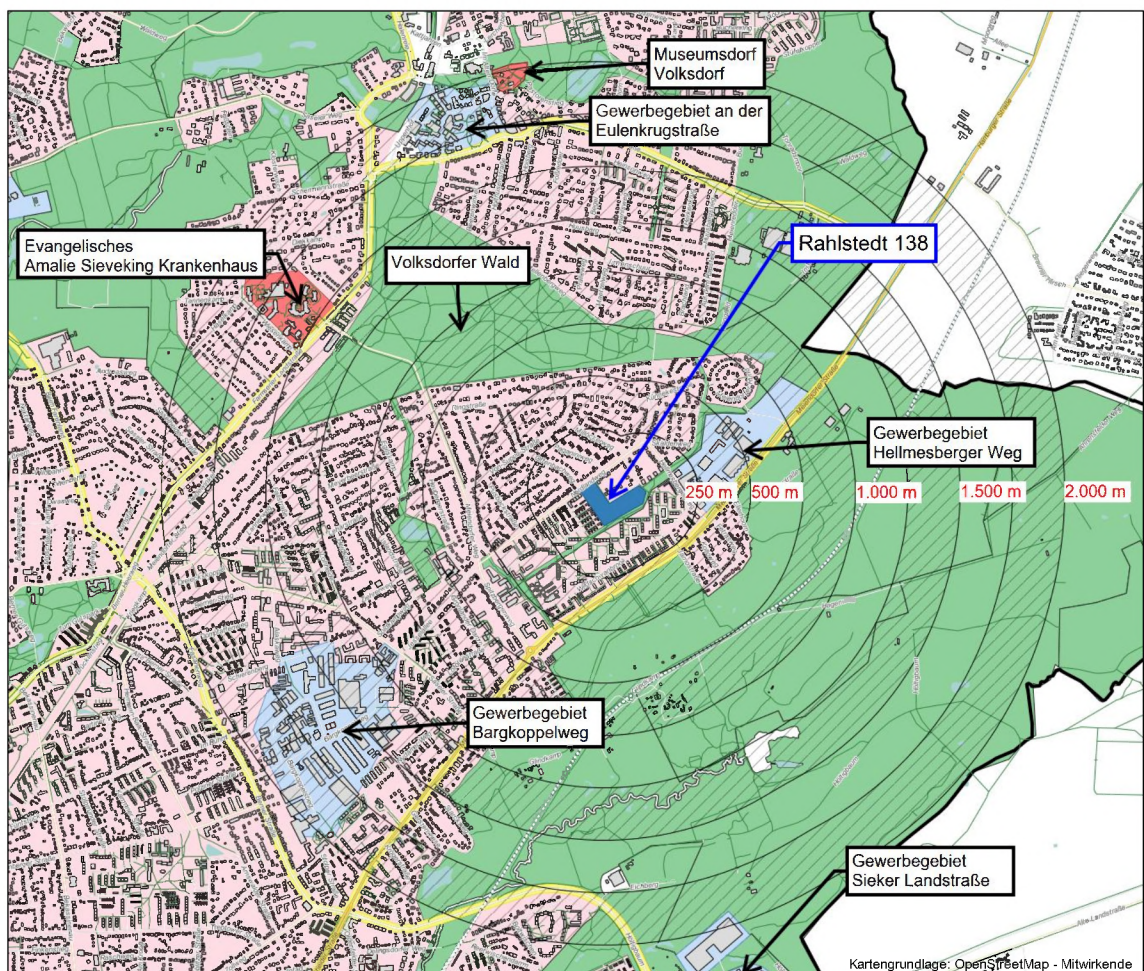


Abbildung 2: Flächennutzungen im Umfeld des Plangebietes (Quelle Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg)

Am Wildschwanbrook sowie am Spitzbergenweg liegen insgesamt drei **Kindertagesstätten** in fußläufiger Entfernung zum Plangebiet (bis ca. 500 m). Weitere Kindertagesstätten am

Meiendorfer Weg oder am Irma-Keilhack-Ring sind hingegen bereits vergleichsweise weit entfernt. Zukünftig soll im Plangebiet eine weitere Kita entstehen.

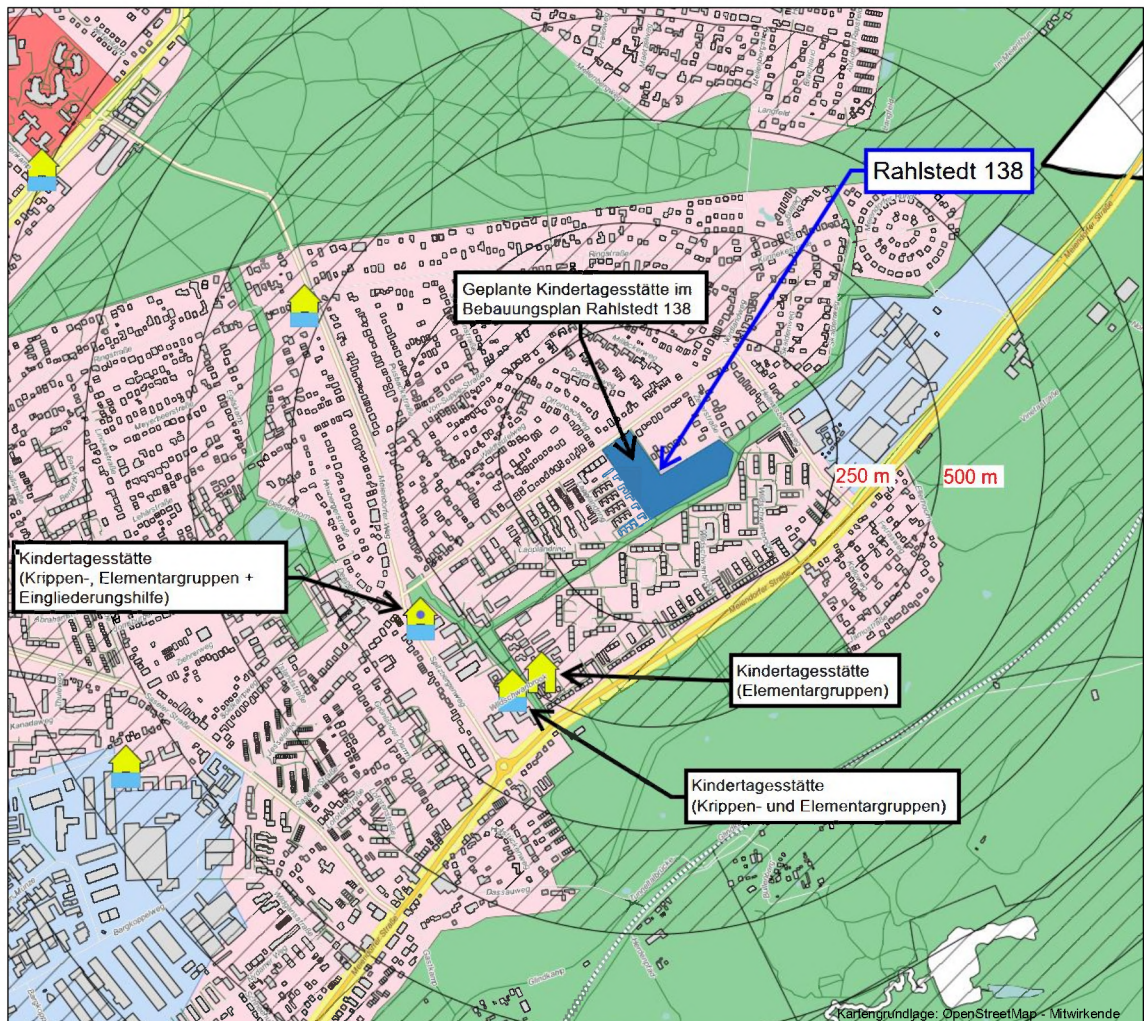


Abbildung 3: Kindertagesstätten im Umfeld des Plangebietes (Quelle: Geodatenportal der Freien und Hansestadt Hamburg)

Im Umfeld des Plangebietes sind in Fuß- bzw. Radverkehrsentfernung alle **Schulformen** vorhanden. Am Wildschwanbrook sowie an der Islandstraße befinden sich in einer fußläufigen Entfernung von rund 500 bis 900 m die nächstgelegenen Grundschulen. Während die Grundschule am Wildschwanbrook vom Plangebiet weitgehend ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr über fußläufige Wegeverbindungen in einer Grünanlage erreicht werden kann, ist die Grundschule an der Islandstraße nur über die Straßen Nordlandweg und Islandstraße zu erreichen. Dabei ist auch der Meiendorfer Weg / Spitzbergenweg zu überqueren (Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung).

Ebenfalls am Nordlandweg bzw. an der Straße Deepenhorn liegt die Stadtteilschule Meiendorf. Die Anbindung dieser Schule ist mit der Grundschule an der Islandstraße vergleichbar. Die Entfernung beträgt allerdings nur rund 700 m. Weitere Stadtteilschulen sind in Radverkehrsentfernung am Delingsdorfer Weg (südlich) sowie am Ahrensburger Weg bzw. Lerchenweg (nördlich) in rund 2,0 bis 3,0 km Entfernung vorhanden. Weitere Stadtteilschulen sind (deutlich) weiter entfernt.

In einer Entfernung von rund 1,7 km befindet sich am Schierenberg in südwestlicher Richtung das nächstgelegene Gymnasium. Darüber hinaus liegen an der Birrenkovallee (südlich) und Im Alhorn (nördlich) weitere Gymnasien rund 2,2 km entfernt.

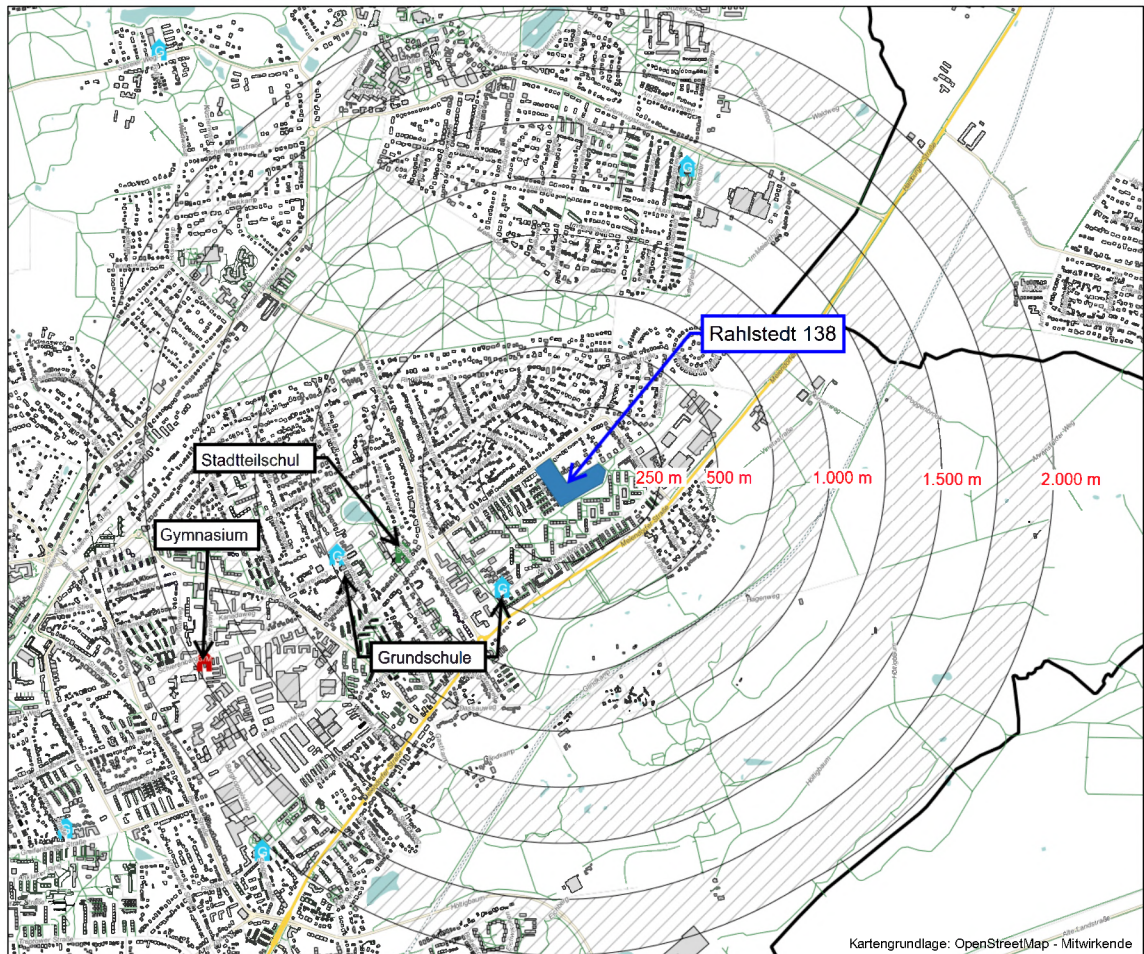


Abbildung 4: Schulen im Umfeld des Plangebietes

Zur Versorgung mit den Artikeln des täglichen Bedarfs sind zwei **Supermärkte** in maximal rund 500 m Entfernung am Hellmesbergerweg und am Spitzbergenweg fußläufig erreichbar. Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich in der Meiendorfer Straße (ca. 1.000 bis 1.250 m) sowie in der Saseler Straße (ca. 1,5 km). Ein Großmarkt ist in rund 1,8 km am Bargkoppelweg vorhanden.

Darüber hinaus sind verschiedene **Freizeitnutzungen** im näheren Umfeld vorhanden. Dabei handelt es sich insbesondere um Sportangebote des Meiendorfer SV (Stadion Meiendorf) an der Meiendorfer Straße, Höhe Ellerhorn sowie an der Straße Deepenhorn (Sportpark Meiendorf), die Sporthalle am Finnmarkring und weitere Schulsporthallen im Umfeld des Plangebietes. Außerdem befindet sich östlich des Finnmarkrings der Jugendclub Mittendrin. Nicht zuletzt sei hier auch der Hochseilgarten im Volksdorfer Wald am Meiendorfer Weg genannt.

Aufgrund der derzeitigen und geplanten Nutzung der Flächen als Service-Wohnen für ältere Menschen ist auch die Erreichbarkeitssituation von Einrichtungen der **Gesundheitsvorsorge** von besonderer Bedeutung. An dieser Stelle werden insbesondere Apotheken sowie die haus- und fachärztliche Versorgung betrachtet. Informationen zur Bewertung liefert hier der Erreichbarkeitsatlas der Metropolregion Hamburg. Die Analyse des Erreichbarkeitsatlas

zeigen hier deutliche Defizite in Bezug auf die Erreichbarkeit von Apotheken. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass mindestens ein weiterer Apothekenstandort hinzugekommen und somit bereits eine Verbesserung der Situation eingetreten ist. Die Luftlinienentfernung ist mit rund 1,0 km zwar weiterhin vergleichsweise groß (vorher rund 2,2 km). Beide Apotheken wären aber mit Linienbussen erreichbar (MetroBus-Linie 24 bzw. StadtBus-Linie 275). Die hausärztliche sowie internistische Versorgung ist mit Gehzeiten von weniger als 10 min sehr gut. Weitere Fachärzte (Orthopäde, Augenarzt) sind nur in größeren Entfernungen, jedoch in der Regel umsteigefrei mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

2.2 Fußverkehr

Für Fußgänger stehen in der Regel straßenbegleitende Gehwege zur Verfügung, wobei die Gehwegbreiten am Nordlandweg nahezu den aktuellen Anforderungen der Hamburger Regelwerke entsprechen [1]. Dies gilt weitgehend auch für den Spitzbergenweg sowie mit Einschränkungen für den Meiendorfer Weg. Im Meiendorfer Weg ist allerdings nur ein einseitiger Gehweg vorhanden; zusätzlich existiert aber noch ein von der Fahrbahn abgesetzter Gehweg bzw. eine Anliegerfahrbahn. Auch im Hellmesbergerweg sind beidseitige und in der Regel mindestens 2,0 m breite Gehwege vorhanden. Im Wildschwanbrook sowie im Lapplandring stehen in der Regel nur schmale Gehwege mit Breiten von rund 1,5 bis 2,0 m zur Verfügung. Die Gehwege in der nördlichen Zellerstraße weisen eine Breite von rund 1,5 m mit angrenzender Grünfläche auf. In der Vegetationsperiode ist der Gehweg teilweise bis zur Nichtnutzbarkeit eingeschränkt. In der südlichen Zellerstraße betragen die Gehwegbreiten in der Regel rund 1,5 m (siehe Abbildungen 5 und 6).



Abbildung 5: Gehwege der Zellerstraße Blickrichtung Westen



Abbildung 6: Zellerstraße Blickrichtung Osten (links: Straßenraum; rechts: Gehweg)

Die Einschränkungen in Bezug auf die Gehwegbreiten gelten punktuell auch für den Abschnitt der Zellerstraße unmittelbar am Nordlandweg.



Abbildung 7: Gehweg der Zellerstraße Ost Blickrichtung Norden (Nordlandweg)

Neben den beschriebenen straßenbegleitenden Gehwegen können die zu Fuß Gehenden zahlreiche weitere straßenunabhängige Wegeverbindungen nutzen, sodass wichtige Ziele, wie die Kindertagesstätten und die Grundschule am Wildschwanbrook, die Kita am Spitzbergenweg sowie die Supermärkte am Spitzbergenweg und Hellmesbergerweg weitgehend ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu erreichen sind (siehe Abbildung 8).

Bauliche Maßnahmen, die das Überqueren der Fahrbahnen unterstützen, sind derzeit nicht vorhanden. Aufgrund der insgesamt moderaten Verkehrsstärken sind derartige Anlagen in

der Regel aber auch nicht erforderlich. An den beiden lichtsignalgeregelten Knotenpunkten Spitzbergenweg / Meiendorfer Weg / Nordlandweg und Meiendorfer Straße / Hellmesbergerweg kann die Fahrbahn in allen Knotenpunktarmen überquert werden. Am Kreisverkehr Meiendorfer Straße / Spitzbergenweg sind in allen Knotenpunktarmen zwar barrierefreie Quermöglichkeiten vorhanden, Fußgängerüberwege sind aber nur im Spitzbergenweg markiert. In der Meiendorfer Straße fehlen entsprechende Markierungen.

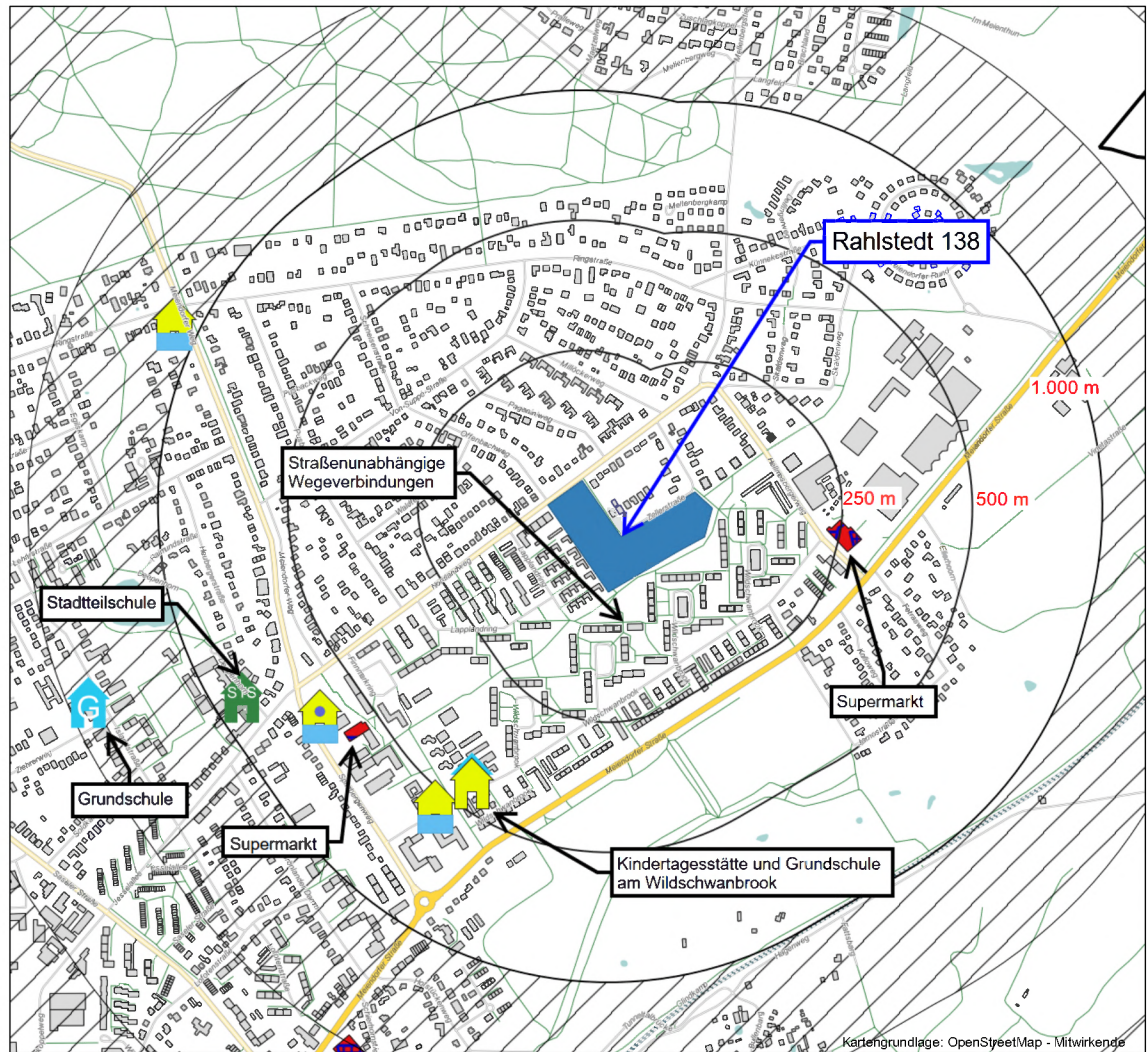


Abbildung 8: Straßenunabhängige Fußwegeverbindungen im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes

2.3 Radverkehr

Die großräumigen Anbindungen im Radverkehr werden in Hamburg durch das Veloroutennetz gewährleistet. Insgesamt 13 Velorouten verbinden die Hamburger Stadtteile mit der Innenstadt. Diese Radialen werden durch eine nördliche Ringveloroute miteinander verbunden (Veloroute 14). Die Veloroute 6 führt vom Rathausmarkt über Barmbek und Berne bis nach Volksdorf und verläuft ca. 2 km nordwestlich des Plangebietes. Die Veloroute 14 tangiert das Plangebiet in einer Entfernung von rund 3,25 bis 3,75 km westlich / südlich. Ebenfalls rund 3,0 km entfernt beginnt die Veloroute 7 am Helmut-Steidl-Platz in Rahstedt (Regionalbahnhaltapunkt).

Der großräumige Freizeitradverkehr wird auf Freizeitrouten durch das Hamburger Stadtgebiet geführt. Die Freizeitroute 2 verläuft am südlichen Rand des Volksdorfer Waldes ca. 500 m nördlich des Plangebietes und führt in Richtung Außenalster / Innenstadt.

Die Anbindung an den großräumigen Radverkehr ist aufgrund der vergleichsweise großen Entfernungen zu den Velorouten für den betrachteten Bereich bisher als mindestens verbesserungswürdig zu bewerten (siehe Abbildung 9).

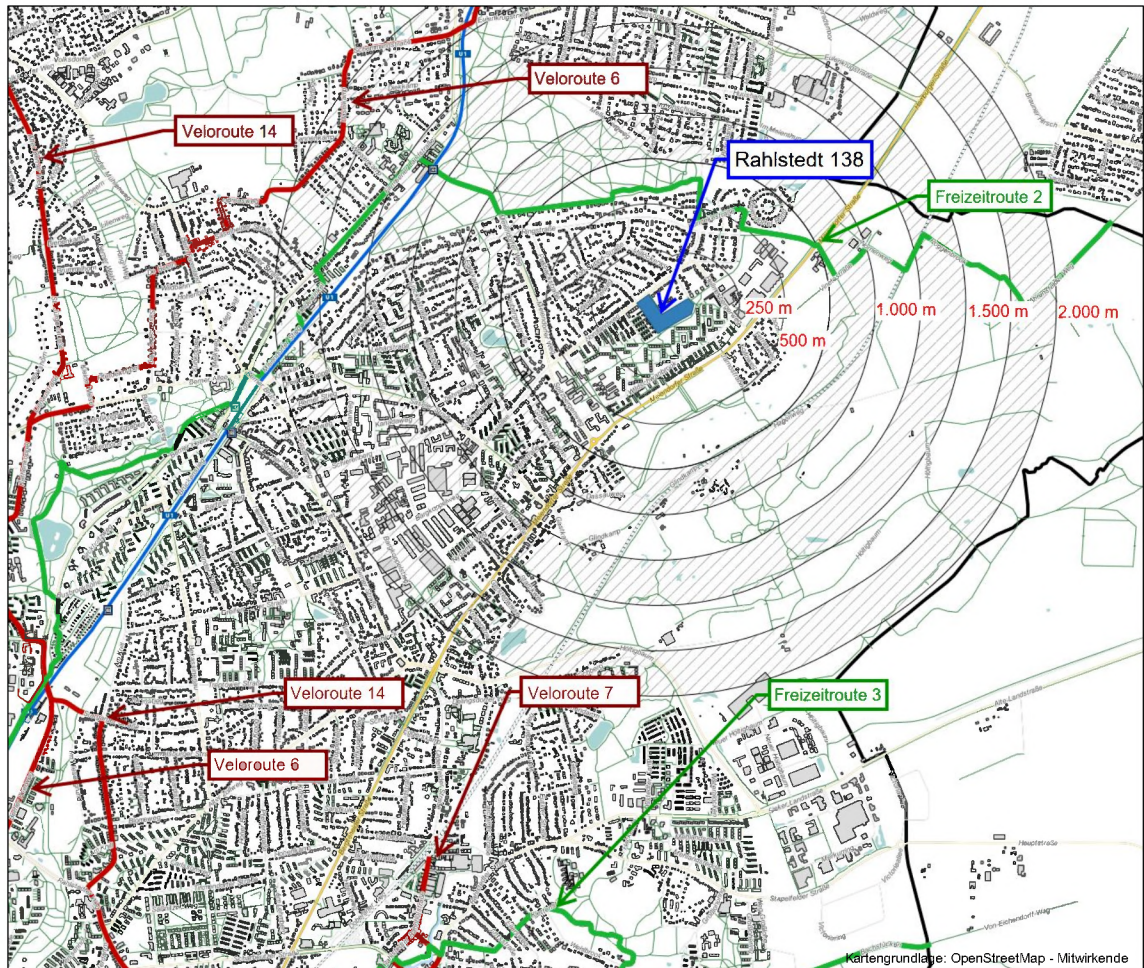


Abbildung 9: Velo- und Freizeitrouten im Umfeld des Plangebietes (Quelle: Geodatenportal der Freien und Hansestadt Hamburg)

Die kleinräumige Erschließung im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes ist differenziert zu betrachten. Einerseits stehen auch dem Radverkehr die Wegeverbindungen zur Verfügung, die der Fußverkehr als straßenunabhängige Wege nutzt. Zum Teil sind die Wege aber recht schmal, sodass hier in besonderem Maße auf gegenseitige Vorsicht und Rücksicht zu achten ist. Darüber hinaus ist festzustellen, dass einzelne Wegeverbindungen witterungsbedingt zum Teil nur eingeschränkt für den Radverkehr nutzbar sind (Abbildung 10).

In der Regel wird der Radverkehr auf den umliegenden Straßen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Benutzungspflichtige Radwege sind lediglich im Spitzbergenweg und in der Meiendorfer Straße vorhanden. Die nächstgelegenen U-Bahnstationen Meiendorfer Weg und Berne können überwiegend nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn erreicht werden. Wichtige Ziele im näheren Umfeld (Kita, Grundschule, Stadtteilschule, Nahversorger) sind hingegen auch mit dem Fahrrad weitgehend gut bis sehr gut erreichbar.



Abbildung 10: Schmale bzw. eingeschränkt nutzbare straßenunabhängige Geh- und Radwegeverbindungen im Umfeld des Plangebietes

Weitere Angebote im Radverkehr sind im unmittelbaren Umfeld derzeit nicht vorhanden. Die nächstgelegene StadtRAD-Station an der U-Bahnstation Oldenfelde ist bereits rund 3,5 km entfernt. Hier kann jedoch auch ein Lastenrad ausgeliehen werden. Für das Jahr 2023 ist eine weitere StadtRAD-Station an der U-Bahnstation Meiendorfer Weg geplant. Konkrete Planungen bzw. der genaue Standort sind bisher aber nicht bekannt.

An den U-Bahnstationen Meiendorfer Weg, Berne und Oldenfelde stehen B+R-Anlagen mit mindestens rund 300 (Meiendorfer Weg) und bis zu 770 Abstellplätzen (Berne) zur Verfügung. Dieses Angebot verteilt sich auf überdachte, nicht überdachte und vermietete Abstellplätze. Ergänzend dazu sind an allen U-Bahnstationen auch Schließfächer vorhanden.

2.4 Öffentlicher Personenverkehr

Das Plangebiet wird im Linienbusverkehr über die Haltestellen

- Offenbachweg (im Nordlandweg),
- Skaldenweg (im Hellmesbergerweg)
- Hellmesbergerweg (im Wildschwanbrook) und
- Wildschwanbrook (Mitte) (im Wildschwanbrook)

erschlossen.

Alle vier Haltestellen sind rund 200 bis 400 m Luftlinie entfernt. Das Plangebiet liegt somit innerhalb der üblichen Einzugsbereiche der Bus-Haltestellen (400 m). Die Erschließungsqualität ist mit vier Haltestellen in unmittelbarer fußläufiger Entfernung dementsprechend als sehr gut einzuschätzen (vgl. Abbildung 11). Als wichtigste Haltestellen für das Plangebiet sind die Haltestellen Offenbachweg (für das geplante Service-Wohnen) und Skaldenweg (für das geplante Familienwohnen) zu bewerten.

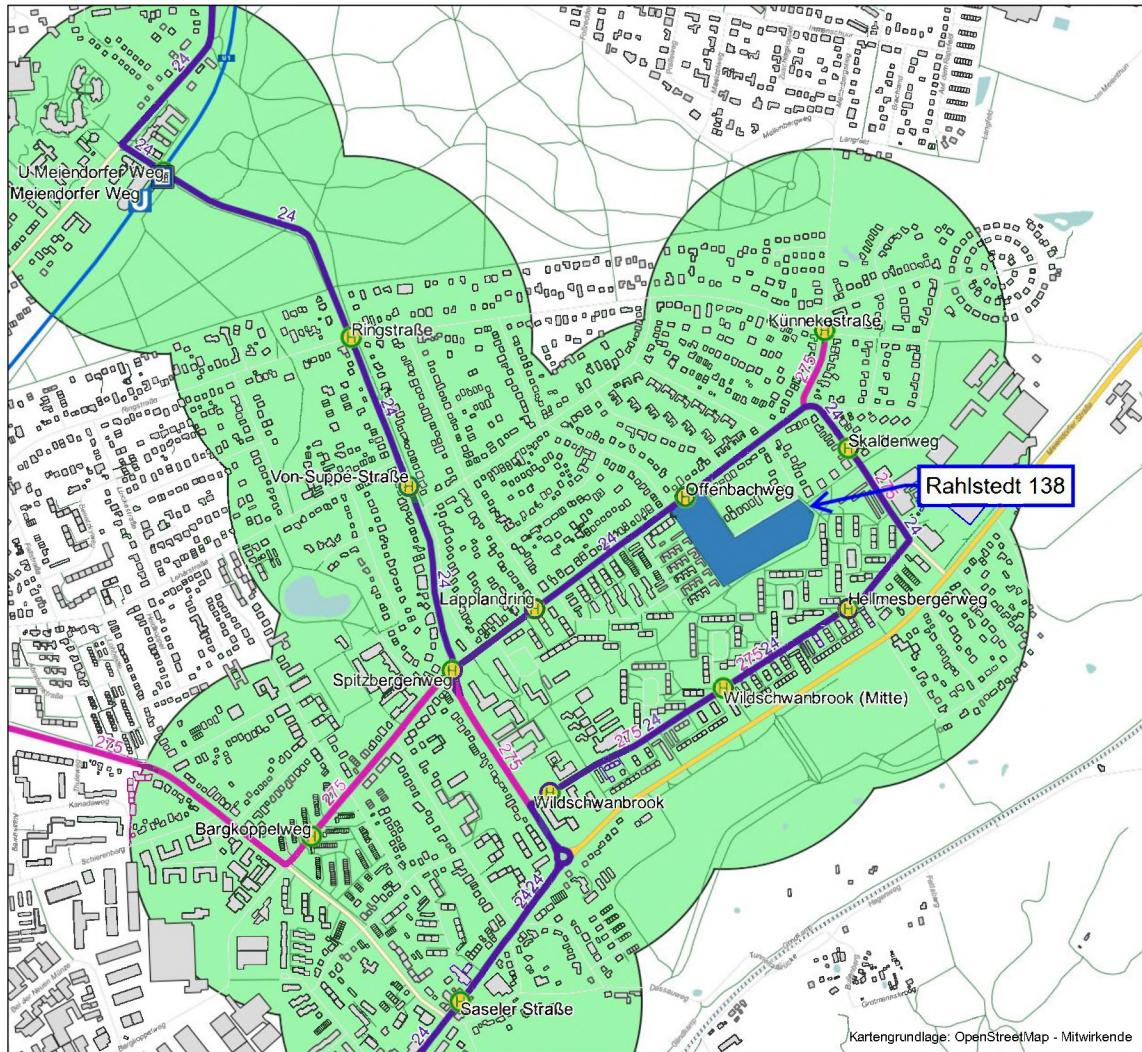


Abbildung 11: ÖV-Liniennetz und Einzugsbereiche der Haltestellen (400m) (Quelle: Geodatenportal der Freien und Hansestadt Hamburg)

An den Haltestellen Offenbachweg, Skaldenweg, Hellmesbergerweg und Wildschwanbrook (Mitte) verkehrt die MetroBus-Linie 24 (in Abbildung 11 in lila dargestellt) zwischen dem Nienendorfer Markt und dem Bahnhof Rahlstedt. An der Haltestelle Offenbachweg wird ab ca. 6:30 bis 19:30 Uhr ein 10-Minuten-Takt realisiert. Davor ab ca. 4:30 Uhr und danach bis ca. 0:45 Uhr wird die Haltestelle ungefähr alle 20 Minuten angefahren. An den Wochenenden wird in der Regel ein 20-Minuten-Takt realisiert, der teilweise z.B. am Samstagvormittag auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet wird. Dieses Fahrplanangebot gilt auch für die anderen Haltestellen der Linie 24 im Umfeld des Plangebietes.

Mit der MetroBus-Linie 24 kann die U-Bahnstation Meiendorfer Weg in einer Fahrzeit von ca. 6 Minuten erreicht werden. Die Umsteigezeit in die U-Bahnlinie 1 beträgt hier 4 Minuten, sodass ein problemloser Anschluss möglich ist. Vergleichbare Reisezeiten gelten auch für den Rückweg.

Ab der Haltestelle Skaldenweg verkehrt die StadtBus-Linie 275 zwischen der Haltestelle Künnekestraße nördlich des Plangebietes und dem Bahnhof Rahlstedt. Die StadtBus-Linie bindet das Plangebiet ebenfalls an die U-Bahnlinie 1 an der U-Bahnstation Berne an. An der Haltestelle Skaldenweg wird Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten ein 10-Minuten-

Takt, sonst ein 20-Minuten-Takt gefahren. Eine Taktverdichtung auf einen 5- bzw. 10-Minuten-Takt erfolgt ab der Haltestelle Wildschwanbrook. In den Tagesrandzeiten werden die Haltestellen alle 20 Minuten bedient. An den Wochenenden verkehren die Busse im 10-, 20- oder 40-Minuten-Takt.

Der Hamburger Hauptbahnhof kann somit in rund 40 Minuten vom Plangebiet erreicht werden.

Zusammenfassend ist das Fahrplanangebot im Umfeld des Plangebietes trotz der städtischen Randlage als gut bis sehr gut zu bewerten.

Die vorhandenen Haltestellen im Umfeld des Plangebietes sind derzeit nicht barrierefrei ausgebaut. Insbesondere an der Haltestelle Offenbachweg ist dies, aufgrund der bereits vorhandenen Nutzung der Vorhabenflächen für Service-Wohnen als Mangel zu bewerten, der möglichst kurzfristig und unabhängig vom hier betrachteten Bebauungsplan beseitigt werden sollte.

An der Haltestelle Offenbachweg sind derzeit sechs Fahrradbügel vorhanden.

An den U-Bahnstationen Meiendorfer Weg und Berne stehen P+R-Anlagen mit 250 bzw. 190 Pkw-Stellplätzen zur Verfügung. Zumindest bei einer stichprobenartigen Ortsbesichtigung am 29. März 2022 (Dienstag) waren erhebliche freie Kapazitäten festzustellen. Die Auslastung betrug lediglich rund 20 bis 40 %.

2.5 Kfz-Verkehr

Die nächstgelegene Hauptverkehrsstraße ist die Meiendorfer Straße östlich / südöstlich des Plangebietes. Der Nordlandweg, der Hellmesbergerweg, der Wildschwanbrook, der Spitzbergenweg und der Meiendorfer Weg sind als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung klassifiziert und weisen neben der Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke auch eine maßgebende Verbindungsfunktion im Hamburger Straßennetz (hier insbesondere auch aufgrund des Linienbusverkehrs) auf. Die genannten Straßen sind als Hauptverkehrsstraßen gemäß den Vorgaben der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung RIN [2] zu bewerten.

Die Zellerstraße sowie alle weiteren Straßen im Umfeld des Plangebietes sind Bezirksstraßen mit deutlich überwiegender Erschließungsfunktion und somit Erschließungsstraße im Sinne der RIN [2].

Zur Erfassung aktueller Verkehrsstärken im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes wurden im Zeitraum vom 20. bis 22 September 2021 (Montag bis Mittwoch) Verkehrserhebungen mit Dauerzählgeräten

- im Nordlandweg Mitte,
- im Nordlandweg Ost (westlich des Knotenpunktes Nordlandweg / Zellerstraße) sowie
- in der nördlichen Zellerstraße

durchgeführt.

Die folgenden Abbildungen zeigen die erhobenen Tagesganglinien an diesen Zählstellen und verdeutlichen insbesondere in der Zellerstraße die im Bestand sehr geringen Verkehrsstärken (Abbildung 14). Im Nordlandweg wurden deutlich höhere Verkehrsstärken erfasst,

die aber unter Berücksichtigung der Klassifizierung als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung ebenfalls als gering zu bewerten sind (vgl. Abbildungen 12 und 13).

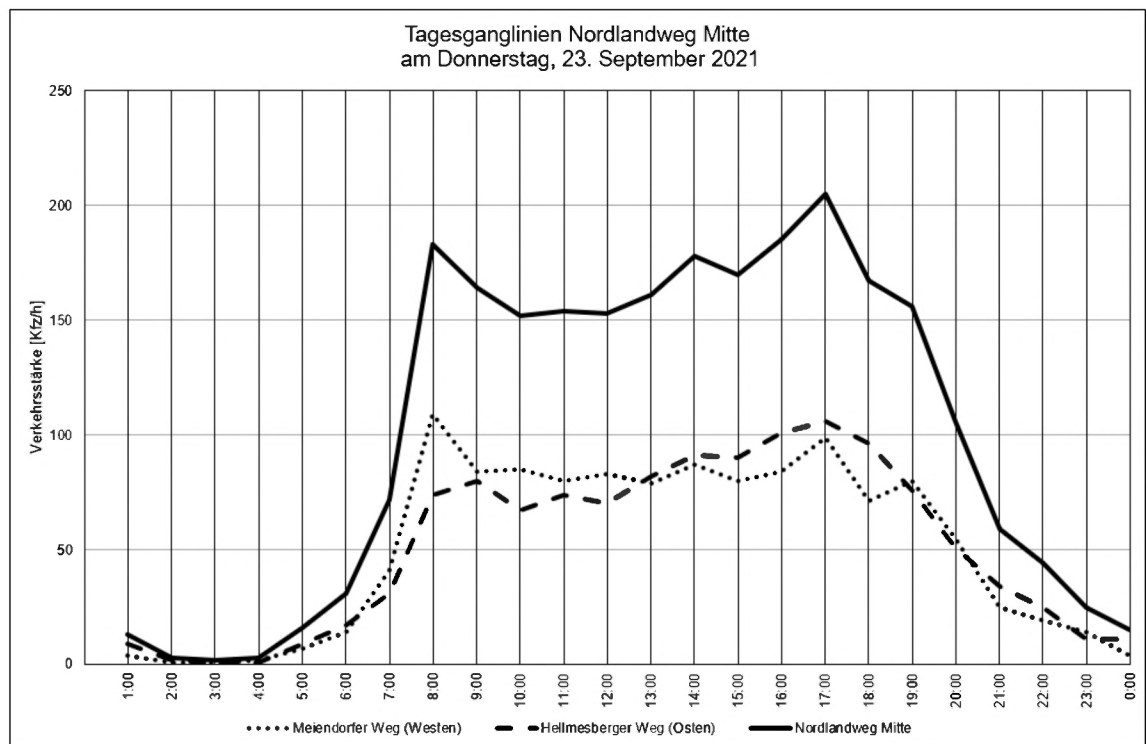


Abbildung 12: Tagesganglinien – Nordlandweg Mitte

Am Nordlandweg Mitte wurden rund 2.450 Kfz/24h erfasst, wovon ca. 95 % (2.350 Kfz/16h) am Tag und ca. 5 % (100 Kfz/8h) nachts auftraten. Der Schwerverkehr liegt bei rund 9 %. Die Schwerverkehrsfahrzeuge auf dem Nordlandweg sind allerdings fast vollständig dem Linienbusverkehr zuzuordnen.

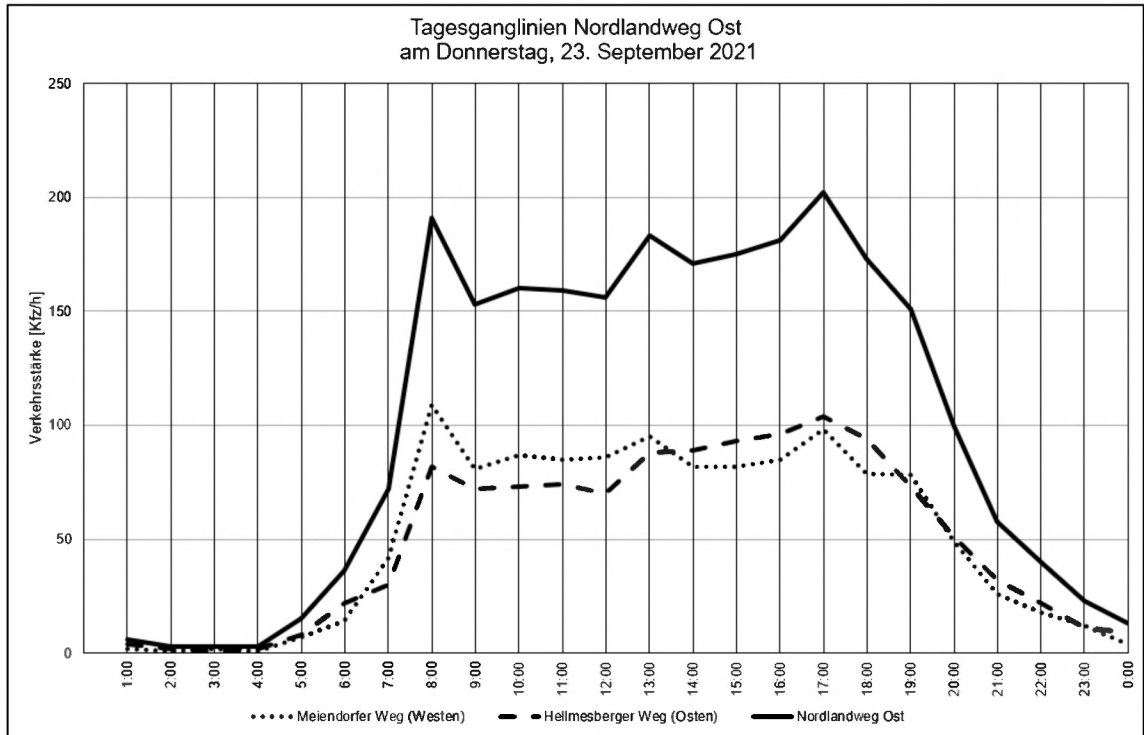


Abbildung 13: Tagesganglinien – Nordlandweg Ost

Weiter östlich am Nordlandweg Ost wurden fast identische Verkehrsmengen erhoben. Nennenswerte und bewertungsrelevante Unterschiede zwischen den beiden Zählstellen am Nordlandweg bestehen nicht.

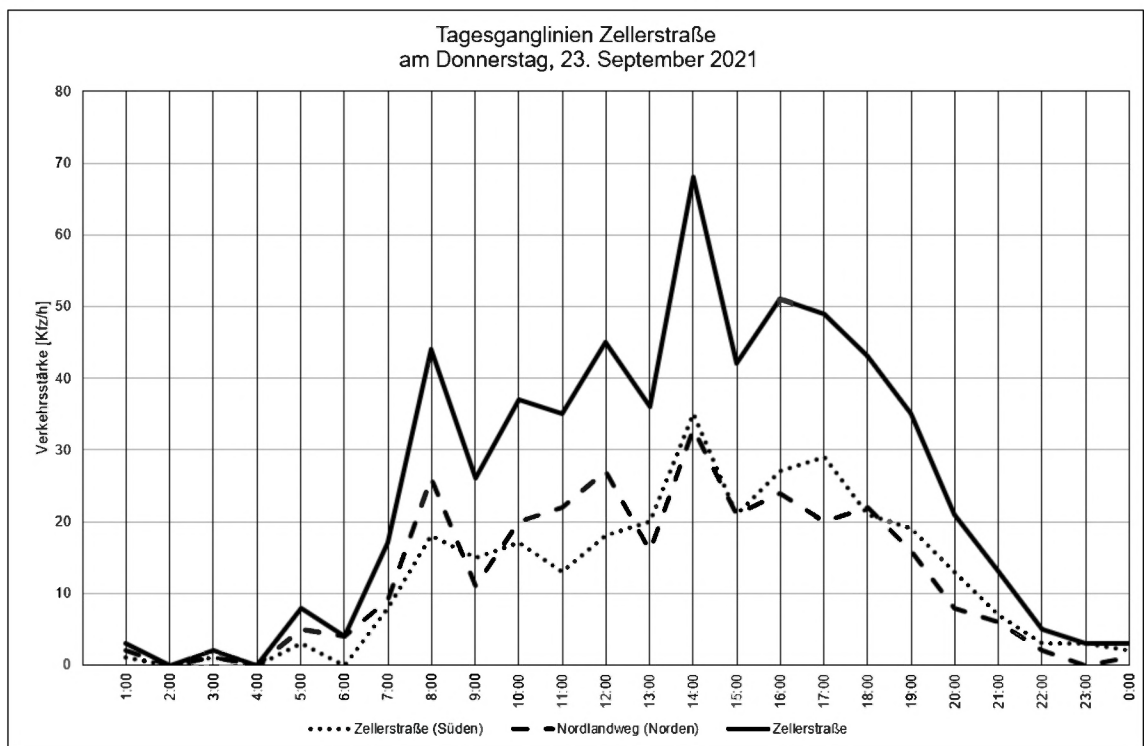


Abbildung 14: Tagesganglinien – Zellerstraße

In der Zellerstraße unmittelbar am Nordlandweg wurden zwischen 6:00 und 22:00 Uhr insgesamt rund 570 Kfz/16h und zwischen 22:00 und 6:00 Uhr lediglich rund 30 Kfz/8h gezählt. Das Gesamtverkehrsaufkommen ist mit rund 600 Kfz/24h sehr gering. Der Schwerververkehrsanteil kann mit rund 2 % angegeben werden. Auffällig ist hierbei die besonders frühe nachmittägliche Spitzenstunde gegen 14:00 Uhr.

Die 24h-Erhebungen wurden in beiden Spitzenstunden durch stichprobenartige Erfassungen der Knotenströme an der versetzten Kreuzung der Nordlandweg / Zellerstraße / Millöckerweg ergänzt (am Dienstag, den 21. September 2021). Die Abbildung 15 zeigt die erfassten Verkehrsstärken und verdeutlicht die an der Kreuzung insgesamt geringen ein- und abbiegenden Verkehrsmengen von nicht mehr als rund 20 Kfz/h.

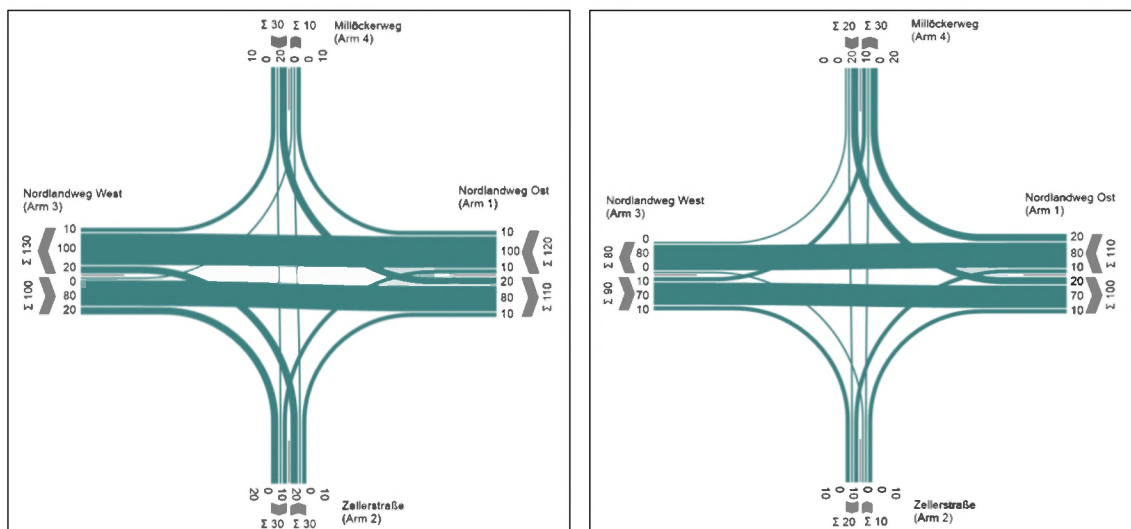


Abbildung 15 Nordlandweg / Zellerstraße / Millöckerweg – links: Spitzenstunde früh; rechts: Spitzenstunde spät

Aufgrund der Zählergebnisse und Beobachtungen vor Ort lässt sich der Knotenpunkt als uneingeschränkt leistungsfähig bewerten. Nennenswerte Behinderungen oder Rückstausituationen konnten nicht beobachtet werden. Ein rechnerischer Nachweis der Verkehrsqualität wird insofern als entbehrlich angesehen. Auch die geometrisch ungünstige Situation der deutlich versetzten Zufahrten Zellerstraße und Millöckerweg ist aus gutachterlicher Sicht aufgrund der geringen Verkehrsstärken nicht als problematisch in Bezug auf die Verkehrssicherheit anzusehen. Aus den Jahren 2011 bis 2020 ist hier kein (polizeilich erfasster) Unfall bekannt.

Zur Bewertung der erhobenen Verkehrsstärken im Nordlandweg stehen aus dem Jahr 2017 die Werte des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs (DTV_w) im Hellmesbergerweg und im Spitzbergenweg jeweils unmittelbar westlich der Meiendorfer Straße zur Verfügung. Für den Hellmesbergerweg wird im Verkehrsportal der Freien und Hansestadt Hamburg ein Wert von 3.900 Kfz/24h (2 % SV-Anteil) angegeben, der als plausibler Näherungswert auch für den Nordlandweg angesehen werden kann und noch gut mit den Erhebungen im Jahr 2021 vergleichbar ist. Im vergleichsweise hoch belasteten Spitzbergenweg beträgt der DTV_w rund 8.400 Kfz/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von rund 5 %.

In Tabelle 1 wird das aktuelle Verkehrsaufkommen der Bestandsnutzung (Wohnen) abgeschätzt. Die Einwohnerzahl im Plangebiet wird mit rund 590 Bewohnern abgeschätzt

(490 Wohneinheiten und 1,2 Bewohner je Wohneinheit) abgeschätzt. Bezogen auf die Erhebungsergebnisse der Mobilität in Deutschland Erhebungen - Regionalbericht Hamburg (Erhebungen im Jahr 2017) ist das Plangebiet der Stadtregion Äußerer Ring zuzuordnen [3]. Die durchschnittliche Wegeanzahl wird hier mit 3,1 Wegen pro Person angegeben. Dabei handelt es sich jedoch um den Mittelwert über alle Tage der Woche. An den Wochentagen Montag bis Freitag wäre ein Wert von 3,5 Wege pro Tag den Betrachtungen zugrunde zu legen (Mittelwert in Hamburg). Aufgrund der Nutzungen ist hier aber auch mit einem höheren Anteil älterer Menschen zu rechnen. Da die mittlere Wegeanzahl aber auch vom Alter abhängt, wird projektspezifisch ein reduzierter Ansatz von 2,8 Wege pro Tag verwendet.

Aus der MiD-Untersuchung liegen auch räumlich differenzierte Werte zur Verkehrsmittelwahl im Raum Hamburg vor. Demnach beträgt der Anteil des Pkws an der Bewältigung der täglichen Wege in Hamburg insgesamt rund 36 %. Im Bezirk Wandsbek wird der Pkw mit rund 44 % deutlich häufiger, in der Stadtregion Äußerer Ring hingegen „nur“ mit einem Anteil von 40 % genutzt. Auch hier wäre grundsätzlich das Alter zu berücksichtigen. Einerseits liegen hier aber keine räumlich differenzierten Analysen vor und andererseits wird der MIV-Anteil weniger stark durch das Lebensalter bestimmt (abgesehen von den 0 bis 18-Jährigen). Tatsächlich ändert sich im höheren Lebensalter die Verteilung lediglich zwischen MIV-Fahrer (Abnahme) und MIV-Mitfahrer (Zunahme) deutlicher, sodass hier ein höherer Besetzungsgrad von 1,4 gewählt wurde.

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat sich im Rahmen des Klimaplanes das Ziel gesetzt, den Radverkehr und den ÖPNV deutlich zu stärken. Für den öffentlichen Verkehr wird ein Anteil von 30 % und für den Radverkehr ein Anteil von 25 bis 30 % angestrebt [4]. Insofern würde sich bei unverändertem Anteil im Fußverkehr (rund 25 bis 30 %) ein Pkw-Anteil von 10 bis 20 % ergeben. Projektbezogen und im Sinne einer Worst-case-Betrachtung wird für die Bestandsbebauung eine Modal Split -Verteilung angesetzt, die ungefähr den Werten der Stadtregion Äußerer Ring entspricht.

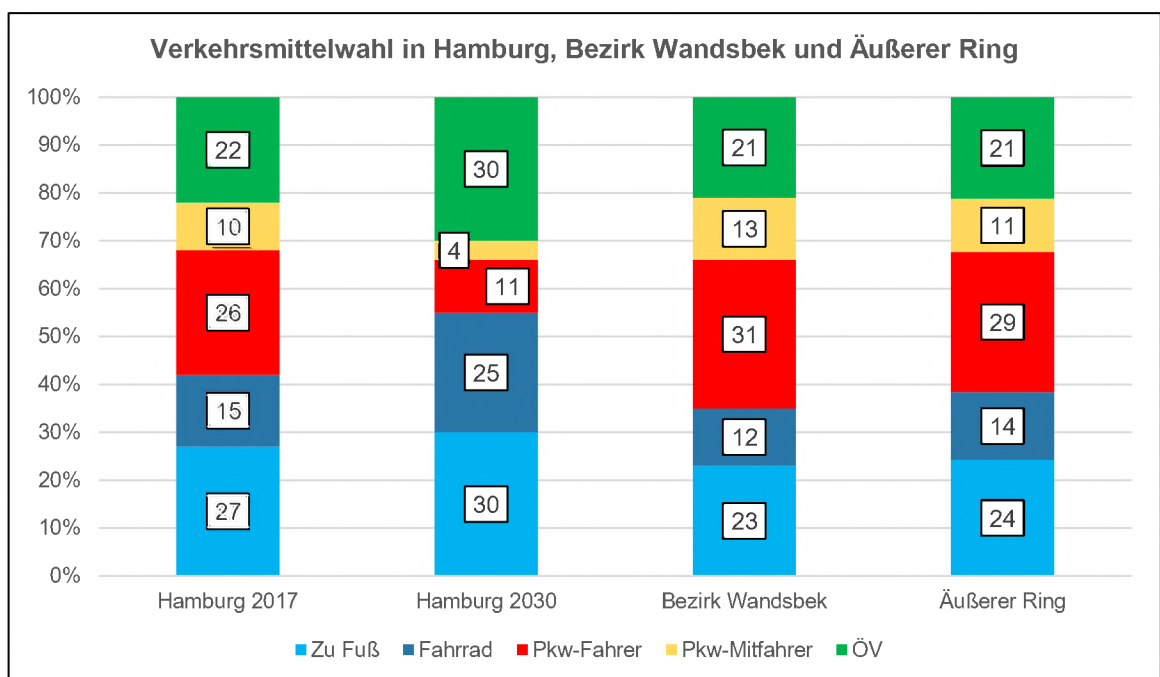


Abbildung 16: Modal Split in Hamburg, im Bezirk Wandsbek und im Äußeren Ring

Insgesamt lassen sich aus den dargelegten Ansätzen für die Bestandsbebauung rund 1.650 Wege pro Tag abschätzen. Etwa 330 Wege werden mit dem ÖPNV bewältigt. Die verbleibenden rund 1.320 Wege verteilen sich zu gleichen Teilen auf den Fuß- und Radverkehr einerseits und den Pkw-Verkehr andererseits (jeweils 660 Wege). Einschließlich des Wirtschaftsverkehrs ist im Bestand somit von einem Kfz-Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 530 Kfz-Fahrten/24h auszugehen.

Parameter (Zwischen-) Ergebnisse gerundet	Zellerstraße Bestand
Wohneinheiten	rund 490
Einwohner / Wohneinheit	1,2
Einwohner	590
Wege / Einwohner	2,8
Wege gesamt	1.650
Anteil wohnungsbezogene Wege in %	90
wohnungsbezogene Wege	1.485
Besucherverkehr (resultierende Wege)	10 % (165)
Anteil Rad- und Fußverkehr	40 % bzw. 660 Wege
Anteil ÖPNV	20 % bzw. 330 Wege
Pkw bzw. MIV-Anteil	40 % bzw. 660 Wege
Personen / Kfz	1,4
Kfz-Fahrten je 24h	470
Wirtschaftsverkehr	0,1 Wege je Einwohner – 30% SV-Anteil
Wirtschaftsverkehr in Kfz-Fahrten / 24h	60 (davon 18 Fahrten im Schwerverkehr)
Gesamtverkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h	rund 530 Kfz/24h (SV-Anteil 3 %)

Tabelle 1: Abschätzung des aktuellen Verkehrsaufkommens durch das Bestandsgebiet (Fuß, Rad, ÖV, Kfz)

Im Bestand sind an der Zellerstraße und am Nordlandweg zwei Stellplatzanlagen mit insgesamt knapp 100 Stellplätze vorhanden. Zumindest das einsehbare Angebot ist während der Beobachtungen nicht ausgelastet gewesen. Die augenscheinlich freien Kapazitäten können mit rund 30 % angegeben werden.

Das öffentliche Parkraumangebot an der Zellerstraße ist in Bezug auf die Auslastung differenziert zu betrachten. Der nordöstlich Abschnitt wies während der Beobachtungen freie Kapazitäten im Längsparkstreifen an der westlichen Fahrbahnseite auf. Darüber hinaus wäre auch das Parken am östlichen Fahrbahnrand grundsätzlich möglich, wenngleich dort derzeit nur in geringem Umfang geparkt wird. Im weiteren Verlauf der Zellerstraße wird in der Regel am nördlichen Fahrbahnrand geparkt. Die Auslastung ist in diesem Abschnitt als hoch zu bewerten. Teilweise wird (kurzzeitig) auch in der Wendeanlage am Ende der Zellerstraße geparkt, sodass hier von Problemen bei der Befahrung der Wendeanlage mit größeren

Fahrzeugen auszugehen ist. In der Wendeanlage ist derzeit ein eingeschränktes Halteverbot angeordnet.

Das gesamte öffentliche Stellplatzangebot an der Zellerstraße kann mit 30 bis 42 Parkständen angegeben werden. Der höhere Wert berücksichtigt dabei zusätzlich das Fahrbahnrandparken im nordöstlichen Abschnitt.

Im nordöstlichen Abschnitt der Zellerstraße ist der vorhandene Straßenquerschnitt uneingeschränkt zur Abwicklung der vorhandenen fließenden und ruhenden Verkehre geeignet.

Im weiteren Verlauf der Zellerstraße bis zur Wendeanlage ist der aktuelle Straßenquerschnitt grundsätzlich zur Abwicklung des ruhenden und fließenden Verkehrs geeignet. Aufgrund des ruhenden Verkehrs am Fahrbahnrand ist in der Regel aber keine Begegnung zweier Fahrzeuge möglich. Aufgrund des geradlinigen Verlaufs und des insgesamt sehr geringen Verkehrsaufkommens ist diese Situation derzeit noch als verträglich einzuschätzen. Die Fahrbahnbreite von ca. 5,5 m gewährleistet uneingeschränkt die Befahrbarkeit durch die Feuerwehr, auch wenn einseitig geparkt wird.

2.6 Sonstige Mobilitätsangebote

Weitere Mobilitätsangebote sind im Umfeld des Plangebietes bisher nicht vorhanden. Insbesondere ist kein Carsharing-Angebot (weder stationsbasiert noch „free floating“) bekannt. Auch Ridepooling-Anbieter wie Moia oder IOKI sind derzeit im Umfeld des Plangebietes nicht aktiv. Die Geschäftsgebiete der in Hamburg aktiven E-Scooter-Anbieter umfassen – mit Ausnahme des Anbieters VOI – ebenfalls nicht das Plangebiet.

Packstationen als ein Mobilitätsangebot der sogenannten „Letzte Meile Logistik“ sind im erweiterten Umfeld des Plangebietes vorhanden. Neben den Packstationen von DHL (z.B. Hellmesbergerweg ca. 400 m entfernt) bietet auch Amazon eigene Packstationen (z.B. Meiendorfer Straße ca. 300 m entfernt) an. Die Entfernungen sind für die fußläufige Abholung oder Versendung noch geeignet.

2.7 Zwischenfazit

Die Anbindung des Plangebietes ist mit allen Verkehrsmitteln gewährleistet. Insbesondere stehen attraktive Verbindungen im Linienbusverkehr zur Verfügung. Die wichtigen Ziele im näheren Umfeld des Vorhabens (Grundschule, Kita, Nahversorger, Hausarztpraxis bzw. Internist) sind in der Regel ohne Konflikte mit dem Kfz-Verkehr zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut bis sehr gut erreichbar. Im Grünzug westlich des Plangebietes steht ein dichtes Wegenetz zur Verfügung. Vereinzelt sind die Wege aber vergleichsweise schmal und bei regnerischen Witterungsbedingungen nur eingeschränkt nutzbar.

Die Verkehrsstärken im unmittelbaren Umfeld sind in der Regel gering. Höhere Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr sind insbesondere an der Meiendorfer Straße sowie Spitzbergenweg bzw. im Meiendorfer Weg vorhanden.

Insgesamt ergeben sich für das Plangebiet trotz der städtischen Randlage gute Voraussetzungen für eine vergleichsweise Pkw-arme Mobilität der Bewohner. Das Angebot an sonstigen Mobilitätsangeboten ist hingegen als „ausbaufähig“ zu bewerten.

3 Verkehrsprognose und Bewertung der zukünftigen Verkehrsabwicklung

Für die **Ermittlung der zu erwartenden (Kfz-) Neuverkehre** sind sowohl die geplante Anzahl der Wohneinheiten und die Art der geplanten Wohnnutzungen von Bedeutung. Das Verkehrsaufkommen wird gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [5] abgeleitet. Die Parameter der Verkehrsmittelwahl und Verkehrsmittelnutzung werden den regionalen Ergebnissen aus der „Mobilität in Deutschland“-Erhebung aus dem Jahr 2017 [3] entnommen und um orts- und projektspezifische Kennwerte ergänzt bzw. angepasst. Insbesondere für den Modal Split wird nicht die aktuelle Verkehrsmittelwahl der Stadtregion Äußerer Ring angesetzt, sondern ein Kompromiss gewählt zwischen den aktuellen Werten und den Zielvorstellungen des Klimaplanes der Freien und Hansestadt Hamburg sowie den Besonderheiten der zu erwartenden Altersverteilung im Gebiet.

Die zugrunde gelegten Parameter für die Verkehrserzeugung sowie die Verkehrsaufkommen der einzelnen Nutzungen des Bauvorhabens sind in den Tabellen 2 und 3 ausgewiesen.

Parameter (Zwischen-) Ergebnisse gerundet	Seniorenwohnen	Familienwohnen
Anzahl Wohneinheiten Neubau	rund 350	rund 100
Einwohner je Wohneinheit	1,2	3,0
Einwohner	420	300
Wege / Einwohner	2,8	3,5
Wege gesamt	1.180	1.050
Anteil wohnungsbezogene Wege in %	90	80
wohnungsbezogene Wege	1.060	840
Besucherverkehr (resultierende Wege)	10 % (120)	5 % (50)
Anteil Rad- und Fußverkehr	40 % bzw. 470 Wege	40 % bzw. 360 Wege
Anteil ÖPNV	20 % bzw. 240 Wege	30 % bzw. 270 Wege
Pkw bzw. MIV-Anteil	40 % bzw. 470 Wege	30 % bzw. 270 Wege
Personen / Kfz	1,4	1,4
Kfz-Fahrten je 24h	340	190
Wirtschaftsverkehr	0,1 Wege je Einwohner – 30 % SV-Anteil	0,1 Wege je Einwohner – 30 % SV-Anteil
Wirtschaftsverkehr in Kfz-Fahrten / 24h	40 (davon 11 Fahrten im Schwerverkehr)	30 (davon 10 Fahrten im Schwerverkehr)
Gesamtverkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h	380 (SV-Anteil 3 %)	220 (SV-Anteil 3%)

Tabelle 2: Abschätzung Neuverkehrsaufkommen - Wohnnutzungen (Fuß, Rad, ÖV, Kfz)

Parameter (Zwischen-) Ergebnisse gerundet	Kita
Kita-Plätze	90
Beschäftigtenverkehr	
Plätze / Gruppe	15
Anzahl Gruppen	6
Beschäftigte / Gruppe	2
Anzahl Beschäftigte	12
Wege / Beschäftigten	2,1
Wege gesamt	30
Anteil Rad- und Fußverkehr	30 % bzw. 9 Wege
Anteil ÖPNV	30 % bzw. 9 Wege
Pkw bzw. MIV-Anteil	40 % bzw. 12 Wege
Personen / Kfz	1,0
Beschäftigtenverkehr in Kfz-Fahrten/24h	12
Bring- und Holverkehr	
Wege / Kita-Platz	6 (inkl. Begleitung)
Wege gesamt	540
Anteil Rad- und Fußverkehr	60 % bzw. 320 Wege
Anteil ÖPNV	20 % bzw. 110 Wege
Pkw bzw. MIV-Anteil	20 % bzw. 110 Wege
Personen / Kfz	1,5
Bring- und Holverkehr in Kfz-Fahrten/24h	70
Wirtschaftsverkehr	
Kfz-Fahrten je Beschäftigten	0,5 (20% SV-Anteil)
Wirtschaftsverkehr in Kfz-Fahrten / 24h	6 (davon 1 Fahrten im Schwerverkehr)
Gesamtverkehrsaufkommen in Kfz-Fahrten / 24h	90 (SV-Anteil 1 %)

Tabelle 3: Abschätzung Neuverkehrsaufkommen - Kita (Fuß, Rad, ÖV, Kfz)

Durch die Nutzungen Seniorenwohnen, Familienwohnen und Kita sind demzufolge **rund 690 Kfz/24h** im Neuverkehr zu erwarten. In der Gesamtbilanz des zukünftigen Kfz-Verkehrsaufkommens ist der Wegfall des „Altverkehrs“ der vorhandenen Wohnbebauung zu berücksichtigen. Somit ergeben sich bei der geplanten Nutzungsintensivierung der B-Planfläche letztendlich eine vergleichsweise geringe Zunahme um ca. 160 Kfz-Fahrten/24h (Summe des zusätzlichen Quell- und Zielverkehrs).

Bei der **Beurteilung der Verkehrsabwicklung** ist vor allem die geplante Erschließung der Flächen zu berücksichtigen (vgl. Abschnitt 4 bzw. Abbildung 21). Im Bereich der nordöstlichen Zellerstraße ist lediglich der Neuverkehr aufgrund des Familienwohnens zu erwarten.

Die rund 220 zusätzlichen Kfz-Fahrten sind an dieser Stelle ohne Einschränkungen im vorhandenen Straßenquerschnitt abwickelbar. Im weiteren Verlauf der Zellerstraße sind keine nennenswerten Veränderungen der Verkehrsaufkommen im Vergleich zur heutigen Situation zu erwarten, wobei aufgrund der deutlich geringeren Anzahl an Service-Wohneinheiten von einer gewissen Reduzierung der Besucherverkehre auszugehen ist. Die Besucherverkehre werden auch zukünftig sowohl über die Zellerstraße als auch über den Nordlandweg realisiert werden. Mit der Lage der Kindertagesstätte am Nordlandweg werden die zugehörigen (Mehr-) Verkehre ausschließlich im Nordlandweg zu erwarten sein.

Diese Einschätzung bezüglich der zu erwartenden Verkehrsabwicklung gilt auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsaufkommen des benachbarten Bebauungsplans Rahlstedt 137.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei dieser Bewertung vorerst nur um eine Einschätzung des fließenden Verkehrs handelt. Die Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr werden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bewertet und (falls erforderlich) Maßnahmen zur Verbesserung der Gesamtsituation entwickelt.

4 Mobilitätskonzept

Abschnitt 2 beschreibt die vorhandene verkehrliche Anbindung des Plangebietes und veranschaulicht die gute bis sehr gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (MetroBus-Linie 24, StadtBus-Linie 275) sowie die gute Erreichbarkeit wichtiger Ziele im näheren Umfeld zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Insofern weist das Planvorhaben eine günstige Lage in Bezug auf die verkehrliche Erreichbarkeit (= hohe Lagegunst) auf. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes werden daher entsprechende Reduktionspotenziale bezüglich einer Pkw-Nutzung aufgezeigt und bewertet.

Im Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)“ [6] werden bei einer hohen Lagegunst Möglichkeiten beschrieben, den Stellplatzbedarf zu reduzieren. Auch wenn der Bauprüfdienst nicht (direkt) auf Wohnbauvorhaben anwendbar ist, enthält der Teil B „Empfehlungen für die Ermittlung der mobilitätsbezogenen Bedarfe der Wohnnutzungen“ auch die Rahmenbedingungen, bei denen für Wohnbebauung von einer hohen Lagegunst auszugehen ist:

- gute ÖV-Anbindung (maximal 300 m Lauflänge vom Vorhabengrundstück zur nächsten MetroBus-Haltestelle; an der Haltestelle Offenbachweg und Skaldenweg erfüllt) und
- angemessene Nahversorgung mit mindestens einem marktgängigen Lebensmittelmarkt zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in einer Entfernung von maximal 600 m erreichbar ist (der Lidl-Markt am Hellmesbergerweg erfüllt dieses Kriterium).

Diese Kriterien sind somit für das Bauvorhaben am Nordlandweg / Zellerstraße erfüllt. Die hohe Lagegunst ist bei der Bestimmung und Ableitung des privaten (Pkw-) Parkraumbedarfs dementsprechend angemessen zu berücksichtigen (siehe Abschnitt 4.4).

Die im Folgenden dokumentierten Empfehlungen berücksichtigen die mobilitätsbezogenen Forderungen der Bezirkspolitik Wandsbek gemäß Drucksache 21-2336 vom 9. November 2020 aus der Sitzung des Planungsausschusses am 17. November 2022.

4.1 Erreichbarkeit der U-Bahnstationen und der Veloroute 6

Derzeit ist das Plangebiet nicht direkt an das U-Bahn- und das Veloroutennetz der Freien und Hansestadt Hamburg angebunden, sodass sich hier Verbesserungspotenziale ergeben.

Wenngleich ein direkter U- oder S-Bahnanschluss des Plangebietes auf absehbare Zeit sicherlich nicht zu fordern ist, kann die Anbindung über die MetroBus-Linie 24 und die StadtBus-Linie 275 an die U-Bahnlinie U1 sowohl in Bezug auf die Fahrzeiten als auch auf die Taktung als gut bis sehr gut bewertet werden.

Grundsätzlich sollte mindestens an der Haltestellen Offenbachweg kurzfristig und unabhängig vom hier betrachteten Vorhaben ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle erfolgen. Die barrierefreie Herstellung und Ausstattung aller Haltestellen im Umfeld und die Bereitstellung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Haltestellen ist jedoch grundsätzlich zu empfehlen.

Bezogen auf die Erschließung im Radverkehr wären Verbesserungen der Anbindung aber zu empfehlen. Eine Umsetzung im Rahmen des hier betrachteten Bauvorhabens bzw.

Bebauungsplanverfahrens kann jedoch nicht geleistet werden. Die folgenden Vorschläge sind daher als Hinweise für die bezirkliche Radverkehrsplanung zu verstehen.

Insbesondere die Radverkehrsverbindung zur U-Bahnstation Meiendorfer Weg sollte im Rahmen der bezirklichen Radwegeplanungen gestärkt werden. Eine weitgehend gut nutzbare Verbindung im Bestand könnte über Offenbachweg, Schneisenstraße und Ringstraße durch eine Tempo-30-Zone zum Meiendorfer Weg führen. Die Radverkehrsanlagen am Meiendorfer Weg sind derzeit als verbesserungswürdig zu bewerten. Der Abschnitt mit nur einseitigen Angeboten entlang des Volksdorfer Waldes und der daraus resultierende Querungsbedarf sollte zukünftig stärker betrachtet und angemessen ausgebaut werden. Alternativ könnte aber auch die Verbindung über Offenbachweg, Schneisenstraße, Ringstraße und Kriegkamp (Tempo-30-Zonen) als attraktive Anbindung des Plangebietes im Radverkehr an die U-Bahnstation Berne genutzt werden.

Grundsätzlich wünschenswert wäre auch die Herstellung einer StadtRAD-Station im Plangebiet oder im unmittelbaren Umfeld. Aktuell sind im erweiterten Umfeld zwei StadtRAD-Stationen für das Jahr 2023 geplant (U-Bahnstationen Meiendorfer Weg und Berne). Beide StadtRAD-Stationen sind im April 2024 noch nicht in Betrieb. Mit einem zukünftigen weiteren Ausbau des StadtRAD-Systems sollte auch ein Standort im näheren Umfeld des Plangebietes geprüft werden. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zum StadtRAD-Ausbau wurden Standorte am Wildschwanbrook (östlich und westlich der Grundschule), im Spitzbergenweg (3x) sowie an der Meiendorfer Straße vorgeschlagen, die aber bisher nicht in das Ausbaukonzept übernommen wurden.

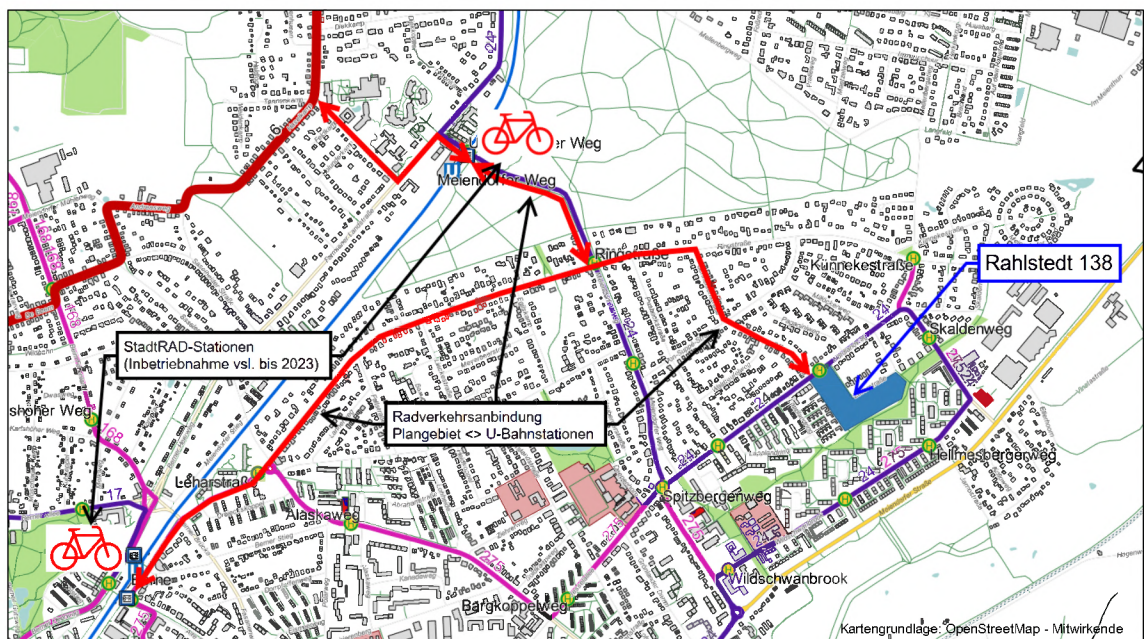


Abbildung 17: Vorschläge für zu ergänzende Radverkehrsanknüpfungen des Plangebietes

4.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit wichtiger Ziele

Der Nahversorger am Heilmesbergerweg ist fußläufig gut über die vorhandenen Wegeverbindungen weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr zu erreichen (Laufstrecke ≤ 600 m).

Auch der Nahversorger am Spitzbergenweg ist über die Wegeverbindungen in der Grünfläche / im Grünzug zwischen Nordlandweg und Wildschwanbrook erreichbar. Die Wegeverbindungen sollten jedoch unabhängig vom hier betrachteten Vorhaben für den Radverkehr uneingeschränkt nutzbar hergestellt werden (vgl. Abbildung 10).

Die Märkte an der Meiendorfer Straße sind noch gut mit dem Fahrrad erreichbar. Insbesondere die neu hergestellten und gut ausgebauten Radverkehrsanlagen an der Meiendorfer Straße sind hier hervorzuheben.

Die Kindertagesstätten und die Grundschulen im Umfeld sind überwiegend gut fußläufig erreichbar. Die Verbindung zur Grundschule an der Islandstraße führt im Abschnitt zwischen Spitzbergenweg und Islandstraße jedoch über einen vergleichsweise schmalen Gehweg. Der relativ hoch belastete Meiendorfer Weg kann im Zuge des Nordlandwegs an einer Lichtsignalanlage sicher überquert werden.

Über die Überprüfung und den wünschenswerten Ausbau der Wegeverbindungen innerhalb der Grünanlage hinaus sind aus gutachterlicher Sicht derzeit keine baulichen Maßnahmen zwingend erforderlich.

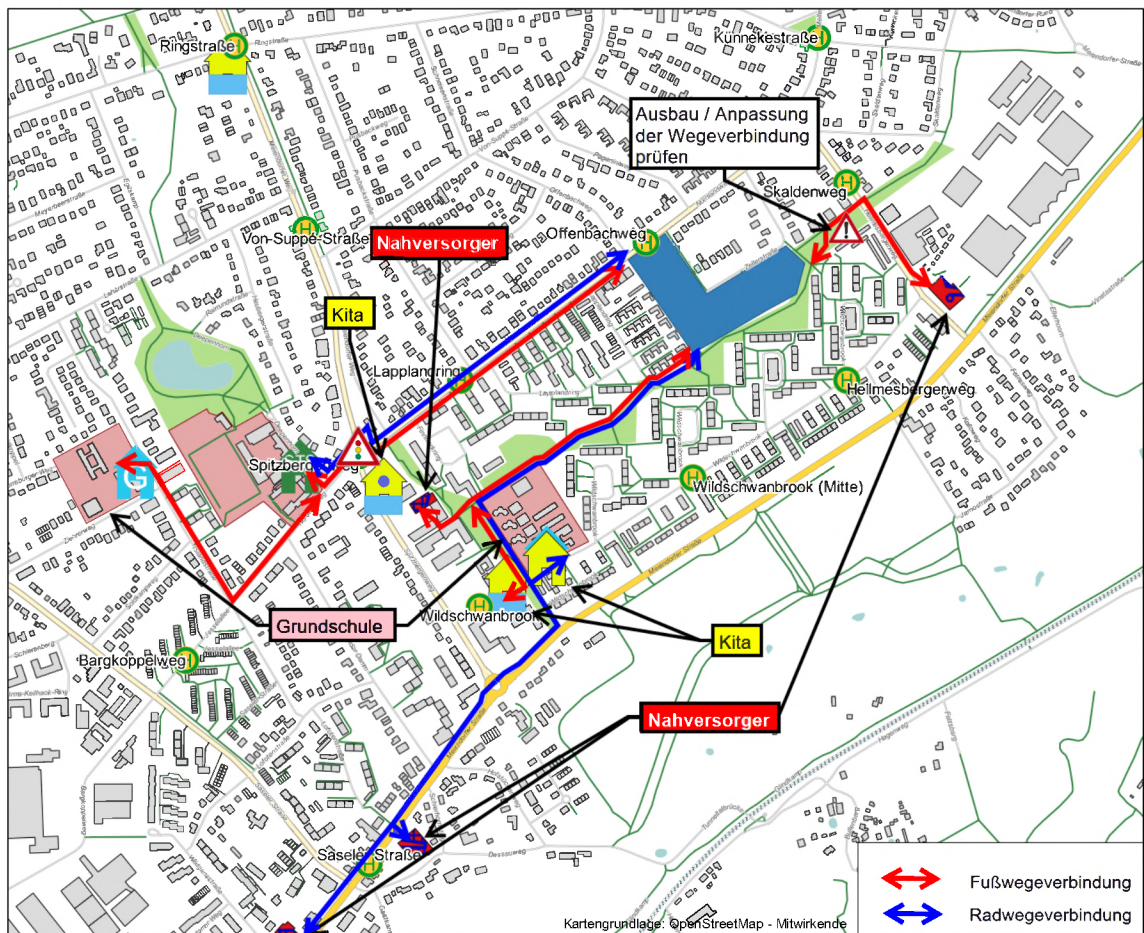


Abbildung 18: Kleinräumige Wegeverbindung bzw. Anbindungen wichtiger Nahziele

4.3 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Von grundlegender Bedeutung ist der zukünftige Umgang mit dem Parkraumbedarf der zukünftigen Bewohner und Besucher des Plangebietes. In Hamburg ist bei

Wohnungsbauvorhaben seit 2014 und gemäß derzeit geltendem Bauprüfdienst [6] lediglich die Anzahl der erforderlichen Fahrradabstellplätze nachzuweisen.

Die Vorgaben des Bauprüfdienstes für Fahrradplätze sind für

- Mehrfamilienhäuser (Service-Wohnen / Familienwohnen):
 - 1 Stellplatz je Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche (290 WE / 40 WE)
 - 2 Stellplätze je Wohnung mit bis zu 75 m² Wohnfläche (60 WE / 0 WE)
 - 3 Stellplätze je Wohnung mit bis zu 100 m² Wohnfläche (0 WE / 60 WE)
- Kindertagesstätte
 - 5 je Gruppenraum (6 Gruppen gemäß Verkehrserzeugung)

Diese Vorgaben des Bauprüfdienstes entsprechen annähernd dem verkehrsplanerisch zu empfehlenden Ansatz von einem Abstellplatz je Fahrradnutzer. Allerdings ist im Ansatz des Bauprüfdienstes auch der Besucherverkehr berücksichtigt.

Mindestens 5 % der erforderlichen Stellplätze sind gemäß Bauprüfdienst [6] für Lastenfahrräder herzustellen, wobei je Gebäude mindestens ein Lastenfahrradplatz erforderlich ist. Darüber hinaus sind 10 % der erforderlichen Stellplätze bei Wohnnutzungen und 50 % bei Kindertagesstätten für Besucher vorzusehen.

Im Fazit dieser Vorgaben des Bauprüfdienstes ist von folgenden Empfehlungen auszugehen:

- ca. 410 Fahrradplätze für Service-Wohnen; davon 21 für Lastenfahrräder
- ca. 220 Fahrradplätze für Familienwohnen; davon 11 für Lastenfahrräder
- 30 Fahrradplätze für Kita-Nutzung (0,5 bis 1,0 Abstellplätze für Lastenfahrräder bzw. Fahrräder mit Kinderanhänger je Gruppenraum bzw. 3 bis 6 entsprechende Abstellplätze)

Wenngleich die Anzahl der Fahrradplätze für Familienwohnen und die Kita-Nutzung als plausibel anzusehen sind, erscheint die erforderliche Anzahl für das geplante Service-Wohnen den tatsächlichen Bedarf deutlich zu überschätzen. Insbesondere die mit zunehmendem Alter abnehmende „Fahrradbesitzquote“ sollte hier bei der Betrachtung des konkreten Bauvorhabens berücksichtigt werden. So geben im Rahmen der Mobilität in Deutschland-Erhebungen im Jahr 2017 nur rund 55 % der über 64-jährigen an, über ein funktionsfähiges Fahrrad zu verfügen. In Verbindung mit der aktuellen Hamburger Altersstruktur und der zu erwartenden Anzahl von rund 420 Bewohner des Service-Wohnens wären demnach rund 230 Fahrradabstellplätze erforderlich. Aber auch dieser Ansatz erscheint noch zu hoch für den tatsächlichen Bedarf. Service-Wohnen richtet sich insbesondere an ältere Menschen (oft auch mit Mobilitätseinschränkungen), die in besonderem Maße auf zusätzliche Unterstützungsleistungen bei der (möglichst selbstständigen) Lebens- und Haushaltsführung angewiesen sind. Aus gutachterlicher Sicht wäre daher ein Ansatz von nicht mehr als 0,3 Fahrradabstellplätzen je Wohneinheit bzw. rund 110 Fahrradabstellplätze voraussichtlich ausreichend – zumal dieser Ansatz noch deutlich über dem erforderlichen Bedarf von Alten- und Pflegeheimen liegt.

Auch die Anzahl der erforderlichen Abstellplätze für Lastenfahrrädern ist differenziert zu betrachten. Gemäß einer Vereinbarung zwischen Politik und Vorhabenträger sollen für das Service-Wohnen drei Abstellplätze für Lastenfahrräder hergestellt werden. Für das Familienwohnen sollen hingegen 10 % der erforderlichen Fahrradplätze für Lastenfahrräder hergestellt werden.

Aufgrund der beabsichtigten Nutzung ist allerdings eine deutlich höhere Anzahl an sogenannten „Elektro- bzw. Seniorenmobilen“ zu erwarten, die angemessen bei der weiteren hochbaulichen Planung zu berücksichtigen ist (ebenerdige oder wohnungsnahere Abstellmöglichkeiten).

Die Anzahl der Fahrradplätze für das Familienwohnen und insbesondere für das Service-Wohnen ist jedoch für eine hohe Fahrradnutzung nicht allein entscheidend. Auch wichtig ist die tatsächliche Nutzbarkeit bzw. die Lage und Qualität der Abstellanlagen. Fahrradplätze sollten daher möglichst ebenerdig in den Erdgeschossen der Wohngebäude bzw. in eigenen „Fahrradhäuschen“ wettergeschützt und sicher angeordnet werden. Eine Unterbringung in Kellerräumen ist ebenfalls denkbar, sofern die Abstellanlage über eine flache Rampe mit einer Neigung von maximal 6 % bzw. bei deutlich eingeschränkter Flächenverfügbarkeit z.B. aufgrund der Grundstückszuschnitts auch bis 10 % erreichbar ist. Insbesondere im Bereich des Service-Wohnen sollten die herzustellenden Fahrradplätze ebenerdig erreichbar sein.



Abbildung 19: Ebenerdige Fahrradabstellanlagen (oben links mit elektronischem Schließsystem)

Die Anordnung von Fahrradabstellanlagen in Tiefgaragen, die auch über die Kfz-Rampen erreichbar sind, ist nur sehr eingeschränkt geeignet. Dies ist insbesondere mit der Rampenneigung von in der Regel bis zu 15 % zu begründen. Prinzipiell sind steile Rampen und Treppen (mit Fahrradspuren) zu vermeiden. Aufzüge sind aus Radverkehrssicht nur geeignet bei einer großzügigen Dimensionierung, sodass beispielsweise auch Lastenfahrrädern (mit Längen von bis zu 2,5 m) befördert werden können. Abstellplätze für Lastenräder (bzw. für Elektro- bzw. Seniorenmobile) in Kellerräumen sollten allerdings grundsätzlich vermieden werden. Der gemäß Bauprüfdienst 2022-2 erforderliche Mindestbedarf für Lastenfahrräder

sollte stets ebenerdig gedeckt werden. Auch die Abstellplätze für Elektro- bzw. Seniorenmobile sollten immer ebenerdig angeordnet werden.

In den Fahrradabstellräumen sind auch Lademöglichkeiten für Pedelecs usw. vorzusehen (für 10 % der Abstellplätze). Im Rahmen der weiteren Gebäudeplanung wäre zu prüfen, ob gegebenenfalls aus Brandschutzgründen gesonderte Ladeschränke oder andere Brandschutzmaßnahmen sinnvoll sind oder notwendig werden.

Die Fahrradräume sollten zudem über geeignete und einfach handhabbare Schließsysteme verfügen. Insbesondere elektronische Schlüsselsysteme sind hier geeignet, da verlorene Schlüsselkarten einfach gesperrt werden können. Darüber hinaus sollten Türen/Tore bzw. Durchgänge mit einer ausreichenden Breite von ca. 1,0 bis 1,2 m (oder mehr) vorgesehen werden.

Im Bereich des Familienwohnens sind zusätzliche Flächen zu empfehlen, die zur Wartung und Reparatur der Fahrräder geeignet sind und über eine gewisse Mindestausstattung verfügen (z.B. Montageständer, Werkzeuge, ...). Die Verortung und tatsächliche Ausstattung wäre im Rahmen der weiteren Gebäudeplanung zu konkretisieren (vgl. Abbildung 20).



Abbildung 20: Fahrradservice-Station mit Montageständer, Werkzeugen und Luftpumpe

Wenngleich auch im Bereich des Service-Wohnens Möglichkeiten zur Durchführung von (Kleinst-) Reparaturen bestehen sollten, erscheint hier ein entsprechendes Service-Angebot durch einen Dienstleister gegebenenfalls sinnvoller.

Fahrradabstellanlagen für Besucher sollten jeweils an den Gebäudeeingängen zum Service-Wohnen sowie beim Familienwohnen angeordnet werden. Dabei sollten vorrangig Anlehnbügel verwendet werden. Die empfehlenswerte Anzahl ergibt sich aus der Anzahl der Wohnungen je Eingang (0,25 bis 0,5 Fahrradplätze je Wohneinheit bei Familienwohnen und 0,1 bis 0,15 Fahrradplätze je Wohneinheit beim Service-Wohnen), wobei nicht weniger als zwei Bügel je Eingang vorgesehen werden sollten.

4.4 Abstellmöglichkeiten für Pkw – Maßnahmen zur Gewährleistung des Kfz-Verkehrs

Der Bauprüfdienst [6] schreibt im Wohnungsbau die Anzahl zu schaffender Pkw-Stellplätze nicht mehr vor. Stattdessen soll der Stellplatzbedarf durch den Bauherrn in eigener Verantwortung festgelegt werden. Dabei ist auch den Parkdruck im Umfeld zu beachten. Mögliche Verlagerungen des privaten Stellplatzbedarfs in den öffentlichen Raum sind zu vermeiden.

Nach derzeitigem Abstimmungsstand mit der Bezirkspolitik ist im bzw. für das Plangebiet ein Stellplatzschlüssel von mindestens 0,2 Pkw-Stellplätzen je Wohneinheit anzusetzen. Dies würde pauschal ein Bedarf von 90 Pkw-Stellplätzen bedeuten. Der aktuelle Planungsstand sieht jedoch insgesamt bereits rund 120 Pkw-Stellplätze in zwei Tiefgaragen mit jeweils 60 Stellplätzen vor. Eine Tiefgarage wird vom Nordlandweg erschlossen und ist dem Service-Wohnen zugeordnet. Die zweite Tiefgarage wird über die Zellerstraße angebunden und dient dem Familienwohnen (vgl. Abbildung 21). Ergänzend dazu sind am Nordlandweg einzelne oberirdische Stellplätze für die Kita und weitere Service-Angebote (z.B. Friseur) auf Privatgrund geplant. Überschläglich ergibt sich somit für das Familienwohnen ein Stellplatzschlüssel von rund 0,6 Pkw-Stellplätzen je Wohneinheit und 0,17 Pkw-Stellplätzen je Wohneinheit für das Service-Wohnen. Die Wechselwirkungen zwischen den Hol- und Bringverkehren der Kita und dem Quell- und Zielverkehr der Tiefgarage werden im Abschnitt 4.6 thematisiert.



Abbildung 21: Bewohnerstellplätze – zwei Tiefgaragen

Gesondert zu bewerten ist der Umgang mit dem Besucherparken. An der Zellerstraße sind zurzeit rund 30 straßenbegleitende Parkstände (teilweise in Längsparkstreifen) vorhanden, wobei das Fahrbahnparken im nordöstlichen Abschnitt der Zellerstraße nicht berücksichtigt ist (weitere ca. 12 Parkstände denkbar).

Dieses Angebot ist für die vorhandenen Nutzungen als noch ausreichend einzuschätzen. Nach Angaben des Bezirksamts Wandsbek sind für die rund 350 geplanten Service-Wohneinheiten sieben Parkständen anzusetzen (als Analogieschluss zum Bestand – 10 Parkstände bei 491 Wohneinheiten). Für die rund 100 Wohneinheiten wären nach ReStra [1] rund 20 Besucherparkstände je 100 Wohneinheiten zu berücksichtigen. Bei schätzungsweise rund 30 bis 40 Wohneinheiten auf den weiteren Grundstücken entlang der Zellerstraße sind weitere acht Parkstände im Straßenraum erforderlich, sodass der zukünftige Gesamtbedarf bei etwa 35 Parkständen liegt. Da im Straßenraum aktuell bis zu 42 Parkstände vorhanden sind, ist derzeit nicht von einem grundsätzlichen Defizit auszugehen. Gleichmaßen wird insbesondere für das Familienwohnen mit rund 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit ein mindestens angemessenes Angebot im sozialen Wohnungsbau geschaffen, wodurch keine (nennenswerten) Verlagerungen des Bewohnerparkens in den öffentlichen Raum zu erwarten sind.

Ebenfalls gesondert zu bewerten ist das derzeitigen Halten / Parken in der Wendeanlage am Ende der Zellerstraße. Hier ist derzeit ein eingeschränktes Halteverbot beschildert (Verkehrszeichen 286), welches zwar das Parken verbietet, aber das kurzzeitige Halten bis zu drei Minuten erlaubt. Grundsätzlich zeitlich nicht beschränkt ist auch im eingeschränkten Halteverbot das Ein- und Aussteigen sowie Be- und Entladen, sofern es ohne vermeidbare Verzögerungen erfolgt. Dabei entstehende Behinderungen sind hinzunehmen. So ist das Halten des Lieferfahrzeuges sowie des weißen Pkw wohl zulässig, der graue Hochdachkombi im rechten Bild parkt hingegen augenscheinlich verkehrswidrig (vgl. Abbildung 22).



Abbildung 22: Halten bzw. Parken innerhalb der Wendeanlage in der Zellerstraße

Die am Ende der Zellerstraße vorhandene Wendeanlage ist für das derzeit anzusetzende Bemessungsfahrzeug (dreiachsiges Müllfahrzeug ohne Nachlaufachse) zu klein dimensioniert. Die Befahrbarkeit mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug mit Nachlaufachse ist jedoch gewährleistet, sofern die Wendeanlage nicht durch parkende Fahrzeuge eingeengt wird.

Sofern in Zukunft eine Verbesserung dieser Situation beabsichtigt wird, sollten zusätzlich zu den Flächen für die Müllentsorgung auch Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen werden, damit das Parken in der Wendeanlagen weitgehend unterbunden werden kann. Es

sei aber auch darauf hingewiesen, dass eine bauliche Erweiterung der Wendeanlage zum Verlust einzelner Bäume im östlichen Bereich führen wird.

Darüber hinaus werden seitens des Bezirksamts Wandsbek Flächen für eine Begegnungsstelle im Verlauf der südwestlichen Zellerstraße gefordert, damit sich mindestens ein Pkw mit der Müllentsorgung begegnen kann. Eine Begegnung zweier Lkw innerhalb der Zellerstraße wird aufgrund der sehr geringen Wahrscheinlichkeit als vernachlässigbares Szenario angesehen. Die Begegnung zweier Pkw ist im vorhandenen Straßenquerschnitt im Bereich der Grundstückszufahrten zum Teil möglich.

Grundsätzlich sei auch angemerkt, dass der zu betrachtende Bereich der Zellerstraße eine Länge von rund 140 m aufweist, geradlinig verläuft und somit einen guten Sichtkontakt ermöglicht. Eine Begegnungsstelle erscheint an dieser Stelle damit nicht zwingend erforderlich. Im gesamten Streckenverlauf besteht keine Möglichkeit, die geforderte Begegnungsstelle mit einer Länge von ca. 25 bis 30 m ohne Eingriff in den vorhandenen Baumbestand zu realisieren.

Die Lage einer Begegnungsstelle müsste gegebenenfalls im Rahmen vertiefenden Planungen unter Berücksichtigung der vorhandenen Grünstrukturen sowie der vorhandenen und geplanten Bebauung genauer bestimmt werden.

Bereits der wünschenswerte Ausbau des Gehweges auf das Regelmaß der ReStra von 2,65 m an der Vorhabenseite ist nur innerhalb der Kronendurchmesser der Bäume möglich. Zudem müsste die Gehwegbefestigung teilweise sehr dicht an den Baumstämmen erfolgen. Im Gehwegverlauf ist somit auch weiterhin mit einzelnen Einengungen zu rechnen, um den Baumbestand weitgehend erhalten zu können.

Im Fazit dieser Betrachtungen ist festzustellen, dass nach der vollständigen Umsetzung der geplanten Bebauung am Nordlandweg bzw. an der Zellerstraße ein Gesamtbedarf von rund 35 Parkständen besteht. Im Bestand sind bereits bis zu 42 Parkstände vorhanden, sodass auch in der Zukunft ein ausreichendes öffentliche Parkraumangebot gewährleistet ist.

4.5 Sharingangebote und E-Mobilität

Für die zukünftigen Bewohner an der Zellerstraße sollten Car- und Bikesharing-Angebote geschaffen werden. Das Bikesharing-Angebot sollte zu Beginn mindestens zwei Lastenfahrräder (möglichst als E-Lastenfahrräder) für das Familienwohnen umfassen. Aus gutachterlicher Sicht besteht kein Bedarf für Leihlastenräder im Bereich des Service-Wohnen. Die konkrete Umsetzung des Lastenradsharing-Angebotes ist im weiteren Verfahren zu klären. Neben dem Hamburger StadtRAD-Angebot wäre gegebenenfalls auch eine Kooperation mit einem kommerziellen Anbieter oder ein Verleihsystem der SAGA denkbar. Für zwei Lastenfahrräder ist eine Fläche von ca. 9 m² erforderlich (3 m x 3 m). In der Regel ist ein Stromanschluss mit 230 V (16 A) ausreichend.



Abbildung 23: E-Leihlastenräder

Bei zu erwartenden rund 680 Bewohnern sollten ebenfalls mindestens zwei (bis vier) Elektro-Carsharingfahrzeuge zur allgemeinen Nutzung zur Verfügung stehen. Im Rahmen der baulichen Herstellung sollten die Voraussetzungen geschaffen werden, dieses Angebot bei entsprechender Nachfrage zu erweitern. Die notwendigen Flächen zum Abstellen der Fahrzeuge sind planerisch zu berücksichtigen und entsprechend der Anforderungen des Sharinganbieters herzustellen. Im angegebenen Bedarf sind wiederum die Wechselwirkungen zum Umfeld zu betrachten. Aus gutachterlicher Sicht ist eine Aufteilung des Carsharing-Angebotes auf zwei Standorte wünschenswert. Das Carsharing-Angebot für das Service-Wohnen sollte eine möglichst einfache Buchung ermöglichen.



Abbildung 24: Potenzielle Standorte für Sharingangebote im Plangebiet

Grundsätzlich ist bei der Planung der Stellplatzanlagen im Plangebiet die Ausstattung mit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu berücksichtigen. Neben verkehrsplanerischen Ansätzen zur Bewertung der kurz- und mittelfristig erforderlichen Infrastruktur ist auch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz GEIG zu beachten. Dieses sieht für Wohngebäude mit mehr als fünf Stellplätzen vor, dass alle Stellplätze mit entsprechender Leitungsinfrastruktur zu versorgen und die gebäudeseitigen Voraussetzungen zur Ausstattung der Stellplätze mit E-Lademöglichkeiten (Zählerraum, intelligenter Messsysteme für ein Lademanagement und die erforderlichen Schutzelemente) zu schaffen sind. Die erforderliche Leitungsinfrastruktur umfasst dabei lediglich die Herstellung entsprechender Leitungsführungen (Leerrohren, Kabeltrassen usw.), aber nicht zwingend die entsprechenden Elektro- oder Datenleitungen sowie die Ladepunkte.

Nach Angaben des Vorhabenträgers werden derzeit E-Lademöglichkeiten immer dann geschaffen, wenn der konkrete Bedarf besteht, d.h. wenn ein Mieter konkret nachfragt. Aus gutachterlicher Sicht handelt es sich hierbei um ein durchaus praktikables Verfahren. Dennoch sollte eine Mindestanzahl an Stellplätzen sofort mit Lademöglichkeiten ausgestattet werden. Folgender Ansatz erscheint für das Vorhaben am Nordlandweg / an der Zellerstraße zielführend:

- Tiefgarage Nordlandweg: Insgesamt 6 Stellplätze (bzw. 10 %) sollen mit Lademöglichkeiten ausgestattet werden. Zusätzlich sind zwei oberirdische Carsharing-Stellplätze unmittelbar mit Lademöglichkeiten auszustatten, sofern am Nordlandweg ein entsprechendes Angebot geschaffen wird.
- Tiefgarage an der Zellerstraße: Insgesamt sollen 6 Stellplätze (bzw. 10 %) mit Lademöglichkeiten ausgestattet werden. Zusätzlich sind zwei oberirdische Carsharing-Stellplätze unmittelbar mit Lademöglichkeiten auszustatten, sofern an der Zellerstraße ein entsprechendes Angebot geschaffen wird.

Aus gutachterlicher Sicht ist derzeit die Herstellung von E-Ladepunkten mit 11 KW bzw. Doppellader mit insgesamt 22 KW ausreichend.

Zusätzlich zum Angebot privater Ladeinfrastruktur ist auch ein öffentliches Angebot an der Zellerstraße mit zwei Ladepunkten zu empfehlen. Dabei handelt es sich um ein Angebot von Stromnetz Hamburg, welches bereits an zahlreichen Standorten im Hamburger Stadtgebiet etabliert ist. Die nächsten öffentlichen Ladepunkte von Stromnetz Hamburg befinden sich an der U-Bahnstation Berne und an der Straße Wiesenhöfen. In der Regel handelt es sich hierbei um Ladepunkte mit 22 KW Ladeleistung, wobei inzwischen auch zunehmend Schnellladepunkte verfügbar sind (z.B. am Ladestandort Wiesenhöfen).



Abbildung 25: Öffentliche Ladepunkte im Straßenraum

4.6 Angebote für den Kita-Verkehr sowie für Gewerbenutzungen

Aus gutachterlicher Sicht sollte das Stellplatzangebot für die Hol- und Bringverkehre der Kita auf das absolut notwendige Mindestmaß begrenzt werden. Aufgrund der eher kleinräumigen Einzugsbereiche der Kindertagesstätten sollten die Hauptverkehre nicht mit dem Pkw, sondern zu Fuß oder mit dem Fahrrad realisiert werden. Deshalb sind bei der Planung der Kindertagesstätte ausreichend Fahrradplätze für Lastenräder bzw. Fahrräder mit (Kinder-) Anhänger zu berücksichtigen. Je geplanter Kitagruppe sollten 0,5 bis 1,0 Fahrradabstellplätze entsprechend dimensioniert werden. Die notwendigen Kfz-Stellplätze auf privatem Grund sollten „kinderfreundlich“ hergestellt werden und ein komfortables Ein- und Aussteigen der Kinder ermöglichen. Die Stellplatzbreite sollte daher über das erforderliche Regellaß von 2,5 m für einen Senkrechtparkstand auf ca. 2,8 bis 3,0 m verbreitert werden.

Die Verkehrsprognose schätzt das Pkw-Aufkommen der Kita auf rund 70 Kfz-Fahrten/24h. Jeweils rund 50 % davon sind morgens beim Bringen und mittags/nachmittags beim Abholen der Kinder zu erwarten. Zudem unterteilen sich die genannten Verkehrsmengen zu gleichen Teilen auf den Quell- und den Zielverkehr. Unter der Annahme, dass rund 50 % der Kinder in der jeweiligen Spitzenstunde morgens gebracht und nachmittags abgeholt werden, wäre jeweils nur maximal rund 10 Fahrzeuge in der Spitzenstunde zu erwarten. Die derzeit geplante Stellplatzanlage kann diesen Bedarf uneingeschränkt decken.

Die möglichen gewerblichen Nutzungen orientieren sich an den Bedarfen der zukünftigen Bewohner des Service-Wohnens. Insofern ist nicht von einem nennenswerten Anteil des motorisierten Individualverkehrs auszugehen. Das Stellplatzangebot für diese Nutzungen kann entsprechend gering bemessen werden. Insbesondere ist aus gutachterlicher Sicht mit einer signifikanten Doppelnutzung der Pkw-Stellplätze zu rechnen, da sich die Spitzenzeiten des Kita-Verkehrs voraussichtlich nicht mit denen der weiteren gewerblichen Nutzungen überlagern werden.

Auf eine Ausstattung der Pkw-Stellplätze für die Kita- bzw. Gewerbenutzung mit Lademöglichkeiten kann aufgrund der voraussichtlich nur kurzen Aufenthaltszeiten verzichtet werden.

Wechselwirkungen zwischen Kita-Verkehren und Bewohnerverkehren

Die gemeinsame Zufahrt zur Tiefgaragenrampe und der angrenzenden Stellplatzanlage für den Hol- und Bringverkehr der Kita sowie für die Kunden der gewerblichen Nutzungen sind jeweils nur vergleichsweise gering genutzt. Begegnungen zwischen dem Verkehr, der aus der Tiefgarage ausfährt (in Abbildung 26 blau dargestellt), und dem Verkehr, der auf die Stellplatzanlage zufließt (in Abbildung 26 rot dargestellt), sind aufgrund der geringen Verkehrsmengen bereits nur selten/unwahrscheinlich. Zusätzliche Behinderungen für den Fußverkehr entlang des Nordlandwegs durch wartende Fahrzeuge sind daher nur in sehr seltenen Fällen zu erwarten. Insofern erscheint eine Anpassung der aktuellen hochbaulichen Planung nicht zwingend erforderlich.

Um mögliche Behinderungen auf das unvermeidbare Minimum zu reduzieren, sollte dennoch im Rahmen der weiteren hochbaulichen Planungen geprüft werden, ob ein Abstand von ca. 9,0 m zwischen Grundstücksgrenze und Beginn der Tiefgaragenrampe gewährleistet werden kann. Dieses Maß berücksichtigt eine Aufstelllänge von 6,0 m und die fahrgeometrisch notwendige Fläche beim Abbiegen in die Stellplatzanlage.

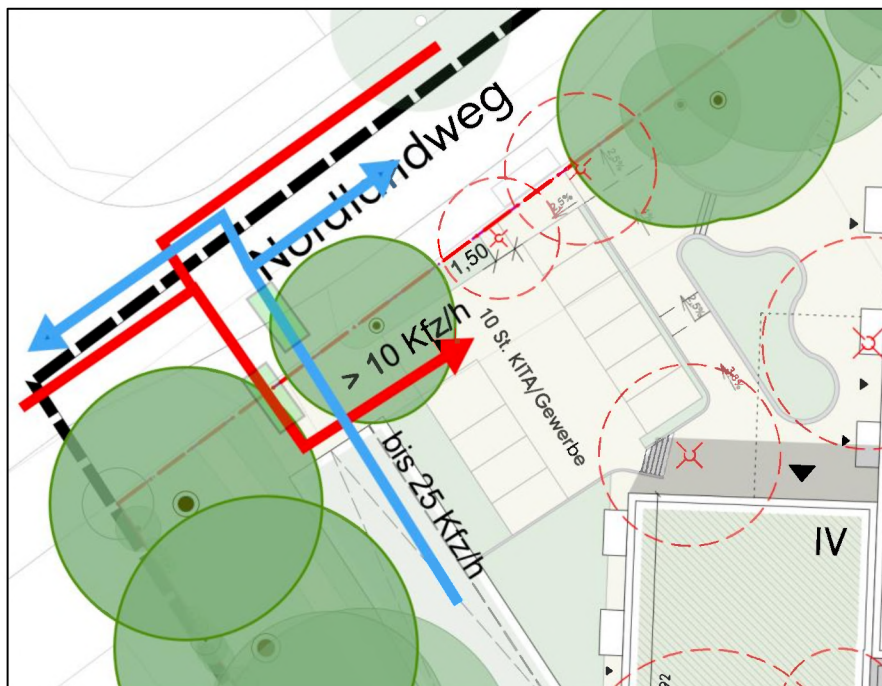


Abbildung 26: „Kreuzende“ Verkehrsströme an der Tiefgaragenzufahrt / Zufahrt zur Stellplatzanlage

Für die weiteren hochbaulichen Planungen sei auch darauf hingewiesen, dass ausreichende Sichtbeziehungen zwischen dem ausfahrenden Verkehr aus der Tiefgarage und dem abfließenden Verkehr der Stellplatzanlage im Rahmen der weiteren Planungen zu gewährleisten sind.

4.7 Information und Kommunikation

Das eigene Mobilitätsverhalten wird in der Regel nicht regelmäßig überprüft und an geänderte Rahmenbedingungen angepasst (z.B. nahezu unverändertes Verkehrsaufkommen trotz deutlich gestiegener Kraftstoffpreise). Mobilitätsverhalten ist eher ritualisiert und nur teilweise rational.

Erfahrungsgemäß ist allerdings ein Umzug ein typischer Zeitpunkt, das eigene Verkehrsmittelwahlverhalten zu überdenken und gegebenenfalls an die neue Situation anzupassen. Den zukünftigen Mietern sollten daher bereits im Vermietungsprozess entsprechende Mobilitätsinformationen zum Standort zugänglich gemacht werden (z.B. als Ergänzung zu den Stadtteilinformationen bei den Wohnungsangeboten der SAGA). Spätestens bei der Wohnungsübergabe sollte geeignetes Informationsmaterial übergeben werden, welches die Alternativen zum privaten Pkw aufzeigt, die Lage der alternativen (Mobilitäts-) Angebote im Umfeld sowie die Konditionen der Nutzung darstellt.

Idealerweise wird die Nutzung alternativer Mobilitätsangebote durch „kostenlose Probemonate“ unterstützt (z.B. in Form einer kostenlosen Monatskarte im Hamburger Verkehrsverbund oder Startguthaben beim Lastenrad-Anbieter).

Grundsätzlich sollten regelmäßige Informationen bei veränderten Nutzungsbedingungen und neuen Angeboten bereitgestellt werden. Dies kann beispielsweise über Flyer, Aushänge, Newsletter, über den Internetauftritt der SAGA oder das Mitgliedermagazin „Wir gemeinsam“ umgesetzt werden.

5 Literaturverzeichnis

- [1] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (Hrsg.), ReStra Hamburger Regelwerke für die Planung und den Entwurf von Stadtstraßen (Fassung 12.12.2017), Hamburg, 2017.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung - RIN, FGSV Verlag, Wesselinger Str. 17, 50999 Köln, 2008.
- [3] infas, DLR, Mobilität in Deutschland - MiD Regionalbericht Stadt Hamburg, Bonn, 2020.
- [4] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Erste Fortschreibung des Hamburger Klimaplanes und Gesetz zur Änderung der Verfassung, zum Neuerlass des Hamburgischen Klimaschutzgesetzes sowie zur Anpassung weiterer Vorschriften - Drucksache 21/19200, Hamburg, 2019.
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Verlag, Wesselinger Str. 17, 50999 Köln, 2006.
- [6] Freie und Hansestadt Hamburg - Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen - Amt für Bauordnung und Hochbau (Hrsg.), Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze), Hamburg, 2022.