

# **Bauvorhaben Strandbadhöfe**

**Vorstudie Verkehr**

**Stand: 13.11.2023**



## **INHALTSVERZEICHNIS**

|   |  |   |
|---|--|---|
| 1 | VORBEMERKUNGEN.....  | 3 |
| 2 | GRUNDLAGENERMITTLUNG UND -ANALYSE.....                       | 3 |
| 3 | RELEVANTE AUSSAGEN DES STÄDTISCHEN MOBILITÄTSKONZEPTES ..... | 4 |
| 4 | GRUNDSTÜCKSBEOZOGENES MOBILITÄTSKONZEPT .....                | 4 |
| 5 | ERSCHLIEßUNG UND VERKEHRSABLÄUFE.....                        | 5 |
| 6 | RUHENDER VERKEHR .....                                       | 6 |

## 1 VORBEMERKUNGEN

Zu den verkehrlichen Belangen der geplanten Grundstücksnutzung wurde ein erster Arbeitsstand erarbeitet und abgestimmt. Dabei wurden verschiedene Probleme erkannt, Lösungsmöglichkeiten erörtert und bewertet. 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 ggf. diesbezügliche Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen.

## 2 GRUNDLAGENERMITTLUNG UND -ANALYSE

Abgeleitet vom aktuellen Nutzungskonzept (Stand 26.10.23) ist grob mit einem Verkehrsaufkommen durch die neue Flächennutzung von 1.000 Fahrten im Kfz-Verkehr auszugehen (vgl. Abbildung 1). Dabei ist die Umsetzung eines grundstücksbezogenen Mobilitätskonzeptes (vgl. Kap. 4) unterstellt, wodurch eine vergleichsweise geringe Häufigkeit der Kfz-Nutzung begünstigt wird. Anhand von einer 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 300 Fahrten / Tag.

| geplante Nutzungen   | maßg. Menge                     | Einheit                             | Ansatz | Anwesenheit | Wege pro Person | MIV-Anteil* | Besetzungsgrad [Pers./Kfz] | Fahrten/Tag  |
|--|---------------------------------|-------------------------------------|--------|-------------|-----------------|-------------|----------------------------|--------------|
| <b>Büro / Gewerbe</b>                                      | <b>12.700 m<sup>2</sup> NUF</b> |                                     |        |             |                 |             |                            | <b>733</b>   |
| Beschäftigte:  | 1,0                             | Beschäftigter/15 m <sup>2</sup> NUF |        | 0,7         | 2,5             | 0,35        | 1,05                       | 494          |
| Kunden:  | 0,5                             | Wege/Beschäftigtem                  |        |             |                 | 0,40        | 1,1                        | 154          |
| Lieferverkehre:  | 0,1                             | Lkw-Fahrten/Beschäftigtem           |        |             |                 |             |                            | 85           |
| <b>Wohnen</b>  | <b>110 WE</b>                   |                                     |        |             |                 |             |                            | <b>267</b>   |
| Bewohner:  | 2,5                             | Bewohner/WE                         |        |             | 3,5             | 0,30        | 1,2                        | 241          |
| Besucher:  | 0,05                            | Besucher/Fahrt                      |        |             |                 |             |                            | 12           |
| Lieferverkehre:  | 0,05                            | Lkw-Fahrten/Bewohner                |        |             |                 |             |                            | 14           |
| <b>Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)</b> |                                 |                                     |        |             |                 |             |                            | <b>1.000</b> |

\* Die Annahme zum MIV-Anteil ist angelehnt an die Ergebnisse der MiD 2017

Abbildung 1: Verkehrserzeugung (Kfz-Fahrten)

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

Die Nutzungen in der Umgebung sind teilweise gewerblich, teilweise freizeit-orientiert und teilweise – auf der östlichen Seite der Schulauer Straße – durch Wohnen geprägt. Hervorzuheben ist die Fa. Trioptics im Westen, die über die Deichstraße angefahren wird und deren Anlieferungen über den

Strandbaddamm Süd abfließen. Darüber hinaus ist das Hotel Hafen Wedel zu nennen, das über den Strandbaddamm Süd erschlossen wird und in Kürze seinen Betrieb aufnehmen soll.

Die Erreichbarkeit des Areals im Öffentlichen Personennahverkehr ist zur Zeit unterdurchschnittlich gut gegeben. Es verkehrt die Buslinie 594 sechs Mal / Werktag, dies lediglich von einer Richtungshaltestelle auf der Ostseite der Schulauer Straße ausgehend. Die *potenziell* hohe Lagegunst, auch innerhalb des ÖPNV-Netzes, wird durch eine kurze Reisezeit zum Bahnhof Wedel ausgedrückt.

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, wenngleich die infrastrukturellen Zustände sowohl für den Rad- als auch für den Fußverkehr deutlich verbesserungsbedürftig sind.

### **3 RELEVANTE AUSSAGEN DES STÄDTISCHEN MOBILITÄTSKONZEPTE**

Das im Jahr 2023 beschlossene Mobilitätskonzept für die Stadt Wedel bezieht sich in mehreren Punkten direkt oder indirekt auf die Strandbadhöfe und deren Umgebung:

- bessere Bus-Anbindung Hafenaerial 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 sukzessive Realisierung dieser Konzept-Bausteine wird die Mobilität ohne Auto im Umfeld der Strandbadhöfe erheblich erleichtern.

### **4 GRUNDSTÜCKSBEOZUGENES MOBILITÄTSKONZEPT**

Das Fahrradparkkonzept ist Kernpunkt des Mobilitätskonzeptes und höchst anspruchsvoll. Alle Anwohnenden 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. Es werden ein bis zwei Lastenräder zur Ausleihe bereitgestellt. Es wird angestrebt, zwei bis vier Carsharing-Fahrzeuge anzubieten. 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. 6). Kommunikative Maßnahmen und eine Paketstation runden das Mobilitätskonzept ab.

## 5 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 Süd, als auch auf der Ostseite an der Schulauer Straße, zwischen Strandbaddamm Nord und Strandbaddamm Süd, geplant (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Erschließung Kfz

Darüber hinaus sind eine Feuerwehzufahrt 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 Süd / Schulauer Straße und zum anderen über die unmittelbare Zu- und Ausfahrt an der Schulauer Straße. Die vorhandene Verkehrsmenge lässt

eine leistungsgerechte Abwicklung der Kfz-Verkehre an diesen beiden betreffenden Einmündungssituationen erwarten, da noch große Kapazitätsreserven vorhanden sind. Auf möglichst große Knotenpunkt-abstände wird zu achten sein.

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.

## 6 RUHENDER VERKEHR

Der absolute Bedarf an Stellplätzen ergibt sich aus der Verknüpfung der Nutzungskennziffern und der Schlüssel 0,6 Stellplätze pro Wohneinheit und ein Stellplatz pro 50 m<sup>2</sup> Büro-/Gewerbefläche (vgl. Abbildung 3). Dieser absolute Bedarf ist in einem zweiten Schritt mit den Daten zum Mobilitätsverhalten sowie gängigen Tagesganglinien<sup>1</sup> so zu überlagern, dass auch die Mehrfachnutzung von Stellplätzen berücksichtigt werden kann (vgl. Abbildung 4).

| Nutzungsart                           | Umfang                      | Schlüssel | Benötigte Stellplätze |                          |                              |
|---------------------------------------|-----------------------------|-----------|-----------------------|--------------------------|------------------------------|
|                                       |                             |           | Gesamt                | Besucher-<br>Stellplätze | barrierefreie<br>Stellplätze |
| Wohngebäude                           | 110 Wohneinheiten           | 0,6 je WE | 66                    | 7                        | 2                            |
| Büro und Gewerbe                      | 12.700 m <sup>2</sup> (NUF) | 1/50      | 254                   | 51                       | 8                            |
| nachzuweisende<br>Stellplätze gesamt: | PKW                         |           | <b>320</b>            | <b>58</b>                | <b>10</b>                    |

Abbildung 3: Absoluter Stellplatzbedarf

<sup>1</sup> Quelle: Neue Tagesganglinien des Quell- und Zielverkehrs – Auswertung der MiD-Daten zum nutzungsspezifischen Tagesgang der Verkehrsnachfrage, Timotheus Klein, 2021

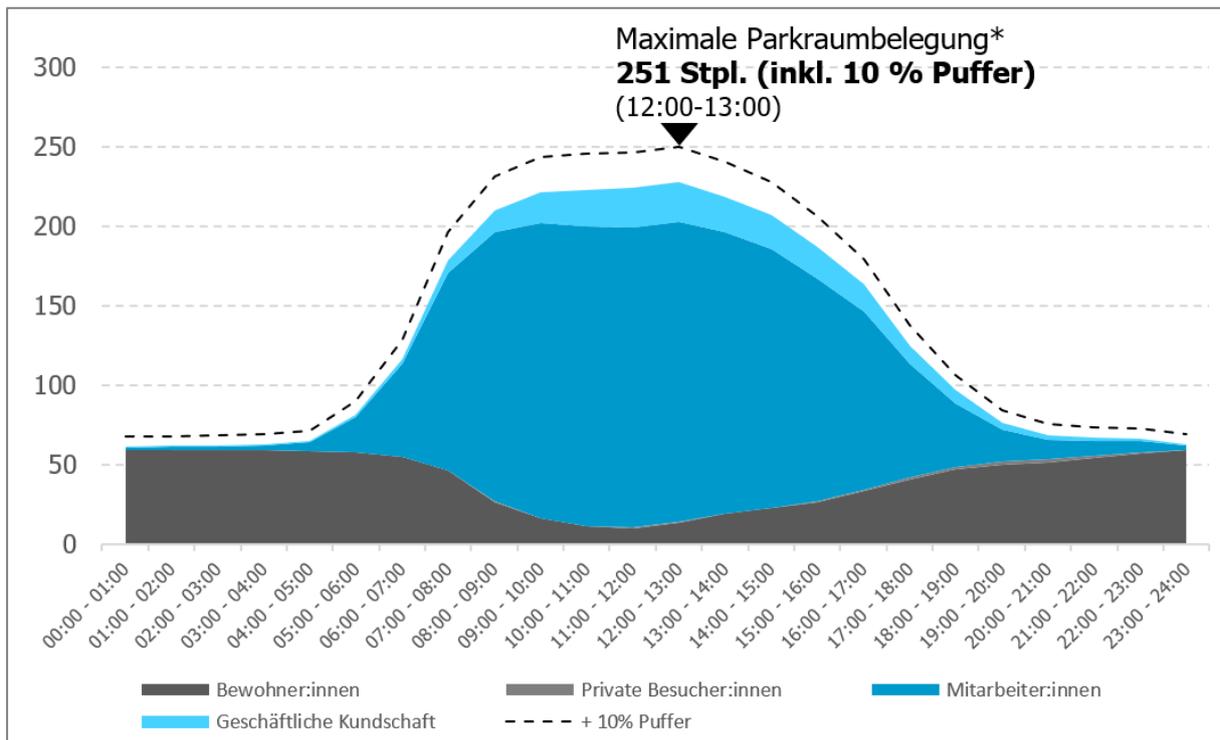


Abbildung 4: Stellplatzbedarf unter Berücksichtigung von Mehrfachnutzungsmöglichkeiten

Danach ergibt sich ein Stellplatzbedarf von 251 Stellplätzen, inklusive eines Puffers von 10 %.

Es wird die Herstellung von 273 Stellplätzen geplant, die im Sockelgeschoss der Gebäudecluster angelegt werden.