

Die Kfz-Verkehrsbelastung sinkt hier 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.

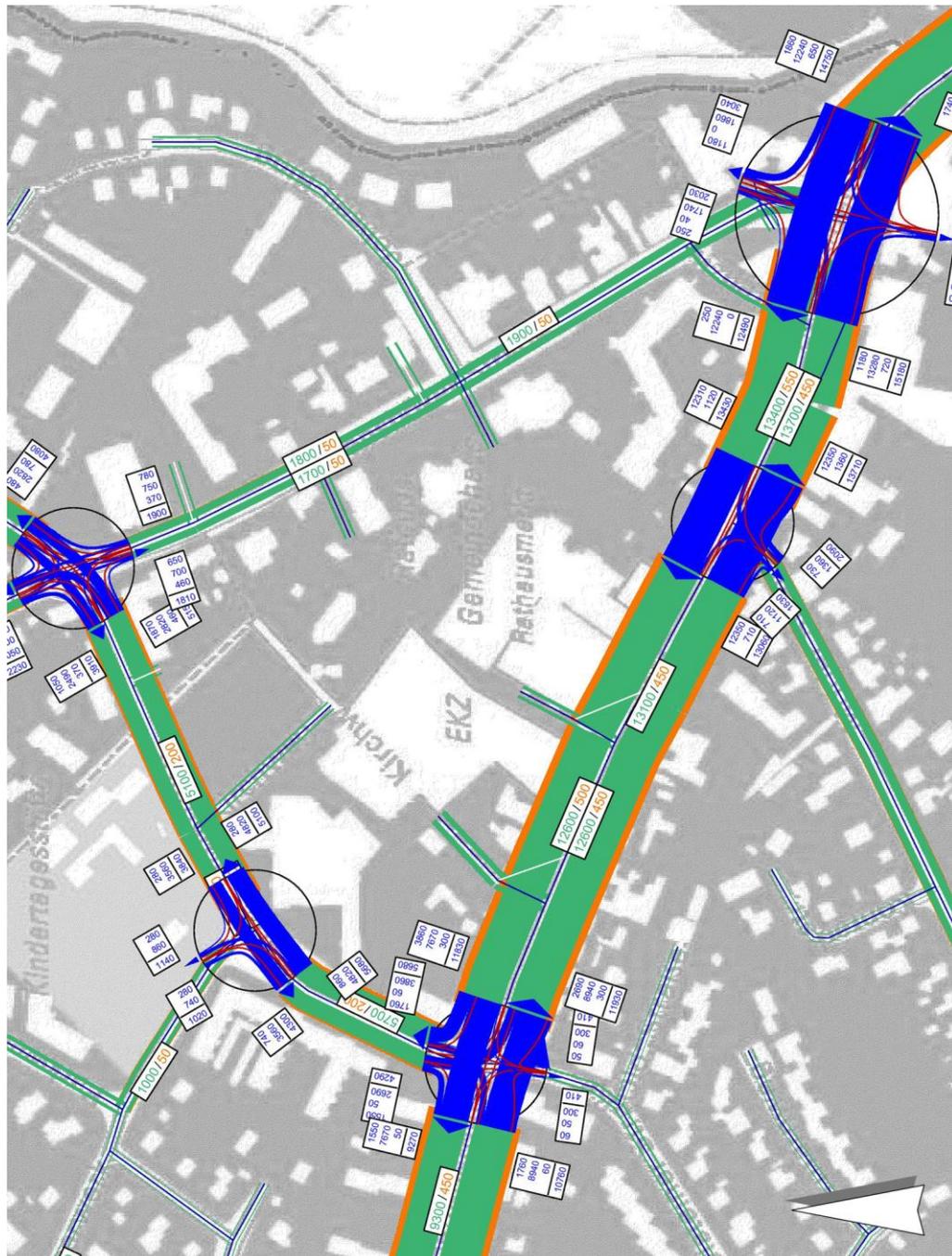


Abb. 7.3.1: Prognose-Planfall 1 – 2025 – Ausschnitt Ortszentrum Stockelsdorf
 (mit Fertigstellung K 13n und Verlegung der OD der L 230)

8. Planungsempfehlungen

8.1. Konzept 2025 zur Neustrukturierung der Straßennetzstruktur im Kernort Stockelsdorf

- **Straßenhauptnetz**

Verkehrliche Entlastungswirkungen durch den Bau der westlichen Umgehungsstraße K 13n werden durch die Untersuchungsergebnisse des VEP Stockelsdorf 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.

Die vorgeschlagene Straßennetzstruktur für den Planungshorizont Jahr 2025 (Abb. 8.1.9) basiert auf dem Planfall 1 und sieht dementsprechend vor:

- **Realisierung der K 13n**
- **Verlegung des Westabschnittes der OD der L 230** auf die Marienburgstraße und
- **Ausbau der Marienburgstraße** entsprechend den Anforderungen für eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße¹⁹.

Voraussetzung für letztgenannte Maßnahme ist u.a. ein leistungsgerechter Ausbau der Knotenpunkte

- Ahrensböcker Straße / Marienburgstraße – Lohstraße, sowie
- Segeberger Straße / Marienburgstraße – Holsteiner Straße.
- **Umbau** des Knotenpunktes Ahrensböcker Straße / Dorfstraße **zum einstreifigen Kreisverkehrsplatz** aus Gründen der Rückstau minimierung für den Kfz-Verkehr und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer
- **weitergehende Verkehrsberuhigung im Ortszentrum:** Umgestaltung der Fahrbahn und Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h im Südabschnitt der Ahrensböcker Straße zwischen Marienburgstraße / Lohstraße und Segeberger Straße mit dem Ziel der Attraktivitätssteigerung als Einkaufsstraße.

¹⁹ Die detaillierten straßenbautechnischen Anforderungen sind nicht Gegenstand der netzstrukturellen Empfehlungen des VEP, sondern einer speziellen straßenbautechnischen Entwurfsplanung vorbehalten.

- Notwendig ist jedoch – trotz Fertigstellung der K 13n – nach wie vor ein **4-streifiger Fahrbahnquerschnitt im Südabschnitt der OD der L 332 (Segeberger Straße)**, da hier die Verkehrsbelastungen auch künftig die kritische Marge von 20.000 [Kfz / 24 h] deutlich überschreiten werden, zumal zusätzliche Versatzverkehre durch die Verlegung der OD der L 230 auf diesen Straßenabschnitt verlagert werden.

Da sich in diesem stärkstbelasteten Straßenabschnitt der Segeberger Straße die Ein- und Ausfahrtsbereiche der Parkplätze zu den stark frequentierten Verbrauchermärkten bzw. Supermärkten „Sky“ und „Aldi“ befinden, sind insbesondere während der nachmittäglichen Spitzenstunden die Aufstellspuren der Zufahrt und vor allem der Parkplatz-Ausfahrt häufig überstaut. Besonders das Linkseinbiegen aus der Parkplatzausfahrt in die Segeberger Straße stadteinwärts in Richtung BAB A 1 / Lübeck ist dann nicht mehr mit akzeptabler Wartezeit und Verkehrssicherheit möglich.

Daher sind hierfür Lösungsmöglichkeiten zu untersuchen²⁰. Grundsätzlich in Betracht kommen:

- A: Signalisierte Zu- und Ausfahrt zum/vom Parkplatz mittels Vorsignal, das mit dem signalisierten Nachbarknotenpunkt Segeberger Straße / Marienburgstraße – Holsteiner Straße zu koordinieren ist.
- B: Führung der vom Parkplatz links in die Segeberger Straße einbiegenden Fahrzeuge über den Parkplatz Marienburgstraße. Dort Linkseinbiegen in die Marienburgstraße und von dort weiter über den signalisierten, künftig leistungsgerecht ausgebauten Knotenpunkt Segeberger Straße / Marienburgstraße – Holsteiner Straße in die Segeberger Straße stadteinwärts in Richtung BAB A 1 / Lübeck. Nachteilig an dieser Lösung ist die Tatsache, dass nach wie vor ein Linkseinbiegen in eine – künftig stärker belastete – innerörtliche Hauptverkehrsstraße erforderlich ist.
- C: Gleiche Verkehrsführung bis zur Einmündung in die Marienburgstraße, dort jedoch Führung als Rechtseinbieger, was verkehrstechnisch prinzipiell vorteilhafter ist als Linkseinbiegen. Diese Verkehrsströme müssten in Richtung BAB A 1 / Lübeck ab dem Knotenpunkt Marienburgstraße - Lohstraße / Ahrensböcker Straße weiter über die südliche Ahrensböcker Straße geführt werden. Dies widerspricht jedoch der Zielsetzung, diesen Straßenabschnitt durch Verlegung der OD der L 230 verkehrlich zu entlasten und scheidet als nicht sinnvolle Lösung somit aus.

Zu favorisieren ist daher die Lösung A, für die eine signaltechnische Lösung in einem separaten Gutachten erarbeitet wurde.

²⁰ Die detaillierte Untersuchung prinzipiell möglicher Lösungen war nicht Aufgabe der netzstrukturellen Untersuchungen des VEP, sondern wurde in einem separaten verkehrstechnischem Gutachten untersucht.

- **Nebenstraßennetz**

Ein Ziel der Neustrukturierung des Stockelsdorfer Straßennetzes besteht in der **Harmonisierung der Verkehre in den Wohnquartieren**. Hierzu wurden bereits in den vergangenen Jahren u. a. in diversen Wohnstraßen Durchfahrsperrungen für den Kfz-Verkehr eingerichtet, die eine Entlastung vom gebietsfremden Durchgangsverkehr in einigen Wohnquartieren bewirken sollen. Um die Vor- und Nachteile der Verkehrsdurchlässigkeit in den Wohngebieten (*Vermeidung von Umwegfahrten versus verkehrliche Mehrbelastungen für die Anwohner*) fundiert abwägen zu können, waren die verkehrlichen Auswirkungen der Beibehaltung / Neueinrichtung bzw. der Beseitigung solcher Sperrungen zu untersuchen und das Pro und Contra fachplanerisch begründet zu bewerten.

Hierfür wurden mit dem EDV-Netzmodell für den „Prognose-Planfall 1-2025“ – dem für den Planungshorizont Jahr 2025 maßgeblichen Planfall – Netzmodelluntersuchungen jeweils die speziellen Unter-Planfälle

- Sperrung der jeweiligen Wohnstraße für den durchgehenden Kfz-Verkehr versus
- Öffnung der jeweiligen Wohnstraße für den durchgehenden Kfz-Verkehr

erstellt und vergleichend bewertet.

Bewertungskriterien waren hierbei im Wesentlichen:

- Mehrverkehre infolge der Öffnung (*z.B. infolge von Schleichverkehren oder einer Verlagerung der gebietsspezifischen Quell-/Zielverkehre*) mit der Folge erhöhter Lärm- und Abgasimmissionen für die Anwohner der betroffenen Wohnstraßen, sowie
- Umwegfahrten für Anwohner mit dem daraus resultierenden Ressourcenmehrverbrauch infolge tlw. längerer Fahrtrouten.

Bei der Abwägung des Pro und Contra einer Öffnung bzw. Sperrung der jeweiligen Wohnstraßen für durchgehenden Kfz-Verkehr waren insbesondere ausschlaggebend für die Bewertung der jeweiligen Nachteile:

- Stärke der Mehrverkehre bei Öffnung der Straßen in Relation zur Verkehrsstärke bei Sperrung der jew. Straßen,
- Anzahl und Länge der Umwege der bei einer Sperrung von Umwegfahrten betroffenen Verkehrsteilnehmer.

Im Folgenden werden die Ergebnisse dieser Untersuchungen für ausgewählte Straßenabschnitte jeweils in Form von „Belastungsplots“ des näheren Umfeldes grafisch dargestellt. Diese Belastungsplots stellen jeweils die Verkehrsstärken in den untersuchten Teilnetzausschnitten in der Dimension [Kfz/24 h] dar.

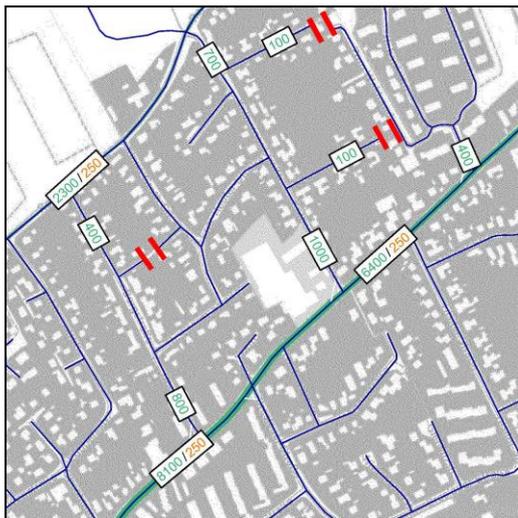
Die rechts abgebildeten Belastungsplots liefern jew. die Belastungsangaben für den Planfall „Öffnung der betrachteten Wohnstraßen für den Kfz-Verkehr“.

Die jeweils links abgebildeten Belastungsplots zeigen dagegen die Kfz-Verkehrsbelastungen für den jew. entsprechenden Planfall „Sperrung der betrachteten Wohnstraße für den Kfz-Verkehr“.

- Für den Bereich **Klaus-Groth-Straße / Bergstraße** ergeben die Ergebnisse der Netzmodelluntersuchungen (Abb. 8.1.1.1 vs. Abb. 8.1.1.2)
 - geringe Verkehrsverlagerungen bei Öffnung der Straßen für den Kfz-Verkehr
 - aber auch eine geringe Anzahl von Umwegfahrten für nur sehr wenige betroffene Kfz-Fahrer bei Beibehaltung der Sperren.

Empfehlung:

Beibehaltung des Status quo (*Sperre für Kfz-Verkehr*)



Bilder 8.1.1.1 (Sperrung)

8.1.1.2 (Öffnung)

Bereiche Klaus Groth-Straße / Bergstraße und Kolberger Straße / Zum Waldrand

- Für den Bereich **„Kolberger Straße“ / Zum Waldrand“** (Abb. 8.1.1.1 vs. 8.1.1.2)
 - sind ebenfalls nur geringe Verkehrsverlagerungen
 - bei ebenfalls nur sehr wenigen Umwegfahrten zu konstatieren.

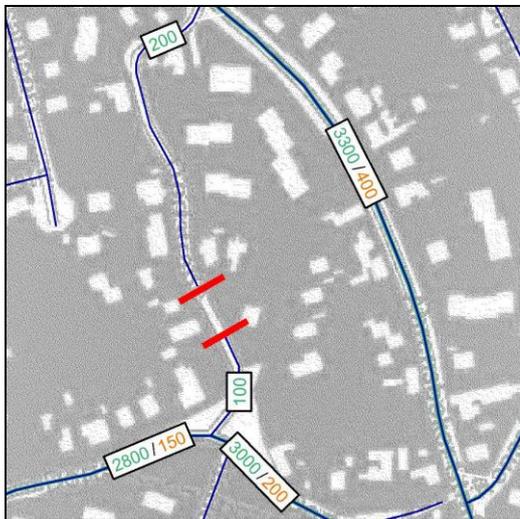
Empfehlung:

Beibehaltung des Status Quo (*Sperre für den Kfz-Verkehr*)

- Für den Bereich „**Nördliche Dorfstraße**“ (Abb. 8.1.2.1 vs. 8.1.2.2) ergeben sich
 - relativ starke Verkehrsverlagerungen mit erheblichen Mehrbelastungen der nördlichen Dorfstraße
 - bei einer nur mittleren Umwegersparnis für die von einer Öffnung profitierenden Anwohner (*nur wenige Kfz-Fahrten pro Tag mit mittlerer Umweglänge*).

Empfehlung:

Beibehaltung des Status Quo (*Sperrung für den Kfz-Verkehr*)



Bilder 8.1.2.1 (Sperrung)
Bereich nördlich Dorfstraße



8.1.2.2 (Öffnung)

Bereiche „Am Wasserwerk“ und „Gertrud-Groth-Ring“ (Abb. 8.1.3.1 vs. 8.1.3.2)

- **„Am Wasserwerk“**: Fragestellung ist mittlerweile wegen des dort entstehenden Anbaus an den Familia-Markt obsolet, da zukünftig keine Durchlässigkeit mehr besteht.
- **„Gertrud-Groth-Ring“**:
 - Mittlere Umwegersparnis für Anlieger im Falle einer Öffnung
 - bei nur relativ geringen Verkehrsverlagerungen

Empfehlung:

Versuchsweise Öffnung für den Kfz-Verkehr; wenn anschließend kein gebietsfremder Durchgangsverkehr feststellbar ist, kann Öffnung dauerhaft bestehen bleiben.

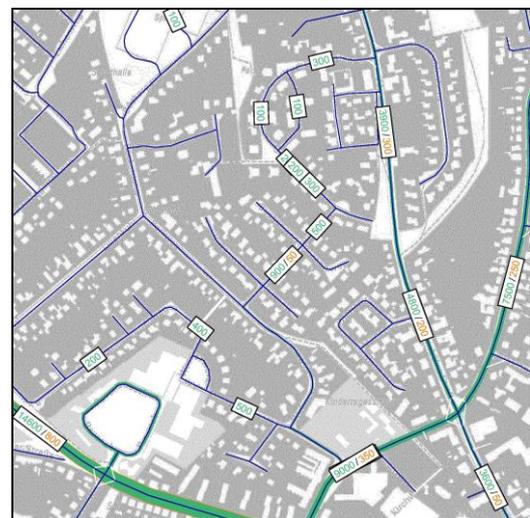
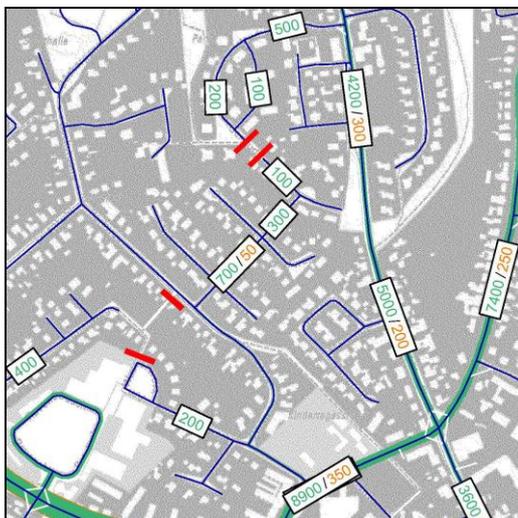


Abb. 8.1.3.1 (Sperrung)

8.1.3.2 (Öffnung)

Bereiche Am Wasserwerk und Gertrud-Groth-Ring

Bereiche „Teichstraße“ und „Le-Portel-Ring“ (Abb. 8.1.4.1 vs. 8.1.4.2)

- **Le-Portel-Ring**

- sehr große Umwegersparnis für Anlieger bei Öffnung
- jedoch verbunden mit relativ starken Verkehrsverlagerungen, wodurch die Anwohner mit bisher ausschließlichem Anschluss an den „Schulweg“ um rd. 300 [Kfz/24 h] entlastet werden, die Anwohner mit bisher ausschließlichem Anschluss an die „Morier-Straße“ dagegen bis zu 400 [Kfz/24 h] Mehrbelastungen in Kauf nehmen müssten.

Empfehlung:

Öffnung für den Kfz-Verkehr

- sodass eine nahezu ausgeglichene Verkehrsbelastung sämtlicher betroffenen Anwohner entsteht (*bislang stärker belastete Anwohner werden entlastet, bislang gering belastete Anwohner werden stärker belastet*)
- und sehr viele Umwegfahrten mit jew. großer Umweglänge vermieden werden.

- **Teichstraße**

- Bei Öffnung mittlere bis große Umwegersparnis für Anwohner
- verbunden mit nur geringen Verkehrsverlagerungen ohne relevante Mehrbelastungen für die Anwohner.

Empfehlung:

Straßensperrung aufheben, Öffnung für den Kfz-Verkehr

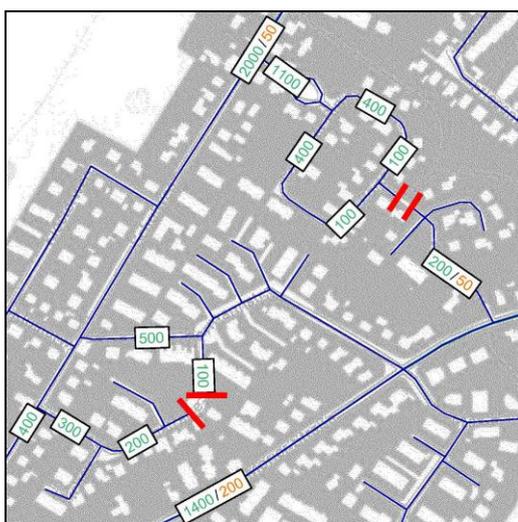


Abb. 8.1.4.1 (Sperrung)
Bereiche Teichstraße und Le-Portel-Ring



8.1.4.2 (Öffnung)

- Bereich **Werner-Lüdtke-Straße** (Abb. 8.1.5.1 vs. Abb. 8.1.5.2)
- geringe Umwegersparnis bei Öffnung
- verbunden mit relativ starken Verkehrsverlagerungen und erheblichen Mehrbelastungen für die Anwohner.

Empfehlung:

Straßensperrung beibehalten.

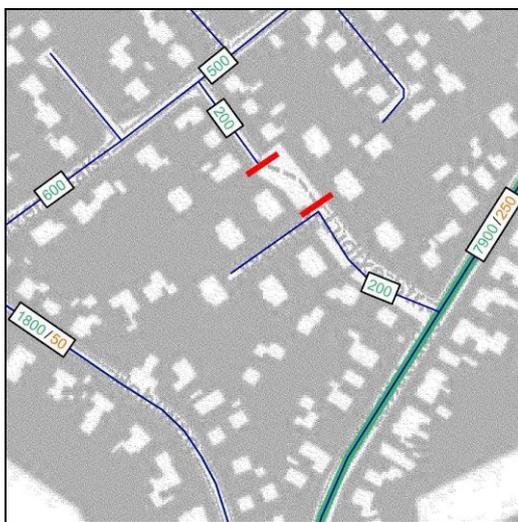


Abb. 8.1.5.1 (Sperrung)
Bereich Werner-Lüdtke-Straße



8.1.5.2 (Öffnung)

- Bereich **GE-Gebiet-West / F.-Ritzmann-Straße** (Abb. 8.1.6.1 vsl. Abb. 8.1.6.2)
 - große Umwegersparnis für die – jedoch nur sehr wenigen – von einer Öffnung profitierenden Anwohner
 - verbunden mit nur marginalen Verkehrsverlagerungen
 - Erforderlich für eine Öffnung für den Kfz-Verkehr wäre ein Straßenausbau auf ca. 150 m Länge.

Empfehlung:

In Relation zu den erheblichen Kosten eines für die Öffnung für den Kfz-Verkehr ggf. erforderlichen Straßenausbaus erscheinen die verkehrlichen Vorteile als deutlich zu gering. Daher ist zu empfehlen, den Status Quo (*für Radfahrer und Fußgänger benutzbare Wegeverbindungen zwischen GE-Gebiet West und F.-Ritzmann-Straße*) beizubehalten.

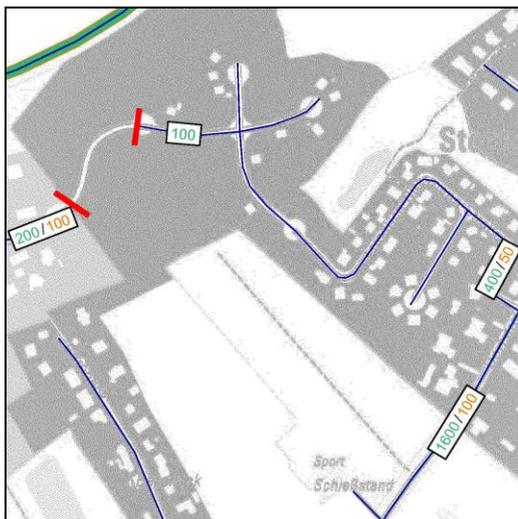


Abb. 8.1.6.1 (Sperrung)

8.1.6.2 (Öffnung)

Bereich GE-Gebiet West / Friedrich-Ritzmann-Straße

- Bereich **Schillerstraße / Goethestraße** (Abb. 8.1.7.1 vs. Abb. 8.1.7.2)
 - Die Kfz-Sperre in der Rilkestraße zwischen Goethestraße und Schillerstraße führt für bestimmte Fahrtrelationen (*Schillerstraße <-> GE-Gebiet Nord, Ahrensböök usw. sowie Goethestraße <-> Dorfstraße, Ortszentrum usw.*) zu tlw. erheblichen Umwegfahrten der davon betroffenen Anwohner dieser Straßen.
 - Eine Öffnung der Rilkestraße hätte dagegen keine gravierenden Auswirkungen auf die Verkehrsstärken in den Straßen dieses Wohnquartiers. (*Bei den diesbezüglichen Netzmodellberechnungen wird zugrunde gelegt, dass die Straßenbeschaffenheit dieser Wohnstraßen die Kfz-Fahrer zwingt, tatsächlich näherungsweise Schrittgeschwindigkeit – im Rechenmodell 10 km/h – zu fahren. Dadurch wird eine Fahrtroutenverkürzung für Schleichverkehre unattraktiv.*)

Empfehlung:

Unter diesen Prämissen erscheint eine Öffnung der Rilkestraße für durchgehende Kfz-Verkehre vorteilhafter gegenüber den nur marginalen Nachteilen.

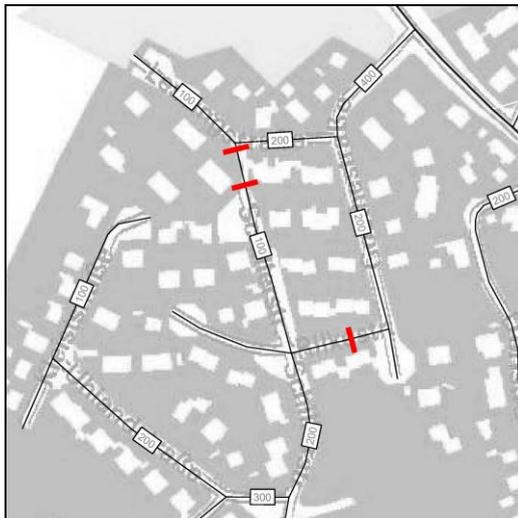
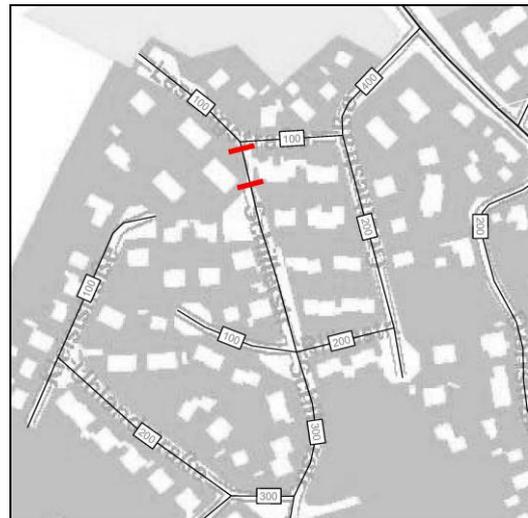


Abb. 8.1.7.1 (Sperrung)
Bereich Schillerstraße / Goethestraße



8.1.7.2 (Öffnung)