



Science City Hamburg Bahrenfeld

Verkehrliche Bewertung der Durchbindung Holstenkamp

Verkehrsausschuss Altona, 20. Februar 2023

Agenda



Rahmenbedingungen / Verkehrsprognose



Verkehrliche Auswirkungen / Variantenvergleich



Empfehlung / Zusammenfassung

Agenda



Rahmenbedingungen / Verkehrsprognose



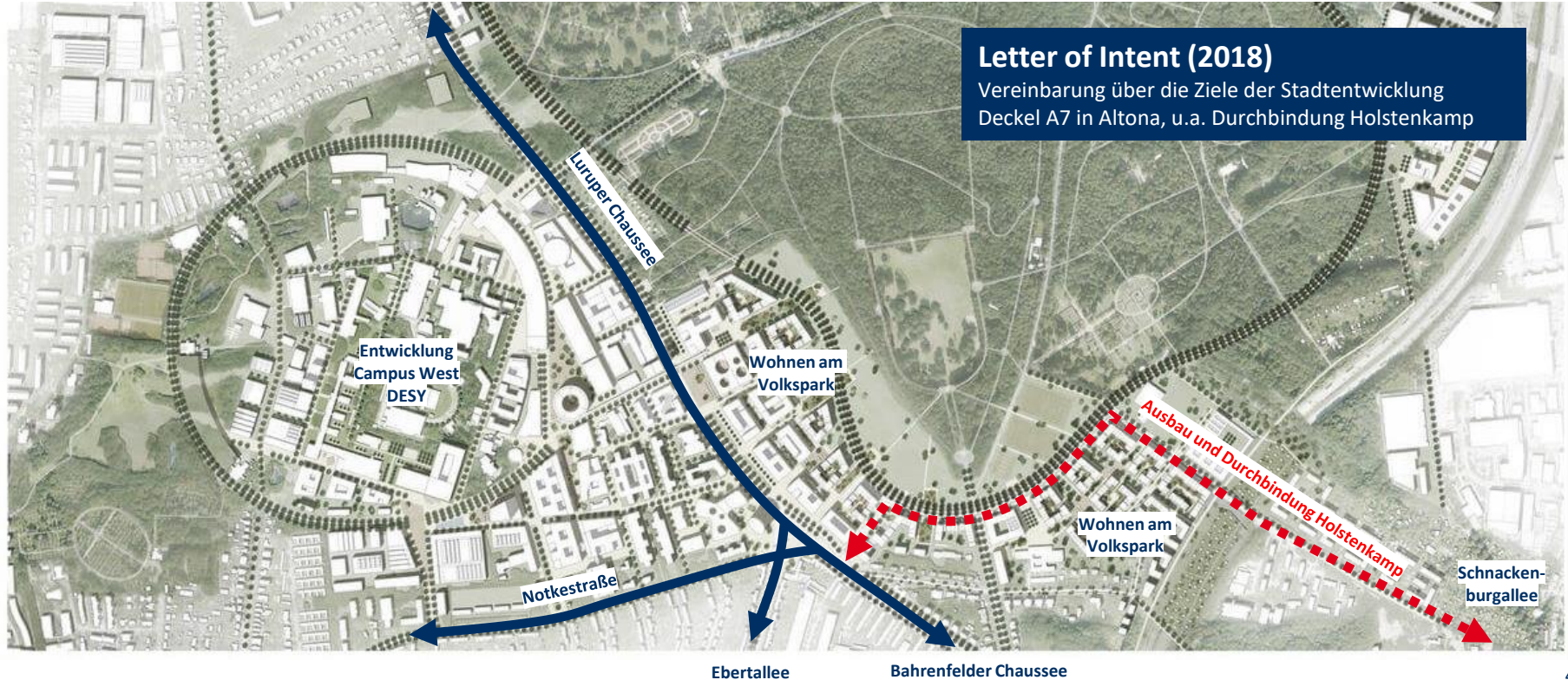
Verkehrliche Auswirkungen / Variantenvergleich



Empfehlung / Zusammenfassung

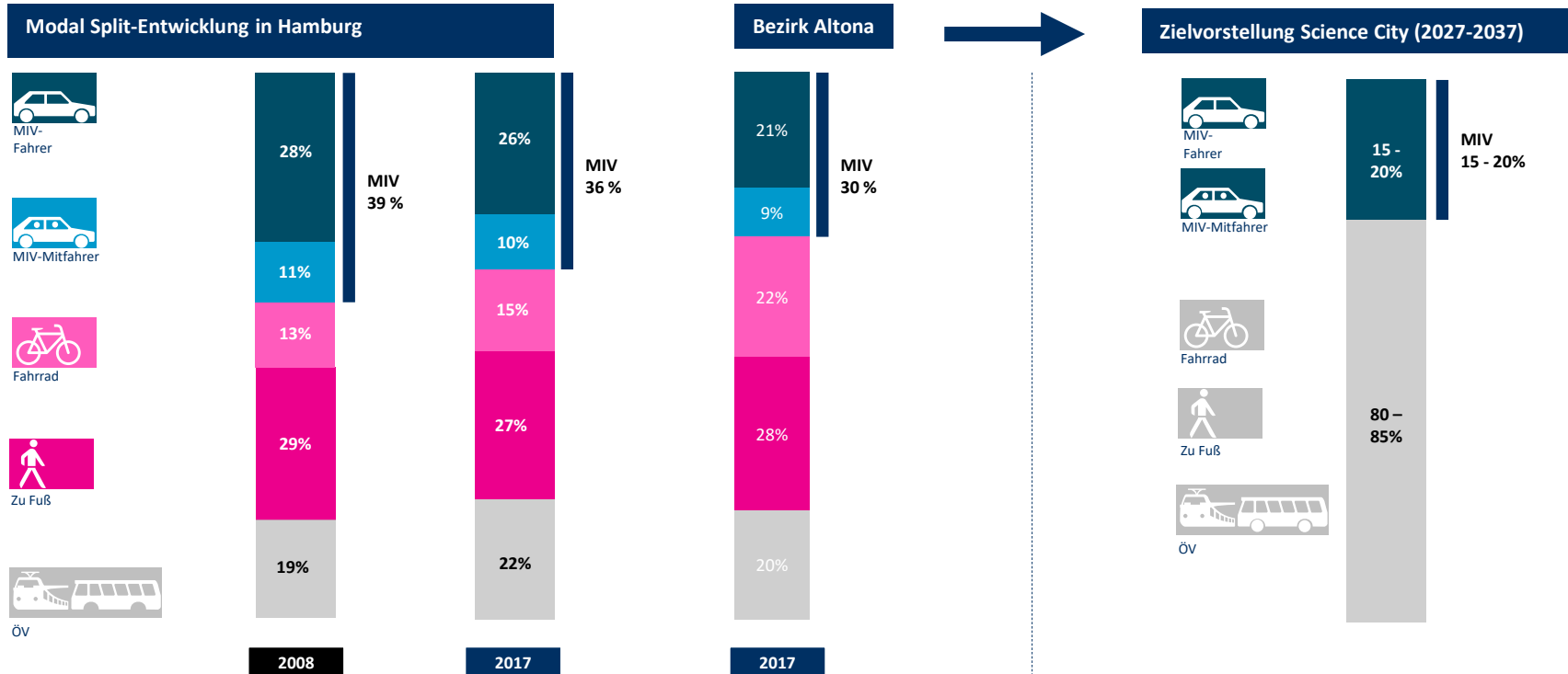
Zielbild Mobilität in der Science City

Untersuchungsgebiet / Letter Of Intent



Zielbild Mobilität in der Science City

Die Science City unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten

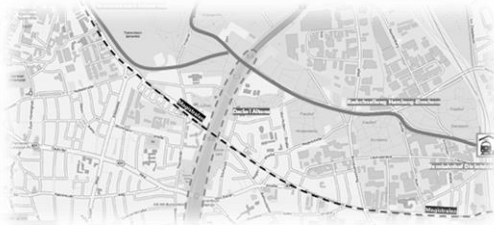


Quelle: infas (2018)

Zielbild Mobilität in der Science City

Die Science City unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten

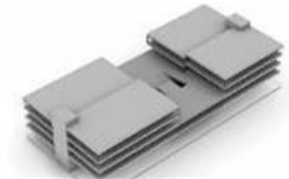
hochwertige Anbindungen
für den Rad- und Fußverkehr



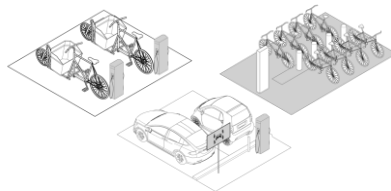
Hohe Dichte und Nutzungsmischung
(→ kurze Wege im Quartier)



Organisation des ruhenden
Verkehrs (Quartiersgaragen)



Förderung der Multimodalität

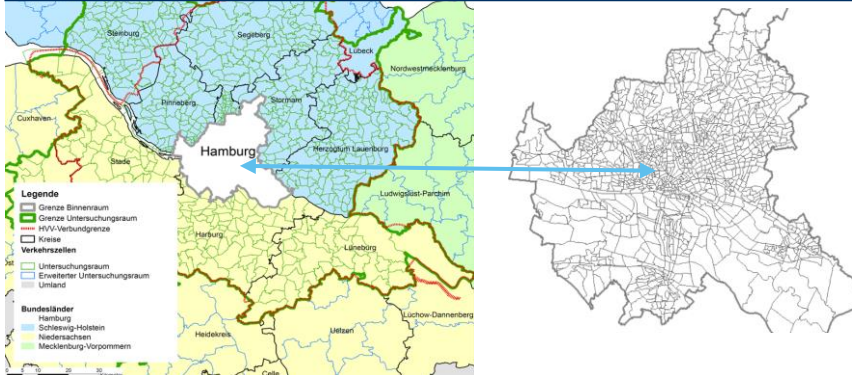


Gute & attraktive
ÖPNV-Anbindung

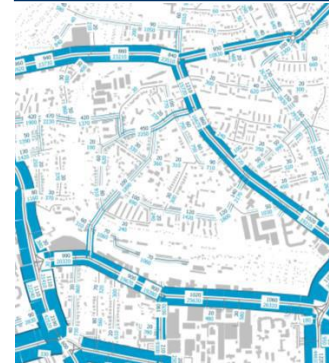


- Für die Verkehrsprognose wurde das gesamtstädtische Verkehrsmodell der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende (**Prognosejahr 2030**) genutzt und im Bereich um die Science City „kalibriert“.
- Gesamtstädtische Entwicklung 2018 bis 2030: Bevölkerung: **+6 %** | Arbeitsplätze: **+ 11 %**

Betrachtungsraum des gesamtstädtischen Verkehrsmodells



Modellierung der Verkehrsmengen im Straßennetz



Zählungen der tatsächlichen Verkehrsmengen im Umfeld



Kalibrierung

Verkehrsprognose für die Science City

Überschlägige **Strukturannahmen** (zusätzlich zum heutigen Bestand):



Büroflächen: rd. 36.000 m² BGF



Universität:
rd. 5.500 Studierende | rd. 1.800 Beschäftigte



Publikumsbezogene EG-Nutzungen:
rd. 12.000 VKF



Schule: rd. 19.000 m² BGF



Wohnen: rd. 3.000 Wohneinheiten

Überschlägige **Annahmen zum Mobilitätsverhalten:**



MIV*-Anteil am Weegaufkommen der
Bewohner:innen, Beschäftigten und Besuchern
Grundlage Verkehrsprognose: 20-25%
Zielwert Mobilitätskonzept Science City: 15-20%
(für neue Bewohner:innen und Beschäftigte)

>>> Überschlägig angenommenes **Verkehrsaufkommen**
(zusätzlich zum heutigen Bestand):



rd. 9.000 Kfz-Fahrten/24h

* Motorisierter Individualverkehr

- Als Grundlage dient das gesamtstädtische Prognosemodell 2030 der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, in dem strukturelle Entwicklungen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, infrastrukturelle Planungen usw.) bereits berücksichtigt sind.
- Die Prognosebelastungen für der Science City Hamburg Bahrenfeld wurden übernommen und gesondert im Netz „umgelegt“.

Fragestellung:

Ist die Durchbindung des Holstenkamps zur Erschließung der neuen Quartiere am Volkspark notwendig oder kann darauf verzichtet werden mit dem Potential einer funktionalen Gestaltung als verkehrsberuhigte Kommunaltrasse?

- Berechnung von **drei Prognosefällen**:
 - (1) *Prognosenullfall: keine Durchbindung Holstenkamp + keine städtebauliche Entwicklung in der Science City*
 - (2) *P1: Städtebauliche Entwicklung ohne Durchbindung Holstenkamp*
 - (3) *P2: Städtebauliche Entwicklung mit Durchbindung Holstenkamp*

Agenda



Rahmenbedingungen / Verkehrsprognose



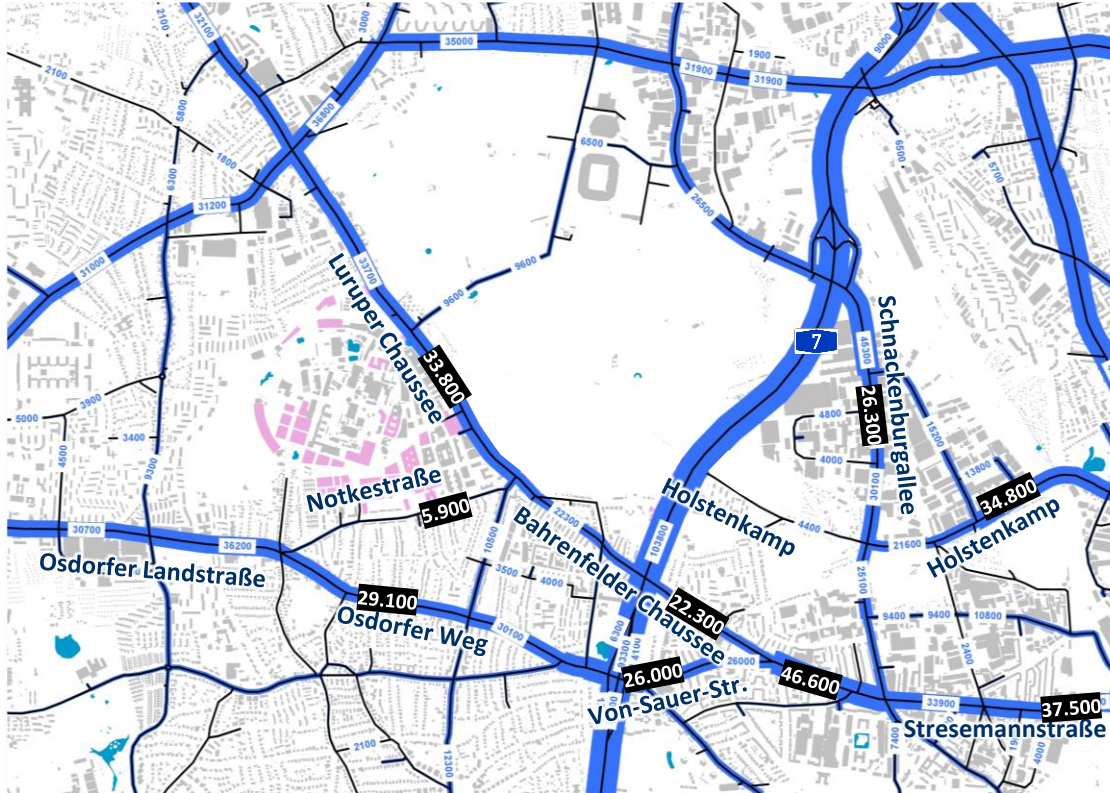
Verkehrliche Auswirkungen / Variantenvergleich



Empfehlung / Zusammenfassung

Ergebnisse der Verkehrsprognose

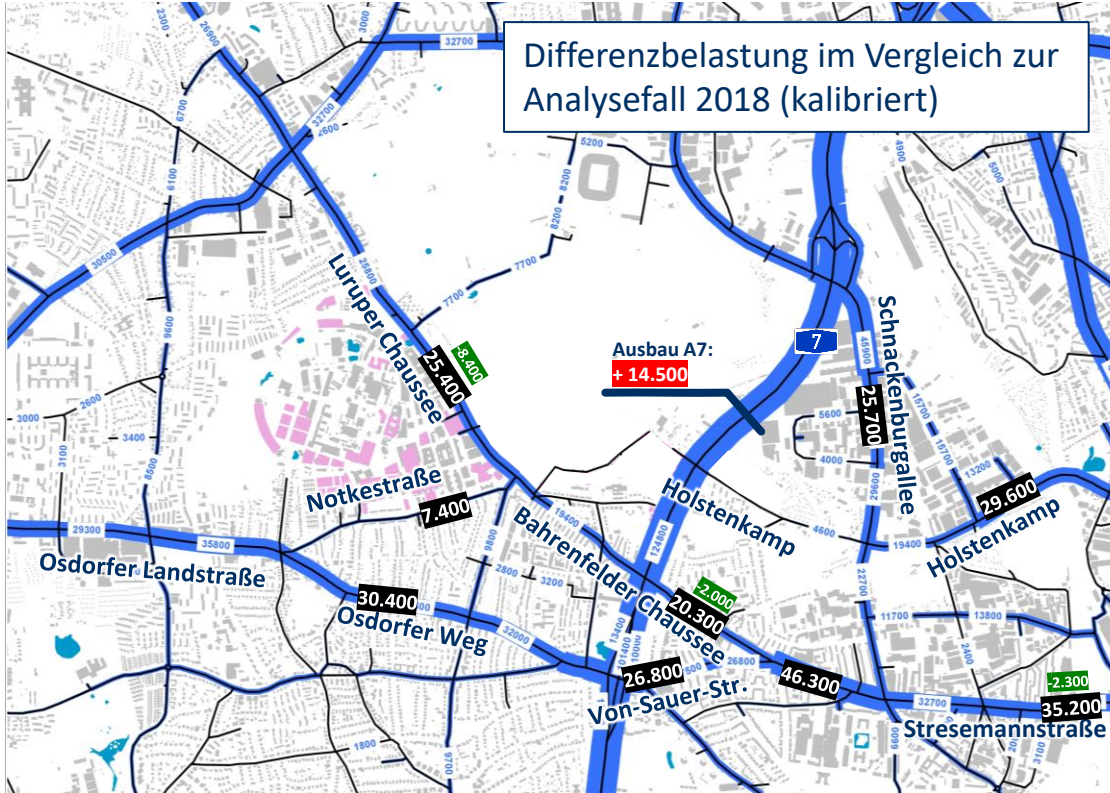
Belastung Analysefall 2018



- Kalibrierung des gesamtstädtischen Verkehrsmodells auf Zählungen im Umfeld rund um das Jahr 2018
- Die Strukturdaten und ÖV-Angebote beziehen sich ebenso auf das Jahr 2018

Ergebnisse der Verkehrsprognose

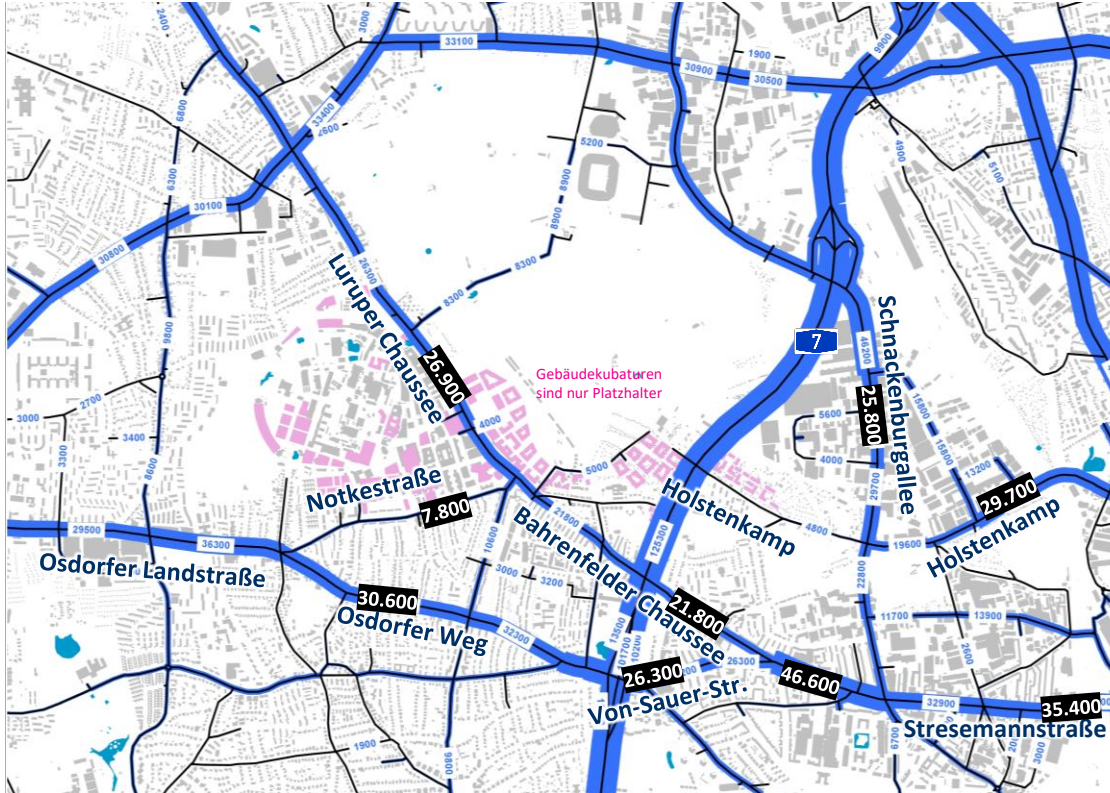
Belastung Prognosenullfall (ohne Science City, ohne Durchbindung)



- Ohne Berücksichtigung der geplanten städtebaulichen Entwicklungen ist im Umfeld der Science City mit einer rückläufigen Belastung im Kfz-Verkehr zu rechnen.
- Dies lässt sich vor allem auf die gesamtstädtische Verkehrsprognose zurückführen, die insgesamt von einer abnehmenden Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr ausgeht; begründet mit einer stetigen **Förderung des Umweltverbunds** (siehe auch Entwicklungen der letzten Jahre auf S. 7). Im Bereich der Science City wird zudem von einem **verbesserten Busangebot** („Hamburg-Takt“) ausgegangen.

Ergebnisse der Verkehrsprognose

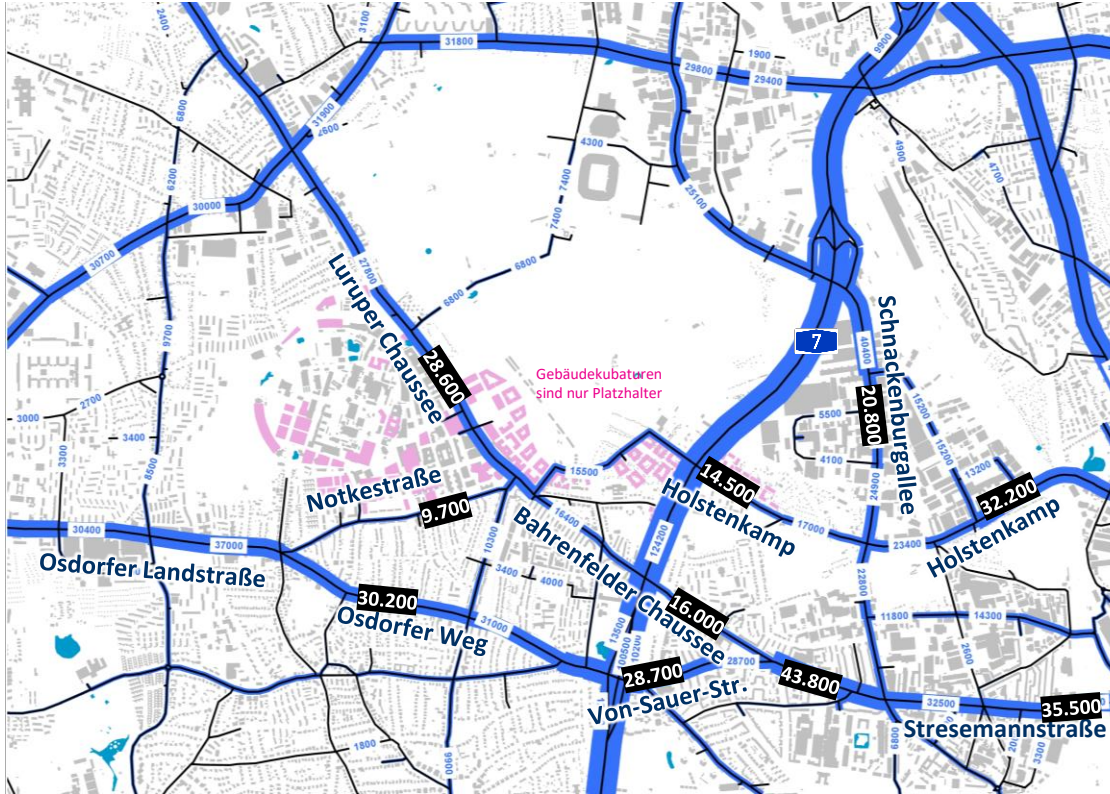
Belastung Prognosefall 1 (mit Science City, ohne Durchbindung)



- Durch die Prognoseverkehre aus der Science City nimmt die Belastung auf den Straßen im näheren Umfeld gegenüber dem Prognosefall zu:
 - +1.500 F./24h über die Bahrenfelder Chaussee
 - +1.000 F./24h über die Ebertallee
 - +500 F./24h über die Notkestraße
- Da im Verkehrsmodell mehrstufige Verlagerungseffekte betrachtet werden, lassen sich zusätzlichen Verkehre nicht 1:1 im Netz nachvollziehen, da diese Neuverkehre auch zu Verlagerung von Durchgangsverkehren führen.

Ergebnisse der Verkehrsprognose

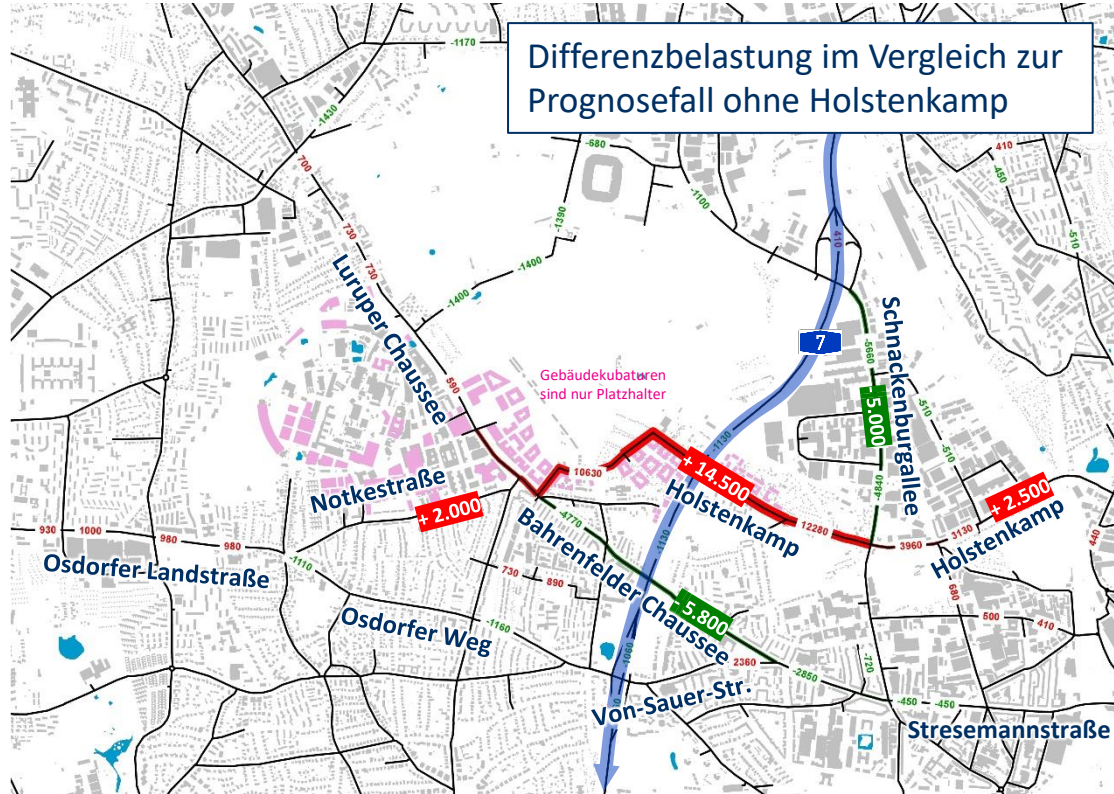
Belastung Prognosefall 2 (mit Science City, mit Durchbindung)



- Mit einer Durchbindung des **Holstenkamps** wird dieser im Bereich des Deckels Altona von rund 14.500 F./24h belastet, wovon ein großer Anteil (75 %) nicht quartiersbezogener Durchgangsverkehr ist.
- Die Belastung auf der **Bahrenfelder Chaussee** nimmt um ca. 5.000 – 6.000 F./24h ab. Im weiteren Verlauf sind im Bereich der Stresemannstraße jedoch keine Entlastungen mehr feststellbar.
- Die **Notkestraße** wird durch neue Durchgangsverkehre (ca. + 2.000 Kfz/24h) belastet.

Ergebnisse der Verkehrsprognose

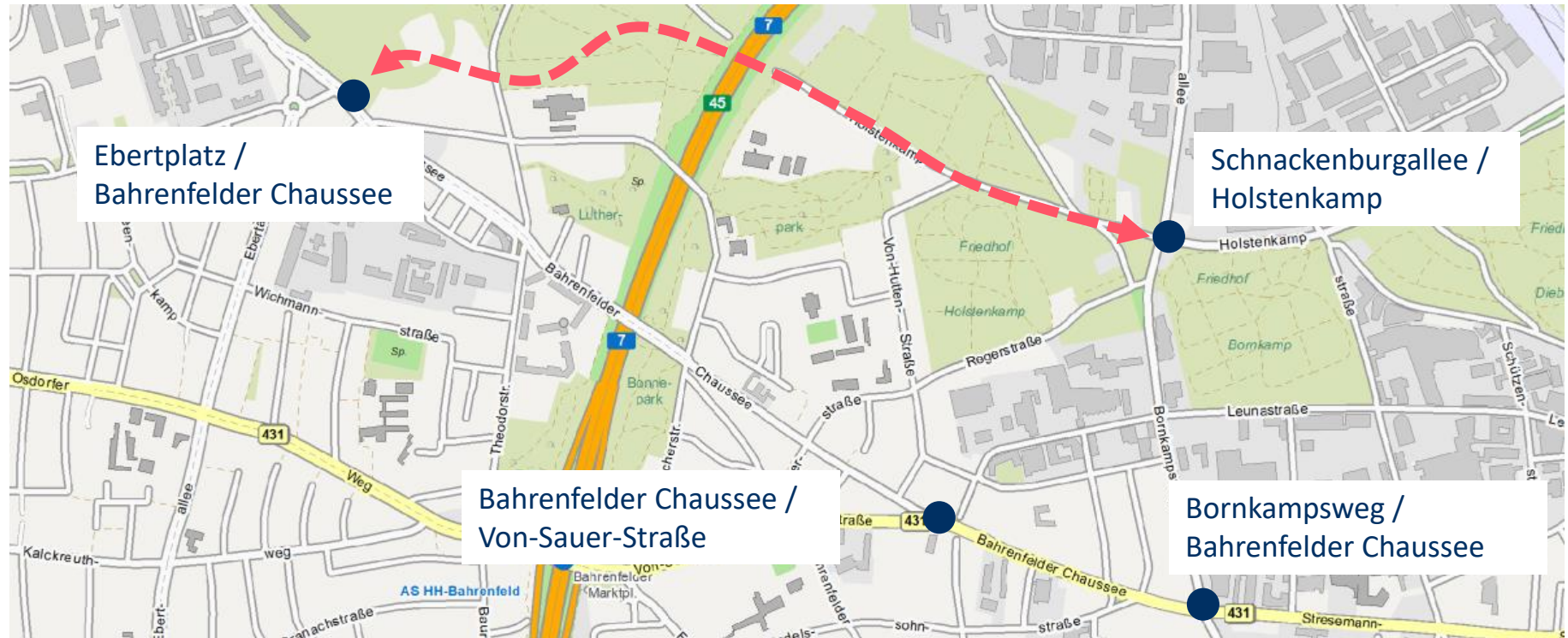
Belastung Prognosefall 2 (mit Science City, mit Durchbindung)



- Mit einer Durchbindung des **Holstenkamps** wird dieser im Bereich des Deckels Altona von rund 14.500 F./24h belastet, wovon ein großer Anteil (75 %) nicht quartiersbezogener Durchgangsverkehr ist.
- Die Belastung auf der **Bahrenfelder Chaussee** nimmt um ca. 5.000 – 6.000 F./24h ab. Im weiteren Verlauf sind im Bereich der Stresemannstraße jedoch keine Entlastungen mehr feststellbar.
- Die **Notkestraße** wird durch neue Durchgangsverkehre (ca. + 2.000 Kfz/24h) belastet.
- Weitere Rückgänge im Bereich der Stadionstraße und Osdorfer Weg.

Auswirkungen auf Knotenpunkte im Umfeld

Übersichtsplan untersuchte Knotenpunkte



Auswirkungen auf Knotenpunkte im Umfeld

Zusammenfassung der verkehrstechnischen Bewertung

Ebertplatz / Bahrenfelder Chaussee

Für den Knotenpunkt ist die Koordinierung zum benachbarten Ebertplatz mit Busumsteigeanlage maßgebend. Mit einer Durchbindung des Holstenkamp kommt es auf Grund der zusätzlichen Fahrbeziehungen eher **zu verkehrlichen Problemen**, außerdem kann es zu **Problemen bei der Busbevorrechtigung** kommen.

Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße

An diesem Knotenpunkt kommt es zu Belastungsverlagerungen, falls der Holstenkamp durchgebunden wird. Die freiwerdenden Kapazitäten aus Richtung Bahrenfelder Chaussee werden durch zusätzliche Verkehre aus Richtung Von-Sauer-Straße aufgefüllt, sodass nur eine **geringe Entlastung** auftritt.

Schnackenburgallee / Holstenkamp

Der Knotenpunkt muss bei einer Durchbindung des Holstenkamp stark erweitert werden, um alle verkehrlichen Belange zu erfüllen. Insbesondere die Qualität und die **Flächenbedarfe** des Radschnellwegs können **nicht mehr vollumfänglich erfüllt** werden. Ohne Durchbindung ist der Flächenbedarf geringer.

Bornkampsweg / Bahrenfelder Chaussee

Der Knotenpunkt wird in beiden Prognoseplanfällen nicht stärker als im Bestand belastet. Mit einer Durchbindung des Holstenkamps kommt es nur zu geringen Entlastungen entlang der Bahrenfelder Chaussee, die **maßgebenden Relationen** in der Nord-Süd-Richtung sind **größtenteils unverändert**.

Streckenbezogene Auswirkungen im Umfeld

Qualitative Auswirkungen durch eine Durchbindung Holstenkamp



Holstenkamp

... wird bei einer Durchbindung vor allem von Durchgangsverkehren genutzt (ca. 75 %).

Bahrenfelder Chaussee

... wird bei einer Durchbindung des Holstenkamps um ca. 5.000 Fahrten pro Tag entlastet (ca. -25 %).

Notkestraße

... wird bei einer Durchbindung des Holstenkamps mit ca. 2.000 Fahrten (ca. + 25 %) zusätzlich belastet.

(alle Belastungen im direkten Vergleich der Varianten innerhalb der Prognose)

Agenda



Rahmenbedingungen / Verkehrsprognose



Verkehrliche Auswirkungen / Variantenvergleich



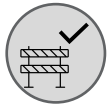
Empfehlung / Zusammenfassung

Verkehrliche Bewertung

Zusammenfassung



niedrigere Verkehrsbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet durch gesamtstädtische Prognose



Ohne Durchbindung des Holstenkamps: **geringfügig steigende Belastung** der Bahrenfelder Chaussee und weiterhin **leistungsfähige Knotenpunkte**

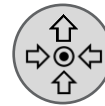


Mit Durchbindung des Holstenkamps: Steigende Belastung in der Notkestraße und im direkten Umfeld, durch welche die Anschlussknotenpunkte ausgebaut werden müssen.

Empfehlung



Gute und attraktive äußere Erschließung im **Umweltverbund** → geringer MIV-Anteil im Quell- und Zielverkehr zu erwarten



Ausbau als **Kommunaltrasse**: Vermeidung von hohen Belastungen durch den Durchgangsverkehr im Quartier



Die äußere Erschließung der Science City Hamburg Bahrenfeld ist auch **ohne durchgebundenen Holstenkamp** leistungsfähig

„Der Verzicht einer Durchbindung kann aus verkehrlicher Sicht empfohlen werden.“



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**