

# **Sektorales B-Planverfahren**

## **Bramfeld 74, Hamburg**

### **Verkehrstechnische Untersuchung**

für die  
Freie und Hansestadt Hamburg  
Bezirksamt Wandsbek  
Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung  
Am Alten Posthaus 2  
22041 Hamburg

Projektnummer: **A24-070**

Stand: **2. April 2025**

## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
2. Allgemeines Verkehrsaufkommen	4
3. Vorhandene Situation	9
4. Mobilität im Bestand	12
5. Prognoseverkehrsaufkommen	14
5.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs	14
5.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung	15
6. Erschließung	17
7. Mobilitätskonzept	18
7.1 Lage im Stadtgebiet	18
7.2 Rahmenbedingungen	19
7.3 Mobilitätskonzept	22
7.4 Maßnahmenzusammenstellung	25

## Literaturverzeichnis

### Allgemeiner Hinweis:

Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Bewohner, Besucher) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und anderen Formen gleichermaßen mitgemeint.

## 1. Allgemeines

Mit dem sektoralen Bebauungsplanverfahren Bramfeld 74 der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek ist die planungsrechtliche Absicherung einer Verdichtung der vorhandenen Wohnbebauung westlich der Bramfelder Drift entlang der Straße Haidlandsring bis nördlich des Haidlandsweges geplant. Insgesamt soll in dem Areal, in dem sich aktuell rd. 500 Wohneinheiten befinden, der Neubau von etwa 225 zusätzlichen Wohneinheiten ermöglicht werden. Die Erschließung der Wohnbebauung soll analog zum Bestand über Anbindungen in/aus Richtung Bramfelder Chaussee erfolgen.

Die Lage des Plangebietes ist im Übersichtsplan in **Abbildung 1** dargestellt.

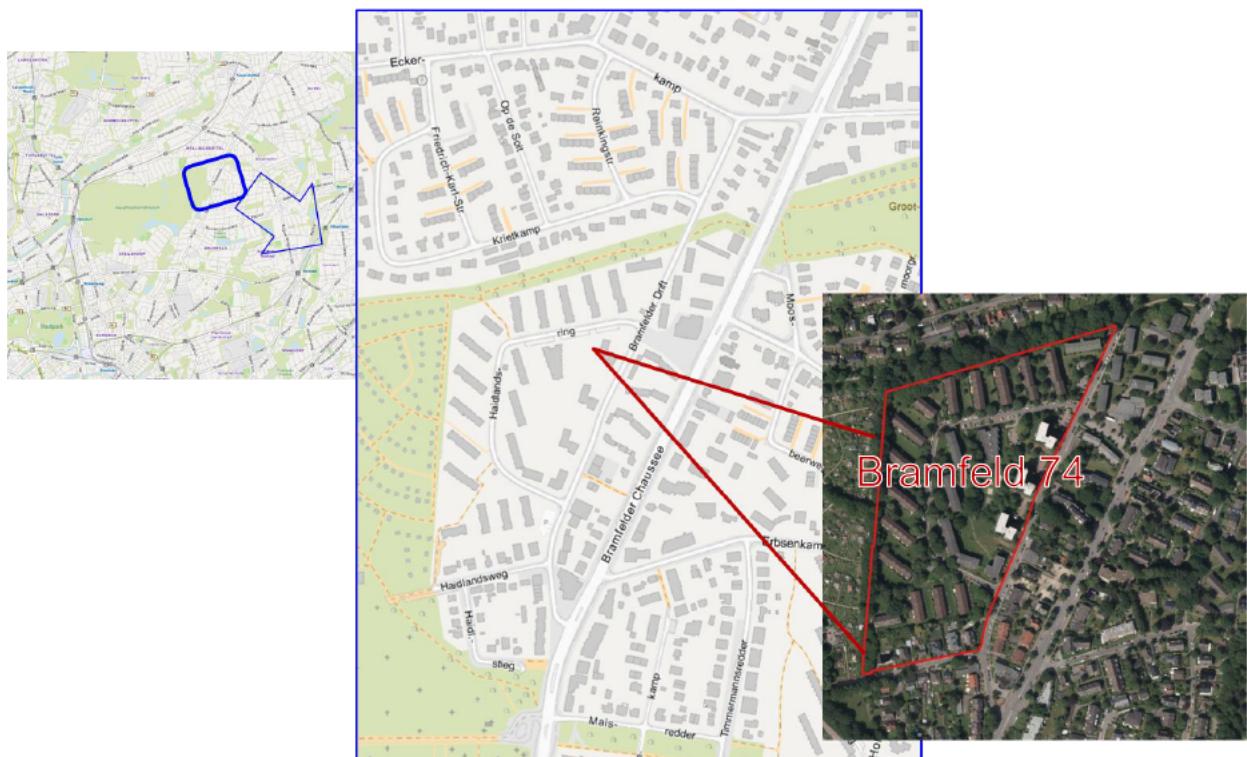


Abb. 1: Übersichtslageplan (Kartengrundlagen: <https://geoportal-hamburg.de> und Br74\_grob\_20230928\_Präsentation.pdf)

Die vorliegende Untersuchung überprüft, ob die aus dem Bebauungsplangebiet zu erwartenden zusätzlichen Verkehre, überlagert mit dem allgemeinen Verkehrsaufkommen, im angrenzenden Straßennetz leistungsgerecht abgewickelt werden können.

Außerdem wird ein Mobilitätskonzept erarbeitet, um die Akzeptanz und Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu unterstützen.

## 2. Allgemeines Verkehrsaufkommen

Da für den Untersuchungsraum keine Verkehrsdaten vorliegen, wurden am 19. September 2024 (Donnerstag) in der Zeit von 6<sup>00</sup> bis 19<sup>00</sup> Uhr Knotenstromzählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Eckerkamp/Bramfelder Drift,
- Bramfelder Drift/Haidlandsring (Nord),
- Bramfelder Drift/Haidlandsring (Süd) und
- Bramfelder Drift/Bramfelder Chaussee.

Die Erfassung erfolgte mit Videotechnik. Es wurden alle Kfz-Verkehre, unterteilt nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtungen in 15-Minuten-Intervallen sowie parallel die querenden Fußgänger und Radfahrer gezählt.

Die aus den Zähldaten ermittelten Tagesverkehrsbelastungen sind in **Abbildung 2** zusammengestellt.

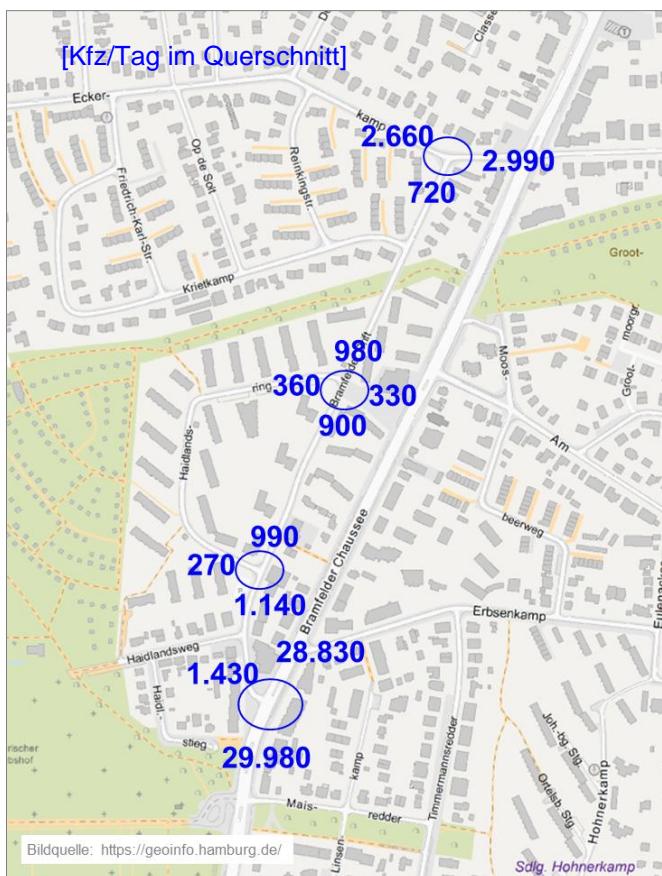


Abb. 2: Analyseverkehrsbelastungen 2024  
(o.M., Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>)

Nach Abgleich mit für das Umfeld vorliegenden Verkehrsdaten (Zählstellen der BVM, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende an der Bramfelder Chaussee) können die Daten der weiteren Bearbeitung zu Grunde gelegt werden.

Die **Abbildungen 3 und 4** zeigen die Anzahl der in der Zählzeit erfassten Fußgänger- und Radfahrerquerungen in den einzelnen Knotenarmen. Da der Erfassungstag mit Temperaturen zwischen 16-20° Celsius trocken und sonnig war, können die erfassten Fußgänger- und Radfahrerwerte als normal angenommen werden.

Auffällig sind die starken Fußgängerquerungen aus dem nördlichen Wohngebiet über die Bramfelder Drift/den Penny-Parkplatz in/aus Richtung der an der Bramfelder Chaussee gelegenen Bushaltestelle Am Damm (Linie 8, alle 10 Minuten in/aus Richtung U Wandsbek Markt) sowie der deutliche Fußgängerverkehr aus dem südlichen Plangebiet in/aus Richtung der Bushaltestelle Maisredder (gleiche Linie).



Abb. 3: Analyseverkehrsbelastung 2024 [Fußgänger/13 h]  
o.M., Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>)

Bei den Querungen der Radfahrenden sind insbesondere die entlang der Bramfelder Chaussee verlaufenden Ströme mit mehr als 800 Radfahrenden in 13 Stunden erwähnenswert (**Abbildung 4**).

Die Tagesverteilungsdarstellung der Querungen in Höhe Penny-Parkplatz belegen eine relativ gleichmäßige Belastung über den ganzen Tag (**Abbildung 5**). Westlich der Bramfelder Chaussee ist bei den Radfahrenden eine sehr deutliche Morgenspitzenstunde in Fahrtrichtung Innenstadt festzustellen (**Abbildung 6**).

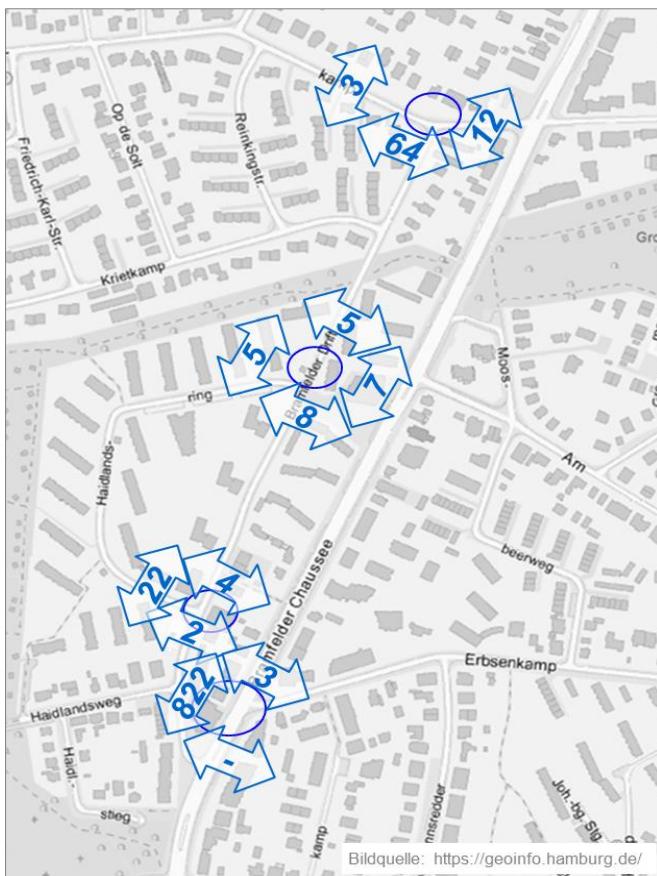


Abb. 4: Analyseverkehrsbelastung 2024 [Rad/13 h]  
o.M., Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/geo-online/>)

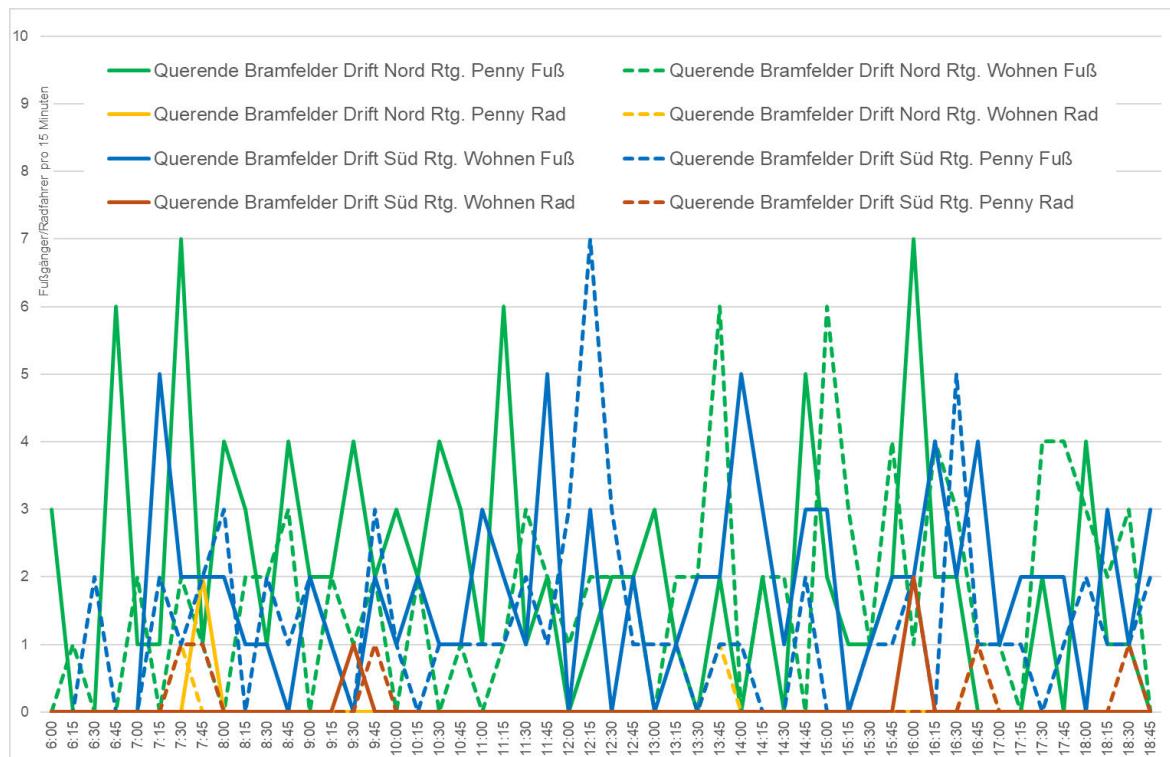


Abb. 5: Tagesganglinie Fuß-/Radverkehr 19.09.2024, Querung Bramfelder Drift nördlich/südlich Parkplatzanbindung Penny [.../15 min]

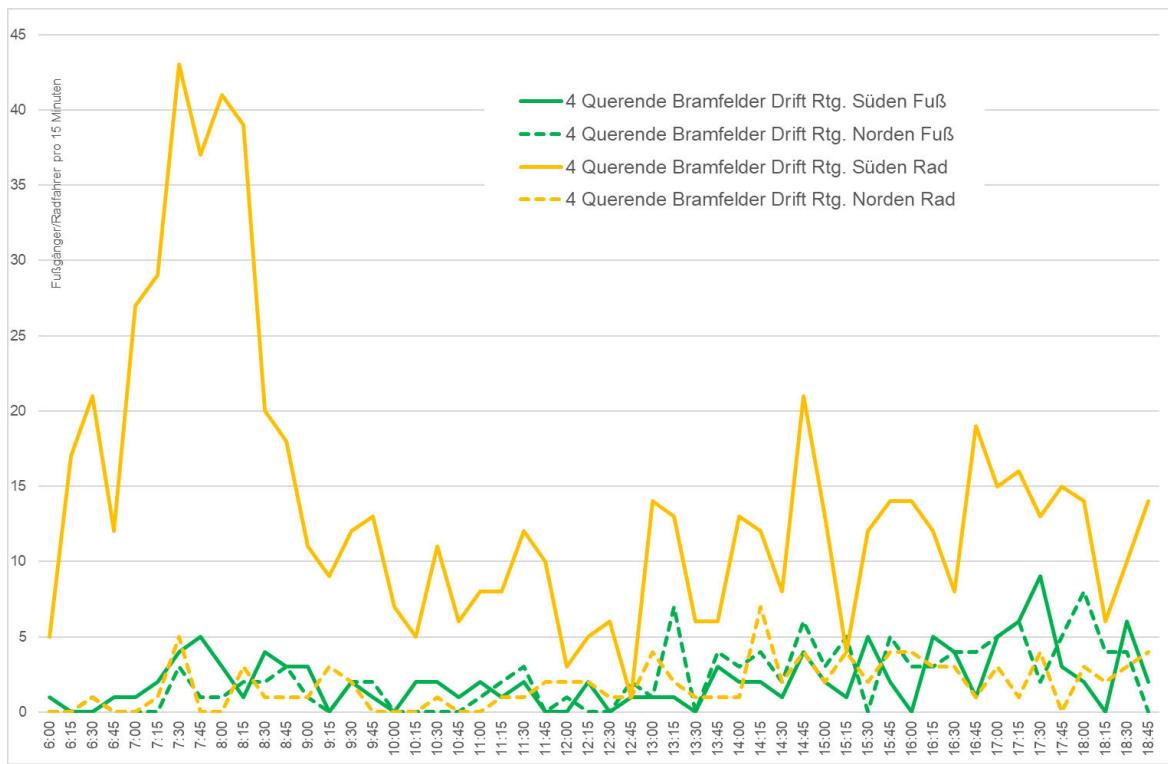


Abb. 6: Tagesganglinie Fuß-/Radverkehr 19.09.2024, Querung Bramfelder Drift westlich Bramfelder Chaussee [...] /15 min]

Die in den maßgebenden morgendlichen und nachmittäglichen Hauptverkehrszeiten erfassten Spitzenstundenbelastungen bilden die Grundlage der Leistungsfähigkeitsbeurteilungen. Für die erfassten Knotenpunkte sind die Verkehrsbelastungen der Spitzenstunden in **Abbildung 7** zusammengestellt.

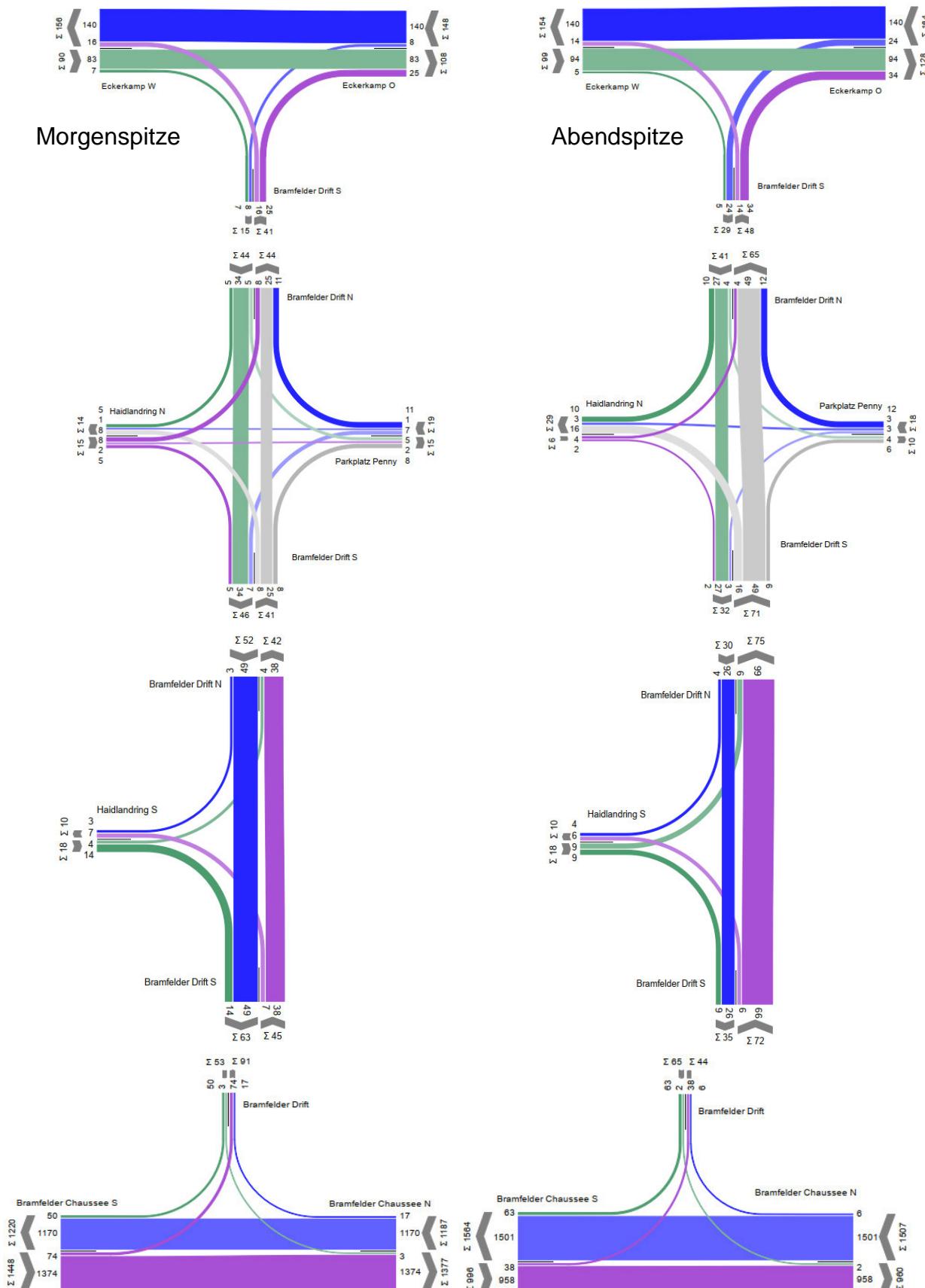


Abb. 7: Knotenstrombelastungen 19.09.2024 [Kfz/h]

### 3. Vorhandene Situation

Das Plangebiet wird über Anbindungen der Bramfelder Drift an die Bramfelder Chaussee im Süden und den Eckerkamp im Norden erschlossen. Der Haidlandsring dient westlich der Bramfelder Drift der internen Verkehrsverteilung. Über den Parkplatz des Penny-Marktes besteht ebenfalls eine direkte Anbindung an die Bramfelder Chaussee, die in erster Linie von Fußgängern genutzt wird.

Der gesamte Bereich ist jeweils beginnend ab der Bramfelder Chaussee als Tempo-30-Zone ausgewiesen.

Die vorhandene Lage in Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die derzeitigen Taxistände und E-Ladesäulen sind in **Abbildung 8** veranschaulicht.

Die Metrobuslinie 8 (verkehrt zwischen U-Bahn Wandsbek Markt und S-Bahn Poppenbüttel-Stormarnplatz) erschließt das Plangebiet für den ÖPNV. Die Haltestellen Am Damm und Maisredder liegen in 150 m bzw. 200 m Entfernung an der Bramfelder Chaussee und sichern eine gute ÖPNV-Erschließung. Die künftige U 5 Haltestelle Bramfelder Dorfplatz wird in rd. 5 Minuten Fahrzeit erreicht (Entfernung rd. 2,1 km). Die Fahrzeit zur S-Bahn Poppenbüttel beträgt rd. 10 Minuten. Die Linie verkehrt zu Hauptverkehrszeiten im Fünf-Minuten-Takt und außerhalb dieser im Zehn-Minuten-Takt (nachts stündlich).

In rd. 1,1 km Entfernung in nördlicher Richtung liegt die S-Bahn-Station Wellingsbüttel der Linien S1 und S11. Rd. 1,2 km in westlicher Richtung liegt die S-Bahn-Station Hoheneichen.

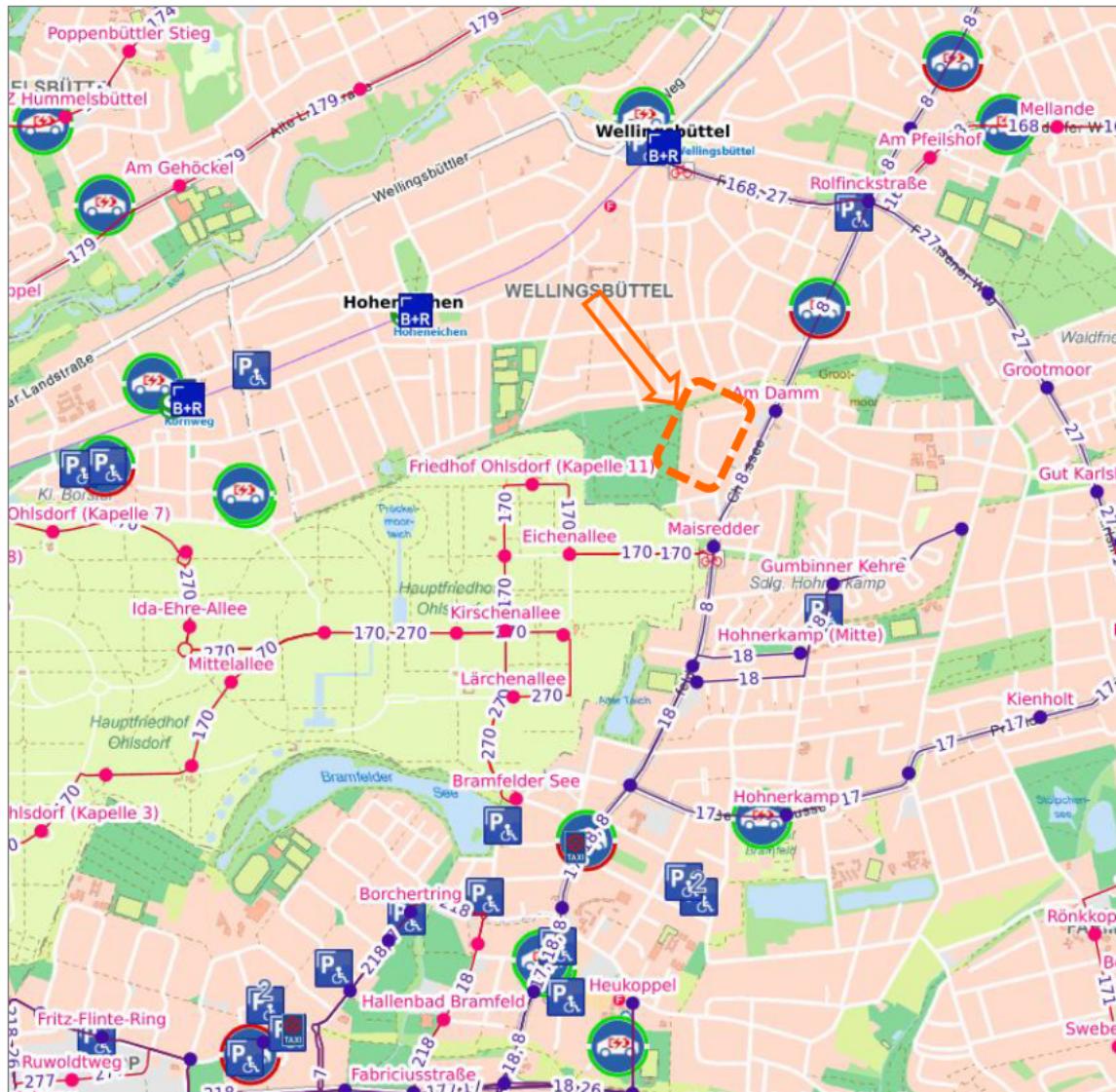


Abb. 8: ÖPNV-Anbindung/B+R/Stadtrad/Taxi/E-Ladesäulen [Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal>]

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr in der Bramfelder Chaussee straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Hier verläuft auch die Veloroute 5.

Ansonsten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn der Wohnstraßen geführt.

Eine StadtRAD-Station befindet sich südlich des Plangebietes an der Bramfelder Chaussee, Höhe Maisredder. Stationen von Bike+Ride (B+R) an den S-Bahn-Stationen.

An der Ecke Bramfelder Drift/Haidlandsring Nord befindet sich ein privates Fahrradhause.

Alle Straßen im Plangebiet verfügen über beidseitige Gehwege, die jedoch keine regelkonformen Breiten aufweisen.

Die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden straßenbegleitenden Pkw-Abstellplätze werden durch die Bewohner stark nachgefragt. Es werden auch nicht zum Parken vorgesehene Flächen genutzt, obwohl die beiden Tiefgaragen (131 Stellplätze aufgeteilt auf zwei TG Besichtigung war nicht möglich) und auch die vermieteten

ebenerdigen Stellplätze (alle zugehörig zur Baugenossenschaft Dennerstraße-Selbsthilfe eG) nicht ausgelastet scheinen. Die Auslastung des öffentlichen Parkraums ist morgens und abends sehr hoch. Tagsüber stehen Kapazitäten zur Verfügung.

Die Kita Kleine Füchse (maximal 83 Plätze, aktuell werden 58 Kinder betreut) befindet sich direkt an der Bramfelder Drift östlich des Plangebiets. Im Umkreis von etwa 1 km befinden sich drei weitere Kitas sowie ein Seniorentreff.

Die nächstgelegenen Schulen sind das Gymnasium Grootmoor (ca. 900 m) und die Grundschule Strenge (ca. 1,1 km).

Für die Nahversorgung steht unmittelbar angrenzend an das Plangebiet ein Penny-Markt mit DHL-Packstation zur Verfügung. Der Bramfelder Dorfplatz mit überregionalem Versorgungsangebot inklusive eines Wochenmarkts liegt in 2,1 km Entfernung.

Das Naherholungsgebiet Bramfelder See liegt ca. 1,5 km entfernt. Um den Friedhof Ohlsdorf herum sind verschiedene Parkanlagen verortet. Die angrenzende Kleingartenanlage Gartenpark Haidlanden e. V. 586 kann ebenfalls für Spaziergänge genutzt werden. Die Sportanlage am Eckerkamp Klipper THC e.V. beherbergt verschiedene Sportflächen.

#### 4. Mobilität im Bestand

Örtliche und demographischen Gegebenheiten haben einen großen Einfluss auf die Mobilität, daher werden im Folgenden die lokalen Mobilitätsdaten des Regionalberichtes der MiD 2017 [3], [4] und Daten aus dem statistischen Jahrbuch [5] für Hamburg (Stadtteilprofile2024) zusammengestellt. Auf Basis der lokalen Mobilitätskennziffern sind Prognosen zum künftig im Plangebiet zu erwartenden Mobilitätsverhalten möglich.

In Hamburg steht 57 % der Haushalte mindestens ein privater Pkw zur Verfügung. Der Bezirk Wandsbek liegt mit 67 % deutlich über dem Hamburger Durchschnitt. In der Stadt Hamburg besitzen 77 % der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad oder Elektrofahrrad. Das entspricht dem deutschlandweiten Durchschnitt.

Der Modal Split (prozentualer Anteil eines Verkehrsmittels am Wegeaufkommen) kennzeichnet das verkehrsmittelspezifische Mobilitätsverhalten. Die Analysedaten für Hamburg sowie die Hamburger Bezirke sind in **Abbildung 9** zusammengestellt.

In Hamburg werden aktuell rd. 36% der Wege als Pkw-Fahrer oder Mitfahrer unternommen (Wandsbek 42%). Das liegt deutlich unter dem deutschlandweiten Durchschnitt von 57% [4].

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung in Hamburg und im Bezirk Wandsbek liegt dafür mit 22% deutlich höher als der deutschlandweite Durchschnitt (10%). Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs ist geringfügig höher als im deutschlandweiten Durchschnitt.

In den letzten 15 Jahren hat eine erkennbare Verschiebung des Modal Split hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere in Richtung ÖPNV und Radverkehr stattgefunden.

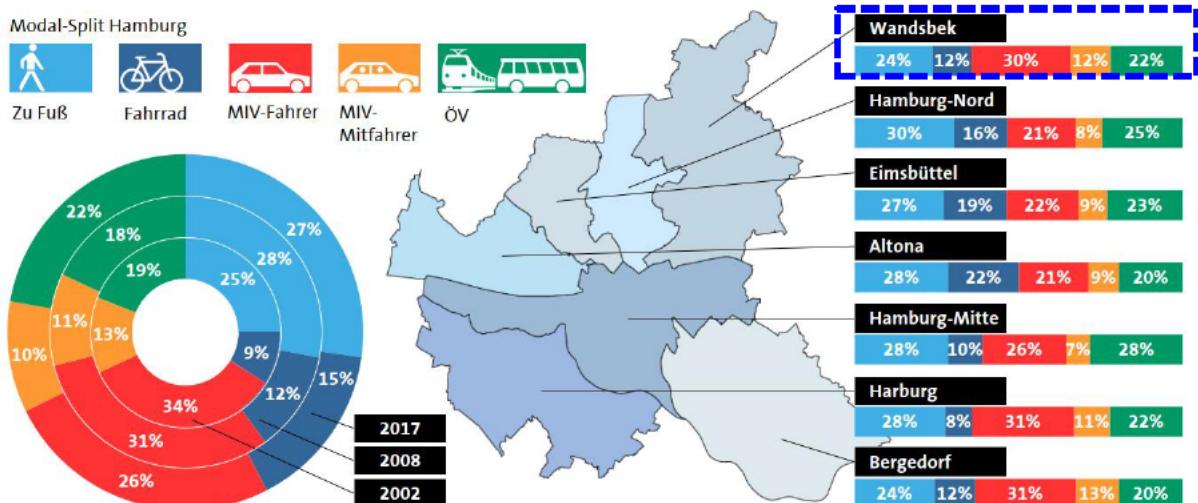


Abb. 9: Modal Split Deutschland/Hamburg (Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017 [3])

Von den Hamburger Stadtbezirken weist Wandsbek nach Bergedorf und Harburg den dritthöchsten Anteil an täglich den Pkw nutzenden Einwohnern auf (**Abbildung 9**).

Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status haben eine höhere Affinität zum motorisierten Individualverkehr. Dementsprechend steigt für Haushalte mit einem niedrigen ökonomischen Status die Bedeutung des öffentlichen Nachverkehrs und des Fahrrades (s. **Abbildung 10**).

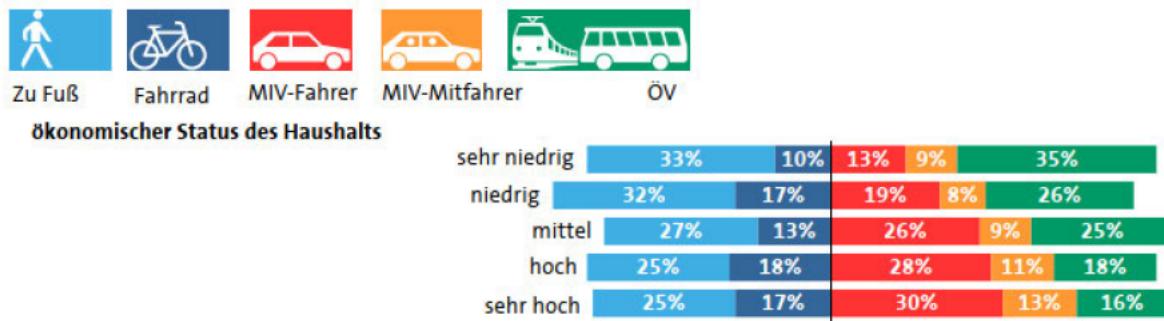


Abb. 10: Modal Split nach ökonomischem Status/Haushaltstypen Hamburg [3]

Die Faktoren Autobesitz und Mitgliedschaft bei einem (oder mehreren ) Carsharing Anbietern belegt ebenfalls die große Pkw-Affinität der Bevölkerung im Bezirk Wandsbek (**Abbildung 11**). Einem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz stehen wenig Carsharing-Nutzer gegenüber. Das liegt zum großen Teil an den nicht verfügbaren Angeboten.

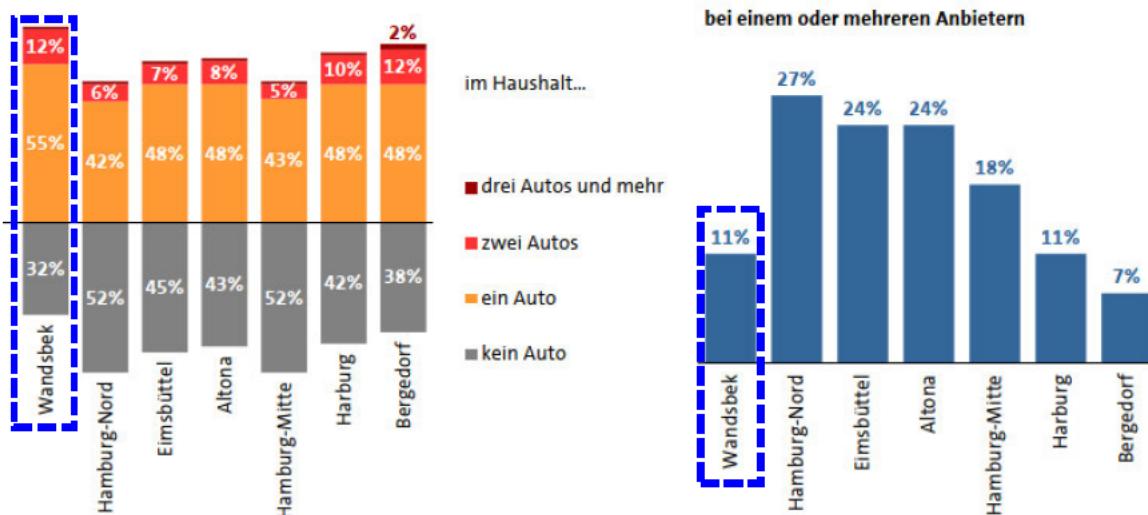


Abb. 11: Autobesitz/Carsharing-Mitgliedschaft Hamburger Bezirke (Quelle: [3])

## 5. Prognoseverkehrsaufkommen

### 5.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs

In den letzten Jahren konnte im Hamburger Straßennetz keine Erhöhung des allgemeinen Verkehrsaufkommens festgestellt werden. Die Daten eines nahegelegenen Vergleichspegels der BVM belegen dies (s. **Abbildung 12**).

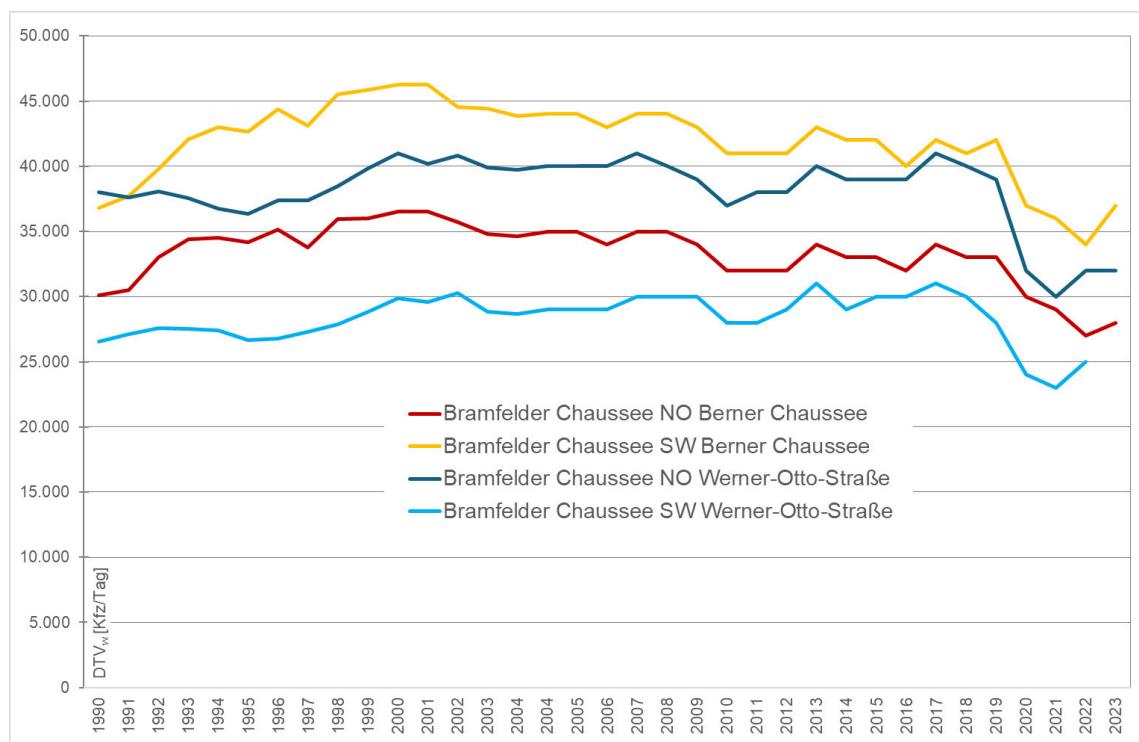


Abb. 12: Verkehrsentwicklung 1990-2023 [Kfz/Tag] Quelle Verkehrsdaten: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr/Verkehrs- und Infrastrukturdaten [2]

Aufgrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung, der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt, der Auswirkungen der Wirtschafts- und Umweltpolitik sowie globaler Entwicklungen ist für den Prognosehorizont 2040 nicht von einem weiteren Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens auszugehen. Verfügbare Prognosegrundlagen weisen für die kommenden 15-20 Jahre insbesondere für integrierte Lagen, wo aus der verstärkten Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel die größten Auswirkungen zu erwarten sind, eher einen Rückgang des allgemeinen motorisierten Individualverkehrs aus.

Verkehrszuwächse resultieren in den nächsten Jahren nahezu ausschließlich aus Neuansiedlungen, städtebaulichen Entwicklungen oder anderen Strukturveränderungen und werden separat berücksichtigt.

## 5.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung

Die aus der ermöglichten Verdichtung der vorhandenen Wohnbebauung um rd. 225 Wohneinheiten (WE) zu erwartende Verkehrserzeugung wird in Anlehnung an [6] unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Mobilitätsanalyse ermittelt auf Basis folgender Annahmen ermittelt (MIV - motorisierter Individualverkehr).

- ca. 225 WE, entspricht rd. 440 Einwohnern, wobei aufgrund fehlender Vorgaben folgende Wohnungsverteilung unterstellt wurde: 50 kleine WE mit 1,2 Personen/WE, 155 mittlere WE mit 2 Personen/WE und 20 große WE mit 3,5 Personen/WE (Basis [5]: im Mittel 1,8 Personen/Haushalt in Bramfeld)
- Bewohner/innen:  
3,0 (klein), 3,2 (mittel) bzw. 3,3 (groß) Wege/Einwohner + Tag,  
35% (klein und mittel), 40% (groß) MIV,  
Besetzungsgrad 1,5 (klein und mittel), 2,0 (groß) Personen/Pkw,
- Besucher/innen:  
0,5/0,75/1 Besuchende/WE + Tag,  
40-50% MIV,  
Besetzungsgrad 1,25/1,5/2 Personen/Pkw sowie
- Anlieferung/ Entsorgung: 0,01 Lkw-Fahrten/ Einwohner.

Aus den genannten Ansätzen ergibt sich insgesamt ein Neuverkehr von rd. 420 Kfz/ Tag im Querschnitt (jeweils rd. 210 Kfz/Tag im Zu- und Abfluss). Hiervon sind ca. 4 Ver-/Entsorgungs- oder Lieferfahrzeuge.

In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten sind folgende Neuverkehre anzusetzen:

Morgenspitzenstunde            10 Kfz/h im Zu-, 26 Kfz/h im Abfluss bzw.

Nachmittagsspitzenstunde    25 Kfz/h im Zu-, 21 Kfz/h im Abfluss.

Aus evtl. geringen Abweichungen von der angenommenen Bebauung bzw. der Ansätze zu den Wohnungsgrößen sind keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten.

Die Verteilung der Neuverkehre erfolgt analog zu den erfassten Bestandsverkehren.

Die für die im Planverfahren erforderliche lärmtechnische Untersuchung berechneten Prognoseverkehrsdaten [Kfz/Tag, gerundet] sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt.

		Analyse 2024 entspricht auch Nullprognose 2035/40											
		DTV				6-22 Uhr				22-6 Uhr			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	a Eckerkamp Ost	2.960	31	2	2.994	2.753	30	2	2.784	207	2	0	209
	b Bramfelder Drift Süd	714	2	1	716	664	2	1	666	50	0	0	50
	c Eckerkamp West	2.629	26	1	2.656	2.445	24	1	2.471	184	2	0	186
2	a Bramfelder Drift Nord	975	2	1	977	907	2	1	909	68	0	0	68
	b Zufahrt Penny	328	3	1	333	305	3	1	309	23	0	0	23
	c Bramfelder Drift Süd	896	2	0	898	833	2	0	836	63	0	0	63
	d Hailandsring Nord	359	0	0	359	334	0	0	334	25	0	0	25
3	a Bramfelder Drift Nord	992	2	0	994	922	2	0	924	69	0	0	70
	b Bramfelder Drift Süd	1.140	4	0	1.144	1.060	3	0	1.064	80	0	0	80
	c Hailandsring Süd	270	1	0	272	251	1	0	253	19	0	0	19
4	a Bramfelder Chaussee Nord	28.207	326	301	28.833	26.232	306	289	26.827	1.974	20	12	2.006
	b Bramfelder Chaussee Süd	29.345	335	297	29.978	27.291	315	285	27.892	2.054	20	12	2.086
	c Bramfelder Drift	1.428	6	1	1.435	1.328	6	1	1.334	100	0	0	100

		B-Plan Bramfeld 74											
		DTV				6-22 Uhr				22-6 Uhr			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	a Eckerkamp Ost	97	1	0	98	90	0	0	91	7	0	0	7
	b Bramfelder Drift Süd	139	1	0	140	129	1	0	130	10	0	0	10
	c Eckerkamp West	42	0	0	42	39	0	0	39	3	0	0	3
2	a Bramfelder Drift Nord	139	1	0	140	129	1	0	130	10	0	0	10
	b Zufahrt Penny	21	0	0	21	19	0	0	19	1	0	0	1
	c Bramfelder Drift Süd	48	0	0	48	44	0	0	45	3	0	0	3
	d Hailandsring Nord	207	1	0	208	193	1	0	194	14	0	0	15
3	a Bramfelder Drift Nord	68	0	0	69	64	0	0	64	5	0	0	5
	b Bramfelder Drift Süd	275	1	0	277	256	1	0	258	19	0	0	19
	c Hailandsring Süd	207	1	0	208	193	1	0	194	14	0	0	15
4	a Bramfelder Chaussee Nord	26	0	0	26	24	0	0	24	2	0	0	2
	b Bramfelder Chaussee Süd	250	1	0	251	232	1	0	233	17	0	0	18
	c Bramfelder Drift	275	1	0	277	256	1	0	258	19	0	0	19

		Gesamtprognose 2035/40 mit B-Plan 74											
		DTV				6-22 Uhr				22-6 Uhr			
		Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/Tag	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/14 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
1	a Eckerkamp Ost	3.058	32	2	3.091	2.844	30	2	2.875	214	2	0	216
	b Bramfelder Drift Süd	852	3	1	856	793	3	1	796	60	0	0	60
	c Eckerkamp West	2.671	26	1	2.698	2.484	25	1	2.510	187	2	0	189
2	a Bramfelder Drift Nord	1.114	2	1	1.117	1.036	2	1	1.039	78	0	0	78
	b Zufahrt Penny	349	3	1	353	324	3	1	329	24	0	0	25
	c Bramfelder Drift Süd	944	3	0	946	878	2	0	880	66	0	0	66
	d Hailandsring Nord	566	1	0	567	526	1	0	527	40	0	0	40
3	a Bramfelder Drift Nord	1.060	3	0	1.063	986	2	0	988	74	0	0	74
	b Bramfelder Drift Süd	1.416	5	0	1.421	1.317	5	0	1.321	99	0	0	99
	c Hailandsring Süd	477	3	0	480	444	2	0	446	33	0	0	34
4	a Bramfelder Chaussee Nord	28.232	326	301	28.859	26.256	306	289	26.851	1.976	20	12	2.008
	b Bramfelder Chaussee Süd	29.595	337	297	30.229	27.523	316	285	28.125	2.072	20	12	2.104
	c Bramfelder Drift	1.703	7	1	1.711	1.584	7	1	1.592	119	0	0	120

Die Anzahl der mindestens herzustellenden Stellplatzanzahl kann auf Grundlage von [7] berechnet werden.

In der Studie von TUHH und HVV wird unter Wichtung der Berechnungsfaktoren

- Basis Quartierstyp (Dichte, Wohnnutzung),
- Nahversorgung,
- Nutzungsmischung,
- Busanbindung,
- Schienenanbindung,
- ÖPNV-Zeit bis zum Zentrum (hier Bramfelder Dorfplatz),
- Haushalts-/Wohnungsgröße sowie
- Einkommen/Segment

ein Stellplatzschlüssel ermittelt, der multipliziert mit der geplanten Anzahl an Wohneinheiten die ohne Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes herzustellende Anzahl an Pkw-Stellplätzen ergibt. Für die geplante Verdichtung der Bestandswohnbebauung ergeben sich rechnerisch 84 herzustellende Pkw-Stellplätze.

	Spannweite	Bramfeld 74
Basis Quartierstyp (Dichte, Wohnnutzung)	0,6-1,3	0,8
Nahversorgung	0,7-1,1	0,9
Nutzungsmischung	0,8-1,0	0,9
Busanbindung	0,7-1,1	0,8
Schiene	0,7-1,0	1,0
ÖPNV-Zeit Zentrum	0,7-1,0	0,8
Haushalts-/Wohnungsgröße	0,9-1,1	1,0
Einkommen/Segment	0,8-1,1	0,9
Ergebnis (Pkw/WE)		0,37
Anzahl neuer Wohneinheiten (525 Bestand, 750 geplant)		225
notwendige Anzahl Pkw-Stellplätze (ohne MobKo)		<b>84</b>

Durch ein Mobilitätskonzept und die Mitnutzung vorhandener Garagen/Tiefgaragen kann die Anzahl notwendiger Stellplätze reduziert werden.

## 6. Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes Bramfeld 74 soll durchgehend unter Nutzung des Bestandes erfolgen.

Die Bestandsstraßen und die angrenzenden Knotenpunkte sind rechnerisch in der Lage, das künftig zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen (insgesamt maximal 46 Kfz/h im Querschnitt verteilt auf 2 Einmündungen) ausreichend leistungsfähig abzuwickeln.

Die vorhandenen Nebenflächen sollten im Zuge der möglichen Realisierung der Wohnbauverdichtung verbreitert werden, um die fußläufigen Verkehre zu sichern und zu fördern. Die Regelbreite eines baulichen Gehweges beträgt gem. [12] 2,65 m. Gemäß Vorgaben BA W, MR sind Bord und Rückenstütze zu addieren (+ 0,25 m).

Die Straßenquerungen an den Einmündungen sind barrierefrei auszubauen.

Der Radverkehr ist weiterhin auf der Straße zu führen (T-30 Zone).

## 7. Mobilitätskonzept

Für das Plangebiet ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, um die zukunftsfähige und nachhaltige verkehrliche Entwicklung der Neubaufächen in einem frühen Planungsstadium zu sichern.

Neben einer Analyse der Qualität des vor Ort verfügbaren Mobilitätsangebotes sollen Möglichkeiten zur Implementierung alternativer Verkehrskonzepte und zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens hin zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgezeigt und bewertet werden.

Zahlreiche Studien und Statistiken belegen, dass sich das Mobilitätsverhalten der städtischen Bevölkerung im Wandel befindet. Weite Teile der Bevölkerung verzichten auf den Pkw als Statussymbol, wobei neben den weiterhin steigenden Energie- und Verkehrskosten der technische Fortschritt sowie gesellschaftliche Faktoren wie das steigende Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein eine Rolle spielen. Bei der Entwicklung neuer Wohnbebauung geht es darum, diese Trends zu stützen und zu fördern.

### 7.1 Lage im Stadtgebiet

Das Plangebiet liegt im Bezirk Hamburg-Wandsbek, Stadtteil Bramfeld. Durch das Bebauungsplanverfahren soll eine Nachverdichtung ermöglicht werden. Die Erschließung der Flächen wird sich nicht verändern.

Potenzielle Ziele künftiger Bewohnerinnen und Bewohner befinden sich großräumig betrachtet in erster Linie südlich bzw. westlich des Plangebiets (s. **Abbildung 13**).

Insbesondere der Bramfelder Dorfplatz mit EKZ, Wochenmarkt, medizinischen Angeboten, verschiedenen Dienstleistungs- und Serviceeinrichtungen sowie mehreren Buslinien spielt eine wichtige Rolle. Das gilt auch für die Verbindung in weiter entfernter/zentrale Ziele. Flächen für Naherholung befinden sich in unmittelbarer Nähe.

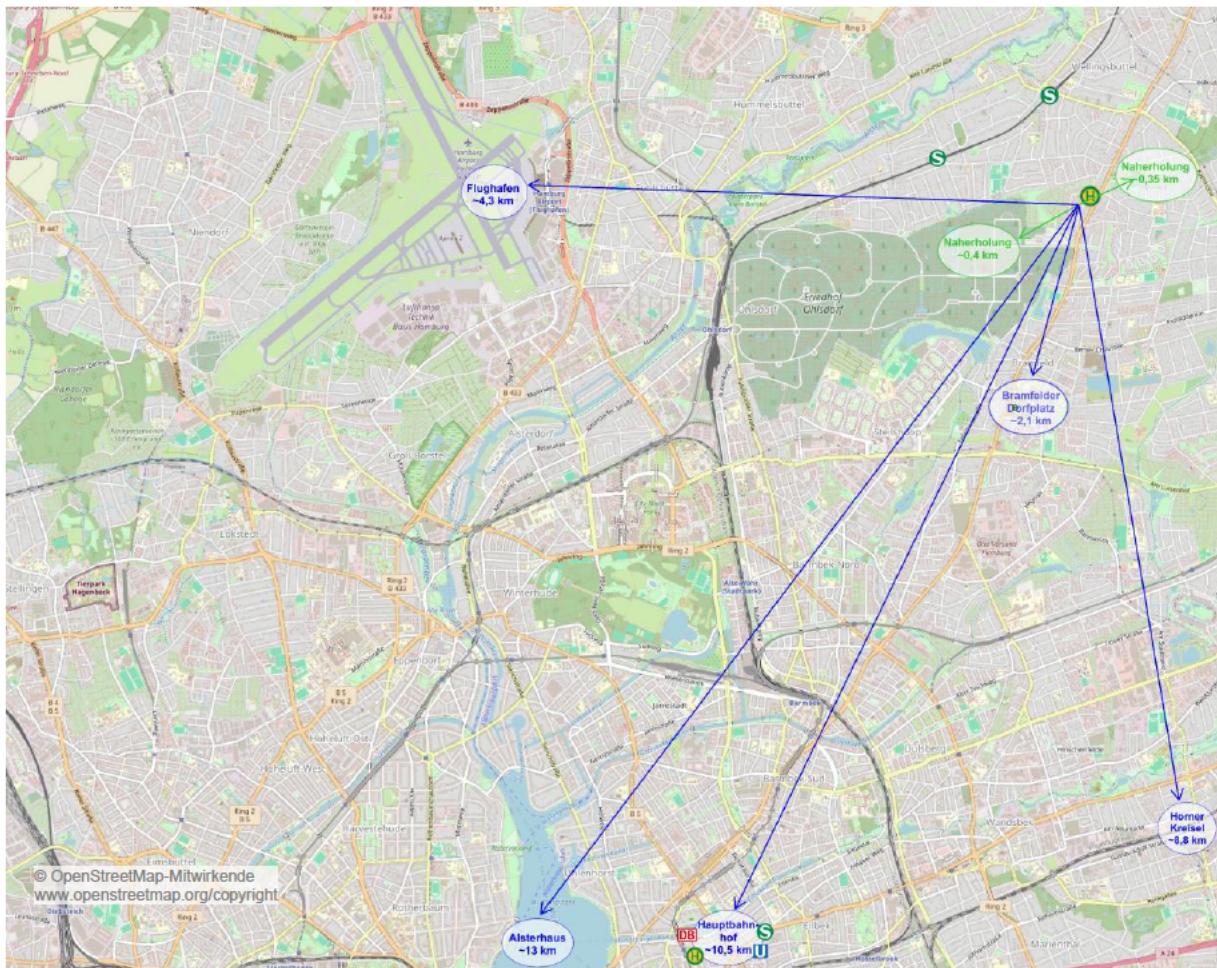


Abb. 13: Übersichtslageplan (© OpenStreetMap contributors © by MeMoMaps, o.M.)

## 7.2 Rahmenbedingungen

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

### Nahmobilität

Die Qualität der fußläufigen Erreichbarkeit von Zielen im unmittelbaren Umfeld kann durch eine zumutbare Luftliniendistanz (Radius um einen Standort) beschrieben werden. Im Allgemeinen wird eine Gehzeit von 5 Minuten als akzeptabel und hinnehmbar angenommen. Bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 5 km/h entspricht dies etwa einer Strecke von 400 m bzw. 300 m Luftlinie. Innerhalb eines 300 m-Radius befinden sich eine Kindertagesstätte (Kleine Füchse), ein Nahversorger (Penny) sowie weitere kleinere Handels- und Dienstleistungsangebote.

## Planvorhaben

Konkrete Bebauungskonzepte für die Verdichtung der vorhandenen Wohnbebauung liegen nicht vor. Daher sind Aussagen zu geplanten Pkw- und Fahrradstellplätzen o.ä. noch nicht möglich. Die anzustrebende Anzahl an Pkw-Stellplätzen wurde in Abschnitt 5.2 abgeschätzt.

## Nahversorgung

Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs bestehen direkt am östlichen Rand des Plangebietes (Penny).

Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im Umfeld entlang der Bramfelder Chaussee sowie am Bramfelder Dorfplatz in rd. 2,1 km Entfernung (ca. 7 min mit dem Rad). Hier finden sich neben Einzelhandel auch Einrichtungen zur medizinischen Versorgung sowie Dienstleistungseinrichtungen, Geldinstitute, Optiker u.ä.

## Schulwege

Im näheren Umfeld des Plangebietes befinden sich das Gymnasium Grootmoor in ca. 900 m Entfernung, die Grundschule Strenge in ca. 1,1 km Entfernung und die Irena-Sendler-Schule Hamburg in rd. 1,6 km Entfernung. An der Einmündung Bramfelder Drift/Bramfelder Chaussee liegt die Musikschule MUSIKUM.

Die Entscheidung, welches Verkehrsmittel für den Schulweg genutzt wird, hängt jedoch nicht nur von der Streckenlänge ab. Maßgebend ist auch das Sicherheitsempfinden, insbesondere wenn stark befahrenen Straßen gekreuzt werden müssen und die Integration des Schulweges in Wegeketten. Die Schulwege führen überwiegend über abgesetzte Gehwege an Wohn- und Hauptstraßen. Die Querungen der Bramfelder Chaussee sind signalgesichert.

## Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr

Die Metrobuslinie 8 (verkehrt zwischen U-Bahn Wandsbek Markt und S-Bahn Poppenbüttel-Stormarnplatz) erschließt das Plangebiet für den ÖPNV.

Die Haltestellen Am Damm und Maisredder liegen in 150 m bzw. 200 m Entfernung an der Bramfelder Chaussee und sichern eine gute ÖPNV-Erschließung. Die künftige U 5 Haltestelle Bramfelder Dorfplatz wird in rd. 5 Minuten Fahrzeit erreicht (Entfernung rd. 2,1 m). Die Fahrzeit zur S-Bahn Poppenbüttel beträgt rd. 10 Minuten. Die Linie verkehrt zu Hauptverkehrszeiten im Fünf-Minuten-Takt und außerhalb dieser im Zehn-Minuten-Takt (nachts stündlich).

In rd. 1,1 km Entfernung in nördlicher Richtung liegt die S-Bahn-Station Wellingsbüttel der Linien S1 und S11. Rd. 1,2 km in westlicher Richtung liegt die S-Bahn-Station Hoheneichen.

Die in Bau befindliche neue U-Bahnlinie U5 (Haltestelle am Bramfelder Dorfplatz) wird die ÖPNV-Erschließung weiter verbessern.

### Infrastruktur Radverkehr

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr auf der Bramfelder Chaussee straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Hier verläuft die übergeordnete Veloroute 5. Auf den untergeordneten Straßen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30- Zone). Eine StadtRAD-Station befindet sich an der Bushaltestelle Maisredder in zumutbarer fußläufiger Entfernung zum Plangebiet.

### Mobilitätsdienste

In Hamburg existiert eine Vielzahl von Mobilitätsdiensten. Hierzu zählen neben MOIA und HVV HOP (ehemals IOKI), die über eine App die Fahrten organisieren, auch die verschiedenen Carsharing-Angebote. Bei diesen ist zwischen dem free-floating und dem stationsgebundenen Car-Sharing zu unterscheiden.

Die Carsharing-Anbieter share now (Zusammenschluss von car2go und DriveNow), sixt share und miles bieten free-floating Carsharing an. Stationsgebundenes Carsharing wird u.a. von cambio, Greenwheels, Flinkster, Hertz 24/7 oder Share a Starcar angeboten.

Derzeit liegt keiner der Anbieter in zumutbarer fußläufiger Entfernung von rd. 400 Metern. Im erweiterten Prüfbereich des Plangebietes befindet sich ein Flinkster-Stellplatz in rd. 950m Entfernung.

Der Servicebereich von MOIA deckt das Plangebiet komplett mit ab. Die Dienste können in alle Richtungen genutzt werden und stellen damit ein attraktives Angebot dar.

### Infrastruktur Elektromobilität

Seit geraumer Zeit ist erkennbar, dass der Anteil der E-Fahrzeuge weiter steigt. Um die Nachfrage nach Elektromobilität zu unterstützen, muss die entsprechende Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen.

Im Plangebiet bzw. im direkten Umfeld stehen keine öffentlich zugänglichen Lademöglichkeiten zur Verfügung. Im erweiterten Umfeld befindet sich an der Saseler Chaussee eine öffentlich zugängliche Ladesäule von HEnW-mobil (Hamburger Energiewerke, Entfernung rd. 650 m).

### Sport-/Freizeitangebote

Im direkten Umfeld des Plangebietes stehen einige Sport- und Freizeitangebote zur Verfügung, die auch ohne Nutzung eines eigenen Pkw erreicht werden können. Zentral im Plangebiet ist ein Spielplatz inklusive einer Tischtennisplatte verortet.

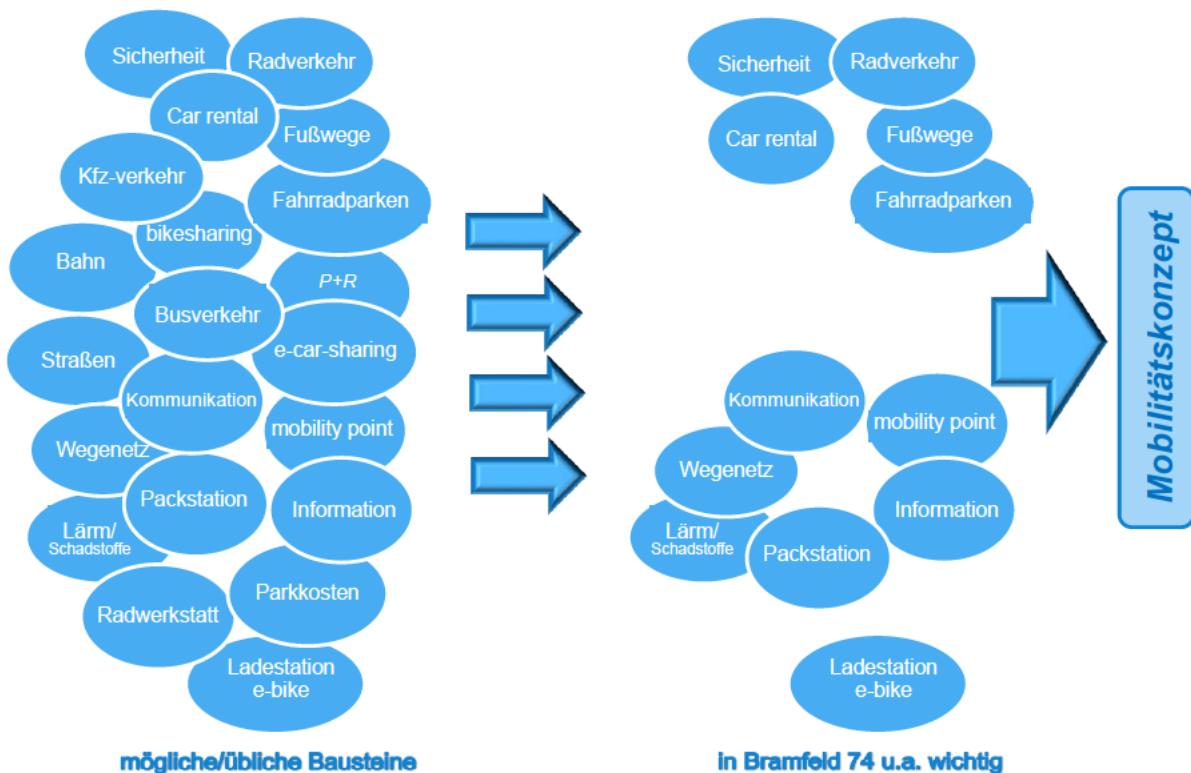
### 7.3 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept für das Plangebiet Bramfeld 74 soll aufzeigen, mit welchen Bausteinen einer modernen, zukunftsfähigen Mobilität Angebote realisiert werden können, die einen attraktiven, innovativen und nicht autoorientierten Wohnstandort ausmachen.

Bei der Standortentwicklung sind Anreize zu schaffen, mit denen das Mobilitätsverhalten der Bewohner und Besucher beeinflusst werden kann. Die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und anderer Verkehrsmittel des Umweltverbundes soll so attraktiv wie möglich gemacht werden. Damit fahren dann weniger Pkw im direkten Umfeld und es steht mehr Platz für andere Einrichtungen bzw. eine attraktivere Gestaltung zur Verfügung.

Die Maßnahmen eines Mobilitätskonzeptes versuchen, das Verkehrsverhalten der Nutzer im Sinne einer Kfz-reduzierten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität zu beeinflussen. Das Mobilitätsmanagement muss bei einer Standortentwicklung bereits im Vorfeld alternative Mobilitätsformen und -anbieter aufzeigen und bedarfsgerechte Angebote entwickeln, die im weiteren Ansiedlungsprozess dann mit konkreten Angeboten und Inhalten gefüllt werden können.

Folgende Bausteine eines Mobilitätskonzeptes können für das Wohngebiet Bramfeld 74 genauer untersucht werden, um die individuelle Mobilität der Bewohner bei Arbeits- und Freizeitfahrten zu beeinflussen:



### Baustein ÖPNV-Erschließung

Neben einer sicheren, attraktiven und barrierefreien Fußweganbindung an die Haltestellen sind weitere Verbesserungsmaßnahmen im Rahmen des Plangebiets nicht möglich. Hierzu sind die Gehwege im Haidlandsring und in der Bramfelder Drift zumindest einseitig auf Regelmaß auszubauen. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Querung des Penny-Parkplatzes kann nur zusammen mit dem Grundeigentümer umgesetzt werden.

### Baustein Radverkehr

Der Baustein Radverkehr beinhaltet neben den eigentlichen Radwegebeziehungen auch Themen wie Fahrradparken, Ladestationen für e-bikes, bikesharing und Servicepoints.

Das Plangebiet ist im Bestand aus allen Richtungen gut mit dem Rad zu erreichen. Optimierungsmöglichkeiten des Radwegenetzes generiert das Plangebiet nicht.

Für das Fahrradparken sind ausreichend Abstellmöglichkeiten für die künftigen Nutzer vorzusehen. Diese müssen in Quantität und Qualität alle rechtlichen Anforderungen erfüllen, gut erreichbar sein und möglichst in separaten Räumen überdacht angeordnet werden.

E-Ladestationen für Fahrräder sind vorzusehen. Über die reinen Lademöglichkeiten für E-Bikes hinausgehende Serviceangebote (Reparaturstation, evtl. abschließbare Helmsafes o.ä.) sind im weiteren Planverfahren den künftigen Bauherren vorzugeben.

Stellplätze für Lastenräder sind ebenfalls mit ausreichender Größe (Radgröße Länge 2,30-2,70m, Breite 1,0m zzgl. Bewegungsraum) vorzusehen.

### Baustein Pkw-Verkehr

Neben der attraktiven Gestaltung der Zuwegungen und der Abstelleinrichtungen für Nutzer von nicht motorisierten Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsmitteln des Umweltverbundes ist die Erschließung des Plangebiets für den Kfz-Verkehr ebenfalls in guter Qualität zu gewährleisten.

Für Bewohner und Besucher sind im Plangebiet ausreichend Pkw-Abstellplätze vorzusehen, die zumindest teilweise mit e-Ladestationen auszustatten sind. Für alle Stellplätze sind die technischen Einrichtungen vorzurüsten.

Die Ausweisung von Carsharing-Plätzen in Zusammenarbeit mit dem share now/switch-System des HVV oder anderen Anbietern würde eine gute Ergänzung des Mobilitätsangebotes darstellen, Bewohner und Besucher zu einem Verzicht auf den eigenen Pkw animieren und evtl. ein über das eigentliche Plangebiet hinaus gehendes Mobilitätsangebot schaffen, von dem auch die Bestandsnutzungen profitieren.

### Information, Kommunikation

Mit Mobilitätskonzepten kann auf folgende, wesentliche Bereiche Einfluss genommen werden:

- die Verkehrsmittelwahl zu Gunsten einer gesteigerten Mobilität im Rahmen des Umweltverbundes,
- die Organisation und Bereitstellung von Angeboten, die den Verzicht auf ein eigenes Kraftfahrzeug erleichtern und
- die Schaffung einer städtebaulichen/straßenräumlichen Aufenthaltsqualität, die diese bewusste Verhaltensänderung positiv erlebbar macht.

Hierzu sind Information und Kommunikation ein wesentliches Arbeitsmittel.

Für ein funktionierendes Mobilitätsangebot im Plangebiet sind u.a. folgende Maßnahmen erforderlich, die nur mit Information und Kommunikation möglich sind:

- Mobilitätsziele bereits bei Ausbauplanung/Vermietung/Verkauf berücksichtigen,
- Informationsoffensive für Bewohner und Eigentümer in Bezug auf Bestand und Neubauten, möglichst mit Ausdehung auf das vorhandene Wohnumfeld.

Vorstellbar ist eine Quartiers-App, die neben den Mobilitätsangeboten auch andere, für die Nutzenden interessante Angebote bündelt.

Bezogen auf die Mobilität könnte das eine Verlinkung zu anderen verwandten Themen sein wie u.a. HVV, SWITCH, Lastenfahrradverfügbarkeit, Leihwagen-Firmen, schwarzes Brett. Über eine solche App können wesentliche Funktionen bis hin zur Steuerung der Heizung, Beleuchtung, Zugangskontrolle gebündelt werden, die projektspezifisch konfiguriert die App-Nutzung fördern.

## 7.4 Maßnahmenzusammenstellung

Im Rahmen des Plangebiets Bramfeld 74 werden folgende mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen empfohlen (verbindlich umzusetzende Maßnahmen sind aufgrund fehlender Planungstiefe der Verdichtung nicht möglich):

- Ausbau der Gehwege (zumindest einseitig) auf Regelmaß bei gleichzeitiger barrierefreier Umgestaltung der Einmündungen,
- ebenerdig erreichbare Fahrradhäuser mit abschließbaren Fahrradstellplätzen für Bewohner, hiervon ca. 25 % mit Lademöglichkeit für E-Bikes, angeschlossene Service-Station für Luftpumpen oder Kleinreparaturen,
- Stellplätze für Lastenfahrräder,
- Fahrradstellplätze für Besucher im Außenbereich,
- Tiefgarage mit Pkw-Stellplätzen, davon ca. 25 % mit Ladeinfrastruktur ausgestattet, Vorrüstung für Versorgung von 100 % der Stellplätze mit Ladeinfrastruktur.
- möglichst zentral gelegene öffentlich zugängliche Stellplätze für stationsbasierte Carsharing-Fahrzeuge (detaillierte Möglichkeit und Anzahl ist bei Vorliegen von Plankonzepten mit den entsprechenden Anbietern zu klären),
- Kommunikation der verschiedenen Bausteine des Mobilitätskonzeptes (inkl. ÖPNV-Angebot und Wegebeziehungen sowie öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in der Umgebung) mittels Informationstafeln im Objekt und über eine Quartiers-App.

Oststeinbek, 2. April 2025



## Literaturverzeichnis:

- [1] Freie und Hansestadt Hamburg, BA Wandsbek, FA Stadt- und Landschaftsplanung Br74\_grob\_01\_20230915\_GA\_Papier.pdf  
Br74\_grob\_20240502\_GA\_Niederschrift.pdf  
Haidlandsring20230914-Einleitungskarte.pdf
- [2] FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr/Verkehrs- und Infrastrukturdaten, <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>  
Durchschnittliche (werk)tägliche Kfz-Verkehrsstärken 2004-2022, Kfz-Verkehrsentwicklung 2000-2023
- [3] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH  
MiD 2017 Mobilität in Deutschland, Kurzreport Hamburg und Metropolregion, November 2018
- [4] infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)  
Regionalbericht Stadt Hamburg,
- [5] <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/neue-veroeffentlichung-66328>  
Stadtteilprofile 2024
- [6] BBW Software GmbH: Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff - Version 2024. Bochum, 2024
- [7] Stiftung Lebendige Stadt/TUHH/HVV  
Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel, 2021
- [8] ADAC e. V., München  
Der ADAC Mobilitätsindex - Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Deutschland 2023
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015
- [10] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau  
Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)
- [11] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Amt für Verkehr und Straßenwesen  
ReStra Hamburger Regelwerke für die Planung von Stadtstraßen, Ausgabe 2017, Fassung 30.06.2022
- [12] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, RAST 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006