

Verkehrsprognose

Pkw-Verkehrsaufkommen des Fachmarktzentrums am Normalwerktag

Nr.	Einrichtung / Nutzung	VKF alt [m²]	VKF neu [m²]	VKF insg. [m²]	Anzahl Beschäftigte	Anzahl Kunden inkl. Wegeketten	Kfz-Fahrten/ 24h Beschäftigte	Kfz-Fahrten/ 24h Kunden
1	SB-Warenhaus (inkl. Mall)	4.500	1.500	6.000	78	2.400	136	2.914
4	Möbelfachmarkt ("Knutzen")	0	4.000	4.000	20	192	35	173
5,6	Tankstelle/Waschstraße	0	600	600	10	326	18	593
8	Einzelhandel ("Futterhaus")	600	400	1.000	14	400	24	655
9	ALDI	700	500	1.200	13	1.440	23	1.883
Summe		5.800	7.000	12.800	135	4.758	235	6.218

Gesamtverkehr Kfz-Fahrten / 24h (gerundet)

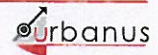
6.450

urbanus GbR, Juli 2013

Vergleich Ursprungsplanung

9.400

GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR



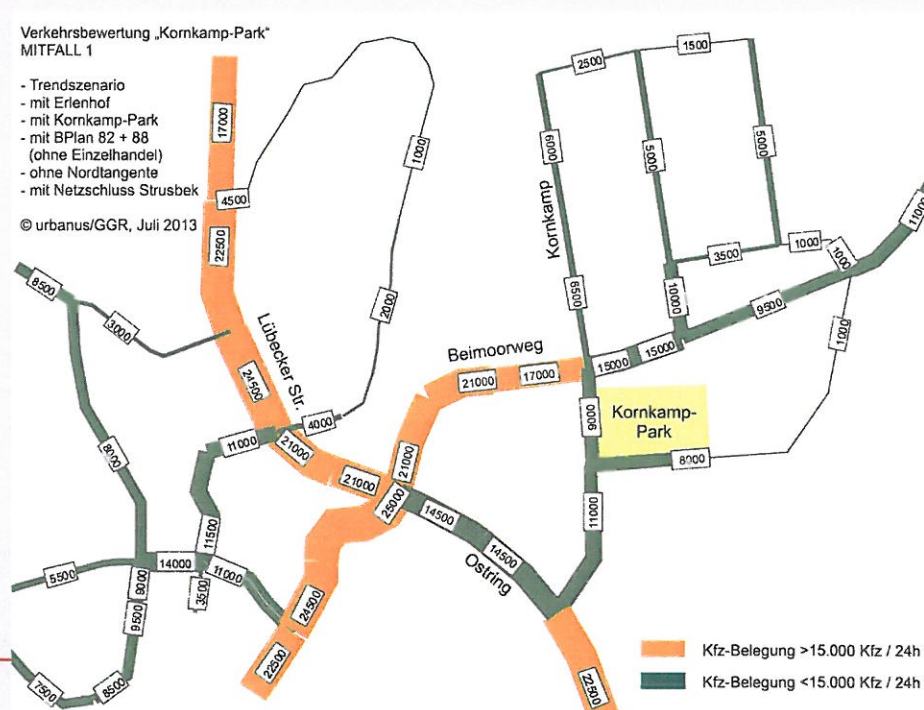
Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem

Verkehrsbild für den „Prognose-MITFALL ohne Nordtangente 2025“

Verkehrsbewertung „Kornkamp-Park“ MITFALL 1

- Trendszenario
- mit Erlenhof
- mit Kornkamp-Park
- mit BPlan 82 + 88
(ohne Einzelhandel)
- ohne Nordtangente
- mit Netzschluss Strusbek

© urbanus/GGR, Juli 2013

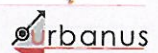


Kfz-Belegung >15.000 Kfz / 24h

Kfz-Belegung <15.000 Kfz / 24h



ÜMENAPP
Mobilität
Schung GmbH



Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem

Verkehrsbild Differenzenplan MITFALL ohne Nordtangente - OHNEFALL 2025"

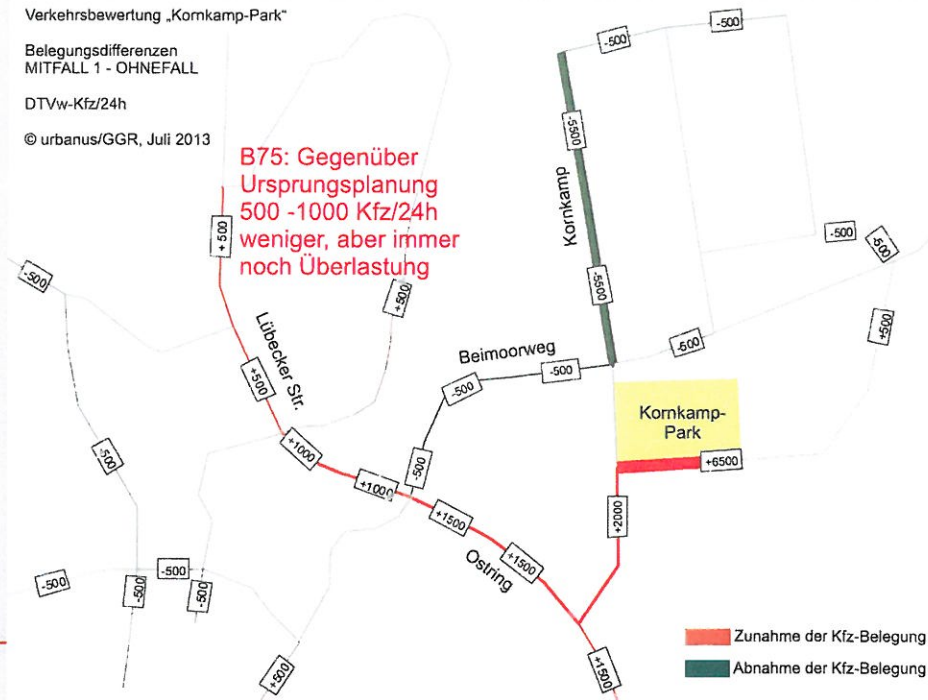
Verkehrsbewertung „Kornkamp-Park“

Belegungsdifferenzen
MITFALL 1 - OHNEFALL

DTVw-Kfz/24h

© urbanus/GGR, Juli 2013

B75: Gegenüber
Ursprungsplanung
500 - 1000 Kfz/24h
weniger, aber immer
noch Überlastung



MENAPP
Mobilität
planung GbR

urbanus

Auswirkungen auf das Straßenverkehrssystem

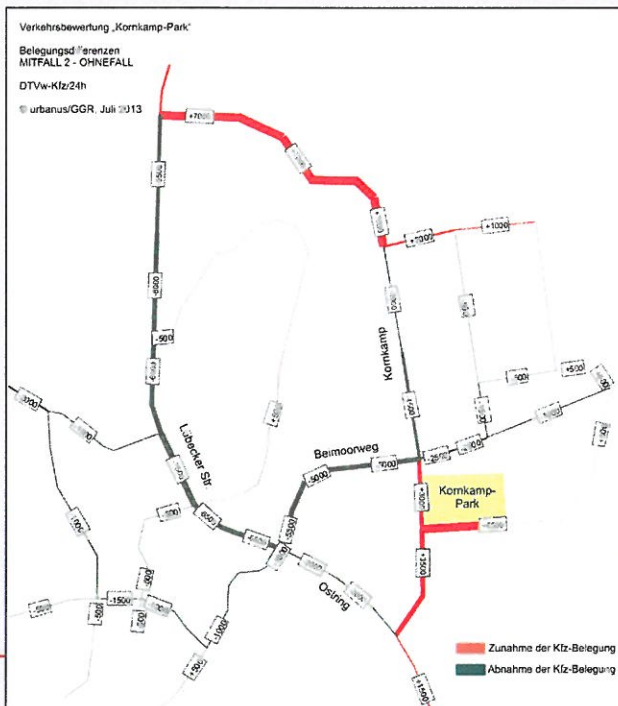
Verkehrsbild Differenzenplan MITFALL mit Nordtangente - OHNEFALL 2025"

Verkehrsbewertung „Kornkamp-Park“

Belegungsdifferenzen
MITFALL 2 - OHNEFALL

DTVw-Kfz/24h

© urbanus/GGR, Juli 2013



GERTZ GUTSCHE RÜMENAPP
Stadtentwicklung und Mobilität
Planung Beratung Forschung GbR

urbanus

Zusammenfassende verkehrliche Bewertung

- ➔ Das Vorhaben erzeugt (weiterhin) ein zusätzliches Verkehrsaufkommen, kann aber an den Kornkamp Süd aufgrund der geringen Vorbelastung problemlos mit einer zusätzlichen LSA sowie Anpassungen am Knoten Ostring angebunden werden.
- ➔ Die Verkehrsverteilung im weiterführenden Straßennetz insbesondere der B75 schwächt sich gegenüber der Ursprungsplanung deutlich ab, ändert aber nichts an dem verkehrlich sehr kritischen Belastungszustand v.a. der Lübecker Straße.
- ➔ Unter Berücksichtigung der BPläne 92 und 82/88 (Restflächen) sowie der Nachnutzung der freiwerdenden Flächen wird sich im gesamten Verlauf Lübecker Str. - Ostring mit den zugeordneten Knoten eine labile Verkehrssituation einstellen, bei der selbst kleine Störungen die Verkehrsqualität erheblich beeinträchtigt.

Zusammenfassende verkehrliche Bewertung

- ➔ Beim Bau der Nordtangente wirkt die Verlagerung des Einzelhandels aus dem GE Nord in den Kornkamp-Park hingegen sogar positiv, da der Kornkamp entlastet wird und somit eine Ausbaurfordernis entfällt. Auch der Entlastungseffekt für die Lübecker Str. bleibt erhalten.
- ➔ Eine Realisierung des Kornkamp-Parks in Kombination mit einer vollständigen Entwicklung des BPlans 88 ohne den Bau der Nordtangente würde das Risiko einer sehr kritischen Verkehrssituation auf der Lübecker Str., dem Ostring und der BAB-Anschlussstelle unkalkulierbar machen !