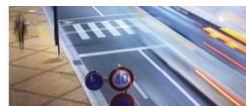


Bauvorhaben Strandbadhöfe

Verkehrsuntersuchung

Stand: 23.10.2024



INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNGEN	4
1 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND -ANALYSE	4
2 RELEVANTE AUSSAGEN DES STÄDTISCHEN MOBILITÄTSKONZEPTES	14
3 GRUNDSTÜCKSBEOZOGENES MOBILITÄTSKONZEPT	19
4 ERSCHLIEßUNG UND VERKEHRSABLÄUFE	21
5 RUHENDER VERKEHR.....	23

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lage des Vorhabens im Stadtgebiet	4
Abbildung 2:	Lage des Vorhabens im Umfeld	5
Abbildung 3:	Verkehrsströme An- und Abfahrt Trioptics	5
Abbildung 4:	Ruhender Verkehr im Umfeld	6
Abbildung 5:	Hotel Hafen Wedel	6
Abbildung 6:	Erreichbarkeit im Radverkehr	7
Abbildung 7:	Erreichbarkeit von Schulen im Radverkehr	8
Abbildung 8:	Erreichbarkeit von Nahversorgung im Radverkehr	8
Abbildung 9:	Erreichbarkeiten im Fußverkehr	9
Abbildung 10:	Erreichbarkeit von Schulen im Fußverkehr	9
Abbildung 11:	Erreichbarkeit von Nahversorgung im Fußverkehr	10
Abbildung 12:	Schulauer Straße	10
Abbildung 13:	Strandbaddamm	11
Abbildung 14:	Bedienungsqualität ÖPNV	12
Abbildung 15:	Ergebnisse der Verkehrszählung am KP Schulauer Straße / Strandbaddamm	13
Abbildung 16:	Verkehrserzeugung (Kfz-Fahrten)	14
Abbildung 17:	Die 15 Handlungsfelder des Wedeler Mobilitätskonzeptes	15
Abbildung 18:	Ausdehnung Tempo 30 des Wedeler Mobilitätskonzeptes	16
Abbildung 19:	Grobkonzept neuer Stadtbuslinie des Wedeler Mobilitätskonzeptes	17
Abbildung 20:	Radverkehrskonzept des Wedeler Mobilitätskonzeptes	18
Abbildung 21:	Querschnitt Schulauer Straße im Radverkehrskonzept des Wedeler Mobilitätskonzeptes	18
Abbildung 22:	Zielsetzung des grundstücksbezogenen Mobilitätskonzeptes	19
Abbildung 23:	Service-Angebote für Radfahrende	20
Abbildung 24:	Paketstation	21
Abbildung 25:	Erschließung Kfz	22
Abbildung 26:	Muster-Stellplatzsatzung – Richtzahlentabelle (Auszug)	23
Abbildung 27:	Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein (Auszug)	24
Abbildung 28:	Absoluter Stellplatzbedarf	25
Abbildung 29:	Stellplatzbedarf unter Berücksichtigung von Mehrfachnutzungsmöglichkeiten	25

VORBEMERKUNGEN

Die verkehrlichen Belange der geplanten Grundstücksnutzung werden vorliegend beschrieben und untersucht. Ziele sind es, wenig neuen Autoverkehr entstehen zu lassen, Synchronizität mit dem städtischem Mobilitätskonzept zu erlangen, die störungsarme und verkehrssichere Abwickelbarkeit sämtlicher Verkehre zu prüfen und abzuschätzen sowie – falls erforderlich - diesbezügliche Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

1 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND -ANALYSE

Das Grundstück des Bauvorhabens „Strandbadhöfe“ liegt unweit der Elbe und relativ zentral in Wedel (vgl. Abbildung 1). Auf dem ehemaligen Schneider-Areal am Schulauer Hafen soll ein Mix aus neuen Gewerbe- und Büroflächen (20.730 m²) und Wohneinheiten (107) entstehen. Zudem sollen eine Kita und eine Parkfläche realisiert werden.

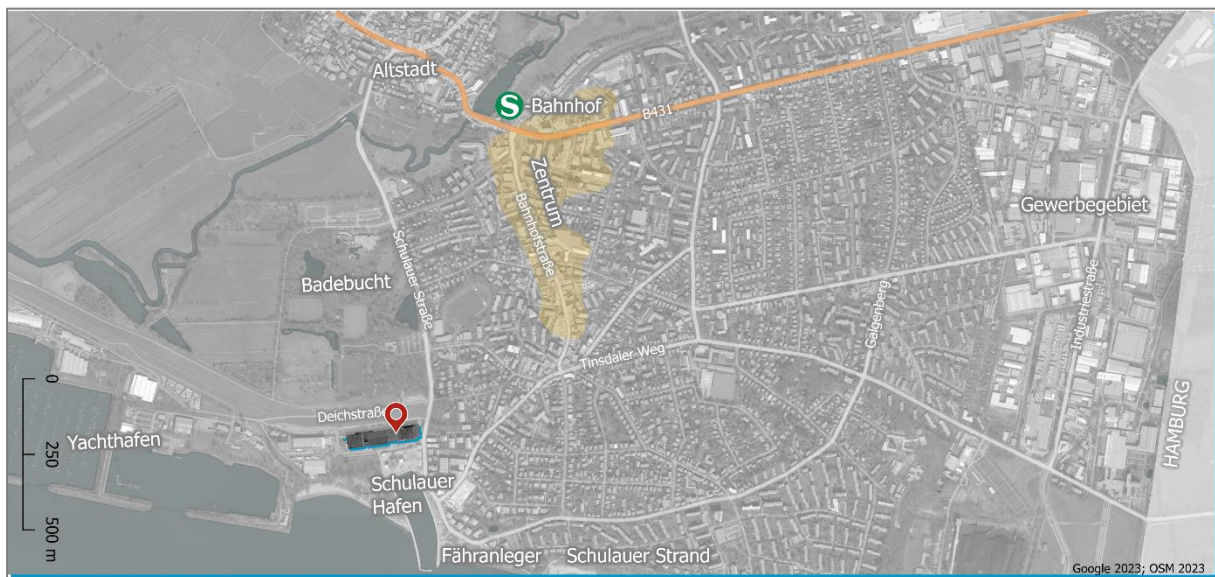


Abbildung 1: Lage des Vorhabens im Stadtgebiet

Die Nutzungen in der Umgebung sind teilweise gewerblich, teilweise freizeit-orientiert und teilweise – auf der östlichen Seite der Schulauer Straße – durch Wohnen geprägt (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Lage des Vorhabens im Umfeld

Hervorzuheben ist die Fa. Trioptics im Westen, die über die Deichstraße angefahren wird und deren Anlieferungen über den Strandbaddamm abfließen (vgl. Abbildung 3). Das Unternehmen verfügt über ca. 200 öffentliche Pkw-Stellplätze, die ebenfalls über die Deichstraße erreicht werden. Weitere öffentliche Stellplätze, auch für den Radverkehr, sind Abbildung 4 zu entnehmen.

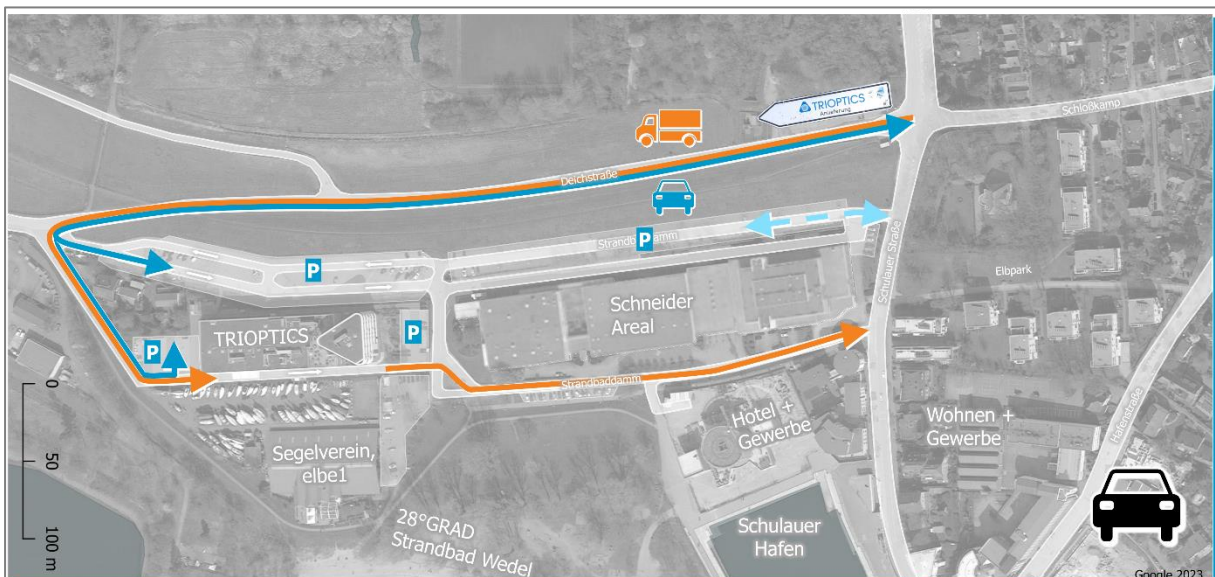


Abbildung 3: Verkehrsströme An- und Abfahrt Trioptics

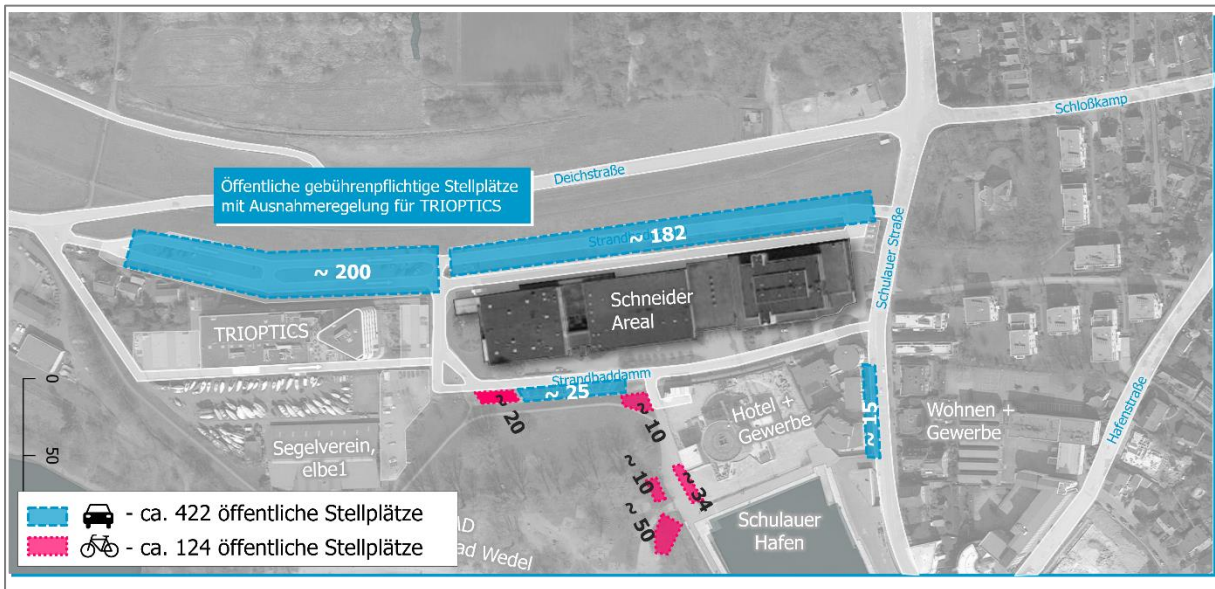


Abbildung 4: Ruhender Verkehr im Umfeld

Südlich des Grundstücks liegt zudem das Hotel Hafen Wedel, das auch über den Strandbaddamm erschlossen wird und in Kürze seinen Betrieb aufnehmen soll (vgl. Abbildung 5). Die Grundstücksnutzung umfasst ebenfalls Bürogewerbe und Gastronomie. Das Verkehrsgutachten zum Bauvorhaben ermittelt etwa 400 neue Fahrten im Kfz-Verkehr pro Werktag, die sich auf diese Entwicklungsfläche beziehen.



Abbildung 5: Hotel Hafen Wedel

Darüber hinaus befinden sich in direkter Nachbarschaft die Gelände des Segelvereins „elbe1“ und des Strandclubs „28° GRAD“, welche weitere – wenn auch wenige – Kfz-Fahrten über Deichstraße und Strandbaddamm verursachen.

Die Lage des Grundstücks sowie die kompakte Siedlungsstruktur Wedels ermöglichen eine gute Nah-Erreichbarkeit zahlreicher Aktivitäten durch die zukünftigen Nutzer:innen, die wiederum das Zufußgehen und das Radfahren nahelegen. Die Erreichbarkeit des Stadtgebietes mit dem Fahrrad oder beispielsweise der Wedeler Innenstadt zu Fuß ist innerhalb kurzer bzw. zumutbarer Entfernungen und Reisezeiten gegeben. Insbesondere der Radverkehr hat ein großes Potenzial. So sind die meisten der umliegenden Schulen, der S-Bahnhof Wedel und diverse Supermärkte innerhalb von fünf Minuten mit dem Fahrrad erreichbar. Das gesamte Stadtgebiet kann innerhalb von 15 Minuten erreicht werden und innerhalb von 20 Minuten ist das ländliche Wedeler Umland erreicht (vgl. Abbildung 6 bis Abbildung 8). Weitere gute Ausgangsbedingungen für den Radverkehr ergeben sich zum Beispiel durch den Elberadweg, welcher in unmittelbarer Nähe des Grundstücks verläuft und eine direkte Anbindung an das Hamburger Stadtgebiet darstellt.

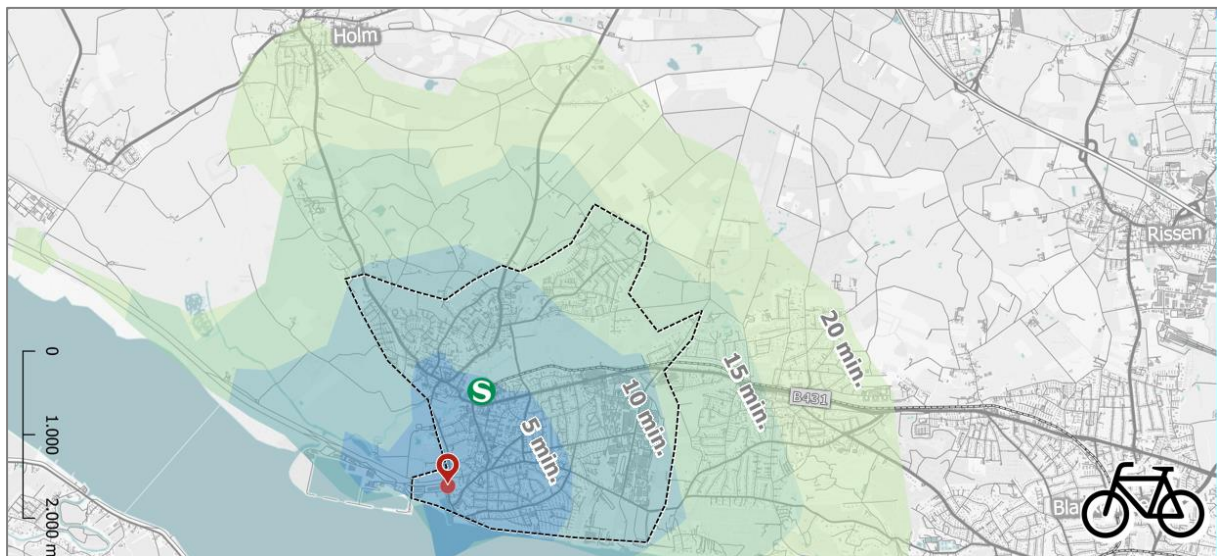


Abbildung 6: Erreichbarkeit im Radverkehr



Abbildung 7: Erreichbarkeit von Schulen im Radverkehr



Abbildung 8: Erreichbarkeit von Nahversorgung im Radverkehr

Die Erreichbarkeiten zu Fuß sind ebenfalls zufriedenstellend. Insbesondere der Schulauer Hafen als Freizeit- und Erholungsort ist binnen weniger Gehminuten zu erreichen (vgl. Abbildung 9 bis Abbildung 11) Abbildung 9: Erreichbarkeiten im Fußverkehr. Die umliegenden Schulen werden zu Fuß in einer Zeitspanne von 15 bis 20 Minuten erreicht. Wege zu Supermärkten oder anderen Orten der Nahversorgung dauern etwa 10 bis 20 Minuten.

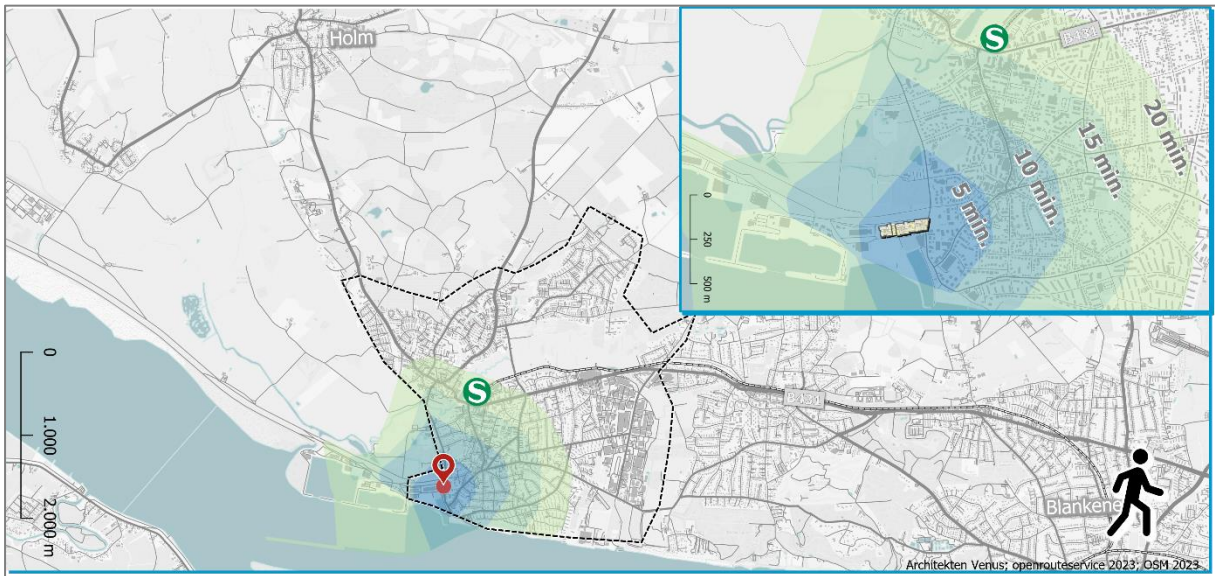


Abbildung 9: Erreichbarkeiten im Fußverkehr

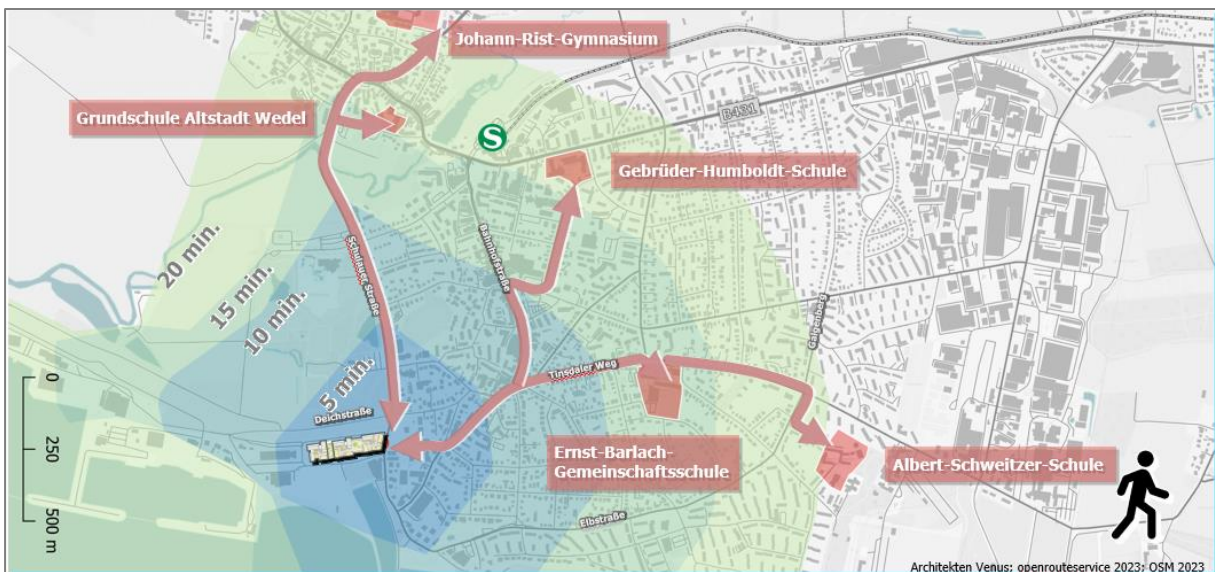


Abbildung 10: Erreichbarkeit von Schulen im Fußverkehr



Abbildung 11: Erreichbarkeit von Nahversorgung im Fußverkehr

Die Fuß- und Radverkehrsanlagen in der näheren Umgebung sind allerdings in einem verbesserungswürdigen Zustand und hemmen den positiven Effekt der o.g. Lagevorteile. Insbesondere die Schulauer Straße und der Strandbaddamm sind unzureichend ausgebaut und daher für Rad- und Fußverkehr zur Zeit noch eher unattraktiv (vgl. Abbildung 12 und Abbildung 13).



Abbildung 12: Schulauer Straße



Abbildung 13: Strandbaddamm

Die Erreichbarkeit des Areals im Öffentlichen Personennahverkehr ist aktuell unterdurchschnittlich gut gegeben. Es verkehrt die Buslinie 594 sechs Mal / Werktag, dies lediglich von einer Richtungshaltestelle auf der Ostseite der Schulauer Straße ausgehend. Die Haltestellen der Buslinie 189, welche deutlich häufiger verkehrt, sind zu Fuß in einer knappen Viertelstunde zu erreichen. Hier sei erwähnt, dass das Grundstück aber über eine *potenziell* hohe Lagegunst, auch innerhalb des ÖPNV-Netzes, verfügt. Dies wird insbesondere durch eine kurze Reisezeit zum Bahnhof Wedel ausgedrückt. Eine Umstrukturierung der Buslinien könnte das Grundstück demnach sehr gut an das ÖPNV-Netz anbinden.

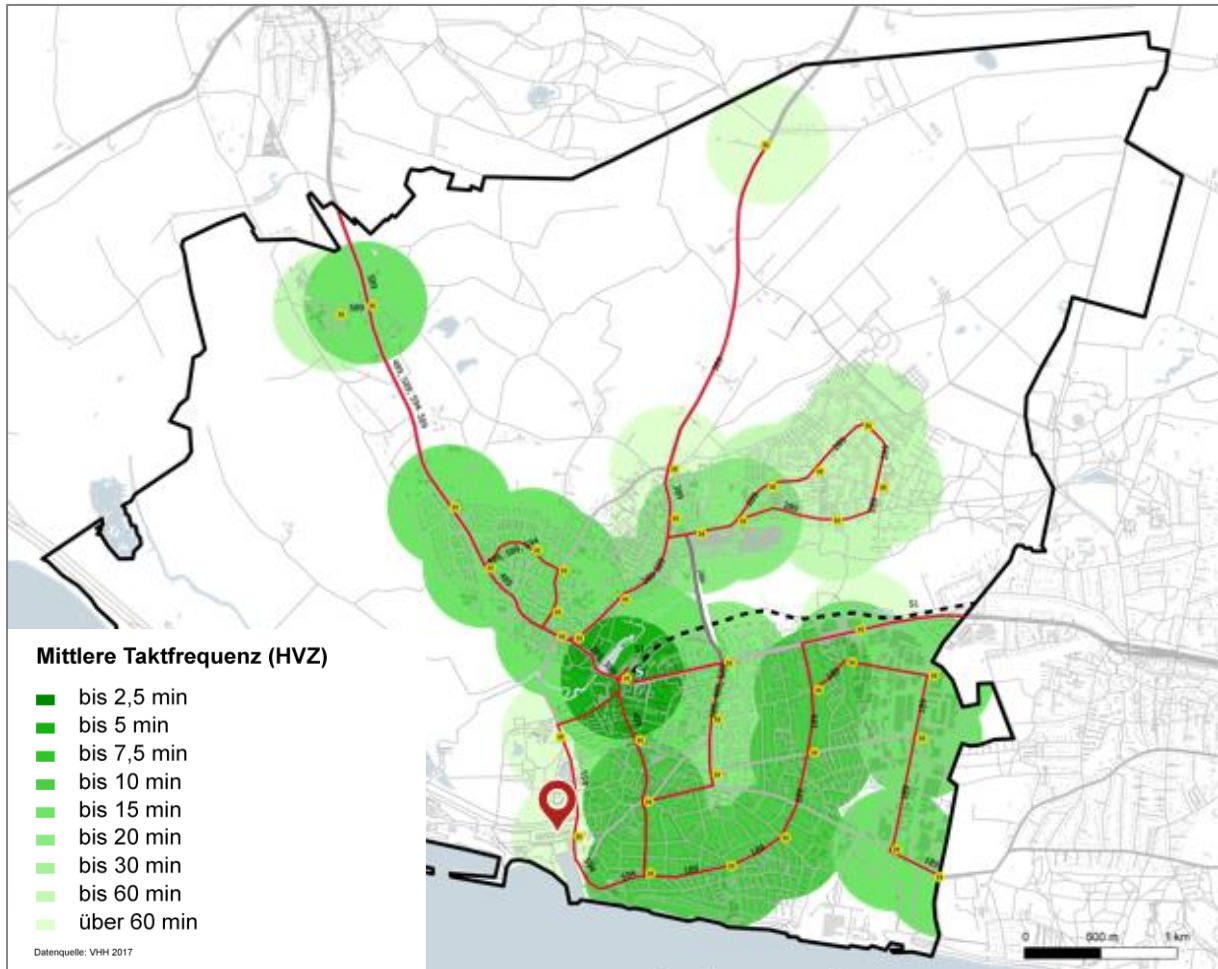


Abbildung 14: Bedienstungsqualität ÖPNV

Die Kfz-Verkehrsmenge auf der Schulauer Straße liegt bei ca. 3.000 – 4.000 Kfz / Werktag auf dem Abschnitt auf Höhe des Grundstücks.

Es liegt eine Knotenstromzählung für den Knotenpunkt Schulauer Straße / Strandbaddamm aus dem Jahr 2017 vor, die eine Gesamtbelastung des Knotenpunktes von ca. 5.000 Kfz-Fahrten / Werktag (alle Richtungen zusammen) aufweist. Es ist davon auszugehen, dass der ehemalige Betrieb der Fa. Schneider für den weit überwiegenden Teil der Verkehre aus und in den Strandbaddamm ausschlaggebend gewesen ist. Die entsprechenden Zu- und Abflüsse lagen im Jahr 2017 bei ca. 700 Fahrten / Tag (vgl. Abbildung 15).

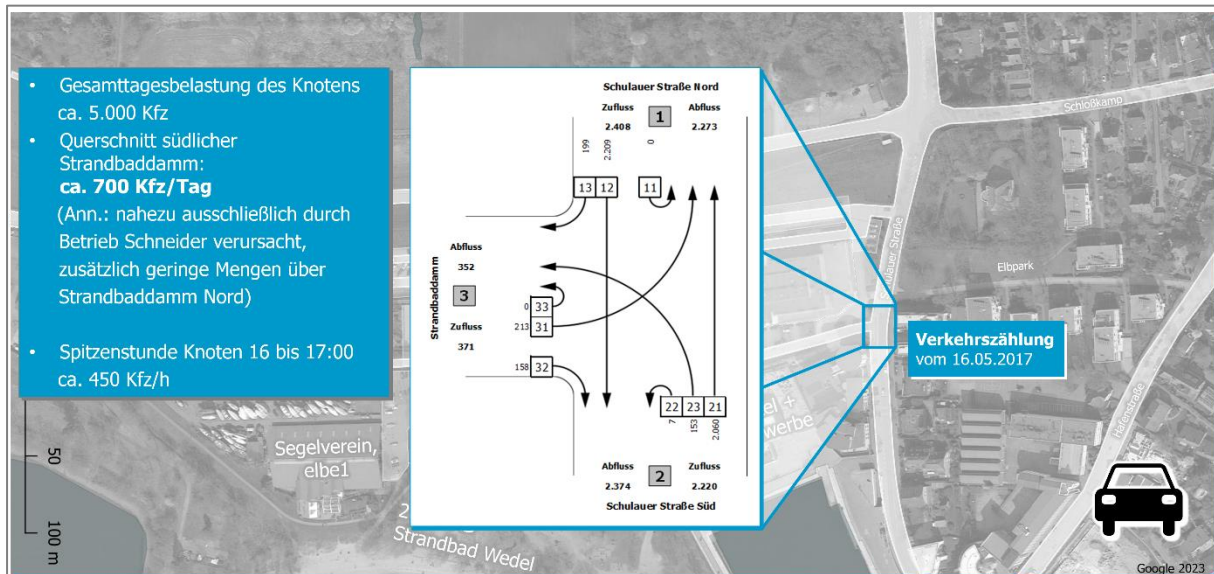


Abbildung 15: Ergebnisse der Verkehrszählung am KP Schulauer Straße / Strandbaddamm (2017)

Die Verkehrsmenge auf der Schulauer Straße liegt gemäß Verkehrsmodell Wedel (2020) nördlich der Deichstraße geringfügig höher als südlich der Deichstraße. Die Deichstraße ist mit weniger als 1.000 Kfz / Werktag belastet, wodurch sich für den Knotenpunkt Schulauer Straße / Deichstraße eine ähnliche Belastungssituation ergibt wie für den Knotenpunkt Schulauer Straße / Strandbaddamm. Beide Knotenpunkte, die für die leistungstechnische Beurteilung des vorliegend untersuchten Grundstücks maßgeblich sind, verfügen über weitreichende Kapazitätsreserven.

Abgeleitet vom aktuellen Nutzungskonzept (Stand 01.08.2024¹) ist grob mit einem Verkehrsaufkommen durch die neue Flächennutzung von ca. 900 Fahrten / Werktag im Kfz-Verkehr auszugehen (vgl. Abbildung 16). Dabei ist die Umsetzung eines grundstücksbezogenen Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 3) unterstellt, wodurch eine vergleichsweise geringe Häufigkeit der Kfz-Nutzung begünstigt wird. Anhand der o.g. Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017 ist eine Fahrtenzahl von ca. 700 Fahrten / Werktag während des aktiven Betriebs der Fa. Schneider abzuschätzen. Folglich beträgt die Differenz zu diesem Betriebszustand etwa 200 Fahrten / Werktag.

¹ Gemäß E-Mail und telefonischer Auskunft von Architekten Venus vom 01.08.24 bzw. 06.08.2024

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil*	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Fahrten/Tag
Gewerbe und Büro	11.533 m² NF							601
Beschäftigte:		1,0	Beschäftigter/15 m ² NUF	0,7	2,5	0,35	1,05	449
Kunden:		0,5	Wege/Beschäftigtem			0,40	1,1	98
Lieferverkehre:		0,1	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem					54
Wohnen	131 WE							317
Bewohner:		2,5	Bewohner/WE		3,5	0,30	1,2	287
Besucher:		0,05	Besucher/Fahrt					14
Lieferverkehre:		0,05	Lkw-Fahrten/Bewohner					16
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)								920
* Die Annahme zum MIV-Anteil ist angelehnt an die Ergebnisse der MID 2017								

Abbildung 16: Verkehrserzeugung (Kfz-Fahrten)

Der maßgebliche Spitzenstundeanteil des neu entstehenden Kfz-Verkehrs am werktäglichen Verkehr liegt voraussichtlich bei maximal 10 % und damit bei ca. 90 Kfz-Fahrten bzw. 20 Kfz-Fahrten mehr als zu Zeiten des Vollbetriebs.

Es wird grob abgeschätzt, dass sich ca. 70 % des Neuverkehrs mit Kfz in Richtung Norden und ca. 30 % in Richtung Süden bewegen werden. Unter diesen Prämissen beträgt z.B. der Mehrverkehr am Knotenpunkt Schulauer Straße / Deichstraße ca. 600 Kfz / Werktag sowie ca. 60 Kfz / Sp-h und verläuft nahezu vollständig in Geradeausrichtung.

2 RELEVANTE AUSSAGEN DES STÄDTISCHEN MOBILITÄTSKONZEPTE

Im Jahr 2023 wurde für die Stadt Wedel ein Mobilitätskonzept beschlossen. Es besteht aus insgesamt 15 Handlungsfeldern, welche Abbildung 17 zu entnehmen sind.



Abbildung 17: Die 15 Handlungsfelder des Wedeler Mobilitätskonzeptes

Einige der Handlungsfelder beziehen sich in mehreren Punkten direkt oder indirekt auf die Strandbadhöfe und deren Umgebung:

- bessere Bus-Anbindung Hafenareal an den ZOB
- Netzerweiterung des übergeordneten Radverkehrsnetzes und Umgestaltung der Schulauer Straße mit geschützten Radfahrstreifen, Entwicklung Veloroute Bahnhofstraße - Hafen über Elbpark
- Ausdehnung Tempo 30 - Schulauer Straße, Deichstraße
- Expansion CarSharing
- Ausweitung E-Ladesäulennetz (2 öffentliche Ladesäule bereits vorhanden)
- Stärkung des Fußverkehrs mit mehr Sicherheit, Komfort, Barrierefreiheit und Reduzierung von Konflikten
- Anbindung an das StadtRad-System
- Qualitativ verbessertes Fahrradparken

Die Konzeption für die Ausdehnung von Tempo 30-Regelungen umfasst die Schulauer Straße und die Deichstraße (vgl. Abbildung 18)

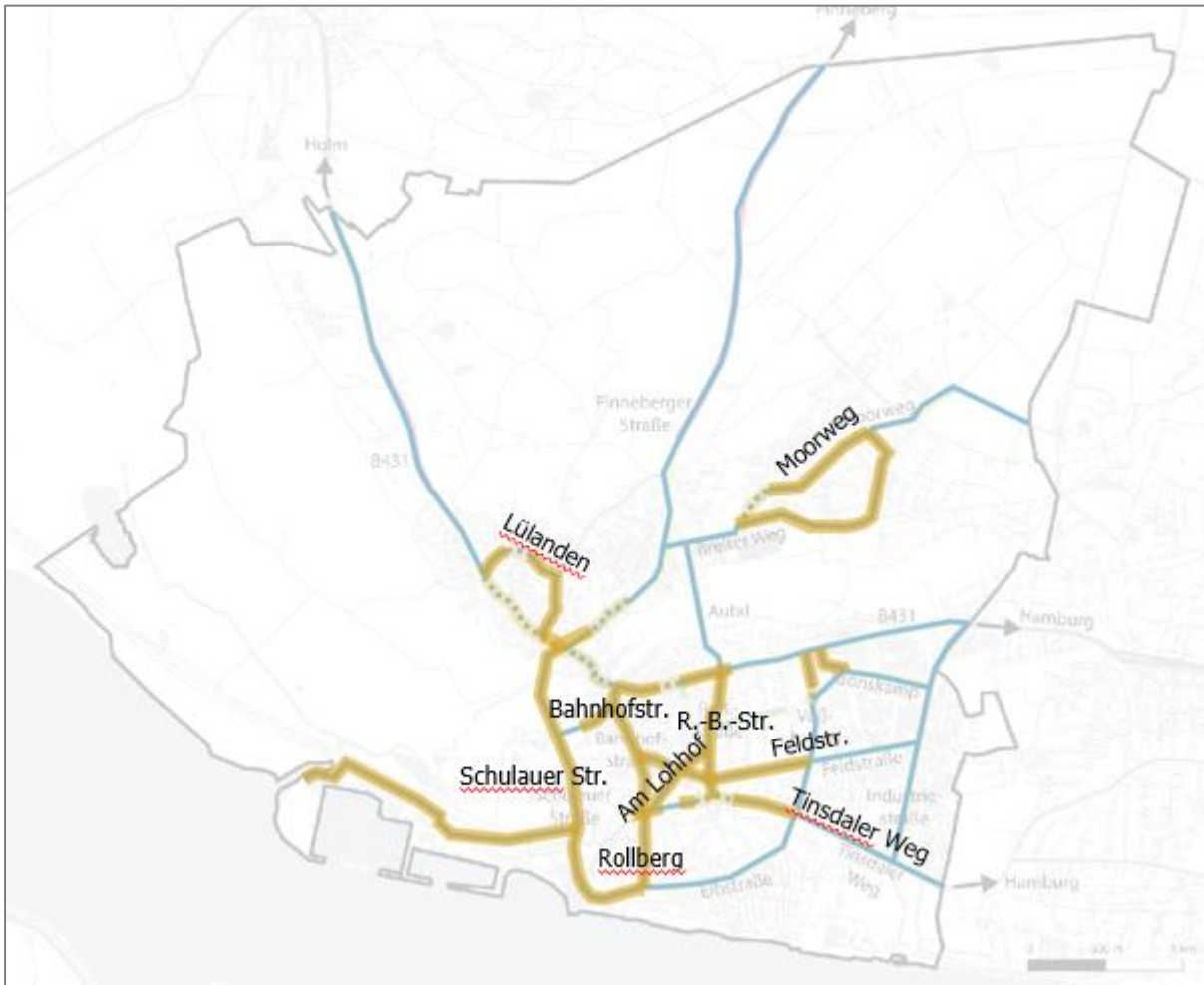


Abbildung 18: Ausdehnung Tempo 30 des Wedeler Mobilitätskonzeptes

Das städtische Mobilitätskonzept weist darüber hinaus gehend die Einrichtung einer neuen Stadtbuslinie aus, deren Verlauf zunächst aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten nur grob umrissen worden ist, jedoch den Hafen bedienen soll (vgl. Abbildung 19). Eine entsprechende Vertaktung wie im Stadtverkehr üblich kann angenommen werden.

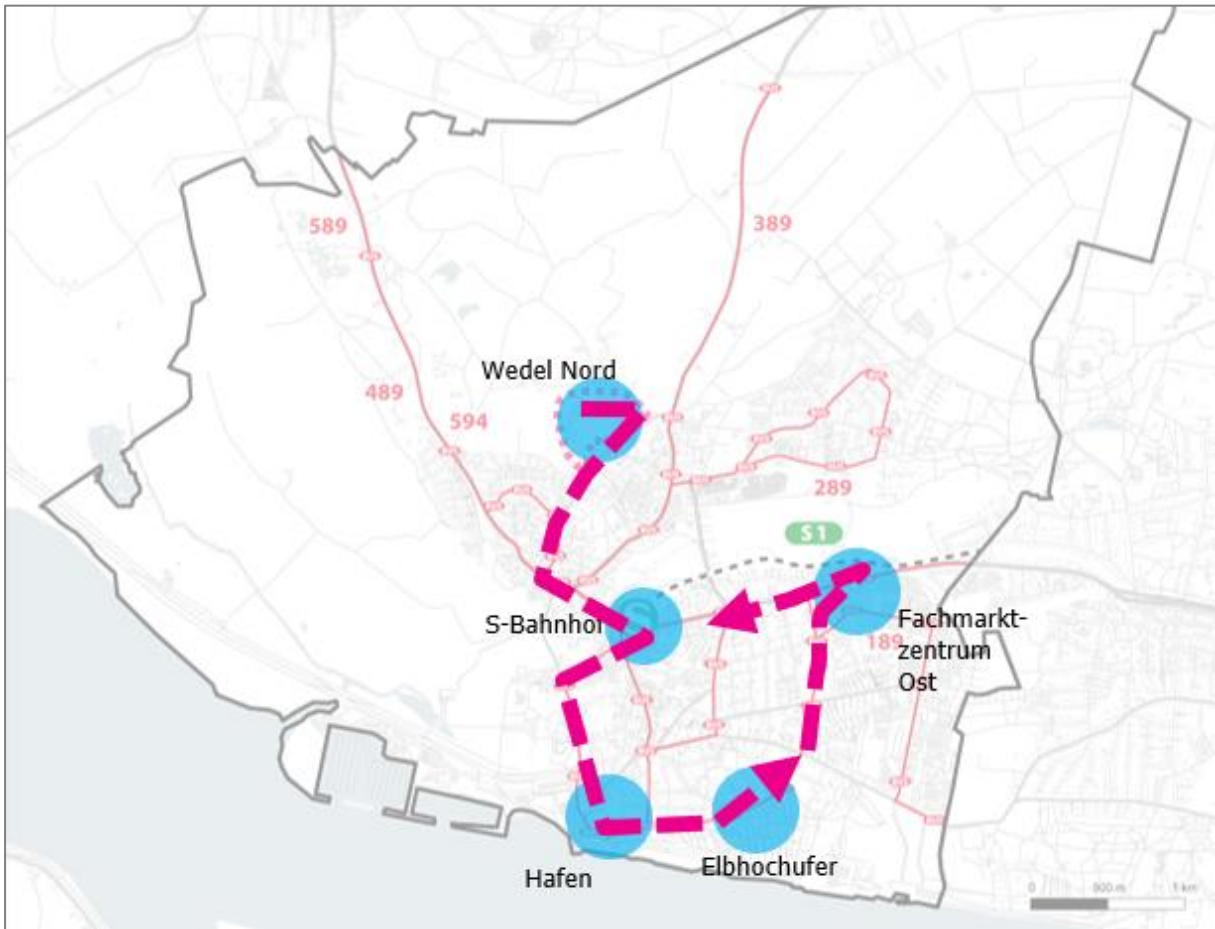


Abbildung 19: Grobkonzept neuer Stadtbuslinie des Wedeler Mobilitätskonzeptes

Das Radverkehrskonzept weist diverse Velorouten auf, die eine übergeordnete Qualität und Bedeutung im Radverkehr erhalten sollen – darunter die Schulauer Straße (vgl. Abbildung 20).

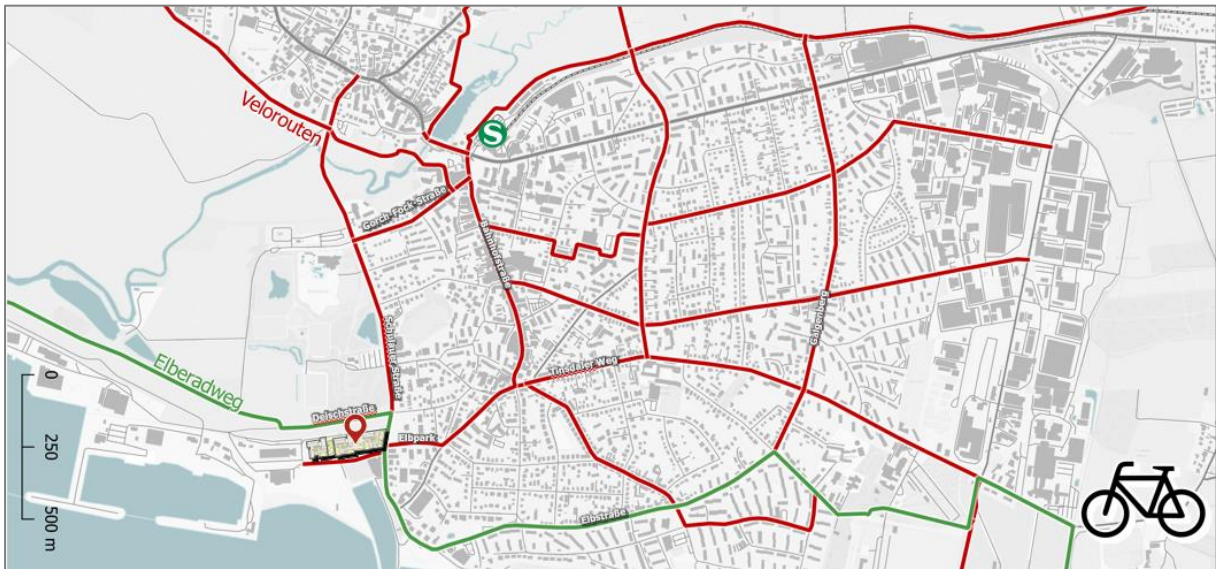


Abbildung 20: Radverkehrskonzept des Wedeler Mobilitätskonzeptes

Der Schulauer Straße wird eine besondere Bedeutung im Radverkehrsnetz zugeordnet. Daher wurde im Rahmen des städtischen Mobilitätskonzeptes eine Zielsetzung für die Umgestaltung zugunsten Radfahrer entwickelt. Diese bezieht sich auf den breiteren Abschnitt nördlich der Deichstraße (vgl. Abbildung 21).

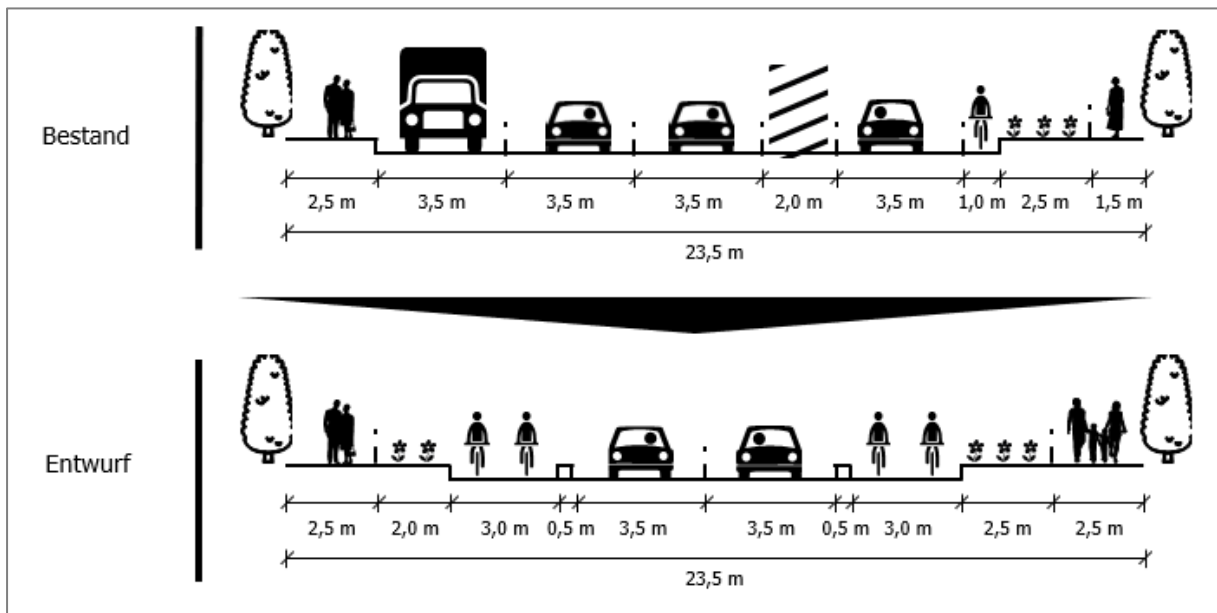


Abbildung 21: Querschnitt Schulauer Straße im Radverkehrskonzept des Wedeler Mobilitätskonzeptes

Die sukzessive Realisierung dieser Konzept-Bausteine wird die Mobilität ohne Auto im Umfeld der Strandbadhöfe erheblich erleichtern.

3 GRUNDSTÜCKSBEOZUGENES MOBILITÄTSKONZEPT

Das Grundstücksbezogene Mobilitätskonzept zielt darauf ab, durch entsprechende Angebote die Wahl alternativer Verkehrsmittel zum privaten Kfz nahezulegen (vgl. Abbildung 22).

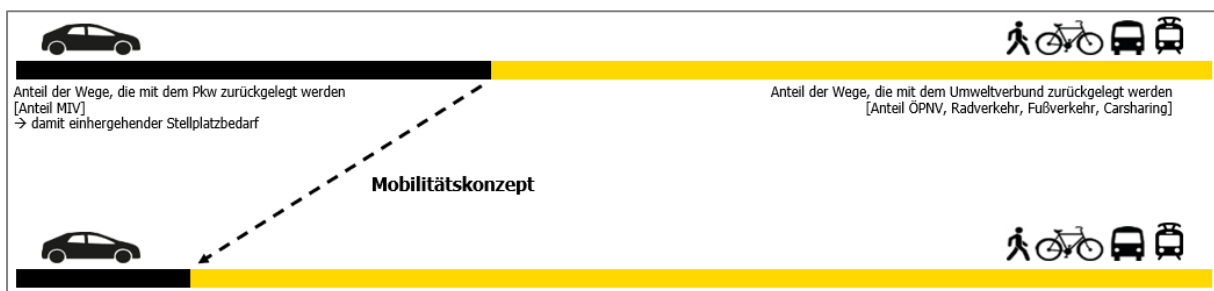


Abbildung 22: Zielsetzung des grundstücksbezogenen Mobilitätskonzeptes

Das Fahrradparkkonzept ist Kernpunkt des Mobilitätskonzeptes und höchst anspruchsvoll. Alle Anwohner und alle radfahrenden Beschäftigten sowie Besucher:innen sollen eine gute, bedarfsgerechte Abstellmöglichkeit für das Fahrrad erhalten. Die gemäß Landesbauordnung mindestens zu errichtende Menge wird deutlich übertroffen. Anwohner:innen werden im Gebäude mindestens 420 Fahrradplätze bereitgestellt. Alle Plätze sind stufenlos und ohne Anstrengung (z.B. Türöffner) erreichbar, eingangsnah und gut auffindbar. Durch Aufstockung ist eine Erhöhung der Anzahl möglich. Darüber hinaus sind spätere Umwandlungen einzelner Kfz-Stellplätze in Fahrradparkplätze bei Bedarf bzw. auf Wunsch der gewerblichen Nutzer:innen denkbar. Fahrradsonderformen werden in ausreichendem Maße berücksichtigt, diverse Services, wie Werkzeuge oder Schließfächer, bereitgestellt (vgl. Abbildung 23).

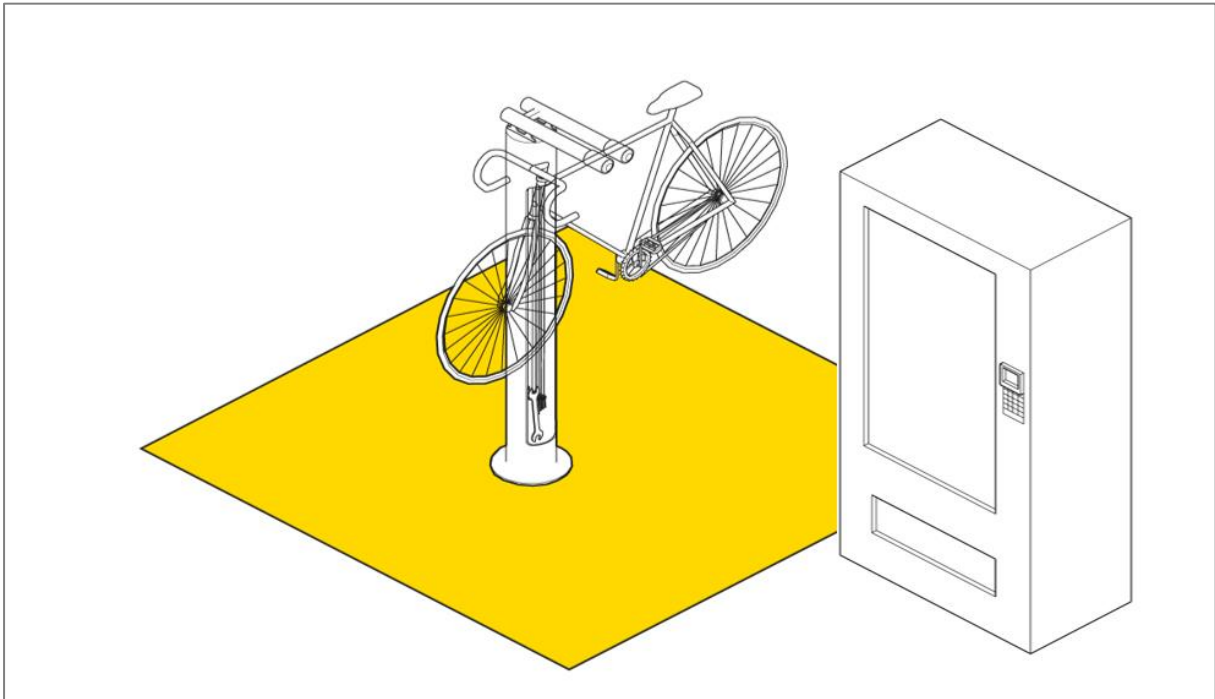


Abbildung 23: Service-Angebote für Radfahrende

Es wird mindestens ein Lastenrad zur Ausleihe bereitgestellt. Es werden mindestens zwei Carsharing-Fahrzeuge angeboten und entsprechende Flächen dafür bereitgestellt.

Es soll ein adäquates Angebot an Kfz-Stellplätzen in Anlehnung an die Vorgaben und mit Blick auf die Vermarktbarkeit der Immobilien geschaffen werden. Der Umfang soll sich jedoch eher am unteren Rand der Möglichkeiten bewegen (vgl. Kap. 5). Kommunikative Maßnahmen, wie z.B. ein sogenanntes „Neubürgerpaket“ mit allen relevanten Informationen über die nutzbaren Verkehrsangebote mit dem Ziel eines häufigeren Verzichts auf das Auto, und eine Paketstation runden das Mobilitätskonzept ab (vgl. Abbildung 24).

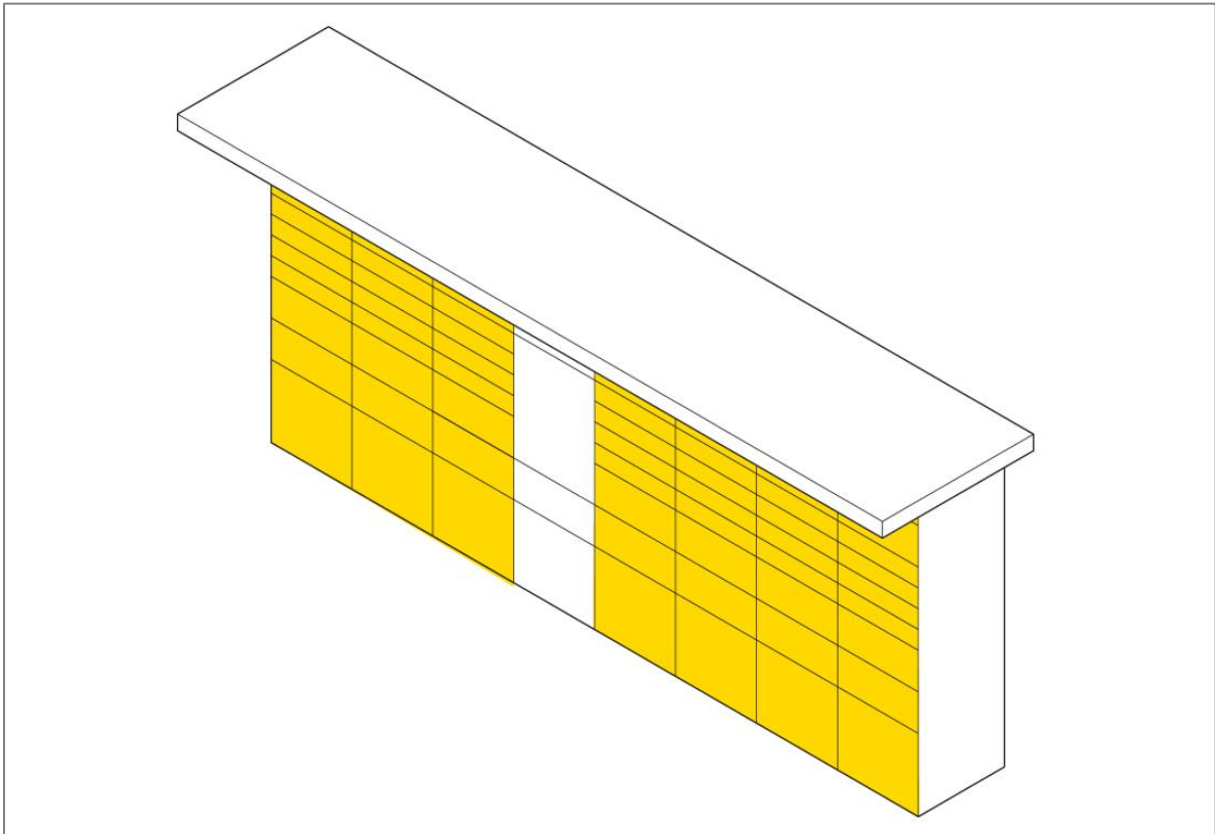


Abbildung 24: Paketstation

Für Lieferfahrzeuge, Pflegedienste und Handwerker werden Halteplätze eingerichtet. Eine straßenverkehrsrechtliche Lösung ist abzustimmen (z.B. per Zusatzzeichen oder Sondergenehmigung).

4 ERSCHLIEßUNG UND VERKEHRSABLÄUFE

Die Erschließung der entstehenden Gebäude soll eine Grundstücksteilung ermöglichen und wird insofern an zwei Stellen geplant. Die Kfz werden im Sockelgeschoss geparkt. Zufahrten sind sowohl auf der Westseite, anfahrbar über den Strandbaddamm, als auch auf der Ostseite an der Schulauer Straße, geplant (vgl. Abbildung 25).

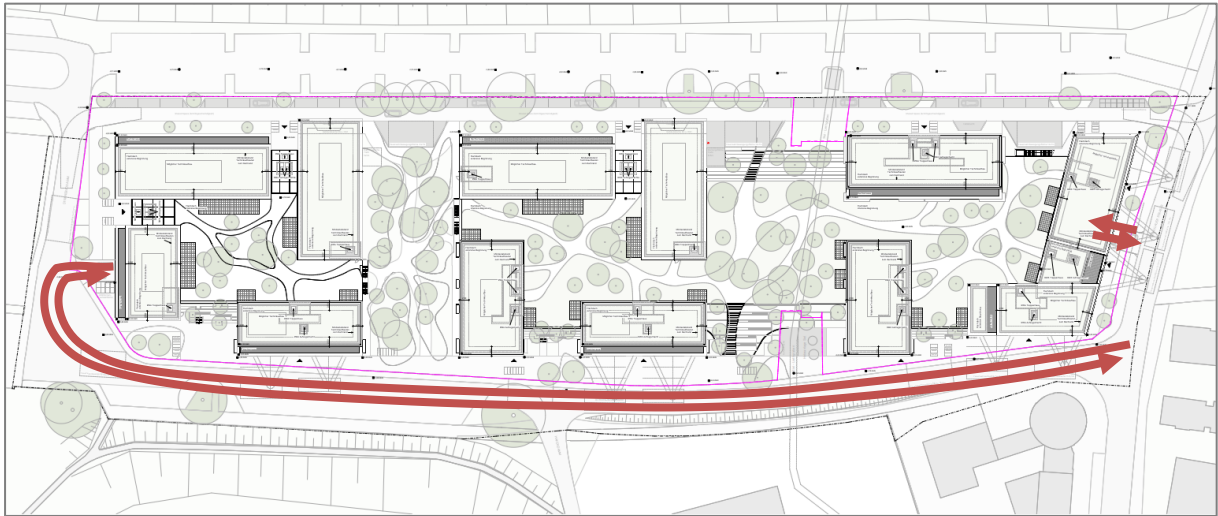


Abbildung 25: Erschließung Kfz

Darüber hinaus sind eine Feuerwehrezufahrt und -aufstellflächen entlang der Nordseite des Grundstücks vorgesehen.

Die beiden Anbindungspunkte an das öffentliche Straßennetz betreffen insbesondere die Schulauer Straße, zum einen über den Knotenpunkt Strandbaddamm / Schulauer Straße und zum anderen über die unmittelbare Zu- und Ausfahrt an der Schulauer Straße. Es wird davon ausgegangen, dass sich der entstehende Kfz-Verkehr zu etwa einem Drittel über den Strandbaddamm (ca. 300 Fahrten) bewegen wird und zu etwa zwei Dritteln direkt von der / auf die Schulauer Straße (ca. 600 Fahrten) zu- und abfließen wird. Die vorhandene Verkehrsmenge lässt eine leistungsgerechte Abwicklung der Kfz-Verkehre an diesen beiden betreffenden Einmündungssituationen erwarten, da noch große Kapazitätsreserven vorhanden sind.

Dies gilt ebenfalls unter Zugrundelegung von Neuverkehren durch das Hotel am Strandbaddamm, deren Menge in der Planungsphase mit ca. 400 Fahrten / Tag hergeleitet worden ist. Auch unter der im zugehörigen Verkehrsgutachten unterstellten Prämisse der gleichzeitigen Abwicklung betrieblicher Kfz-Verkehre (Fa. Schneider) am Strandbaddamm in einer Größenordnung von ca. 700 Fahrten / Tag resultierte aus der Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufes die Einstufung „A“, was der bestmöglichen Qualität entspricht und die o.g. großen Kapazitätsreserven belegt.

Gleichermaßen unkritisch unter Kapazitätsgesichtspunkten ist die Zusatzbelastung für den Knotenpunkt Schulauer Straße / Deichstraße (vgl. Kap. 1) einzuschätzen. Es kann ohne eingehendere Berechnungen davon ausgegangen werden, dass dieser zusätzliche Neuverkehr nicht zu kritischen Überstauungen der genannten Knotenpunkte führen wird, zumal wie gezeigt der dort stattfindende Neuverkehr fast

ausschließlich in Geradeaus-Richtung fließen wird. Dies gilt ebenso - auch im Hinblick auf die noch geringere Mehrbelastung - für den Knotenpunkt Schulauer Straße / Hafenstraße / Strandweg.

Für den Fuß- und Radverkehr sind allgemeine Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Sicherheit und des Komforts festzustellen, die jedoch nicht exklusiv die zukünftigen Nutzer:innen der Strandbadhöfe, sondern potenziell alle Wedeler:innen sowie Besucher:innen betreffen.

5 RUHENDER VERKEHR

Die Landesbauordnung (Stand 01.09.2022) schreibt für Mehrfamilienhäuser einen Stellplatzschlüssel von 0,7 bis 1 Stellplätzen je Wohneinheit vor (vgl. Abbildung 26). Dieser kann niedriger angesetzt werden, wenn eine günstige Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr besteht oder aufgrund eines kommunalen Mobilitätskonzepts mit weniger Stellplatzbedarf zu rechnen ist. Da in diesem Fall sowohl ein städtisches als auch ein grundstückbezogenes Mobilitätskonzept vorliegt, wird hier ein Schlüssel von 0,6 Stellplätzen pro Wohneinheit festgesetzt. Für die angedachte Büro- und Gewerbefläche liegt die Empfehlung bei einem Stellplatz pro 40 bis 50 m². Für dieses Bauvorhaben wird mit einem Schlüssel von einem Stellplatz pro 50 m² Büro-/Gewerbefläche gerechnet.

Nr.	Verkehrsquelle	Zahl der Stellplätze für Kraftfahrzeuge	hiervon für Besucherinnen und Besucher in v. H.	Zahl der Abstellanlagen für Fahrräder	hiervon für Besucherinnen und Besucher in v. H.
1.2	Mehrfamilienhäuser und sonstige Gebäude mit Wohnungen	0,7-1 je Wohnung	10	1-4 je Wohnung	20
2.1	Büro- und Verwaltungsräume allgemein	1 je 40-50 m ² Nutzfläche	20	1 je 40-80 m ² Nutzfläche	20
3.1	Läden, Geschäftshäuser	1 je 30-40 m ² Verkaufsnutzfläche (4), jedoch mind. 2 je Laden	75	1 je 80-150 m ² Verkaufsnutzfläche (4)	75
3.2	Geschäftshäuser mit geringem Besucher-/innenverkehr	1 je 50 m ² Verkaufsnutzfläche (4)	75	1 je 100-150 m ² Verkaufsnutzfläche (4)	75
6.1	Gaststätten von örtlicher Bedeutung	1 je 8-12 Sitzplätze	75	1 je 4-8 Sitzplätze	90
6.2	Gaststätten von überörtlicher Bedeutung, Diskotheken	1 je 4-8 Sitzplätze	75	1 je 8-12 Sitzplätze	90
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 je 50-70 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (1)	10-30	1 je 50-70 m ² Nutzfläche oder je 3 Beschäftigte (1)	10

Abbildung 26: Muster-Stellplatzsatzung – Richtzahlentabelle (Auszug)

Zudem enthält der entsprechende Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein Empfehlungen, im Hamburger Umland noch geringere Stellplatzschlüssel anzuwenden (vgl. Abbildung 27).

Diskussion - Empfehlungen Stellplätze für Schleswig-Holstein Ø WE/m ²	
Soziale Wohnraumförderung Schleswig-Holstein	0-0,3-0,7
Kieler Richtzahlentabelle	0,3-0,7
Hamburger Umland	0,2-0,5
Oberzentren	0,3-0,5
Mittelzentren	0,5-0,7
Übrige Gemeinden	1,0-2,0

Abbildung 27: Stellplatzleitfaden für Schleswig-Holstein (Auszug)

Der absolute Bedarf an Stellplätzen ergibt sich somit aus der Verknüpfung der Nutzungskennziffern und der o.g. Schlüssel (vgl. Abbildung 28). Dieser absolute Bedarf ist in einem zweiten Schritt mit den Daten zum Mobilitätsverhalten sowie gängigen Tagesganglinien² so zu überlagern, dass auch die Mehrfachnutzung von Stellplätzen berücksichtigt werden kann (vgl. Abbildung 29).

² Quelle: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs – Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage, Timotheus Klein, 2021

Nutzungsart	Umfang	Schlüssel	Benötigte Stellplätze		
			Gesamt	Besucher-Stellplätze	barrierefreie Stellplätze
Wohngebäude	131 Wohneinheiten	0,6 je WE	79	8	2
Büro und Gewerbe	11.533 m ² (NUF)	1/50	231	46	7
nachzuweisende Stellplätze PKW gesamt:			310	54	9

Abbildung 28: Absoluter Stellplatzbedarf

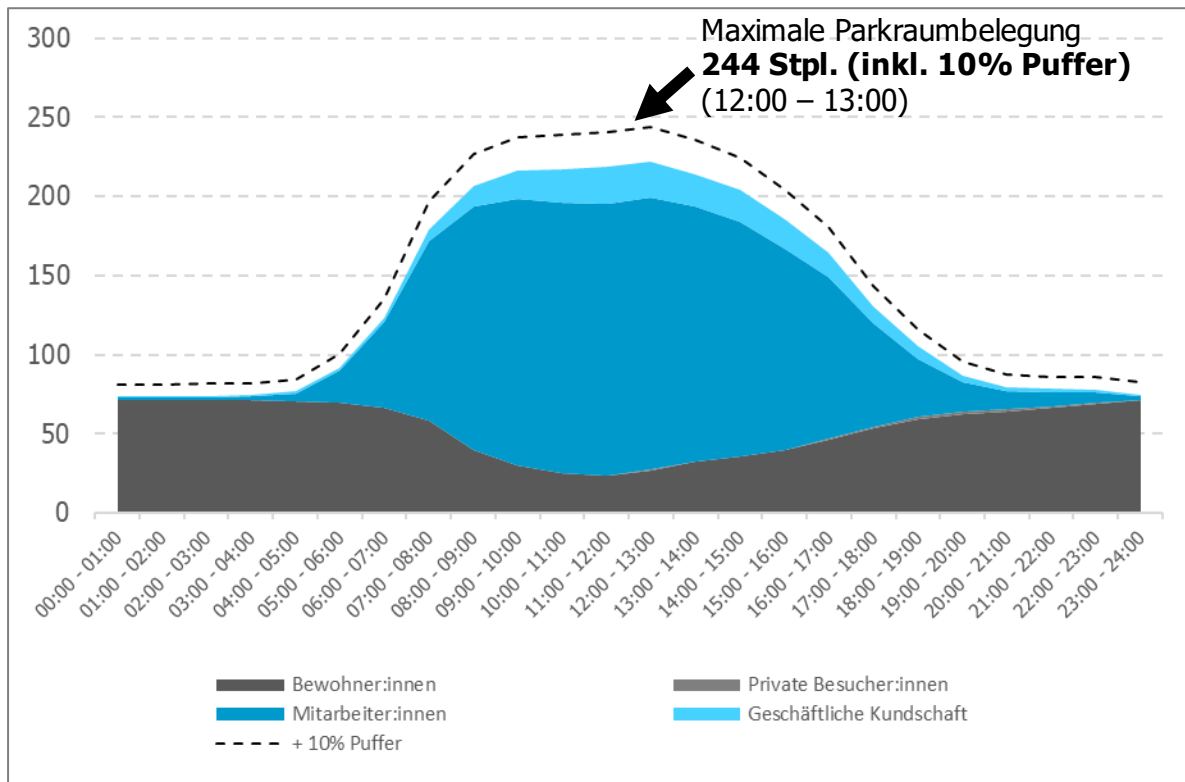


Abbildung 29: Stellplatzbedarf unter Berücksichtigung von Mehrfachnutzungsmöglichkeiten

Danach ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 244 Stellplätzen, inklusive eines Puffers von 10 %.

Es wird die Herstellung von 272 Stellplätzen geplant, die im Sockelgeschoss der Gebäudecluster sowie im Außenbereich angelegt werden.