

# **Bauvorhaben**

## **Süderfeldstraße/ Lottestraße**

Ergänzende Verkehrstechnische Stellungnahme

Hamburg,  
im März 2015

## **Bauvorhaben**

### **Süderfeldstraße/ Lottestraße**

#### Ergänzende Verkehrstechnische Stellungnahme

Auftraggeber: J.H. Gustav Burmeister GmbH & Co. KG  
Süderfeldstraße 24/26  
22529 Hamburg

Auftragnehmer: **ARGUS**  
Stadt- und Verkehrsplanung  
Admiralitätstraße 59  
20459 Hamburg  
Fon: 040 / 309 709-0  
Fax: 040 / 309 709-14  
info@argus-hh.de

Bearbeiter:   


Projektnummer: 2011124

Stand: 09.03.2015

## **Anpassung der Verkehrserzeugungsberechnung**

Im Verlaufe der Planungen wurde das Nutzungskonzept für das Bauvorhaben geändert.

Es wird inzwischen von folgender Nutzung ausgegangen:

- 60 KiTa-Plätze
- 93 Wohneinheiten Studentisches Wohnen
- 302 Wohneinheiten allgemeines Wohnen

Beim studentischen Wohnen wird mit Ein-Personen-Haushalten gerechnet.

Nachfolgend ist daher abzugleichen, ob durch den geänderten Nutzungsmix eine Erhöhung der Verkehrserzeugung im Motorisierten Individualverkehr (MIV) stattfindet. Dazu ist zunächst herzuleiten, wie das Verkehrsmittelwahlverhalten von Studenten ist.

### **Verkehrsaufkommen studentisches Wohnen**

Die Pkw-Nutzung von Studenten in Hamburg wird generell als deutlich unterdurchschnittlich eingestuft.

Ein eindeutiges Indiz dafür ist die bis 2013 geltende amtliche Forderung nach Stellplätzen von Studentenwohnheimen:

→ 1 Stellplatz je 5 Betten

→ davon 20 % Besucherstellplätze und 3% Behindertenstellplätze

Damit lag die verkehrsrelevante Stellplatzgröße bei einem Viertel der sonst üblicherweise pro Wohneinheit geforderten Stellplatzherstellung (min. 0,8 Stellplätze/Wohneinheit außerhalb des innenstadtnahen Bereiches).

Neben den Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten Studierender bildet die Tatsache einen wichtigen Hintergrund für diese Regelung, dass Studenten in Hamburg mit ihrer Semesterbescheinigung ein Ticket für den Hamburger Verkehrsverbund (HVV) erhalten.

Darüber hinaus belegt die 19. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks die geringe Affinität Hamburgischer Studierender zum privaten Pkw-Besitz und damit zum MIV.

Die folgende Tabelle zeigt eine Statistik zu der Frage an Hamburger Studierende (im Jahr 2009), wie hoch ihre laufenden Ausgaben für ein Auto sind, wobei sich die Ausgaben aus Versicherungsbeiträgen, Kfz-Steuer und Ausgaben für Kraftstoff/ Öl usw. zusammensetzen. Dabei wird nicht unterschieden, wer den Ausgabenbetrag bezahlt, bzw. woher das Geld dafür stammt. Es sind somit auch jene Studierenden mit in der Statistik erfasst, die ihre Ausgaben für ein Auto direkt von ihren Eltern bezahlt bekommen (vgl. Abb. 3).

19. Sozialerhebung, Hochschulen in Hamburg										18	
	insgesamt		männlich		weiblich		Universität		Fachhochschule		
	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	
<b>laufende Ausgaben für ein Auto</b>											
<small>(Versicherungsbeiträge, Kfz-Steuer und Ausgaben für Kraftstoff/Öl usw., umgerechnet auf den monatlichen Durchschnittsbetrag)</small>											
0 €	197	76,5	94	70,1	103	83,4	139	77,6	58	73,9	
1 bis 25 €	8	3,0	5	3,5	3	2,5	5	2,8	3	3,4	
26 bis 50 €	12	4,7	9	6,8	3	2,4	6	3,6	6	7,3	
51 bis 75 €	7	2,8	5	4,0	2	1,4	7	4,0		0,0	
76 bis 100 €	7	2,7	3	2,4	4	3,0	2	1,3	4	5,7	
101 bis 125 €	2	0,7	1	0,8	1	0,7	1	0,5	1	1,4	
Über 125 €	25	9,6	17	12,5	8	6,6	18	10,2	7	8,4	
	257	100,0	134	100,0	123	100,0	179	100,0	78	100,0	
arithm. Mittel	113,1		116,9		105,8		123,8		92,5		

Abbildung 3: laufende Ausgaben Hamburgischer Studierender für ein Auto

Daraus kann abgeleitet werden, dass der Pkw-Besitz von Studierenden in Hamburg bei ca. 13 % liegt. Dabei wird nicht unterschieden, in was für einer Wohnform die Studierenden leben. Es kann jedoch aufgrund weiterer Auswertungen der Sozialstudie davon ausgegangen werden, dass die Studierenden, die in Wohnheimen wohnen, seltener ein eigenes Auto besitzen als Studierende, die in einer anderen Wohnform leben.

In Relation zur Pkw-Verfügbarkeit im Hamburger Durchschnitt – zwei Drittel aller Hamburger Haushalte haben mindestens ein Auto – liegt der Wert für Studierende damit deutlich niedriger. Im groben Analogieschluss kann daraus abgeleitet werden, dass auch die Pkw-Nutzung (Fahrer) in einer Größenordnung von etwa 20 % des Hamburger Durchschnitts liegt. Dies entspricht einem MIV-Anteil (Fahrer) von ca. 6 %. Der Hamburger Durchschnittswert liegt gemäß einer Sonderauswertung der deutschlandweiten Studie Mobilität in Deutschland für Hamburg bei 31 %.

Um hier auf der sicheren Seite zu bleiben wird mit einem MIV-Anteil von 10 % gerechnet.

## Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Daraus geht folgende Berechnung der Verkehrserzeugung des gesamten Bauvorhabens hervor:

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
<b>Kita*</b>	<b>60 Kinder</b>								<b>140</b>
Beschäftigte:		0,2	Betreuer/Kind	0,9	2,5	0,4	1,05	1	10
Begleiter:		1,0	Begleiter/Kind	0,9	4,0	0,6	1,0	1	130
<b>Studentisches Wohnen</b>	<b>93 WE</b>								<b>38</b>
Bewohner:		1	Bewohner / WE		3,5	0,1	1,0 **		33
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner					1	5
<b>Wohnen</b>	<b>302 WE</b>								<b>1.468</b>
Bewohner:		2,7	Bewohner/WE		3,5	0,6	1,2	1	1.427
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Einwohner					1	41
<b>Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)</b>									<b>1.600</b>

\*) Annahmen: Betreuungsschlüssel 1:5; 100% Begleitung

\*\*\*) Mitfahrer-Anteil wurde bereits beim MIV-Anteil heraus genommen

Es ist in der Summe von ca. 1.600 Fahrten / Tag im MIV zu rechnen. Dieser Wert liegt um ca. 100 Fahrten / Tag unterhalb des ursprünglich ermittelten Wertes für das Bauvorhaben (altes Nutzungskonzept).

## Fazit

Die Änderung des Nutzungskonzeptes ist somit unschädlich im Hinblick auf die verkehrlichen Folgen.

Aufgrund der zu erwartenden geringen Kfz-Verkehrsmengen des studentischen Wohnens ist auch durch eine Veränderung in der tageszeitlichen Verteilung nicht von der Entstehung von Abwicklungsproblemen auszugehen.