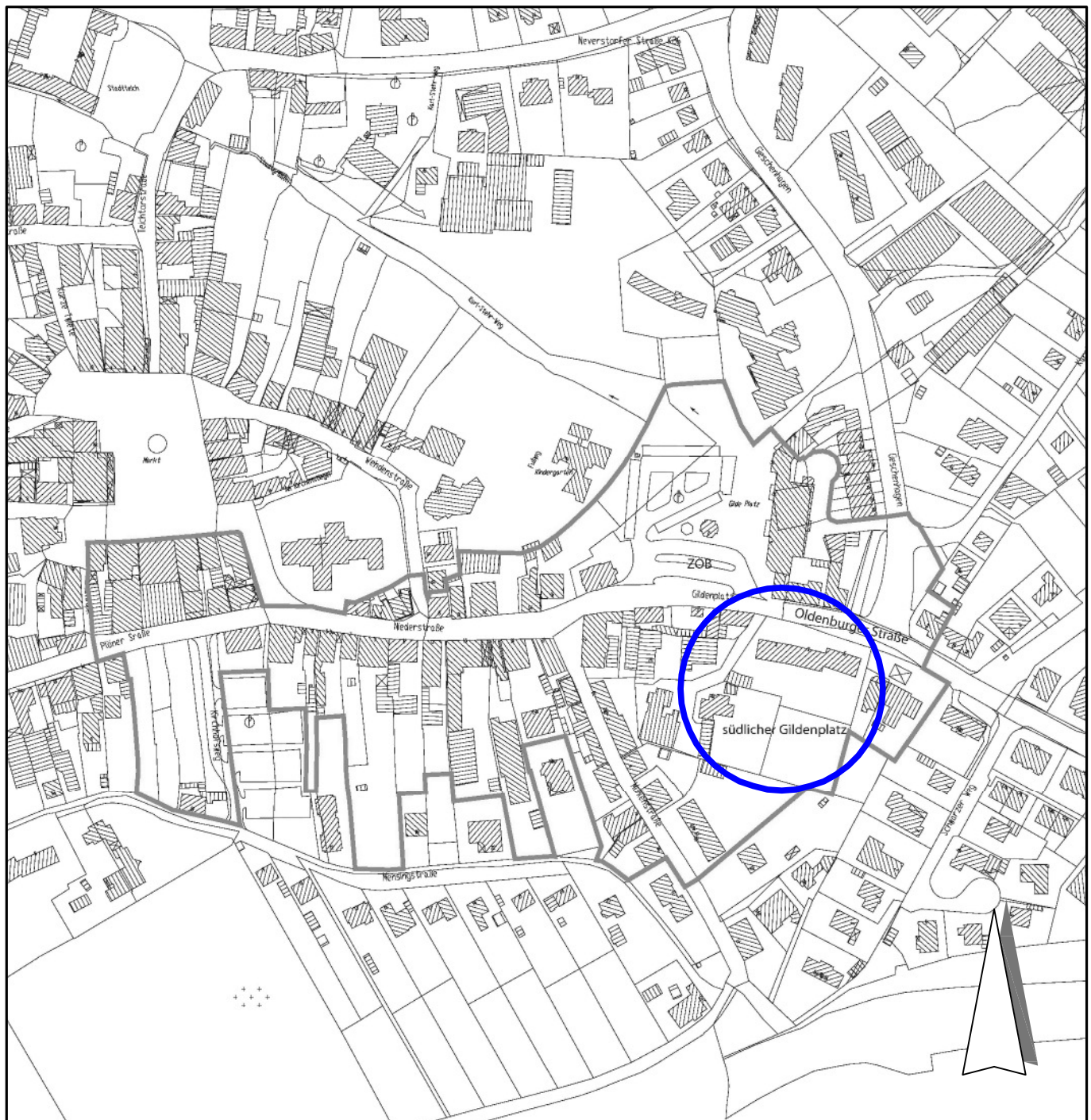




# Stadt Lütjenburg

## Bebauungsvorschlag zum B-Plan Nr. 59 (SB-Markt südlich Gildenplatz)

Verkehrsplanerische Stellungnahme zu unterschiedlichen  
Varianten der verkehrlichen Erschließung



Ingenieure und Architekten  
Beratung · Planung · Bauleitung

Mindener Straße 205  
49084 Osnabrück

Tel. (0541) 1819 - 0  
Fax. (0541) 1819 - 111

E-Mail: [osnabrueck@pbh.org](mailto:osnabrueck@pbh.org)

Internet: [www.pbh.org](http://www.pbh.org)

BIG Städtebau GmbH

Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Lütjenburg

Bebauungsvorschlag zum B-Plan Nr. 59 (SB-Markt südlich Gildenplatz)  
Verkehrsplanerische Stellungnahme zu unterschiedlichen Varianten der  
verkehrlichen Erschließung

**Planungsbüro Hahm**

Mindener Straße 205

49084 Osnabrück

Telefon (0541) 1819-0

Telefax (0541) 1819-111

E-Mail: [osnabrueck@pbh.org](mailto:osnabrueck@pbh.org)

Internet: [www.pbh.org](http://www.pbh.org)

Th/Sc-09055012-12 / 09.11.2009

**Inhalt:**

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	3
2. Einzelbetrachtungen der Varianten .....	4
3. Fazit.....	10

## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die uns vorliegenden Varianten zur verkehrlichen Erschließung des geplanten SB-Marktes südlich des Gildenplatzes beinhalten unterschiedliche Konzepte der sog.

- „äußeren Erschließung“ (*d. h. Anbindung an das vorhandene Straßennetz*) und der sog.
- „inneren Erschließung“ (*d. h. Konfiguration der Stellplätze und Fahrgassen des Kundenparkplatzes*),

Var. 1 sieht eine Zu-/Ausfahrt zum/vom SB-Markt als nicht signalisierte Einmündung in den Gildenplatz in Höhe der Zufahrt zum ZOB vor. Die innere Erschließung des rückwärtigen Parkplatzes erfolgt über eine U-förmig verlaufende Ein- und Ausfahrtsgasse, entlang der das Gros der Stellplätze jeweils beidseitig angeordnet ist.

Var. 3 und 4 (*Var. 2 liegt nicht vor*) beinhalten dagegen einen Umbau der derzeit 3-armigen nicht signalisierten Einmündung der Straße „Grieschenhagen“ in die Oldenburger Straße zum 4-armigen „Mini-Kreisel“ mit rd. 22 m Außendurchmesser, wobei der 4. Knotenpunktsarm als Zu-/Ausfahrt zum/vom SB-Markt fungiert.

Die innere Erschließung erfolgt bei

- Var. 3 über eine Haupteinfahrts- und eine Hauptausfahrtsgasse, zwischen denen jeweils die Fahrgassen zur Erschließung der einzelnen Stellplätze liegen
- Var. 4 liegt dagegen prinzipiell das gleiche Konzept zur inneren Erschließung zugrunde wie Var. 1.

Aufgabe dieser verkehrsplanerischen Stellungnahme ist es, diese 3 Erschließungsvarianten mittels einer verkehrsplanerischen Bewertung vergleichend zu beurteilen und eine davon als Vorzugsvariante begründet vorzuschlagen.

## 2. Einzelbetrachtungen der Varianten

### Var. 1:

#### Äußere Erschließung:

- (1) Wegen fehlender Linksabbiegespur  
➔ Behinderungen der Linienbusse möglich durch wartende Linksabbieger.
- (2) Linkseinbiegen vom Parkplatz in die Niederstraße ungünstig, da nach links (*wegen Linkskurve Niederstraße*) nur begrenzte Einsehbarkeit gegeben.
- (3) Zwei versetzte nicht signalisierte Einmündungen in nur rd. 50 m Entfernung bei künftig noch stärkerem Verkehrsaufkommen in Niederstraße / Oldenburger Straße  
➔ verkehrstechnisch ungünstig.

#### Innere Erschließung:

- (4) Behinderungen ein- und ausfahrender Pkw in der Hauptfahrgasse durch ein- und ausparkende Pkw der 1. Parkreihe (*mit 13 + 2 ST*).
- (5) Hintere Stellplätze sehr weit vom Eingangsbereich zum SB-Markt entfernt. Diese Stellplätze (5) werden aber bei der Zufahrt zwangsläufig angesteuert, wenn die günstig gelegenen Stellplätze (6) bereits besetzt sind, bevor die näher gelegenen Stellplätze (7) in der Ausfahrtsgasse erreicht werden. Wenn Stellplätze (7) zuerst angesteuert werden, aber bereits belegt sind  
➔ „Ehrenrunde“ (8) erforderlich.



Var. 3:

Äußere Erschließung:

- (1) Am Mini-Kreisel finden für Pkw's nur
  - (2) Abbiegevorgänge „rechts raus“ und
  - (3) Einbiegevorgänge „rechts rein“ statt.
- > Verkehrstechnisch wesentlich günstiger für Parkplatzzu-/ausfahrt.

Linienbusse können „virtuelle“ Mittelinsel problemlos geradeaus befahren, somit keine Einschränkung des Fahrkomforts für die Fahrgäste.

Mini-Kreisel ist ebenso problemlos für Anlieferungs- und Entsorgungs-Lkw befahrbar (direktes Abbiegen durch Überfahren der („virtuellen“) Mittelinsel -> s. Schleppkurvendarstellung in Planskizze.

Innere Erschließung:

- (4) Direkte Anfahrbarkeit der am nächsten zum Eingang des SB-Marktes gelegenen Stellplätze, erst bei hoher Parkplatzauslastung werden automatisch die hinteren Stellplätze (5) angesteuert.

Die Hauptfahrgassen werden durch ein- und ausparkende Pkw nicht behindert.







Var. 4:

Äußere Erschließung:

Äußere Erschließung:

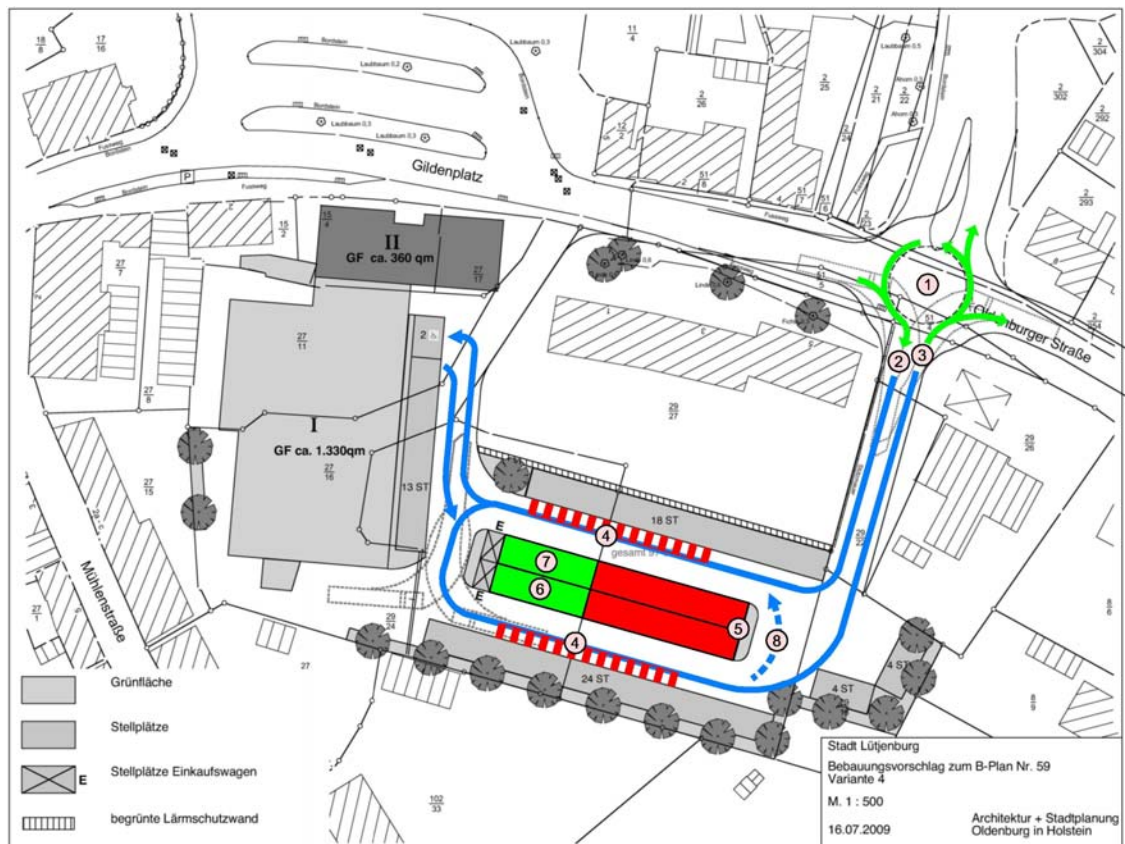
- (1) Am Mini-Kreisel finden für Pkw's nur
- (2) Abbiegevorgänge „rechts raus“ und
- (3) Einbiegevorgänge „rechts rein“ statt.  
→ Verkehrstechnisch wesentlich günstiger für Parkplatzzu-/ausfahrt.

Linienbusse können „virtuelle“ Mittelinsel problemlos geradeaus befahren, somit keine Einschränkung des Fahrkomforts für die Fahrgäste.

Mini-Kreisel ist ebenso problemlos für Anlieferungs- und Entsorgungs-Lkw befahrbar (direktes Abbiegen durch Überfahren der („virtuellen“) Mittelinsel -> s. Schleppkurvendarstellung in Planskizze.

Innere Erschließung:

- (4) Behinderungen ein- und ausfahrender Pkw in der Hauptfahrgasse durch ein- und ausparkende Pkw.
- (5) Hintere Stellplätze sehr weit vom Eingangsbereich zum SB-Markt entfernt. Diese Stellplätze (6) werden aber bei der Zufahrt angesteuert, bevor die näher gelegenen Stellplätze (7) in der Ausfahrtsgasse erreicht werden. Wenn Stellplätze (7) zuerst angesteuert werden, aber bereits belegt sind -> „Ehrenrunde“ erforderlich.



### 3. Fazit

Resümierend ist festzustellen, dass

- in punkto „äußere Erschließung“ die Var. 3 und 4 in verkehrstechnischer Hinsicht prinzipiell günstiger zu bewerten sind als Var. 1.
- In punkto „innere Erschließung“ ist aus verkehrstechnischem Blickwinkel Var. 3 zu favorisieren, da sie weniger Konfliktpunkte beinhaltet und gewährleistet, dass die günstig gelegenen Stellplätze (*d. h. in Nähe zum Eingangsbereich des SB-Marktes*) auch zuerst angesteuert werden.

Insgesamt erscheint das Erschließungskonzept Var. 3 unter ausschließlicher Zugrundelegung verkehrsplanerischer Kriterien am günstigsten. Wie das Ergebnis des Vorgutachtens Niederstraße<sup>1</sup> zeigt, wird der Kfz-Verkehr im Bereich Niederstraße – Gildenplatz – Oldenburger Straße sowie in der Straße „Grieschenhagen“ durch die geplante Umgestaltung der Niederstraße in allen 3 untersuchten Prognose-Planfällen gegenüber dem Prognose-Null (*mit unverändertem Straßenzustand*) deutlich reduziert werden. Auch im Bereich Gildenplatz / Oldenburger Straße werden die Verkehrsstärken in keinem der untersuchten 3 Planfälle die heutige Verkehrsbelastung wesentlich überschreiten.

Für den favorisierten Planfall 2 („Shared-Space“-Konzept) wird die Verkehrsstärke – auch unter Berücksichtigung der zusätzlichen Verkehrszuwächse der Kunden- und Andienungsverkehre des geplanten Verbrauchermarktes sowie allgemeiner Kfz-Verkehrszuwächse infolge weiter zunehmender Motorisierung – de facto nicht größer sein als heute. Denn diese Verkehrszuwächse werden durch Verkehrsentslastungseffekte infolge der geplanten Umgestaltung der Niederstraße in diesem Straßenabschnitt nahezu vollständig kompensiert.

Die sich damit ergebenden Knotenstrombelastungen für den Zu-/Ausfahrtsbereich der geplanten Parkplatzzufahrt des Verbrauchermarktes Südlicher Gildenplatz in der Oldenburger Straße betragen für den Planfall 2, Prognosehorizont Jahr 2025, in der Summe aller Knotenpunktzufahrten rd. 7.400 [Kfz/24 h] und liegen somit in einer Größenordnung, die sowohl eine nicht signalisierte Einmündung als auch einen kleinen Kreisverkehrsplatz als machbar erscheinen lassen. Eine Signalisierung wird voraussichtlich nicht erforderlich sein, wenn die Planungsempfehlungen des Verkehrsgutachtens Niederstraße<sup>1</sup> realisiert werden.

Diese Aussagen sind zunächst jedoch lediglich tendenzieller Natur, da keine detaillierten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Detaillierte Aussagen zur optimalen Knotenpunktsform unter verkehrstechnischen Aspekten (*maßgebliche Rückstaulänge, Wartezeitniveau der vorfahrtsrechtlich ungeordneten Knotenpunktzufahrten, Qualitätsstufe der Verkehrsabwicklung*)

---

<sup>1</sup> Verkehrsgutachten Sanierungsgebiet Niederstraße / Gildenplatz; BIG Städtebau GmbH – Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Lütjenburg (Hrsg.); Planungsbüro Hahm GmbH (Verf.); Kiel/Osnabrück, Nov. 2009

„QSV“ gem. HBS 2001/2005<sup>2</sup>) können erst durch eine spezielle verkehrstechnische Untersuchung getroffen werden.

Abschließend sei nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beurteilung der 3 Erschließungsvarianten ausschließlich unter verkehrsplanerischen Aspekten erfolgte. Städteplanerische Gesichtspunkte wurden nicht berücksichtigt.

Aus einer abschließenden Gesamtabwägung unter Zugrundelegung weiterer – u. a. städtebaulicher, wirtschaftlicher, ökologischer – Beurteilungskriterien kann daher u. U. eine andere Rangfolge der Varianten resultieren.

Aufgestellt:  
Osnabrück, 09.11.2009  
Th/Sc-09055-12



Planungsbüro Hahm GmbH

---

<sup>2</sup> HBS-Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen; FGSV (Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen); Köln, 2001/2005