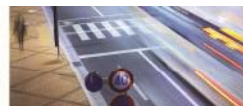
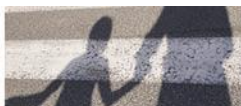


Neues Hulsberg Viertel, Bremen

Stellplatz- und Mobilitätskonzept – Kurzbericht

Stand: 08.12.2017



Neues Hulsberg Viertel, Bremen

Stellplatz- und Mobilitätskonzept

Auftraggeber: Grundstücksentwicklung Klinikum Bremen-Mitte GmbH & Co.KG
Contrescarpe 72
28195 Bremen

Auftragnehmer: **ARGUS**
STADT- UND VERKEHRSPLANUNG
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeiter: Christoph Ludwig M.Sc.
Dipl.-Ing. Konrad Rothfuchs

Projektnummer: 2013043

Stand: 08.12.2017

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND IDEE	2
2	RAHMENBEDINGUNGEN	2
3	ABSCHÄTZUNG DES PKW-STELLPLATZBEDARFS IN SZENARIEN	5
3.1	Rechtlich üblicher Stellplatznachweis – Szenario I	8
3.2	Reduzierung der Stellplätze für Bewohner – Szenarien II und III	8
3.3	Reduzierung der Stellplätze durch Mehrfachnutzung – Szenario IV	9
3.3.1	Mehrfachnutzung: Optionsfläche 1 (Parkhaus Klinikum)	10
3.3.2	Mehrfachnutzung: Teilgebiet 2 (Quartiersgarage)	12
3.3.3	Mehrfachnutzung: Teilgebiet 3.2 (Quartiersgarage)	12
3.3.4	Summe – Szenario IV	13
3.4	Zusammenfassung der Stellplatzberechnungen	14
3.5	Gegenüberstellung: Stellplatzbedarf und -angebot	14
3.6	Festsetzung im B-Plan	16
3.7	Öffentliche Parkstände	16
4	ABSCHÄTZUNG DER FAHRRADABSTELLPLÄTZE	18
5	AUSWIRKUNGEN DER KITA STANDORTE AUF DAS VERKEHRSaufKOMMEN IM QUARTIER	18
6	MOBILITÄTSKONZEPT: MASSNAHMEN ZUR REDUZIERUNG DES STELLPLATZBEDARFS	18
6.1	Vorhandene Mobilitätsangebote im Umfeld	19
6.2	Infrastruktur	20
6.2.1	Fahrradparken	20
6.2.2	Carsharing	20
6.2.3	Mobilitätsstation	21
6.3	Information und Kommunikation	21
6.4	Flankierende Maßnahmen	21
6.5	Organisation	21
6.6	Rückfallebene	23
6.7	Wirkungen	23
7	FAZIT	25

1 ANLASS UND IDEE

Auf dem heutigen Areal des Klinikums Bremen-Mitte zwischen Bismarckstraße, St. Jürgen-Straße, Friedrich-Karl-Straße und Am Schwarzen Meer wird gegenwärtig das Neue Hulsberg Viertel geplant. Angrenzend an den Klinikum-Neubau soll ein gemischt genutztes Quartier entstehen, das neben unterschiedlichen Wohnnutzungen auch Gewerbeeinheiten sowie sozial-kulturelle Nutzungen (KiTa, Versammlungsstätte etc.) bereithält. Wesentliche Aufgabenstellung ist dabei eine zukunftsorientierte und nachhaltige Entwicklung. Für die Verkehrsplanung gelten folgende Ziele, die in der Voruntersuchung zum Mobilitätskonzept vom Büro SHP Ingenieure festgelegt wurden (vgl. SHP 2012):

- Nachhaltige Reduzierung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr
- Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit, insbesondere für das Klinikum
- Verlagerung möglichst vieler Wege auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Effiziente Nutzung der notwendigen Infrastrukturen des ruhenden und fließenden Verkehrs
- Bereitstellung von attraktiven Angeboten und Infrastrukturen im ÖPNV und im Radverkehr als Mobilitätsalternative
- Schaffung von Anreizen zur Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens
- Informationen bereitstellen und für die Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens zu sensibilisieren

Um diese Ziele zu erreichen, sind grundlegende verkehrsinfrastrukturelle sowie verhaltensbeeinflussende (siehe Kapitel 6) Maßnahmen in die Masterplanung eingeflossen. So erfolgt die Anbindung an das umliegende Straßennetz über untergeordnete Erschließungsbügel, durch die Durchgangsverkehre vermieden werden können. Im Gegenzug ist ein durchgängiges Netz für den Rad- und Fußverkehr geplant. Darüber hinaus werden die nachzuweisenden Kfz-Stellplätze in Quartiersgaragen konzentriert, die sich tendenziell im Randbereich des Quartiers befinden. Ebenso sind die öffentlichen Parkstände für Besucher ausschließlich im Randbereich vorgesehen, um das Kfz-Verkehrsaufkommen im Quartier möglichst gering zu halten.

Damit einhergehend ist gewünscht, die Anzahl der sonst üblichen privaten Pkw-Stellplätze zu reduzieren. Der vorliegende Kurzbericht liefert eine Grundlage zur Abschätzung, in welchem Maße die Stellplatzanzahl im Vergleich zum rechtlich üblichen Stellplatznachweis reduziert werden kann. Es geht dabei um ein funktionales Stellplatzkonzept.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

Das geplante Neue Hulsberg Viertel liegt in der Östlichen Vorstadt der Freien Hansestadt Bremen und etwa 2 bis 2,5 km östlichen vom Stadtzentrum Bremen-Mitte entfernt und ist sehr gut durch den

ÖPNV erschlossen: Im Norden (Bismarckstraße) mit den Buslinien 25, 730 und 740 sowie im Süden (Am Schwarzen Meer) mit den Straßenbahnlinie 2 und 10 (ab St.-Jürgen-Straße 2, 3 und 10).

Aufgrund der zentralen Lage ist darüber hinaus ein großes Potential im Radverkehr zu sehen. So grenzt das Neue Hulsberg Viertel unmittelbar an die als Fahrradstraße ausgebaute Humboldtstraße an. Sowohl die Bismarckstraße als auch Am Schwarzen Meer sind als weitere Hauptrouten im Radrouten-netz Bremens vorgesehen.

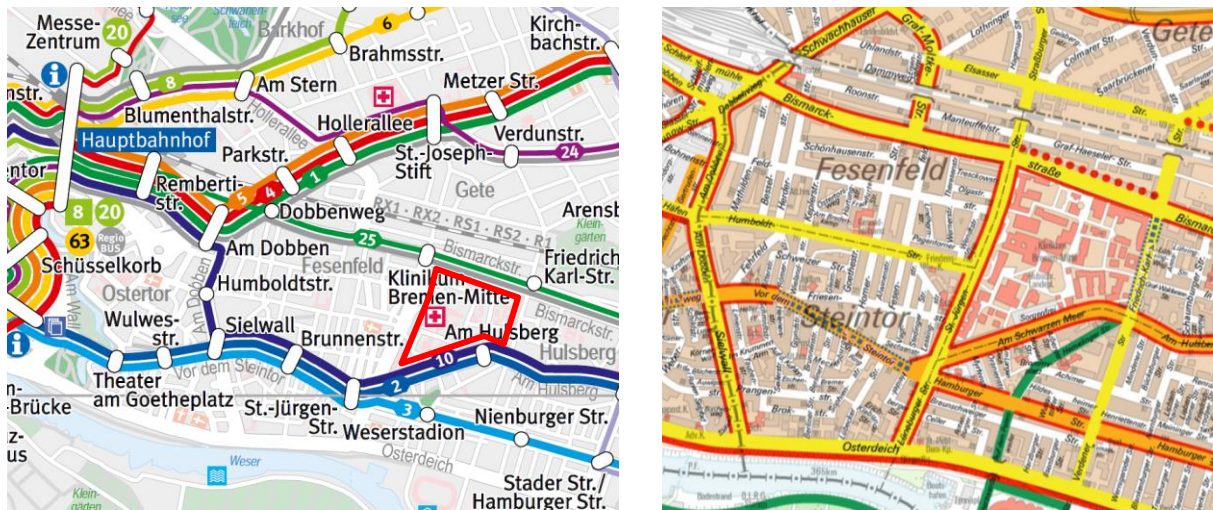


Abbildung 1: ÖPNV-Netz (links) und Radroutennetz (rechts) [BSAG Stadtnetzplan bzw. Fahrrad-Stadtplan-Bremen]



Abbildung 2: Orte des alltäglichen Bedarfs im Umfeld [openstreetmap]

Es ist davon auszugehen, dass sich die zentrale Lage und damit einhergehend die Nähe zu Orten des alltäglichen Bedarfs (Einzelhandel, Dienstleistungen, kulturelle/ soziale Einrichtungen) in einer MIV-

reduzierten Mobilitätskultur widerspiegelt. So sind statistisch im Stadtteil Östliche Vorstadt 31,2 Pkw je 100 Einwohner bzw. 0,47 Pkw je Haushalt sowie im Stadtteil Schwachhausen 41,5 Pkw je 100 Einwohner bzw. 0,67 Pkw je Haushalt zu verzeichnen. Es ist jedoch ebenso darauf hinzuweisen, dass selbst diese Pkw-Besitzquoten einen in weiten Teilen hohen Parkdruck im öffentlichen Raum auslösen.

	Ortsteil Hulsberg	Stadtteil Östliche Vorstadt	Stadtteil Schwachhausen
Bevölkerung [31.12.2013]	5.238	29.786	38.185
Haushalte [31.12.2014]	3.359	19.736	23.592
Pkw privat [01.01.2015]	1.680	9.288	15.848
Pkw und Nutzfahrzeuge gewerblich [01.01.2014]	103	1.082	1.667
Pkw (privat) je 100 Einwohner [01.01.2014]	32,0	31,2	41,5
Ø Haushaltsgröße [31.12.2013]	1,56	1,51	1,62
Pkw je Haushalt¹	0,50	0,47	0,67

Abbildung 3: Pkw-Dichte im Bestand [Statistisches Landesamt Bremen]

Im Hinblick auf die sehr günstigen Rahmenbedingungen erscheint eine Reduzierung der Stellplatzverpflichtung in Kombination mit einem umfassenden Mobilitätskonzept angebracht, um den eingangs formulierten Zielen einer zukunftsorientierten Verkehrsplanung gerecht zu werden.

Exkurs: Klinikum Bremen-Mitte

Es ist selbsterklärend, dass die infrastrukturellen Ansprüche des Klinikums berücksichtigt werden müssen, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Das geplante Parkhaus am Klinikum (das auch von Bewohnern und Beschäftigten des Hulsberg Viertels genutzt wird; siehe Kapitel 3.3.1) wird über einen neuen, leistungsfähigen Knotenpunkt an die St. Jürgen-Straße angebunden. Die Beschäftigten-, Besucher- und Patientenverkehre werden damit auf eine Zu-/ Ausfahrt konzentriert. Einsatzfahrzeuge (insbesondere zur Notaufnahme) nutzen weiterhin die bereits bestehende Zufahrt, die sich nördlich des geplanten Knotenpunktes in Höhe des heutigen Vorplatzes befindet. Der geplante Erschließungsbügel, der sich um das Klinikum erstreckt, dient im nord-östlichen Teil dem Lieferverkehr des Klinikums (Anbindung an Bismarckstraße) und im süd-westlichen Teil der Vorfahrt zum neuen Eltern-Kind-Zentrum (Anbindung an St. Jürgen Straße). Eine Durchfahung wird -mit Ausnahme des potentiellen Busverkehrs- durch entsprechende Durchfahrtssperren nicht möglich sein.

¹ eigene Berechnung auf Grundlage der Daten vom statistischen Landesamt

3 ABSCHÄTZUNG DES PKW-STELLPLATZBEDARFS IN SZENARIEN



Abbildung 4: Teilgebiete und Baufelder

Der Stellplatzbedarf ist im Wesentlichen von den angenommenen Grundlagen zur Nutzung (Nutzungsart und -größe) abhängig. Für die Berechnungen wird im Folgenden auf Annahmen zur Nutzung sowie zur Anzahl der Wohn- und Gewerbeeinheiten zurückgegriffen, die von auf dem städtebaulichen Rahmenplan (Lorenzen Architekten, relais, ARGUS) basieren (Stand: 11/2017):

Teilgebiet	Baufelder (ohne Parken)	Nutzung	BGF	NF/Wfl. (70-80% Effizienz)	Wohnen Wfl.	Wohn- einheiten	Gewerbe NF
Options- fläche 1	Ärztehaus	Arztpraxen, EG: Apotheke, etc.	5.239 m ²	3.667 m ²			3.667 m ²
	Mantelbebauung	Wohnen, EG tw. Gewerbe	12.793 m ²	8.955 m ²	7.842 m ²	139	1.113 m ²
Teilgebiet 1	Baufeld A / Haus 7 - Alte HNO	Gewerbenutzung	6.453 m ²	4.517 m ²			4.517 m ²
	Baufeld B2	Wohnen, EG tw. Gewerbe	8.463 m ²	5.924 m ²	5.170 m ²	72	672 m ²
	Baufeld B / Haus 8 - Alte Augenklinik	Gewerbe	10.925 m ²	7.648 m ²			7.648 m ²
	Baufeld C	Wohnen, EG tw. Gewerbe	9.697 m ²	6.788 m ²	6.435 m ²	90	353 m ²
	Baufeld E	Wohnen	9.874 m ²	6.912 m ²	6.912 m ²	107	
	Baufeld F	Wohnen	9.079 m ²	6.355 m ²	6.355 m ²	98	
	Baufeld B3	Wohnen	5.292 m ²	3.704 m ²	3.704 m ²	52	
	Baufeld D / Haus 11 - Altes Betriebsgebäude	Gewerbe	665 m ²	466 m ²			466 m ²
	Haus 30 - Alte Werkstätten	Wohnen	1.734 m ²	1.214 m ²		17	
	Baufeld N	Wohnen, EG tw. Gewerbe	12.457 m ²	9.343 m ²	8.800 m ²	113	543 m ²
Teilgebiet 2	Haus 39 - Alte Station	Wohnen	1.352 m ²	946 m ²	946 m ²	12	
	Baufeld O	Wohnen, EG tw. Gewerbe	10.280 m ²	7.710 m ²	4.608 m ²	51	3.102 m ²
	Baufeld P / Haus 37	Wohnen	8.452 m ²	6.339 m ²	5.585 m ²	79	754 m ²
	Alternativ: Baufeld P Neubau	Gewerbe					
	Baufeld Q / Haus 38A	Gewerbe	4.964 m ²	3.475 m ²			3.475 m ²
	Optionsfläche 2/ Baufeld R	Parken					
	Baufeld G	Wohnen, EG tw. Gewerbe	10.237 m ²	7.166 m ²	6.880 m ²	96	286 m ²
Teilgebiet 3	Baufeld H	Wohnen	3.345 m ²	2.342 m ²	2.342 m ²	33	
	Baufeld I / Haus 24 - Alte Pathologie	Gewerbe	2.244 m ²	1.571 m ²			1.571 m ²
	Haus 25 - Alte MTA Schule	Schule	2.157 m ²	1.510 m ²			1.510 m ²
	Baufeld K	Wohnen, EG tw. Gewerbe	9.646 m ²	7.235 m ²	5.599 m ²	77	1.636 m ²
	Baufeld M - Alte Dermatologie	Wohnen	4.401 m ²	3.081 m ²	3.081 m ²	39	
	Baufeld M2	Wohnen, Kita	3.736 m ²	2.615 m ²	1.961 m ²	36	654 m ²
	Baufeld L	Wohnen	5.725 m ²	4.008 m ²	3.741 m ²	52	267 m ²
	Sorgenfrei 1	Wohnen	439 m ²	307 m ²	307 m ²	4	
GESAMT (ohne Parken, Variante Baufeld P Bestand)			159.649 m²			gerundet: 1.165	34.100 m²

Abbildung 5: Annahmen zur Nutzung (ohne Parken), Stand 10/2017

Bei den Wohnnutzungen wird von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 80 m² Wohnfläche ausgegangen. Für die Stellplatzberechnung wird darüber hinaus angenommen, dass es sich gemäß dem Stellplatzortsgesetz Bremen² Anlage 1 um Bauvorhaben mit mehr als 4 Wohnungen handelt, von denen 65 % eine Wohnfläche von 90 m² nicht überschreiten.

Angelehnt an den städtebaulichen Rahmenplan erfolgt die Stellplatzermittlung aufgegliedert in die Teilgebiete 1 bis 3 sowie die Optionsfläche 1. Aufgrund der räumlichen Zusammenhänge wird das

² Ortsgesetz über Kraftfahrzeugstellplätze und Fahrradabstellplätze in der Stadtgemeinde Bremen (Stellplatzortsgesetz Bremen - StellplOG) vom 18. Dezember 2012 (Brem.GBl. S. 555)

Teilgebiet 3 für die Stellplatzermittlung weiter ausdifferenziert in Teilgebiet 3.1 und 3.2. Das Klinikum wird -mit Ausnahme der Mehrfachnutzungen- aus der Ermittlung des Gesamtbedarfs ausgeklammert³.

Für die Bestandsgebäude wären auf Basis des bestehenden Rechts die historisch anrechenbaren (fiktiven) Stellplätze anzuerkennen und lediglich die durch Nutzungsänderungen entstehenden Neubedarfe zu berücksichtigen. Allerdings wäre ein solches Vorgehen im Hinblick auf den angestrebten geringen Stellplatzschlüssel nicht zielführend und wird daher nicht weiter betrachtet. Nach Prüfung der Auswirkungen auf den Stellplatzbedarf mit dem Ergebnis, dass das Potential zur Reduzierung eher gering ist⁴, wird von der Anrechenbarkeit im Folgenden abgesehen.

Bei der Abschätzung des tatsächlichen Bedarfs bzw. der Reduzierung gegenüber dem rechtlich üblichen Stellplatznachweis ergeben sich im Folgenden zwei Stellschrauben: Einerseits die Reduzierung der Stellplätze für Bewohner und gewerbliche Nutzer, da diese als Zielgruppe für alternative Mobilitätsangebote im Vordergrund stehen sowie andererseits die Reduzierung der Stellplätze durch Mehrfachnutzung zwischen Wohnen und Gewerbe bzw. Wohnen und Klinikum. Es wird deshalb von vier Szenarien ausgegangen:

- *Szenario I (Darstellung des aktuellen Rechts)*
 - Wohnen: 0,8 bzw. 1,0 Stpl./WE⁵
 - Gewerbe: gemäß Stellplatzortsgesetz Bremen (Gebietszone I)
- *Szenario II*
 - Wohnen: 0,6 Stpl./WE
 - Gewerbe: 50 % der konventionellen Stellplatzschlüssel (Stellplatzortsgesetz)
- *Szenario III:*
 - Wohnen: 0,4 Stpl./WE
 - Gewerbe: 50 % der konventionellen Stellplatzschlüssel (Stellplatzortsgesetz)
- *Szenario IV (Mehrfachnutzung):*
 - Wohnen: 0,4 Stpl./WE
 - Gewerbe: 50 % der konventionellen Stellplatzschlüssel (Stellplatzortsgesetz) und Mehrfachnutzung mit Wohnen im öffentlichen Parkhaus bzw. in den Hochgaragen

In allen Szenarien sind gemäß § 10 (2) StellpLOG 3 % der Stellplätze behindertengerecht und eingangsnah, d.h. außerhalb der Quartiersgaragen herzustellen. Diese werden in dieser Stellplatzbilanzierung ausgeklammert und -wie in Abbildung 14 dargestellt, im Freiraum bzw. in den Tiefgaragen nachgewiesen.

³ Der Stellplatzbedarf für das Klinikum wird mit ca. 750 Stellplätzen diskutiert. Nach Stellplatzortsgesetz wären bei 1 Stpl. je 5 Betten rechnerisch 125 Stpl. bzw. unter Berücksichtigung des Abminderungsgebiets sogar nur 90 Stpl. rechtlich notwendig.

⁴ Für die Baufelder A, B und Q ergäbe sich ein historischer Stellplatznachweis von etwa 25 Stellplätzen (Annahme: 1 Bett je 100 m²BGF und 1 Stpl. je 5 Betten)

⁵ Es wird davon ausgegangen, dass 65 % der Wohnungen eine Wohnfläche von 90 m² nicht überschreiten.

3.1 Rechtlich üblicher Stellplatznachweis – Szenario I

Im Szenario I werden die Stellplätze gemäß StellpLOG Anlage 1 ermittelt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich das Neue Hulsberg Viertel in Gebietszone I gemäß StellpLOG §4 (1) befindet und die Stellplatzzahl entsprechend um 40 % zu reduzieren ist. Anders ausgedrückt müssen somit 60 % des Stellplatznormbedarfs nachgewiesen werden. Diese Regelung ist allerdings nicht auf Wohngebäude zu beziehen. Da es sich um Bauvorhaben mit mehr als 4 Wohnungen handelt, ist für Wohngebäude ein Stellplatzschlüssel von 0,8 Stpl. je WE für Wohnungen mit einer Wohnfläche unter 90 m² bzw. 1,0 Stpl. je WE für Wohnungen mit einer Wohnfläche von über 90 m² anzuwenden.

Für das gesamte Quartier ergeben sich im Szenario I rd. 1.410 Stellplätze, die sich wie folgt aufgliedern lassen:

nach Teilgebieten:

Szenario I - gesamt (rd.)	1.410
Optionsfläche 1	225
Teilgebiet 1	469
Teilgebiet 2	379
Teilgebiet 3.1	88
Teilgebiet 3.2	244
Sorgenfrei 1	2
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

nach Nutzungen:

Szenario I - gesamt (rd.)	1.410
Wohnen	987
Gewerbe/Büro	328
Schule	5
Ärztehaus	88
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

3.2 Reduzierung der Stellplätze für Bewohner – Szenarien II und III

Im Szenario II werden die Stellplätze für Bewohner auf 0,6 Stpl. je WE reduziert. Für alle übrigen Nutzungen wird eine Reduzierung der konventionellen Stellplatzschlüssel gemäß StellpLOG um 50 % angewendet. Im Szenario II ergeben sich somit rd. 1.010 Stellplätze für das gesamte Quartier, die sich wie folgt aufgliedern lassen:

nach Teilgebieten:

Szenario II - gesamt (rd.)	1.010
Optionsfläche 1	149
Teilgebiet 1	339
Teilgebiet 2	282
Teilgebiet 3.1	62
Teilgebiet 3.2	178
Sorgenfrei	2
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

nach Nutzungen:

Szenario II - gesamt (rd.)	1.010
Wohnen	680
Gewerbe/Büro	273
Schule	5
Ärztehaus	51
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

Im Szenario III werden die Stellplätze für Bewohner auf 0,4 Stellplätze je WE reduziert. Analog zu Szenario II wird bei den übrigen Nutzungen eine Reduzierung der konventionellen Stellplatzschlüssel

gemäß StpLOG um 50 % berücksichtigt. Im Szenario III ergeben sich somit rd. 760 Stellplätze für das gesamte Quartier (zzgl. 25 Behinderten-Stellplätze), die sich wie folgt aufgliedern lassen:

nach Teilgebieten:

Szenario III - gesamt (rd.)	760
Optionsfläche 1	117
Teilgebiet 1	248
Teilgebiet 2	219
Teilgebiet 3.1	41
Teilgebiet 3.2	131
Sorgenfrei	2
<hr/>	
zzgl. 25 Behinderten-Stellplätze	
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

nach Nutzungen:

Szenario III - gesamt (rd.)	760
Wohnen	441
Gewerbe/Büro	265
Schule	4
Ärztehaus	50
<hr/>	
zzgl. 25 Behinderten-Stellplätze	
zzgl. 36 ausgleichende Stpl. (BF O)	

3.3 Reduzierung der Stellplätze durch Mehrfachnutzung – Szenario IV

Das Szenario IV basiert auf dem Szenario III (0,4 Stpl. je WE) und geht von einer zusätzlichen Reduzierung der Stellplätze durch Mehrfachnutzung zwischen Wohnen und Gewerbe bzw. Wohnen und Klinikum aus⁶. Die Mehrfachnutzung wird im Folgenden für das Parkhaus am Klinikum sowie die Quartiersgaragen ermittelt. Eine Mehrfachnutzung ohne feste Stellplatzzuordnung in den Tiefgaragen wird nicht berücksichtigt, da diese in Ihrem Wesen einer öffentlichen Garagennutzung entspräche und grundsätzlich einer Bewirtschaftung bedürfte, die aufgrund der geringen Garagengrößen im NHV für Pächter und Betreiber nicht wirtschaftlich umsetzbar wäre. Hinzu kämen Probleme im Zusammenhang mit der Zugänglichkeit der darüber liegenden Gebäude durch Fremdnutzer und eine Unvereinbarkeit von Betreiberimmobilien (der öffentlichen Tiefgarage) mit Wohneigentümergeinschaften. Aufgrund des hohen Anteils an Stellplätzen für Bewohner ergäbe sich in den Tiefgaragen ohnehin nur ein geringes Reduzierungspotential von unter 5 Stellplätzen.

Da die Stellplätze im Hinblick auf die Mehrfachnutzung übergreifend betrachtet werden, entfällt die baufeldscharfe Ermittlung. Die Baufelder C und D (Teilgebiet 1) werden aufgrund des räumlichen Bezugs der Optionsfläche 1 bzw. dem Parkhaus am Klinikum zugeordnet.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei Flächennutzungen um Annahmen handelt, die in der tatsächlichen Ausbildung durch die Erwerber der Grundstücke ggf. abweichen können. Zudem ergeben sich durch die geplante zeitlich unterschiedliche Vermarktung besondere Herausforderungen bzgl. der Verteilung von Stellplatzbaulasten bzw. der vollen Ausschöpfung der Potentiale durch die Mehrfachnutzung.

⁶ Ausgenommen aus der Mehrfachnutzung sind die Stellplätze für die Kita.

Die Berechnung des Stellplatzbedarfs bei Mehrfachnutzung wird über die theoretische Anwesenheit auf Grundlage von standardisierten Tagesganglinien⁷ zum Bewohner-, Beschäftigten- und Kunden- sowie der Klinikverkehre ermittelt. Das Potential der Mehrfachnutzung ist dabei abhängig von den gewählten Eingangsgrößen zum Verkehrsaufkommen. Analog zum Gutachten von SHP (2012) wird von folgenden Rahmendaten ausgegangen:

		MIV-Anteil	Pkw-Besetzungsgrad	Wegeaufkommen
Wohnen	Bewohner	20 %	1,4	3,5 Wege/Tag
Büro (1 Beschäftigter/30m ²)	Beschäftigte	35 %	1,1	2,5 Wege/Tag
	Kunden	40 %	1,1	0,4 Wege/Besch.
Arztpraxen (1 Beschäftigter/70m ²)	Beschäftigte	35 %	1,2	2,5 Wege/Tag
	Patienten/Kunden	60 %	1,5	10 Wege/Besch.
Klinikum	Beschäftigte Patienten/Besucher	gemäß SHP-Gutachten		

Abbildung 6: Annahmen zum Verkehrsaufkommen

3.3.1 Mehrfachnutzung: Optionsfläche 1 (Parkhaus Klinikum)

Für die Annahmen zum Klinikum hinsichtlich Verkehrsaufkommen und Stellplätze wird auf das Gutachten von SHP-Ingenieure verwiesen. Insgesamt wird im Folgenden für das Klinikum von 730 Stellplätzen zzgl. 20 Stellplätze für Kurzzeitparker/ Selbsteinweiser ausgegangen.

Für das Parkhaus am Klinikum ergeben sich somit folgende Verkehre, die im Rahmen der Mehrfachnutzung berücksichtigt werden: Bewohner, Beschäftigte Klinikum, Patienten/Besucher Klinikum, Beschäftigte Büronutzungen und Ärztehaus, Kunden Büro sowie Kunden Ärztehaus. Den mit Abstand größten Anteil am Verkehrsaufkommen bzw. am Stellplatzbedarf nehmen die Klinikverkehre ein.

Die Gegenüberstellung der Quell- und Zielverkehre stellt die An- und Abfahrtszeiten dar, aus der sich schließlich die „Kfz-Anwesenheit“ (=Stellplatzbedarf) ableiten lässt. Um eine gewisse Unschärfe in der Berechnung (unerwartete Überlappung von Anwesenden) zu berücksichtigen, wird der Stellplatzbedarf um einen Puffer von 5% im Parkhaus am Klinikum sowie 10% in den übrigen Quartiersgaragen angehoben.

⁷ Tagesganglinien gemäß FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen): Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen; 2006.

Bei den Tagesganglinien für das Klinikum (Kurzzeit- und Langzeitparker) handelt es sich um Daten des HSVV (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung) aus dem Jahr 2002, die angelehnt an Erfahrungswerte aus Hamburger Kliniken (APCOA 2005) angepasst wurden

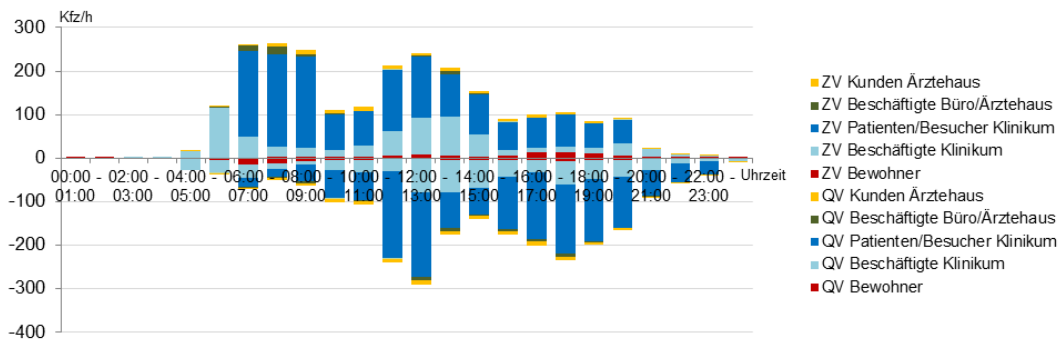


Abbildung 7: Klinikum-Parkhaus in der Optionsfläche 1 | Quell- und Zielverkehr im Tagesverlauf

Für die Optionsfläche 1, zzgl. 50 WE aus Baufelder C ergibt sich unter Berücksichtigung eines 5%-Puffers in der Spitzenstunde ein Bedarf von insgesamt 845 Stellplätzen zzgl. 20 Kurzzeitparker/Selbststeinweiser, die von der Mehrfachnutzung ausgenommen sind⁸. Das Potential der Mehrfachnutzung lässt sich auf 56 Stellplätze beziffern. Von den 845 notwendigen Stellplätzen dienen 750 dem Klinikum (inkl. Kurzzeitparker/ Selbststeinweiser); es ergibt sich folglich ein Rest von 115 Stellplätzen, die auf den zusätzlichen Bedarf des Hulsberg Viertels zurückzuführen sind. Dieser Bedarf lässt sich wiederum aufgliedern in die berechnete Anwesenheit von etwa 76 Kfz zuzüglich des 5%-Puffers (bezogen auf alle Stellplätze des Parkhauses). Die „Übernahme“ des gesamten Puffers in die Bilanzierung des Hulsberg Viertels fußt auf der Annahme, dass das Klinikum mit einem autarken Parkhaus (ohne Mehrfachnutzung) nur den Bedarf von 750 Stellplätzen decken müsste.

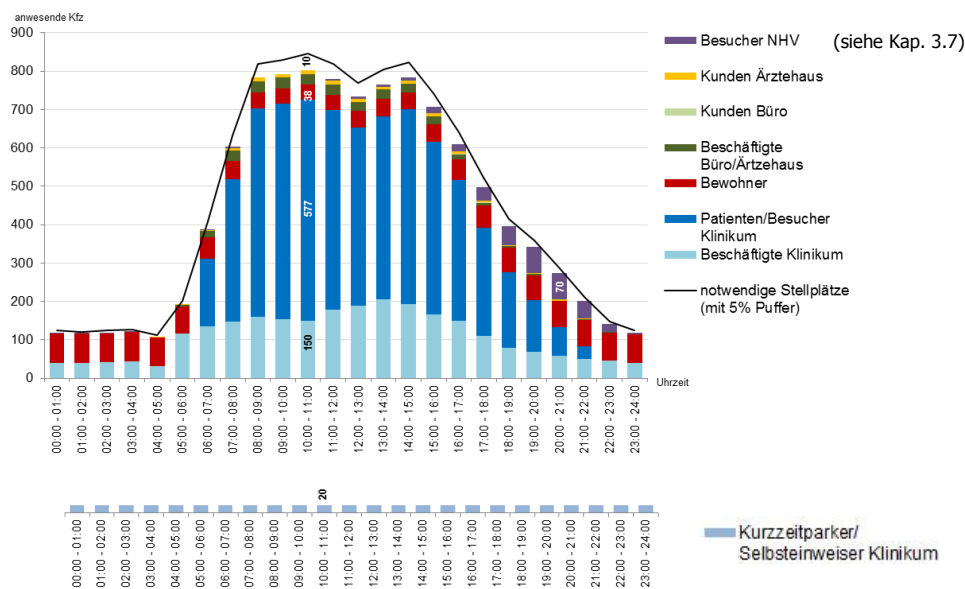


Abbildung 8: Klinikum-Parkhaus in der Optionsfläche 1 | anwesende Kfz im Tagesverlauf

⁸ Ergänzend zum ermittelten Stellplatzbedarf sind im Parkhaus Besucherstellplätze zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die geplante städtebauliche Kubatur des Parkhauses wird insgesamt von grob 940 Stellplätzen ausgegangen (siehe Abbildung 13).

3.3.2 Mehrfachnutzung: Teilgebiet 2 (Quartiersgarage)

Für das Teilgebiet 2 wurden die Stellplätze von Haus 37 aus der Mehrfachnutzung rausgenommen, da diese fast vollständig oberirdisch nachgewiesen werden können. Im Teilgebiet 2 (vgl. Abbildung 4) lässt sich so entsprechend der maximalen Anwesenheit ein Bedarf von 143 Stellplätzen ermitteln, inklusive eines 10%-Puffers. Darüber hinaus sind im Teilgebiet 2 bei der Gesamtsumme 36 auszugleichende Stellplätze (Baufeld O) und 2 Stellplätze für die Kita zu berücksichtigen, die von der Mehrfachnutzung ausgenommen sind. Das Reduktionspotential bezogen auf die privaten Stellplätze liegt folglich bei etwa 52 Stellplätzen.

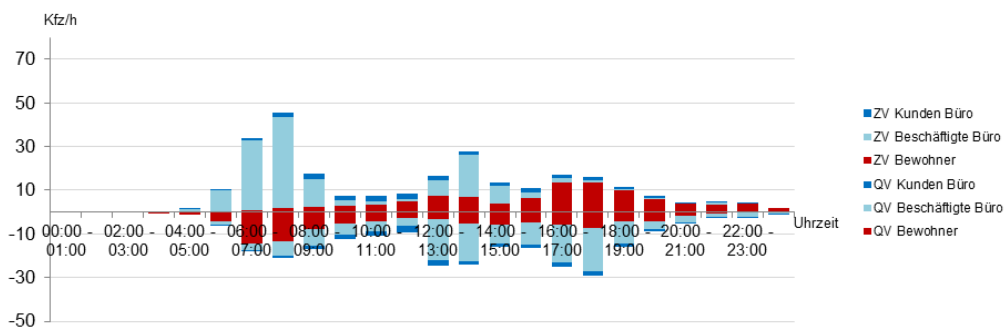


Abbildung 9: Quartiersgarage im Teilgebiet 2 | Quell- und Zielverkehr im Tagesverlauf

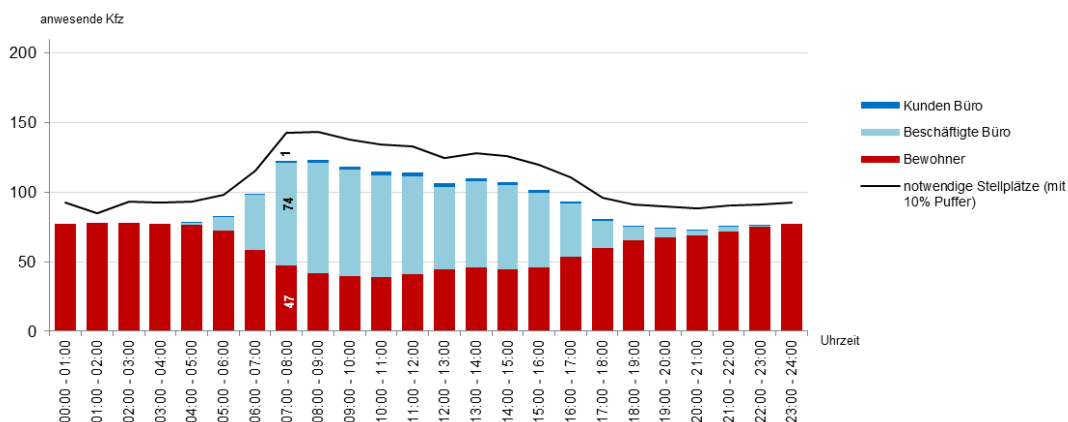


Abbildung 10: Quartiersgarage im Teilgebiet 2 | anwesende Kfz im Tagesverlauf

3.3.3 Mehrfachnutzung: Teilgebiet 3.2 (Quartiersgarage)

Unter Berücksichtigung eines 10-% Puffers werden insgesamt 90 Stpl. notwendig, um die Bedarfe im Teilgebiet 3 (ohne die Baufelder G und H, welche in den Tiefgaragen unter BF E+F berücksichtigt werden) abzudecken. Ebenso bleiben die Bedarfe des Baufeldes K Süd unberücksichtigt (25 Stellplätze), da diese gesondert in der Tiefgarage unter Baufeld K nachgewiesen werden (als Nutzung wird ein Nahversorger angestrebt). Der Bedarf, der aus den gewerblichen Nutzungen der Baufelder I und L hervorgeht, kann rechnerisch komplett mit Stellplätzen von nicht-anwesenden Bewohnern abgedeckt werden. Das Reduktionspotential liegt bei etwa 10 Stellplätzen. Wird im Baufeld I eine Versammlungs-

stätte etabliert, so ist das Reduktionspotential nochmals geringer, da eine Mehrfachnutzung zwischen Versammlungsstätte und Wohnen im Hinblick auf die Nutzungszeiten nicht zu empfehlen ist.

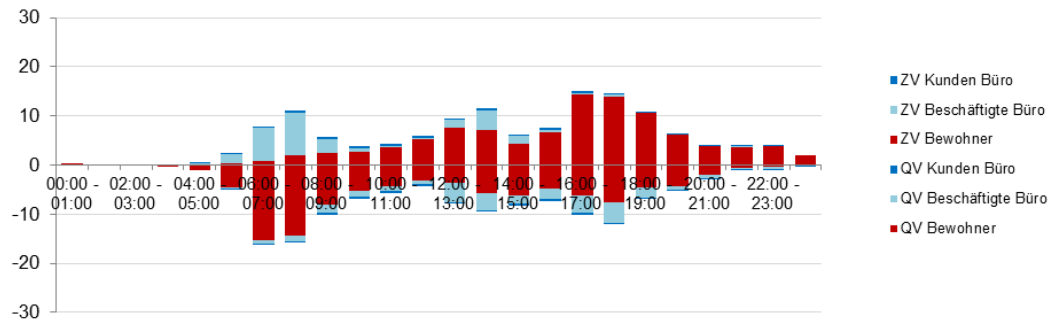


Abbildung 11: Quartiersgarage im Teilgebiet 3.2 | Quell- und Zielverkehr im Tagesverlauf

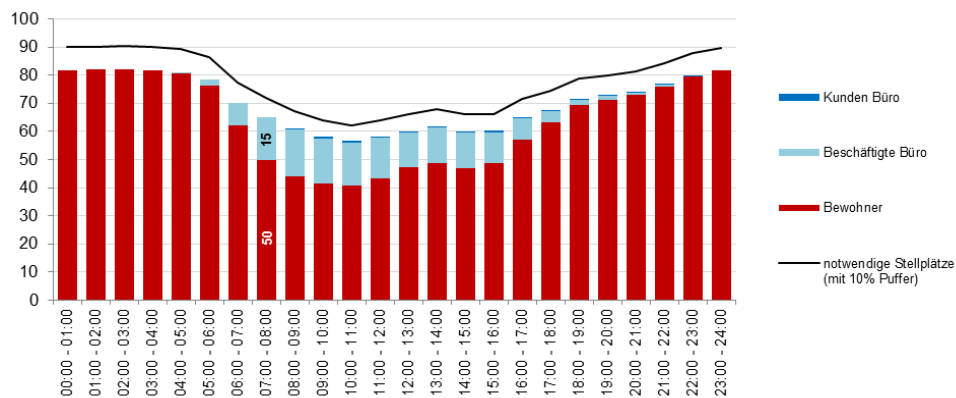


Abbildung 12: Quartiersgarage im Teilgebiet 3.2 | anwesende Kfz im Tagesverlauf

3.3.4 Summe – Szenario IV

Zusammengefasst ergeben sich im Szenario IV -unter Berücksichtigung einer Mehrfachnutzung im großen Parkhaus sowie den Hochgaragen- für das gesamte Quartier rund 635 Stellplätze (zzgl. 25 Behinderten-Stellplätze), die sich wie folgt räumlich aufgliedern lassen (im Vergleich zu den übrigen Szenarien ist eine Aufteilung nach Nutzungen aufgrund der Mehrfachnutzung nicht möglich).

Szenario IV - gesamt (rd.)		635
Optionsfläche 1 (inkl. Teil Baufeld C)		845
davon Klinikum:		750
Rest (zzgl. 4 Behinderten-Stpl.):		115
Teilgebiet 1 (Teil Baufeld C) - ohne Mehrfachnutzung		214*
Teilgebiet 2 (inkl. Baufeld Q)		145
Teilgebiet 3.1		41
Teilgebiet 3.2		122

zzgl. 25 Behinderten-Stellplätze

zzgl. 36 auszugleichende Stpl. (BF O)

* aus einer Mehrfachnutzung in den TGs ergäbe sich aufgrund der festgelegten Bewohnerstellplätze ein geringes Potential von unter 5 Stellplätzen

3.4 Zusammenfassung der Stellplatzberechnungen

Eine zusammenfassende Betrachtung der Stellplatzberechnungen ist dem Anhang I zu entnehmen.

3.5 Gegenüberstellung: Stellplatzbedarf und -angebot

Die räumliche Zuordnung in dezentrale Quartiersgaragen und Tiefgaragen erfolgt über Baulasten, zunächst ohne Nutzungsrecht. Planungsrechtlich wird festgelegt, auf welchen Baufeldern entsprechende Stellplätze hergestellt werden müssen und auf welchen Baufeldern Behinderten- und Carsharing-Stellplätze vorgesehen sind.

In der Gegenüberstellung ist zu beachten, dass die Behinderten-Stellplätze (3 % des ermittelten Stellplatzbedarfs) nicht in den Quartiersgaragen, sondern eingangsnah auf den jeweiligen Baufeldern bzw. in den Tiefgaragen hergestellt werden. Neben den rund 20 bis 25 Behinderten-Stellplätzen werden zudem etwa 25 Carsharing-Stellplätze im Konzept berücksichtigt. Die Abbildung 13 bezieht sich auf die Bilanzierung der Quartiersgaragen und der Tiefgaragen. Stellplätze im Freiraum (Besucherplätze, Behinderten- sowie Carsharing-Stellplätze) werden nicht dargestellt und gesondert betrachtet.

Insgesamt sind im städtebaulichen Rahmenplan rund 760 Stellplätzen in den Quartiers- bzw. Tiefgaragen sowie anteilig im Parkhaus am Klinikum und teilweise oberirdisch vorgesehen (exklusive 750 Stellplätze für das Klinikum)⁹. Darüber hinaus sind rd. 50 Stellplätze auf den Vorplätzen der Baufelder A und B (Haus 7 und 8) sowie 78 Stellplätze vor dem Haus 37 und 38a geplant. Letztere sind jedoch zum Großteil für öffentliches Besucherparken vorgesehen (siehe Kap. 3.7), weshalb nur 46 private Stellplätze vor Haus 37 und 8 private Stellplätze vor Haus 38A in der Stellplatzbilanzierung berücksichtigt werden. In Summe ergibt sich folglich ein privates Stellplatzangebot von rd. 860 Stellplätzen, mit dem der Gesamtbedarf der Szenarien III (ohne Mehrfachnutzung) von rund 760 Stellplätzen und IV (mit Mehrfachnutzung) von rund 635 bis 720 Stellplätzen nachgewiesen werden kann. Darüber hinaus werden mit dem Stellplatzangebot 37-78 Besucher-Stellplätze abgedeckt, die nicht auf öffentlichen Flächen hergestellt werden können (siehe Kapitel 3.7) sowie ein Ausgleich von 36 Stellplätzen für das Medizinische Versorgungszentrum berücksichtigt.¹⁰

⁹ Im Parkhaus am Klinikum (Optionsfläche 1) wird derzeit von etwa 940 Stellplätzen ausgegangen, von denen 750 für das Klinikum zur Verfügung stehen. Für das Neue Hulsberg Viertel inkl. Ärztehaus ergeben sich somit rund 190 Stellplätze.

¹⁰ Die in der Abbildung 13 dargestellte Stellplatzbilanzierung bildet die Bedarfe der Baufelder für das Szenario III und deren Verteilung auf die Stellplätze oberirdisch und in den Garagen im Quartier ab. Dabei sind die dick gedruckten Bedarfe für die Bilanzierung relevant. Die dünngedruckten Bedarfe entstehen aus der Verteilung der Stellplatzbedarfe der benachbarten Baufelder.

Exkurs - Provisorische Stellplätze: Derzeit befinden sich etwa 750 Stellplätze auf dem Gelände, die vom KBM genutzt werden. Für einen befristeten Zeitraum, in dem die Stellplatzanlagen im NHV noch nicht fertiggestellt worden sind, werden 750 Stellplätze für das KBM und weitere Stellplätze für vor Fertigstellung der Stellplatzanlagen in Nutzung gehende Baufelder provisorisch auf dem Gelände untergebracht. Diese werden in Teilen an ihrem jetzigen Standort und in Teilen gebündelt auf neu zu errichtenden provisorischen Parkplätzen (z. B. Baufeld C und G) vorgesehen und während der Baumaßnahmen entsprechend verlagert.

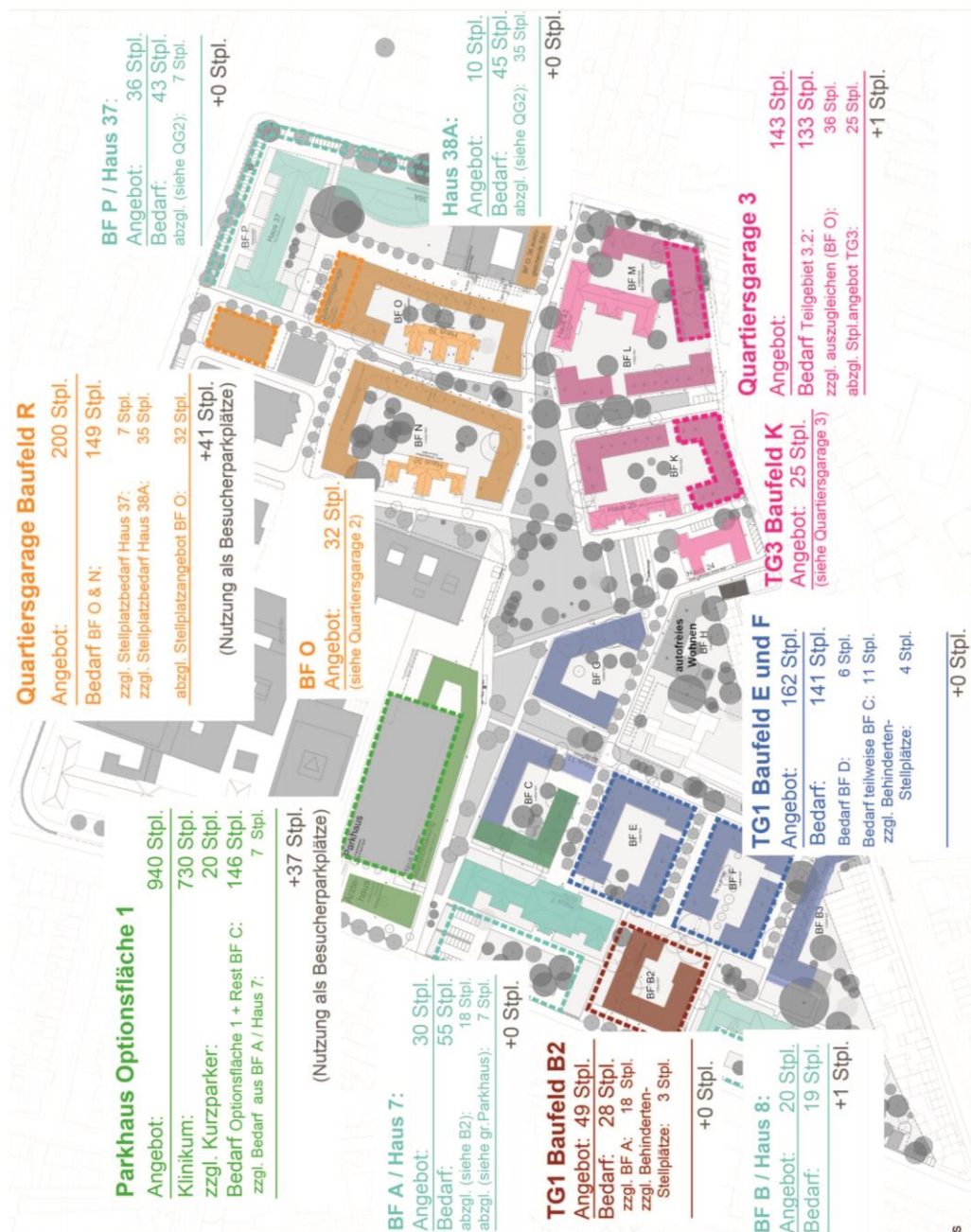


Abbildung 13: Stellplatzzuordnung im Szenario III; ohne Darstellung der Besucherplätze, der Behinderten-Stpl. sowie der Carsharing-Stellplätze im Freiraum

3.6 Festsetzung im B-Plan

Im B-Plan wird von Szenario III ausgegangen. Die Mehrfachnutzung in den Hochgaragen (Szenario IV) stellt eine Möglichkeit dar, die Ausnutzung der Stellplätze zu optimieren.

3.7 Öffentliche Parkstände

Über die privaten Stellplätze hinaus werden im Masterplan öffentliche Parkstände für Besucher berücksichtigt. Um Parksuchverkehre im Gebiet zu vermeiden, befinden sich diese Parkstände ausschließlich in den Randbereichen des Quartiers. Zudem wird eine Parkraumbewirtschaftung angestrebt, damit dem Missbrauch durch das Abstellen von Zweitwagen im öffentlichen Straßenraum entgegengewirkt wird. Vor dem Hintergrund des angrenzenden Klinikums erscheint die Bewirtschaftung ohnehin erforderlich.

Insgesamt sind im Rahmenplan 69 oberirdische Parkstände sowie 37 Besucher-Stellplätze im Parkhaus am Klinikum und 89 Besucher-Stellplätze in der Quartiersgarage Baufeld R vorgesehen. Insgesamt entstehen so 195 Stellplätze. Diese Summe „faktischer“ Stellplätze kann durch 70 weitere Besucher-Stellplätze durch Mehrfachnutzung der öffentlichen Stellplätze des Klinikums sowie etwa 5 bis 10 Besucher-Stellplätze ergänzt werden, um einen Schlüssel von 1 je 5 Wohneinheiten bzw. 20 % zu erreichen (ca. 1.165 Wohneinheiten, 233 Besucher-Stellplätze bzw. Parkstände). Da es sich bei dem Parkhaus am KBM aufgrund der Nutzung durch Besucher des Klinikums ohnehin um ein öffentliches Parkhaus handeln muss, erscheint die Mehrfachnutzung dieser Stellplätze sinnvoll. Gemäß FGSV ist die Spitzenstunde der Besucherverkehre (Besucher des NHV) insbesondere in den Abendstunden zu sehen, in denen große Teile der Klinik-Besucher bereits abwesend sind (siehe Abbildung 15).

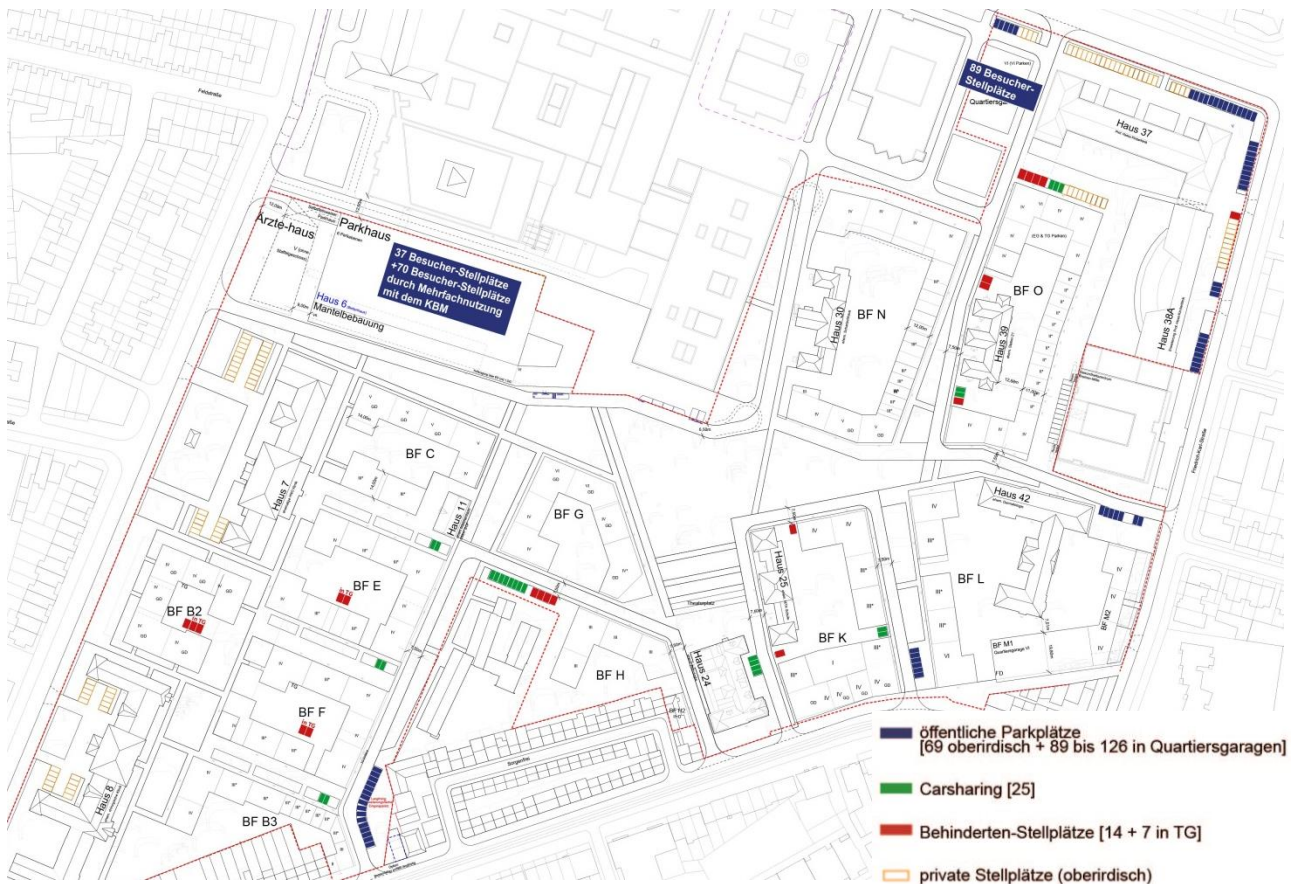


Abbildung 14: Übersicht über die öffentlichen Besucher-Stellplätze bzw. Parkstände

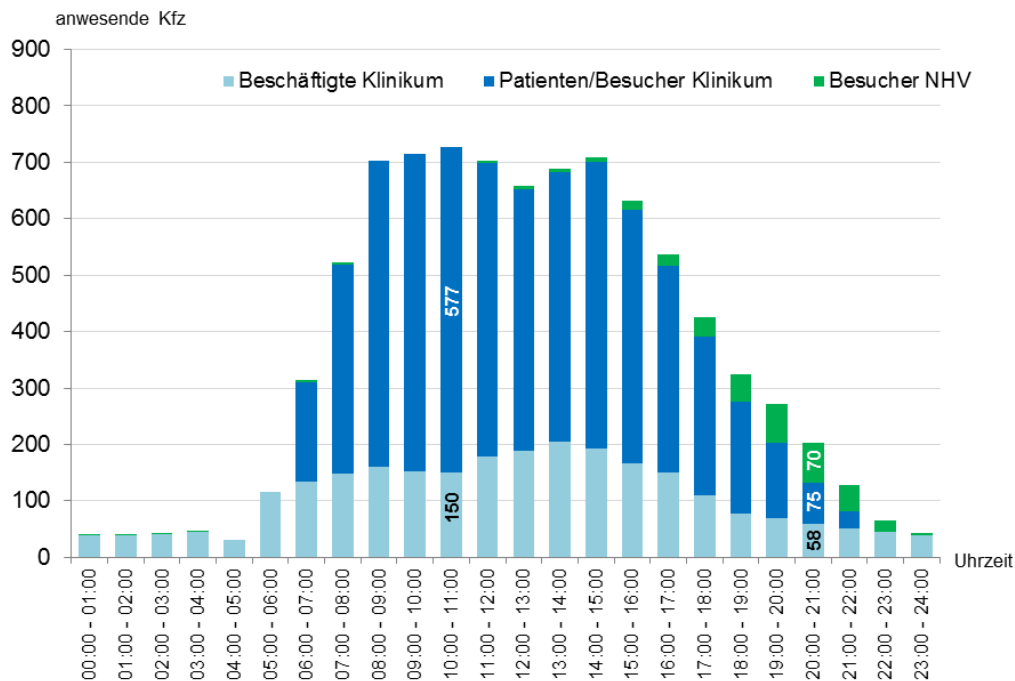


Abbildung 15: Mehrfachnutzung der öffentlichen Stellplätze (730) im Parkhaus am KBM (anwesende Kfz im Tagesverlauf)

4 ABSCHÄTZUNG DER FAHRRADABSTELLPLÄTZE

Bei der Ermittlung des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen wird mit dem ortsspezifischen Stellplatzortsgesetz für das Neue Hulsberg Viertel ein erhöhter Stellplatzschlüssel von 3 Abstellplätzen je Wohneinheit (über 60m²) angestrebt. Im Vergleich zur Forderung des Bremer Stellplatzortsgesetzes von 2 Abstellplätzen je Wohneinheit (über 60m²) ergeben sich für das gesamte Quartier rd. 4.310 Fahrradstellplätze, die von den Bauherren nachzuweisen sind.

5 AUSWIRKUNGEN DER KITA STANDORTE AUF DAS VERKEHRSaufKOMMEN IM QUARTIER

Die Auswirkungen der Kita Standorte auf das Verkehrsaufkommen im Quartier bzw. in den Bügelstraßen wurden gesondert untersucht. Grundsätzlich sind die Verkehre in den Bügelerschließungen abwickelbar. Die gesamte Untersuchung ist dem Anhang III zu entnehmen.

6 MOBILITÄTSKONZEPT: MASSNAHMEN ZUR REDUZIERUNG DES STELLPLATZBEDARFS

Die Reduzierung der Pkw-Stellplätze ist explizit gewünscht und im Hinblick auf die günstigen Rahmenbedingungen ein schlüssiges Ziel. Dennoch muss die Frage gestellt werden, wie die alltäglichen Bedürfnisse der Bewohnerschaft und der Beschäftigten (ggf. auch der Besucher und Kunden) ohne privaten Pkw möglichst unkompliziert bedient werden können. Es bedarf eines nutzerorientierten Gesamtkonzepts.

Neben den bereits bestehenden Mobilitätsangeboten im Umfeld sind Maßnahmen zu treffen, die neben der Infrastruktur auch Information/ Kommunikation, Organisation sowie flankierende Maßnahmen (z.B. im Bereich Nahlogistik) umfassen. Im Vordergrund stehen dabei die Radverkehrsförderung, ein umfassendes Angebot an Carsharing sowie nachfrageseitige Anreize.

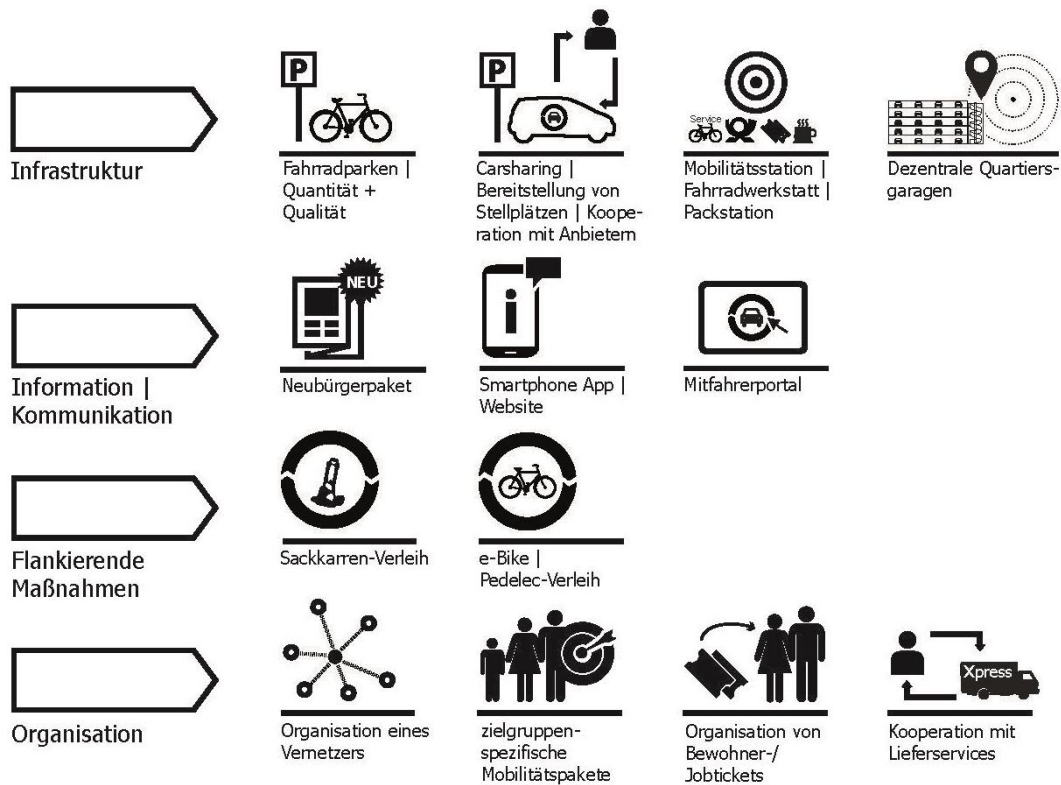


Abbildung 16: Maßnahmenbeispiele zur Stellplatzreduzierung

6.1 Vorhandene Mobilitätsangebote im Umfeld

Auf die ÖPNV-Erreichbarkeit sowie die Anbindung an das Radroutennetz Bremens wurde bereits unter Kapitel 2 eingegangen.

Als weiteres Mobilitätsangebot ist auf die bereits vorhandenen Carsharing-Stationen hinzuweisen. Insbesondere der Carsharing-Anbieter Cambio hat sich im Umfeld des Hulsberg Viertels etabliert. Mit rund 50 Stationen und über 8.000 Nutzern (Cambio Stand: 2013; zusätzlich sind die Carsharing-Anbieter Flinkster und Moveabout zu berücksichtigen) hat die Stadt Bremen in Bezug auf stationsgebundenes Carsharing einen Vorbildcharakter für deutsche Großstädte. Der im Jahr 2009 beschlossene Carsharing-Aktionsplan unterstreicht das Bestreben, das Mobilitätsangebot weiter zu fördern bzw. auszubauen.

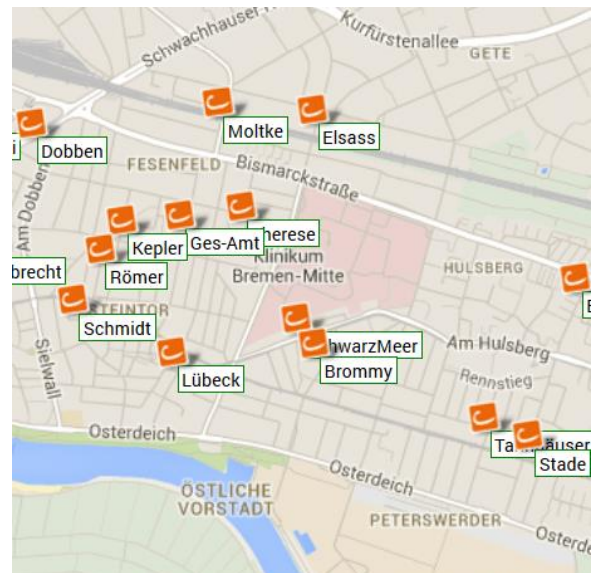


Abbildung 17: bestehendes Cambio-Carsharing Angebot (www.cambio-carsharing.de)

6.2 Infrastruktur

Von wesentlicher Bedeutung für die Entwicklung des Mobilitätskonzepts ist die grundlegende Infrastruktur. Hierbei ist wiederholt zu betonen, dass das gesamte Quartier durch verkehrsarme Bügel erschlossen wird und der Kfz-Verkehr durch dezentrale Garagen weitgehend aus dem Quartier herausgehalten wird. Die Entfernungen von teilweise über 200 m zwischen Baufeld und privaten Stellplätzen sorgt dabei für einen erhöhten „Antrittswiderstand“, der die Attraktivität der privaten Kfz-Nutzung einschränkt und somit ein verändertes Mobilitätsverhalten fördert.



Abbildung 18: Entfernung der Quartiersgaragen zu den Baufeldern in 200m-Radien

6.2.1 Fahrradparken

Auf die Quantifizierung der Fahrradstellplätze wurde bereits im Kapitel 4 eingegangen. An dieser Stelle sei im Sinne des Mobilitätskonzepts auf die hochwertige Qualität hingewiesen, die angelehnt an das Stellplatzortsgesetz Bremen folgende Eigenschaften erfüllen:

- ebenerdig oder über Rampen verkehrssicher und leicht erreichbar
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung
- Fläche von mindestens 1,5 m²
- Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen haben
- Anlehnbügel für einen sicheren Stand
- in Teilen mit Steckdosen zum Aufladen von Pedelecs ausgestattet
- größtenteils überdacht oder innerhalb der Gebäude
- zusätzliche Flächen für Lasten- oder Kinderanhängern

Darüber hinaus können Werkzeuge und Fahrradpumpen (ggf. Werkstatträume) zur Verfügung gestellt werden, um die Attraktivität zu steigern.

6.2.2 Carsharing

Die Anzahl der Carsharing Stellplätze wurden entsprechend der Erfahrungswerte von Cambio zum Neuen Hulsberg Viertel ermittelt. Hiernach ergeben sich etwa 25 Carsharing-Stellplätze, die bereits im städtebaulichen Entwurf Berücksichtigung finden. Es ist angedacht, die Carsharing-Fahrzeuge gut sichtbar innerhalb des Quartiers in den Freiraum zu integrieren.

6.2.3 Mobilitätsstation

Die Mobilitätsstation ist -neben den digitalen Kommunikations- und Informationsmedien (siehe Kapitel 6.3)- als eine Art analoge Service-Station im Quartier zu verstehen. Hier sind unterschiedliche Mobilitätsangebote wie beispielsweise die Unterbringung einer Fahrradwerkstatt oder einer Paket-Serviceleistung denkbar, die das infrastrukturelle Angebot an Carsharing und ÖPNV abrunden. Ziel ist es, einen Ansprechpartner für das Quartier zu etablieren, der Informationen und Hilfestellung bei der Nutzung der Mobilitätsangebote insbesondere für Neubürger zur Verfügung stellt. Es erscheint sinnvoll, diese Dienstleistung in Verbindung mit einem Ort des alltäglichen Bedarfes anzubieten (z. B. Café, Kiosk, Bäckerei), sobald sich eine derartige Nutzung im Quartier etabliert hat.

6.3 Information und Kommunikation

Von wesentlicher Bedeutung für eine nutzerfreundliche Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts ist die Vernetzung über ein Informations- und Kommunikationsmedium. In Form einer Website, ggf. mit ergänzender Smartphone-App, lassen sich die Buchungs- und Abrechnungsprozesse zusammenfassen. Anstelle mehrerer Registrierungen (Carsharing, Packstation etc.) könnten die Mobilitätsangebote in Form von Mobilpaketen durch die Bewohner erworben und über eine einheitliche Kommunikationsplattform verwaltet werden. Darüber hinaus ist es unabdingbar, über die zur Verfügung stehenden Angebote zu informieren, insbesondere in Form von Informationspaketen für Neuhinzugezogene. Dazu wird jedem Bewohner und Beschäftigten beispielsweise eine Broschüre ausgestellt, aus der die Informationen zum Mobilitätskonzept hervorgehen.

6.4 Flankierende Maßnahmen

Als flankierende Maßnahmen sind Mobilitätsdienstleistungen zu bezeichnen, die nicht elementar für die alltäglichen Wege der Bewohner und Beschäftigten sind, sondern das Gesamtangebot im Hinblick auf spezielle Bedürfnisse ergänzen. Im Wesentlichen betrifft dies kleinteilige Leihangebote wie Sackkarren oder Lastenfahrräder, die beispielsweise dem Transport von Gütern zwischen Parkhaus oder Carsharing-Station und Wohnung dienen können.

6.5 Organisation

Ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist die Organisation und Verwaltung. Das Konzept soll als „Mobilitätsversorgung“ gedacht werden, die den Alltag unterschiedlicher Nutzertypen (z. B. Familien, Senioren, Bürobeschäftigte) mit bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten bedient. Durch die Vernetzung verschiedener Angebote zu einem komplementären Gesamtkonzept kann eine Flexibilität ermöglicht werden, die auch auf Veränderungen der Mobilitätsbedürfnisse reagieren kann (bspw. Familienzuwachs oder Mieterwechsel).

Diese Mobilitätsangebote könnten über das Mobilitätsmanagement bei den jeweiligen Anbietern gebucht werden.

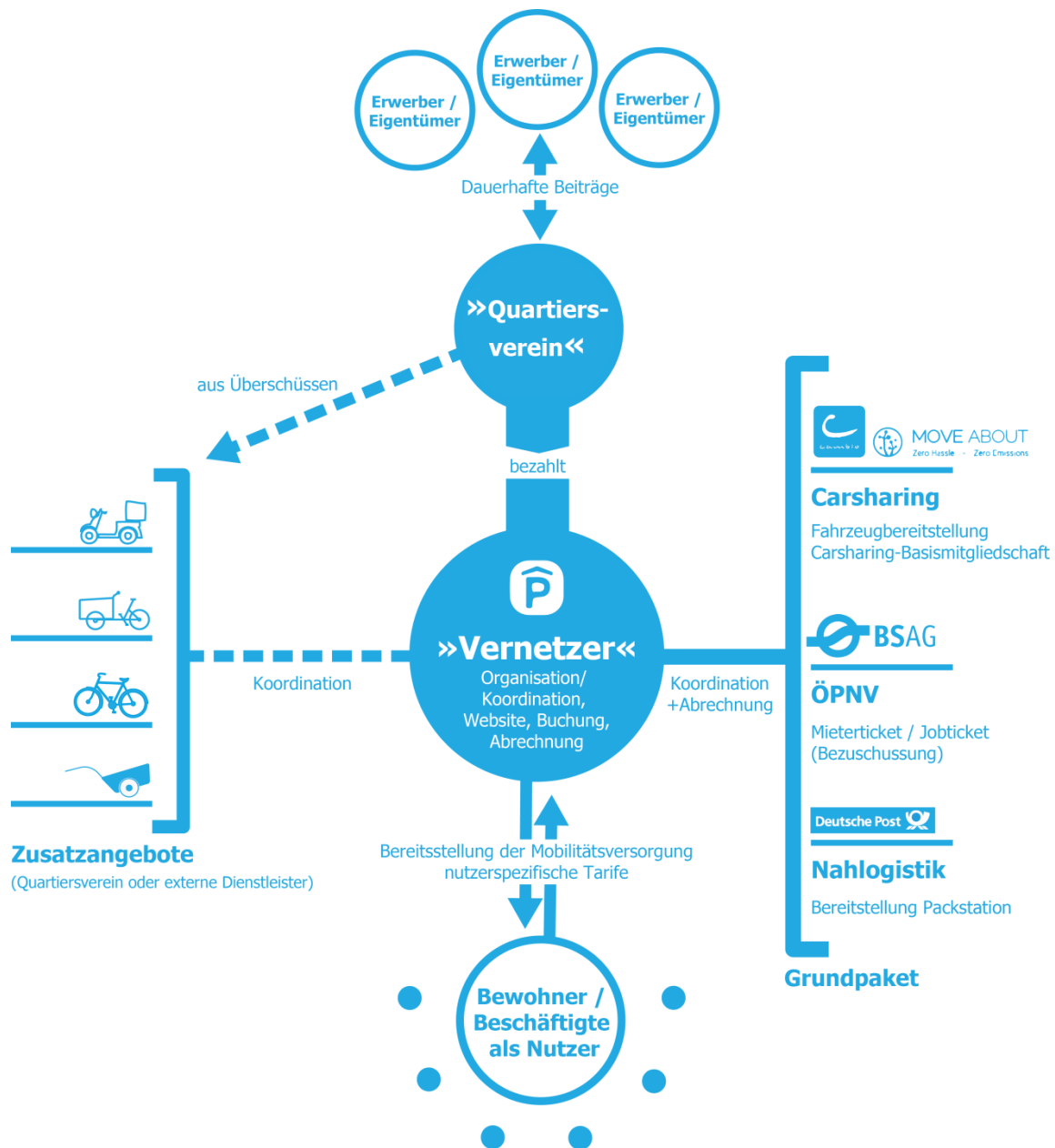


Abbildung 19: Organisationsstruktur

Das Konzept ist so aufgebaut, dass ein „Vernetzer“ zwischen einem Quartiersverein (siehe Kapitel 6.6) als eine Vertretung der Erwerber bzw. Eigentümer und den Bewohnern bzw. Beschäftigten als Nutzer agiert. Er übernimmt Aufgaben der Bereitstellung einer Mobilitätsplattform (Website mit Buchungs- und Abrechnungsfunktion), die Koordination zwischen den beteiligten Mobilitätsdienstleistern sowie den Vertrieb von Mobilitätspaketen. Aus den Überschüssen des Quartiersvereins können Zusatzangebote beauftragt oder selbst bereitgestellt werden (Lastenräder, Sackkarren etc.).

Die Finanzierung des Vernetzers, inklusive der Internetplattform, erfolgt durch die dauerhaften Mitgliedsbeiträge der Erwerber bzw. Eigentümer (Grundfinanzierung). Weitere Nutzungsbeiträge werden bei Inanspruchnahme der Angebote durch entsprechende Gebühren für die Bewohner und Beschäftigten erhoben (nutzungsorientierte Finanzierung).

6.6 Rückfallebene

Insgesamt wird ein autoarmes Wohnen bzw. Gewerbe auf freiwilliger Basis angestrebt. Zwanghafte Verzichtserklärungen, die den Besitz und die Nutzung private Kfz verbieten -wie in „auto-freien“ Wohnquartieren üblich (z. B. Freiburg-Vauban, Hamburg-Saarlandstraße)- sind nicht vorgesehen. Zwar sind derartige auto-frei Erklärungen für bestimmte Baufelder (insbesondere Baugruppen) denkbar, werden jedoch nicht vorgegeben, sondern können durch spätere Käufer freiwillig durchgeführt werden. Die begrenzte Verfügbarkeit von Stellplätzen sowie die Planung von lediglich öffentlichen Besucherparkplätzen am Rand des Quartiers, sind bereits als Anreiz für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu verstehen. Voraussetzung ist allerdings, dass ein Unterwandern des Konzepts durch Parken auf öffentlichen Parkständen im Außenbereich zu unterbinden ist, in dem auf eine strikte Parkraumbewirtschaftung mit entsprechenden Kontrollen gesetzt wird.

Für den Fall des Nicht-funktionierens soll als räumliche Rückfallebene das öffentliche Parkhaus am Klinikum um eine Ebene aufgestockt werden.

Unabhängig davon ist auf die phasenweise Gebietsentwicklung hinzuweisen, die einen gewissen Anpassungsprozess ermöglicht.

6.7 Wirkungen

Die Auswirkungen einzelner Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind schwer zu quantifizieren. Von einem reduzierten Bedarf ist bereits aufgrund der Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 2) auszugehen. Im Hinblick auf die statistischen Daten umliegender Stadtteile erscheint die Annahme von 0,6 Stellplätzen je Wohneinheit auch ohne gesonderte Maßnahmen realistisch.

Gefördert durch die in den vorangegangenen Kapiteln beschriebenen Maßnahmen, kann der Stellplatzbedarf weiter gesenkt werden. Von wesentlicher Bedeutung ist hierbei die Verfügbarkeit des Carsharings. Gemäß Nutzerbefragung von Cambio Bremen aus dem Jahr 2012 ersetzt ein Carsharing-Fahrzeug etwa 11 private Pkw. Unter der Annahme, dass im Neuen Hulsberg Viertel etwa 25 Carsharing-Stellplätze Berücksichtigung finden, ergeben sich theoretisch 275 „eingesparte“ Pkw. Es ist selbsterklärend, dass diese Berechnung nicht unmittelbar übertragbar ist (da u.a. von einer intensiveren Nutzung der Fahrzeuge auszugehen ist); sie liefert jedoch eine grobe Einschätzung der Bedeutung des Carsharing-Angebots.

ÖPNV-Abonnements sind als Instrument zur Stellplatzreduzierung weitgehend anerkannt. Beispielhaft zu nennen ist die Hamburger „Fachanweisung für notwendige Stellplätze und Fahrradplätze“: Demgemäß sind bei einem nachgewiesenen Abo-Anteil von 50 % der Beschäftigten (im Abminderungsgebiet 80 %) die herzustellenden Beschäftigten-Stellplätze um 25 % zu reduzieren. Als weiterer Maßstab können die Erfahrungswerte der dena (Deutsche Energieagentur) genannt werden, die bei umfassenden Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements von einem 10 bis 20 % geringeren MIV-Anteil ausgehen, was bei einer typischen Wegeanzahl von 2 Wegen je Beschäftigten einem groben Einsparpotential von bis zu 40 % der Stellplätze entspricht. Ähnliche Auswirkungen sind auch bei wohnstandortbezogenen Konzepten nachweisbar. So zum Beispiel in einer Evaluation des moBiel Tickets in Bielefeld aus dem Jahr 2007. Danach ist bei den sogenannten „choice-riders“ mit Mietertickets (solche, die nicht zwanghaft auf den ÖPNV angewiesen sind) im Verhältnis zu den Nicht-Nutzern bei routinierten Fahrten (z.B. Wegezweck: Arbeit) ein um 10 % geringerer MIV-Anteil festzustellen.

Darüber hinaus ist nochmals die Verknüpfung mit Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zu betonen. Erfahrungswerte aus dem Münchner Modellprojekt der Neubürgerpakete verdeutlichen, dass allein durch die Bereitstellung einer Broschüre mit Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten, der MIV-Anteil am Wegeaufkommen der Bewohnerschaft um 3 % gesenkt werden konnte. Unter Berücksichtigung weiterer Maßnahmen (siehe Kapitel 6.3) ist von einem entsprechend größeren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und damit auf den Pkw-Stellplatzbedarf auszugehen.

Da sich die Auswirkungen des Mobilitätskonzepts im Neuen Hulsberg Viertel nur schwer prognostizieren lassen, werden entsprechende Nachweise zum Mobilitätsverhalten durch die späteren Nutzer zu führen sein. Auf einer solchen Evaluationsgrundlage ist das Konzept stetig anzupassen.

7 FAZIT

Ein Mobilitätskonzept, wie es in den vorangegangenen Kapiteln beschrieben wurde, ermöglicht in erster Linie eine Reduzierung der Nutzung des privaten Pkw und damit einhergehend die angestrebte Reduzierung der Stellplätze.

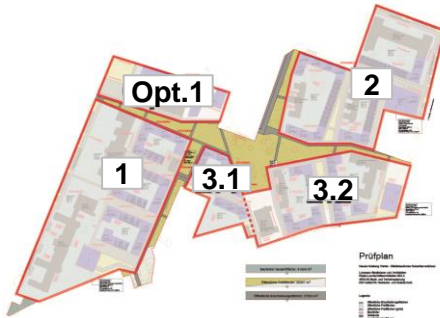
Zusammengefasst ist im Hinblick der sehr guten Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 2) in Verbindung mit dem dargestellten Konzept von einem deutlich reduzierten Stellplatzbedarf auszugehen. Die umliegenden Stadtteile verdeutlichen, dass ein Stellplatzbedarf von 0,5 bis 0,7 Stellplätzen je Wohneinheit auch ohne gesonderte Maßnahmen bereits gelebt wird (wobei dabei ebenso auf einen erhöhten Parkdruck im öffentlichen Raum hinzuweisen ist). Aufgrund des Mobilitätskonzepts stellt sich dieser Bedarf nochmals geringer dar und liegt deutlich unter den bei Neubauten sonst üblichen Werten von 0,8 bis 1,0.

Vor diesem Hintergrund erscheint ein reduzierter Bedarf von 0,4 Stellplätzen je Wohneinheit realistisch. Das Szenario III (reduzierte Stellplatzanzahl ohne Mehrfachnutzung) wird folglich im weiteren Planungsprozess als Bemessungsgrundlage verwendet. Mit dem geplanten Stellplatzangebot werden die für das Neue Hulsberg Viertel notwendigen Bedarfe (inkl. sowie der Besucher-Stellplätze, die auf privaten Flächen hergestellt werden müssen sowie der auszugleichenden Stellplätze) abgedeckt. Sofern eine Mehrfachnutzung für umsetzbar gehalten wird, bildet dies eine sinnvolle Option zur Optimierung des Stellplatzangebots.

Es ist an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass die Szenarien I und II zu einem erhöhten Stellplatzbedarf führen und damit voraussichtlich weitere Tiefgaragen oder Quartiersgaragen erforderlich würden.

Über die Stellplatzdiskussion hinaus unterstreicht das Mobilitätskonzept nicht zuletzt den innovativen Charakter nachhaltiger Mobilität und ermöglichen einen Imagegewinn für das Quartier, den Stadtteil und die Stadt Bremen. Darüber hinaus führt ein solches Konzept zu einer höheren Qualität des öffentlichen Raumes, indem die negativen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs sowohl in fahrender (Lärm- und Luftemissionen) als auch in ruhender Form (Flächeninanspruchnahme) reduziert werden.

ANHANG I: STELLPLATZERMITTLUNG – KFZ



Neues Hulsberg
Stellplatzermittlung

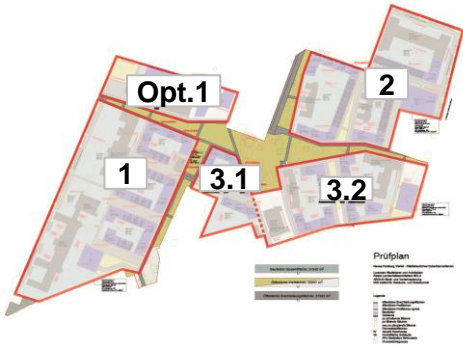
			Szenario I (Darstellung aktuelles Recht) Wohnen: 1,0/0,8 Stpl. je WE (StplOG.)* Gewerbe: gem. Stellplatzortsgesetz		Szenario II Wohnen: 0,6 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Szenario III Wohnen: 0,4 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Pkw- Stellplätze in QG/TG		Behinderten- Stellplätze
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit		Pkw- Stellplätze		Pkw- Stellplätze		Pkw- Stellplätze			
Optionsfläche 1				225		149		117			4
Klinikum			nach SHP	750	nach SHP	750	nach SHP	750			
750 Betten			nach StplOG. (1 je 5 Betten, 60%)	90							
Ärztehaus			1 je 25 m² NF (Arztpraxen)	146	1 je 25 m² NF (Arztpraxen)	146	1 je 25 m² NF (Arztpraxen)	146			
5.239 m² BGF	3.661 m²NF		60 % wg. Abminderungsgebiet	88	50 % Abminderung abzgl. 30 % wg. Verbundeffekt	73 51	50 % Abminderung abzgl. 30 % wg. Verbundeffekt	73 51	50		1
Mantel (Büro)			1 je 40 m² NF	28	1 je 40 m² NF	28	1 je 40 m² NF	28			
1.590 m² BGF	1.113 m²NF		60 % wg. Abminderungsgebiet	17	50 % Abminderung	14	50 % Abminderung	14	13		1
Mantel (Wohnen)			0,8 je WE (65% <90m² WF)	72	0,6 je WE	83	0,4 je WE	56	54		2
11.203 m² BGF	139 WE		1 je WE* (35% >90m² WF)	49							
Teilgebiet 1				469		339		248			7
Baufeld A (Büro) / Haus 7			1 je 40 m² NF	113	1 je 40 m² NF	113	1 je 40 m² NF	113			
6.453 m² BGF	4.517 m²NF		60 % wg. Abminderungsgebiet	68	50 % Abminderung	56	50 % Abminderung	56	55		1
Baufeld B2 (Wohnen)			0,8 je WE (65% <90m² WF)	37	0,6 je WE	43	0,4 je WE	29	28		1
8.463 m² BGF	72 WE		1 je WE (35% >90m² WF)	25							
Baufeld B (Hotel) / Haus 8			1 je 3 Beherbergungsräume	40	1 je 3 Beherbergungsräume	40	1 je 3 Beherbergungsräume	40			
8.504 m² BGF	5.953 m²NF 120 Beherbergungsräume		60 % wg. Abminderungsgebiet	24	50 % Abminderung	20	50 % Abminderung	20	19		1
Baufeld B (Gewerbe) / Haus 8			1 je 40 m² NF	191	1 je 40 m² NF	191	1 je 40 m² NF	191	185		6
10.925 m² BGF	7.648 m²NF		60% wg. Abminderungsgebiet	115	50% Abminderung	96	50% Abminderung	96			
Baufeld C (Wohnen)			0,8 je WE (65% <90m² WF)	47	0,6 je WE	54	0,4 je WE	36	35		1
9.193 m² BGF	90 WE		1 je WE (35% >90m² WF)	32							
Baufeld C (Büro)			1 je 40 m² NF	10	1 je 40 m² NF	10	1 je 40 m² NF	10			
504 m² BGF	393 m²NF		60 % wg. Abminderungsgebiet	6	50 % Abminderung	5	50 % Abminderung	5	5		0
Baufeld D (Büro) / Haus 11			1 je 40 m² NF	12	1 je 40 m² NF	12	1 je 40 m² NF	12			
665 m² BGF	466 m²NF		60 % wg. Abminderungsgebiet	7	50 % Abminderung	6	50 % Abminderung	6	6		0

			Szenario I (Darstellung aktuelles Recht) Wohnen: 1,0/0,8 Stpl. je WE (StplOG.)* Gewerbe: gem. Stellplatzortsgesetz		Pkw- Stellplätze	Szenario II Wohnen: 0,6 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Pkw- Stellplätze	Szenario III Wohnen: 0,4 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Pkw- Stellplätze	in QG/TG	Behinderten- Stellplätze
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit											
Baufeld E (Wohnen)													
9.874 m² BGF	107	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	56	0,6 je WE	64	0,4 je WE	43	42	1			
			1 je WE (35% >90m² WF)	37									
Baufeld F (Wohnen)													
9.079 m² BGF	98	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	51	0,6 je WE	59	0,4 je WE	39	38	1			
			1 je WE (35% >90m² WF)	34									
Baufeld B3 (Wohnen)													
5.292 m² BGF	52	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	27	0,6 je WE	31	0,4 je WE	21	20	1			
			1 je WE (35% >90m² WF)	18									
Teilgebiet 2			379		282	219		6					
Haus 30 / Alte Werkstätten (Wohnen)													
1.734 m² BGF	17	WE	0,8 je WE (65%<90m² WF)	9	0,6 je WE	10	0,4 je WE	7	7	0			
			1 je WE (35%>90m² WF)	6									
Baufeld N (Wohnen)													
11.564 m² BGF	113	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	59	0,6 je WE	68	0,4 je WE	45	44	1			
			1 je WE (35% >90m² WF)	40									
Baufeld N (Büro)													
893 m² BGF	697	m²NF	1 je 40 m² NF	17	1 je 40 m² NF	17	1 je 40 m² NF	17					
			60 % wg. Abminderungsgebiet	10	50 % Abminderung	9	50 % Abminderung	9	8	0			
Haus 39 (Wohnen)													
1.352 m² BGF	12	WE	0,8 je WE (65%<90m² WF)	6	0,6 je WE	7	0,4 je WE	5	5	0			
			1 je WE (35%>90m² WF)	4									
Baufeld O (Wohnen)													
5.181 m² BGF	51	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	27	0,6 je WE	31	0,4 je WE	20	20	1			
			auszugleichende Stpl. (MVZ)	36	auszugleichende Stpl. (MVZ)	36	auszugleichende Stpl. (MVZ)	36	36				
			1 je WE (35% >90m² WF)	18									
Baufeld O (Büro)													
5.099 m² BGF	3.977	m²NF	1 je 40 m² NF	99	1 je 40 m² NF	99	1 je 40 m² NF	99					
			60 % wg. Abminderungsgebiet	60	50 % Abminderung	50	50 % Abminderung	50	48	1			
Baufeld P/ Haus 37 (Wohnen)													
7.070 m² BGF	79	WE	0,8 je WE (65% <90m² WF)	41	0,6 je WE	47	0,4 je WE	32	30	2			
			1 je WE (35% >90m² WF)	28									
Baufeld P / Haus 37 (Büro)													
1.382 m² BGF	1.106	m²NF	1 je 40 m² NF	28	1 je 40 m² NF	28	1 je 40 m² NF	28					
			60 % wg. Abminderungsgebiet	17	50 % Abminderung	14	50 % Abminderung	14	13	0			
Baufeld Q / Haus 38a (Büro)													
4.964 m² BGF	3.723	m²NF	1 je 40 m² NF	93	1 je 40 m² NF	93	1 je 40 m² NF	93					
			60 % wg. Abminderungsgebiet	56	50 % Abminderung	47	50 % Abminderung	47	45	2			
Optionsfläche 2 (Parken Baufeld R)													
0 m² BGF	0	m²NF	1 je 40 m² NF	0	1 je 40 m² NF	0	1 je 40 m² NF	0					
			60 % wg. Abminderungsgebiet	0	50 % Abminderung	0	50 % Abminderung	0	0	0			

		Szenario I (Darstellung aktuelles Recht) Wohnen: 1,0/0,8 Stpl. je WE (StplOG.)* Gewerbe: gem. Stellplatzortsgesetz		Pkw- Stellplätze	Szenario II Wohnen: 0,6 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Pkw- Stellplätze	Szenario III Wohnen: 0,4 Stpl. je WE Gewerbe: 50 % Abminderung		Pkw- Stellplätze	in QG/TG	Behinderten- Stellplätze
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit										
Teilgebiet 3.1			88		62		411					
Baufeld G (Wohnen) 9.829 m² BGF96 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)5034		0,6 je WE58		0,4 je WE38371					
Baufeld G (Büro) 408 m² BGF318 m²NF			1 je 40 m² NF 60 % wg. Abminderungsgebiet85		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung84		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung8440					
Baufeld H (autofreies Wohnen) 3.345 m² BGF33 WE			0 je WE (65% <90m² WF) 0 je WE (35% >90m² WF)00		0 je WE0		0 je WE000					
Teilgebiet 3.2			246		180		1336					
Baufeld I / Haus 24 (Büro) 2.244 m² BGF1.571 m²NF			1 je 40 m² NF 60 % wg. Abminderungsgebiet3924		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung3920		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung3920191					
Baufeld K / Haus 25 (Schule) 2.157 m² BGF215 Schüler			1 je 40 Schüler5		1 je 40 Schüler5		1 je 40 Schüler541					
Baufeld K Nord (Wohnen) 6.957 m² BGF77 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)4027		0,6 je WE46		0,4 je WE31301					
Baufeld K Süd (Büro) 2.689 m² BGF2.097 m²NF			1 je 40 m² NF 60 % wg. Abminderungsgebiet5231		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung5226		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung5226251					
Baufeld M / Haus 42 (Wohnen) 4.401 m² BGF39 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)2014		0,6 je WE23		0,4 je WE16151					
M2 / Mantel (Wohnen) 3.736 m² BGF36 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)1913		0,6 je WE22		0,4 je WE14140					
Baufeld L (Wohnen) 5.343 m² BGF52 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)2718		0,6 je WE31		0,4 je WE21201					
Baufeld L (Büro) 382 m² BGF298 m²NF			1 je 40 m² NF 60 % wg. Abminderungsgebiet74		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung74		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung7440					
Sorgenfrei 1 439 m² BGF4 WE			0,8 je WE (65% <90m² WF) 1 je WE (35% >90m² WF)21		0,6 je WE2		0,4 je WE220					
Summe privater Stpl. (rd.)			1.410		1.010		76025					
			zzgl. Carsharing zzgl. Besucher (1 je 6 Wohneinheiten)25195		zzgl. Carsharing zzgl. Besucher (1 je 6 Wohneinheiten)25195		zzgl. Carsharing zzgl. Besucher (1 je 6 Wohneinheiten)25195**					
Summe gesamt (rd.)			1.630		1.230		980					
			zzgl. Klinikum Klinikum nach StplOG. (1 je 5 Betten, 60 %)75090		zzgl. Klinikum zzgl. MVZ75036		zzgl. Klinikum zzgl. MVZ75036					

* Es wird davon ausgegangen, dass 65 % der Wohnungen eine Wohnfläche von 90m² nicht überschreiten.

** wird durch faktische Stellplätze sowie Mehrfachnutzung mit dem KBM abgedeckt



Neues Hulsberg
Stellplatzermittlung

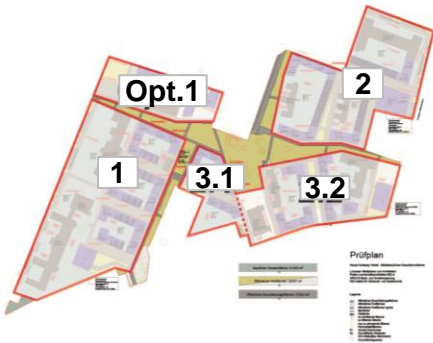
			Szenario IV.1 (Mehrfachnutzung nur im großen Parkhaus)			Szenario IV.2 (Mehrfachnutzung in allen Hochgaragen)						
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Grundlage: 0,4 Stpl./WE	Pkw- Stellplätze	zzgl. Behinderten- Stellplätze	Grundlage: 0,4 Stpl./WE	Pkw- Stellplätze	in QG/TG	zzgl. Behinderten- Stellplätze			
Optionsfläche 1			115			115			4			
Klinikum 750 Betten			nach SHP	730		nach SHP	730					
Ärztehaus 5.239 m² BGF	3.661 m²NF		zzgl. 20 Kurzzeitparker			zzgl. 20 Kurzzeitparker						
Mantel (Büro) 1.590 m² BGF	1.193 m²NF		Mehrfach- nutzung (inkl. Teil Baufeld C)	115	1	Mehrfach- nutzung (inkl. Teil Baufeld C)	115	1				
Mantel (Wohnen) 11.203 m² BGF	139 WE				1			1				
					2			2				
Teilgebiet 1			214			214			12			
Baufeld A (Büro) / Haus 7 6.453 m² BGF	4.517 m²NF		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	113 56	55	1	1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	113 56	55	1		
Baufeld B2 (Wohnen) 8.463 m² BGF	72 WE		0,4 je WE	29	28	1	0,4 je WE	29	28	1		
Baufeld B (Hotel) 8.504 m² BGF	5.953 m²NF 120 Beherbergungsräume		1 je 3 Beherbergungsräume 50 % Abminderung	40 20	19	1	1 je 3 Beherbergungsräume 50 % Abminderung	40 20	19	1		
Baufeld B (Gewerbe) 10.925 m² BGF	7.648 m² NF		1 je 40 m² NF	191	185	6	1 je 40 m² NF	191	185	6		
Baufeld C (Wohnen) 9.697 m² BGF	90 WE		in Options- fläche 1 enthalten			1	in Options- fläche 1 enthalten			1		
Baufeld C (Büro) 504 m² BGF	393 m²NF			1 je 40 m² NF 50% Abminderung	10 5	5		0	1 je 40 m² NF 50% Abminderung	10 5	5	0
Haus D (Büro) / Haus 11 665 m² BGF	519 m²NF			1 je 40 m² NF 50% Abminderung	13 6	6		0	1 je 40 m² NF 50% Abminderung	13 6	6	0

			Szenario IV.1 (Mehrfachnutzung nur im großen Parkhaus)			Szenario IV.2 (Mehrfachnutzung in allen Hochgaragen)					
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Grundlage: 0,4 Stpl./WE	Pkw-Stellplätze	zzgl. Behinderten-Stellplätze	Grundlage: 0,4 Stpl./WE	Pkw-Stellplätze	zzgl. Behinderten-Stellplätze			
							in QG/TG				
Baufeld E (Wohnen) 9.874 m² BGF	107 WE		0,4 je WE	43	42	1	0,4 je WE	43	42	1	
Baufeld F (Wohnen) 9.079 m² BGF	98 WE		0,4 je WE	39	38	1	0,4 je WE	39	38	1	
Baufeld B3 (Wohnen) 5.292 m² BGF	52 WE		0,4 je WE	21	20	1	0,4 je WE	21	20	1	
Teilgebiet 2			219			6	145			4	
Haus 30 / Alte Werkstätten (Wohnen) 1.734 m² BGF	17 WE		0,4 je WE	7	7	0	} Mehrfach-nutzung	2	0	1	
Baufeld N (Wohnen) 11.564 m² BGF	113 WE		0,4 je WE	45	44	1					0
Baufeld N (Büro) 893 m² BGF	697 m²NF		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	17 9	8	0					0
Haus 39 (Wohnen) 1.352 m² BGF	12 WE		0,4 je WE	5	5	0					0
Baufeld O (Wohnen) 5.181 m² BGF	51 WE		0,4 je WE	20 auszugleichende Stpl. (MVZ) 36	19 36	1	} Mehrfach-nutzung	36	36	1	
Baufeld O (Büro) 5.099 m² BGF	3.977 m²NF		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	99 50	48	1					1
Baufeld P / Haus 37 (Wohnen) 7.070 m² BGF	79 WE		0,4 je WE	32	30	2					2
Baufeld P / Haus 37 (Büro) 1.382 m² BGF	1.037 m²NF		1 je 40 m² NF 60 % wg. Abminderungsgebiet	26 13	13	0					0
Baufeld Q / Haus 38a (Büro) 4.964 m² BGF	3.723 m²NF		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	93 47	45	1	} Mehrfach-nutzung	143	0	0	
Optionsfläche 2 (Parken Baufeld R) 0 m² BGF	0 m²NF		1 je 40 m² NF 50 % Abminderung	0 0	0	0					0

		Szenario IV.1 (Mehrfachnutzung nur im großen Parkhaus)			zzgl. Behinderten- Stellplätze		Szenario IV.2 (Mehrfachnutzung in allen Hochgaragen)			Pkw- Stellplätze		zzgl. Behinderten- Stellplätze		
geplante Nutzungen		maßg. Menge	Einheit	Grundlage: 0,4 Stpl./WE		Pkw- Stellplätze		Grundlage: 0,4 Stpl./WE		in QG/TG				
Teilgebiet 3.1				41			1	41			1			
Baufeld G (Wohnen)														
9.829 m² BGF		96 WE	0,4 je WE		38	37	1	0,4 je WE		38	37	1		
Baufeld G (Büro)														
408 m² BGF		318 m²NF	1 je 40 m² NF		8			1 je 40 m² NF		8				
			50 % Abminderung		4	4	0	50 % Abminderung		4	4	0		
Baufeld H (autofreies Wohnen)														
3.342 m² BGF		33 WE	0 je WE		0	0	0	0 je WE		0	0	0		
Teilgebiet 3.2				133			6	122			5			
Baufeld I / Haus 24 (Büro)														
2.244 m² BGF		1.571 m²NF	1 je 40 m² NF		39						} Mehrfach- nutzung	1		
			50 % Abminderung		20	19	1							
Baufeld K / Haus 25 (Schule)														
2.157 m² BGF		215 Schüler	1 je 40 Schüler		5	4	1				4	1		
Baufeld K Nord (Wohnen)														
6.957 m² BGF		77 WE	0,4 je WE		31	30	1				} Mehrfach- nutzung	1		
Baufeld K Süd (Büro/Nahversorgung)														
2.689 m² BGF		2.097 m²NF	1 je 40 m² NF		52			1 je 40 m² NF		52				
			50 % Abminderung		26	25	1	50 % Abminderung		26	25	1		
Baufeld M / Haus 42 (Wohnen)														
4.401 m² BGF		39 WE	0,4 je WE		16	15	1				} Mehrfach- nutzung	1		
M2 / Mantel (Wohnen)														
3.736 m² BGF		36 WE	0,4 je WE		14	14	0					0		
Baufeld L (Wohnen)														
5.725 m² BGF		52 WE	0,4 je WE		21	20	1				92	1		
Baufeld L (Büro)														
382 m² BGF		298 m²NF	1 je 40 m² NF		7	4	0							
			50 % Abminderung		4									
Sorgenfrei 1														
439 m² BGF		4 WE	0,4 je WE		2	2	0				1	1	0	
Summe privater Stpl. (rd.)				720			30	635			25			
				zzgl. Carsharing		25				zzgl. Carsharing		25		
				zzgl. Besucher (1 je 6 Wohneinheiten)		195				zzgl. Besucher (1 je 6 Wohneinheiten)		195		
Summe gesamt (rd.)				970				880						
				zzgl. Klinikum		750				zzgl. Klinikum		750		
				zzgl. MVZ		36				zzgl. MVZ		36		

* Es wird davon ausgegangen, dass 65 % der Wohnungen eine Wohnfläche von 90m² nicht überschreiten.

ANHANG II: STELLPLATZERMITTLUNG – FAHRRAD



Neues Hulsberg
Stellplatzermittlung

			Szenario I (Darstellung aktuelles Recht) Wohnen: 2 Abstpl. je WE (StpLOG.)* Gewerbe: gem. Stellplatzortsgesetz		Szenario II Wohnen: 3 Abstpl. je WE Gewerbe: gem. Stellplatzortsgesetz	
geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Fahrrad-abstellplätze	Fahrrad-abstellplätze	Fahrrad-abstellplätze	Fahrrad-abstellplätze
Optionsfläche 1			452	591		
Klinikum						
750 Betten			nach SHP 700 nach StpLOG. (1 je 15 Betten) 50	nach SHP 700 nach StpLOG. (1 je 15 Betten) 50		
Ärztehaus						
5.239 m² BGF	3.661 m²NF		1 je 25 m² NF (Arztpraxen) 146	1 je 25 m² NF (Arztpraxen) 146		
Mantel (Büro)						
1.590 m² BGF	1.113 m²NF		1 je 40 m² NF 28	1 je 40 m² NF 28		
Mantel (Wohnen)						
11.203 m² BGF	139 WE		2 je WE 278	3 je WE 417		
Teilgebiet 1			1.164	1.583		
Baufeld A (Büro) / Haus 7						
6.453 m² BGF	4.517 m²NF		1 je 40 m² NF 113	1 je 40 m² NF 113		
Baufeld B2 (Wohnen)						
8.463 m² BGF	72 WE		2 je WE 144	3 je WE 216		
Baufeld B (Büro) / Haus 8						
10.925 m² BGF	7.648 m²NF		1 je 40 m² NF 191	1 je 40 m² NF 191		
Baufeld B (Hotel)						
8.504 m² BGF	5.953 m²NF 120 Beherbergungsräume		1 je 10 Beherbergungsräume 12	1 je 10 Beherbergungsräume 12		
Baufeld B (Wohnen)						
8.504 m² BGF	75 WE		2 je WE 150	3 je WE 225		
Baufeld C (Wohnen)						
9.193 m² BGF	90 WE		2 je WE 180	3 je WE 270		
Baufeld C (Büro)						
504 m² BGF	393 m²NF		1 je 40 m² NF 10	1 je 40 m² NF 10		
Baufeld D (Büro) / Haus 11						
665 m² BGF	465 m²NF		1 je 40 m² NF 12	1 je 40 m² NF 12		
Baufeld E (Wohnen)						
9.874 m² BGF	107 WE		2 je WE 214	3 je WE 321		
Baufeld F (Wohnen)						
9.079 m² BGF	98 WE		2 je WE 196	3 je WE 294		
Baufeld B3 (Wohnen)						
5.292 m² BGF	52 WE		2 je WE 104	3 je WE 156		
Teilgebiet 2			781	1053		
Haus 30 / Alte Werkstätten (Wohnen)						
1.734 m² BGF	17 WE		2 je WE 34	3 je WE 51		
Baufeld N (Wohnen)						
11.564 m² BGF	113 WE		2 je WE 225	3 je WE 338		
Baufeld N (Büro)						
893 m² BGF	697 m²NF		1 je 40 m² NF 17	1 je 40 m² NF 17		
Haus 39 (Wohnen)						
1.352 m² BGF	12 WE		2 je WE 24	3 je WE 36		
Baufeld O (Wohnen)						
5.181 m² BGF	51 WE		2 je WE 102	3 je WE 153		
Baufeld O (Büro)						
5.099 m² BGF	3.977 m²NF		1 je 40 m² NF 99	1 je 40 m² NF 99		
Baufeld P Neubau (Wohnen)						
7.070 m² BGF	79 WE		2 je WE 158	3 je WE 237		
Baufeld P Neubau (Büro)						
1.382 m² BGF	1.106 m²NF		1 je 40 m² NF 28	1 je 40 m² NF 28		
Baufeld Q / Haus 38a (Büro)						
4.964 m² BGF	3.723 m²NF		1 je 40 m² NF 93	1 je 40 m² NF 93		
Optionsfläche 2 (Parken)						
0 m² BGF	0 m²NF		1 je 40 m² NF 0	1 je 40 m² NF 0		
Teilgebiet 3.1			233	395		
Baufeld G (Wohnen)						
9.829 m² BGF	96 WE		2 je WE 192	3 je WE 288		
Baufeld G (Büro)						
408 m² BGF	318 m²NF		1 je 40 m² NF 8	1 je 40 m² NF 8		
Baufeld H (Wohnen)						
3.342 m² BGF	33 WE		2 je WE 33	3 je WE 99		

Teilgebiet 3.2		516	688
Baufeld I / Haus 24 (Büro)			
2.244 m² BGF	1.571 m²NF	1 je 40 m² NF39	1 je 40 m² NF39
Haus 25 (Schule)			
2.157 m² BGF	215 Schüler	1 je 3 Schüler72	1 je 3 Schüler72
Baufeld K Nord (Wohnen)			
6.957 m² BGF	77 WE	2 je WE154	3 je WE231
Baufeld K Süd (Büro)			
2.689 m² BGF	2.097 m²NF	1 je 40 m² NF52	1 je 40 m² NF52
Baufeld M / Haus 42 (Wohnen)			
4.401 m² BGF	39 WE	2 je WE78	3 je WE117
M2 / Mantel (Wohnen)			
3.736 m² BGF	36 WE	1 je 40 m² NF1	1 je 40 m² NF1
Baufeld L (Wohnen)			
5.725 m² BGF	52 WE	2 je WE104	3 je WE156
Baufeld L (Büro)			
382 m² BGF	298 m²NF	1 je 40 m² NF7	1 je 40 m² NF7
Sorgenfrei 1			
439 m² BGF	4 WE	2 je WE8	3 je WE12
Summe privater Fahrradabstellplätze		3.145	4.310
		zzgl. Klinikum700	zzgl. Klinikum700
		Klinikum nach StplOG. (1 je 15 Betten)50	

* Es wird davon ausgegangen, dass die Wohnungen eine Wohnfläche von 60m² überschreiten.

ANHANG III: PRÜFUNG KITA STANDORTE

NEUES HULSBERG VIERTEL

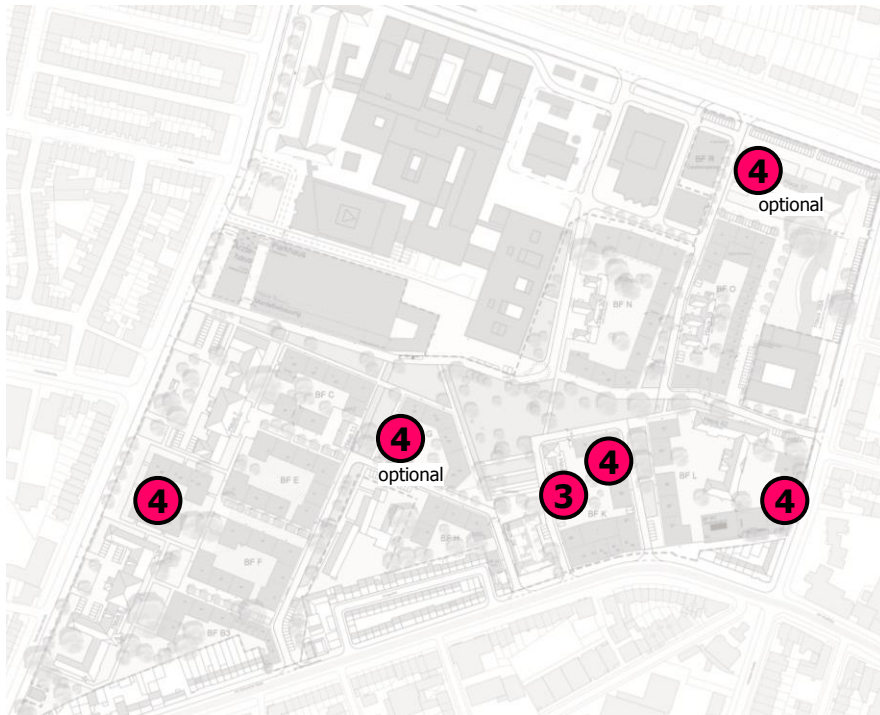
AUSWIRKUNGEN NEUER KITA-STANDORTE AUF DAS VERKEHRSaufKOMMEN IM QUARTIER



Stand: 05.12.2017

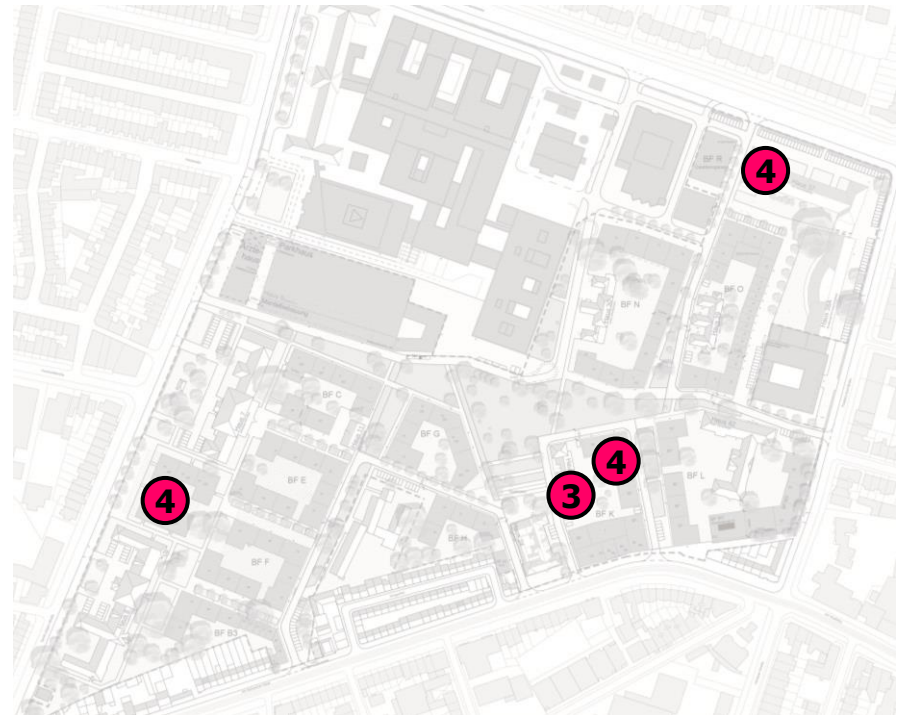
Lage der Kitas

Stand: 10.05.2017



Stand: 05.12.2017

4 Kita-Standorte
(Annahme: Gruppen je 17 Kinder)



Zusätzliches Verkehrsaufkommen je Kita

Abgestimmte Berechnungsparameter
gemäß verkehrstechnischer
Stellungnahme (ARGUS 2014) bzw.
Mobilitätskonzept (SHP 2012):

							Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Fahrten/Tag
maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil			
70 Kinder*								56
Beschäftigte:	0,2	Betreuer/Kind	0,9	2,0	0,25	1,1	6**	
Begleiter:	0,8	Begleiter/Kind	0,9	4,0	0,25	1,0	50	

* Überschlägige Anzahl für 4 Kita-Gruppen

** Es wird davon ausgegangen, dass sich die Stellplätze für Beschäftigte in den Quartiersgaragen befinden.
Die Fahrten durch Beschäftigte werden folglich nicht in den Wohnwegen („Bügel“) berücksichtigt.

Annahme Spitzenstunde: 30%

->

50 (Kfz-Fahrten/24h) x 30% (Spitzenstunde) = **15 Kfz-Fahrten/h** bzw. 7-8 Quellfahrten + 7-8 Zielfahrten

Diese Fahrten werden vereinfacht auf die bisher prognostizierten Verkehrsmengen addiert.

Verkehrsaufkommen in den Verkehrsberuhigten Bereichen

Stand: 05.12.2017

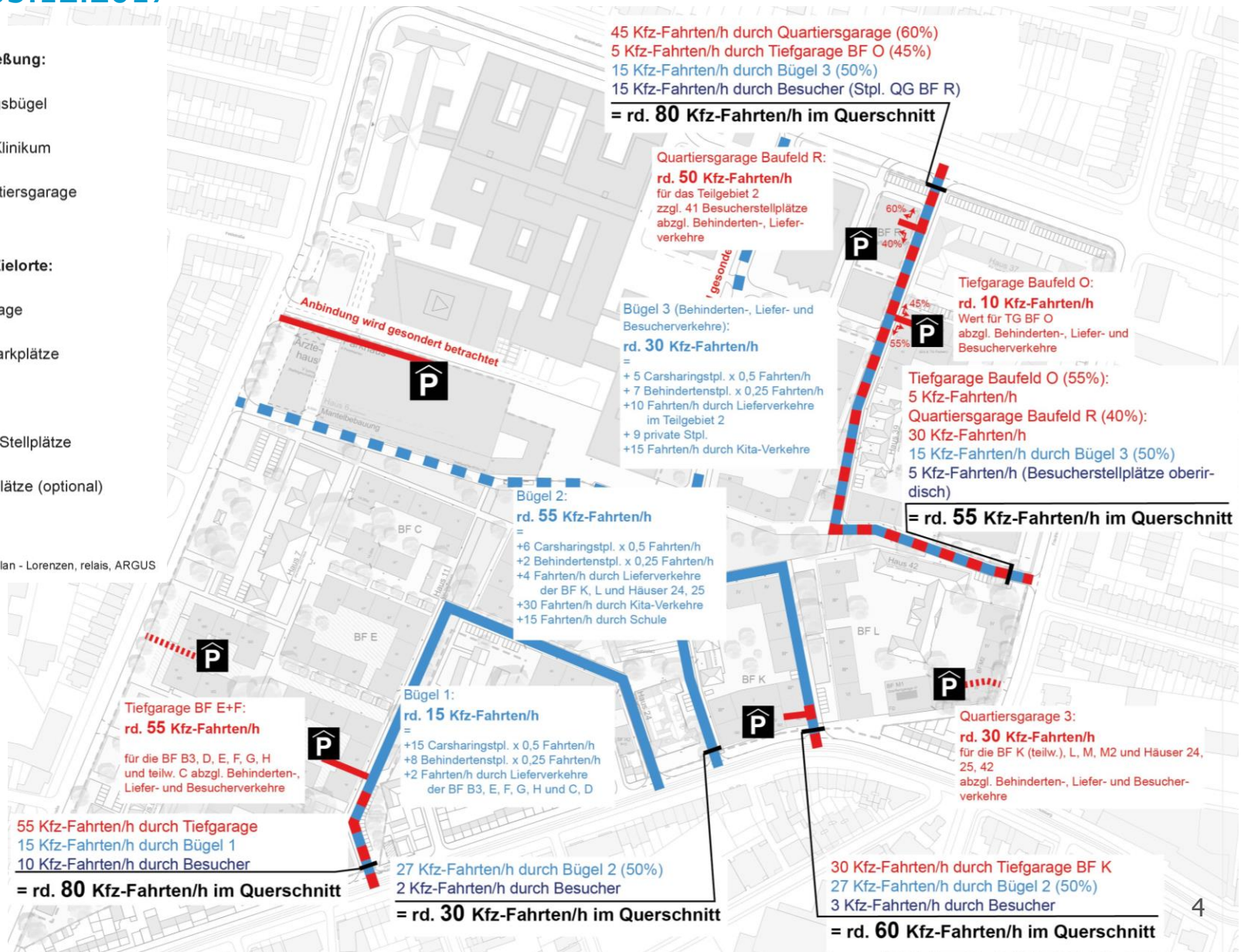
MIV-Erschließung:

- Erschließungsbügel
- Umfahrung Klinikum
- Zufahrt Quartiersgarage

Quell- und Zielorte:

- P Quartiersgarage
- öffentliche Parkplätze
- Carsharing
- Behinderten-Stellplätze
- private Stellplätze (optional)

Plangrundlage: Rahmenplan - Lorenzen, relais, ARGUS



Bewertung

Verkehrsberuhigte Bereiche und Kita-Standorte

Empfehlungen zu Verkehrsberuhigten Bereichen (Wohnwege nach RAST 06):

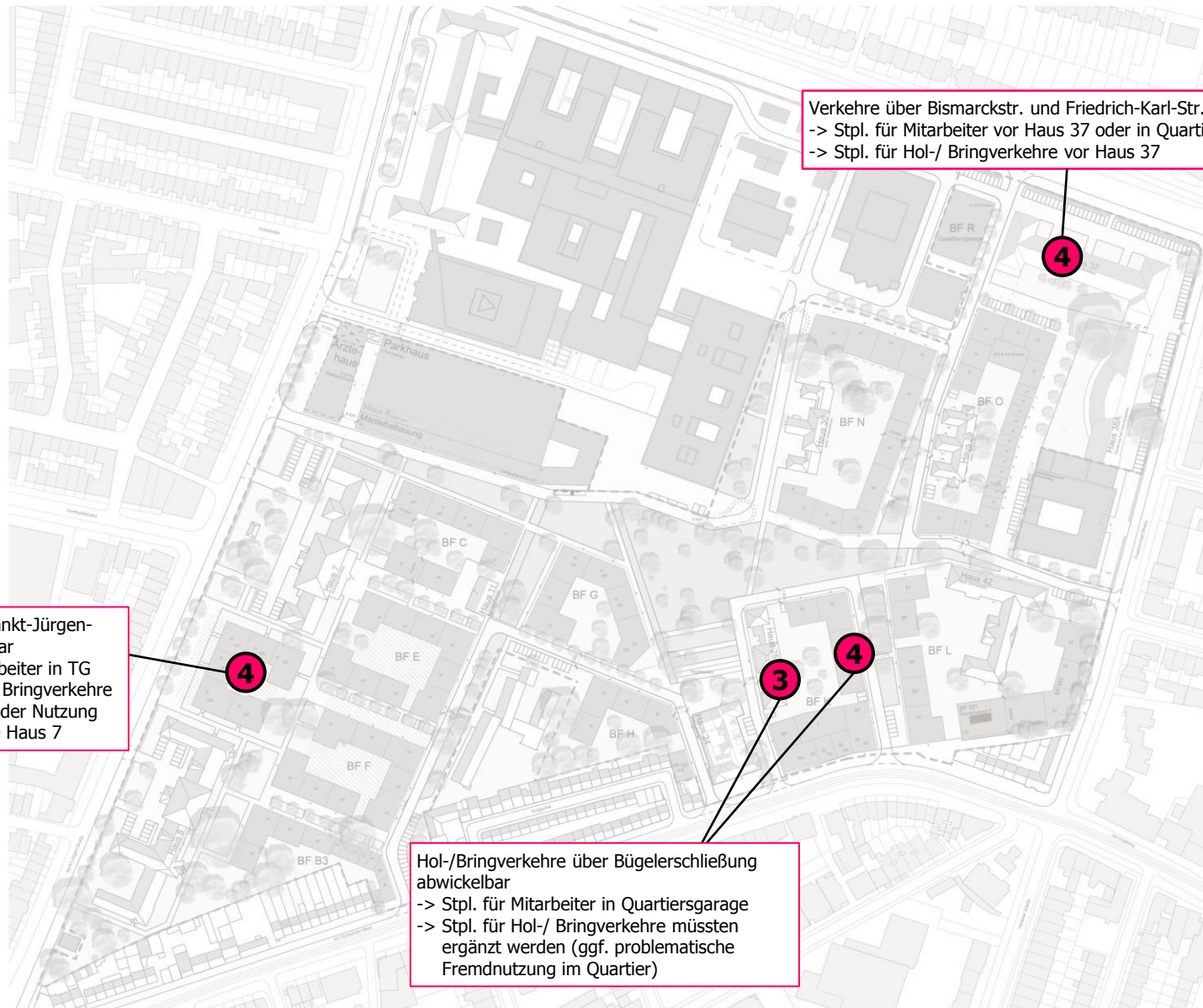
u.a.

- Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h -> wird in allen Erschließungsbügeln eingehalten
- ausschließlich Wohnen bzw. keine -> zu diskutieren: Kindertagesstätten sind eine wohn-
Quell-/Zielorte mit hohen Verkehrsmengen ortbezogene Nutzung; die Hol- und Bringverkehre
sollen möglichst nicht per Kfz erfolgen. Vor diesem
Hintergrund sind Kitas in Wohnwegen nicht
grundsätzlich auszuschließen.

Gleichwohl lässt sich ein geringer Anteil an Hol- und Bringverkehren nicht vermeiden. Prinzipiell kommt die zulässige „Schrittgeschwindigkeit“ der Anforderung nach erhöhter Sicherheit im Umfeld der Kita entgegen. Wende- und Rangiervorgänge durch Hol- und Bringverkehre sind jedoch zu vermeiden.

Kita-Standorte in den Randbereichen sowie die Berücksichtigung von Parkmöglichkeiten sind zu empfehlen. Nach Stellplatzortsgesetz ist 1 Stellplatz je 30 Kinder nachzuweisen*.

* Im Hulsberg Viertel (Gebietszone 1) ließe sich diese Anforderung ggf. um 40 % reduzieren, wobei eine Anzahl von 2 Stellplätzen nicht unterschritten werden sollte.



Verkehere über Bismarckstr. und Friedrich-Karl-Str. abwickelbar
-> Stpl. für Mitarbeiter vor Haus 37 oder in Quartiersgarage
-> Stpl. für Hol-/ Bringverkehere vor Haus 37

Verkehere über Sankt-Jürgen-
Straße abwickelbar
-> Stpl. für Mitarbeiter in TG
-> Stpl. für Hol-/ Bringverkehere
zu ergänzen oder Nutzung
der Stellplätze Haus 7

Hol-/Bringverkehere über Bügelerschließung
abwickelbar
-> Stpl. für Mitarbeiter in Quartiersgarage
-> Stpl. für Hol-/ Bringverkehere müssten
ergänzt werden (ggf. problematische
Fremdnutzung im Quartier)

Organisation Hol-und Bringzone - Kita BF B2

Option 1

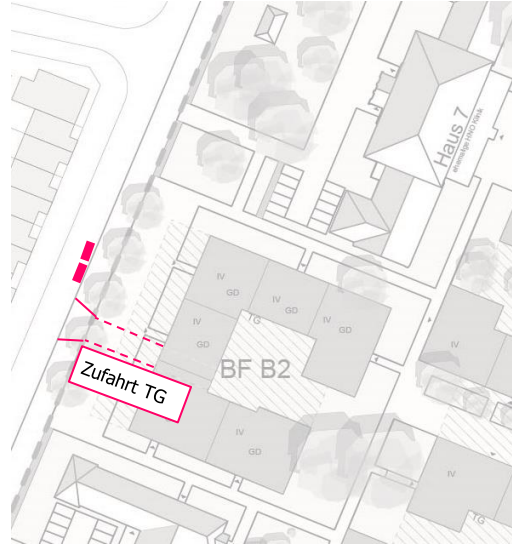


Nachweis der Stellplätze für eine Hol-und Bringzone der Kita auf Privatgrund.

Nötige Maßnahmen:

- Herstellen einer Gehwegüberfahrt für die TG BF B2
- Herstellen einer Gehwegüberfahrt (Ausfahrt) für die Hol-und Bringzone

Option 2



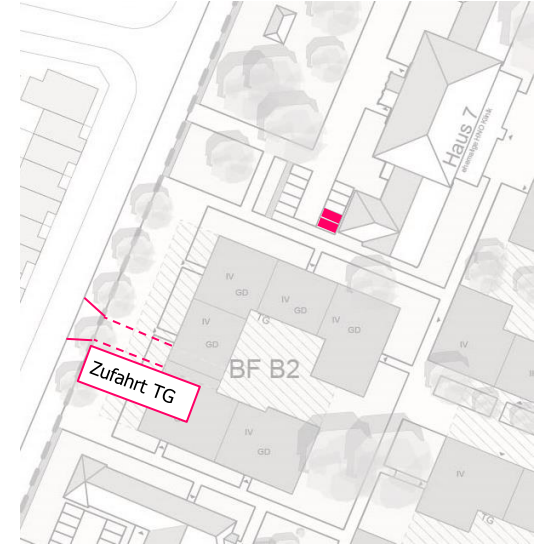
Nachweis der Stellplätze für eine Hol-und Bringzone im öffentlichen Straßenraum.

Nötige Maßnahmen:

- Herstellen einer Gehwegüberfahrt für die TG BF B2
- Klärung der Genehmigungsfähigkeit der Kurzzeitparkstände mit dem ASV

→ Empfehlung: Nachweis der Stellplätze auf Privatgrund.
Vermeiden von Fremdnutzung der Stellplätze.

Option 3



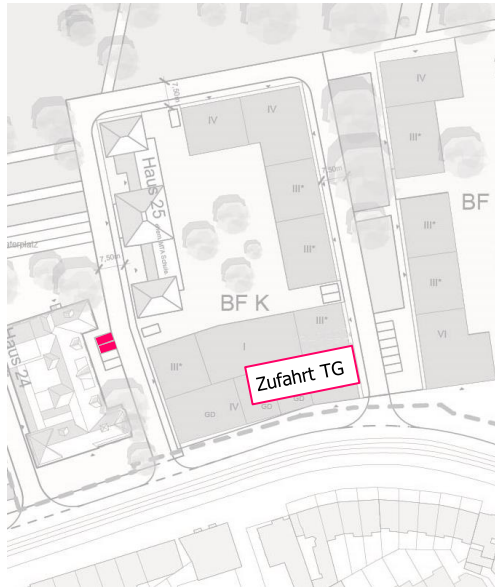
Nachweis der Stellplätze für eine Hol-und Bringzone vor Haus 7.

Nötige Maßnahmen:

- Herstellen einer Gehwegüberfahrt für die TG BF B2
- Sicherung der Stellplätze per Dienstbarkeiten/ Baulasten
- Beschilderung der Stellplätze → Anfahrtshinweise für die Eltern

Organisation Hol-und Bringzone - Kita BF K

Option 1



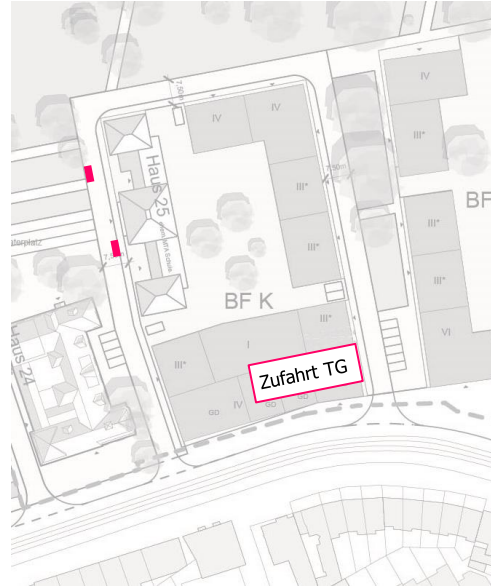
Nachweis der Stellplätze für eine Hol-und Bringzone vor Haus 24.

Nötige Maßnahmen:

- Nachweis der entfallenden Carsharing-Stellplätze an anderer Stelle

→ Empfehlung: Nachweis der Stellplätze auf Privatgrund.
Vermeiden von Fremdnutzung der Stellplätze.

Option 2



Nachweis der Stellplätze für eine Hol-und Bringzone in der Bügelschließung als Längsparkstände wechselseitig.

→ Empfehlung: Nachweis der Stellplätze auf Privatgrund.
Vermeiden von Fremdnutzung der Stellplätze.

Neues Hulsberg Viertel

Auswirkungen neuer KITA-Standorte auf das Verkehrsaufkommen

2013043, Stand: 05.12.2017

Auftragnehmer:

ARGUS Stadt- und Verkehrsplanung
Admiralitätstraße 59
20459 Hamburg

+49 (40) 309 709 - 0

kontakt@argus-hh.de

www.argus-hh.de

Bearbeiter:

Christoph Ludwig M.Sc.

Daniela Kind M.Sc.

