



Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021

Mobilitätskonzept Haferblöcken

Stand: 05.03.2022

Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelanteile am Wegeaufkommen von Personen. Er wird im Regelfall durch Befragungen ermittelt.

ÖPNV

Öffentlicher Personennahverkehr (Bahnen und Busse)

MIV

Motorisierter Individualverkehr (Pkw und motorisierte Zweiräder)

DTVw/DTV

Unter Verwendung von mathematisch-statistischen Verfahren wird nach Durchschnittswerten aller Tage (DTV) und aller Werktage (Mo.-Fr., DTVw) unterschieden.

Inter- und Multimodalität

Multimodalität im Personenverkehr beschreibt die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, d. h. eine Person ist dann multimodal, wenn sie im Alltag unterschiedliche Verkehrsmittel nutzt. Eine besondere Form des multimodalen Verkehrs ist der intermodale Verkehr. Dieser beschreibt die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel innerhalb eines Weges.

MiD 2017

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Für die Stadt Hamburg bzw. die Metropolregion wird diese Studie im Auftrag der Stadt selbst sowie des HVV und der Metropolregion Hamburg regelmäßig „aufgestockt“. Insgesamt wurden im Hamburger Stadtgebiet 7.780 Haushalte befragt. Das entspricht 14.660 Personen. Die letzte Erhebung wurde 2016/17 durchgeführt. Die Ergebnisse stehen seit 2018 zur Verfügung.

Stationsgebundene/stationsbasierte Sharing-Angebote

(Car-)Sharing, bei dem die Fahrzeuge auf fest zugewiesenen Stellplätzen stehen und auch an dem Ort zurückgegeben werden müssen, an dem sie ausgeliehen worden sind. Das Tarifsystem ist im Vergleich zu free-floating Angeboten (s. u.) günstiger. Auch das Fahrradverleihsystem StadtRad ist stationsbasiert, allerdings können sich hier die Start- und die Zielstation unterscheiden („One-Way“).

Free-floating Sharing-Angebote

(Car- oder Scooter)Sharing, bei dem die Fahrzeuge innerhalb eines festgelegten Geschäftsgebiets auf freien Parkständen (Carsharing) oder Nebenflächen (Scootersharing) im öffentlichen Straßenraum abgestellt werden können. Die Position der Fahrzeuge ist folglich immer individuell und temporär; es sind auch „One-Way“-Fahrten möglich

Anlass



| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ┆ | Fußverkehr |
| ┆ | Radverkehr |
| ┆ | ÖPNV |
| ┆ | Sharing-Angebote |
| ┆ | Logistik |
| ┆ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

Mit der Aufstellung des B-Plans Billstedt 113 sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Erschließung eines Wohnquartiers mit **rd. 470 Wohneinheiten** geschaffen werden. Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte, im Stadtteil Billstedt und liegt zwischen dem Öjendorfer See, dem Hauptfriedhof Öjendorf, der A24 und dem Grünzug Jenfelder Bach. Erschlossen wird das Quartier durch die Straße Haferblöcken. Auf der westlichen Seite der Straße ist bereits mit dem fertig gestellten Wohngebiet „Westlich Haferblöcken“ ein neues Wohnquartier im letzten Jahrzehnt entstanden.

Das Mobilitätskonzept verfolgt in diesem Zusammenhang zwei Ziele:

- **Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohner durch geeignete Maßnahmen beeinflussen**
-> Reduzierung der Nutzung privater Pkw
- **Reduzierung bzw. Verlangsamung der Durchgangsverkehre auf der Strecke Fuchsbergredder – Haferblöcken**
-> insb. Erhöhung der Verkehrssicherheit für querenden Fuß- und Radverkehr

Das vorliegende Dokument prüft die räumlichen Standorteigenschaften sowie die daraus resultierenden Bedarfe und Potenziale. Es erfolgt zudem eine Abstimmung der Ansätze für ein multimodales Mobilitätskonzept.



Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurückgelegt werden
[Anteil MIV]
-> damit einhergehender Stellplatzbedarf je Wohneinheit



Anteil der Wege, die mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden
[Anteil ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Carsharing]

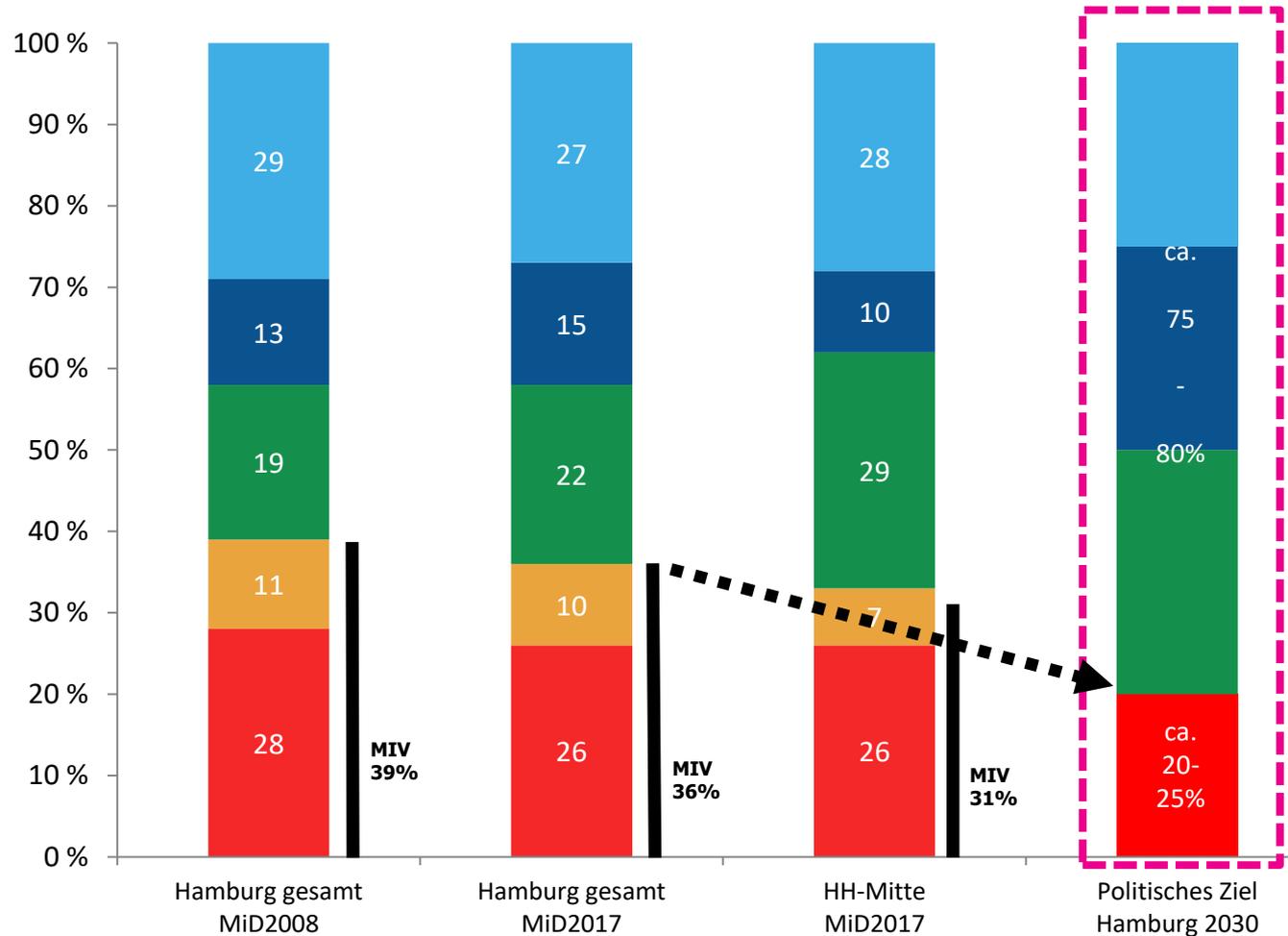


Mobilitätskonzept



Herausforderungen aus Sicht der Mobilität

Modal Split in Hamburg



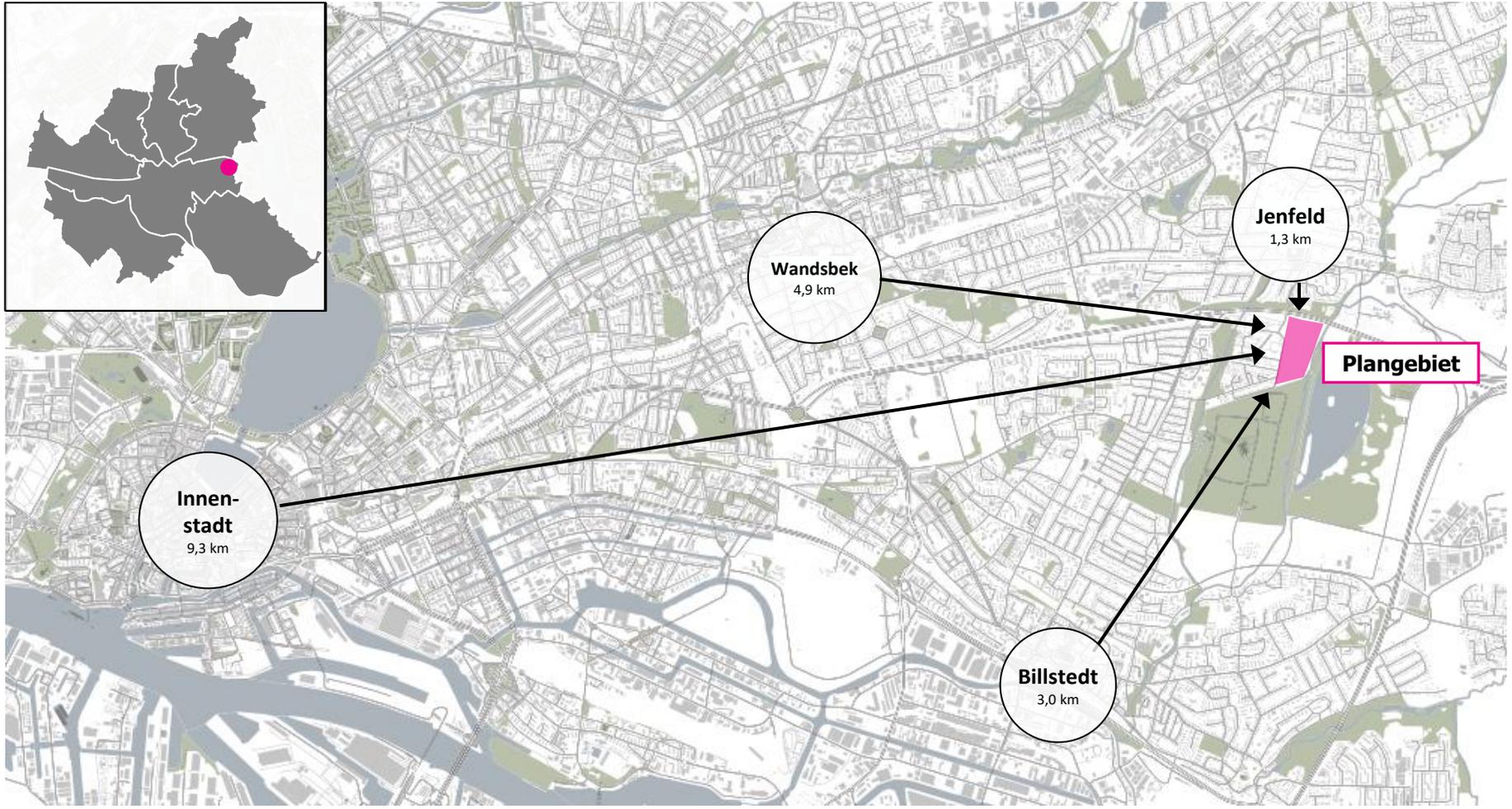
Bestands- und Problemanalyse



Bestands- und Problemanalyse

Lage in der Stadt

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020



Das Plangebiet befindet sich im Bezirk Hamburg-Mitte im Stadtteil Billstedt rund 9,3 km von der Hamburger Innenstadt entfernt. Es liegt somit in Stadtrandlage nahe des Öjendorfer Sees. Als Bezugspunkte sind vor allem die Zentren in Wandsbek (Wandsbek Markt), Billstedt und Jenfeld zu nennen.

Bestands- und Problemanalyse

Planung

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2016



Städtebaulich wird die Bebauungsform westlich der Straße Haferblöcken auf der östlichen Seite fortgeführt. Die Straße Haferblöcken rückt von einer Randlage in die Mitte des Quartiers.

Bestands- und Problemanalyse

künftige Nutzungen

Kartengrundlage: SWECO, 2021; Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- u. Landschaftsplanung

Haus der Begegnung - Haferblöcken:

Freizeit- und Kultureinrichtung als Bindeglied zwischen dem Bestand westlich der Straße Haferblöcken und dem Plangebiet östlich der Straße Haferblöcken.

Soziale Einrichtung:

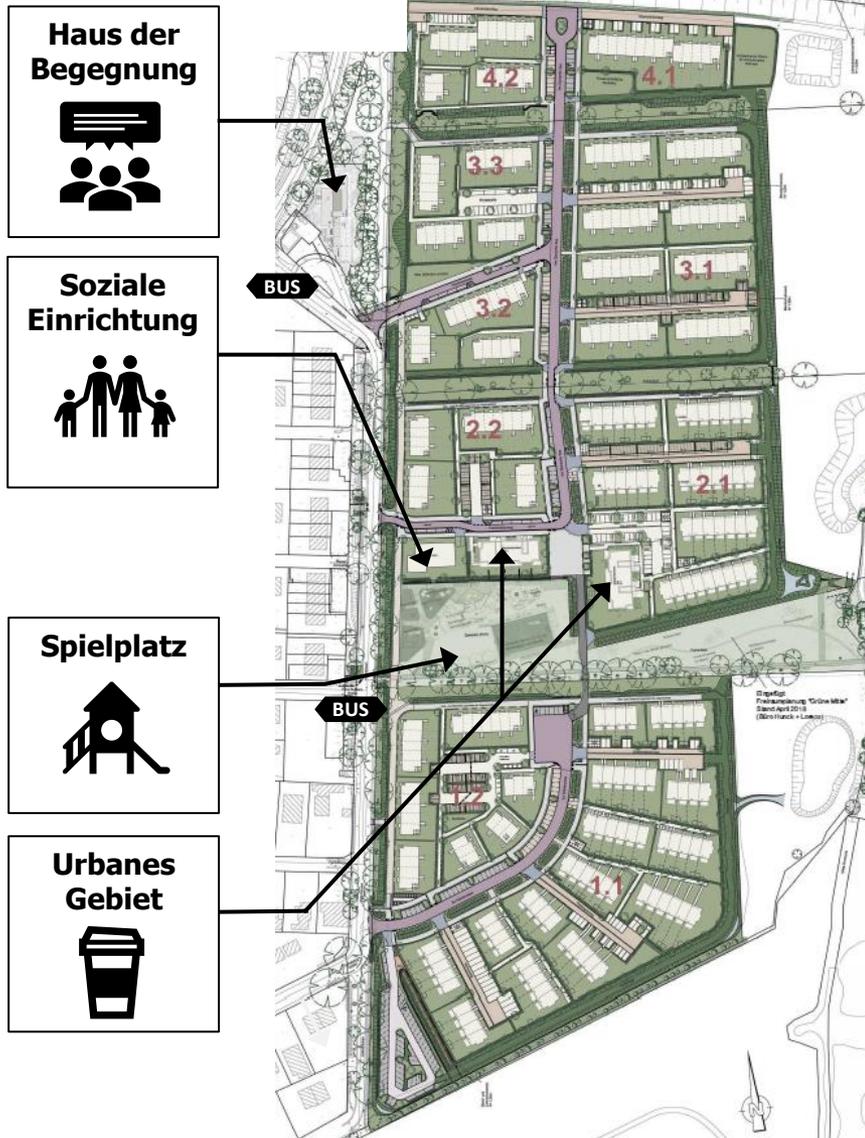
Derzeit Nutzung als Kita vorgesehen mit max. vier Gruppen (jeweils 15-20 Kindern und Betreuende).

Urbanes Gebiet:

Gastronomische und gewerbliche Nutzung in Verbindung mit Wohnnutzung vorgesehen.

→ Belebung des zentralen Bereichs
(B-Plan Begründung)

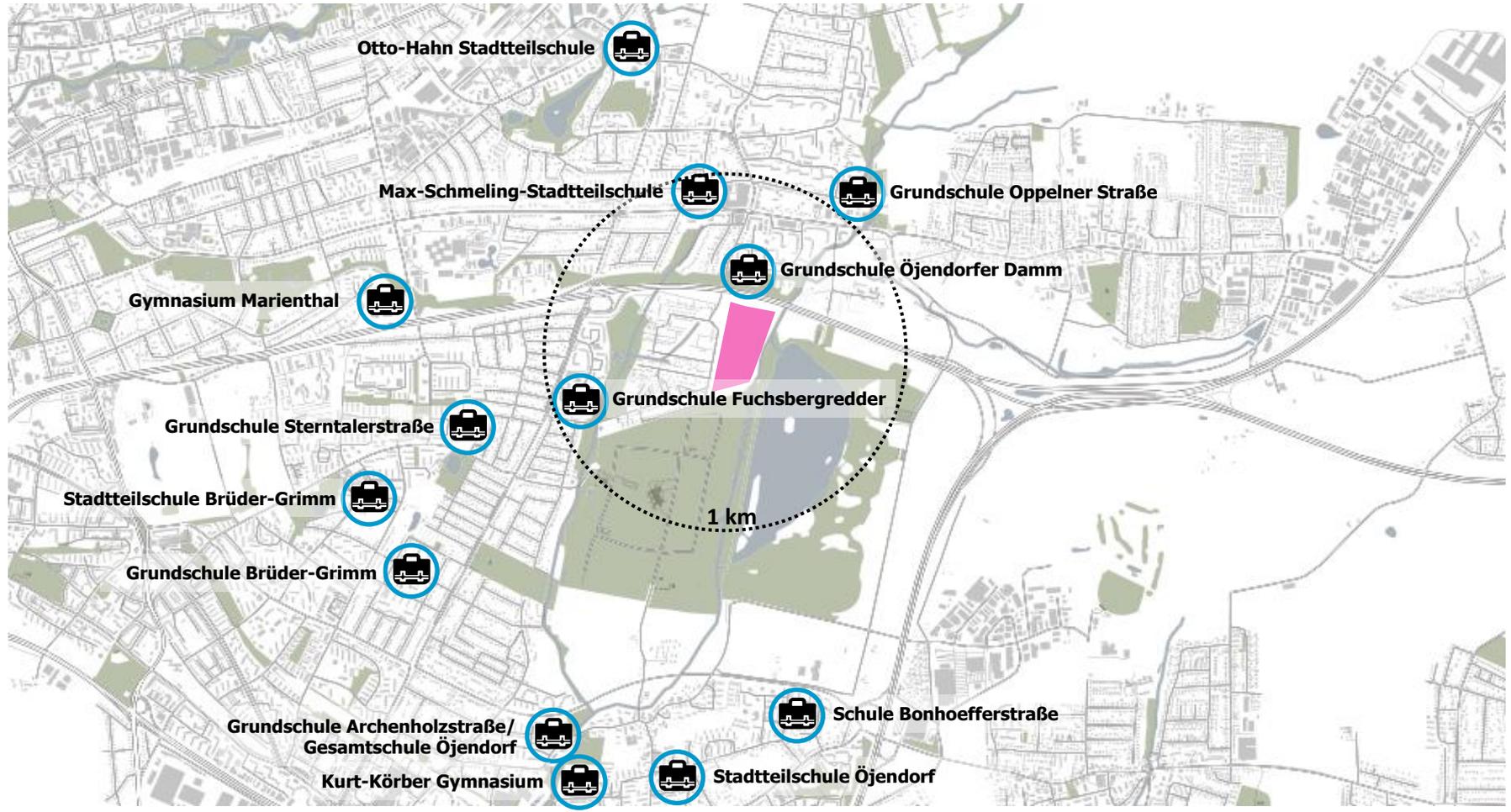
1. Bauabschnitt: 238 WE in Duplexhäusern und zwei zentralen Gebäuden (z.Z. Unterbringung von Geflüchteten; mit ca. 930 Plätzen)
2. Bauabschnitt: 230 WE (Reihen- und Duplexhäuser)



Bestands- und Problemanalyse

Schulstandorte

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020



Der Stadtteil Billstedt verfügt im Vergleich zu anderen Hamburger Stadtteilen über einen hohen Anteil an Kindern bzw. Jugendlichen (Anteil der unter 18-jährigen: 19,7%; im Vergleich Hamburger Gesamtdurchschnitt: 16,5%; Statistikamt Nord, 2020). Mehrere Schulstandorte befinden sich in der Nähe des Plangebiets.

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – Fußverkehr (Nahversorgung, Kitas, Schulen und Freizeit)

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020



Insbesondere in nördliche und westliche Richtung sind Alltagsziele fußläufig innerhalb von 15 Min. erreichbar (z. B. das Einkaufszentrum Jenfeld, Nahversorgung an der Schiffbeker Allee, mehrere Schulen sowie der Öjendorfer Park). Auf Basis der bestehenden Verbindungen würden sich entlang der Haupteerschließungsstraßen Haferblöcken und Fuchsbergredder die Hauptwegebeziehungen für Fußgänger etablieren.

Bestands- und Problemanalyse

Fußverkehr im Bestand

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020

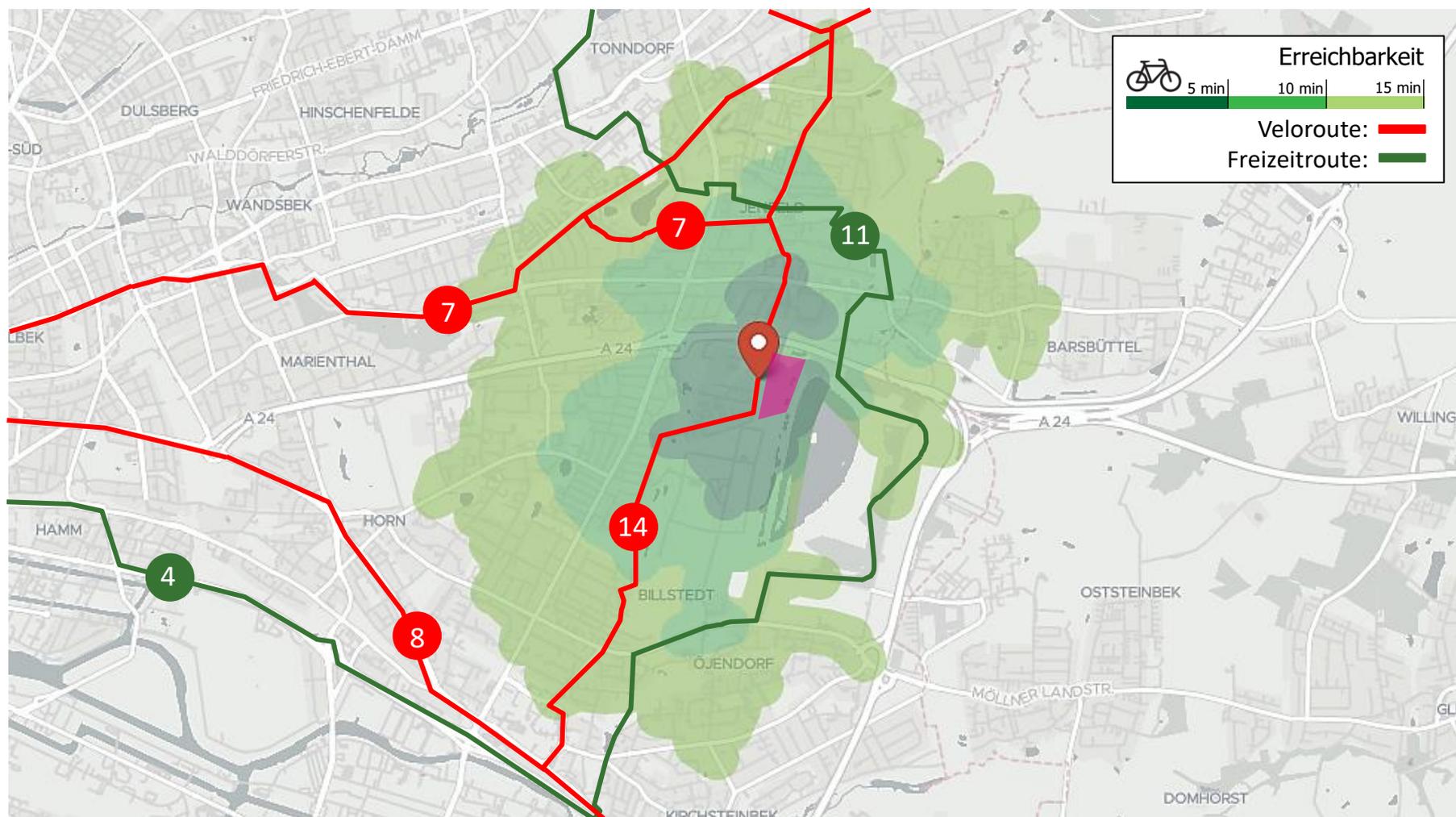


Im Hinblick auf qualitätvolle Fußwegeverbindungen rücken die Wegeverbindungen im Bereich des Jenfelder Bachs in den Fokus. „Trampelpfade“ verdeutlichen bereits im Bestand einen Bedarf abseits der Straßenräume. Insbesondere die (noch) fehlende Wegeverbindung in Verlängerung zum Fuchsbergweg erschwert eine direkte Beziehung zum Schiffbeker Weg.

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – Fahrrad (Velorouten)

Quelle: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020

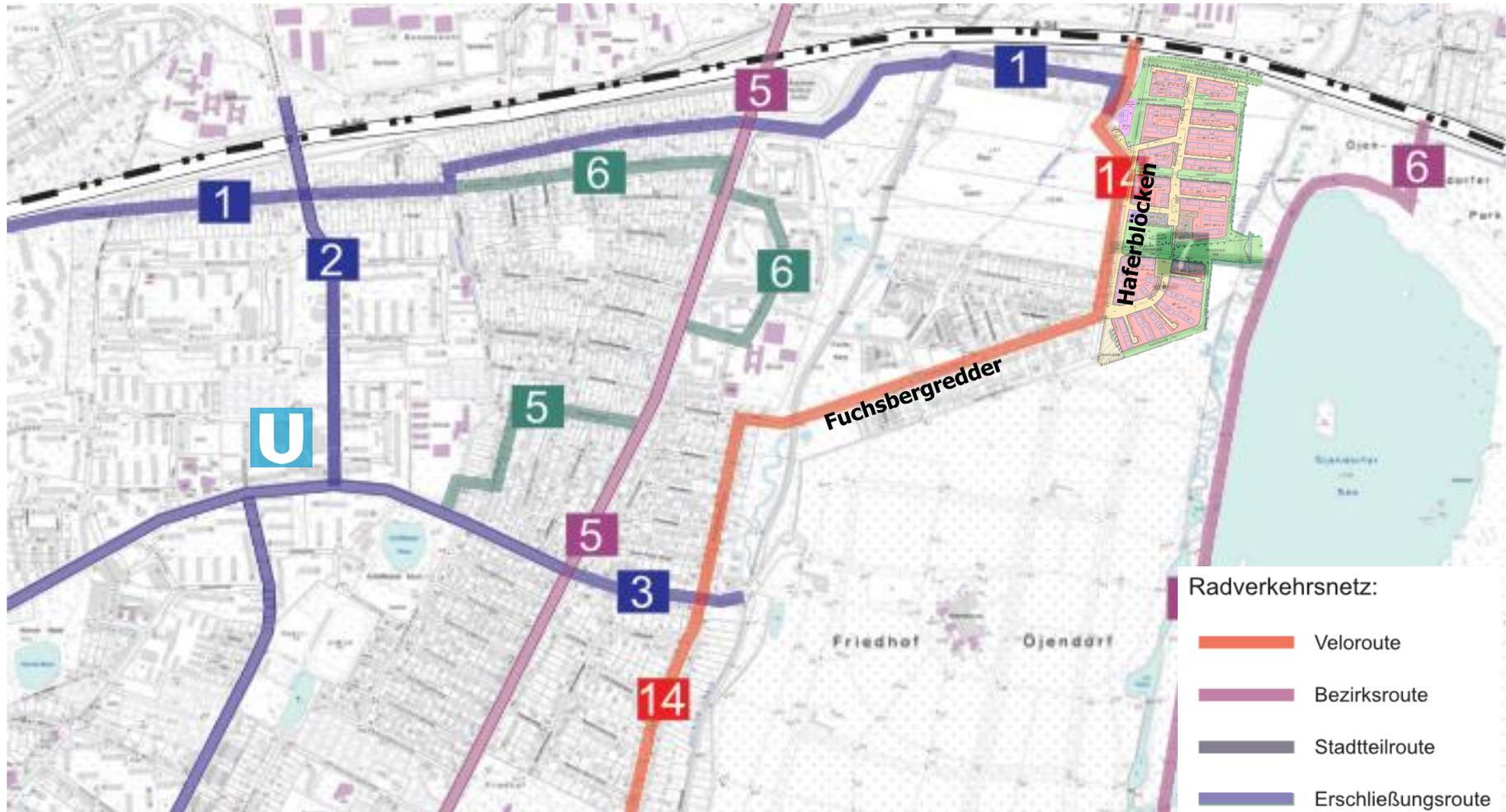


Die Stadtteile Horn, Jenfeld, Tonndorf sind mit dem Fahrrad innerhalb von 15 Minuten zu erreichen. Die Veloroute 14, die westlich des Quartiers verläuft, bietet Anschlüsse an die Velorouten 7 und 8 und damit an das gesamte Stadtgebiet. In bzw. aus Richtung Westen (Manshardtstraße) besteht jedoch keine übergeordnete Routenverbindung. Hier ist auf das untergeordnete bezirkliche Radroutenkonzept zu verweisen (siehe nächste Seite). Die Freizeitroute 11 ermöglicht östlich des Plangebiets zudem Freizeitfahrten „durchs Grüne“ mit Anschluss an die Freizeitroute 4.

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – Fahrrad (Bezirks- & Statteilrouten)

Quelle: BA Mitte; 2012

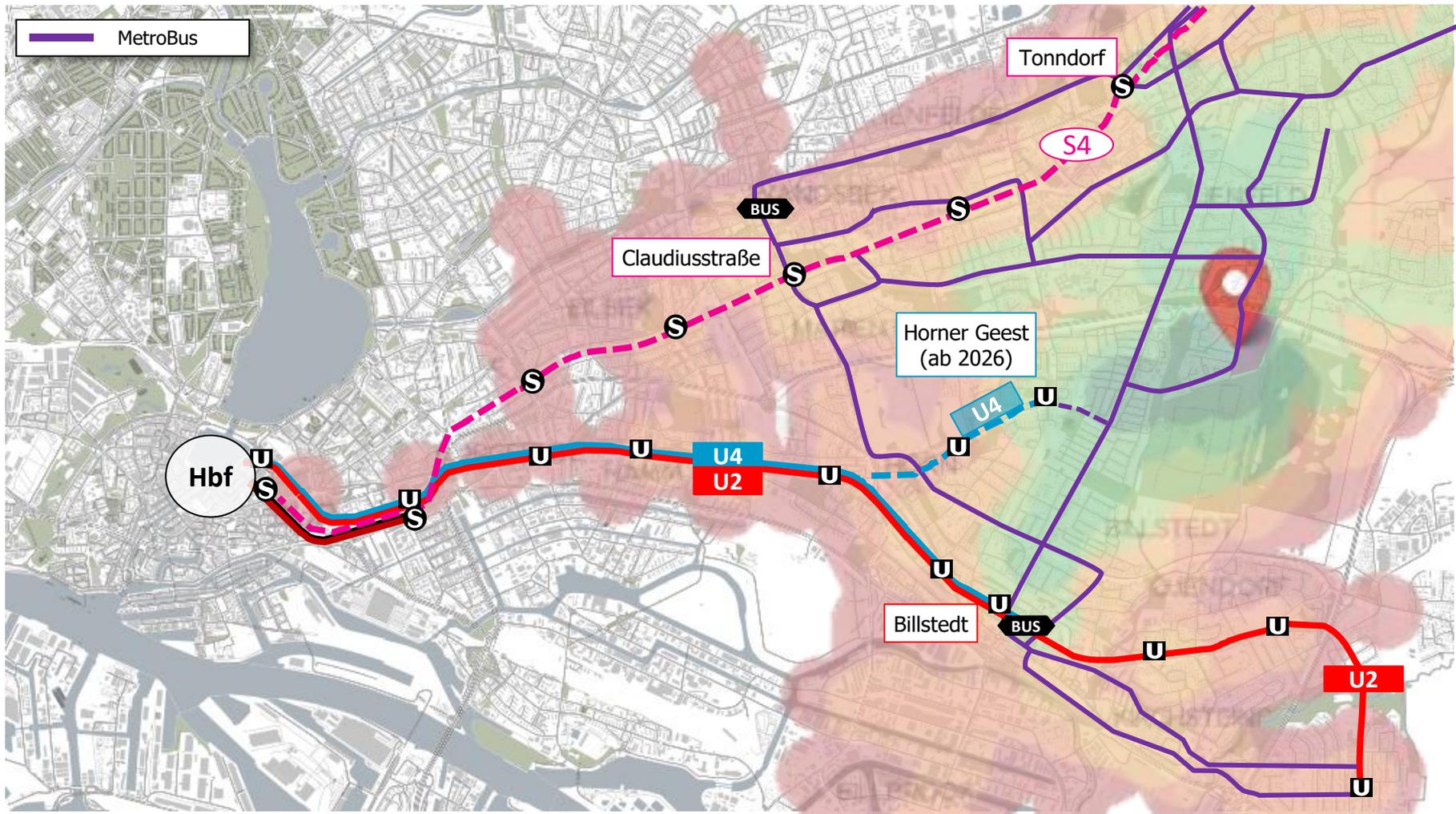


Neben dem gesamtstädtischen Veloroutennetz gilt es, das Radverkehrsnetz des Bezirks zu berücksichtigen. Dieses sieht ergänzende Verbindungen im näheren Umfeld des Plangebiets vor. Für das Quartier Haferblöcken sind hierbei vor allem die Stadtteilrouten 1 und 3 als ergänzende Elemente zur Veloroute 14 wichtig, da sie die Bedarfe in bzw. aus Richtung West bedienen sollen. Unabhängig davon werden die Straßen Haferblöcken und Fuchsbergredder aufgrund der Führung im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr als unsicher wahrgenommen (insbesondere für Schulkinder).

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – ÖPNV

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020

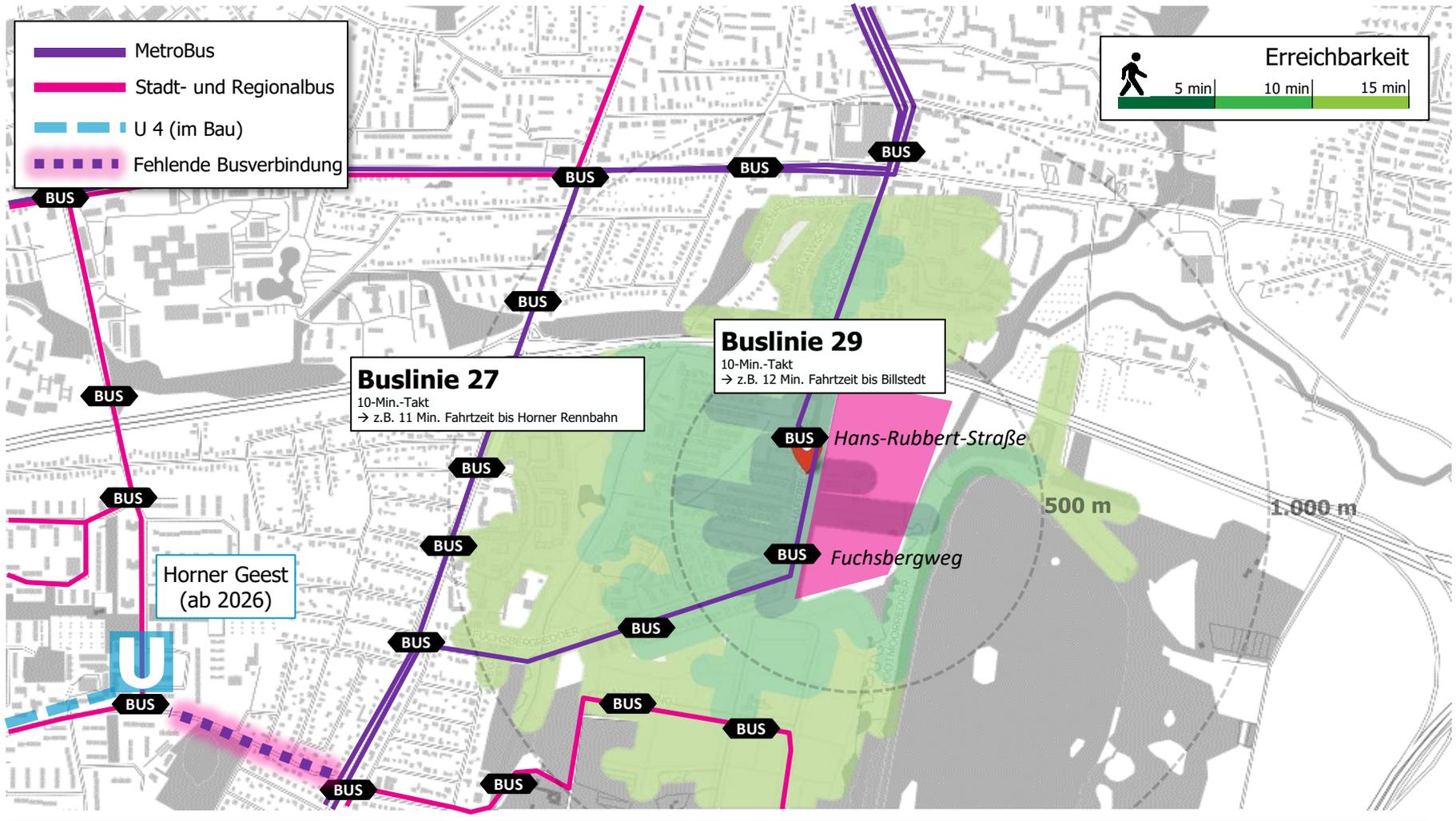


Aktuell befinden sich sowohl die S4 als auch die Verlängerung der U4 in Bau. Folglich wird sich die Anbindung des Plangebiets perspektivisch in den nächsten Jahren durch das Heranrücken einer schienengebundenen ÖPNV-Anbindung verbessern. Die direkte Erreichbarkeit des Plangebiets (d.h. fußläufige Erreichbarkeit der Haltepunkte) erfolgt jedoch weiterhin durch Busse (siehe folgende Seite).

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – ÖPNV

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020

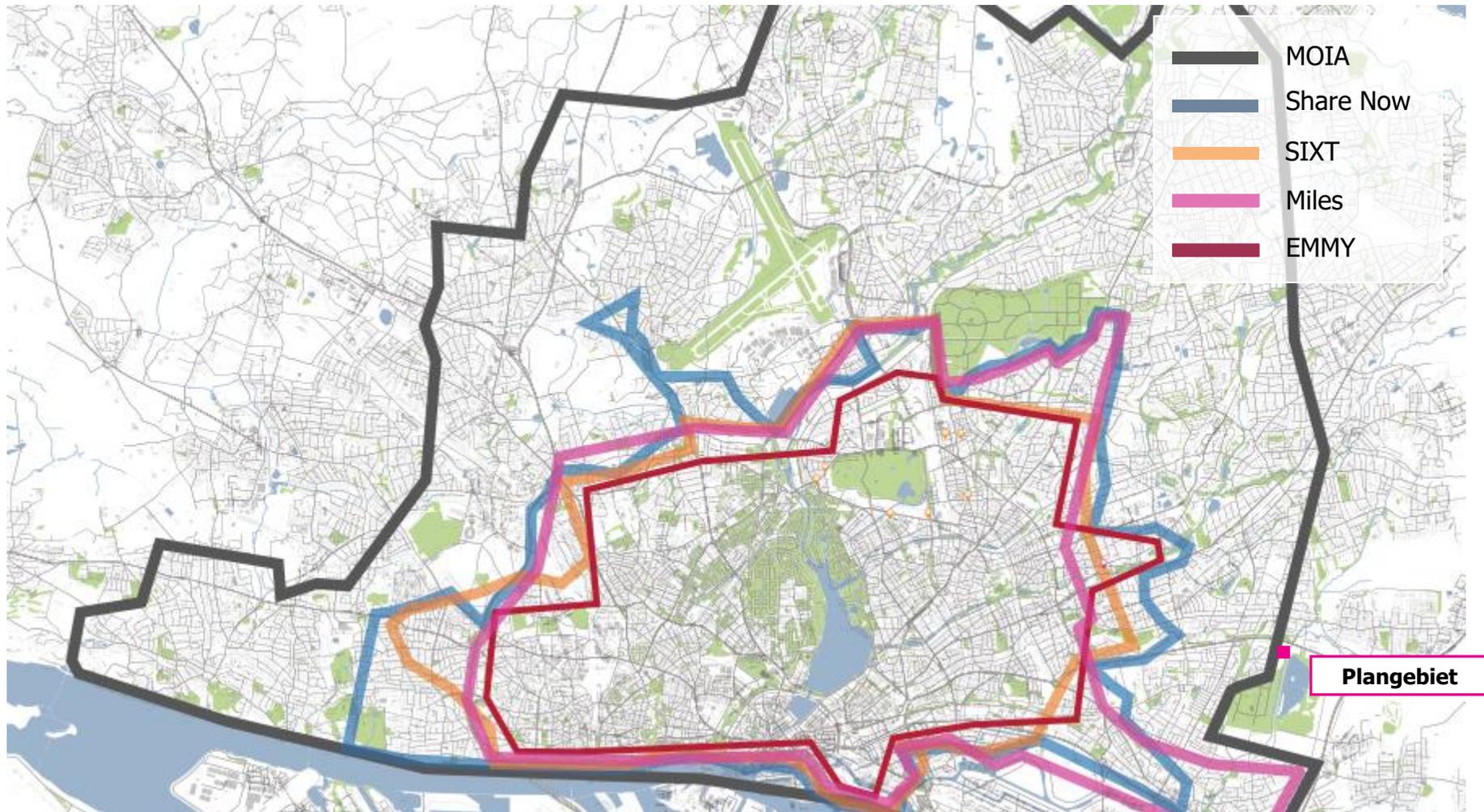


Die Metrobuslinie 29 bedient die Haltestellen Hans-Rubbert-Straße und Fuchsbergweg unmittelbar am Plangebiet und bietet Anschlüsse in die jeweiligen Stadtteilzentren Billstedt (12 min) und Tonndorf (13 min), wo jeweils der Umstieg auf U- und Regionalbahn gewährleistet ist. Wie im Kapitel „Maßnahmen“ dargestellt, ist davon ausgehen, dass mittelfristig auch die geplante U-Bahnstation ‚Horner Geest‘ mit einer Buslinie erreichbar₁₆ sein wird.

Bestands- und Problemanalyse

Geschäftsgebiete der Sharing Anbieter

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020

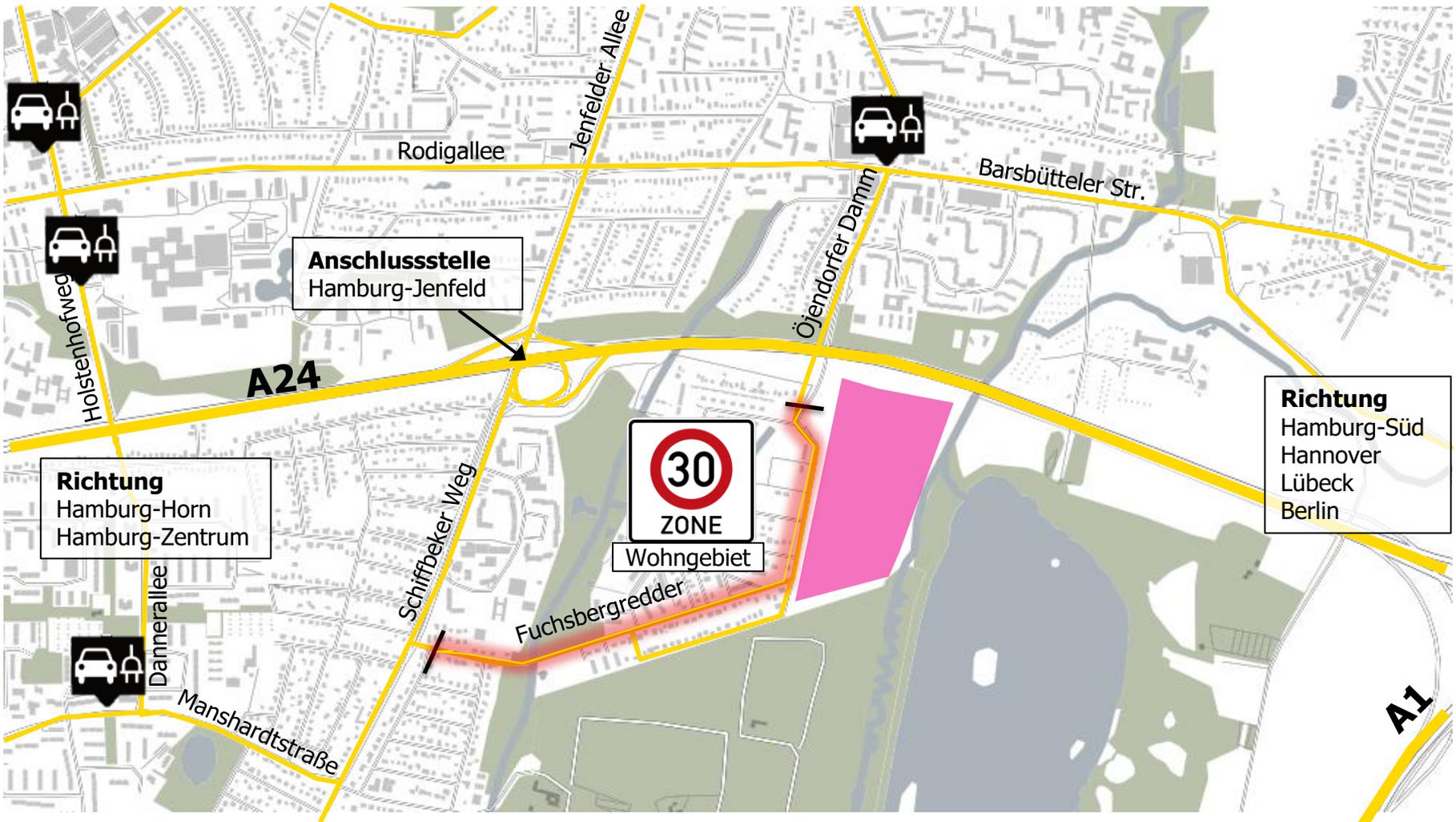


Das Plangebiet befindet außerhalb der Geschäftsgebiete der üblichen Carsharing Anbieter. Das On-Demand Angebot von MOIA bzw. dessen Bedienungsgebiet streift das Plangebiet am westlichen Rand.

Bestands- und Problemanalyse

Erreichbarkeiten – MIV/Öffentliche E-Ladesäulen

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020



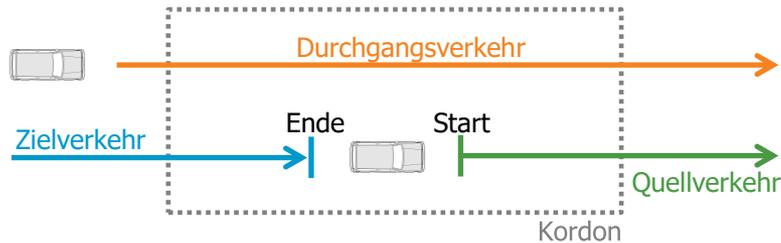
Die Erschließung des Wohngebiets Haferblöcken erfolgt über die gleichnamige Straße (Tempo 30 Zone) und bietet Anschluss an den Schiffbeker Weg bzw. die Rodigallee. Eine überregionale Erreichbarkeit ist für den MIV durch die nahe gelegene A24 und die A1 gegeben. Die Nähe zu öffentlichen E-Ladesäulen ist verbesserungswürdig.

Bestands- und Problemanalyse

Exkurs: Verkehrserhebung | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“

Da im Bereich Fuchsbergredder und Haferblöcken ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr negativ wahrgenommen wird, wurde dieser im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung geprüft.

Methodik:



- Erfassung der Fahrzeuge in den Zufahrtsbereichen der Straße Haferblöcken bzw. Fuchsbergredder
- Erhebungstag: Donnerstag, 15.04.2021
- Zeit der Erfassung: 7:00 – 11:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr
- Definitionen:
 - Quellverkehr = ausfahrende Kfz
 - Zielverkehr = zufahrende Kfz
 - Durchgangsverkehr = Kfz, die innerhalb von 5 Minuten beide Zählstellen durchfahren



Bestands- und Problemanalyse

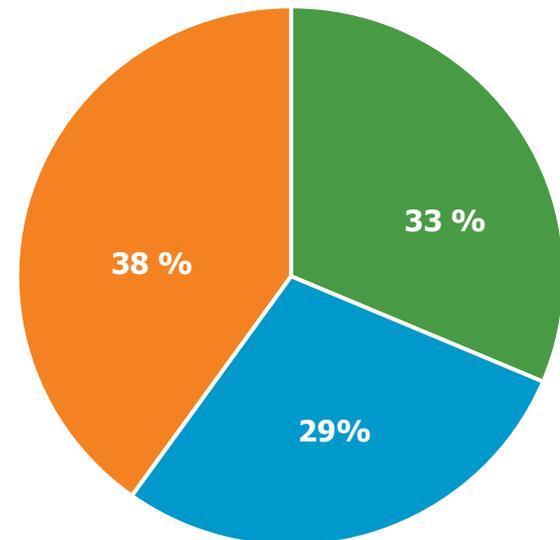
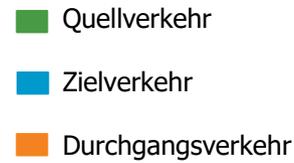
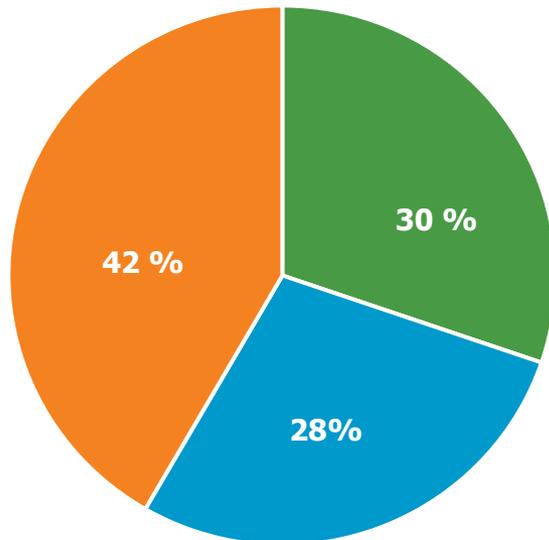
Exkurs: Verkehrserhebung | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“

Zählstelle 1 (Nord):

- Quellverkehr: 442 Kfz
- Zielverkehr: 411 Kfz
- Durchgangsverkehr: 609 Kfz

Zählstelle 2 (West):

- Quellverkehr: 511 Kfz
- Zielverkehr: 455 Kfz
- Durchgangsverkehr: 609 Kfz



Bestands- und Problemanalyse

Exkurs: Verkehrserhebung | Ermittlung der gebietsfremden „Durchgangsverkehrs“

Ergebnisse der Kordonzählung:

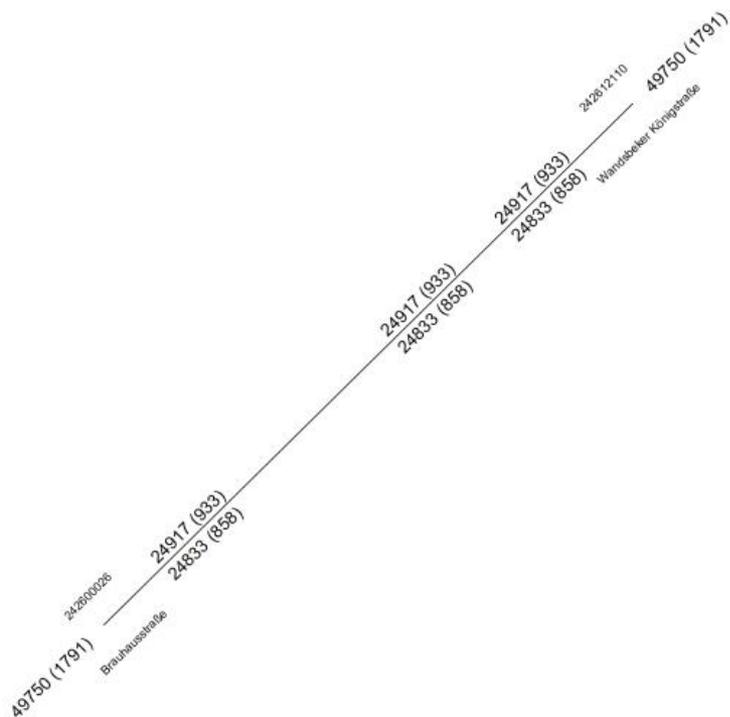
- Zählstelle 1 (Nord): 1.464 Kfz
- **Durchgangsverkehr:** 610 Kfz (42%)
- Zählstelle 2 (West): 1.572 Kfz
- **Durchgangsverkehr:** 610 Kfz (39%)

| | | Durchgangsverkehr | Richtung N | Richtung S |
|----------------------|---------|--------------------------|-------------------|-------------------|
| • 7:00 – 8:00 Uhr: | 298 Kfz | 60 Kfz (20%) | 15 Kfz | 45 Kfz |
| • 8:00 – 9:00 Uhr: | 278 Kfz | 47 Kfz (17%) | 16 Kfz | 31 Kfz |
| • 9:00 – 10:00 Uhr: | 211 Kfz | 48 Kfz (23%) | 18 Kfz | 30 Kfz |
| • 10:00 – 11:00 Uhr: | 245 Kfz | 84 Kfz (34%) | 57 Kfz | 27 Kfz |
| • 15:00 – 16:00 Uhr: | 376 Kfz | 108 Kfz (29%) | 40 Kfz | 68 Kfz |
| • 16:00 – 17:00 Uhr: | 380 Kfz | 102 Kfz (27%) | 40 Kfz | 62 Kfz |
| • 17:00 – 18:00 Uhr: | 348 Kfz | 99 Kfz (28%) | 50 Kfz | 49 Kfz |
| • 18:00 – 19:00 Uhr: | 270 Kfz | 62 Kfz (23%) | 32 Kfz | 30 Kfz |
| | | 610 Kfz | 268 Kfz | 342 Kfz |

Bestands- und Problemanalyse

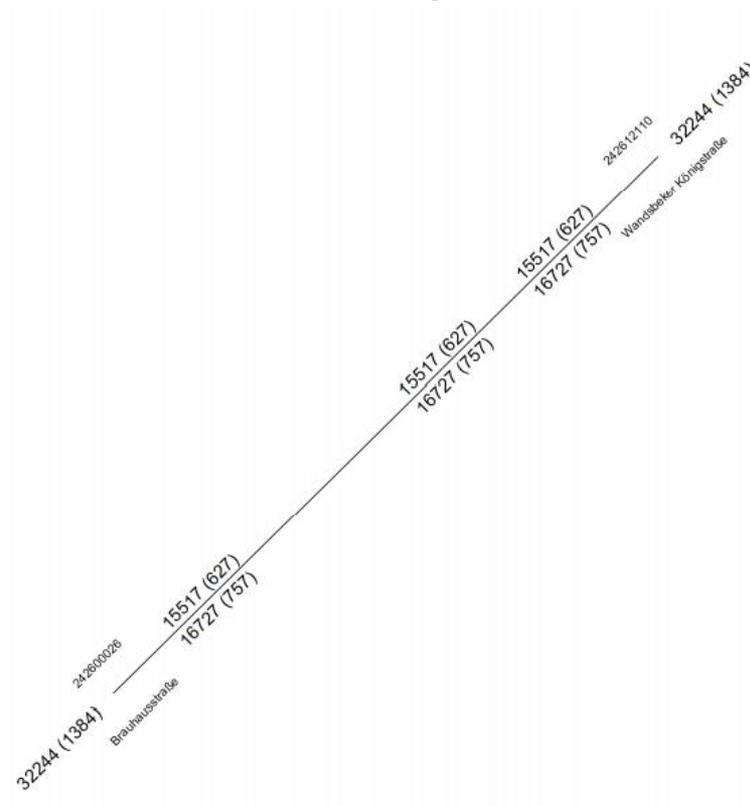
vergleichender Exkurs: pandemiebedingte Situation
nächstgelegene Dauerzählstelle: Wandsbeker Chaussee

Donnerstag, 18.04.2019



DTVw: 49.750 Kfz / 24h

Donnerstag, 18.02.2021

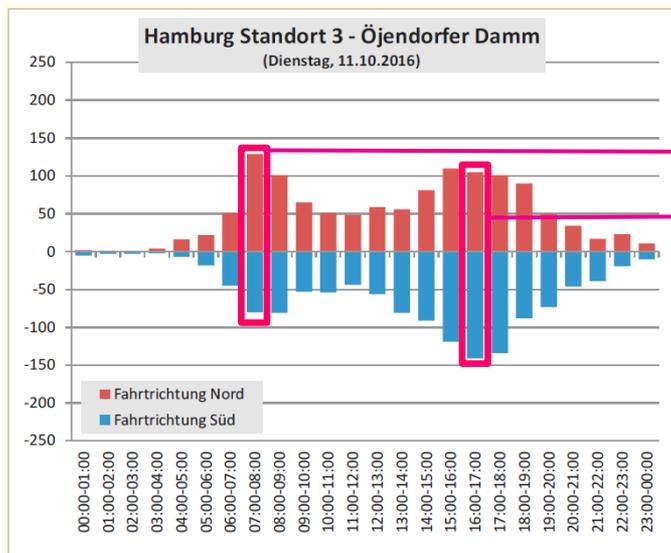


DTVw: 32.244 Kfz / 24h

→ Aufgrund der Pandemiesituation hat sich der Tagesverkehr um **35% im Vergleich zu 2019** reduziert.

Bestands- und Problemanalyse

vergleichender Exkurs: pandemiebedingte Situation



Verkehrserhebung

11.10.2016

200 Kfz

250 Kfz

Verkehrserhebung

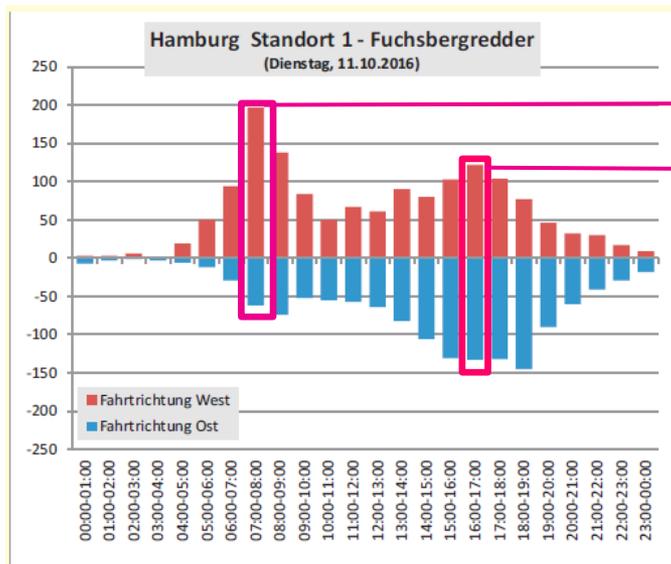
15.4.2021

185 Kfz

245 Kfz

7-8 Uhr:

16-17 Uhr:



7-8 Uhr:

16-17 Uhr:

240 Kfz

250 Kfz

210 Kfz

240 Kfz

→ Trotz bereits erfolgter Teilumsetzung des Quartiers sind 2021 im Vergleich zu 2016 weniger Kfz-Verkehre erfasst worden.

Bestands- und Problemanalyse

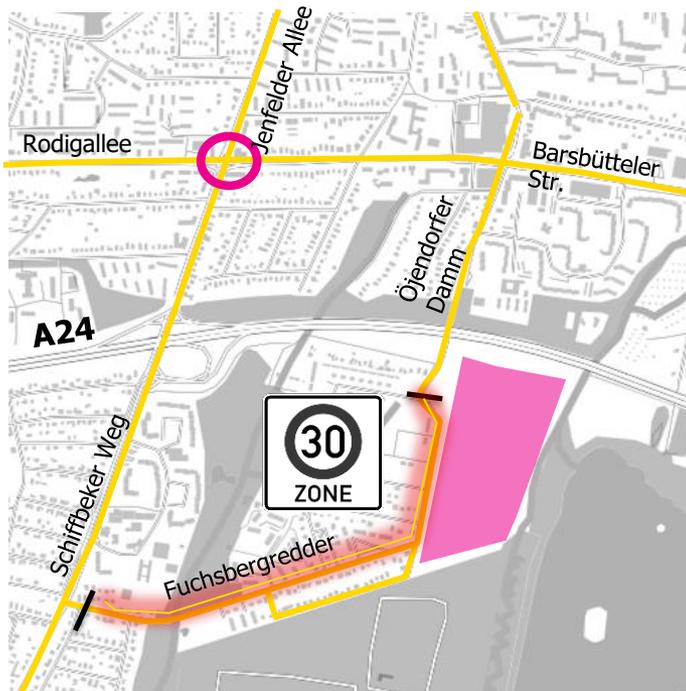
Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Jenfelder Allee/ Schiffbeker Weg/ Rodigallee

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020

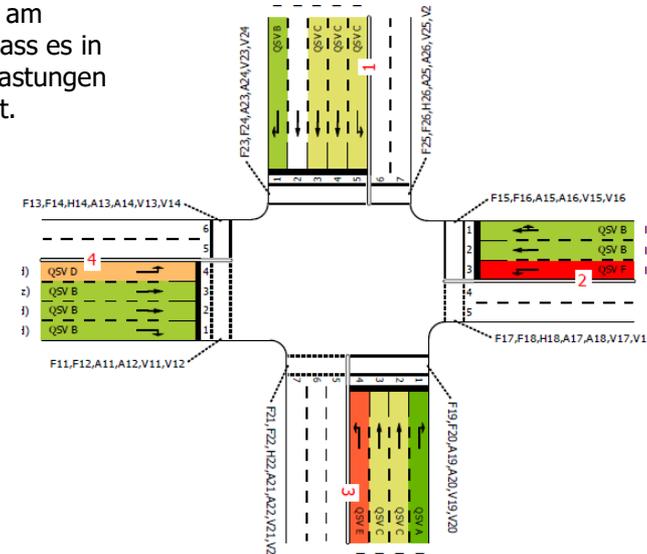
Um zu prüfen, warum überhaupt Durchgangsverkehre entstehen, wurde die Leistungsfähigkeit am Knoten Rodigallee/ Schiffbeker Weg/ Jenfelder Allee im Bestand geprüft. Dabei wird deutlich, dass es in den Spitzenstunden auf dem Linksabbieger auf der Rodigallee in den Schiffbeker Weg zu Überlastungen (jeweils HBS-Qualitätsstufe F) und somit zu sehr langen Wartezeiten für abbiegende Kfz kommt.

Eine Optimierung erscheint auf den ersten Blick schwierig, sollte aber im Rahmen der Planungen zur Rodigallee geprüft werden.

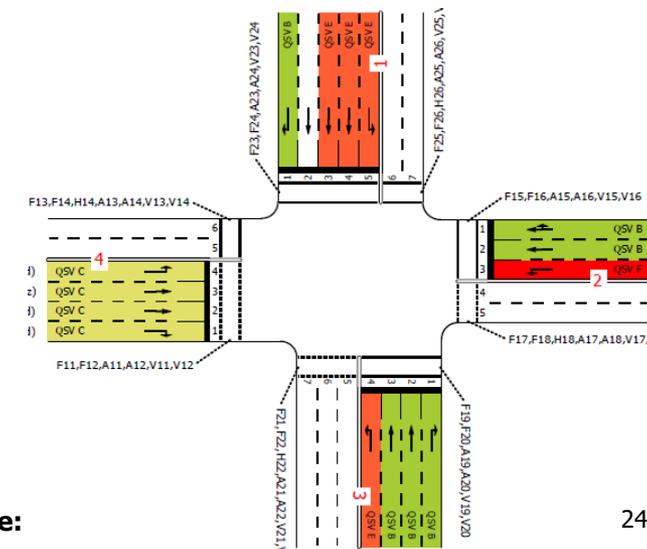
Unabhängig davon sind Rückstauereignisse im Bereich der A24-Anschlussstelle zu beobachten. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung erscheinen geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich Haferblöcken zielführender als Ausbaumaßnahmen im Bereich Schiffbeker Weg.



Morgenspitze:



Nachmittagsspitze:

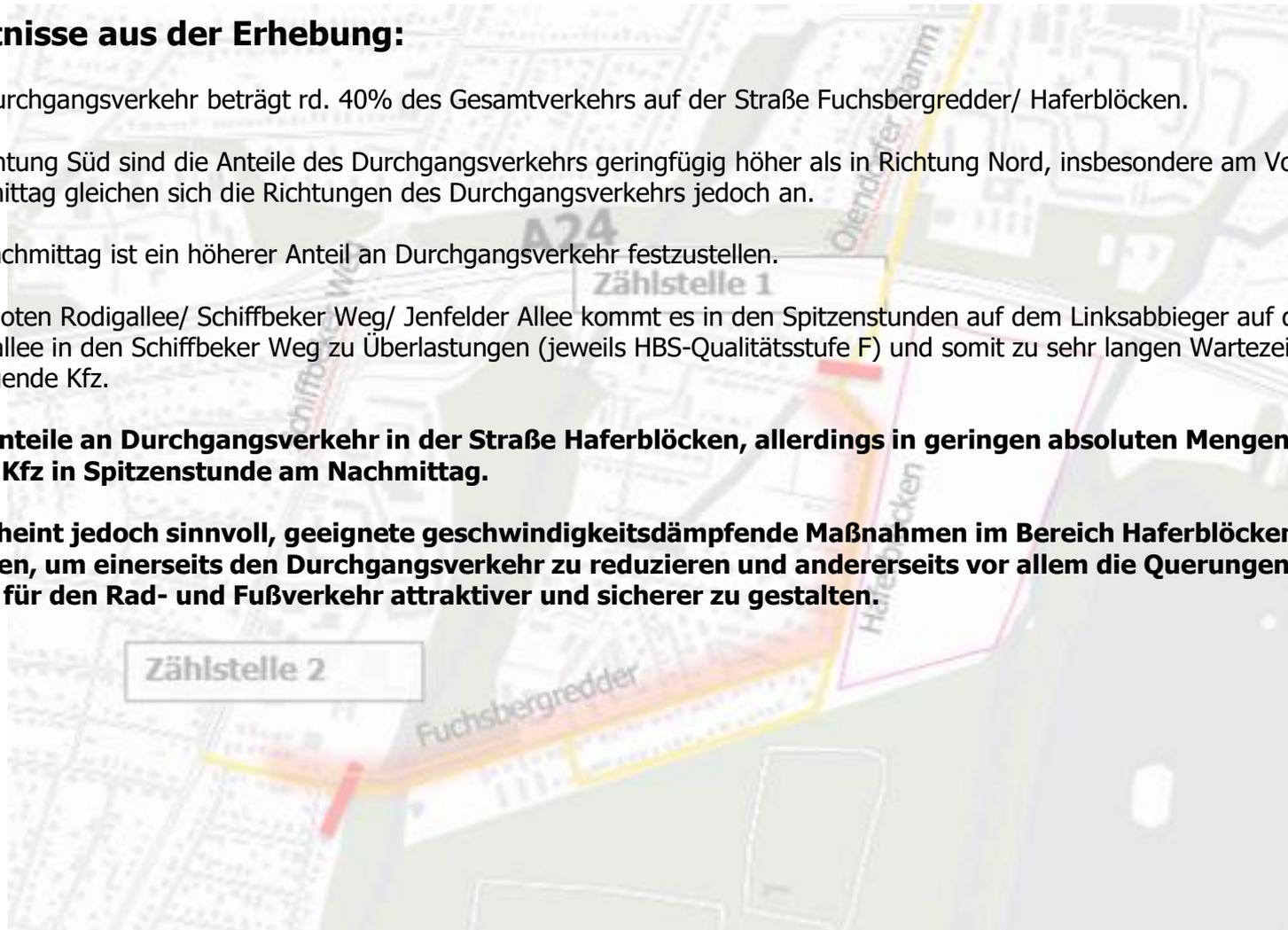


Erkenntnisse aus der Erhebung:

- Der Durchgangsverkehr beträgt rd. 40% des Gesamtverkehrs auf der Straße Fuchsbergredder/ Haferblöcken.
- In Richtung Süd sind die Anteile des Durchgangsverkehrs geringfügig höher als in Richtung Nord, insbesondere am Vormittag. Am Nachmittag gleichen sich die Richtungen des Durchgangsverkehrs jedoch an.
- Am Nachmittag ist ein höherer Anteil an Durchgangsverkehr festzustellen.
- Am Knoten Rodigallee/ Schiffbeker Weg/ Jenfelder Allee kommt es in den Spitzenstunden auf dem Linksabbieger auf der Rodigallee in den Schiffbeker Weg zu Überlastungen (jeweils HBS-Qualitätsstufe F) und somit zu sehr langen Wartezeiten für abbiegende Kfz.

→ **Hohe Anteile an Durchgangsverkehr in der Straße Haferblöcken, allerdings in geringen absoluten Mengen: max. etwa 110 Kfz in Spitzenstunde am Nachmittag.**

→ **Es erscheint jedoch sinnvoll, geeignete geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich Haferblöcken umzusetzen, um einerseits den Durchgangsverkehr zu reduzieren und andererseits vor allem die Querungen der Fahrbahn für den Rad- und Fußverkehr attraktiver und sicherer zu gestalten.**



Zwischenfazit



Allgemein:

- Der neue Stadtteil Haferblöcken-Ost befindet sich in Stadtrandlage mit entferntem Bezug zu den Stadtteilzentren.
- Insbesondere in nördliche und westliche Richtung sind Alltagsziele fußläufig innerhalb von 15 Min. erreichbar (z. B. das Einkaufszentrum Jenfeld, Nahversorgung an der Schiffbeker Allee, mehrere Schulen sowie der Öjendorfer Park).

Fußverkehr:

- Es gilt, die Hauptwegebeziehungen entlang der Straßen durch zusätzliche Wegeverbindungen insbesondere in bzw. aus Richtung West (Jenfelder Bach, Schiffbeker Weg) zu ergänzen.
- Eine entsprechende, sichere Wegführung für Kinder zu den Schulen und Kitas ist hervorzuheben.
- Hierfür sind sichere Querungen über die Straße Haferblöcken und möglichst straßenunabhängige Wegeabschnitte zu schaffen.

Radverkehr:

- Für den Radverkehr (besonders für Kinder) gilt es, zusätzliche Wegeverbindungen in bzw. aus Richtung West zu etablieren.
- Mittelfristig muss ein Anschluss an die künftige U-Bahn-Station Horner Geest durch eine fahrradgerechte Wegführung gesichert sein.
- Eine ausreichende Anzahl an Fahrradabstellanlagen ist herzustellen.
- Da sich momentan keine StadtRad-Station in näherer Umgebung befindet, wird die Planung einer neuen Station unmittelbar vor Ort angestrebt.

ÖPNV:

- Der Busverkehr in der Straße Haferblöcken übernimmt eine wichtige Erschließungsfunktion und soll durch einen barrierefreien Um- bzw. Ausbau der Haltestellen vor Ort gestärkt werden.
- Die Anbindung wird mittelfristig durch die Verlängerung der U4 bzw. dem Bau der U-Bahn-Station „Horner Geest“ verbessert. Die Anbindung an diese Station soll insbesondere für den Radverkehr (siehe oben), aber auch durch ergänzende bzw. veränderte Buslinien erfolgen.

MIV:

- Um sowohl die umliegenden Bestandsquartiere als auch das Plangebiet zu entlasten, sollen Durchgangsverkehre zukünftig reduziert werden. Da die Straße Haferblöcken im Grundsatz wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen übernimmt, sollten geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen verfolgt werden.
- Die durch das Plangebiet entstehenden Neuverkehre (Kfz-Verkehr) sollen durch die bewusste Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) möglichst gering gehalten werden.

Maßnahmen- konzeption



Auf den folgenden Folien werden die einzelnen Maßnahmen zu den jeweiligen Verkehrsträgern beschrieben und Empfehlungen definiert. Nicht jede Maßnahme kann zum jetzigen Zeitpunkt in der gleichen Tiefe beschrieben werden – daher werden nur jene Kategorien aufgeführt, zu denen Aussagen getroffen werden können. Dies erfolgt in Steckbriefform mit folgenden Bestandteilen:

Beschreibung: Beschreibung der Maßnahme und ggf. der Wirkung

Umsetzung: sofort / kurzfristig / mittelfristig / langfristig

Priorität: Wichtigkeit für die Umsetzung - 1/5 bis 5/5

Kosten: Einschätzung zur Finanzierung - gering / mittel / hoch

Dimensionierung / Quantifizierung: Einschätzung zur Menge und Dimensionierung

Fußverkehr



| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ■ | Fußverkehr |
| ■ | Radverkehr |
| ■ | ÖPNV |
| ■ | Sharing-Angebote |
| ■ | Logistik |
| ■ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

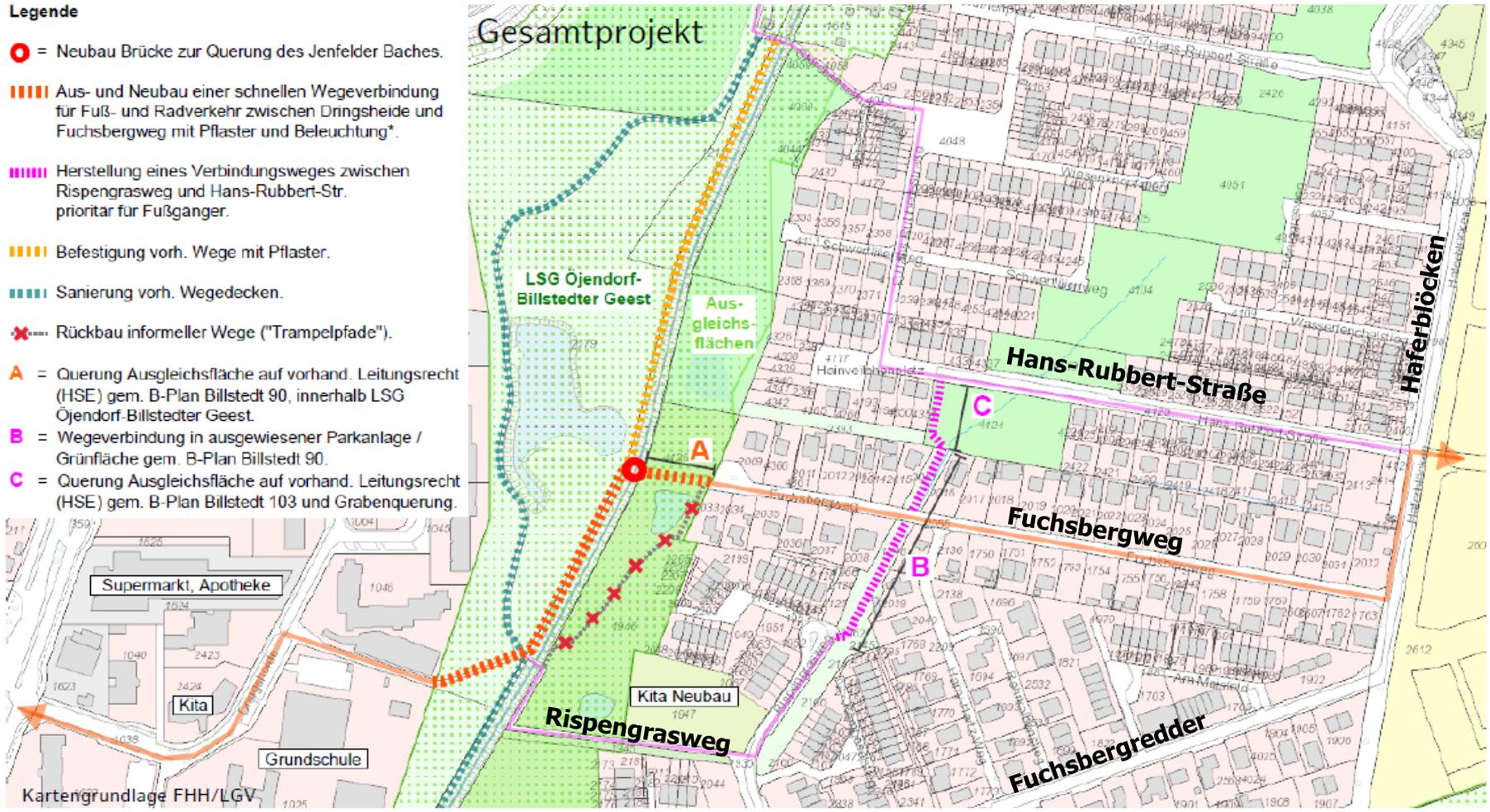
Fußverkehr

Neue Wegeverbindungen

Kartengrundlage: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Management des öffentlichen Raums, 2020

Legende

-  = Neubau Brücke zur Querung des Jenfelder Baches.
-  Aus- und Neubau einer schnellen Wegeverbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen Dringsheide und Fuchsbergweg mit Pflaster und Beleuchtung*.
-  Herstellung eines Verbindungsweges zwischen Rispengrasweg und Hans-Rubbert-Str. prioritär für Fußgänger.
-  Befestigung vorh. Wege mit Pflaster.
-  Sanierung vorh. Wegedecken.
-  Rückbau informeller Wege ("Trampelpfade").
- A** = Querung Ausgleichsfläche auf vorhanden. Leitungsrecht (HSE) gem. B-Plan Billstedt 90, innerhalb LSG Öjendorf-Billstedter Geest.
- B** = Wegeverbindung in ausgewiesener Parkanlage / Grünfläche gem. B-Plan Billstedt 90.
- C** = Querung Ausgleichsfläche auf vorhanden. Leitungsrecht (HSE) gem. B-Plan Billstedt 103 und Grabenquerung.



Überlegungen bzgl. einer neuen Wegeführung im Bereich des Jenfelder Baches wurden seitens der Stadt bereits getroffen und befinden sich aktuell in Vorbereitung. Diese Wegeverbindung dient vor allem einer Qualifizierung der Verbindung zwischen dem Bereich um die Straße Haferblöcken (Bestand und Planung) und dem Bereich um den Schiffbeker Weg, in dem der Fußverkehr unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt wird.

Konkret ist der Aus- und Neubau eines gepflasterten, beleuchteten Weges in Verlängerung des Fuchsbergwegs geplant, der mit einer neuen Fußgängerbrücke über den Bach geführt wird. Angestrebt und geprüft wird auch die Anlegung eines Weges zwischen der Kita Rispengrasweg und der Hans-Rubbert-Straße (schwieriger Baugrund, naturschutzfachliche Prüfung erforderlich).

Fußverkehr

Neue Wegeverbindungen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020

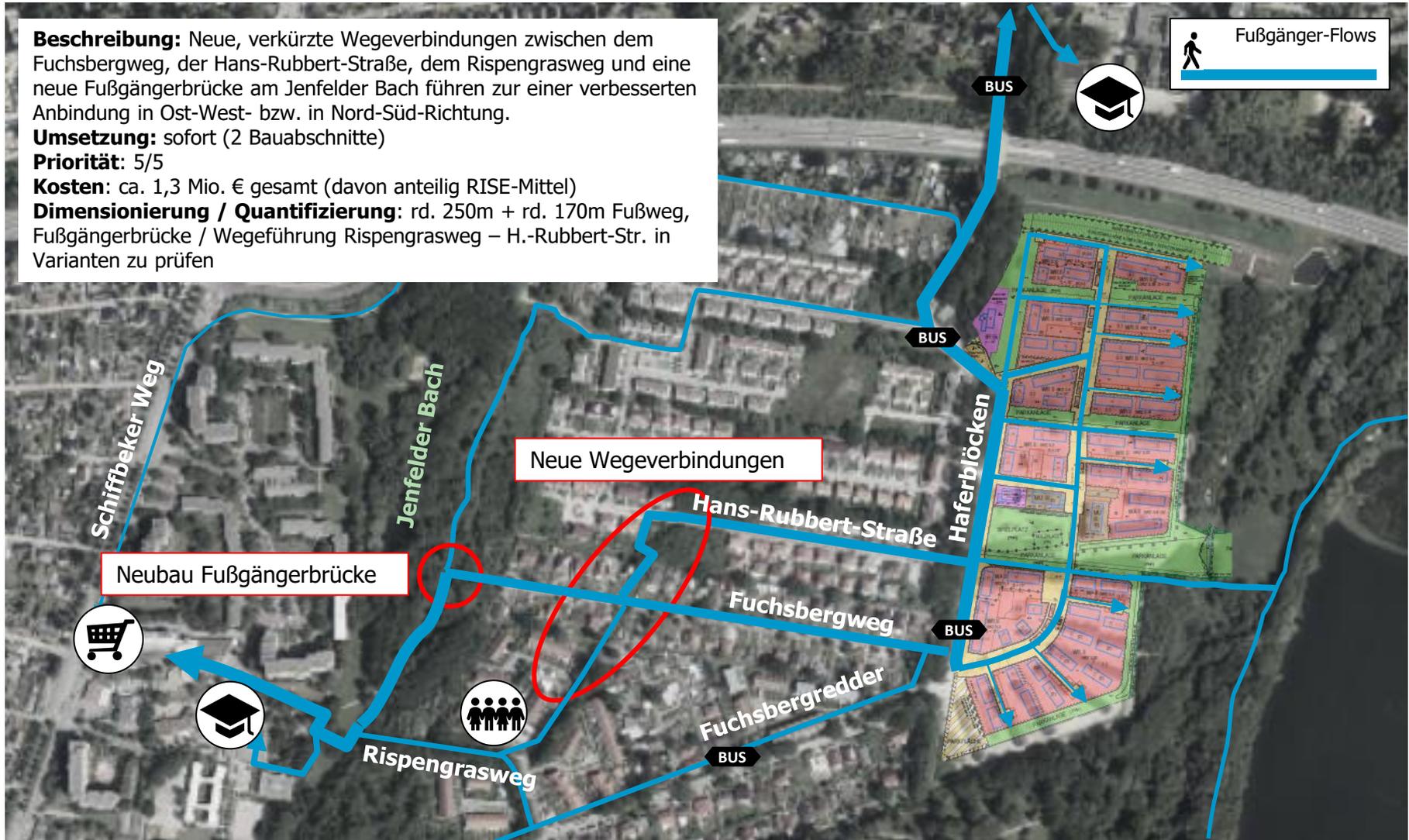
Beschreibung: Neue, verkürzte Wegeverbindungen zwischen dem Fuchsbergweg, der Hans-Rubbert-Straße, dem Rispengrasweg und eine neue Fußgängerbrücke am Jenfelder Bach führen zur einer verbesserten Anbindung in Ost-West- bzw. in Nord-Süd-Richtung.

Umsetzung: sofort (2 Bauabschnitte)

Priorität: 5/5

Kosten: ca. 1,3 Mio. € gesamt (davon anteilig RISE-Mittel)

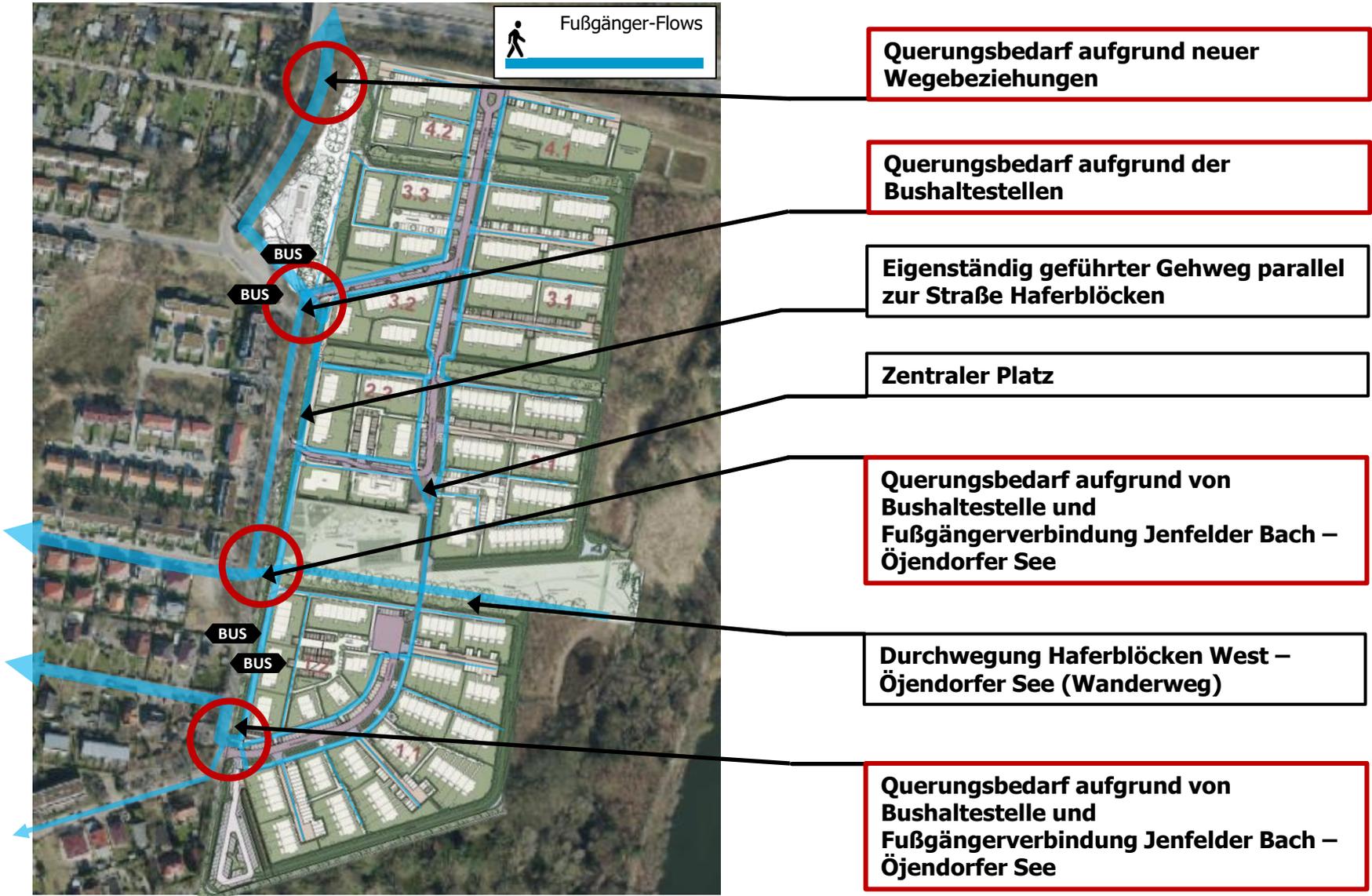
Dimensionierung / Quantifizierung: rd. 250m + rd. 170m Fußweg, Fußgängerbrücke / Wegeführung Rispengrasweg – H.-Rubbert-Str. in Varianten zu prüfen



Fußverkehr

Querungsstellen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung



Fußverkehr Querungsstellen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, ARGUS 2021



Referenzen (Bilder: ARGUS,2022)



Fußverkehr Querungsstellen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, ARGUS 2021



Referenzen (Bilder: ARGUS,2022)



Fußverkehr

Querungsstellen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, ARGUS 2021



Beschreibung: Insbesondere im Bereich der Einmündungen gilt es, sichere und barrierefreie Querungsstellen zu schaffen. Während die beiden südlichen Querungsstellen entsprechend gängiger Richtlinien (ReStra, RaSt, EFA) als vorgezogene Seitenräume mit taktilen Elementen und entsprechender Bordabsenkung zu empfehlen sind, können die Seitenräume an der nördlichen Querungsstelle im Bereich der Bushaltestelle aufgrund der erforderlichen Fahrbahngeometrie durch den Busverkehr nicht vorgezogen werden.

Umsetzung: sofort

Priorität: 5/5

Kosten: ca. 5.000 – 10.000 € je Querung (bauliche Herstellung, ohne Berücksichtigung von Entwässerung und Beleuchtung)

Dimensionierung / Quantifizierung: 3 Querungen

Radverkehr



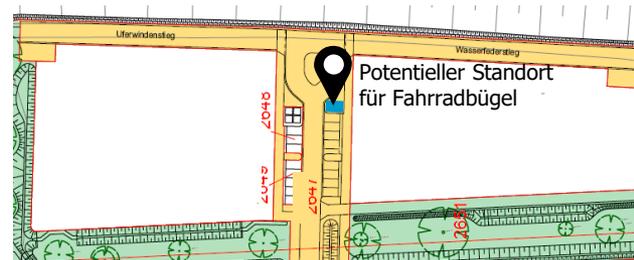
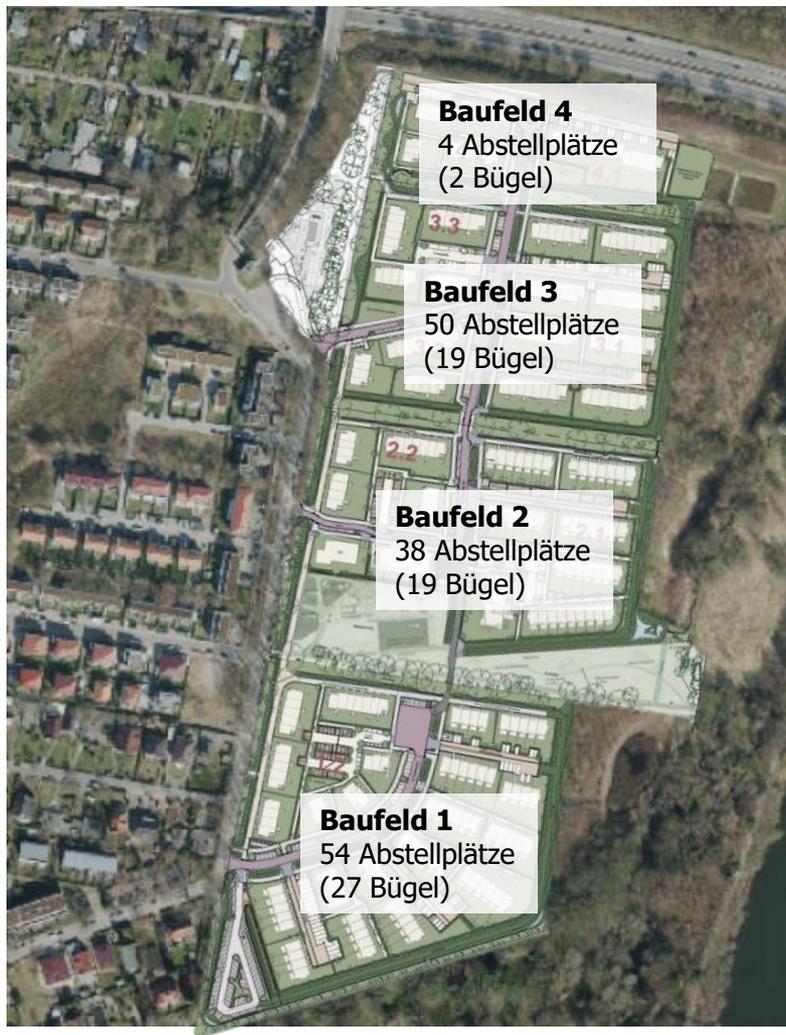
| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ■ | Fußverkehr |
| ■ | Radverkehr |
| ■ | ÖPNV |
| ■ | Sharing-Angebote |
| ■ | Logistik |
| ■ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

Radverkehr

Fahrradparken öffentlichen Raum

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, ARGUS 2021

Fotos: ARGUS, 2020



* Im Baufeld 4 ist die Nebenfläche bislang ohne Fahrradbügel geplant. Es ist zu empfehlen, in der weiteren Planung auch hier Fahrradbügel vorzusehen.

Beschreibung: Komfortable und ausreichende Fahrradabstellplätze sind sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch auf den Privatflächen von großer Bedeutung. Im südlichen, bereits fertiggestellten Teil wird dies durch die sichtbar hohe Anzahl an abgestellten Fahrrädern bereits deutlich. Konkret sind gemäß aktueller Planung etwa 150 Abstellplätze im öffentlichen Straßenraum geplant. Im Hinblick auf sonst übliche Regelwerte (0,2 je WE gemäß ReStra) erscheint diese Anzahl in Bezug auf eine bewusste Förderung des Radverkehrs zielführend.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 3/5

Kosten: 150-200 € pro Bügel

Dimensionierung / Quantifizierung: Gemäß ReStra: 0,2 je WE, d.h. 470 WE x 0,2= 94 Abstellplätze

Konkret geplant: 152 Abstellplätze im öffentlichen Raum

Radverkehr

Fahrradparken im privaten Raum



Quelle: Ziegler GmbH



Quelle: ARGUS, 2020



Quelle: ARGUS, 2020

Beschreibung: Ergänzend zu den Abstellplätzen im öffentlichen Straßenraum sind im privaten Bereich die bauordnungsrechtlichen Anforderungen der Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“ zu beachten, in denen eine Größenordnung von 2-4 Fahrradplätzen je Wohneinheit (abhängig von der Wohnungsgröße) vorgegeben wird. Diese sind als sichere und witterungsgeschützte Fahrradplätze zu empfehlen, wobei die konkrete Form nach Zielgruppen und Wohnungsart unterschieden werden kann: Bügel im Freiraum, geschlossene Großräume, Fahrradmodule (auch als Doppelstockparksystem) oder individuelle Einzelkabinen.

Umsetzung: kurzfristig (mit Fertigstellung des Hochbaus)

Priorität: 4/5

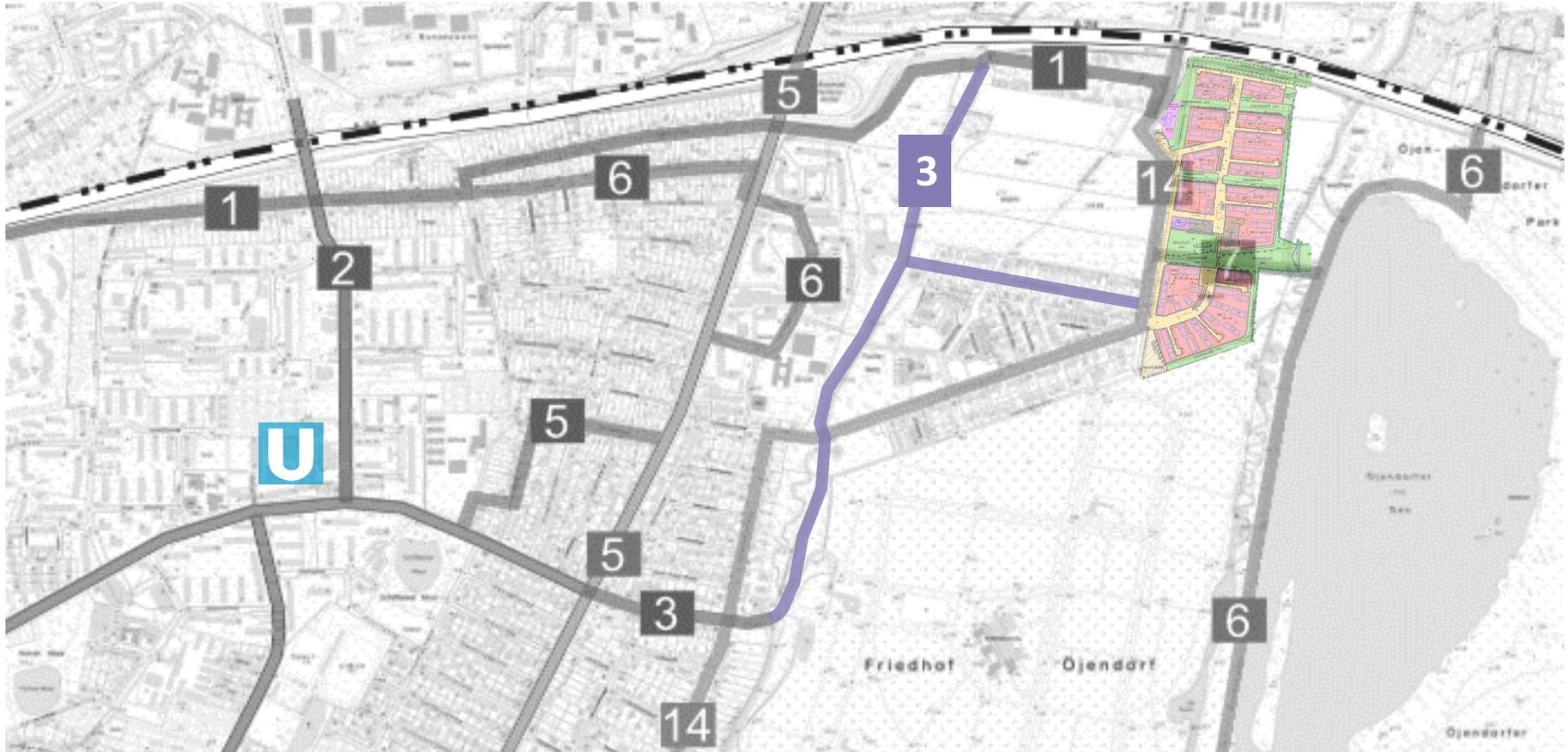
Kosten: individuell durch Bauherren

Dimensionierung / Quantifizierung: Entsprechend der Fachanweisung „Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“

Radverkehr

Anbindung an das untergeordnete Radwegenetz

Quelle: BA Mitte; 2012



Beschreibung: Für das Quartier Haferblöcken ist vor allem die Stadtteilroute 3 (Manshardtstraße) als ergänzendes Element zur Veloroute 14 wichtig. Eine Verlängerung der Route über den Grünzug Jenfelder Bach und den Fuchsbergweg bietet eine sichere Wegeführung insbesondere für Kinder.

Umsetzung: sofort

Priorität: 5/5

Kosten: Abhängig von Detailplanung

Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020



Der künftige Radverkehr des Quartiers wird sich an den bestehenden Velo-, Bezirks- und Stadtteilrouten orientieren. Zusätzlich wird sich durch den Bau der U-Bahn-Station ‚Horner Geest‘ eine verstärkte Nutzung einer Ost-West-Verbindung einstellen (Bike+Ride). Im Folgenden werden zwei Optionen der Wegeführung geprüft. 41

Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020



Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021

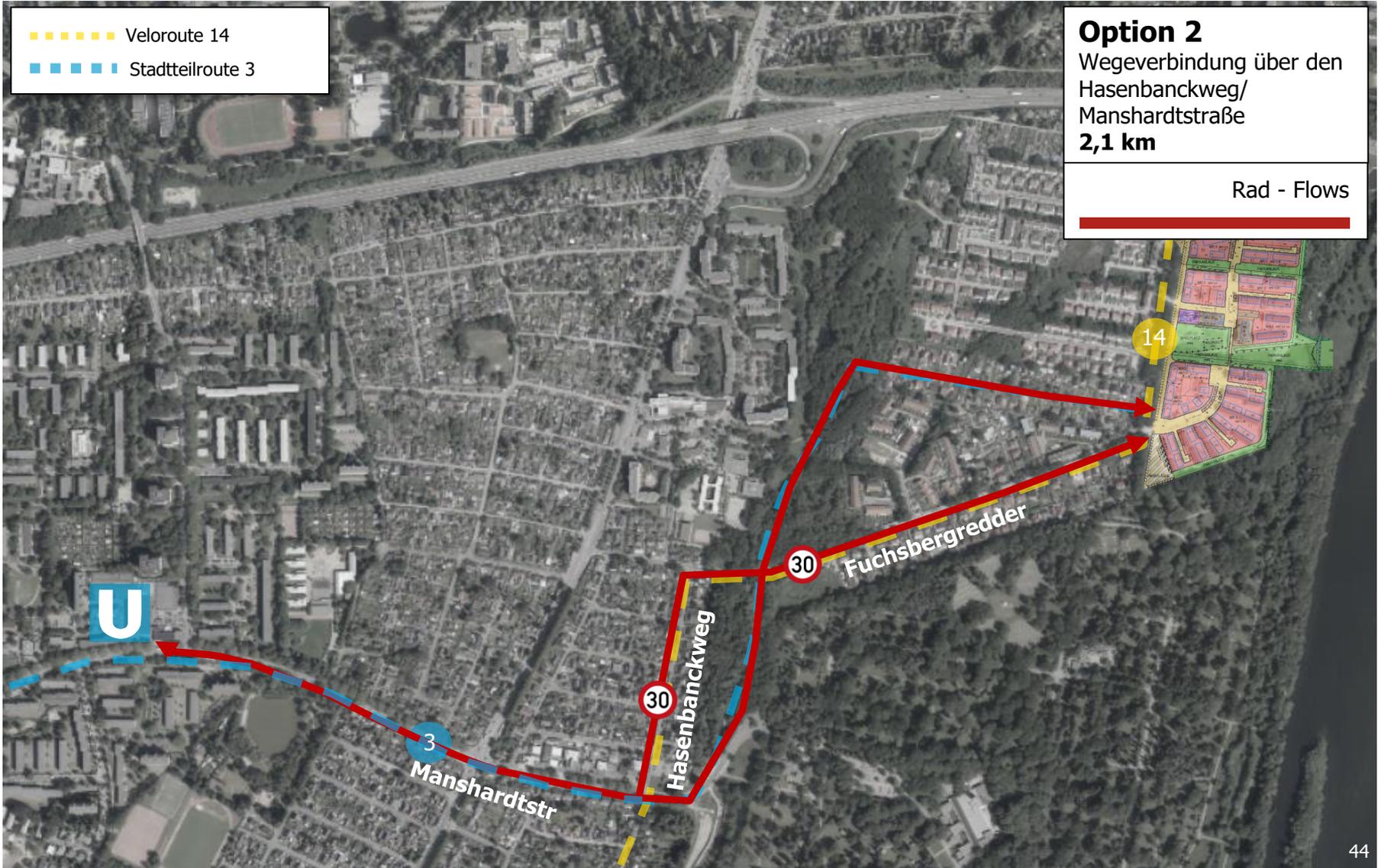


Die Streckenführung über den Fuchsbergredder, die Sterntalerstr. und die Manshardtstr. erfordert einen größeren Umbau im Bereich des Schiffbeker Wegs. Der Ausbau eines Zweirichtungsrادwegs auf Höhe der Bushaltestelle Fuchsbergredder erscheint aufgrund fehlender Flächenreserven besonders problematisch. 43

Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

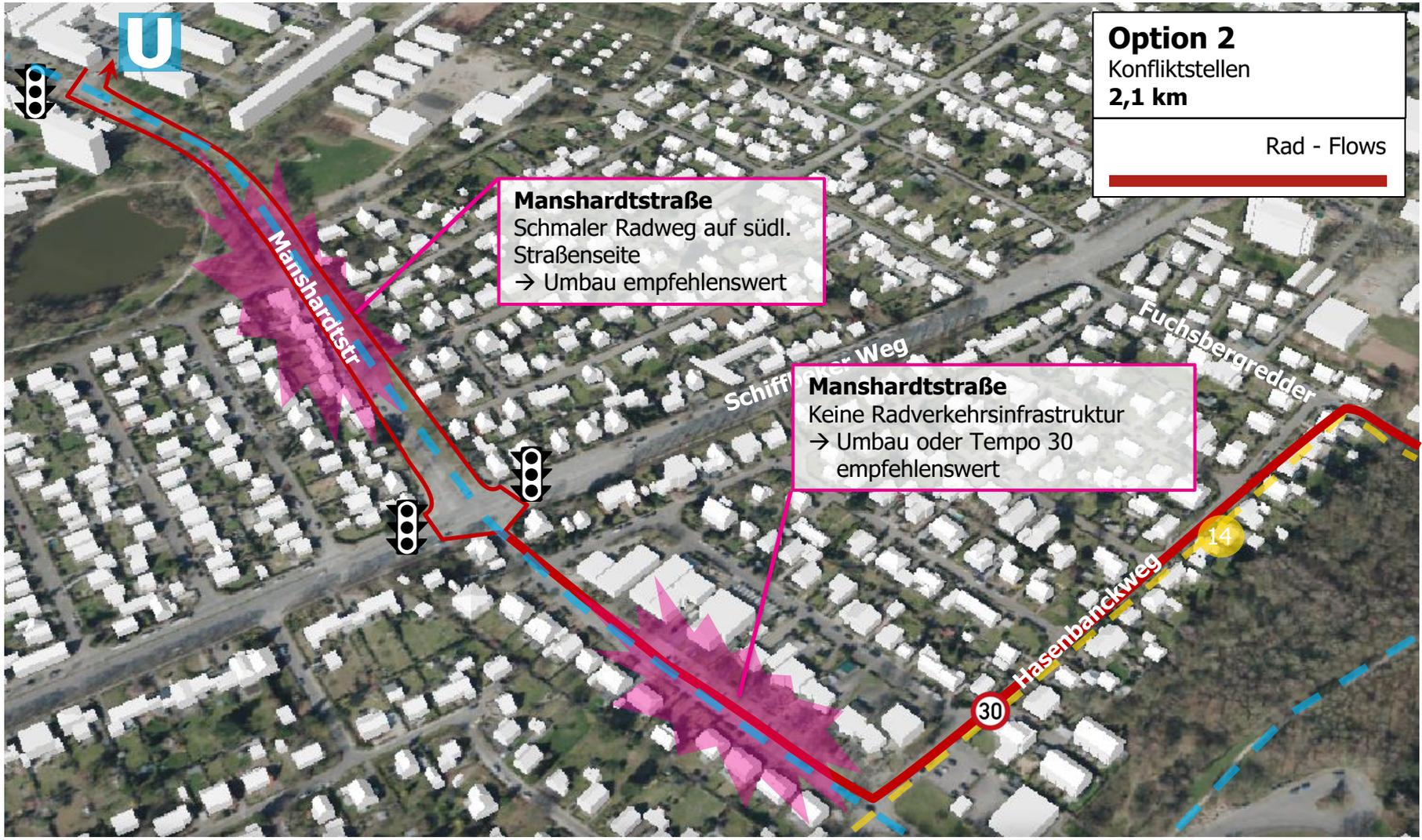
Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020



Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021

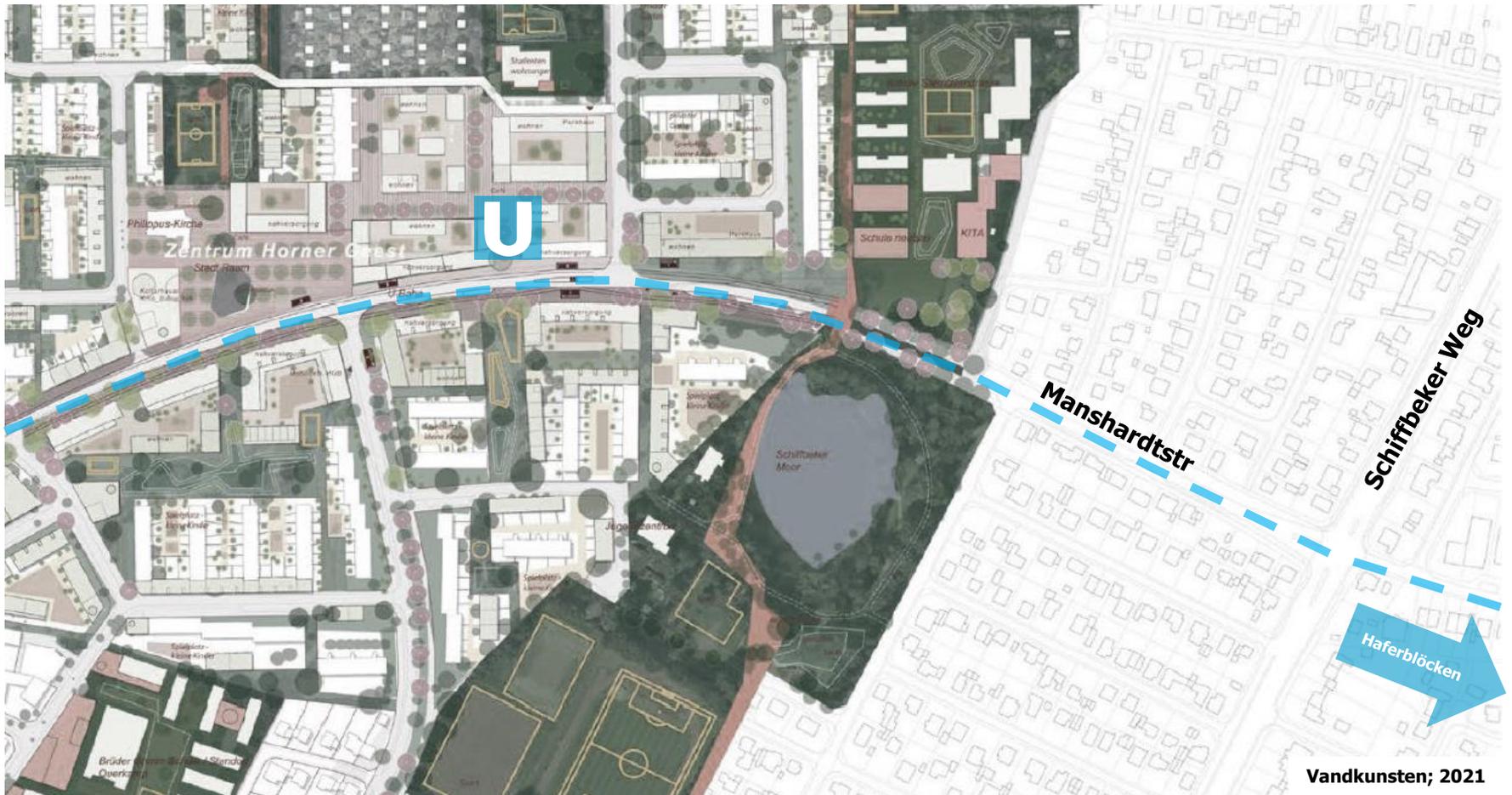


Die Streckenführung über den Fuchsbergredder, den Hasenbanckweg und die Manshardtstraße orientiert sich an bestehenden Velo- bzw. Stadtteilrouten. Es empfiehlt sich die Manshardtstraße im Zuge eines Umbaus fahrradgerecht anzupassen. Entsprechende Überlegungen sind bereits angestoßen worden.

Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Quelle: Siegerentwurf zum städtebaulich-landschaftsplanerischen Werkstattverfahren Zukunftsbild Stadtraum Horner Geest 2030 (Vandkunsten)



Das Werkstattverfahren zum Zukunftsbild Horner Geest 2030 begann im November 2019 und wurde mit der Sitzung des Beurteilungsgremiums am 24.04.2021 abgeschlossen. Als siegreicher Entwurf ging jener des Büros Vandkunsten hervor. Derzeit wird daran gearbeitet, dieses Ergebnis des Verfahrens in eine Rahmenplanung zu überführen. Der oben dargestellte Ausschnitt aus dem Entwurf verdeutlicht die Nähe des neu zu strukturierenden Stadtteil- und Einkaufszentrums an der neuen U-Bahn-Station „Horner Geest“ zum Schiffbeker Weg und damit zum Quartier Haferblöcken über die Stadtteilroute 3.

Radverkehr

Ergänzende Wegeverbindung zur geplanten U-Bahn Horner Geest

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2020

Veloroute 14

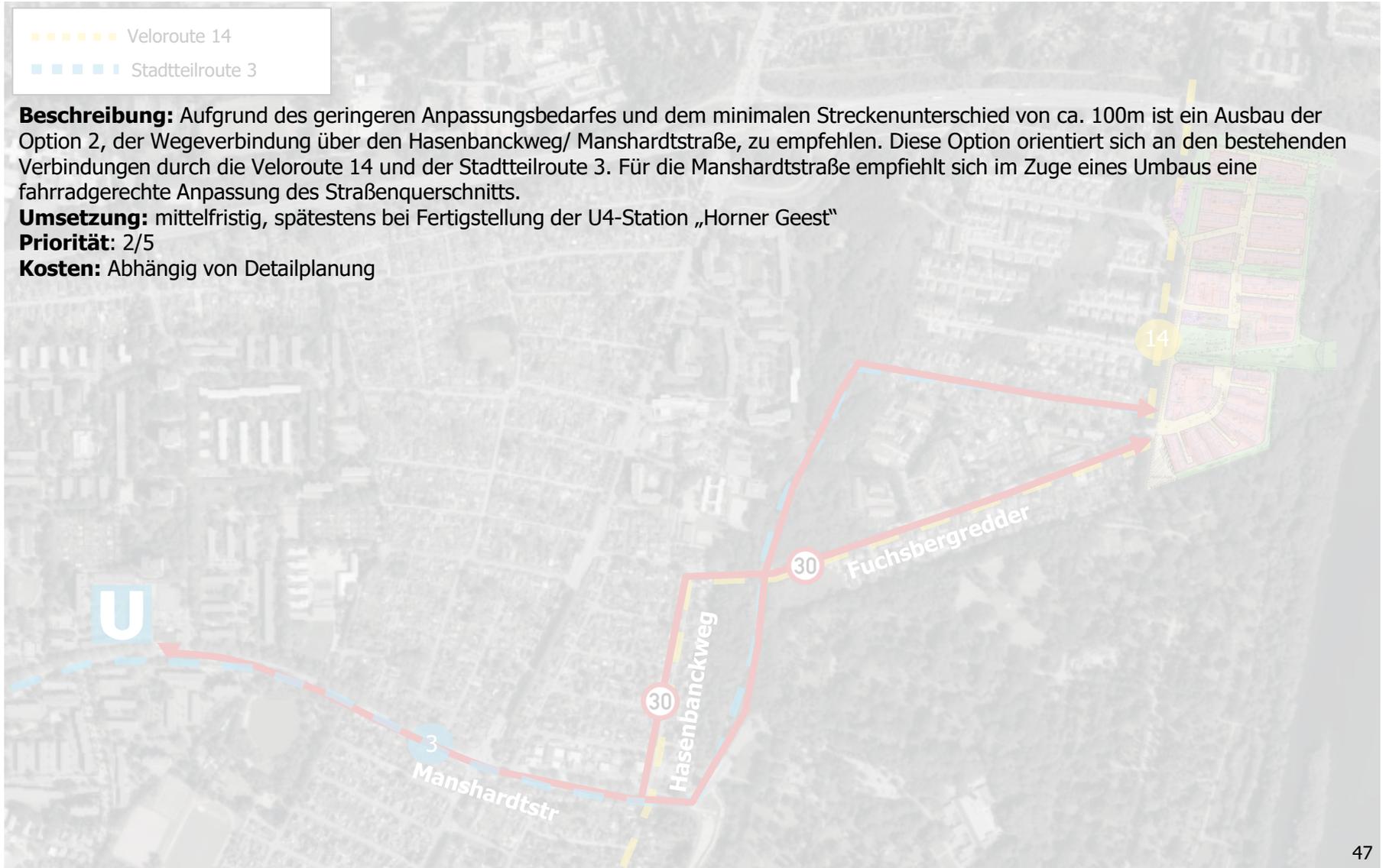
Stadtteilroute 3

Beschreibung: Aufgrund des geringeren Anpassungsbedarfes und dem minimalen Streckenunterschied von ca. 100m ist ein Ausbau der Option 2, der Wegeverbindung über den Hasenbanckweg/ Manshardtstraße, zu empfehlen. Diese Option orientiert sich an den bestehenden Verbindungen durch die Veloroute 14 und der Stadtteilroute 3. Für die Manshardtstraße empfiehlt sich im Zuge eines Umbaus eine fahrradgerechte Anpassung des Straßenquerschnitts.

Umsetzung: mittelfristig, spätestens bei Fertigstellung der U4-Station „Horner Geest“

Priorität: 2/5

Kosten: Abhängig von Detailplanung



Radverkehr

Self-Service Reparaturstation



Beispiel Pergolenviertel (steg/ARGUS 2019)



Beispiel Große Bergstraße (ARGUS 2017)

Beschreibung: Eine Reparaturstation attraktiviert die Nutzung des Fahrrads, da nicht jeder Haushalt die entsprechenden Werkzeuge besitzt. Luft aufpumpen oder kleine Reparaturen können bequem selbst durchgeführt werden. Eine solche Station kann sowohl in Innenräumen als auch im Freiraum integriert werden. Als Standort wird die Quartiersmitte des Plangebiets empfohlen (siehe Kapitel Mobilitätsstation).

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 2/5

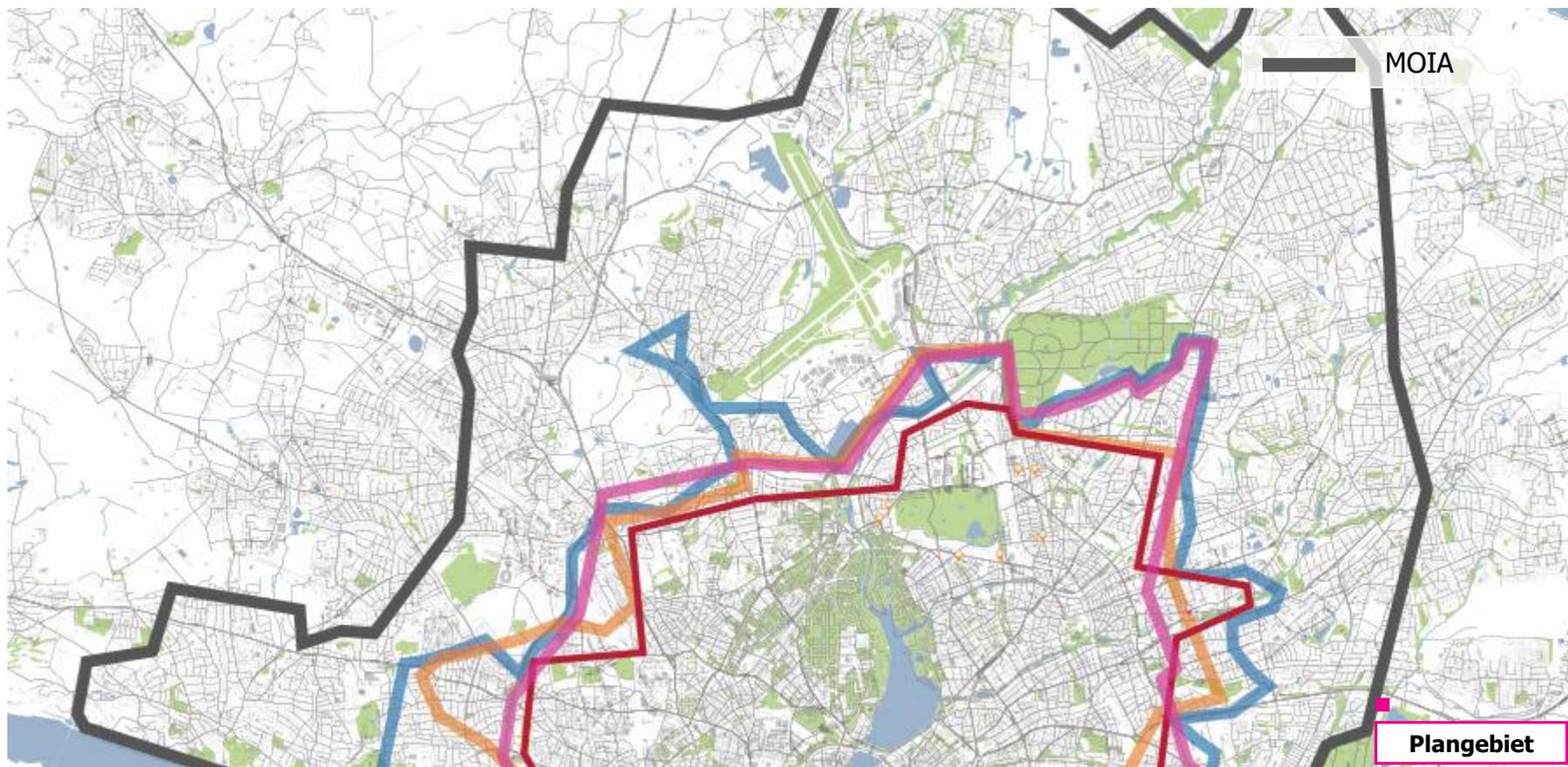
Kosten: ca. 1.500-2.000 €

Dimensionierung / Quantifizierung: 1-2 Reparaturstationen

ÖPNV



| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ┆ | Fußverkehr |
| ┆ | Radverkehr |
| ┆ | ÖPNV |
| ┆ | Sharing-Angebote |
| ┆ | Logistik |
| ┆ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

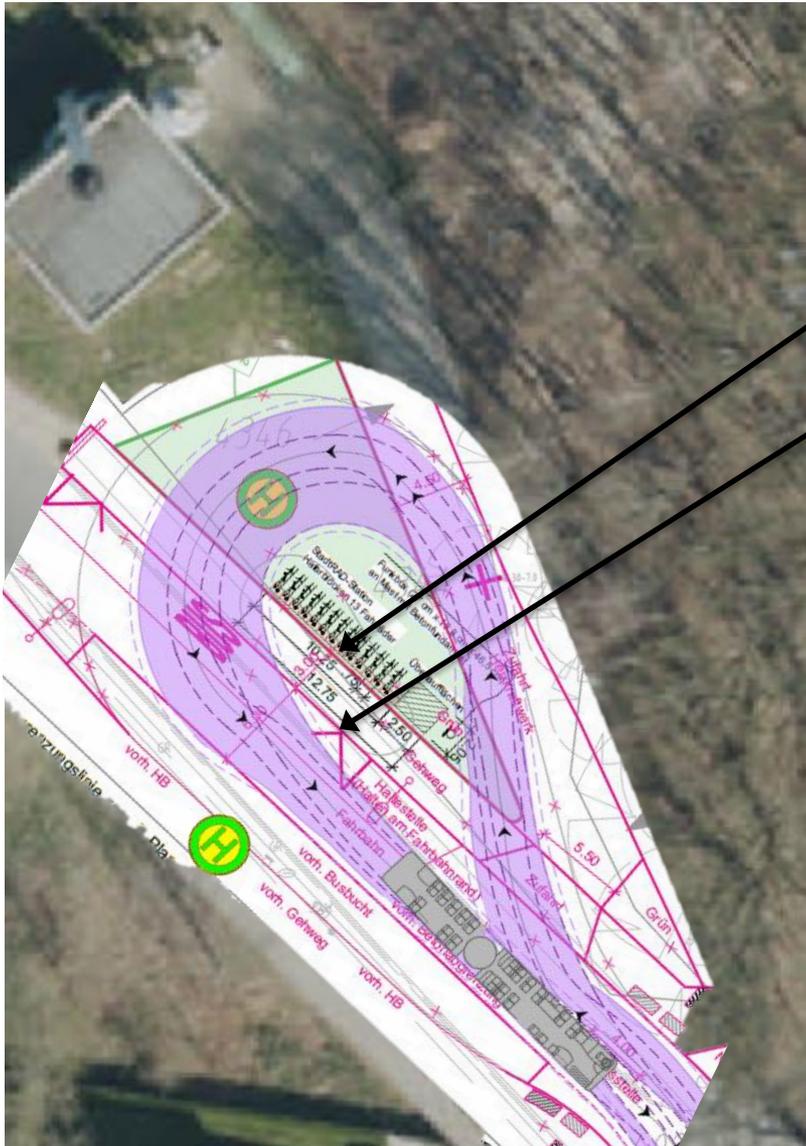


Beschreibung: Ein On-Demand-Angebot fährt ohne feste Linien und Fahrplan und kann für eine individuelle Fahrt per App gebucht werden. Wenn möglich, werden ähnliche Routen mehrerer Fahrgäste dabei gebündelt. In einzelnen Teilbereichen der Stadt wird beispielsweise ioki bereits erfolgreich getestet (nicht in Jenfeld). Zudem ist einem Großteil des Hamburger Stadtgebiets der private Anbieter MOIA eine mögliche Alternative. Das Geschäftsgebiet von MOIA grenzt bereits an das Quartier. Über eine geringfügige Ausweitung des Geschäftsgebietes ist mit MOIA zu verhandeln.

Umsetzung: mittelfristig

Priorität: 2/5

Kosten: keine



Potentielle Verortung StadtRad-Station

Verlegung Bushaltestelle an Fahrbahnrand

Beschreibung: Da die Buskehre in der Straße Haferblöcken künftig noch als Notwendekehre erforderlich ist, wird eine partielle Umgestaltung als Platzfläche angestrebt. Aus verkehrstechnischer Sicht ist dabei die Aufstellflächen für die Bushaltestelle zu berücksichtigen. Zudem wäre im Sinne des Mobilitätskonzepts eine optionale StadtRad-Station baulich umsetzbar (siehe folgende Kapitel).

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 4/5

Kosten: ca. 15.000 - 25.000 € (bauliche Herstellung des Platzes, ohne Berücksichtigung der StadtRad-Station)

Sharing-Angebote



| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ■ | Fußverkehr |
| ■ | Radverkehr |
| ■ | ÖPNV |
| ■ | Sharing-Angebote |
| ■ | Logistik |
| ■ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

Sharing-Angebote

Mobilitätsstation

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021



Beispiele: Mobilitätsstation in der Seestadt Aspern (links) und im Pergolenviertel (rechts); Quelle: ARGUS, 2019

Beschreibung: Eine Mobilitätsstation mit entsprechenden Serviceleistungen dient der Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens, der Inklusion und der Organisation von zukunftsweisenden Mobilitätsangeboten im Quartier. Sie bündelt bestimmte Mobilitätsangebote an einem Ort und sollte somit in zentraler, gut sichtbarer Lage geplant werden. Die Mobilitätsstation kann zudem auch als Schnittstelle zu benachbarten Bewohner:innen und Besucher:innen dienen. Die konkrete Ausstattung der Mobilitätsstation kann im Regelfall erst kurzfristig verhandelt werden; insofern geht es zunächst um die Vorhaltung von Flächen.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 3/5

Kosten: Abhängig von Ausstattung

Dimensionierung / Quantifizierung: mind. 2 Mobilitätsstationen im kleineren Format



Sharing-Angebote

Quartierseigene Verleihsysteme



Lastenradverleih im mobilport Pergolenviertel



Lastenradverleih in der Mobilstation Neue Mitte Altona (Quelle: ProQuartier)

Beschreibung: Ergänzend zu den städtischen Angeboten (StadtRad) kann optional -sofern ein erhöhter Bedarf gesehen wird- auch ein quartierseigenes Verleihsystem für eBikes, Lastenräder, Sackkarren oder ähnliche Vehikel in Kooperation mit privaten Betreibern oder sozialen Vereine angeboten werden. Neben der Planung entsprechender Flächen besteht die Herausforderung vor allem in der betrieblichen Umsetzung (Finanzierung und „sich kümmern“); ggf. kann die SAGA als Bestandhalter mit Hausmeisterservice hier als Kooperationspartner dienen.

Empfehlung: Den Bedarf eines quartierseigenen Systems in der Startphase mit den Bewohner:innen abstimmen und ggf. daran anschließend Formate zur Umsetzung finden.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 2/5

Kosten / Quantifizierung:

E-Lastenrad: 4.200 € (Anschaffung)/ 500 € laufende Kosten

E-Bike: 1.800 € (Anschaffung)/ 100 € laufende Kosten

E-Roller: 800 € (Anschaffung)/ 100 € laufende Kosten

Sackkarre: 80 € (Anschaffung)

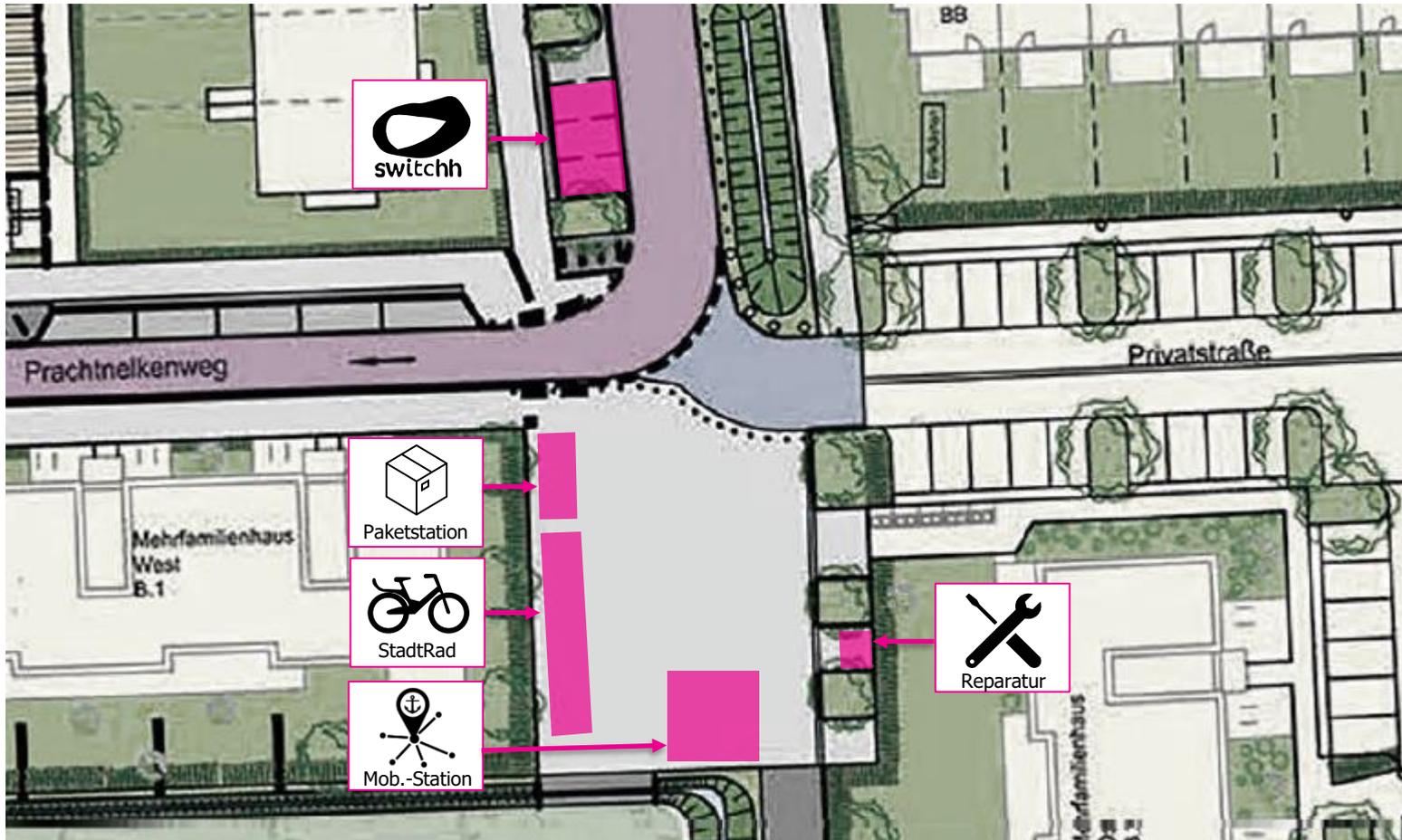
Bollerwagen: 100 € (Anschaffung)

E-Anhänger: 5.000 € (Anschaffung)/ 100 € laufende Kosten 55

Sharing-Angebote

Verortung Platz am Prachtnelkenweg

Kartengrundlage: SWECO, 2021; Bearb. ARGUS 2022



Der zentrale Platz am Prachtnelkenweg bietet als Verkehrsfläche Raum für eine Mobilitätsstation (z.B. Containerlösung), in der Mobilitätsangebote ausgeliehen oder das eigene Fahrrad repariert werden kann. Auch eine Paketstation bietet sich hier an. Zusätzlich könnten unmittelbar angrenzend Parkstände als HVV Switch Station genutzt werden.

Sharing-Angebote

Carsharing

Beschreibung: Beim stationsgebundenen Carsharing werden bestimmte Stellplätze für das Carsharing reserviert. Als potenzielle Betreiber des Carsharings sind in Hamburg Cambio und Greenwheels zu nennen. Darüber hinaus bieten auch free-floating Betreiber an, gesonderte Stellplätze zu bedienen. Alle Betreiber bieten auch Kooperationsmöglichkeiten mit Firmen und Bauherren an. Es wird empfohlen, eine solche Kooperation einzugehen.

Die Stellplätze für das stationsgebundene Carsharing können entweder an einer HVV switch Station oder auf privaten Stellplatzanlagen verortet sein. Auf Privatgrund wäre dabei jedoch die Zufahrtsmöglichkeit bei gleichzeitiger Beschränkung des privaten Pkw-Verkehrs sicherzustellen (Schranke/Poller). Sollen die Carsharingstellplätze im öffentlichen Straßenraum verortet werden, ist eine Kooperation mit HVV switch bzw. der Hochbahn wegen der Sondernutzung öffentlicher Verkehrsflächen anzustreben.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 5/5

Kosten: ca. 10.000 €

Dimensionierung / Quantifizierung:

rd. 470 Wohneinheiten

= **rd. 940 Bewohner**

940 Bewohner x (0,05 - 0,1) (angenommener Anteil an Carsharingnutzern)

= **rd. 50 - 100 potentielle Carsharingnutzer*** / 30 Nutzer je Pkw
(Erfahrungswert)

=

min. 2 - 3 Stellplätze für stationsgebundenes Carsharing

*Überschlägige Annahme: Mind. 25 vertragliche Carsharing-Nutzer für wirtschaftlichen Betrieb erforderlich.



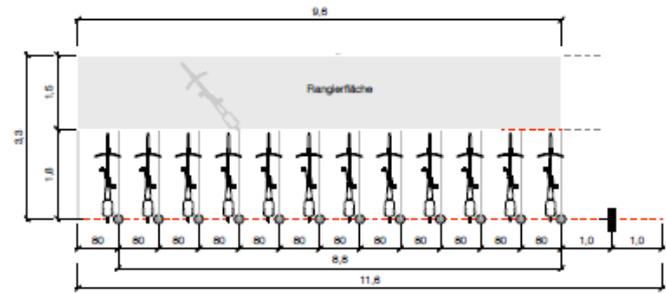
Bsp.: Carsharing (HVV switch) im öffentlichen Straßenraum am Bahnhof Barmbek

Sharing-Angebote StadtRad-Station(en)

Kartengrundlage: SWECO, 2021; Bearb: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung; ARGUS, 2021



StadtRAD in Hamburg (Bildquelle: hamburg.de, 2020)



Flächeninanspruchnahme einer StadtRad Station mit 12 Fahrradstellplätzen mit Terminal und Rangierfläche (DB 2016)

Beschreibung: Zur Förderung der Attraktivität der Leihfahrräder ist die Errichtung einer neuen StadtRad-Station mit einem E-Lastenrad im Plangebiet zu empfehlen. Eine Fläche von ca. 40 m² sollte für diese Nutzung vorgehalten werden. Zur Umsetzung dieses ergänzenden Mobilitätsangebotes sollte die Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauantragstellung einen Antrag bei dem Rahmenvertragsdienstleister stellen (derzeit Deutsche Bahn Connect GmbH). Nach Abstimmung mit der BVM (Behörde für Verkehr und Mobilitätswende) und dem BA Mitte ist im Bereich des Quartiers eine StadtRad-Station vorgesehen. Als primärer Standort für eine bauliche Umsetzung wird die Quartiersmitte (Platz am Prachtneikenweg) vorgeschlagen. Zwei weitere Standorte könnten optional zunächst mitgedacht und bei Bedarf ausgebaut werden.

Umsetzung: sofort

Priorität: 5/5

Kosten: ca. 15.000 – 20.000 € je Station

Dimensionierung / Quantifizierung: 1 – 3 Stationen

Logistik



| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ■ | Fußverkehr |
| ■ | Radverkehr |
| ■ | ÖPNV |
| ■ | Sharing-Angebote |
| ■ | Logistik |
| ■ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

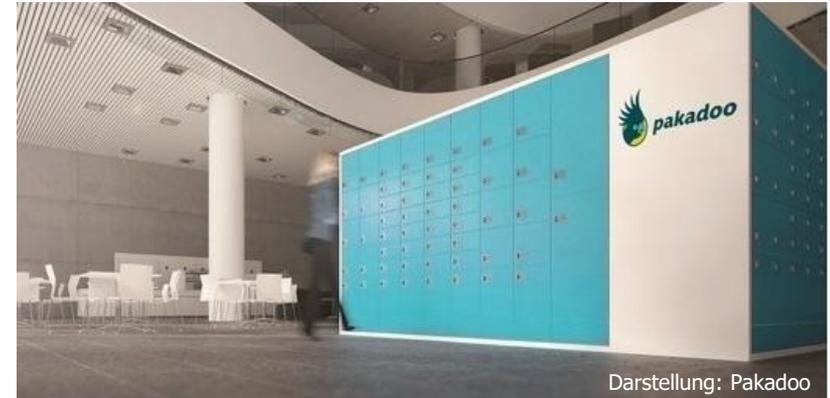
Logistik und KEP-Dienste (Kurier-, Express und Paket)

Paketstation

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, 2021, Bearb: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung; ARGUS, 2021



Paketstation von DHL



Darstellung: Pakadoo

Beschreibung: Die Paketstation wird von externen Dienstleistern (z. B. DHL oder Hermes) mit Paketen beliefert. Im Idealfall handelt es sich um eine Paketstation, die von allen Paketdienstleistern bedient wird. Die Bewohner:innen können ihre Bestellungen innerhalb einer Woche selbst abholen. Darüber hinaus können offene Schließfachsysteme auch für andere Dienstleistungen wie Obstkisten genutzt werden. Beispielhaft zu nennen ist hier die Hamburger Kooperation von Kiekmo (Schließfachsystem der Haspa) und Frischepost. Die Zugänglichkeit sollte im Idealfall 24/7 gewährleistet sein.

Empfehlung: Den Bedarf des Systems in der Startphase mit den Bewohner:innen abstimmen und ggf. daran anschließend ein System in Kooperation mit privaten Dienstleistern umsetzen.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 4/5

Kosten: 26.000 € (Anschaffung) / 1.200 € (laufende Kosten)

Quantifizierung: Es wird zunächst von zwei Standorten ausgegangen.



Kfz-Verkehr

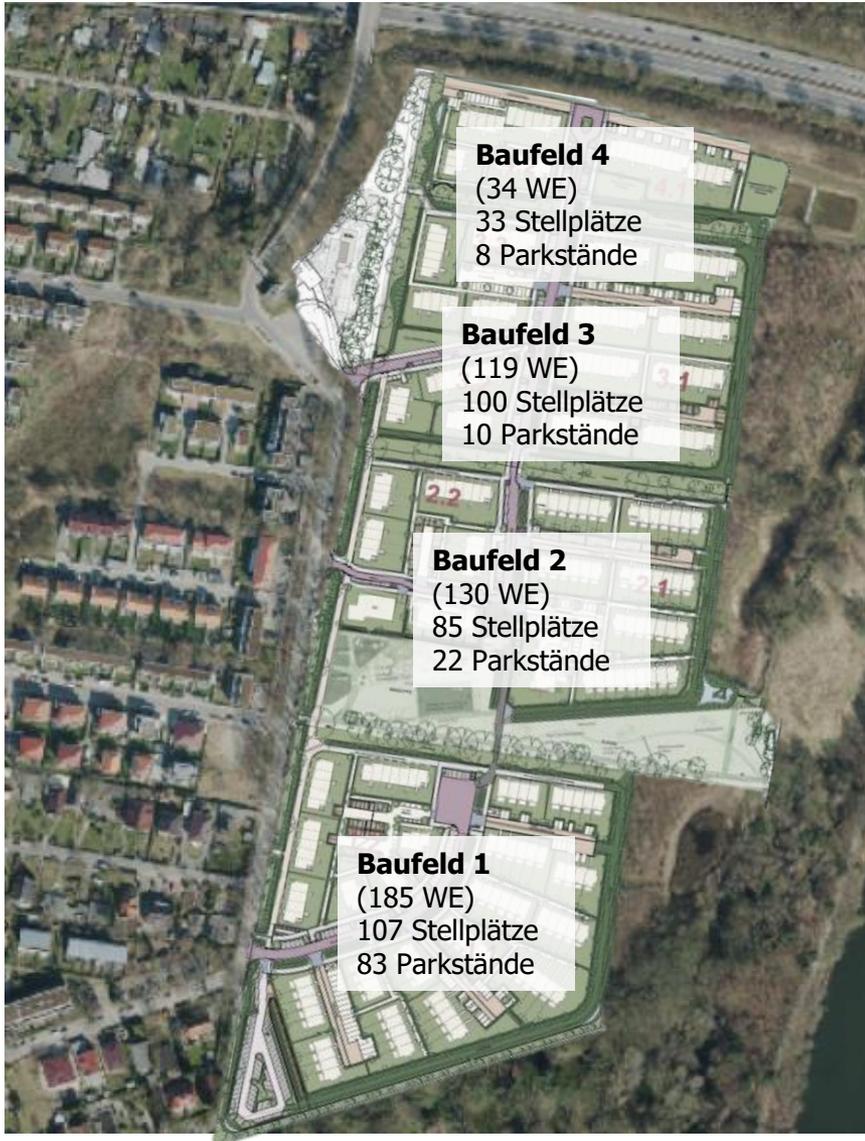


| | |
|---|------------------------------|
| ○ | Anlass |
| ○ | Bestands- und Problemanalyse |
| ○ | Zwischenfazit |
| ○ | Maßnahmenkonzeption |
| ■ | Fußverkehr |
| ■ | Radverkehr |
| ■ | ÖPNV |
| ■ | Sharing-Angebote |
| ■ | Logistik |
| ■ | Kfz-Verkehr |
| ○ | Fazit |

Kfz-Verkehr

Ruhender Verkehr

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, 2021; Bearb: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung; ARGUS, 2021



ARGUS, 2021

Beschreibung: Nach derzeitigem Planungsstand verfügt das Quartier Haferblöcken-Ost künftig über 325 Stellplätze für Bewohner:innen und 123 Parkstände für Besucher:innen im öffentlichen Straßenraum. Bei einer Anzahl von 470 WE entspricht dies einem Stellplatzschlüssel 0,69 je WE für Bewohner:innen bzw. 0,26 Parkständen je WE für Besucher:innen.

Vor dem Hintergrund üblicher Richtwerte (0,15 bis 0,2 Parkstände je WE für Besucher:innen bzw. 0,4 - 0,8 Stellplätze je WE für Bewohner:innen) erscheinen diese Werte tendenziell hoch. Dies fördert die Nutzung des Kfz, wird jedoch auch der Stadtrandlage des Quartiers gerecht.

Kfz-Verkehr

E-Ladesäulen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, 2021; Bearb: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung; ARGUS, 2021



Beschreibung: Da sich im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets derzeit keine öffentliche Ladesäule befindet, ist ein Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu empfehlen. Eine Ladestation im öffentlichen Straßenraum würde vor allem Besucher:innen dienen. Für die Zielgruppe der Bewohner:innen sind private Anschlüsse jeweils vor den Gebäuden zu empfehlen.

Empfehlung: Im Hinblick auf den Einsatzbereich der öffentlichen Ladesäulen, sind diese im Idealfall als Schnellademöglichkeit mit 11 bzw. 22 kW zu empfehlen. Die Herstellung des Anschlusses ist im Rahmen des gesamtstädtischen Ausbauprogramms mit der Stromnetz Hamburg abzustimmen.

Umsetzung: kurzfristig

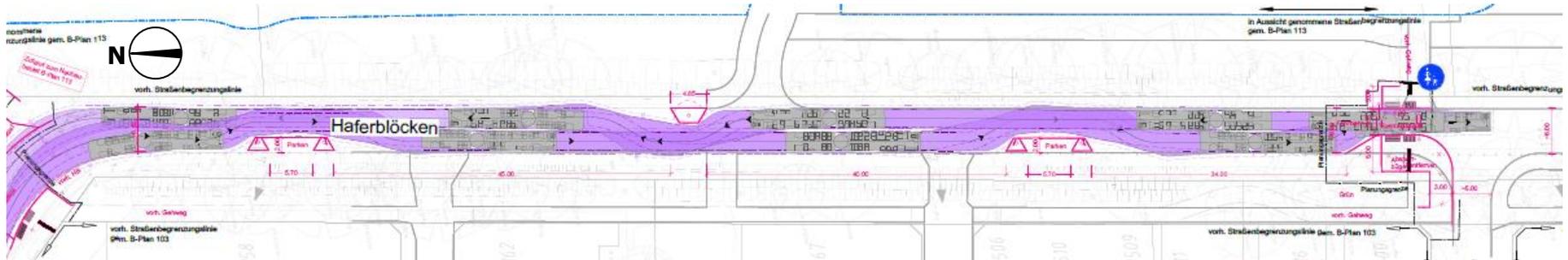
Priorität: 3/5

Kosten: 10.000 € (Anschaffung) / 5.000 € (Anschluss)

Optionen zur Platzierung von Ladesäulen im Straßenraum:



Variante 1:



Variante 2:



Beschreibung: Eine wechselseitige Anordnung der Parkstände führt zur Wartepflicht gegenüber dem Gegenverkehr. So kann für eine Geschwindigkeitsdämpfung auf der Straße Haferblöcken gesorgt werden. Die Strecke würde für den Durchgangsverkehr somit unattraktiver werden, da sich die Fahrzeiten verlängern.

Empfehlung: Aufgrund des Busverkehrs sind entsprechend große Streckenbereiche für Begegnungen zu berücksichtigen. Wechselseitiges Parken kommt vor diesem Hintergrund nur eingeschränkt in Frage.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 3/5

Kosten: ca. 10.000 - 12.000 € (Gesamtsumme)

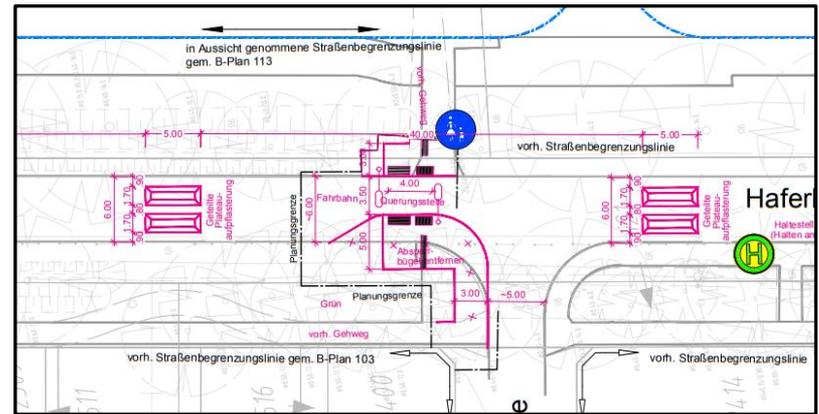
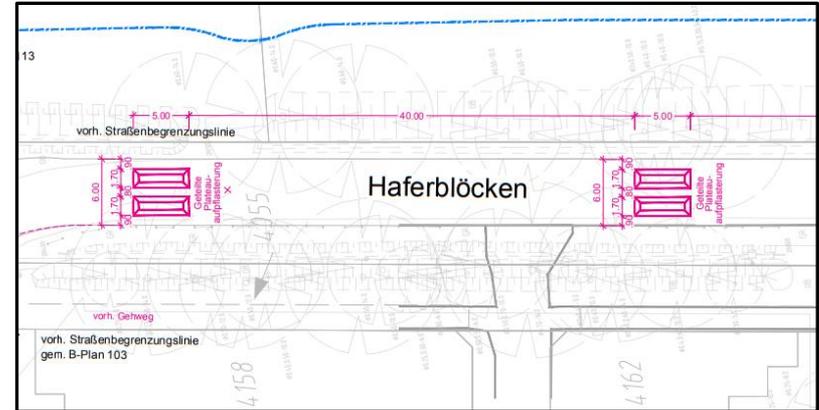
Kfz-Verkehr

Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Aufpflasterungen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, 2021



Beispielhafte Verortung Haferblöcken



Beschreibung: Eine Aufpflasterung dient zur Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb von Tempo-30-Zonen und ist sowohl an Knotenpunkten als auch auf Strecken einsetzbar. Die Maßnahme dient ebenfalls der Reduktion von Geschwindigkeiten und wirkt somit dem Durchgangsverkehr entgegen.

Empfehlung: Die Belange des Bus- und Radverkehrs sind bei dieser Maßnahme besonders zu berücksichtigen. Zu empfehlen sind Aufpflasterungen mit entsprechenden Durchfahrtsbereichen für z.B. Busse und Fahrräder.

Umsetzung: kurzfristig

Priorität: 2/5

Kosten: ca. 5.000 € pro Aufpflasterung

Kfz-Verkehr

Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Erweiterung der Tempo-30-Zone

Kartengrundlage: OpenStreet Map (CC BY-SA), 2020



Beschreibung: Eine Ausweitung der Tempo-30-Zone erscheint insofern sinnvoll, da sie den nördlichen Abschnitt, in dem zurzeit höhere Geschwindigkeiten (50 km/h) erlaubt sind, begrenzt und somit die Fahrtzeit auf der Straße Haferblöcken verlängert und den Straßenraum für andere Verkehrsteilnehmer:innen sicherer macht.

Empfehlung: Ausweitung der Tempo-30-Zone im Rahmen des Straßenumbaus.

Umsetzung: kurzfristig

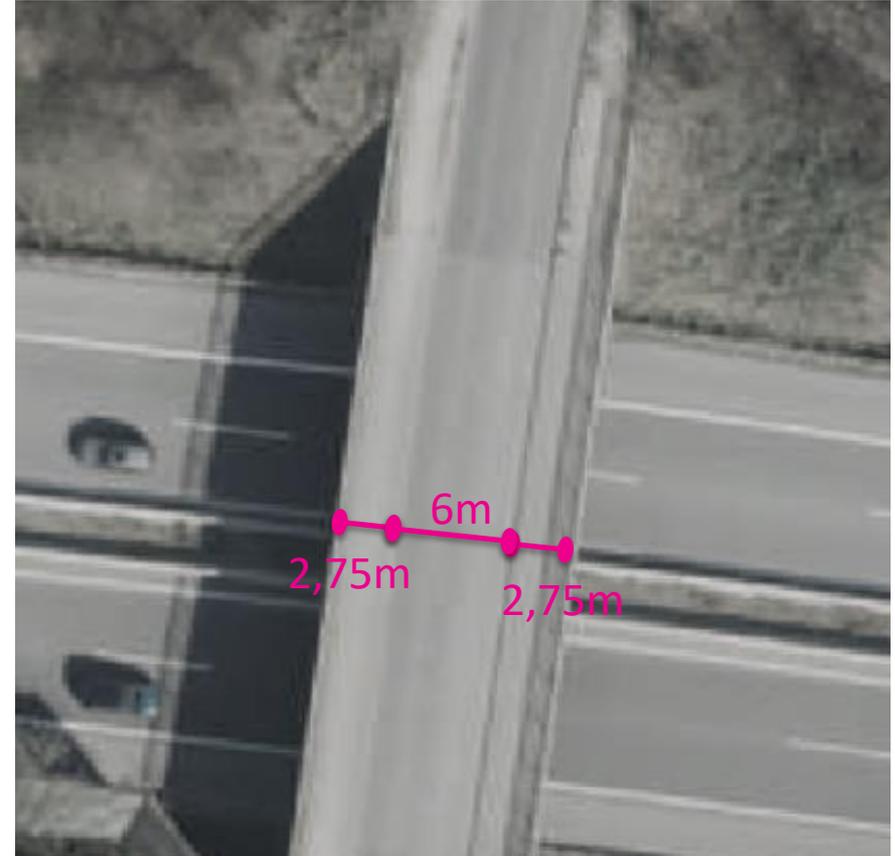
Priorität: 2/5

Kosten: gering

Kfz-Verkehr

Exkurs: Prüfung einer Verbreiterung der Brücke über die A24

Foto: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, 2016; Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021

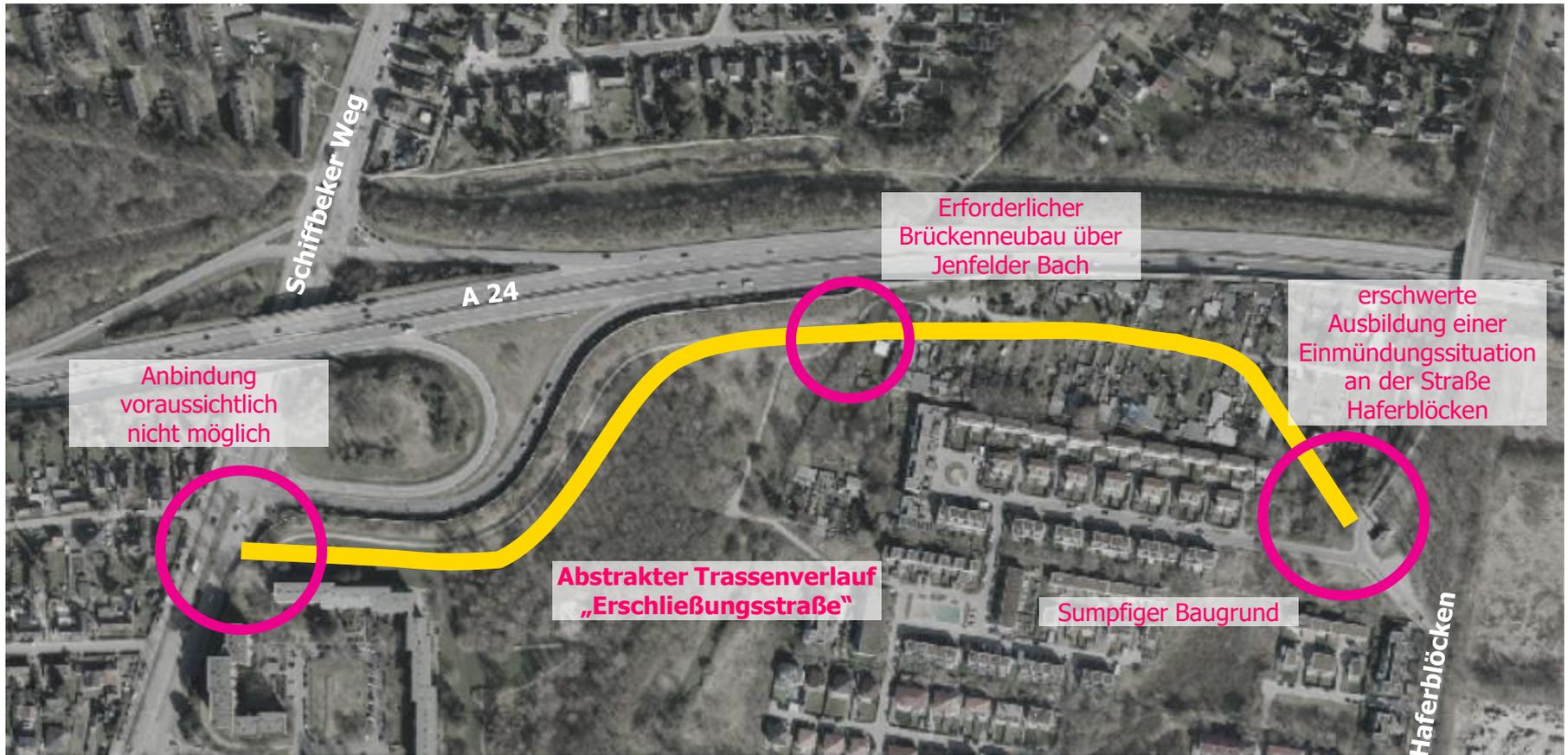


Die aktuellen Gehwegbreiten auf der Brücke (jeweils 2,75m) entsprechen den gängigen Standards in Bezug auf die Verkehrsmengen. Die Brücken ist zudem jüngeren Baualters. Der Querschnitt der Fahrbahn (6m) erfüllt die Voraussetzung für die prognostizierten Verkehrsmengen (Prognose für 2030: rd. 3.800 Fahrten/d; vgl. Verkehrsgutachten Haferblöcken, 2016) und einen Begegnungsfall von Bussen. Der Radverkehr wird gemäß ERA im Mischverkehr geführt. Vor diesem Hintergrund ist eine Verbreiterung des Brückenquerschnitts aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich.

Kfz-Verkehr

Exkurs: Prüfung einer Anbindung durch neue Erschließungsstraße

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021



Eine neue Erschließungsstraße parallel zur A24 würde der Funktion einer „Erschließungsstraße“ widersprechen und als für den Kfz-Verkehr attraktive „anbaufreie Straße“ dem Konzept der beabsichtigten Verkehrsberuhigung im Quartier entgegenstehen. Zudem ist eine Anbindung an das bestehende Straßennetz im Bereich AS-Jenfeld verkehrstechnisch nicht möglich.

Unabhängig davon bestehen vor allem planungsrechtliche Vorbehalte (siehe folgende Seite).

Kfz-Verkehr

Exkurs: Prüfung einer Anbindung durch neue Erschließungsstraße

Kartengrundlage: Bezirk Hamburg-Mitte

Ausschnitt B-Plan Billstedt 46:

Ausschnitt B-Plan Billstedt 90 (+ Grünordnungsplan Billstedt 90), im Kernbereich ersetzt durch den B-Plan Billstedt 103:



Kollidiert mit geltendem Planungsrecht (B-Pläne Billstedt 46; B-Plan Billstedt 90 (mit GOP); Billstedt 103):

B-Plan Billstedt 46 (Gesetz v. 12.01.1970) mit textl. Festsetzung § 2 Nummer 3 Satz 1: „Zwischen der Autobahnanschlussstelle und der sonstigen Abgrenzungslinie sind Bauanlagen jeder Art unzulässig“ (d.h. zwischen BAB und südlich angrenzender Wohnbebauung).

B-Plan Billstedt 90 (Gesetz v. 04.03.1997): im Norden Festsetzung „Abschirmgrün“, im Süden direkt angrenzend „Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft“ sowie „Parkanlage (FHH)“, östlich „Private Grünfläche – Dauerkleingärten“

/ Konkretisierung der landschaftsplanerischen Maßnahmen im GOP Billstedt 90

B-Plan Billstedt 103 (Verordnung v. 18.09.2007 m. Änderung v. 03.05.2011): im Bereich des skizzierten Anschlusses der Trasse an die Straße Haferblöcken Querung einer zugeordneten Ausgleichs- bzw. Maßnahmenfläche mit dem Entwicklungsziel Feucht-Grünland (Raawischgraben).

→ **Aufstellung eines neuen Bebauungsplans für die Straße mit umfangreichen verkehrstechnischen, naturschutzfachlichen und sonstige Prüfungen erforderlich.**

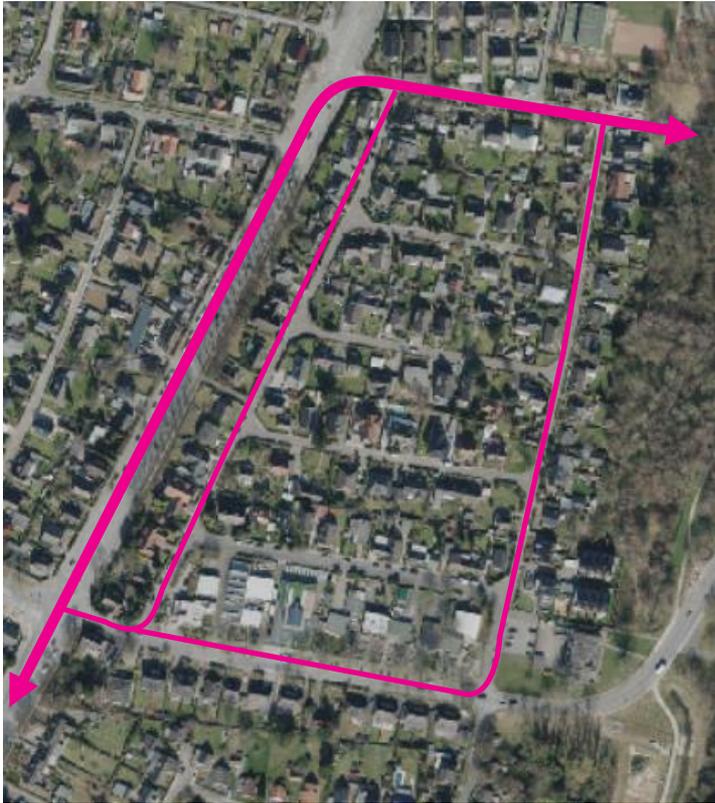
→ **Konfliktbehaftet durch aktuelle Nutzungen (Maßnahmenfläche zur Entwicklung von Natur und Landschaft, Dauerkleingärten).**

→ **Planverfahren ggf. mit ungewissem Ausgang, allenfalls sehr langfristig umsetzbare Maßnahme**

Kfz-Verkehr

Exkurs: Prüfung eines Einbahnstraßensystems für die Straßen Rehkoppel und Hasenbanckweg

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021

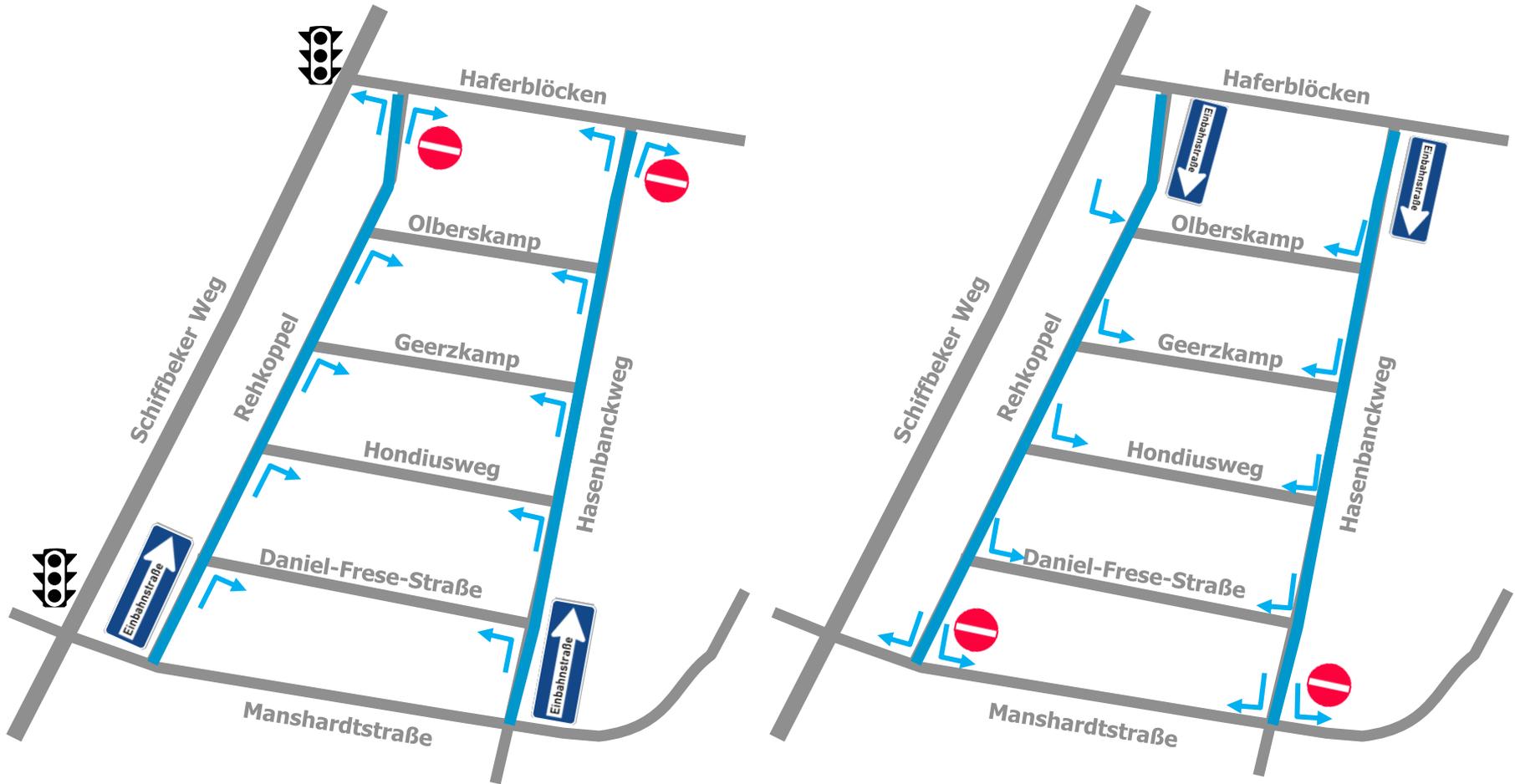


Die Straßen Rehkoppel und Hasenbanckweg sind im Bestand Wohnstraßen (Tempo-30-Zone) im Zweirichtungsverkehr. Durch die Einführung von Einbahnstraßenregelungen könnten Durchgangsverkehre in der Straße Haferblöcken direkt auf den Schiffbeker Weg geleitet werden. Demgegenüber führen Einbahnstraßen jedoch zu Mehrbelastungen in den Querstraßen (Umgewfahrten durch die Bewohner:innen des Quartiers).

Da die Größenordnung der Neuverkehre, die das Quartier als Abkürzung nutzen, als tendenziell sehr gering eingeschätzt wird, erscheinen derartige Maßnahmen zunächst nicht zielführend (siehe folgende Seite). Es ist zu empfehlen, die Entwicklung von Haferblöcken abzuwarten und nur bei Bedarf (ggf. abgesichert durch zukünftige Erhebungen) durch Maßnahmen nachzusteuern.

Kfz-Verkehr

Exkurs: Prüfung eines Einbahnstraßensystems für die Straßen Rehkoppel und Hasenbanckweg



Je nach Richtung der Einbahnstraßenregelung bestünde anteilig auch bei einem Einbahnstraßensystem die Gefahr von Durchfahrtsverkehren. Darüber hinaus sind bei Einbahnstraßen höhere Fahrgeschwindigkeiten aufgrund des nicht vorhandenen Gegenverkehrs zu erwarten. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) wären bei Umsetzung der Einbahnstraßen ratsam.



Fazit

- Im Hinblick auf die räumlichen Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass sich vor Ort ein Mobilitätsverhalten etablieren wird, das überdurchschnittlich vom MIV geprägt sein wird. Um die Nutzung des **ÖPNV, Rad- und Fußverkehrs (Umweltverbund)** zu **stärken**, gilt es, ein entsprechendes **Mobilitätskonzept** umzusetzen.
- Der fortgeschrittene Planungsprozess bzw. die Bebauungstypologie (schwerpunktmäßig Reihenhäuser) sind hierbei zu berücksichtigen.
- Der Fokus der Maßnahmen liegt folglich in der **äußeren Anbindung** des Plangebiets und in der Stärkung der Hauptwegeverbindung der einzelnen Verkehrsträger ins Umfeld:
 - Schaffung von straßenunabhängigen Wegeverbindungen in Richtung West (Jenfelder Bach, Rispengrasweg)
 - Anpassung der Straße Haferblöcken mit **Querungsstellen für den Fußverkehr**
 - Schaffung einer (ersten) **StadtRad-Station** im Bereich Platz am Prachtnelkenweg
 - Berücksichtigung des östlichen Teils der **Manshardtstraße** bei der Umsetzung des **Radroutenkonzepts** bzw. bei der Umgestaltung der Horner Geest (Anbindung an die Veloroute 8 sowie die geplante U4 Horner Geest)
 - Umsetzung der angedachten **Busverbindung** zwischen geplanter U4 Horner Geest und Haferblöcken bzw. Jenfeld Zentrum
 - Planung von zwei **Mobilitätsstationen** u.a. am Platz am Prachtnelkenweg mit StadtRad, Paketstation Carsharing (Switch), Luft-/Reparaturstation und Paketstation im geplanten Quartier (zentraler Platz am Prachtnelkenweg). Zudem wird ein weiterer Standort für eine Mobilitätsstation mit Paket- und Reparaturstation im westlichen Bestandsquartier (Hans-Rubbert-Str.) vorgeschlagen.

- Die Straßen Haferblöcken und Fuchsbergredder sind im Bestand durch hohe Anteile an **Durchgangsverkehr** geprägt. Bedingt durch die Geradlinigkeit und in Teilen anbaufreie Streckenabschnitte stellt sich der Straßenzug als Ausweichroute zum Schiffbeker Weg und der Rodigallee dar.
- Da eine grundsätzliche Sperrung für den Kfz-Verkehr („Busschleuse“) nicht verfolgt wird, sind **geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen** zu empfehlen, um die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen, ohne jedoch den Busverkehr zu stark negativ zu beeinflussen:
 - **Fahrbahnverengungen** an Querungsstellen
 - Bushaltestellen auf der Fahrbahn
 - an den Bus- und Radverkehr angepasste **Plateauaufpflasterungen**
 - Erweiterung der **Tempo-30 Zone** in Richtung Norden
- Für eine Verbreiterung der Brücke über die A24 wird zurzeit aus verkehrstechnischer Sicht keine Notwendigkeit gesehen. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehre ist diese voll leistungsfähig.
- Für eine mögliche „Erschließungsstraße“ zwischen Schiffbeker Weg und Haferblöcken, südlich der A24, wird aus verkehrstechnischen und planungsrechtlichen Gründen keine Möglichkeit zur Realisierung gesehen.
- Eine Einbahnstraßenregelung für die Straßen Hasenbanckweg und Rehkoppel führt zur einer Mehrbelastung der Straßen durch Umwegfahrten der Anwohner im Quartier und sorgt nicht für einen Ausschluss von Durchgangsverkehren. Darüber hinaus sind bei Einbahnstraßen höhere Fahrgeschwindigkeiten aufgrund des nicht vorhandenen Gegenverkehrs zu erwarten. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) wären bei Umsetzung der Einbahnstraßen ratsam. Es ist zu empfehlen, die Entwicklung von Haferblöcken abzuwarten und nur bei Bedarf (ggf. abgesichert durch zukünftige Erhebungen) durch Maßnahmen nachzusteuern.

Zusammenfassung

Übersicht über alle Maßnahmen

| | Maßnahme | Umsetzung | Priorität | Kosten (ca.) | Akteure |
|------------|--|---------------|-----------|--|----------------------------|
| Fußverkehr | Neue Wegeverbindung Fuchsbergweg/ Jenfelder Bach/Rispengrasweg | Sofort | 5/5 | ca. 1,3 Mio. € (davon anteilig RISE-Mittel) | Bezirk (SL, MR), LSBG |
| | Querungsstellen in der Straße Haferblöcken | Sofort | 5/5 | Je 5.000 - 10.000 € (RISE förderfähig) | Bezirk (SL, MR) |
| | Gestaltung der Platzfläche der Notwendekehre/ Bushaltestelle | Kurzfristig | 4/5 | 15.000 - 25.000 € (Herstellung der Platzfläche) | Bezirk (SL, MR) |
| | | | | | |
| Radverkehr | Fahrradparken im öffentl. Raum | Kurzfristig | 3/5 | 150 – 200 € pro Bügel | Bezirk (SL, MR) |
| | Fahrradparken im privaten Raum | Kurzfristig | 4/5 | individuell | Bauherren |
| | Anbindung an untergeordnetes Radwegnetz | Sofort | 5/5 | abhängig von Detailplanung | Bezirk (SL, MR); BVM |
| | Ergänzende Radwegeverbindung zur U- Bahn Horner Geest | Mittelfristig | 2/5 | abhängig von Detailplanung | Bezirk (SL, MR); BVM |
| | Self-Service Reparaturstation (im Rahmen der Mobilitätsstation) | kurzfristig | 2/5 | 1.500 - 2.000 € | Bezirk (MR); Bauherren |
| | | | | | |
| ÖPNV | Anpassung Bushaltestellen in der Straße Haferblöcken | Mittelfristig | 4/5 | abhängig von Detailplanung | Bezirk (MR); HVV; Hochbahn |
| | Ergänzende Radwegeverbindung zur U-Bahn Horner Geest | Mittelfristig | 3/5 | k.A. | HVV; Hochbahn |
| | On Demand Anbieter | Mittelfristig | 2/5 | Keine | Bauherren; Drittanbieter |

Zusammenfassung

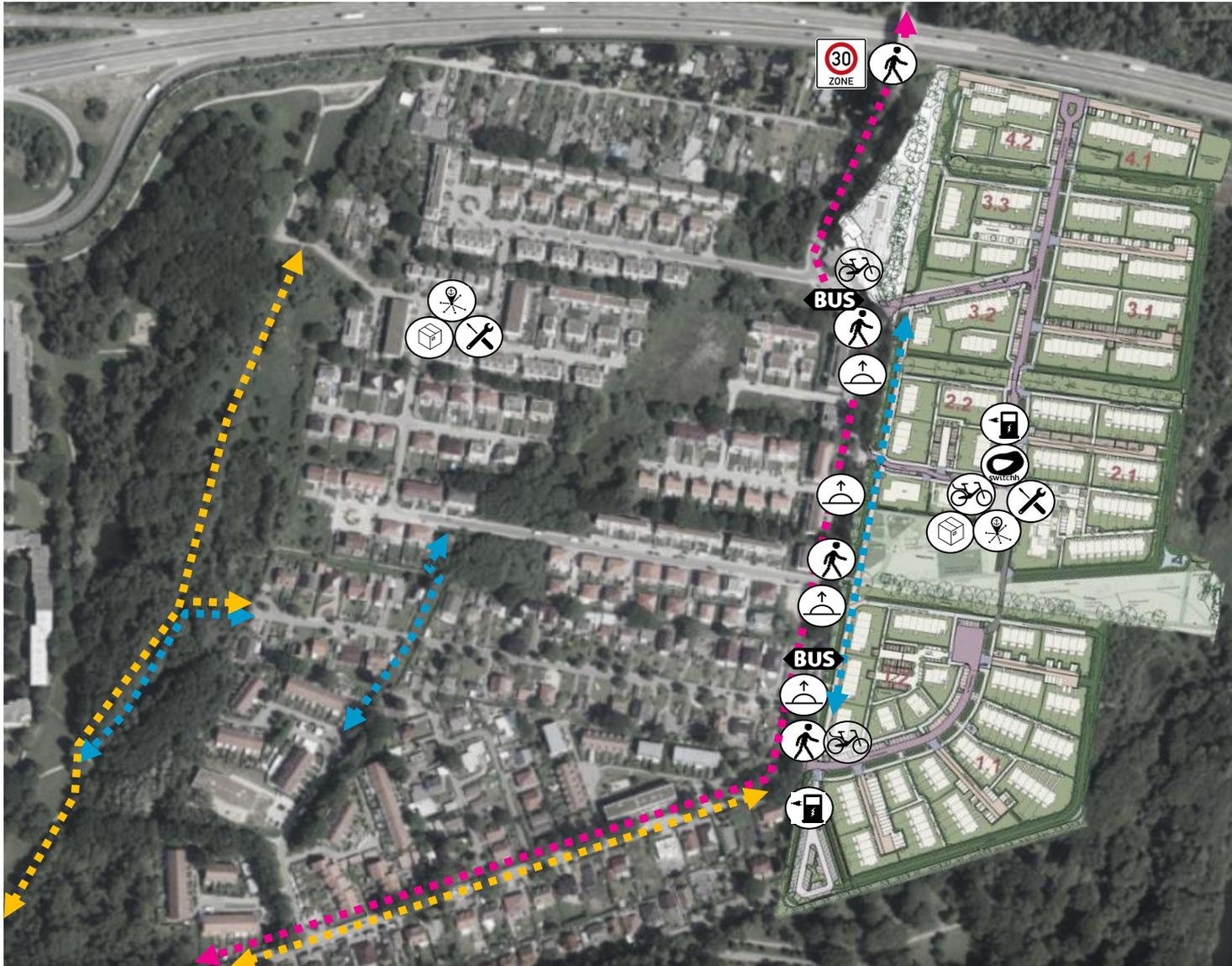
Übersicht über alle Maßnahmen

| | Maßnahme | Umsetzung | Priorität | Kosten (ca.) | Akteure |
|-------------|--|-------------|-----------|---|---|
| Sharing | Mobilitätsstation (Zusammenfassung von Carsharing, StadtRad, Paketstation und Reparaturstation) | Sofort | 3/5 | siehe Carsharing, StadtRad, Paketstation und Reparaturstation | siehe Carsharing, StadtRad, Paketstation und Reparaturstation |
| | Carsharing-Station | kurzfristig | 5/5 | ca. 10.000€ je Station | Bezirk (SL, MR); Bauherren; Drittanbieter |
| | StadtRad-Station(en) | Sofort | 5/5 | ca. 15.000 - 20.000 € je Station | Bezirk (SL, MR); BVM; DB |
| | Quartierseigene Verleihsysteme | Kurzfristig | 2/5 | abhängig von späterem Angebot | Bauherren; Drittanbieter |
| Logistik | | | | | |
| | Paketstation | Kurzfristig | 4/5 | 25.000€ | Bauherren; Drittanbieter |
| Kfz-Verkehr | | | | | |
| | Wechselseitiges Parken | Kurzfristig | 3/5 | 10.000 - 12.000 € | Bezirk (MR); Hochbahn |
| | E-Ladesäulen | Kurzfristig | 3/5 | 15.000 € | Bezirk (MR); Stromnetz |
| | Aufpflasterungen | Kurzfristig | 2/5 | 5.000 € (4x) | Bezirk (MR); Hochbahn |
| | Ausweitung Tempo-30 | Kurzfristig | 2/5 | k.A. | Bezirk (MR); Hochbahn |

Zusammenfassung

räumliche Übersicht aller Maßnahmen

Kartengrundlage: Geoportal-HH, 2021; SWECO, Bearb.: Bezirksamt Hamburg-Mitte, Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung, ARGUS 2021



Legende

- - - - - Ausbau Fußwegeverbindungen
- - - - - Ausbau Radwegeverbindung
- - - - - Ausbau ÖPNV
- BUS** Anpassung Bushaltestelle
- Fußgängerquerung
- Mobilitätstation
- StadtRad-Station
- Reparaturstation
- Switch-Station (Carsharing)
- Paketstation
- E-Ladesäule
- Ausweitung 30er-Zone
- geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen

Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>