

Die **Kfz-Verkehrsbelastung der Segeberger Straße (OD der L 322)** liegt heute

- zwischen rd. 34.000 [Kfz / 24 h], darunter rd. 32.900 [Pkw / 24 h] und 900 [Lkw / 24 h], im südlichen Abschnitt zwischen Einmündung der Ahrensböcker Straße und der Stadtgrenze zum Oberzentrum Hansestadt Lübeck,
- und rd. 8.500 [Kfz / 24 h], darunter rd. 7.700 [Pkw / 24 h] und 750 [Lkw / 24 h] am nordwestlichen Ortseingangsbereich der L 332.

Auch der Südabschnitt der **Ahrensböcker Straße (OD der L 230)** ist mit

- rd. 14.000 [Kfz / 24 h] (nördlich Einmündung in die Segeberger Straße)
- bis rd. 12.800 [Kfz / 24 h] (*südlich Einmündung Marienburgstraße (Lohstraße)*)

für eine Haupteinkaufsstraße deutlich zu stark belastet. (sog. „**Analyse-Nullfall 2012**“).

Ohne Maßnahmen zur Veränderung und Ergänzung der Straßennetzstruktur würde sich die vorhandene Situation bis zum Planungshorizont des VEP Stockelsdorf, dem Jahr 2025, noch erheblich verschärfen. Bundesweite Verkehrsprognosen sagen – je nach unterstelltem Entwicklungsszenario - eine weitere Zunahme der individuellen Motorisierung und daraus resultierende Steigerungen des Pkw-Verkehrsaufkommens bis zu rd. 6%, insbesondere aber eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung [Mio. to x km] des Straßengüterverkehrs um bis zu rd. 50% voraus. Hinzu kommen weitere Verkehrszuwächse, die aus der geplanten Erweiterung bzw. Neuausweisung von Wohn- und Gewerbegebieten in Stockelsdorf resultieren werden.

Um die Auswirkungen derartiger Verkehrszuwächse, aber auch die Verkehrsverlagerungs- und Entlastungswirkungen geplanter infrastruktureller Maßnahmen wie der Fertigstellung der Ortsumgehung K 13n sowie der Verlegung der OD der L 230 mit anschließendem verkehrsberuhigtem Umbau der südlichen Ahrensböcker Straße realitätsnah quantitativ abschätzen zu können, wurden mittels modernster Verkehrsplanungs-Instrumentarien (sog. *EDV-gestützte Verkehrsumlegungsberechnung*) **Netzmodellprognosen** erstellt.

Untersuchungsergebnisse Netzmodellprognosen 2025:

Im sog. „**Prognose-Nullfall 2025**“ – dieser **hypothetische** Fall zeigt die Kfz-Verkehrsbelastung im unveränderten Straßennetz **ohne** Ortsumgehung K 13n (= *Nullfall*) in Stockelsdorf bei Eintreten der unterstellten Prognose-Szenarien für die bundesweite und lokale Verkehrsentwicklung (= *Prognose 2025*) - sind entsprechende Verkehrszuwächse zu konstatieren. Insbesondere in der Ortsdurchfahrt der L 332 wird abschnittsweise nach wie vor die kritische Marge von 20.000 [Kfz / 24 h] – welche unter Verkehrsplanern als maximale Kapazitätsgrenze einer zweistreifigen Hauptverkehrsstraße bei akzeptabler Verkehrssicherheit und ausreichender Flüssigkeit der Verkehrsabwicklung angesehen wird – überschritten. Hier ist somit nach wie vor ein vierstreifiger Straßenausbau erforderlich.

Im Sinne einer vorausschauenden Gemeindeentwicklungsplanung ist verkehrsplanerischer Handlungsbedarf mit dem Ziel einer Entlastung u. a. dieses Straßenabschnittes erkennbar. Eine wesentliche Untersuchungsaufgabe bestand daher in der Prognose der Verkehrsverlagerungs- und **Entlastungswirkungen einer westlichen Ortsumgehungsstraße**, der zum Zeitpunkt der VEP-Untersuchungen bereits planfestgestellten K 13n, die künftig vom derzeitigen Ausbauende der Landesstraße L 184 (*Nordtangente*) bis zur K 13 im nordwestlichen Stadtgebiet Lübecks mit Anschluss an die Bundesautobahn A 1 über die vorhandene Anschlussstelle Lübeck Moising führen wird.

Dieser Untersuchungsfall – der hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsbelastungen identisch ist mit dem „Prognose-Nullfall 2025“, jedoch im Unterschied zu diesem das Vorhandensein der Westumgehung K 13n unterstellt - wird im Folgenden als **„Prognose-Nullfall-Plus 2025“** (= *Nullfall + K 13n*) bezeichnet. Im Ergebnis zeigen die Netzmodelluntersuchungen, dass

- in diesem Untersuchungs-Netzfall zwar deutliche Entlastungswirkungen von der K 13n ausgehen, was sich vor allem in Verkehrsreduzierungen in der Ahrensböcker Straße um bis zu rd. 3.000 [Kfz / 24 h] manifestiert,
- jedoch die von der K 13n insbesondere im Bereich der Segeberger Straße erhoffte Verkehrsentslastung mit weniger als 1.000 [Kfz / 24 h] zu Buche schlägt – d. h. die Entlastungswirkungen betragen hier je nach Straßenabschnitt nur rd. 3 – 8 % ihrer abschnittsweise unterschiedlichen Absolutbelastung. Mit Verkehrsstärken von abschnittsweise nach wie vor über 20.000 [Kfz / 24 h] kann ein Rückbau von derzeit 4 auf nur 2 Fahrstreifen in diesen stark belasteten Abschnitten aus verkehrsplanerischem Blickwinkel somit nicht empfohlen werden. Die starken Kfz-Verkehrsbelastungen der Segeberger Straße, insbesondere im Bereich des Ortszentrums, resultieren insbesondere auch aus den zusätzlichen Quell-/Zielverkehren der zahlreichen Einzelhandelsgeschäfte und Verbrauchermärkte (ALDI, Sky usw.) in diesem Straßenabschnitt, was letztlich der städtebaulich gewollten Stärkung des Ortsmittelpunktes geschuldet ist.

Der sog. **„Prognose-Planfall 1 - 2025“** – zeigt die Prognose-Kfz-Verkehrsbelastungen im Jahre 2025 im Stockelsdorfer Straßennetz

- **mit Ortsumgehung K 13n** (*wie im zuvor beschriebenen „Prognose-Nullfall-Plus 2025“*),
- jedoch zusätzlich mit **veränderter Führung der OD der L 230** über die Marienburgstraße mit entsprechendem leistungsfähigen Knotenpunktsumbau der Kreuzungen Ahrensböcker Straße und Segeberger Straße,
- sowie einem **verkehrsberuhigten Umbau des Südabschnittes der Ahrensböcker Straße** (*zwischen Lohstraße und Segeberger Straße*) und **Ausweisung als „Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“** mit $V_{zul} = 20$ km/h.

Infolge der Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Südabschnitt der Ahrensböcker Straße und der leistungsfähig ausgebauten Knotenpunkte Lohstraße und Segeberger Straße folgen die gebietsfremden Durchgangsverkehre dem veränderten Verlauf der OD der L 230 über die Marienburgstraße. Dies führt zu einer erheblichen Verkehrsentslastung auf dem Südabschnitt der Ahrensböcker Straße um rd. 65 bis 70 % auf lediglich noch rd. 3.600 [Kfz / 24 h]. Damit sind die Voraussetzungen für eine auch für Fußgänger attraktive Einkaufsstraße gegeben. Allerdings sind entsprechende Mehrbelastungen der Marienburgstraße und des Südostabschnittes der Segeberger Straße die unausweichliche Folge. Als (*z. T. künftige*) Ortsdurchfahrten klassifizierter überörtlicher Straßen sind sie jedoch auch zur Aufnahme hoher Verkehrsmengen prädestiniert.

- **Planungsempfehlungen:**

Entlastungswirkungen durch den Bau der westlichen Umgehungsstraße K 13n werden durch die Untersuchungsergebnisse des VEP Stockelsdorf grundsätzlich bestätigt. Insbesondere werden mit dem Bau der K 13n – in Verbindung mit der Verlegung der L 230 – die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entlastung des Südabschnittes der Ahrensböcker Straße und ihre damit einhergehende Attraktivitätssteigerung als Einkaufsstraße geschaffen. Diese Netzvariante wird daher als Planungsempfehlung für den mittelfristigen Planungshorizont Jahr 2025 zu Grunde gelegt.

Dies bedingt u.a. den leistungsgerechten Ausbau der Knotenpunkte Ahrensböcker Straße / Marienburgstraße – Lohstraße, sowie Segeberger Straße / Marienburgstraße – Holsteiner Straße.

Ebenfalls umgebaut werden sollte der neuralgische Knotenpunkt Ahrensböcker Straße / Dorfstraße, wobei hier aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Rückstauminimierung ein einspuriger Kreisverkehrsplatz favorisiert wird.

Ebenfalls verbesserungsfähig ist die Ein-/Ausfahrtssituation der Parkplätze der Verbrauchermärkte bzw. Supermärkte „ALDI“ und „Sky“ mit Direktanbindung an die stark befahrene Segeberger Straße. Hierfür wurden in Ergänzung zum VEP in einer detaillierten verkehrstechnischen Untersuchung eine signaltechnische Optimierung dieser Knotenpunktssituation durchgeführt und Planungsempfehlungen konkretisiert.

Ein weiterer Untersuchungspunkt betraf die Verkehrsdurchlässigkeit in den Wohngebieten. Hierzu wurden weitere Verkehrsmodellprognosen erstellt und jew. situationsgerechte Handlungsempfehlungen formuliert.

Das Radverkehrsnetz sollte bis zum Planungshorizont Jahr 2025 den Anforderungen an die aktuelle StVO angepasst werden. Unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit und der örtlichen Gegebenheiten und Zwangspunkte (*z. B. der ohne Eingriffe in Grundstücksstrukturen zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten oder keine Planungshoheit der Gemeinde Stockelsdorf für die Ortsdurchfahrten der überörtlichen klassifizierten Straßen*), sind die planerisch wünschenswerten Netzergänzungen bis zum Planungshorizont Jahr 2025 jedoch nicht realisierbar. Die Planungsempfehlungen beschränken sich daher in Abstimmung mit dem Arbeitskreis VEP auf die bis dahin realisierbaren notwendigsten Eingriffe.

1. Einführung

1.1. Ausgangslage

Der Verkehrsentwicklungsplan der Gemeinde Stockelsdorf datiert aus den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Seither haben sich wesentliche Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur im Raum Stockelsdorf ergeben, wie insbesondere die Fertigstellung der Bundesautobahn A 20 zwischen BAB-Kreuz Lübeck bis zur Anschlussstelle Weede. Weiterhin ist die Ortsumgehung K 13n mittlerweile für den Verkehr freigegeben.

Damit eröffnet sich die Möglichkeit, die bereits durch den Bau der A 20 oder künftig durch den Neubau der K 13n entlasteten Ortsdurchfahrten der ehemaligen Bundesstraße B 206 und Kreisstraße K 13 entsprechend ihrer künftigen Verkehrsbedeutung und ihrer sonstigen Funktionen (Erschließung der Grundstücke, Hauptachsen der innerörtlichen Fahrrad- und Fußgängerverkehrs, Aufnahme des ruhenden Verkehrs, z. B. für Einkaufszwecke usw.) umzugestalten.

Auch für Straßen untergeordneter funktionaler Kategorien (Sammelstraßen, Wohnstraßen) besteht teilweise verkehrsplanerischer Handlungsbedarf, der sich in zahlreichen diesbezüglichen Bürgeranträgen und entsprechenden Beschlüssen der Fachausschüsse manifestiert. Insbesondere werden Sicherheitsdefizite für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer, vor allem im Schülerverkehr, sowie Immissionen für Anwohner als Begründungen genannt.

Für die übrigen Verkehrssektoren

- ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr)
- NIV (nichtmotorisierter Verkehr, d. h. Radfahrer und Fußgänger)
- ruhender Verkehr (Parken)

besteht dagegen kein artikulierter Handlungsbedarf.

Der ÖPNV im Raum Stockelsdorf existiert in Form des Stadtverkehrs Lübeck und des Regionalverkehrs. Die Bedienungsqualität und Erschließungsqualität des ÖPNV wird seitens der Gemeinde Stockelsdorf als befriedigend angesehen. Eine von den Stadtwerken Lübeck angebotene Angebotserweiterung des ÖPNV („Liniennetz-Optimierung“) wird aus Kostengründen seitens der Gemeinde Stockelsdorf zurückhaltend bewertet. Planungsbedarf für den ÖPNV im Rahmen des VEP ist somit nicht gegeben.

Ein Radverkehrskonzept wurde im Jahre 2001 erstellt und weitgehend umgesetzt. Im Rahmen des VEP sollten jedoch die vorhandenen Radverkehrsanlagen auf Konformität mit den planerischen Regelwerken (ERA) und der StVO geprüft und ggf. Verbesserungsvorschläge erarbeitet werden. Auch unter dem Gesichtspunkt der Schulwegsicherung sollte das gesamte Radverkehrsnetz einschließlich der Querungsstellen verkehrswichtiger innerörtlicher Straßen

analysiert werden und ggf. Maßnahmenvorschläge formuliert werden. Letzteres gilt auch für den Fußgängerverkehr.

Ruhender Verkehr stellt nach Auffassung der Gemeinde Stockelsdorf keinen zentralen Problemschwerpunkt dar. Auch bei der Bestandsanalyse im Rahmen des VEP haben sich keine Anhaltspunkte hierfür ergeben.

1.2. Generelle Aufgabenstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes

Ein **kommunaler Verkehrsentwicklungsplan** (VEP) dient der vorausschauenden „makroskopischen“ Planung der kommunalen Verkehrsnetze und Verkehrsanlagen für den mittelfristigen Planungshorizont (*derzeit bis ca. zum Jahre 2025*). Weiterhin gehören zu derartigen Planungen im Rahmen eines VEP ggf. auch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen z. B. in Form von (*statischen*) Beschilderungen und/oder (*dynamischen*) Verkehrssignalisierungen i. d. R. auf „makroskopischer“¹, in Einzelfällen auch auf „mikroskopischer“² Ebene. Diese vorausschauende Planung beinhaltet – im Gegensatz zu sog. „Anpassungsplanungen“ früherer Generalverkehrspläne, deren Zielsetzung oft primär in der nachträglichen oder vorsorglichen Anpassung des Straßennetzes an die gestiegene Motorisierung bestand –

- zum einen die **systemübergreifende Berücksichtigung sämtlicher planungsrelevanter Verkehrssektoren** (*hier jedoch begründet begrenzt auf das lokale Straßennetz für den Kfz-Verkehr einschließlich der Ortsdurchfahrten überörtlicher klassifizierter Straßen, sowie das örtliche Radverkehrsnetz*)
- zum anderen die stringente **Beachtung städtebaulicher, siedlungsstruktureller, ökologischer und ökonomischer Randbedingungen.**

Es besteht heutzutage fachplanerischer Konsens darüber, dass die Verkehrsplanung den Städtebau nicht (mehr) dominieren darf, sondern eine **umwelt-, sozial- und stadtverträgliche Verkehrsentwicklung als generelles Planungsziel** anzustreben ist.

¹ *makroskopisch* in der Verkehrsplanung: das gesamte Planungsgebiet umfassend, mit entsprechend hoher Abstraktion bzw. geringem Detaillierungsgrad in der Darstellung

² *mikroskopisch* in der Verkehrsplanung: nur Teilbereiche, z. B. einzelne Knotenpunkte, umfassend, mit höherem Detaillierungsgrad in der Darstellung

Dennoch dürfen natürlich die **verkehrlichen Belange** bei einem VEP durch diese o. g. Primärziele nicht völlig in den Hintergrund treten. Daher sollte durch einen verbindlich beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan insbesondere sichergestellt werden,

- dass zum einen die **Funktionsstüchtigkeit der Verkehrsnetze im Planungsraum** (*hier: lokales Straßennetz für den Kfz-Verkehr, örtliches Radverkehrsnetz*) zum mittelfristigen Planungshorizont (*hier: Jahr 2025*) unter den dann prognostizierten Verkehrsmengen und unter Beachtung der o. g. Ziele gewährleistet ist,
- und zum anderen, dass die für verkehrsplanerische Maßnahmen in der Regel notwendigen erheblichen Investitionsmittel nicht konzeptionslos und zeitlich unkoordiniert für isolierte Einzelmaßnahmen – die womöglich einem optimalen Gesamtkonzept hinterher im Wege stehen – verwendet werden, sondern dass sich alle notwendigen Einzelmaßnahmen an einem **mehrheitlich getragenen verkehrsplanerischen Gesamtkonzept** orientieren.

Ein **verbindlicher Beschluss des Verkehrsentwicklungsplans** durch die kommunalpolitischen Entscheidungsgremien ist daher üblicherweise **Voraussetzung für die Beantragung von Bundes- oder Landeszuschüssen** für geplante verkehrsinfrastrukturelle Investitionen im örtlichen Straßen- oder Radverkehrsnetz.

Der Verkehrsentwicklungsplan entspricht

- hinsichtlich der **Planungsebene** (*Strukturplanung*),
- seinem **räumlichen Geltungsbereich** (*lokal begrenzt*)
- und in seiner **Rechtsverbindlichkeit** (*nur gegenüber der lokalen Verwaltung bei freiwilliger Selbstbindung*)

einer informellen Planung, wie z. B. ein Städtebaulicher Rahmenplan. Ein durch formalen Beschluss der lokalpolitischen Entscheidungsgremien abgeegneter Verkehrsentwicklungsplan hat somit verbindlichen Charakter lediglich gegenüber der Verwaltung der Gemeinde Stockelsdorf, nicht jedoch gegenüber Dritten, wie es beispielsweise bei Bebauungsplänen der Fall ist.

1.3. Aufgabenstellung des VEP Stockelsdorf

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) als Teil der Ortsentwicklungsplanung der Gemeinde Stockelsdorf soll Handlungskonzepte für die verkehrliche Infrastrukturplanung für den mittelfristigen Planungshorizont – derzeit etwa den Zeitraum bis zum Jahre 2025 – liefern. Durch den VEP soll sichergestellt werden, dass

- die Neustrukturierung des innerörtlichen Straßennetzes sich an den Veränderungen der Kfz-Verkehrsströme (*infolge Neubau A 20 und K 13n im Raum Stockelsdorf*) orientiert,
- der Ausbauzustand der innerörtlichen Straßen und Knotenpunkte adäquat zur jeweiligen Verkehrsbedeutung und zur funktionalen Kategorie der Straßen (*Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen, Wohnstraßen*) passt, und
- hierbei die Belange des Immissionsschutzes der Anwohner, der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie des Landschaftsschutzes und des Städtebaus angemessen berücksichtigt werden.
- Gleichrangig mit dem motorisierten Individualverkehr sollen die übrigen Verkehrssektoren (*nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer, ÖPNV*) in die Verkehrsplanung einbezogen werden. Da der ÖPNV auf regionaler Ebene bzw. seitens der Hansestadt Lübeck organisiert ist und überdies kein Handlungsbedarf besteht, stellt der ÖPNV jedoch keinen Planungsgegenstand des lokalen VEP Stockelsdorf dar. Das vorhandene Radverkehrskonzept ist jedoch zu überprüfen und ggf. den veränderten straßenverkehrsrechtlichen und örtlichen Rahmenbedingungen anzupassen.
- Letztlich soll der VEP als verkehrsplanerisches Rahmenkonzept garantieren, dass die für die umzusetzenden Maßnahmen erforderlichen Investitionsmittel nicht konzeptionslos und zeitlich unkoordiniert für isolierte Einzelmaßnahmen – die z. B. von Anwohnern eingefordert werden, jedoch womöglich einem städtebaulichen Gesamtoptimum hinterher im Wege stehen – verwendet werden, sondern sich alle Maßnahmen an einem im VEP festgelegten Handlungskonzept mit sachlogisch begründeten Relevanzkriterien orientieren.

Für die Verkehrssektoren des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Wirtschaftsverkehrs (Lkw) sind keine aktuellen Datengrundlagen vorhanden. Deshalb ist in einem ersten Schritt eine entsprechende Datenbasis zu schaffen. Diese bildet die Grundlage für die Entwicklung eines aktuellen Verkehrsmodells, mit dem die verkehrlichen Wirkungen von Szenarien und Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes sowie von Einzelthemen beurteilt werden.

Die **Aufgabenstellung** umfasste alle drei für VEPs **wesentlichen Bearbeitungsphasen**:

1. zunächst erfolgte eine detaillierte **Bestandsanalyse des Status-Quo** der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und der derzeitigen Verkehrsnachfrage (*fließender Kfz-Verkehr - einschließlich des den Kernort der Gemeinde Stockelsdorf durchquerenden überörtlichen Verkehrs*;). Erkennbare Missstände wurden anschließend in einer **Mängelanalyse** dokumentiert.
2. Auf der Basis der Analyseergebnisse und spezieller **Prognosen** der künftigen örtlichen Verkehrsentwicklung **EDV-gestützte Netzuntersuchungen** durchgeführt
 - zum einen das Straßenhauptnetz, um die verkehrlichen Auswirkungen der Fertigstellung der Ortsumgehung der K 13n sowie der Verlegung der Ortsdurchfahrt (OD) der Landesstraße L 230 insbesondere auf die OD der L 332 (Segeberger Straße) zu ermitteln,
 - zum anderen für das Nebenstraßennetz, um die Zweckmäßigkeit von Durchfahrsperrern für den Kfz-Verkehr in diversen Wohn- oder Wohnsammelstraßen objektiv beurteilen zu können.
3. Abschließend waren primär **Planungsempfehlungen** zur künftigen Neustrukturierung des Straßennetzes insbesondere im Ortszentrum (*südliche Ahrensböcker Straße, südliche Segeberger Straße, Marienburgstraße*) unter der Zielsetzung einer ausbalancierten Abwägung zwischen
 - städtebaulichen Wunschvorstellungen einer umfeldverträglichen innerörtlichen Verkehrsentwicklung einerseits,
 - und andererseits der Notwendigkeit einer ausreichenden Kapazität der betroffenen Straßenabschnitte und Knotenpunkte zu erarbeiten.
 - Die exemplarische Untersuchung baulicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in 30 km/h Wohnsammelstraßen bildete eine weitere Säule der Planungsempfehlungen. Für Wohnstraßen wurde die Beibehaltung, Einrichtung oder ggf. Entfernung von Kfz-Durchfahrsperrern untersucht und entsprechende Empfehlungen formuliert. Für den Radverkehr war eine **Weiterentwicklung des Radverkehrskonzeptes** unter Beachtung der aktualisierten StVO zu erstellen.

1.4. Arbeitskreis VEP

Um einerseits rein aus fachplanerischem Blickwinkel, jedoch quasi „am grünen Tisch“ ohne Berücksichtigung örtlicher Befindlichkeiten und Präferenzen erstellte Planungsempfehlungen von vornherein zu vermeiden und andererseits dadurch eine möglichst hohe Akzeptanz der Planungsempfehlungen nicht nur bei den beteiligten kommunalpolitischen Entscheidungsgremien, sondern auch bei den Bürgern und mit verkehrlichen Problemen befassten Institutionen der Gemeinde Stockelsdorf wie z. B. der Verwaltung, Polizei, Interessenverbänden wie ADFC und ADAC usw. zu erreichen, wurde bereits bei Beginn der VEP-Bearbeitung ein „Arbeitskreis VEP“ (AK VEP) eingerichtet, dessen Teilnehmerkreis sich aus Vertretern dieser o. g. Institutionen sowie der kommunalen Politik zusammensetzte.

Der Arbeitskreis VEP tagte während der VEP-Bearbeitung in unregelmäßigen Zeitabständen jeweils nach Abschluss wesentlicher Untersuchungsabschnitte. Dabei erfolgte jeweils zunächst eine Information des AK VEP mittels „Power-Point“-Präsentation über die im jew. abgeschlossenen Untersuchungsabschnitt erarbeiteten Ergebnisse und daraus resultierende fachplanerische Erkenntnisse. Anschließend wurden jeweils diese Ergebnisse und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen für die weiteren Planungen – häufig sehr kontrovers – diskutiert.

Durch dieses kontinuierliche Abstimmung des Planungsprozesses konnten zum einen lokale verkehrspolitische Zielvorstellungen (z. B. *hinsichtlich der Intensität des Radverkehrsnetzausbaues*) und aktuelle städtebauliche Planungsabsichten (z. B. *aktuelle Änderungen bei der Planung der Erweiterung von Wohn- und Gewerbeflächen*) bei den weiteren Planungen zum VEP von Anfang an berücksichtigt werden.

Zum anderen konnten beispielsweise die für Nichtfachleute oft nur schwer in ihrer Komplexität zu durchschauenden Ergebnisse der Netzmodelluntersuchungen im Detail erläutert werden und die daraus für die weiteren Planungen resultierenden verkehrsplanerischen Konsequenzen aufgezeigt werden.

1.5. Untersuchungsgebiet und Planungsraum

Das **Untersuchungsgebiet** umfasst über den gesamten Planungsraum hinaus auch die von außen einstrahlenden bzw. nach außen ausstrahlenden Verkehre. Da infolge der Nähe der Gemeinde Stockelsdorf zur Autobahn BAB A 1 mitsamt den drei benachbarten Anschlussstellen Bad Schwartau (*östlich*), Lübeck Zentrum (*südlich*) und Lübeck Moisling (südwestlich des Kernortes Stockelsdorf) der Kernort Stockelsdorf von der BAB A 1 aus auf verschiedenen Zufahrtsstraßen (*Lohstraße, Krempelsdorfer Allee, Morierstraße*) erreichbar ist, mussten diese in das EDV-Strabennetzmodell mit einbezogen werden, um dieses Verkehrsgeschehen in der Analyse entsprechend abbilden und künftige Verkehrsverlagerungen der heute durch das Stockelsdorfer Gemeindegebiet fließenden Verkehre auf diese Anschlussstellen (*z. B. im Zuge der K 13n*) realitätsgetreu prognostizieren zu können.

Der **Planungsraum** und somit die planerischen Aussagen zum künftigen Verkehrsgeschehen von Stockelsdorf beinhalten dagegen auftragsgemäß ausschließlich den Kernort Stockelsdorf (*d.h. Ortszentrum, Wohngebiete, Gewerbegebiete einschl. geplanter Erweiterungen*).

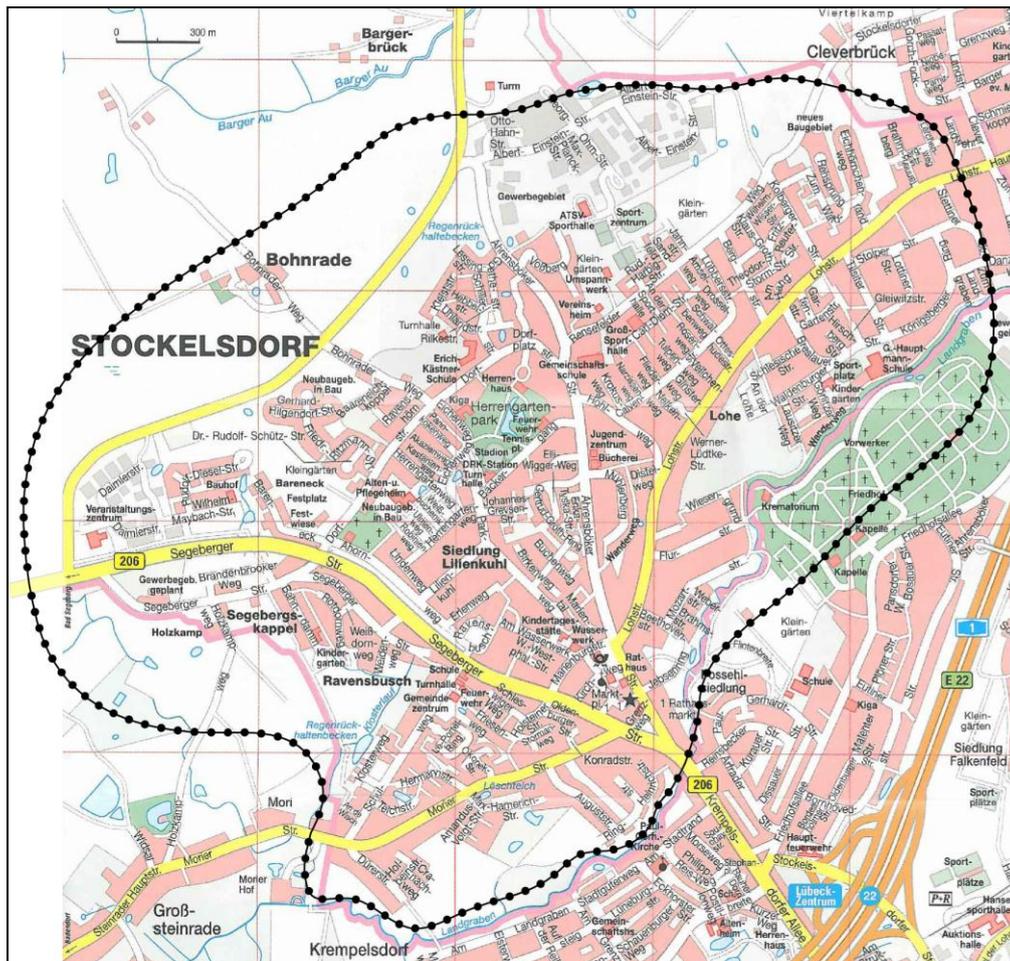


Abb 1.5: Planungsraum Gemeinde Stockelsdorf

2. Grundstruktur des Planungsraumes

2.1. Geografische Lage, Topografie und politische Zuordnung

Die Gemeinde Stockelsdorf liegt geografisch auf 53° und 53' nördlicher Breite und 10° 39' östlicher Länge. Die Topografie im Gemeindegebiet ist geprägt durch ebenes Gelände in einer Höhe von durchschnittlich 18 m über NN.

Stockelsdorf gehört als amtsfreie Gemeinde zum Kreis Ostholstein im Bundesland Schleswig-Holstein. Zum Gemeindegebiet gehören neben dem Kernort Stockelsdorf auch die Dorfschaften *Artrade*, *Curau*, *Dissau*, *Eckhorst*, *Horsdorf*, *Klein Parin*, *Krumbeck*, *Malkendorf*, *Obernwohde* und *Pohnsdorf* als Ortsteile.

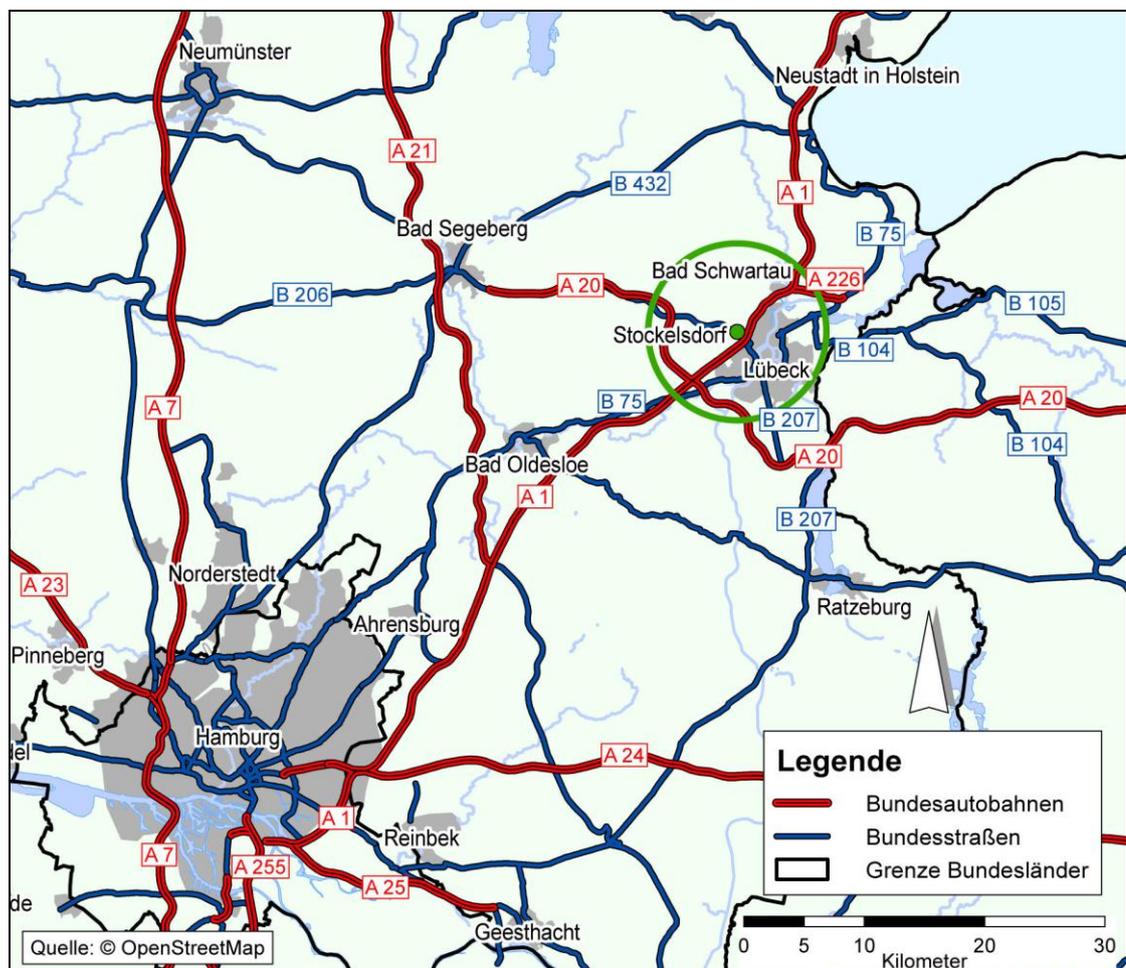


Abb. 2.1: Einbindung der Gemeinde Stockelsdorf in das Fernstraßennetz

Der Kernort Stockelsdorf – also der Planungsraum dieses VEP – wird im Süden durch den Landgraben von der Hansestadt Lübeck – das Oberzentrum dieser Region – abgegrenzt, und im