

# Mobilitätskonzept

## B-Plan **Neugraben-Fischbek 76**

Projekt-Nr.: A22.033    30.01.2024 (Version d)

redaktionell überarbeitet am 08.04.2024

### *Auftraggeber*

Garbe Immobilien-Projekte GmbH  
Versmannstraße 2  
20457 Hamburg

### *Bearbeitung:*



Gewerbering 2  
22113 Oststeinbek b. Hamburg

Tel. +49 (40) 713004 – 0  
Fax +49 (40) 713004 – 10  
[www.moingenieure.de](http://www.moingenieure.de)

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Orientierung im Planungsraum.....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Analyse der Rahmenbedingungen .....</b>	<b>4</b>
3.1	Nahmobilität .....	4
3.2	Nutzungskonzept.....	5
3.3	Nahversorgung.....	6
3.4	Wegebeziehung zu umliegenden Schulen.....	6
3.5	Lokale Mobilitätskennziffern .....	8
3.6	Verkehrliche Erschließung (Motorisierter Individualverkehr) .....	10
3.7	Situation im Ruhenden Verkehr .....	11
3.7.1	Stellplatzbilanz (privat).....	11
3.7.2	Parkstandsbilanz (öffentlich) .....	12
3.7.3	Parkraumbefüllung .....	13
3.8	Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr.....	15
3.9	Infrastruktur für den Radverkehr (Wegenetz, Velorouten, Bike & Ride, StadtRad).....	16
3.10	Mobilitätsdienste (z.B. Car-Sharing-Angebote, MOIA) .....	17
3.11	Infrastruktur Elektromobilität.....	18
<b>4</b>	<b>Ermittlung des Pkw-bezogenen Mobilitätsbedarfs.....</b>	<b>20</b>
4.1	Stellplatzbedarf.....	20
4.2	Parkstandsbedarf im öffentlichen Straßenraum .....	22
<b>5</b>	<b>Konzeptionelle Maßnahmen für Mobilitätsangebote.....</b>	<b>25</b>
5.1	Fahrradabstellplätze .....	25
5.2	Elektromobilität.....	25
5.2.1	Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge .....	26
5.2.2	Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs .....	26

### Redaktionelle Änderungen:

- Bebauungsplan aktualisiert
- Funktionsplan aktualisiert
- Quellenangaben ergänzt
- Kapitel 3.8 „Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr“ überarbeitet

# 1 Aufgabenstellung

Mit dem B-Plan Neugraben Fischbek 76 sollen die überwiegend brachliegenden Flächen am Fischbeker Heuweg geordnet und für eine städtebauliche Entwicklung planungsrechtlich vorbereitet werden. Neben einer Wohnungsbauentwicklung sind ein Quartiersplatz, Flächen für Kinderspielflächen sowie eine Kindertagesstätte vorgesehen. Es ist geplant, im nördlichen Baukörper eine Quartiersgarage für Anwohnerstellplätze der Wohnungsbaugrundstücke 1 und 2 unterzubringen. Eine weitere ebenerdige Stellplatzanlage ist im südwestlichen Geltungsbereich vorgesehen, ebenso vereinzelte Stellplätze entlang der Bebauung.

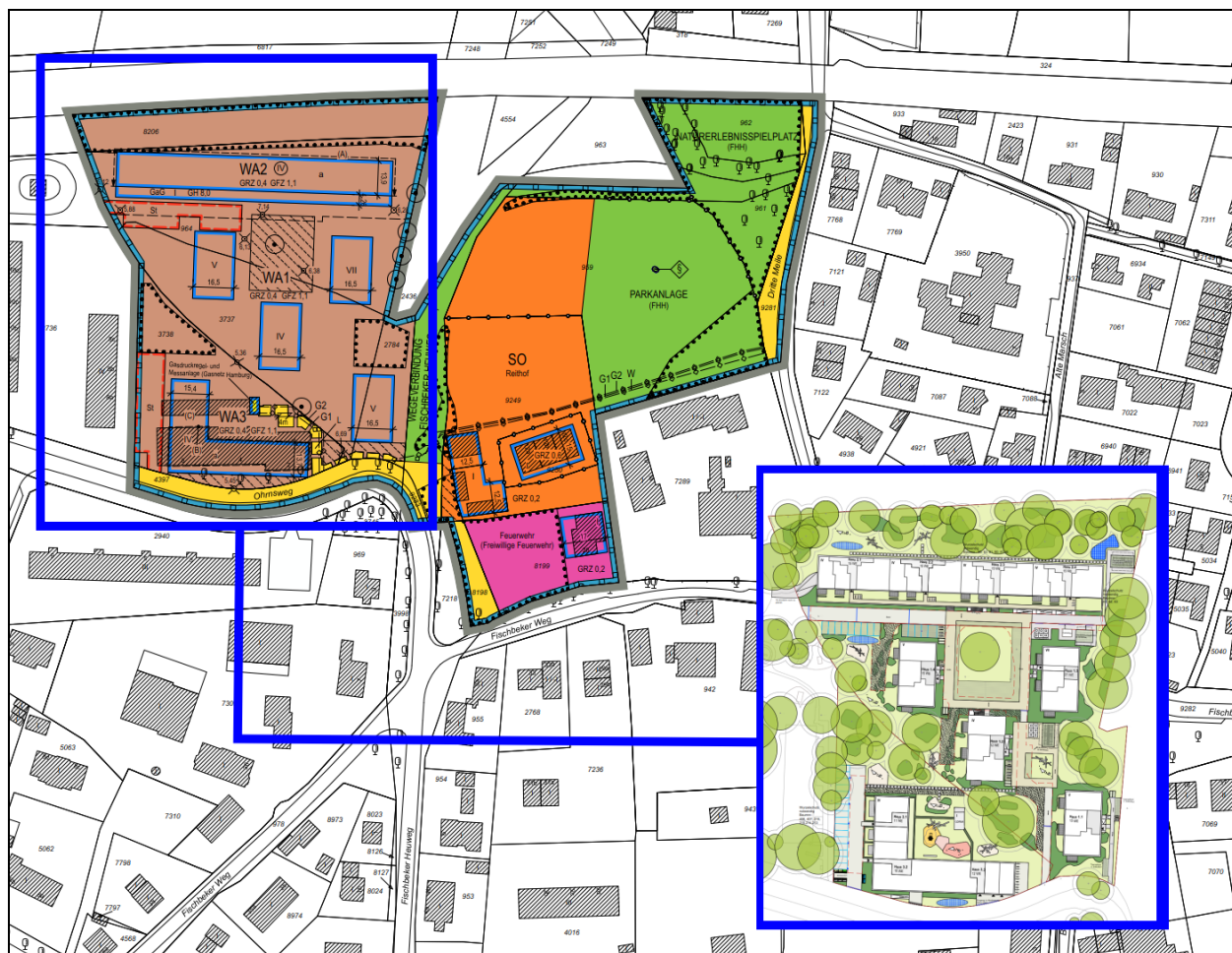


Abbildung 1: B-Plan Neugraben-Fischbek 76 Darstellung des geplanten Bauvorhabens

Quelle: B-Planzeichnung Stand 01.02.2024, Bezirk Harburg;

Funktionsplan Vorentwurf, Lichtenstein Landschaftsarchitektur & Stadtplanung PartGmbH, Stand 19.01.2024, bearbeitet

Seit durch das Inkrafttreten der Änderung der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) im Januar 2014 die Stellplatzverpflichtung bei der Errichtung von Wohngebäuden aufgehoben wurde, werden ganz unterschiedliche Vorstellungen zur erforderlichen Größenordnung der zu realisierenden Stellplätze formuliert. Daher sollte die Bemessung der Anzahl von privaten Stellplätzen und Parkständen im öffentlichen Straßenraum argumentativ im Wesentlichen mit der Qualität des vor Ort verfügbaren Mobilitätsangebotes verknüpft werden. Wie zahlreiche Studien und Statistiken zeigen, befindet sich das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung im Wandel. Bereits heute verzichten weite Teile der Bevölkerung auf den Pkw als Statussymbol. Eine

Rolle spielen hierbei die weiterhin steigenden Energie- und Verkehrskosten, der technische Fortschritt, welcher zum Beispiel das flexible Nutzen von Leih-Pkw ermöglicht (Carsharing via Internet) sowie gesellschaftliche Faktoren wie das steigende Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein. Bei der Entwicklung neuer Quartiere geht es darum, diese Trends zu stützen. Um hinsichtlich dieser Fragestellung Richtwerte zu bestimmen, die den Nutzungsansprüchen Genüge tun und das notwendige und sinnvolle Maß für zu realisierende private Stellplätze und öffentliche Parkstände widerspiegeln, ist das Potential bestehender Mobilitätsangebote für das B-Plangebiet Neugraben-Fischbek 76 aufzuzeigen.

Ziel ist es, aus den darzustellenden Mobilitätskomponenten Empfehlungen für anzusetzende Stellplatzschlüssel abzuleiten. Um fundierte Aussagen zur notwendigen Stellplatz- und Parkstandkapazität treffen zu können, werden die Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebietes analysiert. Dabei liegt das Augenmerk auf Faktoren, die die Pkw-Verfügbarkeit von Haushalten beeinflussen. Zusätzlich erfolgt eine Erhebung der Parkraumbelastung, um freie Kapazitäten zu ermitteln und Aussagen zum Parkdruck im Umfeld treffen zu können. Wichtige Anhaltspunkte liefern das Mobilitätsverhalten im Planungsraum und eine Analyse, aus der die Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele mittels verschiedener Verkehrsmittel hervorgeht. Anhand von Zumutbarkeitsgrenzen wird aufgezeigt, für welche Wegezwecke die Nutzung des eigenen Pkw entbehrlich ist. Basierend auf dieser Analyse wird eine Empfehlung für die zu realisierenden Stellplatz- und Parkstandkapazität abgeleitet.



## 2 Orientierung im Planungsraum

Das B-Plangebiet Neugraben-Fischbek 76 liegt im Westen des Bezirks Harburg im Stadtteil Neugraben-Fischbek. Das Areal erstreckt sich über noch bestehende Wohnbebauungen, kleine Gewerbeeinheiten und brachliegende Flächen. Die Gebäude des B-Plan-Gebietes werden über den Ohrns Weg erschlossen. Dieser wird über den Fischbeker Heuweg und über die Cuxhavener Straße an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen. Anziehungspunkte für die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner der Wohnungsbauten des Gebiets Neugraben-Fischbek 76 liegen großräumig betrachtet für das Einkaufen insbesondere im Osten (Neugraben) und im Südwesten (Neu Wulmstorf). Die Hamburger Innenstadt ist ca. 15 km Luftlinie entfernt, das Centrum von Harburg liegt 10 km entfernt. Das Naturschutzgebiet „Moorgürtel“ schließt fast an das B-Plangebiet an, die Fischbeker Heide liegt südlich der Cuxhavener Straße.

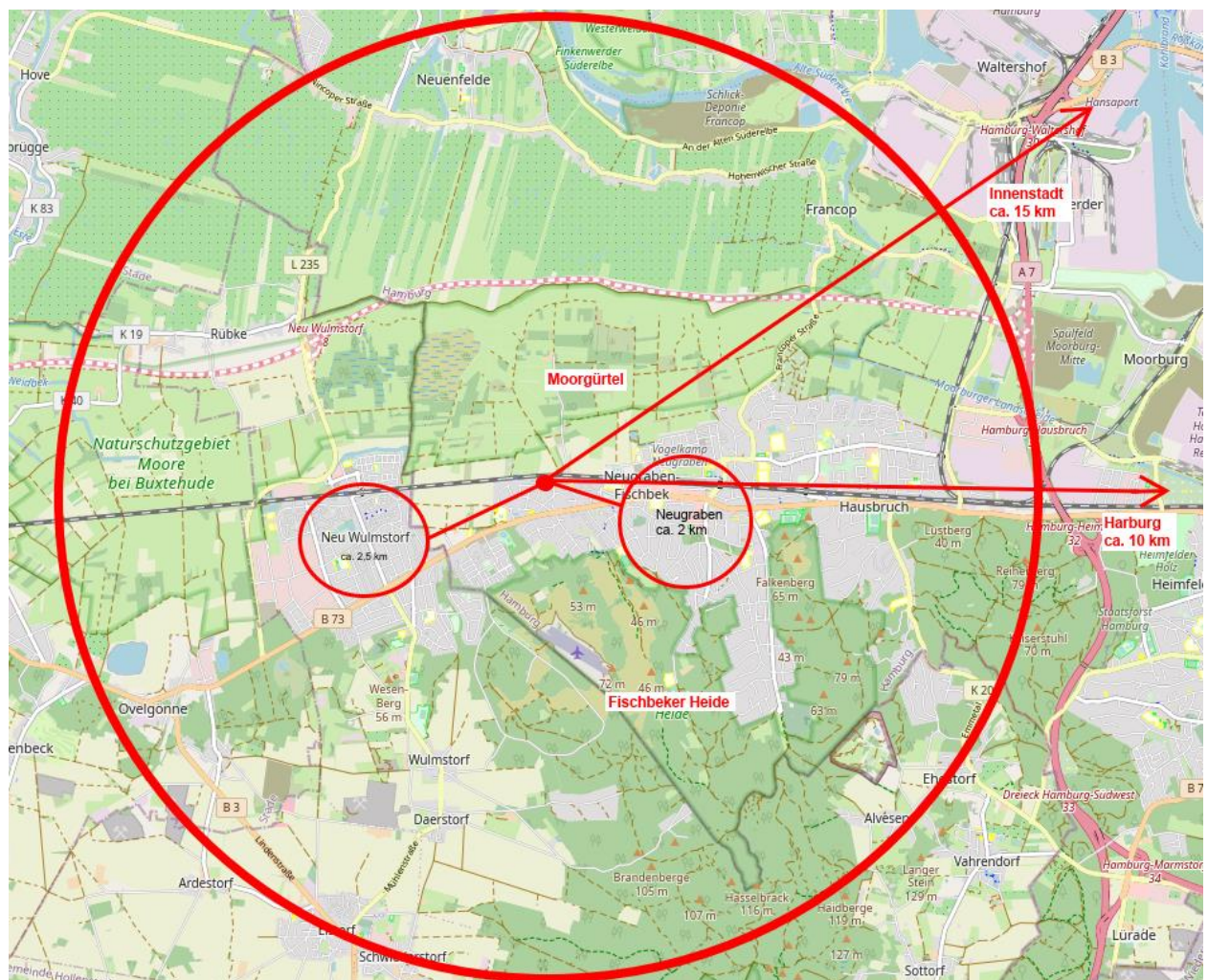


Abbildung 2: Orientierung im Planungsraum

Kartengrundlage: © openstreetmap Mitwirkende

### 3 Analyse der Rahmenbedingungen

Um die Rahmenbedingungen qualifiziert bewerten zu können, werden die Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten analysiert. Zu diesen Einflussfaktoren gehören unter anderem die verkehrliche Erschließung, die Situation im ruhenden Verkehr, das Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr, die Infrastruktur des Radverkehrs und verfügbare Mobilitätsdienste. Außerdem ist das Mobilitätsverhalten von demographischen Gegebenheiten und Nutzungskonzepten abhängig. Dabei wird nicht nur der Planungsraum betrachtet, sondern auch das Umfeld.

#### 3.1 Nahmobilität

Die Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen im unmittelbaren Umfeld kann durch eine zumutbare Luftlinienentfernung (Radius um einen Standort) beschrieben werden. Im Allgemeinen wird eine Gehzeit von 5 Minuten als akzeptabel angenommen. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 5 km/h entspricht dies etwa einer Strecke von 400 m bzw. 300 m Luftlinie. Entsprechend ist in Abbildung 3 die fußläufige Erreichbarkeit des Umfeldes als 300m-Radius dargestellt.



Abbildung 3: Darstellung der fußläufigen Erreichbarkeit durch 300m-Radius

Kartengrundlage: © openstreetmap  
Mitwirkende



### 3.2 Nutzungskonzept

Im Bestand ist nur das Teilgrundstück 3 bebaut. Dort befinden sich 9 Wohneinheiten und 8 Gewerbeeinheiten. Außerdem liegt nördlich dieser Bebauung eine Stellplatzanlage mit 40 Stellplätzen, die von Anwohnern aus dem Umfeld genutzt werden. Für das Wohnbauprojekt sollen auf den 3 Grundstücken insgesamt 162 Wohneinheiten realisiert werden. Abbildung 4 zeigt, wie sich die geplanten Wohneinheiten mit den jeweiligen Kennwerten auf die B-Plan-Fläche verteilen.

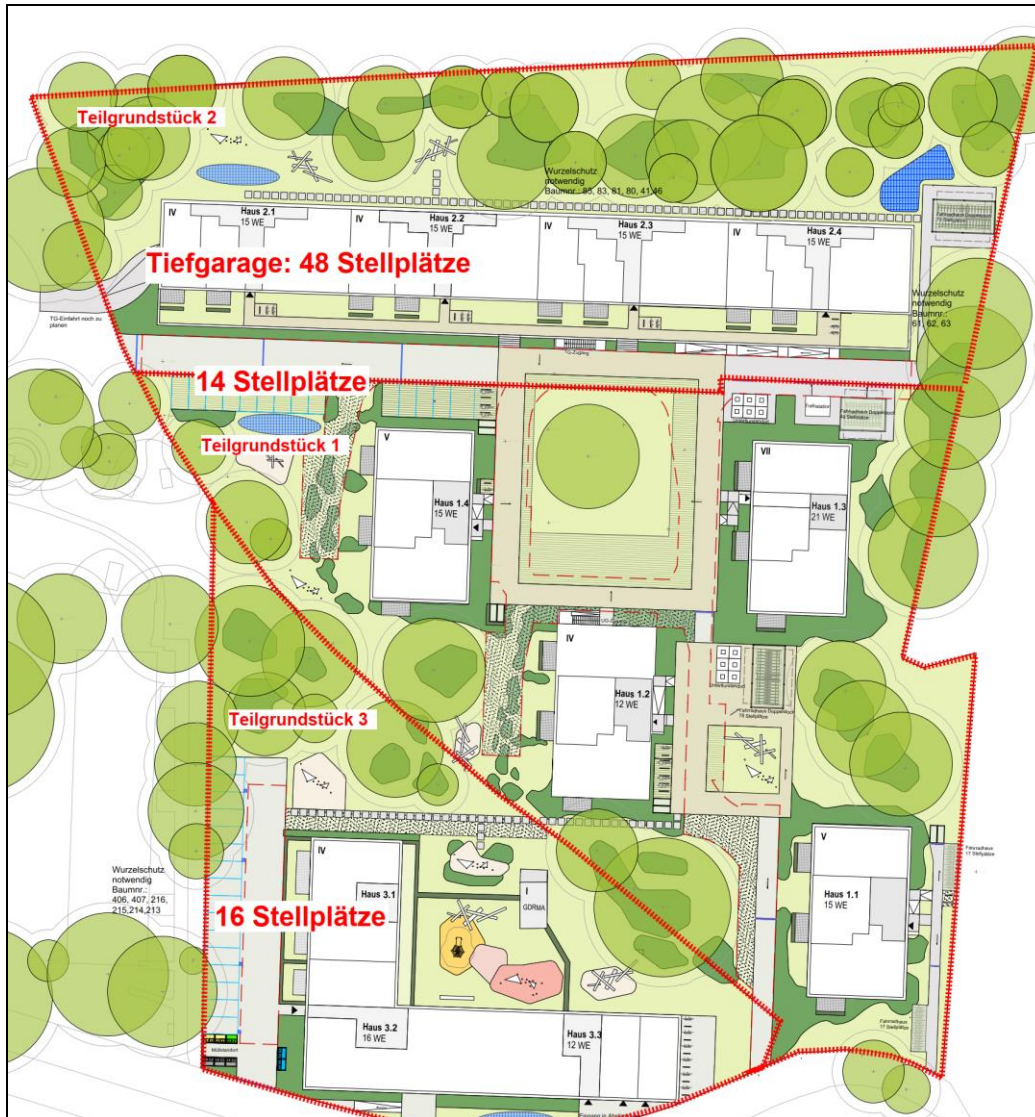


Abbildung 4: Funktionsplan Fischbeker Heuweg, bearbeitet

Quelle: Lichtenstein Landschaftsarchitektur & Stadtplanung PartGmbH, Stand 19.01.2024, bearbeitet

### 3.3 Nahversorgung

Die Analyse der umliegenden Nahversorgung ergibt, dass drei Einkaufsmöglichkeiten innerhalb von 15 Gehminuten erreichbar sind. Ein Discounter ist dabei innerhalb von 7 Gehminuten erreichbar, mit dem Fahrrad kann die Reisezeit auf 2 Minuten verringert werden. Durch die Entwicklung der Fischbeker Reethen sind zudem westlich des Plangebietes künftig weitere Einkaufsmöglichkeiten vorhanden<sup>1</sup>. Mit dem Fahrrad sind auch die Einkaufsmöglichkeiten in Neugraben (östlich des B-Plangebietes) und in Neu Wulmstorf (westlich des B-Plangebietes) innerhalb von 6 bis 8 Minuten erreichbar. Dort sind neben Lebensmittel- und Bekleidungsgeschäften auch Dienstleistungsbetriebe und Freizeitmöglichkeiten zu finden. Im Kontext der Nahversorgung ist somit die Wegebeziehung in Richtung Neugraben und in Richtung Neu Wulmstorf besonders relevant, jedoch vor allem mit dem Fahrrad oder mit dem Pkw.

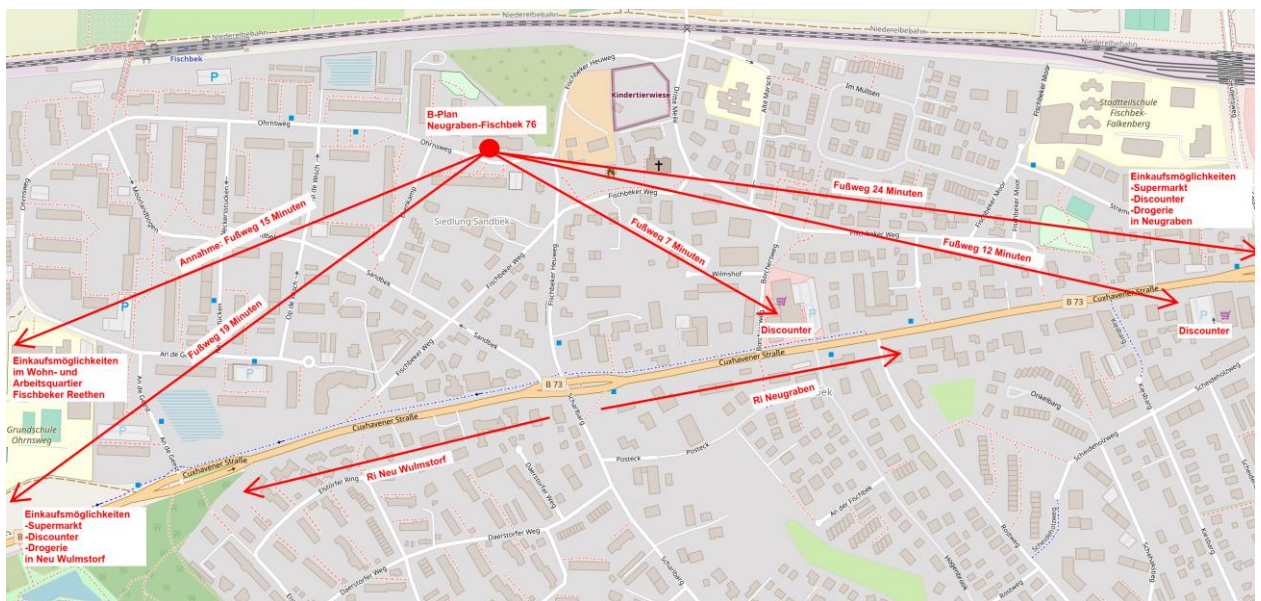


Abbildung 5: Nahversorgung im Umfeld

Kartengrundlage: © openstreetmap Mitwirkende

### 3.4 Wegebeziehung zu umliegenden Schulen

Im näheren Umfeld des B-Plangebietes befinden sich zwei Grundschulen und eine Stadtteilschule. Da die Familiengründung einen häufigen Startpunkt in die Automobilität darstellt, ist die fußläufige Erreichbarkeit der Schulen für das Mobilitätsverhalten relevant. Die regional zuständige Grundschule ist die Schule Ohrnsoweg.

<sup>1</sup> Da keine Planunterlagen für das Projekt „Fischbeker Reethen“ vorliegen, kann die Entfernung nur geschätzt werden.



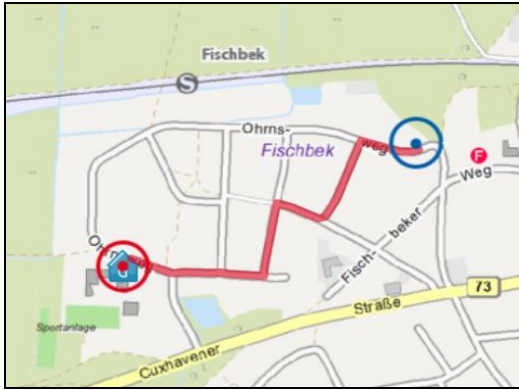


Abbildung 6: Wegebeziehung zur Grundschule Ohrnschweg

Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan,

Die Grundschule Ohrnschweg liegt außerhalb des Radius von 300 m, kann aber innerhalb von 10 Minuten erreicht werden (Wegelänge = 850 m).

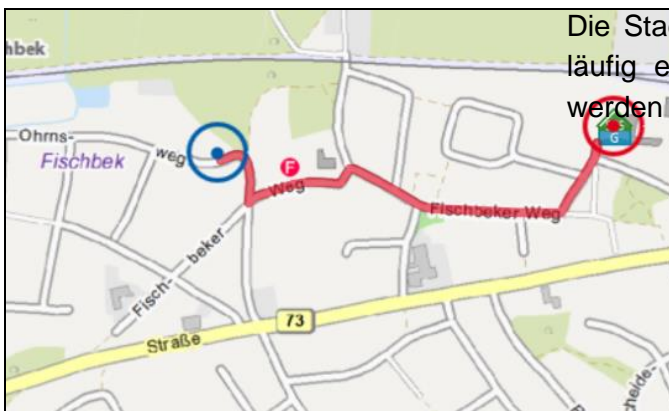


Abbildung 7: Wegebeziehung zur Stadtteilschule Fischbek-Falkenberg

Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan

Die Stadtteilschule Fischbek-Falkenberg, kann fußläufig ebenfalls innerhalb von 10 Minuten erreicht werden (Wegelänge = 850 m).



Abbildung 8: Wegebeziehung zur Grundschule Schnuckendrift

Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan

Die Grundschule Schnuckendrift ist hingegen erst nach 17 Minuten erreichbar (Wegelänge = 1300 m).

Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für den Schulweg genutzt wird, hängt jedoch nicht nur von der Wegelänge ab. Maßgebend ist auch das Unsicherheitsempfinden insbesondere an stark befahrenen Straßen, die gekreuzt werden müssen, und die Integration des Schulweges in die Wegeketten. Die vorliegenden Schulwege führen überwiegend über Wohnstraßen, sodass

hier ein geringes Sicherheitsrisiko vorliegt. Lediglich der Schulweg zur Grundschule Schnuckendrift kreuzt die stark befahrene Cuxhavener Straße.

Da die Reisezeit bei der Bewertung des Schulweges der Sicherheit untergeordnet wird, ist eine Reisezeit von bis zu 15 Minuten zu Fuß hinnehmbar. Demnach sind die beiden Schulen Ohrnsweg und Fischbek-Falkenberg zu Fuß erreichbar. Durch die Entwicklung der Fischbeker Reethen sind zudem westlich des Plangebietes künftig weitere Kitas und Schulen im Einzugsbereich verfügbar. Die Nutzung des ÖPNV zu den genannten Schulen ist aufgrund der geringen Entfernung nicht sinnvoll. Zur Schule Fischbek-Falkenberg besteht keine direkte Verbindung und die Busverbindung zur Grundschule Ohrnsweg spart nur etwa 3 Minuten Reisezeit ein, wobei auch die zeitlichen Einschränkungen durch den Fahrplan nicht zur Busbenutzung animieren.

### 3.5 Lokale Mobilitätskennziffern

Vor dem Hintergrund, dass die demographischen Gegebenheiten einen großen Einfluss auf die Mobilität haben, werden die lokalen Mobilitätskennziffern betrachtet. Hierfür werden die Ergebnisse des Regionalberichtes der MiD 2017<sup>2</sup> und Ergebnisse aus dem statistischen Jahrbuch<sup>3</sup> herangezogen. Durch den Einbezug der lokalen Mobilitätskennziffern können Prognosen angestellt werden, welches Mobilitätsverhalten von den Bewohnerinnen und Bewohnern des Untersuchungsgebietes zu erwarten ist. Das Mobilitätsverhalten hat konkreten Einfluss auf die Anzahl der notwendigen Stellplätze und damit auf den zu empfehlenden Stellplatzschlüssel.

In Hamburg besitzen 34,1 % der Bevölkerung einen privaten Pkw, der Bezirk Harburg liegt mit 34,2 % knapp über dem Hamburger Durchschnitt. Der Pkw-Bestand im Stadtteil Neugraben-Fischbek liegt mit 36,3 % über dem Bezirksdurchschnitt. In der Stadt Hamburg besitzen 77% der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad oder ein Elektrofahrrad. Dies entspricht dem deutschlandweiten Durchschnitt. Ab einem Alter von 75 Jahren und älter geht der Anteil an Fahrrad- oder Elektrofahrradbesitz stark zurück.

Der Modal Split (prozentualer Anteil eines Verkehrsmittels am Wegeaufkommen) kennzeichnet das verkehrsmittelspezifische Mobilitätsverhalten der Hamburgerinnen und Hamburger.

---

<sup>2</sup> infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) – Regionalbericht Stadt Hamburg

<sup>3</sup> Statistikamt Nord, Statistisches Jahrbuch Hamburg 2020

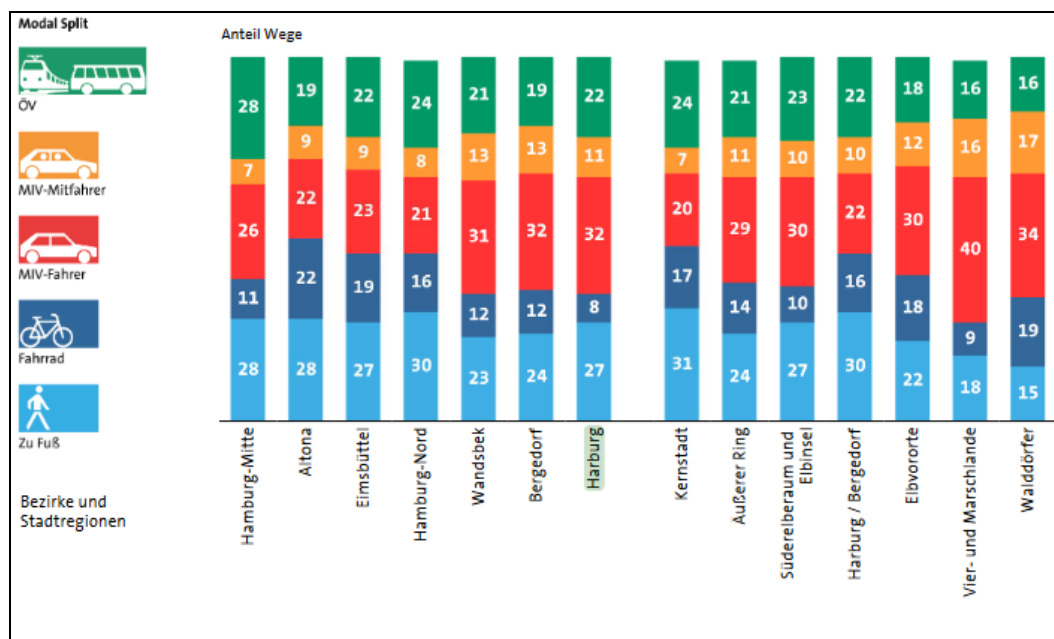


Abbildung 9: Modal Split im Regionalvergleich

Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017

Demnach werden in Harburg 43% der Wege als MIV-Fahrer oder Mitfahrer unternommen und bildet damit den zweithöchsten Wert der sieben Bezirke, nur in Bergedorf ist ein höherer MIV-Anteil zu verzeichnen.

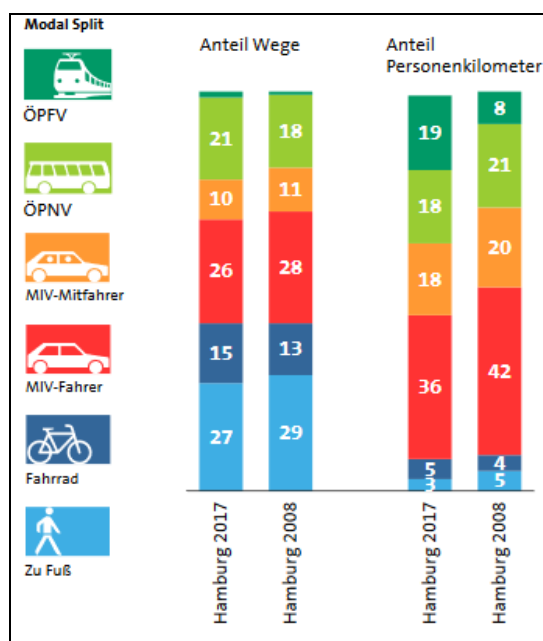


Abbildung 10: Modalsplit Hamburg 2008/2017

Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017

Abbildung 10 zeigt eine deutliche Verschiebung zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und dem motorisierten Individualverkehr. Im Jahr 2017 liegt der Anteil des MIV nur noch bei 54 % der Personenkilometer, während dieser im Jahr 2008 noch über 60 % der Personenkilometer ausgemacht hat. Der öffentliche Nahverkehr legt stark zu und kommt auf 19 % der Personenkilometer, dies ist eine Steigerung von 50 % innerhalb von 10 Jahren.



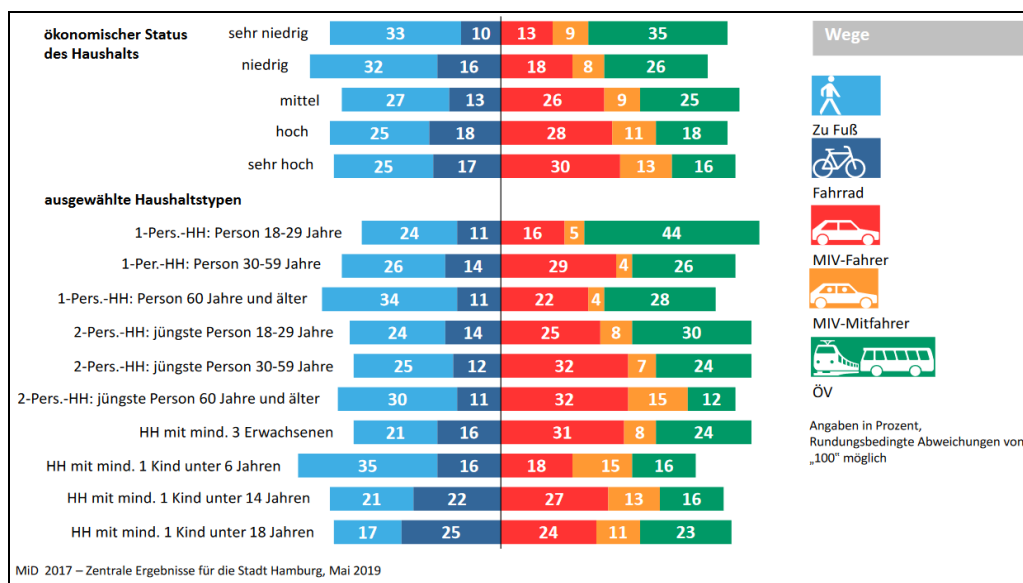


Abbildung 11: Ökonomischer Status / Haushaltstypen

Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017

Wie der Abbildung 11 zu entnehmen ist, haben Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status eine höhere Affinität zum motorisierten Individualverkehr. Dementsprechend steigt für Haushalte mit einem niedrigen ökonomischen Status die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs. Wenn die im Einpersonenhaushalt lebende Person älter als 60 Jahre ist, weist diese ebenfalls eine stärkere Affinität zum ÖV als zum MIV aus. Bei Zweipersonenhaushalten mit derselben Altersstruktur gewinnt hingegen die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs an Bedeutung. Einpersonenhaushalte im Alter von 18 bis 59 Jahre weisen insgesamt eine niedrigere MIV-Affinität (Durchschnitt: 27%) auf als Zweipersonenhaushalte mit derselben Altersstruktur (Durchschnitt: 36%). In Hamburg leben 54,4 % der Bevölkerung in Einpersonenhaushalten, im Bezirk Harburg sind dies 49,3 %. Der Stadtteil Neugraben-Fischbek weist mit 39,8% einen noch niedrigeren Anteil an Einpersonenhaushalten auf. Daher ist davon auszugehen, dass zukünftige Bewohnende des B-Plangebietes eine etwas höhere Affinität zum MIV aufweisen.

Für den geförderten Wohnungsbau kann davon ausgegangen werden, dass die entsprechenden Haushalte einen geringen ökonomischen Status aufweisen. In Kombination mit den Ergebnissen des Regionalberichtes „Mobilität in Deutschland 2017“ kann daraus gefolgert werden, dass auch die geförderten Wohnungsbauten im Untersuchungsgebiet einen geringen Stellplatzbedarf aufweisen.

### 3.6 Verkehrliche Erschließung (Motorisierter Individualverkehr)

Das Gebiet „Neugraben-Fischbek 76“ liegt direkt am Ohrnschweg, der das Gebiet über den Fischbeker Heuweg mit der Cuxhavener Straße verbindet, einer Hauptverkehrsstraße der Stadt Hamburg. Über diese Straße verläuft der Verkehr nach Nordosten in Richtung Harburg und nach Südwesten in Richtung Buxtehude. In Richtung Harburg kann auch die BAB-Auffahrt 32: HH-Heimfeld erreicht werden, um auf der A7 in Richtung Hamburg oder Hannover zu fahren. Die BAB-Auffahrt zur BAB A7 ist knapp 7 km entfernt.

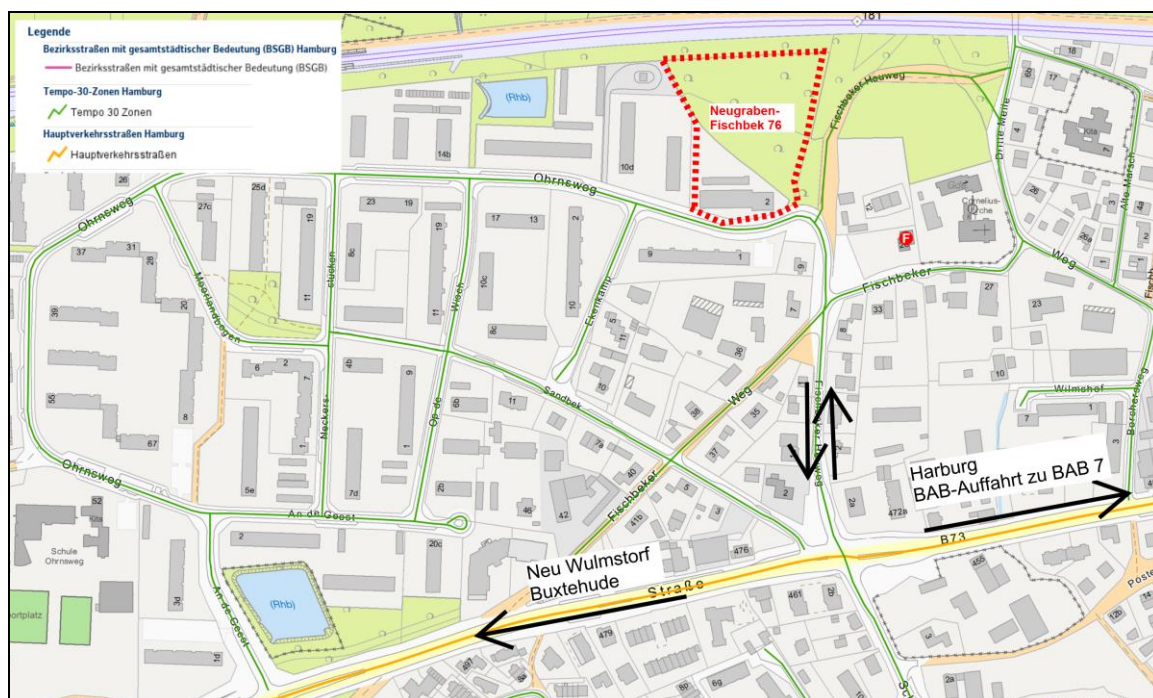


Abbildung 12: Verkehrliche Erschließung B-Plan-Gebietes

Kartengrundlage: © openstreetmap Mitwirkende

Die Hamburger Innenstadt (Bezugspunkt: Hauptbahnhof) ist mit dem Kraftfahrzeug in ca. 35 Minuten zu erreichen. In den Spitzenstunden kann die Fahrzeit jedoch stark variieren. Bis zum Zentrum des Bezirkes Harburg dauert es je nach Verkehrslage mindestens 20 Minuten. Die Pkw-Fahrt nach Neugraben oder Neu Wulmstorf dauert ca. 4 bis 5 Minuten. Der Bahnhof in Buxtehude ist innerhalb von ca. 18 Minuten erreichbar.

## 3.7 Situation im Ruhenden Verkehr

### 3.7.1 Stellplatzbilanz (privat)

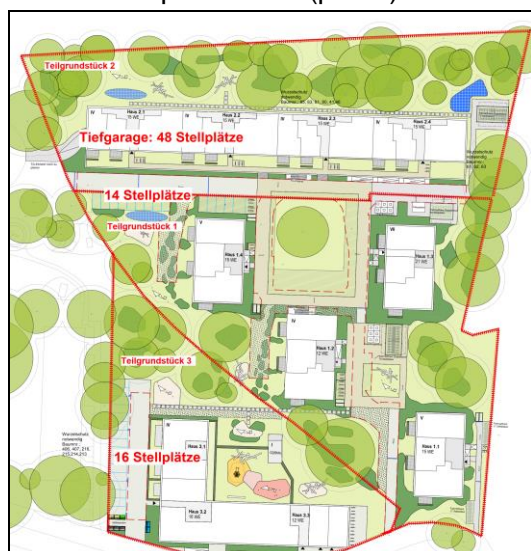


Abbildung 13: Stellplatzbilanz privat

Quelle: Lichtenstein Landschaftsarchitektur & Stadtplanung PartGmbH, Stand 19.01.2024, bearbeitet

Vorgesehen sind 48 private Stellplätze in einer Tiefgarage (Grundstück 2) und 14 Senkrecht-Stellplätze nördlich der Bebauung auf Grundstück 1. Außerdem sind 16 Stellplätze auf einem privaten Parkplatz (Grundstück 3) geplant. Auf diesem Parkplatz sollen auch die Stellplätze für die Beschäftigten bereit gestellt werden und eine Drop off / Drop on Zone für die geplante Kita entstehen. Gemäß Verkehrsuntersuchung<sup>4</sup> sind 8 Stellplätze für KiTa und Gewerbe vorzusehen.

<sup>4</sup> B-Plan Neugraben-Fischbek 76 - Fischbeker Heuweg - Verkehrstechnische Untersuchung, Masuch+Olbrisch, 2022



Aufgrund der neuen Bebauung entfallen auf dem Teilgrundstück 3 insgesamt 40 Stellplätze, die derzeit von Anwohnern aus dem Umfeld genutzt werden. Ersatzweise können die Stellplätze künftig auf Nachbargrundstücken der SAGA zur Verfügung gestellt werden.

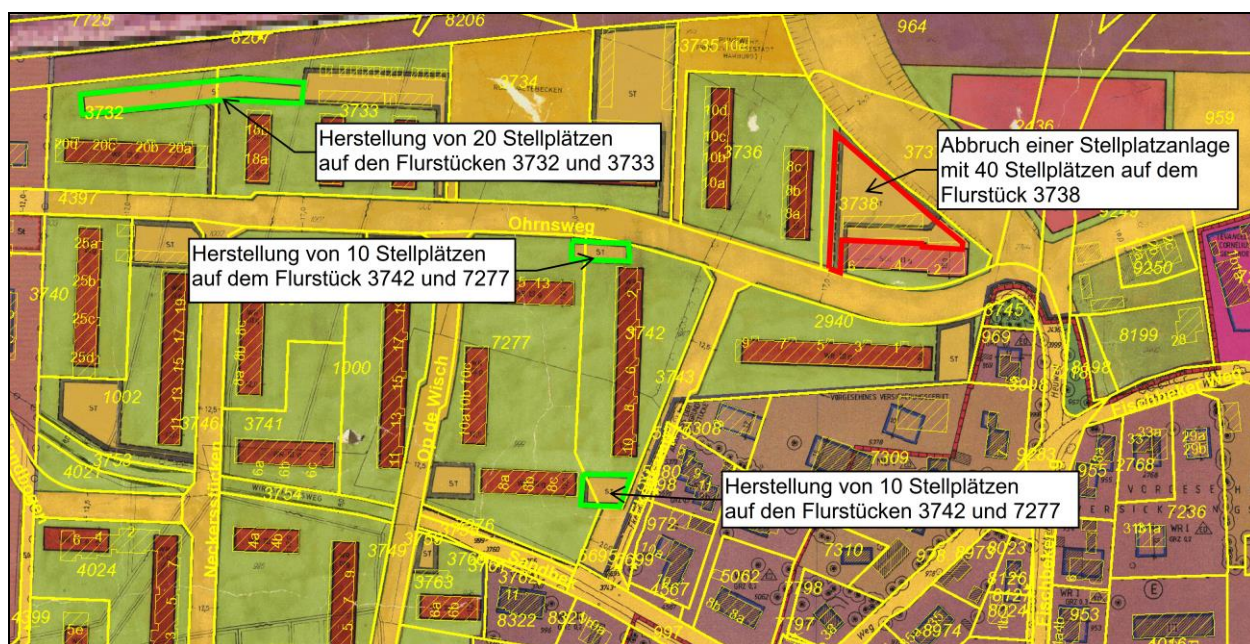


Abbildung 14: Verlagerung von privaten Stellplätzen ins Umfeld

Kartengrundlage: © geoportal Hamburg

Die Flächen, auf die die entfallenden Stellplätze verlagert werden, sind bereits 1965 im Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 7 als „Stellplätze mit Einfahrt“ ausgewiesen, aber bisher gar nicht und nur teilweise als solche hergestellt. Dies ist in der obenstehenden Abbildung daran erkennbar, dass einige der gelben Flächen mit der Bezeichnung ST keine schraffierten Flächen (Stellplätze) aufweisen. Es bedarf keiner weiteren planungsrechtlichen Schritte, um diese Stellplätze vor dem Wegfall der bisherigen Stellplatzanlage realisieren zu können. Die insgesamt 40 Stellplätze werden auf den Flurstücken 3732, 3733, 3738, 3742 und 7277 realisiert und bilden zusammen drei Stellplatzanlagen, die innerhalb von ca. 5 Gehminuten erreichbar sind und somit in zumutbarer fußläufiger Entfernung liegen.

### 3.7.2 Parkstandsbilanz (öffentlich)

Neben den Abstellmöglichkeiten für die künftigen Bewohner\*innen müssen im Rahmen der Wohnbebauung auch ausreichend Parkstände für Besucher\*innen im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen.



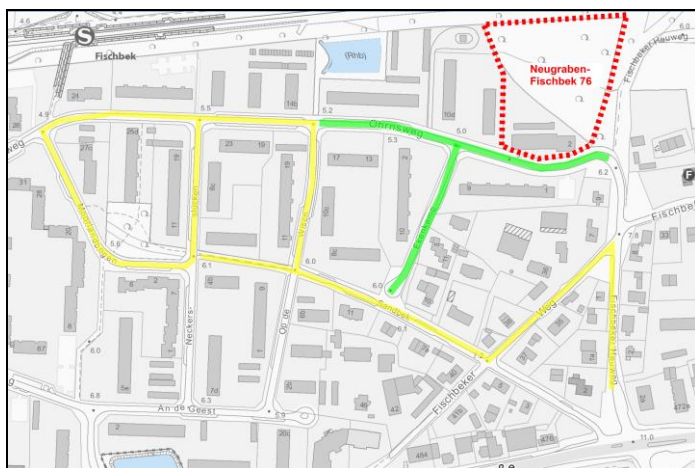


Abbildung 15: Bereiche mit Parkständen im nahen Umfeld

Kartengrundlage: © openstreetmap Mitwirkende

Die Parkstände in den Straßenbereichen, die in *Abbildung 15* grün gekennzeichnet sind, können dem B-Plangebiet Neugraben-Fischbek 76 aufgrund der geringen Entfernung zugeordnet werden.

Die Parkstände in den Straßenbereichen, die gelb gekennzeichnet sind, sind aufgrund ihrer Entfernung weniger attraktiv aber noch fußläufig schnell erreichbar (5 bis 7 Minuten).

Die grün gekennzeichneten Abschnitte umfassen insgesamt ca. 100 Parkstände, die gelben Abschnitte weisen knapp doppelt so viele Parkstände auf. Im grünen Bereich sind ca. 40 Parkstände in den Nebenflächen vorhanden, ca. 20 Parkstände in Parkbuchten und ca. 40 Parkstände am Fahrbahnrand. Im gelben Bereich sind ca. 115 Parkstände am Fahrbahnrand vorhanden und ca. 80 Parkstände in Parkbuchten.

### 3.7.3 Parkraumbelegung

Um beurteilen zu können, welche Parkkapazitäten im öffentlichen Straßenraum noch frei sind, wird eine Erhebung der Parkraumbelegung durchgeführt. Dafür wird zweimal täglich an einem Wochentag die Anzahl der parkenden Fahrzeuge erfasst. *Abbildung 16* zeigt die zu erfassenden Parkstände. In den grün markierten Bereichen stehen Parkbuchten zur Verfügung, in den lila Bereichen wird am Fahrbahnrand geparkt. Lediglich im Bereich des B-Plangebietes (blau markiert) ist das Parken auf dem Gehweg erlaubt. Einige Abschnitte sind auch mit einem eingeschränkten bzw. absoluten Haltverbot versehen, diese Bereiche sind rot markiert.

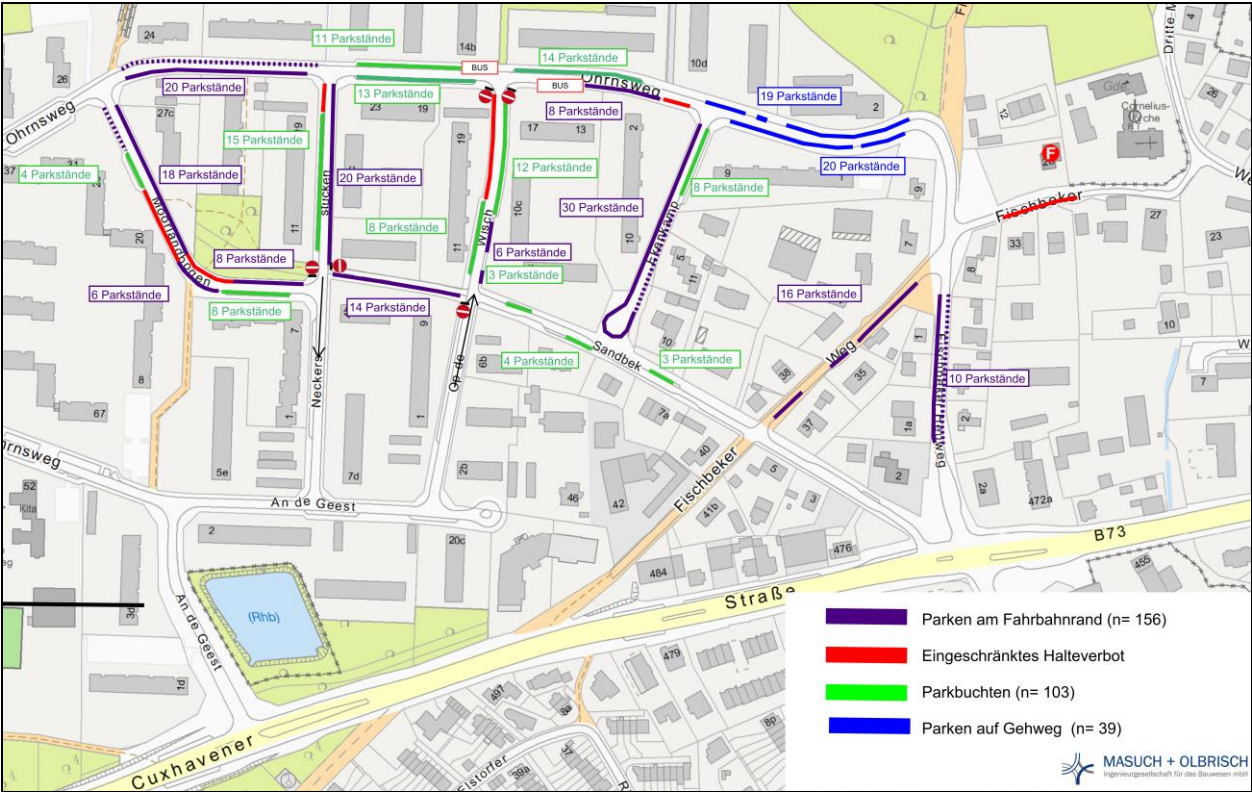


Abbildung 16: Parkraumangebot im Umfeld

Kartengrundlage: © openstreetmap Mitwirkende

Parkraumerhebung am 24.03.2022	Nicht belegte Parkstände			
	absolut	Anteil	absolut	Anteil
Parkstände in direkter Umgebung n= 99 (siehe grüne Abschnitte in Abbildung 15)	43	43%	23	23%
Parkstände im weiteren Umfeld n= 199 (siehe gelbe Abschnitte in Abbildung 15)	75	38 %	21	11 %
Freie Parkstände, die in maximal 5 Gehminuten erreichbar sind	118	40 %	44	15 %

Entscheidend für die Bestimmung der zur Verfügung stehenden Parkraumkapazität ist die Erhebung am Abend. Zu diesem Zeitpunkt sind die meisten Anwohnenden voraussichtlich bereits zuhause, sodass die Belegung näherungsweise den aktuellen Parkstandsbedarf wiedergibt. Zu diesem Zeitpunkt stehen in akzeptabler Gehwegentfernung insgesamt 44 Parkstände als potentiell nutzbare Parkraumreserve zur Verfügung, 23 davon in unmittelbarer Umgebung der neuen Wohnbebauung.

Mittags wurden im Untersuchungsraum sogar 118 freie Parkstände vorgefunden, davon 43 in direkter Umgebung.

Die Anteilswerte zeigen, dass der bestehende Parkdruck in unmittelbarer Nähe des B-Plan-Gebietes sowohl tagsüber als auch nachts geringer ist als im weiteren Umfeld.

### 3.8 Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr

Das Plangebiet ist durch den öffentlichen Verkehr über den Busverkehr in unmittelbarer Nähe erschlossen. Die nahe gelegene S-Bahn-Station „Fischbek“ (600 m, 7 min Reisezeit) erschließt das Gebiet auch über den S-Bahnverkehr. Wie Abbildung 17 zeigt, befindet sich die am dichtesten gelegene Bushaltestelle direkt im Ohrnsweg. Die Bushaltestellen „Neckersstücken“ und „Fischbeker Heuweg“ sind ebenfalls in wenigen Gehminuten erreichbar. An den Haltestellen verkehrt die Buslinie 240 in Richtung „Neu Wulmstorf (Süd)“ und in Richtung „Waldfrieden“. Die Buslinie 240 verkehrt werktags (Mo bis Fr) zwischen 4 Uhr morgens und 1 Uhr nachts, am Wochenende durchgehend. Wochenenden und Werktage unterscheiden sich dabei nur in der Taktdichte (10 Minuten bis 40 Minuten). Auch die Nachtbuslinie 641, die den Bahnhof Altona mit Neckersstücken verbindet, bedient die genannten Haltestellen. Die NachtBus-Linie 641 fährt nur noch an Werktagen und ersetzt dort in den Nachtstunden das Angebot der Linien S5 und 240. Die Reisezeit von der Haltestelle „Ohrnsweg“ zur Umsteigehaltestelle „Neugraben“ beträgt 9 Minuten.

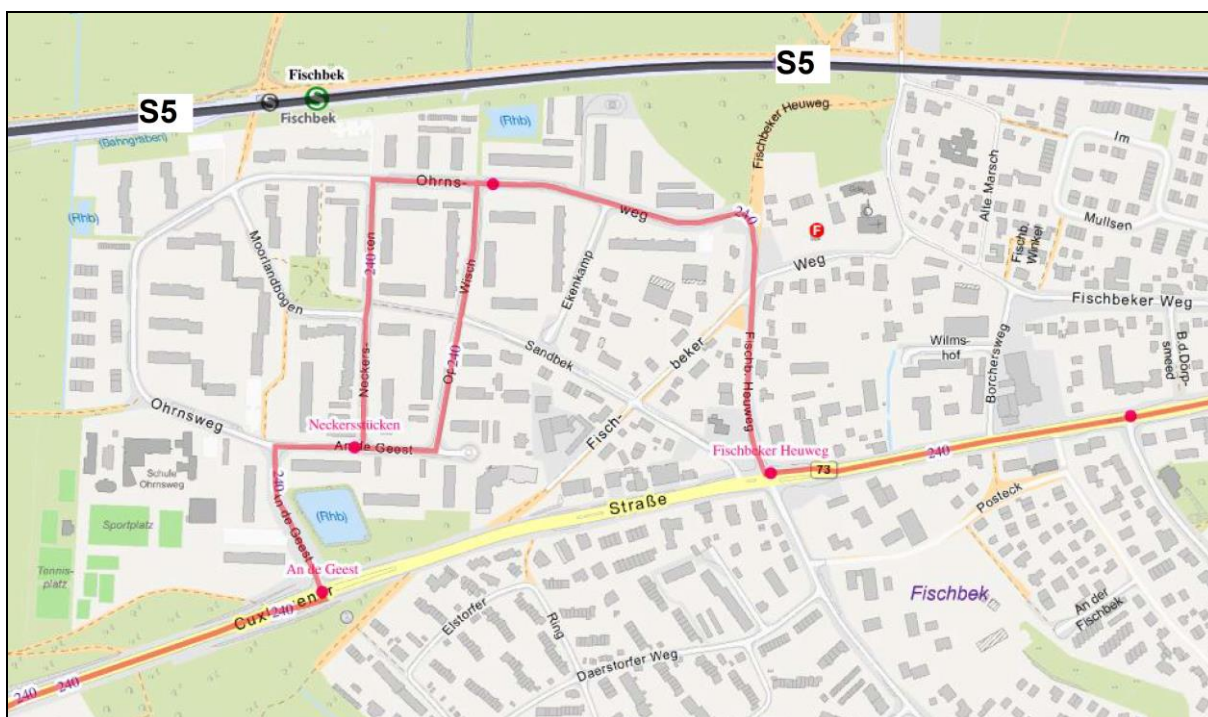


Abbildung 17: Haltestellen und ÖPNV-Linien im Umfeld Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan, (Abruf am 08.04.2024, bearbeitet)

An der S-Bahn-Station „Fischbek“ verkehrt die S-Bahnlinie S5 in Richtung Elbgaustraße (stadteinwärts) sowie stadtauswärts in Richtung Stade. Die S-Bahn bietet an Wochenenden nachts einen durchgehenden Verkehr an, werktags (Mo bis Fr) verkehrt die S-Bahn zwischen 4 Uhr morgens und 1 Uhr nachts. In Hauptverkehrszeiten ist je nach Ziel eine Taktdichte von 10 Minuten vorhanden. Die Fahrzeit zum Bahnhof Harburg beträgt 15 bis 18 Minuten, bis zum Hauptbahnhof Hamburg sind es 33 Minuten.



### 3.9 Infrastruktur für den Radverkehr (Wegenetz, Velorouten, Bike & Ride, StadtRad)

Die Velorouten in Hamburg verlaufen überwiegend abseits der Hauptverkehrsstraßen, durch Tempo-30-Zonen und auf Fahrradstraßen. Im Alltagsverkehr sind die Wege bei jeder Witterung befahrbar und auch bei Dunkelheit sicher nutzbar. Die sternförmigen Velorouten verbinden das Zentrum mit den äußeren Stadtteilen. Die am nächsten gelegene Veloroute ist die Veloroute 10, die an der S-Bahnstation „Neugraben“ endet bzw. beginnt. Die Veloroute führt von Neugraben nach Harburg, Wilhelmsburg und Veddel bis in die Hamburger Innenstadt und weist eine Länge von 25 km auf.

Die Freizeitrouten sind für erholsame Radtouren gedacht und führen durch Parks und Grünanlagen, Kleingärten und Friedhöfe, Wälder und Naturschutzgebiete. Alle 15 Hamburger Freizeitrouten führen wie die Velorouten vom Umland bis zur Hamburger Innenstadt. Die Freizeitroute 12 „Dritte Meile“ ist 30 km lang und führt östlich direkt am B-Plan-Gebiet vorbei. Die Route beginnt an den Finkenwerder Landungsbrücken und führt über die Dritte Meile in das Naturschutzgebiet Fischbeker Heide und in die Harburger Berge.

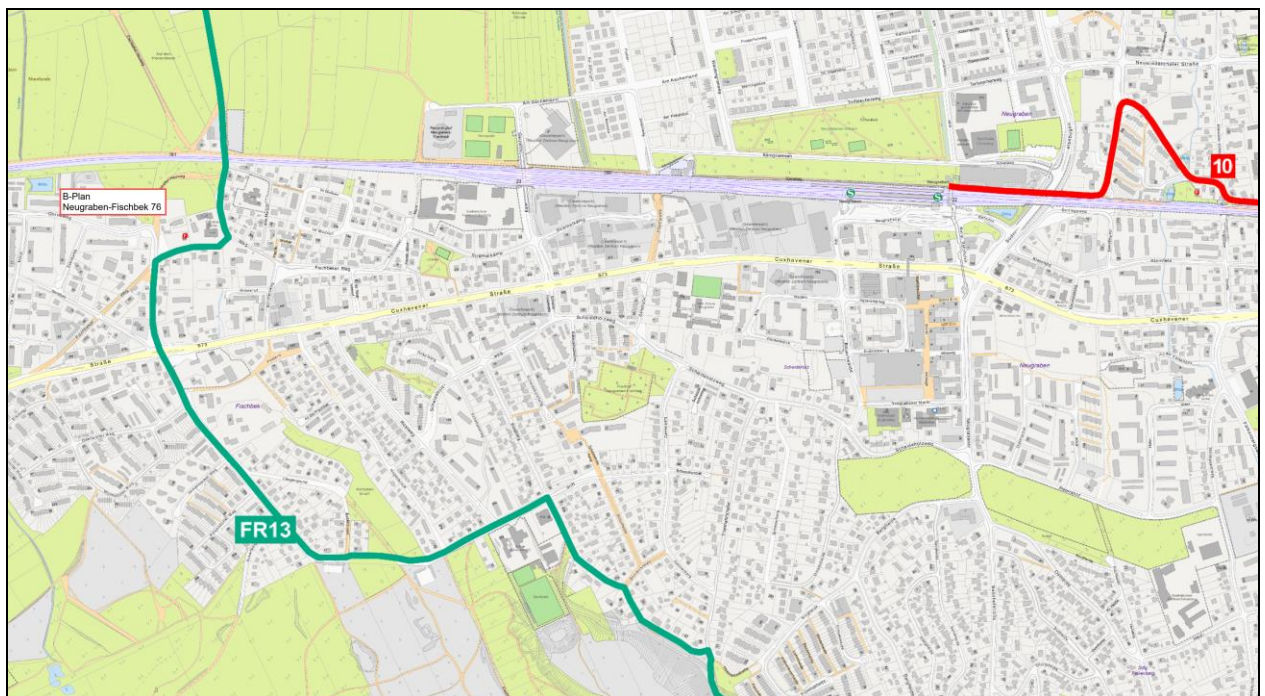


Abbildung 18: Übersicht Freizeit- und Velorouten

Kartengrundlage: © Geoportal Hamburg, Stadtplan

Folgende übergeordneten Zielpunkte können über die Velorouten erreicht werden:

- Harburg (Route 10, Entfernung ca. 11 km, Reisezeit mind. 35 Minuten) und
- Hamburger Innenstadt (Route 10, Entfernung ca. 25 km, Reisezeit mind. 80 Minuten)

Neben der Nutzung des eigenen Fahrrades besteht die Möglichkeit, über „StadtRAD“ ein Fahrrad minuten- und tagesweise zu leihen. Das Sharingsystem ist stationsbasiert, sodass die Räder an beliebigen Stationen entliehen und abgestellt werden können. In Hamburg existieren 250 StadtRAD-Stationen, insbesondere an Umstiegshaltestellen zum ÖPNV, an denen insgesamt mehr als 3.100 Räder entliehen werden können. Im näheren Umfeld des B-Plan-Gebietes befindet sich keine Station, jedoch im weiteren Umfeld. Die StadtRAD-Station „Fischbeker

Heidbrook / Quartiersmitte“ ist 1.400 m entfernt, dies entspricht einer Gehzeit von 17 Minuten. Die StadtRAD-Station „S Neugraben / Am Neugrabener Bahnhof“ ist ca. 26 Gehminuten (2.100 m) entfernt. Daher liegen beide StadtRAD-Stationen nicht in zumutbarer fußläufiger Entfernung. Es ist jedoch eine neue StadtRAD-Station an der S-Bahn-Station „Fischbek“ geplant. An dieser Station sollen künftig 20 Andockplätze und 17 Fahrräder für Nutzende zur Verfügung stehen. Nach bisherigem Stand wurden noch keine Flächen abgestimmt<sup>5</sup>.



Abbildung 19: B+R-Anlage an der S-Bahn-Station „Fischbek“

© M+O, 14.03.2022

An der S-Bahn-Station „Fischbek“ befindet sich auch eine sogenannte Bike+Ride-Anlage (B+R). Diese Anlage dient der Verknüpfung von Rad- und Personennahverkehr. Das Fahrrad wird dabei als Zu- und Abbringer zum/vom ÖPNV genutzt. Die B+R-Anlage an der S-Bahn-Station „Fischbek“ stellt insgesamt 24 gesicherte Mietstellplätze für Fahrräder zur Verfügung. Eine Erweiterung der Anlage ist geplant. Wie Abbildung 19 zeigt, liegt die Anlage direkt am Zugang zur S-Bahn-Station. Die Haltestelle „Fischbek“ ist mit dem Fahrrad innerhalb von 2 Minuten zu erreichen.

Der Anschluss an die Freizeitroute 13 sowie die B+R-Anlage liegt innerhalb der Tempo-30-Zone, sodass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Straße geführt wird. Um die Veloroute 10 zu erreichen, kann der Fahrweg nördlich der Bahntrasse genutzt werden. Die Zuwegung zu diesem Fahrweg liegt ebenfalls in der Tempo-30-Zone. Der Fahrweg nördlich der Bahntrasse ist nicht für Schwerverkehr und Kfz mit Anhänger freigegeben, sodass bei diesen Rahmenbedingungen die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr naheliegend ist. Zudem ist dieser Weg auch als Trasse für den Radschnellweg Stade vorgesehen. Gemäß Aussage der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende<sup>6</sup> wird es eine zusätzliche Quermöglichkeit der Bahntrasse in Nähe des Haltepunktes Fischbek geben, durch den die Radanbindung an den geplanten Radschnellweg weiter verbessert werden würde. Über die Veloroute 10 kann der S-Bahnhof Neugraben-Fischbek erreicht werden, der ebenfalls über B+R-Anlagen verfügt.

### 3.10 Mobilitätsdienste (z.B. Car-Sharing-Angebote, MOIA)

In Hamburg gibt es eine Vielzahl von Mobilitätsdiensten, darunter fallen auch die sogenannten Car-Sharing-Angebote. Dabei wird zwischen dem free-floating und dem stationsgebundenen Car-Sharing unterschieden.

#### Free-floating Car-Sharing

<sup>5</sup> Geplante StadtRAD-Stationen (Stand 25.02.2022)

<sup>6</sup> Entnommen aus der Niederschrift zum Arbeitskreis I „Bebauungsplan Neugraben-Fischbek 76“ am 08.01.2024

Das Geschäftsgebiet des Car-Sharing-Anbieters „share now“ (Zusammenschluss von „car2go“ und „DriveNow“) umfasst derzeit nicht den Stadtteil Neugraben-Fischbek, sodass dieser für das B-Plangebiet nicht relevant ist. Die Car-Sharing-Anbieter „sixt share“ und „miles“ bedienen ebenfalls nicht den Stadtteil Neugraben-Fischbek. Daher ist das free-floating Car-Sharing für das Mobilitätskonzept vorerst nicht von Bedeutung.

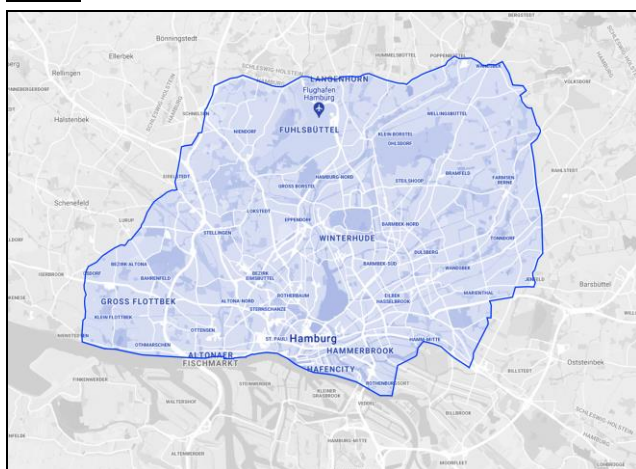
### Stationsgebundenes Car-Sharing

In Hamburg gibt es derzeit sechs verschiedene Anbieter für ein stationsgebundenes Car-Sharing:

	Entfernung zur nächstgelegenen Station	Fahrzeugflotte
<b>IBA Vogelkamp</b>	2 km	4 Elektro-Pkw
<b>Share a Starcar</b>	10 km	ca. 50 Fahrzeuge
<b>cambio</b>	12 km	1 Fahrzeugtyp
<b>Flinkster</b>	12 km	1 Fahrzeugtyp
<b>Hertz 24/7</b>	14 km	1 Fahrzeugtyp
<b>Greenwheels</b>	20 km	mind. 1 Fahrzeugtyp

Keiner der Anbieter liegt in zumutbarer fußläufiger Entfernung von 400 Metern. Der Anbieter „IBA“ weist die geringste Entfernung zum B-Plan-Gebiet auf. Die Stellplätze von „IBA“ liegen etwa 25 Gehminuten vom B-Plan-Gebiet (Haltestelle: Neugraben) entfernt. An dieser Station sind nur ein Fahrzeugtyp und insgesamt vier Fahrzeuge verfügbar.

### MOIA



Das B-Plan-Gebiet befindet sich nicht im Geschäftsgebiet von MOIA, da dieses ausschließlich nördlich der Elbe liegt.

Abbildung 20: Geschäftsgebiet MOIA Hamburg

Quelle: Webseite MOIA, Servicegebiet (Hamburg)

### 3.11 Infrastruktur Elektromobilität

Seit geraumer Zeit ist erkennbar, dass der Anteil der E-Fahrzeuge weiter steigt. So wurden im Jahr 2020 über 200% mehr Elektro-Pkw neu zugelassen als noch im Jahr 2019. Um die Nachfrage nach Elektromobilität zu unterstützen, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Daher wird diese im Folgenden bezogen auf das B-Plan-Gebiet untersucht.

Im näheren Umfeld des Plangebietes befindet sich keine E-Ladesäule. Die Ladesäulen an der S-Bahn-Station „Neuwiedenthal“ weisen mit 3,7 km die geringste Entfernung auf und liegen somit natürlich nicht mehr in zumutbarer fußläufiger Entfernung (max. 300m).





## 4 Ermittlung des Pkw-bezogenen Mobilitätsbedarfs

### 4.1 Stellplatzbedarf

Da seit dem Inkrafttreten der Änderung der Hamburgischen Bauordnung (HBauO) im Januar 2014 die Stellplatzverpflichtung bei der Errichtung von Wohngebäuden aufgehoben wurde, werden sowohl auf kommunalpolitischer Ebene als auch bauherren- und nutzerseitig ganz unterschiedliche Vorstellungen zur erforderlichen Größenordnung der erforderlichen Stellplätze formuliert. Seitens des Bezirksamtes wird ein Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätze je Wohneinheit gefordert, sodass sich bei 162 geplanten Wohneinheiten 81 erforderliche Stellplätze ergeben. Im neuerdings eingeführten Mobilitätsnachweis des Bauprüfdienstes<sup>7</sup> wird empfohlen, bei Wohnanlagen mit mehr als 40 Wohneinheiten einen barrierefreien, ebenerdigen erreichbaren Stellplatz auf dem Grundstück zu errichten.

Neu ist das Kriterium Lagegunst, wonach die Anzahl der notwendigen Stellplätze reduziert werden kann, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind.

#### **Gute ÖPNV-Anbindung**

Dies bedeutet, dass die Entfernung zur nächsten schienengebundenen Haltestelle maximal 600 m (Streckenlänge) oder maximal 300 m (Streckenlänge) zur nächsten Metrobus-Haltestelle beträgt.

- ➔ Wie in Kapitel 3.8 dargestellt, ist die nächste schienengebundene Haltestelle 600 m entfernt, an den nahegelegene Bushaltestellen verkehren keine Metrobuslinien.

#### **Angemessene Nahversorgung**

Mindestens ein marktgängiger Lebensmittelmarkt zur Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist innerhalb von maximal 600 m (Streckenlänge) erreichbar.

- ➔ Der nächstgelegene Lebensmittelmarkt (hier: Penny Markt, siehe Abbildung 5: Nahversorgung im Umfeld) liegt etwa 600 m entfernt.

Gemäß Lagegunst-Kriterium des Mobilitätsnachweises des Bauprüfdienstes ist das B-Plangebiet Neugraben-Fischbek 76 der „Äußeren Stadt“ zuzuordnen, sodass der Stellplatzbedarf um bis zu 30 % reduziert werden kann (siehe Abbildung 21).

---

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

	<b>Stufe 1:</b> Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge $\leq 600$ m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge $\leq 300$ m	<b>Stufe 2:</b> Entfernung zur S- und U-Bahn-Haltestelle Lauflänge $\geq 600$ m oder Entfernung zur Metrobus-Haltestelle Lauflänge $\geq 300$ m
Vorhaben Innere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu <b>40%</b>	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu <b>20 %</b>
Vorhaben Äußere Stadt	Reduzierung Stellplatzbedarf um bis zu <b>30%</b>	keine Reduzierung

Abbildung 21: Reduzierung Stellplatzbedarf nach Lage des Bauvorhabens in der Stadt (Lagegunst)

Quelle: Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze), Bauprüfdienst (BPD) 2022-2

Wie der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen ist, werden mit dem MIV oder dem ÖPNV alle übergeordneten Ziele in einer Reisezeit von unter 60 Minuten erreicht. Mit dem Fahrrad wären zur Erreichung der Innenstadt längere Reisezeiten erforderlich.

	<b>Verkehrsmittelspezifische Reisezeit [min] vom B-Plan-Gebiet zu ausgewählten Zielen</b>			
	MIV	ÖPNV	Rad	Fuß
Neugraben Bahnhof	5	12	6	24
Neu Wulmstorf Bahnhof	10	11	8	33
Harburg Bahnhof	22	27	38	-*
Hauptbahnhof	42	46	-*	-*

\*Reisezeiten über 60 Minuten werden nicht mehr dargestellt



Insgesamt können die Rahmenbedingungen wie folgt bewertet werden:

	Bewertung
Nahversorgung	Drei Lebensmittelmärkte innerhalb von 15 Minuten Reisezeit (Fußweg)
Schulwege	Fußweg: geringes Sicherheitsrisiko, Reisezeit unter 20 Minuten
Lokale Mobilitätskennziffern	Tendenz zur MIV-Affinität
Verkehrliche Erschließung	Guter Anschluss an das übergeordnete Straßennetz südlich der Elbe
ÖPNV	S-Bahn-Station ist innerhalb von 10 Minuten zu erreichen, Bushaltestellen in unmittelbarer Nähe, B+R Anlage vorhanden
Radverkehr	Velo- und Freizeitrouten vorhanden
Mobilitätsdienste	Keine Dienste am Standort verfügbar
Infrastruktur Elektromobilität	Keine Ladestationen im Bereich der Nahmobilität

Gemäß Hamburger Bauordnung und dem Mobilitätsnachweis des Bauprüfdienstes kann die Bauherrin oder der Bauherr in eigener Verantwortung über die Herstellung von Stellplätzen in angemessenem Umfang entscheiden. Dabei sind die örtlichen Verkehrsverhältnisse sowie die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu berücksichtigen.

Der ursprünglich pauschalierte Hamburger Berechnungsschlüssel zur Ermittlung der notwendigen Anzahl von privaten Pkw-Stellplätzen liegt in der „Äußeren Stadt“ bei 0,8 Stellplätzen je Wohneinheit.

Die unmittelbar am Wohngebiet vorhandene Bushaltestelle, die nahe gelegene S-Bahnstation mit B+R-Anlage und der nahe gelegene Lebensmittelmarkt rechtfertigen eine Reduktion um ca. 30%. Daraus ergibt sich ein Stellplatzschlüssel von 0,56 Stellplätzen je Wohneinheit. Wird der Stellplatzschlüssel eines stärker verdichteten Wohngebietes zu Grunde gelegt, ist der bisher übliche Basisschlüssel von 0,6 Stellplätzen um 30% zu reduzieren. Es ergibt sich dann ein Stellplatzschlüssel von 0,42 Stellplätzen je Wohneinheit, was bei 162 geplanten Wohneinheiten 68 Stellplätzen zur Deckung des Pkw-bezogenen Mobilitätsbedarfs entspricht. Im Sinne der politisch gewollten Mobilitätswende wird empfohlen, für das B-Plan-Gebiet NF 76 einen Stellplatzschlüssel von 0,42 zu Grunde zu legen.

### 4.2 Parkstandsbedarf im öffentlichen Straßenraum

Auch bei der Bemessung der Anzahl von Parkständen im öffentlichen Straßenraum gibt es Spielraum, der argumentativ im Wesentlichen mit der Qualität des vor Ort verfügbaren Mobilitätsangebotes verknüpft wird. Für den Besucher- und Lieferverkehr sind bei einer durchschnittlichen Motorisierung des Wohngebiets bzw. des Stadtteils gemäß ReStra<sup>8</sup> im öffentlichen Straßenraum standardmäßig 20 Pkw-Parkstände je 100 Wohneinheiten vorzusehen.

<sup>8</sup> ReStra Ausgabe 2017, Hamburger Regelwerke für die Planung von Stadtstraßen, Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen

Mit der Mobilitätswende und dem damit verbundenen veränderten Mobilitätsverhalten ist eine Reduktion auf 10 bis 15 Pkw-Parkstände je 100 Wohneinheiten ebenfalls genehmigungsfähig. Im öffentlichen Raum sollen 3% barrierefreie Parkstände vorgesehen werden.

Für die 162 geplanten Wohneinheiten ergeben sich demzufolge:

bei 20 Parkständen / 100 WE:	32 Parkstände (davon 1 barrierefrei)
bei 15 Parkständen / 100 WE:	24 Parkstände (davon 1 barrierefrei)
bei 10 Parkständen / 100 WE:	16 Parkstände (davon 1 barrierefrei)

Im Rahmen der Verkehrsprognose der verkehrstechnischen Untersuchung<sup>9</sup> für das Projektgebiet wurden für den Besucher- und Lieferverkehr der Wohnbebauung insgesamt 34 Kfz-Fahrten am Tag abgeschätzt, 16 Fahrten davon fallen auf den Besucherverkehr und 19 auf den Lieferverkehr. Nachfolgend ist die entsprechende Tagesganglinie des Besucher- und Wirtschaftsverkehr dargestellt:

Gesamtverkehr Besucher- und Lieferverkehr				
Nutzer	Fahrten/Tag			
alle	34		(aus Verkehrserzeugung)	
Zeitintervall	Fahrten / Tag u. Ri		Fahrten / Tag u. Ri	
	17		17	
	Quellverkehr [%]	[Kfz/h]	Zielverkehr [%]	[Kfz/h]
00 - 01	0,22	0	0,00	0
01 - 02	0,00	0	0,00	0
02 - 03	0,00	0	0,00	0
03 - 04	0,17	0	0,00	0
04 - 05	0,11	0	0,14	0
05 - 06	0,57	0	0,85	0
06 - 07	1,86	0	3,00	1
07 - 08	3,99	1	5,94	1
08 - 09	5,20	1	6,53	1
09 - 10	5,43	1	5,82	1
10 - 11	5,63	1	6,77	1
11 - 12	7,32	1	7,34	1
12 - 13	6,90	1	6,09	1
13 - 14	5,80	1	5,20	1
14 - 15	5,12	1	5,57	1
15 - 16	5,44	1	6,66	1
16 - 17	7,01	1	6,42	1
17 - 18	7,43	1	8,04	1
18 - 19	7,96	1	8,72	1
19 - 20	7,64	1	9,55	2
20 - 21	5,12	1	5,12	1
21 - 22	4,26	1	1,12	0
22 - 23	4,18	1	0,68	0
23 - 24	2,65	0	0,43	0
Summe 0-24	100,00	17	100,00	17

Gemäß der FGSV-Tagesganglinie verteilen sich die Fahrten gleichmäßig über den Tag, sodass hier theoretisch 2 Parkstände ausreichen, um den Parkstandsbedarf für den Besucher- und Lieferverkehr zu decken. Wie die Parkraumerhebung gezeigt hat, sind jedoch mindestens 60 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum im Tagesverlauf belegt. Dies deutet daraufhin, dass sich auch ein Teil des ruhenden Anwohnerverkehrs in den öffentlichen Straßenraum verlagert hat.

Im öffentlichen Straßenraum sind gemäß ReStra mindestens 16 Parkstände notwendig. Demgegenüber wurde ein Parkstandsangebot von ca. 40 Plätzen diagnostiziert, das sich aus Kapazitätsreserven in direkter Umgebung (ca. 20 Parkstände) und im weiteren fußläufig noch gut erreichbaren Umfeld (weitere ca. 20 Parkstände) zusammensetzt. Tagsüber, wenn der Besucher- und Lieferverkehr besonders ausgeprägt ist, gibt es noch höhere Parkraumreserven. Da 9 bestehende Wohneinheiten im Rahmen des Neubauvorhabens ersetzt werden, können zudem rechnerisch zwei erforderliche Parkstände in Abzug gebracht werden. Insgesamt kann

<sup>9</sup> B-Plan Neugraben-Fischbek 76 - Fischbeker Heuweg - Verkehrstechnische Untersuchung, Masuch+Olbrisch, 2022

bilanziert werden, dass das bestehende Parkstandsangebot im öffentlichen Raum aufgrund der nicht genutzten Kapazitäten auch für die neue Wohnnutzung auskömmlich ist. Es muss allerdings damit gerechnet werden, dass ein leicht erhöhter Parksuchverkehr im Umfeld generiert wird, da voraussichtlich nicht regelmäßig ein freier Parkstand in unmittelbarer Nähe zur Wohnung vorgefunden wird.



## 5 Konzeptionelle Maßnahmen für Mobilitätsangebote

### 5.1 Fahrradabstellplätze

In Hamburg-Harburg liegt der Fahrrad-Anteil des Modal Splits bei 8 % (siehe Kapitel 3.5), in innenstadtnahen Stadtteilen liegt dieser Anteil bei bis zu 22 %. Um den Radverkehr zu stärken, ist es zu empfehlen, neben einer sicheren Radverkehrsführung auch eine ausreichende und sichere Unterbringung von Fahrrädern sicherzustellen, um die Attraktivität des Fahrrades als Hauptverkehrsmittel zu steigern.

Die Radverkehrsführung im Umfeld ist bereits im Kapitel 3.9 beschrieben und zeigt, dass sich die Radfahrenden aufgrund der Tempo-30-Zone im Mischverkehr auf der Fahrbahn bewegen.

Die künftigen Nutzer\*innen von Abstellanlagen für Fahrräder im B-Plangebiet lassen sich in vier Gruppen aufteilen:

#### **Über-Nacht-Parkende**

künftige Bewohner\*innen der Wohneinheiten, die das Fahrrad (nahezu) täglich nutzen

#### **Langzeitparkende**

künftige Bewohner\*innen der Wohneinheiten, die das Fahrrad nur zu bestimmten Anlässen nutzen

#### **Beschäftigte**

künftige Beschäftigte der kleinen Gewerbeeinheit und der KiTa, die das Fahrrad mehrere Stunden abstellen

#### **Kurzzeitparkende/Besuchende**

künftige Kund\*innen der Gewerbeeinheit, Eltern von Kindern der KiTa, sowie Besucher\*innen der künftigen Bewohner\*innen, die das Fahrrad kurz- bis mittelfristig abstellen. Die Parkdauer kann zwischen einigen Minuten und mehreren Stunden liegen.

Die Abstellanlagen für Fahrräder werden gleichzeitig von mehreren Nutzergruppen genutzt. Die Abstellanlagen für die künftigen Bewohner\*innen müssen für Über-Nacht-Parkende sowie für Langzeitparkende geeignet sein und können in Tiefgaragen angeordnet werden. Die Abstellanlage der Gewerbeeinheit muss für Beschäftigte und Kurzzeitparkende ausgelegt sein. Die KiTa benötigt Abstellplätze für den Bringe- und Holverkehr und Plätze für die Beschäftigten. Diese Abstellplätze sollten oberirdisch angelegt werden. Zudem sind im Bereich der Hauseingänge Abstellanlage für Kurzzeitparkende einzurichten, die den Besucher\*innen der Wohneinheiten dienen. Die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze ist gemäß Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze) des Bauprüfdienstes zu berechnen.

### 5.2 Elektromobilität

Seit geraumer Zeit ist erkennbar, dass der Anteil der E-Fahrzeuge weiter steigt. Im Jahr 2020 waren in Hamburg 0,4 % des Pkw-Bestandes E-Fahrzeuge, im Jahr 2022 waren es bereits 1,6 %. Hybrid-Fahrzeuge<sup>10</sup> machen sogar 4,8 % des Pkw-Bestandes in Hamburg aus. Bei

---

<sup>10</sup> Inkl. Plug-in-Fahrzeuge

Neuzulassungen liegt der Anteil an reinen E-Fahrzeugen deutschlandweit bei 17,7 %<sup>11</sup>. Es wird davon ausgegangen, dass bis 2030 knapp 50 % aller Fahrzeuge elektrisch angetrieben werden<sup>12</sup>.

Mit einem Marktanteil von 48 Prozent sind auch sogenannte E-Bikes in Deutschland derzeit stark am Wachsen. Wenn sich diese Entwicklung auch weiter fortsetzt, wird erwartet, dass E-Bikes erstmalig bei den Stückzahlen an unmotorisierten Fahrrädern vorbeiziehen werden. Insbesondere in Produktgruppen wie bei Mountainbikes oder Lastenrädern ist in Deutschland die Nachfrage nach elektrisch unterstützten Fahrzeugen groß<sup>13</sup>.

Um die Nachfrage nach Elektromobilität zu unterstützen, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

### 5.2.1 Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge

Es sind zwei Arten von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge zu unterscheiden. Differenziert wird zwischen öffentlich zugänglichen Ladepunkten und privaten Ladepunkten (z.B. in privaten Tiefgaragen).

#### Öffentliche Ladeinfrastruktur im Straßenraum

Durch die Installation von Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum können Besucher des Plangebietes (und Anwohner\*innen ohne privaten Stellplatz) das E-Fahrzeug während ihres Besuches laden. E-Fahrzeuge können dafür Bevorrechtigungen für die Nutzung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum eingeräumt werden. Hierbei ist es zu empfehlen, dass die maximale Parkdauer an den Ladestationen begrenzt wird, um zu vermeiden, dass die Parkstände von E-Fahrzeugen über das Laden hinaus als Abstellplatz genutzt werden. Die Anzahl der öffentlichen Ladesäulen ist mit den jeweiligen Netzbetrieben abzustimmen.

#### Ladeinfrastruktur in privaten Räumen

Damit die privaten Stellplätze auch in der Zukunft noch attraktiv für die Nutzer\*innen sind, muss der Trend zum E-Fahrzeug auch bei der Errichtung von Stellplätzen berücksichtigt werden. Im Hinblick auf das Prognosejahr 2030 (50 % der Fahrzeuge werden elektrisch angetrieben) ist es zu empfehlen, für 50 % der Stellplätze bauliche Vorleistungen (in Form von Leerrohren und Technikräumen) zur Ladung von Elektrofahrzeugen zu erbringen. So kann der wachsende Bedarf an privater Ladeinfrastruktur auch in Zukunft gedeckt werden. Dies muss jedoch mit dem Versorger abgestimmt werden, damit die entsprechende Leistung künftig zur Verfügung gestellt werden kann. Ein Teil des Stellplatzkontingents sollte bereits beim Neubau mit einer Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge ausgestattet werden.

### 5.2.2 Ladeinfrastruktur für E-Bikes und Pedelecs

#### Öffentliche Ladeinfrastruktur im Straßenraum

Die Reichweite von E-Bikes liegt zwischen 80 km und 130 km, sodass eine Zwischenaufladung üblicherweise nicht notwendig ist.

---

<sup>11</sup> <https://www.adac.de/news/pkw-bestand-deutschland/>

<sup>12</sup> Metastudie Elektromobilität, insbesondere Elektrobusse in Hamburg (2016), Detlef Schulz (Hrsg.), HSU Hamburg

<sup>13</sup> <https://www.golem.de/news/anhaenger-unterschaetzt-e-bikes-erreichen-48-prozent-marktanteil-in-deutschland-2303-172673.html>

### Ladeinfrastruktur in privaten Räumen

Die Akkus von Fahrrädern können in der Regel herausgenommen werden, sodass das Laden in der eigenen Wohnung möglich ist. Eine komfortablere Möglichkeit ist das Laden im Abstellraum. Hierfür können sogenannten E-Bike Ladestationen oder Ladeschränke vorgesehen werden. Der Ladeschrank besteht aus mehreren abschließbaren Fächern. In diesen können die Akkus geladen und Fahrradzubehör wie der Fahrradhelm gelagert werden. Ladestationen sind vom Prinzip her mit Wallboxen vergleichbar. Hier ist jedoch zu prüfen, ob eine wirtschaftliche Umsetzung im Hinblick auf die Abrechnung der individuellen Stromverbräuche möglich ist.