

Bebauungsplan 313

Bildungshaus Norderstedt mit dazugehörigem Wohnhaus



Parkraumkonzept Bildungshaus Entscheidung zur Kfz-Erschließung

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr
05.09.2019**

1. Grundlagen

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

Welche Mengen Kfz-Verkehr werden generiert?

- Wohnhaus
- Bildungshaus

3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

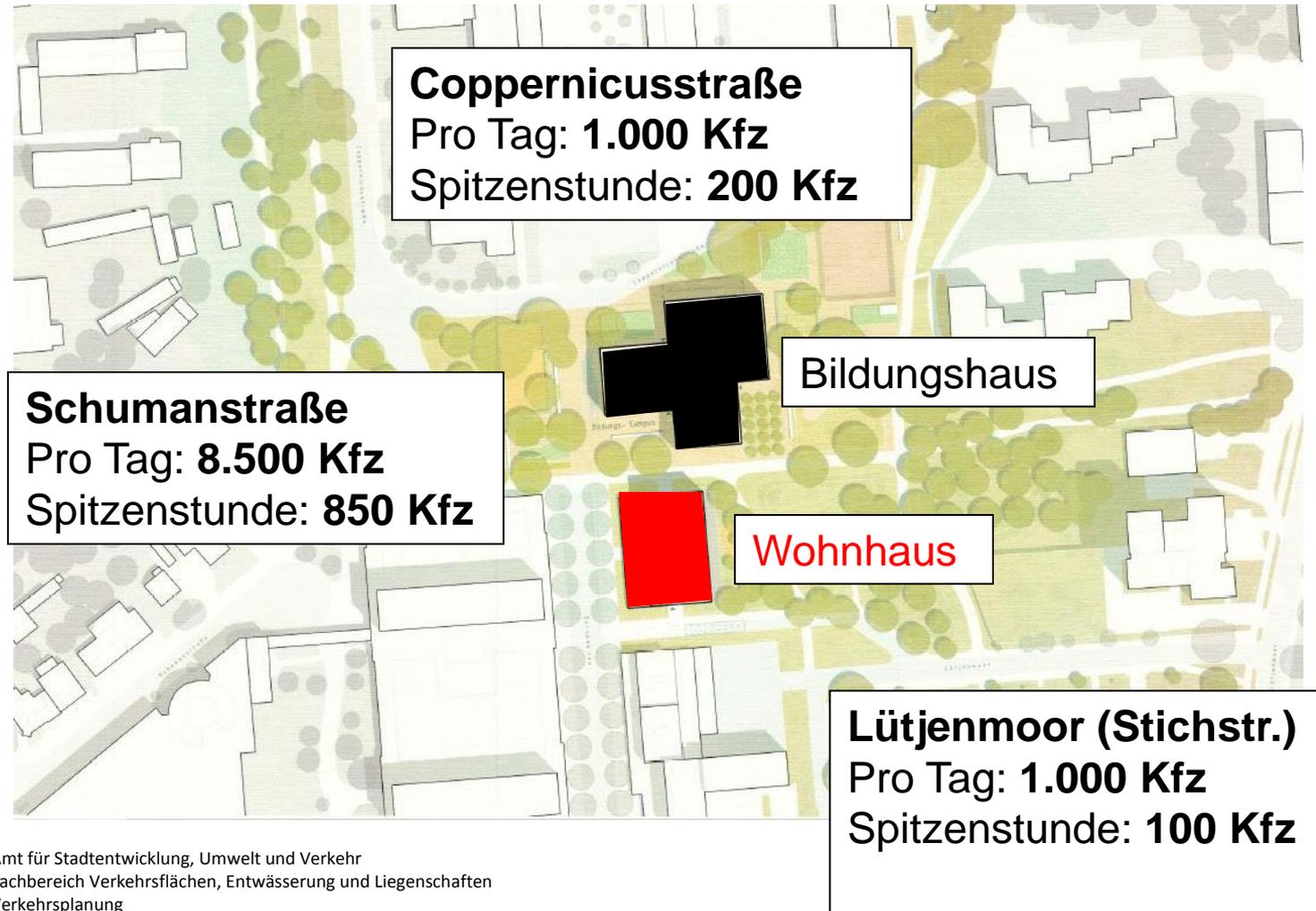
Wie verteilen sich die erzeugten Verkehrsmengen je nach Szenario?

4. Schlussbetrachtung

1. Grundlagen

1.1 Planung Bildungshaus und Wohnhaus

Derzeitige Verkehrsbelastungen



1. Grundlagen

1.2 Exkurs: Verkehrskonzept Garstedt

- **Bildungshaus mit Wohnhaus:** Eines von mehreren künftigen städtebaulichen Projekten in Garstedt
- **Summe der Projekte** (vorwiegend Neuentwicklung von Wohnbauten) bedeutet spürbare Zunahme des Kfz-Verkehrs , insbesondere die Ohechaussee (B 432) ist betroffen

Verkehrskonzept Garstedt (Darstellung der Problemlage sowie Aufzeigen von Verbesserungsansätzen) befindet sich daher in der Überarbeitung und wird in einer Folgesitzung vorgestellt!

Inhalt dieses Vortrages: Fokussierung auf Bildungshaus mit Wohnhaus

- Wieviel Kfz-Verkehr wird neu erzeugt und welche unmittelbar anliegenden Straßen sind betroffen?
- Soll für das Bildungshaus ein eigenes Parkhaus errichtet werden? **Wichtige Rahmenbedingung für Weiterbearbeitung des entsprechenden Bebauungsplanes 313!**

1. Grundlagen

1.3 Datenbasis Verkehrserzeugung Bildungshaus/Wohnhaus und deren zeitliche Verteilung

- Erarbeitung in Zusammenarbeit mit Planungsbüro LOGOS (parallel zu Aktualisierung des Verkehrskonzeptes Garstedt)
- **Wohnhaus:** Standardisiertes Berechnungsverfahren nach D. Bosserhoff
- **Bildungshaus:**
 - Berechnungsverfahren nach D. Bosserhoff unter Einbeziehung von **Datengrundlagen vom FB 441** sowie eigenen Schätzungen und Annahmen
 - **Zwei Szenarien:**
 - Aktuell („Nullfall“)
 - Perspektivisch

	VHS	Bücherei	Stadtarchiv
Mitarbeitende			
Aktuell	6	13	1
davon Parkplatz	4	7	1
Mitarbeitende			
Perspektivisch	10	15	3
davon Parkplatz	8	8	2

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

2.1 Wohnhaus



Wohneinheiten:	50
Personen pro WE:	2,0
Bewohner:	100
Wege/Bewohner und Tag:	3,5
Kfz-Anteil:	50%
Pkw-Besetzungsgrad:	1,2
Anzahl Kfz-Fahrten pro Tag:	146

Zeit	Quellverkehr	73	Zielverkehr	73	Summe
0 Uhr	0,00%	0	0,24%	0	0
1 Uhr	0,00%	0	0,20%	0	0
2 Uhr	0,00%	0	0,00%	0	0
3 Uhr	0,24%	0	0,00%	0	0
4 Uhr	0,99%	1	0,00%	0	1
5 Uhr	4,50%	3	0,24%	0	3
6 Uhr	15,01%	11	0,89%	1	12
7 Uhr	13,98%	10	2,01%	1	12
8 Uhr	7,98%	6	2,49%	2	8
9 Uhr	5,25%	4	2,76%	2	6
10 Uhr	4,26%	3	3,51%	3	6
11 Uhr	3,00%	2	5,25%	4	6
12 Uhr	3,51%	3	7,50%	5	8
13 Uhr	5,49%	4	6,99%	5	9
14 Uhr	6,00%	4	4,26%	3	7
15 Uhr	4,74%	3	6,48%	5	8
16 Uhr	6,00%	4	13,98%	10	15
17 Uhr	7,50%	5	13,74%	10	15
18 Uhr	4,50%	3	10,40%	8	11
19 Uhr	4,26%	3	6,00%	4	7
20 Uhr	2,01%	1	3,75%	3	4
21 Uhr	0,51%	0	3,51%	3	3
22 Uhr	0,24%	0	3,75%	3	3
23 Uhr	0,00%	0	2,01%	1	1
	100,00%	73	100,00%	73	146

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

2.1 Wohnhaus



Wohneinheiten:	50
Personen pro WE:	2,0
Bewohner:	100
Wege/Bewohner und Tag:	3,5
Kfz-Anteil:	50%
Pkw-Besetzungsgrad:	1,2
Anzahl Kfz-Fahrten pro Tag:	146

- **Ca. 150 zusätzliche Kfz-Fahrten**
- **Morgendliche Spitzenstunde: 12**
- **Abendliche Spitzenstunde: 15**

Zeit	Quellverkehr	73	Zielverkehr	73	Summe
0 Uhr	0,00%	0	0,24%	0	0
1 Uhr	0,00%	0	0,20%	0	0
2 Uhr	0,00%	0	0,00%	0	0
3 Uhr	0,24%	0	0,00%	0	0
4 Uhr	0,99%	1	0,00%	0	1
5 Uhr	4,50%	3	0,24%	0	3
6 Uhr	15,01%	11	0,89%	1	12
7 Uhr	13,98%	10	2,01%	1	12
8 Uhr	7,98%	6	2,49%	2	8
9 Uhr	5,25%	4	2,76%	2	6
10 Uhr	4,26%	3	3,51%	3	6
11 Uhr	3,00%	2	5,25%	4	6
12 Uhr	3,51%	3	7,50%	5	8
13 Uhr	5,49%	4	6,99%	5	9
14 Uhr	6,00%	4	4,26%	3	7
15 Uhr	4,74%	3	6,48%	5	8
16 Uhr	6,00%	4	13,98%	10	15
17 Uhr	7,50%	5	13,74%	10	15
18 Uhr	4,50%	3	10,40%	8	11
19 Uhr	4,26%	3	6,00%	4	7
20 Uhr	2,01%	1	3,75%	3	4
21 Uhr	0,51%	0	3,51%	3	3
22 Uhr	0,24%	0	3,75%	3	3
23 Uhr	0,00%	0	2,01%	1	1
	100,00%	73	100,00%	73	146

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

2.2 Bildungshaus

Berechnung der Kfz-Verkehrsmengen getrennt nach Personengruppen:

- **Mitarbeitende** (VHS, Bibliothek, Archiv)
- **Kursleitende** (VHS, Bibliothek)
- **Kursteilnehmer** (VHS, Bibliothek)
- **Besucher/innen** (Bibliothek, Archiv)



Differenzierte Annahmen bezüglich Verkehrsverhalten:

- **Verkehrsmittelwahl** (Auto, ÖV etc.)
- **An- und Abreisezeitpunkt**
- **Aufenthaltsdauer**

	VHS	Bücherei
Mitarbeitende		
Aktuell	6	13
davon Parkplatz	4	7
Mitarbeitende		
Perspektivisch	10	15
davon Parkplatz	8	8

Zwei Szenarien:

- **Aktuell („Nullfall“):** Verwendung von Daten bestehender, vergleichbarer Einrichtungen (z.B. derzeit bestehende Bücherei Garstedt)
- **Perspektivisch:** Schätzdaten für das künftige Bildungshaus (Höhere Anziehungskraft als bestehende Einrichtungen!)

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

2.2 Bildungshaus

Summe Nullfall

Zeit	Quellverkehr	127	Zielverkehr	127	Summe
0 Uhr		0		0	0
1 Uhr		0		0	0
2 Uhr		0		0	0
3 Uhr		0		0	0
4 Uhr		0		0	0
5 Uhr		0		0	0
6 Uhr		0		0	0
7 Uhr		0		5	5
8 Uhr		0		29	29
9 Uhr		8		0	8
10 Uhr		0		13	13
11 Uhr		8		0	8
12 Uhr		21		0	21
13 Uhr		0		16	16
14 Uhr		5		0	5
15 Uhr		0		5	5
16 Uhr		10		1	10
17 Uhr		12		44	56
18 Uhr		13		0	13
19 Uhr		5		13	18
20 Uhr		13		0	13
21 Uhr		30		0	30
22 Uhr		0		0	0
23 Uhr		0		0	0
		127		127	254

Summe Perspektivisch

Zeit	Quellverkehr	323	Zielverkehr	323	Summe
0 Uhr		0		0	0
1 Uhr		0		0	0
2 Uhr		0		0	0
3 Uhr		0		0	0
4 Uhr		0		0	0
5 Uhr		0		0	0
6 Uhr		0		0	0
7 Uhr		0		7	7
8 Uhr		0		50	50
9 Uhr		18		5	23
10 Uhr		5		25	30
11 Uhr		18		10	28
12 Uhr		42		0	42
13 Uhr		0		43	43
14 Uhr		19		9	27
15 Uhr		9		19	27
16 Uhr		26		17	43
17 Uhr		42		93	135
18 Uhr		44		23	67
19 Uhr		30		22	52
20 Uhr		22		0	22
21 Uhr		49		0	49
22 Uhr		0		0	0
23 Uhr		0		0	0
		323		323	646

2. Verkehrsmengenberechnung und zeitliche -verteilung

2.2 Bildungshaus

Summe Nullfall

Summe Perspektivisch

Zeit	Quellverkehr	Verkehr	323	Summe
0 Uhr		→ Minimum 250 bzw. maximal 640 zusätzliche Kfz-Fahrten	0	0
1 Uhr			0	0
2 Uhr			0	0
3 Uhr			0	0
4 Uhr			0	0
5 Uhr		→ Davon: Minimum 40 bzw. maximal 60 durch Angestellte und Kursleitende	0	0
6 Uhr			0	0
7 Uhr			7	7
8 Uhr			50	50
9 Uhr			5	23
10 Uhr		→ Trotz guter ÖV-Anbindung (U-Garstedt) entsteht zusätzlicher Kfz-Verkehr durch das Bildungshaus	25	30
11 Uhr			10	28
12 Uhr			0	42
13 Uhr			43	43
14 Uhr			9	27
15 Uhr			19	27
16 Uhr			17	43
17 Uhr		→ Bezüglich Parken ist Garstedt zudem sensibler Bereich. Es muss eine tragfähige Lösung angeboten werden!	93	135
18 Uhr			23	67
19 Uhr			22	52
20 Uhr			0	22
21 Uhr			0	49
22 Uhr			0	0
23 Uhr			0	0
			323	646

3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

3.1. Varianten : Wo wird geparkt?

Parkhaus Herold-Center: Viele freie Stellplatzkapazitäten. Die Anmietung/Reservierung von Stellplätzen (speziell für Mitarbeiter und Besucher des Bildungshauses) ist allerdings nicht möglich!

Aber: Da es sich um ein öffentliches Parkhaus handelt, ist für Kfz-Fahrer eine Nutzung auch ohne Center-Besuch möglich!

Variante 1:

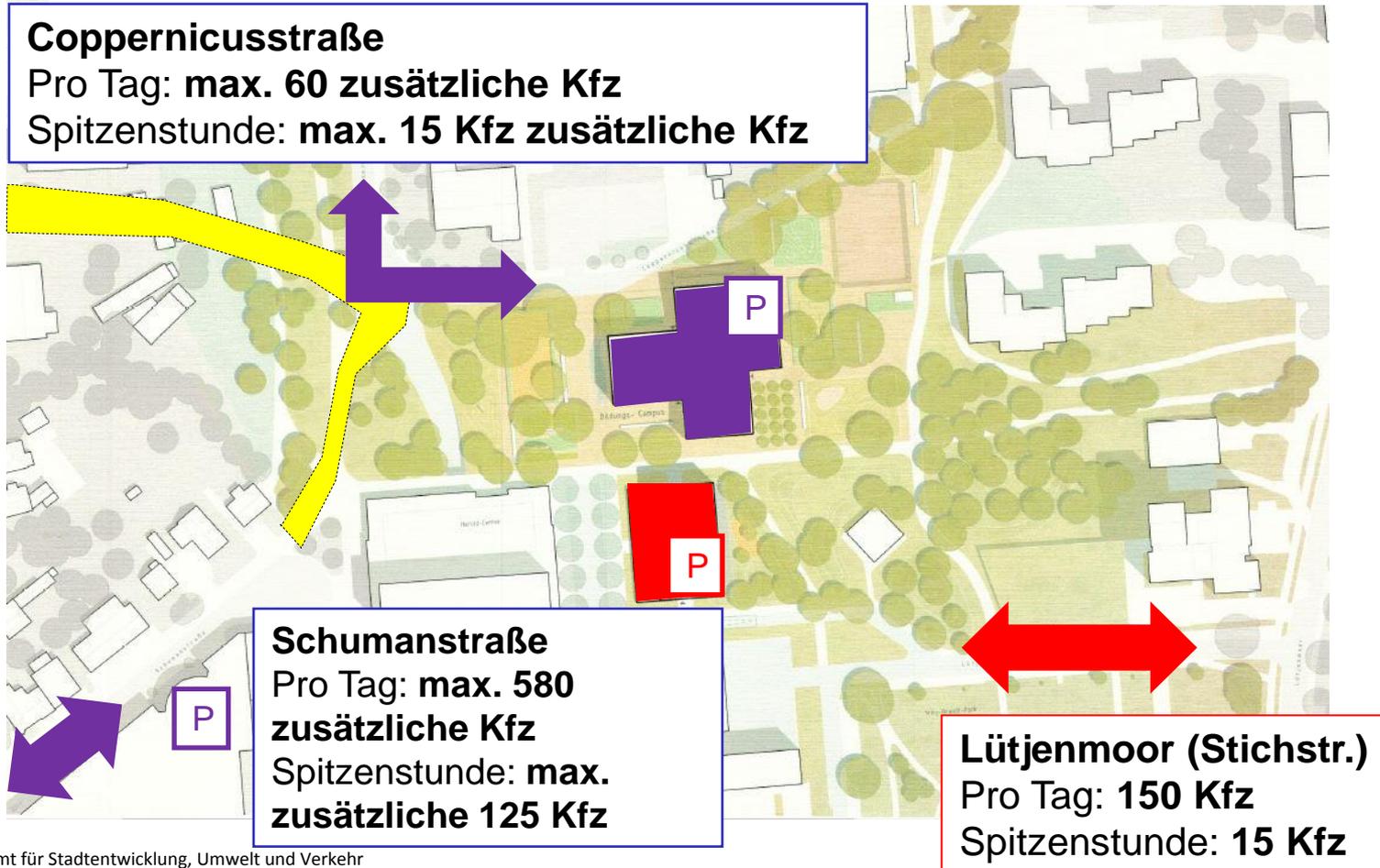
- Bau einer eigenen Bildungshaus-Tiefgarage (40 Stellplätze) **ausschließlich für Angestellte und Kursleitende, Preisgestaltung analog P+R**, Anbindung über die Copernicusstraße
- Tiefgarage für Wohnhaus (25 Stellplätze) über Lütjenmoor (Stichstr.) anfahrbar

Variante 2:

- Keine Tiefgarage für Bildungshaus, d.h. Bedarf wird ausschließlich durch Stellplätze im Herold-Center gedeckt
- Tiefgarage für Wohnhaus (25 Stellplätze) über Lütjenmoor (Stichstr.) anfahrbar

3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

3.2 Variante 1: Bildungshaus-Tiefgarage für Angestellte und Kursleitende
(Anfahrt über Coppernicusstraße)
Besucher parken im Herold-Center-Parkhaus



3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

3.2 Variante 1: Bildungshaus-Tiefgarage für Angestellte und Kursleitende
(Anfahrt über Coppernicusstraße)
Besucher parken im Herold-Center-Parkhaus

Coppernicusstraße
Pro Tag: max. 60 zusätzliche Kfz
Spitzenstunde: max. 15 Kfz zusätzliche Kfz

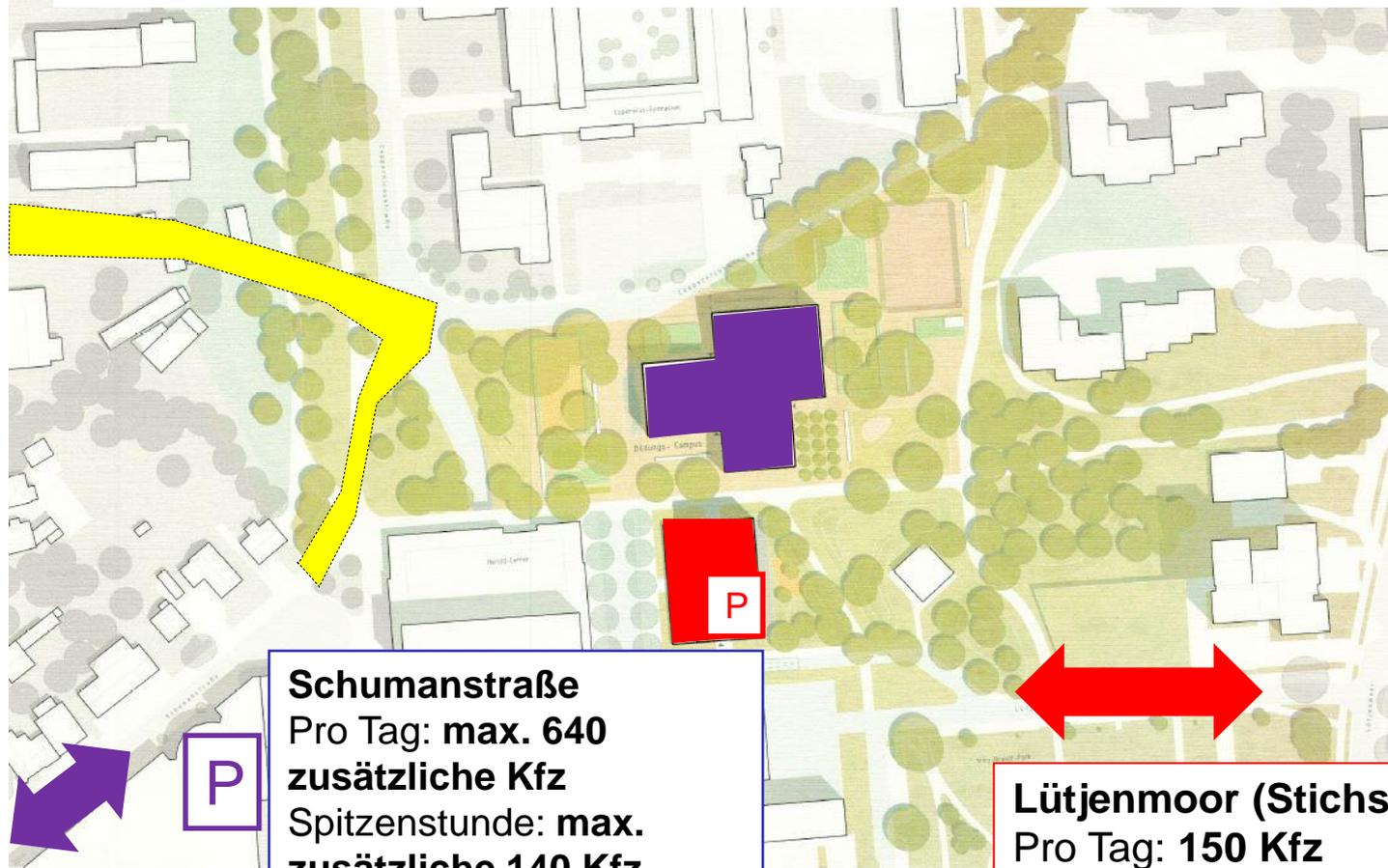
- Wenige zusätzliche Kfz in der Coppernicusstraße
- Neue Tiefgarage: Kapazität für Angestellte / Kursleitende auf jeden Fall ausreichend
- Reserve für künftigen Stellplatzbedarf in Garstedt
- Ausdrücklicher Wunsch bei Bürgerbeteiligung

Schumanstraße
Pro Tag: max. 580 zusätzliche Kfz
Spitzenstunde: max. zusätzliche 125 Kfz

Lütjenmoor (Stichstr.)
Pro Tag: 150 Kfz
Spitzenstunde: 15 Kfz

3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

3.3 Variante 2: Keine Bildungshaus-Tiefgarage
Angestellte, Kursleitende und Besucher parken im Herold-Center-Parkhaus



3. Räumliche Verteilung Verkehrsmengen

3.3 Variante 2: Keine Bildungshaus-Tiefgarage
Angestellte, Kursleitende und Besucher parken im Herold-Center-Parkhaus



- **Zusätzliche Verkehrsmenge in der Schumanstraße vertretbar**
- **Weniger komfortable Lösung für Angestellte / Kursleitende**
- **Keine Reserve für künftigen Stellplatzbedarf in Garstedt**

P

Schumanstraße
Pro Tag: **max. 640**
zusätzliche Kfz
Spitzenstunde: **max. zusätzliche 140 Kfz**

Lütjenmoor (Stichstr.)
Pro Tag: **150 Kfz**
Spitzenstunde: **15 Kfz**

4. Schlussbetrachtung I

- Größere Engpässe in der Verkehrsabwicklung im inneren Bereich von Garstedt erst im Zusammenspiel mit weiteren geplanten Baumaßnahmen
- Bezüglich Parken ist Garstedt sensibler Bereich. Trotz guter ÖV-Anbindung muss eine tragfähige Lösung angeboten werden!
- **Entscheidung zur Erschließung des Bildungshauses essentiell für Weiterbearbeitung des entsprechenden Bebauungsplanes 313!**



4. Schlussbetrachtung

- **Technisch durchführbar / zur Umsetzung empfohlen: Tiefgarage mit 40 Stellplätzen**
 - Expliziter Wunsch bei Bürgerveranstaltung
 - Komfortable, ausreichende Lösung für den Bedarf der Angestellten und Kursleitenden
 - Kapazitätsreserve für künftige Bebauungen in Garstedt
- **Bei Verzicht eigene Bildungshaustiefgarage:**
 - Weniger komfortabel, keine Kapazitätsreserven
 - Überarbeitung des bestehenden Entwurfs notwendig
 - Zusätzliche Verkehrsmenge in Schumanstraße (gegenüber Variante mit Tiefgarage) jedoch vertretbar

In jedem Fall notwendig: Leitung und Information der Besucher, welche per Kfz anreisen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

