



Optimierung Erschließungskonzept

Ansiedlung Discounter in Nottuln-Appelhülsen

an:
Gemeinde Nottuln
Stiftsplatz 7/8
48301 Nottuln

Dortmund im November 2008

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Forschung

Dr.-Ing. Frehn, Schulten, Steinberg Partnerschaft

Stadt- und Verkehrsplaner

Chemnitzer Str. 38-40 • 44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0 • Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. (FH) Anne Mechels

Inhalt

1	Hintergrund	3
2	Erschließungsvarianten	3
2.0	STATUS QUO	3
2.1	VARIANTE I - WIE URSPRÜNGLICH GEPLANT	4
2.2	VARIANTE II – ZWEITE ZUFAHRT LINKS DES TRANSFORMATORS	5
2.3	VARIANTE III – EINE MITTIGE ZUFAHRT	6
2.4	VARIANTE IV – LIEFERVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE	7
2.5	VARIANTE V – AUCH KUNDENVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE	10
2.6	VARIANTE VI – LIEFERZUFAHRT UND KUNDENVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE	13
2.7	WEGEVERBINDUNGEN WOHNGEBIET - LINDENSTRASSE	14
3	Bewertung der Varianten	15
4	Empfehlungen	16

1 Hintergrund

In der Gemeinde Nottuln ist der Neubau eines Lebensmitteldiscounters am Ahornweg geplant. Zur Änderung des Bebauungsplans sowie zur Folgenabschätzung ist ein Verkehrsgutachten erarbeitet worden.

Mit einer Präsentation sind die Ergebnisse dieses Verkehrsgutachtens in einer Bürgerversammlung und dem Ausschuss für Gemeindeentwicklung, Umwelt und Ordnungswesen am 15. Oktober 2008 vorgestellt worden.

Das Gutachten umfaßt eine Analyse, die Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, Aussagen zur Leistungsfähigkeit sowie Optimierungsvorschläge zum Erschließungskonzept.

In einem darauf aufbauenden Bearbeitungsschritt sollen nun weitere Optimierungsmaßnahmen geprüft werden, die in der Bürgerversammlung am 15. Oktober 2008 angeregt wurden.

2 Erschließungsvarianten

Im Folgenden werden unterschiedliche Varianten zur Erschließung des Einzelhandelsstandortes am Ahornweg dargestellt. Begonnen bei der ursprünglichen Planung werden Optimierungsmöglichkeiten entwickelt, deren Vor- und Nachteile aufgezeigt werden.

2.0 Status Quo

Der bestehende K+K-Parkplatz mit 139 Stellplätzen wird über eine Zufahrt vom Ahornweg aus erschlossen, die sich direkt im Eingangsbereich des K+K-Markts befindet. Der Lieferverkehr wird planmäßig über eine Lieferzufahrt direkt von der Lindenstraße an die Ladezone des K+K-Markts geführt und verläßt das Grundstück über die Zufahrt zum Ahornweg. Die Lieferzufahrt ist mit umlegbaren Pfosten gegen die Nutzung von Pkw gesperrt.

Problematisch am Status Quo ist die Lage der Parkplatzzufahrt im direkten Eingangsbereich des Markts, wo unterschiedliche Nutzungsansprüche kollidieren und zu gefährlichen Situationen führen können.

Die Sperrung der Lieferzufahrt mit Pfosten hat im alltäglichen Lieferverkehr dazu geführt, dass Lkw nach der Entladung rückwärts in die Lindenstraße zurücksetzen, um das Umlegen der Pfosten zu umgehen bzw. direkt von der Lindenstraße rückwärts in die Zufahrt einfahren, um nach der Entladung von dort vorwärts in die Lindenstraße einzufahren. Dies ist bei der Verkehrsbedeutung und Verkehrsbelastung der L844 Lindenstraße mit einem DTV von ca. 8.000 Kfz/d nicht vertretbar.



ABBILDUNG 0: RÜCKWÄRTS AUS DER LIEFERZUFAHRT IN DIE LINDENSTRASSE EINBIEGENDER LKW

Im Zuge der Ansiedlung eines Discounters am Ahornweg ergibt sich die Möglichkeit, diese bestehenden Mängel zu optimieren.

2.1 Variante I - wie ursprünglich geplant

Die ursprüngliche Planung zur Ansiedlung des Discounters sieht eine zweite Zufahrt im Eingangsbereich des Discounters vor, über die sowohl der Kunden- wie auch der Lieferverkehr abgewickelt werden soll. Die Netto-Lieferfahrzeuge schwenken hiernach links auf den Parkplatz ein, um rückwärts an die Laderampe heranzusetzen. Der Parkplatz wird für die gemeinsame Nutzung um 8 auf 147 Stellplätze erweitert.

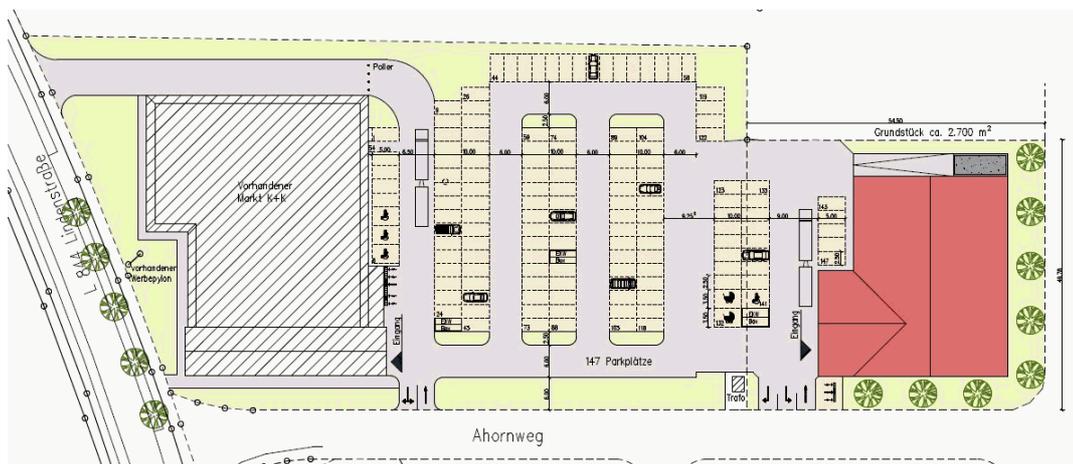


ABBILDUNG 1: VARIANTE I – URSPRÜNGLICHE PLANUNG

Als Nachteile sind zu nennen:

- Kollision von Nutzungsansprüchen vor den Eingangsbereichen beider Märkte
- zweite Zufahrt zum Ahornweg, die verkehrstechnisch nicht notwendig und aus Sicherheitsaspekten problematisch ist
- Lieferverkehr (Lkw) im Ahornweg
- eingeschränktes Halteverbot während der Liefer- und Geschäftszeiten zwischen Lindenstraße und zweiter Zufahrt

Zur Minimierung der dargestellten Nachteile ist Variante II entwickelt worden.

2.2 Variante II – zweite Zufahrt links des Transformators

Variante II unterscheidet sich von Variante I durch die Verlagerung der zweiten Zufahrt auf die linke Seite des Transformators. Sowohl der Kunden- wie auch der Lieferverkehr des Discounters sind weiterhin über diese Zufahrt vom Ahornweg aus vorgesehen.

Mit Variante II wird eine Optimierung hinsichtlich folgender Punkte erreicht:

- Entspannung des Konfliktpunktes im Netto-Eingangsbereich
- kürzerer Abschnitt des Ahornwegs betroffen vom Kunden- und Lieferverkehr, eingeschränktes Halteverbot somit nur zwischen Lindenstraße und Stichstraße notwendig

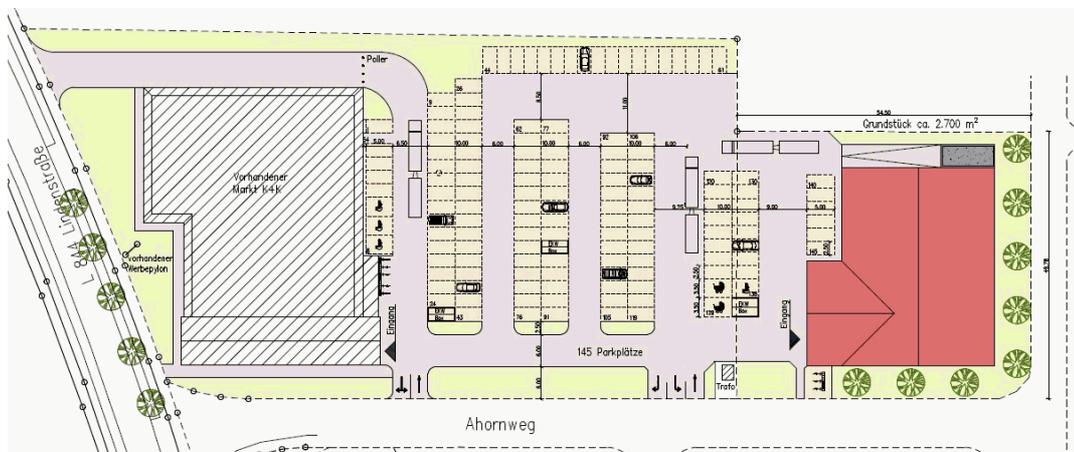


ABBILDUNG 2: VARIANTE II – ZWEITE ZUFAHRT LINKS DES TRANSFORMATORS

Bei dieser Lösung fallen zwei Parkplätze gegenüber Variante I weg. Mit 145 Stellplätzen ist der Parkplatz für einen kombinierten Standort aber weiterhin großzügig dimensioniert.

Die weiteren Nachteile von Variante I können mit Variante II nicht gelöst werden:

- Kollision von Nutzungsansprüchen vor dem K+K-Eingangsbereich
- zweite Zufahrt zum Ahornweg, die verkehrstechnisch nicht notwendig und aus Sicherheitsaspekten problematisch ist
- Lieferverkehr (Lkw) im Ahornweg

- eingeschränktes Halteverbot während der Liefer- und Geschäftszeiten zwischen Lindenstraße und zweiter Zufahrt

Entsprechend dem im Oktober vorgelegten Verkehrsgutachten stellt sich Variante III dar.

2.3 Variante III – eine mittige Zufahrt

Da das zu erwartende Verkehrsaufkommen des kombinierten Standorts verkehrstechnisch mit ausreichender Leistungsfähigkeit über eine Zufahrt abgewickelt werden kann, wird in Variante III die Erschließung mittig gebündelt.

Im Vergleich zu den Varianten I und II können folgende Vorteile beschrieben werden:

- Entspannung der Konfliktpunkte in den Eingangsbereichen beider Einzelhandelsmärkte
- nur eine Zufahrt zum Ahornweg, somit Bündelung der Verkehrsbeziehungen zur Reduzierung von Sicherheitsrisiken
- kürzerer Abschnitt des Ahornwegs betroffen vom Kunden- und Lieferverkehr, eingeschränktes Halteverbot somit nur zwischen Lindenstraße und Stichstraße notwendig

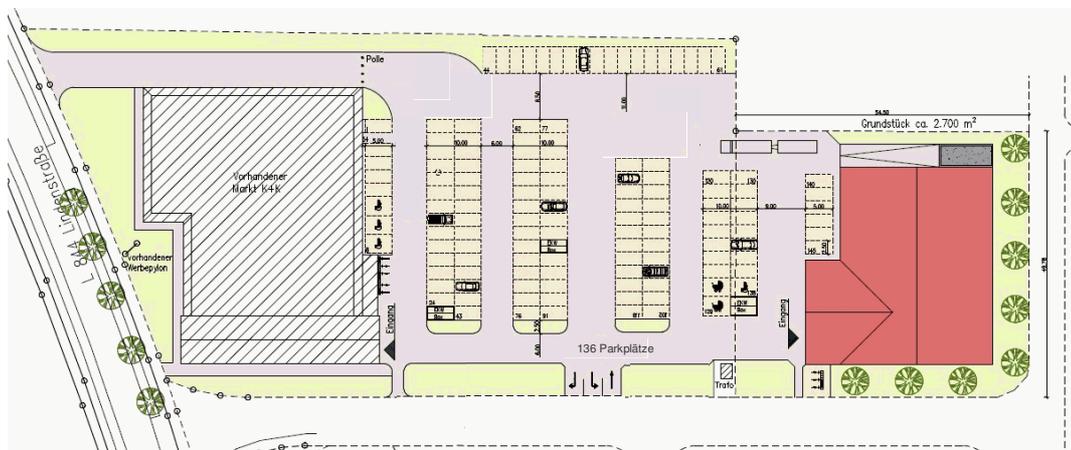


ABBILDUNG 3: VARIANTE III – EINE MITTIGE ZUFAHRT

Zur Abwicklung des Lieferverkehrs müssen auf dem Parkplatz Fahrgassen entsprechend der Lkw-Schleppkurven freigehalten werden. Gegenüber Variante I fallen daher 11 Parkplätze weg. Auch mit 136 Stellplätzen ist der Parkplatz für einen kombinierten Standort ausreichend dimensioniert.

Aufgrund der Nachteile

- Lieferverkehr (Lkw) im Ahornweg
- eingeschränktes Halteverbot während der Liefer- und Geschäftszeiten zwischen Lindenstraße und mittiger Zufahrt

ist bei der Bürgerversammlung im Oktober angeregt worden, den Lieferverkehr beider Märkte komplett über die Lieferzufahrt Lindenstraße abzuwickeln.

2.4 Variante IV – Lieferverkehr über Zufahrt Lindenstraße

Die Abwicklung des Lieferverkehrs beider Märkte über die Zufahrt direkt von der Lindenstraße entlastet den Ahornweg hinsichtlich der beiden Punkte:

- Der Lieferverkehr (Lkw) wird aus dem Ahornweg herausgehalten.
- Das eingeschränkte Halteverbot ist nur während der Geschäftszeiten zwischen Lindenstraße und Parkplatzzufahrt notwendig, um die Fahrbahn für den Zwei-richtungsverkehr der Kunden-Pkw-Fahrten freizuhalten. Das Freihalten der Schleppkurven für Lieferfahrzeuge ist in den über die Geschäftszeiten hinausgehenden Lieferzeiten nicht notwendig.

Diese Lösung wird aufbauend sowohl auf Variante II als auch Variante III dargestellt.

Variante IV a – zweite Zufahrt am Ahornweg links des Transformators, Lieferverkehr über Zufahrt Lindenstraße

Variante IV a entspricht Variante II, wobei der Lieferverkehr beider Märkte komplett über die Zufahrt Lindenstraße abgewickelt wird.

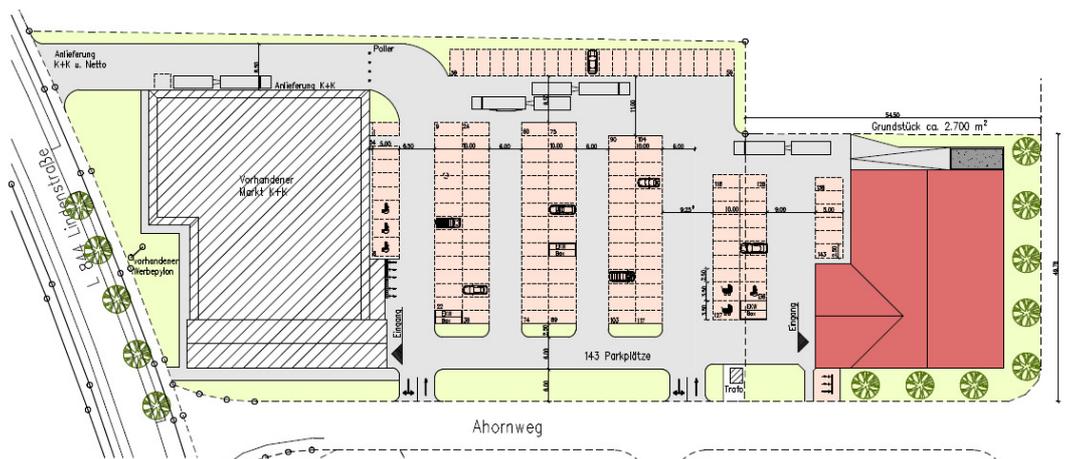


ABBILDUNG 4: VARIANTE IV a – LIEFERVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE, ZUFAHRT AHORNWEG LINKS DES TRANSFORMATORS

Variante IV b – eine mittige Zufahrt am Ahornweg, Lieferverkehr über Zufahrt Lindenstraße

Die Vorteile der mittleren Zufahrt sind bereits in den vorhergehenden Optimierungsvarianten aufgezeigt worden.

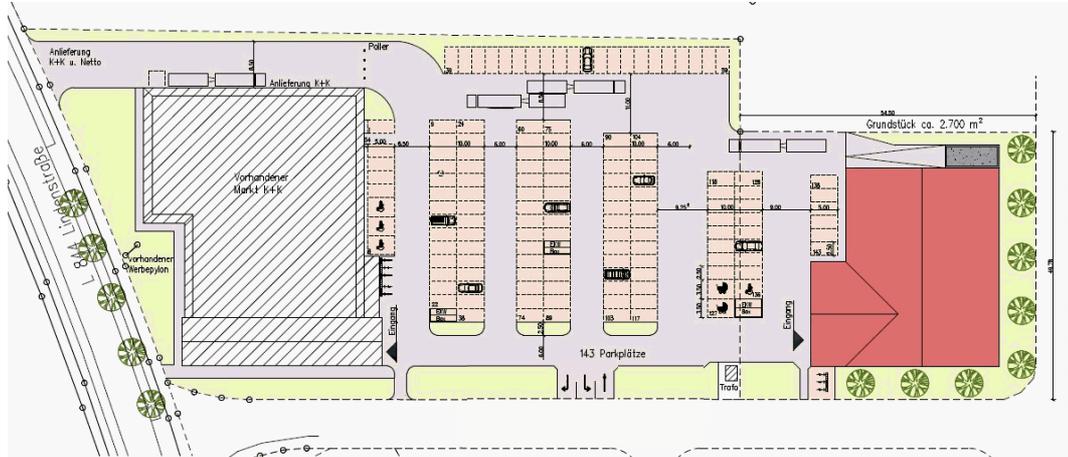


ABBILDUNG 5: VARIANTE IV B – LIEFERVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE, MITTIGE ZUFAHRT AM AHORNWEG

Zur Umsetzung beider Varianten IV fallen gegenüber Variante I vier Parkplätze weg, wodurch (entsprechend der vorherigen Varianten) keine Kapazitätsprobleme zu erwarten sind.

Für die Breite der Lieferzufahrt Lindenstraße ist der Begegnungsfall Lkw/Lkw zu prüfen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der Lieferzufahrt von eingeschränkten Bewegungsspielräumen (Klammerwert in Abbildung 6) bei geringen Geschwindigkeiten (< 40 km/h) und umsichtiger Fahrweise auszugehen ist.

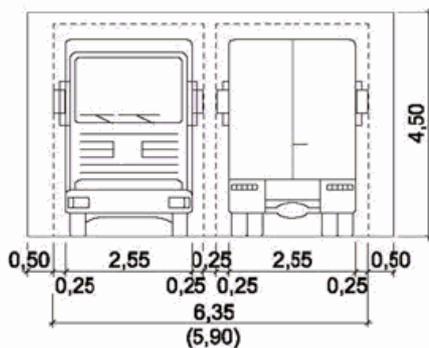


ABBILDUNG 6: BEGEGNUNGSFALL LKW/LKW (RASt, FGSV 2006)

Die vorhandene Zufahrt weist eine Breite von 6,50 m auf. Allein für den Begegnungsfall Lkw/Lkw ist diese gemäß den Beispielen für den Raumbedarf aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt o6, FGSV) bereits ausreichend dimensioniert. Für den Entladevorgang sollte darüber hinaus ein Abstand zum Gebäude von mind. 1,00 m eingeplant werden.

Raumbedarf Begegnung Lkw/Lkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum und Berücksichtigung Ladevorgang:

$$5,90 \text{ m} + 1,00 \text{ m} = 6,90 \text{ m}$$

Mit der vorliegenden Entwurfsplanung (siehe Abb. 4 und 5) und einer Breite von 8,50 m ist die Zufahrt für den Begegnungsfall bzw. das Vorbeifahren Lkw/Lkw somit ausreichend dimensioniert.

Die Wendemanöver der Lieferfahrzeuge sind im nördlichen Bereich des Parkplatzes vorgesehen. Die K+K-Lkw biegen direkt hinter dem K+K-Gebäude nach rechts auf den Parkplatz ein, setzen nach links hinten zurück, um vorwärts über die Lieferzufahrt die Lindenstraße zu erreichen. Die Netto-Lkw schwenken erst in der vierten Fahrgasse nach rechts auf den Parkplatz, um rückwärts nach links an die Laderampe zu fahren. Zur Abfahrt sind für den Netto-Lieferverkehr keine weiteren Wendemanöver notwendig. Da diese Rangiermanöver im hinteren Bereich des Parkplatzes stattfinden, wo wenig Kundenverkehr fließt und keine Gehwege verlaufen, sind sie unter Sicherheitsaspekten vertretbar.

Es bleibt bei beiden Varianten IV folgender Nachteil bestehen:

- eingeschränktes Halteverbot während der Geschäftszeiten zwischen Lindenstraße und Parkplatzzufahrt

Bei Variante IV a bleibt außerdem der Nachteil einer zweiten Zufahrt am Ahornweg bestehen, die verkehrstechnisch nicht zur leistungsfähigen Abwicklung des Kundenverkehrs erforderlich ist.

Die Lieferzufahrt ist – wie im Status Quo – durch eine Absperrung gegen die Nutzung von Pkw-Verkehr zu sperren. Es empfiehlt sich eine Funksteuerung der Absperrvorrichtung, um eine komfortable Nutzung sicherzustellen.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW sieht bei einer Nutzung der Zufahrt Lindenstraße zur Abwicklung des Lieferverkehrs beider Märkte keine Notwendigkeit einer baulichen Änderung der heutigen Zufahrtsituation.

2.5 Variante V – auch Kundenverkehr über Zufahrt Lindenstraße

Über die Nutzung der Zufahrt Lindenstraße für den kompletten Lieferverkehr hinaus, ist die Möglichkeit zu prüfen, inwiefern hier auch ein Teil des Kundenverkehrs abzuwickeln ist.

Diese Variante bietet die Vorteile

- den von Wohnnutzung geprägten Ahornweg zu entlasten hinsichtlich Verkehrsaufkommen und somit Schallimissionen,
- betroffene Anwohner und Anwohnerinnen Lindenstraße durch Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. eine Lärmschutzwand) vor Lärmimmissionen schützen zu können, was am Ahornweg nicht möglich ist,
- die Einmündung Ahornweg zu entlasten.

Da bei Variante V zusätzlich zum Lieferverkehr Pkw-Verkehr in der Zufahrt Lindenstraße auftritt, ist der Begegnungsfall Pkw/Lkw im Vorbeifahren an einem Lkw in der Ladezone des K+K maßgebend, wie in der folgenden Grafik dargestellt.

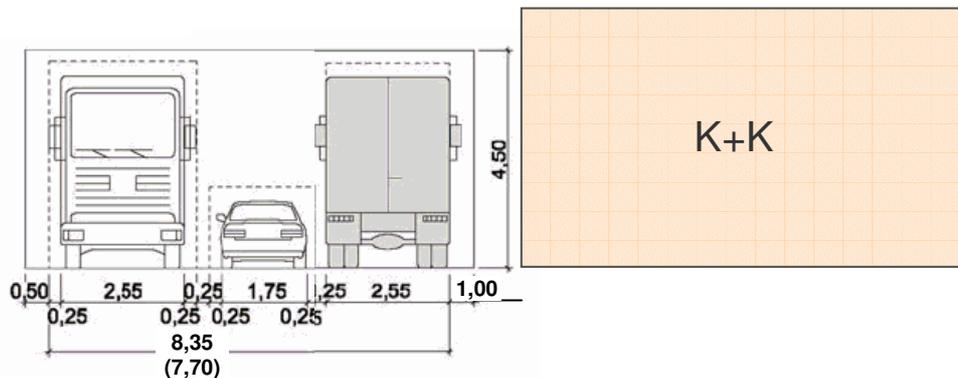


ABBILDUNG 7: BEGEGNUNGSFALL LKW/PKW UND VORBEIFAHREN AN LKW (RASt, FGSV 2006)

Raumbedarf Begegnung Lkw/Pkw und Vorbeifahren an Lkw bei eingeschränktem Bewegungsspielraum und Berücksichtigung Ladevorgang:

$$7,70 \text{ m} + 1,00 \text{ m} = 8,70 \text{ m}$$

Eine Erweiterung der Zufahrt bis auf 9,00 m Breite ist räumlich möglich, wovon 3,80 m der Ladezone des K+K zur Verfügung stehen.

Wie bereits für die Varianten IV beschrieben, ist das Wenden der Lieferfahrzeuge im nördlichen Teil des Parkplatzes vorgesehen.

Durch die Nutzung der Zufahrt Lindenstraße als Kundenzufahrt werden Pkw-Ströme gezielt in den Bereich des Parkplatzes gelenkt, in dem Lkw rückwärtsfahrend Wendenmanöver durchführen. Dies ist aus Gründen der Sicherheit problematisch.

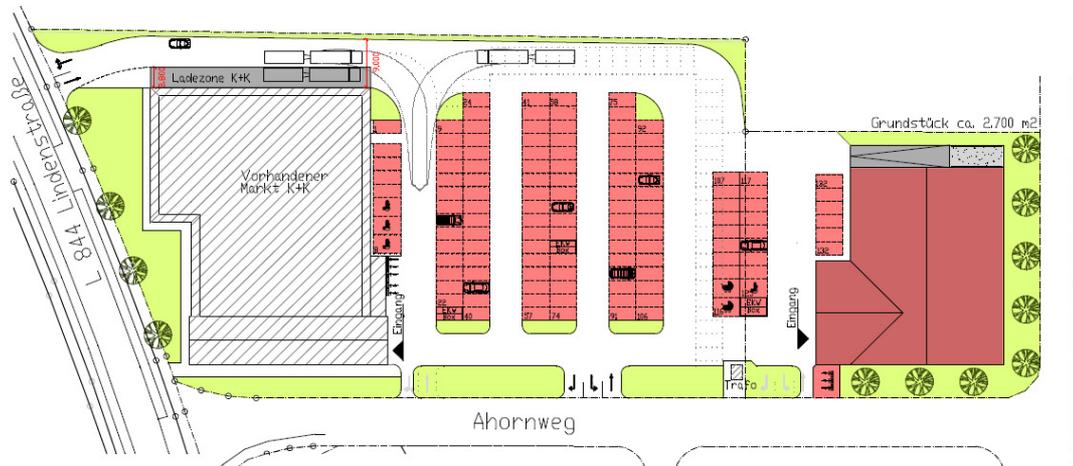


ABBILDUNG 8: VARIANTE V – AUCH KUNDENVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE

Mit der dargestellten Lösung reduziert sich die Anzahl der Stellplätze auf 132, was nach den Ergebnissen der Stellplatzuntersuchung von Nahversorgern in Dortmund (Planersocietät, 2004) für einen kombinierten Standort (mind. 115 Stellplätze) ausreichend ist.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW stimmt einer Kundenzufahrt Lindenstraße zu, insofern folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Leistungsfähigkeitsnachweis
- evt. nach einer Beobachtungsphase von 5 Jahren: Nachbesserung in Form einer Aufweitung der L844 für Linksabbieger aus Richtung Nottuln zu Lasten der Gemeinde Nottuln
- Umgestaltung der Zufahrt
 - Nachweis der Sichtdreiecke (evt. wird die Beseitigung der nördlich gelegenen Parkfläche an der Lindenstraße notwendig, da ein dort parkendes Fahrzeug die Sicht verstellen könnte, siehe Abb. 9)
 - Nachweis ausreichender Radien (Schleppkurven)
 - Nachweis ausreichender Breite (Begegnungsfall Pkw/Lkw; mind. 5,00m)
 - zur besseren Erkennbarkeit: evt. im vorderen Bereich asphaltiert, durchgehender abgesenkter Bordstein (zur Abgrenzung von einer Einmündung)
- > Nachweise anhand einer detaillierteren Planung, die einem Sicherheitsaudit unterzogen wird



ABBILDUNG 9: L844 LINDENSTRASSE, BLICKRICHTUNG NORDEN AB LIEFERZUFAHRT

Eine Kundenzufahrt Lindenstraße, über die sowohl der zu- wie auch der abfließende Verkehr abgewickelt würde, könnte am Ahornweg zu einer Entlastung führen von

- dem Kundenverkehr mit Richtungsbezug Norden/Nottuln und
- einem Teil des Richtungsverkehrs Süden/Appelhülsen Ortsmitte (max. der Hälfte) führen.

Im Optimum ist von einem Verlagerungspotential von bis zu 2/3 des Kundenverkehrs auszugehen.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW verfolgt in der Regel aus Interessen der Verkehrssicherheit und des ungestörten Verkehrsflusses eine Strategie der Bündelung von Zufahrten bzw. Einmündungen und empfiehlt insofern eine Abwicklung des Kundenverkehrs über den Ahornweg.

Die Erschließungsvariante V beinhaltet folgende Nachteile:

- Pkw-Ströme werden gezielt über den Bereich des Parkplatzes geführt, in dem Wendemanöver der Lkw stattfinden
- Entlastung Ahornweg nicht ausreichend, um das Parken am Fahrbahnrand zu ermöglichen

2.6 Variante VI – Lieferzufahrt und Kundenverkehr über Zufahrt Lindenstraße

Um den Ahornweg vom Kundenverkehr zu entlasten, gleichzeitig aber keine sicherheitsrelevanten Konflikte durch Überschneidung von Lkw-Wendemanövern und Kunden-Pkw-Strömen hinzunehmen, wird Variante VI geprüft. Dabei erreicht der Lieferverkehr über die Zufahrt Lindenstraße den Einzelhandelsstandort, fließt aber anschließend über den Ahornweg ab.

Die Vorteile dieser Lösung entsprechen Variante V, hinzu kommt die Entzerrung im hinteren Bereich des Parkplatzes:

- Vermeidung von Wendemanövern der K+K-Lieferfahrzeuge, somit keine sicherheitsrelevanten Konflikte

Um eine Entlastung des Ahornwegs vom Kundenverkehr zu erreichen (siehe Variante V), ist somit die Ausfahrt des Lieferverkehrs über den Ahornweg notwendig.

Während es sich bei den Lieferfahrzeugen um vereinzelte Fahrten im Tagesverlauf handelt, macht der Kundenverkehr quantitativ das Verkehrsaufkommen des Einzelhandelsstandortes aus.



ABBILDUNG 10: VARIANTE VI – LIEFERZUFAHRT UND KUNDENVERKEHR ÜBER ZUFAHRT LINDENSTRASSE

Mit dieser Lösung können 135 Stellplätze angeboten werden.

Als nachteilig ist hier das eingeschränkte Halteverbot zu nennen, das während der Geschäfts- und auch Lieferzeiten notwendig ist, um die Fahrbahn für den Zweirichtungsverkehr aber auch die Schleppkurven der ausfahrenden Lkw freizuhalten.

Die Lösung wird vorbehaltlich einer lärmtechnischen Begutachtung dargestellt. Außerdem sind Aufwand und Kosten zur Realisierung einer Kundenzufahrt Lindenstraße zu berücksichtigen.

2.7 Wegeverbindungen Wohngebiet - Lindenstraße

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens ist die Schulwegsicherheit betrachtet worden. Bei der Bürgerversammlung ist außerdem auf die Wege zum Kindergarten hingewiesen worden.



ABBILDUNG 11: WEGEVERBINDUNGEN WOHNGEBIET - LINDENSTRASSE

Durch eine Verlängerung des Wegesystems des Wohngebietes mit Anschluß an die Lindenstraße über den Grünstreifen nördlich des Einzelhandelsstandorts, kann eine Verbindung geschaffen werden, die sich als Umgehung des vorderen Abschnitts des Ahornwegs mit der Parkplatzzufahrt und Einmündung Ahornweg/Lindenstraße anbietet und auch die Querung der Lieferzufahrt Lindenstraße umgeht. Auf diese Weise ist eine attraktive Zuwegung vom Wohngebiet Richtung Kindergarten aber auch den Bushaltestellen zu schaffen. Eine adäquate Querungshilfe, die möglichst auch von Kindern im Vorschulalter selbstständig zu nutzen ist, sollte auf dieser Höhe an der L844 Lindenstraße angebracht werden.

Außerdem wäre es naheliegend eine Zuwegung von diesem Weg zum Einzelhandelsstandort einzuplanen. Dabei ist eine sichere Querung der Fahrgassen mit Lkw-Verkehr zu berücksichtigen.

3 Bewertung der Varianten

Die Auswirkungen der dargestellten Erschließungsvarianten werden tabellarisch gegenübergestellt und bewertet.

Auswirkungen der Erschließungsvarianten	Variante						
	I	II	III	IV a		V	VI
	ursprüngliche Planung	zweite Zufahrt links des Trafos	eine mittige Zufahrt	Lieferverkehr komplett über Zufahrt Lindenstraße		auch Kundenverkehr über Zufahrt Lindenstraße	Lieferzufahrt und Kundenverkehr über Zufahrt Lindenstraße
				zweite Zufahrt links des Trafos	eine mittige Zufahrt		
sicherheitsrelevante Kollision von Nutzungsansprüchen	im Eingangsbereich von K+K und Netto	im Eingangsbereich von K+K	Situation entzerrt	Situation entzerrt	Situation entzerrt	im hinteren Bereich des Parkplatzes Lkw-Wendemanöver und Pkw-Ströme	Situation entzerrt
Anzahl Zufahrten zum Ahornweg	2	2	1	2	1	1	1
Verkehrsaufkommen im Ahornweg	Kunden- und Lieferverkehr	Kunden- und Lieferverkehr	Kunden- und Lieferverkehr	Kundenverkehr	Kundenverkehr	reduzierter Kundenverkehr	reduzierter Kundenverkehr
eingeschränktes Halteverbot im Ahornweg	während Geschäfts- und Lieferzeiten	während Geschäfts- und Lieferzeiten	während Geschäfts- und Lieferzeiten	während Geschäftszeiten	während Geschäftszeiten	während Geschäftszeiten	während Geschäfts- und Lieferzeiten
betroffener Abschnitt Ahornweg	gesamter Ahornweg	bis Stichstraße	bis Stichstraße	bis Stichstraße	bis Stichstraße	bis Stichstraße	bis Stichstraße
Anzahl Parkplätze	147	145	136	143	143	132	135
baulicher Aufwand Parkplatzumgestaltung	~ 400 m²	~ 625 m²	~ 1525 m²	~ 875 m²	~ 1000 m²	~ 1150 m²	~ 1200 m²
Bewertung	--	-	0	0	+	-	+

ABBILDUNG 12: GEGENÜBERSTELLUNG DER ERSCHLIESSUNGSVARIANTEN

Es wird deutlich, dass die Varianten hinsichtlich ihrer Optimierung aufeinander aufbauen. Von Variante I bis IV ist eine schrittweise Verbesserung der Erschließungssituation und ihrer Auswirkungen zu verzeichnen. Die Auswirkungen auf den Ahornweg werden auf einen kürzeren Abschnitt minimiert, die Eingangsbereiche der Märkte werden entlastet, die Erschließung vom Ahornweg wird auf eine mittige Zufahrt gebündelt. Insofern der Lkw-Verkehr mit den Varianten IV aus dem Ahornweg herausgehalten wird, ist das eingeschränkte Halteverbot lediglich während der Geschäftszeiten einzuhalten.

Variante V kann darüberhinaus verkehrlich deutliche Entlastungswirkungen für den Ahornweg erbringen. Diese reichen jedoch leider nicht aus, um auf das eingeschränkte Halteverbot verzichten zu können. Wegen der Überschneidung von Pkw-Strömen mit Lkw-Wendemanövern ist aus Gründen der Sicherheit von Variante V abzusehen.

Variante VI löst diese Problematik, indem der Lieferverkehr zwar über die Zufahrt Lindenstraße einfährt, dann aber ohne weitere Wendemanöver über den Ahornweg ausfährt. Das eingeschränkte Halteverbot muß in der Konsequenz während der Geschäfts- und Lieferzeiten umgesetzt werden. Der Ahornweg kann mit einer Kundenzufahrt Lindenstraße erheblich entlastet werden.

4 Empfehlungen

Mit den Ergebnissen des Variantenvergleichs können aus verkehrlicher Sicht zwei Varianten empfohlen werden.

Variante IV b stellt eine optimale Lösung dar, insofern der Lieferverkehr aus dem Ahornweg heraus gehalten werden soll. Um die Nutzung der Lieferzufahrt Lindenstraße durch Pkw-Kundenverkehr zu verhindern, ist dort eine Sperrung (Schranke, Poller) anzubringen. Diese sollte komfortabel z.B. per Funk zu bedienen sein, so dass eine Nutzung langfristig umgesetzt wird.

Variante VI bietet sich zur Entlastung des einseitig von Wohnnutzung geprägten Ahornwegs vom Kundenverkehr an, welcher rein quantitativ das durch den Einzelhandelsstandort erzeugte Verkehrsaufkommen ausmacht. Diese Lösung wird unter dem Vorbehalt betrachtet, dass es einer lärmtechnischen Begutachtung und verkehrstechnischer Nachweise an der Zufahrt Lindenstraße bedarf.

Die Problematik des eingeschränkten Halteverbots im Ahornweg zwischen Lindenstraße und Parkplatzzufahrt (in Höhe der Stichstraße) kann durch die Optimierung der Erschließungssituation mit beiden Varianten leider nicht gelöst werden. Angebote hinsichtlich Anwohnerparkplätzen z.B. auf dem großzügig dimensionierten Parkplatz könnten in Erwägung gezogen werden.

Als flankierende Maßnahme ist die Verlängerung des Wegesystems des Wohngebiets bis an die Lindenstraße durch eine Anbindung nördlich des Einzelhandelsstandortes zu empfehlen, so dass dem Fuß- und Radverkehr insbesondere der Kindergarten- und Schulkinder attraktive und sichere Strecken zur Verfügung stehen.

Entsprechend dem Verkehrsgutachten wird eine Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung am Ahornweg hinter der Parkplatzzufahrt als markante Einfahrt ins Wohngebiet empfohlen.