

A6_Verkehrstechnische Untersuchung

B-Plan Bahrenfeld 73, Hamburg

Verkehrstechnische Kurzstellungnahme

Projektnummer: 2024297

Stand: 21.01.2025

VORHABEN

Auf der Fläche der ehemaligen Gaststätte „Bahrenfelder Forsthaus“, ist eine städtebauliche Neuentwicklung mit 62 Wohneinheiten geplant. In diesem Zusammenhang wird der Bebauungsplan Bahrenfeld 73 aufgestellt. Der B-Plan sichert planungsrechtlich die Option der Herstellung eines Untergeschosses zur möglichen Unterbringung von bis zu 35 Pkw-Stellplätzen.



Abbildung 1: Verortung des Plangebiets (Quelle: GoogleEarth 2019)

Die verkehrliche Erschließung von Stellplätzen kann entsprechend der Planungsoption Tiefgarage, über eine Tiefgaragenanbindung an der Von-Hutten-Straße erfolgen. Das B-Plangebiet befindet sich im Bezirk Altona im Stadtteil Bahrenfeld und grenzt an die Straßen Holstenkamp und Von-Hutten-Straße. Der Holstenkamp soll perspektivisch ausgebaut werden. Für die Beurteilung des Ausbaus wurde unter Berücksichtigung diverser städtebaulicher Entwicklungen in Altona und Bahrenfeld eine Ver-

kehrsuntersuchung durchgeführt¹. Das Gutachten zur verkehrlichen Bewertung des Ausbaus der Straße Holstenkamp im Zuge der Entwicklung der Science City Hamburg Bahrenfeld untersucht mögliche Varianten zum Ausbau des Holstenkamps mit den dazugehörigen Verkehrsverlagerungen im Umfeld. Dieses Gutachten und die darin verwendeten bzw. prognostizierten zukünftigen Verkehrsmengen bilden die Grundlage zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der zu untersuchenden Einmündung Holstenkamp/ Von-Hutten-Straße.

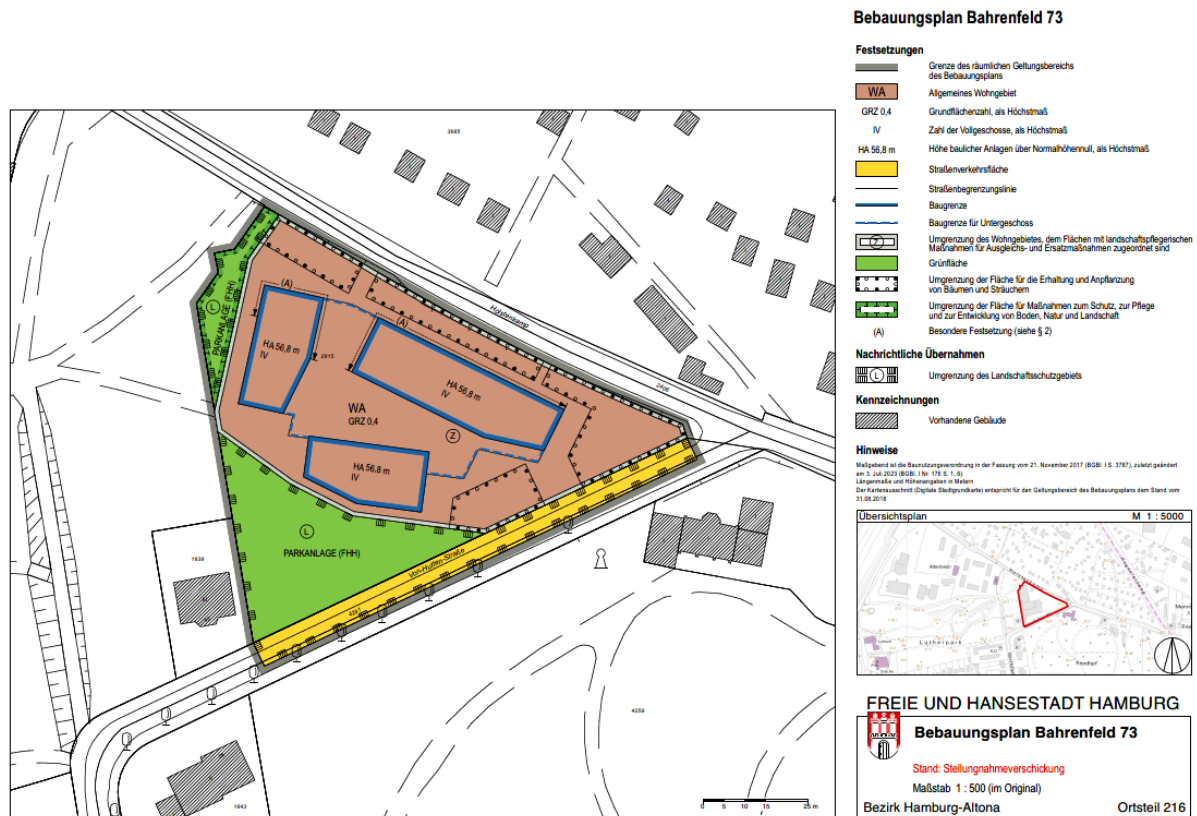


Abbildung 2: B-Planentwurf Bahrenfeld 73 (Bezirksamt Hamburg-Altona, Stand: Dezember 2024)

¹ „ARGUS im Auftrag der Science City Hamburg Bahrenfeld GmbH: Science City Hamburg Bahrenfeld - Verkehrliche Bewertung der Durchbindung Holstenkamp“, 2023

Die Verkehrsuntersuchung ist abrufbar unter: https://sitzungsdienst-altona.hamburg.de/bi/___tmp/tmp/45081036/Rkc62y5UnCFk4cZI11kt7PoEkuS4CubRuRDDtnSp/ZovlwCtE/82-Anlagen/01/PraesentationSC.pdf

VERKEHRSPROGNOSE

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Die Abschätzung erfolgt anhand des Programms Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung² sowie den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen³.

Die zur Berechnung des Verkehrsaufkommens notwendigen Flächenangaben wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt (Planungsstand Dezember 2024). Für die geplante Bebauung kann demnach von 62 Wohneinheiten ausgegangen werden.

Unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen berechnet sich als worst case folgendes Fahrtenaufkommen für die geplante Nutzung (die zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens getroffenen Annahmen zeigt Tabelle 1). Sollten weniger oder gar keine Stellplätze (Tiefgarage) realisiert werden, ist entsprechend von geringeren Verkehrsmengen auszugehen:

- Wohnen: 170 Fahrten/ Tag

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/ Tag
Wohnen	62 WE								167
Bewohner:		2,1	Bewohner/WE		3,5	0,4	1,2	1	152
Besucher:		0,05	Besucher/Fahrt					1	8
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Bewohner					1	7
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									170

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde.⁴ Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden. Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen ergeben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinien insgesamt 13 Fahrten in der morgendlichen Spitzenstunde und 17 Fahrten in der Nachmittagsspitze (s. Tabelle 2).

² Bosserhoff Ver_Bau – Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. - Gustavsburg : [s.n.], 2018.

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Gesamt	170	85

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	1	0
05:00 - 06:00	3	0
06:00 - 07:00	11	1
07:00 - 08:00	11	2
08:00 - 09:00	7	2
09:00 - 10:00	4	3
10:00 - 11:00	4	3
11:00 - 12:00	3	5
12:00 - 13:00	3	6
13:00 - 14:00	5	6
14:00 - 15:00	5	4
15:00 - 16:00	4	6
16:00 - 17:00	5	11
17:00 - 18:00	6	11
18:00 - 19:00	4	9
19:00 - 20:00	4	6
20:00 - 21:00	2	3
21:00 - 22:00	1	3
22:00 - 23:00	1	3
23:00 - 24:00	0	2
Summe	85	85

Tabelle 2: Zu- und Abflüsse des zukünftigen Verkehrsaufkommens

VERTEILUNG DER NEUVERKEHRE

Aufgrund des vorhandenen Straßensystems (Einbahnstraße Von-Hutten-Straße im weiteren Verlauf/ Durchfahrtsbeschränkung) und unter Berücksichtigung des geplanten Umbaus des Holstenkamps als Kommunaltrasse mit Anlieger frei ist davon auszugehen, dass die Neuverkehre aus der Tiefgarage zu 100% links ausfahren bzw. vom Holstenkamp kommend zu 100% rechts einfahren. An der Einmündung Von-Hutten-Straße ist von einer Verteilung von 100% Richtung Schnackenburgallee/ Bornkampsweg auszugehen.

VERKEHRSMENGEN IM UMFELD

Im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen zur Entwicklung der Science City Hamburg Bahrenfeld wurden die mittel- und langfristig geplanten städtebaulichen Entwicklungen im näheren Umfeld des Plangebietes berücksichtigt.

Zur Ermittlung der Verkehrsmengen wurde das gesamtstädtische Prognoseverkehrsmodell 2030 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende sowie die Prognosebelastungen für die Science City Hamburg Bahrenfeld betrachtet. Es wurden drei Prognosefälle betrachtet und als Entscheidungsgrundlage für den zukünftigen Ausbau der Straße Holstenkamp zur Erschließung der Science City Hamburg Bahrenfeld herangezogen. Der für das Plangebiet maßgebliche Prognosefall 1 beschreibt den Ausbau der Straße Holstenkamp als „Sackgasse“ (ohne Durchbindung) für den motorisierten Individualverkehr. Lediglich der ÖPNV sowie der Radverkehr sollen im Sinne einer Kommunaltrasse über den Autobahndeckel der A7 als Verbindung zur Science City geführt werden. Diese Ausbauvariante des Holstenkamps ist Erschließungsgrundlage des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens „Quartiere am Volkspark“ gewesen. Genauere Verkehrsuntersuchungen erfolgen erst, im weiteren Verfahren zu den Planungen der Science City Hamburg Bahrenfeld bzw. zur Ausbauplanung des Holstenkamp. Entsprechend der aktuellen Prognosen zum Prognosefall 1 ergeben sich für den östlichen Holstenkamp rund 4.500 Kfz/ Tag. Diese ergeben sich im Wesentlichen aus den neuen Nutzungen in diesem Bereich sowie den Bestandsnutzungen. Darin nicht enthalten sind die Fahrten aus der Science City selbst, die ebenfalls rund 2.500 Kfz/ Tag verursachen, wobei es sich hier um eine Abschätzung handelt, da im derzeitigen Planungsstadium noch final festgelegt werden muss, wo sich die Zu- und Abfahrten der Garagen/ Stellplatzanlagen befinden werden. Insgesamt würde dies ein Fahrtenaufkommen von 7.000 Kfz/ Tag ergeben. Da die Annahme von 7.000 Kfz/ Tag die beschriebenen Unsicherheiten beinhaltet, wird von Seiten der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende empfohlen, 9.000 Kfz/Tag zur sicheren Seite anzunehmen (Quelle: Freie und Hansestadt Hamburg – Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Verkehrszahlen gemäß Auslobungsunterlagen zum „Wettbewerb Quartiere am Volkspark der Science City“, E-Mail 20. Juni 2023).

Für die Von-Hutten-Straße wird die Verkehrsbelastung mit ca. 800 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 1% abgeschätzt. Eine Zunahme ist lediglich durch den B-Plan-induziertem Zusatzverkehr vom/ zum Plangebiet zu erwarten.

ABWICKELBARKEIT DER VERKEHRE

Aufgrund der Geringfügigkeit der Neuverkehre des Plangebiets mit 170 Fahrten/Tag, die den worst case der städtebaulichen Entwicklung des B-Plans mit einer Tiefgarage abbilden, ist davon auszugehen, dass diese keinen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsqualität sowohl an der Einmündung Von-Hutten-Straße/ Holstenkamp als auch am Knotenpunkt Holstenkamp/ Schnackenburgallee haben. Übertragen auf die Spitzenstunden machen die Neuverkehre am benachbarten signalisierten Knotenpunkt eine Erhöhung von nicht einmal einem Fahrzeug pro Umlauf (Morgenspitze 0,3 Fahrzeuge/ Umlauf; Nachmittagsspitze 0,4 Fahrzeuge/ Umlauf) der Lichtsignalanlage aus. Eine derartige Veränderung/ Erhöhung des Verkehrs liegt im Bereich täglicher Schwankungen und ist damit nicht maßgebend.

Nachweis privater Stellplatzbedarfe Pkw und Fahrrad gemäß

BPD 2022-2 Mobilitätsnachweis

Spätestens im Rahmen der Bauantragsverfahren ist ein Nachweis zu den privaten Stellplatzbedarfen zu führen. Hierbei ist der Bauprüfdienst 2022-2 Mobilitätsnachweis (notwendige Stellplätze und Fahrradplätze) für die Ermittlung zugrunde zu legen.

Darüber hinaus ist für die Qualität der Fahrradabstellanlagen der BPD 2022-5 Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder zu berücksichtigen und entsprechend in der Gebäude- und Außenanlagenplanung umzusetzen.

Hierbei ist zu erwähnen, dass die generelle Pflicht zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen für Wohnnutzungen in Hamburg aufgehoben wurde. Dennoch sind unter Einbeziehung der örtlichen Gegebenheiten von Seiten der Bauherrin oder des Bauherrn eine angemessene Anzahl an Pkw-Stellplätzen zu planen. Darüber hinaus wird empfohlen bei Bauvorhaben mit mehr als 40 Wohneinheiten mindestens 1 barrierefreien Stellplatz auf dem Grundstück herzustellen.

Auf Basis der angestrebten Anzahl von 62 Wohneinheiten lassen sich derzeit folgende Stellplatzbedarfe ableiten.

Nutzung	Nutzungsgröße*	Einheit	BPD 2022-2	Stellplatz-Schlüssel	Σ
Wohnen	62	WE		0,4 je WE	25
SUMME					25

Abbildung 3: Empfehlung eines Stellplatzschlüssels für die Wohneinheiten

Nutzung	Nutzungsgröße*	Einheit	BPD 2022-2	Stellplatz-Schlüssel	Σ	Stellplätze Dauernutzende		Stellplätze Besuchende	
						%	absolut	%	absolut
Wohnen	31	WE mit bis zu 50 m² WF	1.2	1,0 je WE	31	90%	28	10%	3
	31	WE mit bis zu 75 m² WF	1.2	2,0 je WE	62	90%	56	10%	6
SUMME					93		84		9

Abbildung 4: Erforderliche Fahrradplätze gemäß BPD 2022-2

Auf Grundlage der örtlichen Gegebenheiten und im Hinblick auf die Planungsoffenheit im weiteren Verfahren, wird empfohlen einen Pkw-Stellplatzschlüssel von 0,4 je Wohneinheit zu berücksichtigen. Demnach wären **25 Pkw-Stellplätze** zu planen. Mit Berücksichtigung der im Umfeld geplanten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklungen, wie z.B. Science City und Kommunaltrasse Holstenkamp, wäre perspektivisch auch ein geringerer Stellplatzschlüssel denkbar.

Ausgehend von der Annahme, dass die zukünftigen Wohnungen sich hälftig in ihrer Größe auf 50 m² und 75 m² je Wohnung aufteilen, ergibt sich eine mindestens notwendige Anzahl für Fahrradplätze in Höhe von **93 Fahrradabstellplätzen**. Diese teilen sich in 84 Fahrradplätze für Bewohnende und 9 Fahrradplätze für Besuchende auf. Bei der Verortung und Ausgestaltung der Fahrradplätze sind die Vorgaben des BPD 2022-5 Fahrradplätze und Abstellräume für Fahrräder zu berücksichtigen. Von den 93 Fahrradplätzen sind 5% der Fahrradplätze als Lastenfahrradplatz herzustellen.

Nachweis öffentlicher Parkstände

Im Rahmen des B-Plans Bahrenfeld 73 sind die gemäß ReStra (Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen) in der Regel 20% je 100 Wohneinheiten gefordert. Seitens des Bezirksamts Altona Abteilung MR wird empfohlen 10% je 100 Wohneinheiten als Besucherparkstände herzustellen. Demnach werden für den B-Plan **6 Besucherparkstände** erforderlich. Von diesen Parkständen sind 3% barrierefrei herzustellen.

Da die Realisierungsplanung für das Wohnungsbauvorhaben noch nicht feststeht (mit oder ohne Tiefgarage) sind drei Möglichkeiten zum Nachweis der erforderlichen Besucherparkstände erörtert worden, die nachfolgend aufgezeigt werden:

Möglichkeit 1 | Nachweis der Besucherparkstände in der Tiefgarage

Der Bebauungsplan ermöglicht die Herstellung eines Untergeschosses in dem bis zu 35 Pkw-Stellplätze realisiert werden könnten. Eine Möglichkeit wäre, die erforderlichen 6 Besucherparkstände innerhalb der Tiefgarage anzubieten. Hierfür müsste durch entsprechende technische Lösungen die Zufahrtsmöglichkeit gesichert werden (z.B. über eine App mit Reservierungsfunktion für die Bewohner:innen und Freigabe des Tors).

Möglichkeit 2 | Sicherung der Besucherparkstände per Baulast im Umfeld

Durch die ehemalige Nutzung als Gaststätte war ein deutlich höherer Stellplatzbedarf erforderlich, der seiner Zeit nicht ausschließlich auf dem Grundstück nachgewiesen werden konnte. Aus diesem Grund wurden 12 Stellplätze auf dem benachbarten Besucherparkplatz des Friedhofs Holstenkamp per Baulast gesichert. Diese Baulast hat mittlerweile ihre Gültigkeit verloren und wäre bei Bedarf erneut zu

sichern. Für die geplanten Wohneinheiten wären 6 Parkstände für Besucher erforderlich. Somit wäre ein Nachweis der erforderlichen Parkstände für Besucher auf dem Parkplatz des Friedhofs Holstenkamp rechnerisch möglich. Da von den 6 Parkständen 3% barrierefrei hergestellt werden müssen – rechnerisch 0,18 Parkstände ~ 1 Parkstand- ist dieser entsprechend zu berücksichtigen.⁵ Im Hinblick auf den barrierefreien Parkstand für Besucher ist sicherzustellen, dass die Erreichbarkeit der Wohneinheiten ebenfalls barrierefrei möglich ist. Ob vor diesem Hintergrund eine barrierefreie Querungsstelle im Bereich der Einmündung Von-Hutten-Straße/ Holstenkamp notwendig ist, ist mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Aus gutachterlicher Sicht erscheint der bestehende abgesenkte Bord für eine barrierefreie Querung ausreichend, da die Nutzung barrierefreier Parkstände schwerpunktmäßig für Gehbehinderte vorgesehen ist. Unabhängig vom Nachweis der Parkstände erscheint es sinnvoll, im Zuge des Umbaus Holstenkamp taktile Elemente im Bereich der Einmündung für Sehbehinderte zu berücksichtigen.

Möglichkeit 3 | Nachweis der Besucherparkstände im öffentlichen Straßenraum

Eine weitere Möglichkeit zum Nachweis der Besucherparkstände wäre die Herstellung dieser entlang der Von-Hutten-Straße als Längsparkstände. Eine im Bezirksamt Altona erarbeitete Prinzip-Skizze zeigt die Möglichkeit der Unterbringung der Besucherparkstände im öffentlichen Straßenraum auf.

Die Prinzip-Skizze sieht vor, den Gehweg auf der Nordseite der Von-Hutten-Straße zugunsten der Parkstände aufzuheben. Hierfür sind geeignete Querungsstellen für den Fußverkehr vor und hinter den Parkständen (vorgezogener Seitenraum) in der Von-Hutten-Straße herzurichten. Aus gutachterlicher Sicht kann die Plausibilität sowie überschlägige Machbarkeit dieser Nachweisvariante bestätigt werden. Eine dezidierte Überprüfung der Machbarkeit muss im Rahmen einer Realisierungsplanung auch in Abstimmung mit dem zuständigen Polizeikommissariat erfolgen. Das Bezirksamt sieht diese Form des Nachweises als möglich an, wenn die Kosten von Planung und Herrichtung durch den/ die Bauherr:in des Bauvorhabens getragen werden.

⁵ Abmessung barrierefreier Parkstand in Senkrechtaufstellung: 3,65 m x 5,00 m gemäß EAR23

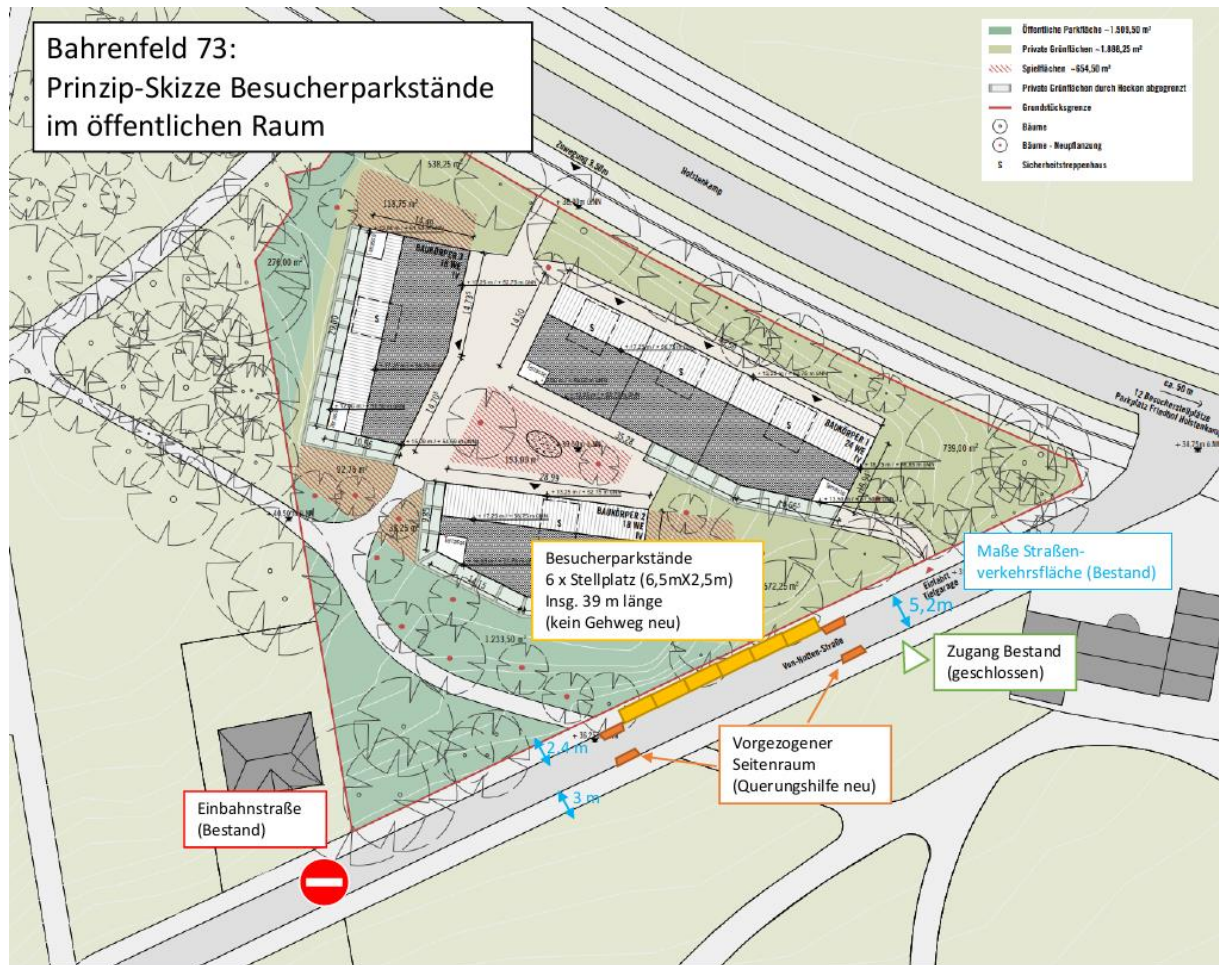


Abbildung 5: Prinzip-Skizze zur Verortung der Besucherparkstände (Quelle: Bezirksamt Hamburg Altona, Stand 2024)

Die drei vorgestellten Möglichkeiten zeigen Optionen auf und sind im Rahmen der Realisierungsplanung bzw. des Bauantragsverfahrens zu konkretisieren und weiter abzustimmen.

ANLAGEN

Auszug aus der Verpflichtungserklärung der alten Baulast

Belegenheit des Baugrundstücks: Hamburg 58, Holstenkamp 89/91.
Grundbuch: Bahrenfeld 2758
Flurstück: 2758
Größe: 99.300 m²

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirkamt Altona
Baupfandteilung A2: 8A3/514/76/215

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG
nach § 112 Hamburgische Bauordnung

Als ☒ Eigentümer
☐ Erbbauberechtigter (die schriftliche Zustimmungserklärung des Grundeigentümers ist außerdem beizubringen)

des belasteten Grundstücks: Grundbuch Bahrenfeld
Erbbaugrundbuch Blatt 3708 Flurstück 2758
belegene Straße Holstenkamp
in Hamburg-Bahrenfeld Nr. 89/91

übernehme ich für das Bauvorhaben auf dem
begünstigten Grundstück: Grundbuch Bahrenfeld
Erbbaugrundbuch Blatt 3426 Flurstück 2681
belegene Straße Von-Hütten-Str.
in Hamburg-Bahrenfeld Nr. 45

folgende öffentlich-rechtliche Verpflichtung:
Mitbenutzung der auf unserem Gelände am Holstenkamp errichteten 42 PKW-Abstellplätze als Gaststellplätze zugunsten der Gaststätte Bahrenfelder Forsthaus gem. vorliegendem Nutzungsvertrag vom 16.6.1976 und unter Zugrundelegung der amtlichen Flurkarte vom 3. Aug. 1976, sowie der eingereichten Architektenzeichnung Nr. 4095 vom 20.5.1976.

6.8.76 *[Signature]*
Datum Unterschrift (Vor- u. Zuname)

Die vorstehende Unterschrift ist vor mir geleistet worden.
6.8.76 *[Signature]*
Datum

Belegenheit des Baugrundstücks: Hamburg 50, Holstenkamp 89/91.
Grundbuch: Bahrenfeld 2758
Flurstück: 2758
Größe: 99.300 m²

Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirkamt Altona
Baupfandteilung A2: BA 3/146/73/215

VERPFLICHTUNGSERKLÄRUNG
nach § 112 Hamburgische Bauordnung

Als ☐ Eigentümer
☐ Erbbauberechtigter (die schriftliche Zustimmungserklärung des Grundeigentümers ist außerdem beizubringen)

des belasteten Grundstücks: Grundbuch Bahrenfeld
Erbbaugrundbuch Blatt 3708 Flurstück 2758
belegene Straße Holstenkamp
in Hamburg-Bahrenfeld Nr. 89/91

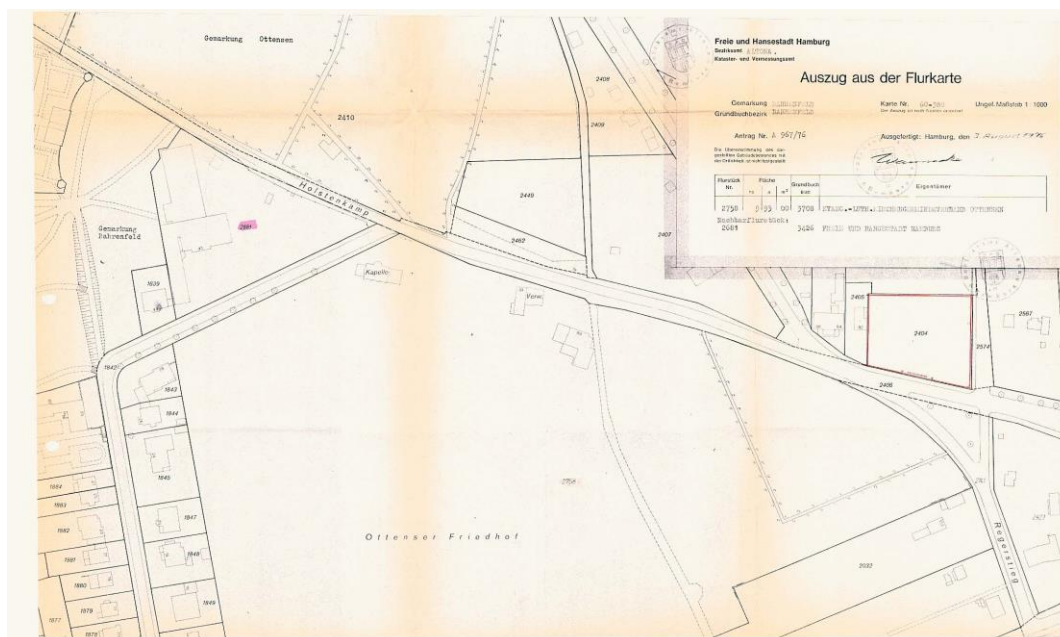
übernehme ich für das Bauvorhaben auf dem
begünstigten Grundstück: Grundbuch Bahrenfeld
Erbbaugrundbuch Blatt 3426 Flurstück 2681
belegene Straße von-Hütten-Str.
in Hamburg-Bahrenfeld Nr. 45

folgende öffentlich-rechtliche Verpflichtung:
Mitbenutzung der auf unserem Gelände am Holstenkamp errichteten 12 PKW-Abstellplätze zugunsten der Gaststätte Bahrenfelder Forsthaus unter Zugrundelegung der beigelegten amtlichen Flurkarte sowie der eingereichten Architektenzeichnung vom 12.7.1976/8.3.1977

22.3.77 *[Signature]*
Datum Unterschrift (Vor- u. Zuname)

Die vorstehende Unterschrift ist vor mir geleistet worden.
22.3.77 *[Signature]*
Datum

Auszug aus der Flurkarte



dazugehörige Architektenzeichnung

