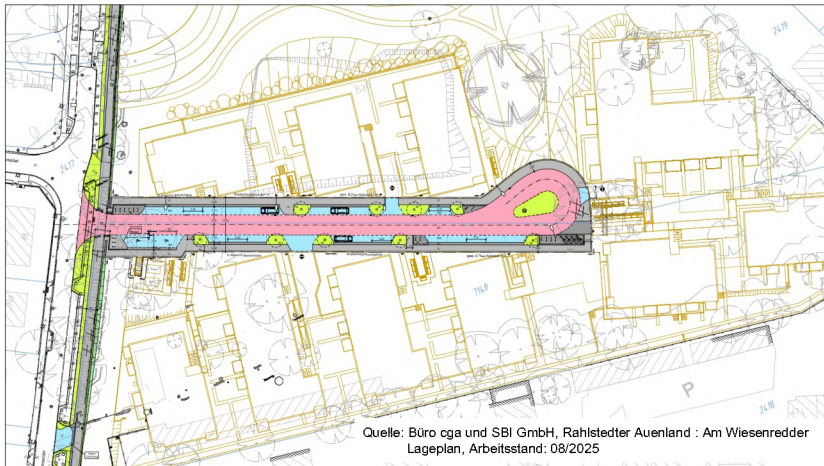


Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zum Bebauungsplan Rahlstedt 135 in Hamburg-Rahlstedt



Im Auftrag

OTTO WULFF
cds Wohnbau Hamburg
Wohnungsbaugenossenschaft
Gartenstadt-Wandsbek eG

August 2025

**Verkehrsgutachterliche Stellungnahme
zum Bebauungsplan Rahlstedt 135
in Hamburg-Rahlstedt**

Auftraggeber: OTTO WULFF
cds Wohnbau Hamburg
Wohnungsbaugenossenschaft Gartenstadt-Wandsbek eG
Archenholzstraße 42
22117 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: 28. August 2025

Projekt: 8677A01
G:\PRJ\8600-8699\8677-Wiesenredder_10-VU\Bericht\8677_Verkehrsgutachterliche
Stellungnahme_250826.docx

Inhalt

1	Anlass und Aufgabenstellung	3
2	Umfeld- und Verkehrsanalyse.....	4
2.1	Lage im Stadtgebiet.....	4
2.2	Straßennetz und Kfz-Verkehr	4
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	6
2.4	Fußwegenetz	8
2.5	Radwegenetz	9
2.6	Weitere Mobilitätsangebote	10
3	Verkehrsprognose	11
3.1	Prognosenußfall	11
3.2	Prognoseplanfall	11
3.3	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)	13
3.4	Stellplatzbedarf	14
4	Erschließungskonzept.....	16
4.1	Kfz-Verkehr.....	17
4.2	Auswirkungen auf die öffentliche Straßeninfrastruktur	18
4.3	Abfertigungsanlagen der Tiefgaragen	19
4.4	Besucherparkplätze	21
4.5	Radverkehrsanlagen	21
4.6	Lieferverkehr.....	23
4.7	ÖPNV	24
5	Literaturverzeichnis.....	25

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im folgenden Text bei der Nennung und Bezeichnung von Personen oder Personengruppen etc. die männliche Form verwendet, nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige aller Geschlechtsidentitäten.

1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Stadtteil Rahlstedt der Freien und Hansestadt Hamburg soll auf Höhe Wiesenredder 90 im Rahmen des Bebauungsplanes Rahlstedt 135 eine Nachverdichtung realisiert werden. Bis 2021 wurde die Bestandsfläche als Freibad genutzt, welches bereits stillgelegt und abgerissen wurde.

Das Projekt Rahlstedt 135 sieht vor, die Bestandsfläche mit bis zu 180 neuen Wohneinheiten (im Folgenden: WE) nachzuverdichten [1]. Weitere Nutzungen sind zum aktuellen Planungsstand (August 2025) nicht vorgesehen. Das Baufeld Nord umfasst 4 Wohngebäude und das Baufeld Süd 6 Wohngebäude. Außerdem ist der Bau von drei Tiefgaragen geplant. Nach Abstimmungen mit den zuständigen Fachdienststellen des Bezirkes Wandsbek ist folgender Pkw-Stellplatzschlüssel anzusetzen: 0,75 Pkw-Stellplätze/WE.

Die vorliegende Untersuchung soll auf Basis einer Umfeldanalyse die verkehrliche Erschließung des Plangebietes im öffentlichen Personennahverkehr, im Radverkehr und im Kfz-Verkehr darstellen und die verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die umliegenden Straßen analysieren und bewerten.

Die Lage des Plangebietes in Hamburg-Rahlstedt zeigt die Abbildung 1.

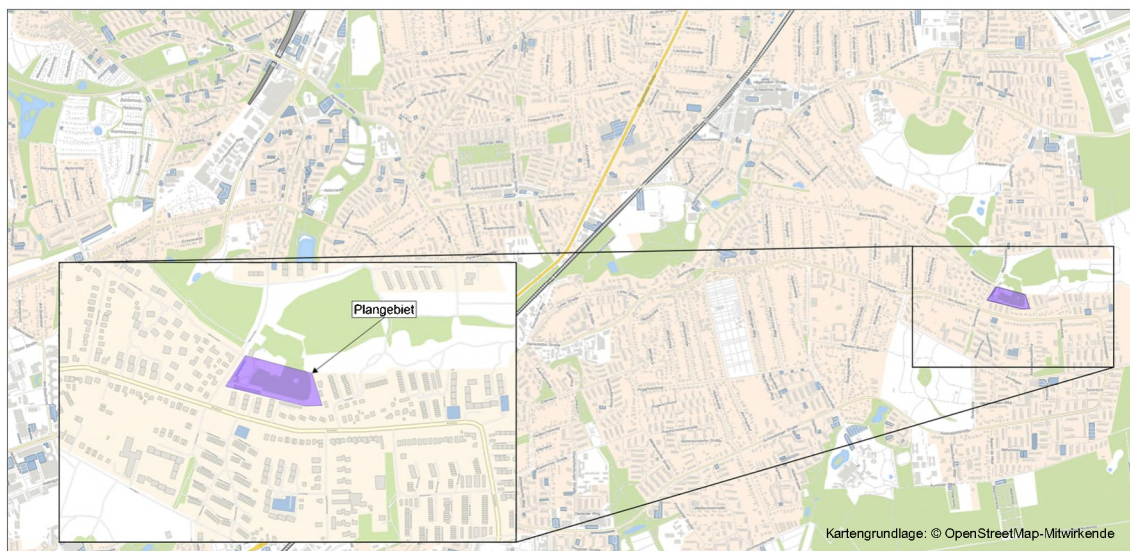


Abbildung 1: Übersichtsplan

2 Umfeld- und Verkehrsanalyse

2.1 Lage im Stadtgebiet

Das Bauvorhaben liegt im Osten des äußeren Ringes der Stadt Hamburg ca. 1 km von der Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein entfernt. Knapp 4 km nordwestlich befindet sich der Bf. Rahlstedt und das Rahlstedt Einkaufscenter. Im weiteren Umfeld sind viele Angebote des täglichen Bedarfs anzutreffen. Darunter zählen u.a. Supermärkte und Discounter, aber auch Schulen, Kindertagesstätten (Kita) und ein Krankenhaus. Diese Angebote sind in der folgenden Abbildung dargestellt (Stand: 11/2023).

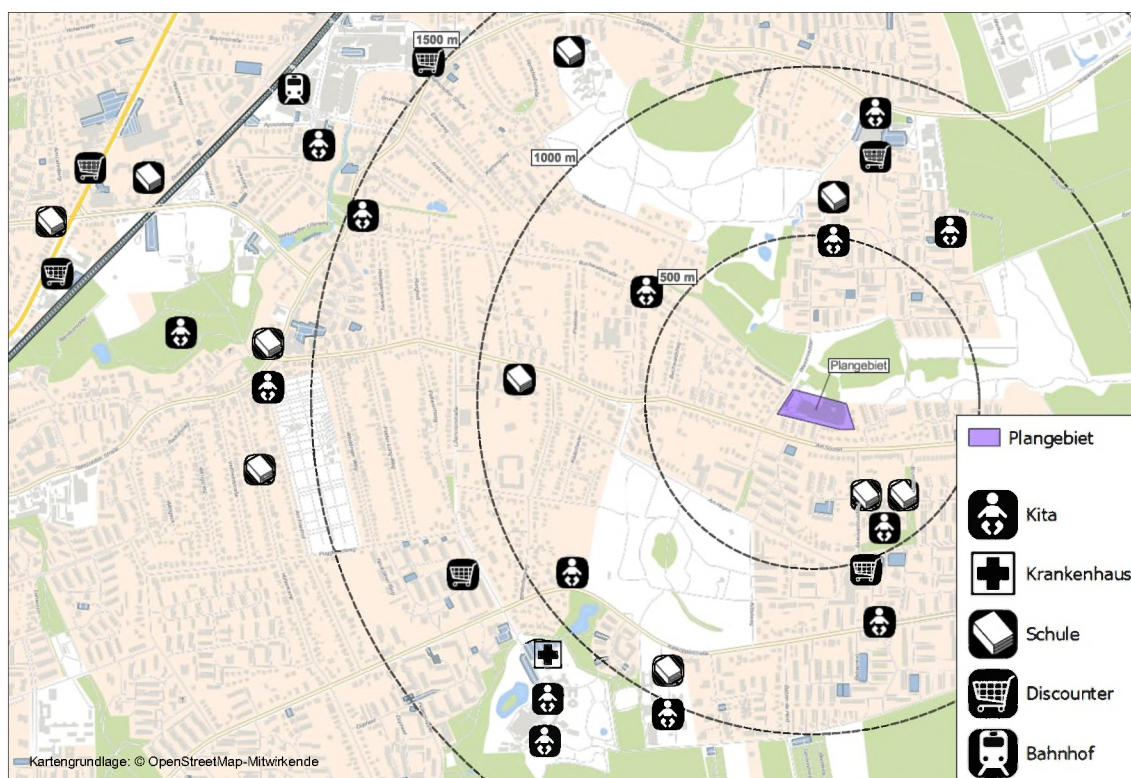


Abbildung 2: Lage des Plangebietes Hamburg-Rahlstedt

Im 500 m – Umfeld des Bauvorhabens sind derzeit zwei Kitas, die Grundschule „Schule Am Sooren“ und die „Neue Schule Hamburg“ (Grund- und Stadtteilschule) vorhanden.

2.2 Straßennetz und Kfz-Verkehr

Der Wiesenredder ist als Erschließungsstraße klassifiziert und dient dementsprechend der Erschließung des Umfeldes an die Bezirks- und Hauptverkehrsstraßen im Umfeld.

Über die nördlich verlaufende Stapelfelder Straße steht eine direkte Anbindung an das Autobahnnetz zur Verfügung (A1 und A24 über das Autobahnkreuz Hamburg-Ost).

Die Straße Am Sooren ist als Bezirksstraße mit gesamtstädtischer Bedeutung klassifiziert und weist neben der Erschließungsfunktion für die anliegenden Grundstücke auch eine

maßgebende Verbindungsfunktion im Hamburger Straßennetz (hier insbesondere Linienbusverkehr) auf. Hierrüber ist die Innenstadt Hamburg sehr gut erreichbar.

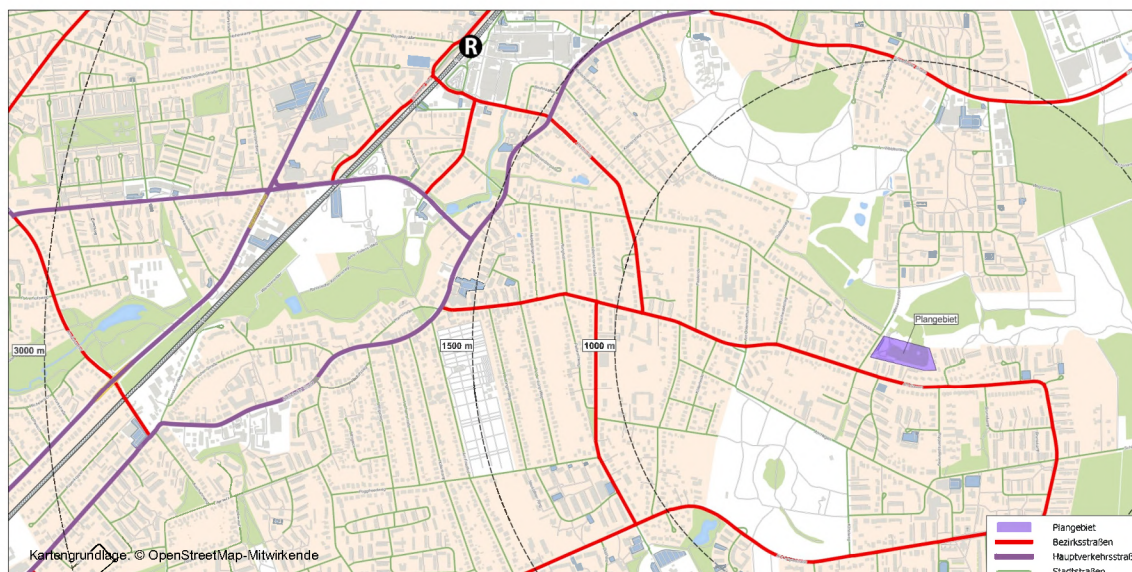


Abbildung 3: Übersicht des Straßennetzes

Für den Wiesenredder liegen Verkehrsdaten einer Kfz-Querschnitterhebung vom 08.11.2017 (Mittwoch) vor. Es kann davon ausgegangen werden, dass zu dieser Jahreszeit der Quell- und Zielverkehr des ehemaligen Freibades keine Rolle spielte. Im Ergebnis der Zählung ist das werktägliche Verkehrsaufkommen im **Analysezustand** mit ca. **3.460 Kfz-Fahrten/d** anzugeben. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 0,9 % (= 30 Kfz/d). In den maßgebenden Spitzenstunden früh und spät liegen die Querschnittbelastungen zwischen 300 und 400 Kfz/h; ausgeprägte Lastrichtungen sind nicht vorhanden. Eigene, projektbezogene stichprobenartige Verkehrsbeobachtungen vor Ort bestätigen diese Größenordnung. Das Aufkommen an Fußgänger und Radfahrer ist zwar stetig, aber nur relativ gering. Insgesamt ist die Verkehrsabwicklung im Wiesenredder als leistungsfähig einzuschätzen.

In den Sommermonaten kann in der Vergangenheit mit einem leicht erhöhten Verkehrsaufkommen durch den Betrieb des ehemaligen Freibades ausgegangen werden. Nach Recherchen und eigenen Abschätzungen lag die durchschnittliche Besucherzahl bei etwa 40.000 Personen/a. Bezogen auf eine Öffnung zwischen Juni und September kann dementsprechend das Kfz-Verkehrsaufkommen des Freibades umgerechnet auf einen durchschnittlich besuchten Werktag auf rd. 100 bis 150 Kfz-Fahrten/d geschätzt werden. Somit lag das werktägliche Verkehrsaufkommen im **Analysezustand mit Freibadnutzung** bei ca. 3.600 Kfz-Fahrten/d. Erfahrungsgemäß kann davon ausgegangen werden, dass an (hochsommerlichen) Spitzentagen sogar ein noch größeres Verkehrsaufkommen durch das Freibad erzeugt wurde. Hierfür wird die Querschnittbelastung im Wiesenredder auf bis zu **3.800 Kfz-Fahrten/d** abgeschätzt.

Der ruhende Verkehr im Umfeld des Bauvorhabens hat augenscheinlich keine negativen Effekte auf die Verkehrsabwicklung. Es herrscht kein großer Parkdruck und der Parksuchverkehr hat ebenfalls keinen signifikanten Einfluss auf den umliegenden Verkehr.



Abbildung 4: Zustand der Straße Wiesenredder im Bereich des Bauvorhabens (Stand: 04/2022)

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

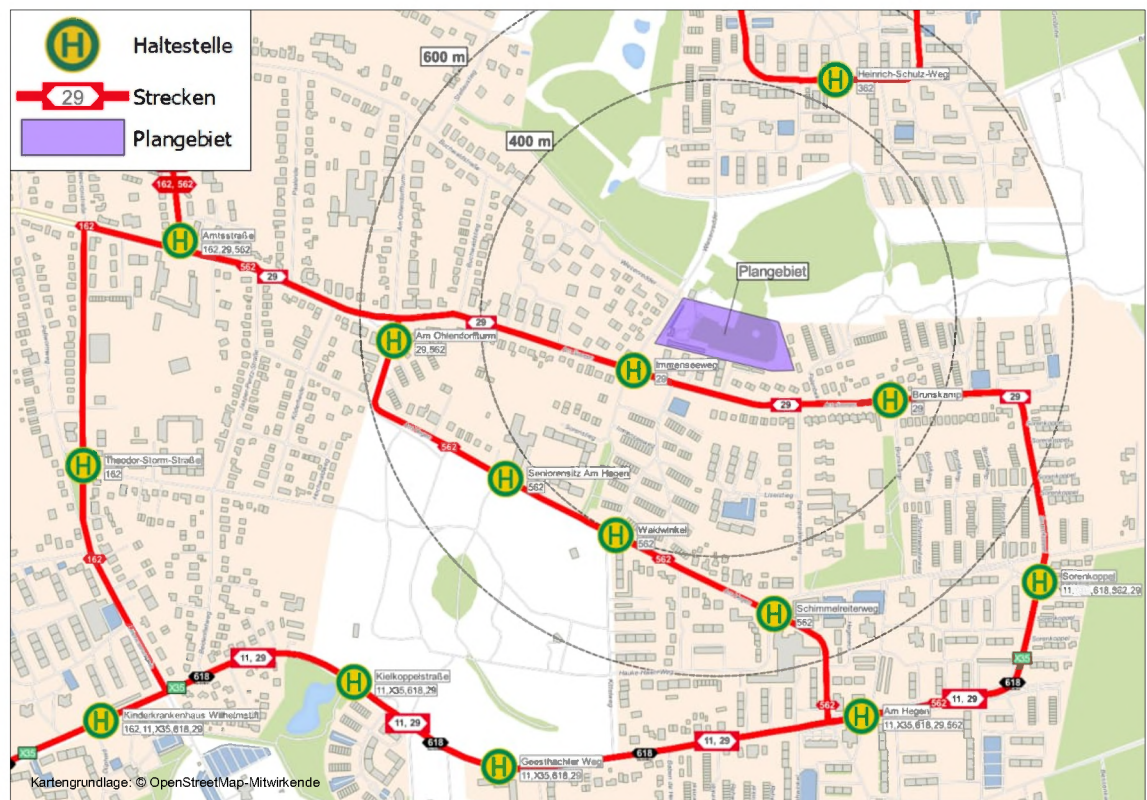


Abbildung 5: Erschließung des Plangebietes an das Linienbusnetz des HVV

Das Vorhabengebiet wird durch den ÖPNV unmittelbar über die Bushaltestelle Immensee in der Straße Am Soeren erschlossen. Aktuell verkehrt hier die

- Metrobuslinie 29 (Gewerbepark Merkur <> Bergedorf; Zwischenhalte am Bf. Rahlstedt, U-Billstedt, U-Mümmelmannsberg) täglich im 10- bis 20-min-Takt.

Außerdem befindet sich die Bushaltestelle Waldwinkel im akzeptablen Haltestelleneinzugsbereich von 400 m. Hier hält die

- Stadtbuslinie 562 (Sorenkoppel <> Bf. Rahlstedt; Bf. Rahlstedt <> Eichwischen) täglich im 15- bzw. 30-min-Takt.



Abbildung 6: Infrastruktur des ÖPNV an der Haltestelle Immenseeweg in der Straße Am Sooren (Stand: 04/2022)

Die Erschließungsqualität mit dem Buslinienverkehr ist mit zwei Haltestellen in akzeptabler fußläufiger Entfernung insgesamt als gut zu bewerten.

Die Haltestelle Immenseeweg verfügt auf der nördlichen Fahrbahnseite über einen Fahrgastunterstand. Die Haltestelle ist beidseitig als Fahrbahnrandhaltestelle ausgebildet; die Bushaltevorgänge beeinflussen den Verkehrsfluss aufgrund der dort vorherrschenden geringen verkehrlichen Auslastungen allerdings nicht signifikant. Weitere barrierefreie Ausstattungselemente, wie bspw. der Einbau von Blindenleitsteinen und ein Kasseler Bord, sind nicht vorhanden.

Der nächstgelegene Bahnhof ist der Bf. Rahlstedt in ca. 1,8 km Luftlinienentfernung vom Bauvorhaben. Die Fahrzeit mit der Metrobuslinie 29 beträgt lediglich rd. 6 min. Hier besteht ein Anschluss an die Regionalbahn RB81 und weiteren Buslinien, die umliegende Stadtteile und diverse Schnellbahnstationen anbinden.

Die schnellste Verbindung zum Hauptbahnhof stellen je nach Uhrzeit die Verbindungen MB29 – RB81 (ca. 35 min), MB26 – MB29 – U1 (ca. 50 min) oder die Verbindung MB29 – X35 (ca. 55 min) her. Insbesondere am Hauptbahnhof stehen weitere Mobilitätsangebote des HVV und der DB zur Verfügung wie bspw. der Anschluss an das gesamte U- und S-Bahn-Netz Hamburgs und an die Regionalbahnen und Fernzugverbindungen.

S- und U-Bahnen sind weiträumig nicht zu finden. Allerdings starteten im Jahr 2020 erste Baumaßnahmen zur Errichtung der S-Bahnlinie S4, die zwischen Hamburg, Ahrensburg und Bad Oldesloe in Schleswig-Holstein verkehren soll [2]. Hierbei ist ebenfalls ein Haltepunkt am Bf. Rahlstedt und der Bau einer neuen Haltestelle am Pulverhof angedacht. Die Inbetriebnahme dieser leistungsfähigen ÖV-Verbindung wird nach derzeitigem Stand aber nicht vor dem Jahr 2027 erfolgen.

2.4 Fußwegenetz

Das Plangebiet soll im Fußverkehr über die Gehwege im Wiesenredder erschlossen werden. Die Fußgängerinfrastruktur im Umfeld (Wiesenredder und Am Sooren) entspricht nicht überall den aktuellen Hamburger Regelmaßen [3]. Beispielsweise ist der Gehweg auf der westlichen Seite im Wiesenredder (Abbildung 7, rechts) mit stellenweise nur ca. 1 m Breite deutlich zu schmal und lässt hier keinen bzw. nur sehr eingeschränkt Begegnungsverkehr zu; auf der östlichen Straßenseite entlang der Grundstücksgrenze ist bei ca. 1,50 m Gehwegbreite ein Begegnungsverkehr ggf. nur unter Mitnutzung nicht befestigter Nebenflächen möglich (siehe Abbildung 7, links).

Ein barrierefreier Ausbau ist nur vereinzelt bzw. stellenweise vorhanden. Ein durchgängiges Wegesystem für sehbehinderte Menschen (taktiles Leitsystem) gibt es weder im Wiesenredder noch in der Straße Am Sooren.

Möglichkeiten für Fußgänger zur Querung der Straßen mit abgesenktem Bordstein sind zwar vorhanden, allerdings auch hier nicht barrierefrei mit taktilen Bodenindikatoren ausgebaut (Abbildung 8). Weitere bzw. zusätzliche Quermöglichkeiten werden aufgrund der insgesamt moderaten Verkehrsstärken nicht benötigt.

Beispiele für die Beschaffenheit der Fußgängerinfrastruktur im Umfeld zeigen die folgenden Abbildungen.



Abbildung 7: Gehwege im Wiesenredder in Höhe Bauvorhaben (Blickrichtung Süden), Stand: 04/2022



Abbildung 8: Querungshilfen für Fußgänger im Wiesenredder (links) und an der Einmündung Wiesenredder/Am Sooren (rechts), Stand: 04/2022

2.5 Radwegenetz

In den Verkehrsräumen im unmittelbaren Umfeld wird der Radverkehr nicht separat, sondern auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr abgewickelt. Diese Radverkehrsführung zeigt sich auch im weiteren Umfeld. Lediglich im östlichen Abschnitt der Straße Am Sooren und weiter in der Straße Sorenkoppel stehen mehr oder weniger gut ausgebaute Radwege zur freiwilligen Benutzung zur Verfügung; es ist keine Radwegbenutzungspflicht ausgeschildert.

Wichtige Ziele im näheren Umfeld (Kita, Grundschule, Stadtteilschule, Nahversorger) sind somit vorwiegend nur im Mischverkehr auf der Fahrbahn erreichbar.

Die großräumigen Anbindungen im Radverkehr werden in Hamburg durch das Velorouten-netz gewährleistet. Insgesamt 13 Velorouten verbinden die Stadtteile mit der Innenstadt.

Im unmittelbaren Umfeld des Bauvorhabens verläuft die

- Freizeitroute 3: City – Eilbekkanal – Wandse-Grünzug (witterungsbedingt zum Teil nur eingeschränkt nutzbar).

Diese Route knüpft im erweiterten Umfeld am Bf. Rahlstedt an die Veloroute 7 an; im weiteren Verlauf ist auch eine Anbindung an die Freizeitroute 11 und Veloroute 6 gegeben (siehe Abbildung 9).

Die Anbindung an den großräumigen Radverkehr ist für den betrachteten Bereich insgesamt als ausreichend zu bewerten.

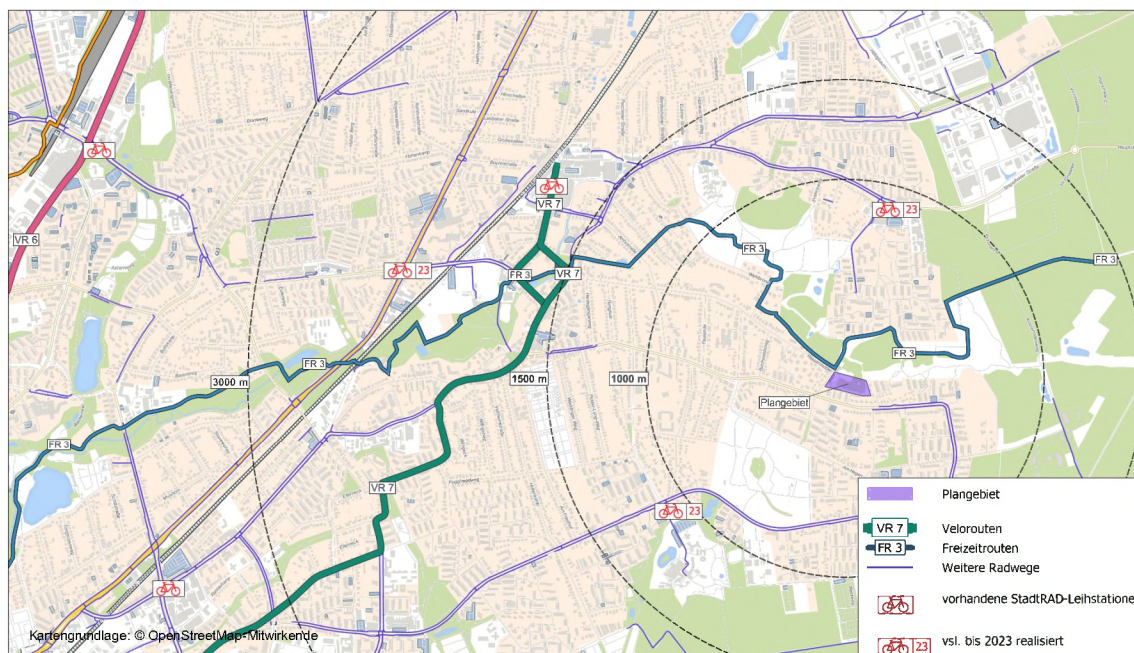


Abbildung 9: Übersicht der Velo- und Freizeitroutes, weiterer Fahrweg und Fahrradleihstationen

2.6 Weitere Mobilitätsangebote

Weitere Mobilitätsangebote wie bspw. „free floating“-Angebote im Carsharing und für E-Roller/-Scooter sowie eine StadtRAD-Station sind im näheren Umfeld des Plangebietes bisher nicht vorhanden.

Lediglich am Bf. Rahlstedt steht eine StadtRAD-Station der DB AG zum Ausleihen von Fahrrädern zur Verfügung. Die ca. zwei (Wege)Kilometer zwischen dem Plangebiet und dem Bf. Rahlstedt bzw. der StadtRAD-Station sind fußläufig in rd. 25 min sowie per Rad oder Auto in etwa 6 bis 7 min zu bewältigen.

In der näheren Umgebung sollen in den nächsten Jahren voraussichtlich an folgenden Orten weitere Fahrrad-Leihstationen realisiert werden [4]:

- Stapelfelder Straße / Großlohering West (850 m fußläufig),
- Liliencronstraße / Kath. Kinderkrankenhaus Wilhelm-Stift (1.500 m fußläufig).

Packstationen als ein Mobilitätsangebot der sogenannten „Letzte Meile Logistik“ sind im unmittelbaren Umfeld des Plangebietes nicht vorhanden. Die nächstgelegenen Packstationen des Logistikdienstleisters Hermes befinden sich in der Straße Ohlendorffturn und Am Hegen (jeweils ca. 500 m entfernt). Von DHL befinden sich Packstationen in der Kielkoppelstraße 9b und an der Rahlstedter Straße 87, die allerdings für eine fußläufige Abholung oder Versendung recht weit entfernt liegt (rund 1,4 km/ca. 20 min bzw. 1,7 km/23 min). Mit dem Fahrrad sind die Stationen hingegen gut erreichbar.

3 Verkehrsprognose

3.1 Prognosenullfall

Die Prognose der allgemeinen Entwicklung des Straßenverkehrs bis zum Bezugshorizont 2030/35 ohne Bauvorhaben ist u.a. abhängig von demografischen Veränderungen, der künftigen Motorisierung und Nutzungsintensitäten der Kfz, der Modal Split-Entwicklung, von neuen gewerblichen Ansiedlungen und auch klein- und großräumigen Verkehrsverlagerungen infolge von Straßeninfrastrukturmaßnahmen.

Die Auswirkungen und vor allem Wechselwirkungen dieser Entwicklung sind im verkehrsmittelübergreifenden Verkehrsmodell der Stadt Hamburg [5] abgebildet. Nach Angaben der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (BVM), Abt. Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung ist im Prognosenullfall **kein signifikanter Zuwachs** im motorisierten Individualverkehr im Umfeld des Bauvorhabens zu erwarten. Nach aktuellem Kenntnisstand sind keine größeren baulichen Entwicklungen mit einer relevanten Verkehrserzeugung geplant. Sowohl das unmittelbare als auch das erweiterte Umfeld ist als ein in sich gewachsenes Gebiet am Stadtrand zu beschreiben, so dass die Verkehrsentwicklung auch im Wiesenredder voraussichtlich eher stagnieren wird.

Insofern sind die ausgewiesenen Knotenstrombelastungen und DTV-Werte der Verkehrsanalyse näherungsweise ebenso zutreffend für den Prognosenullfall 2030/35 (siehe Kapitel 2.2).

3.2 Prognoseplanfall

Die Abschätzung der Verkehrserzeugung des Bauvorhabens erfolgt in Anlehnung an die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ [6] sowie unter Berücksichtigung Hamburg-spezifischer Ansätze (u.a. aus der MiD-Studie 2017 [7]) und Erwartungswerte im Rahmen der angestrebten Mobilitätswende. Die verwendeten Kenngrößen und Berechnungen sind in Tabelle 1 ausgewiesen.

Der aktuelle Planungsstand sieht den Neubau von etwa 180 Wohneinheiten (WE) vor. Bei einer durchschnittlichen Belegungsgröße von 2,7 Einwohner/WE ist insgesamt mit rund 490 Einwohnern zu rechnen.

Dementsprechend wird durch das Bauvorhaben ein zusätzliches **werktägliches Verkehrsaufkommen** von etwa **+600 Kfz-Fahrten/d** erzeugt. Der Wirtschaftsverkehr (Lieferverkehr) wird auf knapp 20 Fahrten/d prognostiziert. Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw mit zGG > 3,5 t) liegt schätzungsweise bei rd. 1 % (= ca. 6 Fahrten/d). In den maßgebenden Spitzenstunden früh und spät sind insgesamt ca. 50 bzw. 80 Kfz-Fahrten/h zu erwarten.

Der Neuverkehr mit **ÖPNV-Nutzung** kann mit rund **+400 Fahrten/d** angegeben werden.

Im **Fuß- und Radverkehr** werden ca. **+770 zusätzliche Wege/d** von den zukünftigen Einwohnern und Besuchern im näheren Umfeld zurückgelegt.

Rahlstedter Auenland		
NUTZUNGSKONZEPT		
	Wohnen	Summe
Anzahl WE	180	180
Nutzung / Erläuterungen		

VERKEHRSERZEUGUNG					
Kenngroße	Wohnen			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WfV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Bezugspersonen/-größe			0,04		
Kfz-Fahrten/Bezugsperson					
Kita-Plätze/WE					
Anteil an Einwohner-Wegen		5,0%			
Wohneinheiten	180				
EW/WE	2,7				
Anzahl Bezugspersonen	486				
Wege/Bezugsperson/d	3,5				
Wegeanzahl	1.701	85	19		
mIV-Anteil	35%	35%	100%		
ÖPNV-Anteil	22%	22%			
Fuß-/Radverkehrs-Anteil	43%	43%			
Pers./Pkw	1,10	1,30			
Verbund-/Mitnahmeeffekt bzw. Quartiereffekt	0%	0%			
Schwerverkehrsanteil			30%		
Kfz-Neuverkehr [Kfz/24h]	542	30	20	600	1,00%
ÖPNV-Neuverkehr [Nutzer/24h]	376	20		400	
Fuß-/Rad-Neuverkehr [Nutzer/24h]	732	38		770	

QUELL-/ZIELVERKEHR					
Spitzenstunde früh					
	Wohnen			Summe (rd.)	
7:30 bis 8:30 Uhr	Einwohner	Besucher	WfV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	14%	4%	5%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	2%	4%	8%		
Quellverkehr [Kfz/h]	38	1	1	40	0,8%
Zielverkehr [Kfz/h]	6	1	1	10	3,0%
Spitzenstunde spät					
	Wohnen			Summe (rd.)	
16:15 bis 17:15 Uhr	Einwohner	Besucher	WfV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	8%	11%	7%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	14%	11%	5%		
Quellverkehr [Kfz/h]	22	2	1	30	1,0%
Zielverkehr [Kfz/h]	38	2	1	50	0,6%

Tabelle 1: Verkehrserzeugung des Bauvorhabens

Die im Prognoseplanfall zu erwartenden Verkehrsströme an der neuen Einmündung Wiesenredder/Erschließungsstraße des B-Plangebietes sind für die beiden maßgebenden Spitzenstunden früh und spät sowie für den Tagesverkehr in Abbildung 10 dargestellt.

(Hinweis: Aufgrund von überschlägigen Rechnungen können die abgebildeten Werte von den Ergebnissen in Tabelle 1 geringfügig abweichen!).

Die Veränderungen der einzelnen Knotenstrombelastungen im Vergleich zur Analysesituation liegen im Wesentlichen noch im Bereich der üblichen stündlichen bzw. täglichen Schwankungsbreite von Knotenströmen.

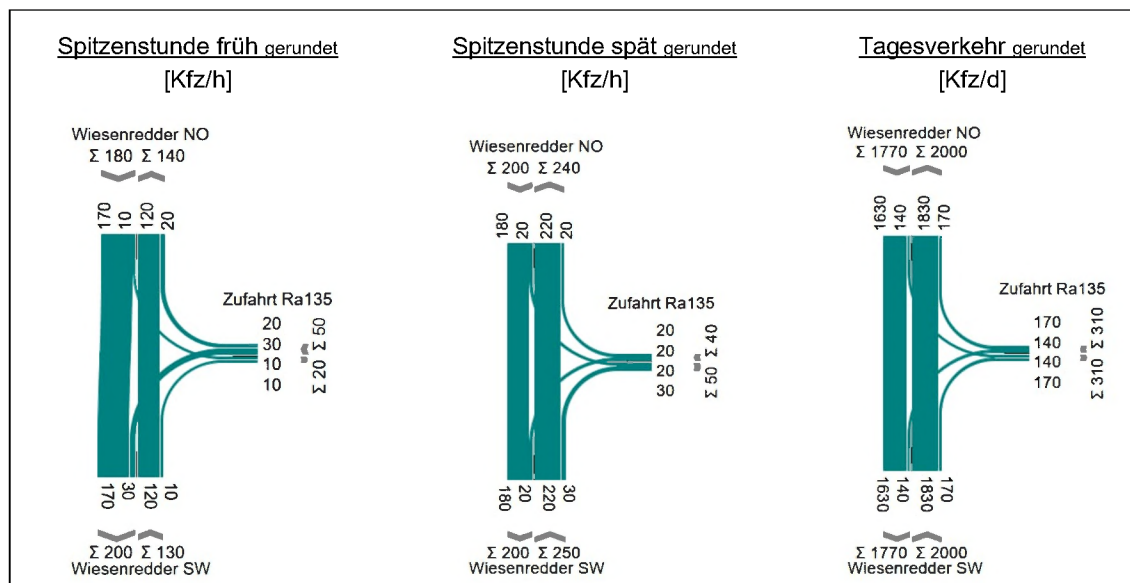


Abbildung 10: Prognose der Knotenstrombelastungen – Spitzenstunden und Tagesbelastung

3.3 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV)

Für die vorhabenbezogene lärmtechnische Untersuchung erfolgt eine Umrechnung der werktäglichen Querschnittsbelastungen auf den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) eines gesamten Jahres. Die entsprechenden, auf das Prognosejahr 2030/35 bezogenen Querschnittsbelastungen des umliegenden Straßennetzes für den Prognosenullfall und Planfall sind in Abbildung 11 und 12 als DTV-Werte differenziert nach Tages- und Nachtverkehr und ferner mit Angabe der SV-Anteile > 3,5t zGG ausgewiesen.

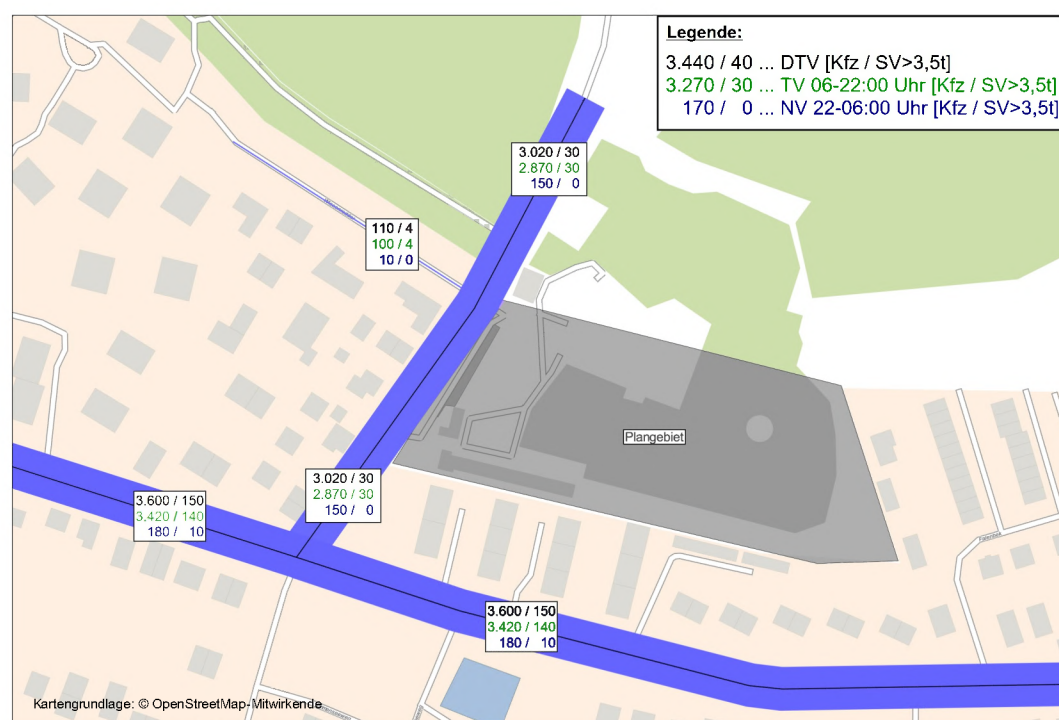


Abbildung 11: Prognosenullfall 2030/35 – DTV-Werte (Querschnittsbelastungen)

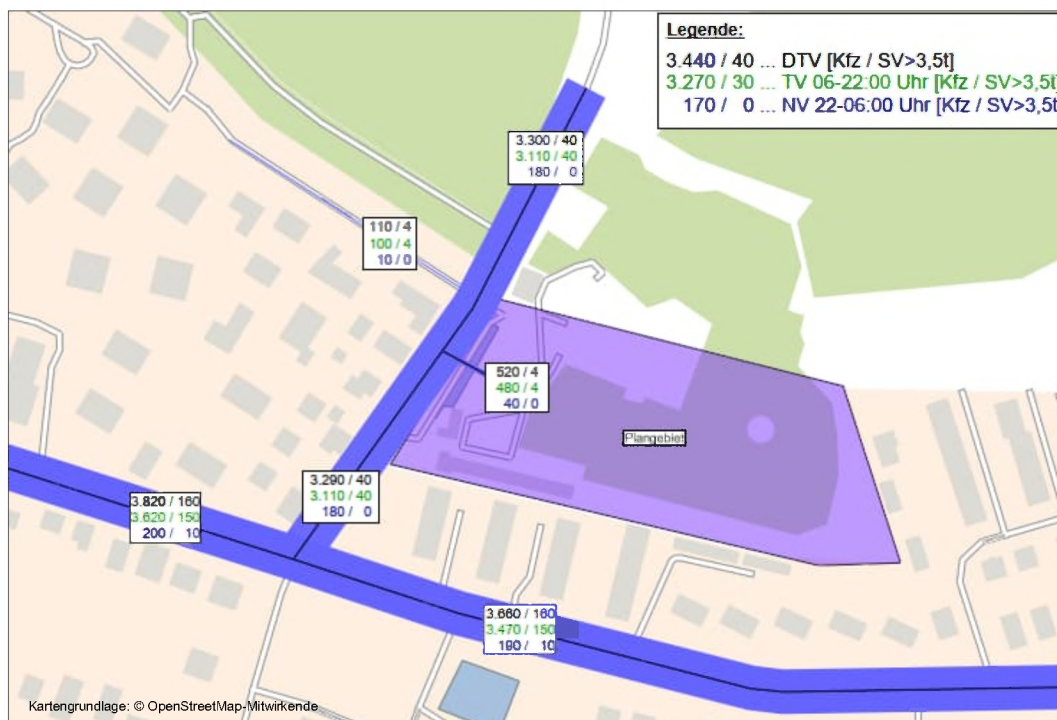


Abbildung 12: Prognoseplanfall 2030/35 – DTV-Werte (Querschnittsbelastungen)

3.4 Stellplatzbedarf

Der Stellplatznachweis gemäß § 48 HBauO ist auf Grundlage des Bauprüfdienstes (BPD) 2022-2 „Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)“ [8] erstellt und in der Anlage dokumentiert.

Die aktuelle Stellplatzregelung der Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen der Freien und Hansestadt Hamburg unterstützt eine verstärkte Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) und stellt somit einen Baustein der geplanten Mobilitätswende dar. Die generelle Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge bei Wohnungsbauvorhaben ist mit Änderung der Hamburgischen Bauordnung im Jahr 2014 aufgehoben worden. Gemäß § 48 Abs. 1a HBauO gilt die Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nicht für Wohnungen oder Wohnheime. Stattdessen entscheidet die Bauherrin oder der Bauherr in eigener Verantwortung bzw. in Abstimmung mit der zuständigen Fachdienststelle des Bezirkes über die Herstellung von Pkw-Stellplätzen in angemessenem Umfang. Für die Anzahl herzustellender Fahrradstellplätze gelten dagegen die Vorgaben des BPD 2022-2.

Pkw-Stellplätze

Projektbezogen sollen demnach 0,75 Pkw-Stellplätze/WE nachgewiesen werden. Somit sind bei 180 WE insgesamt **135 Pkw-Stellplätze für die Anwohner** herzustellen. Der aktuelle Planungsstand weist in den drei Tiefgaragen insgesamt 136 Stellplätze aus [1].

Zusätzlich sollten nach ReStra [3] 0,2 Pkw-Parkstände/WE für Besucher – mindestens jedoch 0,15 Pkw-Parkstände/WE – vorgehalten werden. Im Rahmen der laufenden Vorabstimmungen wurde mit den zuständigen Fachdienststellen des Bezirkes Wandsbek vereinbart,

dass die Erfüllung der Mindestanforderung ausreichend ist. Dementsprechend sind im aktuellen Planungsstand insgesamt **27 öffentlich nutzbare Pkw-Parkplätze für Besucher** vorgesehen. Davon sind zwei barrierefreie Parkstände eingeplant.

Die ermittelte Stellplatzanzahl für die Anwohner korrespondiert mit den Berechnungsansätzen zur Verkehrserzeugung. Bei einer mittleren Pkw-Dichte von 400 Pkw/1.000 Einwohner in Rahlstedt [9] wären projektbezogen insgesamt rund 195 Pkw-Stellplätze für die Anwohner erforderlich. Unter Berücksichtigung der Lagegunst des Bauvorhabens (Entfernung zu einer MetroBus-Linie ≤ 300 m) ist gemäß [8] im Allgemeinen eine Abminderung der Stellplatzanzahl um bis zu 30 % möglich, so dass sich ein Bedarf von ca. 137 Pkw-Stellplätze ergibt.

Fahrrad-Stellplätze

Gemäß den Vorgaben des BPD 2022-2 [8] sind für die geplanten Mehrfamilienhäuser folgende Stellplatzschlüssel anzuwenden:

- 1 Stellplatz je Wohnung mit bis zu 50 m² Wohnfläche,
- 2 Stellplätze je Wohnung mit bis zu 75 m² Wohnfläche,
- 3 Stellplätze je Wohnung mit bis zu 100 m² Wohnfläche,
- 4 Stellplätze je Wohnung mit bis zu 125 m² Wohnfläche,
- 5 Stellplätze je Wohnung mit mehr als 125 m² Wohnfläche.

Mindestens 5 % der erforderlichen Stellplätze sind für Lastenfahrräder herzustellen, wobei je Gebäude mindestens ein Lastenfahrradplatz erforderlich ist. Darüber hinaus sind 10 % der erforderlichen Stellplätze für Besucher vorgesehen.

Der projektbezogene Stellplatzbedarf kann mit **insgesamt 394 Fahrradplätzen** angegeben werden [1]. Davon sind 20 Stellplätze für Lastenräder zu dimensionieren und mindestens 38 Fahrradplätze für Besucher vorzusehen.

Anmerkung: Die rechnerische Differenz von einem Stellplatz – 38 statt 39 – für Besucher resultiert aus der blockweisen Berechnung des Mobilitätsnachweises in [1].

4 Erschließungskonzept

Das Plangebiet wird über eine neue Einmündung oder Überfahrt an der Straße Wiesenredder erschlossen. Bei einem Gesamtquerschnitt der Erschließungsstraße von 15,00 m soll die Straßenbreite 5,50 m betragen; die beidseitigen Gehwegbreiten werden auf 2,65 m dimensioniert [10] (einschließlich Tiefbord und Rückenstütze für die bauliche Einfassung). Diese Breiten entsprechen den Regemaßen der gültigen Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen – ReStra [3]. Außerdem sind entlang der Erschließungsstraße beidseitig Pkw-Parkplätze in Längsaufstellung vorgesehen; die Breite der Parkstreifen ist regelkonform mit 2,10 m geplant.

Der Radverkehr wird – wie auch im Wiesenredder – auf der Straße abgewickelt. Gesonderte Radverkehrsanlagen sind aufgrund der Straßencharakteristik und der vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht erforderlich.

Die drei Tiefgaragen sollen mit einstreifigen Rampen ausgestattet werden. An der Tiefgarage Süd mit der höchsten Pkw-Stellplatzkapazität ist vor dem einstreifigen Abschnitt in der Zufahrt ein Aufstellplatz für wartende Pkw vorgesehen. An den beiden anderen Tiefgaragen ist mit den zuständigen Fachdienststellen bereits abgestimmt, dass aufgrund des geringen Quell-/ Zielverkehrs und des Verkehrs in der Erschließungsstraße jeweils auf einen separaten Aufstellplatz verzichtet werden kann.

Das Erschließungskonzept mit den aktuell geplanten Pkw-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen (jeweils Tiefgarage und öffentlich nutzbar) ist in Abbildung 13 dargestellt.

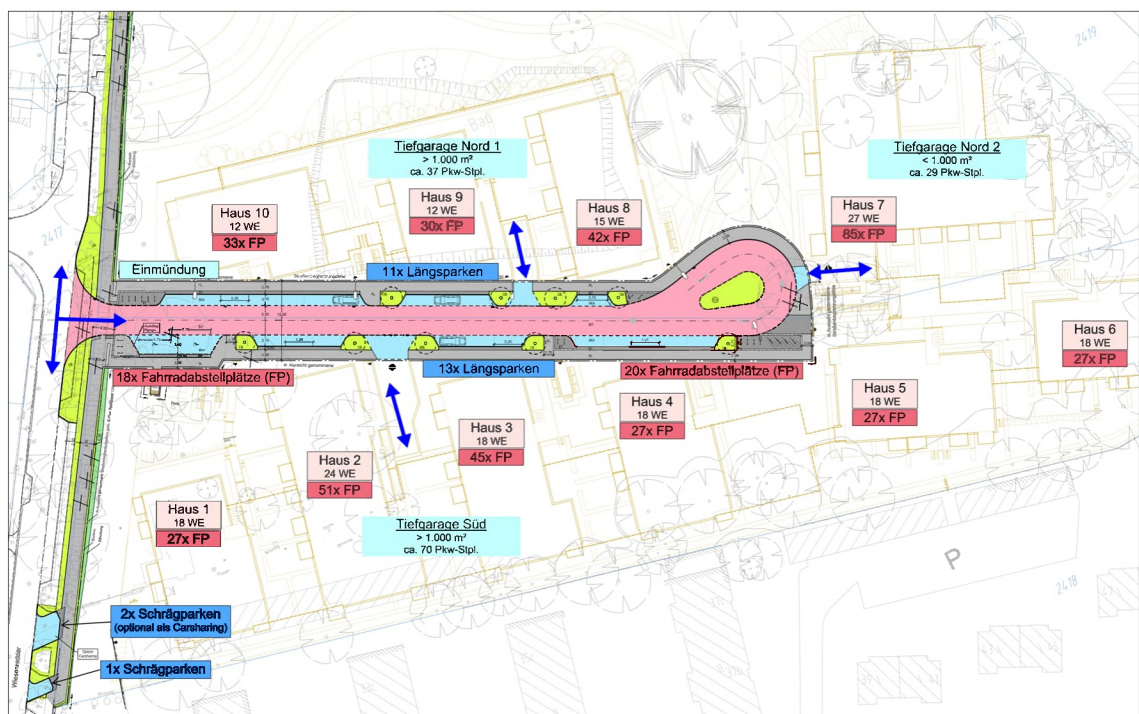


Abbildung 13: Erschließungskonzept des B-Plangebietes [1]/ [10]

4.1 Kfz-Verkehr

Die prognostizierten Belastungen an der neuen Einmündung Wiesenredder/Erschließungsstraße sind aus verkehrstechnischer Sicht als nicht kritisch zu bewerten und werden keine signifikanten negativen Effekte auf die Abwicklung des Verkehrsaufkommens im Umfeld aufweisen.

Aufgrund der relativ geringen Knotenstrombelastungen und der daraus resultierenden hohen Kapazitätsreserven werden an der Einmündung Wiesenredder/Erschließungsstraße in beiden maßgebenden Spitzenstunden alle Ströme in qualitativer Hinsicht nach HBS-Maßstäben [11] als sehr gut bewertet (Qualitätsstufe QSV = A). Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsnachweise sind in den nachfolgenden Tabellen ausgewiesen.

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	220,0	221,5	1.800,0	1.787,5	0,123	1.567,5	2,3	A
		2 → 3	3	30,0	30,0	1.600,0	1.600,0	0,019	1.570,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	20,0	20,0	608,0	608,0	0,033	588,0	6,1	A
		3 → 1	6	20,0	20,0	900,5	900,5	0,022	880,5	4,1	A
1	C	1 → 3	7	20,0	20,0	967,0	967,0	0,021	947,0	3,8	A
		1 → 2	8	180,0	181,5	1.800,0	1.785,5	0,101	1.605,5	2,2	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	40,0	40,0	727,5	727,5	0,055	687,5	5,2	A
1	C	-	7+8	200,0	201,5	1.800,0	1.785,5	0,112	1.585,5	2,3	A
Gesamt QSV											A

Tabelle 2: Verkehrstechnische Bewertung – Spitzenstunde früh

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	120,0	120,5	1.800,0	1.793,0	0,067	1.673,0	2,2	A
		2 → 3	3	10,0	10,0	1.600,0	1.600,0	0,006	1.590,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	30,0	30,0	735,5	735,5	0,041	705,5	5,1	A
		3 → 1	6	20,0	20,0	1.030,0	1.030,0	0,019	1.010,0	3,6	A
1	C	1 → 3	7	10,0	10,0	1.109,0	1.109,0	0,009	1.099,0	3,3	A
		1 → 2	8	170,0	171,5	1.800,0	1.784,0	0,095	1.614,0	2,2	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	50,0	50,0	833,5	833,5	0,060	783,5	4,6	A
1	C	-	7+8	180,0	181,5	1.800,0	1.785,5	0,101	1.605,5	2,2	A
Gesamt QSV											A

Tabelle 3: Verkehrstechnische Bewertung – Spitzenstunde spät

Die Einmündung Wiesenredder/Erschließungsstraße ist für die Befahrbarkeit von 3-achsigen Lkw (z.B. für Müllfahrzeuge) dimensioniert; am Ende der neuen Erschließungsstraße (Planstraße) ist eine Wendeanlage vorhanden.

4.2 Auswirkungen auf die öffentliche Straßeninfrastruktur

Unter Berücksichtigung einer (regionalen) Richtungsverteilung von näherungsweise 50/50 von/nach Norden (Richtung Stapelfelder Straße) und von/nach Süden (Richtung Am Sooren) ist eine Erhöhung der Bestandsbelastungen auf dem Wiesenredder um ca. +300 Kfz-Fahrten/d bzw. etwa +7 % zu erwarten. Diese Zunahme entspricht den üblicherweise auftretenden täglichen Schwankungsbreiten des Analyseverkehrs. In den maßgebenden Spitzenstunden für eine verkehrliche Bemessung des Wiesenredder ist die relative Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Vergleich zum Bestand (mit Freibad) sogar noch deutlich unter +5 % anzunehmen.

Die Straße Wiesenredder ist als Sammelstraße mit Erschließungscharakter zu klassifizieren. Sie verbindet die Hauptverkehrsstraßen Am Sooren unmittelbar südlich vom Bauvorhaben und Stapelfelder Straße im Norden. Der Wiesenredder ist durchgängig als Tempo 30-Zone ausgewiesen. Durch den Wiesenredder verkehren keine Buslinien. Die Fahrbahnbreite im Wiesenredder schwankt zwischen etwa 5,00 und 6,00 m; in regelmäßigen Abständen ist eine einseitige Einengung eingebaut. Abschnittsweise ist ein einseitiger Parkstreifen vorhanden.

In Höhe des Bauvorhabens weist der Wiesenredder im aktuellen Bestand eine Straßenraumbreite von knapp 12 m auf mit folgender Aufteilung (von Ost nach West):

ca. 1,5 m Gehweg - 1,5 m Grünstreifen - 2,0 m Parkstreifen - 5,0 m Fahrbahn - 1,7 m Gehweg



Abbildung 14: Wiesenredder Höhe Hausnr. 98: östliche und westliche Straßenseite (Blickrichtung Am Sooren)

Nach den bundesweit gültigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt [12] ist für den maßgebenden Begegnungsfall Lkw/Pkw ein Raumbedarf von 5,55 m zu berücksichtigen; mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen wird als Mindestmaß 5,00 m vorgegeben.

Für den Fußgängerverkehr sollten nach den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen – EFA [13] mindestens die Grundmaße von 1,80 m für den Verkehrsraum und für die Sicherheitsräume 0,20 m Abstand zu Gebäuden, Einfriedungen, Bäumen und sonstigen Einbauten sowie 0,30 m zur Fahrbahn (bei geringem Schwerverkehr) zur Verfügung stehen. Bei niedrigen Einfriedungen kann ggf. auf den Sicherheitsabstand verzichtet werden. Diese Empfehlungen entsprechen auch den Angaben in den Hamburger Regelwerken für Planung und Entwurf von Stadtstraßen – ReStra [3] für einen baulichen Gehweg an Straßen mit $v_{zul} \leq 30 \text{ km/h}$.

Somit ist festzustellen, dass schon die aktuellen Bestandsmaße weitgehend nicht mehr den gültigen Regelwerken entsprechen. Eine bauliche Anpassung im Wiesenredder wäre somit auch ohne Bauvorhaben grundsätzlich notwendig. Zwar wird durch das Bauvorhaben ein Mehrverkehrsaufkommen an Kfz, Radfahrer und Fußgänger erzeugt, dass aber insgesamt nur relativ gering ist und aus gutachterlicher Sicht auch nicht maßgebend und ursächlich für eine Beseitigung der heute schon bestehenden Mängel im Straßenraum ist.

Der notwendige Handlungsbedarf ist somit unabhängig vom Bauvorhaben und liegt dementsprechend im Verantwortungsbereich des zuständigen Straßenbaulastträgers (Bezirk Wandsbek). Unter Berücksichtigung der Bestandsbebauung auf der westlichen Straßenseite ist als Mindestanforderung eine bauliche Anpassung des östlichen Seitenraumes über den gesamten Abschnitt des Bauvorhabens gemäß der aktuellen Regelmäße zu empfehlen bzw. notwendig. In den aktuellen Planungen [10] ist diesbezüglich eine Neuordnung des östlichen Seitenraumes in Höhe des Bauvorhabens mit einer richtlinienkonformen Gehwegbreite von 2,65 m berücksichtigt; nördlich und südlich ist der Anschluss an den Bestand vorgesehen.

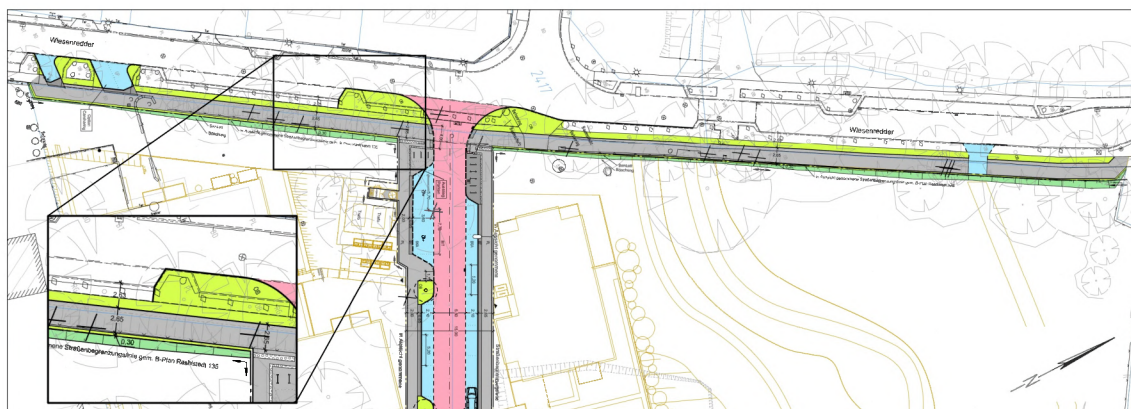


Abbildung 15: Planung Ausbau Gehweg Wiesenredder [10]

4.3 Abfertigungsanlagen der Tiefgaragen

Die Tiefgaragen werden direkt über die neue Erschließungsstraße erschlossen. Der aktuelle Planungsstand weist für die Tiefgaragen folgende Größen und Stellplatzzahlen auf:

- Tiefgarage Nord 1 > 1.000 m² mit ca. 37 Pkw-Stellplätze
- Tiefgarage Nord 2 < 1.000 m² mit ca. 29 Pkw-Stellplätze
- Tiefgarage Süd > 1.000 m² mit ca. 70 Pkw-Stellplätze

Die drei Tiefgaragen sind nach der Hamburger Garagenverordnung GarVO, § 2, Abs. 1 [14] als Mittelgarage (Tiefgarage Nord 2) bzw. als Großgaragen (Tiefgaragen Nord 1 und Süd) einzustufen. Gemäß § 4, Abs. 4 müssen bei diesen Garagen getrennte Fahrbahnen für die Zu- und Abfahrten vorhanden sein. Gemäß dem Bauprüfdienst zu den baulichen Anforderungen an Stellplätze und Garagen [15] kann eine Abweichung genehmigt werden, „wenn es sich um eine Garage mit geringem Zu- und Abgangsverkehr handelt, die Garage nicht mehr als 100 Stellplätze beinhaltet, eine den Zu- und Abgangsverkehr regelnde Ampelanlage eingebaut wird und die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet bleibt“.

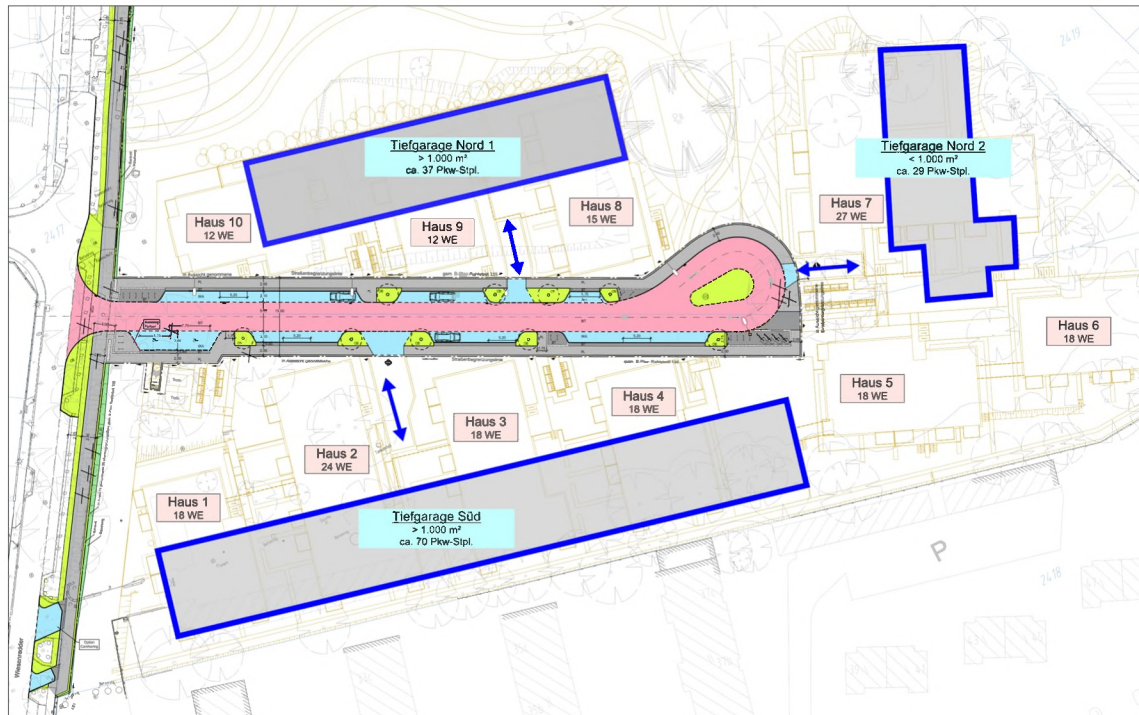


Abbildung 16: Lage der Tiefgaragen im B-Plangebiet [1]/ [10]

Die Erschließung der Tiefgaragen soll nach dem aktuellen Planungsstand jeweils nur über eine einstreifige Rampe erfolgen. Die geplante Abweichung von den Bauvorschriften wird im Folgenden mit dem geringen Verkehrsaufkommen der einzelnen Tiefgaragen und der ausreichenden Leistungsfähigkeit des Abfertigungskonzeptes begründet; die oben genannten Kriterien für eine Abweichung von der baulichen Anforderungen einer Mittel- bzw. Großgarage sind bzw. werden vollumfänglich erfüllt. Die Einholung einer entsprechenden Zustimmung bzw. ggf. einer Ausnahmegenehmigung von der zuständigen Bauprüfabteilung ist zu empfehlen.

Die Tiefgaragen-Stellplätze sind ausnahmslos der Wohnnutzung vorbehalten. Zur Vermeidung von Fremdnutzungen ist die Zu-/Ausfahrt bzw. die Rampe an den drei Tiefgaragen jeweils mit einer geeigneten Abfertigungsanlage (bspw. mit Aktiv-Transponder oder Chipkarte) auszustatten.

Bei den geplanten Tiefgaragen mit einer einstreifigen Rampe ist jeweils der Einsatz einer Ampelanlage o.ä. erforderlich. Die untere Kapazitätsgrenze einer einstreifigen Rampe kann bei den üblichen Abfertigungssystemen und den geplanten Rampenlängen von 20 bis ca. 30 m mit näherungsweise 150 Pkw/h angegeben werden.

Anmerkung: Ein standardisiertes Berechnungsverfahren zur Leistungsfähigkeitsprüfung einstreifiger Tiefgaragen-Rampen gibt es bislang nicht, so dass hierfür eine eigene Abschätzung in Abhängigkeit der Rampenlänge erfolgt.

Unter Berücksichtigung üblicher Tagesganglinien (bzw. siehe Spitzenstundenanteile gemäß Tabelle 1) und im Sinne einer Worst Case – Betrachtung ist maximal mit einem Aufkommen von insgesamt rd. 30 Zu-/Ausfahrten pro Stunde zu rechnen (Tiefgarage Süd).

Bei dieser relativ geringen Gesamtzahl von Fahrzeugbewegungen pro Stunde ist eine einstreifige Rampe bei jedem Abfertigungssystem ausreichend leistungsfähig. Der Verkehrs-

ablauf ist nach HBS-Maßstäben [11] jederzeit mit der Qualitätsstufe B (gut) bis C (zufriedenstellend) zu beschreiben. Die maßgebenden 85%-Rückstaulängen vor den Zu- und Ausfahrten werden an allen drei Tiefgaragen näherungsweise bei 2 Pkw (= 12 m) liegen und sind insgesamt als unproblematisch einzuschätzen.

Für eine reibungslose Abwicklung des Tiefgaragenverkehrs sind die Rampen jeweils mit einer Signalisierung (Rot/Grün-Anzeige vor der Zufahrt und vor der Ausfahrt) auszustatten. Die Zufahrt und Ausfahrt der Tiefgaragen sind über Detektoren zu überwachen oder mit entsprechenden Anforderungseinrichtungen auszurüsten. Grundsätzlich sollten die Lichtzeichenanlagen in der Grundstellung „Grün“ für die Zufahrt (Position jeweils vor oder unmittelbar am Rampenbeginn) und „Rot“ für die Ausfahrt (Position in den Tiefgaragen jeweils am unteren Rampenende) anzeigen. Somit wäre sichergestellt, dass zufahrende Pkw vorrangig abgewickelt werden und möglichst ohne Halt bzw. längeren Rückstau in die Tiefgarage einfahren können. Bei einer registrierten Zufahrt auf die Rampe ist die Anlage in den Modus „Einfahrt“ (bzw. „Ausfahrt“) zu schalten; erst nach einem registrierten Verlassen der Rampe ist ein Zurückschalten in die Grundstellung oder ein Freischalten der Ausfahrt möglich. Demnach kann bei einer angeforderten Zu- oder Ausfahrt eine Umschaltung für den Gegenverkehr nur erfolgen, wenn keine Fahrzeuge auf der Rampe registriert sind. Der Ein- bzw. Ausfahrtmodus kann verlängert werden durch weitere Anforderungen (Registrierung an der Zu- oder Ausfahrtdetektion).

4.4 Besucherparkplätze

Für Besucher sollte gemäß der ReStra [3] eine Anzahl von 15 bis 20 Pkw-Parkständen je 100 WE vorgesehen werden. Die diesbezüglich mindestens erforderlichen 27 bis 36 Pkw-Parkplätze sind im öffentlichen Straßenraum herzustellen. Nach derzeitigem Planungsstand sind insgesamt 27 Parkplätze teilweise am Fahrbahnrand der Erschließungsstraße (24x Längsparken) und im Wiesenredder (3x Schrägparken) vorgesehen (siehe Abbildung 13 auf Seite 16); somit wird die Vorgabe der ReStra erfüllt.

Durch den Wegfall des Freibades sind die Parkstände im Wiesenredder auf Höhe des Plangebietes für die westlichen Anwohner bereits überdimensioniert. Durch die Erschließung der Planstraße entfallen ca. 4 von 9 relevante Längsparkstände im Bestand und werden um die bereits benannten neuen Parkstände im Wiesenredder (3x Schrägparken) ersetzt. Die Parkstandanzahl im Wiesenredder ist somit auch mit Erschließung des Plangebietes ausreichend bzw. sogar weiterhin überdimensioniert (sofern die Parkstreifen auf der östlichen Fahrbahnseite beibehalten werden).

4.5 Radverkehrsanlagen

Der Radverkehr im Plangebiet wird über die geplante **Wohnstraße im Mischverkehr** abgewickelt. Die Breite der Fahrbahn von 5,50 m und die relativ geringen Kfz-Belastungen gewährleisten eine sehr gute Erschließungsqualität.

Im unmittelbaren Umfeld **außerhalb des Plangebietes** (in den Straßen Am Sooren und Wiesenredder) erfolgt die Radverkehrsführung weitgehend **im Mischverkehr**. Bei der hier jeweils vorliegenden Fahrbahnbreite und Kraftfahrzeugverkehrsstärke kann der Mischverkehr

gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA [16] als verträglich eingeschätzt werden. Allerdings ist anzumerken, dass die Nutzung der Gehwege vor allem im Wiesenredder für Kinder mit dem Fahrrad – bis zum Alter von 8 Jahren gesetzlich verpflichtend – derzeit nur eingeschränkt möglich ist. Die vorhandenen Breiten entsprechen meist nicht den aktuellen Regelmaßen, so dass hier entsprechende Ausbaumaßnahmen durch den Bezirk unabhängig vom geplanten Bauvorhaben erforderlich wären bzw. sind.

Für die künftigen Anwohner sollten **benutzerfreundliche Fahrradstellplätze** möglichst in unmittelbarer Nähe der Hauseingänge, zumindest aber Block-bezogen hergestellt werden. Vorzugsweise sind die Stellplätze ebenerdig auf separaten Abstellflächen oder ggf. auch innerhalb der Gebäude – bspw. im Untergeschoss bzw. in der Tiefgarage – zu planen. Folgende Bedingungen sollten nach Möglichkeit erfüllt werden:

- Die Zuwegungen zu den Abstellplätzen sollten leicht zugänglich, mit komfortablen, großzügigen Tür- und Gangbreiten (mindestens ca. 1,0 bis 1,2 m) sowie einer guten Beleuchtung hergestellt werden.
- Die Stellplätze sollten sich vorzugsweise in geschlossenen, abschließbaren Räumen befinden, zumindest aber wettergeschützt sein. Dabei wird die Verwendung von einfach handhabbaren Zugangssystemen empfohlen (z.B. mit elektronischen Schlüsselsystemen, automatischen Türen, ...).
- Bei Stellplätzen im Untergeschoss bzw. in der Tiefgarage sollten entweder ausreichend dimensionierte Lastenaufzüge oder flach geneigte Treppenrampen – Mindestbreite 1,50 m mit einer Neigung bis 18 % – mit Schieberillen berücksichtigt werden.

Alternativ könnten auch die Pkw-Rampen der Tiefgaragen genutzt werden. Hier wäre seitlich neben der Rampe eine separate, verkehrssicher abgegrenzte und mindestens 0,80 m breite Zuwegung hilfreich. Für eine zumutbare Nutzung ist eine Neigung von erfahrungsgemäß maximal bis 15 % als akzeptabel einzuschätzen.

- Anschlüsse zum Laden von Pedelecs und E-Bikes sollten vorgehalten bzw. vorgerüstet werden. Hier können entweder Fahrradanhlenbügel mit integrierter Ladestation, kompakte Ladestationen für ein bis mehrere Fahrräder oder Ladeschränke/-schließfächer mit integriertem Stromanschluss zum Laden der Pedelec-Akkus zum Einsatz kommen. Da der Anteil an Pedelecs stetig zunimmt, wäre eine bedarfsgerechte bzw. nachfrageorientierte Ladeinfrastruktur zu empfehlen.

Abstellplätze für Lastenräder in Kellerräumen sind allerdings grundsätzlich nicht zu empfehlen. Mindestens für diese Fahrräder sollten überirdische Abstellanlagen vorgesehen werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Wohnungsgrößen [1] sind nach dem BPD 2022-2 [8] insgesamt 394 Fahrradabstellplätze herzustellen. Die Abstellplätze für die Anwohner (90% nach BPD 2022-2) werden im aktuellen Planungsstand ausnahmslos in den Gebäuden/Tiefgaragen nachgewiesen.

Für Besucher sind ebenfalls möglichst Block-bezogen besonders gut und leicht erreichbare und möglichst überdachte Fahrradstellplätze in ausreichender Anzahl auszuweisen.

Der gemäß BPD 2022-2 [8] ermittelte Bedarf an Fahrradstellplätzen liegt bei 38 öffentlich zugänglichen Abstellplätzen. Die erforderlichen Fahrradabstellplätze für den Besucher-

verkehr sind im aktuellen Planungsstand vollständig im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen [1] (siehe Abbildung 13 auf Seite 16).



Abbildung 17: Beispiele für ebenerdige Fahrradabstellanlagen

4.6 Lieferverkehr

Der Wirtschaftsverkehr des Plangebietes wird auf insgesamt knapp 20 Fahrten/d (Summe Zu- und Abfahrten) prognostiziert. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass ca. 30 bis 50 % des Wirtschaftsverkehrs keinen reinen Neu- oder Mehrverkehr dargestellt, sondern Bestandteil einer ohnehin vorhandenen Wege- bzw. Lieferkette ist (bspw. Müllabfuhr sowie Post und Paketdienstleister).

Der gesamte Wirtschaftsverkehr wird über die geplante öffentliche Straßenverkehrsfläche (Planstraße) abgewickelt. Für den Begegnungsfall Lkw/Pkw ist die Fahrbahnbreite der künftige Wohnstraße gemäß ReStra [3] auf 5,50 m dimensioniert; ein Wenden ist am Ende der Planstraße an der Wendeschleife möglich. Die Wendeanlage ist für die Befahrbarkeit eines 3-achsigen Müllfahrzeuges ausgelegt.

4.7 ÖPNV

Die ÖPNV-Erschließung des Plangebietes über die vorhandene Haltestelle Immenseeweg in der Straße Am Sooren ist als gut zu bezeichnen. Die durchschnittliche fußläufige Entfernung beträgt etwa 220 m. Das aktuelle Fahrtenangebot ist als ausreichend einzuschätzen.

5 Literaturverzeichnis

- [1] Czerner Götsch Architekten GmbH, Rahlstedter Auenland: BV Wiesenredder - Lageplan Vorplanung Abgabe, Hamburg, 06.05.2024/17.06.2025.
- [2] DB Netz AG, Hamburg und Schleswig-Holstein wachsen zusammen: Die S-Bahnlinie S4 von Hamburg nach Bad Oldesloe, Hamburg, Oktober 2018.
- [3] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt Verkehr und Straßenwesen, ReStra - Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen, Hamburg, 2022.
- [4] Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, Drucksache 22/6275: StadtRad-Stationen, Hamburg, 12.11.2021.
- [5] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Abt. Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung, Verkehrsmodell Hamburg, Hamburg, Stand: 01.04.2020.
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, 2006.
- [7] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH, Mobilität in Deutschland, Bonn, 2017.
- [8] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau, Bauprüfdienst (BPD) 2022-2: Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze), Hamburg, 2022.
- [9] Statistikamt Nord, Hamburger Stadtteil-Profile - Berichtsjahr 2020, 2020.
- [10] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Erschließung B-Plan Rahlstedt 135 - Wiesenredder, Erschließung Verkehrsanlagen, Lageplan, Hamburg, Stand: 04.08.2025.
- [11] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS - Teil S Stadtstraßen, Köln, 2015.
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAS, Köln, 2006.
- [13] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Köln, 2002/2010.
- [14] Freie und Hansestadt Hamburg, Verordnung über den Bau und Betrieb von Gragen und offenen Stellplätzen (Garagenverordnung - GarVO), Hamburg, 17. Januar 2012.
- [15] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Bauordnung und Hochbau, Bauprüfdienst (BPD) 1/2013: Bauliche Anforderungen an Stellplätze und Garagen (BPD Garagen), Hamburg, 2013.

- [16] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA, Köln, 2010/2018.