

SHP Ingenieure

Sylt

Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 17a
(Multipark)

Stand: 28. Juli 2022

Sylt – Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 17a (Multipark)

– Bericht zum Projekt Nr. 22053 –

Auftraggeber:
Gemeinde Sylt - Ortsentwicklung

Auftragnehmer:
SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:
Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:
Christina Jänecke B.Eng.

unter Mitarbeit von:
Dipl.-Ing. Sabrina Stieger

Hannover, Juli 2022

Inhalt		Seite
1	Problemstellung und Zielsetzung	1
2	Bestand	2
2.1	Verkehrsstärken	2
2.2	Nutzungen	4
2.3	Erschließung und Parken	6
3	Prognose	8
3.1	Planungen	8
3.2	Verkehrserzeugung	9
3.3	Verkehrsverteilung	12
3.4	Prognoseverkehr	13
4	Tages-/Nachtverkehrsstärken	15
5	Zusammenfassung und Fazit	17
6	Anhang (Knotenstromplots)	18

1 Problemstellung und Zielsetzung

Die Gemeinde Sylt beabsichtigt die Umnutzung des alten Sportstadions „Sylt-Stadion“ am Fischerweg in einen multifunktionalen Sport- und Freizeitbereich (vgl. Abb. 1). Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgt eine 2. Änderung des B-Plans Nr. 17a. Als Teil des Verfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung erstellt.

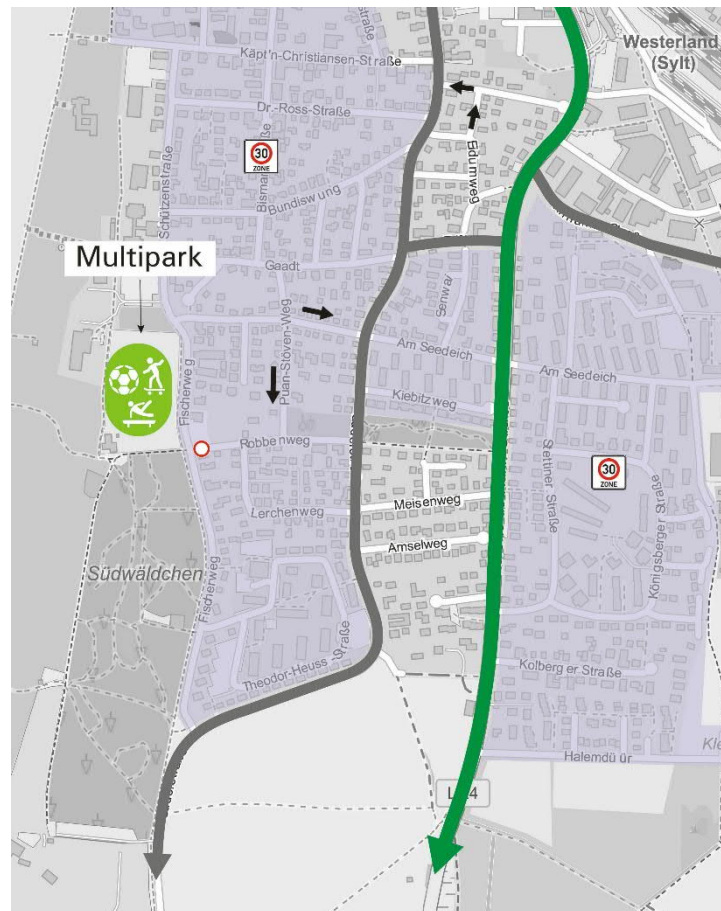


Abb. 1 Übersicht Plangebiet und Umfeld

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgte eine Auseinandersetzung mit den folgenden Themen:

- Künftige Besucherzahlen und Verkehrsmittelwahl (Modal Split)
- Derzeitiger Stellplatzbedarf für die genehmigten Nutzungen
- Künftiger Stellplatzbedarf mit erforderlichen Ergänzungen des Angebotes
- Verkehrliche Veränderungen im angrenzenden Straßennetz
- Minimierungsmaßnahmen im Sinne eines Mobilitätskonzeptes

Zudem wurde im Juni 2022 eine 24-h Verkehrszählung an vier Knotenpunkten im Umfeld durchgeführt.

2 Bestand

2.1 Verkehrsstärken

Zur Erhebung der Verkehrsstärken im Bestand wurde am Dienstag, den 14.06.2022 eine 24-h Verkehrszählung durchgeführt. Diese umfasste die folgenden vier Knotenpunkte im Umfeld des geplanten Multiparks (vgl. Abb. 2):

- A: Schützenstraße/Gaadt
- B: Fischerweg/Zufahrt Parkplatz
- C: Fischerweg/Inken-Michels-Weg
- D: Süderstraße/Gaadt

Die Verkehrsstärken an den Knotenpunkten im Hauptnetz stammen aus dem Jahr 2019 und wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes Westerland¹ erhoben:

- 4: Süderstraße/Fischerweg
- 7: Lorens-de-Hahn-Straße/Trift

Erhoben wurde 2019 der Zeitraum von 06.00 bis 20.00 Uhr. Die Zählraten wurden anschließend mit Hilfe von Ganglinien auf Tageswerte hochgerechnet.

Durch die Schnittstelle „Trift“ als östlicher Arm des Knotenpunktes D und westlicher Arm des Knotenpunktes 7 konnte ein Abgleich der Zahlen aus den verschiedenen Jahren erfolgen. Beide Werte weichen nur geringfügig voneinander ab, was darauf hindeutet, dass die erhobenen Verkehrsstärken beider Zählungen untereinander stimmig sind (vgl. Abb. 2). Von geringfügigen Schwankungen des Verkehrsaufkommens ist an unterschiedlichen Erhebungstagen immer auszugehen.

¹ SHP Ingenieure
Verkehrskonzept Westerland – Zwischenbericht
Hannover, Januar 2021

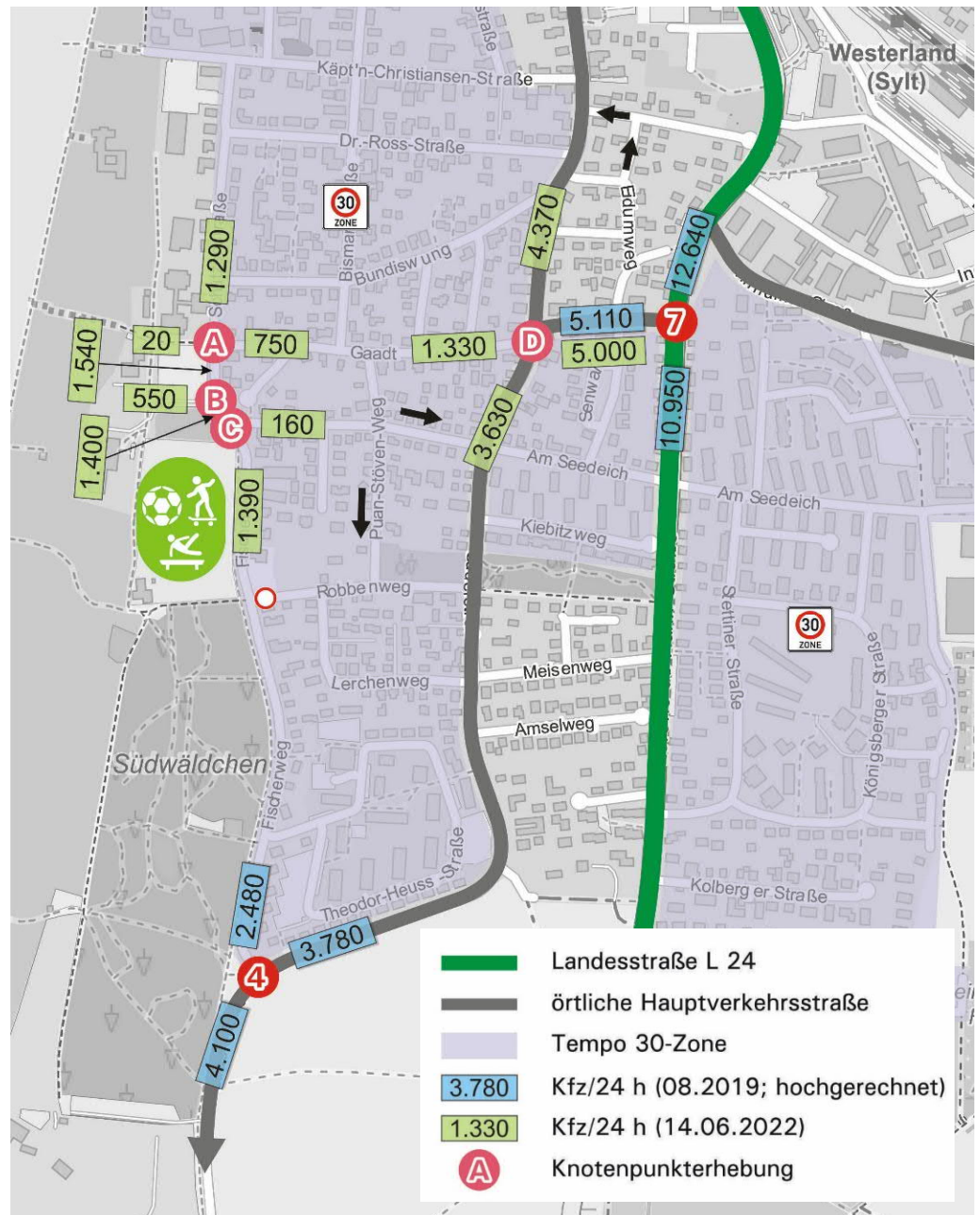


Abb. 2 Tagesverkehre (Bestand)

Im Weiteren wurden die Zählraten mit den Analysezahlen des Verkehrsmodells abgeglichen (vgl. Abb. 3). Im Bereich des Fischerwegs ist dabei eine ähnliche Größenordnung der Verkehrsstärken erkennbar. Im Bereich der Süderstraße, in Höhe Trift, liegen die erhobenen Werte etwas unterhalb der Modellwerte. Dies kann verschiedene Gründe haben, wie unter anderem saisonale Schwankungen oder eine gewisse Ungenauigkeit, die grundlegend mit Zahlen aus Verkehrsmodellen verbunden ist. Da sich die Süderstraße nicht mehr im direkten Umfeld des Multiparks befindet und sich die Neuverkehre hier nur noch in geringen Anteilen wiederfinden, sind dadurch keine Auswirkungen auf die Aussagekraft der Verkehrsuntersuchung zu erwarten.

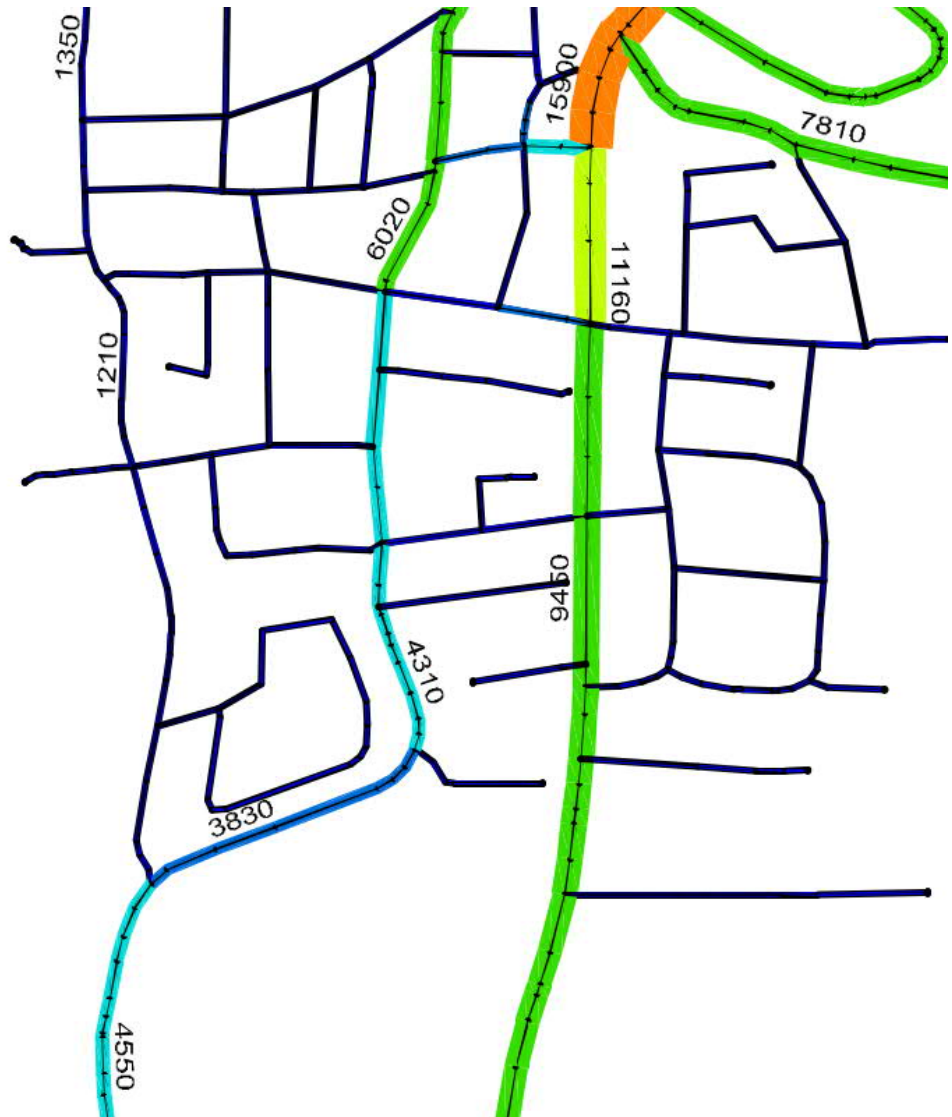


Abb. 3 Ausschnitt Verkehrsmodell (Quelle: Kartendarstellung des Tiefbauamts der Inselverwaltung basierend auf Daten des Insularen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes 2014)

2.2 Nutzungen

Das Sylt-Stadion bietet bislang eine Wettkampfanlage für Leichtathletik (Typ C), mit Rundlaufbahnen, Anlagen für Hoch- und Weitsprung sowie eine Kugelstoßanlage. Das Fußball-Großspielfeld war ehemals Austragungsort für hochfrequentierte Fußballspiele, seit einigen Jahren finden diese jedoch an einem anderen Ort statt. Es gibt ein Sanitär- und Lagergebäude, eine Erdwalltribüne, die teilweise Witterungsschutz bietet, und einen kleinen Holzbau, der als Vereinsheim der Fußballmannschaft diente (vgl. Abb. 4). Heute finden die **Nutzung** fast ausschließlich vereinsgebunden oder schulisch statt.



Abb. 4 Schrägluftbild Sylt-Stadion (Quelle Gemeinde Sylt)

Der TSV Westerland/Sylt e.V. hat zur Nutzung des Sylt-Stadions eine Übersicht erstellt, die in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst wurde (vgl. Abb. 5):

Nutzungsangaben TSV Westerland/Sylt e.V. (2018)												
	Jan	Feb	Mär	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Training Jugendfeuerwehr				x	x							
Leichtathletik (3x pro Woche)				x	x	x	x	x	x	x		
Sportabzeichen (2x pro Woche)					x	x	x	x	x	x		
Sportfest (1x pro Jahr)							x*	x*				
Training Handballer (1-2x pro Woche)							x	x				
Bundesjugendspiele, Schulabzeichen, usw.						x	x	x	x			
Silvester Lauf												x

* entweder/oder

Abb. 5 Nutzungsangaben

Die Nutzungen finden mit Ausnahme des Silvester-Laufs von April bis Oktober statt. Es ist eine deutliche Bündelung im Sommer zu erkennen. Eine

ähnliche saisonale Verteilung der Nutzungen ist auch für die zukünftigen Nutzungen zu erwarten.

Im direkten Umfeld befinden sich folgende weitere Nutzungen, die, nach derzeitigen Erkenntnissen, auch zukünftig und dauerhaft Bestand haben werden:

- Minigolfplatz,
- Sylt-Aquarium mit Gastronomie,
- Schießstand Schützenverein,
- Kinderclub

2.3 Erschließung und Parken

Nördlich angrenzend an den Minigolfplatz befindet sich ein öffentlicher, unbewirtschafteter Parkplatz mit ca. 160 Stellplätzen. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Westerland wurde unter anderem an diesem Parkplatz (hier P14) in einer Momentaufnahme die Stellplatzauslastung an zwei Tagen erhoben. Am Donnerstag, den 2.7.2020 lag die Auslastung bei 66 %, am Samstag, den 8.8.2020 bei 82 % (vgl. Abb. 6).

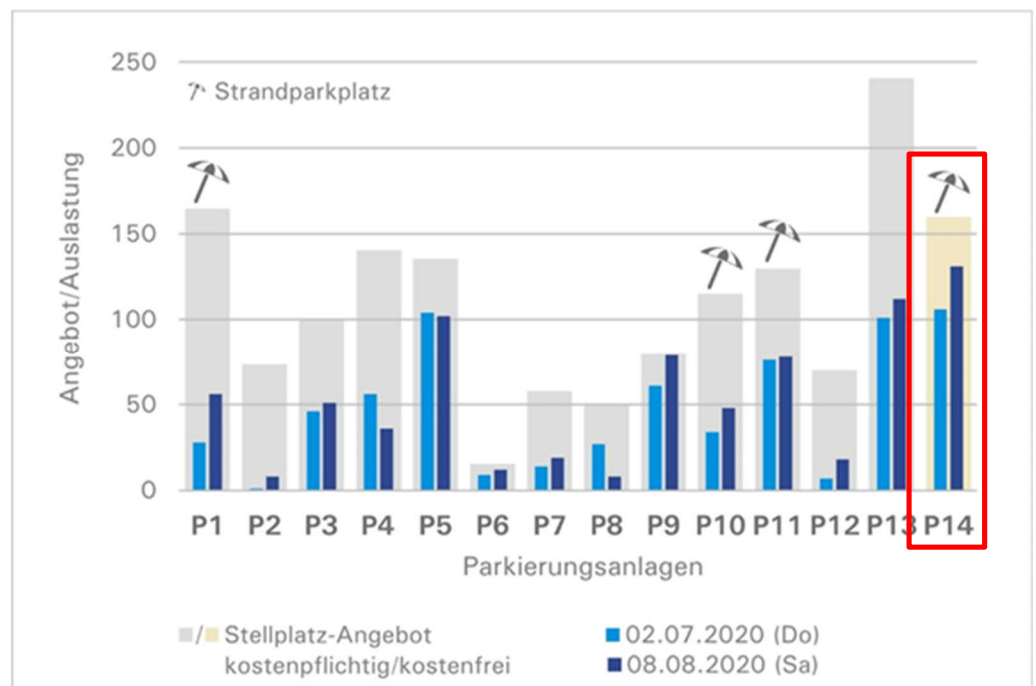


Abb. 6 Stellplatzauslastung – Momentaufnahme (Quelle: Verkehrskonzept Westerland; SHP Ingenieure)

Aus den erfolgten Verkehrszählungen kann die Auslastung des Parkplatzes zwar nicht direkt abgelesen werden, über die Ganglinien am Knotenpunkt B mit der Zufahrt zum Parkplatz kann allerdings eine Abschätzung erfolgen (vgl. Abb. 7 und Abb. 8). Unter der Annahme, dass die ausfahrenden Fahrzeuge erst zum Ende des Zählintervalls den Parkplatz verlassen und die zufahrenden Fahrzeuge bereits am Anfang des Zählintervalls auf den Parkplatz fahren (maximale Überschneidung) liegt die Auslastung zu keiner Zeit über

40 %. In der Realität ist sie am betrachteten Tag aber vermutlich noch geringer ausgefallen. Die Ganglinien deuten zudem auf eine hohe Fluktuation und geringe Parkdauer hin. Am Vormittag und Nachmittag sind Belastungsspitzen erkennbar.

Vergleicht man diese Erkenntnisse mit den beiden Momentaufnahmen aus dem Jahr 2020 deutet das auf saisonal schwankende Auslastungen, aber auch über den Wochenverlauf schwankende Auslastungen hin (d.h. Ferienzeit stärker, außerhalb schwächer; unter der Woche geringer, am Wochenende, ggf. nur samstags, höher).

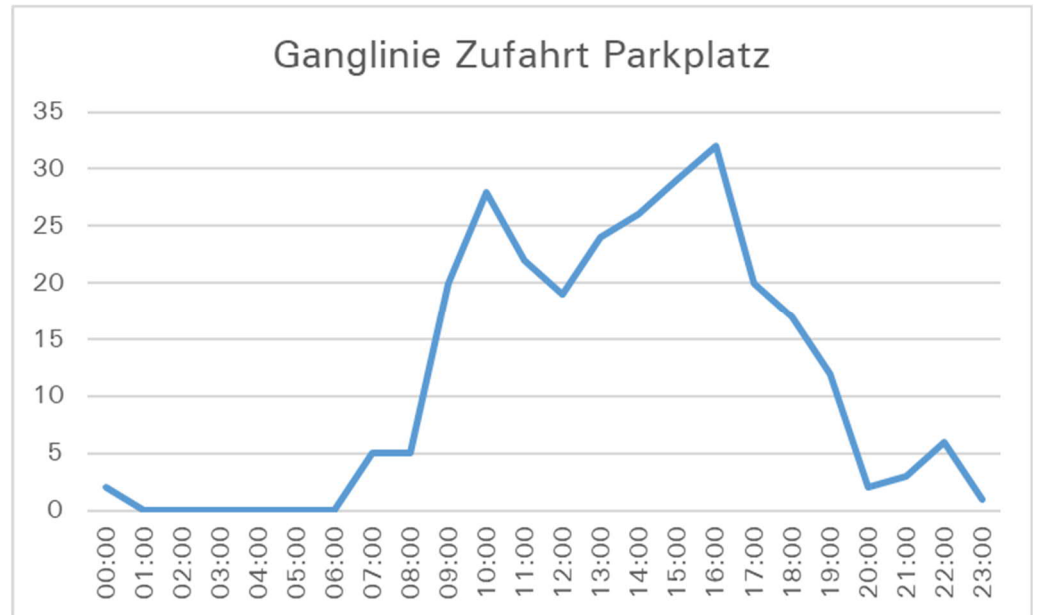


Abb. 7 Ganglinie Zufahrt Parkplatz [Kfz/h]

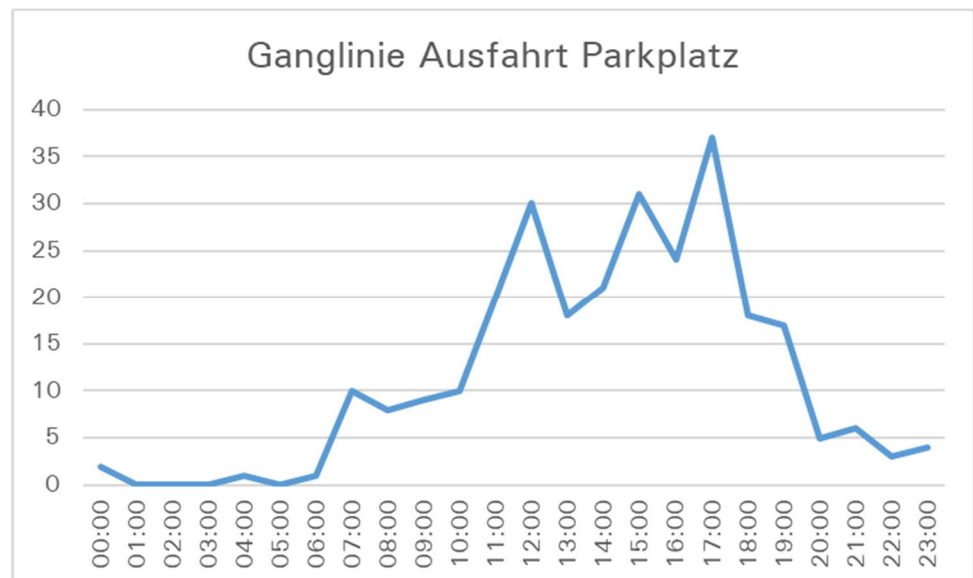


Abb. 8 Ganglinie Ausfahrt Parkplatz [Kfz/h]

Insgesamt kann festgehalten werden, dass der Parkplatz zu keinem Beobachtungszeitpunkt vollständig ausgelastet war.

3 Prognose

3.1 Planungen

Nach dem Masterplan für den Multipark soll auf dem Gebiet des ehemaligen Sylt-Stadions zukünftig eine Kombination verschiedener Sport-, Erholungs- und Freizeitangebote entstehen (vgl. Abb. 9).

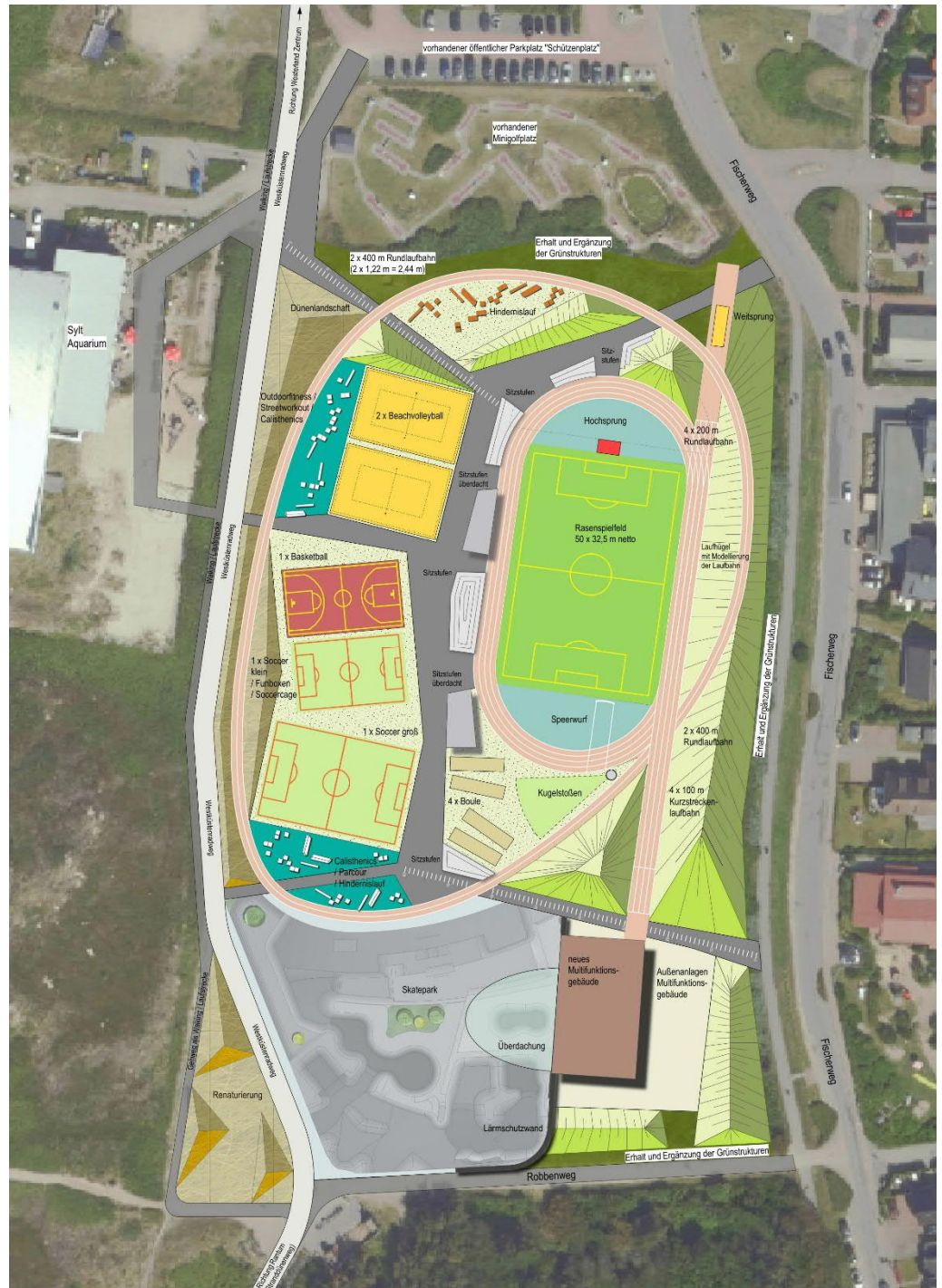


Abb. 9 Planungskonzept Masterplan Multipark (Quelle: Siller und Gliberg+ Lykke, Stand Oktober 2020; aktuell in Überarbeitung)

Der geplante Multipark umfasst, laut der aktuellen Überarbeitung, folgende Nutzungen:

- Rundlaufbahnen und Leichtathletik
- Rasenspielfeld
- 1x Beachvolleyballfeld
- 1x Multifunktionsspielfeld (Basketball/Soccer, groß)
- 1x Soccer-Spielfeld, klein
- Outdoorfitness
- Multifunktionsgebäude
- Skatepark

Alle Nutzungen sollen kostenlos und frei zugänglich sein. Ein Turnierbetrieb für Fußball ist zukünftig nicht wieder vorgesehen.

3.2 Verkehrserzeugung

Allgemeines und Berechnungsmethodik

In der Verkehrserzeugung wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch die Projektentwicklung abgeschätzt und zeitlich sowie räumlich verteilt. Durch eine anschließende Überlagerung mit den Bestandsverkehren können Aussagen zu den zukünftigen Verkehrsstärken im betrachteten Verkehrsnetz getroffen werden.

Die Methodik der Berechnung des Verkehrsaufkommens basiert auf den Hinweisen der FGSV², anerkannten Berechnungsverfahren für den werktäglichen Normalverkehr³, allgemein gültigen Kenndaten sowie Erfahrungswerten der Gutachter in Verbindung mit Informationen der Auftraggeber. Auf Grundlage der empirischen Untersuchungen können spezifische Verkehrsaufkommen und Wegehäufigkeiten für die zu betrachtenden Nutzergruppen (z. B. Einwohner, Beschäftigte oder Kunden) ermittelt werden, denen jeweils unterschiedliche Verkehrsverhalten zugeordnet werden können.

Aus der Nutzerzahl und der Wegehäufigkeit, die das durchschnittliche Wegeaufkommen einer Person pro Tag beschreibt, wird zunächst die Gesamtzahl der täglich entstehenden Wege ermittelt. Im nächsten Schritt werden diese auf die verschiedenen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) umgelegt. Der MIV-Anteil wird dabei unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der vorgesehenen Nutzung für jede Nutzergruppe spezifisch abgeschätzt. Anhand des Pkw-Besetzungsgrades, der die durchschnittliche Anzahl von Personen in einem Pkw beschreibt, wird dann die Anzahl der entstehenden Pkw-Fahrten berechnet. Die Anzahl der

² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen;
Köln, 2006

³ Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, Bosserhoff, D.:
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung;
Wiesbaden, 2000; Aktualisierung 2021

Schwerverkehrsfahrten im Wirtschaftsverkehr wird anhand der spezifischen Lkw-Fahrtenhäufigkeit ermittelt.

Eingangsdaten

Für die Berechnung der Verkehrserzeugung werden Eingangsdaten aus dem Sylter Verkehrskonzept aus dem Jahr 2014⁴ herangezogen. Im Rahmen einer größeren Mobilitätshebung wurden damals die Verkehrsmittelwahl der Insulaner sowie der Urlauber untersucht. Für die Sylter Einwohner lag der MIV-Anteil am Modal Split bei 60 % (vgl. Abb. 10). Der ermittelte Besetzungsgrad lag bei rund 1,2 Personen/Pkw. Wege unter 500 m Länge wurden zu 33 % mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt, Wege zwischen 500 m und 1.000 m Länge zu 48 %. Das zeigt sehr deutlich eine starke Autoaffinität auf der Insel.

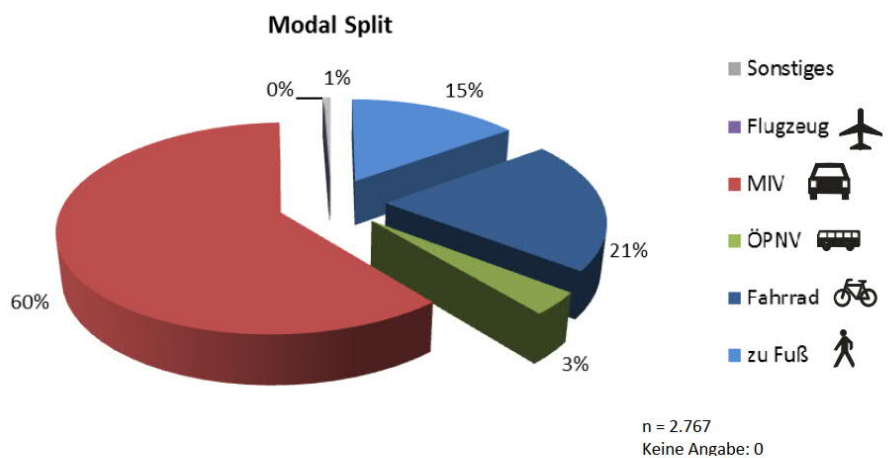


Abb. 4-2: Einwohnerspezifischer Modal-Split (insular)⁴³

Abb. 10 Modal Split (Quelle: Büro StadtVerkehr, Insulares Mobilitäts- und Verkehrskonzept, 2014)

Die Gästebefragung ergab, dass der MIV-Anteil bei der Anreise bei 65 % lag. Bei weiteren Wegen lag dieser allerdings nur noch bei 38 % und damit unter dem MIV-Anteil der Insulaner. Da Urlauber für den Multipark aber eine untergeordnete Rolle spielen, wird in der Berechnung der Verkehrserzeugung der höhere MIV-Anteil von 60 % zu Grunde gelegt.

Es ist davon auszugehen, dass der MIV-Anteil in der Realität vermutlich geringer sein wird, da der gewählte Wert den Durchschnitt über alle Wege der Insulaner beschreibt. Für die geplanten sportlichen Nutzungen wird tendenziell ein weniger autoaffines Verkehrsverhalten erwartet. Um auf der „sicheren Seite“ zu sein, wird in den Berechnungen aber der negative Fall in Ansatz gebracht.

⁴ Büro StadtVerkehr (in Zusammenarbeit mit Planersocietät)
Insulares Mobilitäts- und Verkehrskonzept Sylt
Dortmund, November 2014

Die Ausnahme bildet der Skatepark. Die Nutzerhebung am Skatepark in Scharbeutz⁵ hat die Altersklassen der Nutzer untersucht und festgestellt, dass überwiegend Kinder und Jugendliche die Anlage nutzen. Da also vorrangig ein sehr junges Publikum angesprochen wird, wird der MIV-Anteil für den Skatepark mit 30 % angesetzt.

Ergebnisse

Die untenstehende Tabelle fasst die Eingangsdaten und Ergebnisse des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens zusammen (vgl. Abb. 11). Insgesamt ist mit einem Verkehrsaufkommen von 330 Kfz-Fahrten am Tag zu rechnen. Da ein Teil der Nutzungen aber bereits heute auf den Flächen des Sylt Stadions stattfindet, wird dieser Anteil in einer gesonderten Tabelle berechnet.

Bezugsgröße	Nutzergruppe	Anzahl	Wegehäufigkeit	Wege	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Ver-/Entsorgung	Kfz-Fahrten
		[-]	[Wege/Pers.]	[-]	[%]	[Pers./Pkw]	[Lkw/Tag]	[Kfz/24h]
Stadion								
Leichtathletik								
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5
	Sportler	50	2,0	100	60%	1,2		50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0
Fußball_Training								
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5
	Sportler	50	2,0	100	60%	1,2		50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0
weitere Sportfelder (Beachvolleyball, Baskettball, Soccer)								
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5
	Sportler	100	2,0	200	60%	1,2		100
	Ver-/Entsorgung						0,05	0
Fitness								
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5
	Sportler	50	2,0	100	60%	1,2		50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0
								270
Skatepark								
Skater und Roller								
	Beschäftigte	5	2,0	10	30%	1,2		5
	Sportler	100	2,0	200	30%	1,2		50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0
								55
Kfz-Verkehrsaufkommen								330

Abb. 11 Verkehrserzeugung (Neuverkehr pro Tag)

Die Verkehrserzeugung für den Bestand wird in zwei Szenarien gerechnet (vgl. Abb. 12). Das Szenario 1 beschreibt den Regelbetrieb der bisherigen Nutzungen, wenn auf den Flächen für Leichtathletik und Fußball Trainingsbetrieb stattfindet. Das Szenario 2 beschreibt ein Fußballspiel mit Publikum. Diese finden zwar seit einigen Jahren nicht mehr im Sylt-Stadion statt, die

⁵ Konsalt
Nutzererhebung Skatepark Scharbeutz
Hamburg, 2021

Höhe des damaligen Verkehrsaufkommens wird hier dennoch als Vergleichswert herangezogen.

Im Szenario 1 (Regelbetrieb) ist im Bestand von rund 110 Kfz-Fahrten am Tag auszugehen. Diese Verkehre sind bereits in den Bestandsverkehren enthalten. Damit entspricht das in der Prognose anzusetzende Verkehrsaufkommen dem berechneten Neuverkehrsaufkommen abzüglich der berechneten Bestandsverkehre. In der Prognose ist daher von 220 zusätzlichen Kfz-Fahrten am Tag auszugehen. Diese verteilen sich zu gleichen Teilen auf den Quell- und Zielverkehr, d.h. 110 Kfz-Fahrten am Tag.

Bezugsgröße	Nutzergruppe	Anzahl	Wegehäufigkeit	Wege	MIV-Anteil	Besetzungsgrad	Ver-/Entsorgung	Kfz-Fahrten Szenario 1	Kfz-Fahrten Szenario 2
		[-]	[Wege/Pers.]	[-]	[%]	[Pers./Pkw]	[Lkw/B/Tag]	[Kfz/24h]	
Stadion									
Leichtathletik									
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5	5
	Sportler	50	2,0	100	60%	1,2		50	50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0	0
Fußball Training									
	Beschäftigte	5	2,0	10	60%	1,2		5	5
	Sportler	50	2,0	100	60%	1,2		50	50
	Ver-/Entsorgung						0,05	0	0
Fußball Punktspiel									
	Sportler	40	2,0	80	60%	1,2			40
	Besucher	300	2,0	600	60%	2,0			180
	Ver-/Entsorgung						0,05		2
								110	332
Kfz-Verkehrsaufkommen								110	330

Abb. 12 Verkehrserzeugung (Bestandverkehr pro Tag)

Es ist davon auszugehen, dass zu Veranstaltungen mit Publikumsverkehr (Szenario 2) bereits in der Vergangenheit ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen entstanden ist. Allerdings sind die Verkehre hier vermutlich zeitlich stärker gebündelt gewesen.

3.3 Verkehrsverteilung

Für die räumliche Verteilung der Neuverkehre auf das umliegende Verkehrsnetz wird die Verteilung der Bestandsverkehre herangezogen. Über die gezählten Knotenströme der vier erfassten Knotenpunkte lässt sich die Verkehrsverteilung ableiten. Unterschieden wird dabei nach Quell- und Zielverkehr (vgl. Abb. 13).

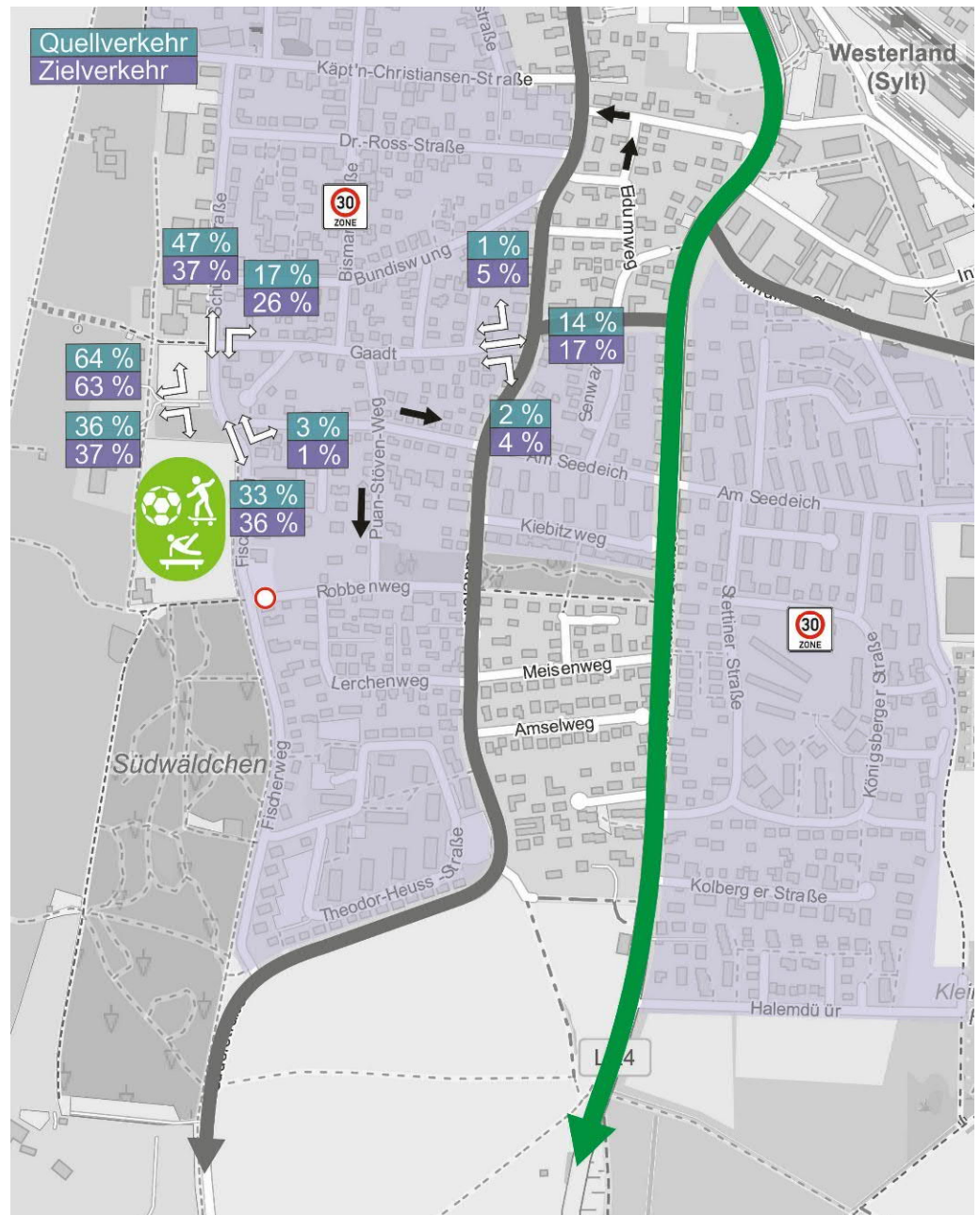


Abb. 13 Verkehrsverteilung der Bestandsverkehre

3.4 Prognoseverkehr

In der untenstehenden Abbildung sind die Prognoseverkehre den erhobenen Bestandsverkehren gegenübergestellt (vgl. Abb. 14). Das durch den Multipark entstehende zusätzliche Verkehrsaufkommen ist als moderat einzustufen. Es sind keine spürbaren Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz zu erwarten.

Für die Belange des Lärmschutzes der Anlieger ist sicherzustellen, dass die zukünftigen Nutzungen auf den Zeitbereich zwischen 06.00 und 22.00 Uhr begrenzt sind. Entsprechen dieser Prämisse werden die Prognosewerte zur weiteren Verwendung durch den Schallgutachter aufbereitet.

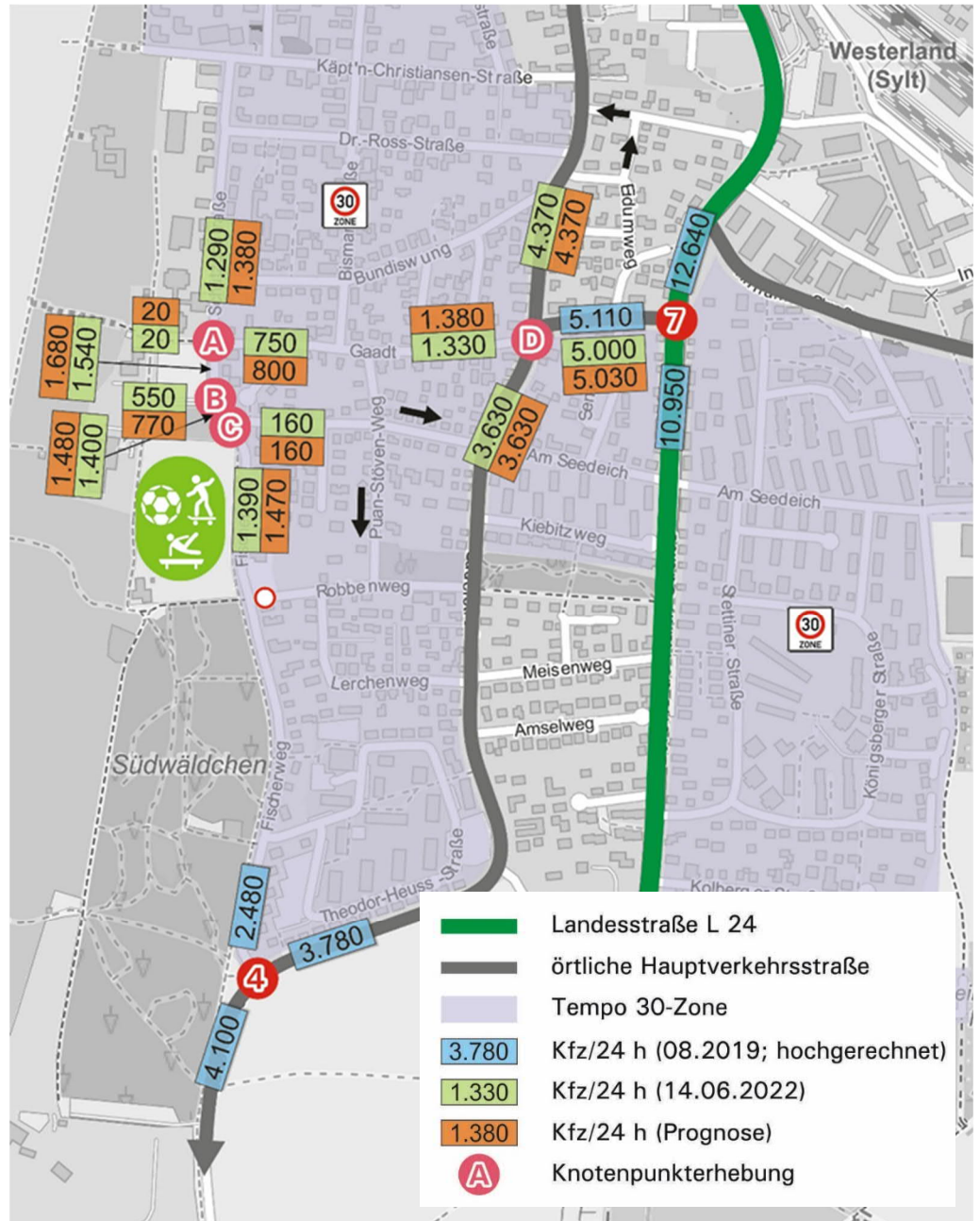


Abb. 14 Tagesverkehre (Prognose)

4 Tages-/Nachtverkehrsstärken

Die Auswirkungen auf den Schall im Umfeld werden gesondert durch einen Schallgutachter betrachtet. Dafür wurden die erhobenen Bestandsdaten tabellarisch zur weiteren Verwendung aufbereitet (vgl. Abb. 15).

Querschnittswerte Tag/Nacht												Bestand		
Knotenpunkt A	Schützenstraße (N)			Gaadt (O)			Fischerweg (S)			Zugang Himmelsleiter (W)				
	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz		
Zeit														
06.00-22.00	1.195	50	1.245	719	15	734	1.440	48	1.488	10	5	15		
22.00-06.00	41	1	42	15	0	15	50	1	51	2	0	2		
00.00-24.00	1.236	51	1.287	734	15	749	1.490	49	1.539	12	5	17		
Knotenpunkt B	Fischerweg (N)			(O)			Fischerweg (S)			Parkplatz (W)				
Zeit	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz		
06.00-22.00	1.444	44	1.488	-	-	-	1.304	43	1.347	524	5	529		
22.00-06.00	47	0	47	-	-	-	44	0	44	19	0	19		
00.00-24.00	1.491	44	1.535	-	-	-	1.348	43	1.391	543	5	548		
Knotenpunkt C	Fischerweg (N)			Inken-Michels-Weg (O)			Fischerweg (S)			(W)				
Zeit	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz		
06.00-22.00	1.308	45	1.353	139	13	152	1.297	50	1.347	-	-	-		
22.00-06.00	45	0	45	4	0	4	45	0	45	-	-	-		
00.00-24.00	1.353	45	1.398	143	13	156	1.342	50	1.392	-	-	-		
Knotenpunkt D	Süderstraße (N)			Trift (O)			Süderstraße (S)			Gaadt (W)				
Zeit	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz		
06.00-22.00	4.092	97	4.189	4.631	175	4.806	3.286	180	3.466	1.269	20	1.289		
22.00-06.00	176	0	176	190	4	194	155	4	159	39	0	39		
00.00-24.00	4.268	97	4.365	4.821	179	5.000	3.441	184	3.625	1.308	20	1.328		

Abb. 15 Tages-/Nachtverkehre (Bestand)

Die Prognosewerte wurden unter der Annahme, dass die zukünftigen Nutzungen auf den Zeitbereich zwischen 06.00 und 22.00 Uhr begrenzt sind aufbereitet (vgl. Abb. 16)

Querschnittswerte Tag/Nacht										Prognose		
Knotenpunkt A Zeit	Schützenstraße (N)			Gaadt (O)			Fischerweg (S)			Zugang Himmelsleiter (W)		
	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz
06.00-22.00	1.287	50	1.337	766	15	781	1.580	48	1.628	10	5	15
22.00-06.00	41	1	42	15	0	15	50	1	51	2	0	2
00.00-24.00	1.328	51	1.379	781	15	796	1.630	49	1.679	12	5	17
Knotenpunkt B Zeit	Fischerweg (N)			(O)			Fischerweg (S)			Parkplatz (W)		
	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz
06.00-22.00	1.584	44	1.628	-	-	-	1.384	43	1.427	744	5	749
22.00-06.00	47	0	47	-	-	-	44	0	44	19	0	19
00.00-24.00	1.631	44	1.675	-	-	-	1.428	43	1.471	763	5	768
Knotenpunkt C Zeit	Fischerweg (N)			Inken-Michels-Weg (O)			Fischerweg (S)			(W)		
	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz
06.00-22.00	1.388	45	1.433	143	13	156	1.373	50	1.423	-	-	-
22.00-06.00	45	0	45	4	0	4	45	0	45	-	-	-
00.00-24.00	1.433	45	1.478	147	13	160	1.418	50	1.468	-	-	-
Knotenpunkt D Zeit	Süderstraße (N)			Trift (O)			Süderstraße (S)			Gaadt (W)		
	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz	Pkw	Lkw	Kfz
06.00-22.00	4.099	97	4.196	4.665	175	4.840	3.293	180	3.473	1.316	20	1.336
22.00-06.00	176	0	176	190	4	194	155	4	159	39	0	39
00.00-24.00	4.275	97	4.372	4.855	179	5.034	3.448	184	3.632	1.355	20	1.375

Abb. 16 Tages-/Nachtverkehre (Prognose)

5 Zusammenfassung und Fazit

Das berechnete zusätzliche Verkehrsaufkommen des Multiparks ist mit 220 Kfz-Fahrten am Tag moderat. Eine dementsprechend intensive Nutzung des Multiparks ist zudem nur in den Sommermonaten zu erwarten, in den übrigen Monaten wird die Frequentierung deutlich geringer sein. Zur Nachtzeit (22.00 bis 06.00 Uhr) sollte die Nutzung der Anlagen untersagt werden. Damit keine Fahrten mehr nach 22.00 Uhr entstehen, sollten alle Nutzungen um spätestens 21.45 Uhr enden.

Für die Leistungsfähigkeit sind keine spürbaren Auswirkungen im umliegenden Netz zu erwarten. Durch die geringen verkehrlichen Belastungen im Bestand, ist das Umfeld wenig anfällig für leichte jahreszeitliche Schwankungen in der Verkehrsintensität.

Der Parkplatz weist außerhalb der Spitzenzeiten noch deutliche Kapazitäten auf. Durch die zeitliche Verteilung sind keine Überlastungen zu erwarten. Eine alternative Parkmöglichkeit befindet sich in fußläufiger Entfernung am Campingplatz. Sollte sich nach Etablierung des Multiparks wider Erwarten zeigen, dass das Angebot an Stellplätzen nicht ausreichend ist, kann die Einbindung des Parkplatzes in die Bewirtschaftungszone zielführend sein.

Langfristig ist anzustreben das Verkehrsmittelwahlverhalten auf Sylt zu Gunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) zu verändern. Dazu werden aktuell bereits verschiedene Konzepte, wie z.B. zum Westküstenradweg und das Verkehrskonzept Westerland, erarbeitet. Diese Entwicklungen sollten im Sinne der Verkehrswende weiter vorangetrieben werden. Durch ausreichend gut zugängliche, witterungsgeschützte und sichere Fahrradabstellanlagen kann aber auch schon im kleinen Maßstab das Fahrrad als attraktive Alternative zur Anreise zum Multipark gefördert werden. Durch die Linienbushaltestelle Sylt Stadion sind darüber hinaus die Voraussetzungen für eine gute Erreichbarkeit des Multiparks mit dem ÖPNV grundsätzlich gegeben. Durch einen barrierefreien Ausbau und einen Fahrgastunterstand kann die Attraktivität der An- und Abfahrt mit dem Bus gesteigert werden.

6 Anhang (Knotenstromplots)

Summe

Zählung Zählung A 14.06.2022
 Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 1796 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4
1		64	425	4
2	180		288	3
3	611	211		3
4	3	3	1	

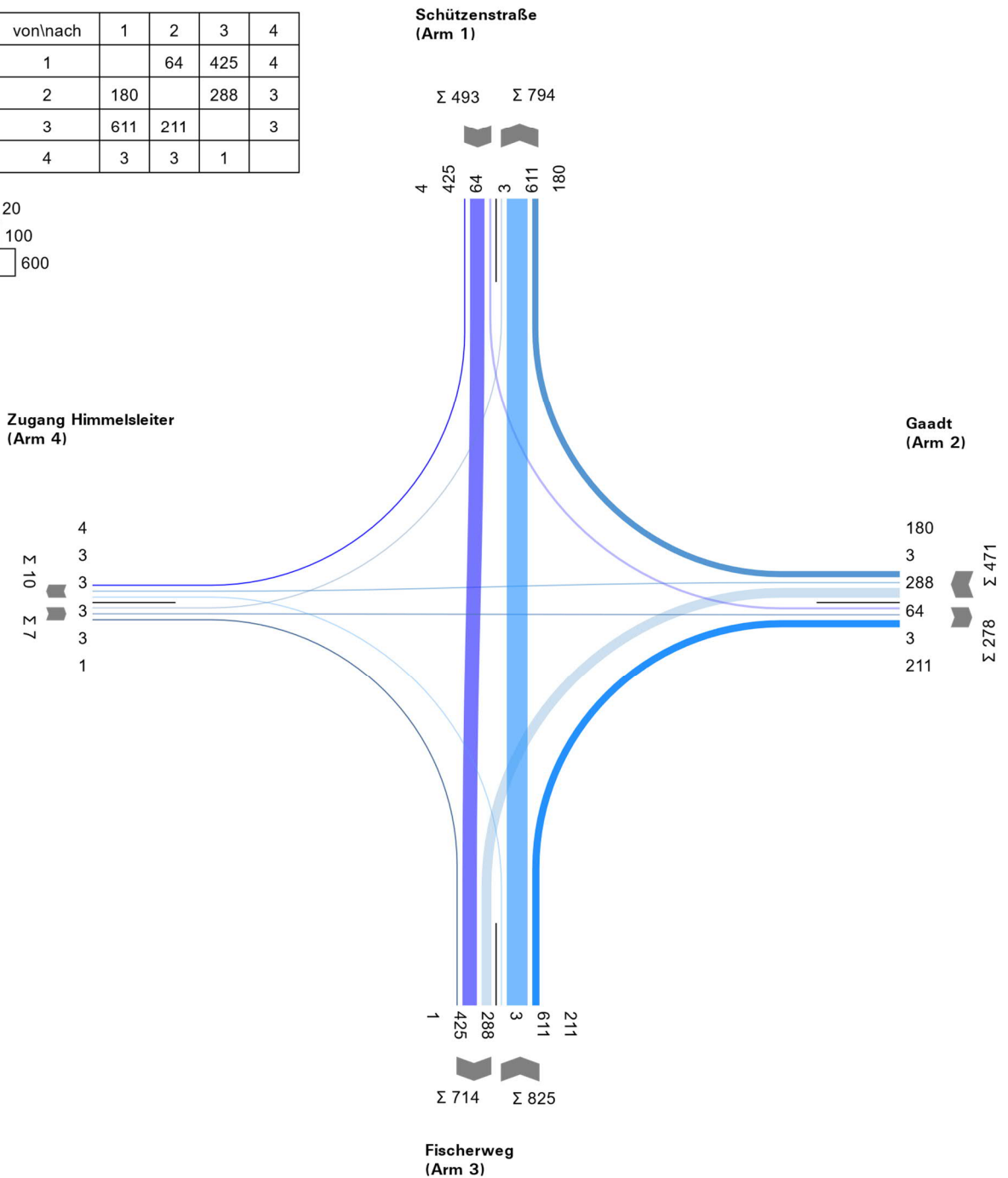
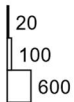


Abb. 17 Knotenpunkt A – Schützenstr./ Gaadt/ Fischerweg [Kfz/24h]

Summe

Zählung Zählung A 14.06.2022
 Spitzenstunde 15:45 - 16:45
 Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 157 Pkw + Krad + Lieferzug + Lkw + Lastzug + Bus

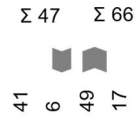
von\nach	1	2	3	4
1		6	41	
2	17		26	
3	49	18		
4				



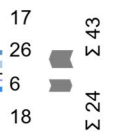
Zugang Himmelsleiter
 (Arm 4)



Schützenstraße
 (Arm 1)



Gaadt
 (Arm 2)



Fischerweg
 (Arm 3)



Abb. 18 Knotenpunkt A – Schützenstr./ Gaadt/ Fischerweg [Kfz/Spi-h]

Summe

Zählung Zählung B 14.06.2022
 Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 1737 Pkw + Krad + Lieferzug + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	3	4
1		544	170
3	645		103
4	176	99	

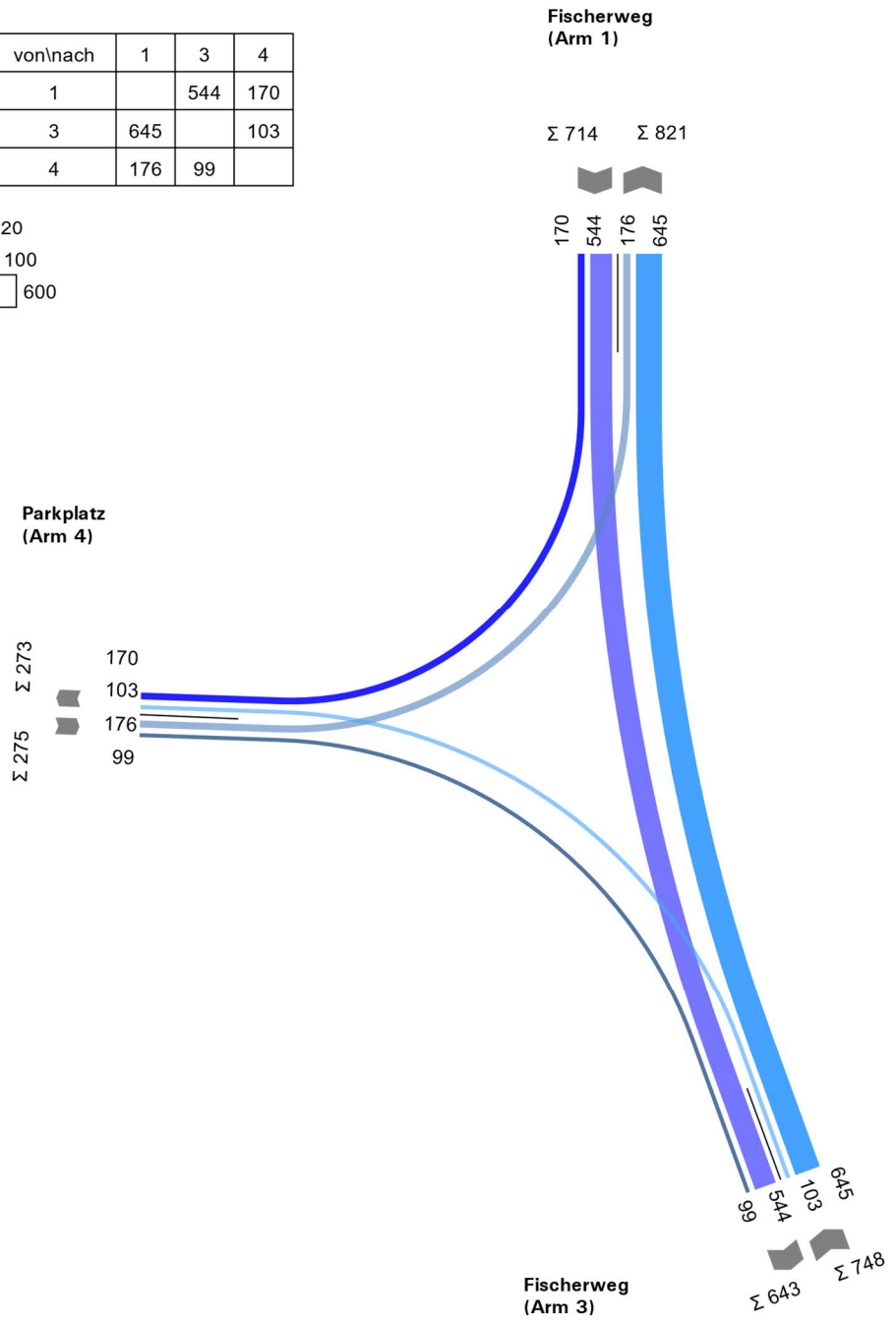
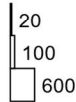


Abb. 19 Knotenpunkt B – Fischerweg/ Parkplatz [Kfz/24h]

Summe

Zählung Zählung B 14.06.2022
 Spitzenstunde 15:45 - 16:45
 Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 153 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	3	4
1		45	23
3	52		8
4	14	11	

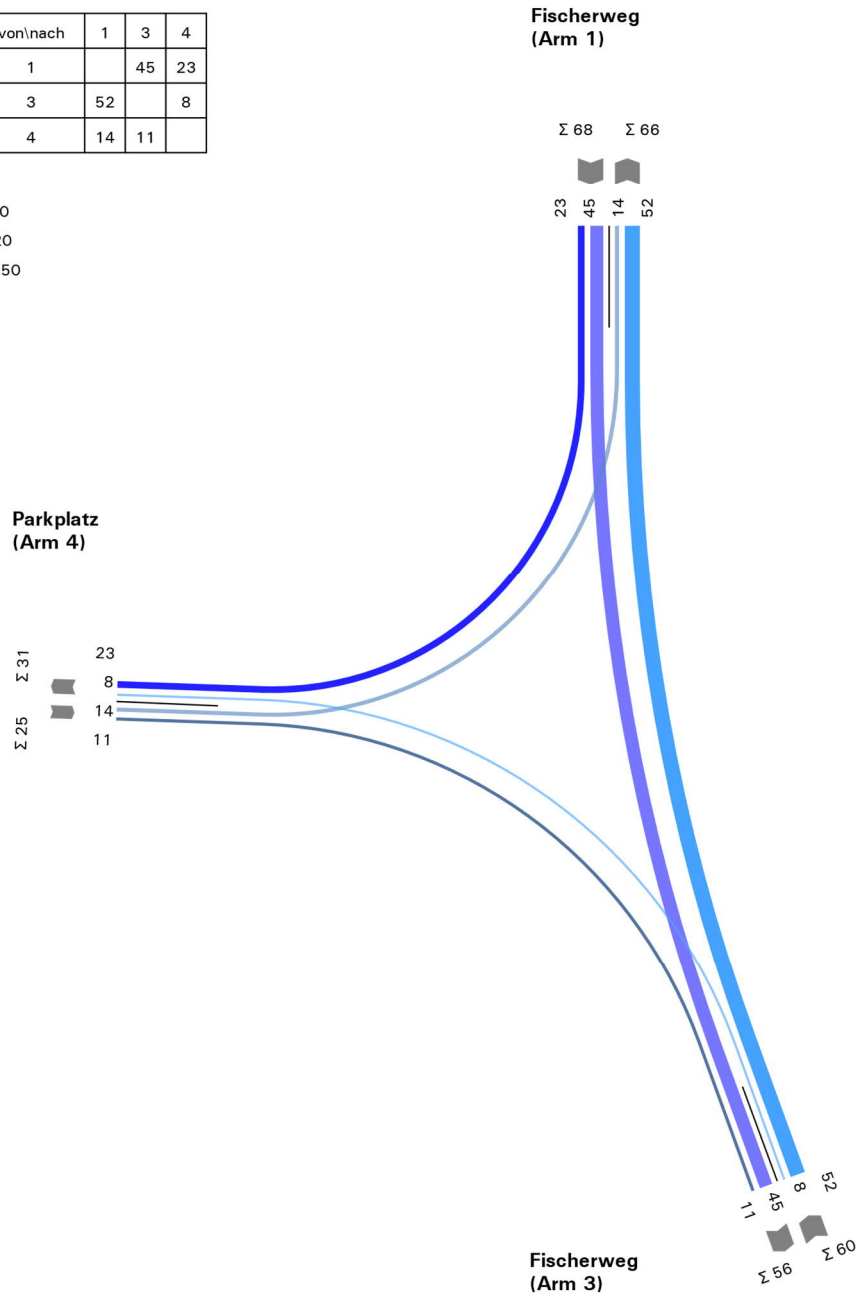


Abb. 20 Knotenpunkt B – Fischerweg/ Parkplatz [Kfz/Spi-h]

Summe

Zählung Zählung C 14.06.2022
 Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 1473 Fkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3
1		54	590
2	27		16
3	727	59	

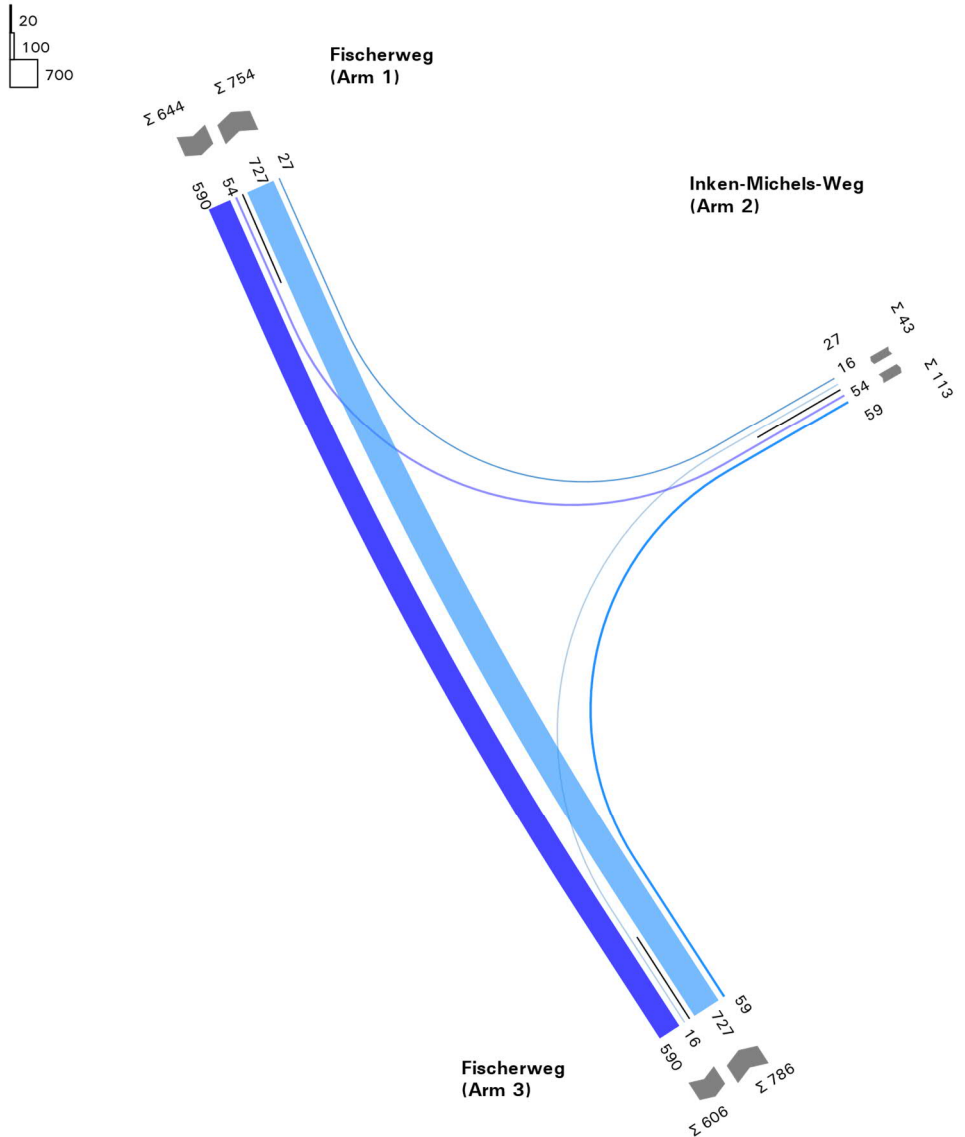


Abb. 21 Knotenpunkt C – Fischerweg/ Inken-Michels-Weg [Kfz/24h]

Summe

Zählung Zählung C 14.06.2022
 Spitzenstunde 11:15 - 12:15
 Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 132 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3
1		3	51
2	3		3
3	65	7	

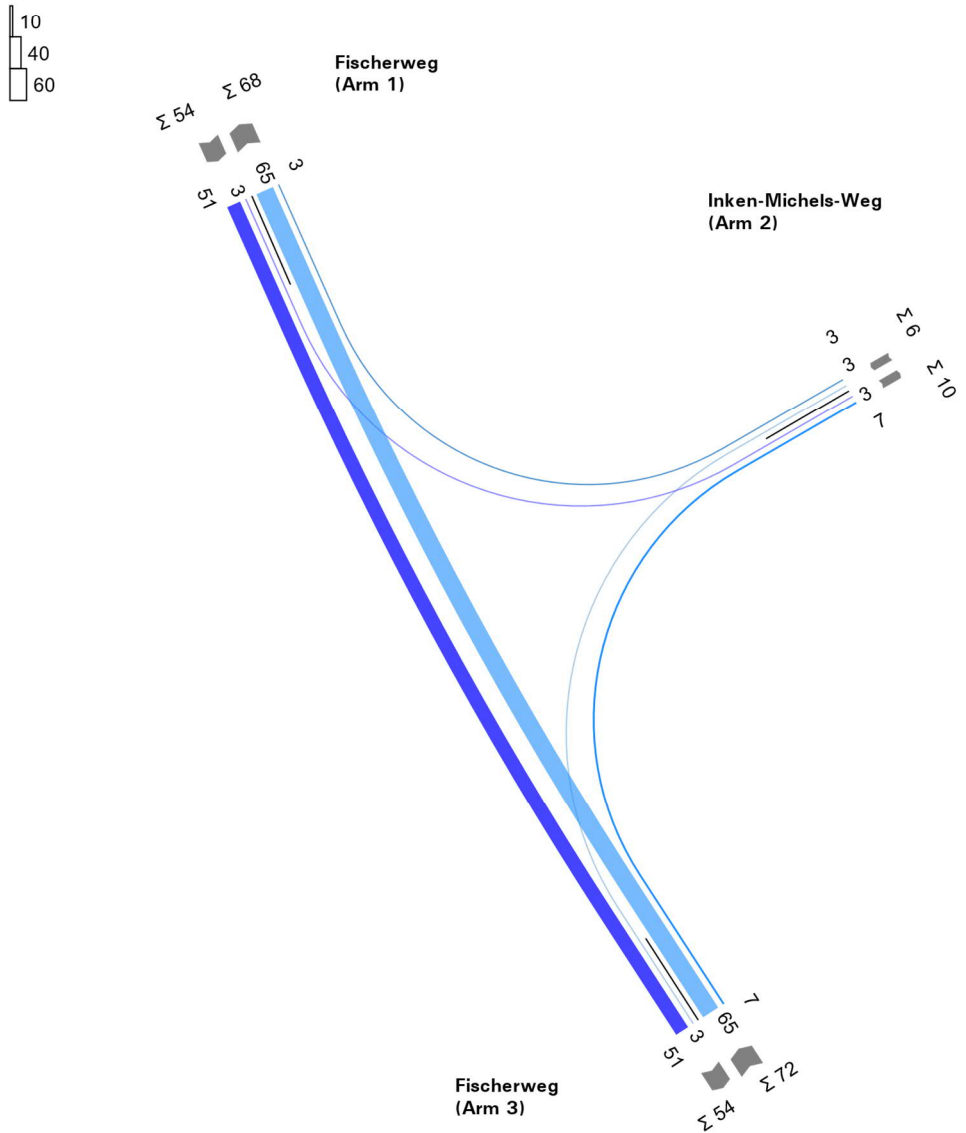


Abb. 22 Knotenpunkt C – Fischerweg/ Inken-Michels-Weg [Kfz/Spi-h]

Summe

Zählung Zählung D 14.06.2022
 Summe Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 7159 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4
1		1632	1343	165
2	764		562	554
3	441	1089		133
4	20	399	57	

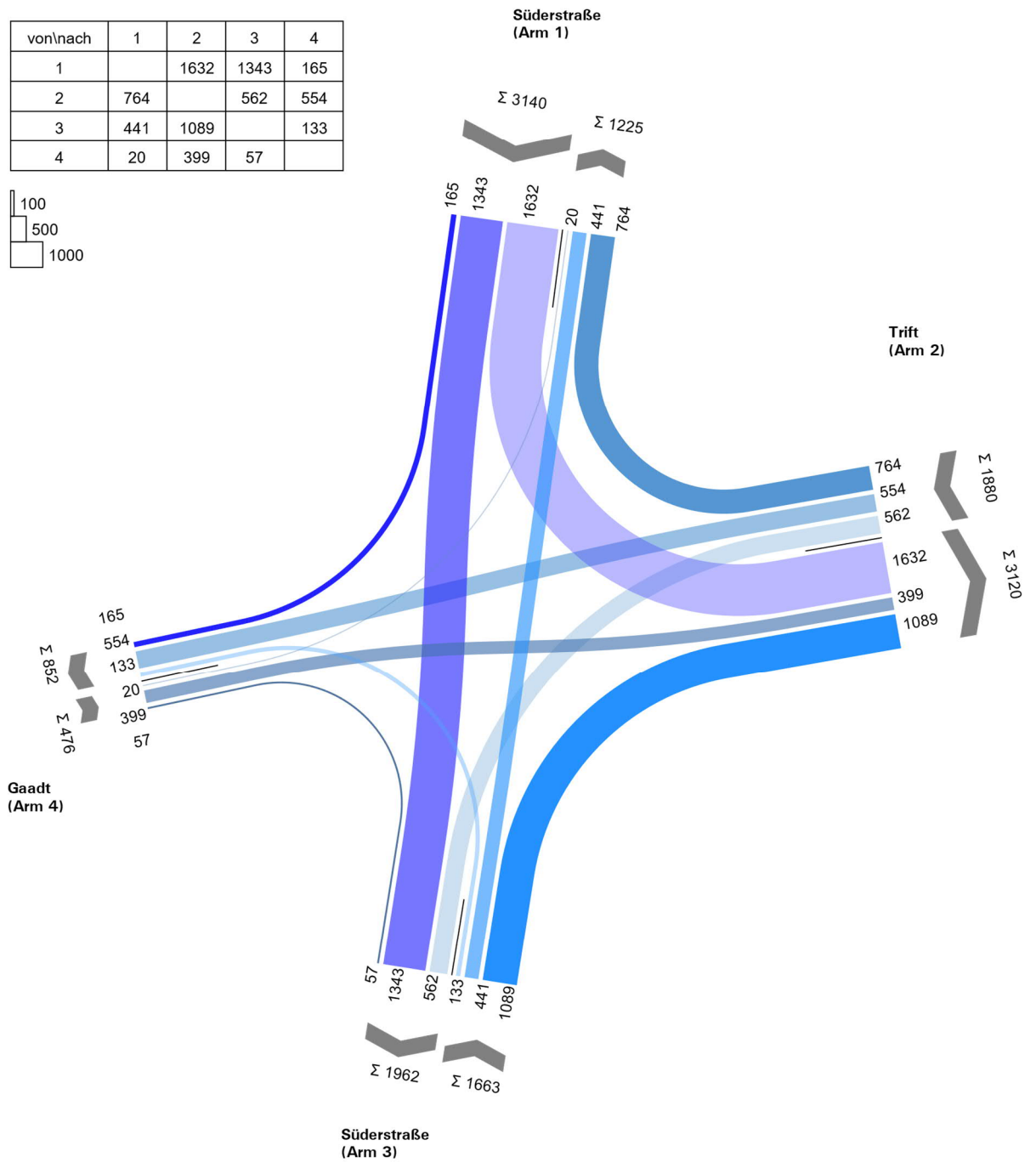


Abb. 23 Knotenpunkt D – Süderstr./ Gaadt/ Trift [Kfz/24h]

Summe

Zählung Zählung D 14.06.2022
 Spitzenstunde 15:45 - 16:45
 Auf Basis eines Zeitintervalls 14.06.2022 00:00 - 15.06.2022 00:00
 598 Pkw + Krad + Lieferfz + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4
1		134	96	5
2	64		56	49
3	39	105		18
4	4	25	3	

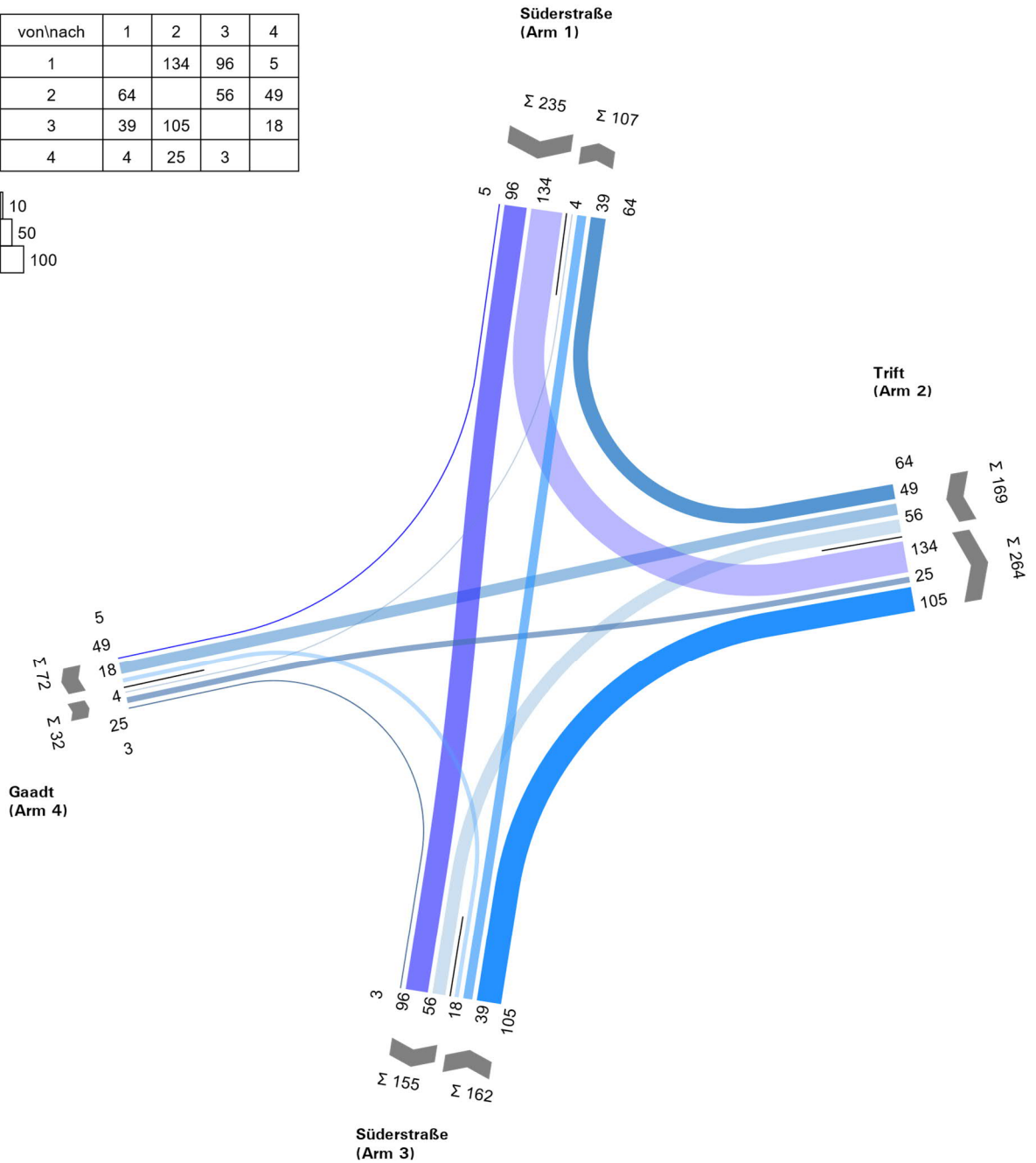


Abb. 24 Knotenpunkt D – Süderstr./ Gaadt/ Trift [Kfz/Spi-h]