



FACHBEITRÄGE

**PKW-Stellplatzbedarf im
Wohnungsbau -
Was ist angemessen?**

**Busbeschleunigung auf
der Metrobuslinie 5**

Impressum

VSVI-Information

Zeitschrift der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Herausgeber:

VSVI-Hamburg, Postfach 113401
20434 Hamburg

Bankverbindung:

Hamburger Sparkasse

Kto.-Nr. 1254124579

BLZ 200 505 50

BIC HASPDEHHXXX

SEPA DE86200505501254124579

Redaktion:

Dierk Münster (Ingenieurbüro Dierk Münster VBI,
Hamburg)

Marko Schröder (Ingenieurpartnerschaft Diercks
Schröder, Hamburg)

Carsten Diercks (Ingenieurpartnerschaft Diercks
Schröder, Hamburg)

Anschrift der Redaktion:

VSVI-Hamburg, Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg

Die Beiträge enthalten nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers. Die Redaktion behält sich sinngemäße Kürzungen und Änderungen von Beiträgen vor.

Die Redaktion dankt allen, die an dieser VSVI-Information mitgearbeitet haben und bittet schon jetzt um rege Beteiligung an der Ausgabe 2015. Redaktionsschluss ist der 31. August 2015.

Copyright:

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt.

Layout, Satz und Druck:

Copy Campus, Rentzelstraße 12
20146 Hamburg

Erscheinungsweise:

Die VSVI-Information erscheint einmal jährlich. Sie wird kostenlos an die Mitglieder der VSVI-Hamburg verteilt.

Titelbild:

Siemersplatz (Foto: Polizei Hamburg)

Inhalt

VSVI

Vorwort	4
Niederschrift der 50. Mitgliederversammlung	5
VSVI-Internes (Ansprechpartner, Termine, neue Mitglieder).....	9
VSVI-Ball 2014.....	11
Fortbildungsveranstaltungen und Exkursionen.....	12
HerbstVerkehr 2014.....	15

Fachbeiträge

Busbeschleunigung auf der Metrobuslinie 5	17
PKW-Stellplatzbedarf im Wohnungsbau - Was ist angemessen?	22
Fördermitglieder	28

Beitrittserklärung

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Mitglieder und Freunde der VSVI in Hamburg,



nachdem wir im Jahr 2013 unser 50-jähriges Bestehen mit dem sehr gut besuchten Festball im Hotel Atlantic sowie dem Beginn unserer neuen Seminarreihe „HerbstVerkehr“ gefeiert haben, sollte in 2014 wieder so etwas wie „Normalität“ einkehren. Doch auch in diesem Jahr war einiges anders.

Unsere bisherige Fortbildungsreferentin Constanze Zörner hatte ihre Vorstandsarbeit noch im Herbst 2013 aufgeben müssen, da sie sich beruflich nach München orientiert hat. Als Nachfolgerin für sie durften wir Tanja Windhorst im Vorstand begrüßen, die auf der Mitgliederversammlung am 20. Februar 2014 im Hafenk-Club Hamburg einstimmig gewählt wurde. Da ihre „Einarbeitungszeit“ in die Vorbereitung der traditionellen

VSVI-Seminarreihe im Frühjahr 2014 fiel und sich zudem einige der jahrelang erfahrenen Mitorganisatoren nicht mehr zur Verfügung gestellt haben, fanden im Frühjahr nur 2 der sonst üblichen 4 Seminare statt. Das ändert sich im laufenden Jahr wieder. Der neue Veranstaltungsort im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) hat sich bewährt, ebenso wie die Erhebung einer Teilnahmegebühr von Nichtmitgliedern.

Ein Highlight des letzten Frühjahrs war unsere Mitgliederversammlung im Hafen-Klub. Nachdem wir zunächst einen außerordentlich interessanten und kurzweiligen Vortrag über „Die Reparatur der Rader Hochbrücke im Zuge der BAB A 7“ von unserem Schleswig-Holsteinischen Kollegen Matthias Paraknewitz vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein genießen durften, führten die Themen im zweiten Teil der Veranstaltung zu heftigsten Diskussionen. Es wurde viel über das „Für und Wider“ des Festballs sowie des „HerbstVerkehrs“ gestritten und diskutiert. Die VSVI-Hamburg präsentierte sich als lebendige Vereinigung. Im Ergebnis wurde beschlossen, dass – zumindest in 2014 – beide Veranstaltungen stattfinden sollten. Um dem Vorstand gleichzeitig mehr Handlungsfreiheit bei der Organisation und Gestaltung des Vereinsprogramms zu geben, wurde nahezu einstimmig eine Anhebung des Jahresbeitrages von 35,- € auf 50,- € beschlossen. Hierüber ist der Vorstand sehr froh. Der neue Beitrag wird erstmalig in 2015 fällig. Details zu den vorgenannten Punkten können Sie dem beigefügten Protokoll der Mitgliederversammlung entnehmen.

Im Frühjahr 2014 beschloss der Vorstand auf einer seiner Sitzungen, dass der monatliche Stammtisch eingestellt werden sollte, da der organisatorische Aufwand im Verhältnis zu den teilnehmenden Mitgliedern recht hoch war. Im weiteren Verlauf des Jahres wurden 2 Exkursionen auf Baustellen der FHH angeboten. Die Seminarreihe „HerbstVerkehr“ fand wiederum im Wälderhaus in Wilhelmsburg statt und hat am 30. Oktober 2014 mit der ersten von 5 Veranstaltungen begonnen. Wir haben uns erneut über das große Interesse innerhalb und außerhalb der Vereinigung gefreut. Festlicher Höhepunkt im Herbst war der Ball im Hotel Atlantic am 1. November 2014, bei dem die letzten Gäste bis morgens um 3:00 Uhr gefeiert haben.

Abschließend danke ich an dieser Stelle allen, die sich im zurückliegenden Jahr neben ihrem erfüllten Arbeitstag auch noch für den Erfolg unserer Vereinigung eingesetzt haben, ganz besonders dem Redaktionsteam dieser VSVI-Info, bestehend aus Dierk Münster, Carsten Diercks und Marko Schröder. Alles in Allem blicken wir auf ein ereignisreiches Jahr zurück, in dem die VSVI-Hamburg ihren Mitgliedern Einiges zu bieten hatte. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine kurzweilige Lektüre dieser VSVI-Info 2014 und hoffe, dass wir auch in 2015 wieder interessante Themen für Sie im Programm haben!

Mit freundlichen Grüßen

Roland Hansen
(Vorsitzender der VSVI-Hamburg)

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

50. Mitgliederversammlung der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.

Der eigentlichen Mitgliederversammlung ging um 15:00 ein Vortrag voraus:

Herr Matthias Paraknewitz, Leitender Regierungsbauinspektor beim Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein, berichtete zu Details und Hintergründen des Projektes Reparatur der Rader Hochbrücke im Zuge der BAB A 7.

Niederschrift über die 50. Mitgliederversammlung am 20. Februar 2014 in den Räumen des Hafenkлуб Hamburg e.V.

Top 1: Begrüßung und Feststellung der Tagesordnung

Herr Roland Hansen eröffnet die Mitgliederversammlung um ca.16:30 Uhr und begrüßt die anwesenden Mitglieder sehr herzlich.

Er stellt fest, dass zu dieser ordentlichen Mitgliederversammlung frist- und formgerecht eingeladen worden und die Versammlung beschlussfähig ist.

Vor Eintritt in die Tagesordnung wird in stiller Ehrung der seit der letzten Mitgliederversammlung verstorbenen Mitglieder gedacht. Die Tagesordnung wird einstimmig angenommen und somit festgestellt.

Top 2: Genehmigung der Niederschrift über die 49. Mitgliederversammlung am 21. Februar 2013

Die Niederschrift über die 49. Mitgliederversammlung ist auf der Homepage veröffentlicht und den Mitgliedern mit der Einladung zu dieser Versammlung zugestellt worden. Die Erstellung der digitalen VSVI Information 2013 hat sich verzögert. Einwendungen gegen Form oder Inhalt der Niederschrift werden nicht erhoben. Die Niederschrift wird ohne Änderung genehmigt.

Top 3: Berichte des Vorstandes über die Tätigkeit der Vereinigung im Jahr 2013

Top 3.1: Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Roland Hansen berichtet über das vergangene Jahr 2013:

- Es haben 4 förmliche Vorstandssitzungen stattgefunden in denen der neue Vorstand immer mehr zueinander gefunden und sich in die umfassenden Tätigkeiten eingearbeitet hat.
- Beruflich bedingt ist Frau Zörner im Herbst

nach München gegangen und steht dadurch nicht mehr als Fortbildungsreferentin zur Verfügung.

- Die Umstellung des Postversandes auf die digitale Versendung von Informationen geht langsam aber kontinuierlich voran.
- Der Internetauftritt der Vereinigung ist aktualisiert worden und kann jetzt in Eigenregie mit aktuellen Inhalten gefüllt werden.
- Der Jubiläumsball war mit ca. 212 Besuchern sehr erfolgreich.
- Der VSVI ist Gründungsmitglied von „Bauingenieure für Hamburg e.V.“ und engagiert sich dort für die Gewinnung von Bauingenieuren.
- Die HSH Nordbank hat sich aus dem Privatkundengeschäft verabschiedet und die bestehende Bankverbindung der VSVI gekündigt. Das Vereinskonto ist jetzt bei der Haspa.

Herr Hansen dankt dem Vorstandskollegium und insbesondere Frau Klimm für die geleistete Arbeit.

Top 3.2: Bericht des stellvertretenden Vorsitzenden (Christian Popp)

Herr Popp berichtet von der im Jahr 2013 zum ersten Mal durchgeführten Seminarreihe Herbst-Verkehr (siehe Präsentation Anlage 1). Diese war sehr erfolgreich und soll fortgesetzt werden. Das Format 60 Min. Vortrag zzgl. 30 Min. Diskussion hat sich bewährt. Das Seminar versteht sich als das bauingenieurmäßige Pendant zum etablierten Städtebauseminar der Architekten und Stadtplaner und hat im ersten Probejahr überregional und fachübergreifend Interessierte in das Wälderhaus nach Wilhelmsburg gelockt. Angestrebt werden mittelfristig 100 Teilnehmer. Das Seminar Herbst-Verkehr konnte durch persönlichen Kontakt zu den diesjährigen Referenten fast kostendeckend durchgeführt werden, jedoch wird dies zukünftig nicht mehr möglich sein sondern ein Zuschuss vor

Allem für Reisekosten u. Honorare nötig sein (min. 1000,- €/ Jahr).

Top 3.3: Bericht des Geschäftsführers (Carsten Buck)

Carsten Buck berichtet vom VSVI Stammtisch, der nach gesonderter Einladung per Mail am 1. Dienstag eines Monats um 17:30 Uhr in der Gaststätte Schweinske, Düsternstraße 1-3/Stadthausbrücke in Hamburg durchgeführt wird.

Im Jahr 2013 fanden weniger aber gut besuchte Stammtischtermine statt: u.a. während der Seminarreihe Herbstverkehr sowie in der Urlaubs- und Weihnachtszeit findet kein Stammtisch statt.

Themen waren im vergangenen Jahr unter:

- Verkehrslärm- Politische Entwicklung und deren Wirkung
- Grundwasseranstieg in Hamburg
- Patentwesen

Herr Buck berichtet vom Ball 2013: Dieser hatte mit 212 teilnehmenden Gästen einen Besucherrekord zu verzeichnen. Der Schritt in die Zukunft scheint gelungen, Viele neue Teilnehmer konnten gewonnen werden. Sorge bereitet hingegen die Kostenseite: Ein Zuschuss von voraus. 6000,- € wird weiterhin nötig sein. Carsten Buck schlägt in diesem Zusammenhang vor diese Veranstaltung nicht ganz abzuschaffen, sondern in einem 2 Jährigen Turnus zu veranstalten. Im Verlauf der Mitgliederversammlung soll über Zukunft dieser Veranstaltung unter Top 5 mit den Mitgliedern beraten werden.

Top 3.4: Bericht Fortbildungsreferentin (Tanja Windhorst/Roland Hansen)

Roland Hansen informiert in Vertretung von Frau Zörner über die in 2013 durchgeführten Fachexkursionen. Frau Windhorst berichtet über die Veranstaltungen des laufenden VSVI-Seminars. Der Bericht wird in der VSVI-Information 2014 wiedergegeben.

Die Versammlung nimmt den Tätigkeitsbericht 2013 zur Kenntnis.

Top 4: Berichte über die Tätigkeit der Bundesvereinigung (BSVI)

Top 4.1: Bericht des Vorsitzenden (Roland Hansen)

Herr Hansen berichtete kurz von den Aktivitäten der Bundesvereinigung BSVI sowie von 50 Jahr Feier in Berlin sowie der in 2013 stattgefundenen Delegiertenversammlung und übergibt das Wort an Herrn Rothfuchs, der diesen Tagesordnungspunkt weiter ausführt.

Top 4.2: Bericht des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss (Konrad Rothfuchs)

Herr Rothfuchs (Hamburger Mitglied des Koordinierungsausschusses) referiert über die durchgeführten Sitzungen und die behandelten Themen insbesondere den in 2013 ausausgelobten Deutschen Ingenieurpreis.

Die Mitgliederversammlung nimmt den Bericht des Vorsitzenden und des Mitgliedes im Koordinierungsausschuss über ihre Tätigkeit in der Bundesvereinigung zur Kenntnis.

Top 5: Rechnungsbericht über das Geschäftsjahr 2013 und Genehmigung des Haushaltsplanes 2014

Herr Buck übernimmt in Vertretung für den Schatzmeister Herrn Nölting, der nicht anwesend sein kann, den Bericht:

Die VSVI Hamburg e.V. hat das Geschäftsjahr 2013 mit einem Überschuss von € 4.669,27 abgeschlossen nachdem im Vorjahr ein Fehlbetrag von – € 8.092,90 aufgelaufen war.

Hinzuweisen ist auf die Einnahmen aus der Seminarreihe Herbstverkehr. Hier ist es gelungen für diese neue Reihe Sponsoren und Referenten zu

gewinnen. Angesichts der angestregten Lage im Straßenbau war das keine einfache Aufgabe. Die Seminargebühren selbst stellen mit ca. 1/3 den kleineren Teil der Einnahmen dar. Für den letztjährigen Herbstverkehr konnten Referenten gewonnen werden, die z.T. kostenfrei vortrugen und z.B. auch privat bei Freunden oder Bekannten übernachteten. Dies ist in dieser Anhäufung nur schwer wiederholbar.

Auf der Ausgabenseite stehen die seit Jahren konstanten Kostenarten. Neu ist lediglich der Herbstverkehr. Weggefallen ist im Gegenzug die Position für den Druck und den Versand der VSVI-Info.

Es steht noch eine Rechnung für gestalterische Arbeiten an der elektronischen VSVI-Info aus. Diese Rechnung in Höhe von € 1.200 würde den Überschuss entsprechend mindern.

Es fallen in Zukunft zwei Fördermitglieder weg. Diese haben 2014 letztmalig Beitrag gezahlt. Es handelt sich um Die Deutag, die nach Vorstandsbeschluss alle Vereins- und Verbandsmitgliedschaften gekündigt hat und um die NNG, die mit einem anderen Mitglied verschmolz. Hier fehlen in Zukunft € 1.150,-/a. Die VSVI Hamburg hat derzeit einen schrumpfenden Mitgliederstand. Im Geschäftsjahr 2013 ist durch Zu- und Abgänge die Mitgliederzahl um 19 ordentliche Mitglieder gesunken.

Zukünftig ist davon auszugehen das es keinen Zugriff mehr auf kostenlose Räumlichkeiten wie z.B. für die VSVI Seminare geben wird. Strukturell muss sich die VSVI Hamburg stagnierenden Einnahmen bei konstant steigenden Kosten stellen.

Der Haushaltsplan 2014 geht von einer konstanten Mitgliederzahl aus. Weiterhin sind die beiden abgegangenen Fördermitglieder in den Ansatz aufgenommen worden.

Beim „Herbstverkehr 2013“ sind erhebliche Verwaltungstätigkeiten von der Fa. Lärmkontor kostenlos übernommen worden. Dies geschah um diese Veranstaltung aus der Taufe zu heben. Für 2014 soll diese erfolgreiche Veranstaltung wieder durch-

geführt werden, es werden aber nun die Kosten für die Organisation bei der VSVI entstehen.

Bisher war die VSVI beim Gastgeber Deutag untergebracht. Dies endete 2013. Auch hierdurch entstehen Kosten die sich im Ansatz für allgemeine Geschäftskosten wiederfinden.

Durch die Entscheidung den Festball in einem 2 jährigen Turnus stattfinden zu lassen können im vorgestellten Haushaltsplan 2014 diese Kostensteigerungen abgebildet werden. Der finanzielle Spielraum für die Vereinsarbeit wird bei konstanten Mitgliedsbeiträgen aber von Jahr zu Jahr kleiner. Im Zuge dieser Haushaltsdebatte wird intensiv über die Zukunft des VSVI Balls debattiert. Es werden zahlreiche Vorschläge gemacht. (Begrenzung des Zuschusses, 2 jähriger Turnus, Wegfall des Balls, Alternative Veranstaltung, etc.). Abschließend wird aus dem Plenum der Vorschlag zur Abstimmung gebracht den Ball im Jahr 2014 mit leicht erhöhten Eintrittspreisen stattfinden zu lassen. Dieser Vorschlag wird mit 2 Gegenstimmen angenommen. Die Mitgliederversammlung nimmt die Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2013 zur Kenntnis und genehmigt den Haushaltsplan mit Änderungen für das Jahr 2014. (s. Anlagen 2 und 3)

Top 6: Bericht der Rechnungsprüfer (Clemens Gündel)

Herr Scholz berichtet in Vertretung von Herrn Gündel (Rechnungsprüfer), dass die Finanzen der Vereinigung im abgelaufenen Geschäftsjahr 2013 anhand der Belege für Einnahmen und Ausgaben geprüft wurden. Unstimmigkeiten wurden nicht festgestellt. Die Mitgliederversammlung nimmt Kenntnis.

Top 7: Entlastung des Vorstandes

Herr Scholz dankt dem Vorstand für die geleistete Arbeit und beantragt die Entlastung des Vorstandes. Die Mitgliederversammlung beschließt die Entlastung.

Top 8: Wahl einer Fortbildungsreferentin/ Fortbildungsreferenten

Frau Tanja Windhorst wird von Herrn Hansen für eine Wahl vorgeschlagen. Sie hat nach dem beruflichen Wechsel von Frau Zörner nach München die Aufgabe kommissarisch übernommen und bereits das laufende Seminar organisiert.

Frau Windhorst stellt sich kurz vor. Anschließend wird abgestimmt. Die Mitgliederversammlung wählt Frau Windhorst zur Fortbildungsreferentin. Frau Windhorst bedankt sich und nimmt die Wahl an.

Top 9: Mitgliedsbeitrag

Herr Popp zeigt anhand einer PowerPoint Präsentation (Anlage 4) die Beitragssituation in den anderen Landesvereinigungen und stellt unterschiedliche mögliche zukünftige Beitragssysteme der Vereinigung vor.

Wohl auch vor dem Hintergrund der intensiv geführte Debatte unter Top 5 zu den geplanten Veranstaltungen und der finanziellen Lage der Vereinigung wird aus dem Plenum vorgeschlagen, den Mitgliedsbeitrag ab 2015 auf 50,- € zu erhöhen und auf eine Ermäßigung für Pensionäre zu verzichten. Dieser Vorschlag wird mit 4 Gegenstimmen angenommen.

Mit einem Dank an die Anwesenden für die Teilnahme schließt Herr Roland Hansen die Versammlung um ca. 18:30 Uhr.

Für die Niederschrift

Dipl.-Ing. Roland Hansen
Vorsitzender

Dipl.-Ing. Carsten Buck
Geschäftsführer

Ansprechpartner der VSVI - Hamburg

Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Hamburg e.V.
Postanschrift: Postfach 11 34 01, 20434 Hamburg
Im Internet finden Sie uns unter www.vsvi-hamburg.de

Vorstand

Vorsitzender

Roland Hansen
c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 428 26 – 2670

Stellvertretender Vorsitzender

Christian Popp
c/o Lärmkontor GmbH, Altonaer Poststraße 13b, 22767 Hamburg, Telefon: 040 / 38 39 94 0

Geschäftsführer

Carsten Buck
c/o Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Sachsenfeld 3-5, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 428 26 – 2674

Schatzmeister

Matthias Nöling
Bredkamp 28G, 22589 Hamburg; Telefon: 01575 / 1885300

Fortbildungsreferentin

Tanja Windhorst
c/o SCHMECK - JUNKER Ingenieurgesellschaft, Gotenstraße 14, 20097 Hamburg
Telefon: 040 / 69 65 25 – 14

Zahlungsverkehr/Mitgliederverwaltung

Sybille Klimm
Postfach 113401, 20434 Hamburg; Tel. 04168 / 911799

Koordinierungsausschuss der BSVI

Mitglied

Konrad Rothfuchs
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg
Tel. 040 / 309709 - 13

Ständiger Vertreter

Thorsten Buch
c/o ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung, Admiralitätstraße 59, 20459 Hamburg
Tel. 040 / 309709 - 13

Termine

- Angekündigt werden Termine und geplante Themen auf der Internetseite www.vsvi-hamburg.de
- Fachexkursionen in der 1. Jahreshälfte 2015
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- Fortbildungsveranstaltungen, Tagesseminare März / April 2015
Einladung erfolgt mit gesonderten Schreiben
- 51. Mitgliederversammlung
26. Februar 2015

VSVI-Hamburg Mitglieder 2014

Verstorbene Mitglieder

Reinhard Woge
Otto Rieper
Michael Meyer

Gekündigt zum 31.12.14

369 – Wilfried Ellendt
370 – Carsten Höpfner
189 – Reinhard Woge
051 – Heinz Schott
794 – Maureen Seitz
731 – Sina Wallstabe
021 – Volker Rose (BE)
306 – Rudolf Vogel (Ausschluss)
466 – Jens Susemihl (Ausschluss)
221 – Katharina Nagel (Ausschluss)
095 – Ronald Jendritzka (Ausschluss)
703 – Harald Cordes (Ausschluss)
853 – Yeliz Deniz (Ausschluss)
828 – Hans Martin Freese (Ausschluss)
782 – Kai Rabald (Ausschluss)
084 – Bernhard Donath
301 – Guntram Brünagel
337 – Peter Voß (BE)
176 – Jürgen Albrecht (BE)

317 – Jürgen Spanheimer (BE)
598 – Helga Cornelius (BE)
628 – Jörg Lindner (BE)
807 – Horst Neumann (BE)
073 – Rüdiger Trepka (BE)

Eintritte Ordentliche Mitglieder

897 – Sven Riemschneider
898 – Sigrid Thumm
899 – Stephan Wolf
900 – Klaus-Michael Sowitzki
901 – Claudia Joite
902 – Robert Paries
903 – Tülay Räth
904 – Inna Remez
905 – Anja Behmer

Austritte Fördermitglieder

1000080 – Corneel

VSVI Ball 2014

Die Veranstaltung eines Festballs war bei der Mitgliederversammlung 2014 aufgrund der damit verbundenen Kosten bewusst durch den Vorstand zur Diskussion gestellt worden. Mit einem eindeutigen Mehrheitsvotum wurde jedoch beschlossen, den Ball nach dem Besucherrekord im Jubiläumsjahr 2013 nun auch in 2014 wieder stattfinden zu lassen.

Die Teilnehmerzahl von über 200 im Jahr 2013 konnte in 2014 nicht erreicht werden, jedoch wurde dieses Jahr länger und ausgiebiger gefeiert als zuvor. Musikalisch hat die 5 köpfigen Band „Freestyle“ bei Ihrem zweiten Einsatz jetzt voll überzeugt. Die Semi-professionellen Musiker mit Ihrem Sänger und Bassisten Andre Schwark (zudem ein VSVI-Mitglied) konnten durch Wegfall der bislang üblichen Show-Einlage nun wesentlich früher beginnen und den Saal in Schwung bringen. Das Konzept in die vorwiegend moderne tanzbare Musik regelmäßig Standardtänze einzustreuen ging auf. Vom Langsamen Walzer bis Jan Delay war neben vielen Disco- und auch Rock-Klassikern eigentlich Alles dabei.

Von den Gästen gab es dieses Mal viele positive Rückmeldungen. Einige verabredeten sich gleich am Abend schon für den nächsten Ball. Wer einmal da war, der ist zumeist begeistert und kommt auch gerne wieder ins Atlantic.

Ein Ball mit Live-Musik ist jedoch ohne einen erheblichen Zuschuss aus der Vereinskasse nicht durchzuführen. Ein guter Mittelweg könnte ein 2-jähriger Turnus sein, der einen jährlichen Zuschuss dadurch halbiert und diese Veranstaltung im Aufwind auch weiterhin ermöglicht.



Carsten Buck

Fortbildungsveranstaltungen 2014

Dipl.-Ing. Tanja Windhorst
Schmeck Junker Ingenieurgesellschaft mbH
Gotenstraße 14
20097 Hamburg
e-mail: windhorst@schmeck-junker.de



Die letzte Ausgabe des Info-Heftes berichtete über das VSVI-Seminar und die Fachexkursionen in 2013. Seitdem haben die folgenden Veranstaltungen stattgefunden:

Im **Februar und März 2014** fand das VSVI-Seminar in neuen Räumlichkeiten an 2 Seminartagen statt.

Das Seminar am **25. Februar** zum Thema **„Straßenbautechnik“** leitete Frau Dipl.-Ing. Windhorst mit Unterstützung des Referates von Herr Dipl.-Ing. Ohmen bei der Themenauswahl. Das Seminar umfasste die Themen „Straßendaten verfügbar machen – die Hamburg SIB“, „Merkblatt für Versickerungsfähige Verkehrsflächen (M VV), Ausgabe 2013“, sowie die Vorstellung des Projektes, das den Deutschen Ingenieurpreis Straßen und Verkehr in der Kategorie Innovation anlässlich der 50 Jahrfeier der BSVI „Aus Moorboden wird tragfähiger Boden einer Bundesstraße mit Hilfe des MVC - Vakuumverfahrens“ (MVC = Ménard Vacuum Consolidation)) erhalten hat.

Das zweite Seminar fand am **04. März** zum Thema **„Vergabe- und Vertragswesen,**

Baurecht“ unter der Leitung von Frau Dipl.-Ing. von der Lippe statt. Das Seminar befasste sich mit der „Anwendung des Transparenzgesetzes im Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG)“, „Grenzen der funktionalen Ausschreibung aus Auftraggebersicht“ sowie der „HOAI 2013: Änderungen bezüglich der Planung von Ingenieurbauwerken“.

Die Seminare für „Aktuelle Verkehrsthemen“ und „Konstruktiver Bauwerke“ werden in 2015 wieder stattfinden.

An dieser Stelle sei den Seminarleitern aus den letzten Jahren, die in diesem Jahr leider aus unterschiedlichsten Gründen nicht zur Verfügung standen und Frau von der Lippe sehr herzlich für die Organisation und die fachlich hohe Qualität der Vorträge gedankt.

Am **04. September 2014** wurde die Baustelle der Hochwasserschutzanlage Niederhafen inklusive der fertiggestellten benachbarten Schutz Tore in Hamburg-Mitte besichtigt.



Am **10. Oktober 2014** fand nach einem Vortrag zum Thema „Bewehrte Erde“ die Besichtigung der Baustelle „nördliche Straßenanbindung Altenwerder“ statt. Zu dem Zeitpunkt wurden auf der Baustelle anstelle klassischer Böschungen

Bewehrte Erde Wände im 85° Winkel hergestellt. Die Rampen zur zukünftigen Brücke über die Hafnenbahn werden auf CMC-Säulen (CMC = Controlled Modulus Columns) gegründet.



HerbstVerkehr 2014

Mirco Bachmeier
 LÄRMKONTOR GmbH
 Altonaer Poststraße 13 b
 22767 Hamburg
 Tel.: 040 / 38 99 94 0
 e-mail: m.bachmeier@laermkontor.de



Im Jahr 2013 hatte die VSVI eine Vortragsreihe mit dem Titel „Herbstverkehr“ ins Leben gerufen. Aufgrund des Erfolges der Vortragsreihe wurde diese im Jahr 2014 fortgesetzt. Dabei standen auch 2014 verschiedene Themen mit dem Schwerpunkt „Verkehr“ auf der Tagesordnung. In der Vortragsreihe HerbstVerkehr, die auch 2014 donnerstags und hier in einem Zeitraum zwischen dem **30. Oktober und dem 11. Dezember 2014 von 17:30 bis 19:00 Uhr** stattfand, informierten fünf Spezialisten die interessierten Anwesenden über verschiedene Verkehrsthemen.

Die Vorträge griffen aktuelle Fragestellungen auf und gaben Einblicke über die Möglichkeiten und den Stand der Diskussionen zu diesen Themen in Deutschland. All die angesprochenen Inhalte ließen sich hinsichtlich der Aktualität auch in Bezug zu aktuellen Hamburger Aufgaben setzen. Da seien der Radverkehr, Tempo 30 oder auch die Gestaltung von Schallschutzanlagen genannt. Viele Erfahrungen zu diesen Themen sind bereits gemacht worden. Von diesen Erfahrungen etwas weiterzugeben und daraus zu lernen, waren der Wunsch der Referenten und ein Ziel der Vortragsreihe. Hierfür gab es nach den Vorträgen immer die Möglichkeit bei einem gemütlichen Zusammensein mit den Vortragenden im WÄLDERHAUS-Restaurant WILHELMS diese noch einmal „in die Zange“ zu nehmen. Daraus entstanden häufig weitere Diskussionen bei denen auch unterschiedliche Meinungen zu den Themen auf einander trafen. Die VSVI wurde 2014 von der **Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft** (DVWG, BV Hamburg), der **Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung** (DASL-Nord) sowie vom **Hamburger Städtebauseminar** unterstützt. Hierfür wollen wir auch auf diesem Weg unseren Dank aussprechen. Nachfolgend wird ein kurzer Überblick über die Themen und die für die Veranstaltungsreihe gewonnenen Referenten gegeben.

30. Oktober 2014

Das LärmTool - oder: Maßnahmen zur Lärminderung sind dann gut, wenn sie den Betroffenen helfen

Dr. Dietmar Brandt

VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg

... arbeitet bei der VOLKSWAGEN AG im Bereich Konzernforschung Umwelt - Strategie und Mobilität

6. November 2014

Die feste Fehmarnbelt-Querung und deren Hinterlandanbindung – oder: Die Bürger werden nicht (ganz) links liegen gelassen

Horst Wepler

Kreis Ostholstein, Eutin

... ist beim Kreis Ostholstein für die Regionale Planung zuständig.

20. November 2014

Mehr Radverkehr – oder: Strategien für eine erfolgreiche Radverkehrspolitik

Dr. Ursula Lehner-Lierz

velo:consult, Männedorf (Schweiz)

... ist Inhaberin des Unternehmens velo:consult in Männedorf bei Zürich.

4. Dezember 2014

Barcode A40 – oder: Wie kriegt man Autobahnen schön?

Dr. Stefanie Bremer

orange edge, Hamburg

... ist Mitinhaberin von orange edge Stadtplanung + Stadtforschung in Hamburg.

11. Dezember 2014

Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen? – In Berlin geht's!

Bernd Lehming

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin

... leitet bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin das Referat Grundsatz- und Planungsangelegenheiten des Immissionsschutzes.

Auch 2014 konnte die Veranstaltung etwa 80 Teilnehmer verzeichnen. Dabei waren dies zu einem Teil von etwa 30 % VSVI-Mitglieder. Insgesamt kamen die Teilnehmer im Wesentlichen aus Ingenieurbüros und der öffentlichen Verwaltung. Aber auch einige Studenten haben den Weg zu den Vorträgen gefunden.

Die genannte Teilnehmerzahl sowie die nach den Veranstaltungen erfolgten Rückmeldungen haben zu dem Entschluss geführt, die Veranstaltungsreihe „Herbstverkehr“ auch 2015 erneut durchzuführen.

Busbeschleunigung auf der Metrobuslinie 5, Beispiel Siemersplatz

Dipl.-Ing. Roland Hansen
Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer
Projekt Busoptimierung
Sachsenfeld 3-5
20095 Hamburg
Tel.: 040 / 42826 - 2670
e-mail: roland.hansen@lsbg.hamburg.de



Am 21.11.2014 war es soweit: Die Umbaumaßnahmen des Busbeschleunigungsprogramms auf einer der am höchsten belasteten Buslinien Europas, der MetroBus-Linie 5, im sogenannten „Ausbauziel A“ waren fertiggestellt und der Öffentlichkeit konnte stolz verkündet werden:

Die Umbauten entlang der stark frequentierten MetroBus-Linien 5 zwischen dem Hamburger Hauptbahnhof/ZOB und U Niendorf Markt sind abgeschlossen. An allen Ampeln werden die Busse jetzt bevorzugt. Teilweise gibt es neue Busspuren, Haltestellen wurden an den Fahrbahnrand verlegt und barrierefrei umgebaut. Das Ein- und Aussteigen ist jetzt leichter. Der Fahrkomfort ist durch gradlinigere Fahrwege und weniger Brems- und Anfahrvorgänge an roten Ampeln deutlich verbessert. Durch einen dichteren Takt auf dem am stärksten genutzten Abschnitt zwischen Innenstadt und der Haltestelle Bezirksamt Eimsbüttel steigt das Platzangebot der Linie dort um rund 25%. Der optimierte Verkehrsfluss bringt die Busse schneller ans Ziel. Die Fahrgäste profitieren von der kürzeren Fahrzeit: Zwischen Hauptbahnhof/ZOB und U Niendorf Markt werden jetzt pro Richtung bis zu 6 Minuten eingespart.

In einem nächsten Schritt sollen bis Mitte nächsten Jahres auf der MetroBus-Linie 5 auch noch die Licht-

signalanlagen zwischen U Niendorf Markt und Burgwedel mit der Busbevorzugung ausgestattet werden, so dass es weitere Verlustzeitreduzierungen geben wird. Die baulichen Maßnahmen in diesem Abschnitt gehören zum Ausbauziel B des Busbeschleunigungsprogramms, das ab 2017 umgesetzt werden soll. Nach Abschluss sämtlicher Maßnahmen soll die Fahrzeitreduzierung auf der Linie 5 rd. 10 Minuten betragen.

Ein ganz wichtiger Baustein im Busbeschleunigungsprogramm waren die Veränderungen am Siemersplatz, die im Folgenden detaillierter beschrieben werden:

Der Siemersplatz ist ein hoch belasteter Verkehrsknotenpunkt in Lokstedt. Alle Zufahrten aufsummiert überqueren täglich ca. 150.000 Fahrzeuge diese Kreuzung. Hier treffen die Verkehre von und zu den Anschlussstellen der BAB 7 aufeinander. Die B 447 (Kollastraße-Lokstedter Steindamm) ist eine der Hauptverkehrsadern im Nordwesten der Stadt - eine der wenigen leistungsfähigen Trassen, die durch den verbliebenen Raum zwischen dem Niendorfer Gehege und dem Flughafen führen. Der Siemersplatz ist somit nur noch schwer als Platz wahrzunehmen. Dennoch wurden durch den Bezirk und auch

durch die Bürger vor Ort immer wieder Versuche unternommen, die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Teilweise wurden mit privaten Spendensammlungen Bäume gepflanzt und gepflegt, um den Verkehrsraum aufzuwerten. Des Weiteren herrschte am Siemersplatz ein hohes Unfallrisiko. Angesichts der hohen Verkehrsbelastung und der räumlichen Enge mussten zur verkehrsgerechten Abwicklung bestimmte Abbiegevorgänge zeitgleich geschaltet werden mit querenden Radfahrern und Fußgängern. Im April 2012 kam es im Bereich des Rechtsabbiegers Richtung Hagenbeck zu einem tödlichen Unfall. Die Herausforderungen waren somit besonders anspruchsvoll. Die hohen Verlustzeiten, insbesondere der MetroBus-Linie 5, sollten möglichst komplett ausgeräumt werden, die Verkehrssicherheit musste deutlich verbessert werden, die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmer sollte möglichst verbessert werden, um so auch die vorhandenen Rückstauerscheinungen und hieraus entstehenden Umweltbelastungen (Lärm, Abgase, etc.) zu minimieren. Das alles sollte erreicht werden vor dem Hintergrund, die Aufenthaltsqualität und die

Parkplatzsituation an der Kreuzung zumindest nicht zu verschlechtern.

Am Siemersplatz wurden 4 Varianten heiß diskutiert. Eine Einigung darüber, welche die effektivste Variante darstellt, wurde über ein eigens für die Maßnahmen der Busbeschleunigung entwickeltes Bewertungsschema erzielt.

Die Variante mit den besten Werten, sowohl für den Busverkehr, als auch für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr, stellte zwar eine unorthodoxe aber kreative und innovative Möglichkeit dar, Verkehr an hoch belasteten Knotenpunkten abzuwickeln, an denen, wie im Hamburger Stadtgebiet üblich, so gut wie keine Flächen direkt am Knotenpunkt zur Verfügung stehen.

Der Linksabbieger aus dem nördlichen Kreuzungsarm wird nicht mehr direkt am Knoten, sondern in einem separaten Teilknoten, südlich der eigentlichen Kreuzung in seine Zielrichtung geführt. Der Linksab-



bieger aus dem südlichen Kreuzungsarm wurde ebenfalls aus der eigentlichen Kreuzung ausgelagert. Dieser Verkehr muss nunmehr erst rechts in den neu geschaffenen Teilknoten abbiegen, um dann links in seine Zielrichtung weiter zu fahren. Kurz gesagt, um links abzubiegen, muss erst rechts abgebogen werden. Diese neue Situation stellte besondere Anforderungen an die Planung. Festbeschilderung und Markierungen mussten so umgeplant werden, dass die neue Situation für alle Verkehrsteilnehmer möglichst

frühzeitig und schnell erkennbar und außerdem verkehrssicher ist. Wenn auch gewöhnungsbedürftig, so kommt diese Art der Verkehrsführung hier nicht das erste Mal in Hamburg zum Einsatz. An den Kreuzungen Winterhuder Weg/Mundsburger Damm/Oberaltenallee oder vom Millerntorplatz in Richtung Helgoländer Allee wurde sich in Hamburg beispielsweise dieses Kunstgriffes bereits erfolgreich bedient.



Eine Premiere hingegen feierte am Siemersplatz ein temporärer Bussonderfahrstreifen in der nördlichen Knotenpunktzufahrt. Hier wird erstmals im Hamburger Stadtstraßengebiet über eine Überkopfbeschilderung verkehrsabhängig ein Fahrstreifen entwe-

der nur für den Busverkehr oder für den gesamten Verkehr freigegeben.

Ein erster Schritt der Qualitätskontrolle war die Durchführung einer Verkehrssimulation des neuen

Zustands. Hier wurde der umgeplante Knotenpunkt mit der neuen verkehrsabhängigen Steuerung simuliert, insbesondere auch, um die Verlustzeiten der Busse im geplanten Zustand abzuschätzen. Die Simulation ergab deutlich flüssigere Verkehrsabläufe am Knotenpunkt für den gesamten Verkehr. Für die Busse der MetroBus-Linie 5 wurde eine Verlustzeitreduzierung um bis zum 32 % ermittelt. Schon ¼ Jahr nach Inbetriebnahme zeigte sich,

dass diese Erwartungen erfüllt werden und die Busse die Kreuzung schneller passieren können ohne dass hierdurch die übrigen Verkehrsteilnehmer langsamer sind oder im Stau stehen müssen.

Im Juni 2013 wurde mit dem Umbau begonnen. Nach 5 Monaten Bauzeit konnten die Asphaltflächen und die neue LSA für den Verkehr freigegeben werden - eine Woche vor dem ursprünglich



geplanten Freigabetermin. Ende November wurde die LED Überkopfbeschilderung für die verkehrsabhängige Freigabe des Bussonderfahrstreifens in Betrieb genommen. Innerhalb von 5 Monaten konnten 2,5 Mio. Euro über den Straßenumbau und den Einsatz der neuen Verkehrstechnik umgesetzt werden. An 2 Wochenenden wurden ca. 2.800 Tonnen Asphalt eingebaut und für die neu hergestellten 13.000 m² Asphaltfläche die entsprechende Markierung aufgebracht.

Was haben wir mit diesem Umbau erreicht? Wenn auch während der Planungsphase, des Baus und noch kurz nach der Verkehrsfreigabe in den Medien zum Teil von „Kreuzungs-Irrsinn am Siemersplatz“ die Rede war, läuft der gesamte Verkehr seit langem sehr viel besser als vor dem Umbau. Nach anfänglichen Orientierungsproblemen haben sich die Verkehrsteilnehmenden schnell an die veränderten Regelungen gewöhnt und man mag es kaum glauben: den LSBG erreichen von

Zeit zu Zeit sogar positive Meldungen ehemaliger Kritiker, was sonst eher selten ist. Losgelöst von subjektiven Eindrücken und Meinungen stehen die folgenden Fakten:

1. Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wurde deutlich erhöht. Der tödliche Unfall vom April 2012 wäre mit der jetzt umgesetzten Planung nicht passiert. Vergleicht man die Zeit zwischen September und Dezember 2012 mit demselben Zeitraum 2013 (nach Umbau der Kreuzung), so hat sich die Unfallzahl am Siemersplatz halbiert!
2. Die Busse werden deutlich weniger behindert und können die Kreuzung schneller und betriebsstabiler passieren.
3. Die Umsteigbeziehung in Richtung Eppendorf ist mit den dichter zusammengelegten Haltestellen verbessert worden.
4. Es stehen mehr Bäume am Siemersplatz als vorher.
5. Die Rückstauerscheinungen aus der Zeit vor dem Kreuzungsumbau sind nahezu nicht mehr vorhanden. Belastungen die aus diesen ehemaligen Rückstauerscheinungen resultierten (Schleichverkehr in den Wohngebieten, erhöhte Schadstoffbelastung, Lärm, ...) wurden deutlich reduziert.
6. Die Radverkehrsanlagen wurden erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.
7. Haltestellen sowie alle anderen Verkehrsanlagen wurden barrierefrei umgestaltet.
8. Fahrbahnflächen, Haltestellen und Nebenflächen wurden instand gesetzt, so dass der Verkehr in diesem Bereich in den nächsten Jahren verkehrssicher, schnell und komfortabel die neuen Flächen nutzen kann.

Der Siemersplatz ist und bleibt wahrscheinlich ein Teil des öffentlichen Raums in Hamburg, über den immer wieder Diskussionen geführt werden. Mit der Umgestaltung dieser Kreuzung, hat der LSBG

es geschafft, die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit deutlich zu erhöhen. Auf der Perlenkette der 24 baulichen Maßnahmen und der Umschaltungen an 55 Lichtsignalanlagen entlang der MetroBus-Linie 5 hat dieser Umbau einen zentralen Beitrag dazu geleistet, dass hier die Zielsetzungen, 10 Minuten Fahrzeit einzusparen, den Betrieb zu stabilisieren und den Fahrkomfort zu erhöhen, am Ende erreicht werden.

PKW-Stellplatzbedarf im Wohnungsbau – Was ist angemessen?

Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: k.rothfuchs@argus-hh.de



Dipl.-Ing. Markus Franke
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: m.franke@argus-hh.de



Dipl.-Ing. Lasse Petersen
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: l.petersen@argus-hh.de



Dipl.-Ing. Christian Scheler
ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätsstraße 59
20459 Hamburg
e-mail: c.scheler@argus-hh.de



Hamburg wächst – der Wohnungsbau gehört daher zu den politischen Topthemen dieser Zeit. Mit dem Zuzug in die Städte wächst jedoch auch die Flächenkonkurrenz in den inneren Stadtgebiete-

ten. Dies zeigt sich an den vielerorts heftig geführten Debatten um die Aufteilung der Straßenräume und Grundstücke – vom Radfahrstreifen bis zur Stellplatzfrage. Um den Wohnungsbau zu erleich-

tern und zu vergünstigen, hat die Hansestadt die Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen seit 2013 aufgegeben. Auch wenn der Text der entsprechenden neuen Verordnung sich recht uneindeutig liest, dürfte in letzter Konsequenz jedoch ein Wohnungsbau ohne Stellplätze damit nicht mehr aufzuhalten sein:

*„(...) Die Verpflichtung zur Herstellung oder zum Nachweis von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge gilt (...) **nicht für Wohnungen oder Wohnheime**. Bei Wohnungen oder Wohnheimen entscheiden die Bauherrinnen und Bauherren **in eigener Verantwortung** über die Herstellung von Stellplätzen in **angemessenem Umfang**, wobei sie neben dem Stellplatzbedarf der Bewohnerinnen und Bewohner, den örtlichen Verkehrsverhältnissen, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr insbesondere die Belange von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen sollen.“¹*

Konsequenzen für die Praxis

Diese Neuerung stellt einen Schritt in die richtige Richtung dar und trägt zur Reduzierung der Fokussierung auf die Automobilität in den rechtlichen Vorgaben bei. Jedoch stellt sich sowohl den Bauherren und Investoren als auch den genehmigenden Behörden die Frage, wie viel Stellplätze angemessen sind – sowohl aus Sicht der Vermarktbarkeit als auch der Verträglichkeit des möglicherweise drohenden Parkdruck für die Nachbarschaft. Und ist die reine Integrierbarkeit eines Bauvorhabens in das umgebende Kfz-Verkehrsnetz noch ein ausreichender Betrachtungswinkel? Oder müssen Standards für die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur eingeführt werden?

Mit welchen Anteilen des Kfz-Verkehrs („MIV“ – „Motorisierter Individualverkehr“) am entstehenden Neuverkehr ist an die Beurteilung notwendig werdender Erschließungskonzepte heranzugehen? Zur Annäherung an dieses komplexe Themenfeld

wurde von ARGUS ein Ansatz zur Ermittlung des tatsächlichen Stellplatzbedarfes und eines realistischen MIV-Anteils unter Einbeziehung von georeferenzierten Daten entwickelt.

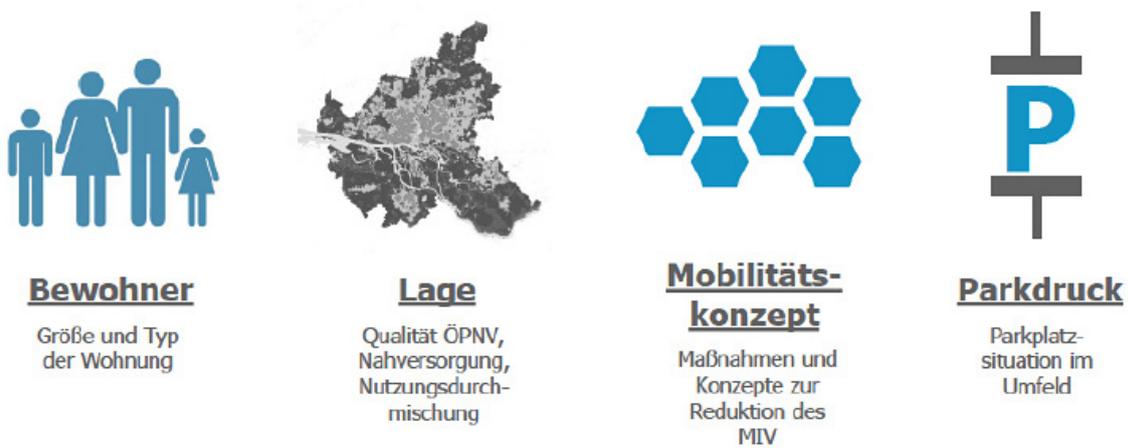
Ein Modell zur Bemessung der individuellen standort-spezifischen Bedeutung des Autoverkehrs

Das individuelle Verkehrsmittelwahlverhalten sowie der Pkw-Besitz werden von einer großen Anzahl von Faktoren beeinflusst. Zwecks genauere Analyse dieser Zusammenhänge wurden unter anderem die Stadtteildatenbanken, verschiedene Geodatenätze sowie die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe aus Hamburg (Statistikamt Nord) im Hinblick auf den Pkw Besitz in mehrere Relationen zueinander gesetzt. Auch wenn sogenannte Scheinkorrelationen nicht vollkommen ausgeschlossen werden können, können für eine Weiterentwicklung zu konkreten quantifizierbaren Indikatoren die folgenden Faktoren als ausreichend plausibel und gleichzeitig operationalisierbar gelten:

- Bewohnerstruktur (Einkommen, Demografie, Lebensphase etc.)
- Lage (ÖPNV-Erreichbarkeit, Nahversorgung u.a.)
- Mobilitätskonzepte (verfügbare Angebote, Mobilitätsversorgung etc.)
- Parkdruck im Quartier

Der Faktor „Bewohner“

Trotz der unbestrittenen Relevanz von Milieuzugehörigkeit, Einstellungen und Wertevorstellungen für die Verkehrsmittelwahl, zeigt die „Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2013“ in Hamburg deutlich, dass insbesondere Einflussgrößen wie das Haus-



1: Einflussfaktoren des Berechnungsmodells

haltseinkommen oder der Haushaltstyp, signifikant und klar ablesbar mit der Pkw-Ausstattung korrespondieren. Auf Grundlage dieser Daten lassen sich statistisch basierte Durchschnittswerte und anzunehmende Abweichungen abhängig von Haushaltsstrukturen ableiten.

Der Faktor „Lage“

Die 2013 außer Kraft getretene Fachanweisung zur Stellplatzermittlung berücksichtigte in der Vergangenheit den Faktor „Lage“ bei Mehrfamilienhäusern im besonderen Maße. So wurde der geforderte Stellplatzschlüssel innerhalb eines pauschal



2: Statistische Werte und Typenaggregation zum Pkw-Besitz in Hamburger Haushaltenⁱⁱ

vorgegebenen, innenstadtnahen Gebietes von 0,8 auf 0,6 Stellplätze je Wohneinheit reduziert. Hinzu kam die Regelung des Abminderungsgebietes mit einer Obergrenze von 25% der „eigentlich“ herzustellenden Stellplätze in besonders belasteten Gebieten, wie dem Bereich innerhalb des Wallrings.ⁱⁱⁱ Diese Gebiete zeichnen sich vielfach durch eine gute ÖPNV-Erschließung, eine hohe Bebauungsdichte, eine Nutzungsmischung sowie eine Versorgungsstruktur aus. Die zunehmende Verfügbarkeit georeferenzierter Daten erlaubt es, diese maßgeblichen Parameter einzeln zu beleuchten und folglich die städtischen Teilräume nach ihren individuellen Charakteristika differenziert zu beurteilen.

Die ÖPNV-Erreichbarkeit kann auf der Basis entsprechender GIS-Daten, insbesondere zur Taktfrequenz an Haltestellen im Planungsraum gemessen werden. Hierfür wurde bisher keine Unterscheidung zwischen straßen- und schienengebundenen ÖPNV vorgenommen. Die nachfolgenden Abbil-

dungen zeigen in einer Hell-Dunkel-Abstufung, wie sich die Taktichte im Hamburger Stadtgebiet verteilt. Bereits hier zeigen sich gravierende Unterschiede in der Erschließungsqualität. Wenig überraschend ist die generell höhere Konzentration in der Innenstadt sowie an den Radiallinien des Schienenpersonennahverkehrs. Aber auch ortskernnahe Flächen, wie die „Randlage Bergdorf“, weisen eine hohe Erschließungsqualität durch den ÖPNV auf. Demgegenüber schneiden vermeintlich relativ zentrale Lagen, wie im nördlichen Eppendorf oder Winterhude, in dieser Hinsicht nur bedingt gut ab.

Eine hohe Nutzungsdurchmischung und die Nähe zur Nahversorgung lassen darauf schließen, wie hoch die grundsätzliche Notwendigkeit für Bewohner im Umfeld ist, für alltägliche Erledigungen größere Strecken zurücklegen zu müssen. Zur Ermittlung des Mischungsgrades wurden die



3: ÖPNV-Haltestellen (Wertung Einzugsradien + Taktung)



4: Übertragung in ein Cluster-Model

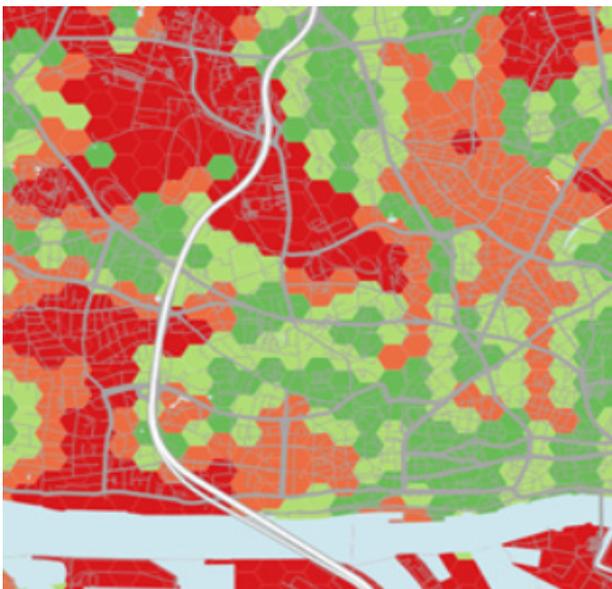
Flächennutzungsanteile von Wohnflächen an sämtlichen Gebäudeflächen in einem Gebiet herausgefiltert und in Beziehung gesetzt. Hierbei ist die

Annäherung an einen Mittelwert (ca. 50 %) tendenziell positiver zu bewerten als reine Wohngebiete. Die Nahversorgungssituation wurde anhand einer

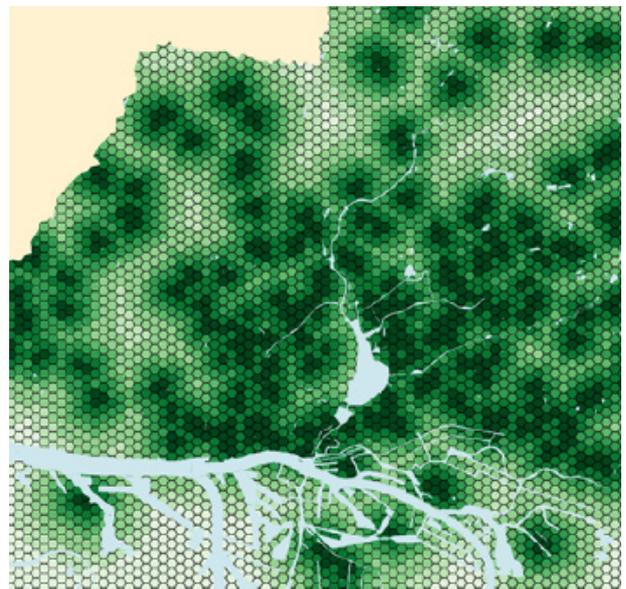
GIS basierten Kartierung aller größerer Hamburger Supermärkte bewertet. Interessant sind dabei die kleinräumigen Unterschiede, wie z.B. die Nahversorgungssituation im Kerngebiet Eimsbüttels, die im Süden weniger gut ist.

Bei der Zusammenführung aller bislang genannten Faktoren entsteht ein begründetes Maß für

die Abweichung eines Standortes vom hamburgischen Durchschnitt hinsichtlich der potenziellen Auto-Affinität der späteren Bewohner. Mittels eines Scoring-Verfahrens werden die vier Kartierungen miteinander überlagert und auf einer Skala von jeweils 0-2 bewertet. So kann ein Gebietscluster maximal 8 und minimal 0 Punkte erreichen. Dabei



5: GIS Kartierung Nutzungsmischung



6: und Entfernung Supermarkt (beliebiger Ausschnitt Hamburg)

ist zu beachten, dass das Fehlen eines dieser Lagefaktoren kein Ausschlusskriterium darstellt.

Der Faktor „Mobilitätskonzept“

Das Vorliegen eines lokalen Mobilitätskonzeptes für das Wohnungsbauvorhaben und dessen erkennbare Durchschlagskraft kann zu einer weiteren Anpassung dieser Abweichungsfaktoren führen. Hierunter fallen Angebote wie z.B. Neubürgerpakete, Stellplätze für Carsharing Fahrzeuge, hochwertige Fahrradparkmöglichkeiten, Mobilitäts-Hubs oder das Konzept der Mobilitätsversorgung (privater Fahrzeugpool mit Pkw, Lastenfahrrädern etc.).

In Anlehnung an das vertraglich verpflichtende Konzept des „autoarmen“ Wohnens könnte so

u.U. der Stellplatzschlüssel um bis zu 80% gegenüber dem Bewohnerschlüssel reduziert werden. Im Dortmunder Projekt „Phoenix West“ sieht das Mobilitätshandbuch beispielsweise eine Reduktion der herzustellenden Stellplätze um bis zu 36% bei einer konsequenten Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes, vor. Derzeit werden weitere Erfahrungen und Studienergebnisse hierzu zusammengetragen. An dieser Stelle gibt es durchaus noch Diskussionsbedarf bzgl. der Bedeutungen und entsprechenden rechnerischen Bewertungen der einzelnen Elemente eines Mobilitätskonzeptes.

Der Faktor „Parkdruck“

Die Korrelation zwischen dem Angebot an Parkraum und Pkw Besitzzahlen ist u.a. durch eine

Studie der Wiener Umwelt Anwaltschaft skizziert worden. So sind im urbanen Umfeld die fehlenden Parkmöglichkeiten für den eigenen Pkw vermutlich einer der wichtigsten Gründe für den Pkw Verzicht bzw. die Abschaffung.

Letztlich ist für die angestrebte Beurteilung allerdings der politische Wille zu einem „Mehr“ oder „Weniger“ an Auto-Affinität eines Neubaugebietes entscheidend für diesen Faktor. Ist dieser so groß, dass auch das Risiko einer potenziellen Verdrängung der Parkraumnachfrage in die Nachbarschaft in Kauf genommen wird? So könnte hier z.B. eine Korrektur des Stellplatzschlüssels beispielsweise von 0,6 auf 0,8 vorgenommen werden, wenn auf einen vorhandenen Parkdruck in der Umgebung reagiert werden soll. Anders herum ist es aber genauso denkbar, dass z.B. bei einem Mehrfamilienhaus (bewohnt durch Eigentümer) in einer zentralen Lage die Stellplatzforderung aufgrund der schon angespannten Verkehrssituation weiter reduziert wird, um das Radfahren bewusst zu fördern.

Fazit

Im Ergebnis entstehen eine realitätsnahe Einschätzung des projekt-spezifischen Stellplatzbedarfes sowie analog dazu die Verkehrsanteile des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr. Je nach Charakter und Lage des Projektes kann das Ergebnis beispielsweise zwischen 0,2 Stellplätzen in St. Pauli oder auch 1,2 in Rahlstedt variieren.

Dieses Modell wird einerseits der Projektentwicklungsgesellschaft bei der Dimensionierung der Parkbauten und andererseits der genehmigenden Behörde bei der Beurteilung der erforderlichen Erschließungsmaßnahmen im umliegenden Straßennetz helfen. Ferner ergeben sich daraus auch Hinweise auf den Bedarf nach Qualitäten für die Nahmobilität sowie für die Potenziale von Mobilitätskonzepten.

Für nahezu den gesamten erweiterten Innenstadtbereich sind die Weichen für auto-arme und damit auch preiswertere Wohnungsbauvorhaben gestellt. In den konkreten einzelnen Bauvorhaben ist darauf

hinzuwirken, die darin liegenden Chancen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung mit Augenmaß zu ergreifen. So können der entstehende Neuverkehr eindämmt und der sich wandelnden Mobilitätskultur in den Städten Rechnung getragen werden.

- i HBauO: § 48 - Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze
- ii Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 2013 Hamburg, statistik-nord.de
- iii FHH: Fachanweisung 1/2011 - Notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze

Diese Broschüre wurde mit freundlicher Unterstützung folgender Firmen erstellt:

Werner Batzer, Tief- und Straßenbau GmbH

Bauindustrieverband Hamburg u. Schleswig-Holstein e. V.

Bau-Innung und Norddeutscher Baugewerbeverband e.V.

Henri Benthack GmbH & Co.

B K P Ingenieurbüro

J. und H. Burmeister Tiefbau GmbH

Druve, Straßenbau GmbH

Hugo Ehlers GmbH & Co., Tief- und Straßenbau

Eurovia Teerbau GmbH

FWF Bauunternehmung GmbH, Straßen- und Tiefbau Niederl. Hamburg

Hermann Garbers Nachf., Straßen- und Tiefbau

GAT Gussasphalttechnik GmbH & Co. KG

Groth & Co.

Fritz Hack, Straßen- und Tiefbau

H+W Mischwerke GmbH

Hansa-Nord-Labor GmbH

Amandus Kaufmann GmbH, Straßenbau

KEMNA Bau, Andreae GmbH & Co. KG

Masuch & Olbrisch, Berat.Ing. VBI

Josef Möbius, Bau GmbH

Nord-Stein GmbH

August Prien, Bauunternehmen

Rüdiger Poersch

R B S Kiesgewinnung GmbH

Sasol Wax GmbH

Silmer, Societe des silices de mer

Storimpex Asphalttec GmbH

Strabag AG, Straßenbau Ndl. Hamburg

Strabag Wasserbau GmbH

TUST Tief- und Straßenbaustoffe GmbH & Co. KG

Urban – Ingenieurteam, Beratende Ingenieure für Bauwesen

Hermann Wellmann

Max Wiede GmbH & Co., Straßen- und Tiefbau

Yeoman Baumineralien GmbH



Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V.

An die
Vereinigung der Straßenbau- und
Verkehringenieure in Hamburg e.V.
Postfach 11 34 01
20434 Hamburg

Beitrittserklärung

Ich erkläre hiermit meinen Beitritt zur "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V."
Bei Änderung der angegebenen Daten werde ich die Geschäftsführung informieren.

Vorname, Name:

Geburtsdatum:

Private Anschrift:
(Straße / Nr., PLZ / Ort)

Berufsbezeichnung:

Abschlussexamen:
(Studienanstalt, Datum)

Titel (Akademischer Grad):

Berufsgruppe:

- Selbständig Angestellter Beamter Pensionär
 Student Baureferendar oder Inspektorenanwärter
seit:

Berufliche Anschrift:

Telefon (privat / beruflich):

Fax:

E-Mail-Adresse:

Datum:

Unterschrift:

Einzugsermächtigung

Hiermit ermächtige ich die "Vereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure in Hamburg e.V."
widerruflich, den von mir gemäß §4 der Satzung der VSVI – Hamburg zu entrichtenden jährlichen
Mitgliedsbeitrag mittels Lastschrift zu Lasten meines nachfolgend aufgeführten Kontos einzuziehen:

Name des kontoführenden Geldinstitutes:

IBAN:

Wenn mein Konto die erforderliche Deckung nicht aufweist, besteht seitens des kontoführenden
Geldinstituts (s.o.) keine Verpflichtung zur Einlösung.

Datum:

Unterschrift:



Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure

Tag der VerkehrsBauKultur

mit Verleihung
Deutscher Ingenieurpreis Straße und Verkehr 2015

DATUM

11. Juni 2015, 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr

ORT

Spenerhaus am Dominikanerkloster
Dominikanergasse 5, 60311 Frankfurt a. M.

KOSTEN

80,- € (inkl. Getränke und Verpflegung)



EINLADUNG

www.bsvi.de