



Eingabe der Planung B-339 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



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

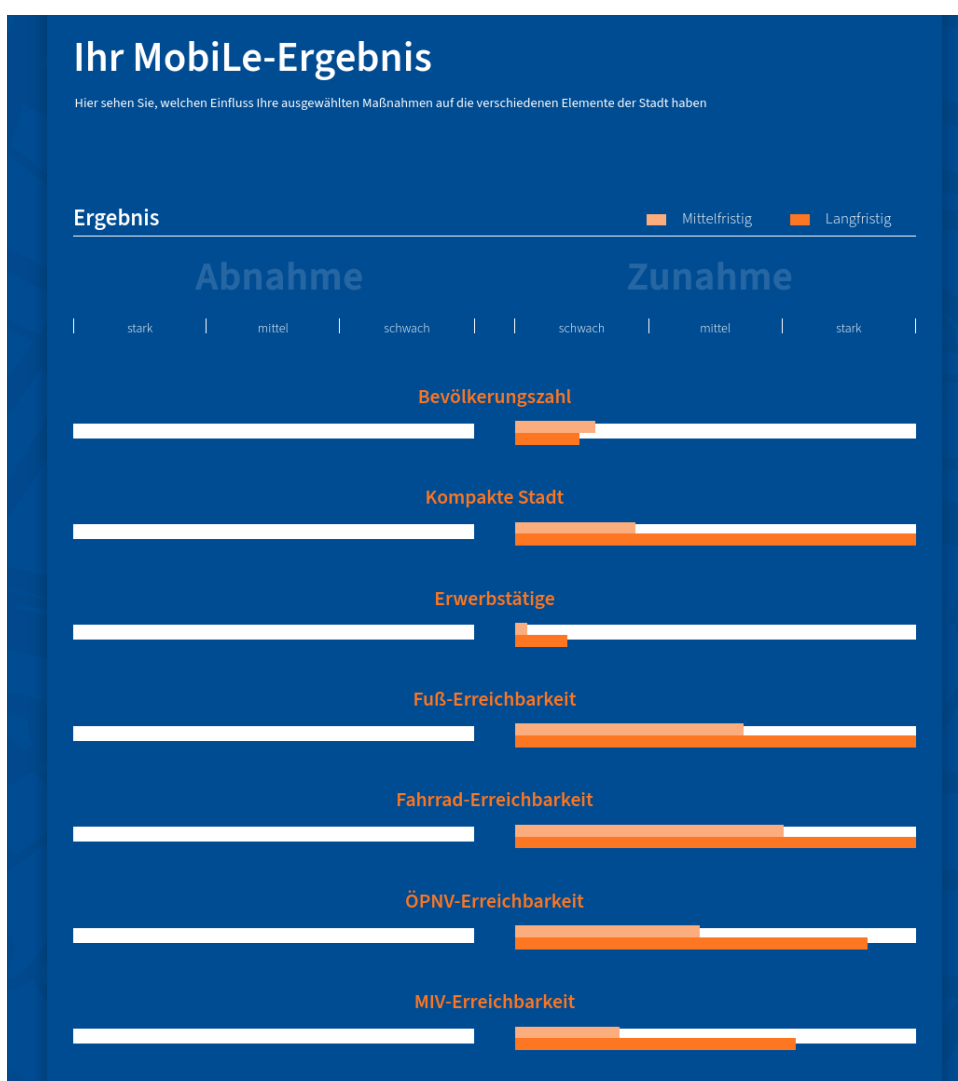
weiter zum Zeitverlauf →



Einordnung der Ergebnisse der Eingabe zu B-339 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. Wichtig: Im Modell werden für die Prognose nur verkehrliche Zusammenhänge berücksichtigt.

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.

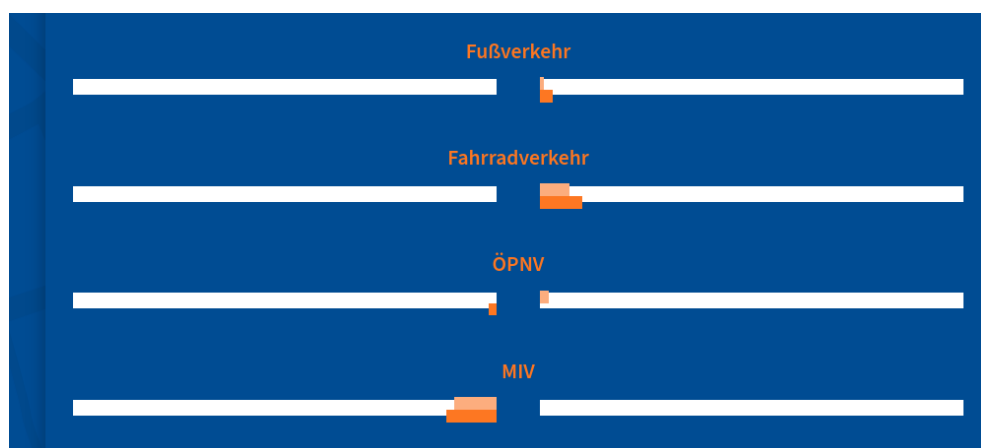
3. Erwerbstätige

Neben den Arbeitsplätzen durch den Bau einer Kindertagesstätte ist, ähnlich wie bei der Kompaktheit, mit einer leichten Zunahme der Arbeitsplätze / Auslastung der vorhandenen Arbeitsplätze zu rechnen.

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.

Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV sind die Erreichbarkeiten hier mittel- und langfristig höher als für den MIV. Ein wesentlicher Einflussfaktor auf die Erreichbarkeiten ist neben der ursprünglichen Planung auch die Verdichtung der Stadt, die die möglichen Ziele innerhalb eines 10-Minuten-Radius für alle Verkehrsmittel deutlich erhöht.



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 größer als für den ÖPNV oder den MIV. Es ist daher von einer Verlagerung der Verkehrsmittelwahl insbesondere auf den Radverkehr auszugehen.

Insgesamt ist daher mit einem Rückgang des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Die Wege werden stattdessen im Umweltverbund zurückgelegt. Da die Gesamtheit aller Wege betrachtet wird, kann es auch sein, dass die Wege zur Arbeit zwar vermehrt mit dem ÖPNV erfolgen, Freizeitwege, Einkäufe etc. aber aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und damit deren Anteil an allen Wegen steigt.



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

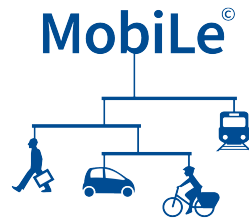
Aufgrund der höheren Verkehrsbelastung ist zunächst mit einer Abnahme der Umweltqualität zu rechnen. Dabei gilt: Wenn mehr Menschen in einer Stadt leben, entsteht zwangsläufig mehr Verkehr, der sich z.B. durch Abgase und Lärm auf die Umweltqualität auswirkt (wenn dieser mit dem MIV oder ÖPNV stattfindet). 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"
- Grün und Wasser prägen das Quartier und sind zu Fuß gut erreichbar
- Abwechslungsreiche Flächen und Gebäude, kleinteilig variierend

Kompakte Stadt

- Bebauungsdichte: Anzahl von Wohneinheiten pro Hektar ">90"
- Versorgung für den täglichen Bedarf im Quartier gut erreichbar (in max. 700m)
- Attraktiv gestaltete, miteinander vernetzte Grünflächen sind im Quartier vorhanden
- Direkte Fuß- und Fahrradverbindungen prägen das Quartier

Erwerbstätige

- Neuansiedlung von Unternehmen (Erhöhung der Arbeitsplätze) "<20"

Fuß-Erreichbarkeit

- Durchgängig barrierefreie Wegeführung zu wichtigen Zielen im Quartier (auch bei Querungen)
- Straßenunabhängige oder kreuzungsfreie Wegeführung
- Gehwege weisen stets eine bedarfsgerechte Breite auf
- Vorrang für den Fußverkehr ggü. anderen Verkehrsmitteln

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
- Straßenunabhängige oder kreuzungsfreie Wegeführung
- Konflikte im Mischverkehr mit dem Fußverkehr

ÖPNV-Erreichbarkeit

- ÖPNV-Haltestelle(n) in max. 300m (Bus) oder 500m (Bahn) Entfernung
- Sichere, barrierefreie Zugangswege zu den Haltestellen auch bei Platzkonflikten sichergestellt
- Sicherheitsgefühl und Komfort an Haltestellen auch bei Platzkonflikten sichergestellt
- Eng getaktete Verbindungen (kurze Wartezeiten) im Quartier vorhanden
- Angepasster Takt an Betriebs- bzw. Schichtzeiten im Quartier vorhanden
- Lange Bedienzeiten (abends, nachts) im Quartier vorhanden
- ÖPNV-Haltestelle ist im Verhältnis zum Pkw: "Weiter entfernt"
- Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln

MIV-Erreichbarkeit

- Entfernung der PKW Stellplätze zur Wohnung / zum Haus "Darunter/Davor"
- Behindertenparkplätze und barrierefreier Zugang zu Parkplätzen vorhanden
- Stellplatzschlüssel je Wohneinheit liegt bei: "0,3-0,6"
- Verkehrsströme an Ampeln werden räumlich oder zeitlich getrennt