

Nutzungsänderung der ehemaligen Praktiker-Immobilie im Gewerbepark Störpark (B-Plan 128) in Neumünster

Gutachterliche Stellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen der äußeren Erschließung

Anlass:

Im Gewerbepark Störpark an der Straße Haart im südöstlichen Stadtbereich Neumünsters wird von der Firma expert Elektrofachmärkte Nord GmbH eine Nutzungsänderung der ehemaligen „Praktiker Baumarkt“ – Immobilie angestrebt. Nach den aktuellen Vorstellungen ist eine Nutzung durch die beiden Fachmärkte expert und Thomas Philipps geplant.

Im Abgleich zu den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung „Familia Neumünster – Neubau und Erweiterung“ [SBI GmbH, Hamburg, März 2013] sind im Rahmen der vorliegenden Stellungnahme die straßenverkehrlichen Auswirkungen der angestrebten Nutzungsänderung aufzuzeigen.

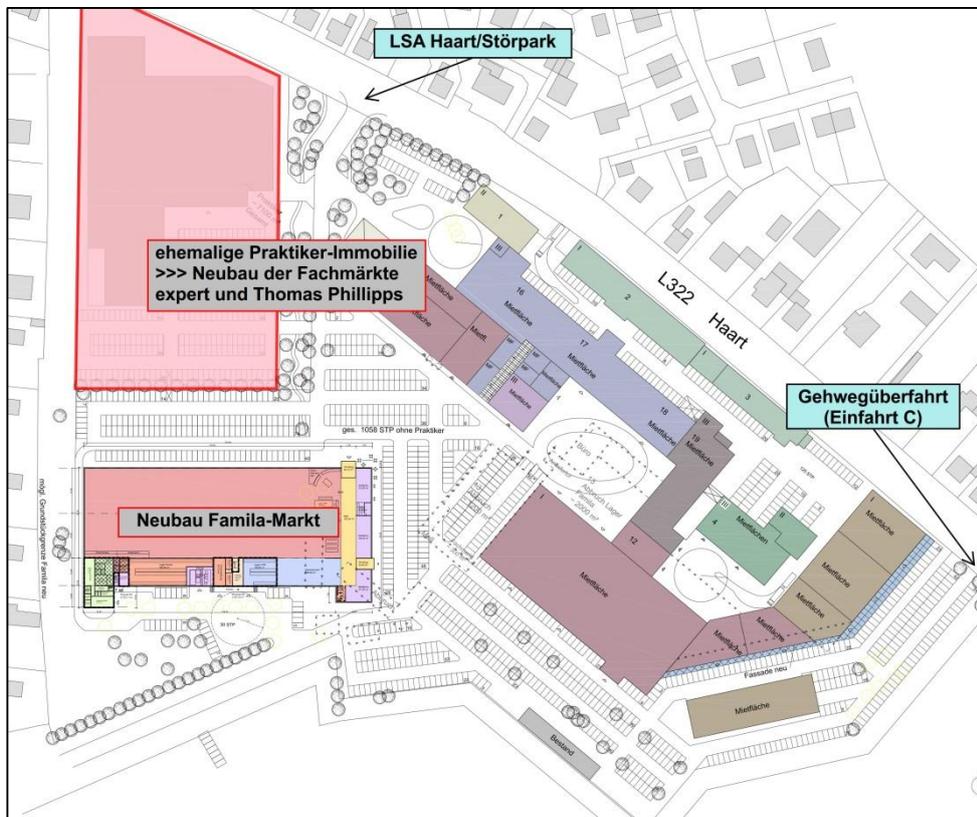


Abbildung 1: Gewerbepark Störpark – Bebauungsplangebiet 128 „Köstorsche Fabrik“

Aufgrund der Grundstückslage im Gewerbepark sind Änderungen an den prognostizierten Knotenstrombelastungen der äußeren Anbindung an die Straße Haart aus der genannten Verkehrsuntersuchung nur unmittelbar an der zentralen, signalisierten Ein-/Ausfahrt des Störpark zu erwarten, so dass sich die weiteren Betrachtungen auch nur auf diesen Knotenpunkt beschränken (können).

Verkehrserzeugung der geplanten Nutzung:

Die Gesamtfläche der ehemaligen Praktiker-Immobilie beträgt ca. 7.800 m². Nach Angaben der Firma expert sind folgende Nutzungen vorgesehen:

- ca. 2.000 m² Verkaufsfläche Elektrofachmarkt expert
(Standortverlagerung aus der Rügenstraße)
- ca. 4.000 m² Verkaufsfläche Sonderpostenmarkt Thomas Phillipps (TP)

Für die Abschätzung der Verkehrserzeugung der beiden Fachmärkte werden Angaben der potenziellen Nutzer (1) verwendet und Erfahrungswerte aus der Verkehrsleitplanung [Dietmar Bosserhoff: *Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, 2000 / aktualisiert 2015*] (2) herangezogen:

- **Kunden** an der Kasse: 180 Kunden/d expert und 220 Kunden/d TP ⁽¹⁾
nur Schaukunden: ca. 25% der Kassenkunden ⁽²⁾
gesamt: 500 Kunden/d
Wege/Pers.: 2,0 Wege/Kunde ⁽²⁾
mIV-Anteil: 90 % ⁽²⁾
Besetzungsgrad: 1,0 Pers./Pkw (in Bezug auf Kassenkunden) ⁽²⁾
Spitzenstunden: früh (07:00-08:00 Uhr) 0% Quellverkehr und 0% Zielverkehr ⁽²⁾
(Sph) spät (16:30-17:30 Uhr) 11% Quellverkehr und 12% Zielverkehr ⁽²⁾
 - **Beschäftigte:** 25 Mitarbeiter expert und 10 Mitarbeiter TP ⁽¹⁾
gesamt: 35 Mitarbeiter
Wege/Pers.: 2,5 Wege/Mitarbeiter ⁽²⁾
mIV-Anteil: 90 % ⁽²⁾
Besetzungsgrad: 1,0 Pers./Pkw ⁽²⁾
Spitzenstunden: früh (07:00-08:00 Uhr) 0% Quellverkehr und 30% Zielverkehr ⁽²⁾
spät (16:30-17:30 Uhr) 14% Quellverkehr und 0% Zielverkehr ⁽²⁾
 - **Anlieferungen:** 10 Lkw/d expert und 10 Lkw/d TP ⁽¹⁾
Spitzenstunden: früh (07:00-08:00 Uhr) 10% Quellverkehr und 10% Zielverkehr ⁽²⁾
spät (16:30-17:30 Uhr) 10% Quellverkehr und 10% Zielverkehr ⁽²⁾
- ⇒ **Kfz-Fahrten** pro Tag = 1.020 Kfz Summe Quell-/Zielverkehr (4% SV-Anteil)
Sph-früh = 5 Kfz Quellverkehr (50% SV-Anteil)
und 20 Kfz Zielverkehr (12% SV-Anteil)
Sph-spät = 60 Kfz Quellverkehr (4% SV-Anteil)
und 60 Kfz Zielverkehr (4% SV-Anteil)

Aktuelle Verkehrsbelastungen:

Zur Überprüfung der Gültigkeit der seinerzeit zugrunde gelegten Analysebelastungen am Knotenpunkt Haart / Ein-/Ausfahrt Störpark wurden die aktuellen Verkehrsbelastungen am Dienstag, dem 16.06.2015 stichprobenartig in der maßgebenden Spitzenstunde nachmittags erhoben.

Der Vergleich mit den Verkehrszahlen aus 2012 (siehe Verkehrsuntersuchung 2013) zeigt keine signifikanten Abweichungen im Geradeausverkehr auf der Hauptstraße Haart. Die Unterschiede liegen im Bereich der üblichen täglichen bzw. stündlichen Schwankungsbreite, so dass hier von einem nahezu konstanten Verkehrsaufkommen ausgegangen werden kann. Dagegen sind die heute zu verzeichnenden geringeren Quell- und Zielverkehrsströme des Störparks aus der zwischenzeitlichen Schließung des Praktiker-Baumarktes zurückzuführen.

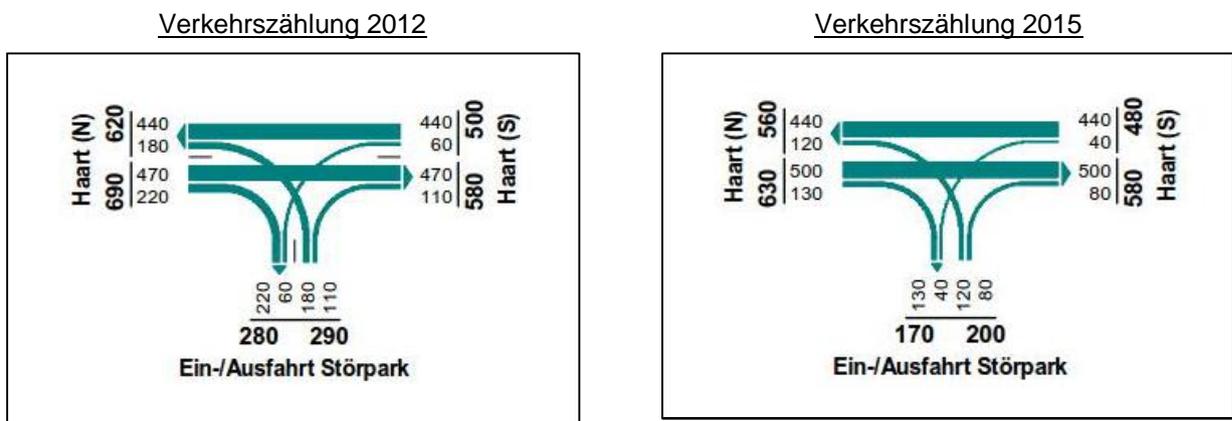


Abbildung 2: LSA Haart/Störpark – Analyse-Knotenstrombelastungen in der Spitzenstunde nachmittags

Verkehrsprognose:

Im Rahmen der Verkehrsprognose werden die Grundbelastungen und die erwarteten Mehrverkehre durch die Familia-Erweiterung mit dem abgeschätzten Neuverkehr aus der Nutzungsänderung Praktiker >>> expert/TP überlagert.

Der Vergleich der Prognosen für die maßgebende Spitzenstunde zeigt, dass durch die geplante Nutzungsänderung ein etwas geringeres Quell-/Zielverkehrsaufkommen des Störparks zu erwarten ist. Die Differenzen am Knotenpunkt LSA Haart/Störpark liegen zwischen rund -10 bis knapp -20% des ursprünglich prognostizierten Quell- bzw. Zielverkehrs.

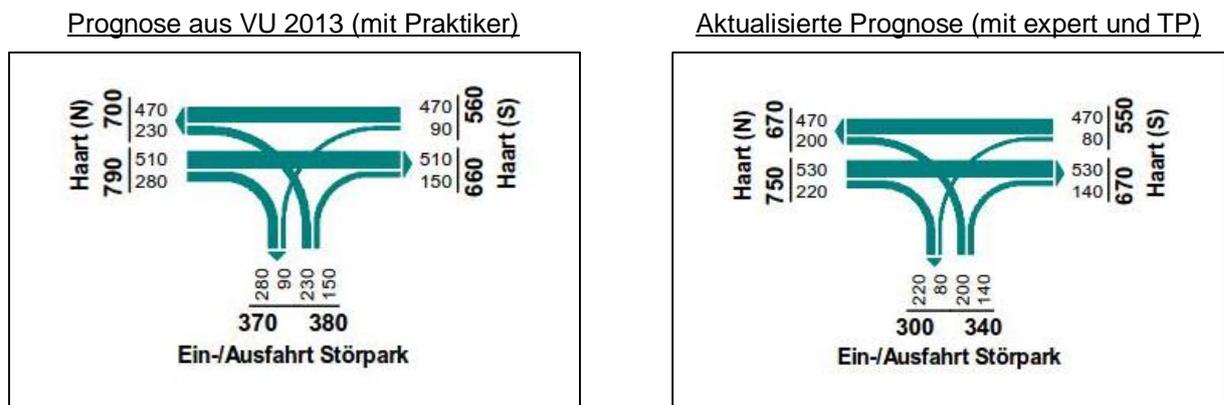


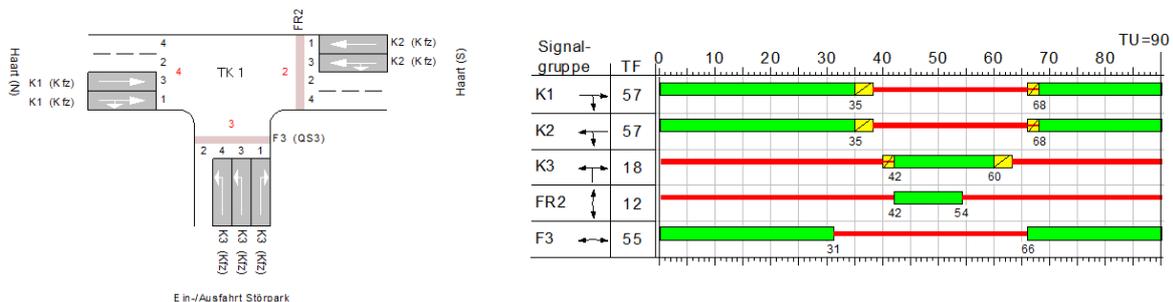
Abbildung 3: LSA Haart/Störpark – Prognose-Knotenstrombelastungen in der Spitzenstunde nachmittags

Auswirkungen auf die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung:

In der Gesamtbilanz ist – nach dem derzeitigen Kenntnisstand bzw. den verwendeten Nutzerangaben zum künftigen Kunden- und Mitarbeiteraufkommen – durch die geplante Nutzungsänderung ein reduziertes Quell-/Zielaufkommen pro Tag von ca. 5.000 Kfz auf rund 4.400 Kfz (= ca. -12%) zu verzeichnen; in der maßgebenden Spitzenstunde nachmittags werden gegenüber ursprünglich 500 Kfz/h im Zufluss und 520 Kfz/h im Abfluss nunmehr rund 430 Kfz/h Zielverkehr (= ca. -14%) und 480 Kfz/h Quellverkehr (= ca. -8%) berechnet.

Diesbezüglich sind auch die Ergebnisse der verkehrstechnischen Bewertungen des Verkehrsablaufes (Kapazitäten und Verkehrsqualitäten) an den Zu-/Ausfahrten des Gewerbeparks Störpark in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung 2013 weiterhin vollumfänglich gültig: Der vorhandene Ausbauzustand und die Signalisierung an der Hauptanbindung bzw. die Vorfahrtregelung an der Gehwegüberfahrt an der Einfahrt C sind bei den neu abgeschätzten, etwas geringeren Verkehrsbelastungen erst recht ausreichend leistungsfähig. Die jeweils berechnete Verkehrsqualität (QSV = A bis C) in den maßgebenden Spitzenstunden ändert sich nicht; die Werte der relevanten Beurteilungskenngrößen Auslastung, 90%-Staulänge und mittlere Wartezeit sind nahezu identisch bzw. die Unterschiede für den Verkehrsteilnehmer nicht bzw. kaum spürbar.

Beispielhaft dokumentiert *Abbildung 4* die verkehrstechnischen Bewertungen des Verkehrsablaufes an der Hauptanbindung des Störparks bezogen auf die Spitzenstunde nachmittags bei einer Nutzungsänderung und vergleichsweise bei der ursprünglichen Nutzung (nur maßgebende Kenngrößen ausgewiesen).



Bewertung mit Nutzungsänderung

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _F [s]	q [Fz/h]	q _S [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N _{GE} [Fz]	N _{CE} [m]	n _H [Fz]	r	S [%]	N _{RE} [Fz]	N _{RE} [m]	w [s]	QSV	
2	1	←	K2	57	470	2000	1267	0,37	0	0	6	0	90,0	7	42	7,91	A	
	3	↙	K2	57	80	2000	271	0,30	0	0	2	0	90,0	2	12	35,03	C	
3	4	↖	K3	18	100	2000	400	0,25	0	0	2	0	90,0	4	24	30,32	B	
	3	↖	K3	18	100	2000	400	0,25	0	0	2	0	90,0	4	24	30,32	B	
	1	↗	K3	18	140	1700	340	0,41	0	0	3	0	90,0	5	30	31,38	B	
4	3	→	K1	57	405	2000	1267	0,32	0	0	5	0	90,0	6	36	7,59	A	
	1	↘	K1	57	345	1700	1077	0,32	0	0	4	0	90,0	6	36	7,59	A	
Knotenpunktssummen:					1640		5022											
Gewichtete Mittelwerte:								0,33								13,82		
					TU = 90 s		T = 3600 s											

ursprüngliche Bewertung

q [Fz/h]	g	N _{RE} [m]	w [s]	QSV
470	0,37	42	7,91	A
90	0,35	12	35,79	C
114	0,28	24	30,54	B
116	0,29	24	30,57	B
150	0,44	30	31,59	B
427	0,34	42	7,69	A
363	0,34	36	7,69	A
1730				
	0,35		14,32	

Abbildung 4: LSA Haart/Störpark – Leistungsfähigkeitsnachweis Spitzenstunde nachmittags

Selbst wenn entgegen den Nutzerangaben höhere Kunden-/Mitarbeiterströme durch die beiden Fachmärkte expert und Thomas Phillipps generiert werden, sind die vorhandenen Anbindungen des Störparks an die Hauptstraße Haart immer noch ausreichend leistungsfähig. Bei fahstreifenbezogenen Auslastungen deutlich unter 50% sind genügend Kapazitätsreserven vorhanden, um mögliche Mehrverkehre qualitätsgerecht abwickeln zu können.

Bezüglich der äußeren Erschließung des Störparks sind zusammenfassend weiterhin keine zusätzlichen baulichen und/oder verkehrstechnischen Maßnahmen erforderlich.

Fazit:

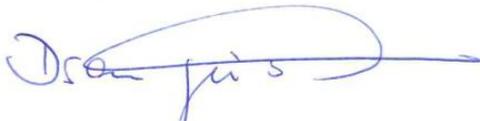
Die grundlegenden Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus der verkehrstechnischen Untersuchung „Familia Neumünster – Neubau und Erweiterung“ [SBI GmbH, Hamburg, März 2013] treffen auch zu bei der geplanten Nutzungsänderung der ehemaligen „Praktiker-Baumarkt“ – Immobilie durch einen expert – Elektrofachmarkt und einen Thomas Phillipps – Sonderpostenmarkt im Rahmen der 2. Änderung des B-Plan 218. Die seinerzeit zugrunde gelegte Verkehrsprognose kann näherungsweise auch auf die vorgesehene Nutzungsänderung übertragen werden, so dass dementsprechend eine Änderung oder Anpassung der Verkehrsuntersuchung nicht erforderlich ist.

Der neu abgeschätzte Quell- und Zielverkehr des Störparks wird voraussichtlich eher etwas geringer als ursprünglich prognostiziert ausfallen. Somit können die Verkehrsströme an der signalisierten Hauptanbindung des Gewerbegebietes Störpark mit der vorhandenen verkehrsabhängigen Steuerung auch in Zukunft qualitäts- und leistungsgerecht abgewickelt werden. Zum Abfangen von Belastungsschwankungen oder Abweichungen der Verkehrsprognosen sind ausreichende Kapazitätsreserven vorhanden.

Aufgrund der Lage des Grundstückes innerhalb des Störparks sind an den übrigen Zu-/Ausfahrten des Gewerbeparks (bspw. an der Einfahrt C oder über Amtmannstraße/Emil-Köster-Straße) keine maßgebenden Belastungsveränderungen zu erwarten.

verfasst:

Hamburg, 25. Juni 2015



Dipl.-Ing. Olaf Drangusch