

Verkehrsplanerische Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 74 der Gemeinde Stockelsdorf

1. Grundlagen

Das Grundstück nördlich der Lohstraße (L 230) und östlich der Kolberger Straße wird durch die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 74 städtebaulich neu geordnet. Zurzeit befindet sich auf dem Gelände eine Gärtnerei. Nunmehr ist geplant, dass sich die Gärtnerei baulich neu ordnet und sich dadurch gleichzeitig eine Nahversorgungseinrichtung auf der Fläche ansiedeln kann.

Die Erschließung der Gemeinschaftsstellplatzanlage erfolgt ausschließlich über die Lohstraße (L 230). Eine Zufahrt über die Kolberger Straße wird durch Festsetzungen des Bebauungsplanes ausdrücklich ausgeschlossen.

2. Verkehrszahlen

Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens infolge der Einzelhandelsnutzung gibt es verschiedene Modellansätze. Das nachstehende gewählte Berechnungsverfahren nach BOSSERHOFF gem. HSVV ist allgemein anerkannt.

In unmittelbarer Nähe befindet sich eine Bushaltestelle des Stadtverkehrs Lübeck. Hier verkehren die Buslinien 9 und 17 Richtung Bad Schwartau bzw. Grillenweg und Universitätsklinikum. Die Fußgänger und Radfahrer (nicht motorisierter Individualverkehr) können den Einzelhandelsstandort aus den umliegenden Wohnquartieren angesichts der guten Infrastruktur schnell erreichen. Für Verbraucher, die aus Süden den Standort erreichen wollen, steht eine Fußgängerbedarfsampel zur Verfügung. Somit ist davon auszugehen, dass ein MIV-Anteil von 70 % für den Nahversorger und 80 % für die Gärtnerei als Berechnungsansatz ausreichend ist. Das heißt im Umkehrschluss, dass rd. 30 % bzw. 20 % der Verbraucher ohne Auto die Einzelhandelseinrichtungen besuchen werden.

Einzelhandel kleinfl. neu:

Gewählte Ansätze:

Verkaufsfläche VK:	800 m ²
Kunden pro m ² VK:	1,5
Anzahl Wege:	2
MIV-Anteil:	70 %
Besetzungsgrad:	1,3

Kfz/Tag: $800 \times 1,5 \times 2 \times 0,7/1,3 =$ rd. 1.300

Gärtnerei:

Gewählte Ansätze:

Verkaufsfläche VK:	1.600 m ²
Kunden pro m ² VK:	0,15
Anzahl Wege:	2
MIV-Anteil:	80 %
Besetzungsgrad:	1,5

Kfz/Tag: $1.600 \times 0,15 \times 2 \times 0,8/1,5 =$ rd. 260

Nach BOSSERHOFF sind bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens verschiedene mindernde Aspekte zu berücksichtigen:

Konkurrenzeffekt

Falls zu einem bestehenden Markt in räumlicher Nähe ein weiterer Markt der gleichen Branche hinzukommt, kann davon ausgegangen werden, dass das Kundenpotential der Branche z.T. bereits ausgeschöpft ist. Daher ist bei der Abschätzung des Aufkommens durch den hinzu kommenden Markt ein Abschlag von 15 bis 30 % anzunehmen. Die Höhe des Abschlages hängt vor allem ab von der Größe des Einzugsgebietes bzw. der Anzahl potentieller Kunden.

Mitnahmeeffekt

Bei Wegen/Fahrten zu einer neuen Einzelhandelseinrichtung, vor allem in integrierter Lage, handelt es sich i.d.R. nicht ausschließlich um Neuverkehr. Der Mitnahmeeffekt

berücksichtigt, dass ein entsprechender Anteil der Einkaufsfahrten nicht als eigenständige neue Fahrt, sondern als Unterbrechung von vor der Realisierung der geplanten Einzelhandelseinrichtung bereits durchgeführten Fahrten stattfindet, hierdurch ist das induzierte Kfz-Aufkommen geringer, als wenn alle Fahrten neu entstehen. Der Anteil ist abhängig von der Lage des Standortes und der Güte der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz mit i.d.R. 5 bis 35 % anzunehmen.

Verbundeffekt

Bei mehreren räumlich zusammen liegenden Einzelhandelseinrichtungen verschiedener Branchen kann das gesamte Kundenaufkommen aus der Summe der Kunden jeder einzelnen Branche (z.B. Einzelhandels- und Baumarkt) abgeschätzt werden. Da ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Gebietes dort mehrere Märkte aufsucht, ist das Kundenaufkommen des Gebietes geringer als die Summe der Kundenaufkommen der einzelnen Märkte, wenn sie nicht räumlich zusammen angeordnet wären. Bei integrierter Lage beträgt die Verringerung 5 bis 35 %, bei nichtintegrierter Lage und großen Einzugsgebiet bis zu 60 %.

Bei der zu beurteilenden Maßnahme handelt es sich um zwei räumlich zusammen liegende Einzelhandelseinrichtungen verschiedener Branchen. Daher ist sowohl ein Mitnahmeeffekt als auch ein Verbundeffekt zu berücksichtigen. Im Folgenden wird das Verkehrsaufkommen zusammenfassend um 30 % gemindert.

Kfz pro Tag gesamt: $(1.300 + 260) = 1.560 - 30 \% = \text{rd. } 1.100$ bzw. 550 Kfz/Tag und pro Richtung

Mit einem geringen zusätzlichen täglichen Verkehrsaufkommen durch die Anlieferung und durch die Beschäftigten ist infolge der geplanten Verkaufsflächen zu rechnen. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass in der für eine verkehrstechnische Beurteilung relevanten nachmittäglichen Spitzenstunde nahezu kein Liefer- und Beschäftigtenverkehr auftritt, so dass dieser bei der folgenden Berechnung weitgehend unberücksichtigt bleibt.

Aufgrund der geplanten Öffnungszeiten wird angenommen, dass in der verkehrlichen Spitzenstunde 10 % des prognostizierten Tagsverkehrsaufkommens in der Zu- und Abfahrt der Stellplatzanlage auftreten und diese sich gleichmäßig auf die Verkehrsströme verteilen werden.

Basierend auf eine aktuelle Verkehrszählung aus dem Jahr 2011, die im Zuge der Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Gemeinde Stockelsdorf durchgeführt wurde und eine selbst durchgeführte Kurzzeitzählung (Querschnittszählung) unmittelbar in der geplanten Zu- und Abfahrt hat sich eine Verkehrsbelastung auf der Lohstraße in Höhe von aufgerundet 8.000 Kfz/24 ergeben. Hierin enthalten ist eine 10 %ige Verkehrserhöhung als Prognose- und Sicherheitsfaktor. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass bereits jetzt schon eine Nutzung des Grundstückes stattfindet und die daraus resultierende Verkehrsbelastung bereits in den Zähldaten enthalten ist.

3. Leistungsfähigkeitsnachweis

Mit den vorstehenden ermittelten Verkehrszahlen wurde nach HBS die Leistungsfähigkeit der Zu- und Abfahrt der Stellplatzanlage untersucht und nachgewiesen (Anlage 1 und 2). Mit und ohne einer Aufweitung der Landesstraße ergibt sich für die Verkehrsströme auf der Lohstraße die Qualitätsstufe A. Lediglich beim Mischstrom der Stellplatzanlagenabfahrt ergibt sich die Qualitätsstufe B. Somit ist die Leistungsfähigkeit der Einmündung als gut zu bezeichnen.

4. Zusammenfassung/Empfehlung

Aufgrund der örtlichen Situation und der Verkehrssicherheit wird in Abstimmung mit der Verkehrsaufsicht des Kreises, der Polizei und dem Baulastträger der L 230 empfohlen eine Aufweitung auf der Lohstraße vorzusehen. Die geplante Zufahrt der Einzelhandelseinrichtungen wird zugunsten der vorhandenen Fußgängerampel um einige Meter nach hinten verlegt. Durch die Aufweitung werden die ohnehin geringen Wartezeiten weiter verringert und somit die Verkehrssicherheit gesteigert.

Im Bebauungsplan ist ein Sichtdreieck vorzusehen, das den freizuhaltenden Bereich kennzeichnet. So ist sichergestellt, dass alle Wartepflichtigen bei der Annäherung an den Gefahrenpunkten die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer rechtzeitig sehen können. Es wird weiterhin empfohlen, den Gehweg deutlich, z.B. durch anderes Befestigungsmaterial, von der Zufahrt Stellplatzanlagen hervorzuheben, um die Bevorrechtigung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer deutlich kenntlich zu machen.

Aufgrund der besseren Sichtverhältnisse sollte die Stellplatzabfahrt als einstreifige Mischspur ausgelegt werden. Somit wird verhindert, dass die links- bzw. rechts- abbiegenden wartepflichtigen Fahrzeuge sich gegenseitig die Sicht einschränken.

Die Fußgängerbedarfsampel ist auch weiterhin zu erhalten.

Aufgrund der Funktion der Lohstraße im innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz und der zwischengemeindlichen Verbindungsfunktion spricht aus verkehrsplanerischer Sicht nichts gegen die geplante Nutzung im Plangeltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 74. Auch eine merkliche Zunahme der Verkehrsbelastung im übrigen gemeindlichen Straßennetz ist nicht zu erwarten, da ganz prinzipiell eine nahversorgungsorientierte Einzelhandelsnutzung (gilt insbesondere für den Lebensmitteleinzelhandel) entsteht und somit das Einzugsgebiet eher kleinräumiger ist mit Bezug auf die umliegenden Wohngebiete.

Sofern die o.a. Empfehlungen eingehalten werden und unter der Abwägung zwischen den Ansprüchen des fließenden Kraftfahrzeugverkehrs einerseits und den Ansprüchen der nicht motorisierten Verkehrsarten (Fußgänger und Radfahrer) andererseits, bewirkt das Bauvorhaben eine vertretbare und zumutbare Änderung des Verkehrsraumes.

Alle Maßnahmen werden unter den Aspekt der Verkehrssicherheit empfohlen und tragen somit auch zur Schulwegsicherung bei.

Aufgestellt:

Gosch-Schreyer-Partner
Ingenieurgesellschaft mbH
Bad Segeberg, 13.03.2013