

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 22/0154
604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften			Datum: 21.04.2022
Bearb.:	Fensky, Mark Kröska, Mario	Tel.: -241 Tel.: -258	öffentlich
Az.:			

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	21.04.2022	Entscheidung

Rahmenplan Harkshörner Weg, hier: Beschluss über das Mobilitätskonzept

Beschlussvorschlag:

Der Rahmenplan „Harkshörner Weg“ soll auf der Grundlage folgender Rahmenvorgaben zum Mobilitätskonzept aufgebaut und weiterentwickelt werden:

1. Konzept 1 „Konventionell“

- Die ÖPNV Erschließung wird durch eine Kleinbuslinie auf dem Harkshörner Weg (Norderstedt Mitte – Grüne Heyde – Harkshörner Weg – Quickborner Straße) und eine zusätzliche Haltestelle der Linie 293 auf der Ulzburger Straße sichergestellt;
- Das Gebiet wird auf die Befahrbarkeit durch den MIV ausgelegt. Alle Wohngebäude sollen anfahrbar sein.
- Der ruhende Verkehr wird ober- und unterirdisch auf den Privatgrundstücken (private Stellplätze) sowie straßenbegleitend (öffentlicher Parkraum) verortet;
- Der Stellplatzschlüssel wird für Doppel- und Reihenhäuser(DH/RH) mit 1,5 Stellplätzen je Wohneinheit(WE), für freifinanzierte Mehrfamilienhäuser(MFH) mit 1,0 je WE, für geförderte MFH mit 0,7 je WE festgelegt;
- Der Schlüssel für den öffentlichen Parkraum wird mit 0,2 Parkplätzen je Wohneinheit festgelegt;
- Am Quartierseingang findet sich ein Mobility Hub u.a. mit Bike- und Carsharing-Angeboten;
- Bei zukünftiger Realisierung des Bebauungsplans 272 soll eine Querungshilfe über die Ulzburger Straße geschaffen werden.

2. Konzept 2 „Autoreduziertes Wohnen“

- Die ÖPNV Erschließung wird durch eine Kleinbuslinie auf dem Harkshörner Weg (Norderstedt Mitte – Grüne Heyde – Harkshörner Weg – Quickborner Straße) und eine zusätzliche Haltestelle der Linie 293 auf der Ulzburger Straße sichergestellt;
- Reduzierte KFZ-Erschließung; über 50% des Gebiets im Norden sind auf eine überwiegende Befahrbarkeit durch den MIV ausgelegt. Die restlichen Verkehrsflächen können jedoch größtenteils von Müll- und Lieferverkehren temporär genutzt werden;

Sachbearbeitung	Fachbereichsleitung	Amtsleitung	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeisterin
-----------------	---------------------	-------------	--	---------------------	---------------------

- Mindestens 50% der Stellplätze werden in Tiefgaragen (5 Blöcke im Bereich Nord) untergebracht und der restliche Anteil soll in einer Quartiergarage (für die 2 weiteren Blöcke und Randbereiche im Bereich Nord) angeordnet werden. Im Bereich Süd sollen 100% der Stellplätze in einer - voraussichtlich dort zentral angeordneten - Quartiersgarage untergebracht werden; der öffentliche Parkraum wird ebenfalls in Quartiersgarage(n), aber auch teils straßenbegleitend untergebracht
- Der Stellplatzschlüssel wird für DH/RH mit 1,0 Stellplätzen je WE, für freifinanzierte MFH mit 0,7 je WE und für geförderte MFH mit 0,3 je WE festgelegt;
- Der Schlüssel für den öffentlichen Parkraum wird mit 0,1 Parkplätzen je Wohneinheit festgelegt und es wird ggf. ein Parkraumkonzept (z.B. Parkscheibenregelung) eingeführt;
- Im Quartierszentrum findet sich ein Mobility Hub u.a. mit Bike- und Carsharing-Angeboten;
- Ein weitestgehend autofreier Bereich wird in dem Gebiet hinter dem Mobility Hub bzw. hinter den Anlagen des ruhenden Verkehrs entstehen;
- Bei zukünftiger Realisierung des Bebauungsplans 272 soll eine Querungshilfe über die Ulzburger Straße geschaffen werden.

3. Konzept 3 „Mobilitätswende“

- Die ÖPNV Erschließung wird durch eine Kleinbuslinie auf dem Harkshörner Weg (Norderstedt Mitte – Grüne Heyde – Harkshörner Weg – Quickborner Straße) und eine zusätzliche Haltestelle der Linie 293 auf der Ulzburger Straße sichergestellt;
- Fast keine KFZ-Erschließung vorhanden, lediglich eine Zufahrt bis zur Quartiergarage (Nord + Süd) wird angeboten. Die restlichen Verkehrsflächen können jedoch größtenteils von Müll- und Lieferverkehren temporär genutzt werden.
- 100% des ruhenden Verkehrs (privat und öffentlich) sollen voraussichtlich in jeweils einer (Bereich Nord und Süd) Quartiersgarage angeordnet werden;
- Der Stellplatzschlüssel wird für DH/RH mit 0,3 Stellplätzen je WE, für freifinanzierte MFH mit 0,3 je WE und für geförderte MFH mit 0,3 je WE festgelegt;
- Der Schlüssel für den öffentlichen Parkraum wird mit 0,05 Parkplätzen je Wohneinheit festgelegt und es wird ein Parkraumkonzept (z.B. Parkscheibenregelung) eingeführt;
- In die Quartiersgarage(n) wird ein Mobility Hub u.a. mit Bike- und Carsharing-Angeboten integriert. Flankierend wird eine zentrale Bikesharing-Station eingerichtet;
- Ein weitestgehend autofreier Bereich wird in dem Gebiet hinter dem Mobility Hub bzw. hinter den Anlagen des ruhenden Verkehrs entstehen – in diesem Fall wäre nahezu das gesamte Rahmenplangebiet „autofrei“;
- Bei zukünftiger Realisierung des Bebauungsplans 272 soll eine Querungshilfe über die Ulzburger Straße geschaffen werden.

Sachverhalt:

bisheriges Verfahren und Vorwort:

Das Rahmenplanverfahren wurde im März 2018 durch den Ausschuss eingeleitet und bereits im August 2018 konnte die erste öffentliche Auftaktveranstaltung stattfinden.

Aus den Ergebnissen der Veranstaltung wurden gemeinsam mit externen Fachplanern 3 Vorentwürfe entwickelt, die im Rahmen der zweiten Veranstaltung (Werkstatt) öffentlich diskutiert wurden. Aus den Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger ging hervor, welche Teilquartiere städtebaulich und von der Verkehrserschließung aus am besten bewertet wurden. Dies waren in Variante 1 der nördliche Bereich und in Variante 3 aufgrund der kleinteiligen Einfamilienhausbebauung der südliche Bereich.

Aus den zwei Teilquartieren wurde eine „Zwischenvariante“ entwickelt und im November 2019 durch den Ausschuss beschlossen. Diese dient seitdem u.a. mit der Festlegung der Anbindungspunkte und der Wegestruktur als Grundlage bei der weiteren Bearbeitung. Charakteristisch ist dabei die Erschließung des nördlichen Teilquartiers durch eine Stichstraße, die an die Ulzburger Straße, aber nicht an den Harkshörner Weg anbindet. Das südliche Teilquartier wird hingegen über den Harkshörner Weg erreicht.



Lageplan – beschlossene Zwischenvariante

Im Oktober 2021 stellte die Verwaltung dem Ausschuss dann die Bausteine des Verkehrskonzepts mit ihren vielfältigen und gebietsprägenden Möglichkeiten vor. So bilden die Bausteine eine Auswahl mit den für diesen Rahmenplan wichtigsten verkehrsthemen Elementen, die ineinandergreifend den Kern des zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätskonzepts darstellen; hierzu zählen die Punkte:

- Wie und von wem sollen die Verkehrswege genutzt werden?
- Welche Erschließungsprinzipien für den motorisierten Individualverkehr und für den Fuß- und Radverkehr sind vorhanden und sollen dort entstehen?
- Wie ist das Plangebiet an den ÖPNV angebunden bzw. von diesem erschlossen?
- Wie sollen sich die zukünftigen Bewohner fortbewegen und welche Qualitäten soll das Rahmenplangebiet zukünftig insgesamt (auch für die Nachbarschaften) aufweisen?

- Welcher Stellplatzschlüssel ist angemessen bzw. soll angestrebt werden?
- Sind Besucherparkplätze erforderlich und in welcher Zahl?

Diese und viele weitere Fragen wird das Verkehrskonzept letztlich auf Grundlage der gewählten Ausrichtung im Wahlspektrum, das die Bausteine bieten, beantworten.

Die Verwaltung hat dafür Konzeptbeispiele (= Kombination / Auswirkungen der Bausteine, die im Oktober 2021 veranschaulicht wurden) weiterentwickelt und stellt diese nun zum Beschluss.

In den folgenden Kapiteln (Punkte 1 bis 6) werden für eine höchstmögliche Transparenz und als Entscheidungshilfe die Bausteine und Konzepte sowie deren Vor- und Nachteilen erörtert.

Ebenso soll der gegebene Überblick eine ggf. notwendige Anpassung der vorgeschlagenen Konzepte seitens der Fraktionen vereinfachen.

Verkehrsbausteine

1. ÖPNV Erschließung

Ein Gebiet gilt vom ÖPNV erschlossen, sofern Haltestellen innerhalb bestimmter (möglichst geringer) Entfernungen attraktiv zu erreichen sind. Die vollständige Erschließung ist eine Mindestvoraussetzung um den ÖPNV als attraktives Verkehrsmittel aufzustellen und sollte daher sichergestellt werden.

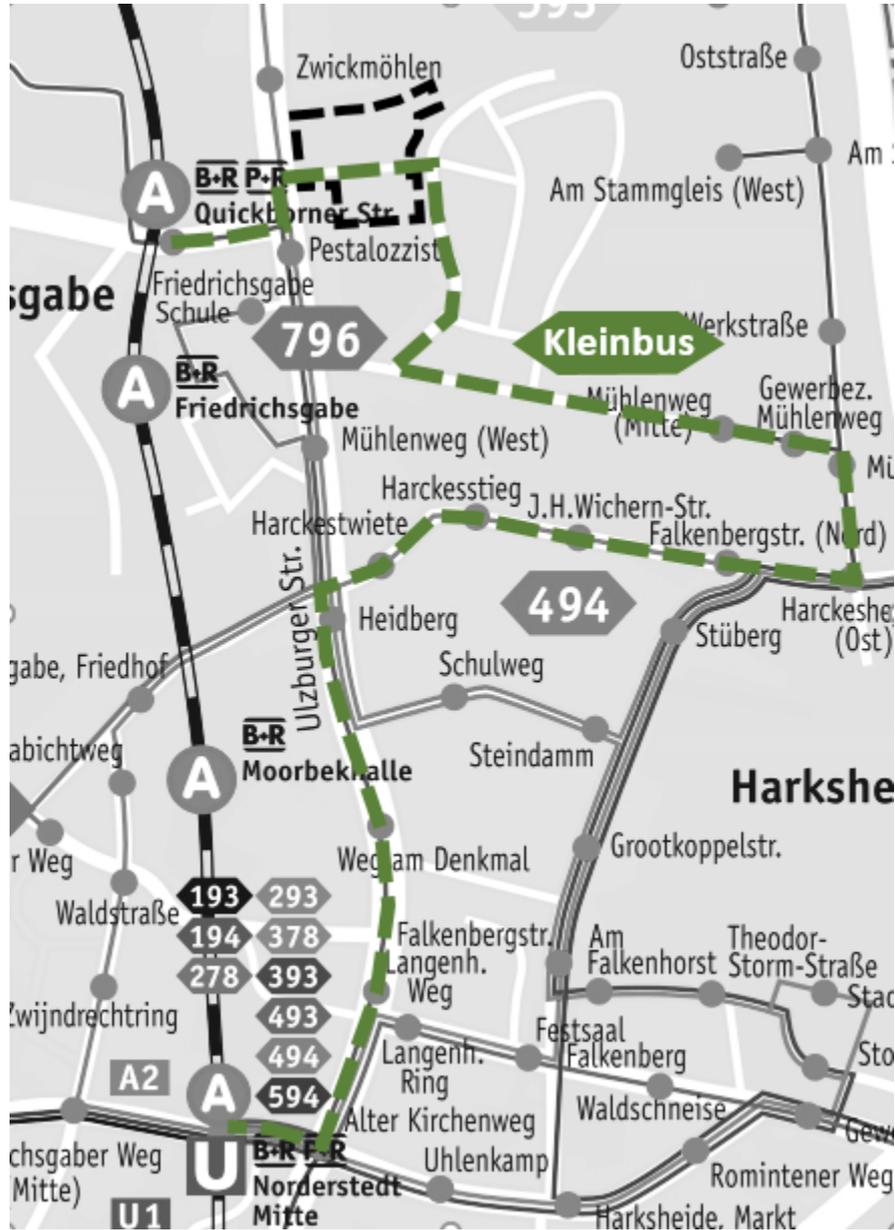
Da der Harkshörner Weg einen Busbetrieb mit standardisierten Fahrzeugen (aufgrund seiner geringen Fahrbahnbreite) nicht zulässt und unter Berücksichtigung der dort vorhandenen, wertvollen Knickstrukturen nicht ausgebaut werden sollte, wäre dort ein Befahren mit Kleinbussen die technisch sinnvollste und ökologische Alternativlösung.

Deshalb bietet sich an, die bereits im Prozess zur Rahmenplanentwicklung „Grüne Heyde“ politisch beschlossene Kleinbuslinie - anstatt über die Ulzburger Straße – nunmehr über die Siedlung Harkshörn und den Harkshörner Weg zur AKN Haltestelle Quickborner Straße zu führen, um sowohl vorhandene Bauflächen als auch das neue Plangebiet vollständig an den ÖPNV anzubinden.

- Dadurch könnte auch (erstmalig) die völlig unterversorgte Siedlung „Harkshörn“ an den (Bus-)ÖPNV angebunden werden.
- Zudem wäre – als Ergänzung und weitere Verbesserung – die Einrichtung einer weiteren (Bus-)Haltestelle (innerhalb der Linie 293) an der Ulzburger Straße optimal.

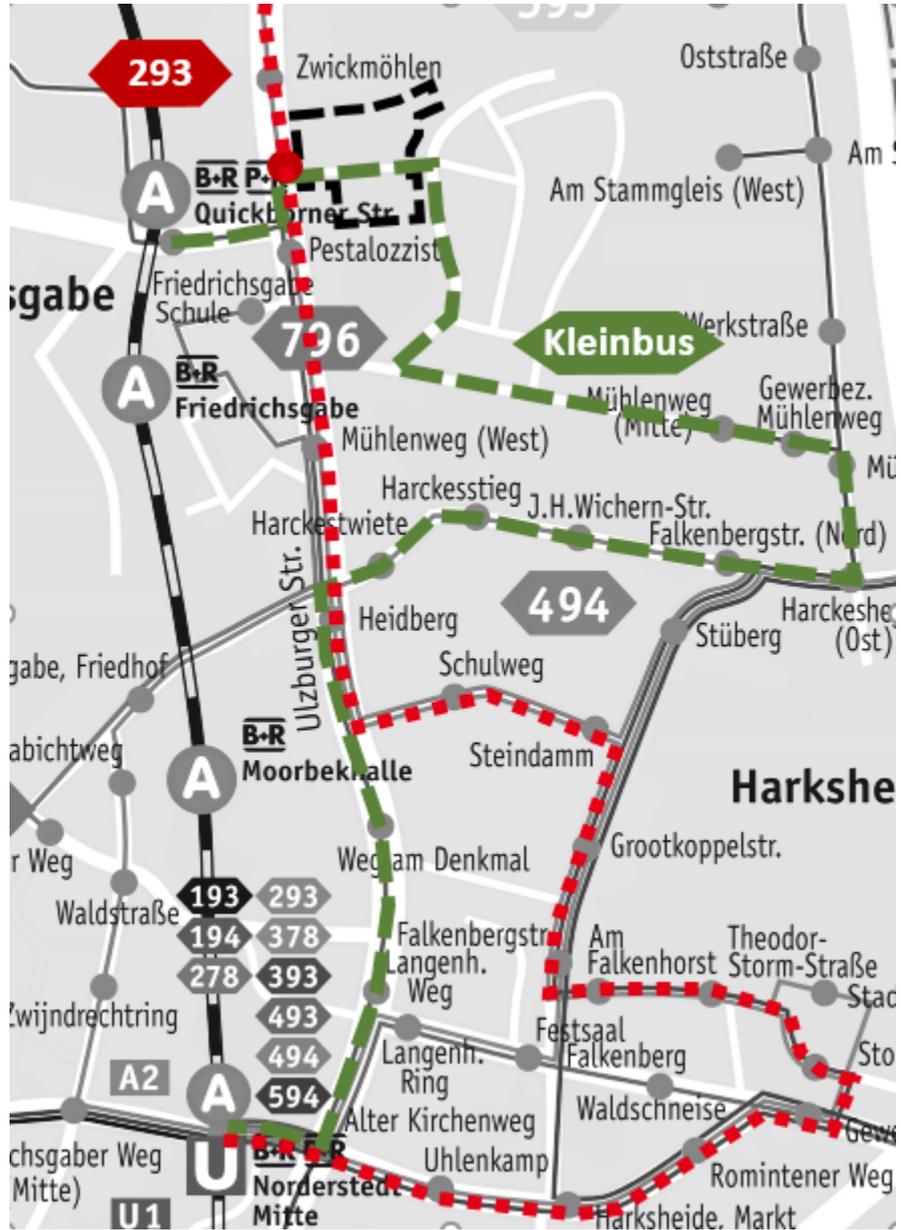
Hieraus ergeben sich folgende (drei) Bausteinvarianten:

- a) **Kleinbusbetrieb:** Norderstedt Mitte – Grüne Heyde – Harkshörner Weg – Quickborner Straße



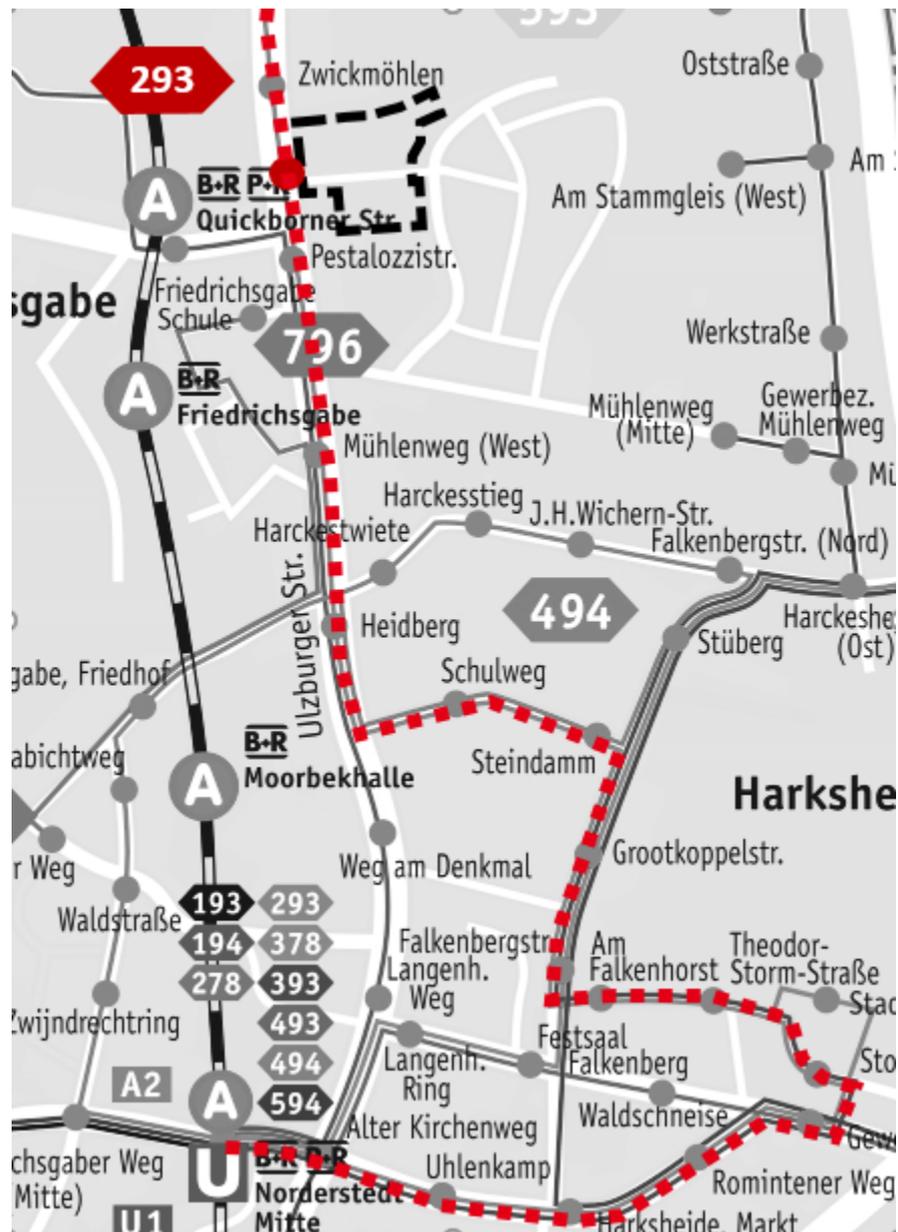
Variante a) Geplante Kleinbuslinie

- b) **Kleinbusbetrieb:** Norderstedt Mitte – Grüne Heyde – Harkshörner Weg – Quickborner Straße + **neue Haltestelle** „Ulzburger Straße“ auf Höhe des Quartiers (Linie 293)



Variante b) Geplante Kleinbuslinie und zusätzliche Haltestelle

- c) Nur neue Haltestelle „Ulzburger Straße“ auf Höhe des Quartiers (Linie 293).



Variante c) Nur zusätzliche Haltestelle

Die Verwaltung schlägt die Umsetzung der Bausteinvariante b) vor, um einerseits die bestmögliche ÖPNV-Anbindung zu erzielen und zum anderen dadurch einen starken Anreiz zur Reduzierung der Parkraumsuchverkehre zu bieten.

2. Erschließungsprinzipien für den motorisierten Individualverkehr und für den Fuß- und Radverkehr

Die folgenden Prinzipskizzen stellen dar, welche Flächen und öffentlichen Räume für den

- a) Fußverkehr
- b) Kraftfahrzeugverkehr
- c) Radverkehr
- d) Müll- und Lieferverkehr
- e) Mischverkehr
- f) Park- und Stellplatzraum

vorgesehen sind.

Anmerkung vorab:

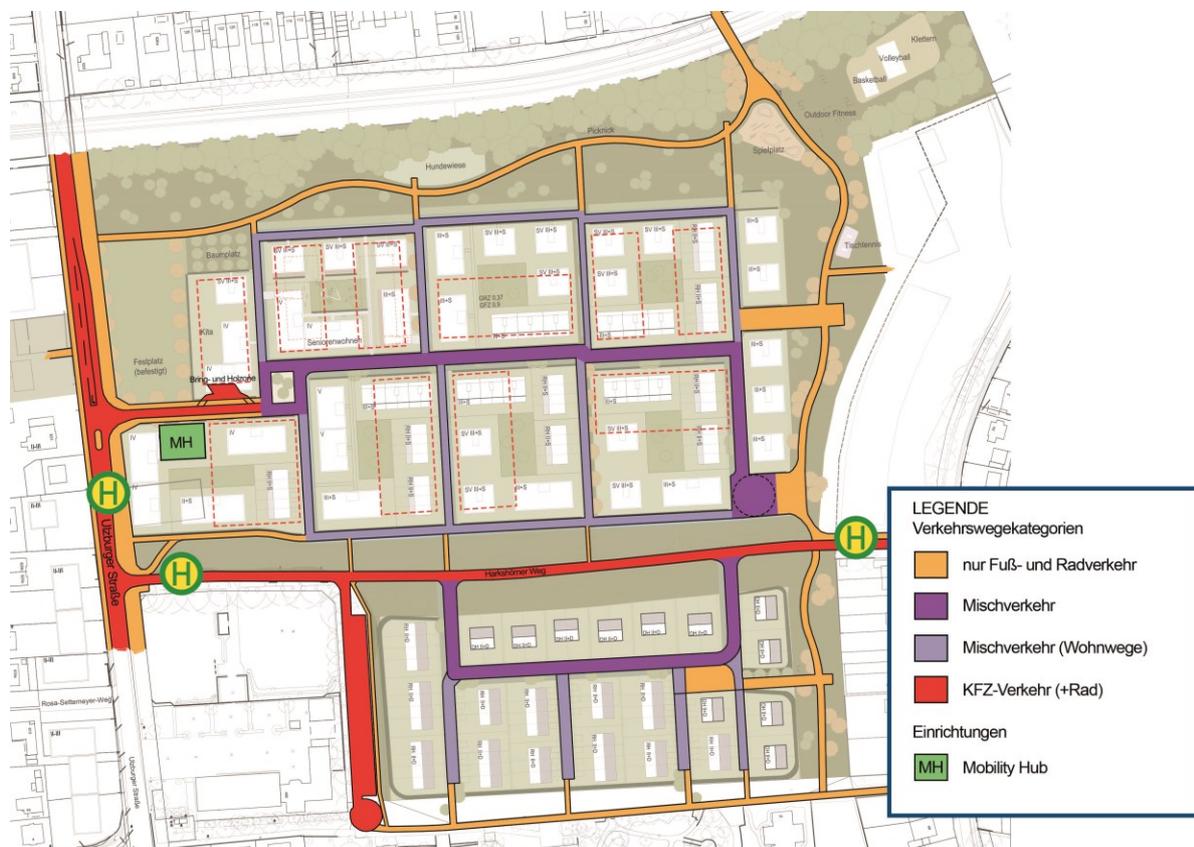
Alle Konzepte beinhalten im Bereich Nord – „Mehrfamilienhäuser“ und Süd – „Reihen und Doppelhäuser“.

Abweichungen / Unterschiede:

Konzept 1 „Konventionell“

Alle Wohngebäude sind mit MIV anfahrbar.

Die Stellplätze werden überwiegend auf den privaten Grundstücken in Tiefgaragen (für den Bereich Nord) und oberirdisch (für den Bereich Süd) untergebracht. Der öffentliche Parkraum wird straßenbegleitend verortet.



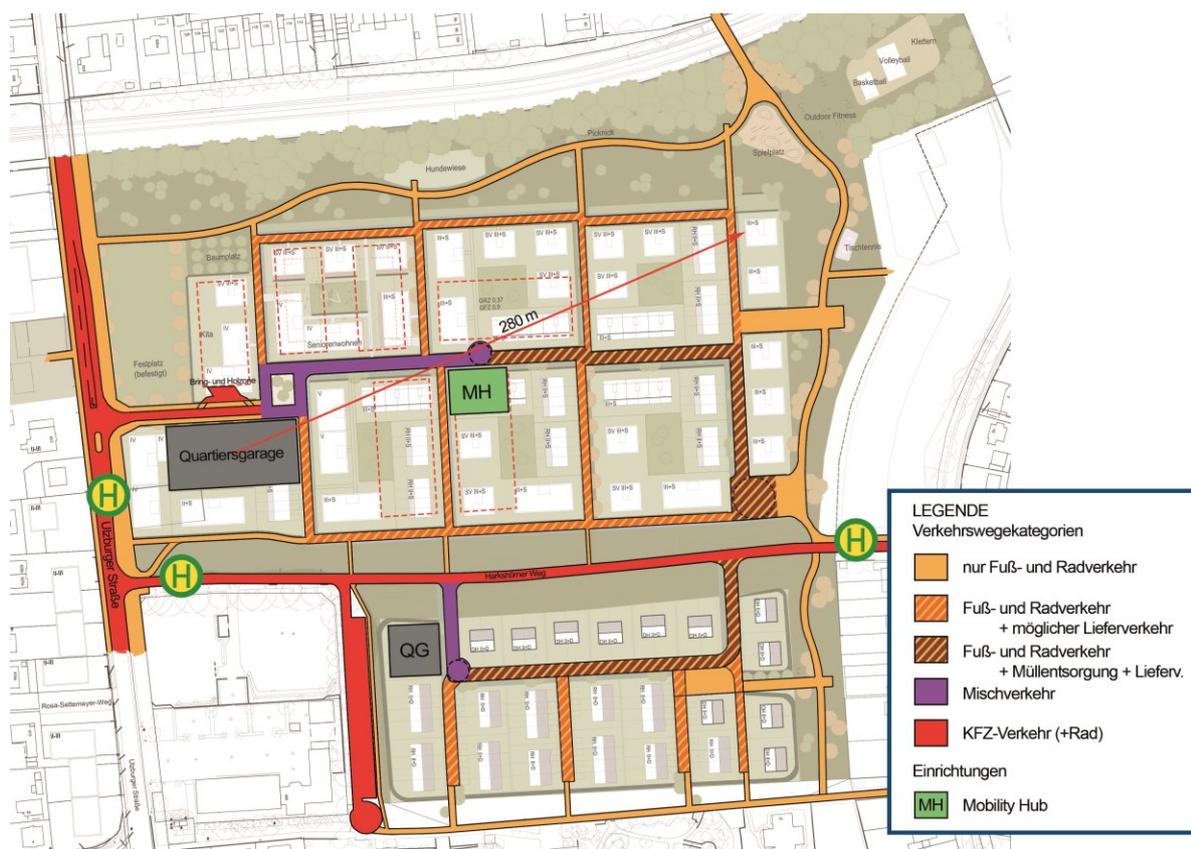
Erschließungsprinzip Konzept 1 „Konventionell“

Konzept 2 „Autoreduziertes Wohnen“

Sparsame / reduzierte KFZ-Erschließung = über 50 % der Bereiche / Wohngebäude im Norden sind überwiegend mit dem MIV befahrbar. Restverkehrsflächen können größtenteils mit Müll- und Lieferverkehren temporär angefahren werden.

Mindestens 50% der Stellplätze werden in Tiefgaragen (4 Blöcke im Bereich Nord) untergebracht und der restliche Anteil soll in einer Quartiergarage (für die 2 weiteren Blöcke und Randbereiche im Bereich Nord) angeordnet werden. Im Bereich „Süd“ sollen 100% der Stellplätze in einer voraussichtlich dort zentral angeordneten Quartiersgarage untergebracht wer-

den; der öffentliche Parkraum wird ebenfalls in Quartiersgarage(n), aber auch teils straßenbegleitend untergebracht



Erschließungsprinzip Konzept 2 „Autoreduziertes Wohnen“

Anmerkung zu Konzept 2) und 3)

Autofreie Bereiche verbessern zulasten der Erreichbarkeit des MIV den Lärmpegel, die Luft- und Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit im Gebiet. Dennoch muss die Erreichbarkeit durch Müllabfuhr, Rettungsfahrzeuge und Feuerwehr stets gewährleistet bleiben.

Insofern sind nur in den Konzeptvarianten 2.) + 3.) Möglichkeiten denkbar, autofreie Bereiche umzusetzen.

Konzept 3 „Mobilitätswende“

Fast keine KFZ-Erschließung vorhanden, lediglich eine Zufahrt bis zur Quartiersgarage (Nord + Süd) wird angeboten.

Restbereiche können größtenteils mit Müll- und Lieferverkehren temporär angefahren werden.

100 % des ruhenden Verkehrs (privat und öffentlich) sollen voraussichtlich in jeweils einer (Bereich Nord und Süd) Quartiersgarage angeordnet werden.

Bausteinvarianten:

a) Konzept 1. – „Konventionell“

DH/RH: 1,5 Stellplätze je 1 WE;
MFH (privat): 1,0 Stellplatz je 1 WE;
MFH (gefördert): 0,7 Stellplätze je 1 WE.

b) Konzept 2 – „Autoreduziertes Wohnen“

DH/RH: 1,0 Stellplatz je 1 WE;
MFH (privat): 0,7 Stellplätze je 1 WE;
MFH (gefördert): 0,3 Stellplätze je 1 WE.

c) Konzept 3 – „Mobilitätswende“

DH/RH: 0,3 Stellplätze je 1 WE;
MFH (privat): 0,3 Stellplätze je 1 WE;
MFH (gefördert): 0,3 Stellplätze je 1 WE.

4. Öffentlicher Besucherparkraum

Öffentlicher Parkraum ist für Besucher (auch Handwerker, Pflegedienste, etc.) des Plangebietes vorgesehen und soll primär ortsfremden Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit zur Abstellung ihrer Kraftfahrzeuge (für eine angemessene Verweildauer) bieten.

Fluktuation ist gewünscht, denn öffentlicher Raum soll dem Gemeinwohl dienen und daher für eine möglichst große Anzahl Menschen frei nutzbar sein.

In der Praxis führt die kostenfreie, unüberwachte Parkraumbereitstellung zu einer individuellen Übernutzung, die einer Privatisierung öffentlichen Raums gleicht. Um diese Problematik zu entschärfen ist ein Parkraumkonzept sowie Überwachung und Ahndung ggf. zu ergänzen.

Bausteinvarianten:

a) Konzept 1. – „Konventionell“

0,2 Parkplätze je 1 WE

b) Konzept 2. – „Autoreduziertes Wohnen“

0,1 Parkplätze je 1 WE (ggf. mit Parkraumkonzept, z.B. Parkscheibenregelung)

c) Konzept 3. – „Mobilitätswende“

0,05 Parkplätze je 1 WE (mit Parkraumkonzept, z.B. Parkscheibenregelung)

5. Verortung Mobility Hub

In dem Mobility Hub sollen Car- und Bikesharing Angebote (inklusive Lastenfahrräder) zur Verfügung stehen. Das Angebot sollte je nach Gesamtkonzept um weitere Funktionen und Dienstleistungen, wie eine Packstation, zusätzliche Transportmöglichkeiten sowie einer per-

sönlichen Beratung mit Fahrkarten- und Ticketverkauf z.B. in Kombination mit einem Mieterbüro erweitert werden.

Es integriert sich optimal in den Umweltverbund. Die dort komprimiert zugänglichen Sharing-Angebote ergänzen und steigern ein Mobilitätsverhalten, bei dem die Bewohner nur sporadisch auf bestimmte Verkehrsmittel angewiesen sind. So kann z.B. ein Lastenfahrrad genutzt werden, um ein Paket von der Packstation nach Hause zu bringen oder ein Kfz ausgeliehen werden, um einen Einkauf im Baumarkt zu erledigen.

Bausteinvarianten (die Anordnung des Mobility-Hubs kann an verschiedenen Stellen im Plangebiet erfolgen):

- a) Konzept 1. – „Konventionell“
Positionierung am Quartierseingang
- b) Konzept 2. „Autoreduziertes Wohnen“
Positionierung zentral im Gebiet
- c) Konzept 3. – „Mobilitätswende“
Positionierung am Quartierseingang, zusätzlich mit einer Bikesharing-Station in zentraler Lage.

6. Querung Ulzburger Straße

Um vom Quartier aus die AKN Station „Quickborner Straße“ zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen, ist eine Querung der vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße Ulzburger Straße unerlässlich.

Im weiteren Verfahren des Rahmenplanverfahrens wird geprüft, welche Maßnahme (z. B. Mittelinsel in Kombination mit einer Lichtsignal-Bedarfsanlage) dort realisierbar ist.

Zusammenfassung der Konzepte, Fazit und Empfehlung (der Verwaltung):

Alle o. a. Konzeptbausteine, wurden seitens der Verwaltung in drei Varianten zusammengefügt (siehe Anlage 4 Konzeptvarianten).

Alle drei Varianten sehen stets die bestmögliche ÖPNV-Erschließung (jeweils Kleinbuslinie + neue Haltestelle entlang der Buslinie 293) vor.

Während **Konzeptvariante 1** „Konventionell“ auf der Annahme beruht, dass die meisten neuen Haushalte primär ein Kraftfahrzeug nutzen werden und die neuen Bewohner dieses entsprechend wohnungsnah abstellen wollen, stellen die **Konzepte 2** „Autoreduziertes Wohnen“ und **3** „Mobilitätswende“ andere Funktionen (des öffentlichen Raumes) in den Mittelpunkt.

In der **Konzeptvariante 1** werden alle Wohneinheiten direkt verkehrlich erschlossen und von daher ist es möglich, die Wohnhöfe allseits (u. a. auch mit Kraftfahrzeugen) zu umfahren.

Folglich resultiert der höchste Stellplatzschlüssel in Höhe von: DH/RH: 1,5 je 1 WE; MFH privat: 1,0 je 1 WE; MFH gefördert: 0,7 je 1 WE und 0,2 Besucherparkplätze je 1 WE

Das Mobility HUB wurde am Gebietseingang positioniert.

In den nachfolgenden zwei Konzepten soll der Ruhende Verkehr auf unterschiedliche Weise reduziert und überwiegend nur flankierend (und stets in Mischverkehrsform) angeordnet werden.

In der **Konzeptvariante 2** „Autoreduziertes Wohnen“ werden (Mehrfamilienhäuser im Bereich Nord) über 50% der Wohnungen durch den KFZ-Verkehr direkt erschlossen.

Lediglich der östliche Mehrfamilienhausbereich ist nicht direkt anfahrbar, sondern die Stellplätze befinden sich hierfür in einer zentralen Quartiersgarage, die sich an der Gebietseinfahrt befindet.

Die maximale Entfernung zwischen Quartiersgarage und Wohngebäude(n) beträgt höchstens 280m Luftlinie.

Der Mobility-Hub wurde zentral in der Mitte des neuen Wohngebietes angeordnet.

Im südlichen Abschnitt (Reihen- und Doppelhausgebiet) ist die Erschließung über eine Mischverkehrsfahrbahn und eine (am Gebietseingang positionierte) Quartiersgarage vorgesehen.

Alle weiteren Verkehrsflächen (Bereiche Nord und Süd) sind gleichberechtigt vom Rad- und Fußverkehr (Mischsystem) nutzbar und stehen daneben auch für die Müllentsorgung und Lieferverkehre zur Verfügung.

Somit sind weite Teile der Erschließung vorwiegend barrierefrei dem Rad- und Fußgängerverkehr vorbehalten. Dennoch sind diese Verkehrsflächen temporär von Rettungs-, Müllentsorgungs- und Lieferverkehre anfahrbar.

Diese Konzeption ermöglicht (unter anderem schon aufgrund der ambitionierten ÖPNV-Maßnahmen) einen geringen Stell- und Parkplatzplatzschlüssel (im Vergleich zu Konzeptvariante 1) in Höhe von: DH/RH: 1,0 je WE; MFH privat: 0,7 je 1 WE; MFH gefördert: 0,3 je 1 WE; und 0,1 Besucherparkplätze je 1 WE.

Die **Konzeptvariante 3** „Mobilitätswende“ ist weitestgehend kraftfahrzeugfrei konzipiert.

Sowohl Stellplätze der Anwohner als auch Besucherparkplätze wurden in Quartiersgaragen untergebracht, die sich jeweils an den Quartiereingängen befinden, so dass dadurch ein weitestgehend autofreies Wohngebiet (mit sehr geringem Quell- und Zielverkehrsfahrten) erreicht werden kann.

Fuß- und Radverkehrsanlagen durchziehen barrierefrei alle Bereiche des Wohngebietes. Dennoch sind auch in diese Verkehrsflächen temporär von Rettungs-, Müllentsorgungs- und Lieferverkehren anfahrbar.

Der Komfortverlust des Kfz bietet Platz für ein Umdenken des Verkehrsverhaltens und befördert den Umweltverbund in eine bessere Ausgangssituation bei der nächsten Entscheidung über die Verkehrsmittelwahl.

In der Konsequenz wird mittels dieser Variante der geringste Stellplatzschlüssel erreicht: DH/RH: 0,3 je 1 WE; MFH privat: 0,3 je 1 WE; MFH gefördert: 0,3 Stellplätze je 1 WE und 0,05 Besucherparkplätze je 1 WE.

Fazit /Empfehlung:

Nach Abwägung und Vergleich aller o. a. Bausteine und Maßnahmen, schlägt die Verwaltung den politischen Gremien vor, dem Rahmenplan (primär) auf der Grundlage der **Konzeptvariante 2** weiterzuentwickeln.

Vor dem Hintergrund der sehr guten ÖPNV-Anbindung und der moderaten, oberirdischen KFZ-Unterbringung werden zum einen die bisher eingegangenen Stellungnahmen/ Vorschläge von ansässigen Bürgern in dieser Variante berücksichtigt.

Zum anderen wirkt sich diese Konzeption, in Hinblick auf zukünftige Starkregenereignisse und unter Berücksichtigung aller Anforderungen zur Schaffung eines verträglichen Stadtklimas, nachhaltig und überdurchschnittlich unterstützend aus (u. a. schon infolge der moderaten Oberflächen-Versiegelungen und der hohen Grünflächenanteile).

Zudem stellt diese Konzeptvariante (nach Auffassung der Verwaltung) einen Kompromiss zwischen klassischer und sich zukünftig entwickelnder Verkehrsmittwahl dar. Schon allein deshalb ist hierdurch die größte Akzeptanz von den zukünftigen Bewohnern und den bereits ortsansässigen Bürgern zu erwarten.

Vor dem Hintergrund der (Siedlungs-)Randlage des neuen Gebietes und in Hinblick der Tatsache, dass eine U-Bahn-Verlängerung erst nach Realisierung der Bauflächen verwirklicht ist, ist ein völlig untergeordneter Anteil an Kraftfahrzeugen im neuen Gebiet und auch im bereits vorhandenen Siedlungen (heute noch) nicht realisierbar.

Schlussendlich sind – aufgrund der fußläufig gut erreichbaren Nahversorgungs- und Bildungseinrichtungen – die zukünftigen Anwohner des Neubaugebietes nicht vollständig auf ein Kraftfahrzeug angewiesen. Von daher erscheint ein „Autoreduziertes Wohnen“ durchaus möglich, realistisch und nachfragegerecht.

Anlagen:

1. Lageplan - beschlossene Zwischenvariante
2. ÖPNV Erschließung
3. Erschließungsprinzipien
4. Konzeptvarianten