



VU Binnenfeldredder/ Sterntwiete

Verkehrliche Kurzstellungnahme

Projektnummer: [REDACTED]

Stand: 26.08.2016

VERANLASSUNG

Südlich des Binnenfeldredders und westlich der Sterntwiete in Hamburg-Bergedorf ist der Bau von drei Mehrfamilienhäusern geplant. Darunter ist die Realisierung einer Tiefgarage mit 72 Stellplätzen vorgesehen. Die Erschließung soll über eine einspurige Rampe erfolgen. Da es sich bei der Tiefgarage um eine Großgarage handelt (1.800 m²), soll geprüft werden, ob die Erschließung über eine einspurige Rampe aus leistungstechnischer Sicht möglich ist. Die Tiefgarage ist über die Sterntwiete angebunden, die an den Binnenfeldredder und die Goerdelerstraße anschließt.

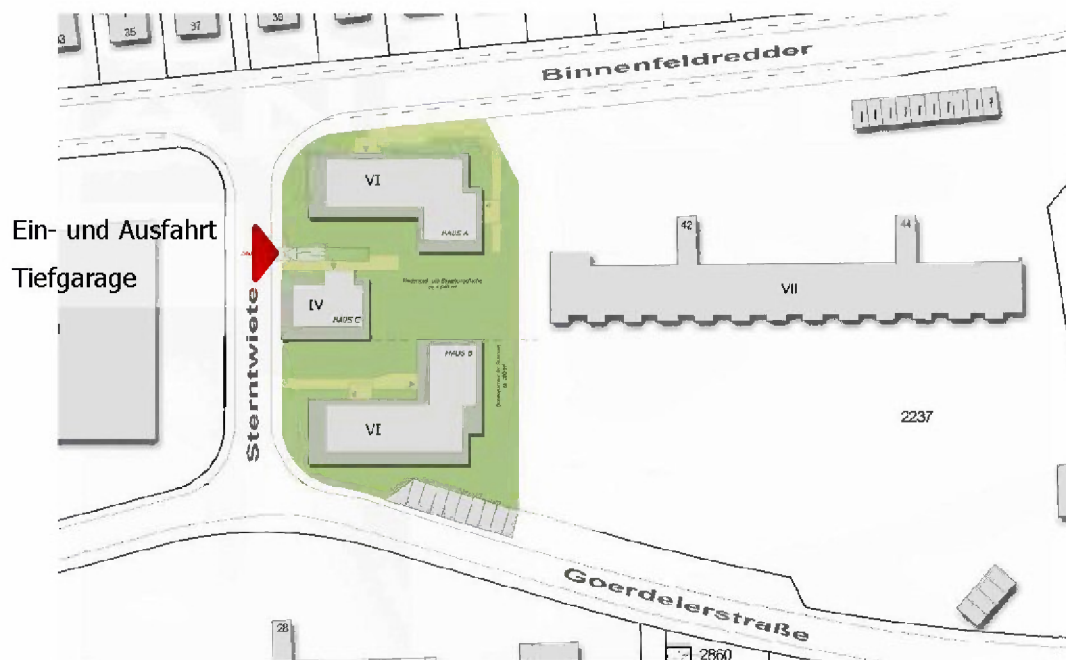


Abbildung 1: Lage des Vorhabens im Straßennetz¹

¹ Claussen-Seggelke Stadtplaner (2016): Lageplan. Stand 24.02.2016

HEUTIGE UND GEPLANTE SITUATION

Auf dem Gelände befinden sich heute ein Pizza-Lieferservice, ein Handwerksbetrieb, zwei Wohnungen sowie ein Hof mit 60 privat vermieteten Garagen. 48 dieser Garagen sind an Pkw-Nutzer vermietet, 12 Garagen dienen als Lagerraum. Alle aktuellen Nutzungen werden im Zuge des Neubauvorhabens entfallen.

In dem Neubauvorhaben sind insgesamt 72 Stellplätze in einer Tiefgarage geplant. Somit entstehen durch die zukünftige Nutzung max. 24 zusätzliche Stellplätze im Vergleich zur Bestandsnutzung.

VERKEHRSMENGEN AUF DEM BINNENFELDREDDER

Der Untersuchung standen die durchschnittlichen täglichen Kfz-Verkehre der Stadt Hamburg (2013) zur Verfügung². Der Binnenfeldredder weist eine tägliche Verkehrsmengenbelastung von 16.000 Kfz/Tag mit einem Schwerververkehrsanteil von 4% auf.

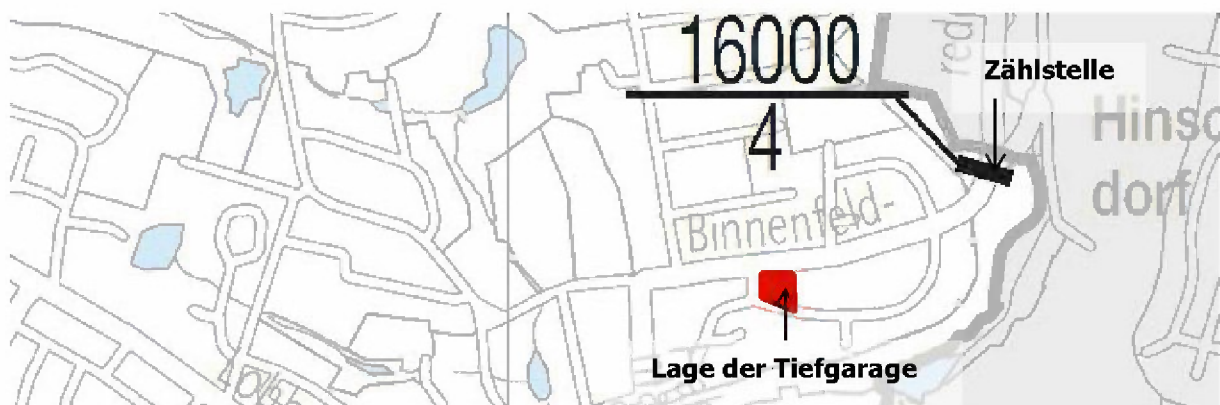


Abbildung 2: Ausschnitt aus der DTVw-Karte Hamburg (2013)³

ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Unter der Annahme eines Umschlagsgrads von 1,5 pro Stellplatz (72 Bewohnerstellplätze) ergibt sich ein tägliches Verkehrsaufkommen von 216 Fahrten/Tag. Ein Umschlag entspricht stets zwei Fahrbewegungen (Ein- und Ausparken).

² Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (2013): Durchschnittliche tägliche Kfz-Verkehrsstärken an Werktagen (Montag-Freitag), DTVw Hamburg 2013.

³ ebd.

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde⁴. Demnach ist durch den Bewohnerverkehr in der Morgenspitzenstunde mit 17 ausfahrenden und einem einfahrenden Pkw zu rechnen. In der Nachmittagsspitzenstunde sind 8 einfahrende und 15 ausfahrende Pkw zu erwarten (s. Tabelle 1). Somit ist mit nur seltenen Begegnungsfällen zwischen ein- und ausfahrenden Pkw zu rechnen.

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	1	0
05:00 - 06:00	5	0
06:00 - 07:00	17	1
07:00 - 08:00	15	2
08:00 - 09:00	9	3
09:00 - 10:00	6	3
10:00 - 11:00	5	4
11:00 - 12:00	3	6
12:00 - 13:00	4	8
13:00 - 14:00	6	8
14:00 - 15:00	7	5
15:00 - 16:00	5	7
16:00 - 17:00	7	15
17:00 - 18:00	8	15
18:00 - 19:00	5	11
19:00 - 20:00	5	7
20:00 - 21:00	2	4
21:00 - 22:00	1	4
22:00 - 23:00	0	4
23:00 - 24:00	0	2
Summe	110	110

Tabelle 1: Verkehrszu- und -abflüsse insgesamt in Fahrten/ h

⁴ Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.

VERGLEICH DER BESTEHENDEN UND ZUKÜNFTIGEN VEKEHRSMENGEN

Vergleich Garagenhof/ Tiefgarage

Für eine Einschätzung der durch die Stellplätze des bestehenden Garagenhofes erzeugten Verkehrsmengen können die gleichen Annahmen wie für die zukünftige Tiefgaragennutzung getroffen werden (Annahmen für Bewohnerverkehr; Umschlagsgrad = 1,5). Für den Bestand ergeben sich ca. 144 Fahrten/ Tag. Da durch die neue Tiefgarage max. 24 weitere Stellplätze entstehen, ist durch das Bauvorhaben mit max. 72 zusätzlichen Fahrten/ Tag zu rechnen. Bezogen auf die Spitzenstunden ergeben sich somit lediglich 6 zusätzliche Fahrten in der Morgenspitze und 8 zusätzliche Fahrten in der Nachmittagsspitze. Die Abwicklung der künftigen Verkehre ist somit, wie im Bestand, gesichert.

Durch den Entfall der Stellplätze im Garagenhof wird sich allerdings eine Verdrängung auf Parkstände im öffentlichen Straßenraum ergeben. Dies kann kompensiert werden, wenn in der Umgebung private Stellplätze angemietet werden können oder wenn Stellplätze in der neuen Tiefgarage angeboten werden.

Vergleich Handwerksbetrieb und Pizza-Lieferservice/ Tiefgarage

Da die gewerbliche Bestandsnutzung, insbesondere in den Abendstunden (Pizza-Lieferservice), ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen hat, als die zukünftige Wohnnutzung, wird das künftige Gesamtverkehrsaufkommen voraussichtlich sogar niedriger sein als das Bestandsverkehrsaufkommen.

VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

Aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens und der voraussichtlich selten auftretenden Begegnungsfälle des Bewohnerverkehrs ist die Erschließung über eine einspurige Rampe aus leistungstechnischen Gesichtspunkten grundsätzlich möglich. Es ist die Installation einer Signalanlage für den Wechselbetrieb vorzusehen, die in der „Normalstellung“ grün für die Einfahrt zeigt. Eine Freigabe für die Ausfahrt erfolgt nur bei Bedarf durch Anforderung ausfahrender Pkw.

Im Vergleich zu den Bestandsverkehren, die die heutigen Nutzungen (Pizza-Lieferservice, Garagenhof, Handwerksbetrieb) erzeugen, ist das künftige Gesamtverkehrsaufkommen, das durch das Neubauvorhaben entsteht, als geringer zu bewerten (siehe Kap. *Vergleich der bestehenden und zukünftigen Verkehrsmengen*).

Die Tiefgarage ist direkt über die Sterntwiete erschlossen, die an die Goerdelerstraße und den Binnenfeldredder angebunden ist. Da die Goerdelerstraße aufgrund des Straßenquerschnitts (Wohnstraße, Fahrbahnrandparken) im Vergleich zum Binnenfeldredder keine schnellere Wegeverbindung darstellt, ist davon auszugehen, dass der Großteil der künftigen Verkehrsmengen über die Hauptverkehrsstraße Binnenfeldredder verlaufen wird. Da die Tiefgarage über die Anliegerstraße Sterntwiete erschlossen ist, in der nur eine geringe Verkehrsbelastung besteht, und die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage über 10 m von der Hauptverkehrsstraße Binnenfeldredder abgerückt ist, können Beeinträchtigungen der

Verkehre auf dem Binnenfeldredder ausgeschlossen werden. Der Binnenfeldredder ist mit 16.000 Kfz/d belastet.

Die Ausweisung einer separaten Warteposition auf privatem Grund ist unter den genannten Voraussetzungen und bei dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich.

RECHTLICHE GRUNDLAGE

Gemäß der „Bauliche Anforderungen an Stellplätze und Garagen (BPD Garagen)“ der Freien und Hansestadt Hamburg können Großgaragen über einspurige Rampen mit Ampelanlagen erschlossen werden wenn:

- es sich um eine Garage mit geringem Zu- und Abgangsverkehr handelt,
- die Garage nicht mehr als 100 Stellplätze beinhaltet,
- eine den Zu- und Abgangsverkehr regelnde Ampelanlage eingebaut wird und die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet bleibt.