



Liegenschafterschließung BS2 Mesterkamp

Ergänzende Stellungnahme zur Verkehrsbewertung im B-Plan Barmbek-Süd 2

1. Anlass und Zielsetzung

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Barmbek-Süd 2 wurde zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen eine verkehrstechnische Untersuchung (Stand: 14.11.2017) durchgeführt. Ziel dieser Untersuchung war es, auf Basis des zugrunde liegenden städtebaulichen Konzepts die zu erwartenden Verkehrsströme im Quartier zu prognostizieren und die Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließungsstraßen nachzuweisen. Die Annahmen und Berechnungen des Gutachtens wurden bewusst konservativ gewählt bzw. haben großzügige Sicherheitsaufschläge, um die Funktionsfähigkeit der Erschließung auch unter ungünstigen Bedingungen abzubilden (siehe 2.) und auf dieser Basis eine Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen einzuleiten. Bei dem Bebauungsplanverfahren Barmbek-Süd 2 handelt es sich um einen sogenannten Angebotsbebauungsplan. Für eine bauplanungsrechtliche Beurteilung ist es vor diesem Hintergrund ausreichend, wenn die öffentlichen Straßenverkehrsflächen zu diesem Planungszeitpunkt in einer ausreichenden bzw. angemessenen Dimensionierung festgesetzt werden. Dies ist unter Beteiligung der zuständigen Dienststellen erfolgt. Die konkrete Ausgestaltung und technische Umsetzung der Erschließung obliegt einem nachgelagerten Erschließungsverfahren, in dem die tatsächlichen Anforderungen und örtlichen Gegebenheiten ergänzend geprüft und bewertet werden. Im Rahmen der erneuten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) Baugesetzbuch wird nun eine Überarbeitung des schalltechnischen Gutachtens vom 25.04.2018 erforderlich. Eine Einbeziehung der Verkehrszahlen mit Sicherheitsaufschlägen aus der verkehrstechnischen Untersuchung würde jedoch zu einer Überschätzung der tatsächlichen Belastung, insbesondere für die Elsa- und Berthastraße sowie die Planstraßen im Quartier führen. Für die Zwecke der Lärmbewertung und der Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan ist es fachlich geboten, realistischere, an der tatsächlichen Nutzung orientierte Verkehrszahlen anzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Wohnstraßen, in denen keine nennenswerten Schwerlast-Verkehre zu erwarten sind.

2. Methodik und Annahmen der Verkehrsuntersuchung

In der verkehrstechnischen Untersuchung (Stand: 14.11.2017) werden die gebietsbezogenen Neuverkehre (Quell-/Zielverkehre) für das gesamte Erschließungsgebiet Mesterkamp berechnet und anschließend pauschal zu jeweils 50 % auf die beiden Anbindungen (Elsastraße und Weidestraße) verteilt. Diese Verteilung betrifft sämtliche Verkehrsarten, also sowohl den Pkw- als auch den Schwerlast-Verkehr, unabhängig von der tatsächlichen Eignung oder Funktion der jeweiligen Straße. Die Annahmen zu den Schwerlast-Verkehren ergeben sich dabei nicht aus einer spezifischen empirischen Erhebung für die Elsa- oder Berthastraße, sondern aus den allgemeinen Berechnungen zur Verkehrserzeugung für die geplanten Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Kita etc.), wie sie in den Anlagen des Gutachtens (z. B. Anlage 1.4, 1.6, 1.8) dargestellt

sind. Die Erschließung über die Hamburger Straße wurde zudem im Gutachten nicht berücksichtigt, obwohl diese für bestimmte Zielverkehre, insbesondere für Liefer- und Gewerbeverkehre, realistisch und funktional bedeutsam ist.

Die Lkw-Fahrten werden dabei auf Basis von Standardwerten aus der einschlägigen Fachliteratur (FGSV-Publikation Nr. 147, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006) für die jeweiligen Nutzungsarten (z. B. Handwerkerhof, Wohnen, Kita) abgeleitet und dann – ohne weitere Differenzierung – auf die beiden Erschließungsachsen aufgeteilt. Es findet keine explizite Prüfung statt, ob die Elsa- oder Berthastraße als Wohnstraßen mit ihrem Fahrbahnzuschnitt und ihrer Funktion tatsächlich für regelmäßigen Schwerlast-Verkehr geeignet oder vorgesehen sind

3. Bewertung der Annahmen im Hinblick auf die tatsächliche Quartiersnutzung

Die im Gutachten vorgenommene pauschale Verteilung der Verkehrsströme stellt eine rechnerische Maximalannahme dar. In der Praxis ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil des Verkehrs – insbesondere Lieferverkehre und Gewerbeverkehre – direkt über die Hamburger Straße abgewickelt und nicht durch das Quartier geführt wird. Die Elsa- und Berthastraße sind als Wohnstraßen mit entsprechendem Fahrbahnquerschnitt ausgebildet und für regelmäßigen Schwerlast-Verkehr nicht vorgesehen oder geeignet. Die tatsächliche Nutzung dieser Straßen wird sich auf den Anliegerverkehr beschränken; eine relevante Lkw-Belastung ist nicht zu erwarten.

Beispielsweise reicht die Restfahrbahnbreite in der Berthastraße (5,00 m) nicht für die angesetzte sehr hohe Zahl (14,5 %) des Schwerlast-Verkehrs aus. Zudem schränken die Oberflächenbefestigung (Natursteinpflaster) und die zusätzlichen Fahrbahneinengungen (Brunnenringe mit Sperrflächenmarkierungen) eine Nutzung durch Schwerlast-Verkehre ein. In der Elsastraße reicht durch das beidseitige Fahrbahnrandparken die Restfahrbahnbreite ebenfalls nicht aus (4,50 m). Außerdem gehören beide Straßen zu einer Tempo-30-Zone

4. Konsequenzen

Die im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung gewählten Annahmen mit Sicherheitsaufschlägen zur Verkehrsbelastung – insbesondere die pauschale Verteilung der Neuverkehre und die rechnerisch angesetzten Lkw-Anteile – sind aus Sicht der Erschließungsplanung fachlich vertretbar und erfüllen die Anforderungen an eine vorausschauende, belastbare Planung. Die getroffenen Festsetzungen orientieren sich an den tatsächlichen städtebaulichen Zielsetzungen eines urbanen, überwiegend wohngeprägten Quartiers. Die Dimensionierung der Straßenquerschnitte wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach Baugesetzbuch fachlich abgestimmt und als ausreichend bewertet. Eine Erforderlichkeit zur Neubewertung der Erschließungsbelange ergibt sich daher nicht.

Im Hinblick auf die Lärmbewertung ist jedoch eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Die im Lärmgutachten angesetzten Verkehrszahlen wirken unmittelbar auf die rechtlichen Anforderungen an den baulichen Schallschutz und können – insbesondere bei Wohnstraßen wie der Elsa- und Berthastraße – zu einer rechnerischen Überschätzung der tatsächlichen Belastung führen. Dies birgt die Gefahr, dass Eigentümerinnen und Eigentümer mit unverhältnismäßigen Anforderungen belastet werden, die sich aus der realen Nutzung der Straßen nicht ableiten lassen.

Angeichts dessen werden im Rahmen einer sachgerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange folgende Empfehlungen ausgesprochen:

	konservativ		realistisch
	DTV Kfz/24h	Lkw-An- teil	Lkw-Anteil
Nullprognose			
Elsastraße	1500	2,40%	<1 %
Berthastraße	1500	2,40%	<1 %
Zusatzverkehr gem. "Logos" 2017			
I.M-Stieg	1819	14,50%	10%
Mesterkamp	1819	14,50%	<=5%
Elsastraße, Worstcase 100% Abbieger	1819	14,50%	<1 %
Berthastraße, Worstcase 100% Abbieger	1819	14,50%	<1 %

7. Zusammenfassung

Die im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung angesetzten Verkehrszahlen für die Planstraßen sowie für die Elsa- und Berthastraße sind als konservative Maximalannahmen zu verstehen, die in der tatsächlichen Nutzung des Quartiers nicht erreicht werden. Für die anstehende Lärmbewertung und die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen im Bebauungsplan ist es daher sachgerecht, realistischere, an der tatsächlichen Funktion und Nutzung der betroffenen Straßen orientierte Verkehrszahlen zugrunde zu legen. Dies gewährleistet, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz verhältnismäßig und abwägungsgerecht bemessen werden. Die Erschließungsplanung bleibt auch unter konservativen Annahmen fachlich tragfähig und gewährleistet die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Quartiers.

N/MR2214