

Hammerheart

Erläuterung zum Mobilitätsnachweis nach BPD 2022-2 Anlage zum städtebaulichen Vertrag

06.06.2025

Inhalt

Standortanalyse

Kfz-Stellplätze

Fahrradplätze Beschäftigte

Fahrradplätze Besucher:innen

Anhang

Anhang 1: Fußläufige Erreichbarkeit

Anhang 2: Erreichbarkeit mit dem Rad

Anhang 3: Anbindung an das übergeordnete Radverkehrsnetz

Anhang 4: Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz

Anhang 5: ÖPNV-Angebot im direkten Umfeld

Anhang 6: Erreichbarkeit mit dem MIV

Anhang 7: Bestehende Mobilitätsangebote im Umfeld

Anhang 8: Qualitäten Fahrradparken / Erfüllung der Anforderungen des BPD

Ihre Ansprechpartner:innen



studio@argus-hh.de

argus-studio.de

Standortanalyse

Erreichbarkeiten zu Fuß

Die fußläufige Erreichbarkeit im Umfeld des Projektgebietes ist überwiegend gut (siehe Anhang 1). Das Angebot an Gastronomie und Nahversorgung ist gut ausgebaut und fußläufig schnell erreichbar (innerhalb von 5–10 min). Insbesondere im Bereich der ÖPNV-Haltestellen Berliner Tor und Hammerbrook sind ebenfalls zahlreiche Angebote vorhanden.

Erreichbarkeit mit dem Fahrrad

Die zentralen Bereiche der Stadt sind mit dem Fahrrad in weniger als 15 Minuten erreichbar. Insbesondere östlich der Alster sind viele Stadtteile gut angebunden (siehe Anhang 2). Dazu trägt auch die unmittelbare Nähe zu wichtigen Radverkehrsinfrastrukturen wie den Velorouten 7, 8 und 9 bei (siehe Anhang 3).

Erreichbarkeit mit dem ÖPNV

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind weite Teile der Stadt vom Standort aus schnell erreichbar. Im unmittelbaren Projektumfeld (ca. 500 m Einzugsbereich) befinden sich die S-Bahn-Haltestellen Berliner Tor und Hammerbrook (City-Süd) (siehe Anhänge 4 und 5). Damit besteht Anschluss an die S-Bahnlinien S1, S2, S3 sowie S5. Insbesondere mit den Linien S3 und S5 besteht eine gute Anbindung an weite Teile der Stadt sowie an die südlich der Elbe gelegenen Stadtteile Veddel, Wilhelmsburg und Harburg. Über den U-Bahnhof Berliner Tor besteht zudem Anschluss an die U-Bahnlinien U2, U3 und U4. Ergänzend zum schienengebundenen ÖPNV besteht über die nahe gelegene Bushaltestelle Albertstraße Anschluss an die Buslinie 112 in Richtung Blankenese und Osterbrookplatz.

Erreichbarkeit mit dem MIV

Die Erreichbarkeit des Projektstandortes mit dem Auto ist ebenfalls gut (siehe Anhang 6). Mit dem Auto sind die zentralen Bereiche der Stadt in bis zu 15 Minuten erreichbar. Durch die Nähe zu den Elbbrücken und den Auffahrten zur Bundesautobahn A1 ist die Erreichbarkeit aus den südlich und östlich gelegenen Stadtteilen im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet besonders gut. Aus den westlich gelegenen Stadtteilen sind die Reisezeitvorteile des MIV gegenüber dem Radverkehr und dem ÖPNV dagegen überschaubar.

Mobilitätsangebote im Umfeld

Im Umkreis von 500 m bestehen zwei StadtRAD-Stationen. Ebenso ist ein hvv-switch-Punkt am Berliner Tor mit Bikesharing (StadtRAD) und Carsharing (SIXT Share, Miles, Cambio & SHARE NOW) erreichbar (siehe Anhang 7). Weitere stationsbasierte Carsharing-Angebote befinden sich in größeren Entfernungen zum Projektstandort. Ausgehend von Einzugsradien von 300 m für Bikesharing-Stationen und 600 m für Carsharing-Stationen ist der Projektstandort durch das bestehende Bikesharing-Angebot nicht ausreichend abgedeckt. Im näheren Umfeld befinden sich darüber hinaus einige Paketstationen des Anbieters DHL.

Bewertung der Ausgangslage

Insgesamt ist die Erschließung des Projektstandortes für alle Verkehrsmittel (MIV, ÖPNV, Rad und Fuß) als gut zu bewerten, so dass die Realisierung eines niedrigen Kfz-Stellplatzschlüssels realistisch erscheint.

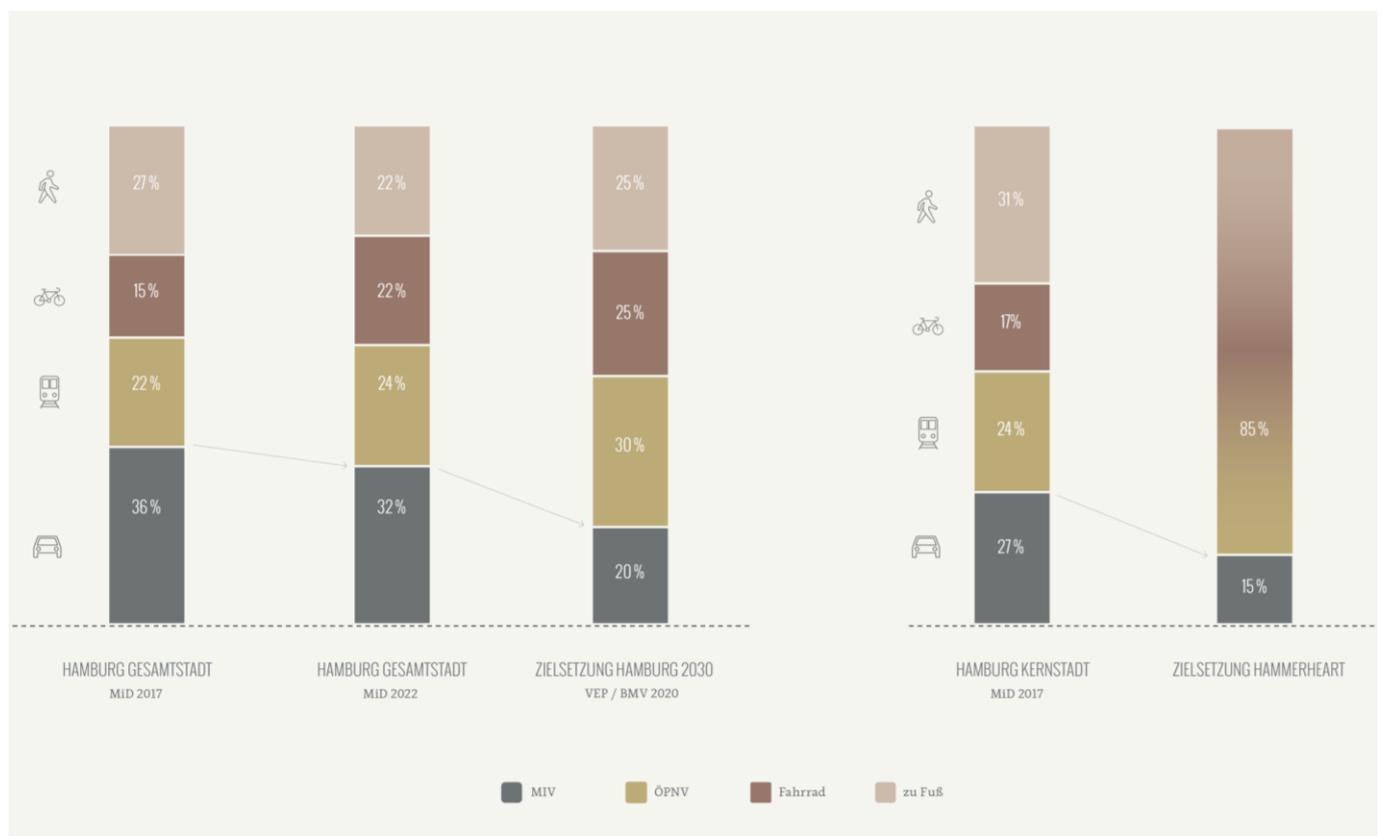
Zielsetzung der Freien und Hansestadt Hamburg

Am 28. November 2023 hat der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg die „Strategie Mobilitätswende“ beschlossen. Zentrales Ziel ist es, bis 2030 80 Prozent der Wege über den Umweltverbund zu leisten – also zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV.¹

Werden die Zielsetzung für die Gesamtstadt auf die Kernstadt übertragen, ergibt sich ein Anteil des Umweltverbunds von 85 % im Jahr 2030, die sich in etwa wie folgt aufteilen könnten:

- Fußverkehr: ca. 29-32 %
- Radverkehr: ca. 23-26 %
- ÖPNV: ca. 30-33 %

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs würde dementsprechend bei 15 % liegen. Diese Werte können als Orientierungswerte für die angestrebte Mobilität für das Projekt Hammerheart herangezogen werden.



Darstellung: JWA.

¹ <https://www.hamburg.de/politik-und-verwaltung/behoerden/bvm/die-themen-der-behoerde/verkehrsentwicklungsplanung/strategie-295450>, zuletzt abgerufen am 14.03.2025

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Prüfung vorhabenspezifischer Maßnahmen (BPD 2022-2, Abschnitt 7.2):

Der BPD 2022-2 schlägt mehrere Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Stellplatzbedarfs vor:

- **Job-Tickets oder ganzjährige ÖPNV-Dauerkarten:** Lässt sich aber erst zu einem späteren Zeitpunkt klären, daher hier nicht berücksichtigt.
- **Sharing-Angebote:** Vorgesehen sind die (Mit-)Finanzierung einer StadtRAD-Station sowie drei Sharing-Lastenräder für die Beschäftigten aller Nutzungen sowie die Kund:innen des Gewerbes.
- **Besonders nutzerfreundliches Fahrradparken:** Ist vorgesehen. Einzelne Anforderungen siehe Anhang 8.

Weitere geeignete Maßnahmen über die vorgenannten Reduzierungsmöglichkeiten hinaus (BPD 2022-2, Abschnitt 7.2.6):

Auf Grundlage der Analyse des Standorts und der Bedarfe der einzelnen Nutzergruppen werden folgende weitere Maßnahmen umgesetzt:

- **Infomonitore** mit ÖPNV-Abfahrten, Infos zu Mobilitätsangeboten und Regenradar
- **Kapazitätsanzeige** der Fahrradgarage auf dem Südbaukörper

Kfz-Stellplätze

Notwendige Kfz-Stellplätze (BPD 2022-2, Abschnitt 5)

Nutzung	Größe	Ansatz gem. BPD, Anlage 1, Spalte C	Nr. der Anlage 1 des BPD	Notwendige Kfz-Stellplätze
Büro*	25.015 m ² BGF	1 je 80 m ² BGF	Nr. 2.1	313
Sport*	1.684 m ² NF	1 je 50 m ² ÜF	Nr. 5.2	34
Gewerbe*	428 m ² VKF	1 je 75 m ² VKF	Nr. 3.1.2	6
Gastronomie*	138 Sitzpl.	1 je 10 Sitzpl.	Nr. 6.1	14
Summe				367

* jeweils einschl. Neben- und Erschließungsflächen, Büro zusätzlich einschl. Empfang

Berücksichtigung der Lagegunst (BPD 2022-2, Abschnitt 7.1)

- 40 % Reduktion durch Lagegunst (BPD Tab. 1)

⇒ **220 Kfz-Stpl.**

Berücksichtigung vorhabenspezifischer Maßnahmen (BPD 2022-2, Abschnitt 7.2)

- (Mit-)Finanzierung einer StadtRAD-Station: Reduktion um 5 % von 220 Kfz-Stpl. = 11 Kfz-Stpl.
- 3 Sharing-Lastenräder für die Beschäftigten aller Nutzungen sowie die Kund:innen des Gewerbes: Reduktion um 1 Kfz-Stpl. je Lastenrad = 3 Kfz-Stpl.
- Besonders nutzerfreundliches Fahrradparken: Reduktion um 1 Kfz-Stpl. je 4 Fahrradplätze = 101 Kfz-Stpl. (406 Fahrradplätze für Beschäftigte)²

⇒ **105 Kfz-Stpl.**

² Da hier sowohl von einem hohen Radverkehrs- als auch von einem hohen ÖPNV-Anteil ausgegangen werden kann (vgl. Präsentationsdokument), wird empfohlen, von der Obergrenze der Reduktion um max. 30 % aufgrund besonders nutzerfreundlichen Fahrradparkens abzuweichen und alle 384 besonders nutzerfreundlichen Fahrradplätze für die Beschäftigten zur Reduktion der Kfz-Stellplätze heranzuziehen. Dies entspricht 43 % der Kfz-Stellplätze.

Ergänzend zu den benannten Maßnahmen könnten weitere Maßnahmen wie das Jobticket umgesetzt werden. Dies lässt sich aber erst zu einem späteren Zeitpunkt klären.

Erfüllung

Es werden (Stand 09.04.2025) 104 Kfz-Stpl. errichtet.

Die Anforderungen des BPD werden derzeit um einen Stellplatz unterschritten.

Die konkreten Nachweise für die notwendigen Kfz-Stellplätze und Fahrradplätze sind im Genehmigungsverfahren zu erbringen. Sollte schlussendlich immer noch ein Defizit zwischen der zeichnerischen Kapazität und den Anforderungen des BPD bestehen, formuliert der BPD 2022-2 in Abschnitt 9.1 das weitere Vorgehen. Können die fehlenden Stellplätze nicht auf dem eigenen Grundstück oder durch Eintragung einer Baulast auf einem Nachbargrundstück nachgewiesen werden, sind die Stellplätze durch Zahlung eines Ausgleichsbetrages abzulösen. Die Höhe dieses Betrages ist in § 49 HBauO festgelegt und beträgt für Vorhaben in dieser Lage 6.000 € je Stellplatz.

95 Kfz-Stellplätze werden aktuell in der Tiefgarage des Südbaukörpers hergestellt. 9 Kfz-Stellplätze werden in der Durchfahrt des Nordbaukörpers hergestellt. Die genaue Verortung ist den Plänen von JWA | Jan Wiese Architekten zu entnehmen.

Fahrradplätze Beschäftigte

Notwendige Fahrradplätze (BPD 2022-2, Abschnitt 5)

Nutzung	Größe	Ansatz gem. BPD, Anlage 1, Spalte D	Nr. der Anlage 1 des BPD	Anteil Beschäftigte (BPD, Anlage 1, Spalte E)	Notwendige Fahrradplätze
Büro	25.015 m ² BGF	1 je 50 m ² BGF	Nr. 2.1	80 %	400
Sport	1.684 m ² NF	1 je 20 m ² ÜF	Nr. 5.2	0 %*	-
Gewerbe	428 m ² VKF	1 je 75 m ² VKF	Nr. 3.1.2	25 %	2
Gastronomie	138 Sitzpl.	1 je 10 Sitzpl.	Nr. 6.1	25 %	4
Summe					406

* Der BPD enthält hierzu keine Angabe, daher werden 100 % der Fahrradplätze der Sportnutzung für Besucher:innen vorgesehen.

Erfüllung

Es werden 406 Fahrradplätze in den Untergeschossen errichtet.

Die Anforderungen des BPD werden erfüllt.

Im Südbaukörper werden etwa 80 Fahrradplätze in der Tiefgarage hergestellt. Im Nordbaukörper werden etwa 326 Fahrradplätze im Untergeschoss hergestellt. Die genaue Verortung ist den Plänen von JWA | Jan Wiese Architekten zu entnehmen.

Aus der Verortung der Fahrradplätze ergibt sich, dass bei einem sehr hohen Radverkehrsanteil der Beschäftigten die Fahrradplätze im Südbaukörper nicht für die dort Beschäftigten ausreichen. Daher wird eine digitale Anzeige vorgesehen, über die ankommende Beschäftigte frühzeitig erkennen können, ob im Südbaukörper noch Fahrradplätze verfügbar sind oder ob die Fahrradplätze im Nordbaukörper angefahren werden müssen.

Fahrradplätze Besucher:innen

Notwendige Fahrradplätze (BPD 2022-2, Abschnitt 5)

Nutzung	Größe	Ansatz gem. BPD, Anlage 1, Spalte D	Nr. der Anlage 1 des BPD	Anteil Besucher:innen (BPD, Anl. 1, Spalte E)	Notwendige Fahrradplätze
Büro	25.015 m ² BGF	1 je 50 m ² BGF	Nr. 2.1	20 %	100
Sport	1.684 m ² NF	1 je 20 m ² ÜF	Nr. 5.2	100 %*	84
Gewerbe	428 m ² VKF	1 je 75 m ² VKF	Nr. 3.1.2	75 %	5
Gastronomie	138 Sitzpl.	1 je 10 Sitzpl.	Nr. 6.1	75 %	11
Summe					200

* Der BPD enthält hierzu keine Angabe, daher werden 100 % der Fahrradplätze der Sportnutzung für Besucher:innen vorgesehen.

Erfüllung

Im Außenraum werden Flächen für bis zu 206 Fahrradplätze vorgesehen.

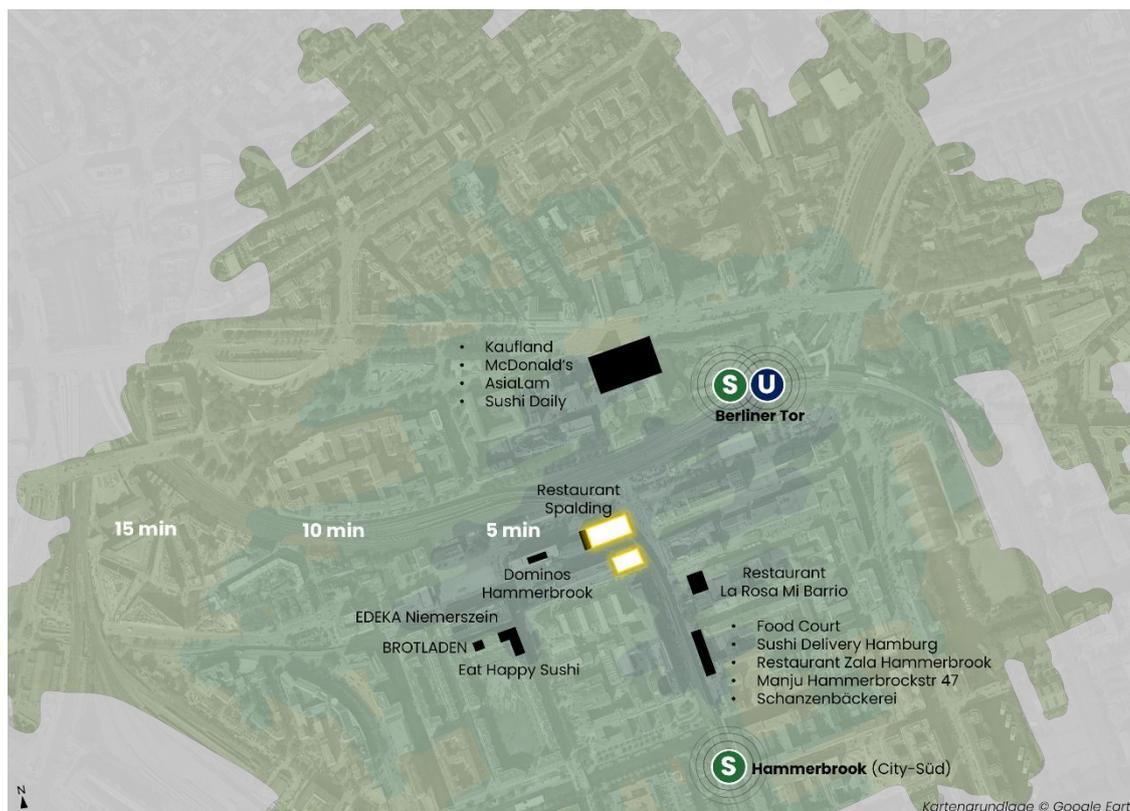
Die Fahrradplätze für die Besucher:innen werden im Freiraum vor den Baukörpern hergestellt. Dies erfolgt größtenteils auf Erdgeschosebene. Beim Nordbaukörper könnten auch einige Fahrradplätze auf der über eine Rampe erreichbaren Plaza hergestellt werden. Die genaue Verortung ist den Plänen von JWA | Jan Wiese Architekten zu entnehmen.

Die Anforderungen des BPD können erfüllt werden.

Hinweis: Die Fahrradplätze sind nach BPD für die Nutzung „Büro, Verwaltung, Praxen“ nachzuweisen. Zu beachten ist, dass im BPD in der Kategorie „Büro, Verwaltung, Praxen“ nicht zwischen Einrichtungen mit erheblichem und geringem Besuchsverkehr differenziert, sondern pauschal der Wert für Einrichtungen mit erheblichem Besuchsverkehr angesetzt wird. Für die erwarteten Büronutzungen ist hingegen nur ein geringer Besuchsverkehr zu erwarten. In Anhang 9 ist die Ermittlung des zu erwartenden Fahrradplatzbedarfs für Besucher:innen entsprechend dem anerkannten Stand der Technik (sog. Bosserhoff-Verfahren) dargestellt. Auf dieser Grundlage wird empfohlen, abweichend vom BPD nur 50 % der Fahrradplätze herzustellen, nach Nutzungsbeginn die Auslastung der Fahrradplätze zu evaluieren und diese ggf. entsprechend dem ermittelten Bedarf nachzurüsten.

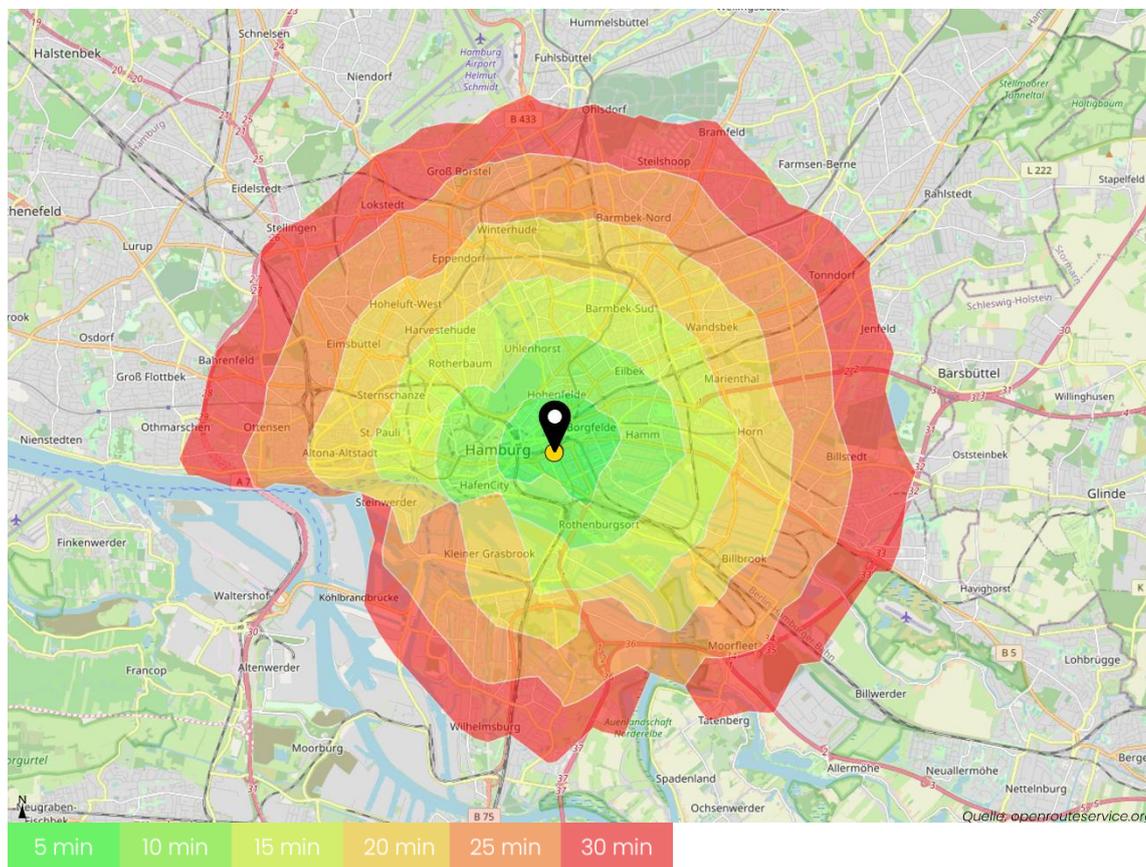
Anhang

Anhang 1: Fußläufige Erreichbarkeit



Eigene Darstellung auf Grundlage von openrouteservice.org

Anhang 2: Erreichbarkeit mit dem Rad



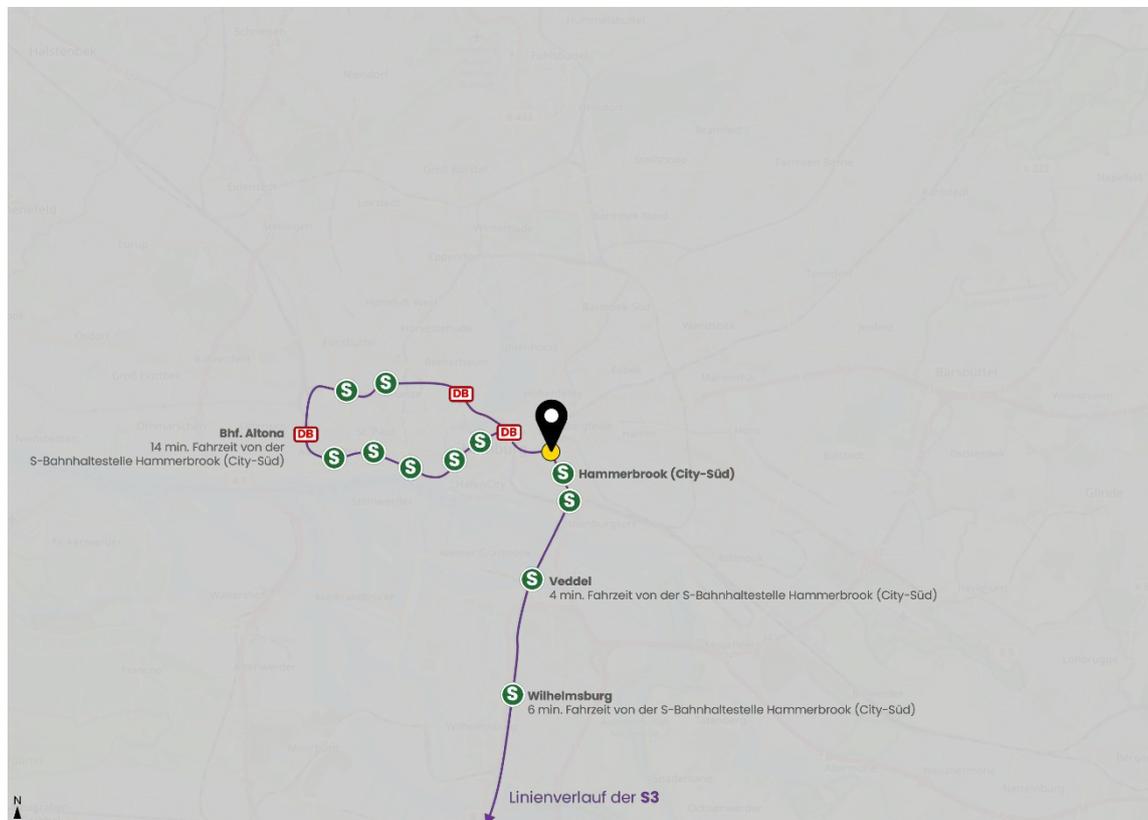
Eigene Darstellung auf Grundlage von openrouteservice.org

Anhang 3: Anbindung an das übergeordnete Radverkehrsnetz



Eigene Darstellung.

Anhang 4: Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz



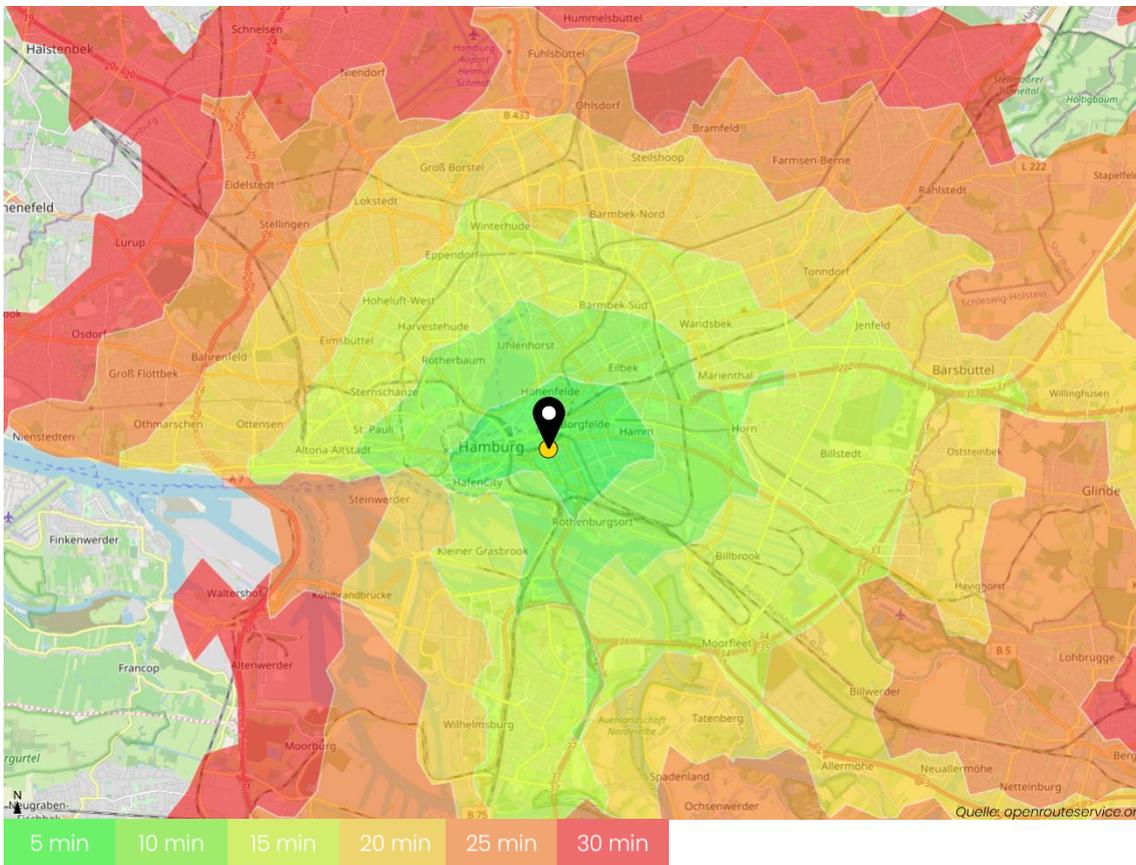
Eigene Darstellung.

Anhang 5: ÖPNV-Angebot im direkten Umfeld – S-Bahnlinienführung ab Dezember 2023



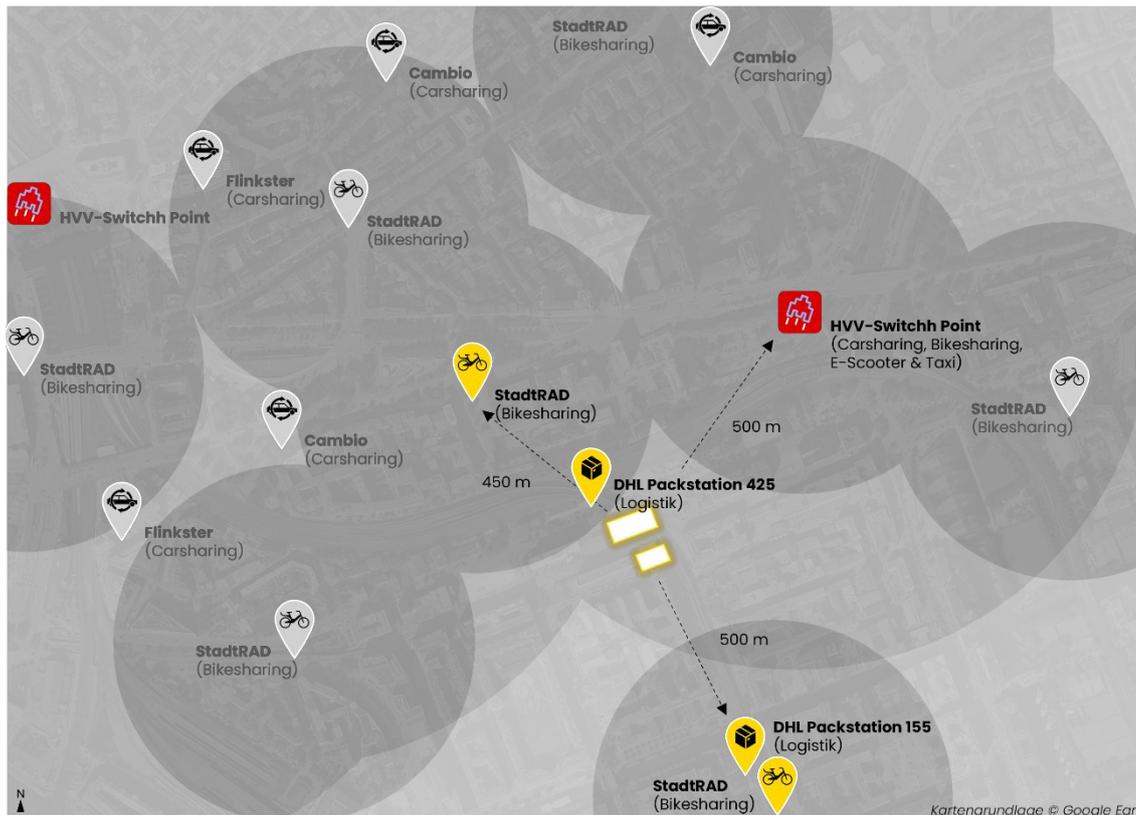
Eigene Darstellung. Stand 09/2023

Anhang 6: Erreichbarkeit mit dem MIV



Eigene Darstellung auf Grundlage von openrouteservice.org.

Anhang 7: Bestehende Mobilitätsangebote im Umfeld



Eigene Darstellung.

Anhang 8: Fahrradparken Qualitäten / Erfüllung der Anforderungen des BPD

Im Bauprüfdienst 2022-2, Abschnitt 7.2.5 sowie im Bauprüfdienst 2022-5, Abschnitt 6.4 sind die Anforderungen für Fahrradplätze definiert, um als besonders benutzerfreundlich zu gelten.

Im Folgenden ist dargestellt, welche zusätzlichen Qualitäten Fahrradstellplätze erfüllen müssen und was es bei der Ausgestaltung von Fahrradstellplätzen zu beachten gilt, damit sie als besonders nutzerfreundlich gelten und damit die Anzahl der Kfz-Stellplätze abmindern können.

Fahrradplätze für Besucher:innen

Anforderung nach BPD	Qualitäten in der Umsetzung
<p>Lage und Zugänglichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - in unmittelbarer Nähe des Gebäudezugangs im Erdgeschoss - leicht auffindbar - ebenerdige Erreichbarkeit und leichte Zugänglichkeit der Fahrradabstellanlage 	<p>Herstellung im Freiraum vor den Baukörpern, größtenteils auf Erdgeschossesebene, beim Nordbaukörper tlw. auch auf der über eine Rampe erreichbaren Plaza</p> <p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>
<p>Diebstahlschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrradabstellanlage an einem für die Öffentlichkeit gut einsehbaren Ort - Anschlussmöglichkeit am Rahmen (Kippschutz) und eines Reifens. Auf eine ausreichende Länge des Anlehnbügels (> 1 m) ist zu achten. - Wetterschutz (nur BPD 2022-2) 	<p>Einsehbarkeit: Siehe oben. Verwendung von Anlehnbügeln.</p> <p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>

Fahrradplätze für Beschäftigte

Anforderung nach BPD	Qualitäten in der Umsetzung
<p>Lage und Zugänglichkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> – hindernisfrei zugänglich – Anzahl zu überwindender Türen auf ein Minimum zu begrenzen. Ist mehr als eine Tür zu öffnen, sind die Türen mit einer Öffnungsautomatik auszustatten. <p>Optionen Erreichbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ebenerdig angeordnet – über einen ausreichend dimensionierten Aufzug (Stoßzeiten bei Büronutzung zu beachten) zu erreichen, mind. 1,10 m x 2,10 m – über eine flach geneigte (je nach Rampenlänge zwischen 6 - 10 %) und übersichtliche, vom Kfz-Verkehr unabhängige Rampe (Mindestbreite 1,10 m) zu erreichen – gemeinsame Benutzung einer Rampe für die Zu- und Abfahrt von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern, wenn seitlich neben der Rampe ein verkehrssicher abgegrenzter Weg (Hochbord) von mindestens 0,80 m Breite angeordnet wird 	<p>2,40 m breite Rampe mit 10 % Neigung</p> <p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>
<p>Handhabung</p> <ul style="list-style-type: none"> – Abstellanlage einfach, unkompliziert und ohne Kraftaufwand zu bedienen (BPD 2022-2) bzw. leicht verständliche und körperlich einfach zu bedienende Handhabung (BPD 2022-5) 	<p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>
<p>Diebstahl-/ Witterungsschutz</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fahrradabstellanlage in einem für die Öffentlichkeit unzugänglichen Raum – Abstellvorrichtungen in Räumen/Fahrradgaragen/Fahrradabteilen mit Anschlussmöglichkeit am Rahmen (Kippschutz) und eines Reifens. Auf eine ausreichende Länge des Anlehnbügels (> 1 m) ist zu achten 	<p>Verwendung von Doppelstockparkern</p> <p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>
<p>E-Ladestationen</p> <ul style="list-style-type: none"> – anteilige Ausstattung mit Lademöglichkeiten zum Aufladen von Akkus. (Ladeschränke oder Schließfächer mit integriertem Stromanschluss) 	<p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>
<p>Service/Qualität</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dusch- und Umkleidebereiche – Spinden für Fahrradhelme, Zubehör und Fahrradkleidung – Reparaturmöglichkeit mit Fahrradwerkzeug/Standluftpumpe bzw. Fahrradwerkstatt 	<p>-> Anforderungen werden erfüllt</p>

Daneben gelten die allgemeinen Qualitätsanforderungen an das Fahrradparken, auf deren Darstellung an dieser Stelle verzichtet wird.

Für die Erschließungsgasse zwischen den Doppelstockparkern ist eine Breite von 2,50 m vorgesehen. Wird der Durchgang durch den Abstellvorgang eines Rades (obere Ebene) temporär blockiert, kann auf einen anderen Gang ausgewichen werden.

Anhang 9: Bedarf an Fahrradplätzen gemäß Bosserhoff-Verfahren

Nutzung	Büro	Gastro	Sport	Gewerbe
Fläche je Mitarbeiter:in	30 m ² BGF je MA	60 m ² BGF je MA	62,5 m ² BGF je MA	60 m ² BGF je MA
Besucher:innen je Mitarbeiter:in	0,15 Bes je MA*	20 Bes je MA	4 Bes. je MA	10 Bes je MA
Radverkehrsanteil	30 %	30 %	50 %	50 %
Maximale gleichzeitige Anwesenheit	25 %	25 %	25 %	25 %
Fläche je Fahrradplatz für Besucher:innen	2.667 m² BGF je FP	40 m² BGF je FP	125 m² BGF je FP	48 m² BGF je FP

* Nach Bosserhoff 0,3. Es wird angenommen, dass durch digitale Austauschformate weniger Präsenztermine erforderlich sind und der Ansatz daher um 50 % reduziert.

Nördliches Baufeld (Nordbaukörper + Stadtregal)

Nutzung	Büro	Gastro	Sport	Gewerbe
Fläche	16.022 m ² BGF	284 m ² BGF (100 Sitzplätze)	1.286 m ² BGF (1.029 m ² NF)	360 m ² BGF (288 m ² VKF)
Fläche je Fahrradplatz für Besucher:innen	2.667 m ² BGF je FP	40 m ² BGF je FP	125 m ² BGF je FP	48 m ² BGF je FP
	6	7	10	8

Summe: 31 Fahrradplätze für Besucher:innen auf dem nördlichen Baufeld

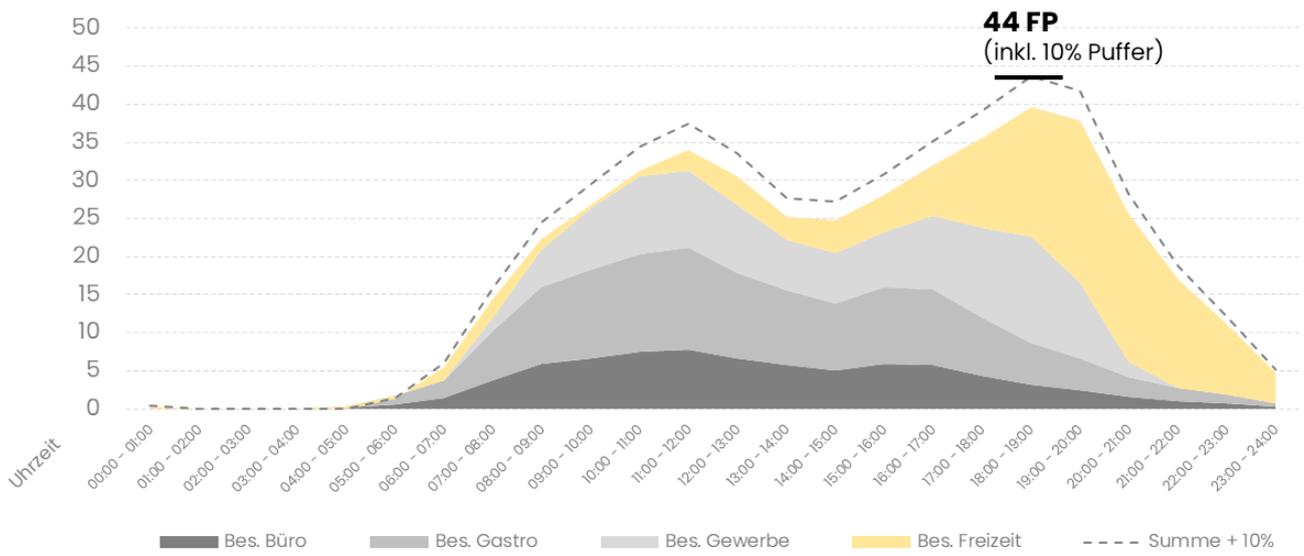
Südbaukörper

Nutzung	Büro	Gastro	Sport	Gewerbe
Fläche	8.993 m ² BGF	81 m ² BGF (38 Sitzplätze)	819 m ² BGF (655 m ² NF)	175 m ² BGF (140 m ² VKF)
Fläche je Fahrradplatz für Besucher:innen	2.667 m ² BGF je FP	40 m ² BGF je FP	125 m ² BGF je FP	48 m ² BGF je FP
	3	2	7	4

Summe: 16 Fahrradplätze für Besucher:innen des Südbaukörpers

Darüber hinaus könnten bei der Ermittlung des zu erwartenden Bedarfs die Tagesganglinien der einzelnen Nutzergruppen berücksichtigt und überlagert werden. Dies wird nachfolgend beispielhaft dargestellt, bei der Bemessung aber nicht berücksichtigt.

Fahrradparken



Eigene Darstellung ARGUS Stadt und Verkehr