

Sektorales B-Planverfahren Jenfeld 30, Hamburg

Verkehrstechnische Untersuchung

für die
SAGA Unternehmensgruppe
SAGA Siedlungs-Aktiengesellschaft Hamburg
Poppenhusenstraße 2
22305 Hamburg

Projektnummer: **A24-036**

Stand: **28. August 2025**



Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
2. Allgemeines Verkehrsaufkommen	4
3. Vorhandene Situation	5
4. Mobilität im Bestand	7
5. Prognoseverkehrsaufkommen	9
5.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs	9
5.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung	10
6. Erschließung	14
7. Mobilitätskonzept	15
7.1 Lage im Stadtgebiet	15
7.2 Rahmenbedingungen	16
7.3 Mobilitätskonzept	19
8. Resümee	21

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 Jenfeld 30 der Freien und Hansestadt Hamburg, Bezirksamt Wandsbek ist die planungsrechtliche Absicherung einer Erneuerung der 1960 errichteten, nicht mehr zu sanierenden Wohnbebauung südlich der Straße Elfsaal geplant. Künftig sollen in dem Areal, in dem sich aktuell 122 Wohneinheiten befinden, etwa 300 Wohneinheiten (WE) realisiert werden. Neben ca. 200 normalen WE (anteilig mind. 50% geförderter Wohnungsbau, rd. 10% Wohnungen für vorranglich wohnungsuchende Haushalte) sind ca. 100 WE als Servicewohnen sowie eine Kindertagesstätte vorgesehen. Die Erschließung der neuen Wohnbebauung soll analog zum Bestand über die Straße Elfsaal in/aus Richtung Schiffbeker Weg erfolgen.

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

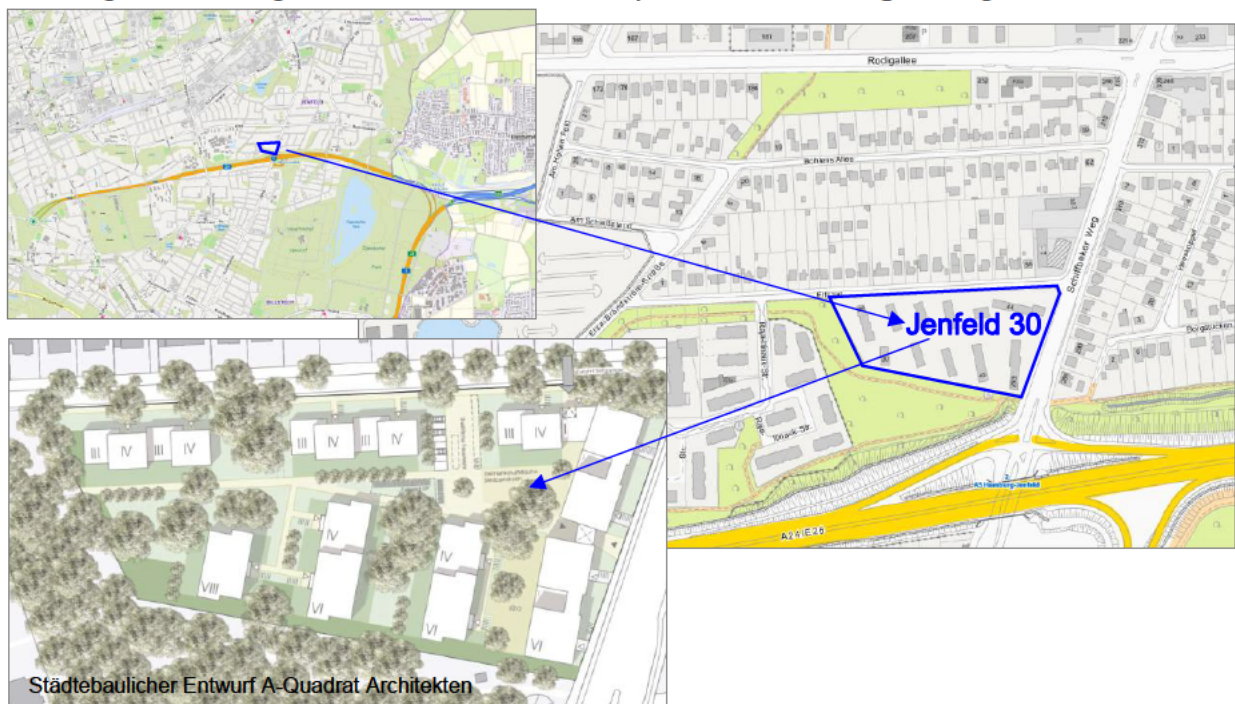


Abb. 1: Übersichtslageplan (Kartengrundlagen: <https://geoportal-hamburg.de> und 2025-02-27_Jenfeld30 SAGA MO.pdf [1])

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

Die Verkehrsdaten des umgebenden Straßennetzes sowie der Straßen Bohlens Allee und Elfsaal wurden in [2] dargestellt.

Für den Querschnitt Schiffbeker Weg südlich Rodigallee, der für die Beurteilung der Anbindungssituation des Untersuchungsbereiches maßgebend ist, ist in **Abbildung 2** die Entwicklung der durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastung (DTVw) der letzten Jahre dargestellt (Quelle Pegeldaten der BVM, Amt V [3]).

Der Schiffbeker Weg weist eine relativ gleichbleibende durchschnittliche Tagesverkehrsbelastung auf (Mittelwert der letzten ca. 20 Jahre DTV: rd. 41.500 Kfz/Tag, DTVw: rd. 46.000 Kfz/Tag). Die Belastungswerte der Nebenstraßen aus 2011 können als Grundlage der weiteren Bearbeitung verwendet werden. Für die Straße Elfsaal sind die Prognoseverkehrsdaten aus [2] anzuwenden.

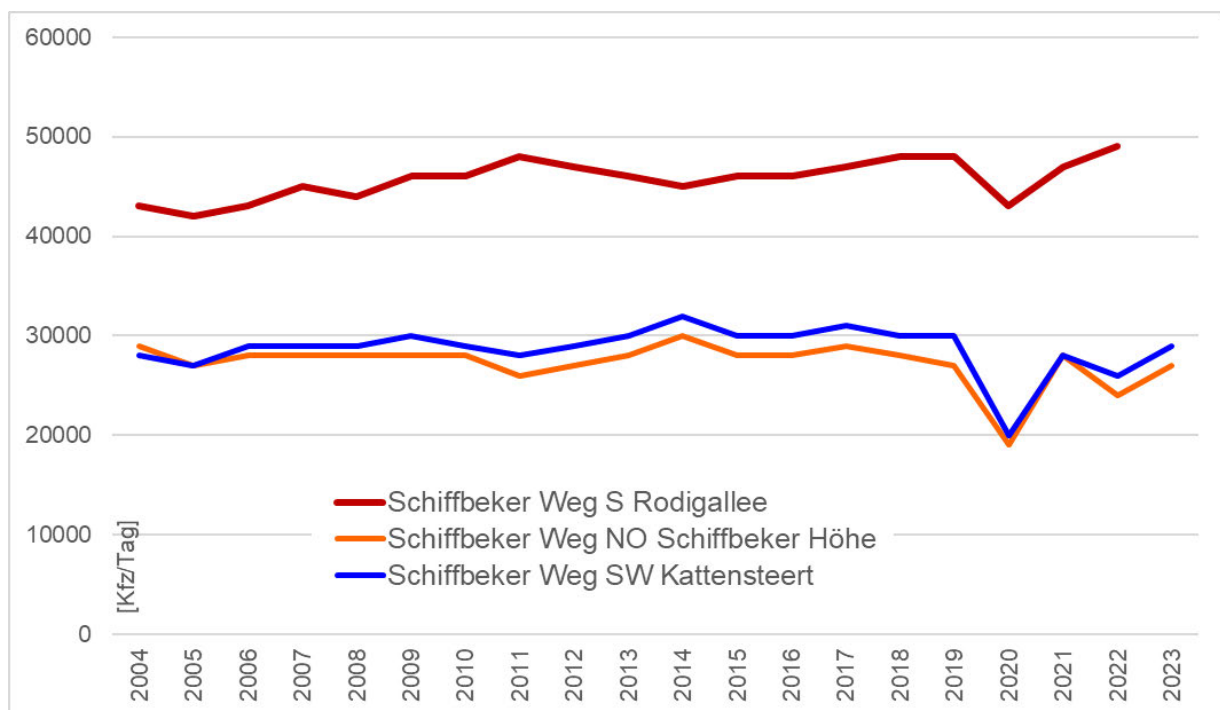


Abb. 2: Tagesverkehrsbelastungen DTV_w Analyse [Kfz/24 h]

Für die Bohlens Allee wurde eine Verkehrsbelastung von rd. 400 Kfz/24 h im Querschnitt ermittelt.

Die Straße Elfsaal wird unter Berücksichtigung der seit 2011 realisierten Neubebauung (KITA, öffentliche Unterbringung, Pflege) westlich der Tankstellenanbindung von rd. 1.460 Kfz/24 h im Querschnitt befahren. Durch die Tankstelle kommen zu diesen Verkehrsmitteln unmittelbar vor der Einmündung in den Schiffbeker Weg noch einmal rd. 1.100 Kfz/24 h im Querschnitt hinzu.

3. Vorhandene Situation

Das Plangebiet wird im Bestand über eine Anbindung an die Straße Elfsaal (Tempo-30-Zone) in/aus Richtung Schiffbeker Weg erschlossen (s. **Abbildung 3**). Für Fußgänger und Radfahrer sind zusätzliche Wegebeziehungen in alle Richtungen vorhanden.



Abb. 3: Vorhandene und geplante Erschließung (Quelle [1])

Die vorhandene Lage in Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die derzeitigen Taxisstände und E-Ladesäulen sind in **Abbildung 4** veranschaulicht.

Die Metrobuslinie 27 (verkehrt zwischen U-Bahn Billstedt und S-Bahn Wellingsbüttel über Jenfeld-Zentrum, Bf. Tonndorf, U Farmsen) mit Haltestelle unmittelbar am Plangebiet (Haltestelle Pflegezentrum Holstenhofweg ca. 80 m, Haltestelle in Fahrtrichtung Norden ca. 250 m) erschließt das Plangebiet für den ÖPNV. Die Haltestelle Schiffbeker Weg an der Kreuzung Rodigallee/Schiffbeker Weg liegt in rd. 400 m Entfernung. Hier verkehren die Buslinien 10, 27, 162, 263, X22, X27, X35 und 618 und sichern eine gute ÖPNV-Erschließung u.a. in Richtung Wandsbek-Markt (U1). Die Linien verkehren zu Hauptverkehrszeiten im Fünf-Minuten-Takt und außerhalb dieser im Zehn-Minuten-Takt.

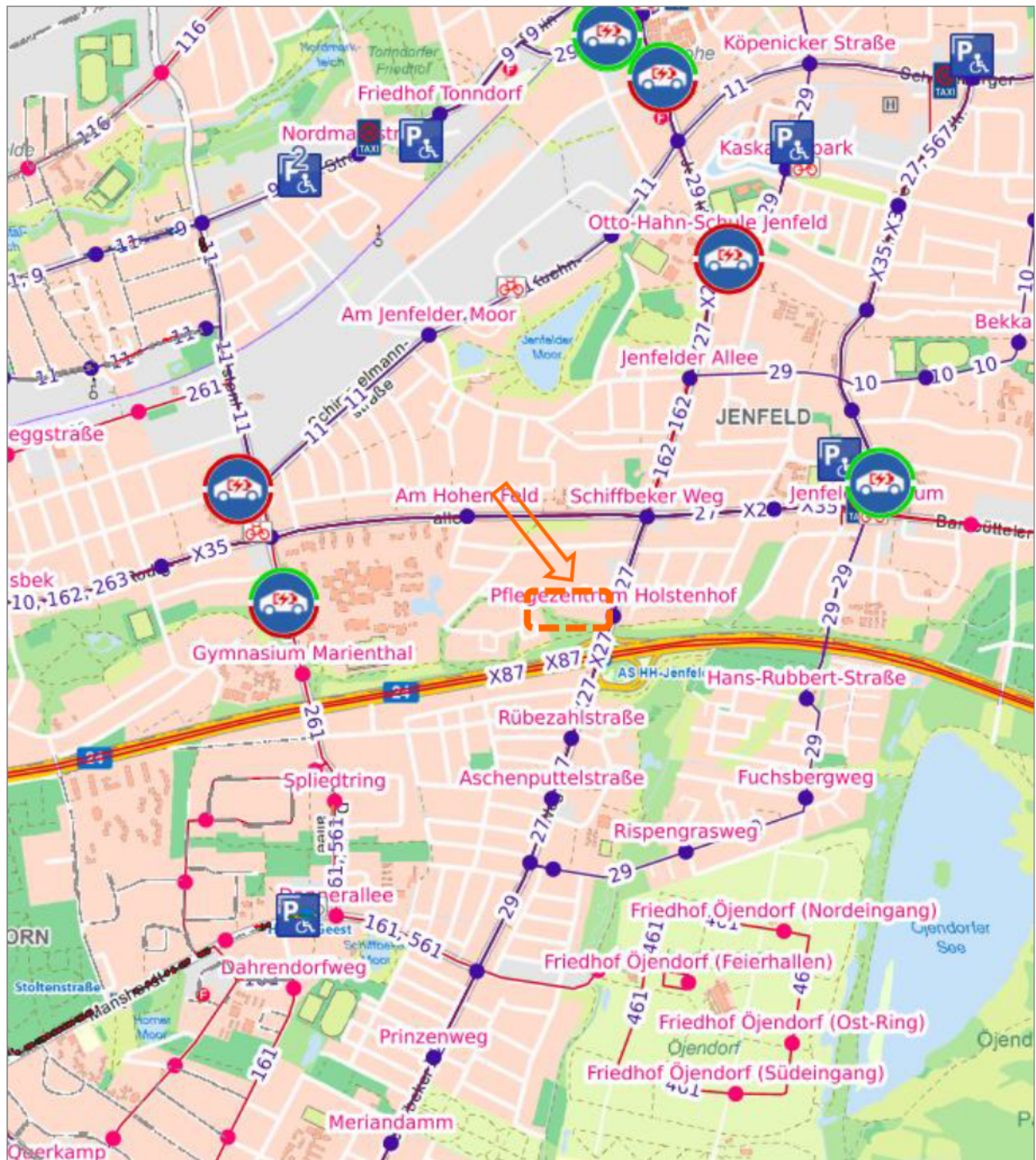


Abb. 4: ÖPNV-Anbindung/B+R/Stadtrad/Taxi/E-Ladesäulen [Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>]

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. U.a. entlang der A 24 bestehen Wegeverbindungen in Grünanlagen. Ansonsten wird der Radverkehr auf der Fahrbahn der Wohnstraßen geführt. StadtRAD-Stationen sind im Umfeld nicht vorhanden.

Die Straße Elfsaal verfügt 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.

Im Elfsaal 20 bzw. Raja-Ilinauk-Straße 8a befindet sich die Wabe-Kita Elfsaal.

Die nächstgelegenen Schulen sind die Max-Schmeling-Stadtteilschule und das Gymnasium Marienthal (ca. 1 km).

In der Raja-Ilinauk-Straße 57 befindet sich das Begegnungshaus Elfsaal.

Für die Nahversorgung steht in ca. 350 m Entfernung u.a. ein Netto-Markt mit DHL-Packstation, eine Junge-Backerei und eine Apotheke zur Verfügung. Das EKZ Jenfeld inklusive Wochenmarkt liegt ca. 1 km entfernt, das EKZ Manshardtstraße ca. 1,8 km.

Das Naherholungsgebiet um den Öjendorfer See liegt ca. 2 km entfernt.

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 [4], [5] und Daten aus dem statistischen Jahrbuch [6] 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 5** 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.

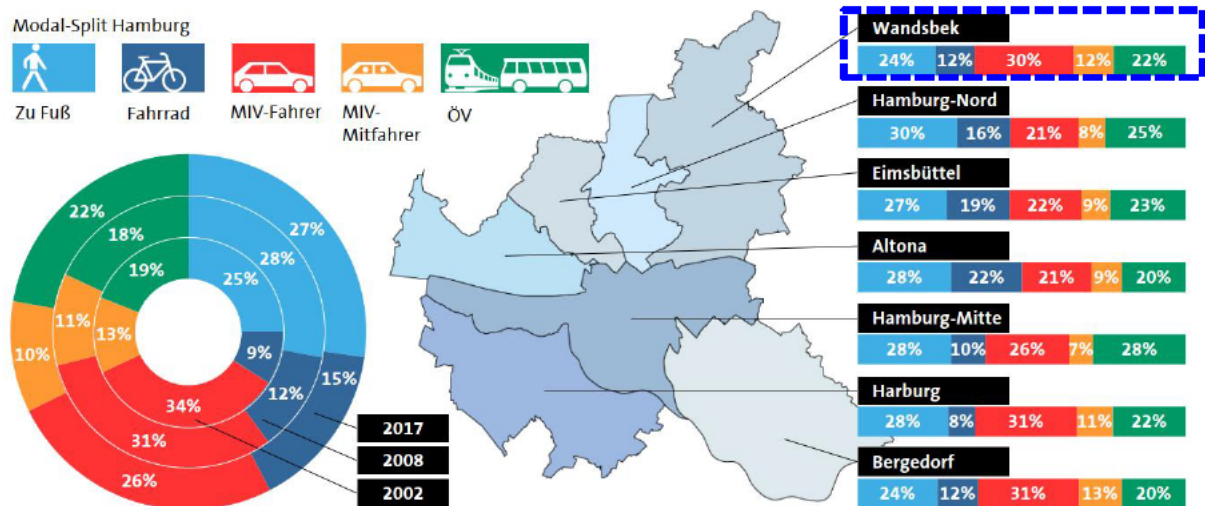


Abb. 5: Modal Split Deutschland/Hamburg (Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017 [4])

Von den Hamburger Stadtbezirken weist Wandsbek nach Bergedorf und Harburg den dritthöchsten Anteil an täglich den Pkw nutzenden Einwohnern auf (**Abbildung 5**).

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 6**).

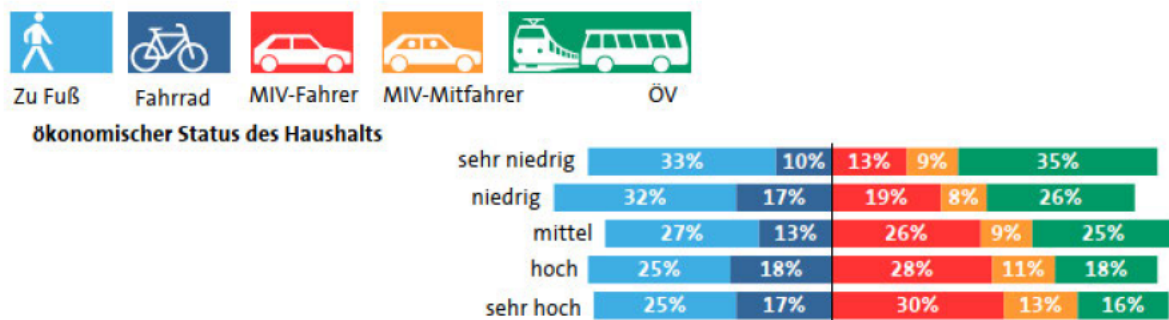


Abb. 6: Modal Split nach ökonomischem Status/Haushaltstypen Hamburg [4]

Die Faktoren Autobesitz und Mitgliedschaft bei einem (oder mehreren) Carsharing Anbietern belegt ebenfalls die große Pkw-Affinität der Bevölkerung im Bezirk Wandsbek (**Abbildung 7**). Einem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz stehen wenig Carsharing-Nutzer gegenüber. Das liegt zum großen Teil an den nicht verfügbaren Angeboten.

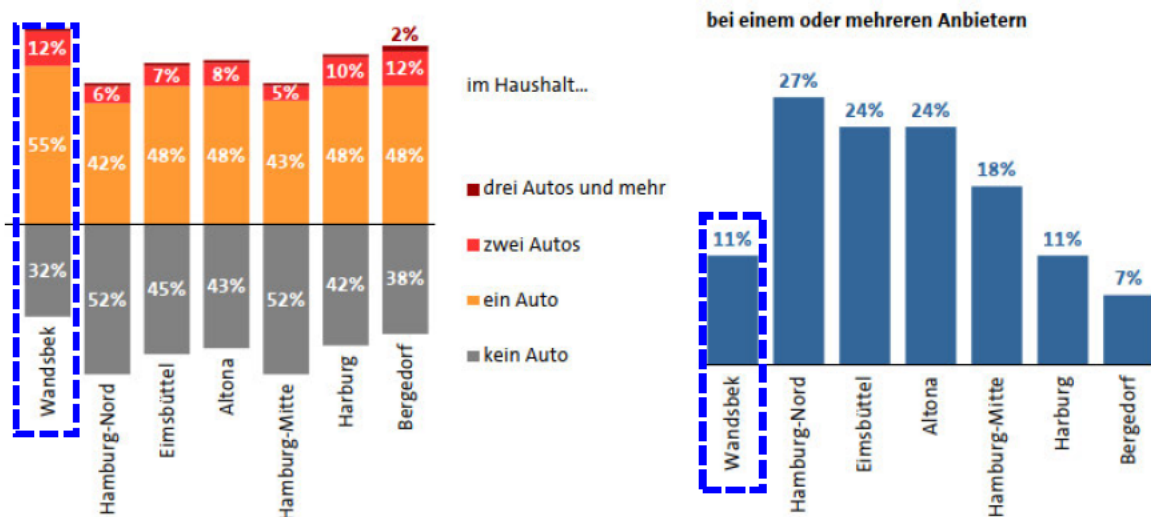


Abb. 7: Autobesitz/Carsharing-Mitgliedschaft Hamburger Bezirke (Quelle: [4])

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 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 Erneuerung der vorhandenen Wohnbebauung zu erwartende Verkehrserzeugung wird in Anlehnung an [8] unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Mobilitätsanalyse auf Basis der folgenden Annahmen ermittelt (MIV - motorisierter Individualverkehr).

- ca. 300 WE, entspricht rd. 540 Einwohnern, wobei aufgrund fehlender Vorgaben folgende Wohnungsverteilung unterstellt wurde: 120 kleine WE mit 1,25 Personen/WE, 160 mittlere WE mit 2 Personen/WE und 20 große WE mit 3,5 Personen/WE (Basis [7]: im Mittel 1,9 Personen/Haushalt in Wandsbek)
- Bewohner/innen:
3,0 (klein), 3,2 (mittel) bzw. 3,3 (groß) Wege/Einwohner + Tag,
30% (klein und mittel), 35% (groß) MIV,
Besetzungsgrad 1,5 (klein und mittel), 2,0 (groß) Personen/Pkw,
- Besucher/innen:
0,5/0,75/1 Besuchende/WE + Tag,
35-40% MIV,
Besetzungsgrad 1,25/1,5/2 Personen/Pkw sowie
- Anlieferung/ Entsorgung: 0,01 Lkw-Fahrten/ Einwohner.

Zur realen Abbildung der künftigen Situation wird die Differenz aus der Bestandnutzung und der geplanten Bebauung berechnet.

Aus den genannten Ansätzen ergibt sich aus der Wohnbebauung ein Neuverkehr von rd. 240 Kfz/ Tag im Querschnitt (jeweils rd. 119 Kfz/Tag im Zu- und Abfluss). Hiervon sind ca. 3 Ver-/ Entsorgungs- oder Lieferfahrzeuge.

In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten sind folgende Neuverkehre anzusetzen:

Morgenspitzenstunde 6 Kfz/h im Zu-, 15 Kfz/h im Abfluss bzw.

Nachmittagsspitzenstunde 14 Kfz/h im Zu-, 12 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.

Für die neu zu berücksichtigende Kita mit 120 Betreuungsplätzen werden die Zusatzverkehre analog der Vorgehensweise aus [2] ermittelt.

Aufgrund der Lage der Kindertagesstätte in direkter fußläufiger Entfernung zu größeren Wohngebieten und der Nähe von Haltestelle des öffentlichen Personennahverkehrs ist davon auszugehen, dass ein großer Teil der Kinder die Tagesstätte zu Fuß, mit dem Kinderwagen/Buggy oder mit dem Rad erreicht. Kita-Betreiber sind bemüht, die Eltern zu einem weitestgehenden Verzicht auf motorisierte Transportmittel zu bewegen. Dies liegt nicht nur im Interesse der benachbarten Nutzungen, sondern auch der Kita selbst.

Daher sind nicht nur für Fahrräder sondern auch für Buggys/Kinderwagen sichere und witterungsgeschützte Abstellrichtungen in Eingangsnähe vorzusehen.

Die Ansätze für die Berechnung der künftigen Verkehrserzeugung sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt.

	Kita
Wege/ Begleiter zum Kind	4,0
Anwesenheitsquote Kinder	85%
Wege/ Betreuer	2,5
Pkw-Besetzungsgrad Begleiter	1,0
Pkw-Besetzungsgrad Betreuer	1,1
MIV*-Anteil Begleiter	35%
MIV*-Anteil Betreuer	20%

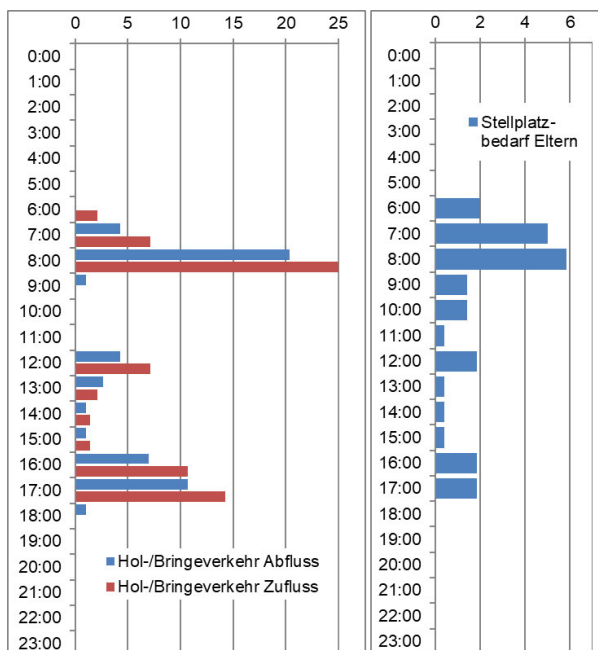
Aus den vorgenannten Ansätzen resultiert für eine Kita mit 120 Kindern (rechnerisch etwa 25 Beschäftigte inkl. Servicepersonal) eine Verkehrserzeugung von rd. 80 Kfz/Tag und Richtung. Hiervon entfallen rd. 71 Kfz/Tag auf Bringe-/Abholverkehre. Die anderen Fahrten entstehen durch das Personal bzw. Ver-/Entsorgungsfahrzeuge.

Die Kinder werden zwischen 7⁰⁰ und 9⁰⁰ Uhr gebracht. Das Gros erreicht die Einrichtung zwischen 7³⁰ Uhr und 8³⁰ Uhr. Die Abholung der Kinder beginnt gegen 13⁰⁰ Uhr. Der Schwerpunkt liegt zwischen 16⁰⁰ und 17⁰⁰ Uhr.

In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten treten folgende Zusatzverkehre auf:

- Morgenspitze (ca. 7³⁰ – 8³⁰ Uhr) ca. 29 Kfz/h und Richtung,
- Tagesspitze (ca. 13⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr) ca. 10 Kfz/h und Richtung sowie
- Nachmittagspitze (ca. 16⁰⁰ - 17⁰⁰ Uhr) ca. 14 Kfz/h und Richtung.

Aus der berechneten Verkehrserzeugung ergibt sich ein Stellplatzbedarf von bis zu 6 Pkw für die Hol- und Bringeverkehre (s. folgendes Diagramm). Für Beschäftigte ist ein Stellplatz vorzuhalten.



Für die mit dem Rad kommenden Eltern sind ausreichend Abstellplätze in direkter Eingangsnähe herzustellen. Bei analoger Berechnung sind insgesamt min. 7 Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Insgesamt werden aus dem Wohnungsneubau inkl. Servicewohnen und zweiter Kita rd. 400 Kfz/ 24 h im Querschnitt zusätzlich resultieren (ca. 200 Kfz/24 h im Zu- und im Abfluss).

In den Hauptverkehrszeiten sind aus allen Planungen zusammen folgende Zusatzbelastungen zu erwarten:

Morgenspitzenstunde ca. 35 Kfz/h im Zu- und ca. 44 Kfz/h im Abfluss,

Nachmittagsspitzenstunde ca. 28 Kfz/h im Zu- und ca. 26 Kfz/h im Abfluss.

Die aus der geplanten Bebauung zu erwartenden Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Zuge des Schiffbeker Weges bewegen sich im Bereich täglicher Schwankungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens.

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 _w				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/16 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
Schiffbeker Weg südl. Rodigallee	46.550	1.470	980	49.000	43.292	1.397	941	45.629	3.259	74	39	3.371
Schiffbeker Weg nördl. AS Jenfeld	48.412	1.485	990	50.887	45.023	1.410	950	47.384	3.389	74	40	3.503
Bohlens Allee westlich Schiffbeker Weg	380	20	0	400	353	19	0	372	27	1	0	28
Elfsaal westlich ESSO	1.400	60	0	1.460	1.302	57	0	1.359	98	3	0	101
Elfsaal westlich Raja-Ilinauck-Str.	360	35	0	395	335	33	0	368	25	2	0	27
Raja-Ilinauck-Str.	300	30	0	330	279	29	0	308	21	2	0	23
ESSO	968	119	13	1.100	900	113	13	1.026	68	6	1	74

	B-Plan Jenfeld 30 Elfsaal (nur Neuverkehr!)											
	DTV _w				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/16 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
Schiffbeker Weg südl. Rodigallee	196	3	0	199	182	3	0	185	14	0	0	14
Schiffbeker Weg nördl. AS Jenfeld	196	3	0	199	182	3	0	185	14	0	0	14
Bohlens Allee westlich Schiffbeker Weg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Elfsaal westlich ESSO	392	6	0	398	364	6	0	370	27	0	0	28
Elfsaal westlich Raja-Ilinauck-Str.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Raja-Ilinauck-Str.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ESSO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamtprognose 2035/40 mit B-Plan Jenfeld 30											
	DTV _w				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/16 h	Pkw/Li	RLS-19 Lkw I	RLS-19 Lkw II	Kfz/8 h
Schiffbeker Weg südl. Rodigallee	46.746	1.473	980	49.199	43.474	1.399	941	45.814	3.272	74	39	3.385
Schiffbeker Weg nördl. AS Jenfeld	48.608	1.488	990	51.085	45.205	1.413	950	47.569	3.403	74	40	3.517
Bohlens Allee westlich Schiffbeker Weg	380	20	0	400	353	19	0	372	27	1	0	28
Elfsaal westlich ESSO	1.792	66	0	1.858	1.666	63	0	1.729	125	3	0	129
Elfsaal westlich Raja-Ilinauck-Str.	360	35	0	395	335	33	0	368	25	2	0	27
Raja-Ilinauck-Str.	300	30	0	330	279	29	0	308	21	2	0	23
ESSO	968	119	13	1.100	900	113	13	1.026	68	6	1	74

Die Anzahl der für die geplante Bebauung mindestens herzustellenden Stellplatzanzahl kann auf Grundlage von [7] abgeschätzt 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 Wandsbek Markt),
- Haushalts-/Wohnungsgröße sowie
- Einkommen/Segment

ein Stellplatzschlüssel für Wohnflächen ermittelt, der multipliziert mit der geplanten Anzahl an Wohneinheiten die ohne Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes herzustellende Anzahl an Pkw-Stellplätzen ergibt. Für die geplante Erneuerung der Wohnbebauung ergeben sich rechnerisch 100 herzustellende Pkw-Stellplätze.

(180 WE, 100-120 Service-WE)	Spannweite	Jenfeld 30
Basis Quartierstyp (Dichte, Wohnnutzung)	0,6-1,3	0,8
Nahversorgung	0,7-1,1	0,8
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)		0,33
Anzahl neuer Wohneinheiten		300
notwendige Anzahl Pkw-Stellplätze (ohne Mobilitätskonzept)		100

Die für die Kita nachzuweisenden Stellplätze sind zu addieren.

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

6. Erschließung

Die Erschließung des Plangebietes Jenfeld 30 soll durchgehend unter Nutzung des Bestandes analog zur heutigen Situation erfolgen.

Die aus den geplanten Nutzung resultierenden Neuverkehre von rechnerisch rd. 400 Kfz/24 h im Querschnitt führen nicht zu einer qualitativen Veränderung der Verkehrssituation auf den Straßen Elfsaal bzw. Bohlens Allee. Aufgrund der Gebietsanbindung ist eine ausschließliche Nutzung der Straße Elfsaal zu erwarten. Die Zusatzverkehre können im Querschnitt der Straße leistungsgerecht mit abgewickelt werden.

Die aus der Neubebauung zu erwartende Verkehrszunahme führt an der Anbindung Elfsaal an den Schiffbeker Weg nicht zu einer spürbaren Mehrbelastung, sondern liegt im Bereich täglicher Schwankungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens.

Die rechnerisch im Bestand nachgewiesenen Abwicklungsengpässe [2] würden sich nur geringfügig verändern. In der Morgenspitzenstunde wären durch die konzentriert auftretenden s.g. Bringe-Verkehre der geplanten KITA noch etwas höhere Wartezeiten für die aus dem Elfsaal in Richtung Schiffbeker Weg orientierten Verkehre zu erwarten. Rechnerisch ist jedoch keine Differenz nachweisbar.

Durch den bereits erfolgten Ausbau der Anbindung konnte die Verkehrsabwicklung in gewissem Rahmen verbessert werden. Die örtliche Situation sowie die Dominanz der Verkehrsbelastung des Schiffbeker Weges lassen weitere Verbesserungen an der Anbindung jedoch nicht zu.

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 festgesetzten Baugrenzen berücksichtigen die künftige Möglichkeit eines regelkonformen und anforderungsgerechten Ausbaus der Nebenflächen angrenzender Straßen.

Die für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer nutzbare geplante Durchwegung der Neubebauung in/aus Richtung der Bushaltestelle am Schiffbeker Weg unterstützt die Nutzung des ÖPNV.

Die in den bisherigen Betrachtungen [2] angeregte Neuordnung des ruhenden Verkehrs im weiteren Verlauf der Straße Elfsaal wäre weiterhin zu empfehlen, auch wenn die Plangebietsanbindung hiervon nicht betroffen ist.

Bei Straßen mit Kraftfahrzeugverkehrsstärken von < 400 Kfz/ h wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die im Elfsaal beidseitig vorhandene Gehwegbreite entspricht mit rd. 1,50 m den Mindestanforderungen der RAST 06 [5]. Da die beidseitig angeordneten Gehwege hinter einem Grünstreifen (Breite 2,20 – 2,90 m) liegen, kann die Mindestbreite unter Berücksichtigung der vorhandenen und der zu erwartenden Verkehrsstärke als ausreichend bewertet werden.

7. Mobilitätskonzept

Für das Plangebiet ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen, um die zukunftsfähige und nachhaltige verkehrliche Entwicklung der Neubauflächen 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 Jenfeld. Durch das Bauungsplanverfahren soll eine Realisierung moderner Wohnbebauung ermöglicht werden. Die Erschließung der Flächen wird sich nicht verändern.

Potenzielle Ziele künftiger Bewohnerinnen und Bewohner befinden sich großräumig betrachtet in erster Linie nördlich bzw. westlich des Plangebiets (s. **Abbildung 8**).

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

Planvorhaben

Konkrete Bebauungskonzepte für die Erneuerung der vorhandenen Wohnbebauung liegen nicht vor. Daher sind verbindliche 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 in fußläufiger Entfernung (Netto ca. 400 m, REWE ca. 650 m).

Weitere Einkaufsmöglichkeiten befinden sich im Umfeld am EKZ Jenfeld (ca. 950 m) sowie am EKZ Manshardtstraße in rd. 1,8 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 die Max-Schmeling-Stadtteilschule und das Gymnasium Marienthal in ca. 1 km Entfernung.

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. Schulwege führen überwiegend über abgesetzte Gehwege an Wohnstraße bzw. durch Grünanlagen. Die Querung des Holstenhofweges ist signalgesichert.

Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr

Das Plangebiet ist gut an den ÖPNV angebunden. Die Metrobuslinie 27 mit Haltestellen in rd. 80 m bzw. rd. 250 m Entfernung zum Plangebiet (verkehrt zwischen U-Bahn Billstedt und S-Bahn Wellingsbüttel über Jenfeld-Zentrum, Bf. Tonndorf, U Farmsen) erschließt das Plangebiet für den ÖPNV. An den rd. 400 m entfernten Haltepunkten an der Kreuzung Schiffbeker Weg/Rodigallee verkehren die Buslinien 10, 27, 162, 263, X22, X27, X35 und 618 und sichern eine gute ÖPNV-Erschließung u.a. in Richtung Wandsbek-Markt (U1). Die Linien verkehren zu Hauptverkehrszeiten im Fünf-Minuten-Takt und außerhalb dieser im Zehn-Minuten-Takt.

Die Regional-/U-Bahnlinien der Stadt sind in weniger als 30 Minuten erreichbar:

- Regionalbahn in Tonndorf (Richtung Hauptbahnhof bzw. Ahrensburg/Bargteheide)
24 Minuten Fahrzeit mit Linie 27 (10 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten),
17 Minuten mit Linie X27 (7 min Fußweg, 6 min Fahrzeit, 4 min Fußweg, 20 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten),
- U 1 Wandsbek-Markt
22 Minuten mit Linie 10 (7 min Fußweg, 15 min Fahrzeit, 1 min Fußweg, 5 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten),

- U 2/U 4 Billstedt
10 Minuten Fahrzeit mit Linie 27 (10 Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten).

Infrastruktur Radverkehr

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr auf dem Schiffbeker Weg straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Auf den untergeordneten Straßen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt (Tempo 30- Zone). StadtRAD-Stationen sind im Nahbereich nicht vorhanden.

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. Ein Starcar Verleih befindet sich in 500 m 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 befinden sich am EKZ Jenfeld öffentlich zugängliche Ladesäulen (EZE und HEnW-mobil, rd. 950 m).

Sport-/Freizeitangebote

Im direkten Umfeld des Plangebiets stehen einige Sport- und Freizeitangebote zur Verfügung, die auch ohne Nutzung eines eigenen Pkw erreicht werden können. Zentral im Plangebiet ist ein Spielplatz verortet, der auch künftig wieder hergestellt werden soll.

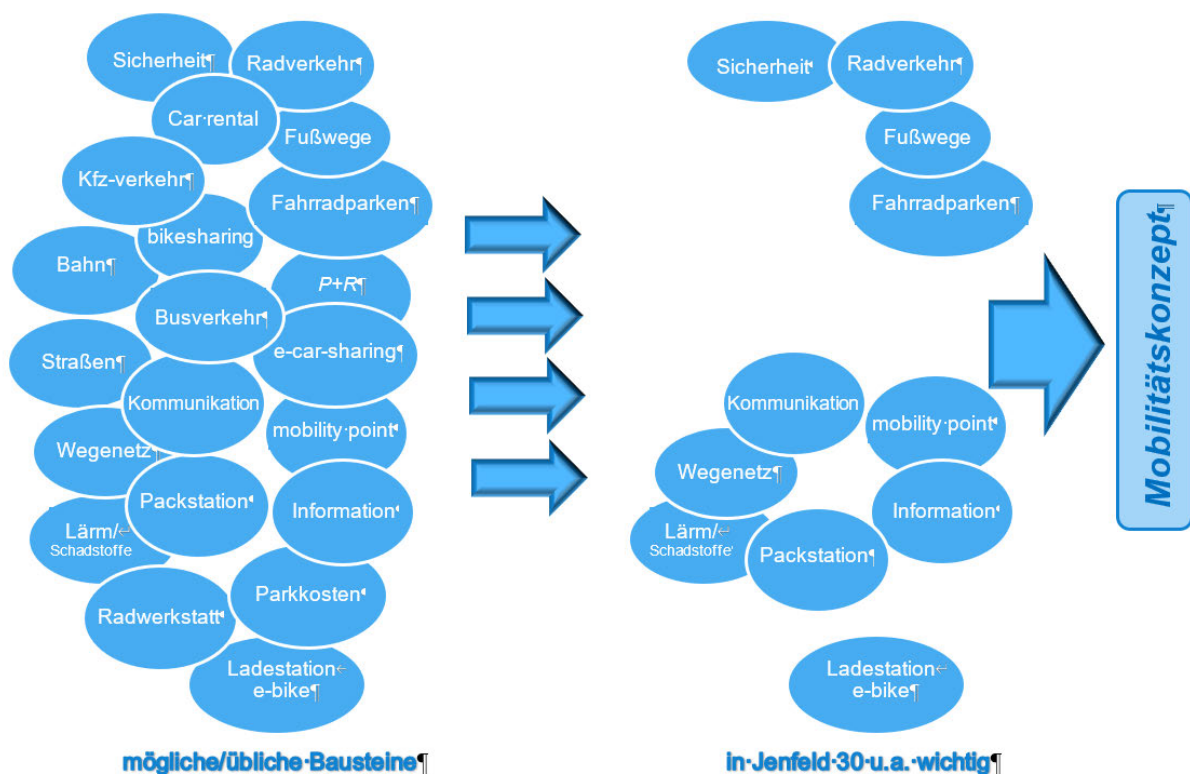
7.3 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept für das Plangebiet Jenfeld 30 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 Jenfeld 30 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. Die Durchwegung durch die Randbebauung am Schiffbeker Weg ist sehr wichtig.

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 o.ä.) sind im weiteren Planverfahren den künftigen Bauherren vorzugeben.

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

Baustein Pkw-Verkehr

Neben der attraktiven Gestaltung der Zuwegungen und der Abstellanlagen 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 Ausdehnung 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.

8. Resümee

Die vorliegende verkehrstechnische Stellungnahme zum Bebauungsplan Jenfeld 30 beurteilt die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Neubebauung der direkt westlich des Schiffbeker Weges bzw. südlich der Straße Elfsaal gelegenen Bestandwohnflächen. Grundlage sind die in [2] verwendeten Verkehrsdaten, die nach Überprüfung auf Basis aktueller Daten der BWVI Hamburg weiterhin Bestand haben.

Die aus den künftig geplanten Entwicklungen insgesamt zu erwartende, zusätzliche Verkehrserzeugung beträgt rd. 400 Kfz/ 24 h im Querschnitt.

Die zusammen mit dem vorhandenen Verkehrsaufkommen insgesamt zu erwartenden Verkehre können im vorhandenen Straßenquerschnitt der Straße Elfsaal ohne weitere Um-/Ausbaumaßnahmen abgewickelt werden. Über das normale Maß einer innerstädtischen Nutzung hinausgehenden Behinderungen des Verkehrs sind nicht zu erwarten.

Die geplanten Nutzungen werden über den Knotenpunkt Schiffbeker Weg/Elfsaal an das übergeordnete Stadtstraßennetz angebunden. Die zu erwartenden Neuverkehre verändern die vorhandene Verkehrssituation an dieser Stelle nicht nachweisbar.

In den anderen Straßen des Wohngebietes (Elsa-Brandström-Straße, Bohlens Allee, Am Schießstand, Am Hohen Feld) sind keine nachweisbaren verkehrlichen Auswirkungen aus den Bauvorhaben zu erwarten.

Die bereits in [2] empfohlene Neuordnung des ruhende Verkehr in der Straße Elfsaal sollte zeitnah umgesetzt werden.

Im Rahmen des Plangebiets Jenfeld 30 werden folgende mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen empfohlen (verbindlich umzusetzende Maßnahmen sind aufgrund fehlender Planungstiefe der Neubebauung nicht möglich):

- 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 Car-sharing-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, 28. August 2025



Literaturverzeichnis:

- [1] SAGA Unternehmensgruppe
2025-02-27_Jenfeld30 SAGA MO.pdf, Sektorales Bebauungsplanverfahren Jenfeld30 Quartier Elfsaal, Projektentwicklung SAGA, Stand 02/2025
- [2] M+O Ingenieurgesellschaft mbH
Masterplan Elfsaal Hamburg, Verkehrstechnische Stellungnahme. 2. Ergänzung, Stand05/2019
- [3] FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr/Verkehrs- und Infrastrukturdaten, <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>
Durchschnittliche (werk)tägliche Kfz-Verkehrsstärken 2004-2023, Kfz-Verkehrsentwicklung 2000-2023
- [4] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
MiD 2023, Überblicksvortrag und zentrale Ergebnisse 2023/24, März 2025
MiD 2017 Mobilität in Deutschland, Kurzreport Hamburg und Metropolregion, November 2018
- [5] infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) Regionalbericht Stadt Hamburg,
- [6] Stadt, Land – Fuß? Aktuelle Erkenntnisse zur Mobilität in Städten auf Basis des SrV 2023, Abschlusskonferenz „Mobilität in Städten-SrV 2023“, 25. und 26. März 2025
- [7] <https://www.statistik-nord.de/presse-veroeffentlichungen/presseinformationen/dokumentenansicht/neue-veroeffentlichung-66328>
Stadtteilprofile 2024
- [8] BBW Software GmbH: Programm Ver_Bau nach Bosserhoff - Version 2025. Bochum, 2025
- [9] Stiftung Lebendige Stadt/TUHH/HVV
Stellplatz-Publikation-Lebendige-Stadt: Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel, 2021
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015