



Eingabe der Planung B-337 in die Anwendung Mobile



## Übersicht

Nachfolgend sind zunächst das Ergebnis der Eingabe sowie eine Einordnung der Ergebnisse aufgeführt. Im Nachgang sind die ausgewählten Maßnahmen aufgelistet.

Die Anwendung lässt sich über die Projektwebseite unter folgendem Link aufrufen:

<https://stadt-mobile.eu/>

Für Fragen zu den Ergebnissen oder der Anwendung stehe ich gerne zur Verfügung.

Viele Grüße  
i. A. Alexander Papke

Tel: 040 53595372  
Mail: [Alexander.papke@norderstedt.de](mailto:Alexander.papke@norderstedt.de)



Ergebnis



Zeitverlauf



Nachsteuern

# Ihr MobiLe-Ergebnis

Hier sehen Sie, welchen Einfluss Ihre ausgewählten Maßnahmen auf die verschiedenen Elemente der Stadt haben

## Ergebnis

Mittelfristig Langfristig

Abnahme

Zunahme

stark mittel schwach schwach mittel stark

### Bevölkerungszahl



### Kompakte Stadt



### Erwerbstätige



### Fuß-Erreichbarkeit



### Fahrrad-Erreichbarkeit



### ÖPNV-Erreichbarkeit



### MIV-Erreichbarkeit



### Fußverkehr



### Fahrradverkehr



### ÖPNV



### MIV



### Verkehrsnachfrage



### Straßenbelastungen



### Umweltqualität



### Soziale Teilhabe



### Wirtschaftlichkeit



← zurück zu den Handlungsfeldern

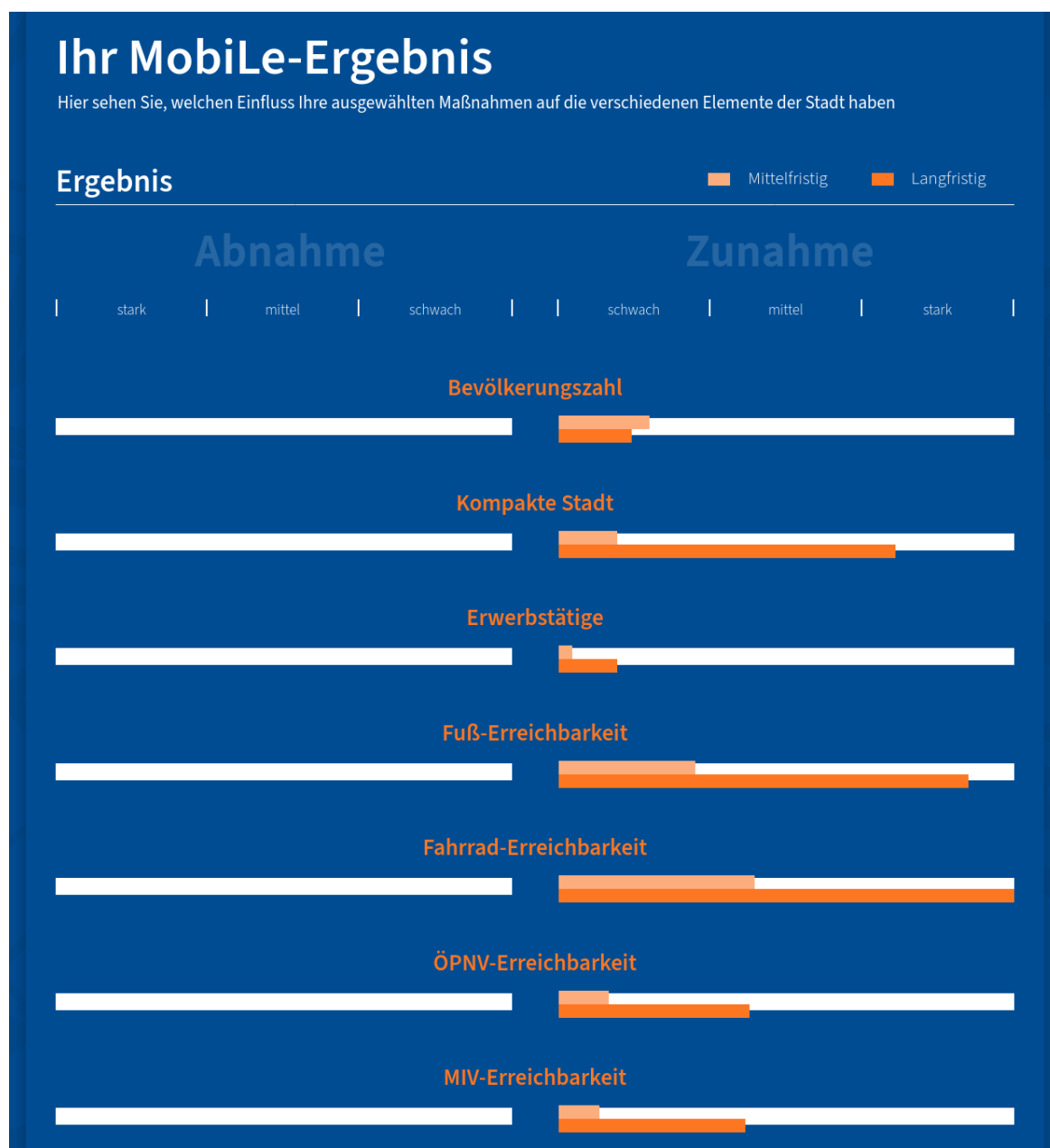
weiter zum Zeitverlauf →



# Einordnung der Ergebnisse der Eingabe zu B-337 vom 11.10.2024

Die vorliegenden Ergebnisse beziehen sich ausschließlich auf verkehrliche Wirkungen und Zusammenhänge. Die Umweltqualität bezieht sich also z.B. nur auf die verkehrsbedingten Auswirkungen wie Abgase oder Lärmbelastung und nicht auf die Gebäude im Plangebiet.

Die Ergebnisse stellen die Auswirkungen auf die gesamte Stadt dar. Dabei ist zu beachten, dass diese immer relativ zum geplanten Gebiet zu sehen sind. Beispielsweise sind die Auswirkungen auf die Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln für einen einzelnen Bebauungsplan in der vorliegenden Eingabe als hoch einzustufen. Ein einzelner Bebauungsplan allein kann jedoch nicht die verkehrlichen Zusammenhänge der gesamten Stadt verändern.



### 1. Bevölkerungszahl:

Da es sich bei dem B-Plan um ein Wohngebiet handelt und neue Wohneinheiten entstehen, kommt es zu einer Zunahme der Bevölkerung. Die geringe negative Veränderung zwischen mittel- und langfristiger Prognose ist auf die Verschlechterung der Umweltqualität (siehe Punkt 14) zurückzuführen, da langfristig ein Ausweichen auf Wohngebiete außerhalb der Stadt möglich ist.

### 2. Kompakte Stadt

Das Gebiet stellt an sich schon eine Verdichtung dar. Langfristig ist eine bessere Ausnutzung der Einzelhandelsflächen durch bessere Erreichbarkeit, mehr Menschen vor Ort etc. zu erwarten.

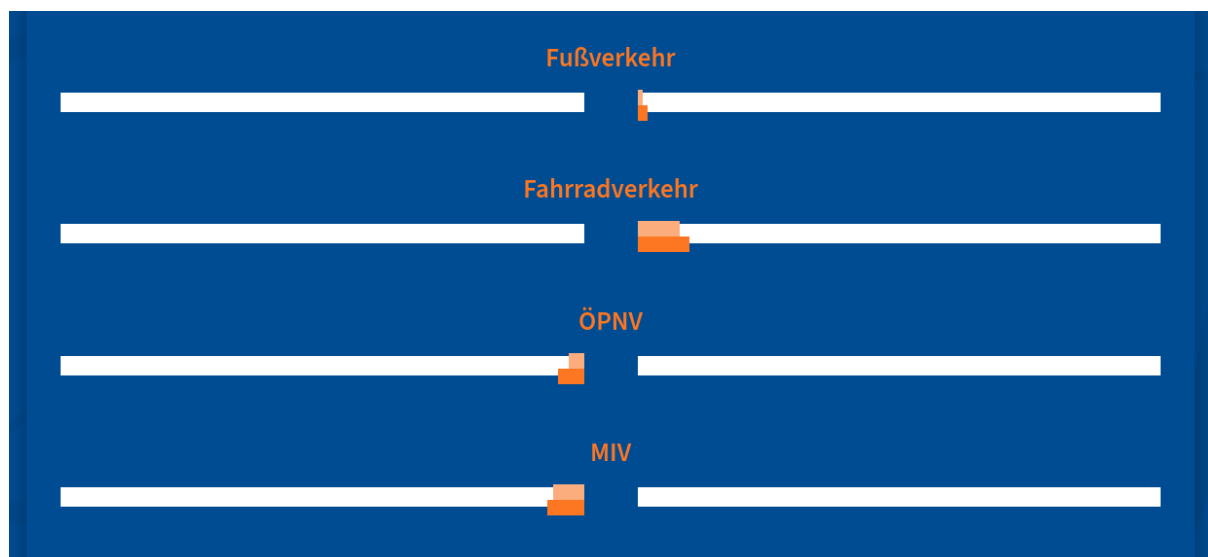
### 3. Erwerbstätige

Durch die Zunahme der Kompaktheit und einer damit einhergehenden besseren Auslastung von Leerständen u. ä. kommt es zu einer leichten Zunahme der Arbeitsplätze.

### 4. bis 7. Erreichbarkeiten

Die Erreichbarkeiten für Fuß, Rad, ÖV und MIV geben an, wie viele Ziele innerhalb von 10 Minuten erreicht werden können. Je nach Verkehrsmittel ist der Radius dabei unterschiedlich groß. Dabei geht es nicht darum, wie die Menschen tatsächlich unterwegs sind, sondern nur um die Möglichkeiten, Ziele zu erreichen.

In der Planung ist von einer schwachen (mittelfristig) bis starken (langfristig) Zunahme der Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad auszugehen. Durch die Verdichtung der Stadt, die die möglichen Ziele innerhalb eines 10-Minuten-Radius für alle Verkehrsmittel deutlich erhöht, erfolgt insbesondere langfristig eine Zunahme aller Erreichbarkeiten.



### 8. bis 11. Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Elemente 8 bis 11 stellen im Vergleich zu den Erreichbarkeiten die tatsächliche Verkehrsmittelwahl dar. Die Verkehrsmittelwahl hängt stark von den Erreichbarkeiten ab. Ist die Erreichbarkeit von verschiedenen Zielen mit einem Verkehrsmittel besser als mit einem anderen, wird dieses Verkehrsmittel tendenziell häufiger genutzt. In der vorliegenden Planung ist die Verbesserung der

Erreichbarkeit für den Rad- und Fußverkehr deutlich stärker für den ÖPNV oder den MIV. Es ist daher von einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl insbesondere auf den Radverkehr auszugehen.

Die Ergebnisse beziehen sich auf alle Wege, die von den Bürgerinnen und Bürgern zurückgelegt werden. Durch die bessere Nutzung von Leerständen, die Ansiedlung neuer Dienstleistungen etc. (siehe Kompakte Stadt) können mehr Bedürfnisse innerhalb des Quartiers befriedigt werden. Dadurch steigt der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Dabei kann es durchaus sein, dass längere Wege (z.B. zur Arbeit) aufgrund der Nähe zur U-Bahn mit dem ÖPNV (oder weiterhin mit dem MIV) zurückgelegt werden, während für kürzere Wege eine Verlagerung auf den nichtmotorisierten Verkehr stattfindet.



### 12. Verkehrsnachfrage

Die Verkehrsnachfrage bezieht sich auf die insgesamt zurückgelegten Personenkilometer. Durch den Zuzug von Menschen ist zunächst insgesamt mit einer Zunahme der zurückgelegten Distanzen zu rechnen. Durch die Verlagerung auf den nichtmotorisierten Individualverkehr sinken die gesamten Personenkilometer langfristig wieder.

### 13. Straßenbelastungen

Ähnlich wie bei der Verkehrsnachfrage führt eine Zunahme der Personenzahl zu einer Zunahme der Straßenbelastung. Die Verlagerung auf andere Verkehrsmittel (weg vom MIV) reduziert auch hier langfristig die Belastung.

### 14. Umweltqualität

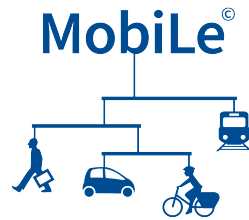
Aufgrund der höheren Verkehrsbelastung ist zunächst mit einer Abnahme der Umweltqualität zu rechnen. Dabei gilt: Wenn mehr Menschen in einer Stadt leben, entsteht zwangsläufig mehr Verkehr, der sich z.B. durch Abgase und Lärm auf die Umweltqualität auswirkt (wenn dieser mit dem MIV oder ÖPNV stattfindet). Aufgrund der Konzeption der vorliegenden Planung (Siehe Modal Split) sind diese Auswirkungen jedoch gering.

## 15. Soziale Teilhabe

Zur sozialen Teilhabe gehört die Möglichkeit, alle gewünschten Ziele (Ärzte, Einzelhandel, Schule etc.) erreichen zu können. Es wird also nicht das Vorhandensein von sozialen Einrichtungen o. ä. betrachtet. Neben der Barrierefreiheit sind auch die Kosten der Verkehrsmittelnutzung ein wichtiger Faktor für die Teilhabe. Da z.B. die Nutzung des MIV mit hohen Kosten verbunden ist, können sich nicht alle Menschen dieses Verkehrsmittel leisten. Die Erhöhung der sozialen Teilhabe ist in dieser Planung auf den Wechsel der Verkehrsmittel zurückzuführen, da die Nutzung des Fahrrades sowie das Zufußgehen mit vergleichsweise geringen Kosten verbunden sind.

## 16. Wirtschaftlichkeit

Die Wirtschaftlichkeit der Planung betrachtet in diesem Modell ausschließlich die externen Kosten der Verkehrsmittelnutzung. Steigt die Wirtschaftlichkeit, nehmen die Kosten ab. Hier gilt, dass durch den nichtmotorisierten Verkehr nur geringe Kosten, oder sogar negative Gesundheitskosten (positive Effekte der Bewegung) für die Gesellschaft entstehen. Auch diese Veränderung ist auf die veränderte Verkehrsmittelwahl zurückzuführen.



# Ihre Auswahl

Hier erhalten Sie eine Übersicht, welche Maßnahmen Sie ausgewählt haben.

---

## **Bevölkerungszahl**

- Schaffung neuer Wohneinheiten ">200"

## **Kompakte Stadt**

- Bebauungsdichte: Anzahl von Wohneinheiten pro Hektar ">90"
- Versorgung für den täglichen Bedarf im Quartier gut erreichbar (in max. 700m)
- Direkte Fuß- und Fahrradverbindungen prägen das Quartier
- Umwandlung von Gewerbeflächen in Wohnnutzung ">200"

## **Erwerbstätige**

### **Fuß-Erreichbarkeit**

- Durchgängig barrierefreie Wegeführung zu wichtigen Zielen im Quartier (auch bei Querungen)
- Straßenunabhängige oder kreuzungsfreie Wegeführung
- Gehwege weisen stets eine bedarfsgerechte Breite auf

### **Fahrrad-Erreichbarkeit**

- Ausreichend Fahrradstellplätze an Quellen und Zielen
- Leicht zugängliche, überdachte und sichere Radabstellanlagen
- Dichtes Netz von Radverkehrsanlagen im Quartier vorhanden / geplant
- Radverkehrsanlagen im Plangebiet sind an Gesamtnetz angeschlossen
- Konflikte im Mischverkehr mit dem Fußverkehr

### **ÖPNV-Erreichbarkeit**



- ÖPNV-Haltestelle(n) in max. 300m (Bus) oder 500m (Bahn) Entfernung

- ÖPNV-Haltestelle ist im Verhältnis zum Pkw: "Weiter entfernt"

- Haltestellen an Buskaps

### **MIV-Erreichbarkeit**

- Entfernung der PKW Stellplätze zur Wohnung / zum Haus "20-100m"

- Behindertenparkplätze und barrierefreier Zugang zu Parkplätzen vorhanden

- Stellplatzschlüssel je Wohneinheit liegt bei: "0,3-0,6"