

Mobilitätskonzept E-Center Norden

vM Immobilien 8 GmbH

März 2025

IRS.

Impressum

Auftraggeber

vM Immobilien 8 GmbH
Eichendorffstraße 32
26655 Westerstede

Auftragnehmer

IRS | Ingenieurbüro Schütter, Schwerdhelm & Wolters PartG mbB - Beratende Ingenieure
Oberstraße 8
26316 Varel
www.i-rs.de

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Jan B. Schütter (Projektleitung)
Andrea Mehnert

Projektnummer: 0340

Stand: 04.03.2025

Hinweis

Bei planerischen Projekten gilt es, unterschiedliche Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb bevorzugt geschlechtsneutrale Formulierungen oder beide Geschlechter gleichberechtigt verwendet. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich beide Geschlechter angesprochen.

Inhalt

1	EINLEITUNG	2
1.1	Situation & Aufgabenstellung	2
1.2	Untersuchungsgebiet	3
1.3	Unterlagen	4
2	RAHMENBEDINGUNGEN	5
3	BESTANDSSITUATION	6
3.1	Verkehrliche Lage	6
3.2	Modal Split	7
3.3	Standort- und Erreichbarkeitsanalyse	7
4	MOBILITÄTSMABNAHMEN E-CENTER NORDEN	11
5	BERECHNUNG DES STELLPLATZBEDARFS	14
6	ZUSAMMENFASSENDEN FAZIT	17

Abkürzungsverzeichnis

bspw.	beispielsweise	MIV	Motorisierter Individualverkehr
bzw.	beziehungsweise	Pkw	Personenkraftwagen
ca.	circa	RVK	Radverkehrskonzept
d.h.	das heißt	Sph	Spitzenstunden des Verkehrs
EKL	Entwurfsklasse	Str.	Straße
FG-LSA	Fußgänger LSA	StVO	Straßenverkehrsordnung
ggf.	gegebenenfalls	u.a.	unter anderem
h	Stunde	v.a.	vor allem
i.d.R.	in der Regel	vgl.	vergleiche
Kfz	Kraftfahrzeug	VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur StVO
km	Kilometer	VZ	Verkehrszeichen
km/h	Kilometer / Stunde	V _{zul.}	Zulässige Höchstgeschwindigkeit
Lkw	Lastkraftwagen	z. B.	zum Beispiel
LSA	Lichtsignalanlage	z. T.	Zum Teil
m	Meter	zzgl.	zuzüglich

Verwendete Richtlinien, Empfehlungen, Merkblätter und Hinweise:

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015); Ausgabe 2015
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN); Ausgabe 2008
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06); Ausgabe 2006
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA); Ausgabe 2015
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA); Ausgabe 2002
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA); Ausgabe 2010
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022), Ausgabe 2022
- Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo); Ausgabe 2012
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren; Ausgabe 2006

1 Einleitung

1.1 Situation & Aufgabenstellung

In der Stadt Norden ist die Entwicklung eines Einzelhandelsstandorts als Fachmarktzentrum im Bereich des Straßenzugs Glückauf geplant.

Bei einer Verkaufsfläche von insgesamt 7.086 m² wären nach den Vorgaben der Stadt Norden (Schlüsselzahl: 20 m² VKF = 1 Stellplatz) insgesamt 355 Stellplätze erforderlich. Die für diesen Zweck verfügbaren Flächen lassen aber nur die Anlegung von 260 Stellplätzen zu. Deshalb soll bei der Stadt Norden eine Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze beantragt werden.

Eine Reduzierung des vorgegebenen Stellplatzschlüssels ohne Zahlung eines Ablösebetrags ist bei Vorlegung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes möglich. Dieses muss wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung des Stellplatzbedarfes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) darlegen. Ein Mobilitätskonzept kann neben Maßnahmen für den Ausbau der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs sowie öffentlichen Nahverkehrs zusätzlich Konzepte zu Lieferdiensten, Sharing-Angeboten o.Ä. beinhalten. Aufgrund von Gesellschaftsveränderungen und Platzmangel in Städten wird umgedacht und anstelle von Pkw-Stellplätzen werden vermehrt qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze mit Schließanlagen, Überdachungen und z.T. Schließfächern für Helme in entsprechender Anzahl und Größe geplant und umgesetzt. Reguläre Parkplatzschlüssel von 1 Parkplatz je 10 oder 15 qm Verkaufsfläche (VKF) werden möglichst ersetzt durch beispielsweise 1 Parkplatz je 20 qm Verkaufsfläche. Entsprechende Planungen und deren Umsetzung durch EDEKA sind beispielsweise für einen Stellplatzschlüssel von 1 Stellplatz je 20 qm VKF in Papenburg (Marktkauf plus Baumarkt) sowie im geplanten E-Center in Wilhelmshaven zu finden.

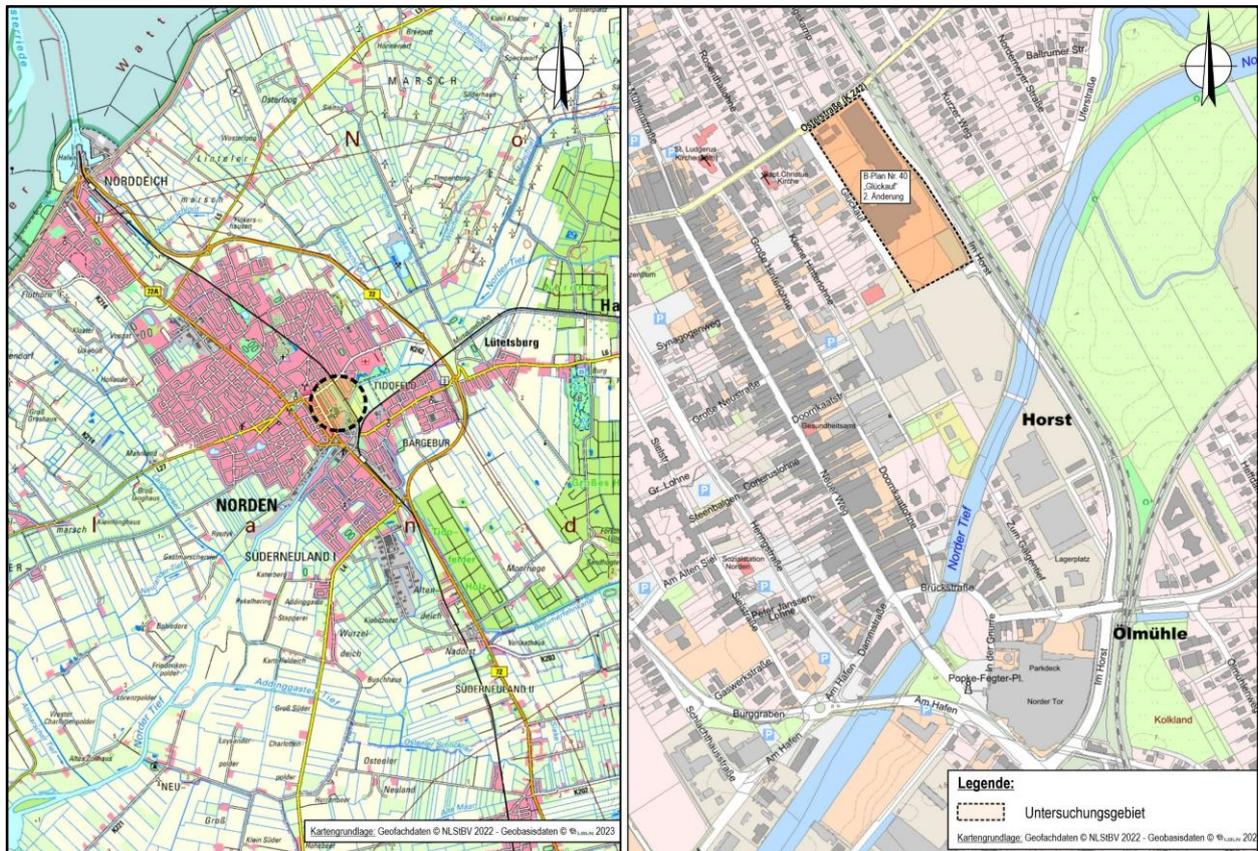
Im vorliegenden Mobilitätskonzept werden die geplanten Mobilitätsmaßnahmen zur Reduzierung des Stellplatzschlüssels für das E-Center Norden mit Auswirkungen auf die Entwicklungen im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 40 "Glückauf" (2. Änderung) dargestellt.

1.2 Untersuchungsgebiet

Der Untersuchungsraum liegt in der Innenstadt der Stadt Norden und wird östlich durch die Bahntrasse Norddeich - Emden und im Süden durch das Norder Tief begrenzt. Es umfasst den nordöstlichen Bereich des ehemaligen Doornkaat-Geländes sowie die erschließenden Straßenzüge Osterstraße (K 242), Im Horst und Glückauf.

Das konkrete Untersuchungsgebiet umfasst den Bebauungsplan Nr. 40 "Glückauf" (2. Änderung) der Stadt Norden, wobei die möglichen verkehrlichen Auswirkungen für den oben beschriebenen Untersuchungsraum betrachtet werden (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Übersicht Untersuchungsgebiet



Quelle: Eigene Darstellung; Kartengrundlage: Geofachdaten der NLStBV & LGLN 2022

1.3 Unterlagen

Für die Untersuchung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Stadt Norden: Bebauungsplan Nr. 40 „Glückauf“, 2. Änderung -Entwurf-, Stand: 22.05.2024
- E-Center Norden - Einbettungsskizze ohne Parkpalette -Vorabzug- (Edeka-Markt Minden-Hannover GmbH), Stand 24.01.2024
- Schalltechnische Immissionsprognose Bebauungsplan Nr. 40 „Glückauf“, 2. Änderung in Norden (lux planung), Stand: Vorabzug 08.12.2023
- Stadt Norden: Erläuterung zum Antrag zur Fortführung der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen in Norder Stadt Norden, Fachdienst Stadtentwicklung, Stand: Juli 2023 (ergänzt 11/2023 und 03/2024), Auszug S. 36-37
- IRS: Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 40 2. Änderung „Glückauf“, Stand: 21.10.2024
- Stadt Norden: Nutzungsziele-Konzept „Doornkaat Quartier“ Norden (FD 3.1 Stadtentwicklung), Stand 14.02.2023
- Stadt Norden: Lageplan Verkehrsanlage Verbindung Zwischenstück „Große Hinterlohne“ - „Kleine Hinterlohne“ - „Glückauf“ (Ingenieurbüro W. Grote GmbH), Stand 14.12.2022
- Mobilitätswerk GmbH: Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Norden, Stand 11/2023
- Geofachdaten der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)

2 Rahmenbedingungen

Zu der notwendigen Begründung eines Antrages auf Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze sind folgende Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

1. Gemäß § 47 Abs. 1 S. 1 NBauO müssen für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, Einstellplätze in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Kraftfahrzeuge der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können; wird die erforderliche Anzahl der Einstellplätze durch eine örtliche Bauvorschrift festgelegt, so ist diese Festlegung maßgeblich (notwendige Einstellplätze). Eine gemeindliche Satzung zur Ermittlung der notwendigen Abstellplätze für Kfz oder Fahrräder gibt die Stadt Norden nicht vor.
2. In einem Runderlass zu § 47 NBauO (NBauO§47RdErl,NI) sind die Richtzahlen für den Einstellplatzbedarf geregelt. Gemäß Ziffer 3.3 der darin enthaltenden Tabelle ist bei Verkaufsstätten im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO 1 Einstellplatz je 10 – 20 m² je Verkaufsnutzfläche zu berechnen. Diese Richtzahlen sind in der einschlägigen Rechtsprechung auch als zuverlässige „Anhaltspunkte“ anerkannt worden (Vgl.: OVG Lüneburg, Urteil v. 27.04.2011 – 1 LB 95/09).
3. Gemäß § 48 NBauO gilt: Für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Fahrrädern erwarten lassen, müssen Fahrradabstellanlagen in solcher Größe zur Verfügung stehen, dass sie die vorhandenen oder zu erwartenden Fahrräder der ständigen Benutzerinnen und Benutzer und der Besucherinnen und Besucher der Anlagen aufnehmen können. Fahrradabstellanlagen müssen leicht erreichbar und gut zugänglich sein.
4. In der baurechtlichen Literatur und auch in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung ist aber anerkannt, dass diese Richtzahl nicht für großflächige Verkaufsstätten in der Innenstadt passt (Vgl.: Wiechert/Tepperwien, in: Große-Suchsdorf, Niedersächsische Bauordnung, 10. Auflage 2020, § 47 NBauO, Rn. 28; OVG Lüneburg, Urteil v. 30.08.1995 – 1 L 1486/94). Um den Bedarf an Einstellplätzen richtig abzuschätzen, müssen deshalb jeweils die konkreten örtlichen Verhältnisse und der voraussichtliche Anteil an Autokunden berücksichtigt werden. Deshalb können im Einzelfall Abweichungen von den Richtzahlen gerechtfertigt sein. Immer dann, wenn sich im konkreten Fall aus offenkundigen oder nachgewiesenen Tatsachen ergibt, dass der wirkliche Einstellplatzbedarf mit Sicherheit oder großer Wahrscheinlichkeit von den Richtzahlen abweicht, ist der voraussichtliche wahre Bedarf zugrunde zu legen (Vgl.: *Wiechert/Tepperwien*, a.a.O., Rn. 29).

Im vorliegenden Fall kann zugunsten der geplanten Entwicklungen berücksichtigt werden, dass es sich um eine sehr gut integrierte Lage handelt. Die Bestandssituation sowie die geplanten Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung werden im vorliegenden Mobilitätskonzept im Folgenden weiter ausgeführt. Weiterhin darf die Bauaufsichtsbehörde auch die kaufmännische Untersuchung und Begutachtung des Stellplatzbedarfes eines Betreibers berücksichtigen. Bei den geplanten Entwicklungen in der Straße Glückauf in der Stadt Norden soll eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung durch das vorliegende Mobilitätskonzept begründet dargestellt werden.

3 Bestandssituation

3.1 Verkehrliche Lage

Die verkehrliche Bestandserfassung im Umfeld der Entwicklungsfläche wird analysiert, um vorhandene positive Synergien nutzen zu können. Dabei werden alle Verkehrsarten betrachtet. Die grundsätzliche verkehrliche Verträglichkeit sowie die verkehrstechnische Situation für den Kfz-Verkehr sowie auch den Fuß- und Radverkehr im Umfeld der Entwicklungsfläche inkl. möglicher Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Umfeld wurden in der Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 40 2. Änderung „Glückauf“ (IRS; Stand: 21.10.2024) begutachtet.

Der Standort liegt in der Innenstadt von Norden mit Anbindung an die Osterstraße (K 242), die nord-östlich an die B 72 anbindet. Über diese Verbindung werden u.a. die Orte Norddeich im Norden, Hage, Berumbur und Großheide im Osten und Osteel, Marienhafte und Upgant-Schott im Süden mit der Innenstadt von Norden verbunden. Der Straßenzug Im Horst stellt eine verkehrswichtige innörtliche Verbindungsstraße dar, die eine bedeutende Verbindungsfunktion in der Innenstadt übernimmt.

Der Bahnhof Norden wird durch die Regionalverkehre RE1 (Nordendeich Mole – Hannover Hbf) sowie den IC56 (Norden-Norddeich – Bremen – Hannover – Leipzig/Berlin) angebunden.

Im Umkreis von 500 m befinden sich die Fußgängerzone mit verschiedenen Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomiebetrieben, verschiedene weiterführende Schulen, sowie diverse Einrichtungen und Arbeitgeber.

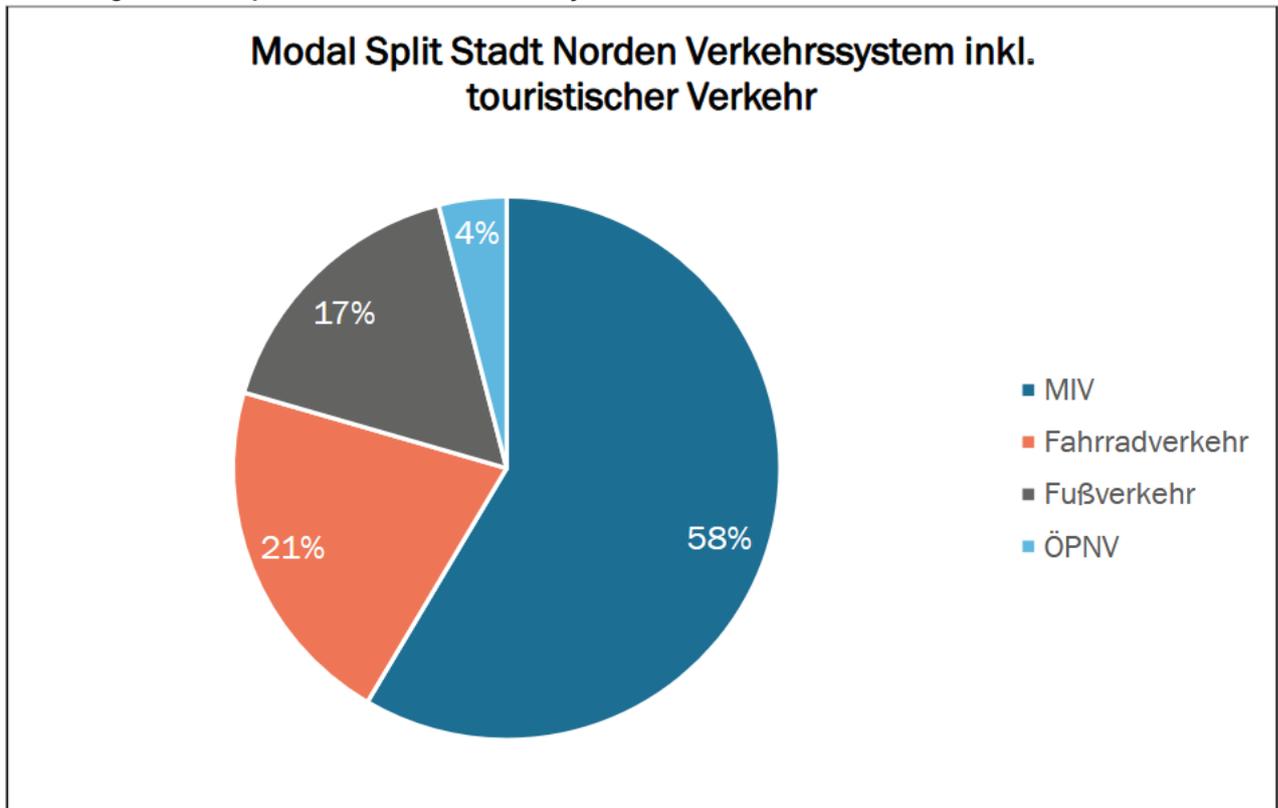
Die **Osterstraße (K 242)** ist im Bereich des Untersuchungsgebietes eine angebaute Hauptverkehrsstraße und lässt sich nach RIN einer regionalen Verbindung der Verkehrswegekategorie HS III zuordnen. Sie dient als Verbindung der Innenstadt in Richtung der B 72 und des Krankenhauses und darüber hinaus zur Anbindung der nord-östlichen Wohngebiete der Stadt Norden.

Der Straßenzug **Im Horst** wird als anbaufreie Hauptverkehrsstraße geführt. Nahräumig dient der Straßenzug Im Horst zur Anbindung der Innenstadt von Norden und weist darüber hinaus eine regionale Verbindungsfunktion durch die Anbindung an die **B 72** über die Bahnhofsstraße im Süden und die Osterstraße (K 242) im Norden auf.

3.2 Modal Split

Der Modal Split bildet die zentrale Kenngröße für die Mobilität innerhalb eines Betrachtungsraumes. Für die Stadt Norden wurde im Rahmen der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes im Jahr 2023 der Modal Split für die Anzahl der zurückgelegten Wege auf Basis der Ergebnisdaten aus einer Haushaltsbefragung zur Mobilität und parallel erfolgten Verkehrszählungen im Stadtgebiet ermittelt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2: Modal Split Stadt Norden Verkehrssystem



Quelle: Neuaufstellung Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Norden, Abbildung 9 (Mobilitätswerk GmbH: Stand 11/2023)

3.3 Standort- und Erreichbarkeitsanalyse

Eine Reduzierung des vorgegebenen Stellplatzschlüssels ohne Zahlung eines Ablösebetrags ist bei Vorlegung eines qualifizierten Mobilitätskonzeptes möglich. Dieses muss wirksame Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung des Stellplatzbedarfes für den motorisierten Individualverkehr (MIV) darlegen. Ein Mobilitätskonzept kann neben Maßnahmen für den Ausbau der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs sowie öffentlichen Nahverkehrs zusätzlich Konzepte zu Lieferdiensten, Sharing-Angeboten o.Ä. beinhalten. EDEKA selbst plant bereits eine Stellplatzreduktion des E-Centers in Norden. Für die Festlegung der benötigten Stellplätze findet eine individuelle Bewertung des Standortes unter Berücksichtigung des Umfeldes sowie der allgemeinen verkehrlichen, technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen statt.

Folgende örtliche Voraussetzungen werden dabei berücksichtigt:

Anbindung Fußverkehr

Eine einfache und barrierefreie Erreichbarkeit des Standortes zu Fuß bietet die Option, ohne Pkw anzureisen und verringern den Stellplatzbedarf. Zusätzlich steigern eine durchgängige Infrastruktur, Sitzbänke und eine Begrünung des Gebietes sowohl die Möglichkeit zur Anreise für den Fußverkehr unterschiedlichen Alters, als auch die allgemeine Anziehungskraft durch eine qualitative Gestaltung des Außenraumes inkl. einer möglichen Aufenthaltsqualität.

Die Verbindungen und die Querungsmöglichkeiten der umliegenden Straßen müssen sicher sein, insbesondere im Bereich der Hauptstraßen Osterstraße (K 242) und Im Horst. Hier bestehen grundsätzlich geeignete Gehwege und im Kreuzungsbereich Osterstraße (K 242) / Im Horst eine Fußgänger-LSA, die eine gesicherte Querung ermöglicht. Gleichzeitig überzeugt die innenstadtnahe Lage der Entwicklungsfläche mit kurzen Wegen aus der Innenstadt und den umliegenden Wohnvierteln und bietet die Grundlage für eine gute fußläufige Erreichbarkeit (vgl. Abbildung 3).

Weiterhin ergibt sich durch die Lage in der Innenstadt und nahe der Fußgängerzone grundsätzlich ein hohes Potenzial für Einkäufe zu Fuß z.B. durch Beschäftigte aus der Innenstadt in der Mittagspause oder zum Feierabend.

Aufgrund der integrierten Lage und der guten Erreichbarkeit wird für Norden der Fußverkehrsanteil von 15 % als realistischer Wert angesetzt.

Anbindung Radverkehr

Die Schaffung neuer, qualitativer und überdachter Radabstellanlagen inklusive Lastenrad- und Anhänger-Stellplätzen in direkter Nähe zum Ladeneingang können eine Anzahl von Pkw-Stellplätzen ersetzen. Diese sollten ausreichend Abstand zwischen den einzelnen Bügeln bieten und zur Standicherheit beitragen, damit diese auch für Lastenradfahrer komfortabel genutzt werden können (vgl. Abbildung 4). Eine Servicestation mit Lademöglichkeiten und einem Reparaturangebot können ein attraktives Abstellangebot ergänzen und zusätzlich die Attraktivität der Anreise mit dem Rad für verschiedene Generationen erhöhen.

Abbildung 3: Erreichbarkeit Fußverkehr 15min-Radius

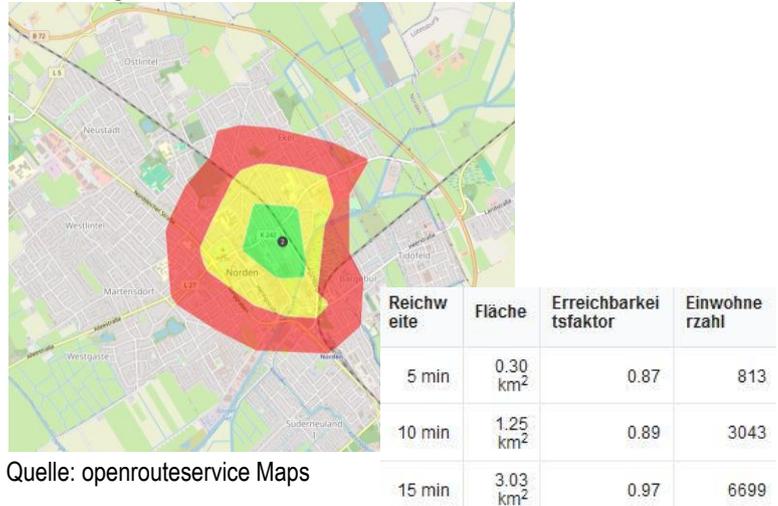
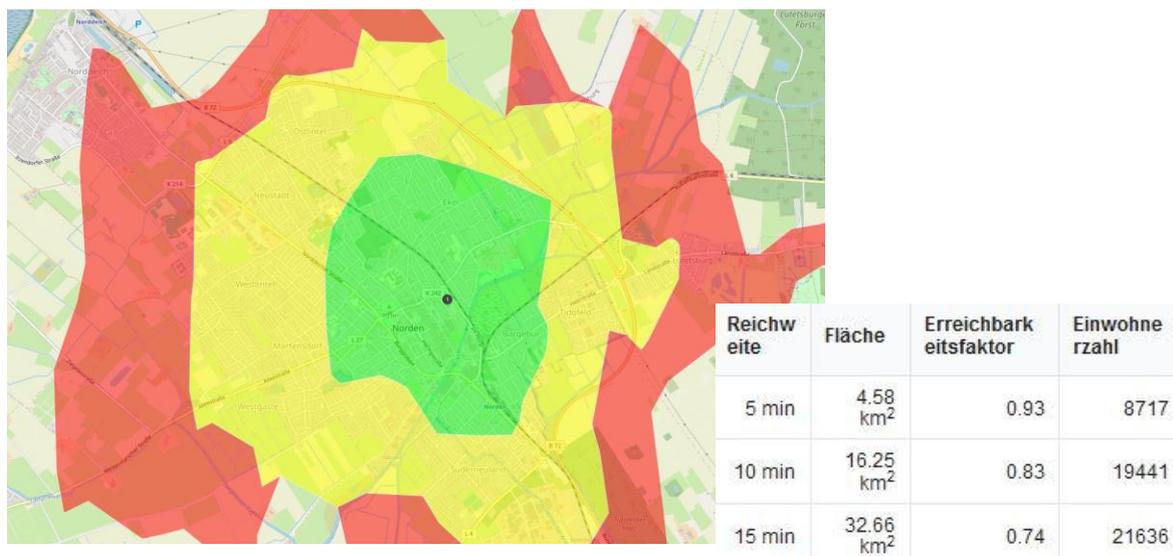


Abbildung 4: Beispiel Abstellanlagen inkl. Lastenrad



Die Erreichbarkeit und die Anbindung mit dem Fahrrad stellt sich aufgrund der integrierten Lage, ähnlich wie für den Fußverkehr, als sehr gut dar. Innerhalb eines 15-Minuten-Radius sind neben den Wohngebieten in der Stadt Norden auch Teile von Norddeich erreichbar (vgl. Abbildung 5), so dass das vorrangige Einzugsgebiet nahezu vollständig mit dem Fahrrad erreichbar ist. Durch die weiterhin zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Lastenrädern steigt dieses Potenzial sowohl hinsichtlich der zurücklegbaren Entfernungen als auch im grundsätzlichen Anteil des Radverkehrs weiter an. Das vorhandene Angebot der Radverkehrsanlagen und Radverkehrsführung im Umfeld stellen eine grundsätzlich gute Erreichbarkeit mit dem Fahrrad sicher.

Abbildung 5: Erreichbarkeit Radverkehr 15min-Radius



Quelle: openrouteservice Maps

Für den untersuchten Standort wird aufgrund der integrierten Lage und der guten Bedingungen für den Radverkehr im Umfeld ein Radverkehrsanteil von 25 % angesetzt.

Anbindung ÖPNV

Auch wenn im unmittelbaren Untersuchungsraum keine Haltestellen des ÖPNV vorhanden sind, liegen von vielen Buslinien frequentierte Haltestellen (Mittelmarkt, Krankenhaus, Weiterbildungszentrum) in ca. 500 m Entfernung sowie der Bahnhof mit dem ZOB in ca. 1 km Entfernung noch fußläufig erreichbar.

Ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz ermöglicht Kundinnen und Kunden die Anreise unabhängig von einem (eigenen) Pkw und sowie der damit verbundenen Stellplatznutzung. Im Umfeld zur Entwicklungsfläche befinden sich drei Bushaltestellen in unter 10-Minuten fußläufiger Erreichbarkeit. Die ÖPNV-Anbindung ist somit als gut zu bewerten.

Allerdings wäre hier die Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle in direkter Nähe komfortabler und würde die Erreichbarkeit per Bus noch deutlich verbessern. Dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit den beabsichtigten Planungen zur Entwicklung des ehemaligen Doornkaat-Geländes, für das ebenfalls eine verbesserte ÖPNV-Anbindung geschaffen werden sollte. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Norden schlägt ein Stadtbussystem vor, welches die Anbindung des gesamten Quartiers deutlich verbessern würde und somit zu einer weiteren Senkung der benötigten Stellplätze beitragen könnte.

Weiterhin könnten Beschäftigte über eine Ausstattung mit Nahverkehrs-Tickets durch den Arbeitgeber einfach und günstig anreisen und die notwendige Anzahl an Stellplätzen verringern. Hierzu kommt aktuell beispielsweise das Deutschlandticket in Betracht.

Innerhalb des Dornkaat-Quartiers sollten zukünftig, wenn möglich ein bis zwei Quartiershaltestellen implementiert werden, die die Anbindung der Innenstadt mit den Wohnquartieren als auch dem Bahnhof mit Anbindung an den Regional- und Fernverkehr deutlich verbessern würden. Eine bessere Erreichbarkeit des gesamten Dornkaat-Geländes steigern die Attraktivität des ÖPNV und schaffen ein alternatives Angebot zum MIV, welches die Kfz-Fahrten und somit den Stellplatzbedarf deutlich reduzieren können.

Da diese Maßnahmen eine Empfehlung darstellen, die durch die Vorhabenträger nicht unmittelbar beeinflusst werden können, bleiben etwaige Effekte der angeregten Maßnahmen in der Betrachtung der Stellplätze unberücksichtigt, auch wenn bereits mit dem vorhandenen Angebot eine Reduzierung der MIV-Fahrten analog zum ermittelten Anteil am Modal Split von 4-5 % im ÖPNV angesetzt werden könnte.

Sharing- und Leih-Angebote

Verschiedene Angebote von geteilten Mobilitätsformen sorgen grundsätzlich für eine Verlagerung von Wegen des MIV auf den Umweltverbund in Ergänzung der Sharing- und Leihangebote und reduzieren so auch den Stellplatzbedarf je Nutzer. Dies gilt insbesondere für integrierte Lagen, wie dies auch in der Innenstadt Norden und dem Untersuchungsraum der Fall ist. Zum Untersuchungszeitpunkt existieren in der Stadt Norden bereits ein kostenlos buchbares Lastenrad-Sharing-Angebot in Form des „Biosphären-Bike Otto“ sowie dem Lastenrad „Hannelore“. Weiterhin gibt es das NERO-Sharing mit diversen E-Rollern zur Leihe, einem Kooperationsangebot der Stadtwerke Norden und der AG Reederei Norden-Frisia. Durch die vorhandenen Sharing- und Leihangebote in Kombination mit dem vorhandenen ÖPNV und der guten Bahnanbindung Nordens wird insbesondere im Innenstadtbereich eine Mobilität gefördert, die ein Leben ohne eigenes Kfz ermöglicht. Dadurch werden Wege, wenn bislang voraussichtlich noch in geringem Maße, vom MIV auf den Umweltverbund verlagert.

Zukünftig sind in diesem Bereich weitere Entwicklungen und Angebote zu erwarten, so dass es perspektivisch zu weiteren Entlastungen im Kfz-Verkehr kommen wird. Im vorliegenden Konzept wird, wie für den ÖPNV, nur auf diese Potenziale verwiesen, ohne diese hinsichtlich des Stellplatzbedarfs reduzierend anzusetzen.

4 Mobilitätsmaßnahmen E-Center Norden

Bei der Umsetzung des E-Centers Norden findet ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement statt, in dem verschiedene Maßnahmen in der individuellen örtlichen Betrachtung eine Reduzierung der Stellplätze begründen, wie dies in Kapitel 2 bereits hinsichtlich der zu berücksichtigenden Rahmenbedingungen dargelegt wurde. Die Planungen berücksichtigen konkrete Maßnahmen, die auch für den wirtschaftlichen Betrieb des E-Centers notwendigerweise berücksichtigt werden und im Folgenden dargestellt werden. Zur Übersicht ist in Abbildung 6 eine Übersicht (Einbettungsskizze) des Gesamtvorhabens dargestellt.

Abbildung 6: Einbettungsskizze E-Center Norden



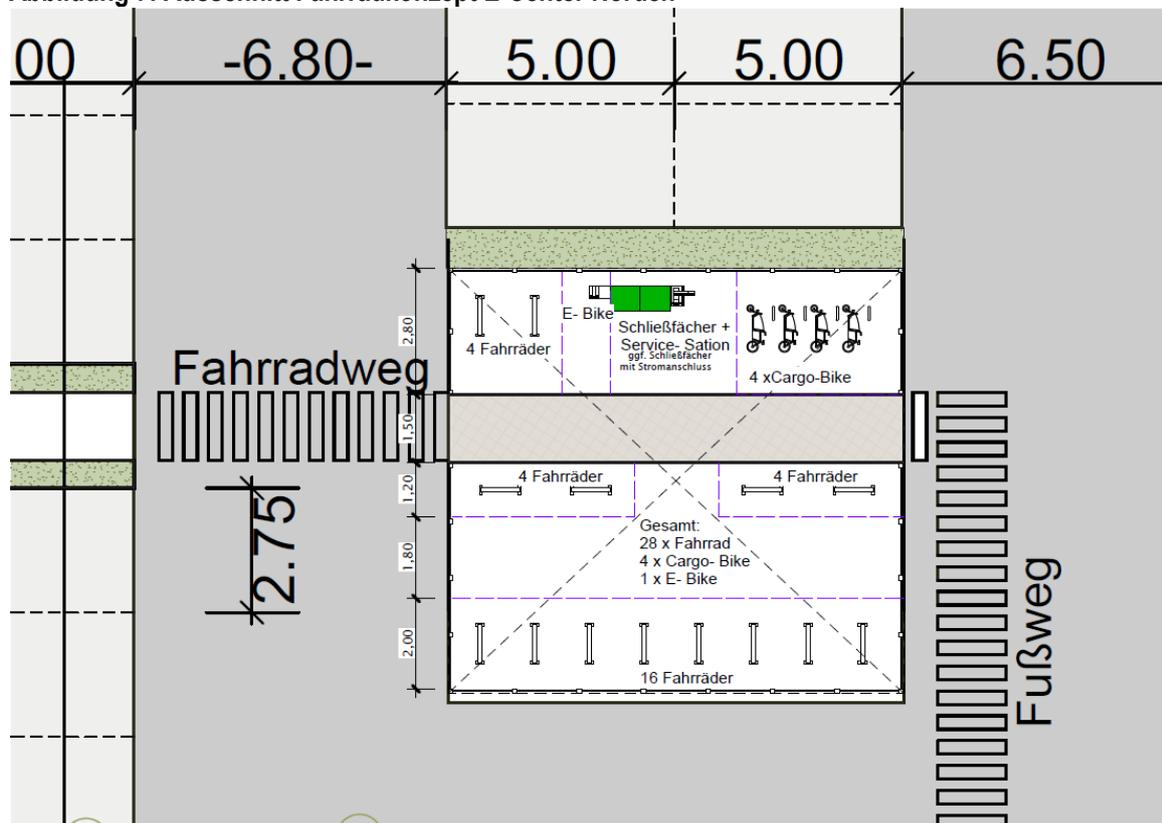
Quelle: EDEKA-Markt Minden-Hannover GmbH (Stand: 24.01.2024)

Attraktivierung des Radverkehrs (Infrastruktur und Wartung)

Die Nutzung des Fahrrades auf kurzen Strecken (2 bis 5 km) ist eine echte Alternative, um den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der bereits stark vorangeschrittenen Elektrifizierung des Fahrradbestandes durch Pedelecs und auch E-Lastenräder, die sich auch problemlos für Wocheneinkäufe eignen.

Es wird am Standort in Norden eine hochwertige, überdachte Radabstellanlage (vgl. Abbildung 7) in unmittelbarer Nähe zum Eingang des E-Centers gebaut, die das sichere und trockene Abstellen von Fahrrädern und Lastenrädern ermöglicht. Weiterhin werden Schließfächer, Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie eine Service-Station für kleinere Reparaturen und Luftpumpe umgesetzt, die für eine hohe Attraktivität für den Einkauf mit dem Fahrrad sorgen. Insgesamt sind 28 Stellplätze für Fahrräder mit Anlehnlehnbügel zum Festschließen, 4 Lastenrad-Plätze und ein E-Bike-Ladeplatz vorgesehen. Weitere Lademöglichkeiten werden voraussichtlich in den Schließfächern mit umgesetzt. Ziel ist die Attraktivierung des Radverkehrs zur Stärkung des NMIVs und der individuellen Mobilität, auch im Einkaufsverkehr.

Abbildung 7: Ausschnitt Fahrradkonzept E-Center Norden



Quelle: EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH (Stand: 29.01.2025)

Self-Scanning Angebot „Scan & Go“

Durch die zum Einsatz kommende „Scan & Go“-Funktion von Edeka¹, die das Scannen der Artikel während des Einkaufs ermöglichen sowie dem weitergehenden Einsatz von Selbstscan-Kassen („Easy-Shopper“) wird die Einkaufsdauer für die Kundschaft verkürzt. Die Handscanner befinden sich im Eingangsbereich des Marktes und können einfach bedient werden. Die Nutzung ist mit der entsprechenden App auch ohne Registrierung und Anmeldung nutzbar und dementsprechend der gesamten Kundschaft niederschwellig zugänglich. Dies führt wiederum zu verkürzten Parkzeiten und somit im Endeffekt zu einer höheren Stellplatzverfügbarkeit, was insgesamt auch einen geringeren Stellplatzbedarf bewirkt.

Parkplatzbewirtschaftung bzw. Überwachung der Parkdauer

Aufgrund der Lage in der Innenstadt in Norden ist ein hohes Potenzial für Fremdparken vorhanden. Daher wird eine Parkraumüberwachung des Parkplatzes durchgeführt, wodurch die Höchstparkdauer effektiv kontrolliert wird und unerwünschtes Fremdparken vermieden bzw. minimiert wird. Für die Kundschaft bedeutet dies keine Einschränkungen und umständlichere Maßnahmen wie Parkscheiben oder befreite Parktickets können vermieden werden. Bei dieser Bewirtschaftungsform werden mittels Kameras die Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge erfasst und so der Parkvorgang digitalisiert. Begleitet wird die kamerabasierte Überwachung durch Kontrollen, die vor Ort durch Personal durchgeführt werden.

Verbundeffekt bei der Nutzung der Stellplätze

Die gemeinsame Nutzung der Stellplätze im Bereich des E-Centers durch die vorhandenen Einzelhandelsbetriebe senken den jeweiligen Bedarf an Stellplätzen, da durch den Verbundeffekt Kunden mehrere Geschäfte, aber nur einen Stellplatz nutzen. Der Verbundeffekt berücksichtigt den Anteil der Kunden einer bestimmten Einzelhandelseinrichtung, die nicht aufgrund dieser Einrichtung, sondern wegen einer anderen räumlich benachbarten Einrichtung anreisen (Besuchen mehrerer Einrichtungen „auf dem Weg“). Dadurch fallen die Fahrten für das An- und Abreisen nur einmal an, auch wenn mehrere Einrichtungen besucht werden. Der Verbundeffekt beschreibt die resultierende Reduzierung des berechneten Kundenverkehrsaufkommens je Verkehrserzeuger. Für das E-Center wurde dieser in der Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 40 2. Änderung „Glückauf“ mit 5 %, für den Shop im E-Center mit 40 % und den Bäcker im E-Center mit 50 % prognostiziert. In der Berechnung des Stellplatzbedarfs wird der Verbundeffekt indirekt berücksichtigt, da eine Betrachtung für das E-Center durchgeführt wird, die konkrete Kunden anrechnet.

Liefer- und Bestelldienste

Geschäftseigene Lieferdienste und Möglichkeiten zum „Abholen auf Bestellung“ können nicht nur einen verringerten Stellplatzbedarf, sondern ebenfalls eine Beschleunigung des Einkaufes bedeuten, was grundsätzlich einer angestrebten Vereinfachung des Einkaufs für die Kundinnen und Kunden zugutekommen kann. Diese werden möglicherweise zukünftig umgesetzt, zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht berücksichtigt.

¹ <https://www.edeka.de/minden-hannover/unsere-region/scan-and-go.jsp>

5 Berechnung des Stellplatzbedarfs

In der Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 40 2. Änderung „Glückauf“ wurde trotz der integrierten Lage in der Innenstadt mit guten Erreichbarkeiten der MIV-Anteil der Kunden mit ca. 60 - 70 % berücksichtigt, um einen tendenziell ungünstigen Fall hinsichtlich der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit des Straßennetzes abzubilden. In der Betrachtung der benötigten Stallplätze wird ein realistischer Ansatz verwendet, der auf dem für die Stadt Norden ermittelten Modal Split aufsetzt und die integrierte Lage innerhalb der Innenstadt berücksichtigt.

Durch die geplanten Maßnahmen sowie den im vorliegenden Fall vorhandenen Verbundeffekt, d.h. den Besuch mehrerer Verkaufsstätten „im Verbund“, wirken sich die geplanten Maßnahmen zur Reduzierung des MIV sowie der Belegungsdauer der Parkplätze für das gesamte Einkaufszentrum in der benötigten Anzahl der Stellplätze reduzierend aus. Die Berechnungen seitens EDEKA werden in der Anlage 1 dargestellt und im Folgenden ausgeführt.

Kundenpotenziale differenziert nach Verkehrsmittel

In der Berechnung der Kundenpotenziale aus dem von EDEKA ermittelten Einzugsgebieten je Ort auf Basis der konkreten Einwohnerzahlen sowie den jeweiligen abgeschätzten Marktanteilen berechnet und den verschiedenen Verkehrsträgern zugewiesen.

Wie dargestellt wird für die Kunden aus der Stadt Norden aufgrund der integrierten Lage in der Innenstadt mit den zentralen Einrichtungen und vielen Arbeitsplätzen sowie den umliegenden Wohngebieten ein Radverkehrsanteil der zukünftigen Kunden mit 25 % angenommen und ein Fußverkehrsanteil von 15 %. Daraus folgend wird der Anteil der Kfz-Kunden mit 60 % berücksichtigt.

Für die weiteren Einzugsgebiete werden nach den Entfernungen abgestuft deutlich geringere bzw. gar keine Werte für den Radverkehr und keine Fußverkehre berücksichtigt, auch wenn die Marktanteile auch Personen berücksichtigen, die angenommen in einem Einzugsgebiet wohnen und in Norden ihren Arbeitsplatz haben.

Diese Berechnungen seitens EDEKA ergeben

- 4.277 Kfz-Kunden,
- 1.306 Fahrradkunden und
- 701 Laufkunden.

Für die jeweilige Kundengruppe werden auf Basis von Erfahrungswerten von EDEKA durchschnittlich je Woche

- 1,5 Einkäufe je Autokunde,
- 2,5 Einkäufe je Fahrradkunde und
- 3 Einkäufe je Laufkunde.

In der Summe ergeben sich somit pro Woche je Kundengruppe

- 6.416 Autokunden,
- 3.266 Fahrradkunden und
- 2.104 Laufkunden.

Bei der Berücksichtigung von i.d.R. sechs Öffnungstagen (Mo - Sa) ergeben sich somit durchschnittlich je Öffnungstag

- 1.069 Autokunden,
- 544 Fahrradkunden und
- 351 Laufkunden.

Als durchschnittliche Einkaufszettel, die im Folgenden auch der Belegungszeit der Stellplätze gleichbedeutend ist, werden je Einkauf für die Kundengruppen folgende Werte angesetzt:

- 60 Minuten (1 Std.)
- 30 Minuten (0,5 Std.)
- 20 Minuten (0,35 Std.).

Stellplatzverfügbarkeit und -bedarf Kfz

In den Berechnungen wird in Anlage 1 auf Grundlage der Verkaufsflächen für EDEKA, den integrierten Shop sowie den Backshop die jeweilige Stellplatzanzahl als Sollwert eines Stellplatzschlüssels von einem Stellplatz je 20 m² Verkaufsfläche (20er-Schlüssel) auf Basis des NBauO§47RdErl,NI, Ziffer 3.3 bei Verkaufsstätten im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO dargestellt. Weiterhin werden die verfügbaren Stellplätze als IST-Wert dargestellt. Es ergibt sich eine Differenz von 44 Stellplätzen (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Darstellung Parkplatzanzahl Soll (20er-Schlüssel) / IST (Ausschnitt Anlage 1)

	VKF in qm	Parkplatzanzahl Soll (20 er Schlüssel)	Parkplatzanzahl IST
EDEKA	4.250	213	169
Shop	140	7	7
Backshop	40	2	2
Gesamt EDEKA	4.430	222	178

Quelle: EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH (Stand: 29.01.2025)

Bei den geplanten Öffnungszeiten Montag bis Samstag jeweils 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr ergeben sich täglich 14 Stunden.

Unter der Prämisse einer durchschnittlichen Verweildauer von etwa einer Stunde je Einkauf eines Autokunden einschließlich Be- und Entladung sowie einer täglichen Öffnungszeit von 14 Stunden ist jeder Stellplatz in der Lage, circa 14 Kunden pro Tag zu bedienen. Bei einer Einrichtung mit insgesamt 178 Stellplätzen für EDEKA ergibt sich somit ein Potenzial von bis zu 2.492 täglichen Kundenbesuchen.

Den Berechnungen von EDEKA zufolge besuchen im Durchschnitt täglich rund 1.069 Autokunden den Standort; folglich bietet die Stellplatzanlage ausreichende Kapazität mit einem Überschuss für weitere 1.423 Autokunden pro Tag, entsprechend rechnerisch etwa 101,5 verfügbaren Stellplätzen je Stunde.

Somit lassen sich auch mögliche Schwankungen und Spitzen des Kundenaufkommens in entsprechend großem Maße abbilden. Weiterhin kann nicht angenommen werden, dass jedes Mitglied eines Haushalts individuell einen PKW nutzt; häufig übernehmen lediglich ein oder zwei Mitglieder der Familie den Wocheneinkauf für alle anderen Haushaltsmitglieder. Dies wurde in der vorliegenden Analyse nicht weitergehend erfasst. Daher weist das Angebot an Stellplätzen zusätzliche Reserven auf.

Stellplatzverfügbarkeit und -bedarf Fahrräder

Aufgrund der strategischen Lage des Standorts in der integrierten Innenstadtlage wird ein tägliches Aufkommen von circa 544 Fahrradkunden prognostiziert.

Wird eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von etwa einer halben Stunde je Einkauf sowie eine tägliche Öffnungszeit von 14 Stunden berücksichtigt, kann jeder einzelne Fahrradstellplatz ca. 28 Kunden pro Tag bedienen. Bei einer Gesamtanzahl von 32 verfügbaren Fahrradstellplätzen für EDEKA ergibt sich somit ein Potenzial an täglichen Kundenbesuchen von bis zu 896. Den Bewertungen zufolge frequentieren durchschnittlich rund 544 Fahrradkunden den Standort täglich; folglich bietet die Stellplatzanlage ausreichend Kapazität mit einem Überschuss für zusätzlich bis zu 352 Fahrradkunden pro Tag. Dies entspricht ca. 12,5 verfügbaren Radabstellplätzen je Stunde und bietet somit auch für die Fahrradkunden eine Reserve für Schwankungen und Spitzen im Tagesverlauf.

6 Zusammenfassendes Fazit

Mit dem Mobilitätskonzept für das E-Center Norden wurde der Standort und der standortbezogene Stellplatzbedarf untersucht und bewertet. Durch das Mobilitätskonzept kann eine dem Bedarf angepasste Stellplatzkonzeption gesichert werden, welche den Bedürfnissen der künftigen Nutzung durch ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement gerecht wird. Durch die integrierte Lage des Standortes in der Innenstadt von Norden mit einer sehr guten Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr sowie unter der Berücksichtigung verschiedener begleitender Maßnahmen wie der Integration der Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit einer nutzergerechten Infrastruktur und weiterer Maßnahmen wie einer Parkraumbewirtschaftung und Serviceangeboten während des Einkaufs wird der Stellplatzbedarf spürbar reduziert.

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept für das E-Center Norden werden die 304 nachzuweisenden Pkw-Stellplätze für die Gesamtanlage des Fachmarktzentnums auf 260 Pkw-Stellplätze verringert. Dies entspricht einer Reduzierung von ca. 14,5 %.

Insgesamt zeigt sich, dass unter Berücksichtigung aller erkennbaren Aspekte und insbesondere der Rahmenbedingungen an diesem Standort eine Reduzierung der Anzahl der notwendigen Stellplätze unter Abweichung von der sonst üblichen Richtzahl realistisch umsetzbar ist und die vorgesehenen 260 Stellplätze für das Gesamtvorhaben als ausreichend eingestuft werden können. Eine Stellplatzreduktion erscheint unter Berücksichtigung der allgemeinen Entwicklungen sowie mit Durchführung der dargestellten Maßnahmen möglich und sinnvoll. Insoweit kann zusätzlich berücksichtigt werden, dass moderne Mobilitätskonzepte zukünftig eine reduzierte Pkw-Nutzung erwarten lassen.

Weiterhin ergeben sich durch die Planungen der Stadt Norden im Rahmen vorhandener Konzepte wie dem Verkehrsentwicklungsplan und dem Klimaschutzkonzept in der Innenstadt eine Vielzahl bereits formulierter Maßnahmen, die zu einer weiteren Stärkung des Umweltverbundes und zur Reduzierung des CO₂-Austoßes beitragen. Diese können im vorliegenden Mobilitätskonzept aufgrund der aktuell fehlenden Umsetzung nicht berücksichtigt werden, werden sich aber zukünftig positiv auf die Anzahl der benötigten Stellplätze auswirken. Dementsprechend lassen sich perspektivisch keine zunehmenden Stellplatzbedarfe prognostizieren, so dass auch die zukünftige Leistungsfähigkeit mit der dargestellten Anzahl an Stellplätzen angenommen werden kann.

Aufgestellt: Dipl.-Ing. Jan B. Schütter

Varel, im März 2025



Dipl.-Ing. Jan B. Schütter



M. Eng. Fabian Wolters

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Stellplatzbedarfsberechnung Fachmarktzentrum Norden Glückauf

Anlage 1

Stellplatzbedarfsberechnung Fachmarktzentrum Norden Glückauf

EDEKA-MIHA Immobilien-Service GmbH

Stellplatzbedarfsrechnung Fachmarktzentrum Norden Glückauf

Einzugsgebiet / Zonen	Einwohner gesamt	davon Kunden mit PKW (bei der Annahme, das je 1.000 EW 628,6 EW ein Fahrzeug besitzen. Quelle: Regionalatlas Deutschland)	Marktanteil in %	Kundenpotential Gesamtkunden	davon Kundenpotential mit PKW (bei der Annahme, das je 1.000 EW 628,6 EW ein Fahrzeug besitzen. Quelle: Regionalatlas Deutschland)	davon Autokunden in %	Autokunden	davon Fahrradkunden in %	Fahrradkunden	davon Laufkunden in %	Laufkunden
Norden 1	23.373	14.692	20	4675	2938	60	1763	25	1169	15	701
Ostermarsch 2	249	157	17,5	44	27	95	26	5	2	0	0
Hage 3	11.220	7.053	15	1683	1058	97	1026	3	50	0	0
Westermarsch 4	1.145	720	12,5	143	90	100	90	0	0	0	0
Marienhäfe 5	12.277	7.717	5	614	386	100	386	0	0	0	0
Großheide 6	8.526	5.359	5	426	268	100	268	0	0	0	0
Greetsiel 7	4.521	2.842	5	226	142	100	142	0	0	0	0
Dornum 8	3.013	1.894	5	151	95	100	95	0	0	0	0
Tourismus Norden/Norddeich 9	6.804	4.277	12,5	851	535	90	481	10	85	0	0
Gesamt	71.128	44.711		8.812	5.539	49	4.277	15	1.306	8	701

Kundengruppen	Anzahl	durchschnittl. wird der Standort in der Woche besucht je Kundengruppe	Kundenanzahl pro Woche je Kundengruppe	durchschnittl. Kundenanzahl pro Tag (6 Tage)	durchschnittl. Aufenthaltsdauer je Einkauf in Stunden
Autokunden	4.277	1,5	6.416	1.069	1
Fahrradkunden	1.306	2,5	3.266	544	0,5
Laufkunden	701	3	2.104	351	0,35

	VKF in qm	Parkplatzanzahl Soll (20 er Schlüssel)	Parkplatzanzahl IST
EDEKA	4.250	213	169
Shop	140	7	7
Backshop	40	2	2
Gesamt EDEKA	4.430	222	178

Fachmärkte	VKF in qm	Parkplatzanzahl Soll (35 er Schlüssel)	Parkplatzanzahl IST
Zimmermann	1.542,97	45	45
Futterhaus	539,48	16	16
Rossmann	705,33	21	21
Gesamt Fachmärkte	2.787,78	82	82

Stellplätze Gesamtanlage	
Soll Stellplätze	304 Stk.
IST Stellplätze	260 Stk.

	Tag	Woche	Jahr
geplante Öffnungszeiten (8:00-22:00 Uhr)	14 Stunden	84 Stunden	4.368 Stunden

Für EDEKA vorhandene 32 Fahrradstellplätze x 28 Kunden täglich pro Fahrradstellplatz (unter Berücksichtigung einer geplanten Öffnungszeit von 14 Stunden und das ein Fahrradkunde ca. 0,5 Std. Aufenthaltsdauer hat)
= 896 Kundenbesuche täglich möglich.

Für EDEKA vorhandene 178 Parkplätze x 14 Kunden täglich pro Parkplatz (unter Berücksichtigung einer geplanten Öffnungszeit von 14 Stunden und das ein Autokunde ca. 1 Std. Aufenthaltsdauer hat)
= 2.492 Kundenbesuche täglich möglich.

Begründung PKW Kunden:

Unter der Prämisse einer durchschnittlichen Verweildauer von etwa einer Stunde je Einkauf eines Autokunden (einschließlich Be- und Entladung) sowie einer täglichen Öffnungszeit von 14 Stunden ist jeder Stellplatz in der Lage, circa 14 Kunden pro Tag zu bedienen. Bei einer Einrichtung mit insgesamt 178 Stellplätzen für EDEKA ergibt sich somit ein Potenzial von bis zu 2.492 täglichen Kundenbesuchen. Den Bewertungen zufolge besuchen im Durchschnitt täglich rund 1.069 Autokunden den Standort; folglich bietet die Stellplatzanlage ausreichende Kapazität mit einem Überschuss für weitere 1.423 Autokunden pro Tag, entsprechend etwa 101,5 verfügbaren Stellplätzen je Stunde. Zudem kann nicht angenommen werden, dass jedes Mitglied eines Haushalts individuell einen PKW nutzt; häufig übernehmen lediglich ein oder zwei Mitglieder der Familie den Wocheneinkauf für alle anderen Haushaltsmitglieder – dies wurde in der vorliegenden Analyse nicht erfasst. Daher weist das Angebot an Stellplätzen zusätzliche Reserven auf.

Begründung Fahrradkunden:

Aufgrund der strategischen Lage des Standorts wird ein tägliches Aufkommen von circa 544 Fahrrädern prognostiziert. Berücksichtigt man eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von etwa einer halben Stunde je Einkauf sowie eine tägliche Öffnungszeit von 14 Stunden, kann jeder einzelne Fahrradstellplatz ungefähr 28 Kunden pro Tag bedienen. Bei einer Gesamtanzahl von 32 verfügbaren Fahrradstellplätzen für EDEKA ergibt sich somit ein Potenzial an täglichen Kundenbesuchen von bis zu 896. Den Bewertungen zufolge frequentieren durchschnittlich rund 544 Fahrradkunden den Standort täglich; folglich bietet die Stellplatzanlage ausreichend Kapazität mit einem Überschuss für zusätzlich bis zu 352 Fahrräder (Fahrradkunden) pro Tag (entsprechend circa 12,5 verfügbaren Stellplätzen je Stunde).

Minden den 29.01.2025

Erstellt von Hans Körte