

Flächenstudie S-Veddel (Südseite)

Ergebnis
Variantenentwicklung

Argus Stadt und Verkehr im Auftrag der
Behörde für Verkehr und Mobilitätswende

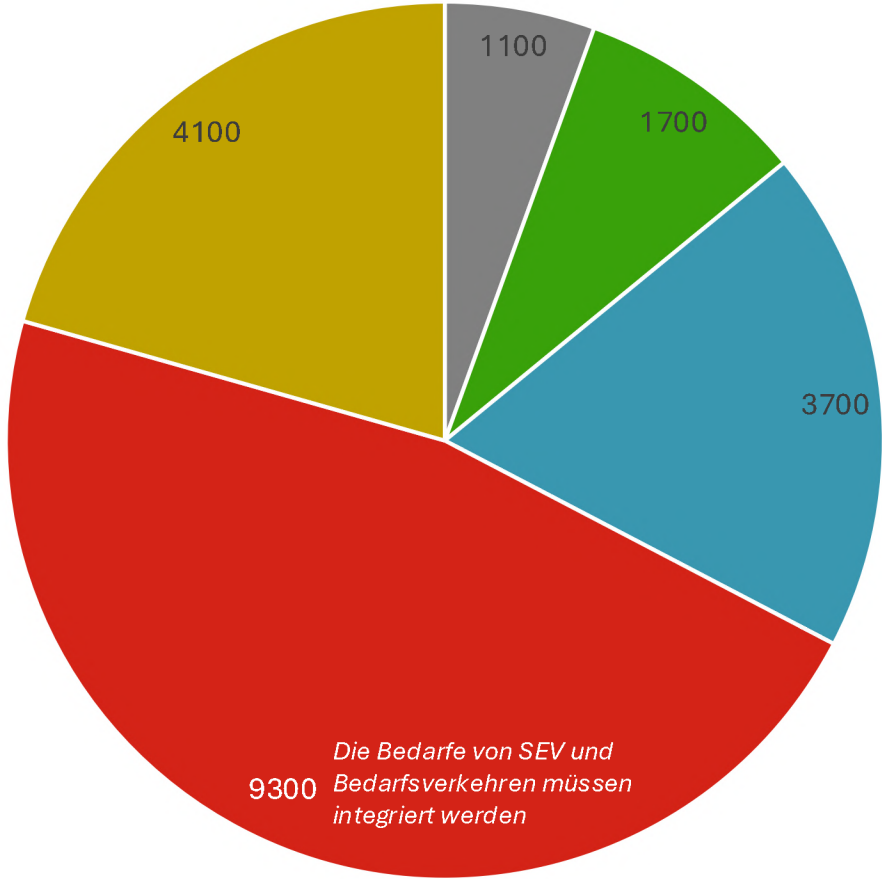
Oktober 2026



Flächenstudie S-Bahnhof Veddell

Eingebrachte Bedarfe

Leistungsfähige äußere Erschließung des Grundstücks	Shared Mobility Flächen (E-Scooter)
Gewerbereinheit / Einzelhandel	On-Demand-Angebote
Bedarfe Busverkehr Busumsteigeanlage (Hochbahn)	HVV-Switch
Bedarfe Busverkehr Schienenersatzverkehr	Taxi-Verkehr
Bedarfe Busverkehr Bedarfsverkehre, sonstige	Kiss and Ride
Park & Ride / Parkhaus	Einbindung in die übergeordneten Fuß- und Radwege
Radstation / Bike and Ride	Stadtgrün / Aufenthaltsqualität
Stadtrad-Station	

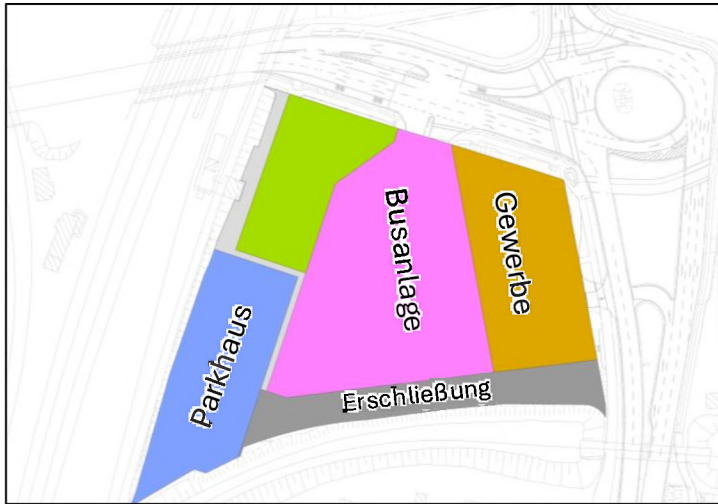


Gemeldete Flächenbedarfe: **19.900 m²**
Zur Verfügung stehende Fläche: **18.700 m²**

Flächenanordnung in drei Hauptvarianten

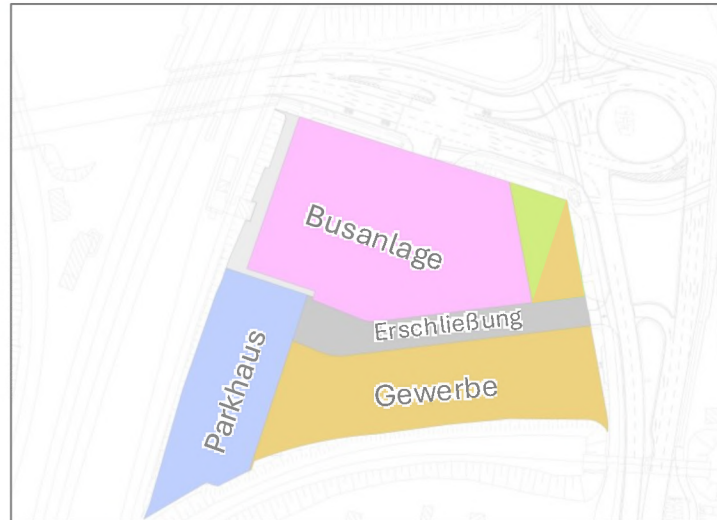
Varianten

Variante 1 - **Vorzugsvariante**



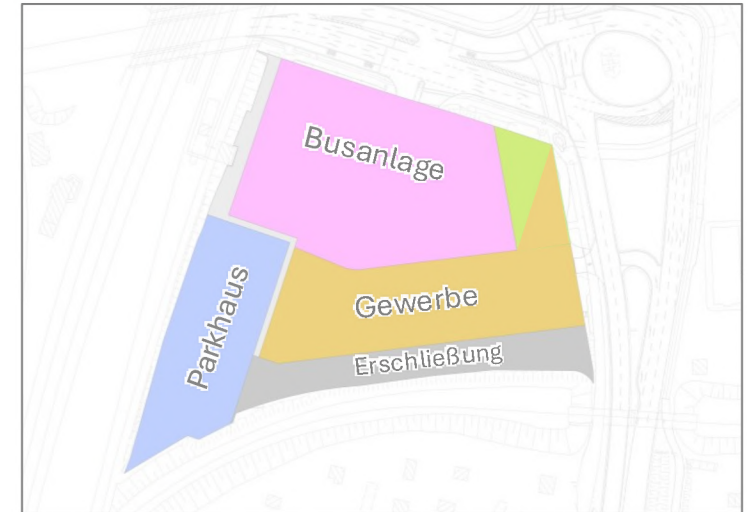
Ausrichtung von Gewerbe und Busanlage in Nord-Süd-Richtung. Zusätzliche Erschließung über die Südseite des Geländes

Variante 2



Ausrichtung von Gewerbe und Busanlage in Ost-West-Richtung. Die Hapterschließung verbleibt in Bestandslage.

Variante 3

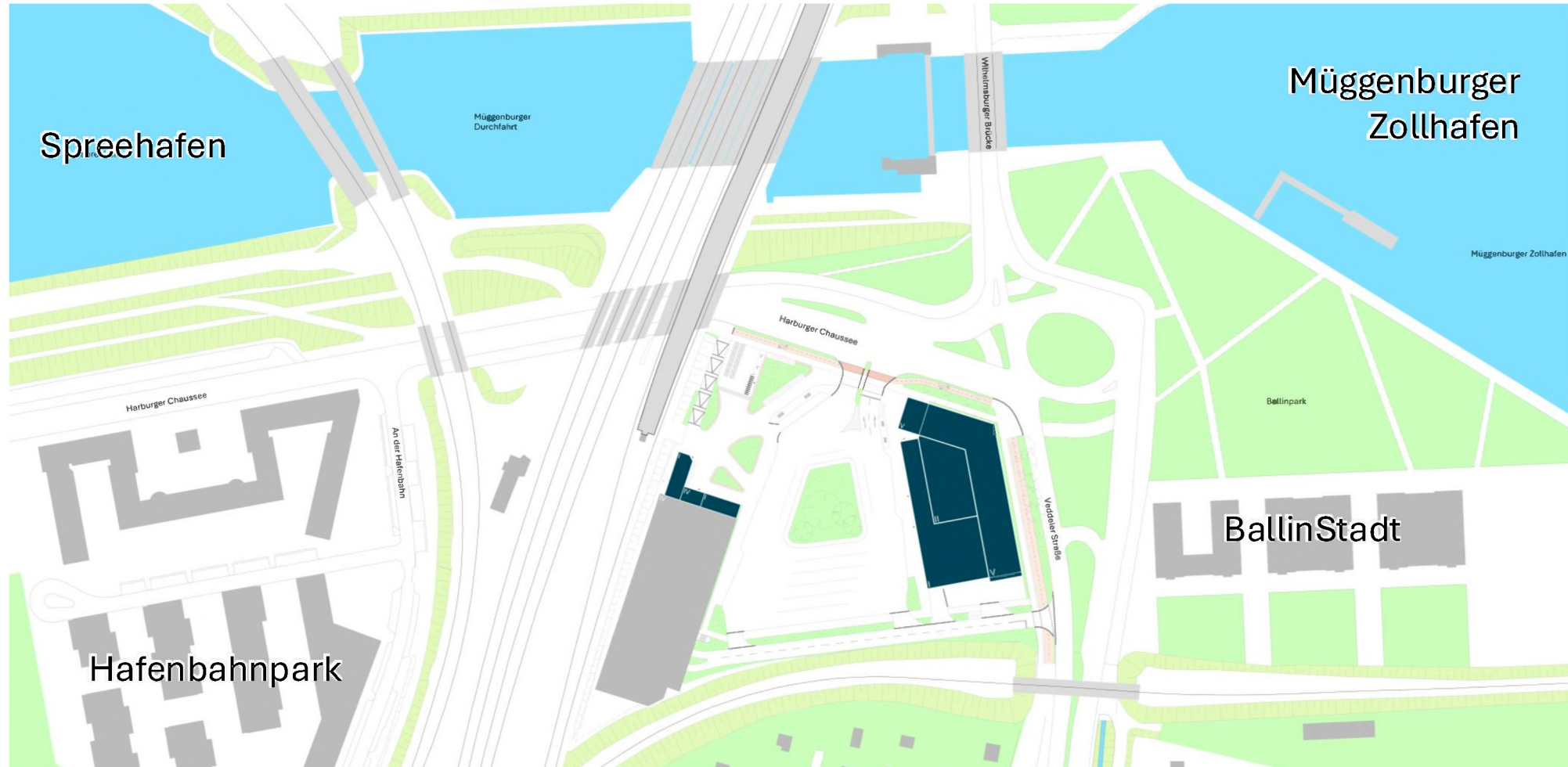


Ausrichtung von Gewerbe und Busanlage in Ost-West-Richtung. Die Hapterschließung wird an die Südkante des Gebiets verschoben.

Innerhalb der Hauptvarianten wurden je 2 **Untervarianten bzw. Optionen** entwickelt (**insgesamt 6 Untervarianten**), welche die Flexibilität der Flächenzuschnitte darstellen. Im Falle der Busanlage handelt es sich i. d. R. um innenliegende bzw. außenliegende Haltestellen, im Falle der Gewerbeeinheit wurden unterschiedliche Konfigurationen (z. B. mit / ohne Discounter) an verschiedenen Standorten verprobt.

Optionen

Einordnung des Grundstücks in das erweiterte städtebauliche Umfeld



Vorzugsvariante 1 – Busumsteiganlage in Längsrichtung, Gewerbe im Osten, südliche Erschließungstrasse

Option A: außenliegende Busumsteiganlage



In der Variante erstreckt sich die Busanlage in Nord-Süd-Richtung mit einer parallel liegenden Gewerbebeeinheit auf der Ostseite.

Die Erschließung der **Busanlage** erfolgt Nord- und Südseitig, das Gewerbe wird vollständig von der Südseite aus erschlossen.

Die **Gewerbebeeinheiten** (Vollsortimenter, Drogeriemarkt und Hotel) nutzen eine gemeinsame Anlieferung, an welche die individuellen Lagerflächen unmittelbar anschließen.

Anschlussmobilität	Gewerbebeeinheit
gesichertes Fahrradp.	Vollsortimenter
überdachtes Fahrradp.	Drogeriemarkt
Fahrradbügel	Discounter
Stadtrad-Station	Anlieferung
E-Scooter-Abstellzonen	Hotel
Weitere Angebote:	Bäckerei / Backshop
Busanlage	
Bushaltestelle	Überlieger

Vorzugsvariante 1 – Busumsteiganlage in Längsrichtung, Gewerbe im Osten, südliche Erschließungstrasse

Option B: innenliegende Busumsteiganlage



In der Variante erstreckt sich die Busanlage in Nord-Süd-Richtung mit einer parallel liegenden Gewerbeeinheit auf der Ostseite.

Die Erschließung der **Busanlage** erfolgt Nord- und Südseitig, das Gewerbe wird vollständig von der Südseite aus erschlossen. Die innenliegenden Haltestellen werden teilweise in Parallelaufstellung befahren.

Die **Gewerbeeinheiten** (Vollsortimenter, Drogeriemarkt und Hotel) nutzen eine gemeinsame Anlieferung, an welche die individuellen Lagerflächen unmittelbar anschließen.

Anschlussmobilität	Gewerbeeinheit
gesichertes Fahrradp.	Vollsortimenter
überdachtes Fahrradp.	Drogeriemarkt
Fahrradbügel	Discounter
Stadtrad-Station	Anlieferung
E-Scooter-Abstellzonen	Hotel
Weitere Angebote:	Bäckerei / Backshop
Busanlage	
Bushaltestelle	Überlieger

Flächenstudie S-Bahnhof Veddel

Ergebnis Bewertungsmatrix Vorzugsvarianten

Zur Bewertung der Varianten wurde eine qualitative Bewertungsmatrix erarbeitet.

Die Bewertung erfolgte unter Beteiligung der Projektpartner:innen BSW, Bezirksamt Hamburg-Mitte / LIG, Hochbahn und BVM.

Eine Einschätzung des Bezirksamts Hamburg-Mitte wurde mündlich abgegeben.

Variante erfüllt die Anforderungen ...

vollständig

Teilweise

bedingt

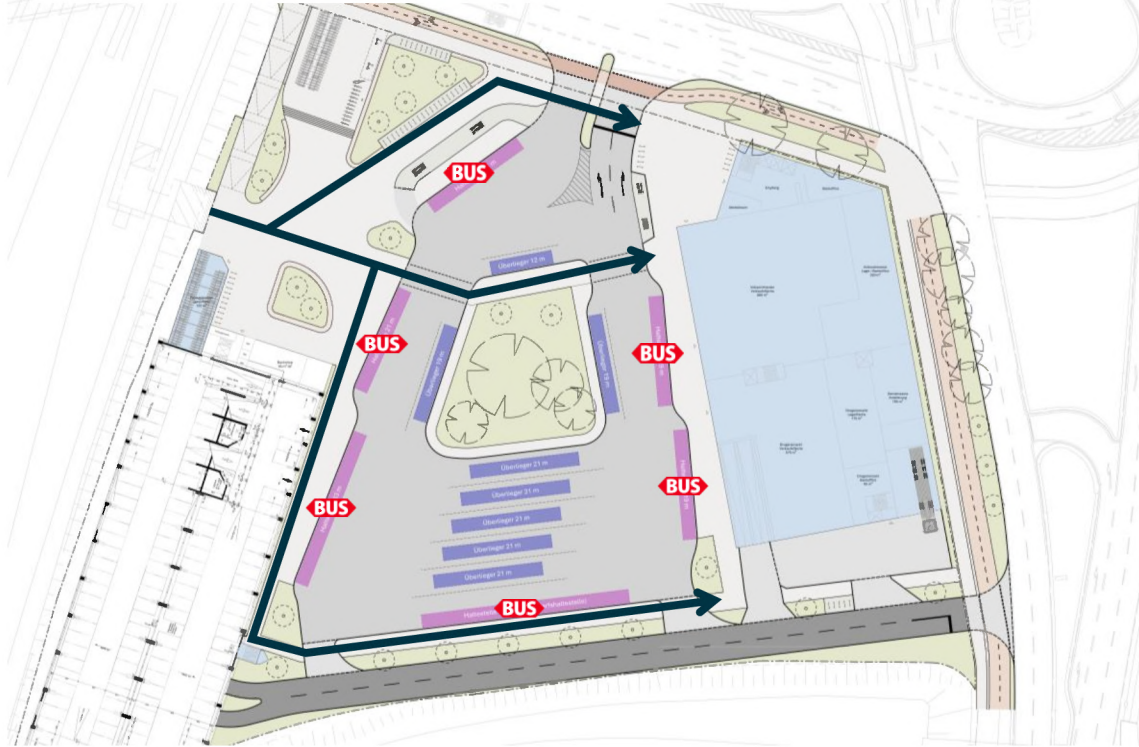
gering

wurde nicht bewertet

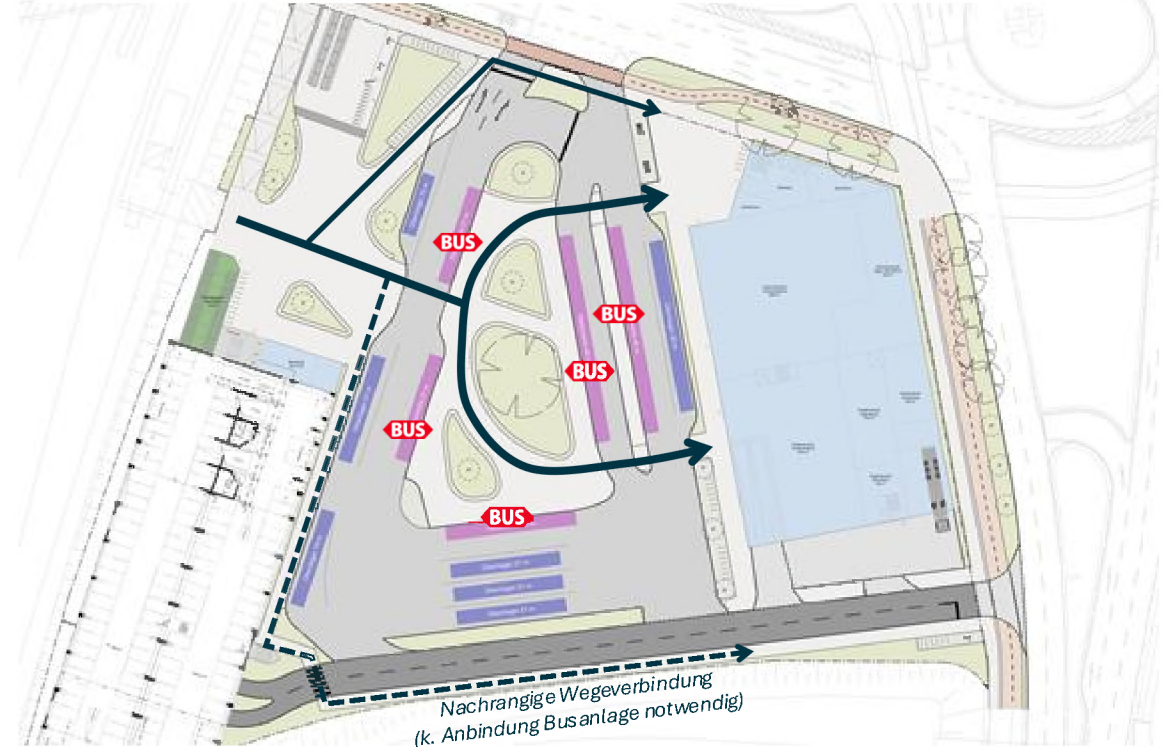
		Var 1a				Var 1b			
		Busumsteigeanlage ausliegend, Fahrtrichtung gegen UZS, Gewerbe nordöstlich, südliche Erschließungsstrasse				Busumsteigeanlage inneliegend, Fahrtrichtung im UZS, Gewerbe nordöstlich, südliche Erschließungsstrasse			
		BVM	Hochbahn	BSW	Bezirk	BVM	Hochbahn	BSW	Bezirk
Busumsteigeanlage	Bedarfe Überlegerplätze								
	Bedarfe Haltestellenpositionen								
	Betriebliche Organisation								
	Direktheit der Wege								
	Konflikte zw. Bus- und Fußverkehr								
	Integration des SEV auf Busanlage								
Gewerbeeinheit	Bedarfe Vollsortimenter								
	Bedarfe Discounter								
	Bedarfe Drogerie								
	Bedarfe Hotel								
	Anlieferung								
	Außengastronomie								
	Klagerisiko ohne B-Plan								
	Städtebauliche Raumkante								
Anschlussmobilität	Qualität des Fußverkehrs (Direktheit der Wegeverbindungen, Querungen etc.)								
	Qualität des Radverkehrs (Direktheit der Wegeverbindungen, Lage der Radabstellanlagen etc.)								
	Einfache Orientierung auf der Fläche								
	Mikromobilität								
	Taxen								
	On-Demand-Dienste (MOIA)								
	hvv switch								
Sonstiges	Erhalt von Bestandsbäumen								
	Potenzial für Neupflanzungen								
	Schaffung von Aufenthaltsqualitäten								
	Abhängigkeiten während der Bauzeit								
	Flächenverbrauch/ Graue Energie								
	Schall-/ Erschütterungsschutz								
	Anpassungsbedarf Straße Bestand								

Gegenüberstellung der Varianten 1A und 1B

Variante 1A: außenliegende Bushaltestellen



Variante 1B: innenliegende Bushaltestellen (Mittelinsel)

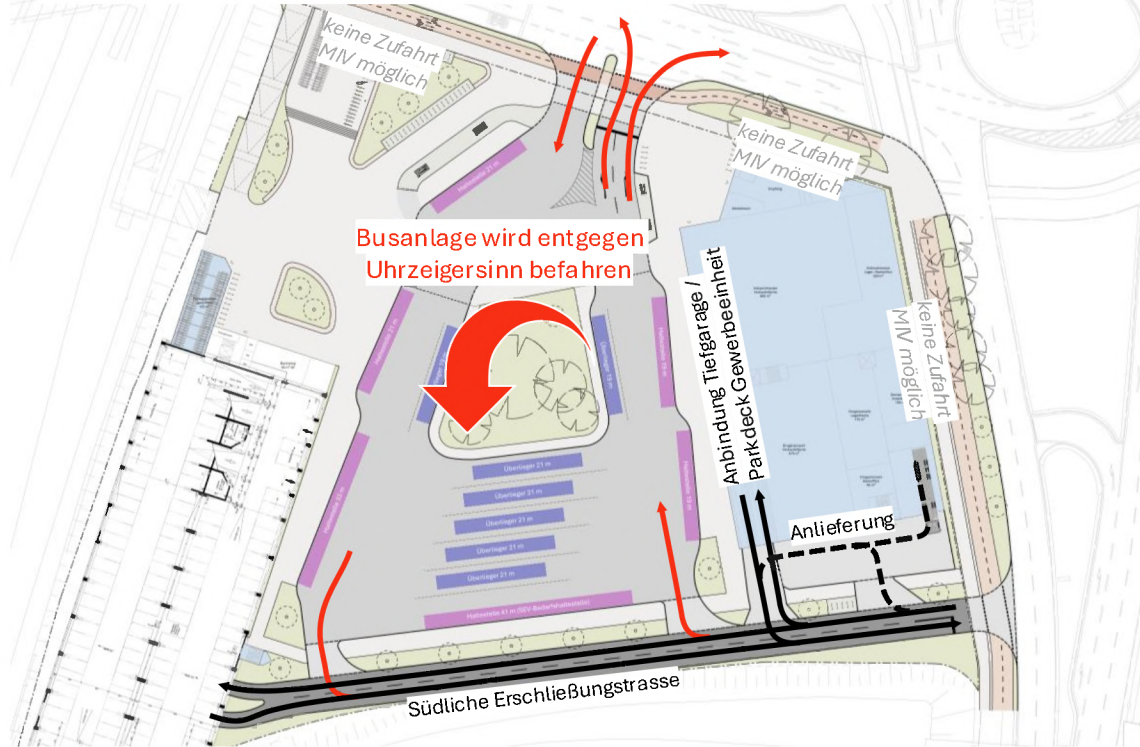


Variante 1A mit verkehrlichen / betrieblichen Vorteilen:

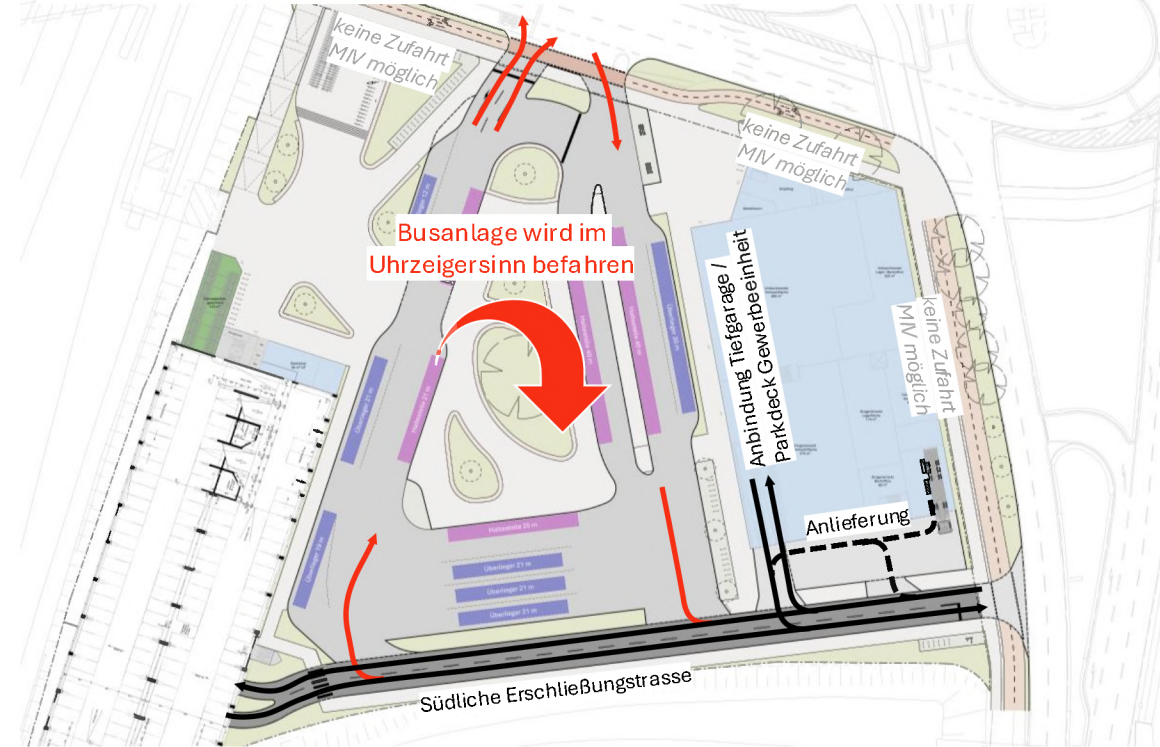
- › Die stark frequentierten Buslinien (z. B. M13) können direkt am Vorplatz halten, so dass die S-Bahnstation ohne Querung der Fahrbahn erreicht wird.
- › Die Haltestellen im Osten bzw. die Gewerbeeinheit können über eine klare zentrale Querung über die Mittelinsel erreicht werden
- › Die Ein- und Ausfahrtsituation für die Busse überkreuzt sich nicht; bestehender Knotenpunkt kann ohne größere Anpassung weitergenutzt werden
- › Höhere Abdeckung Überliegerplätze; vorteilhaftere Integration Schienenersatzverkehr
- › Zusätzlich: mehr Baumerhalt grundsätzlich möglich

Rahmenbedingungen für die Erschließung durch den motorisierten Verkehr

Variante 1A: außenliegende Bushaltestellen

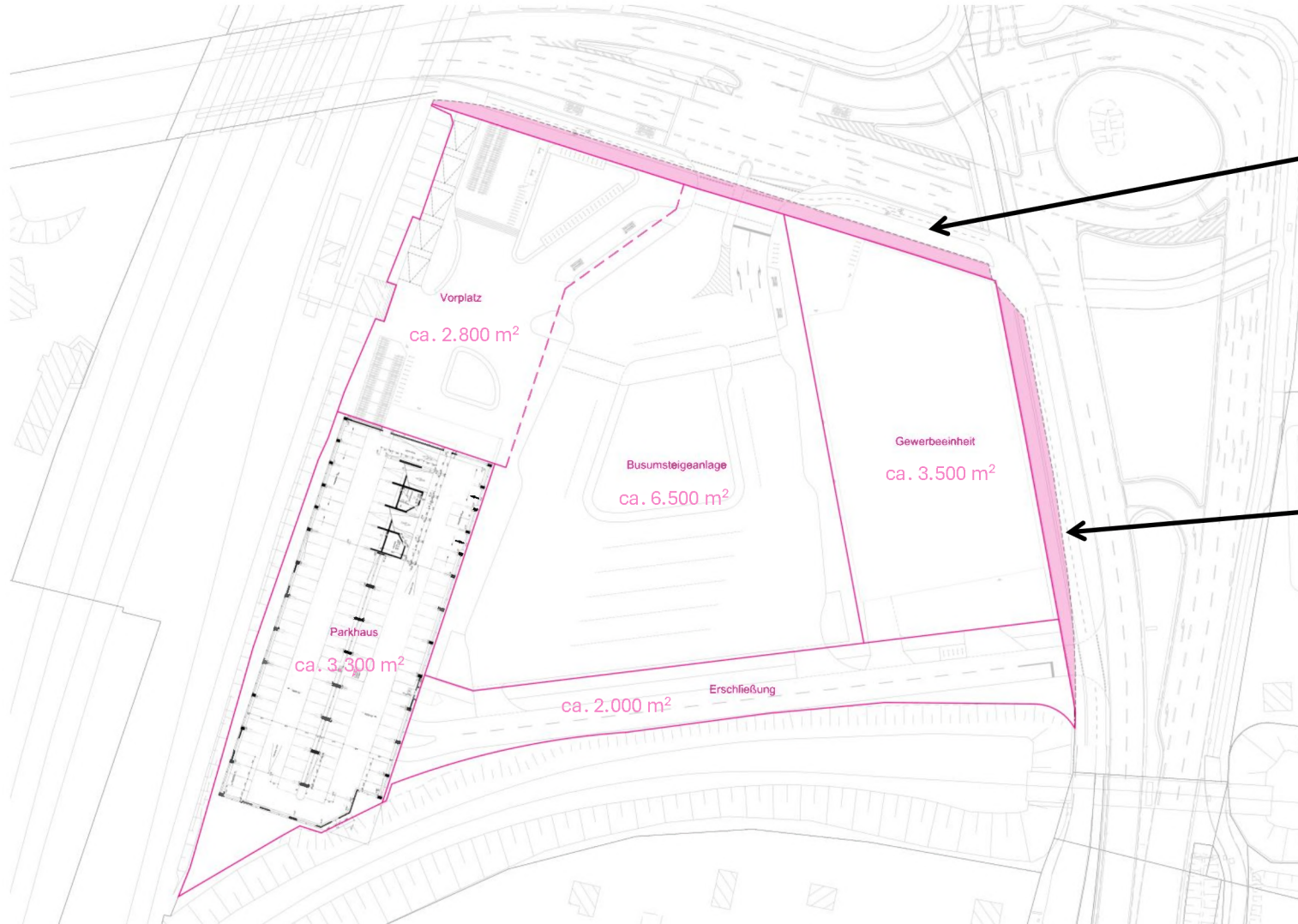


Variante 1B: innenliegende Bushaltestellen (Mittelinself)



Die Erschließung der Teilflächen für den motorisierten Verkehr ist in beiden Varianten ähnlich. Die neue südliche Erschließungsstrasse bindet das Park&Ride-Parkhaus über eine neue Zufahrt in das Gebäude an. An die Erschließungsstrasse wird neben einer Südzufahrt zur Busanlage auch die Erschließung des Gewerbeobjekts angeschlossen. Diese umfasst neben einer Zufahrt zu einem Parkdeck oder einer Tiefgarage ganz im Westen des Baufelds (möglichst großer Abstand zur Einmündung Veddelers Straße) auch die Anbindung eines Ladehofs bzw. einer Vorfahrt für Logistikverkehre. Eine weitere Anbindung des Gewerbeobjekts über zusätzliche Anschlusspunkte an das umliegende Straßennetz ist nicht möglich - dies aufgrund der Lage im direkten Umfeld zum Knotenpunkt Veddelers Straße / Harburger Chaussee.

Flächengrenzen Busumsteigeanlage/ Gewerbeeinheit



Harburger Chaussee: ca. 390 m² Erweiterung des Straßenflurstücks zur Errichtung regelkonformer Geh- und Radwege

Veddeler Straße: ca. 320 m² Erweiterung des Straßenflurstücks zur Integration der künftigen Radroute+ als Zweirichtungsradweg.

Flächenstudie S-Bahnhof Veddel

Zusammenfassung / Fazit

- › Es gelingt, mit Kompromissen die Bedarfe der verkehrlichen und gewerblichen Hauptkomponenten auf der zur Verfügung stehenden Fläche abzubilden (Busanlage und Gewerbeeinheit)
- › Die Varianten 1A und 1B definieren funktionsfähige Flächenzuschnitte für Mobilität und Gewerbe; zusätzlich bleibt Raum zur Gestaltung von Flächen für die Aufenthaltsqualität und für Baumneupflanzungen
- › Der Flächenzuschnitt für die Gewerbeeinheit ist in den Varianten 1A und 1B gleich; auf der Teilfläche sind unterschiedliche Nutzungsanordnungen möglich; neben einer Tiefgarage wäre auch ein Parkdeck umsetzbar
- › Variante 1A ist aus verkehrlicher Sicht vorteilhaft und sollte aus Sicht der BVM die Ausgangsvariante für die weitere Planung darstellen

