

Osten durch die Stadt Bad Schwartau, wobei letztere politische Grenze infolge der unmittelbaren Nachbarschaft mit einer durchgängig vorhandenen Bebauung optisch nicht wahrnehmbar ist. Mit diesen beiden Nachbarstädten bildet der Kernort Stockelsdorf einen urbanen Agglomerationsraum. Die Einwohnerzahl des Kernortes Stockelsdorf beträgt derzeit rd. 13.500 Personen.

2.2. Einbindung in das überregionale und regionale Verkehrsnetz

Der Kernort Stockelsdorf wird an das Bundesfernstraßennetz

- durch die in West-Ost--Richtung verlaufende, abschnittsweise vierstreifig ausgebaute Ortsdurchfahrt der ehemaligen Bundesstraße B 206 und heutigen Landesstraße L 332 über die BAB-Anschlussstelle *Lübeck Zentrum* in nur rd. 1,5 km Entfernung südlich des Ortszentrums direkt an die **Bundesautobahn A 1** („Hansalinie“ *Insel Fehmarn / Ostholstein <--> Saarland*) angeschlossen. Die L 332 führt südlich weiter in Richtung Lübeck Stadtzentrum.
- Eine weitere Anbindung an die **BAB A 1** in Fahrtrichtung Nord-Osten (*Fehmarn*) besteht über die BAB-Anschlussstelle *Bad Schwartau*. Vom Ortszentrum Stockelsdorf ist sie über die L 230 (*Lohstraße und dann im weiteren Verlauf „Hauptstraße“ im Nachbarort Bad Schwartau*) erreichbar. Über diese Straße gelangt man anschließend nach Lübeck-Ost und zum Lübecker Hafen.
- In Fahrtrichtung Süd-Westen (*Hamburg*) besteht über die ca. 5 km westlich vom Ortszentrum entfernte BAB-Anschlussstelle *Lübeck Moisling* eine dritte Möglichkeit, auf die **BAB A 1** zu gelangen. Vom Ortszentrum Stockelsdorf führt die Fahrtroute über die K 21 (*Morierstraße*) und dann im weiteren Verlauf über Lübecker Gebiet über die K 5 (*Steinrader Damm*) und K 13 (*Kieler Straße*) zunächst zur o. g. BAB-Anschlussstelle und dann weiter in die westlichen Lübecker Stadtteile.
- Über die L 332 (*Segeberger Straße*) erreicht man in Fahrtrichtung Nordwesten die **BAB A 20** („Ostseeautobahn“ *Prenzlau <--> Bad Segeberg*) über die Anschlussstelle *Mönkhagen*. Im weiteren Verlauf führt die L 332 über die BAB A 20 zur Kreisstadt Bad Segeberg und von dort aus über die B 206 zur **BAB A 7** (*Dänemark <--> Alpen*).

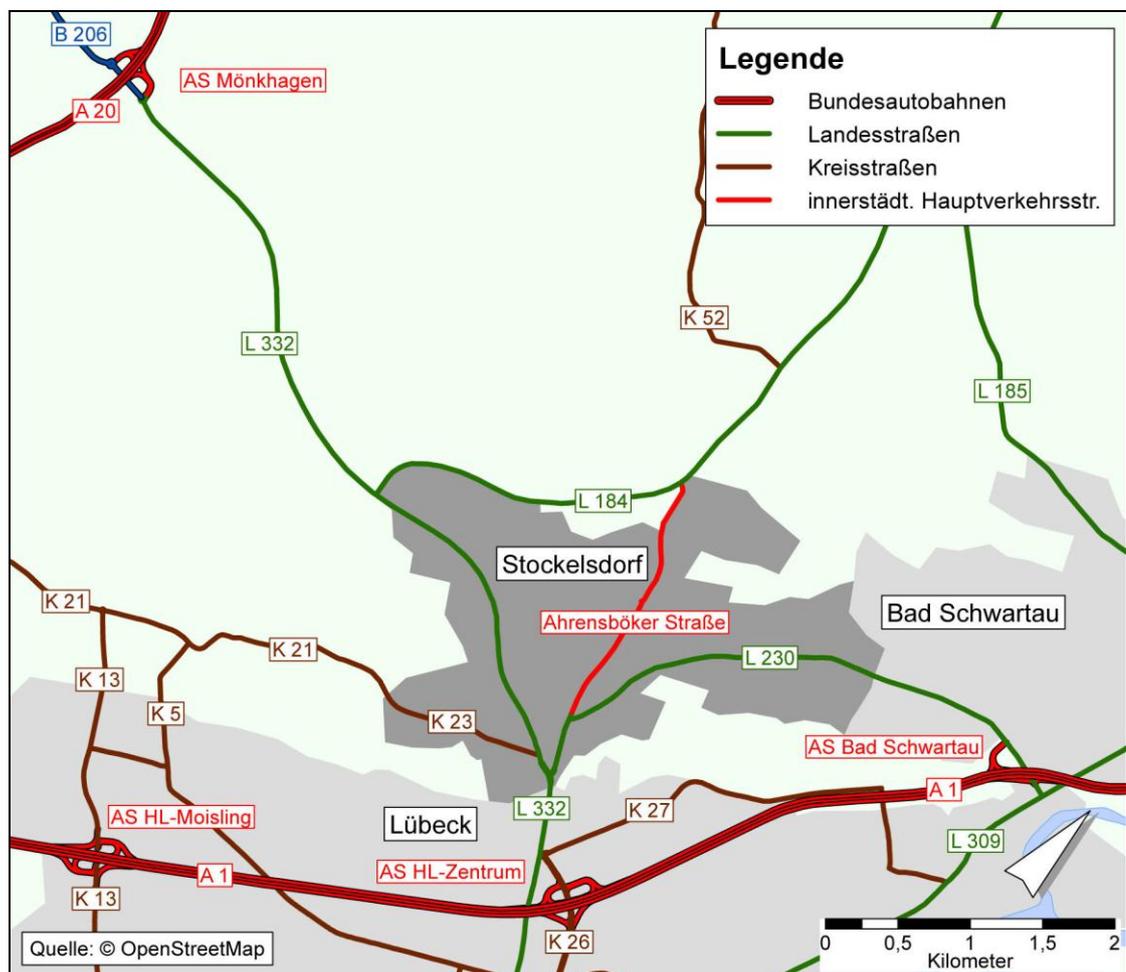


Abb. 2.2: Einbindung der Gemeinde Stockelsdorf in das regionale Straßennetz

Die **regionale Verbindungsfunktion** mit den übrigen Nachbarorten erfolgt über

- oben bereits beschriebene L 332 (*ehem. OD der B 206*)
- die L 184 in Richtung Norden nach Ahrensböök und weiter nach Plön,
- die L 230 in Richtung Osten zur Nachbarstadt Bad Schwartau, sowie
- die K 21 in Richtung Westen zur Nachbargemeinde Steinrade und weiter über die K 78 zur Gemeinde Badendorf.

Insgesamt ist der Gemeinde Stockelsdorf somit nicht nur eine überragende Anbindungsqualität an das Bundesfernstraßennetz, sondern auch an das regionale Oberzentrum – die Hansestadt Lübeck - zu attestieren. Die hieraus für die lokal ansässigen Wirtschaftsunternehmen resultierenden logistischen Vorteile erweisen sich andererseits für den Kernort der Gemeinde Stockelsdorf hinsichtlich der aus den hohen Verkehrsbelastungen resultierenden Trennwirkungen und Immissionen als nachteilig und begründen primär den verkehrsplanerischen Handlungsbedarf, dem sich dieser VEP widmet. Dieser verkehrsplanerischen Handlungsbedarf wird in den folgende Kapiteln 4ff näher untersucht.

2.3. Siedlungsstruktur, Flächennutzungen und städtebauliche Situation

Der **eigentliche Gemeindekern mit Zentrumsfunktionen** wird durch das Dreieck begrenzt, das die drei Hauptverkehrsstraßen

- südliche Ahrensböcker Straße (OD der L 230) im Osten,
- die Marienburgstraße im Norden und
- die südliche Segeberger Straße (OD der L 332, ehem. OD der B 206)

gemeinsam bilden. Innerhalb und an den Begrenzungsstraßen dieses Zentrumsdreiecks finden sich neben Verbrauchermärkten, Supermärkten und zahlreichen Fachgeschäften auch diverse Dienstleistungsbetriebe, z. B. gastronomische Betriebe, ein großes Hotel, die Sparkassenhauptstelle, die historische Kirche und evangelisches Gemeindehaus, sowie die Polizeistation und das Rathaus.

Weitere große **Verbraucher- und Fachmärkte** siedelten sich in der Nähe zum Ortszentrum und zur Segeberger Straße am Ravensbusch an.

Prinzipiell stellen diese Verbraucher- und Fachmärkte des Haupteinkaufsbereiches im Ortszentrum sowie im Einzugsbereich der Segeberger Straße große Einkaufsmagneten und somit starke Verkehrserzeuger dar. Aus verkehrs- und städteplanerischem Blickwinkel stellt eine derartige Konzentration stark verkehrserzeugender Publikumsmagneten mit direkter Zufahrtsmöglichkeit von einer Hauptverkehrsstraße den Idealfall dar, da damit prinzipiell die Möglichkeit gegeben ist, die dorthin orientierten starken Kfz-Verkehrsströme aus dem historischen Haupteinkaufsbereich (*d. h. der südlichen Ahrensböcker Straße*) herauszuhalten. Aus verkehrstechnischem Blickwinkel jedoch ist eine so starke und räumlich eng benachbarte Konzentration solch starker Verkehrserzeuger an einer stark verkehrsbelasteten Hauptverkehrsstraße nicht unproblematisch (*Probleme bei der Ein- und Ausfahrt zu/von den Parkplätzen*), zumal wenn die durchgehenden Verkehrsströme so stark sind wie im 4-streifigen Südabschnitt der Segeberger Straße / L 332 und separate Abbiegespuren zu den Parkplätzen teilweise fehlen.

In einer halbkreisförmigen Anordnung nördlich um dieses Ortszentrum herum gruppieren sich konzentrisch die **Wohnquartiere** des Kernortes Stockelsdorf und bilden jeweils zwischen den radial ausstrahlenden Hauptverkehrsstraßen abgeschlossene, in sich jeweils homogene

Strukturen. Ihre Bebauung ist überwiegend durch aufgelockerte Bebauung mit freistehenden Einfamilienhäusern und Reihenhäusern geprägt. Mehrfamilienhäuser, z. T. mit Mischnutzung Einzelhandel + Dienstleistung in den Erdgeschossen und Wohnnutzung in den oberen Geschossen, finden sich dagegen fast ausschließlich entlang der klassischen Ortsausfallstraßen, insbesondere in der Segeberger Straße, südlichen Ahrensböcker Straße, Marienburgstraße und Lohstraße.

Zwei **Gewerbegebiete** befinden sich jeweils an der Peripherie des Kernortes Stockelsdorf

- im Westen das GE-Gebiet Daimlerstraße / Rudolf-Diesel-Straße / Wilhelm-Maybach-Straße im Zwickel zwischen L 184 („Nordtangente“) und L 332 (Segeberger Straße) mit direkter Anbindung an die L 184, sowie
- im Norden das GE-Gebiet Albert-Einstein-Straße östlich des Einmündungsbereiches der Ahrensböcker Straße in die L 184

Gemeinbedarfsflächen: Mehrere Schulen und sonstige Gemeinbedarfs-Einrichtungen liegen im Planungsgebiet des VEP Stockelsdorf:

- Gemeinschaftsschule Ahrensböcker Straße zwischen Einmündung Rensefelder Weg und Dorfstraße mit Sporthalle am Rensefelder Weg
- Erich-Kästner-Schule an der Dorfstraße
- Gerhard-Hauptmann-Schule am Breslauer Ring
- Schule Ravensbusch an der L 332 (Segeberger Straße)
- Jugendzentrum an der Ahrensböcker Straße
- Alten- und Pflegeheim an der Dorfstraße und Segeberger Straße
- diverse Kindertageseinrichtungen

Sie sind verkehrsplanerisch insbesondere in punkto Schulwegsicherung und Immissionsschutz relevant.

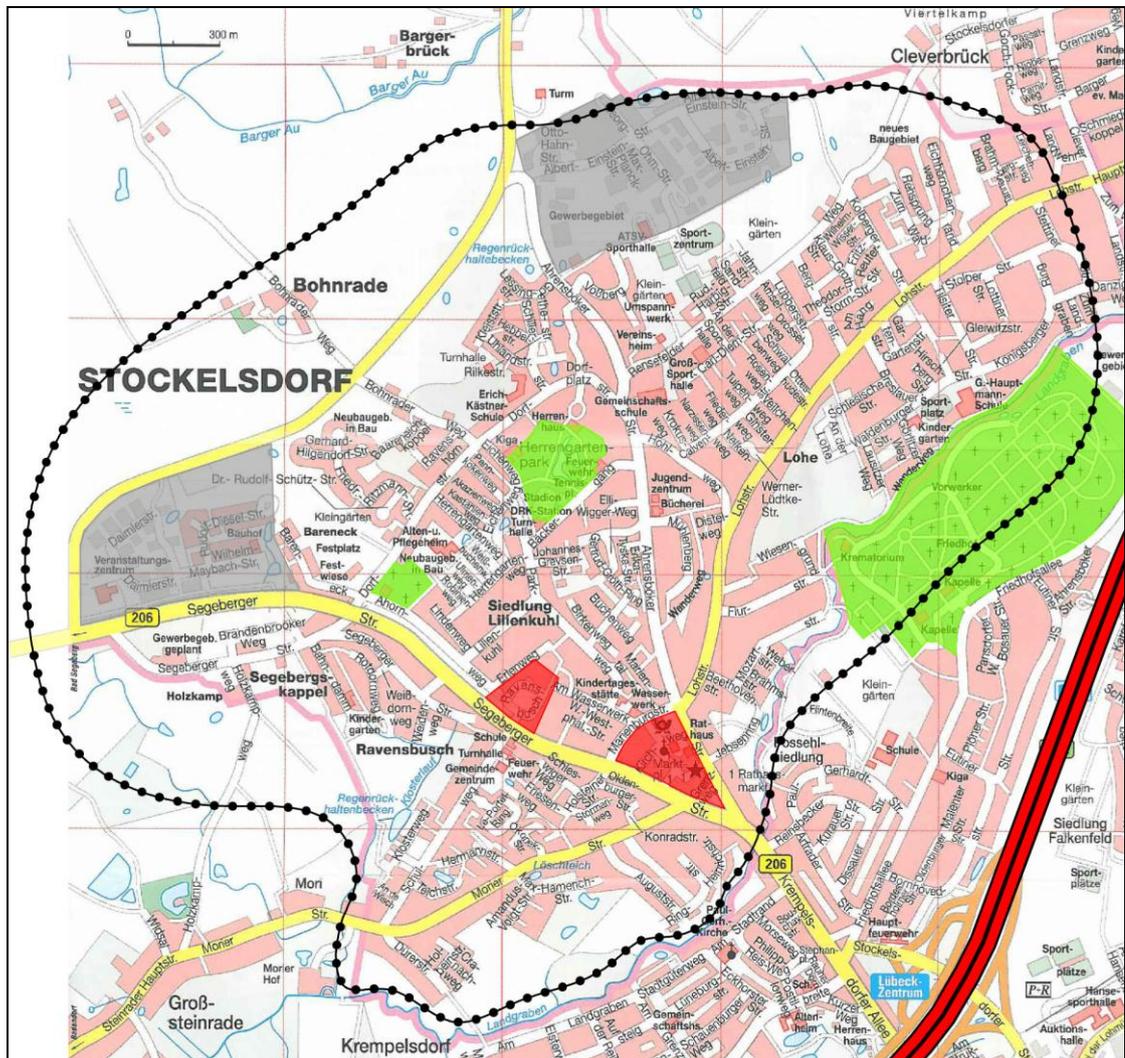


Abb. 2.3: Siedlungsstruktur und Flächennutzungen der Gemeinde Stockelsdorf



3. Analyse der örtlichen Verkehrsinfrastruktur

3.1. Straßennetz

Die hierarchische Netzgliederung überörtlicher klassifizierter Straßen erfolgt nach dem Kriterium ihrer jeweiligen Verbindungsfunktionsstufe in die *(nach den dafür jeweils zuständigen Baulastträgern bezeichneten)* Klassifizierungen

- Bundesautobahnen *(Fernverkehrsverbindungen)*
- Bundesstraßen *(überregionale Verkehrsverbindungen)*
- Landesstraßen *(regionale Verkehrsverbindungen)*
- Kreisstraßen *(zwischenkommunale Verkehrsverbindungen)*

Bei der hierarchischen Netzgliederung innerörtlicher Straßen erfolgt die Unterteilung dagegen üblicherweise nach funktionalen Kriterien in die drei Hauptkategorien

- **innerörtliche Hauptverkehrsstraßen**
(Primäre Aufgabe: Aufnahme der das Ortsgebiet durchfließenden Hauptverkehrsströme des örtlichen und überörtlichen Kfz-Verkehrs und Anbindung an das überörtliche klassifizierte Straßennetz; daneben in eingeschränktem Maße auch Sammel- und tlw. Erschließungsfunktion)
- **Hauptsammelstraßen / Wohnsammelstraßen**
(Primäre Aufgabe: Bündelung des örtlichen Quell- / Zielverkehrs auf ausreichend leistungsfähigen, umfeldverträglichen Sammelstraßen und Weiterleitung / Anbindung an das innerörtliche Straßenhauptnetz; daneben in eingeschränktem Maße auch Erschließungsfunktion)
- **Wohnstraßen / Anliegerstraßen und sonstige Erschließungsstraßen**
(Primäre Aufgabe: Erschließung der an diese Straßen angrenzenden Grundstücke; tlw. auch Aufenthaltsfunktion)

Diese Grobkategorisierung innerörtlicher Straßen ist sinnvoll für die Erstellung gesamtörtlicher Verkehrsentwicklungspläne oder gemeindeteilbezogener Verkehrsentwicklungspläne. Für Teilbereichsplanungen sehen die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen (Lit. /5/) hier eine wesentlich differenziertere Kategorisierung vor, die für gesamtörtliche oder ortsteilbezogene Betrachtungen jedoch kaum aussagekräftiger, dagegen höchstens verwirrend wäre. Sowohl bei der Analyse als auch bei den konzeptionellen Empfehlungen soll daher im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes für den Kernort Stockelsdorf eine Einstufung der Innerortsstraßen lediglich in eine der drei oben genannten Hauptkategorien erfolgen.

Bei Innerortsstraßen werden die Ortsdurchfahrten klassifizierter überörtlicher Straßen und innerörtliche Hauptverkehrsstraßen zum **Straßenhauptnetz** gerechnet, die beiden unteren Hauptkategorien (*Sammelstraßen und Wohn-/Anliegerstraßen*) dagegen dem **Straßennebennetz**.

Grundsätzlich gilt für die Einstufung als Straßen des **Straßenhauptnetzes**, dass sie entsprechend ihrer Funktion

- die höchsten **Verkehrsstärken** aller Innerortsstraßen im Untersuchungsgebiet aufweisen,
- und dementsprechend hinsichtlich ihres **Ausbaustandards** (*Fahrbahnquerschnitte, Trassierungsparameter, Ausbau von Knotenpunkten usw.*) für eine hohe verkehrstechnische Kapazität konzipiert werden.
- Zwingend notwendig ist der sog. „**Netzschluss**“, d. h. Straßen des Straßenhauptnetzes müssen an beiden Enden an eine Straße mindestens gleicher oder höherer Kategorie anbinden.
- Die Straßen des Straßenhauptnetzes sind stets **vorfahrtsberechtigt** gegenüber den verkehrlich nachrangigen Straßen einer niedrigeren funktionalen Kategorie (*im Regelfall als Vorfahrtsstraßen ausgewiesen gem. Zeichen 301 StVO*).
- Verkehrsrelevante Knotenpunkte im Zuge der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind i. d. R. entweder mit einer **Signalanlage** („*Ampel*“) ausgestattet oder als **Kreisverkehrsplätze** umgebaut
- Die **zulässige Geschwindigkeit** im Straßenhauptnetz beträgt innerorts im Regelfall **50 km/h**.³

Das **Straßenhauptnetz im** Kernort Stockelsdorf wird gemäß diesen Einstufungskriterien gebildet durch die überörtlichen klassifizierten Straßen

- Landesstraße L332 (*sowohl OD als auch freie Strecke*),
- OD der Landesstraße L 230 (*Lohstraße und südliche Ahrensböcker Straße*),
- Landesstraße L 184 (*Nordtangente*),
- OD der K 23 (*Morierstraße*)

sowie der als innerörtliche Hauptverkehrsstraße fungierenden

- Ahrensböcker Straße (*Nordabschnitt nördlich der Marienburgstraße bis L 184*).

³ Ausnahmen sind möglich

- in städtebaulich besonders sensiblen Bereichen (*dort kann eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sinnvoll oder sogar 20 km/h notwendig sein, z. B. im unmittelbaren Umfeld von Schulen*),
- oder in Außenbereichen und/oder in anbaufreien Straßenabschnitten ohne niveaugleiche Querungen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer, wie z. B. im Nordwestabschnitt der OD der L 332 (*Segeberger Straße*). Dort ist zum Zweck eines flüssigen Verkehrsablaufes eine Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit bis max. 70 km/h durchaus sinnvoll und vertretbar, sofern dies nicht zu Sicherheitsdefiziten führt.

Das **Straßennebenetz** wird gebildet durch die als Hauptsammelstraßen oder Wohnsammelstraßen fungierenden Straßen bzw. Straßenzüge

- Marienburgstraße (*Hauptsammelstraße mit 50 km/h + Vorfahrt*)
- Dorfstraße (*Hauptsammelstraße mit 50 km/h + Vorfahrt*)
- Segeberger Straße, alte Trasse (*Hauptsammelstraße mit 50 km/h + Vorfahrt*)
- Rensefelder Weg
- Hohlweg
- Schulweg
- Bäcker gang / Parkweg / Am Wasserwerk
- Ahornweg / Lilienkuhl
- Kolberger Straße
- Bergstraße

sowie alle nachgeordneten

- Wohnstraßen
- Anliegerstraßen und
- sonstigen Erschließungsstraßen der Gewerbegebiete oder Sondergebiete.

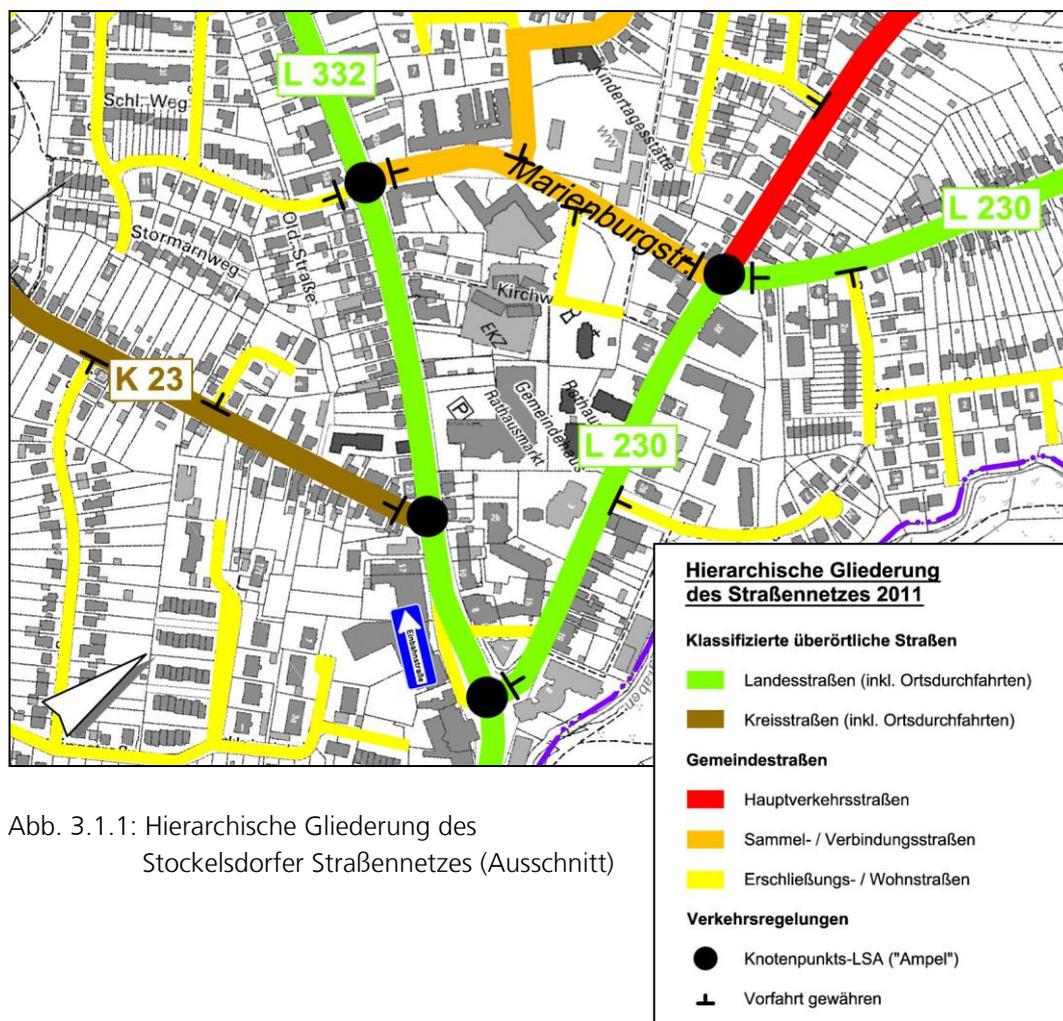


Abb. 3.1.1: Hierarchische Gliederung des Stockelsdorfer Straßennetzes (Ausschnitt)

Während die Hauptsammelstraßen auf überwiegender Abschnittslänge oder vollständig mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h befahrbar und entweder als Vorfahrtstraßen oder vorfahrtsberechtigten Straßen ausgewiesen sind, sind die zulässigen Geschwindigkeiten in den Wohnsammelstraßen i. d. R. auf 30 km/h begrenzt, oder diese Straßen sind sogar vollständig in großflächige **Tempo-30-Zonen** eingebunden.

An den Knotenpunkten gilt innerhalb der Tempo-30-Zonen generell **Rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung**.

Alle übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind der Kategorie „**Wohnstraßen**“ / „**sonstige Erschließungsstraßen**“ zuzuordnen, d. h. Straßen, deren verkehrliche Funktion ausschließlich in der Erschließung der an sie angebauten Grundstücke dient. Die Wohnstraßen sind im Planungsraum überwiegend in Tempo-30-Zonen eingebunden oder teilweise als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ gem. Z. 325 / 326 StVO ausgewiesen und als Mischverkehrsfläche ausgebaut. Die Erschließungsstraßen in den Gewerbegebieten können mit 50 km/h befahren werden.

Die **vorhandene funktionale Straßennetzgliederung** im Untersuchungsgebiet Stockelsdorf erscheint grundsätzlich logisch und im Wesentlichen konsequent an den o. g. Planungsgrundsätzen ausgerichtet:

- an Aspekten der Leistungsfähigkeit und zügigem Verkehrsfluss orientierter Ausbaustandard und Geschwindigkeitskategorie im Straßenhauptnetz,
- dagegen an Sicherheitskriterien und Immissionsschutzgesichtspunkten orientierter verkehrsberuhigter Ausbaustandard und niedrige Geschwindigkeitskategorie im Straßennebennetz⁴.

Die nachfolgende **Abbildung 3.1.2** zeigt die verkehrsplanerisch relevanten Charakteristika des Straßennetzes in Stockelsdorf:

- die zulässigen Geschwindigkeiten im Straßennetz,
- die Verkehrsregelungen (*LSA-geregelte Knotenpunkte, Vorfahrtsregelungen an Knotenpunkten, Einbahnstraßen*).
- sowie sonstige verkehrsrelevante Netzelemente (*z. B. Kfz-Durchfahrtssperren mit Durchlass für Radfahrer / Fußgänger*).

⁴ Ausnahmen hiervon siehe Kap. 5.1 (Mängelanalyse Straßennetz)

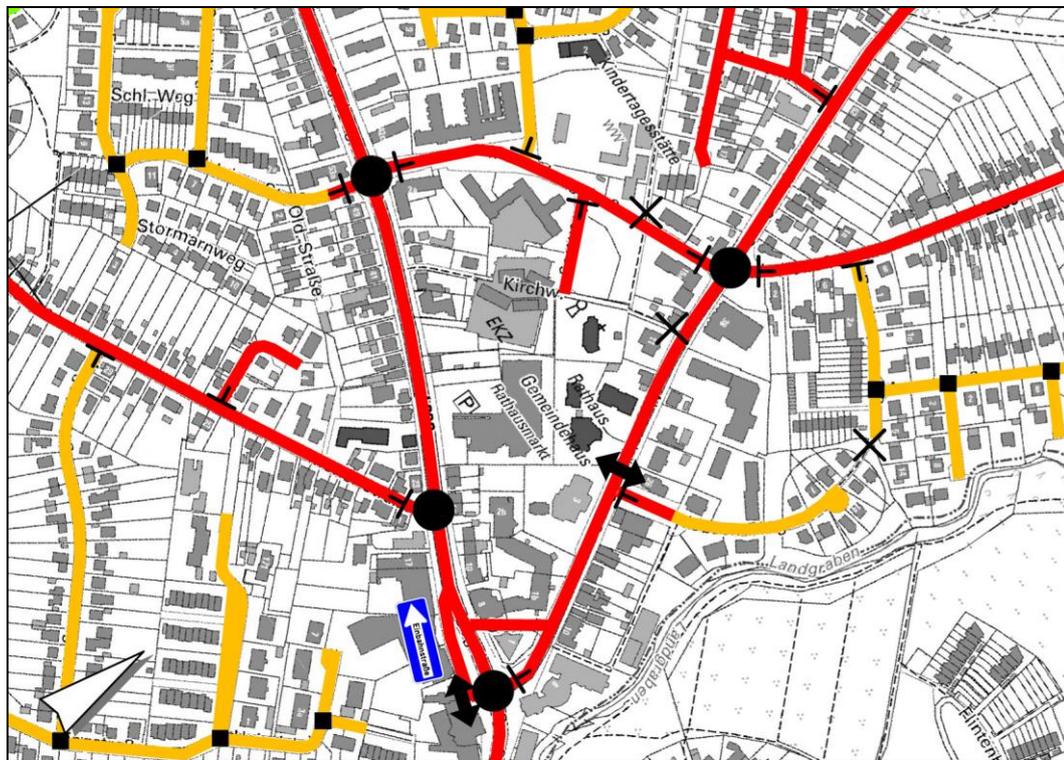
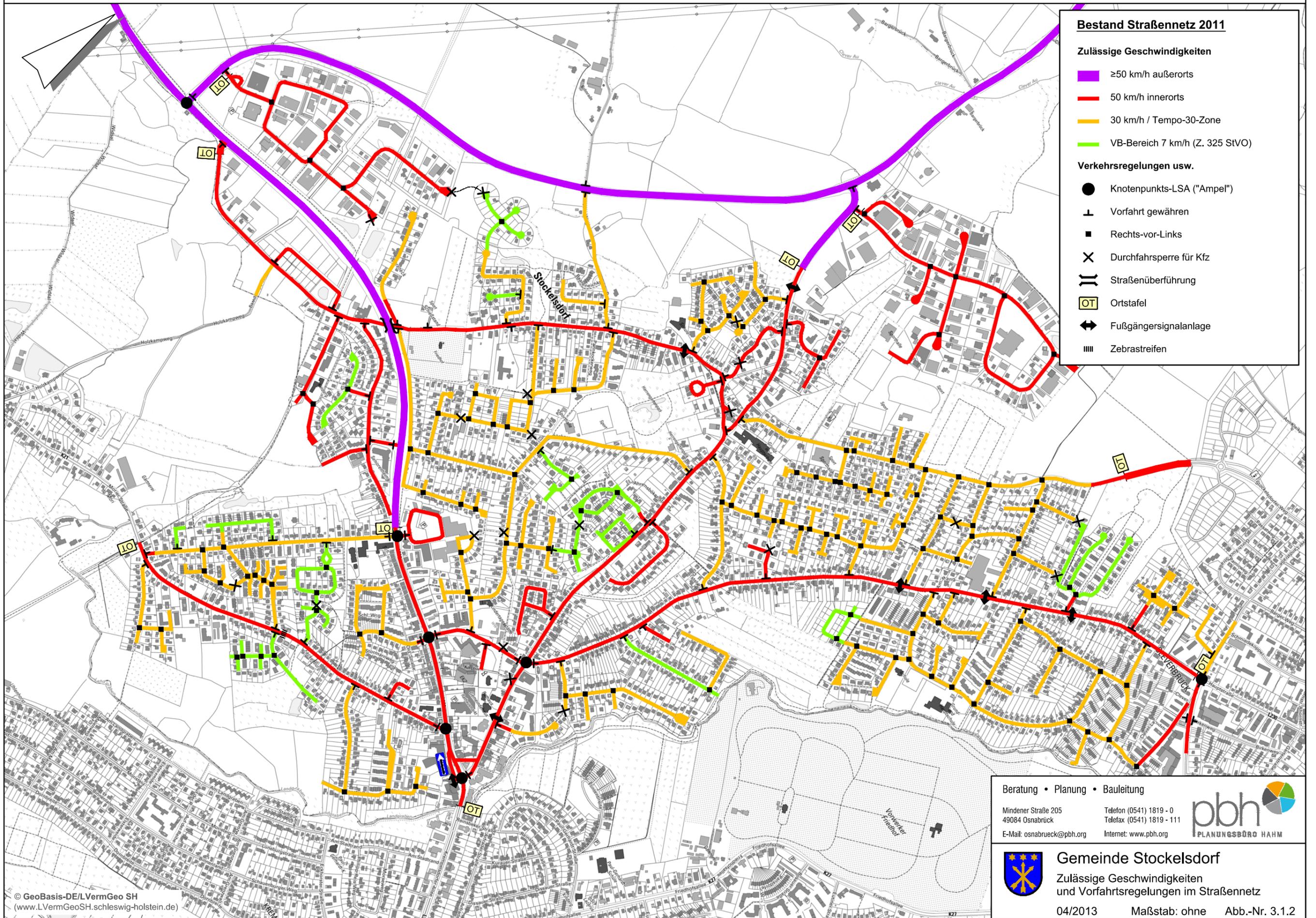


Abb. 3.1.2: Zulässige Geschwindigkeiten und Vorfahrtsregelungen im Straßennetz (Ausschnitt)

Bestand Straßennetz 2011	
Zulässige Geschwindigkeiten	
—	50 km/h innerorts
—	30 km/h / Tempo-30-Zone
—	VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)
Verkehrsregelungen usw.	
●	Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
⊥	Vorfahrt gewähren
■	Rechts-vor-Links
×	Durchfahrtsperre für Kfz
↔	Fußgängersignalanlage

Zulässige Geschwindigkeiten und Vorfahrtsregelungen im Straßennetz



Bestand Straßennetz 2011

Zulässige Geschwindigkeiten

- █ ≥50 km/h außerorts
- █ 50 km/h innerorts
- █ 30 km/h / Tempo-30-Zone
- █ VB-Bereich 7 km/h (Z. 325 StVO)

Verkehrsregelungen usw.

- Knotenpunkts-LSA ("Ampel")
- ⊥ Vorfahrt gewähren
- Rechts-vor-Links
- × Durchfahrtsperre für Kfz
- || Straßenüberführung
- OT Ortstafel
- ↔ Fußgängersignalanlage
- |||| Zebrastreifen

Beratung • Planung • Bauleitung

Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
E-Mail: osnabrueck@pbh.org

Telefon (0541) 1819 - 0
Telefax (0541) 1819 - 111
Internet: www.pbh.org



Gemeinde Stockelsdorf

Zulässige Geschwindigkeiten
und Vorfahrtsregelungen im Straßennetz

04/2013 Maßstab: ohne Abb.-Nr. 3.1.2