

Quartier Wandsbek Markt

Verkehrstechnische Stellungnahme

Stand: 09.07.2025



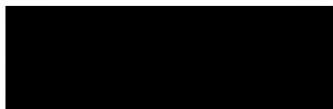
Quartier Wandsbek Markt

Verkehrstechnische Stellungnahme

Auftraggeber: Union Investment Real Estate GmbH
Valentinskamp 70
20355 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeitung:



Projektnummer: 2021053

Stand: 09.07.2025

INHALTSVERZEICHNIS

VERANLASSUNG.....	- 3 -
1 HEUTIGE SITUATION.....	- 3 -
1.1 Lage und vorhandene Erschließung.....	- 3 -
1.2 Ergebnisse der Verkehrserhebung.....	- 6 -
1.3 Geplante Situation	- 7 -
2 VERKEHRSPROGNOSE	- 8 -
2.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens	- 8 -
2.2 Verteilung des Verkehrs im Straßennetz	- 11 -
2.3 Prognoseplanfall	- 12 -
3 BEURTEILUNG DER VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG.....	- 13 -
3.1 Nicht signalisierte Knotenpunkte.....	- 15 -
3.2 Signalisierte Knotenpunkte	- 15 -
3.3 Zusammenfassung der Kapazitätsbewertungen.....	- 20 -
4 FAZIT	- 21 -
LITERATURVERZEICHNIS.....	- 22 -
ANHANG I.....	III
ANHANG II.....	V
ANHANG III	X
ANHANG IV.....	XI
ANHANG V	XII
ANHANG VI.....	XIII

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage und Eingrenzung des B-Plangebiets Wandsbek 85 (Bezirksamt Wandsbek; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2023).....	- 4 -
Abbildung 2:	Luftbild der Bestandsituation mit Erläuterungen (Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2022).....	- 4 -
Abbildung 3:	Schematische Darstellung des Straßennetzes im Umfeld.....	- 6 -
Abbildung 4:	Zu untersuchende Knotenpunkte Im Projektgebiet.....	- 7 -
Abbildung 5:	Lageplan Bauvorhaben Wandsbek Markt (ppp Architekten; Stand 12.2024).....	- 8 -
Abbildung 6:	Modal Split in der Prognose im Vergleich	- 10 -
Abbildung 7:	Verteilung der Ziel- und Quellverkehre	- 12 -
Abbildung 8:	Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße/Wandsbeker Marktstraße/Schloßstraße (Google Earth 2023).....	- 15 -
Abbildung 9:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Morgenspitze Bestand	- 16 -
Abbildung 10:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Nachmittagsspitze Bestand	- 16 -
Abbildung 11:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Morgenspitze Prognose	- 17 -
Abbildung 12:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Nachmittagsspitze Prognose	- 17 -
Abbildung 13:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Morgenspitze Bestand.....	- 18 -
Abbildung 14:	Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Nachmittagsspitze Bestand.....	- 18 -

Abbildung 15: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Morgenspitze Prognose.....	- 19 -
Abbildung 16: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Nachmittagspitze Prognose.....	- 19 -
Abbildung 17: Beurteilung der verkehrlichen Erschließung (QSV-Bewertung gemäß HBS).....	- 20 -

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen in Fahrten/ 24h	- 9 -
Tabelle 2: Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für unsignalisierte Knotenpunkte.....	- 14 -
Tabelle 3: Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für signalisierte Knotenpunkte	- 14 -

Die vorliegende verkehrstechnische Untersuchung basiert auf einem früheren Planungsstand (12/2024). Zwischenzeitlich wurden einzelne Aspekte der Planung verändert und angepasst. Neben der Verortung einer kleinen Gewerbeeinheit auf Baufeld 3, betrifft dies vor allem die Flächenangaben (m² BGF).

Da diese Änderungen im Vergleich zum letzten Planungsstand marginal ausfallen und sich daraus keine relevanten Veränderungen hinsichtlich des prognostizierten Verkehrsaufkommens ergeben, war eine Anpassung aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich. Die vorliegenden Aussagen, Ergebnisse und Empfehlungen behalten weiterhin ihre Gültigkeit.

VERANLASSUNG

Im Hamburger Bezirk Wandsbek soll in unmittelbarer Nähe zum Wandsbeker Marktplatz das Bauvorhaben Quartier Wandsbek Markt entwickelt werden. Geplant ist der Umbau des bestehenden Karstadtgebäudes sowie ein Neubau im Bereich des heutigen Parkhauses. Maßgeblich sind in den oberen Etagen Büroflächen vorgesehen. Hinzu kommen Wohnnutzungen und Einzelhandel bzw. Gastronomie im Erdgeschoss.

Für das B-Plan-Verfahren und das anschließende Baugenehmigungsverfahren ist die verkehrliche Abwickelbarkeit des erwarteten Verkehrsaufkommens im umliegenden Straßennetz sowie eine ausreichende Erschließung des Vorhabens in einer verkehrstechnischen Stellungnahme nachzuweisen.

1 HEUTIGE SITUATION

1.1 Lage und vorhandene Erschließung

Das betrachtete Areal liegt im östlichen Bezirk Wandsbek im gleichnamigen Stadtteil direkt am Wandsbeker Marktplatz. Es wird nördlich von der Straße Quarree und östlich vom Schünemannstieg begrenzt. Südlich schließt das bestehende Karstadtgebäude an die Wandsbeker Marktstraße an. Westlich wird das Areal von der Wandsbeker Königstraße begrenzt.

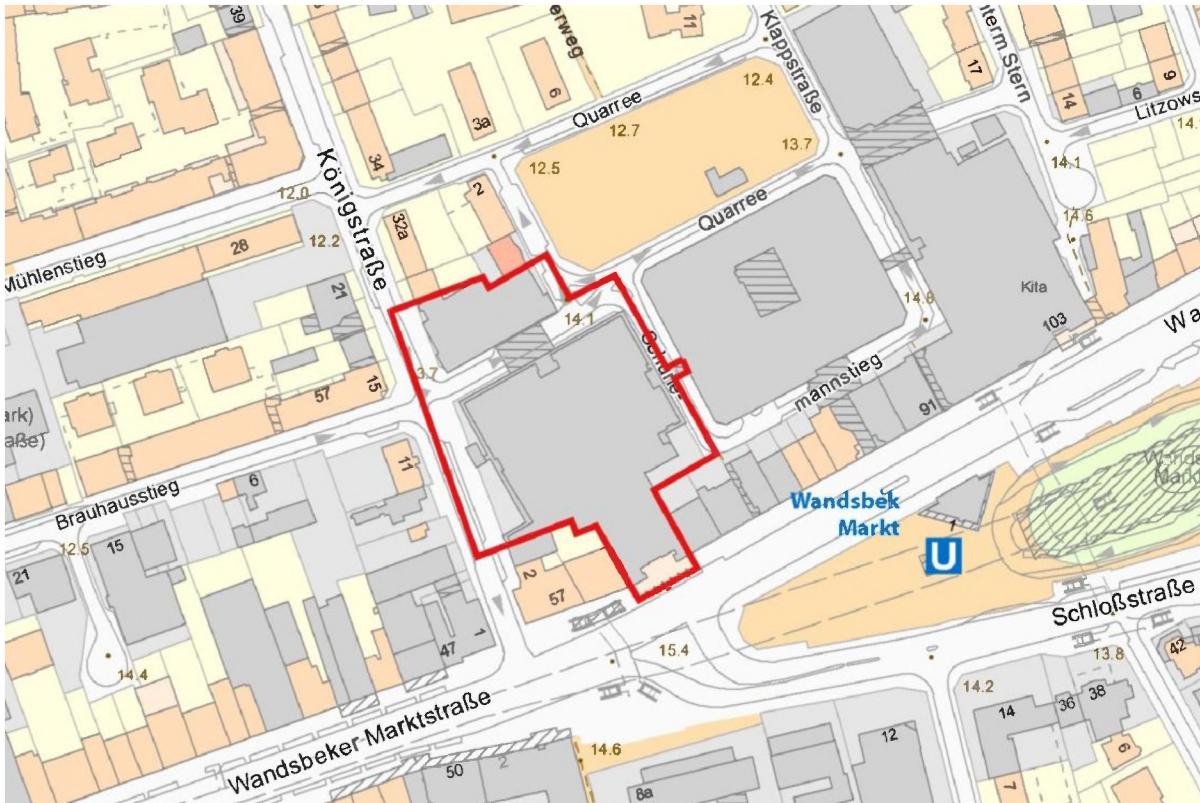


Abbildung 1: Lage und Eingrenzung des B-Plangebiets Wandsbek 85 (Bezirksamt Wandsbek; Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2023)

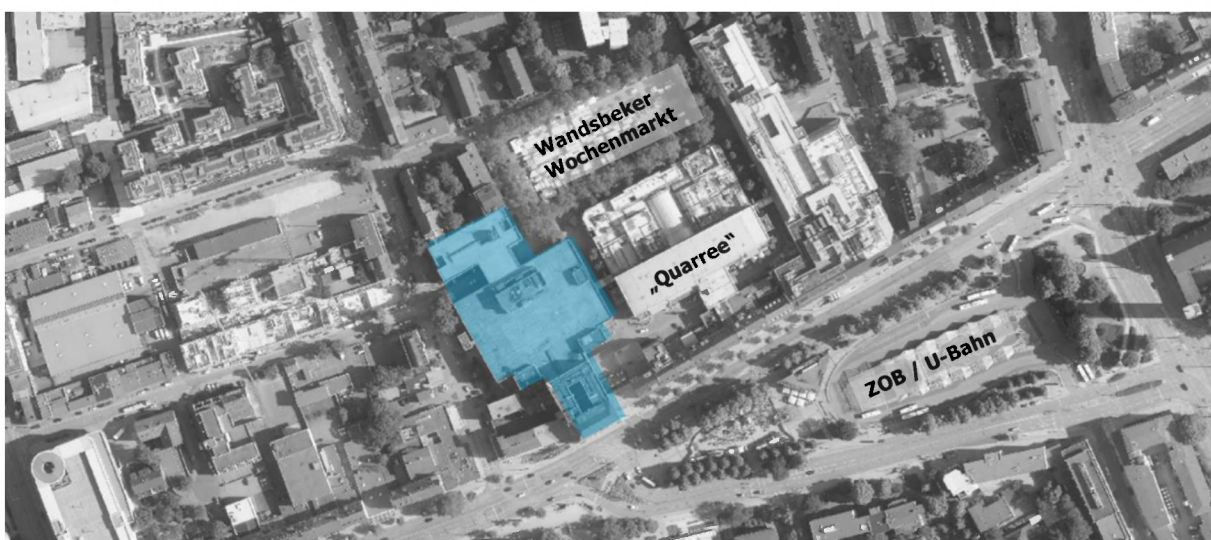


Abbildung 2: Luftbild der Bestandsituation mit Erläuterungen (Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung 2022)

Die direkte Nachbarschaft ist überwiegend durch gewerbliche Nutzungen bzw. den Charakter als Stadtteil- und Bezirkszentrum geprägt. Östlich des Projektgebiets befindet sich das Einkaufszentrum „Quarree“. Nördlich schließt Wohnbebauung an. Im Hinblick auf die hohe Nutzungsmischung und Nahversorgung vor Ort ist in Bezug auf den Verkehr von großen Verbund- und Verkettungseffekten auszugehen, d. h. die einzelnen Quell- und Zielorte werden nicht individuell angefahren, sondern es werden mehrere Nutzungen vor Ort kombiniert.

Südlich befindet sich der Wandsbeker Marktplatz, wo neben der gleichnamigen U-Bahnstation (U1) auch die Busumsteigeanlage Wandsbek liegt. Der Hamburger Hauptbahnhof befindet sich rd. 4,5 km (Luftlinie) in südwestlicher Richtung entfernt und ist mit der U-Bahnlinie U1 in 9 Minuten erreichbar.

Unabhängig von der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV, wird auch der Radverkehr eine große Rolle einnehmen (siehe Mobilitätskonzept). Die Velorouten 7 und 6 verlaufen südlich und nördlich des Gebiets und sind in rd. 500 m bzw. rd. 1.000 m zu erreichen.

In Bezug auf die Erreichbarkeit für den MIV (motorisierter Individualverkehr) sind die Wandsbeker Chaussee bzw. Wandsbeker Marktstraße sowie der Ring 2 (Wandsbeker Allee) zu erwähnen, die als Hauptverkehrsstraßen und Magistralen eine direkte Anbindung an das übergeordnete Straßennetz bieten. Die BAB 24 liegt in rd. 1,4 km Entfernung in südlicher Richtung. Die Bundesstraße 5 verläuft rd. 2 km weiter westlich.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass der MIV aufgrund dieser Rahmenbedingungen eine sehr untergeordnete Rolle einnehmen wird und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV sowie dem Rad- und Fußverkehr im Vordergrund steht. Bestärkt wird dies durch das geplante Mobilitätskonzept.

Im Zuge der Sanierung des Gebäudekomplexes soll keine (neue) Pkw-Tiefgarage entstehen. Die Anlieferung wird über die bestehende Anliefersituation am Schünemannstieg erfolgen. Hier erschließt eine bestehende Rampe das Untergeschoss.

Die durch das Bauvorhaben induzierten Pkw-Stellplätze werden vollständig in der Tiefgarage des Einkaufszentrum Quarree 1 nachgewiesen (s. Mobilitätskonzept). Die Erschließung dieser Tiefgarage erfolgt ebenfalls über den Schünemannstieg. Die Ausfahrt der Tiefgarage Q1 liegt östlich des Gebäudes an der Klappstraße.

Im Gegensatz zu den Stellplätzen für Pkw sollen Fahrradplätze nicht auf einem anderen Grundstück, sondern in einer Fahrradgarage auf Baufeld 2 (ehemaliges Karstadt-Gebäude) nachgewiesen werden. Die Erschließung wird von der Wandsbeker Königstraße erfolgen (s. Abbildung 3).



Abbildung 3: Schematische Darstellung des Straßennetzes im Umfeld

1.2 Ergebnisse der Verkehrserhebung

Die Neubebauung wird auf die Verkehrsmengen im umliegenden Straßennetz Einfluss haben. Zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation werden Verkehrsmengendaten zum bestehenden Fahrtenaufkommen benötigt. Hierfür liegen unterschiedliche Daten zugrunde. Für folgenden Knotenpunkt liegen die Werte aus einer Erhebung vom 22.04.2010 im Zeitraum zwischen 00:00 und 24:00 Uhr vor (Quelle: Verkehrsamt 2010):

- K6: Wandsbeker Marktstraße (NO) / Schloßstraße / Wandsbeker Marktstraße (W)

Für folgende Knotenpunkte liegen die Daten aus einer Erhebung vom 10.11.2022 vor (ARGUS/VIA Verkehrszählung 2022):

- K3: Wandsbeker Königstraße / Brauhausstieg / Quarree
- K4: Wandsbeker Königstraße / Mühlenstieg / Quarree
- K5: Quarree / Schünemannstieg
- K1: Klappstraße / Quarree (SO)
- K2: Klappstraße / Quarree (NO)

Anhang I und Anhang II zeigen die ermittelten Tagesverkehre sowie die Verkehrsmengen in der maximalen Spitzenstunde an allen Knotenpunkten.

Die folgende Abbildung 4 zeigt die zu untersuchenden Knotenpunkte.

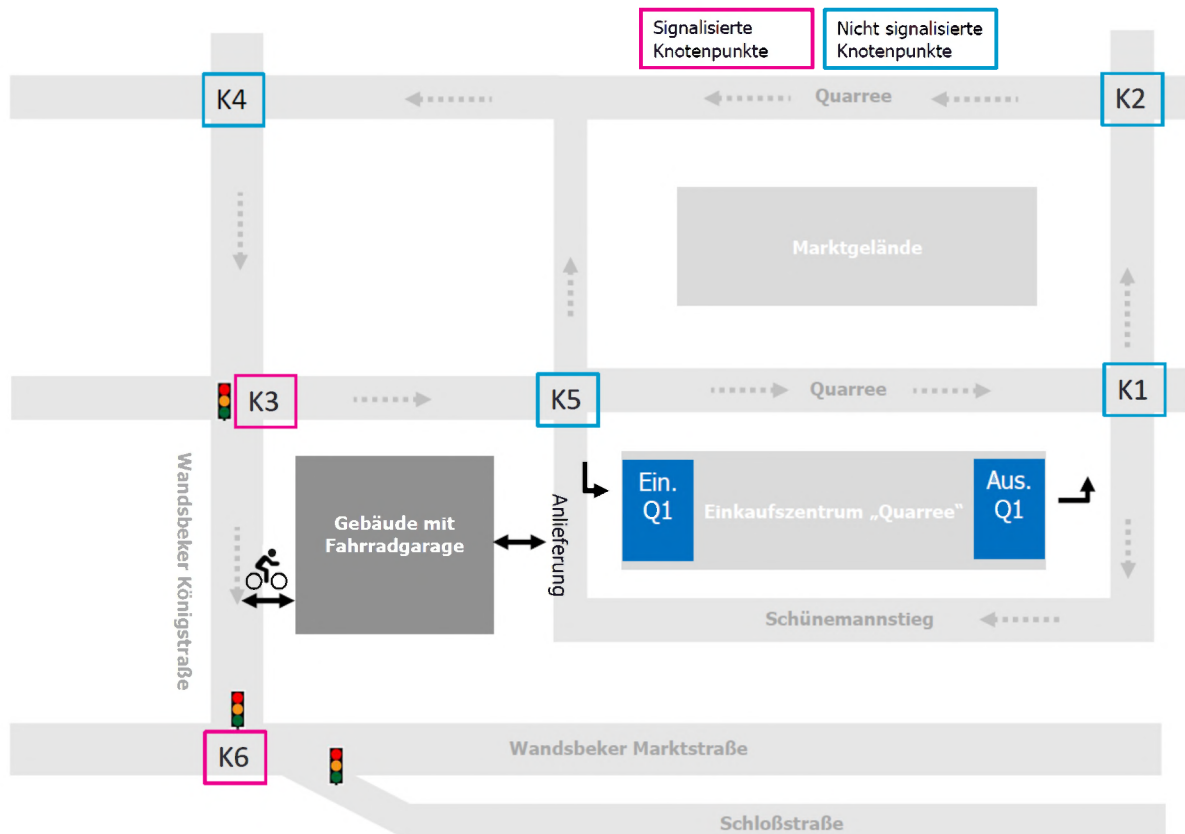


Abbildung 4: Zu untersuchende Knotenpunkte Im Projektgebiet

1.3 Geplante Situation

Auf dem Areal ist die Sanierung des Gebäudekomplexes unter Berücksichtigung und Integration des in Teilen denkmalgeschützten Karstadt-Gebäudes geplant. Auf insgesamt drei Baufeldern sollen Räumlichkeiten unterschiedlichster Nutzung entstehen.

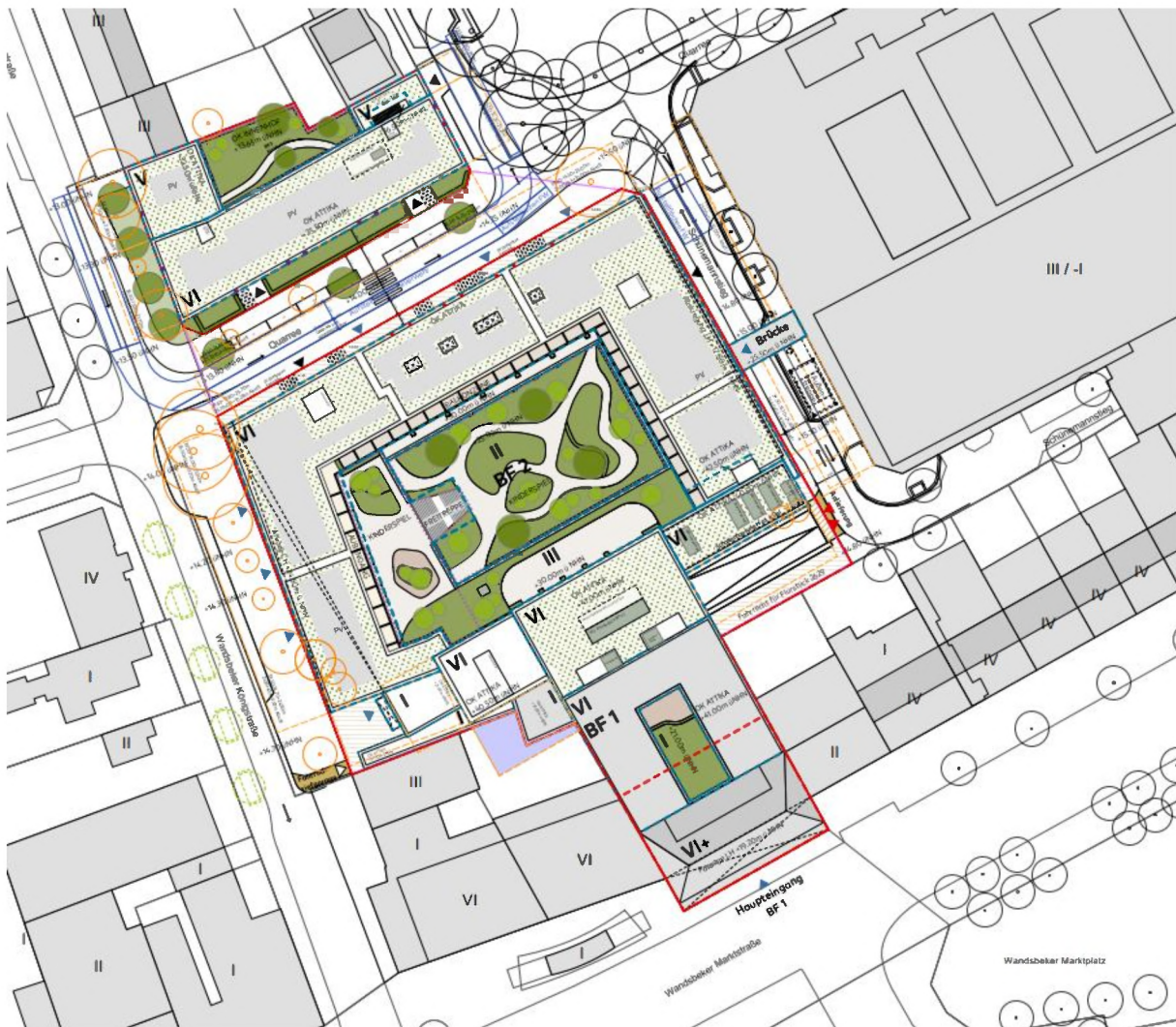


Abbildung 5: Lageplan Bauvorhaben Wandsbek Markt (ppp Architekten; Stand 12.2024)

Insgesamt ist eine Fläche von etwa 25.000 m² BGF geplant (Stand: Dezember 2024; im Hinblick auf Planungssicherheit hier gerundet; exklusive Verkehrs- und Lagerflächen), auf der maßgeblich Flächen für Büros (rd. 10.900 m²), und Einzelhandel (rd. 6.300 m²) realisiert werden sollen. Darüber hinaus sollen im Erdgeschoss Räumlichkeiten für eine Markthalle (rd. 1.500 m²) entstehen. Im Untergeschoss von Baufeld 2 ist neben Technikflächen eine Fahrradgarage geplant.

2 VERKEHRSPROGNOSE

2.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Die Abschätzung erfolgt anhand des Programms Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Bosserhoff, 2018) sowie

den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2006).

Die zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens getroffenen Annahmen zeigt die Tabelle 1.

Verkehrsaufkommen der gepl. Nutzungen in Fahrten/Tag

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
Büro	10.900 m² BGF								286
Beschäftigte:	420,00	Beschäftigte		0,80	2,50	0,10	1,00	1,00	84
Kunden:	1.600,00	Kunden				0,10	1,00	1,00	160
Lieferverkehre:	0,10	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem							42
Praxis	270 m² BGF								15
Beschäftigte:	1,00	Beschäftigte/35 m² BGF		0,9	2,5	0,10	1,10	1,00	2
Kunden:	35,00	Wege/Beschäftigtem				0,10	1,10	0,50	12
Lieferverkehre:	0,10	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem							1
Einzelhandel	6.300 m² BGF								690
Beschäftigte:	1,00	Beschäftigter/ 50 m² BGF		0,90	2,50	0,10	1,00	1,00	28
Kunden:	1,00	Kunde/m² BGF			2,00	0,10	1,00	0,50	630
Lieferverkehre:	0,50	Lkw-Fahrten/ 100 m² BGF							32
Markthalle (Gastronomie)	1.500 m² BGF								90
Beschäftigte:	1,00	Beschäftigter/ 60 m² BGF		0,90	2,50	0,10	1,00	1,00	2
Kunden:	45,00	Wege/Beschäftigtem			2,00	0,10	1,00	0,30	68
Lieferverkehre:	0,80	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem							20
Wohnen	121 WE								79
Bewohner:	1,60	Bewohner/WE			3,50	0,10	1,00	1,00	68
Besucher:	0,05	Besucher/Fahrt			2,00	0,10	1,50	1,00	1
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner						1,00	10
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ 24h (gerundet)									1.160

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen in Fahrten/ 24h

Die zur Berechnung des Verkehrsaufkommens notwendigen Flächenangaben wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt (Stand: Dezember 2024). Um im weiteren Planungsverlauf auftretende Änderungen bereits im Vorfeld zu berücksichtigen, wurden die Werte gerundet.

Die Annahme zum Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei der Verkehrsmittelwahl berücksichtigt die für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) sehr guten Rahmenbedingungen sowie ein konsequentes Mobilitätskonzept und die damit einhergehend abgeminderte Anzahl an geplanten Stellplätzen für Pkw. Vor diesem Hintergrund wird von einem MIV-Anteil von 10 % je nach Nutzergruppe ausgegangen.

Zur Einordnung dieser Werte hilft ein Blick auf die Statistiken zum bestehenden Mobilitätsverhalten: Gemäß der Auswertungen aus der „Mobilität in Hamburg“ Studie der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) für das Jahr 2022 werden in etwa 32% der Wege von den Hamburger:innen als Fahrer oder Mitfahrer im MIV getätigt. Da es sich dabei um einen gesamtstädtischen Durchschnittswert handelt, werden für das Zentrum Wandsbeks unter den beschriebenen Rahmenbedingungen deutlich niedrigere Werte angenommen. Für räumlich differenzierte Daten kann auf die „Mobilität in Deutschland“ Studie mit Bezugsjahr 2017 verwiesen werden: Demnach lag der MIV-Anteil in der Kernstadt Hamburgs (etwa innerhalb des Ring 2; also auch der Wandsbek Markt) bei 27%, während für die Gesamtstadt 36% anzunehmen waren. Die Entwicklung der letzten fünf Jahre (siehe Wert der Gesamtstadt für 2022) ist dabei noch nicht berücksichtigt.

Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die politisch beschlossenen Zielwerte eine deutliche Reduktion des MIV-Anteils vorsehen: So wird für das Jahr 2030 ein gesamtstädtischer Durchschnitt von 20% angestrebt. Analog zum Bestandsverhältnis zwischen dem Durchschnitt und der Kernstadt (bzw. zentralen, urban geprägten Neubauvorhaben) müssen auch die Zielwerte entsprechend niedriger angesetzt werden (s. Abbildung 6).

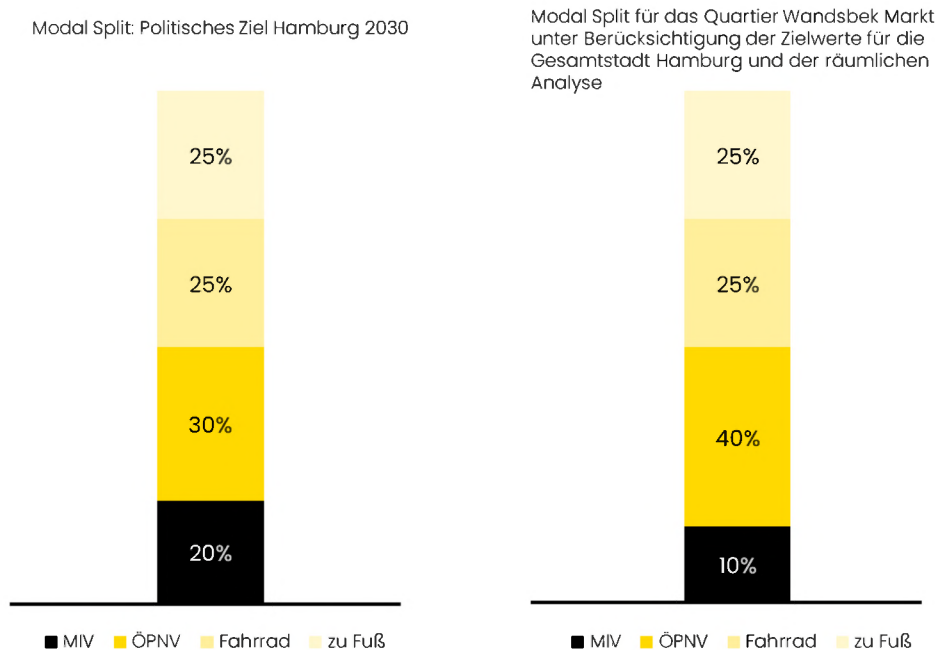


Abbildung 6: Modal Split in der Prognose im Vergleich

Unabhängig vom MIV-Anteil werden für den Einzelhandel Abminderungsfaktoren (0,5) angesetzt, da angenommen wird, dass ein Großteil dieser Personen als Beschäftigte oder Kund:innen anderer Nutzungen bereits vor Ort sind (Verbundeffekt). Diese Kund:innen werden ohne neue Verkehre zu erzeugen

anschließend im Markt Quartier einkaufen. Für die Markthalle wird dieser Effekt noch stärker eingeschätzt.

Unter Berücksichtigung der getroffenen Annahmen berechnen sich für die neugeplanten Nutzungen insgesamt rd. 1.160 Fahrten/ 24h (siehe Tabelle 1). Diese setzen sich aus rd. 115 Fahrten/ 24h durch Beschäftigte, rd. 870 Fahrten/ 24h durch Kund:innen und Besucher:innen, rd. 70 Fahrten/ 24h durch Bewohner:innen und rd. 105 Lieferfahrten zusammen.

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde (FGSV, 2006). Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden. Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen ergeben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinien rd. 50 zusätzliche Fahrten in der morgendlichen Spitzenstunde. In der Spitzenstunde am Nachmittag ist mit rd. 90 Fahrten zusätzlich zu rechnen. Die Stundenbelastungen im Tagesverlauf sind dem Anhang III zu entnehmen.

2.2 Verteilung des Verkehrs im Straßennetz

Zur Beurteilung der Erschließung und der daraus resultierenden verkehrlichen Auswirkungen wird die Wegewahl der Ziel- und Quellverkehre, d.h. die Verteilung des Verkehrs im umliegenden Straßennetz, abgeschätzt. Die Abschätzung beruht auf den straßenräumlichen Zusammenhängen im näheren Umfeld des Vorhabens, insbesondere unter Berücksichtigung der zahlreichen Einbahnstraßen. Grundsätzlich kann nach der Analyse der vorliegenden straßenräumlichen Zusammenhänge davon ausgegangen werden, dass Quell- und Zielverkehr sich aufgrund der guten Erreichbarkeit des Quartiers zu je 25% auf die vier Himmelsrichtungen verteilen werden. Diese Annahme lässt sich auch mit dem gesamtstädtischen Verkehrsmodell plausibilisieren.

2.2.1 Zielverkehr

Wie in Abbildung 7 dargestellt, wird davon ausgegangen, dass sämtliche Zielverkehre die Tiefgarage des Quarree 1 von Westen über die Straße Quarree erreichen werden.

75 % dieser Verkehre erreichen das Gebiet über den Brauhausstieg aus Richtung Westen kommend. Weitere 25% über die Wandsbeker Königstraße aus nördlicher Richtung. Da die bestehende Anlieferung im Schünemannstieg genutzt werden soll und diese gegenüber der Zufahrt der Q1 Tiefgarage liegt, unterscheidet sich die Richtungsverteilung von Pkw und Schwerverkehr beim Zielverkehr nicht.

2.2.2 Quellverkehr

Die Ausfahrt der Tiefgarage liegt an der Klapppstraße. Nach der Ausfahrt in Richtung Norden ist davon auszugehen, dass die Verkehre sich am Knotenpunkt Quarree/Klappstraße aufteilen werden. 75% des Quellverkehrs werden nach Norden abfließen. Die restlichen 25% werden südwestlich das Projektgebiet verlassen.

Im Gegensatz zum Zielverkehr unterscheidet sich die Richtungsverteilung von Pkw und Schwerverkehr beim Quellverkehr. Die Anlieferungsverkehre werden zuerst in Richtung Norden fahren und sich dann am Knotenpunkt Mühlenstieg/Wandsbeker Königstraße/Quarree wie dargestellt aufteilen. Abbildung 7 zeigt die gesamte Richtungsverteilung im Projektgebiet.

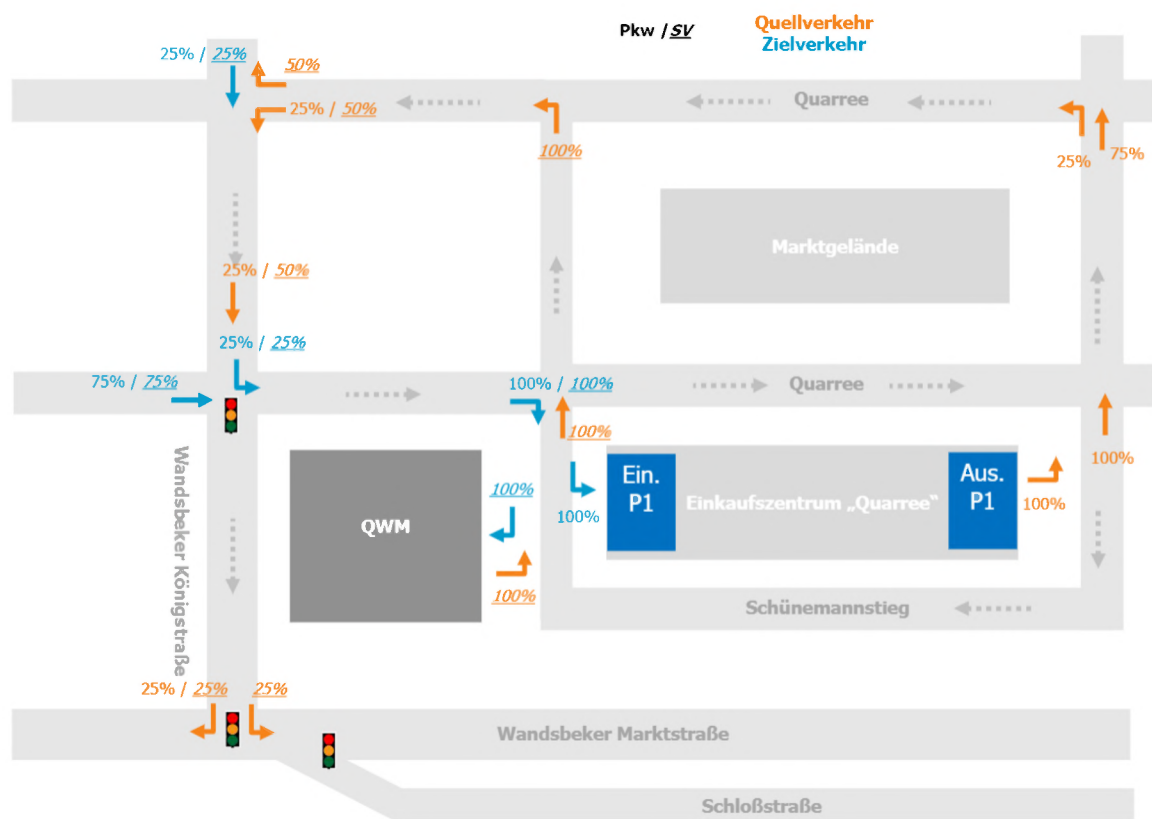


Abbildung 7: Verteilung der Ziel- und Quellverkehre

Die absoluten Werte der Bestands- und Prognosebelastung für die Morgen- und Nachmittagsspitzenstunde sind in Anhang IV dargestellt.

2.3 Prognoseplanfall

Als Prognoseplanfall werden die bestehenden Verkehrsmengen und die Neuverkehre durch das geplante Vorhaben addiert. Auf eine rechnerische Reduzierung der bestehenden Verkehre aufgrund des

Parkhausrückbaus und der zukünftigen Schließung des Karstadt wird verzichtet, da eine valide Quantifizierung schwierig ist und die Prognose so tendenziell auf der sicheren Seite liegt.

Berücksichtigung weiterer Bauvorhaben in der unmittelbaren Umgebung

Die Entwicklungen, die mit dem B-Plan Wandsbek 85 ermöglicht werden, stellen nur einen Teilbereich im Rahmen der Gesamtentwicklung rund um den Wandsbek Markt dar. Als kleinere, aber unmittelbar benachbarte Planungen sind die Überlegungen zum B-Planverfahren Wandsbek 86 (Umgestaltung des Marktplatzes) oder die Weiterentwicklung des Brauhausviertels zu nennen. Der Bereich um den Wandsbek Markt ist zudem als Schwerpunkttraum im Rahmen der gesamtstädtischen Entwicklung der Magistralen definiert, der sowohl im bezirklichen Magistralengutachten als auch im aktuell in Bearbeitung befindlichen Masterplan Magistralen der BSW (Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen) zusammengefasst wird. Zudem wird für den Wandsbek Markt momentan ein Rahmenplan Wandsbek Zentrum erarbeitet, der eine langfristige Perspektive mit teilweise großmaßstäblichen Anpassungen (z.B. Umbau der Wandsbeker Chaussee, Wandsbeker Marktstraße, Schloßstraße sowie des Ring 2) darstellen wird. In der Folge würden sich Auswirkungen auf das Straßennetz ergeben, die nicht Teil der hier vorliegenden Verkehrstechnischen Stellungnahme zum B-Plan 85 sind und gesondert im Zuge der Bearbeitung des Rahmenplans von BSW, BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) und Bezirk geklärt werden.

Unabhängig davon ist auf die gesamtstädtische Trendentwicklung hinzuweisen, die auf eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und damit einhergehend auf geringere Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr hindeutet. In diesem Zusammenhang ist auch die geplante S-Bahnlinie S4 zu nennen, die die Magistrale Wandsbeker Chaussee bzw. Wandsbeker Marktstraße anteilig entlasten wird. Die Prognoseszenarien aus der gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplanung der BVM gehen dementsprechend davon aus, dass sich das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr auch im Bereich des Wandsbek Markt (trotz städtebaulicher Nachverdichtungen) eher reduzieren wird.

Zusammengefasst ist kurz- und mittelfristig zwar von Veränderungen im Umfeld auszugehen, jedoch nicht in einer Größenordnung, die die Aussagen dieser Verkehrstechnischen Stellungnahme (nämlich die Neuverkehre durch Wandsbek 85 machen nur einen kleinen Anteil im Gesamtnetz aus und nehmen keinen negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit) maßgeblich beeinflusst. Langfristig werden sich größere Veränderungen ergeben, deren Auswirkungen auf das Straßennetz in den jeweiligen Detailplanungen (nicht im Rahmen des B-Planverfahren zu Wandsbek 85) zu klären sind.

3 BEURTEILUNG DER VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG

Zur Beurteilung der verkehrlichen Erschließung ist die Kapazität der umliegenden Knotenpunkte (s. Abbildung 4) nachzuweisen.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der unsignalisierten Anbindungen erfolgt mit dem Programm KNOBEL (BPS GmbH, 7.1.8). Diese Software berechnet die Leistungsfähigkeit mittels einer vereinfachten theoretischen Berechnung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015). Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit signalisierter Knotenpunkte erfolgt mit dem Programm LISA+ (Schlothauer & Wauer. Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr. LISA+) auf Basis der vorhandenen Signalzeitenpläne (SZP). Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt anschließend in Anlehnung an das HBS (FGSV, 2015) anhand von Qualitätsstufen (QSV) mit den Buchstaben A-F, die für die Spanne der durchschnittlichen Wartezeit eines Fahrzeugs auf dem jeweiligen Fahrstreifen stehen. Die Gesamtqualitätsstufe eines Knotenpunktes ergibt sich aus der mittleren Wartezeit des schlechtesten Fahrstreifens. Tabelle 2 zeigt die den einzelnen Qualitätsstufen zugeordneten Wartezeiten an unsignalisierten Knotenpunkten. Tabelle 3 zeigt die zugeordneten Wartezeiten an signalisierten Knotenpunkten.

QSV	Kfz-Verkehr an unsignalisierten Knoten	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 10	Sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 20	Geringe Wartezeiten
C	≤ 30	Spürbare Wartezeiten
D	≤ 45	Hohe Werte für einzelne Fahrzeuge
E	> 45	Sehr große und stark streuende Werte bei den Wartezeiten
F	- (Sättigung > 1)	Knotenpunkte ist überlastet

Tabelle 2: Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für unsignalisierte Knotenpunkte

QSV	Kfz-Verkehr an signalisierten Knoten	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 20	Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	≤ 35	Die Wartezeiten sind kurz.
C	≤ 50	Die Wartezeiten sind spürbar.
D	≤ 70	Die Wartezeiten sind beträchtlich.
E	> 70	Die Wartezeiten sind sehr lang.
F	Verkehrsstärke $>$ Kapazität	Die Wartezeiten sind extrem lang. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 3: Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für signalisierte Knotenpunkte

3.1 Nicht signalisierte Knotenpunkte

Alle nicht signalisierten Knotenpunkte können, sowohl in der Morgenspitze als auch in der Nachmittagspitze, mit der Qualitätsstufe (QSV) A bewertet werden (s. Abbildung 17). Aufgrund der Geringfügigkeit der Auswirkungen wird an dieser Stelle auf eine detaillierte Ausformulierung der Ergebnisse verzichtet.

3.2 Signalisierte Knotenpunkte

3.2.1 Wandsbeker Königstraße/Wandsbeker Marktstraße/Schloßstraße

Im Rahmen der Prüfung des Knotenpunktes Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße wurde der gesamte Knotenpunkt inklusive der Beziehungen aus und in die Schloßstraße geprüft (s. Abbildung 8), da die LSA in diesem Bereich als eine zusammenhängende Anlage geschaltet ist.

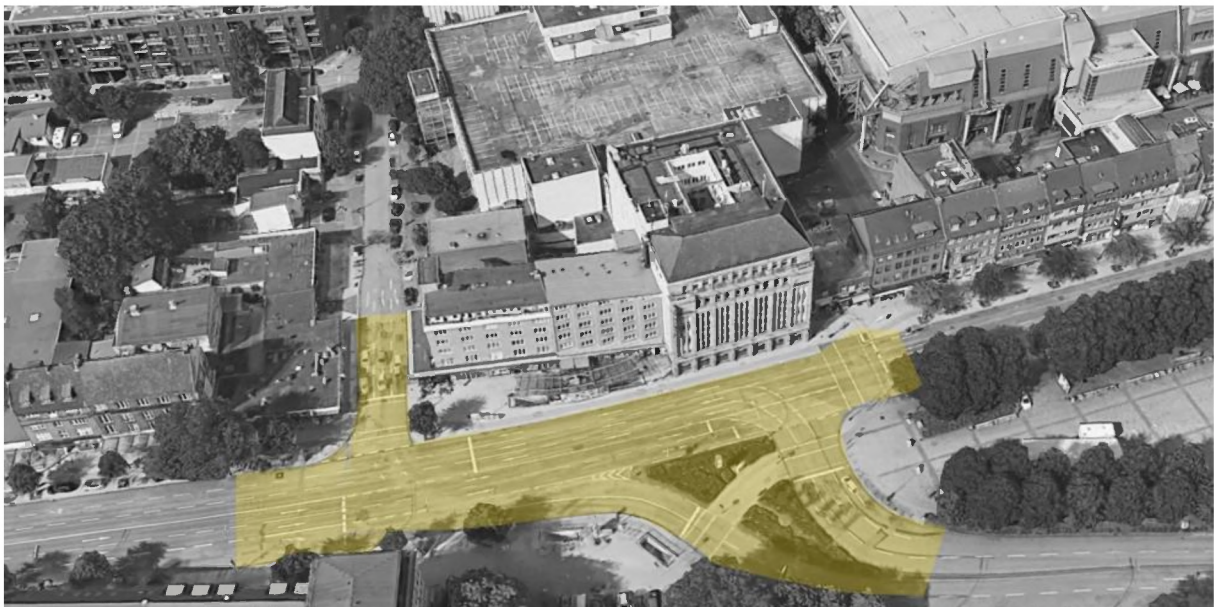


Abbildung 8: Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße/Wandsbeker Marktstraße/Schloßstraße (Google Earth 2023)

Während der Knotenpunkt im Bestand mit der Qualitätsstufe (QSV) C zu bewerten ist, führt die Berücksichtigung der Prognose mit erhöhten Verkehrsmengen zu einer geringfügig schlechteren Bewertung der Leistungsfähigkeit. In der nachmittäglichen Spitzenstunde ist diese mit der Qualitätsstufe D zu bewerten. Die Neuverkehre sind somit abwickelbar bzw. die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben.

Anhang V zeigt die Strombelastungspläne; Abbildung 9 bis Abbildung 12 zeigen die Kapazitätsbewertungen gemäß HBS. Zum besseren Verständnis findet sich darüber hinaus im Anhang VI die Geometrie des Knotenpunkts mit Kennzeichnung der einzelnen Knotenströme.

Morgenspitze im Bestand

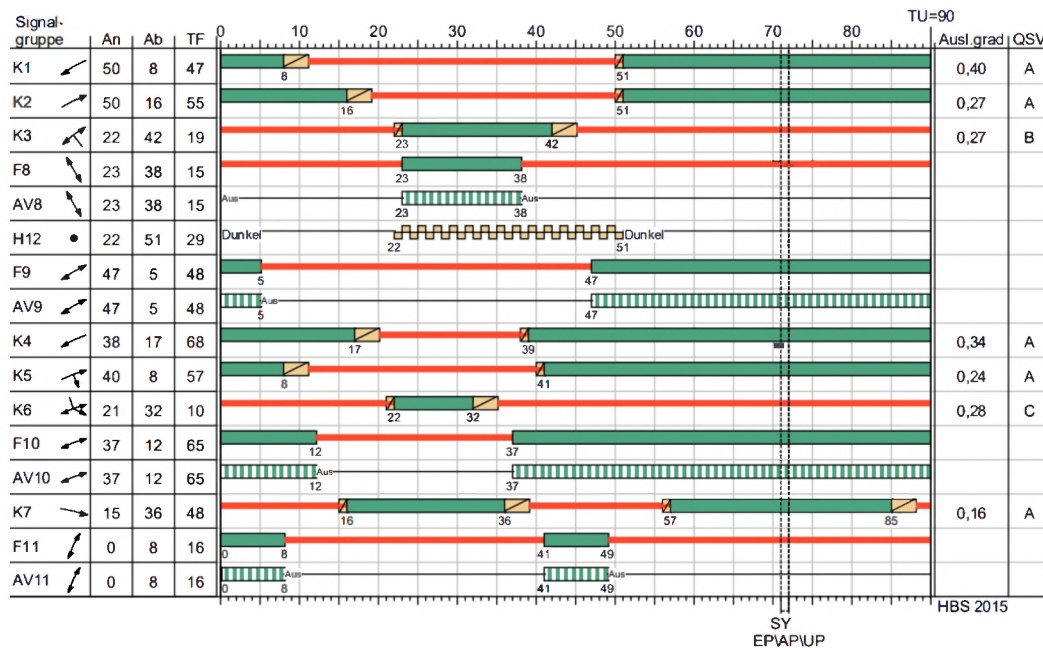


Abbildung 9: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Morgenspitze Bestand

Nachmittagsspitze im Bestand

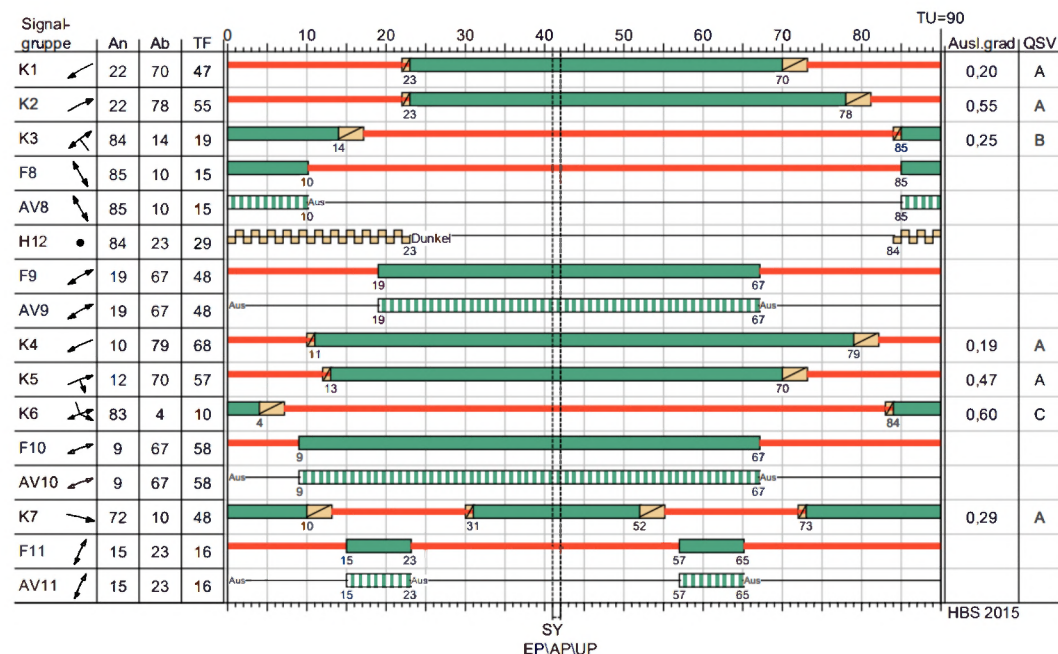


Abbildung 10: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Nachmittagsspitze Bestand

Morgenspitze unter Berücksichtigung der Prognose

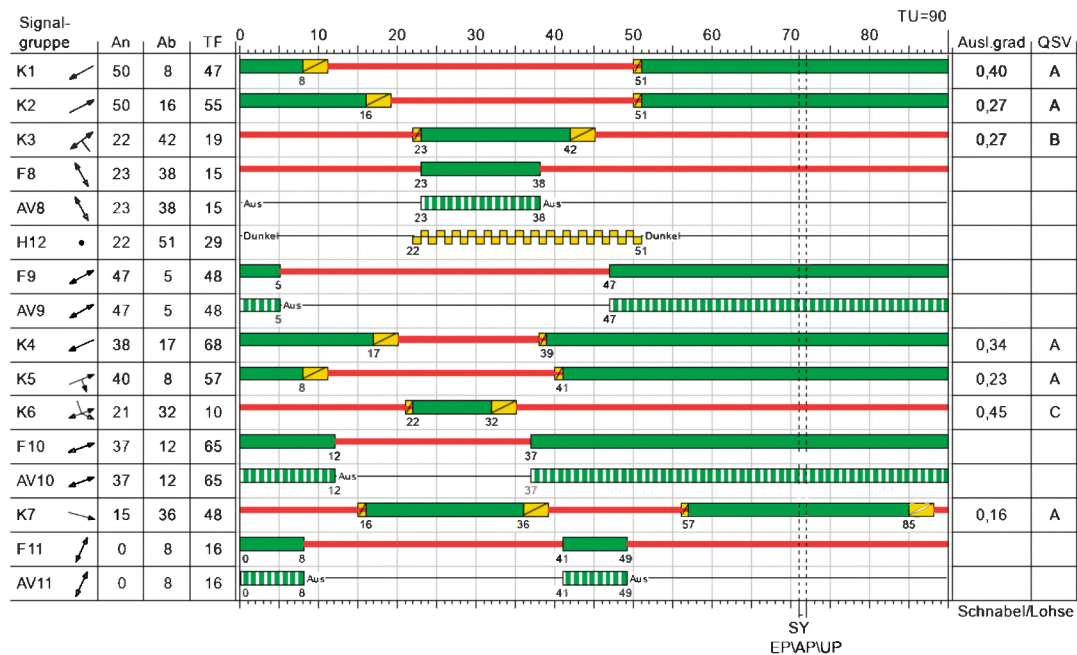


Abbildung 11: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Morgenspitze Prognose

Nachmittagsspitze unter Berücksichtigung der Prognose

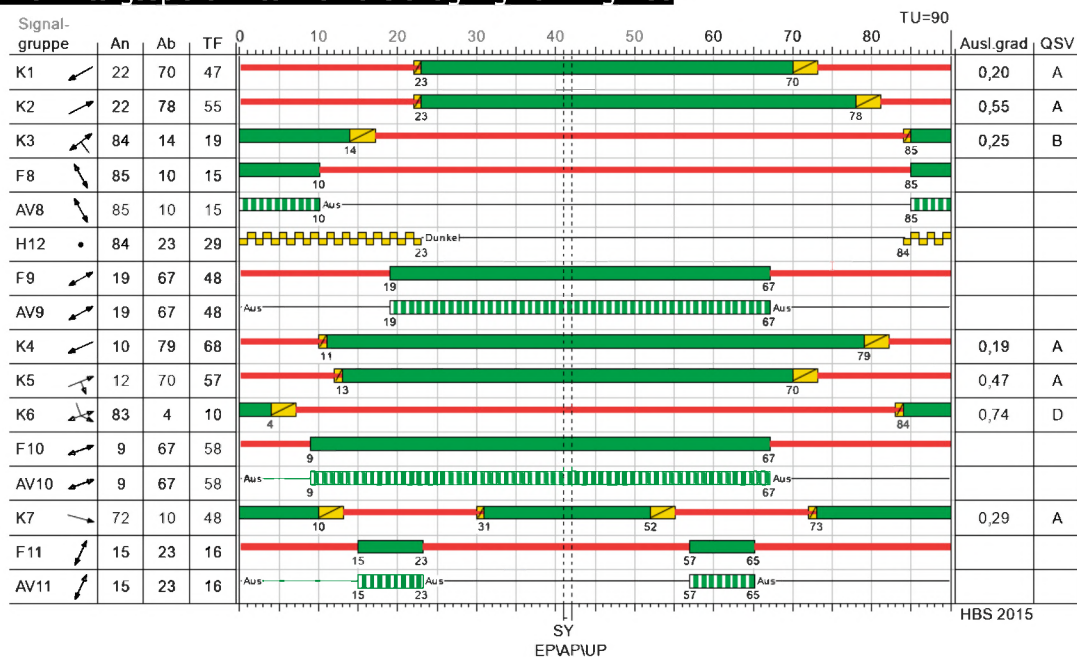


Abbildung 12: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Marktstraße (West)/ Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße (Ost)/ Schloßstraße: Nachmittagsspitze Prognose

3.2.2 Wandsbeker Königstraße/Brauhausstieg/Quarree

Der Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße/Brauhausstieg/Quarree ist sowohl im Bestand als auch im Prognoseplanfall in beiden Spitzenstunden mit der Qualitätsstufe A zu bewerten. Die konkreten Signalzeitenpläne mit Bewertung der einzelnen Ströme sind den folgenden Abbildungen zu entnehmen (Abbildung 13 bis Abbildung 16).

Zum besseren Verständnis findet sich darüber hinaus im Anhang VI die Geometrie des Knotenpunkts mit Kennzeichnung der einzelnen Knotenströme.

Morgenspitze im Bestand

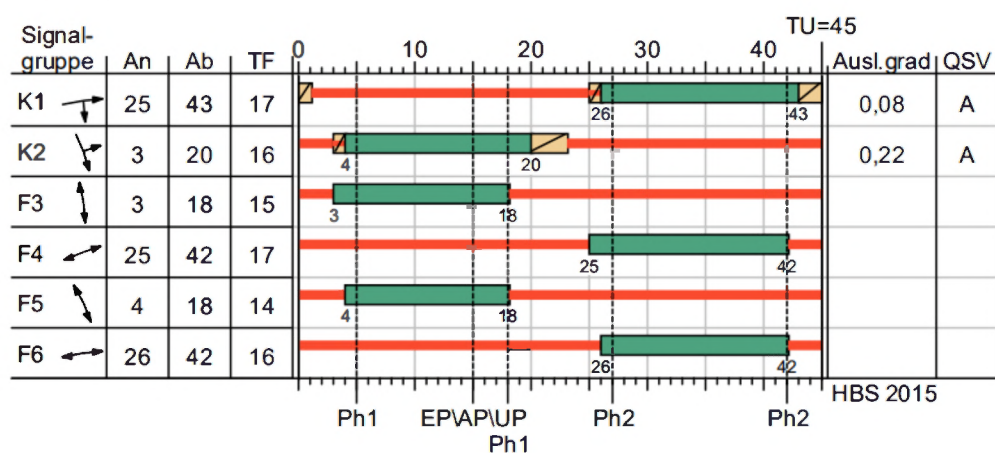


Abbildung 13: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Morgenspitze Bestand

Nachmittagsspitze im Bestand

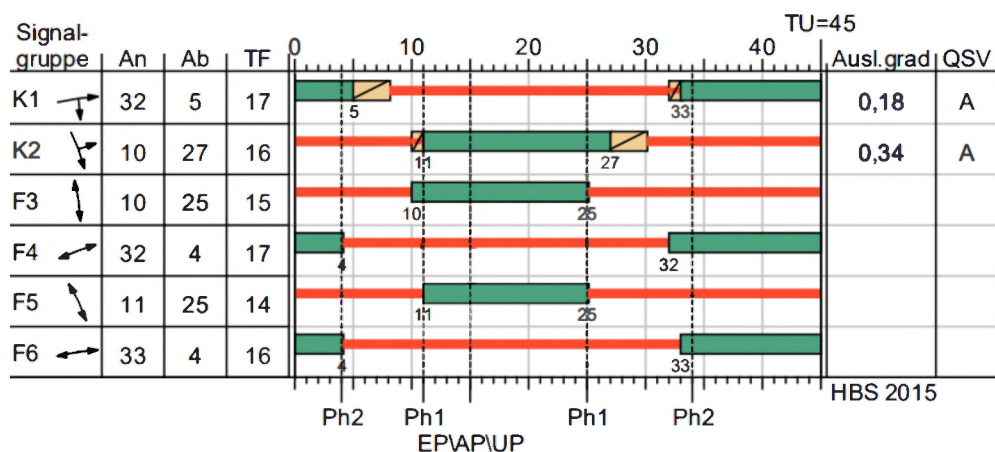
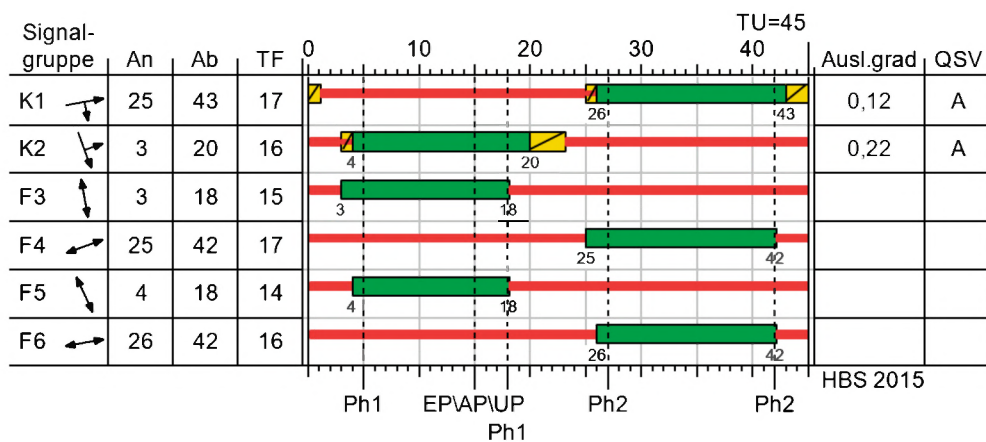


Abbildung 14: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Nachmittagsspitze Bestand

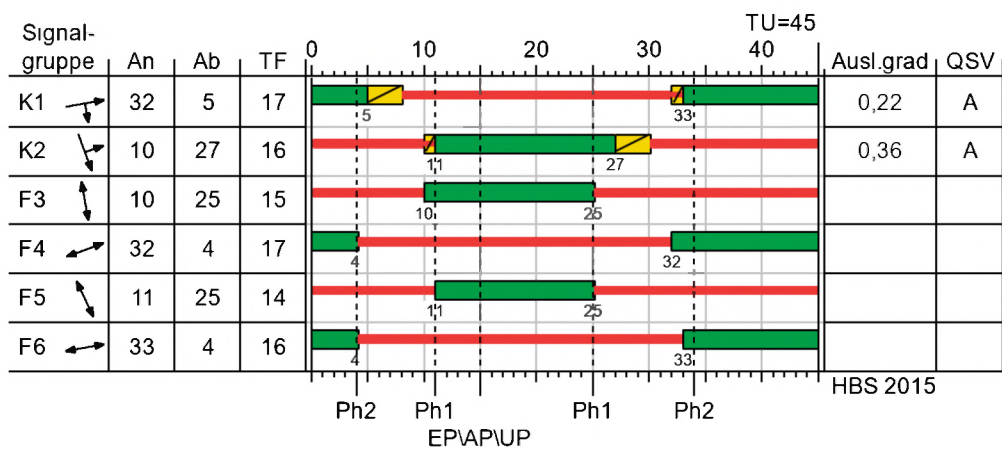
Morgenspitze unter Berücksichtigung der Prognose



Grundversorgung als Geräterückfallebene

Abbildung 15: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Morgenspitze Prognose

Nachmittagsspitze unter Berücksichtigung der Prognose



Grundversorgung als Geräterückfallebene

Abbildung 16: Kapazitätsbewertungen gemäß HBS für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße (Nord)/ Quarree / Wandsbeker Königstraße (Süd) / Brauhausstieg: Nachmittagsspitze Prognose

3.3 Zusammenfassung der Kapazitätsbewertungen

Insgesamt sind die prognostizierten Verkehrsmengen an allen Knotenpunkten im Umfeld leistungsfähig abwickelbar:

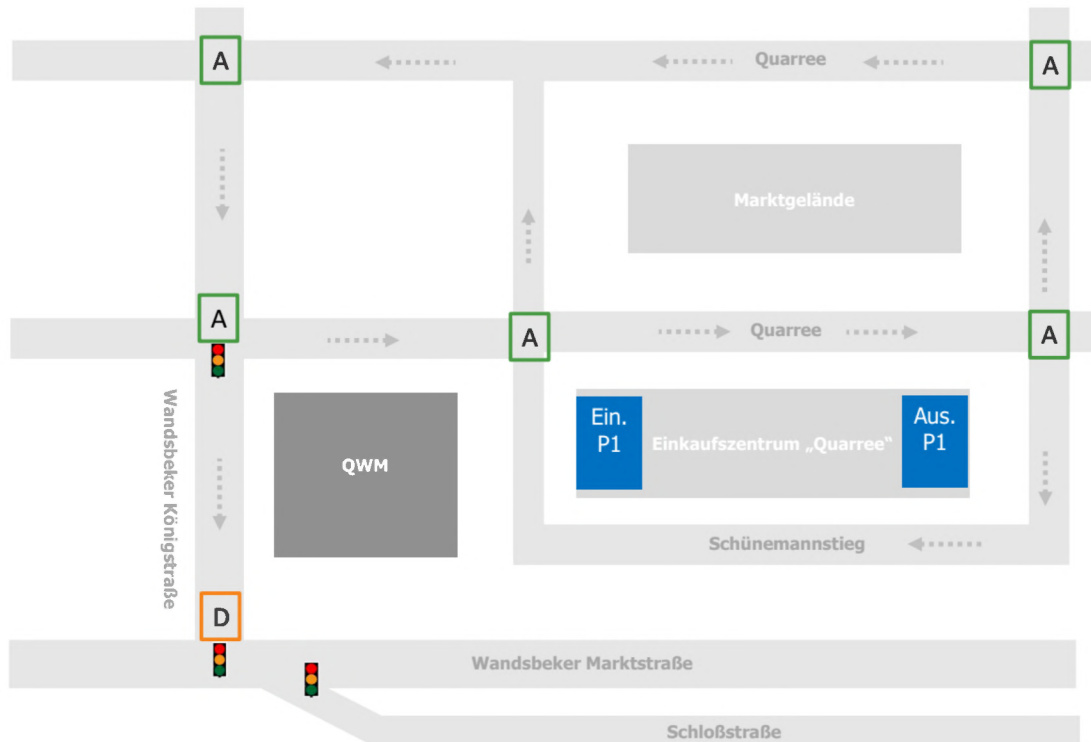


Abbildung 17: Beurteilung der verkehrlichen Erschließung (QSV-Bewertung gemäß HBS)

4 FAZIT

Zwischen Wandsbeker Marktstraße, Schünemannstieg und Wandsbeker Königstraße erfolgt die Realisierung des Quartiers Wandsbek Markt (B-Plangebiet Wandsbek 85). Es ist eine Sanierung mehrerer Gebäudeteile des bestehenden Karstadt-Ensembles an der Wandsbeker Marktstraße sowie ein Neubau im Bereich des bestehenden Parkhauses geplant. Nach Umbau und Sanierung sollen unterschiedliche Nutzungen untergebracht werden.

Neue Pkw-Tiefgaragen sollen nicht entstehen. Alle Stellplätze für Pkw werden in der umliegenden Tiefgarage des Einkaufszentrum Quarre 1 nachgewiesen. Fahrradplätze hingegen sollen in der im Rahmen des Bauvorhabens entstehenden Fahrradgarage auf Baufeld 2 unterbracht werden. Des Weiteren wird der Ladehof des ehemaligen Karstadt mit einer Anbindung an den Schünemannstieg weitergenutzt. Aufgrund des angestrebten Nutzungskonzeptes liegt der Schwerpunkt jedoch weniger auf dem Kfz-Verkehr, sondern vielmehr auf einem Mobilitätskonzept, welches vor allem den ÖPNV, den Rad- und den Fußverkehr in den Mittelpunkt stellt (siehe Mobilitätskonzept). Unabhängig davon ist mit der hier vorliegenden Stellungnahme die Abwickelbarkeit der Kfz-Verkehre im umliegenden Straßennetz nachzuweisen.

Die Realisierung des Bauvorhabens führt zu einer Erhöhung des Kfz-Fahrtenaufkommens um insgesamt rd. 1.160 Fahrten/24h. In den Spitzenstunden erhöht sich das Fahrtenaufkommen am Morgen um rd. 50 Fahrten/h und am Nachmittag um rd. 90 Fahrten/h. Im Hinblick auf die bestehenden Verkehrsmengen im Umfeld sind diese Verkehrsmengen als gering zu bewerten.

Die Ergebnisse der Kapazitätsnachweise zeigen, dass die Verkehre, die durch das hier geplante Vorhaben erzeugt werden, an allen Knotenpunkten leistungsfähig abgewickelt werden können (Bewertung gemäß HBS). An den unsignalisierten Knotenpunkten und der Anbindung der Tiefgarage sind die Verkehrsmengen insgesamt gering, so dass sich verkehrstechnisch keine Einschränkungen ergeben (QSV A). Gleiches gilt für den signalisierten Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße/ Brauhausstieg/ Quarree. Für den Knotenpunkt Wandsbeker Königstraße/ Wandsbeker Marktstraße/ Schloßstraße fällt die Bewertung vor allem wegen des hohen Verkehrsaufkommens im Bestand sowie der großen Geometrie (Zusammenhang mit der Schloßstraße) hingegen etwas schlechter aus: Im Bestand in der Nachmittagsspitzenstunde = QSV C; unter Berücksichtigung der Prognose mit erhöhten Verkehrsmengen = QSV D. In der Morgenspitzenstunde ergeben sich keine maßgeblichen Veränderungen. Die Neuverkehre sind somit abwickelbar bzw. die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben.

Unabhängig von der verkehrstechnischen Bewertung des hier vorliegenden Gutachtens ist auf das gesonderte Mobilitätskonzept hinzuweisen.

LITERATURVERZEICHNIS

ARGUS Quartier Wandsbek Markt - Mobilitätskonzept [Bericht]. - 2023.

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

BPS GmbH KNOBEL: Simulationsprogramm für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage. - 7.1.8.

FGSV Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS. - Köln : Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V., 2015.

FGSV Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. - Köln : Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., 2006.

Google Google Maps.

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Geoportal.

Schlothauer & Wauer. Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr. LISA+ Version 4.3.0.

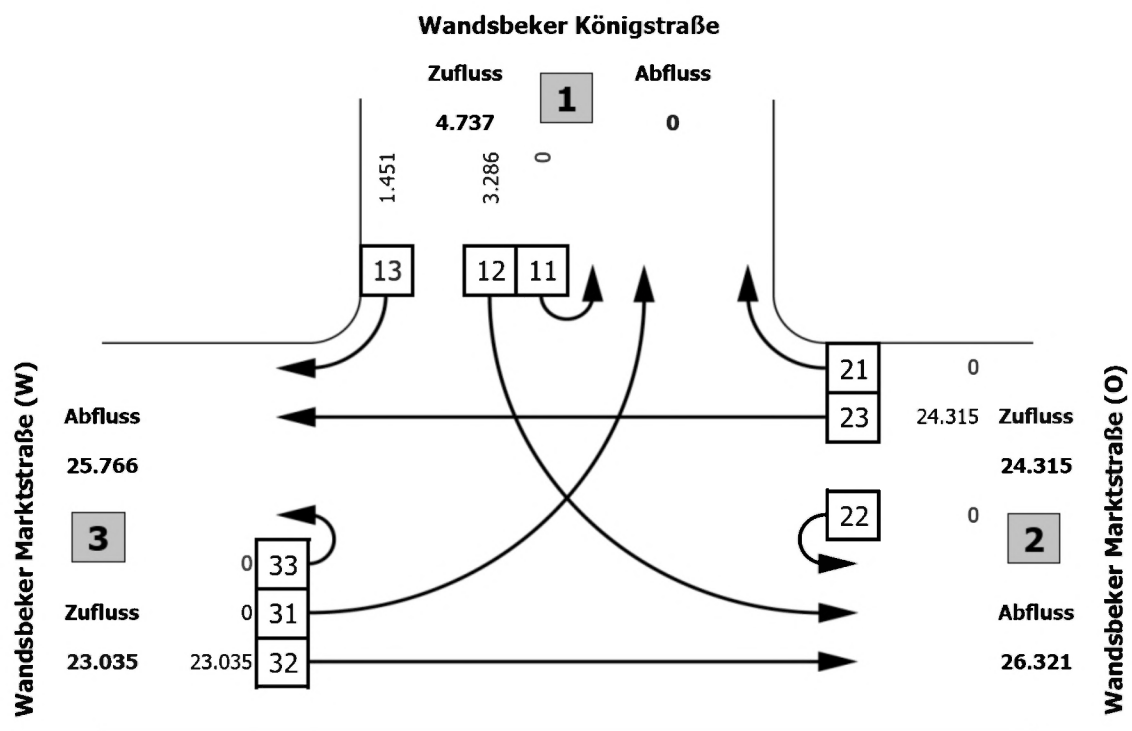
ANHANG I

Wandsbeker Marktstraße / Wandsbeker Königstraße (O) / Wandsbeker Königstraße (W)

Knotenpunkt: Wandsbeker Königstraße/Wandsbeker Marktstraße (O)/Wandsbeker Marktstraße (W)

Datum: Donnerstag, 22.04.2010

Zählzeit: 00:00 - 24:00 Uhr



Zeitraum	1		2		3	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	4.737	4,2%	50.636	6,2%	48.801	6,2%
06:00 - 19:00	4.049	4,6%	40.637	6,6%	39.122	6,6%
06:00 - 22:00	4.595	4,2%	46.529	6,2%	44.766	6,2%
22:00 - 06:00	142	4,9%	4.107	6,2%	4.035	6,3%

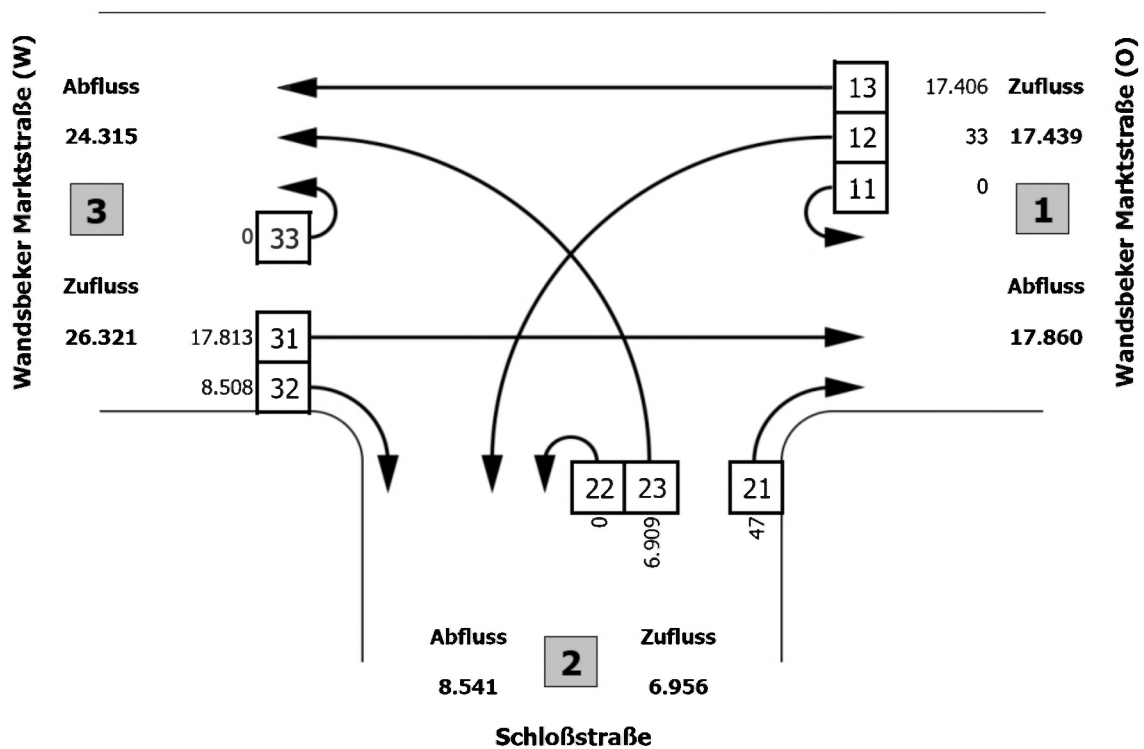
Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	52.087	6,1%
maximale Spitzenstunde 17:00 - 18:00	3.821	3,7%

Wandsbeker Marktstraße (NO) / Schloßstraße / Wandsbeker Marktstraße (W)

Knotenpunkt: Wandsbeker Marktstraße (O)/Schloßstraße/Wandsbeker Marktstraße (W)

Datum: Donnerstag, 22.04.2010

Zählzeit: 00:00 - 24:00 Uhr



Zeitraum	1		2		3	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	35.299	6,1%	15.497	6,6%	50.636	6,2%
06:00 - 19:00	27.836	6,6%	12.863	6,9%	40.637	6,6%
06:00 - 22:00	32.098	6,1%	14.531	6,6%	46.529	6,2%
22:00 - 06:00	3.201	6,1%	966	6,3%	4.107	6,2%

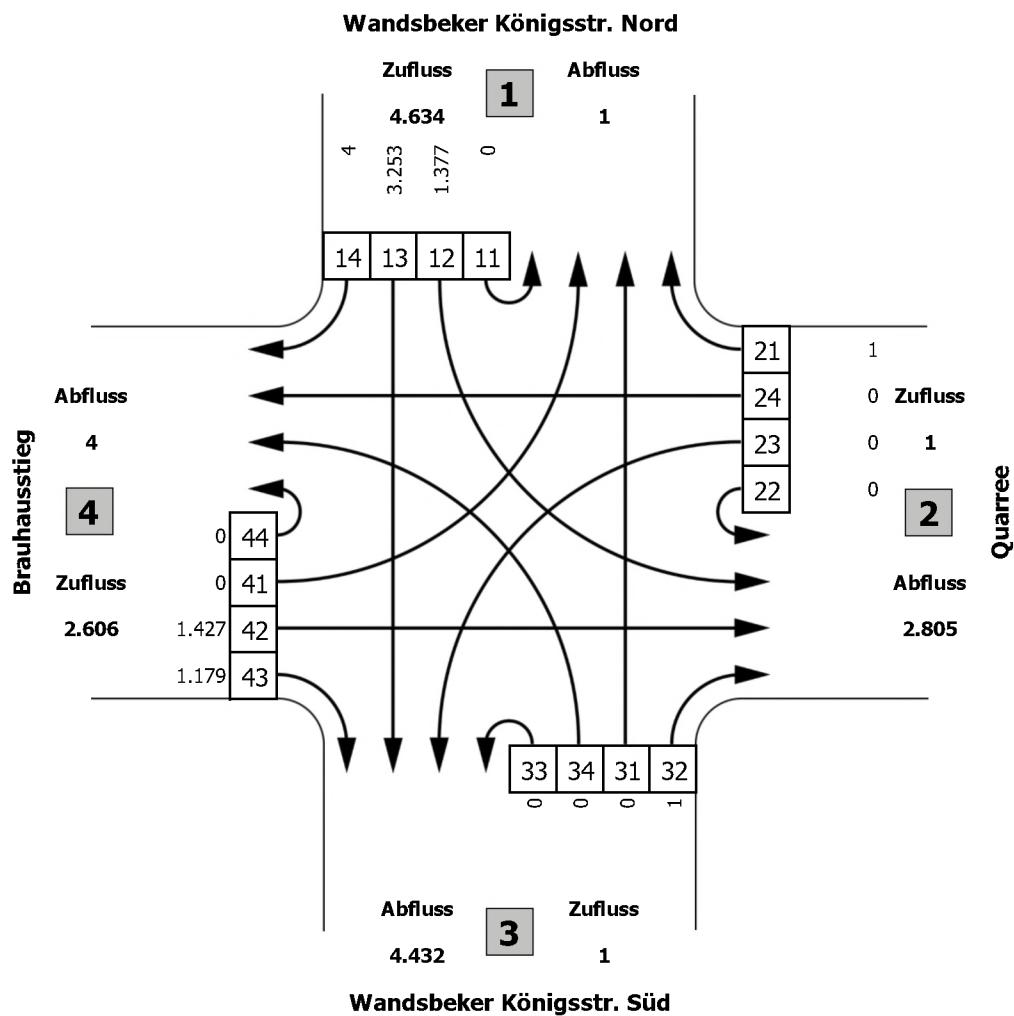
Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	50.716	6,2%
maximale Spitzenstunde 17:00 - 18:00	3.700	3,8%

ANHANG II

Knotenpunkt: Wandsbeker Königsstr. Nord/Quarree/Wandsbeker Königsstr. Süd/Brauhausstieg

Datum: Donnerstag, 10.11.2022

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



Fahrzeugklassen:
SV über 3,5t zul. GG

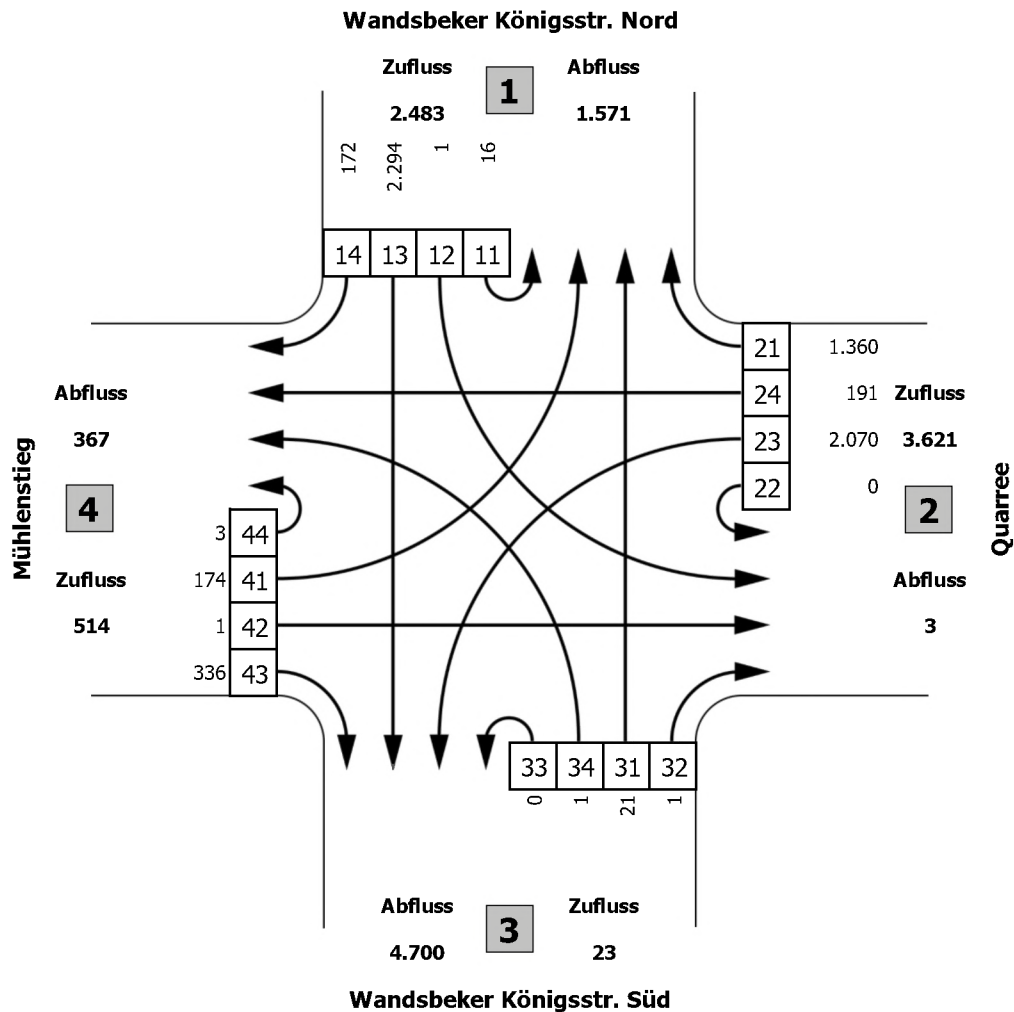
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	4.635	1,0%	2.806	1,1%	4.433	1,0%	2.610	1,2%
06:00 - 19:00	4.096	1,0%	2.601	1,0%	3.781	1,1%	2.284	1,1%
06:00 - 22:00	4.490	0,9%	2.758	0,9%	4.250	1,0%	2.516	1,0%
22:00 - 06:00	145	2,8%	48	10,4%	183	2,2%	94	5,3%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	7.242	1,0%
maximale Spitzenstunde 16:45 - 17:45	671	0,0%

Knotenpunkt: Wandsbeker Königsstr. Nord/Quarree/Wandsbeker Königsstr. Süd/Mühlenstieg

Datum: Donnerstag, 10.11.2022

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



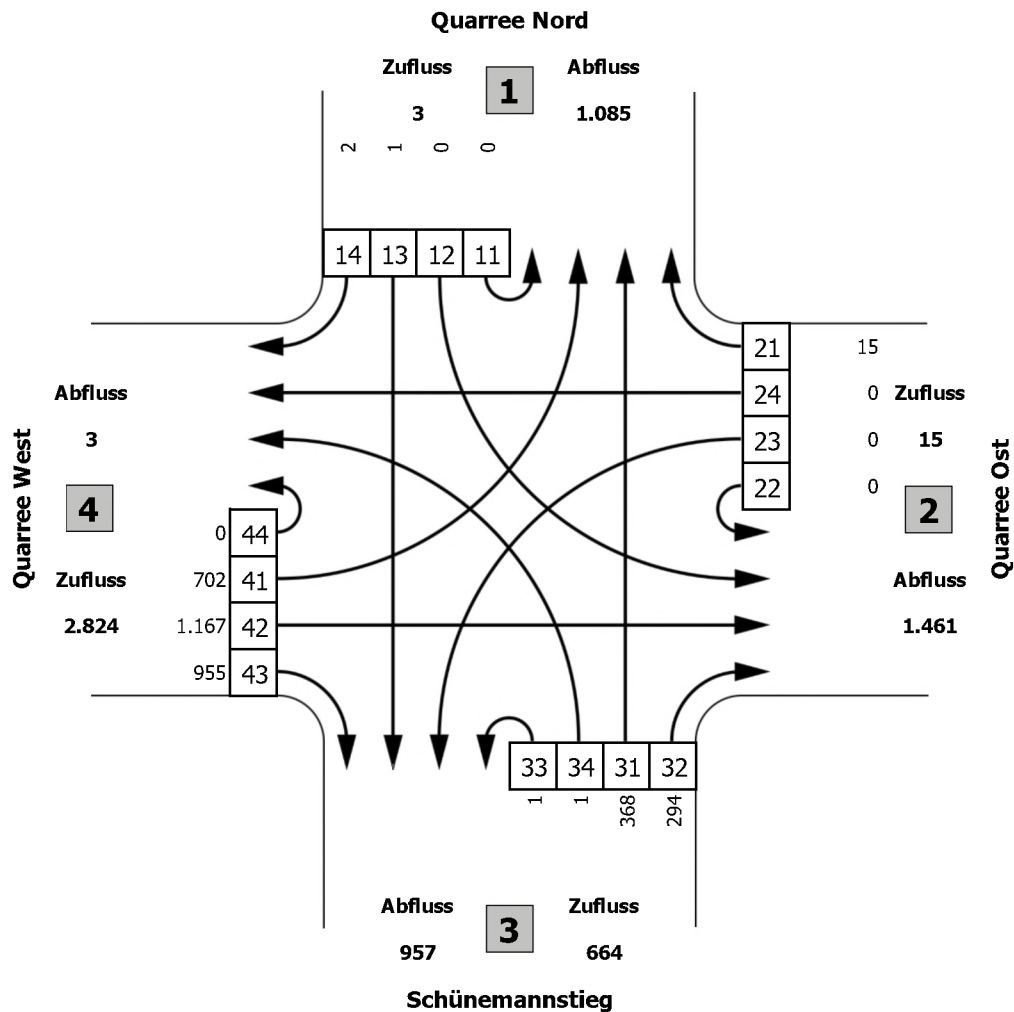
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	4.054	0,8%	3.624	0,9%	4.723	1,0%	881	1,9%
06:00 - 19:00	3.598	0,8%	3.156	0,9%	4.183	1,1%	749	2,0%
06:00 - 22:00	3.934	0,8%	3.541	0,8%	4.577	1,0%	836	1,8%
22:00 - 06:00	120	1,7%	83	6,0%	146	2,1%	45	4,4%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	6.641	1,0%
maximale Spitzenstunde 14:45 - 15:45	624	0,3%

Knotenpunkt: Quarree Nord/Quarree Ost/Schünemannstieg/Quarree West

Datum: Donnerstag, 10.11.2022

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



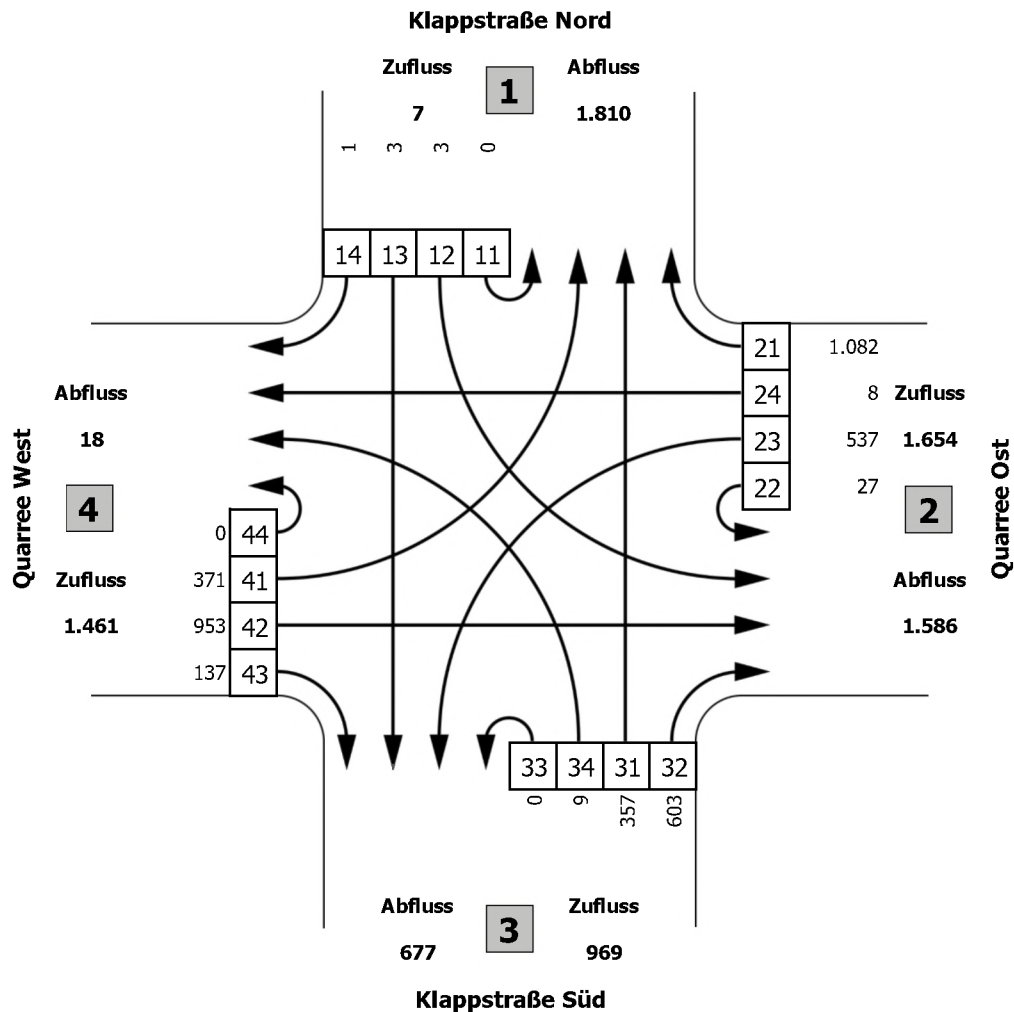
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	1.088	1,7%	1.476	1,9%	1.621	2,5%	2.827	1,1%
06:00 - 19:00	937	1,7%	1.287	2,0%	1.417	2,3%	2.603	1,0%
06:00 - 22:00	1.047	1,5%	1.425	1,8%	1.553	2,1%	2.777	1,0%
22:00 - 06:00	41	7,3%	51	3,9%	68	10,3%	50	8,0%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	3.506	1,7%
maximale Spitzenstunde 16:30 - 17:30	359	0,0%

Knotenpunkt: Klappstraße Nord/Quarree Ost/Klappstraße Süd/Quarree West

Datum: Donnerstag, 10.11.2022

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



Fahrzeugklassen:
SV über 3,5t zul. GG

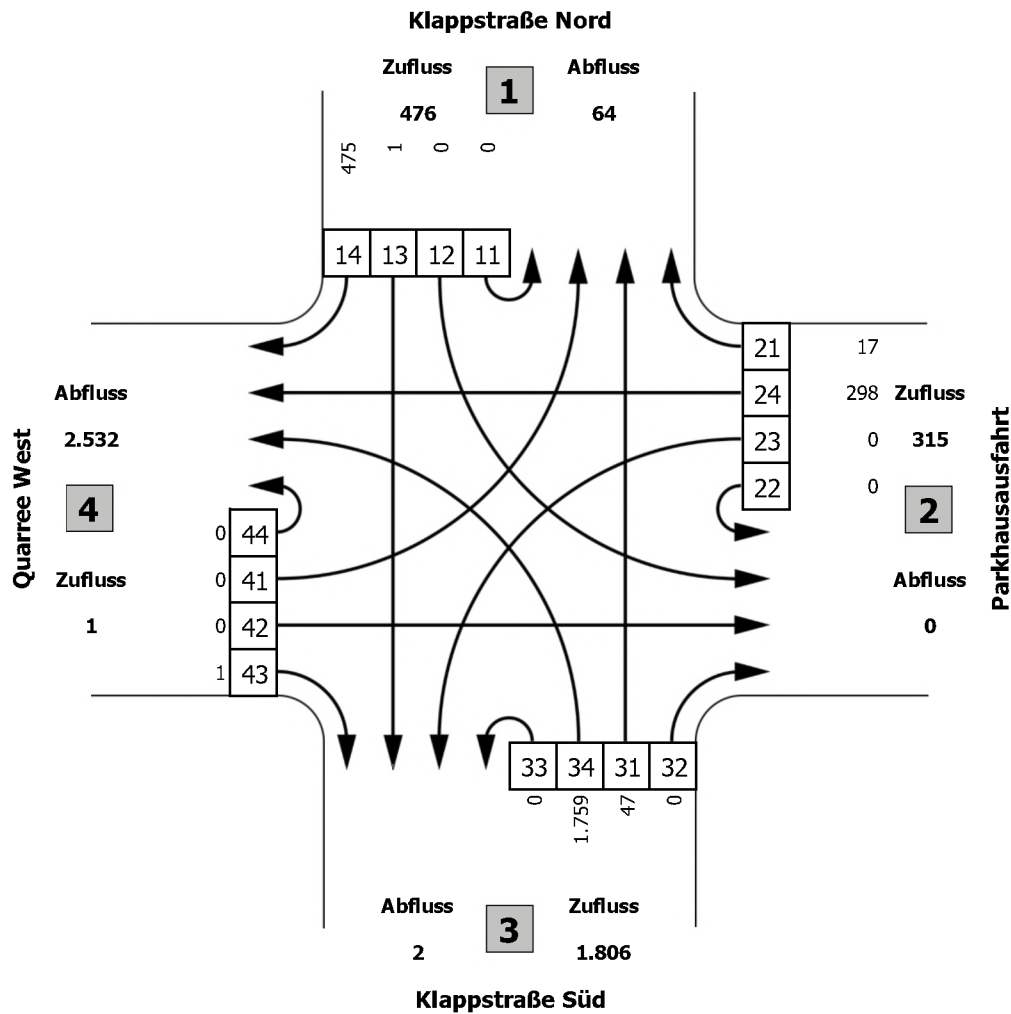
Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	1.817	0,3%	3.240	0,9%	1.646	1,1%	1.479	2,2%
06:00 - 19:00	1.582	0,3%	2.781	0,9%	1.409	1,2%	1.280	2,3%
06:00 - 22:00	1.795	0,2%	3.164	0,8%	1.608	1,1%	1.429	2,1%
22:00 - 06:00	22	4,5%	76	3,9%	38	0,0%	50	4,0%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	4.091	1,0%
maximale Spitzenstunde 16:45 - 17:45	435	0,2%

Knotenpunkt: Klappstraße Nord/Parkhausausfahrt/Klappstraße Süd/Quarree West

Datum: Donnerstag, 10.11.2022

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



Zeitraum	1		2		3		4	
	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV	Kfz	SV
00:00 - 24:00	540	1,9%	315	0,0%	1.808	0,4%	2.533	0,6%
06:00 - 19:00	464	1,5%	307	0,0%	1.568	0,3%	2.235	0,4%
06:00 - 22:00	518	1,4%	315	0,0%	1.781	0,3%	2.492	0,4%
22:00 - 06:00	22	13,6%	0	0,0%	27	11,1%	41	14,6%

Knoten		
Zeitraum	Kfz	SV
00:00 - 24:00	2.598	0,7%
maximale Spitzenstunde 14:30 - 15:30	271	1,1%

ANHANG III

Allgemeine Tageszeitliche Verteilung (Ganglinie) des Neuverkehrs

Gesamtbelastung

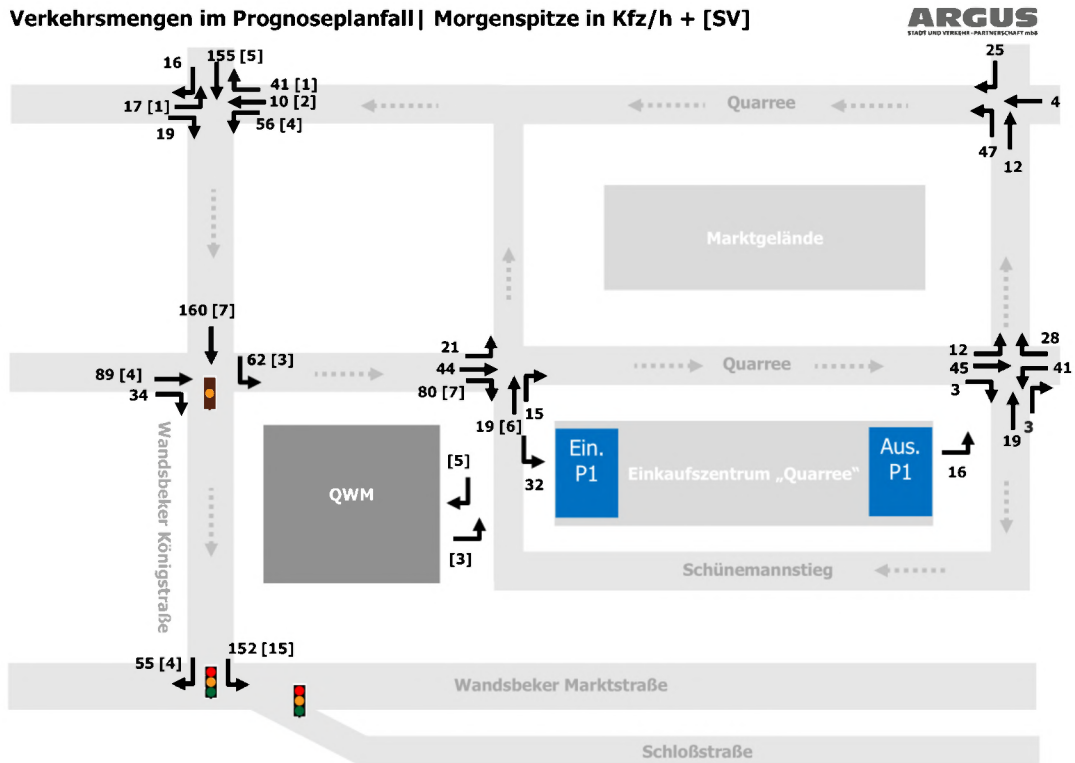
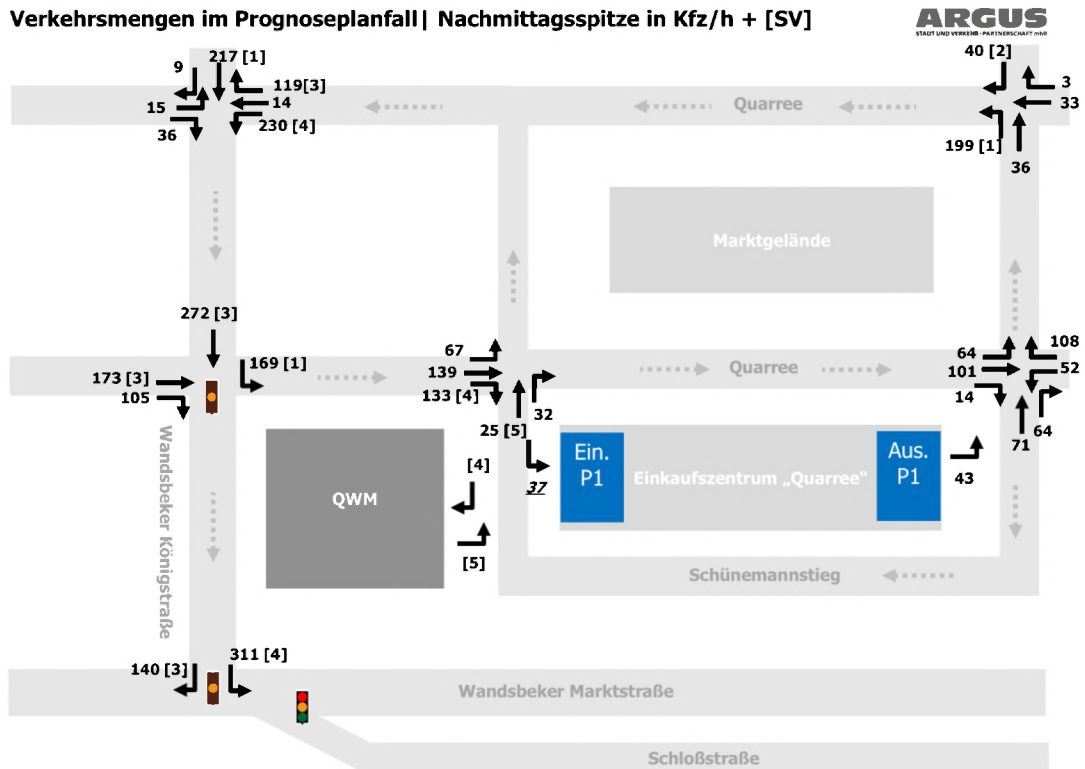
Verkehrszu- und abflüsse insgesamt

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Gesamt	1.160	580

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	0	1
05:00 - 06:00	3	7
06:00 - 07:00	10	21
07:00 - 08:00	18	35
08:00 - 09:00	22	32
09:00 - 10:00	26	32
10:00 - 11:00	33	41
11:00 - 12:00	43	46
12:00 - 13:00	56	55
13:00 - 14:00	57	53
14:00 - 15:00	46	44
15:00 - 16:00	44	40
16:00 - 17:00	48	41
17:00 - 18:00	46	37
18:00 - 19:00	38	32
19:00 - 20:00	31	31
20:00 - 21:00	28	19
21:00 - 22:00	18	11
22:00 - 23:00	12	3
23:00 - 24:00	1	1
Summe	580	580

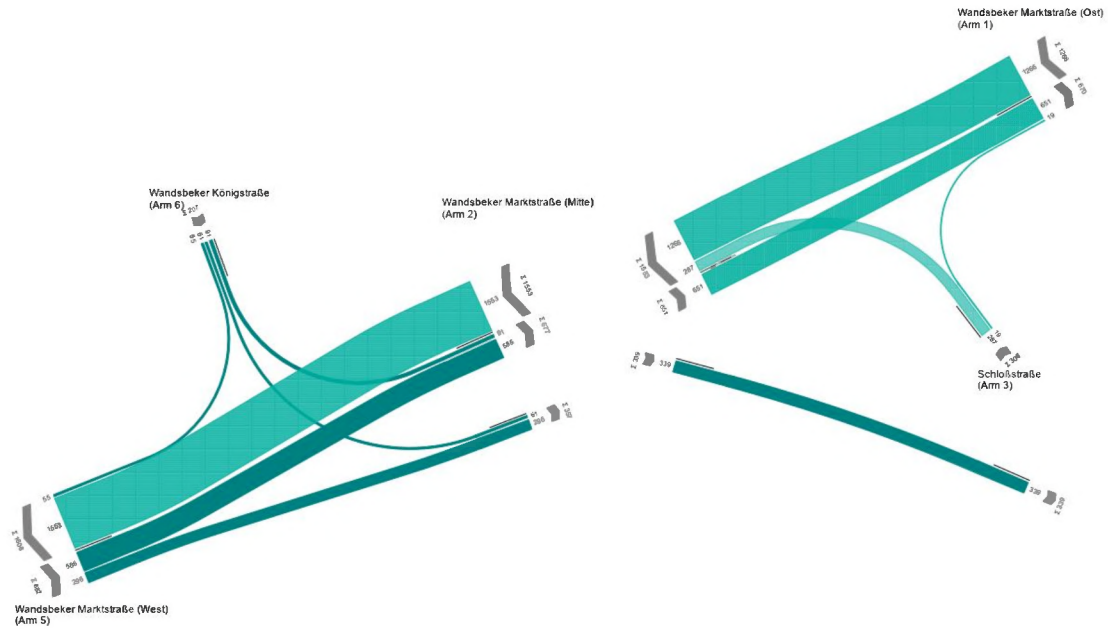
ANHANG IV

Verkehrsmengen im Prognoseplanfall | Morgenspitze in Kfz/h + [SV]

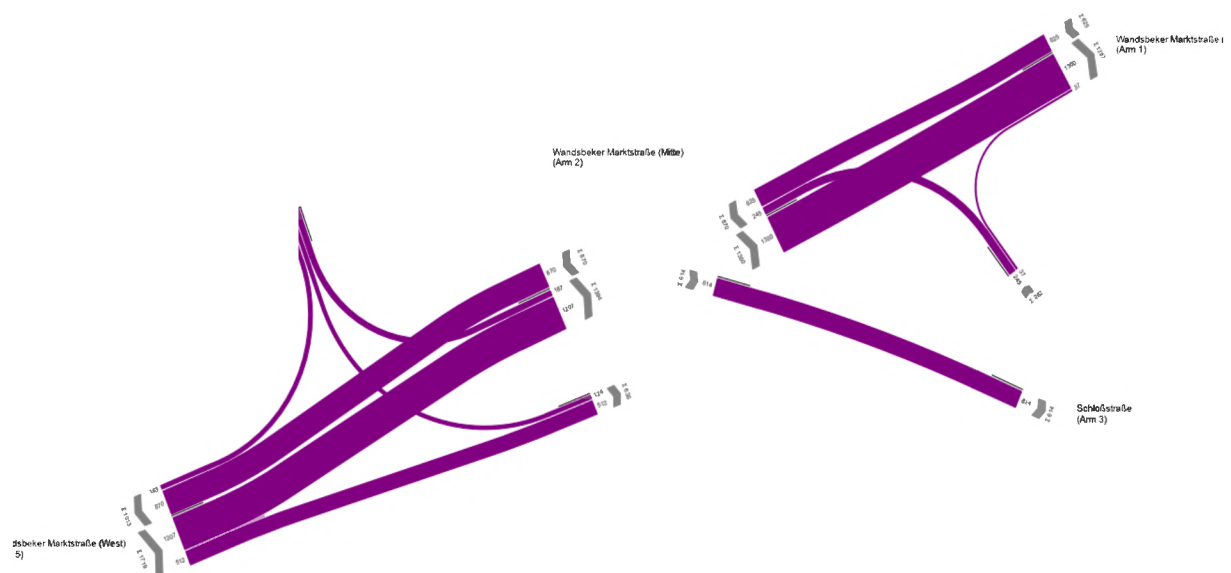
**Verkehrsmengen im Prognoseplanfall | Nachmittagsspitze in Kfz/h + [SV]**

ANHANG V

Morgenspitze unter Berücksichtigung der Prognose



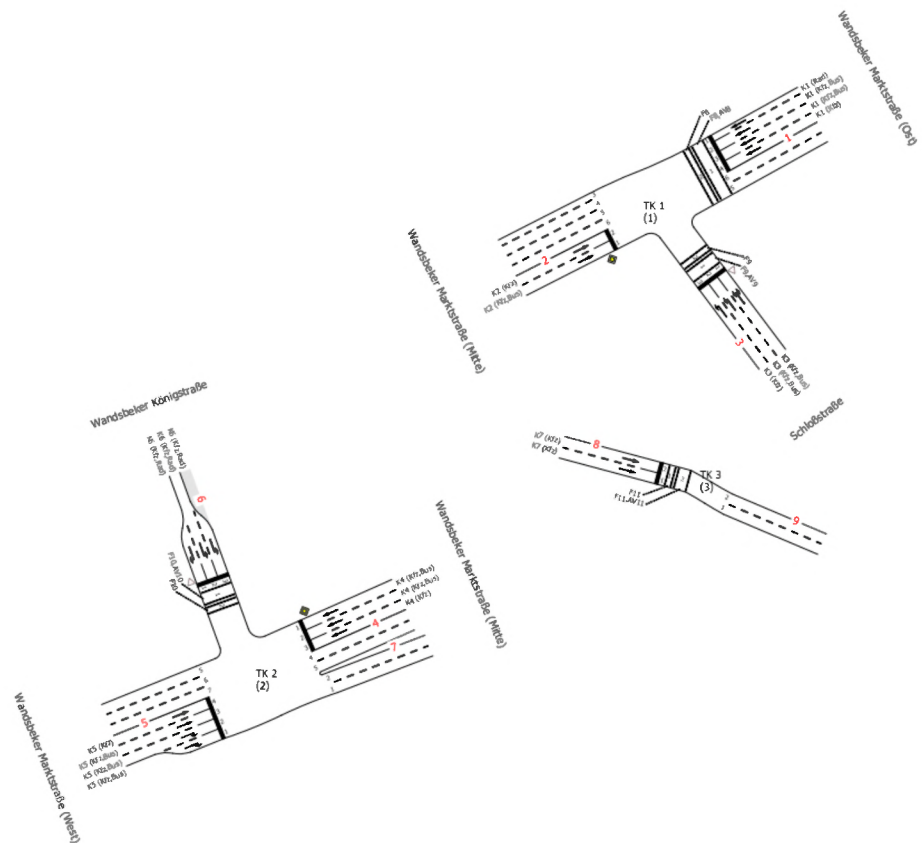
Nachmittagsspitze unter Berücksichtigung der Prognose



ANHANG VI

Knotendaten

Wandsbeker Königstraße/Schloßstraße



Wandsbeker Königstraße/Brauhausstief/Quaree

