

„Grüne Heyde“

Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“



Beschluss zum Mobilitätskonzept



„grüne heyde“ norderstedt - genehmigung 17.11.2015

VON ZADOW INTERNATIONAL

STADT NORDERSTEDT 

Beschluss vom 19.04.2018

Der Rahmenplan „Wohnbauflächen Mühlenweg – Harckesheyde“ soll auf Grundlage folgender Rahmenvorgaben aus dem Mobilitätskonzept weiterbearbeitet werden:

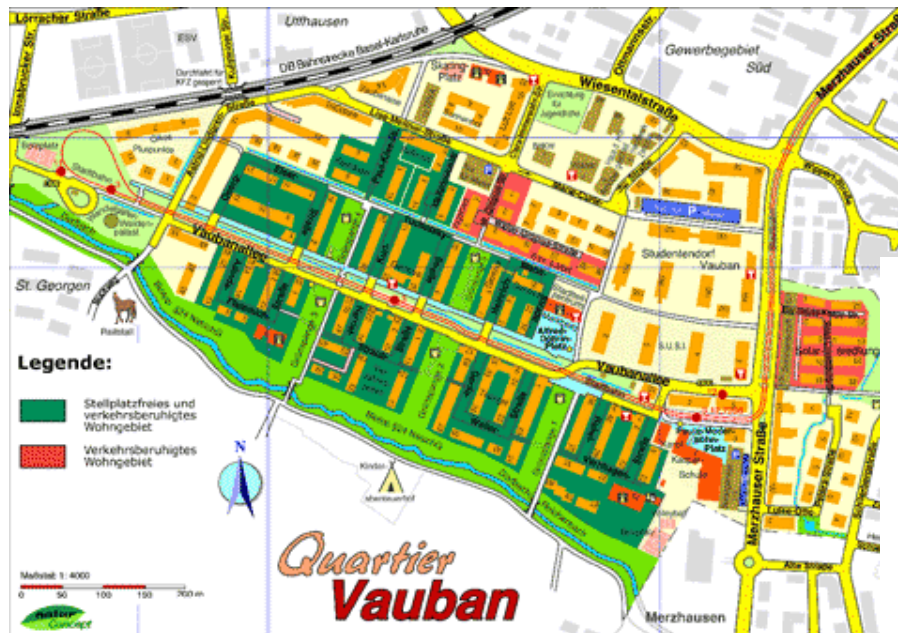
- kreuzungsfreie Führung verschiedener Verkehrsarten
- alle Fahrbeziehungen bleiben offen, der Verkehr wird gerecht auf die angrenzenden Straßen verteilt
- **der ruhende Verkehr wird an den Rändern in Quartiersgaragen oder in Tiefgaragen untergebracht. Dafür wird zunächst eine Fläche bis max. 1,0 Stellplatz/Wohneinheit vorgehalten. Der Stellplatzschlüssel wird im weiteren Verfahren definiert. Ziel ist es, ein autoarmes Quartier zu realisieren.**
- ÖPNV Erschließung des Quartiers und der Siedlung Harkshörn mit Minibussen über die Harckesheyde, Oststraße, Mühlenweg
- Angestrebt wird eine zusätzliche innerquartierliche Erschließung mit autonom fahrenden Kleinbussen

Beispiele zu Projekten mit besonderer Mobilität

Wohnsiedlung Vauban – autoarmer Stadtteil

Freiburg im Breisgau

- ca. 2.500 WE
- 1 Stellplatz je herkömmlicher Wohneinheit (1:1), jedoch in 2 großen Quartiersgaragen am Rand
- ca. 450-500 autofreie Wohnungen, Fläche für ein entsprechend großes Parkhaus wird freigehalten, falls das autofreie Wohnen aufgegeben werden soll
- ein kleiner Teilbereich (ca. 30 %) mit Stellplätzen auf dem Grundstück
- Stadtbahnerschließung (alle 6 min bzw. max. 10 min)
- Car-Sharing (über 30 Plätze im Gebiet) , Geschäfte, Schulen, KiTa`s, Ärzte



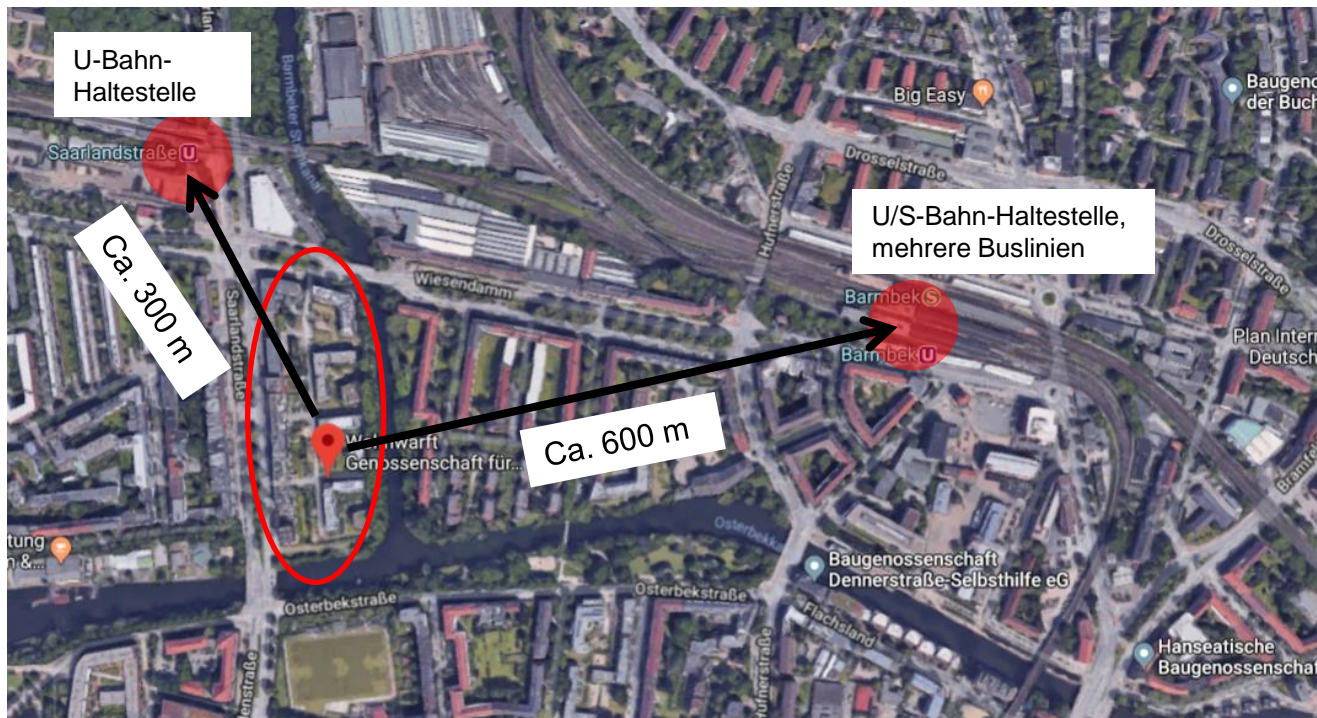
Resümee

- Akzeptanz durch Mischform (autofrei / autoarm)
- Durch Mischform muss sichergestellt werden, dass Straßen nicht zugeparkt werden – Kontrollen nötig
- Erweiterte Bürgerbeteiligung
- Fahrradnutzung dominiert

Autofreie Siedlung Saarlandstraße

Hamburg-Barmbek

- ca. 200 WE
- eine der großen autofreien Siedlungen in Deutschland
- Stellplatzschlüssel 0,15 PkWs/WE (27 Stellplätze am Rand)
- Car-Sharing
- 4-5 geschossige Bauweise



Resümee

- Hervorragende ÖV-Anbindung
- Frühzeitige Einbeziehung der zukünftigen Bewohner
- Ortsteilzentren Barmbek und Winterhude bieten Einkaufsmöglichkeiten, Kultur, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Schule, Kita, etc.



Autofreie Mustersiedlung Florisdorf

Wien

- ca. 244 WE
- Verpflichtung zur Autofreiheit
- Autoabstellplätze 1:0,1, d.h. je 10 WE 1 Stellplatz (24 gebaute Stellplätze, tw. als Fahrradabstellplatz genutzt)
- hauseigenes Car-Sharing-Unternehmen – derzeit 10 Autos

Resümee

<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/siedlungen-europa/wien-florisdorf/>

- Strenge privatrechtliche Verknüpfung der Autolosigkeit mit der Nutzung
- Außergewöhnlich viele Gemeinschaftseinrichtungen
- Positive Rahmenbedingungen (Änderung Garagengesetz, Fördermittel, hohes Bildungsniveau der BewohnerInnen, etc.)
- Ungenügende Anbindung an das ÖV-Netz
- Evaluierung:
- Autofreie Siedlungen sollen optimal an das ÖV-Netz angebunden werden
- Siedlungen sollen an Standorten liegen, von denen die Alltagsversorgung fußläufig möglich ist
- Flächenbedarf für Fahrradabstellanlagen beachten und diese wohnungsnah anordnen
- Frühzeitige Beteiligung und Einbindung der BewohnerInnen

Französisches Viertel, Tübingen

- Konversionsfläche
- Ca. 2.500 WE
- Stellplätze am Rand, im Parkhaus, in der Tiefgarage oder auf dem Parkplatz, i.d.R. max. 200 – 250 m, Weg zum Auto i.d.R. gleich lang oder länger
- Stellplatzschlüssel 1,0 realisiert plus 10% Puffer, durch Mehrfachnutzungen (z.B. Kurzzeitparkplätze) kann tatsächliche Herstellung reduziert werden
- Alle Gebäude können zum Be- und Entladen angefahren werden
- 7-9 Car-Sharing-Stellplätze
- Dichtes Busangebot, ca. 10 min zur Altstadt
- Versorgung, Freizeit, Schule, KiTa im Gebiet
- Regelmäßige Kontrollen im Gebiet gegen das Falschparken

GWL-Terrain, Amsterdam






- Stadtteilerweiterung
- innenstadtnah
- 600 WE
- Anschluss über Straßenbahn, Bus
- Stellplatzschlüssel 1:0,2 (140 Stellplätze für BewohnerInnen, 10 Stellplätze für BesucherInnen), Car-Sharing
- Supermarkt im Quartier, fußläufig viele Einkaufsmöglichkeiten, Schule, Ärzte in der Nähe

Quelle: Christ Wolfgang und Loose, Willi, 2000: **Städtebauliche und ökologische Qualitäten autofreier und autoarmer Stadtquartiere**, Bauhaus-Universität Weimar und Öko-Institut e.V. Freiburg;

<http://www.dbu.de/OPAC/ab/DBU-Abschlussbericht-AZ-11262.pdf>

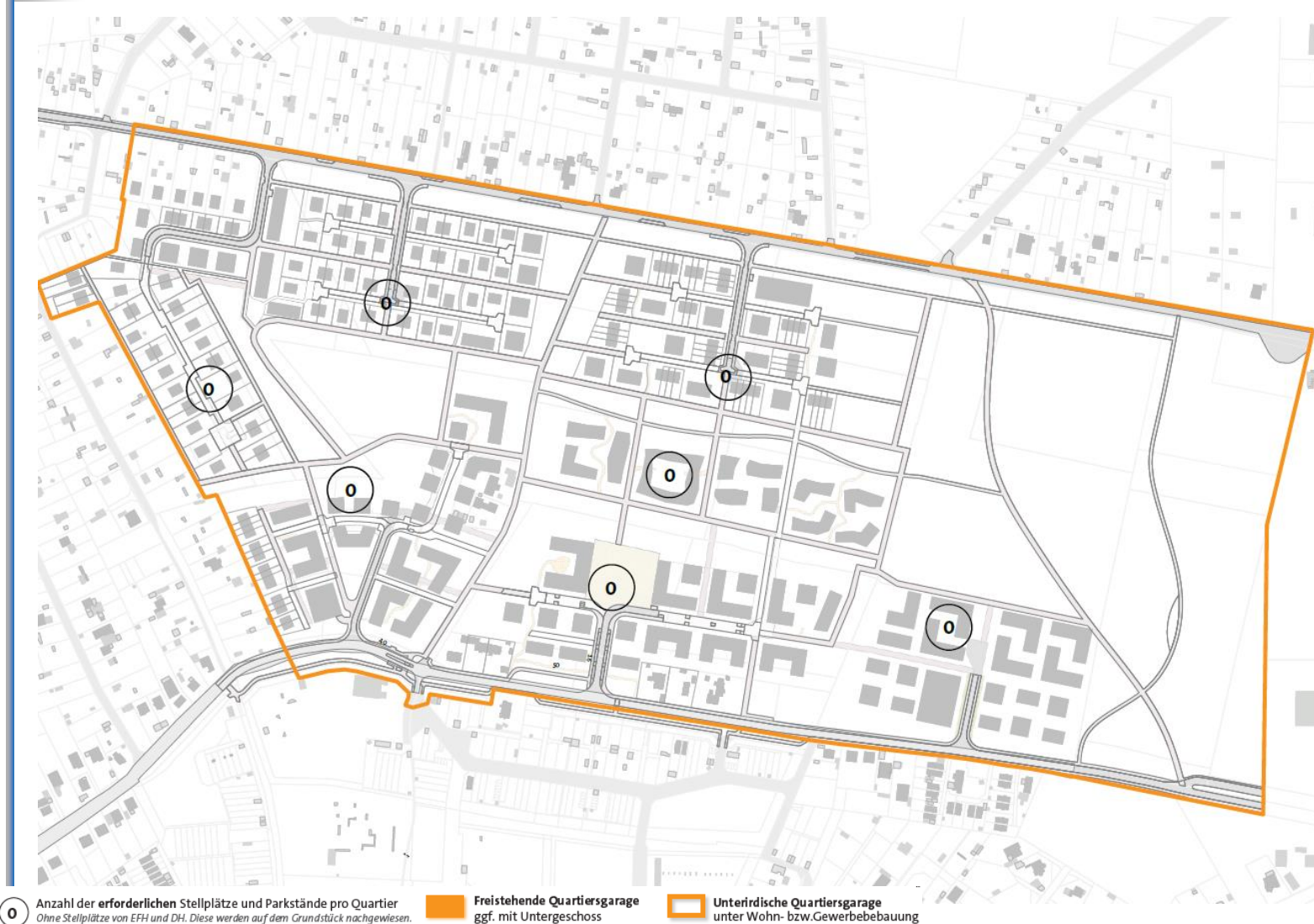
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/>

Der Stellplatzschlüssel – derzeitige Annahmen zum Verteilungsschlüssel

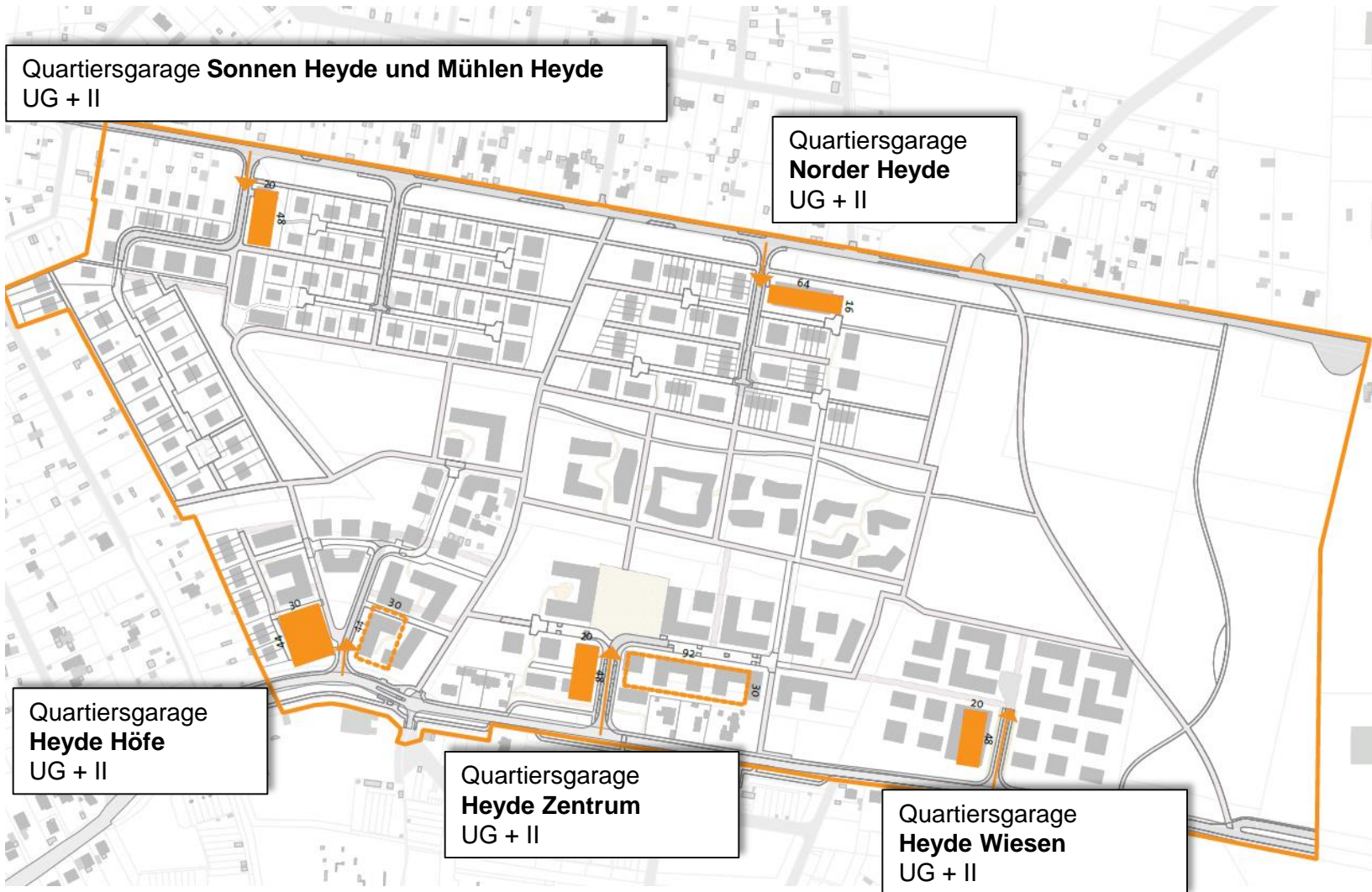
WE : Parkplatz	1 : 0,0	1 : 0,5	1 : 1,0	1 : 1,0
öff. Parkstände für Besucher	0,0	0,1	0,2	0,2
priv. Stellplätze für Bewohner	0,0 ∅	0,5 ∅	1,0 ∅	1,0 ∅
EFH 	0,0	1,0	1,0	1,5
DH 	0,0	1,0	1,0	1,5
RH 	0,0	1,0	1,0	1,5
MFH A.) 	0,0	0,5 <i>Heyde Zentrum Heyde Höfe Heyde Wiese</i>	1,0	1,0 <i>alle bis auf Wilde Heyde</i>
MFH B.) 	0,0	0,3 <i>Mühlen Heyde Norder Heyde Sonnen Heyde Wilde Heyde</i>	1,0	0,3 <i>Wilde Heyde</i>
≈ 1.200 WE	0 öff. Parkplätze + 0 priv. Stellplätze = 0 Parkplätze insg.	120 öff. Parkplätze + 600 priv. Stellplätze ≈ 720 Parkplätze insg.	240 öff. Parkplätze + 1.200 priv. Stellplätze ≈ 1.440 Parkplätze insg.	240 öff. Parkplätze + 1.200 priv. Stellplätze ≈ 1.440 Parkplätze insg.

» unterschiedliche Stellplatzschlüssel je nach Gebäudetypologie

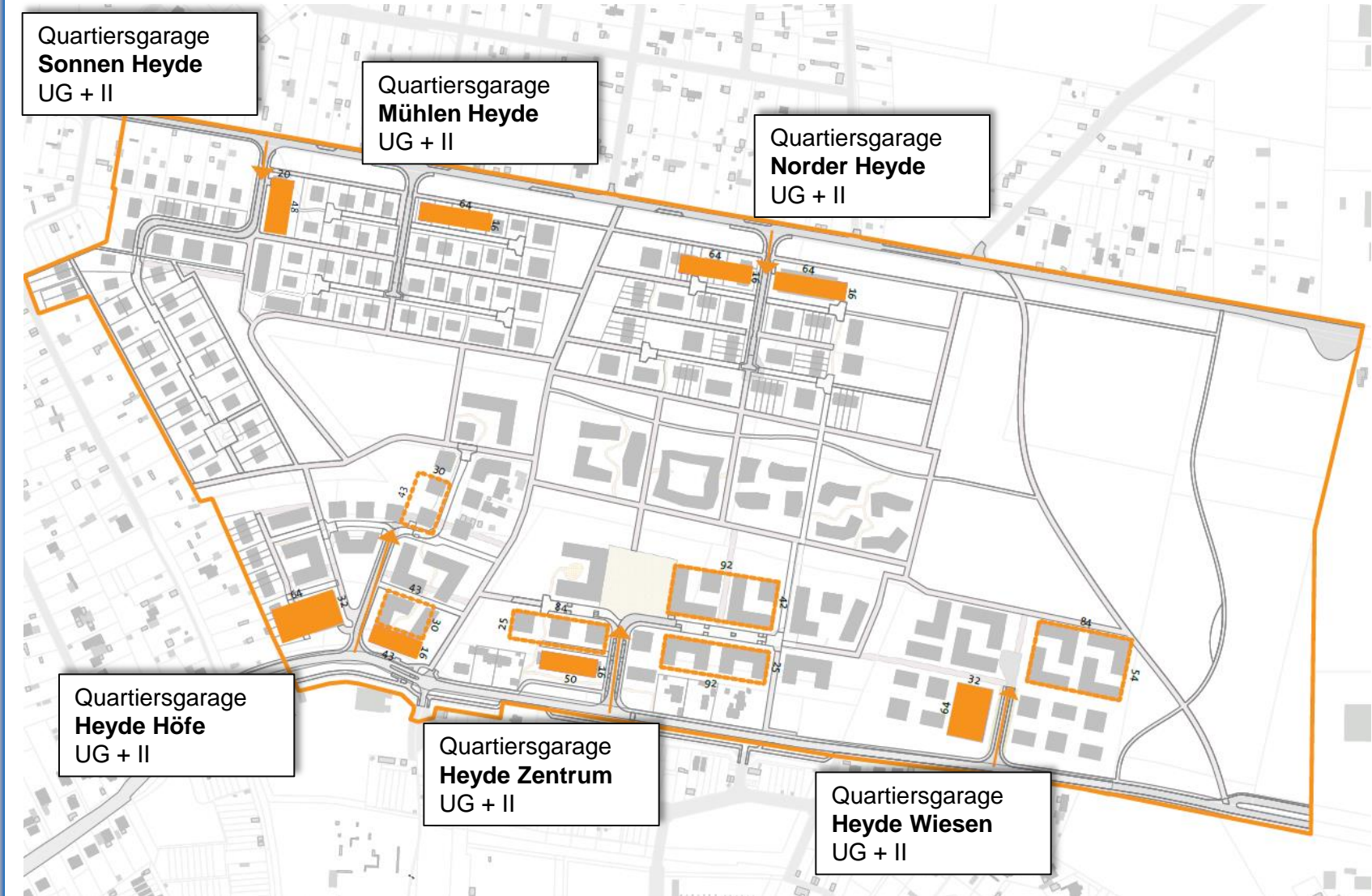
Der Stellplatzschlüssel – 1 : 0



Der Stellplatzschlüssel – 1 : 0,5



Der Stellplatzschlüssel – 1 : 1



Übersicht der Stellplatzschlüssel

Stellplatzschlüssel 1 : 0



Zusammenfassung

- Keine Verkehre im Quartier, daher sehr hohe Freiraumqualitäten
- Kein Baulandverlust
- Schwierige Umsetzung, da kein Anschluss an U-Bahn/AKN, sondern ÖPNV-Anbindung über Minibusse, diese Anbindung müsste maximal ausgebaut werden, d.h. hohe Taktung, mehrere Busse im Einsatz
- Vermutlich geringe Akzeptanz in den angrenzenden Quartieren, da hier eine verkehrliche Belastung zu erwarten ist
- U.U. Genehmigungsschwierigkeiten im Bauantragsverfahren

Stellplatzschlüssel 1 : 0,5



Zusammenfassung

- Nahezu keine Verkehre im Quartier, da Unterbringung an den Rändern, daher hohe Freiraumqualitäten
- Mittlerer Flächenverbrauch für Unterbringung ruhender Verkehr
- Anbindung an ÖPNV optimieren
- Vermutlich auch noch geringe Akzeptanz in den angrenzenden Quartieren, da hier trotzdem eine verkehrliche Belastung zu erwarten ist

Stellplatzschlüssel 1 : 1



Zusammenfassung

- Nahezu keine Verkehre im Quartier, da Unterbringung an den Rändern, daher hohe Freiraumqualitäten
- Höchster Baulandverlust für Unterbringung ruhender Verkehr
- Anbindung an ÖPNV herstellen
- Größere Akzeptanz in den angrenzenden Quartieren, da hier kaum eine verkehrliche Belastung zu erwarten ist

Wie geht es weiter?

Um das städtebauliche Konzept zu erarbeiten, ist es erforderlich den Stellplatzschlüssel festzulegen.

21.02.2019 – Beschluss über das Mobilitätskonzept / insbesondere den Stellplatzschlüssel

Danach wird das städtebauliche Konzept im Entwurf erarbeitet.