



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY

Stadt Husum

Neubau eines Parkplatzes im Zuge der Straße Harmsens Koppel

Verkehrsgutachten

Bearbeitungsstand: 10.08.2018

Auftraggeber:

Stadt Husum

Zingel 10
25813 Husum

Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33
24539 Neumünster
Telefon 04321 . 260 27 0
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl
Dipl.-Ing. (FH) Michael Hinz

Projekt-Nr.: 118.2231

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
1.1	Aufgabenstellung	4
1.2	Darstellung der Vorgehensweise	5
2	Verkehrsanalyse 2018.....	6
2.1	Verkehrserhebung.....	6
2.2	Bemessungsverkehrsstärke MSV	8
2.3	Bemessungsverkehrsstärke DTV, DTV _{SV}	9
3	Verkehrsprognose 2030.....	10
3.1	Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	10
3.2	Verkehrsaufkommen des Vorhabens	12
3.3	Verkehrsverteilung	13
3.4	Verkehrsbelastung – Prognose-Planfall 2030	14
4	Nachweis der Verkehrsverträglichkeit gemäß RAS 06	16
4.1	Ausgangssituation	16
4.2	Bismarckstraße	16
4.3	Lorenz-Lassen-Straße	17
4.4	weiteres Streckennetz.....	17
5	Nachweis der Leistungsfähigkeit gemäß HBS-S 2015	18
5.1	Grundlagen	18
5.2	Leistungsfähigkeitsberechnung.....	19
6	Zusammenfassung und Empfehlung	20
6.1	Zusammenfassung.....	20
6.2	Empfehlung	21

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Bild 1.1:	Übersichtslageplan	4
Bild 2.1:	Verkehrserhebung, morgendliche Spitzenstunde.....	6
Bild 2.2:	Verkehrserhebung, mittäglichen Spitzenstunde.....	7
Bild 2.3:	Verkehrserhebung, nachmittäglichen Spitzenstunde	7
Bild 2.4:	Verkehrsstärken – Analyse 2018 (MSV)	8
Bild 2.5:	Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke 2018 (DTV, DTV _{SV})	9
Bild 3.1:	Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung.....	11
Bild 3.2:	Tagesganglinie, bestehendes Parken in Harmsens Koppel	12
Bild 3.3:	Verteilung, zusätzliches Verkehrsaufkommen	13
Bild 3.4:	Verkehrsstärken – Prognose-Planfall 2030 (MSV)	14
Bild 3.5:	durchschnittliche Tagesverkehrsstärke, Prognose-Planfall 2030 (DTV, DTV _{SV})	15
Bild 4.1:	Straßencharakteristik, Bismarckstraße	16
Bild 4.2:	Straßencharakteristik, Lorenz-Lassen-Straße.....	17

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 4.1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV	18
Tabelle 4.2: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten	19

ANLAGENVERZEICHNIS

Tagesganglinie, Verkehrszählung Harmsens Koppel (24 h)	Anlage 1
Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS-S 2015	Anlage 2
<i>Wilhelmstraße (L273) / Friedrichstraße, Analyse 2018</i>	<i>Anlage 2.1</i>
<i>Wilhelmstraße (L273) / Friedrichstraße, Prognose-Nullfall 2030</i>	<i>Anlage 2.2</i>
<i>Wilhelmstraße (L273) / Friedrichstraße, Prognose-Planfall 2030</i>	<i>Anlage 2.3</i>

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Im Umfeld des Bahnhofes, der Beruflichen Schule des Kreises Nordfriesland und der Hermann-Tast-Schule besteht eine erhebliche Parkraumnachfrage. Diese führt dazu, dass momentan ein massives Straßenrandparken in der Straße *Harmsens Koppel* sowie in den weiteren angrenzenden Wohnstraßen stattfindet.

Durch eine Zentralisierung des Parkens soll eine Ordnung des ruhenden Verkehrs und eine Entlastung des Parkraumes in angrenzenden Wohnstraßen erreicht werden. Geplant ist die Umsetzung eines Parkplatzes mit ca. 300 – 350 Parkständen u.a. für Park+Ride-Nutzung auf dem ehemaligen Bahngelände südlich der Bahntrasse. Die verkehrliche Erschließung erfolgt dabei ausschließlich über die Straßen *Harmsens Koppel* bzw. den *Tunnelweg*.

Über eine verkehrsgutachterliche Untersuchung ist die verkehrliche Auswirkung auf die angrenzenden Wohnstraßen zu betrachten. Dabei sind die zu erwartenden Mehrbelastungen für die relevanten Streckenabschnitte zu benennen und hinsichtlich der Verträglichkeit zu bewerten.

Das folgende Bild 1.1 zeigt die Lage des Untersuchungsraumes in der Stadt Husum, das klassifizierte Straßennetz sowie die Lage der Zählstellen der Verkehrserhebung.



Bild 1.1: Übersichtslageplan

1.2 Darstellung der Vorgehensweise

Die vorhandenen Verkehrsstärken wurden durch eine aktuelle Verkehrserhebung erfasst. Zunächst erfolgte eine Auswertung des Straßenquerschnittes vom *Tunnelweg* über 24 Stunden. Die weiteren Knotenpunktzählungen wurden anschließend für die hieraus bekannten Spitzenstunden (morgens, mittags, nachmittags) ausgewertet. Aus den Knotenstromzählungen kann die bestehende Verteilung der heutigen Quell- und Zielverkehre aus dem *Tunnelweg* hergeleitet werden. Dieses stellt den Ansatz für die Berücksichtigung einer Verkehrsverteilung des zukünftigen Parkplatzes dar.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung im Straßennetz für den momentan in der Verkehrsplanung üblichen Prognosehorizont 2030 wird auf Grundlage von strukturellen und demografischen Daten sowie statistischen Daten zum Verkehrsverhalten prognostiziert. Hieraus ergibt sich zunächst der Prognose-Nullfall d.h. ohne Entwicklungsmaßnahme.

Für den Prognose-Planfall mit Entwicklungsmaßnahme wird das Verkehrsaufkommen des Vorhabens für den Tagesverkehr und die Spitzenstunde abgeschätzt. Die Verkehrsverteilung im Streckennetz wird bestimmt und mit dem Prognose-Nullfall überlagert.

Auf Basis dieser Überlegungen werden die Leistungsfähigkeiten der Verkehrsanlagen berechnet (Verkehrsfluss, Wartezeiten, Staulänge, etc.). Als Berechnungsverfahren dient hier das *Handbuch für Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] sowie die *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 2006* [2].

2 Verkehrsanalyse 2018

2.1 Verkehrserhebung

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens wurden am Donnerstag, dem 26.04.2018 durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH videoautomatische Verkehrserhebungen gemäß den *Empfehlungen für Verkehrserhebungen, EVE 12* [3] und unter Einhaltung der Datenschutzrichtlinien durchgeführt. Der Zähltag kann als repräsentativer Normalwerktag betrachtet werden, da keine relevanten Beeinflussungen durch Witterung, Verkehrsbehinderungen, Ferienzeit oder Feiertage vorlagen.

Im ersten Bearbeitungsschritt wurde eine Querschnittszählung des *Tunnelweges* über 24 Stunden ausgewertet. Hierüber ist der Tagesgang des abgeschlossenen Bereiches um den *Tunnelweg* und die Straße *Harmsens Koppel* einschließlich der morgendlichen (7.00 bis 8.00 Uhr), der mittäglichen (12.00 bis 13.00 Uhr) sowie der nachmittäglichen (18.00 bis 19.00 Uhr) Verkehrsspitze bekannt. Die Tagesganglinie wird in **Anlage 1** dargestellt.

Im zweiten Arbeitsschritt erfolgte eine Auswertung der Belastungen an den untersuchungsrelevanten Knotenpunkten. Die Verkehrsstärken werden nachfolgend knotenstromgenau dargestellt. Gezeigt werden die Verkehrsstärken als Kraftfahrzeuge (Kfz) und dem davon anteiligen absoluten Schwerverkehr über 3,5 t (SV).

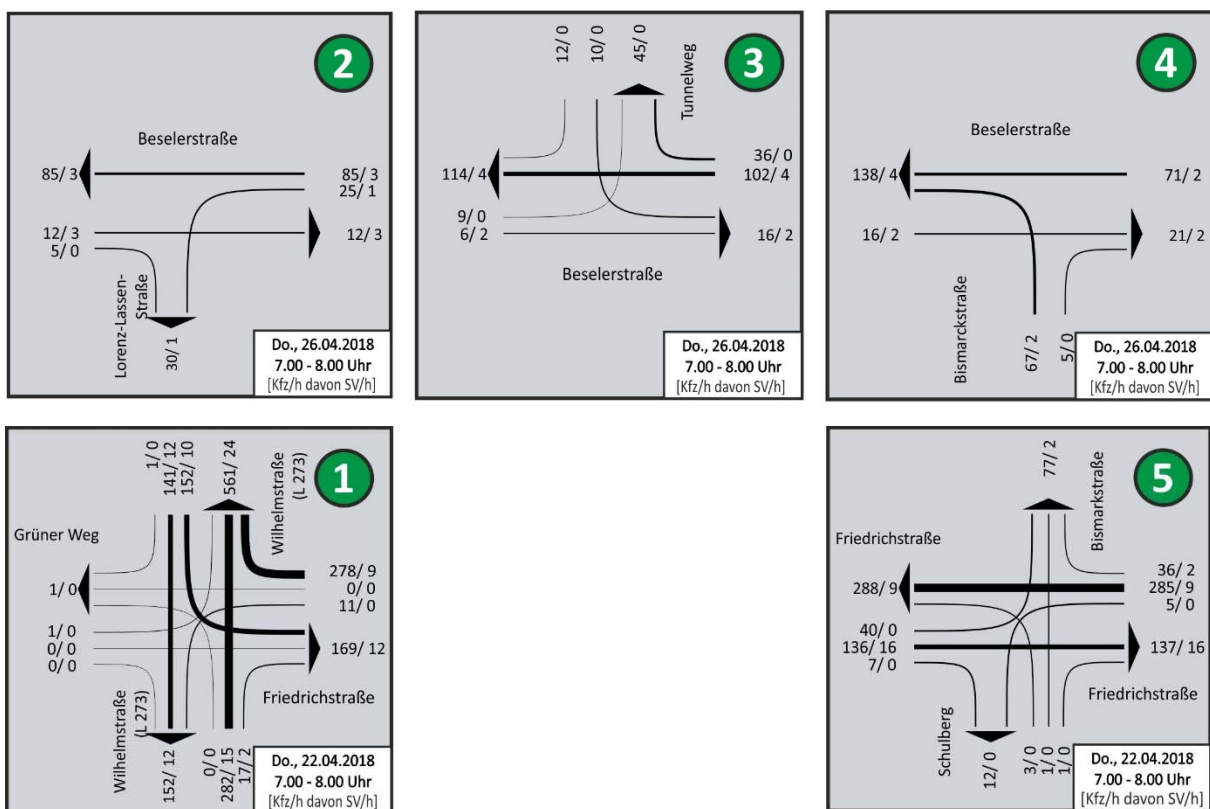


Bild 2.1: Verkehrserhebung, morgendliche Spitzenstunde

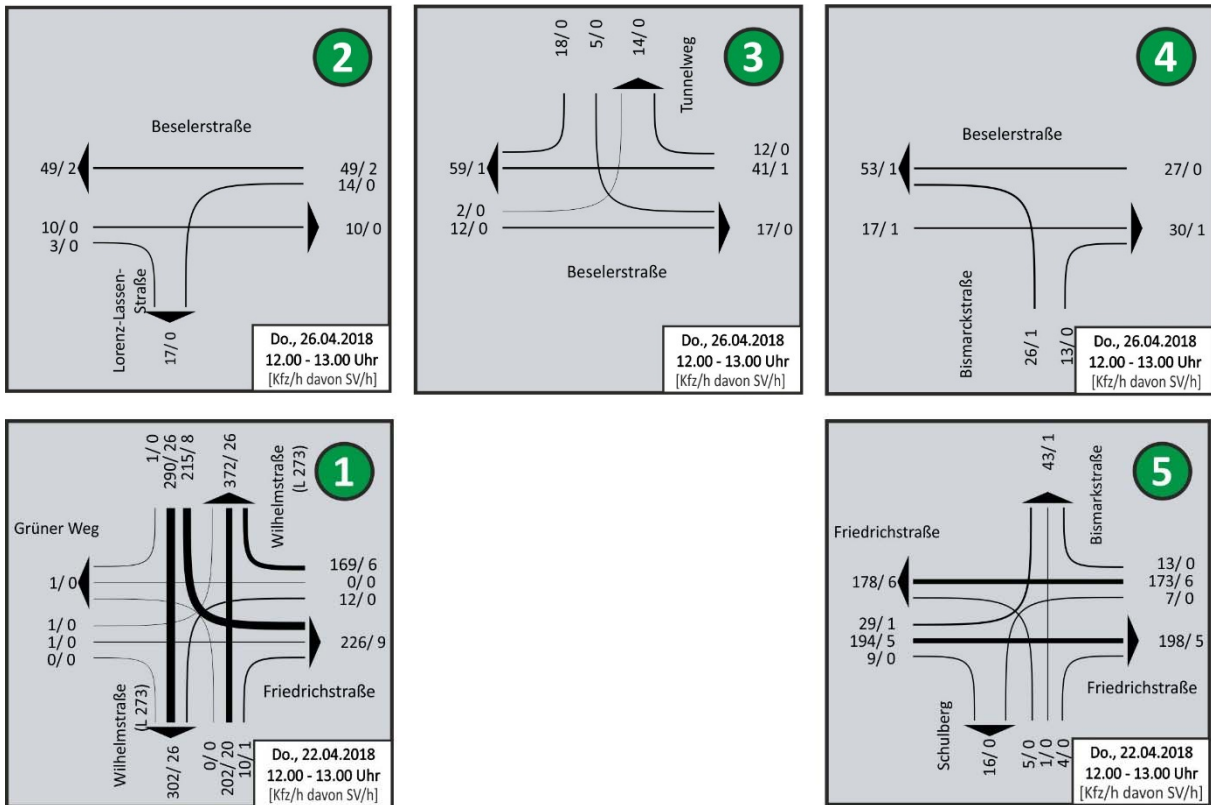


Bild 2.2: Verkehrserhebung, mittägliche Spitzenstunde

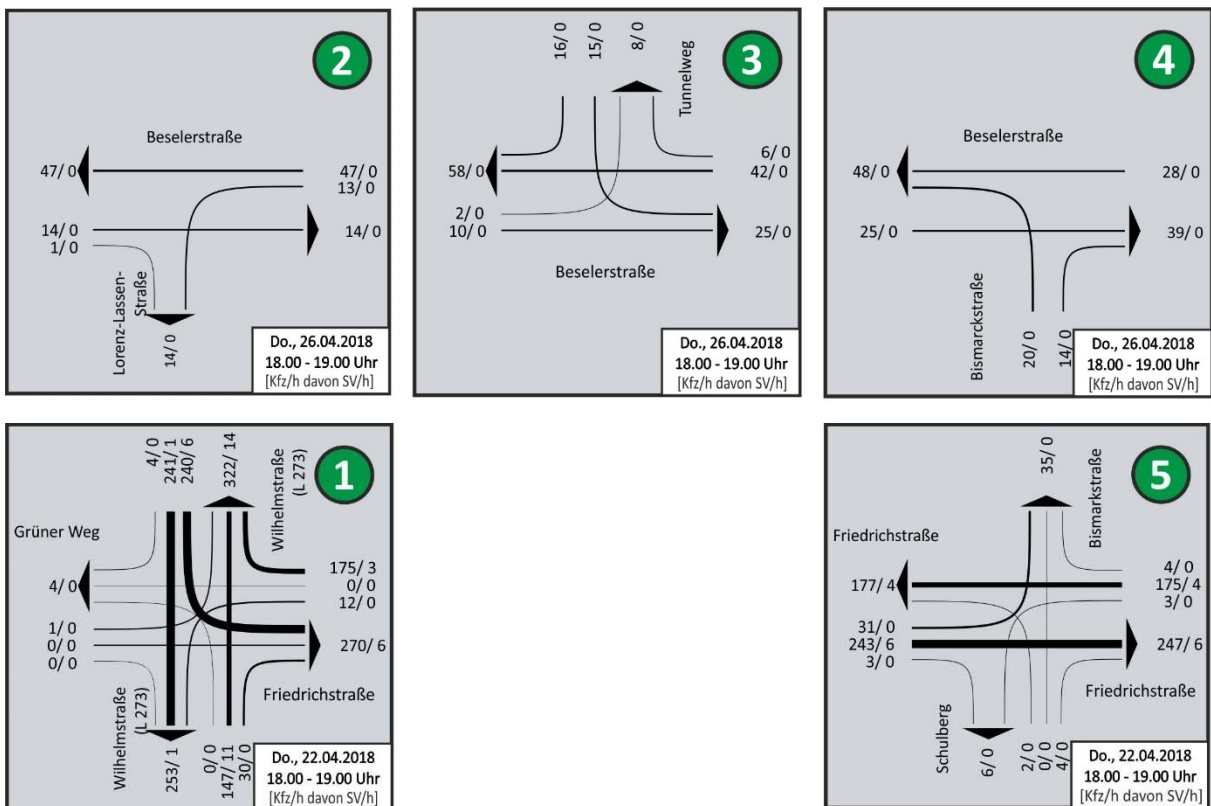


Bild 2.3: Verkehrserhebung, nachmittägliche Spitzenstunde

2.2 Bemessungsverkehrsstärke MSV

Gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1] kann die aus den Viertelstundenintervallen eines Zähltages hergeleitete Spitzenstunde als Bemessungsverkehrsstärke MSV mit ausreichender Genauigkeit herangezogen werden. Im vorliegenden Fall besteht die höchste Verkehrsstärke am bemessungsrelevanten Knotenpunkt *Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße* in der mittäglichen Spitzenstunde von 12.00 bis 13.00 Uhr. Die Verkehrsstärken stellen sich in der Analyse 2018 am relevanten Knotenpunkt demnach folgendermaßen dar:

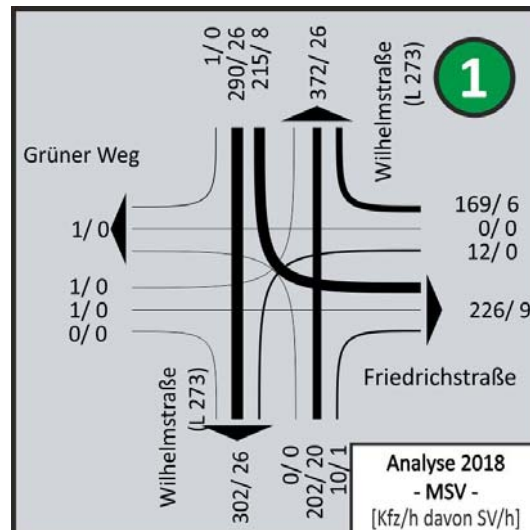


Bild 2.4: Verkehrsstärken – Analyse 2018 (MSV)

2.3 Bemessungsverkehrsstärke DTV, DTV_{SV}

Entsprechend des Verkehrsgutachtens zum B-Plan Nr. 60 der Stadt Husum [4] ist die durchschnittliche Tagesverkehrsstärke (DTV) im Streckenabschnitt der *Wilhelmstraße (L 273)* aus dem Jahr 2018 bekannt. Über den Knotenpunkt *Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße* kann der Umrechnungsfaktor von der Summe der drei Spitzenstunden auf den Tagesverkehr hergeleitet und auf die aktuellen Zählwerte übertragen werden. Demnach beträgt der Umrechnungsfaktor 4,57 für den Kfz-Verkehr bzw. 3,39 für den Schwerververkehr. Es bestehen in der Analyse 2018 folgende durchschnittliche Tagesverkehrsstärken (DTV) mit anteiligem Schwerverkehr (DTV_{SV}) in den relevanten Streckenabschnitten.



Bild 2.5: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke 2018 (DTV, DTV_{SV})

3 Verkehrsprognose 2030

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Als Prognosehorizont für die Verkehrsberechnung wird das momentan in der Verkehrsplanung übliche Jahr 2030 angesetzt.

Die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zu diesem Prognosejahr, bedingt durch strukturelle Veränderungen außerhalb des Planungsraumes, wird anhand einer Prognosebetrachtung auf Grundlage der *Shell-Pkw-Szenarien bis 2040* [5] sowie gemäß des *Wegweisers Kommune* [6] der Bertelsmann Stiftung angesetzt. Hierbei werden unter anderem der erwarteten Veränderung der Jahresfahrleistung je Pkw, der Entwicklung des Motorisierungsgrades je Einwohner, der Güterverkehrsleistung sowie der Bevölkerungsentwicklung Sorge getragen.

Demnach findet in der Stadt Husum ausgehend vom Analysejahr 2018 bis zum Prognosejahr 2030 insgesamt eine Abnahme der Grundbelastung um ca. 5,5 % im Pkw-Verkehr statt.

Im Schwerverkehr wird entsprechend der *Verkehrsverflechtungsprognose* [7] landesweit von einer Zunahme des Transportaufkommens von 2010 bis 2030 um bis zu 20 % ausgegangen. Bei linearem Entwicklungsansatz entspricht dieses ausgehend vom Basisjahr 2018 einer Verkehrszunahme um 11,1 % im Schwerverkehr (> 3,5 t).

Für den gesamten Kfz-Verkehr ergibt sich bei erhobenem Schwerverkehrsanteil von ca. 2,0 % in der Spitzenstunde demnach rechnerisch eine Verkehrsabnahme um ca. 5,1 % in der Grundbelastung bis zum Prognosejahr 2030.

Im folgenden Bild 3.1 werden die herangezogenen Eingangsdaten sowie die rechnerische Ermittlung der Entwicklungsfaktoren aufgeführt.

In der weiteren Berechnung wird als Ansatz auf der sicheren Seite eine gleichbleibende Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr bei einer Zunahme des Schwerverkehrs um 11,1 % berücksichtigt.

Im folgenden Bild 3.1 werden die herangezogenen Eingangsdaten sowie die rechnerische Ermittlung der Entwicklungsfaktoren aufgeführt.

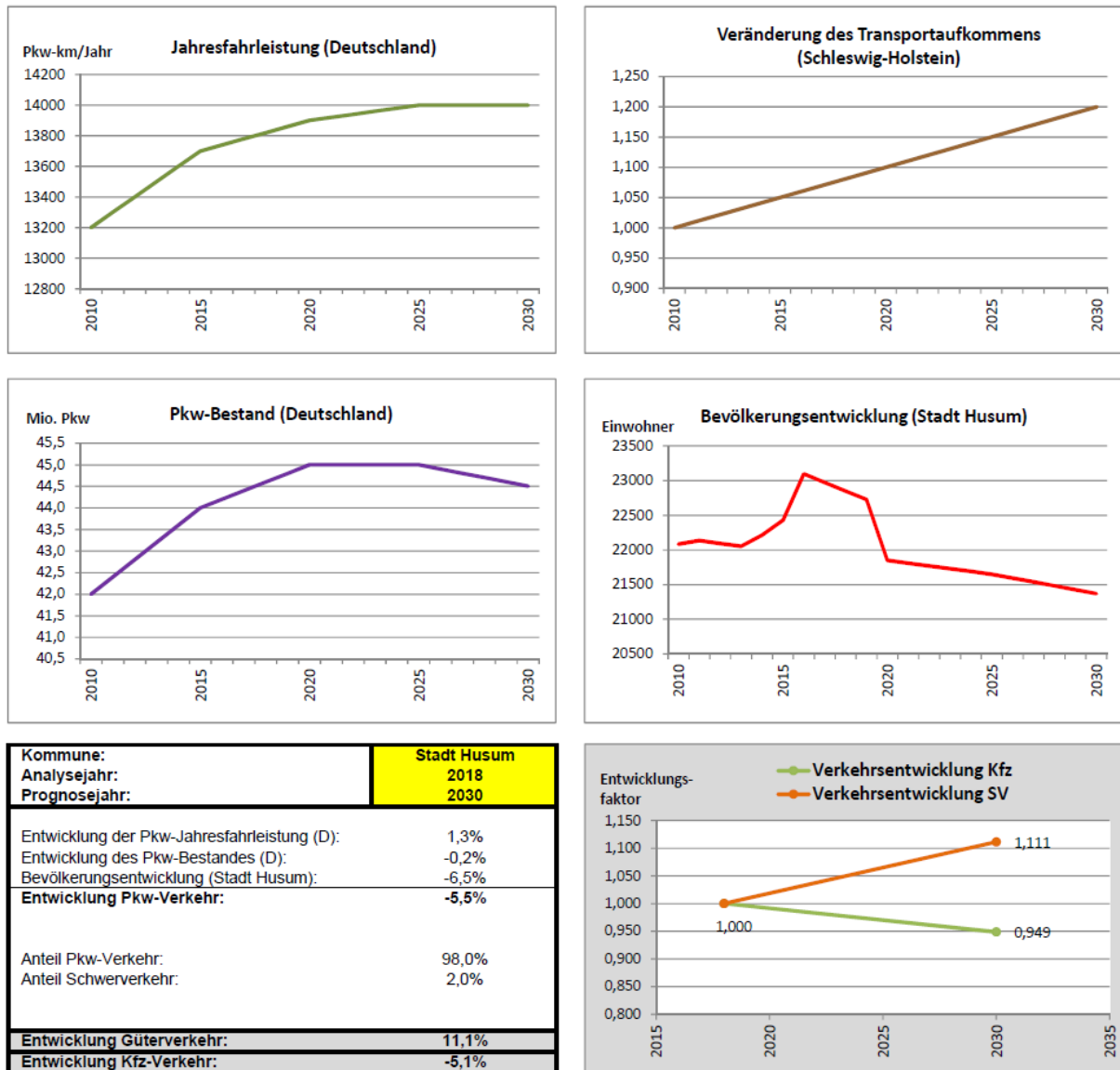


Bild 3.1: Prognose der allgemeinen Verkehrsentwicklung

3.2 Verkehrsaufkommen des Vorhabens

Durch die erfolgte Verkehrserhebung ist das Tagesverkehrsaufkommen im Zuge des *Tunnelweges* bekannt. Dieses ist zum einen durch die Verkehre der Anlieger in der *Harmsens Koppel* und zum anderen durch die bereits heute ausgeprägte Park+Ride-Nutzung in direkter Nähe zum Bahnhof sowie durch Besucher der *Hermann-Tast-Schule* und der *Beruflichen Schule des Kreises Nordfriesland* geprägt. Entsprechend der Ortsbesichtigung sind im Straßenraum ca. 70 öffentliche Parkstände vorhanden.

Es ist davon auszugehen, dass es sich im morgendlichen Zeitraum bei den Verkehren mit Fahrtrichtung „Nord“ fast ausschließlich um Parkzielverkehre handelt. Es wurden im Zählintervall von 4.00 bis 8.00 Uhr bereits ca. 100 Pkw / 4 h erfasst. Es ist demnach davon auszugehen, dass es bereits in diesem Zeitraum zu einer Vollbelegung des zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkraumes kommt und ein Teil des Parkzielverkehres wieder aus dem *Tunnelweg* ausfährt, um eine alternative Parkmöglichkeit im Umfeld zu suchen. Hierdurch entstehen ungewollte Parksuchverkehre. Die Zweckmäßigkeit der Zentralisierung und Erweiterung von Parkraum wird an dieser Stelle deutlich.

Bei der Abschätzung des Verkehrsaufkommens für einen ausreichend dimensionierten Parkplatz, bei dem keine Überlastung und somit kein Parksuchverkehr zu erwarten ist, sind die Parkdauer und die Belegungshäufigkeit der Parkstände entscheidend. Im vorliegenden Fall wird deutlich, dass die Parkraumnachfrage fast ausschließlich in den morgendlichen Stunden bis ca. 8.00 Uhr stattfindet. Die Parkdauer fällt aufgrund der Nutzungsart Park+Ride und Ausbildung verhältnismäßig lang aus. Der Quellverkehr der Parknutzung wird über die relativen Anteile der Differenz zwischen dem gesamten Quell- und Zielverkehr des *Tunnelweges* hergeleitet. Quell- und Zielverkehr der Parkplatznutzung fällt dabei über den Tag gleichstark aus. Der Abfluss der ersten Verkehre tritt gegen 12.00 Uhr auf. Ein ausgeprägter Verkehrsabfluss liegt zwischen 18.00 und 19.00 Uhr vor, was einen typischen Zeitraum für Pendlerverkehre darstellt. Im Bestand entspricht die Belegungshäufigkeit der öffentlichen Parkstände durch gebietsfremde Nutzungen etwa dem Wert 1,0. Nachfolgend wird die Tagesganglinie für die öffentliche Parkraumnutzung im Bestand abgebildet.

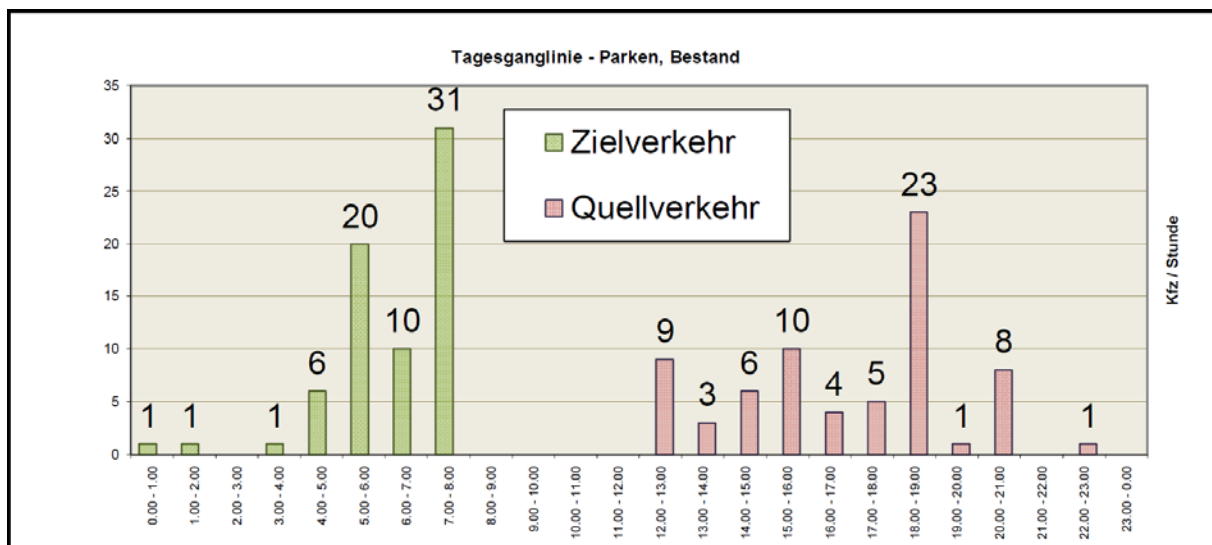


Bild 3.2: Tagesganglinie, bestehendes Parken in Harmsens Koppel

Als Ansatz auf der sicheren Seite wird für den geplanten Parkplatz mit 350 Parkständen eine höhere Belegungshäufigkeit von 1,2 je Parkstand zum Ansatz gebracht. Somit wird jeder Parkstand mehr als einmal am Tag genutzt und es resultiert ein Verkehrsaufkommen von 840 Kfz/24h. Die Tagesganglinie wird entsprechend der Bestandssituation berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass der öffentliche Parkraum in der Straße *Harmsens Koppel* zukünftig nicht mehr durch gebietsfremden Parkverkehr belegt wird. Somit sind die heutigen 140 Kfz/24h in den insgesamt 840 Kfz/24h mit inbegriffen. Der Mehrverkehr beträgt somit tatsächlich 700 Kfz/24h. Es sind folgende Mehrverkehre durch die Planung im Querschnitt des *Tunnelweges* zu erwarten:

- **Tag:** 700 Kfz/24h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **morgens:** 155 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **mittags:** 45 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **nachmittags:** 115 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr.

3.3 Verkehrsverteilung

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens wird entsprechend der Belastungsanteile an den Knotenpunkten gemäß der erfolgten Verkehrserhebung angesetzt. Nachfolgend wird die unter den beschriebenen Randparametern angenommene Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens als Tagesverkehr (DTV) dargestellt.

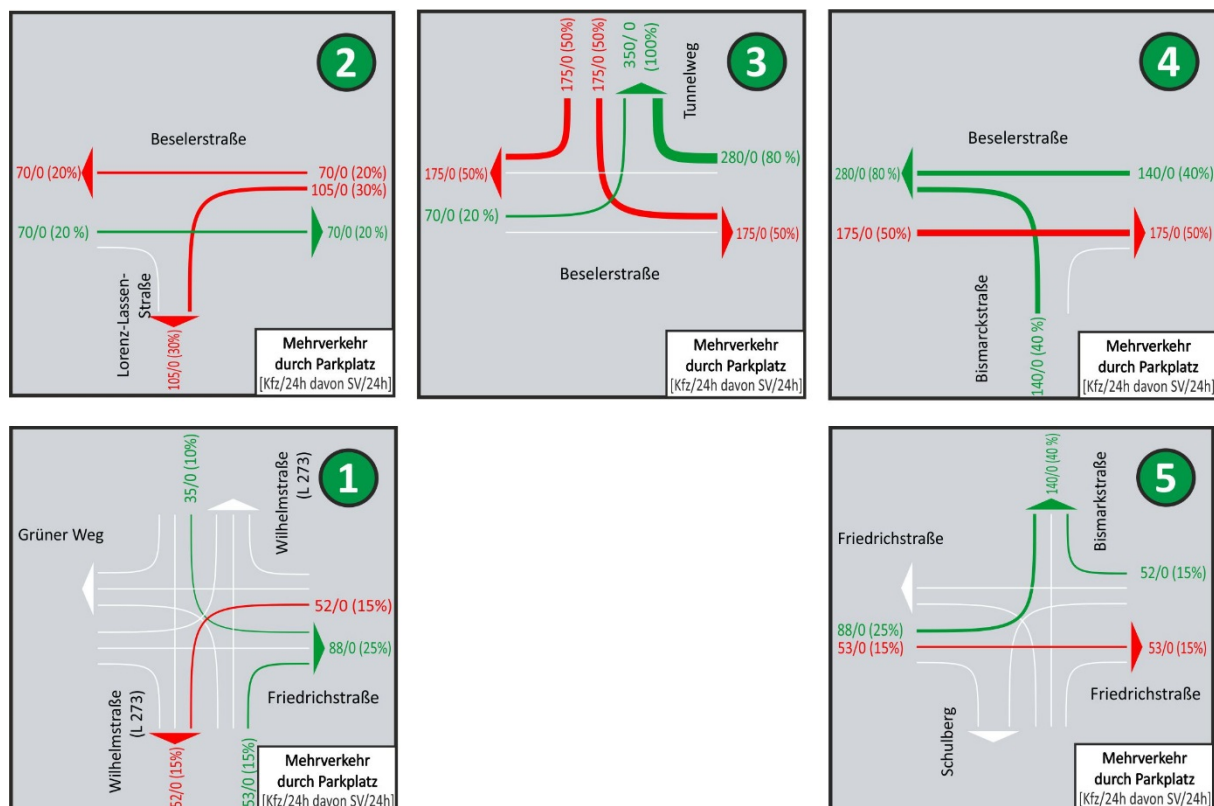


Bild 3.3: Verteilung, zusätzliches Verkehrsaufkommen

3.4 Verkehrsbelastung – Prognose-Planfall 2030

Der Prognose-Planfall 2030 berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2030 gemäß Abschnitt 3.1. Des Weiteren wird das Verkehrsaufkommen der geplanten Parkplatzentwicklung angesetzt. Die Verkehrsstärken stellen sich im Prognose-Planfall 2030 am relevanten Knotenpunkt folgendermaßen dar:

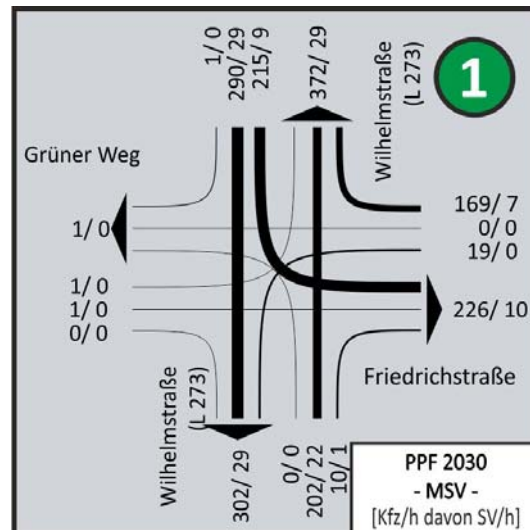


Bild 3.4: Verkehrsstärken – Prognose-Planfall 2030 (MSV)

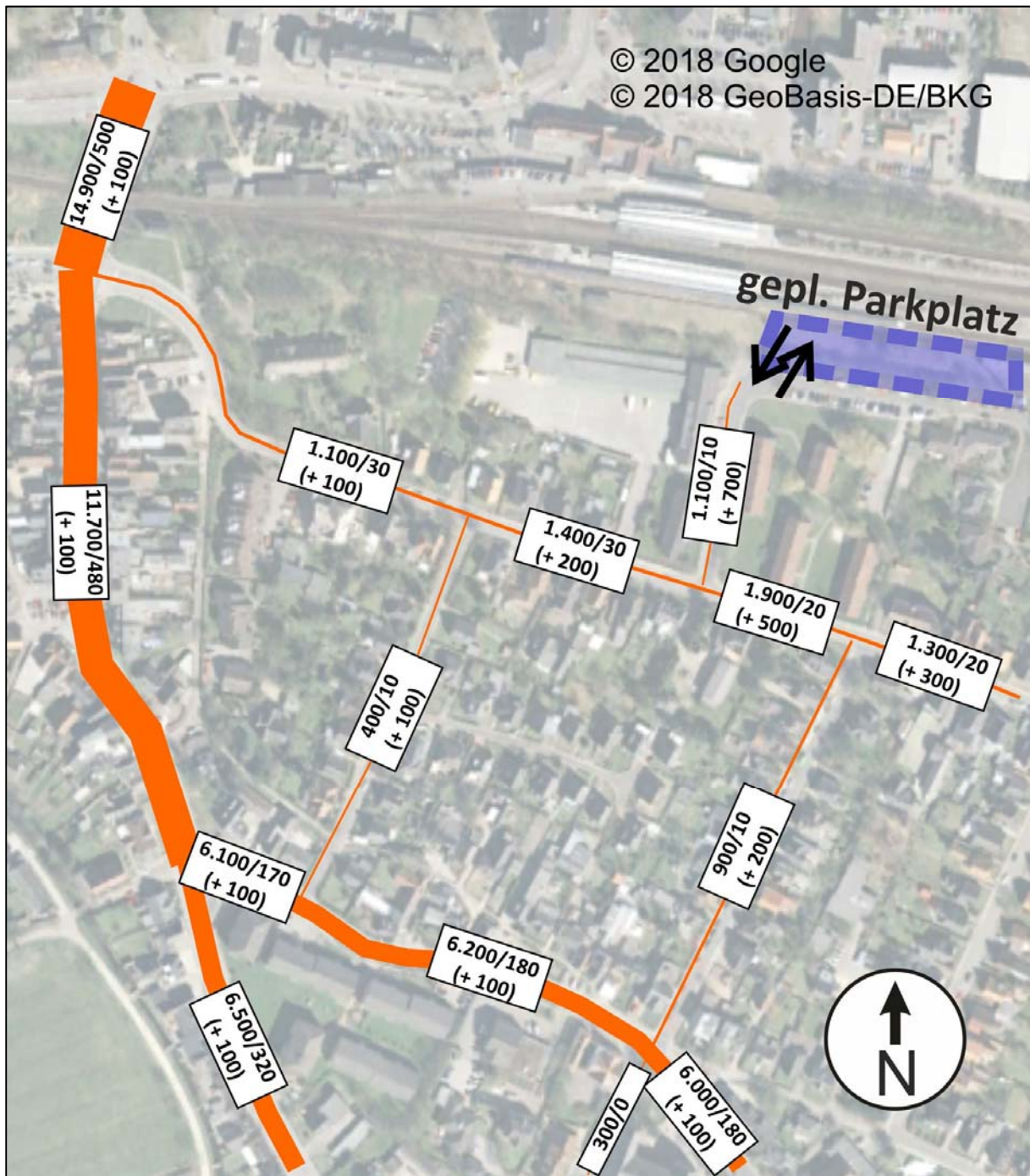


Bild 3.5: Durchschnittliche Tagesverkehrsstärke, Prognose-Planfall 2030 (DTV, DTV_{sv})

4 Nachweis der Verkehrsverträglichkeit gemäß RASt 06

4.1 Ausgangssituation

Die durch den Neubau eines Parkplatzes in der *Harmsens Koppel* prognostizierten Mehrverkehre verteilen sich im angrenzenden Streckennetz. Die Abwicklung über die als Sammelstraßen (ES IV) einzustufende *Beselerstraße* und die *Friedrichstraße* wird aufgrund der Streckenfunktion als verträglich eingestuft. Für die angrenzenden Wohnstraßen *Bismarckstraße* sowie die *Lorenz-Lassen-Straße* wird eine genauere Betrachtung durchgeführt. Nachfolgend werden die Einsatzbereiche gemäß der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt [2]* erläutert.

4.2 Bismarckstraße

Die als Einbahnstraße in Richtung Norden geführte *Bismarckstraße* ist Teil einer Tempo-30-Zone und hat die Charakteristik und Funktion einer Wohnstraße. Sie weist eine mittlere Breite der Fahrbahn von ca. 6,00 m auf. Beidseitig bestehen hier Gehwege. Im Straßenraum findet ein umfassendes Fahrbahnrandparken auf der Westseite statt. Dieses ist vermutlich u.a. auf das ausgeschöpfte Parkraumangebot in der Straße *Harmsens Koppel* zurückzuführen. Die der Beurteilung dienende Verkehrsstärke des Prognose-Planfalls 2030 beträgt ca. 900 Kfz/24h. Der Radverkehr findet im Einklang mit der *Straßenverkehrsordnung, StVO [8]* im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Nachfolgend werden die maßgeblichen Aspekte der Verträglichkeit des Straßenzuges mit den Verkehrsstärken erläutert und beurteilt.

Die *Bismarckstraße* ist gemäß der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt [2]* als Erschließungsstraße (ES V) einzustufen. Bei diesem Straßentyp besteht eine Verträglichkeit bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h. Diese Verkehrsbelastungen werden heute, wie auch zukünftig mit Entwicklung des Parkplatzes in der *Harmsens Koppel*, bei Weitem nicht erreicht. Der abgeschätzte Mehrverkehr von ca. 200 Kfz/24h kann verträglich abgewickelt werden. Der Auslastungsgrad der Streckenkapazität liegt weiterhin unter 25 %. Bei Entwicklung des Parkplatzes in der *Harmsens Koppel* ist von einer Reduzierung des Fahrbahnrandparkens in der *Bismarckstraße* auszugehen.



Bild 4.1: Straßencharakteristik, Bismarckstraße

4.3 Lorenz-Lassen-Straße

Die als Einbahnstraße in Richtung Süden geführte *Lorenz-Lassen-Straße* ist Teil einer Tempo-30-Zone und hat die Charakteristik und Funktion einer Wohnstraße. Sie weist eine mittlere Breite der Fahrbahn von ca. 5,00 m auf. Beidseitig bestehen hier Gehwege. Im Straßenraum findet ein umfassendes Fahrbahnrandparken auf der Ostseite statt. Dieses ist vermutlich u.a. auf das ausgeschöpfte Parkraumangebot in der Straße *Harmsens Koppel* zurückzuführen. Die der Beurteilung dienende Verkehrsstärke des Prognose-Planfalls 2030 beträgt ca. 400 Kfz/24h. Der Radverkehr findet im Einklang mit der *Straßenverkehrsordnung, StVO* [8] im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt. Nachfolgend werden die maßgeblichen Aspekte der Verträglichkeit des Straßenzuges mit den Verkehrsstärken erläutert und beurteilt.

Die *Lorenz-Lassen-Straße* ist gemäß der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS* [2] als Erschließungsstraße (ES V) einzustufen. Bei diesem Straßentyp besteht eine Verträglichkeit bis zu einer Verkehrsstärke von ca. 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h. Diese Verkehrsbelastungen werden heute, wie auch zukünftig mit Entwicklung des Parkplatzes in der *Harmsens Koppel*, bei Weitem nicht erreicht. Der abgeschätzte Mehrverkehr von ca. 100 Kfz/24h kann verträglich abgewickelt werden. Der Auslastungsgrad der Streckenkapazität liegt bei ca. 10 %. Bei Entwicklung des Parkplatzes in der *Harmsens Koppel* ist von einer Reduzierung des Fahrbahnrandparkens in der *Lorenz-Lassen-Straße* auszugehen.



Bild 4.2: Straßencharakteristik, Lorenz-Lassen-Straße

4.4 Weiteres Streckennetz

In den weiteren benachbarten Wohnstraßen (*Moltkestraße, Reimersweg, Hamm, Alter Kirchenweg, Hindenburgstraße*) kann es ebenfalls zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung durch den Neubau des Parkplatzes in der *Harmsens Koppel* kommen. Der Mehrverkehr beträgt hier entsprechend der vorangegangenen Betrachtung maximal 200 Kfz/24h in den Streckenquerschnitten. Die Verträglichkeitsgrenze gemäß der *Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS* [2] für Wohnstraßen von ca. 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24h werden somit auch hier bei Weitem nicht erreicht werden.

5 Nachweis der Leistungsfähigkeit gemäß HBS-S 2015

5.1 Grundlagen

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte erfolgt nach dem *Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015* [1]. Hierbei erfolgt eine Einstufung der Leistungsfähigkeit in Qualitätsstufen QSV A bis QSV F des Verkehrsablaufs. Die Zuordnung einer Verkehrsanlage in eine Qualitätsstufe erfolgt anhand der berechneten mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer. Folgende Darstellung beschreibt die, den Stufen zugeordneten, Verkehrsqualitäten.

QSV A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

QSV B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

QSV C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

QSV D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

QSV E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

QSV F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Tabelle 5.1: Zuordnung der Verkehrsanlagen zur QSV

QSV	zulässige mittlere Wartezeit w [s] ohne Lichtsignalanlage
A	≤ 10
B	≤ 20
C	≤ 30
D	≤ 45
E	> 45
F	$> 45 + \text{Kapazitätsüberschreitung}$

Die Bewertung des gesamten Knotenpunktes erfolgt immer entsprechend der schwächsten Leistungsfähigkeit eines Fahrzeugstromes. In der hier durchgeführten Berechnung der Leistungsfähigkeit sollte die Qualitätsstufe QSV D mit einer Wartezeit von ≤ 45 s bei Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage als höchstens zulässige Verkehrsqualität angestrebt werden. Die Qualitätsstufen QSV E und QSV F sind ein Indikator für eine nicht vorhandene Leistungsfähigkeit.

5.2 Leistungsfähigkeitsberechnung

Grundlagen der Leistungsfähigkeitsberechnung sind die ermittelten Bemessungsverkehrsstärken MSV der Analyse 2018, des Prognose-Nullfalls 2030 sowie des Prognose-Planfalls 2030 am Knotenpunkt *Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße*. Gemäß dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS-S 2015* [1] wird die Staulänge berücksichtigt, die in 95 % der Zeit während eines Bemessungsintervalls von einer Stunde nicht überschritten wird. Die folgende Tabelle 5.2 fasst die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung zusammen und stellt die mittlere Wartezeit, die Auslastung sowie die rechnerische Staulänge für den jeweils maßgebenden Verkehrsstrom dar. Die vollständige Berechnung ist der **Anlage 2** zu entnehmen.

Tabelle 5.2: Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten

Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten								
Betrachtungsfall	Bezeichnung	maßgebender Verkehrsstrom	mittl. Wartezeit [s]	Auslastung [%]	max. Staulänge [Kfz] [m]		QSV [-]	Anlagennummer
Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße								
Analyse 2018 (MSV)	vorfahrt-geregelt, Bestand	Linkseinbieger aus Friedrichstraße	11,3	4	1	6	B	2.1
PNF 2030 (MSV)	vorfahrt-geregelt, Bestand	Linkseinbieger aus Friedrichstraße	11,3	4	1	6	B	2.2
PPF 2030 (MSV)	vorfahrt-geregelt, Bestand	Linkseinbieger aus Friedrichstraße	11,6	6	1	6	B	2.3

Es zeigt sich, dass der relevante Knotenpunkt *Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße* heute, wie auch zukünftig bei Entwicklung des geplanten Parkplatzes, in der Lage ist den Verkehr mit einer guten Qualitätsstufe *QSV B* des Verkehrsablaufes leistungsfähig abzuwickeln. Es bestehen darüber hinaus umfassende Kapazitätsreserven.

6 Zusammenfassung und Empfehlung

6.1 Zusammenfassung

Aufgabenstellung

Im Umfeld des Bahnhofes, der Beruflichen Schule des Kreises Nordfriesland und der Hermann-Tast-Schule besteht eine erhebliche Parkraumnachfrage. Dieses führt dazu, dass momentan ein massives Straßenrandparken in der Straße *Harmsens Koppel* sowie in den weiteren angrenzenden Wohnstraßen stattfindet. Durch eine Zentralisierung des Parkens soll eine Ordnung des ruhenden Verkehrs und eine Entlastung des Parkraumes in angrenzenden Wohnstraßen erreicht werden. Geplant ist die Umsetzung eines Parkplatzes mit ca. 300 – 350 Parkständen u.a. für Park+Ride-Nutzung auf dem ehemaligen Bahngelände südlich der Bahntrasse. Die verkehrliche Erschließung erfolgt dabei ausschließlich über die Straßen *Harmsens Koppel* bzw. den *Tunnelweg*. Durch eine verkehrsgutachterliche Untersuchung ist die verkehrliche Auswirkung auf die angrenzenden Wohnstraßen zu betrachten. Dabei sind die zu erwartenden Mehrbelastungen für die relevanten Streckenabschnitte zu benennen und hinsichtlich der Verträglichkeit zu bewerten.

Datengrundlage

Zur Ermittlung des derzeitigen Verkehrsgeschehens wurden am Donnerstag, dem 26.04.2018 videoautomatische Verkehrserhebungen durchgeführt. Im ersten Bearbeitungsschritt wurde eine Querschnittszählung des *Tunnelweges* über 24 Stunden ausgewertet. Hierüber ist der Tagesgang des abgeschlossenen Bereiches um den *Tunnelweg* und die Straße *Harmsens Koppel* einschließlich der morgendlichen (7.00 bis 8.00 Uhr), der mittäglichen (12.00 bis 13.00 Uhr) sowie der nachmittäglichen (18.00 bis 19.00 Uhr) Verkehrsspitze bekannt. Im zweiten Arbeitsschritt erfolgte eine Auswertung der Belastungen an den untersuchungsrelevanten Knotenpunkten.

Prognose-Planfall 2030

Der Prognose-Planfall 2030 berücksichtigt die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosejahr 2030. Des Weiteren wird der zusätzliche Verkehr durch die Einrichtung des geplanten Parkplatzes in der *Harmsens Koppel* wie folgt angesetzt:

- **Tag:** 700 Kfz/24h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **morgens:** 155 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **mittags:** 45 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr,
- **nachmittags:** 115 Kfz/h in der Summe aus Quell- und Zielverkehr.

6.2 Empfehlung

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden bei Einrichtung eines Parkplatzes mit 300 – 350 Parkständen in der *Harmsens Koppel* keine Bedenken hinsichtlich der Verkehrsverträglichkeit und Leistungsfähigkeit des Streckennetzes gesehen.

Der betrachtungsrelevante Knotenpunkt *Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße* weist auch langfristig, unter Erhalt weiterer Kapazitätsreserven, eine gute Qualitätsstufe *QSV B* des Verkehrsablaufes auf. Leistungsfähigkeitssteigernde Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Die Wohnstraßen des Umfeldes werden nicht übermäßig durch Mehrverkehre zum geplanten Parkplatz in der *Harmsens Koppel* belastet. Maßnahmen zur Verkehrslenkung oder Verlagerung werden nicht als erforderlich betrachtet. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die im hier vorliegenden Gutachten berücksichtigten Mehrverkehre in den Wohnstraßen tatsächlich geringer ausfallen werden, da diese sich bereits heute als Parksuchverkehr im Streckennetz bewegen. Gleichwohl ist von einer deutlichen Entlastung der Straßenräume durch Verlagerung von ruhendem gebietsfremden Verkehr auf den dann zentralisierten Parkraum auszugehen. Somit ist die geplante Maßnahme zielführend.

Aufgestellt:

Neumünster, den 10. August 2018

i.A. 

i.A. Arne Rohkohl
Dipl.-Ing. (FH)



ppa. Michael Hinz
Dipl.-Ing. (FH)

Wasser- und Verkehrs- Kontor



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
INGENIEURE KRÜGER & KOY
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

LITERATURVERZEICHNIS

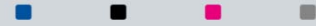
- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - Teil S, Stadtstraßen,“ 2015.
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), 2006.
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, „Empfehlungen für Verkehrserhebungen,“ 2012.
- [4] Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH, „Stadt Husum, B-Plan Nr. 60, Wohnbauentwicklung im Zuge der Poggenburgstraße (L 244) - Verkehrsgutachten,“ 2018.
- [5] Shell Deutschland Oil GmbH, „Shell Pkw-Szenarien bis 2040 - Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität,“ 2014.
- [6] Bertelsmann Stiftung, „wegweiser-kommune.de,“ 2017.
- [7] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen unter Berücksichtigung des Luftverkehrs,“ 11.06.2014.
- [8] Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Straßenverkehrsordnung, StVO,“ 2013.
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, 2001/2009.
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006.

Verkehrserhebung

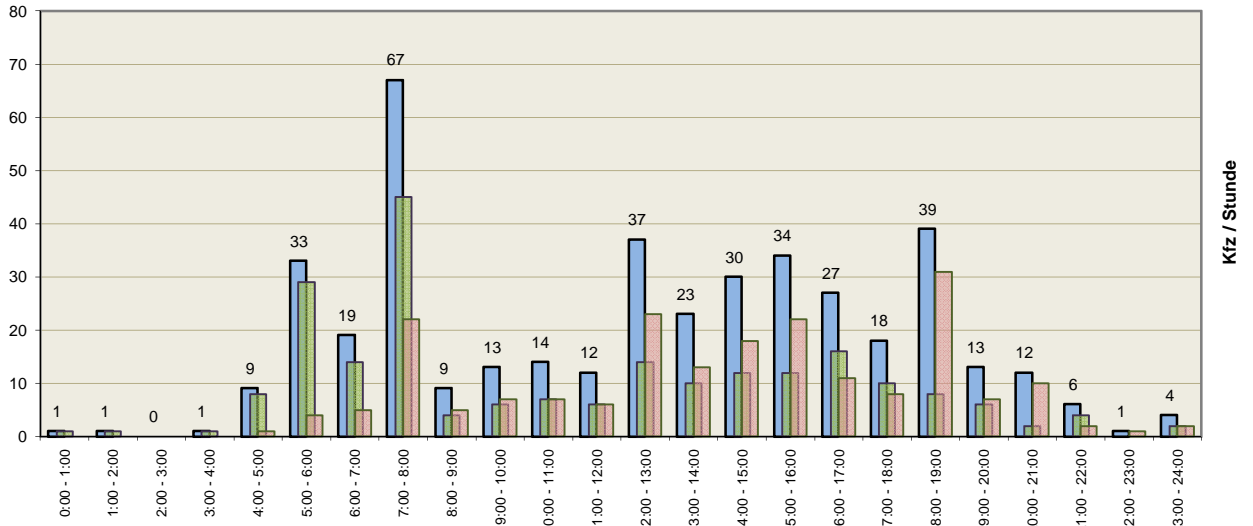
Straße: Husum, Tunnelweg
 Datum: Donnerstag, 26. April 2018
 Intervall: Tagesverkehr (24 Stunden)



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
 INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
 INGENIEURE KRÜGER & KOY

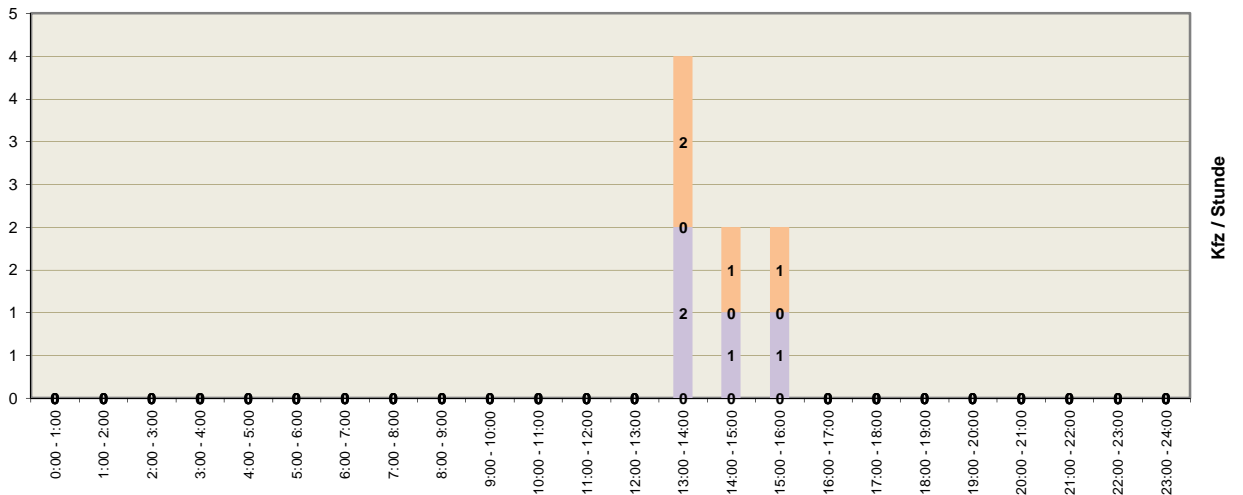


Tagesganglinie (alle Kfz, Querschnitt und richtungsgetreunt)



Richtung	0:00-1:00	1:00-2:00	2:00-3:00	3:00-4:00	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	Summe / Tag
Süd	0	0	0	0	1	4	5	22	5	7	7	6	23	13	18	22	11	8	31	7	10	2	1	2	205
Nord	1	1	0	1	8	29	14	45	4	6	7	6	14	10	12	12	16	10	8	6	2	4	0	2	218
Summe	1	1	0	1	9	33	19	67	9	13	14	12	37	23	30	34	27	18	39	13	12	6	1	4	423
Anteil	0,2%	0,2%	0,0%	0,2%	2,1%	7,8%	4,5%	15,8%	2,1%	3,1%	3,3%	2,8%	8,7%	5,4%	7,1%	8,0%	6,4%	4,3%	9,2%	3,1%	2,8%	1,4%	0,2%	0,9%	100,0%

Tagesganglinie (Schwerverkehr, Querschnitt)



Richtung	0:00-1:00	1:00-2:00	2:00-3:00	3:00-4:00	4:00-5:00	5:00-6:00	6:00-7:00	7:00-8:00	8:00-9:00	9:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	Summe / Tag
Süd <7,5t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Süd >7,5t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nord <7,5t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Nord >7,5t	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe SV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Anteil	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	25,0%	25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%

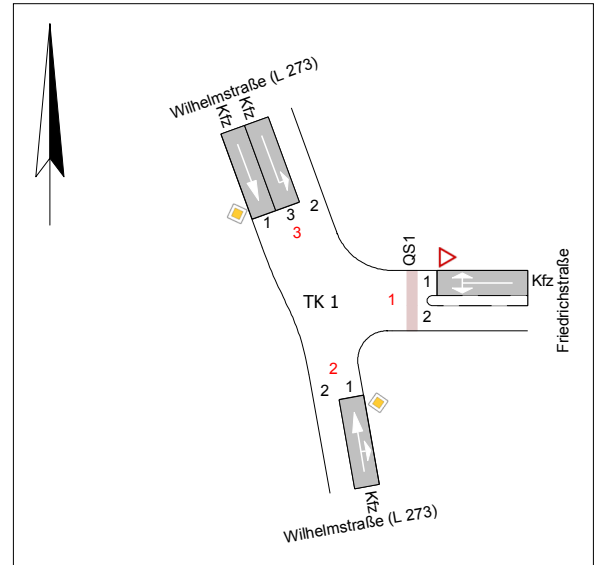
Bewertung Einmündung ohne LSA



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
 INGENIEURE KRÜGER & KOY

LISA+

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Analyse 2018 (MSV)



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
3	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q_{Fz} [Fz/h]	q_{PE} [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	x_i [-]	R [Fz/h]	N_{95} [Fz]	t_w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	202,0	212,0	1.800,0	1.714,5	0,118	1.512,5	-	2,4	A
		2 → 1	3	10,0	10,5	1.533,0	1.460,0	0,007	1.450,0	1,0	2,5	A
1	B	1 → 2	4	12,0	12,0	330,5	330,5	0,036	318,5	1,0	11,3	B
		1 → 3	6	169,0	172,0	932,0	915,5	0,185	746,5	1,0	4,8	A
3	C	3 → 1	7	215,0	219,0	967,5	949,5	0,226	734,5	1,0	4,9	A
		3 → 2	8	290,0	303,0	1.800,0	1.722,5	0,168	1.432,5	-	2,5	A
Mischströme												
1	B	-	4+6	181,0	184,0	832,5	818,5	0,221	637,5	1,0	5,6	A
3	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	1,0	-	A
Gesamt QSV												B

- q_{Fz} : Fahrzeuge
- q_{PE} : Belastung
- C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
- x_i : Auslastungsgrad
- R : Kapazitätsreserve
- N_{95}, N_{99} : Staulänge
- t_w : Mittlere Wartezeit

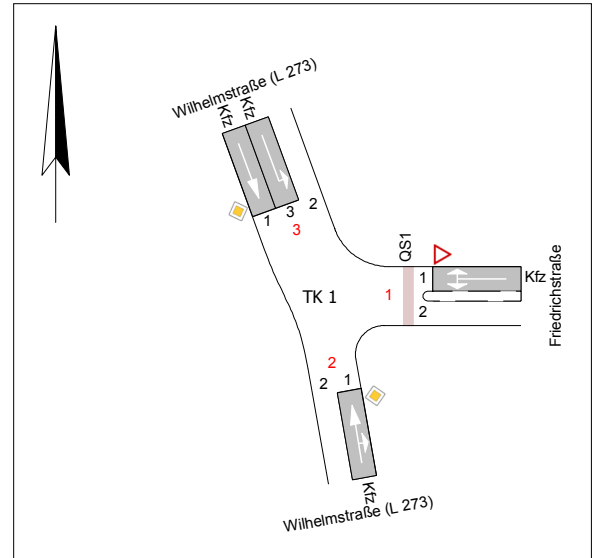
Projekt	Stadt Husum, Neubau eines Parkplatzes im Zuge der Straße Harmsens Koppel - Verkehrsgutachten				
Knotenpunkt	Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße				
Auftragsnr.	118.2231	Variante	Bestand	Datum	10.08.2018
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Anlage	2.1

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA+

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose-Nullfall 2030 (MSV)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
3	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [Fz]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	202,0	213,0	1.800,0	1.708,0	0,118	1.506,0	-	2,4	A
		2 → 1	3	10,0	10,5	1.533,0	1.460,0	0,007	1.450,0	1,0	2,5	A
1	B	1 → 2	4	12,0	12,0	330,0	330,0	0,036	318,0	1,0	11,3	B
		1 → 3	6	169,0	172,5	932,0	913,0	0,185	744,0	1,0	4,8	A
3	C	3 → 1	7	215,0	219,5	967,5	947,5	0,227	732,5	1,0	4,9	A
		3 → 2	8	290,0	304,5	1.800,0	1.714,5	0,169	1.424,5	-	2,5	A
Mischströme												
1	B	-	4+6	181,0	184,5	835,0	819,5	0,221	638,5	1,0	5,6	A
3	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	1,0	-	A
Gesamt QSV												B

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

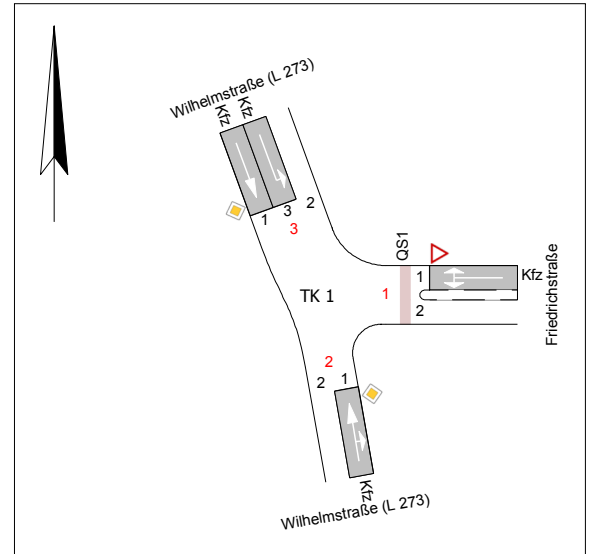
Projekt	Stadt Husum, Neubau eines Parkplatzes im Zuge der Straße Harmsens Koppel - Verkehrsgutachten				
Knotenpunkt	Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße				
Auftragsnr.	118.2231	Variante	Bestand	Datum	10.08.2018
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Anlage	2.2

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA+

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose-Planfall 2030 (MSV)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung	Verkehrstrom
1	B		4
			6
2	A		2
			3
3	C		7
			8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	N ₉₅ [Fz]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	202,0	213,0	1.800,0	1.708,0	0,118	1.506,0	-	2,4	A
		2 → 1	3	10,0	10,5	1.533,0	1.460,0	0,007	1.450,0	1,0	2,5	A
1	B	1 → 2	4	19,0	19,0	330,0	330,0	0,058	311,0	1,0	11,6	B
		1 → 3	6	169,0	172,5	932,0	913,0	0,185	744,0	1,0	4,8	A
3	C	3 → 1	7	215,0	219,5	967,5	947,5	0,227	732,5	1,0	4,9	A
		3 → 2	8	290,0	304,5	1.800,0	1.714,5	0,169	1.424,5	-	2,5	A
Mischströme												
1	B	-	4+6	188,0	191,5	788,0	773,5	0,243	585,5	1,0	6,1	A
3	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	1,0	-	A
Gesamt QSV												B

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 N₉₅, N₉₉ : Staulänge
 t_w : Mittlere Wartezeit

Projekt	Stadt Husum, Neubau eines Parkplatzes im Zuge der Straße Harmsens Koppel - Verkehrsgutachten				
Knotenpunkt	Wilhelmstraße (L 273) / Friedrichstraße				
Auftragsnr.	118.2231	Variante	Bestand	Datum	10.08.2018
Bearbeiter	Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH	Abzeichnung		Anlage	2.3

Frank Matthiessen

Von: Arne Rohkohl (Wasser- und Verkehrs- Kontor) <a.rohkohl@wvk.sh>
Gesendet: Freitag, 15. Juli 2022 15:48
An: Frank Matthiessen
Cc: Stefan Wurst (Wasser- und Verkehrs- Kontor);
magdalena.mueller@husum.de; Michael Hinz (Wasser- und Verkehrs-
Kontor)
Betreff: AW: B116 Abstimmung Verkehr und Denkmalschutz
Kategorien: Dokument gespeichert

Sehr geehrter Herr Matthiessen,

nach Rücksprache mit meinem Kollegen Herrn Hinz besteht aus unserer Sicht keine Notwendigkeit für die Aktualisierung der Schallgutachtens (Stand 16.11.2021) und des Verkehrsgutachtens (Stand 10.08.2018), da die Situation bei reduzierter Parkstandanzahl tendenziell günstiger ausfällt und somit weiterhin als verträglich eingestuft werden kann.

Zum Thema der Entwässerung wird Ihnen mein Kollege Herr Wurst in den kommenden Tagen eine Rückmeldung geben.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. **Arne Rohkohl**
Dipl.-Ing. (FH)

E-Mail: a.rohkohl@wvk.sh
Telefon: 04321 . 260 27 - 51
Fax: 04321 . 260 27 - 99
Mobil: 0151 . 20 33 29 - 51

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN
Ingenieure Krüger & Koy
Havelstraße 33, D - 24539 Neumünster

www.wvk.sh

Geschäftsführer der GmbH
Dipl.-Ing. (FH) **Christoph Krüger**
Dipl.-Ing. (FH) **Thorsten Koy**
Amtsgericht Kiel - HRB 1386 NM

Von: Frank Matthiessen [<mailto:f.matthiessen@ib-ivers.de>]
Gesendet: Dienstag, 12. Juli 2022 18:10
An: Stefan Wurst (Wasser- und Verkehrs- Kontor); Michael Hinz (Wasser- und Verkehrs- Kontor);
wittenborg@aol.com
Betreff: AW: B116 Abstimmung Verkehr und Denkmalschutz

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bearbeite im Auftrag der ... den Bebauungsplan Nr. 116 Alte Post in Husum. In diesem Rahmen sende ich Ihnen im Anhang den B-Planentwurf und die dazugehörige Begründung zu, damit Sie Ihr Fachgutachten (Artenschutz, Schallschutz, Wasserwirtschaftliches Konzept) fertig stellen können.

zur Frage der Verkehrssituation möchte ich folgende Hinweise von Frau Müller (Stadt Husum) an Sie, Herr Hinz bzw. Ihren für Verkehrsfragen zuständigen Kollegen weiterleiten:

„...wir hatten zum Thema Verkehrsuntersuchung ja noch nicht abschließend entschieden, wie wir verfahren sollten. Ich schicke Ihnen hier das Gutachten, was für den P&R-Platz in Rödemis angefertigt wurde. Damals wurde von ca. 300-350 Parkplätzen ausgegangen, dessen Verkehr noch problemlos abzuwickeln war. Seitdem ist der Entwurf für den Parkplatz deutlich verkleinert worden und ich gehe davon aus, dass bei der weiteren Planung noch mehr Fläche für Fahrradstellplätze vorgesehen werden wird, sodass ich hier derzeit nur etwa 150 Parkplätze ansetzen würde. In der Summe meine ich, dass wir für das Verfahren hier keine separate Verkehrsuntersuchung machen müssen. Ggf. könnten Sie sich aber mit den Kollegen vom WVK noch einmal in Verbindung setzen, ob die fachliche Einschätzung hier ähnlich ist.“

Zu dieser von Frau Müller aufgeworfenen Frage bitte ich um Ihre Einschätzung.

Für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen aus Husum

Frank Matthiessen
Dipl.-Ing. Städtebau/Stadtplanung (TH)



Ingenieurbüro Ivers GmbH
Süderstraße 132
25813 Husum

Phone: +49 48 41 - 89 37 27
Mobil : +49 174 – 286 88 86

Fax.: +49 48 41 - 89 37 26

E-Mail: f.matthiessen@ib-ivers.de
URL: www.ib-ivers.de

Besuchen Sie uns im Netz:



www.ib-ivers.de

Geschäftsführer:
Dipl.-Kfm. Hans Ulrich Maas

Amtsgericht Husum HRB 1051
Firmensitz: 25813 Husum

St-Nr. des Organträgers.: 27/112/01192
USt ID-Nr.: 18 45 30 717

Diese eMail enthaelt moeglicherweise vertrauliche und/oder rechtlich geschuetzte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese eMail irrtuemlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese eMail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser Mail ist nicht gestattet.

This email may contain confidential and/or privileged information. If you are not the intended recipient (or have received this email in error) please notify the sender immediately and destroy this email. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this email is strictly forbidden.

Von: Müller, Magdalena <magdalena.mueller@husum.de>

Gesendet: Dienstag, 12. Juli 2022 10:49

An: Frank Matthiessen <f.matthiessen@ib-ivers.de>; 'dl architekten PartG mbB, S. Lundelius' <s.lundelius@dl-architekten.de>

Betreff: B116 Abstimmung Verkehr und Denkmalschutz

Sehr geehrte Herren,

zwei offene Punkte hätte ich noch bei mir:

Erstens, wir hatten zum Thema Verkehrsuntersuchung ja noch nicht abschließend entschieden, wie wir verfahren sollten. Ich schicke Ihnen hier das Gutachten, was für den P&R-Platz in Rödemis angefertigt wurde. Damals wurde von ca. 300-350 Parkplätzen ausgegangen, dessen Verkehr noch problemlos abzuwickeln war. Seitdem ist der Entwurf für den Parkplatz deutlich verkleinert worden und ich gehe davon aus, dass bei der weiteren Planung noch mehr Fläche für Fahrradstellplätze vorgesehen werden wird, sodas ich hier derzeit nur etwa 150 Parkplätze ansetzen würde. In der Summe meine ich, dass wir für das Verfahren hier keine separate Verkehrsuntersuchung machen müssen. Ggf. könnten Sie sich aber mit den Kollegen vom WVK noch einmal in Verbindung setzen, ob die fachliche Einschätzung hier ähnlich ist.

Zweitens, konnten Sie das Projekt bereits mit der Denkmalpflege abstimmen?

Viele Grüße

Im Auftrag

Magdalena Müller

Stadt Husum – Der Bürgermeister-
Stadtbauamt, Bauaufsicht / Planung
Zingel 10
25813 Husum

fon 04841 666-640, fax 04841 666-600

www.husum.org