

Verkehrsuntersuchung zu den Ergebnissen der Stadtwerkstatt Moorfleet

10.01.2024, Hamburg
Christoph Ludwig M.Sc.
Lisa Nienaber M.Sc.

Verkehrsuntersuchung zu den Ergebnissen der Stadtwerkstatt Moorfleet

2023076, Stand: 10.01.2024

Auftraggeber:

Bezirksamt Bergedorf
Fachamt Management des öffentlichen
Raums
Mona Rühle
Abteilungsleitung Tiefbau - MR 20
Kampweg 4
21035 Hamburg

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt und Verkehr Partnerschaft mbB
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0
kontakt@argus-hh.de
www.argus-hh.de

Bearbeiter:

Christoph Ludwig M.Sc.
Lisa Nienaber M.Sc.

A vertical line with three circles. The top circle is blue and filled, while the two below are grey and empty. The line extends below the bottom circle.

Rahmenbedingungen

Verkehrsprognose

Bewertung

Rahmenbedingungen

Bezirksversammlung Bergedorf | Beschluss vom 30.06.2022

„Die Bezirksversammlung möge beschließen, die Bezirksamtsleiterin wird beauftragt,

(...)

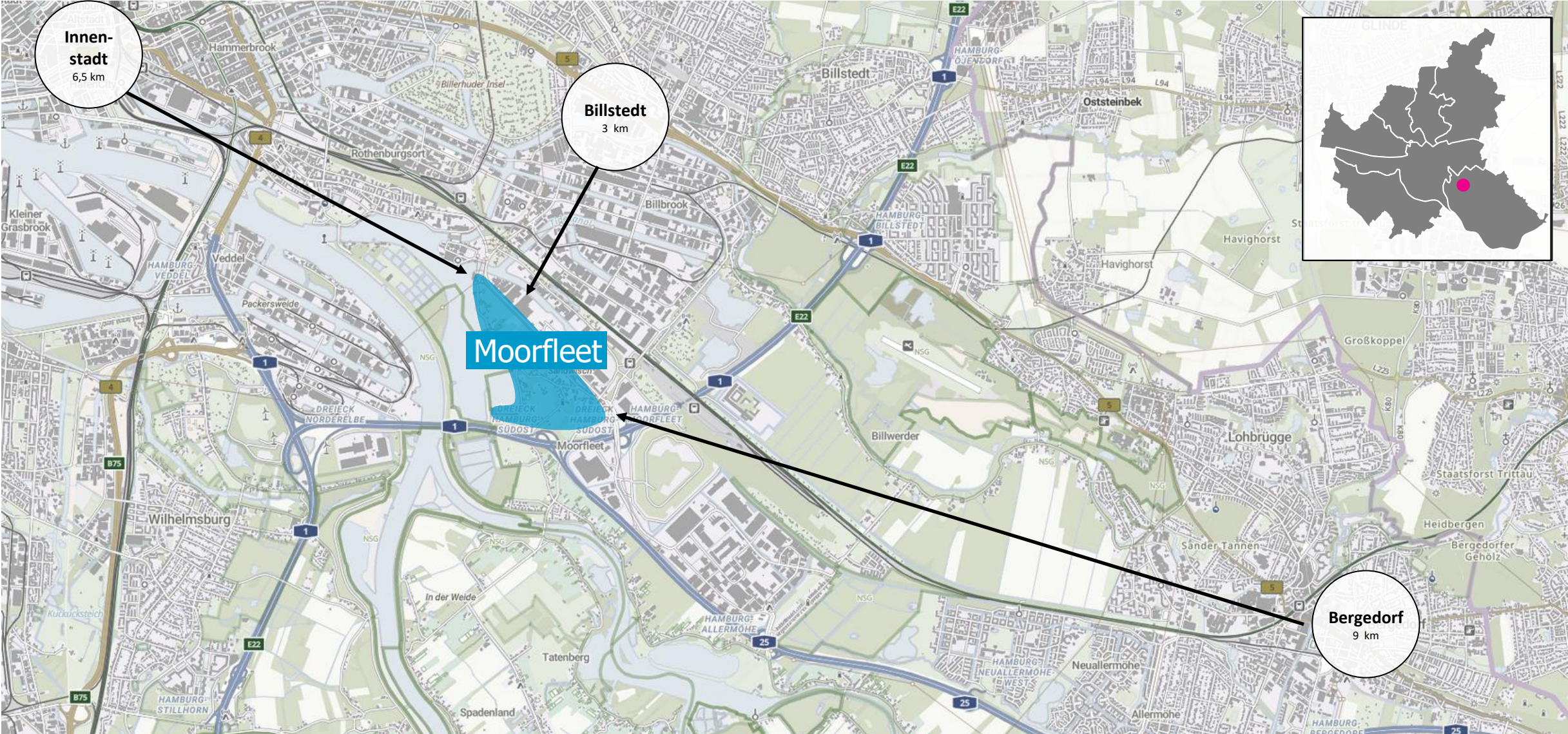
d) vor dem Hintergrund der Umsetzung des Konzepts für ein „Blaues Moorfleet“ Verkehrsprognosen für den Moorfleeter Deich und Sandwisch zu erstellen, welche die folgenden Szenarien berücksichtigen:

1. Realisierung einer Verbindungsstraße zwischen Andreas-Meyer-Straße und Sandwisch,
 1. unter Berücksichtigung des aktuellen Bestandes,
 2. bei Ausschöpfung aller aufgezeigten Bebauungspotentiale,

2. Ohne Realisierung der vorgenannten Verbindungsstraße,
 1. unter Berücksichtigung des aktuellen Bestandes,
 2. bei Ausschöpfung aller aufgezeigten Bebauungspotentiale.“

Rahmenbedingungen

Lage in der Stadt



Angaben im Entwicklungskonzept

Problematik und Verbindungsstraße

Anlass:

Ergebnis der Stadtwerkstatt Moorfleet:
Entwicklungsperspektive „*Blaues Moorfleet*“

Problem:

**Mehr Verkehr sowie bestehender
Schwerlastverkehr** auf dem Moorfleeter Deich

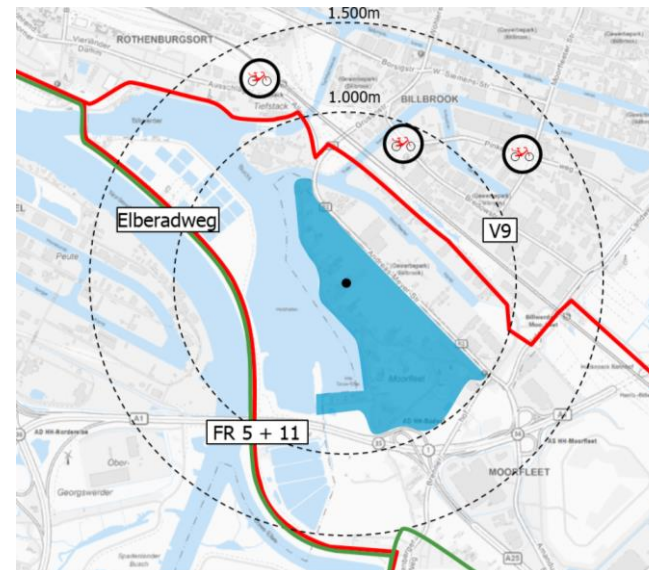
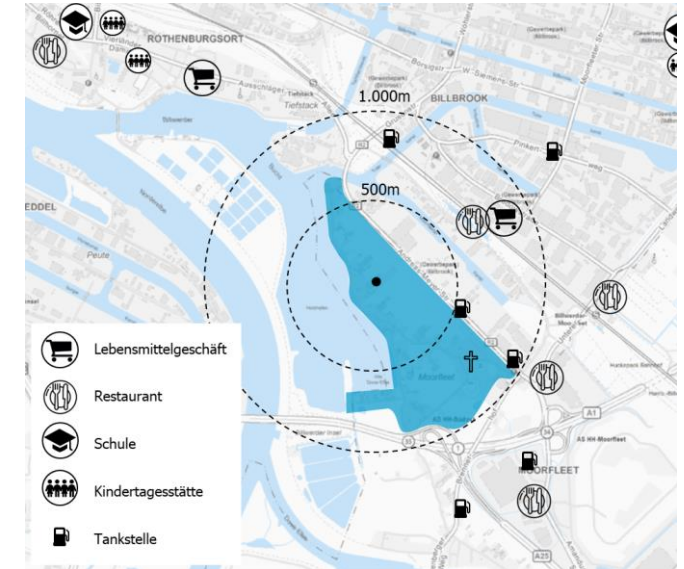
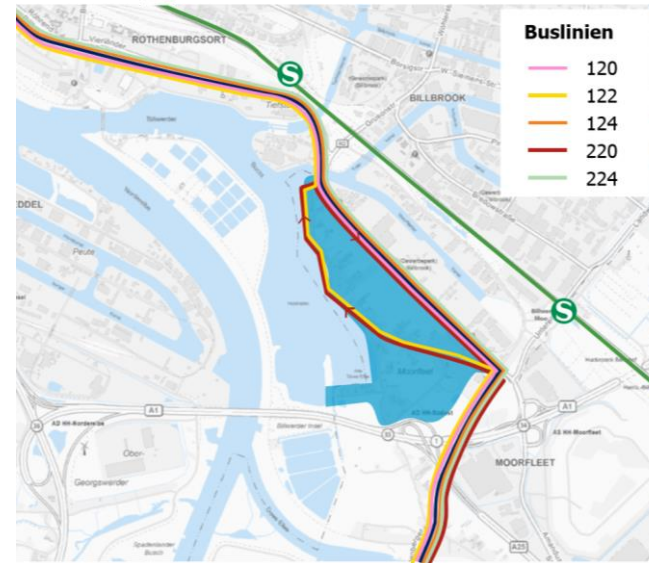
zu prüfender Lösungs- ansatz:

Verbindungsstraße zwischen Moorfleeter Deich
und Andreas-Meyer-Straße

320	Wohneinheiten
15.000 m ²	Gemischt genutzte Geschossbauten am Holzhafenufer
4.500 m ²	Hotel & Gastronomie
1,8 ha	Gewerbe (Verlagerungsflächen)



<p>Zu Fuß</p>	<p>Nur wenige Ziele des täglichen Bedarfs sind fußläufig erreichbar. Fußwegenetz sind nicht gut ausgebaut, Konflikte mit MIV</p>
<p>Fahrrad</p>	<p>Das Gebiet ist nicht ausreichend gut an das gesamtstädtische Radroutennetz angebunden (Lückenschlüsse fehlen)</p>
<p>ÖPNV</p>	<p>Die Anbindung an den ÖPNV ist (aufgrund der bestehenden, geringen Nutzungsdichte) mäßig</p>
<p>Motorisierter Individualverkehr</p>	<p>Das Plangebiet ist für den MIV gut erreichbar</p>





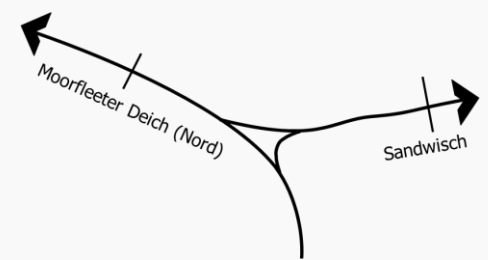
Prognose des Verkehrsaufkommens

Variantenvergleich

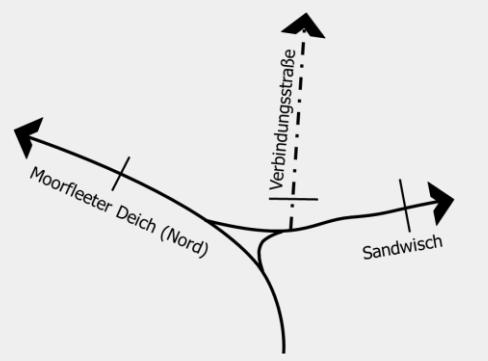
Die Auswirkungen der möglichen Verbindungsstraße wurden für das Verkehrsaufkommen im Bestand und für das Verkehrsaufkommen verursacht durch die Nutzungen auf den Potenzialflächen aus der Stadtwerkstatt untersucht.

		Verkehrsaufkommen	
		im Bestand	mit den Potenzialflächen aus der Stadtwerkstatt
Verbindungsstraße	ohne Verbindungsstraße	V 1.1	V 2.1
	mit Verbindungsstraße	V 1.2	V 2.2

ohne Verbindungsstraße

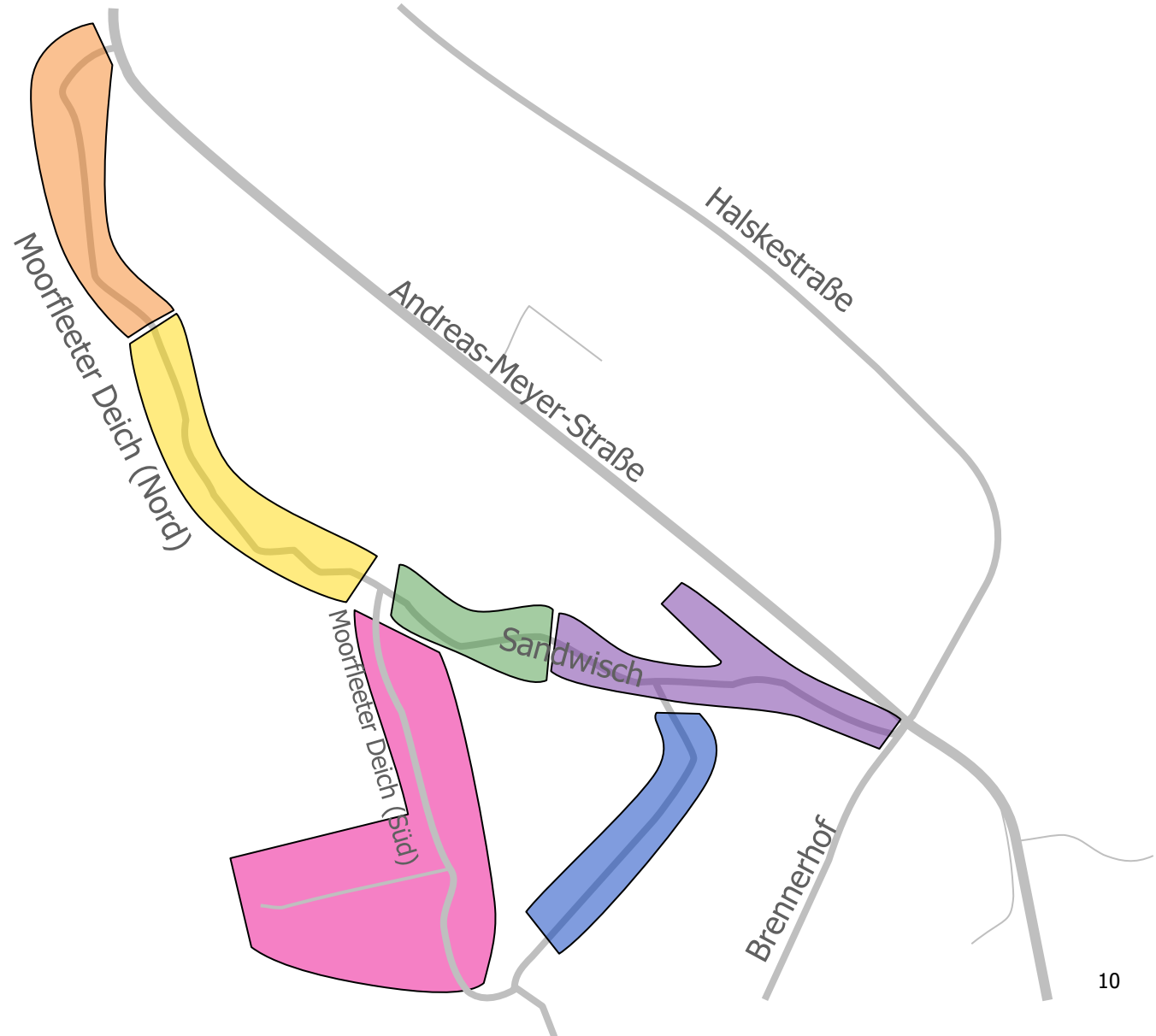


mit Verbindungsstraße

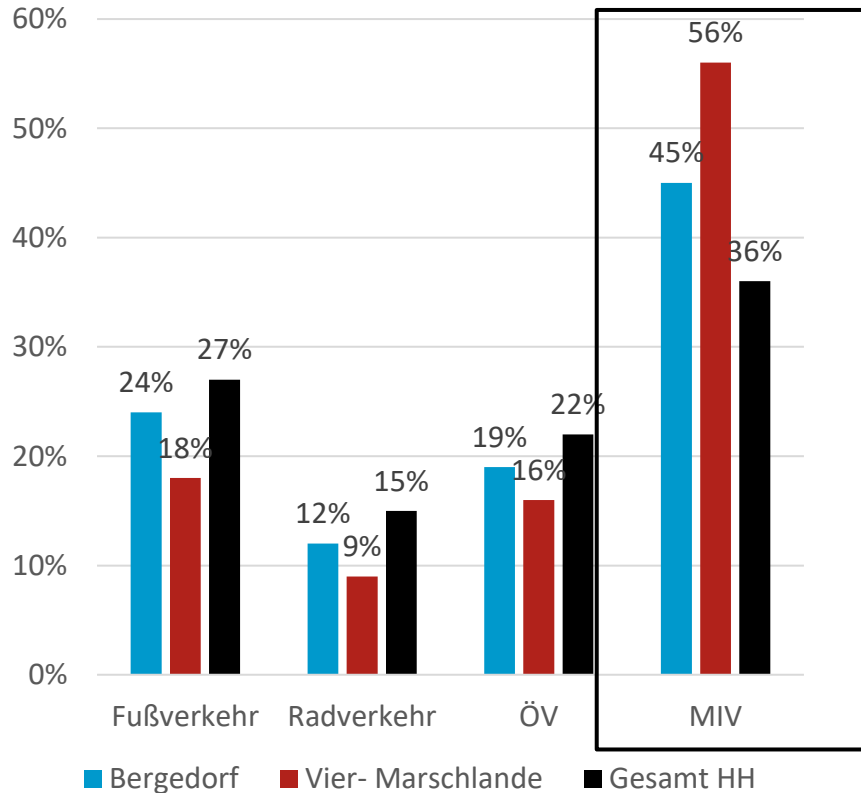


1. Aufteilung des Untersuchungsgebiets in Verkehrszellen

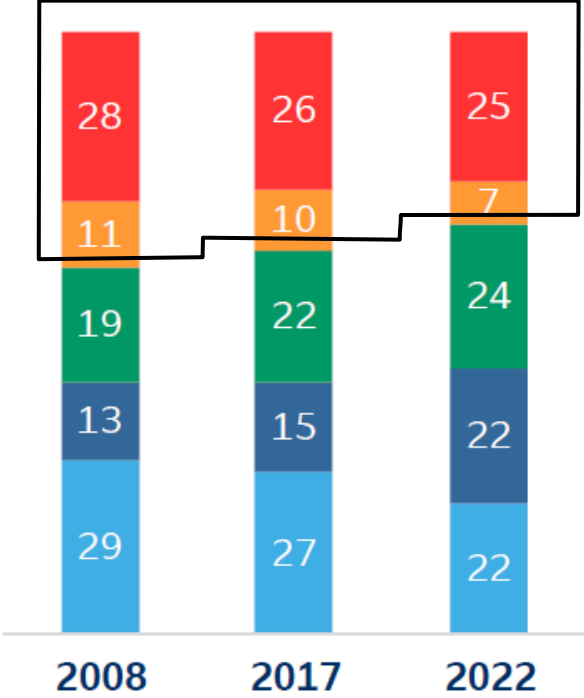
Anhand der Routenwahl im Bestand wurde das Gebiet Moorfleet mit den Straßen Moorfleeter Deich, Sandwisch und Moorfleeter Kirchenweg in **sechs Unterbereiche** unterteilt.



2. Abschätzung der Mobilitätsparameter



MIV-Anteil sinkt tendenziell



Entwicklung des Modal Split in Hamburg

- MIV (Fahrer:in)
- MIV (Mitfahrer:in)
- ÖV
- Fahrrad
- zu Fuß

Angaben in Prozent
n₂₀₂₂ = 19.844 Wege

Quelle: MiD 2017

Quelle: MobiHam 2022

3. Tagesganglinie | Zusätzliche Fahrten verursacht durch die geplanten Nutzungen

Nicht prognostizierbare kleingewerbliche Nutzungen mit geringem Verkehrsaufkommen sind in den ersten Berechnungen noch nicht enthalten.

Bei den Geschosswohnungsbauten wurde aus Gründen der Vereinfachung zunächst komplett von Wohnen ausgegangen. Im Detail kann sich die Nutzungsanteile bei konkreten Planungen noch ändern.



Es ist jedoch bereits erkennbar, dass die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte erhalten bleibt.

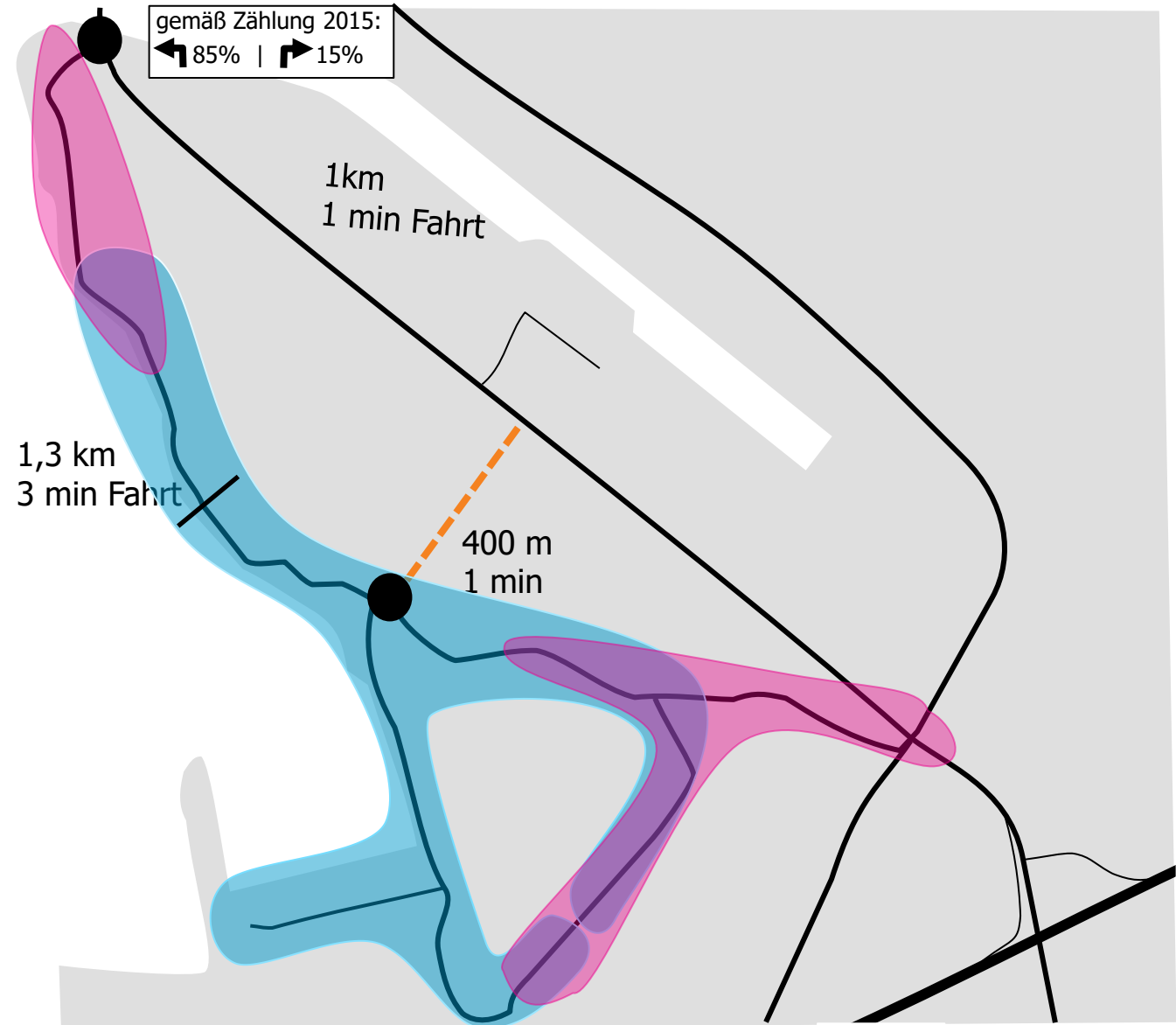
	Fahrten [Kfz/Zeitraum]	SV-Anteil
00:00 - 24:00	1.640	6,7%
maximale Spitzenstunde 17:00 - 18:00	152	4,3%
06:00 - 19:00	1.331	7,6%
06:00 - 22:00	1.545	6,9%
22:00 - 06:00	95	2,8%

4. Verkehrsmengen mit Verbindungsstraße

Die potenzielle Verbindungsstraße soll den Moorfleeter Deich und das Zentrum von Moorfleet entlasten. Für eine verkehrliche Bewertung ist abzuschätzen, welcher Anteil der Fahrten auf die Verbindungsstraße verlagert wird.

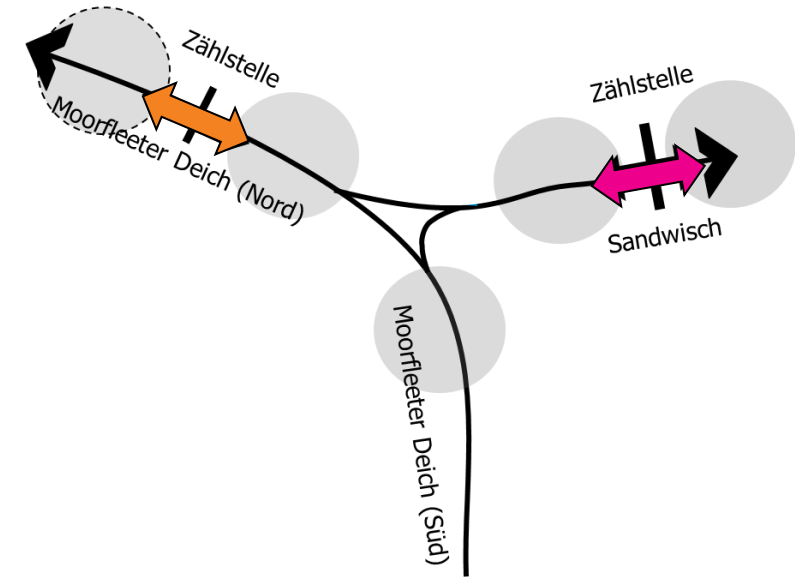
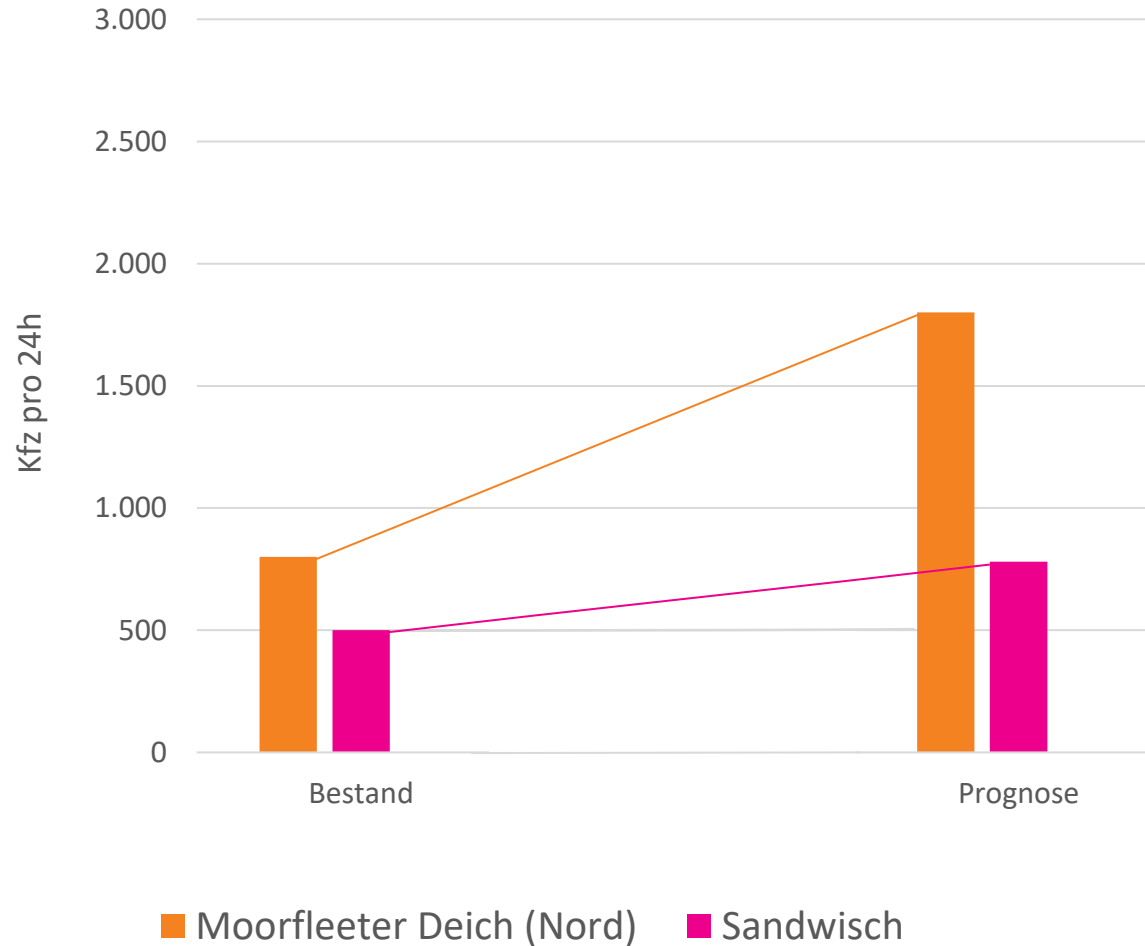
In nördliche Richtung verlaufen die Fahrten in das Stadtzentrum bzw. weite Teile des Stadtgebiets und in östlicher Richtung etwa bis zum Stadtteil Horn. Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Verkehre in bzw. aus diese/r Richtung fährt.

-  Nutzung der Verbindungsstraße
-  Erschließung über bereits bestehende Knotenpunkte



Prognose des Verkehrsaufkommens

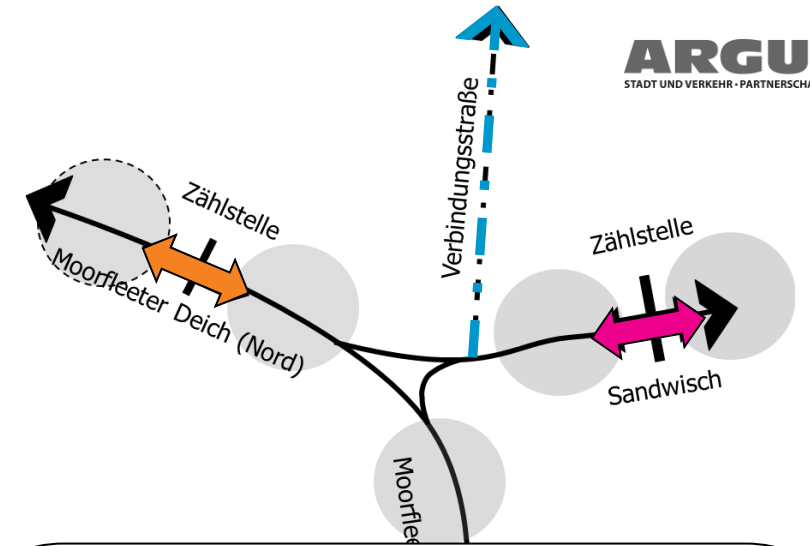
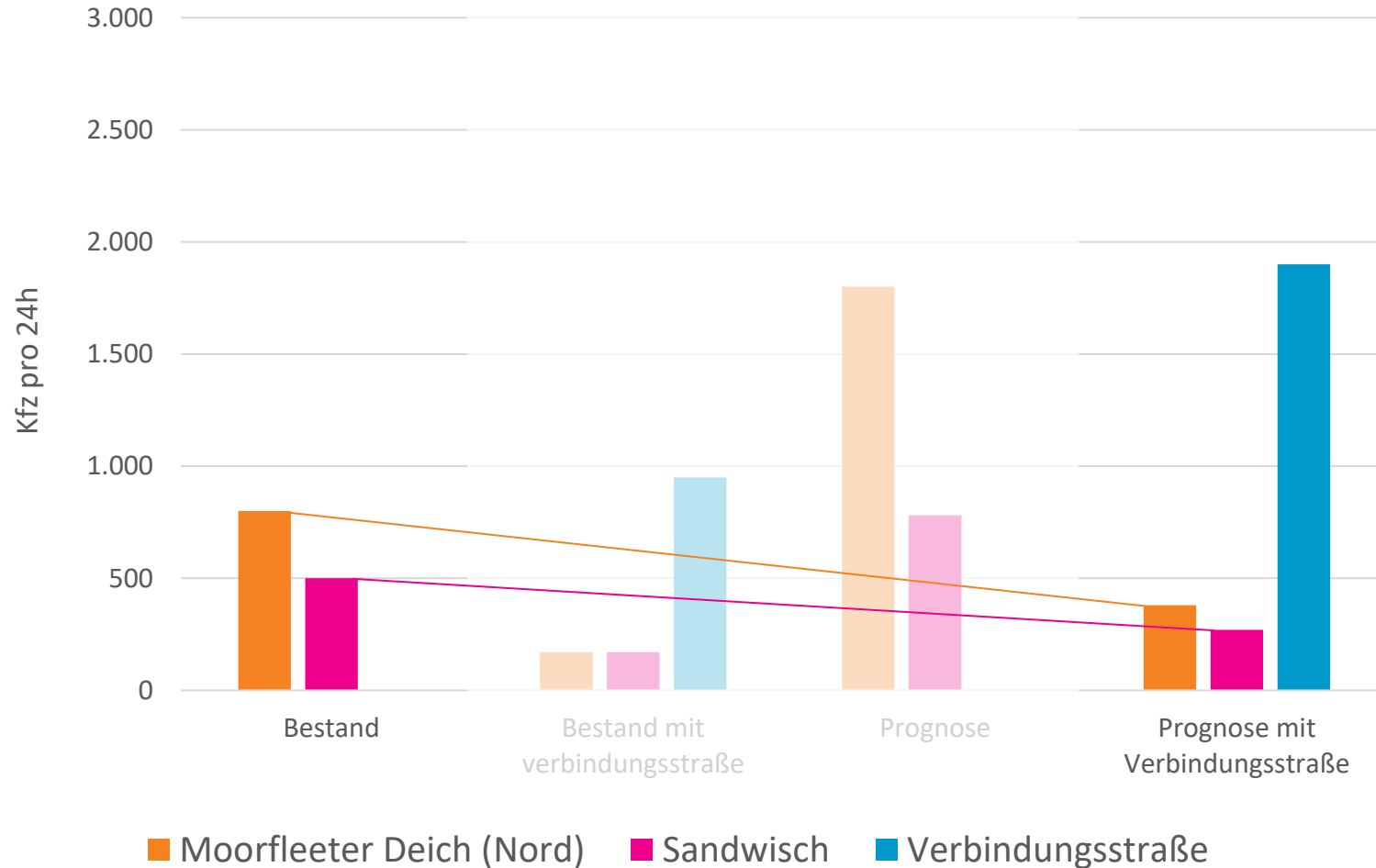
Ergebnis | Tagesverkehre



Durch die geplanten Nutzungen würde sich die Anzahl der Fahrten auf dem **Moorfleeter Deich (Nord)** von ca. 800 Kfz/24h im Bestand auf 1.800 Kfz/24h erhöhen. (Spitzenstunde: Erhöhung von 80 Kfz/h auf 160 Kfz/h)
Beim **Sandwich** würde sich das Verkehrsaufkommen von 500 Kfz/h auf rd. 800 Kfz/h erhöhen. (Spitzenstunde: Erhöhung von 50 Kfz/h auf 75 Kfz/h)

Prognose des Verkehrsaufkommens

Ergebnis | Tagesverkehre



Die Verbindungsstraße würde eine nennenswerte Entlastungswirkung bringen, die absoluten Zahlen an sich sind aber relativ gering.

Die Verkehrsbelastung auf dem **Moorfleeter Deich** reduziert sich mit der Verbindungsstraße von rd. 800 Kfz/24h im Bestand auf rd. 380 Kfz/24h, auch mit den Nutzungen auf den Potenzialflächen. Mit den verlagerten Verkehren aus **Sandwisch** ergibt sich auf der Verbindungsstraße daraus eine Verkehrsbelastung von 1.900 Kfz/24h.

- Rahmenbedingungen
- Verkehrsprognose
- Bewertung**

Bewertung

Bewertungsmatrix

- Die **Leistungsfähigkeit** der umliegenden Knotenpunkte und Straßenzüge bleibt bei allen Varianten erhalten.
- Durch die fehlenden Gehwege wird die **Verkehrssicherheit** bei wachsendem Verkehrsaufkommen gemindert.
- Der Radverkehr kann weiterhin im Mischverkehr geführt werden, ein erhöhtes Fahrtenaufkommen vermindert aber das subjektive Sicherheitsgefühl der Radfahrenden.
- Der Schwerverkehrsanteil mit 10% im Bestand ist vergleichsweise hoch.
- Auswirkungen auf die **Umwelt** durch den Straßenbau und Höhe der Kosten im Verhältnis zur Wirkung sind zu berücksichtigen.

	Variante 1 ohne Verbindungsstraße	Variante 2 mit Verbindungsstraße
Leistungsfähigkeit	○	○
Verkehrssicherheit / Fußverkehr	-	○ +
Radverkehr	- ○	○
Wohnumfeld	○	+
Umwelt / Nachhaltigkeit	○	-
Kosten	○	--

Bewertung

Exkurs: Moorfleeter Deich und Sandwisch

Auf dem Moorfleeter Deich fehlt eine separate Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr. Auch mit den zusätzlichen Fahrten durch die neuen Nutzungen werden sich die Anzahl der Fahrten für den Radverkehr weiterhin in einem Belastungsbereich befinden, für den die ERA die Führung im Mischverkehr empfiehlt.

Es liegen keine Vorgaben hinsichtlich des Belastungsbereichs für den Fußverkehr vor. In dem Untersuchungsbereich gibt es nur wenige Ziele innerhalb kurzer Gehdistanz. Es ist jedoch wichtig, die Wege von den **Wohnhäusern zu den ÖPNV-Haltestellen** zu berücksichtigen.

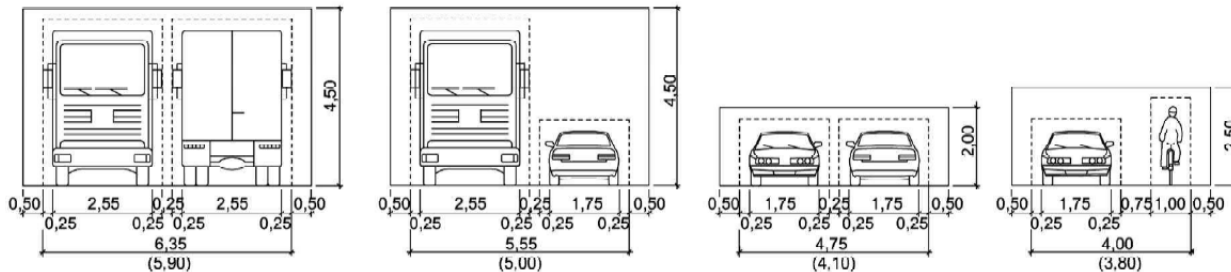


Bild: Begegnungsfälle gemäß RASt



Bild: Fahrbahnbreite an ausgewählten Querschnitten

Hinsichtlich der Entlastungswirkungen hat die Verkehrsuntersuchung ergeben, dass die Verbindungsstraße sowohl auf die Fahrten im Bestand als auch auf die prognostizierten Fahrten - durch die im Konzept aufgezeigten Neubaupotenziale - einen Effekt hat.

Ohne die Verbindungsstraße würde sich die Anzahl der Fahrten auf dem Moorfleeter Deich (Nord) mit den zusätzlichen Nutzungen um rd. 800 Kfz-Fahrten/24h und auf dem Sandwisch um rd. 300 Kfz-Fahrten/24h erhöhen.

Durch den Bau einer Verbindungsstraße könnte die Anzahl der Fahrten auf den beiden Straßen trotz der zusätzlichen Nutzungen um rd. 400 Kfz-Fahrten/24h (Moorfleeter Deich) und um rd. 200 Kfz-Fahrten/24h (Sandwisch) reduziert werden. Dabei ist anzumerken, dass sich dies in absoluten Zahlen auf einem niedrigen Niveau bewegt. **Die Kapazitätsnachweise der angrenzenden Knotenpunkte belegen, dass alle Knotenpunkte mit und ohne Verbindungsstraße auch bei erhöhten Verkehrsmengen leistungsfähig bleiben.**

Die mangelnde Infrastruktur für den **Fußverkehr** stellt bereits im Bestand ein **Problem** dar und würde bei einer Verkehrszunahme zu **mehr Begegnungsfällen** und damit zu einer Verschärfung der Situation führen. **Eine Verbindungsstraße könnte die Situation entschärfen.**

Eine Verbindungsstraße würde durchaus **einige Vorteile** mit sich bringen, jedoch wird sie aus **verkehrlicher Sicht nicht als zwingend erforderlich** angesehen. Bei einer Umsetzung müssen Kosten und Umweltbelange zusätzlich abgewogen werden. Ein größerer Effekt könnte durch die Verlagerung von Gewerbebetrieben erreicht werden. Dies setzt neben der Bereitschaft der Betriebe auch umfangreiche finanzielle und administrative Anstrengungen voraus.



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!