

Wohnen am Präbenweg

Verkehrliche Kurzstellungnahme

Projektnummer: 2018088

Stand: 17.02.2020

VERANLASSUNG

Auf dem Areal zwischen Präbenweg und Luisenweg ist eine städtebauliche Neuentwicklung geplant. Die Planung für ein gemischtgenutztes Quartier sieht die Realisierung von Wohnungen, nicht-störendem Gewerbe, Büros und einem Hotel vor.

Für das B-Plan-Verfahren sowie das anschließende Baugenehmigungsverfahren ist die Erschließung des Vorhabens über drei Tiefgaragen sowie die verkehrliche Abwickelbarkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens zu beurteilen.

LAGE UND VORHANDENE ERSCHLIESSUNG

Das betrachtete Areal liegt im östlichen Hamburger Stadtteil Hamm und wird von den Straßen Präbenweg und Luisenweg umschlossen. Im Bestand ist das Areal durch unterschiedliche gewerbliche Nutzungen, zumeist eingeschossig, geprägt. Die bauliche Dichte ist gering. Der geltende B-Plan D 58 stammt von 1958.

In direkter Nachbarschaft des Areals befinden sich überwiegend Wohnbebauung sowie eine Kindertagesstätte, eine Förderschule und eine Seniorenwohnanlage. In der weiteren Umgebung besteht darüber hinaus eine recht hohe Dichte von Schulstandorten für Allgemein- und Fachbildung. Ansonsten ist auch hier Wohnbebauung dominierend.

Die Hamburger Innenstadt liegt in ca. 3,5 km Entfernung (Luftlinie), zum Flughafen sind es ca. 9 km. Das Plangebiet liegt in räumlicher Nähe zur Bundesstraße 5, über die die Bundesautobahnen 1 und 24 in Richtung Lübeck/Hannover/Bremen bzw. Berlin schnell erreichbar sind.

Die Erschließung des Areals durch den öffentlichen Personennahverkehr ist ebenfalls gut. Die U-Bahnstation Hammer Kirche befindet sich in ca. 500 m Entfernung. Durch die verkehrenden Linien U2 und U4 ergibt sich ein 3-Min.-Takt, der Hauptbahnhof ist auf direktem Wege innerhalb von 6 Fahrminuten erreichbar. Der Flughafen ist innerhalb von ca. 30 Min. erreichbar. An der Station Hammer Kirche halten

darüber hinaus die Buslinien 31 (U Rödingsmarkt-Lauenburg), 116 (U Billstedt-U Wandsbek Markt) und die Nachbuslinie 609 (Bf. Altona-S Nettelburg).

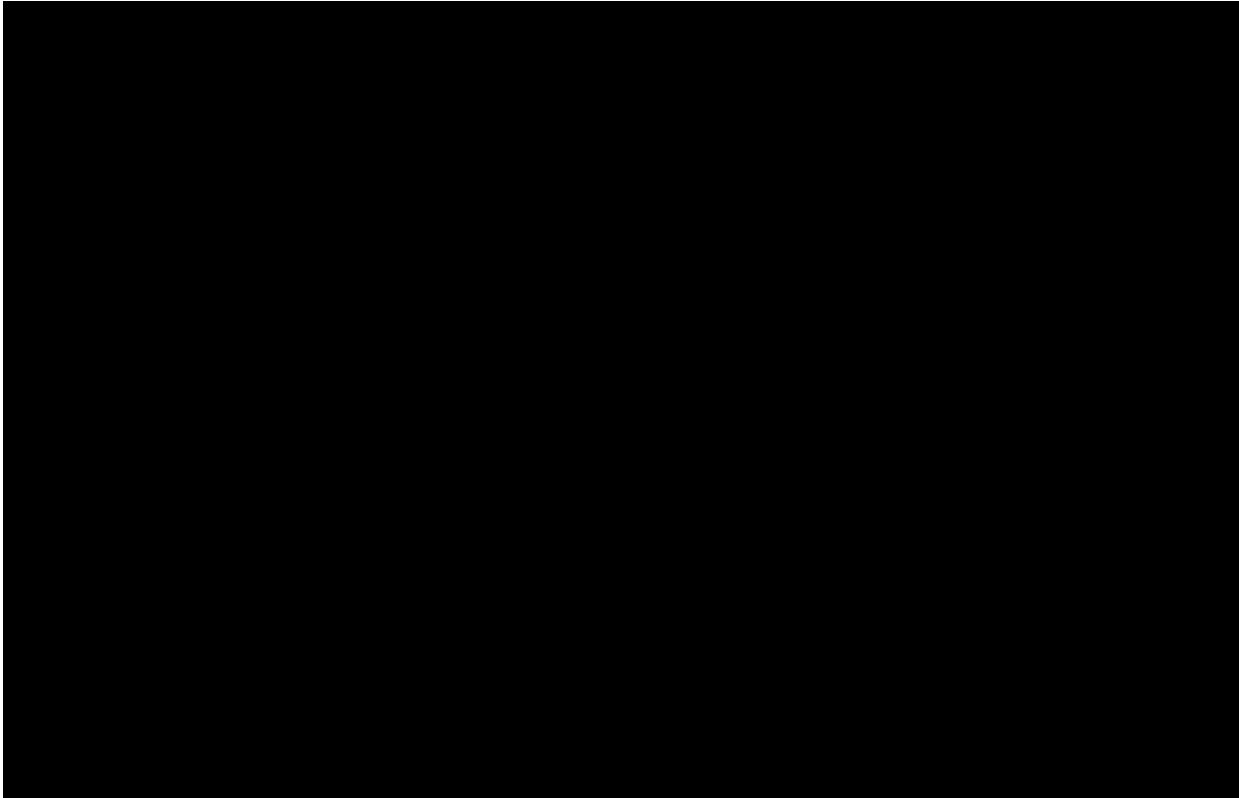


Abbildung 1: Lage des Vorhabens im Straßennetz

GEPLANTE SITUATION

Abbildung 2 zeigt die geplanten Nutzungen. Im östlichen Teil-Areal sind Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Unterschiedliche Wohnungsgrößen und -ausstattungen sollen unterschiedliche Zielgruppen ansprechen. Pkw-Stellplätze für die Bewohner werden in einer Tiefgarage untergebracht, die über den Prübenweg erschlossen werden soll.

Im südwestlichen Teil des Areals sind sechs kleine Gewerbe- und Handwerksbetriebe im Umfang von 2.010 m² BGF geplant. Bestehende Nutzungen gilt es hierbei zu berücksichtigen. Jede Einheit erhält einen ebenerdigen Stellplatz mit Gehwegüberfahrt am Prübenweg. Diese sind so angeordnet, dass zwischen den Gehwegüberfahrten zur Sicherheit der Fußgänger je 2 m breite Aufstellflächen vorgesehen werden. In Folge dessen entfällt das Fahrbahnrandparken auf der nördlichen Seite des Prübenwegs.

Zudem ist ein Hotel mit 175 Zimmern geplant. Das Hotel ist für eher langfristige Aufenthalte vorgesehen, sodass keine Busanreisen erwartet werden. Auf die Einrichtung einer Busvorfahrt wird daher verzichtet.

Die Realisierung einer Parkfläche für Busse ist ohnehin aufgrund der räumlichen Voraussetzungen weder auf privatem noch auf öffentlichem Grund möglich.

Die Stellplätze für Hotelgäste/-beschäftigte sowie Kunden/Besucher der gewerblichen Nutzungen werden in einer gemeinsamen Tiefgarage untergebracht. Die Erschließung der Tiefgarage soll über eine zweispurige Rampe mit Anbindung an den Luisenweg erfolgen. Die Hotel-Anlieferung soll über eine „Anlieferfasche“ zum Luisenweg erfolgen, die in Rückwärtsfahrt erreicht wird.

Im nördlichen Teil-Areal, Flurstück 1522, sind darüber hinaus ca. 46 Wohneinheiten und nicht-störende Gewerbeeinheiten sowie Büros mit 2.630 m² BGF vorgesehen. Für diese Nutzungen soll eine gemeinsame Tiefgarage zur Unterbringung der Pkw-Stellplätze mit Anbindung ebenfalls an den Luisenweg entstehen.

In einem 2. Bauabschnitt sollen auf dem Flurstück 1271 ca. 83 Wohneinheiten hergestellt werden. Pkw-Stellplätze für die Bewohner werden in einer separaten Tiefgarage untergebracht, die ebenfalls über den Probenweg erschlossen werden soll.



Abbildung 2: Lageplan, Stand 14.02.20 (Quelle: agn leusmann architekten | ingenieure | generalplaner, A-Quadrat Architekten + Ingenieure GmbH, Lichtenstein Landschaftsarchitekten)

ABSCHÄTZUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Der Bestimmung der maximalen Spitzenstundenbelastungen liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppe zugrunde¹.

In der **Tiefgarage am Prübenweg**, in der 45 Stellplätze für Bewohner vorgesehen sind, ergibt sich unter der Annahme eines Umschlaggrades von 1,5 pro Stellplatz ein Verkehrsaufkommen von rd. 140 Fahrten/ 24h (rd. 70 Fahrten pro Tag und Richtung). Ein Umschlag entspricht stets zwei Fahrbewegungen (Ein- und Ausfahrt). Gemäß der Tagesganglinie für Bewohner kann davon ausgegangen werden, dass rd. 15 % Quellverkehr und rd. 1 % Zielverkehr am Morgen auftritt. Demnach ist durch den Bewohnerverkehr in der Morgenspitzenstunde mit 10 ausfahrenden und 1 einfahrenden Pkw am Prübenweg zu rechnen. Am Nachmittag wird der Quellverkehr mit rd. 8 % und der Zielverkehr mit rd. 14 % bemessen, sodass mit 5 ausfahrenden und 9 einfahrenden Pkw am Prübenweg zu rechnen ist (s. Abbildung 3).

TG Prübenweg I Wohnen	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 07:00-08:00 Uhr	10	1	11
Nachmittagsspitze 17:00-18:00 Uhr	5	9	14

Abbildung 3: Neuverkehr „Wohnen“ in den Spitzenstunden (TG Prübenweg I)

Die 104 Stellplätze in der **Tiefgarage am Luisenweg I** sind in der Nutzung wie folgt aufgeteilt:

- 88 Stellplätze für die Hotelnutzung
- 16 Stellplätze für die Gewerbekunden

Unter der Annahme eines Umschlaggrades von 1,5 pro Stellplatz ergibt sich für die **Hotelnutzung** ein Verkehrsaufkommen von rd. 260 Fahrten/ 24h (rd. 130 Fahrten pro Tag und Richtung). Ein Umschlag entspricht stets zwei Fahrbewegungen (Ein- und Ausfahrt). Gemäß der Tagesganglinie für Hotelnutzungen kann davon ausgegangen werden, dass rd. 22 % Quellverkehr und rd. 1 % Zielverkehr am Morgen auftritt. Demnach ist durch die Hotelnutzung in der Morgenspitzenstunde mit 29 ausfahrenden und 2 einfahrenden Pkw zu rechnen. In der Nachmittagsspitzenstunde wird der Quellverkehr mit rd. 11 % und der Zielverkehr mit rd. 15 % bemessen, sodass mit 15 ausfahrenden und 20 einfahrenden Pkw am Luisenweg zu rechnen ist (s. Abbildung 4).

¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. Ausgabe 2006. Köln 2006.

TG Luisenweg I Hotel	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 08:00-09:00 Uhr	29	2	31
Nachmittagsspitze 18:00-19:00 Uhr	15	20	35

Abbildung 4: Neuverkehr „Hotel“ in den Spitzenstunden (TG Luisenweg I)

Für die 16 Stellplätze, die den **Gewerbekunden** zur Verfügung stehen, kann ein Umschlaggrad von 2,5 angenommen werden. Es ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von rd. 80 Fahrten / 24h (40 Fahrten pro Tag und Richtung). Gemäß der Tagesganglinie für Gewerbekunden kann davon ausgegangen werden, dass rd. 10 % des Quellverkehrs und 13 % des Zielverkehrs am Morgen auftritt. Demnach ist durch den Kundenverkehr der Gewerbeeinheiten in der Morgenspitzenstunde mit 1 ausfahrenden und 5 ein-fahrenden Pkw zu rechnen. In der Mittagsspitzenstunde wird der Quell- und Zielverkehr mit 10 % und 8 % bemessen, wonach 6 ausfahrende und 3 einfahrende Pkw zu erwarten sind (s. Abbildung 5).

TG Luisenweg I Gewerbe	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 08:00-09:00 Uhr	1	5	6
Mittagsspitze 12:00-13:00 Uhr	6	3	9

Abbildung 5: Neuverkehr „Hotel & Gewerbekunden“ in den Spitzenstunden (TG Luisenweg I)

Für **nicht-störendes Gewerbe bzw. Büroeinheiten und Wohnnutzung** auf dem Flurstück 1522 werden voraussichtlich ca. 37 Pkw-Stellplätze in einer Tiefgarage entstehen, die ebenfalls über den **Luisenweg** erschlossen wird. Davon sind ca. 12 Stellplätze für die 46 Wohneinheiten und ca. 25 Stellplätze für die gewerblichen Nutzungen vorgesehen.

Durch die Wohnnutzung ist ein Verkehrsaufkommen von rd. 40 Fahrten/ 24h zu erwarten – unter der Annahme eines Umschlaggrades von 1,5 für Stellplätze der Wohneinheiten. Gemäß der Tagesganglinie für Wohnen kann davon ausgegangen werden, dass in der Morgenspitzenstunde 3 Fahrten aus dem Gebiet heraus (15 % des Quellverkehrs) stattfinden. In der Nachmittagsspitze starten 2 Fahrten aus dem Gebiet (10 % des Quellverkehrs) und enden 3 Fahrten im Gebiet (15 % des Quellverkehrs).

TG Luisenweg II Wohnen	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 07:00-08:00 Uhr	3	0	3
Nachmittagsspitze 16:00-17:00 Uhr	1	3	4

Abbildung 6: Neuverkehr „Wohnen“ in den Spitzenstunden (TG Luisenweg II)

Unter der Annahme eines Umschlaggrades von 2,5 für Stellplätze des geplanten nicht-störenden Gewerbes und Büros entstehen rd. 130 Fahrten/ 24h. In der Morgenspitzenstunde finden 19 Fahrten in das Gebiet (29 % des Zielverkehrs) und 3 Fahrten aus dem Gebiet (5 % des Quellverkehrs) statt. In der abendlichen Spitzenstunde findet lediglich eine Fahrt in das Zielgebiet statt, aus dem Gebiet heraus fahren 9 Kfz (14 % des Quellverkehrs) (s. Abbildung 7).

TG Luisenweg II Gewerbe	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 08:00-09:00 Uhr	2	7	9
Mittagsspitze 12:00-13:00 Uhr	9	4	13

Abbildung 7: Neuverkehr „Wohnen & Gewerbe/Büro“ in den Spitzenstunden (TG Luisenweg II)

Insgesamt ist für das Flurstück 1522 (Tiefgarage Luisenweg II) mit den vorgesehenen Nutzungen von einem Gesamtverkehrsaufkommen von 170 Fahrten/ 24 h auszugehen.

Das Verkehrsaufkommen der sechs Gewerbeeinheiten im Prübenweg wurde nicht untersucht, da das Verkehrsaufkommen als unwesentlich zu betrachten ist.

Für die im **2. Bauabschnitt** entstehenden **Wohneinheiten** auf dem Flurstück 1271 sind ca. 17 Stellplätze in einer separaten Tiefgarage vorgesehen, die ebenfalls über den Prübenweg erschlossen werden. Durch die Wohnnutzung ist – unter der Annahme eines Umschlaggrades von 1,5 je Stellplatz – ein Verkehrsaufkommen von rd. 50 Fahrten/ 24h zu erwarten. Gemäß der Tagesganglinie für Wohnen kann davon ausgegangen werden, dass in der Morgenspitzenstunde 4 Pkw die Tiefgarage verlassen (rd. 15 % des Quellverkehrs) und 1 Pkw in die Tiefgarage einfährt (rd. 1 % des Zielverkehrs). In der Nachmittagsspitzenstunde ist mit 2 ausfahrenden und 4 einfahrenden Pkw zu rechnen (8 % d. Quellverkehrs, 14 % d. Zielverkehrs) (s. Abbildung 8).

TG Prübenweg II Wohnen	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 07:00-08:00 Uhr	4	1	5
Nachmittagsspitze 17:00-18:00 Uhr	2	4	6

Abbildung 8: Neuverkehr „Wohnen“ in den Spitzenstunden (TG Prübenweg II)

BEURTEILUNG DER ERSCHLIESSUNGEN

Die Realisierung des Bauvorhabens (1. + 2. Bauabschnitt) führt zu einer Erhöhung des Fahrtenaufkommens um insgesamt rd. 700 Fahrten/ 24h. In den Spitzenstunden erhöht sich das Fahrtenaufkommen um rd. 60 Fahrten/h in der Morgenspitze (08:00-09:00 Uhr) sowie rd. 65 Fahrten/h in der Nachmittagspitze (17:00-18:00 Uhr) (s. Abbildung 9).

Das Neuverkehrsaufkommen stellt eine moderate Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens dar. Hinsichtlich der im Bestand nur gering belasteten Erschließungsstraßen Luisenweg und Präbenweg und den moderaten zusätzlichen Verkehrsmengen kann davon ausgegangen werden, dass eine leistungsgerechte Erschließung des Vorhabens über das vorhandene Straßennetz möglich ist und es grundsätzlich zu keinen maßgeblichen Veränderungen der Verkehrsqualität kommt.

<i>insgesamt</i>	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]	Summe [Kfz/h]
Morgenspitze 08:00-09:00 Uhr	40	16	56
Nachmittagsspitze 17:00-18:00 Uhr	24	35	59

Abbildung 9: Neuverkehr aller Nutzungen im Luisenweg & Präbenweg in den Spitzenstunden

HOFSITUATION HAMMER LANDSTRASSE 76 / 84

Für die geplante Kindertagesstätte in der Hammer Landstraße 84 mit 40 Betreuungsplätzen ist unter Annahme eines Pkw-Anteils von 30 % am Modal Split (Referenz: MiD 2018: 26 % Pkw-Nutzung in Hamburg-Mitte) mit einem Verkehrsaufkommen von 50 Fahrten/ 24h zu rechnen (s. Abbildung 10). Davon entfallen 43 Fahrten/ Tag auf den zukünftigen Hol- und Bringverkehr. Gemäß der Tagesganglinie liegen die Spitzenstunden zwischen 07:00 – 08:00 Uhr und 12:00 – 13:00 Uhr. In der Morgenspitzenstunde finden 7 Fahrten in das Gebiet hinein und 6 Fahrten aus dem Gebiet heraus statt (je 25 % des Ziel- und Quellverkehrs). In der Mittagsspitzenstunde finden mit 5 bzw. 4 Fahrten 20 % des Ziel- und Quellverkehrs statt.

Verkehrsaufkommen der gepl. Nutzungen in Fahrten/Tag

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwe- senheit	Wege pro Person	MIV- Anteil	Beset- zungsgrad [Pers./Kfz]	Abminde- rungs- faktor	Fahrten/ Tag
Kita		40 Kinder							48
Beschäftigte:		0,2 Betreuer/Kind		0,9	2,5	0,30	1,05	1	5
Begleiter:		1,0 Begleiter/Kind		0,9	4,0	0,30	1,0	1	43
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									50

Abbildung 10: Neuverkehr „Kita“ (Hammer Landstraße 76/84)

Die erforderliche Pkw-Stellplatzanzahl für die Kindertagesstätte beläuft sich gemäß Fachanweisung der Freien und Hansestadt Hamburg zur Bemessung notwendiger Stellplätze und Fahrradplätze auf 4 Pkw-Stellplätze für Beschäftigte sowie Hol- und Bringverkehre (1 Stpl. je Gruppenraum, Annahme: 10 Kinder je Gruppe). Die Stellplätze befinden sich in Hoflage.

Die Erschließung des Hofes erfolgt über die Hammer Landstraße. Auf vier Fahrstreifen verkehren im Querschnitt 25.000 Kfz/ 24h. Aufgrund der Geringfügigkeit der prognostizierten Kita-Neuverkehre sind grundsätzlich keine Probleme bei der Abwicklung der Verkehre zu erwarten.

Auf dem Hof finden darüber hinaus weitere Nutzungen statt: So erfolgt die Abwicklung der Hol- und Bringverkehre der bestehenden Kita, die Zufahrt in die bestehende Tiefgarage sowie die Anlieferung des benachbarten REWE-Marktes über den Hof. Die fahrgeometrischen Prüfungen haben gezeigt, dass hier kein Anpassungsbedarf besteht (s. Anhang). Für die Anfahrbarkeit der Feuerwehrbewegungsfläche im Südteil des Hofes ist der Entfall eines Stellplatzes erforderlich (s. Anhang). Da diese fahrgeometrische Prüfung nicht mit einer Schleppkurve nach DIN 14090, sondern mit einer dynamischen Schleppkurve erfolgt ist, ist eine gesonderte Abstimmung mit der Feuerwehr erforderlich.