

Wohnen am Osterbekkanal

Verkehrliche Beurteilung der Erschließung des Grundstückes

Projektnummer: 2014259

Stand: 11.09.2014

ANLASS

Im Hamburger Stadtteil Barmbek ist westlich der Hufnerstraße und nördlich des Osterbekkanals die Realisierung von rd. 130 Wohnungen vorgesehen. Die vorhandene Wohnbebauung mit 24 Wohneinheiten soll um 6 Wohneinheiten aufgestockt und in die Planung integriert werden, so dass insgesamt 160 Wohneinheiten auf dem Grundstück geplant sind. Die vorhandene Nutzung der Block Gruppe entfällt. In einer Tiefgarage unter den Gebäuden sollen 100 Stellplätze untergebracht werden. Die Erschließung erfolgt über die vorhandene Anbindung an die Hufnerstraße.

Für eine Einschätzung der verkehrlichen Auswirkung des Neubauvorhabens auf das Verkehrsumfeld wird auch das Bestandsverkehrsaufkommen des Grundstückes abgeschätzt.

Ergänzend werden diesem Vergleich noch die Auswirkungen einer möglichen Realisierung gemäß gültigem B-Plan Barmbek-Nord 34 gegenübergestellt.

ABSCHÄTZUNG VERKEHRS-AUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN

Die Planung sieht insg. 160 Wohnungen vor, in denen die 24 Bestandswohnungen integriert sind. Aufgrund der vorgesehenen reinen Wohnnutzung ist zum einen mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen und zum anderen nur mit sporadisch auftretenden Begegnungsfällen zu rechnen. Das Verkehrsaufkommen wird wie folgt abgeschätzt (s. **Abbildung 1**).

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwe- senheit	Wege pro Person	MIV- Anteil	Beset- zungsgrad [Pers./Kfz]	Abminde- rungs- faktor	Fahrten/ Tag
Wohnen (Bestand)	24 WE								103
Bewohner:	2,7	Bewohner/WE			3,5	0,5	1,2	1	95
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner						1	3
Besucher:		5% des Bewohnerverkehrs							5
Wohnen (Planung)	136 WE								581
Bewohner:	2,7	Bewohner/WE			3,5	0,5	1,2	1	536
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner						1	18
Besucher:		5% des Bewohnerverkehrs							27
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									680

Abbildung 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Wohnbebauung¹

Für die bestehende Wohnnutzung wird ein Verkehrsaufkommen von rd. 100 Kfz-Fahrten/ Tag und für die geplante Wohnnutzung von rd. 580 Kfz-Fahrten/ Tag abgeschätzt. Zukünftig ist demnach mit einem Verkehrsaufkommen von rd. 680 Kfz-Fahrten/ Tag zu rechnen.

In der Spitzenstunde am Morgen ist mit 45 ausfahrenden Fahrzeugen und 8 einfahrenden Fahrzeugen und in der Spitzenstunde am Nachmittag mit 26 ausfahrenden und 46 einfahrenden Fahrzeugen zu rechnen (s. **Abbildung 2**).

¹ Die Abschätzung erfolgt anhand der Berechnungsgrundlagen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000).

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Gesamt	680	340

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	1
01:00 - 02:00	0	1
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	1	0
04:00 - 05:00	3	0
05:00 - 06:00	14	1
06:00 - 07:00	48	4
07:00 - 08:00	45	8
08:00 - 09:00	26	9
09:00 - 10:00	18	10
10:00 - 11:00	14	12
11:00 - 12:00	11	18
12:00 - 13:00	13	25
13:00 - 14:00	19	23
14:00 - 15:00	20	15
15:00 - 16:00	16	22
16:00 - 17:00	20	46
17:00 - 18:00	26	46
18:00 - 19:00	16	35
19:00 - 20:00	16	22
20:00 - 21:00	8	13
21:00 - 22:00	3	11
22:00 - 23:00	2	12
23:00 - 24:00	1	6
Summe	340	340

Abbildung 2: Verkehrsaufkommen Spitzenstunde²

² Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde. Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006).

ABSCHÄTZUNG VERKEHRSAUFKOMMEN ENTFALLENDE NUTZUNGEN

Gemäß den vorliegenden Nutzungsangaben der Block Gruppe sind hier ca. 90 Personen beschäftigt, von denen 56 Personen mit dem Pkw anreisen. Knapp die Hälfte dieser Mitarbeiter benutzt den Pkw mehrmals täglich für Baustellen-, Restaurant- und Kundenbesuche. Zudem werden die auf dem Grundstück vorhandenen Besucherstellplätze täglich von ca. 15 Besuchern frequentiert. Weiterhin finden ca. 10 Lkw Anlieferungen pro Tag statt. Unter Berücksichtigung dieser Nutzungsbeschreibung ermittelt sich für die Block Gruppe ein Verkehrsaufkommen von rd. 250 Kfz-Fahrten/ 24h, welches zukünftig entfallen wird.

ABSCHÄTZUNG VERKEHRSAUFKOMMEN GEMÄß B-PLANAUSWEISUNG

Gemäß der vorhandenen B-Planausweisung könnten auf dem Grundstück folgende Nutzungen realisiert werden:

- MI (Mischgebiet): rd. 5.500 m² BGF (Bruttogeschossfläche)
=> Annahme: 50 % Gewerbe und 50 % Wohnen (bei 100m² BGF/ WE)
- MK (Kerngebiet): rd. 5.400 m² BGF
=> Annahme: 100% Büro
- WA (allg. Wohngebiet): rd. 2.800 m² BGF
=> Annahme: 100 % Wohnen (bei 100m² BGF/ WE)

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/ Tag
Büro	5.400 m² BGF								314
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/30 m ² BGF		0,9	2,5	0,6	1,05	1	231
Kunden:	0,5	Wege/Beschäftigtem				0,8	1,1	1	65
Lieferverkehre:	0,1	Lkw-Farten/Beschäftigtem						1	18
Gewerbe	2.750 m² BGF								136
Beschäftigte:	1,0	Beschäftigter/50 m ² BGF		0,9	2,5	0,5	1,05	1	59
Kunden:	1,5	Wege/Beschäftigtem				0,8	1,1	1	60
Lieferverkehre:	0,3	Lkw-Farten/Beschäftigtem							17
Wohnen	55 WE								235
Bewohner:	2,7	Bewohner/WE			3,5	0,5	1,2	1	217
Lieferverkehre:	0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner						1	7
Besucher:		5% des Bewohnerverkehrs							11
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									690

Abbildung 3: Verkehrsaufkommen gemäß B-Planausweisung³

³ Die Abschätzung erfolgt anhand der Berechnungsgrundlagen der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung. Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Wiesbaden 2000).

Unter Berücksichtigung der gemäß B-Planausweisung möglichen Realisierung von Büro- und Gewerbeflächen sowie Wohnungen ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von rd. 690 Kfz-Fahrten/ 24h. Alternativ bestehen Überlegungen, anstelle der Büronutzung eine Brauerei inklusive Anlieferhof und angeschlossener Brauereigaststätte zu realisieren. Dies würde voraussichtlich ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als die Büronutzung erzeugen.

VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

Mit der vorgesehene Realisierung von 136 zusätzlichen Wohneinheiten wird sich ein Verkehrsaufkommen von rd. 580 Kfz-Fahrten/ 24h einstellen. Unter Berücksichtigung der weiterhin bestehenden 24 Wohneinheiten (rd. 100 Kfz-Fahrten/ 24h) und der entfallenden Bestandsnutzung der Block Gruppe (rd. 250 Kfz-Fahrten/ 24h) ergibt sich somit ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rd. 330 Kfz-Fahrten/ 24h. In der morgendlichen Spitzenstunde ist mit einem Verkehrsaufkommen von rd. 50 Kfz-Fahrten/h und in der nachmittäglichen Spitzenstunde von rd. 70 Kfz-Fahrten/ h zu rechnen.

Mit der vorgesehenen Erschließung über eine Anbindung an die Hufnerstraße ist eine leistungsgerechte Abwicklung dieser Verkehrsmengen möglich. Bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Eine Gegenüberstellung der geplanten Nutzungen mit der gemäß B-Plan Barmbek-Nord 34 baurechtlich möglichen Entwicklung zeigt, dass sich keine maßgeblichen Unterschiede in dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen ergeben. Alternativ bestehen Überlegungen, anstelle der Büronutzung eine Brauerei inklusive Anlieferhof und angeschlossener Brauereigaststätte zu realisieren. Dies würde voraussichtlich ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen als die Büronutzung erzeugen.