

Verkehrstechnische Stellungnahme B-Plan Nr. 18 Ferienhausgebiet in der Gemeinde Groß Wittensee



im Auftrag der
Gemeinde Groß Wittensee

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Juli 2024
(Stand 05.07.2024)

Quellen u.a.:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), FGSV Köln, 2006
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dietmar Bosserhoff, Stand 2022
- Verflechtungsprognose 2030. BVU – ITB – IVV – Planco, Juni 2014
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015, FGSV Köln
- Gemeinde Groß Wittensee: Entwicklung eines Wohngebietes im Zuge der Bundesstraße B 203 - Verkehrsgutachten, WVK Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster, 5. April 2022
- Gemeinde Groß Wittensee: Verkehrsuntersuchung B-Plan Nr. 17 (Grundschule und Wohngebiet), Zacharias Verkehrsplanungen, Oktober 2022

Definitionen:

(1) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Lastkraftwagen ohne Anhänger/ Busse
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge
- Busse

(2) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehr: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge > 3,5 t.
- Lkw1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen.

Projektleitung:
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

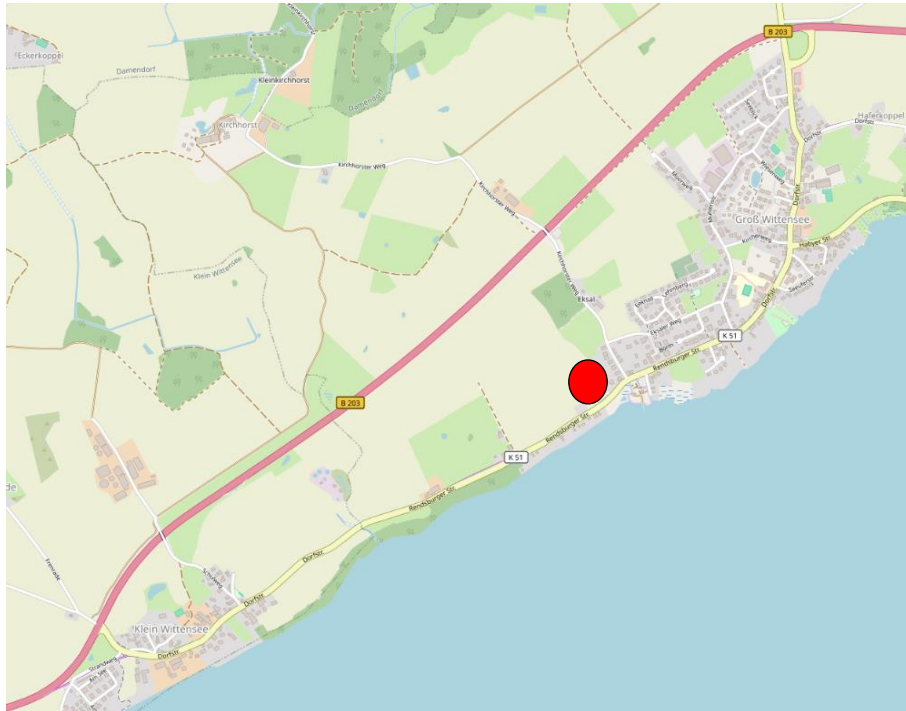
1. Aufgabenstellung

(3) In der Gemeinde Groß Wittensee ist die Anlage eines Ferienhausbereiches geplant. Die Anbindung soll über die bestehende Einmündung der Feuerwehr an die Rendsburger Straße erfolgen.

(4) Im Rahmen einer verkehrstechnischen Stellungnahme ist die Planung bezüglich der Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz zu bewerten.



2. Vorhandene Situation



Übersicht, Lage Plangebiet

(5) Der Siedlungsbereich Groß Wittensee wird im Norden durch die Bundesstraße B 203, im Süden durch den Wittensee begrenzt.

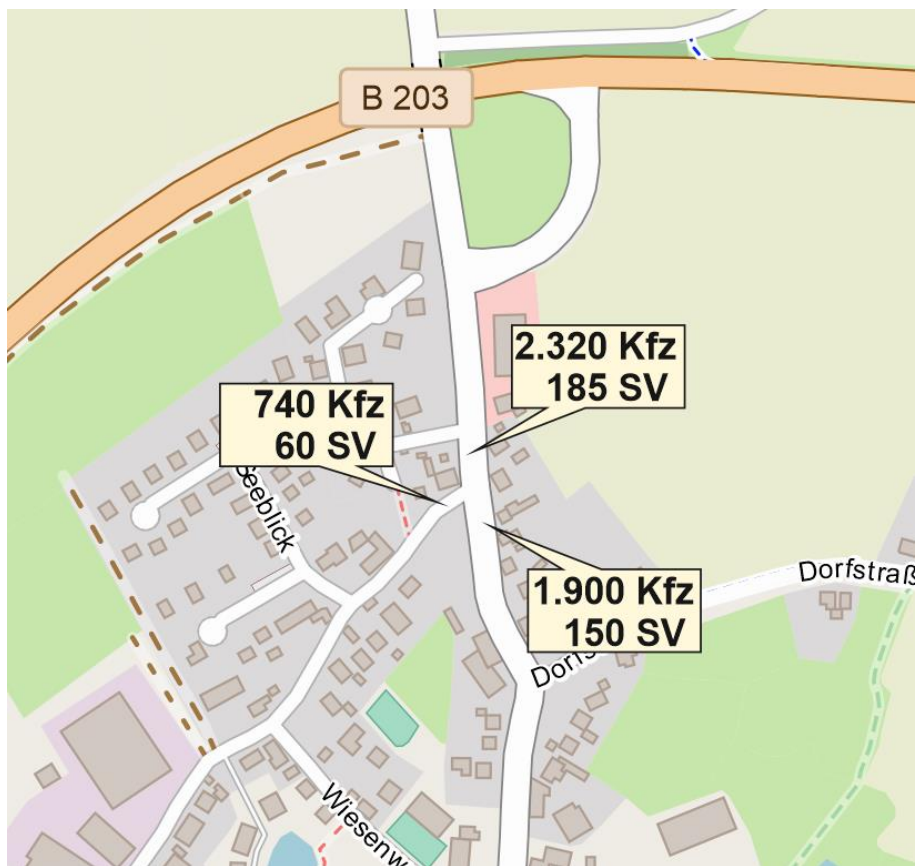
(6) Die Kreisstraße K 51 führt von der B 203 im Westen durch den Siedlungsbereich Klein Wittensee, verläuft dann nördlich des Sees entlang und durchzieht den Siedlungsbereich von Groß Wittensee. Dabei verläuft die K 51 (Rendsburger Straße – Dorfstraße – Damendorfer Straße) in einem Bogen und bindet nördlich des Siedlungsbereiches wieder an die B 203 an.

(7) Von Westen mündet innerhalb des Siedlungsbereiches die Kreisstraße K 78 (Habyer Straße) gegenüber des Kirchenweges in die K 51 ein.

(8) Die Siedlungsgebiete zwischen der K 51 (Rendsburger Straße – Dorfstraße – Damendorfer Straße) und der B 203 werden über verschiedene Wohnstraßen erschlossen (Eksaler Weg, Lehmsberg, Mühlenstraße, Kirchenweg, Moorweg, Wiesenweg u.a.).

(9) Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Gemeinde Groß Wittensee: Entwicklung eines Wohngebietes im Zuge der Bundesstraße B 203 - Verkehrsgutachten, WVK Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster, 5. April 2022) wurde das Verkehrsaufkommen u.a. an der Einmündung der Mühlenstraße in die K 51 (Damendorfer Straße) über 2 x 4 Stunden eines Normalwerktagess ge zählt. Durch Hochrechnung der Zählwerte mit Hilfe charakteristischer Ganglinien kann die Verkehrsbelastung eines Normalwerktagess ermittelt werden.

(10) Demnach ergeben sich auf der K 51 (Damendorfer Straße) ca. 1.905 bis 2.330 Kfz/ Werktag, davon ca. 150 bis 185 SV/ Werktag. Die Mühlenstraße wird in Höhe der Anbindung von ca. 740 Kfz/ Werktag und ca. 60 SV/ Werktag befahren.



Zähldaten Verkehrsuntersuchung WVK 2021 auf Werktagsswerte hochgerechnet, Angaben auf volle 10er gerundet

(11) Unter Berücksichtigung der Straßennetzstruktur und der Flächennutzungen kann vereinfacht davon ausgegangen werden, dass sich hier auch auf dem Hauptstraßennetz die höchsten Verkehrsbelastungen in Groß Wittensee ergeben. In Höhe der Anbindung des geplanten Ferienhausgebietes an der Rendsburger Straße (K 51) liegen die Verkehrswerte unterhalb der hier ermittelten Werte – und demnach deutlich unter 2.300 Kfz/ Werktag.

3 Verkehrsprognose 2035

3.1 Allgemeine Entwicklungen

(12) Mögliche zukünftige Entwicklungen sind derzeit nur bedingt abzuschätzen. Anhand vorliegender Daten kann nicht ermittelt werden, in welchem Umfang sich die Corona-Pandemie mit verändertem Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverhalten ausgewirkt hat. Gegebenenfalls haben sich dadurch geringfügig weniger Kfz-Fahrten ergeben. Es kann aber auch nicht abgeschätzt werden, welche pandemiebedingten Änderungen des Verhaltens ggf. auch künftig beibehalten werden.

(13) Zudem sind auch wirtschaftliche Einflüsse zu berücksichtigen (Wirtschaftswachstum führte in der Vergangenheit immer zu mehr Kfz-Verkehr, Rezessionen führten zu rückläufigen Verkehrsmengen). Diesbezüglich können aus der Verkehrsplanung keine hinreichend genauen Folgen der aktuellen Energiekrise, der sehr hohen Inflation und der wachsenden Staatverschuldung auf längere Zeiträume abgeleitet werden.

(14) Auch Verhaltensänderungen in Folge der Diskussionen um Umwelt- und Naturschutz können grundsätzlich zu einem sinkenden Kfz-Verkehrsaufkommen führen.

(15) Allerdings führten auch die Energiekrise in den 1970er Jahren (autofreie Sonntage) und Umweltschutzdiskussionen der 1980er (Waldsterben, Einzug der Grünen Partei in die Parlamente) nicht zu signifikant sinkenden Verkehrsmengen. Gemäß vorliegender Vergleichsdaten ergab sich vielmehr in den meisten Teilen Schleswig-Holsteins von 1970 bis in die 1990er oder sogar 2000er Jahre ein stetiger Anstieg der Kfz-Verkehre.

(16) Aus den Zeitreihen der allgemeinen Straßenverkehrszählungen im Umfeld lassen sich aufgrund starker Schwankungen in den letzten Zeiträumen keine Tendenzen für allgemeine Änderungen des Verkehrsaufkommens der Vergangenheit ableiten. Tendenziell ist das Verkehrsaufkommen in vergleichbaren Räumen von 1970 bis 1990/1995 kontinuierlich angestiegen. Seit 1995/2000 ergeben sich eher stagnierende Verkehrsmengen mit Schwankungen zwischen den Zählintervallen.

(17) Unter Berücksichtigung möglicher weiterer Flächennutzungsentwicklungen ergeben sich ggf. kleinere Steigerungen der Verkehrsmengen. Gemäß vorliegender Verkehrsuntersuchungen wird das Verkehrsaufkommen an der höchstbelasteten Stelle des Straßennetzes (Damendorfer Straße) weiterhin nur bei rund 2.500 bis 3.000 Kfz/ Werktag liegen (abhängig von der Größe der geplanten Wohnbebauung und einer möglichen Anbindung an die B 203).

(18) In Höhe der Anbindung der Ferienhäuser ergibt sich weiterhin eine geringere Belastung im Kfz-Verkehr.

3.2 Ferienhäuser



Abbildung 16: Lage des Plangeltungsbereiches innerhalb der Gemeinde



Abbildung 21: Städtebauliches Konzept Ferienhausgebiet

**Auszug Erläuterungsbericht B-Plan,
IPP Ingenieure für Bau, Umwelt und Stadtentwicklung**

(19) Geplant ist die Anlage von ca. 35 Ferienhäusern mit 3 Typen:

- 10 Häuser je ca. 100 qm mit 8 Betten,
- 15 Häuser je ca. 90 qm mit 4 bis 6 Betten,
- 10 Häuser je ca. 50 qm mit 2 Betten

(20) Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei vermieteten Häusern nicht alle Betten vollständig belegt sind (z.B. Familie mit 3 Kindern belegt auch in einem 6-Bett-Haus nur 5 Betten).

(21) Die Pkw-Stellplätze sind nicht direkt am Haus angeordnet und sollen so einerseits für eine möglichst Kfz-Verkehr freie Ferienanlage sorgen. Zum anderen soll damit bewusst auch während des Urlaubs die Pkw-Nutzung möglichst vermieden werden. Sofern das Fahrrad direkt neben dem Ferienhaus steht, um damit Ausflüge oder Einkäufe in Groß Wittensee zu erledigen, bleibt das auf dem entfernter liegenden Sammelparkplatz stehende Kfz des Öfteren ungenutzt.

(22) Gerade die 2-Bett-Häuser können durch Fahrradtouristen als Ausgangspunkt oder längeren Zwischenstopp bei Radwanderungen in den Hüttener Bergen dienen.

(23) Rechnerisch ergibt sich pro Wohneinheit mit bis zu 6 Betten bei einem üblichen Ansatz ca. 1 Pkw-Zufahrt und 1 Pkw-Abfahrt pro Tag. Bei bis zu 8 Betten werden zur Sicherheit teilweise 2 Pkw-Zu- und 2 Pkw-Abfahrten pro Tag angenommen (z.B. Belegung durch 2 Familien).

(24) Die Fahrten ergeben sich entweder direkt am An-/ Abreisetag oder während des Aufenthalts durch eine Einkaufs- oder Freizeitfahrt. Einige Feriengäste fahren dabei ggf. sogar mehrmals mit dem Pkw, andere nutzen den Pkw hingegen die gesamte Aufenthaltsdauer nicht oder sind sogar direkt mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV angereist.

(25) Je mehr Aktivitäten in der direkten Umgebung vorhanden sind, desto weniger Freizeitfahrten ergeben sich während des Aufenthaltes.

(26) Insgesamt ergeben sich durch die Besucher der Ferienhäuser bei Vollauslastung in der Urlaubszeit maximal 45 Kfz-Zufahrten und ca. 45 Kfz-Abfahrten/ Werktag. Hierzu addieren sich ggf. nochmals 15 Kfz-Zufahrten/ Werktag durch Beschäftigte, Handwerker, Lieferverkehre, Ver- und Entsorgung etc.. Bei insgesamt ca. 60 Kfz-Zufahrten und ca. 60 Kfz-Abfahrten/ Werktag bei einem nur geringen Schwerverkehrsanteil ergeben sich aus verkehrsplanerischer Sicht keine Mängel oder Probleme auf dem bestehenden Straßennetz.

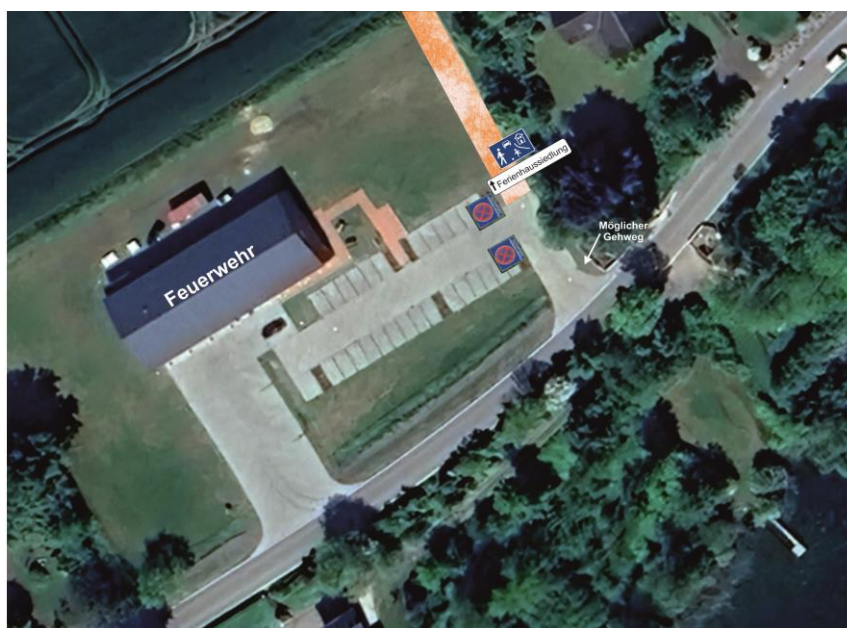
(27) Im Tagesverlauf sind keine hohen Spitzenlasten zu erwarten. Die Verkehre der Urlaubsgäste, wie auch der Handwerker, Lieferverkehre, Ver- und Entsorgung etc. verteilen sich üblicherweise eher gleichmäßig auf die Zeit zwischen 08.00 und 19.00 Uhr.

(28) Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität an der Anbindung an die Rendsburger Straße und auf dem Straßennetz des Siedlungsbereiches ändert sich durch die geringen zusätzlichen Verkehre nur marginal. Verkehrsplanerische Maßnahmen sind demnach nicht erforderlich.

(29) Die Zu- und Ausfahrt der Ferienhaussiedlung soll über die bestehende Anbindung des Pkw-Parkplatzes der Feuerwehr erfolgen. Die Alarmausfahrt der Feuerwehreinsatzfahrzeuge ist davon nicht betroffen.

(30) Um auch an dem bestehenden Parkplatz und der weiterführenden Anbindung eine für ortsfremde eindeutige Regelung zu schaffen, könnten die folgenden Maßnahmen ergriffen werden:

- Die bereits vorhandene Parkplatzbeschilderung mit dem Hinweis auf das Halteverbot wird auch auf der anderen Seite der Parkplatzanbindung angebracht.
- Die Zufahrtstraße der Ferienhaussiedlung könnte in einem anderen Material gestaltet werden, so dass der Unterschied und die andere Funktion zwischen Ferienhaussiedlung und dem Zu-/ Abfahrtsweg Parkplatz deutlich wird.
- Ergänzend könnte direkt nördlich des Parkplatzes die Wegeachse als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) ausgewiesen werden. Auch hierdurch wird nochmals der unterschiedliche Charakter Ferienhaussiedlung/ Parkplatz Feuerwehr betont.
- Sollten sich in der Praxis Mängel im Verkehrsablauf einstellen, könnte nachträglich eine kurze Gehwegeverbindung auf einer derzeitigen Grünfläche angelegt werden, um den Fußgänger vom Fahrzeugverkehr zu trennen.



Hannover, Juli 2024

Lothar Zacharias

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias