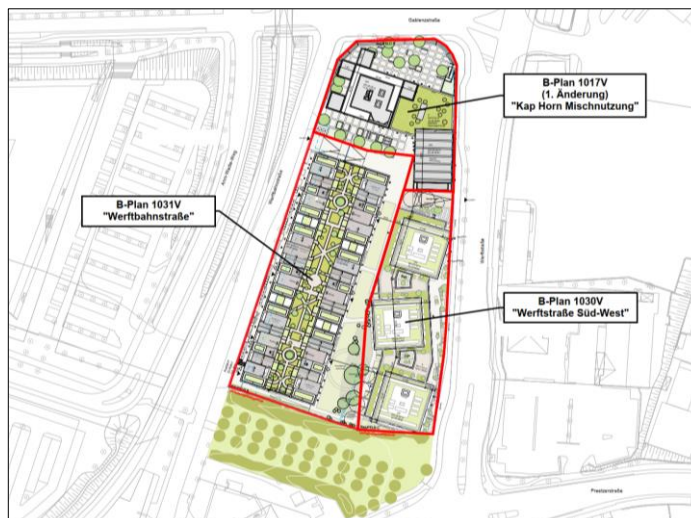


Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Kool Kiel“

Ergänzende Stellungnahme zu den Auswirkungen eines aktualisierten Nutzungskonzeptes



Im Auftrag der

Kap Horn GmbH,
Kap Horn W8 GmbH und
Kap Horn Quartier
Verwaltungs GmbH

Februar 2023

Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben „Kool Kiel“

Ergänzende Stellungnahme zu den Auswirkungen eines aktualisierten Nutzungskonzeptes

Auftraggeber: Kap Horn GmbH Kap Horn W8 GmbH
Wertbahnstraße 8 Geschwister-Scholl-Allee 66 A
D-24143 Kiel D-14532 Kleinmachnow

Kap Horn Quartier Verwaltungs GmbH
Geschwister-Scholl-Allee 66 A
D-14532 Kleinmachnow

Auftragnehmer: SBI Beratende Ingenieure für
Bau-Verkehr-Vermessung GmbH
Hasselbrookstraße 33
22089 Hamburg
040/25 19 57-0
office@sbi.de
www.sbi.de

Bearbeiter: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Stand: Februar 2023

Projekt: 8515K02
G:\PRJ\8500-8599\8515-Kiel_Werftstrasse_10-VU\Bericht\8515_VU Kool Kiel B-Plan BF1-3_Ergänzung_230223.docx

Inhalt

1	Vorbemerkungen und Aufgabenstellung.....	4
2	Aktualisierte Nutzungskonzepte.....	5
3	Auswirkungen auf die Ergebnisse der VU 2022	7
3.1	Verkehrsbelastungen im Prognoseplanfall.....	7
3.2	Bewertung und Bemessung der Knotenpunkte.....	7
3.3	Erschließungskonzept (Kfz, Rad- und Fußverkehr)	8
3.4	Pkw-Stellplatzbedarf	8
3.5	Alternative Mobilitätsangebote	9
4	Fazit.....	10
	Literaturverzeichnis.....	11
	Anlagenverzeichnis.....	12

Hinweis:

Aus Gründen der Lesbarkeit wird im folgenden Text bei der Nennung und Bezeichnung von Personen oder Personengruppen etc. die männliche Form verwendet, nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige aller Geschlechter.

1 Vorbemerkungen und Aufgabenstellung

Für das Gesamtbauvorhaben „Kool Kiel“ werden aktuell die drei Bebauungspläne Nr. 1017V (1. Änderung) „Kap Horn Mischnutzung“ [1], 1030V „Werftstraße Süd-West“ [2] und 1031V „Werftbahnstraße“ [3] planungsrechtlich vorbereitet bzw. in Kraft gesetzt. Die Umsetzung aller drei B-Pläne ist nach derzeitigem Stand nahezu zeitgleich (frühestens) im Jahr 2025 zu erwarten.

In den B-Plan-bezogenen Verkehrsuntersuchungen aus 10/2022 [4]/ [5]/ [6] wurden die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Entwicklung auf der knapp 17.000 m² großen Fläche im Kieler Stadtteil Südfriedhof an den angrenzenden Knotenpunkten in der Werftstraße und im Schwedendamm analysiert. Außerdem wurde das Erschließungs- und Mobilitätskonzept für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr erarbeitet und die maßgebenden Verkehrsbelastungen für die vorhabenbezogene lärmtechnische Untersuchung prognostiziert.

Mittlerweile haben sich aus verschiedenen Gründen die Nutzungskonzepte der drei B-Pläne geändert. In Abstimmung mit den zuständigen Fachdienststellen der Stadt Kiel sind diesbezüglich in der vorliegenden „Ergänzenden Stellungnahme“ die Auswirkungen der aktualisierten Nutzungen auf die Ergebnisse der ursprünglichen Verkehrsuntersuchungen aufzuzeigen. Obgleich für jeden B-Plan eine separate verkehrstechnische Untersuchung erfolgte, bezieht sich die Stellungnahme auf alle drei B-Plangebiete gleichermaßen.

Die Lage des Bauvorhabens und die Grenze des räumlichen Geltungsbereiches der drei B-Pläne sind in Abbildung 1 dargestellt.

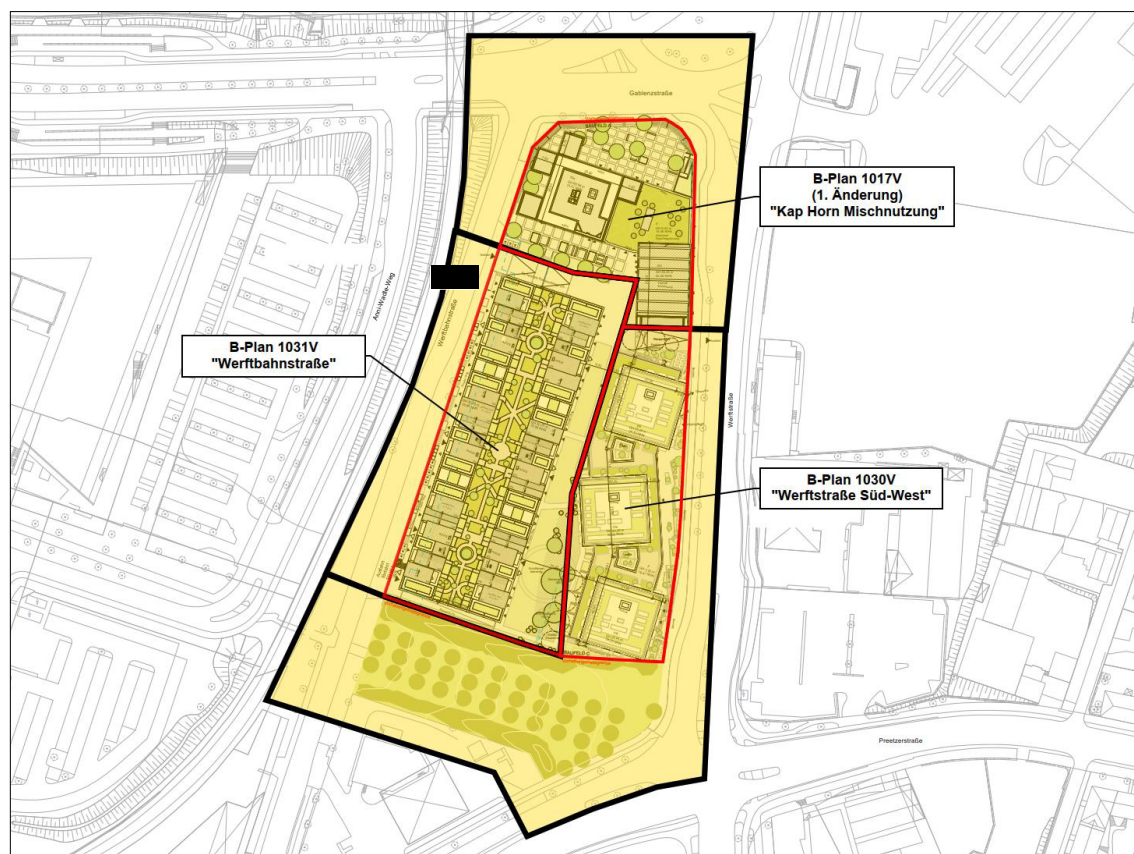


Abbildung 1: Bauvorhaben „Kool Kiel“ [7]

2 Aktualisierte Nutzungskonzepte

Die Abschätzung des Kfz-Neuverkehrsaufkommens infolge der geplanten Bebauung basiert unverändert auf die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen [8] und auf spezifische Ansätze, Annahmen und Erfahrungswerte für die Stadt Kiel (u.a. aus dem „Masterplan Mobilität KielRegion“ [9]).

Die Berechnungen zur Verkehrserzeugung an einem Normalwerktag sind detailliert in den Anlagen 1 bis 3 dokumentiert. In Anbetracht der gewählten Ansätze (und Rundungen) können die Angaben näherungsweise als obere Grenzwerte angesehen bzw. als sogenannter Worst Case interpretiert werden.

In Tabelle 1 sind die neuen Nutzungen der drei B-Plangebiete zusammengefasst aufgeführt und den ursprünglichen Konzepten gegenübergestellt; die Abweichungen zu den alten Nutzungen sind rot gekennzeichnet. Insbesondere im Baufeld 1 (W1) sind statt Wohn- und Büronutzung nun der Bau von zwei Hotels mit ergänzender Gastronomie vorgesehen. Außerdem wurde die Nutzfläche für Gewerbe/Einzelhandel deutlich reduziert. Im Baufeld 2 (W8) ist eine um gut 20% verminderte Gewerbe-/Einzelhandelnutzung geplant. Die Nutzung im Baufeld 3 (Wulf) wird durch ein kleines Boardinghouse ergänzt.

B-Plangebiet/ Baufeld	Nutzungen	Nutzungskonzept	
		alt (29.08.2022)	neu (14.02.2023)
B-Plan 1017V W1	Wohnen	48 WE	---
	Boardinghouse	140 WE	140 WE
	Gewerbe/Einzelhandel	2.150 m ² NF	200 m ² NF
	Büro	4.870 m ² NF	---
	Hotel 1+2	---	300 Zi
	Gastronomie	---	640 m ² NF
B-Plan 1031V W8	Wohnen	188 WE	183 WE
	Gewerbe/Einzelhandel	4.700 m ² NF	3.710 m ² NF
B-Plan 1030V Wulf	Wohnen	186 WE	154 WE
	Gewerbe/Einzelhandel	1.080 m ² NF	940 m ² NF
	Tagespflege	75 Plätze	75 Plätze
	Boardinghouse	---	28 WE

Tabelle 1: Nutzungskonzepte – Vergleich der Planstände

Das Kfz-Verkehrsaufkommen des gesamten Bauvorhabens „Kool Kiel“ wird bezogen auf das Prognosejahr 2025 auf insgesamt 2.650 Kfz-Fahrten pro Werktag (Summe des Quell- und Zielverkehrs) prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil (SV) beträgt ca. 1,1 %.

Bei einem bis zum Prognosehorizont 2035 in Aussicht genommenen durchschnittlichen Modal Split-Anteil des mIV von nur noch 26 % (statt 35 %) – z.B. durch die Realisierung einer Stadtbahn in der Landeshauptstadt Kiel [10] – würde das Kfz-Aufkommen des Bauvorhabens bei näherungsweise 2.020 Fahrten pro Werktag liegen.

Die Angebote des öffentlichen Verkehrs werden durch die Nutzer des Bauvorhabens bei einem angestrebten Modal Split-Anteil im Jahr 2035 von 17 % voraussichtlich für insgesamt etwa 1.200 Wege pro Werktag genutzt.

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad werden die künftigen Nutzer werktäglich insgesamt rund 4.100 Wege zurücklegen (Modal Split in 2035 = ca. 57 %).

Im Vergleich zur ursprünglichen Planungen sind in der Summe des gesamten Quell- und Zielverkehrs des Bauvorhabens werktäglich **rund 540 Kfz-Fahrten/d weniger** zu erwarten. Dies entspricht einer Reduzierung des Kfz-Neuverkehrs um ca. -17 %. In den maßgebenden Spitzenstunden früh und spät sind insgesamt ähnliche prozentuale Veränderungen zu verzeichnen.

Das ermittelte Kfz-Neuverkehrsaufkommen (Summe des Quell- und Zielverkehrs) ist differenziert nach den drei B-Plangebietern und für das gesamte Bauvorhaben zusammengefasst in Tabelle 2 ausgewiesen. Durch die Gegenüberstellung zu den alten Werten werden die Veränderungen bezüglich der Verkehrserzeugung deutlich.

B-Plangebiet/ Baufeld	Verkehrsaufkommen	Nutzungskonzept		+/- Veränd.
		alt (29.08.2022)	neu (14.02.2023)	
B-Plan 1017V W1	Tagesverkehr (gesamt)	1.220 Kfz/24h	710 Kfz/24h	-510 Kfz/24h
	Spitzenstunde früh	80 Kfz/h	60 Kfz/h	-20 Kfz/24h
	Spitzenstunde spät	140 Kfz/h	80 Kfz/h	-60 Kfz/24h
B-Plan 1031V W8	Tagesverkehr (gesamt)	1.310 Kfz/24h	1.130 Kfz/24h	-180 Kfz/24h
	Spitzenstunde früh	60 Kfz/h	50 Kfz/h	-10 Kfz/24h
	Spitzenstunde spät	180 Kfz/h	150 Kfz/h	-30 Kfz/24h
B-Plan 1030V Wulf	Tagesverkehr (gesamt)	660 Kfz/24h	810 Kfz/24h	+150 Kfz/24h
	Spitzenstunde früh	50 Kfz/h	50 Kfz/h	+/-0 Kfz/24h
	Spitzenstunde spät	80 Kfz/h	100 Kfz/h	+20 Kfz/24h
Bauvorhaben "Kool Kiel"	Tagesverkehr (gesamt)	3.190 Kfz/24h	2.650 Kfz/24h	-540 Kfz/24h
	Spitzenstunde früh	190 Kfz/h	160 Kfz/h	-30 Kfz/24h
	Spitzenstunde spät	400 Kfz/h	330 Kfz/h	-70 Kfz/24h

Tabelle 2: Prognose des Kfz-Neuverkehrs – Vergleich der Planstände

Bei der Umlegung des Kfz-Neuverkehrs „Kool Kiel“ ist zu beachten, dass sich der Quell- und Zielverkehr auf die geplante Tiefgarage (in der Summe ca. 1.440 Pkw-Fahrten/d bzw. 55 %) und auf das zusätzlich geplante Parkhaus auf dem Ausweichgrundstück an der Adolf-Westphal-Straße/Ecke Anni-Wadle-Weg (insgesamt rd. 1.180 Pkw-Fahrten/d bzw. 45 %) aufteilt (siehe Kapitel 3.4).

3 Auswirkungen auf die Ergebnisse der VU 2022

3.1 Verkehrsbelastungen im Prognoseplanfall

Die Verkehrsbelastungen im Prognoseplanfall (ca. im Jahr 2025) setzen sich zusammen aus den Analysebelastungen, der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet (P0-Fall) und des Neuverkehrs aus der Realisierung der drei B-Pläne 1017V (1. Änderung) „Kap Horn Mischnutzung“ (+ 710 Kfz-Fahrten/d), 1030V „Werftstraße Süd-West“ (+ 810 Kfz-Fahrten/d) sowie 1031V „Werftbahnstraße“ (+ 1.130 Kfz-Fahrten/d).

Die auf das maßgebende Prognosejahr bezogenen Querschnittbelastungen im Planfall sind für das Umfeld des Bauvorhabens in Abbildung 2 als DTV-Werte sowie differenziert nach Tages- und Nachtverkehr mit den SV-Anteilen > 3,5 t zGG dargestellt. Im Vergleich zu den ursprünglichen Verkehrsbelastungen in den Verkehrsuntersuchungen 10/2022 [4]/ [5]/ [6] sind **nur geringfügige Unterschiede** festzustellen bzw. ausnahmslos etwas geringere Belastungen zu erwarten.

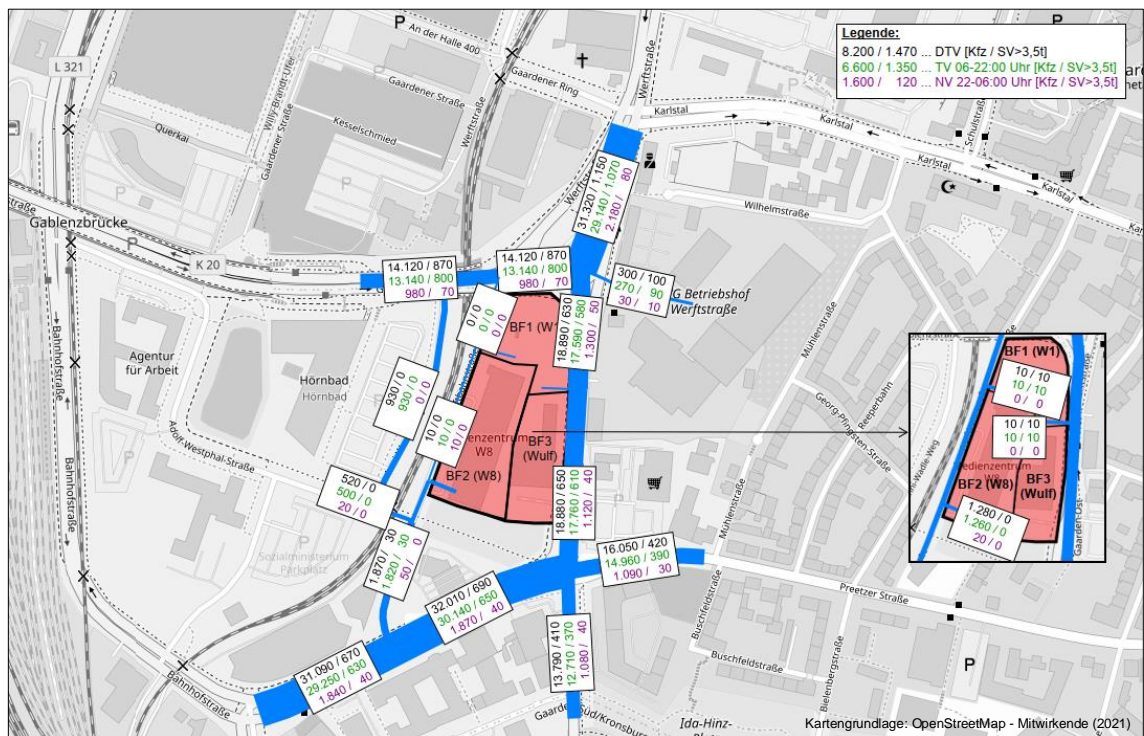


Abbildung 2: Prognoseplanfall 2025 – DTV-Werte (Querschnittbelastungen)

3.2 Bewertung und Bemessung der Knotenpunkte

Die aktualisierten Berechnungen zur Verkehrserzeugung des Bauvorhabens und der Vergleich mit dem ermittelten Neuverkehrsaufkommen der ursprünglichen Nutzungskonzepte zeigen, dass – bezogen auf die maßgebenden Spitzenstunden und unter Berücksichtigung der Richtungsverteilung an den betrachteten Knotenpunkten – die Belastungsunterschiede

nur im verwendeten Rundungsbereich (auf 10er-Werte) bzw. im Bereich der normalen stündlichen Aufkommensschwankungen des Kfz-Verkehrs liegen. Somit sind **keine abweichenden Ergebnisse** der verkehrstechnischen Bewertung des Verkehrsablaufes an den angrenzenden Knotenpunkten zu erwarten.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise in den Verkehrsuntersuchungen 10/2022 [4]/ [5]/ [6] für die Knotenpunkte

- Werftstraße / Gablenzstraße,
- Schwedendamm / Preetzer Straße / Werftstraße / Sörensenstraße und
- Schwedendamm / Werftbahnstraße

gelten näherungsweise auch für die aktualisierte Nutzung. Dementsprechend ist auch nach Realisierung des Bauvorhabens eine ausreichende Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität für alle Nutzer (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) gewährleistet. Aber auch hier gilt der Hinweis weiterhin, dass in Abhängigkeit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung ggf. die Parameter der verkehrabhängigen Steuerung (bspw. die Mindest- und maximalen Freigabezeiten) an den signalisierten Knotenpunkten in der Werftstraße anzupassen sind.

3.3 Erschließungskonzept (Kfz, Rad- und Fußverkehr)

Die aktualisierten Nutzungskonzepte der drei B-Plangebiete haben **keinen maßgeblichen Einfluss** auf die straßenverkehrliche Erschließung des Quartiers „Kool Kiel“.

Die in den Verkehrsuntersuchungen 10/2022 [4]/ [5]/ [6] beschriebene Anbindung an das umliegende Straßennetz und die innere Erschließung (u.a. Tiefgarage, Nutzung eines geplanten Parkhauses an der Adolf-Westphal-Straße/Ecke Anni-Wadle-Weg, öffentliche Parkstände, Lieferbereiche, Befahrbarkeit, Radverkehrsanlagen und fußläufige Erreichbarkeit) gelten unverändert.

3.4 Pkw-Stellplatzbedarf

Der mindestens erforderlichen Pkw-Stellplatzbedarf eines Bauvorhabens ist maßgeblich von der geplanten Nutzung abhängig und gemäß der Kieler Richtwerte [11] zu ermitteln. Insofern erfordert die aktualisierte Nutzung der drei B-Plangebiete auch einen **neuen Pkw-Stellplatznachweis**.

Nach Anwendung der Richtzahlentabelle liegt für das Gesamtbauvorhaben in der Summe aller Nutzungen ein Bedarf von 401 Pkw-Stellplätzen vor. Unter Berücksichtigung der Lagegunst und des empfohlenen Car-Sharing-Angebotes ist eine Reduzierung auf insgesamt 342 Pkw-Stellplätze möglich [12].

Davon werden nach aktuellem Planungsstand 198 Stellplätze in der Tiefgarage unter den Baukörpern W1 und W8 hergestellt. Die übrigen 144 Pkw-Stellplätze sind im geplanten Parkhaus auf dem Ausweichgrundstück an der Adolf-Westphal-Straße nachzuweisen.

Eine mögliche Zuordnung der Pkw-Stellplätze auf die Tiefgarage und das Parkhaus ist in Tabelle 3 ausgewiesen. Die Stellplätze in der Tiefgarage sollten vorwiegend der Wohn- und Hotelnutzungen vorbehalten sein; außerdem sind die notwendigen Behindertenstellplätze aller Nutzungen grundsätzlich in der Tiefgarage vorzusehen. Die Stellplätze der Gewerbe- und Einzelhandelsnutzungen sind dem Parkhaus zuzuordnen.

Zuordnung der Stellplätze zu den einzelnen Nutzungen		Kieler Richtzahlen [Stpl]	Lagegunst ÖV-Anb. -10%	Tiefgarage [Stpl]	Parkhaus [Stpl]	davon Beh-Stpl Tiefgarage
W1	Gastro	20	18	18		1
	Gewerbe/EH	5	5	1	4	1
	Hotel 1	20	18	18		1
	Hotel 2	30	27	27		1
	Boardinghouse	23	21	21		1
	Summe	98	89	85	4	5
W8	Gewerbe/EH	93	84	1	83	1
	Wohnen	128	115	86	29	2
	Summe	221	199	87	112	3
Wulf	Tagespflege	7	6	6		1
	Gewerbe/EH	24	22	1	21	1
	Boardinghouse	5	5	5		1
	Soz Wohnen	46	41	14	27	14
	Summe	82	74	26	48	17
Summe		401	362	198	164	25
					+5	Carsharing Angebot
					-25	Angebot
					144	

Tabelle 3: Zuordnung Pkw-Stellplätze Tiefgarage/Parkhaus

3.5 Alternative Mobilitätsangebote

Die Maßnahmen zur Umsetzung des weitestgehend angebotsorientierten Mobilitätskonzeptes sind **unverändert** zu empfehlen. U.a. wurde in den Verkehrsuntersuchungen 10/2022 [4]/ [5]/ [6] die Umsetzung einer gemeinsamen Mobilitätsstation einschließlich Bike- und Car-Sharing-Angebote vorgeschlagen.

4 Fazit

In der vorliegenden „Ergänzenden Stellungnahme“ werden die Auswirkungen der aktualisierten Nutzungen der einzelnen B-Plangebiete 1017V (1. Änderung) „Kap Horn Mischnutzung“, 1030V „Werftstraße Süd-West“ und 1031V „Werftbahnstraße“ auf die Ergebnisse der drei Baufeld-bezogenen Verkehrsuntersuchungen aus 10/2022 thematisiert.

Insgesamt ist aus den Berechnungsergebnissen abzuleiten, dass im Vergleich zu den ursprünglichen Ansätzen sowohl im Tagesverkehr als auch in den maßgebenden Spitzenstunden etwas weniger Neuverkehr zu erwarten ist. Das Gesamtaufkommen wird prognostiziert auf etwa 2.650 Kfz-Fahrten/d; die Reduzierung liegt somit in einer Größenordnung von ca. -540 Kfz/d bzw. rund -17 %.

Aus den ermittelten, relativ geringen Bandbreiten der Aufkommensabweichungen kann man pauschal schließen, dass keine relevanten Auswirkungen auf die ursprünglichen Ergebnisse der Bauvorhaben-bezogenen Verkehrsuntersuchungen aus 10/2022 (mit den alten Ansätzen) vorliegen. Vom Grundsatz her – und im Sinne einer Worst Case-Betrachtung – sind

- die verkehrliche Bewertung der umliegenden Knotenpunkte,
- das Konzept der Verkehrserschließung des Bauvorhabens (Kfz, Rad- und Fußverkehr) und
- das Mobilitätskonzept

auch bei den neuen Nutzungskonzepten weiterhin gültig.

Die maßgebenden DTV-Werte für das Prognosejahr 2025 als Grundlage für die Vorhaben-bezogene lärmtechnische Untersuchung liegen im Vergleich zu den ursprünglichen Querschnittbelastungen tendenziell geringfügig unter den alten Werten.

Die Stellplatznachweise für die einzelnen B-Plangebiete/Baufelder wurden angepasst; statt 473 sind nunmehr insgesamt 342 Pkw-Stellplätze für das Bauvorhaben nachzuweisen.

Literaturverzeichnis

- [1] Evers & Partner Stadtplaner PartGmbH, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1017V (1. Änderung) "Kap Horn Mischnutzung" - Entwurf, Hamburg, Stand: 29.08.2022; aktualisiert 14.02.2023.
- [2] Evers & Partner Stadtplaner PartGmbH, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1030V "Werftstraße Süd-West" - Entwurf, Hamburg, Stand: 29.08.2022; aktualisiert 14.02.2023.
- [3] Evers & Partner Stadtplaner PartGmbH, Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 1031V "Werftbahnstraße" - Entwurf, Hamburg, Stand: 29.08.2022; aktualisiert 14.02.2023.
- [4] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben "Kool Kiel": 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 1017V "Kap Horn Mischnutzung" der Landeshauptstadt Kiel, Hamburg, 20.10.2022.
- [5] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben "Kool Kiel": Bebauungsplan Nr. 1030V "Werftstraße Süd-West" der Landeshauptstadt Kiel, Hamburg, 20.10.2022.
- [6] SBI Beratende Ingenieure für Bau-Verkehr-Vermessung GmbH, Verkehrsuntersuchung zum Bauvorhaben "Kool Kiel": Bebauungsplan Nr. 1031V "Werftbahnstraße" der Landeshauptstadt Kiel, Hamburg, 20.10.2022.
- [7] MVRDV Architekten Rotterdam, Vorhabensplanung "Kool Kiel" - Baufelder A (W1), B (W8), C (Wulf), Rotterdam, Stand: 29.08.2022; aktualisiert 14.02.2023.
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln, 2006.
- [9] Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation / Gertz Gutsche Rümenapp Stadtentwicklung und Mobilität GbR / urbanus GbR, Masterplan Mobilität KielRegion, Kiel, August 2017.
- [10] Ramboll Deutschland GmbH/Merkel Ingenieur Consult, Stadtbahn Kiel - Trassen und Infrastrukturplanung, Karlsruhe/Kiel, Stand: 28.09.2022.
- [11] Landeshauptstadt Kiel, Richtzahlentabelle für den Mindestbedarf an Kfz-Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen im Baugenehmigungsverfahren, Kiel, Stand: 04/2018.
- [12] MVRDV Architekten Rotterdam, Kool Kiel - Stellplatzermittlung W1, W8 und Wulf zur Genehmigungsplanung, Rotterdam, Stand 14.02.2023.

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1017V (1. Änderung)
„Kap Horn Mischnutzung“
- Anlage 2: Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1031V „Werftbahnstraße“
- Anlage 3: Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1030V „Werftstraße Süd-West“

Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1017V (1. Änderung) „Kap Horn Mischnutzung“

B-Plan 1017V "Kap Horn Hotel" - Baufeld 1 (W1)							
NUTZUNGSKONZEPT (gemäß Entwurfsstand 14.02.2023 - Büro MVRDV/Aktualisierung durch Adore MPP)							
	Hotel 1+2		Boardinghouse		Gastronomie	Einzelhandel	Summe
m² Nutzfläche	9.592		4.458		640	200	14.890
Erläuterungen	Hotel 1: 120 Z / 180 Betten Hotel 2: 165-180 Z / 240 Betten		Micro- bzw. Kleinapartments		Restaurant o.ä.	Copy-Shop, Toto-Lotto/Zeitungen, Waschsalon o.ä.	
Nutzung	max. 300 Z / 420 Betten		140 WE		2 Einheiten	1 Einheit	

VERKEHRSERZEUGUNG														
Kenngröße	Hotel 1+2			Boardinghouse			Gastronomie			Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Bezugspersonen/-größe														
m² pro flächenbezogene Bezugsgröße	150			500			40	0,50		30	1,00			
Kfz-Fahrten/Ew oder Beschäftigtem			0,15			0,1						0,3		0,6
Wohneinheiten		300			140									
Ew/WE		1,40			1,14									
Anzahl Bezugspersonen	64	420		9	160		16	320		7	200			
Anwesenheit oder Auslastung	90%	80%	100%	90%	90%	100%	90%	100%	100%	90%	100%	100%		
Wege/Bezugsperson/d	2,1	3,0		2,1	3,5		2,5	2,0		2,5	2,0			
Wegeanzahl	121	1.008	10	17	504	16	36	640	5	15	400	4		
nicht wohnungsbezogene Wege					15%									
mIV-Anteil	35%	35%	100%	35%	35%	100%	35%	35%	100%	35%	35%	100%		
Pers./Pkw	1,00	1,25		1,00	1,00		1,05	1,50		1,05	1,20			
Verbund-/Mitnahmeeffekt u. Quartiersverkehr	0%	0%		0%	0%	25%	10%	50%	0%	10%	50%	30%		
Schwerverkehrsanteil			40%			20%			30%				30%	
Neuverkehr [Kfz/24h]	50	290	10	10	150	14	20	80	6	10	60	4	710	1,4%

QUELL-/ZIELVERKEHR														
Spitzenstunde früh	Hotel 1+2			Boardinghouse			Gastronomie			Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	0%	14%	5%	0%	14%	5%	5%	5%	5%	5%	2%	5%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	25%	2%	8%	25%	2%	8%	25%	5%	8%	25%	2%	8%		
Quellverkehr [Kfz/h]	0	20	0	0	11	0	1	2	0	0	1	0	40	0%
Zielverkehr [Kfz/h]	6	3	0	1	2	1	3	2	0	1	1	0	20	1%

Spitzenstunde spät	Hotel 1+2			Boardinghouse			Gastronomie			Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	15%	8%	7%	15%	8%	7%	15%	12%	7%	15%	11%	7%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	1%	14%	5%	1%	14%	5%	1%	12%	5%	1%	12%	5%		
Quellverkehr [Kfz/h]	4	12	0	1	6	0	2	5	0	1	3	0	40	0%
Zielverkehr [Kfz/h]	0	20	0	0	11	0	0	5	0	0	4	0	40	0%

QUELL-/ZIELVERKEHR														
TV 06-22:00 Uhr	Hotel 1+2			Boardinghouse			Gastronomie			Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	85%	94%	100%	85%	94%	100%	97%	100%	100%	97%	100%	100%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	85%	94%	100%	85%	94%	100%	93%	100%	100%	93%	100%	100%		
Quellverkehr [Kfz/16h]	21	136	5	4	71	7	10	40	3	5	30	2	335	1%
Zielverkehr [Kfz/16h]	21	136	5	4	71	7	9	40	3	5	30	2	335	1%

NV 22-06:00 Uhr	Hotel 1+2			Boardinghouse			Gastronomie			Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	15%	6%	0%	15%	6%	0%	3%	0%	0%	3%	0%	0%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	15%	6%	0%	15%	6%	0%	7%	0%	0%	7%	0%	0%		
Quellverkehr [Kfz/8h]	4	9	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	20	0%
Zielverkehr [Kfz/8h]	4	9	0	1	5	0	1	0	0	0	0	0	20	0%

Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1031V „Wertbahnstraße“

B-Plan 1031V "Wertbahnstraße" - Baufeld 2 (W8)				
NUTZUNGSKONZEPT (gemäß Entwurfsstand 14.02.2023 - Büro MVRDV/Aktualisierung durch Adore MPP)				
	Wohnen		Gewerbe/Einzelhandel	Summe
m² Nutzfläche	14.052		3.711	17.763
Erläuterungen	verschiedene Wohnungsgrößen		vsI. mehrere kleine Gewerbeeinheiten bzw. Einzelhändler	
Nutzung	183 WE		kleinflächig, 17 Einheiten	

VERKEHRSERZEUGUNG								
Kenngröße	Wohnen			Gewerbe/Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Bezugspersonen/-größe								
m² pro flächenbezogene Bezugsgröße				40	0,20			
Kfz-Fahrten/Ew oder Beschäftigten			0,1			0,3		
Wohneinheiten	183							
Ew/WE*	2,25	von allen						
Anzahl Bezugspersonen	412	Ew-Wegen		93	742			
Anwesenheit oder Auslastung	100%	100%	100%	90%	100%	100%		
Wege/Bezugsperson/d	3,5	5%		2,5	2,0			
Wegeanzahl	1.441	72	41	209	1.484	28		
nicht wohnungsbezogene Wege	15%							
mIV-Anteil	35%	35%	100%	35%	70%	100%		
Pers./Pkw	1,30	1,40		1,05	1,10			
Verbund-/Mitnahmeeffekt u. Quartiersverkehr	0%	0%	50%	10%	30%	30%		
Schwerverkehrsanteil			20%			30%		
Neuverkehr [Kfz/24h]	330	20	20	70	670	20	1.130	0,9%

QUELL-/ZIELVERKEHR								
Spitzenstunde früh	Wohnen			Gewerbe/Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	14%	4%	5%	5%	1%	5%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	2%	4%	8%	25%	1%	8%		
Quellverkehr [Kfz/h]	23	0	1	2	3	1	30	2%
Zielverkehr [Kfz/h]	3	0	1	9	3	1	20	3%

Spitzenstunde spät	Wohnen			Gewerbe/Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	8%	11%	7%	15%	15%	7%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	14%	11%	5%	1%	13%	5%		
Quellverkehr [Kfz/h]	13	1	1	5	50	1	80	1%
Zielverkehr [Kfz/h]	23	1	1	0	44	1	70	1%

QUELL-/ZIELVERKEHR								
TV 06-22:00 Uhr	Wohnen			Gewerbe/Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	94%	86%	100%	97%	100%	100%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	94%	98%	100%	93%	100%	100%		
Quellverkehr [Kfz/16h]	155	9	10	34	335	10	555	1%
Zielverkehr [Kfz/16h]	155	10	10	33	335	10	555	1%

NV 22-06:00 Uhr	Wohnen			Gewerbe/Einzelhandel			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	6%	14%	0%	3%	0%	0%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	6%	2%	0%	7%	0%	0%		
Quellverkehr [Kfz/8h]	10	1	0	1	0	0	10	0%
Zielverkehr [Kfz/8h]	10	0	0	2	0	0	10	0%

Nutzungskonzept und Kfz-Verkehrserzeugung B-Plan 1030V „Wertstraße Süd-West“

B-Plan 1030V "Wertstraße Süd-West" - Baufeld 3 (Wulf)							
NUTZUNGSKONZEPT (gemäß Entwurfsstand 14.02.2023 - Büro MVRDV/Aktualisierung durch Adore MPP)							
	Wohnen		Boardinghouse		Gewerbe + Einzelhandel	Tagespflege	Summe
m² Nutzfläche	10.596		1.725		742 + 197	437	12.758
Erläuterungen	sozialer Wohnraum 154 Whg.		Micro- bzw. Kleinapartments		vsl. Büro im Dienstleistungssektor mit mittlerem Publikumsverkehr und kleine Gewerbeinheit/Einzelhändler		
Nutzung	154 WE		28 WE		1+1 Einheit		

VERKEHRSERZEUGUNG														
Kenngröße	Wohnen			Boardinghouse			Gewerbe + Einzelhandel			Tagespflege			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Einwohner	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Bezugspersonen/-größe														
m² pro flächenbezogene Bezugsgröße				500			30	0,350		30				
Kfz-Fahrten/Ew oder Beschäftigtem			0,1			0,1						0,3		
Wohneinheiten	154				28									
Ew/WE*	2,71	von allen			1,00									
Anzahl Bezugspersonen	418	Ew-Wegen		3	28		31	329		15	75			
Anwesenheit oder Auslastung	100%	100%	100%	90%	90%	100%	90%	100%	100%	90%	100%	100%		
Wege/Bezugsperson/d	3,5	5%		2,1	3,5		2,5	2,0		2,5	0,5			
Wegeanzahl	1.463	73	42	6	88	3	70	657	9	33	38	9		
nicht wohnungsbezogene Wege	15%				15%									
mIV-Anteil	35%	35%	100%	35%	35%	100%	35%	70%	100%	35%	35%	100%		
Pers./Pkw	1,30	1,40		1,00	1,00		1,05	1,10		1,05	1,10			
Verbund-/Mitnahmeeffekt u. Quartiersverkehr	0%	0%	50%	0%	0%	25%	10%	30%	30%	10%	0%	0%		
Schwerverkehrsanteil			20%			20%			30%			30%		
Neuverkehr [Kfz/24h]	340	20	20	10	30	4	30	300	8	10	20	10	810	1,3%

QUELL-/ZIELVERKEHR														
Spitzenstunde früh	Wohnen			Boardinghouse			Gewerbe + Einzelhandel			Tagespflege			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Einwohner	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	14%	4%	5%	0%	14%	5%	5%	1%	5%	5%	2%	5%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	2%	4%	8%	25%	2%	8%	25%	1%	8%	25%	2%	8%		
Quellverkehr [Kfz/h]	24	0	1	0	2	0	1	2	0	0	0	0	30	1%
Zielverkehr [Kfz/h]	3	0	1	0	0	0	4	2	0	1	0	0	20	2%

Spitzenstunde spät	Wohnen			Boardinghouse			Gewerbe + Einzelhandel			Tagespflege			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Einwohner	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	8%	11%	7%	15%	8%	7%	15%	15%	7%	15%	11%	7%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	14%	11%	5%	1%	14%	5%	1%	13%	5%	1%	12%	5%		
Quellverkehr [Kfz/h]	14	1	1	1	1	0	2	23	0	1	1	0	50	0%
Zielverkehr [Kfz/h]	24	1	1	0	2	0	0	20	0	0	1	0	50	0%

QUELL-/ZIELVERKEHR														
TV 06-22:00 Uhr	Wohnen			Boardinghouse			Gewerbe + Einzelhandel			Tagespflege			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Einwohner	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	94%	86%	100%	85%	94%	100%	97%	100%	100%	70%	100%	100%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	94%	98%	100%	85%	94%	100%	93%	100%	100%	70%	100%	100%		
Quellverkehr [Kfz/16h]	160	9	10	4	14	2	15	150	4	4	10	5	390	1%
Zielverkehr [Kfz/16h]	160	10	10	4	14	2	14	150	4	4	10	5	390	1%

NV 22-06:00 Uhr	Wohnen			Boardinghouse			Gewerbe + Einzelhandel			Tagespflege			Summe (rd.)	
	Einwohner	Besucher	WIV	Beschäftigte	Gäste	WIV	Beschäftigte	Kunden	WIV	Beschäftigte	Einwohner	WIV	Kfz-Fahrten	SV-Anteil
Quellverkehr [Ant. DTV]	6%	14%	0%	15%	6%	0%	3%	0%	0%	30%	0%	0%		
Zielverkehr [Ant. DTV]	6%	2%	0%	15%	6%	0%	7%	0%	0%	30%	0%	0%		
Quellverkehr [Kfz/8h]	10	1	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	15	0%
Zielverkehr [Kfz/8h]	10	0	0	1	1	0	1	0	0	2	0	0	15	0%