



Baukonzept
Neubrandenburg GmbH
Gerstenstraße 9
17034 Neubrandenburg



IPO Unternehmensgruppe GmbH
INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION

Verkehrsgutachterliche Einschätzung

Edeka Dierhagen

Hamburg, Dezember 2025

IPO Hamburg GmbH im Auftrag der
IPO Unternehmensgruppe GmbH
INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
Storchenwiese 7 ♦ 17489 Greifswald

Tel. : 03834/888790
E-Mail: ipo@ipogmbh.de

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung	3
2	Bestandssituation und Plangebiet	4
3	Verkehrsgutachterliche Einschätzung	6
3.1	Räumliche Trennung der Wegeverbindung und der Zufahrt zum B-Plangebiet	7
3.2	Zeitlich Trennung der Wegeverbindung und der Zufahrt zum B-Plangebiet	7
3.3	Schaffung von Aufstellmöglichkeiten für Rechtsabbiegende	8
3.4	Verlegung der Zufahrt zum B-Plangebiet	8
3.5	Schaffung einer zweiten Zufahrt zum B-Plangebiet	9
4	Zusammenfassung und Fazit	11

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtskarte des B-Plangebiets	4
--	---

Abkürzungsverzeichnis

B	= Bundesstraße
B-Plan	= Bebauungsplan
HBS	= Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	= Kraftfahrzeuge
KP	= Knotenpunkt
L	= Landesstraße
LSA	= Lichtsignalanlage
VZ	= Verkehrszeichen

Datenquelle

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) [FGSV, 2001, 2015]
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [FGSV, 2006]
- OpenStreetMap

Bearbeitung:
Dipl. Ing. Tim Franke

Hamburg, Dezember 2025
Proj.-Nr.: 225050

IPO Hamburg GmbH

INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
Pappelallee 28, 22089 Hamburg
FON: 040 80001922 •

IPO Unternehmensgruppe GmbH

INGENIEURPLANUNG&ORGANISATION
Storchenwiese 7, 17489 Greifswald
FON: 03834/88879-0 • E-Mail: ipo@ipogmbh.de

1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Dierhagen beabsichtigt mit der 2. Änderung des B-Plans Nr. 4 – „Gebiet an der L21“, den ansässigen Einzelhandelseinrichtungen die Möglichkeit zu geben, sich zu erweitern und mehr Verkaufsfläche anzubieten. Im Zuge der Änderung soll geprüft werden, ob Maßnahmen getroffen werden können, mit denen die Zufahrtssituation zum Einzelhandelsgebiet verbessert und der Verkehrsablauf flüssiger und sicherer gestaltet werden kann. Aufgrund der stark eingeschränkten Datengrundlage soll eine verkehrsgutachterliche Einschätzung über Analyse der Situation und der Vorschlag von Maßnahmen unter der Betrachtung derer Wirkung und der Bewertung der Zielerreichung erarbeitet werden. Dabei soll der Eingriff in die bestehende Infrastruktur möglichst gering ausfallen, um ein aufwendiges Plan-, Genehmigung- und Bauverfahren zu vermeiden.

2 Bestandssituation und Plangebiet

Das B-Plangebiet, für den die 2. Änderung vorgenommen werden soll, befindet sich in der Gemeinde Dierhagen östlich der L21, die vom Abzweig Altheide an der B105 über Dierhagen, Wustrow, Ahrenshoop, Prerow, Barth bis nach Niepars verläuft und dort wieder in die B105 mündet. Es wird zudem von dem Straßenzug Strandstraße im Norden und Osten begrenzt, über die der Parkplatz des Gebietes an den öffentlichen Straßenverkehr angeschlossen ist. Im B-Plangebiet befinden sich gegenwärtig die Einzelhandelseinrichtungen Edeka, Backhus, Fischhus, die Deutsche Post, eine SB-Fiale der Sparkasse und ein Fahrradverleih, sowie eine Zimmervermittlung. Der Anschluss der Strandstraße an die L21 erfolgt über einen Lichtsignalisierten Knotenpunkt. Die Zufahrt zum B-Plangebiet befindet sich in einem Abstand von jeweils ca. 50m zwischen dem LSA-Knoten und der Einmündung Strandstraße/Strandstraße. Sie ist als Gehwegüberfahrt ausgebildet, sodass ein- und abbiegende Fahrzeuge den parallel zur Strandstraße laufenden Fußverkehr durchsetzen müssen und diesem Vorrang gewähren müssen. Am LSA Knoten führen zudem mehrere Radwegebenutzungspflichtige Nebenanlagen zu. Der Seitenraum der Strandstraße ist zwar weder als Radverkehrsanlage ausgewiesen, noch ist der Radverkehr über ein Zusatzzeichen zugelassen. Es ist aber davon auszugehen, dass auch Radfahrer weiterhin im Seitenraum fahren. Gegenüberliegend mit leichtem Versatz von der Zufahrt zum B-Plangebiet befindet sich zudem noch eine Zufahrt zu dem dort ansässigen Aldi-Discounter. Abbildung 1 zeigt eine Übersichtskarte vom B-Plangebiet.

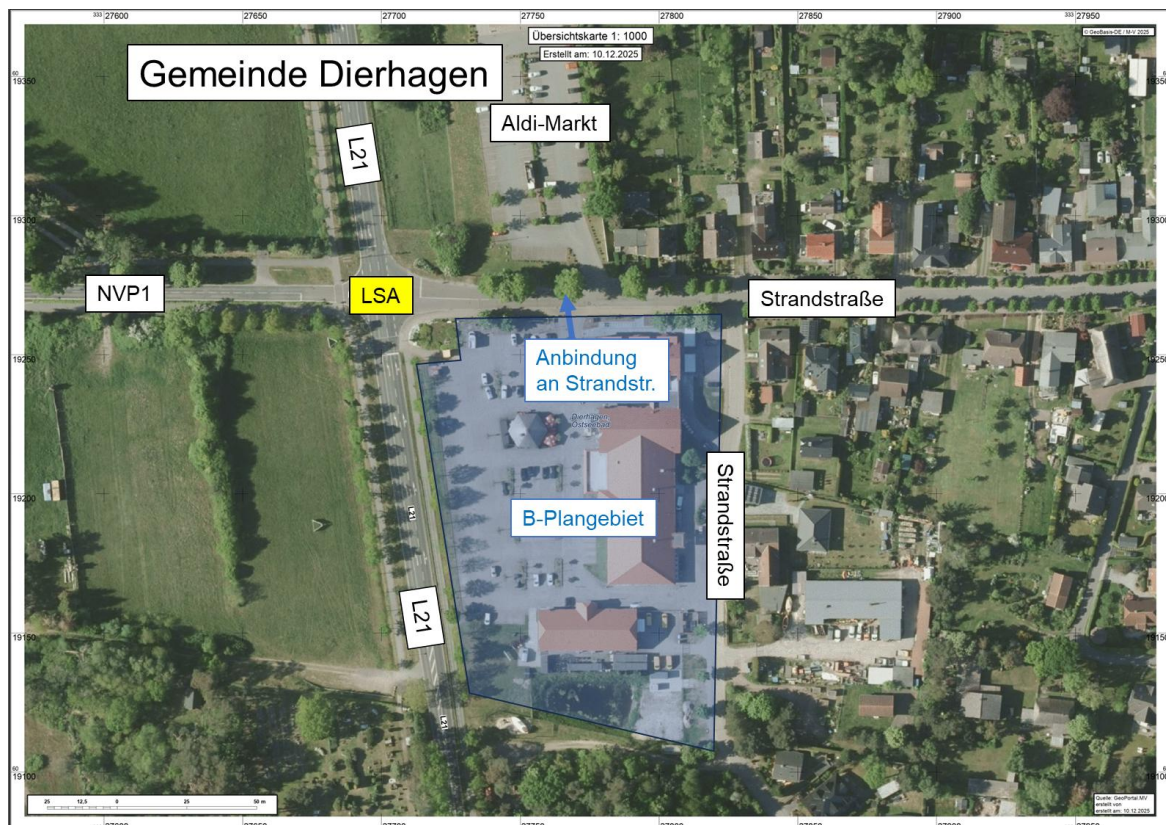


Abbildung 1: Übersichtskarte des B-Plangebiets (Quelle: Eigene Darstellung aufbauend auf Geoportal MV)

Nach Aussagen der Gemeinde ist der Zufluss zum Parkplatz insbesondere während der Urlaubssaison durch bevorrechtigte, nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer gestört, sodass Rückstauerscheinungen auftreten, die bis zum Lichtsignalisierten Knoten zurückreichen. Gleichzeitig könnten aber auch wartepflichtige Linksabbieger in Richtung Aldi-Markt gegenüber des Gegenverkehrs für die Behinderungen des Verkehrsflusses verantwortlich sein.

Es gilt deswegen zu prüfen, welche Änderungen an der Verkehrsanlage sinnvoll sind, um die Situation zu entschärfen.

3 Verkehrsgutachterliche Einschätzung

Vor dem Hintergrund, dass keine ausreichende Datengrundlage für die Bewertung der Verkehrsanlage nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) vorliegen, erfolgt die gutachterliche Einschätzung allein aus fachlicher Sicht und beleuchtet, welche gegenseitige Beeinflussungen zwischen den Verkehrsteilnehmern bestehen und inwieweit diese verbessert werden können. Aus der Anfrage zur Einschätzung ging zudem der Vorschlag hervor, die Ein- und Ausfahrtssituation zum bzw. vom B-Plangebiet zu trennen, um einen besseren Zufluss zum Parkplatz des B-Plangebiets zu ermöglichen.

Die Zufahrt zum B-Plangebiet kann auch mit der Ausgestaltung als Gehwegüberfahrt und der zusätzlichen Beschilderung durch VZ205 als Vorfahrtszeichen geregelter Knotenpunkt angesehen werden. Die Verkehrsströme der Strandstraße sind dabei gegenüber den Zufahrten zum B-Plangebiet und gegenüberliegend zum Aldi-Markt bevorrechtigt und können wegfahrend vom LSA Knoten mit der L21 ungehindert als Geradeausverkehr abfließen, insofern keine Abbiegevorgänge auftreten. Abbiegevorgänge können dabei durch parallel laufende, nicht motorisierte Verkehre im Seitenraum und durch entgegenkommenden Kfz-Verkehr beeinträchtigt werden und damit zu Verlustzeiten führen, die sich infolge fehlender Abbiegestreifen auch auf den Verkehrsfluss des Geradeausverkehrs auswirken. Da der zum B-Plan zufließende Verkehr gegenüber den vom B-Plangebiet kommenden Fahrzeuge bevorrechtigt ist, ergibt sich kein negativer Einfluss der Ausfahrt auf die Einfahrt zum B-Plangebiet, wenn die Verkehrsteilnehmer die Breite der Zufahrt richtig nutzen und sich nicht gegenseitig in den Bewegungsräumen einschränken. Infolgedessen hätte die Trennung von Zu- und Ausfahrt keinen nachweislichen Effekt auf den zum B-Plan fließenden Verkehr. Diese Maßnahme würde sich dabei auch nicht in einer Qualitätsbewertung beim einfahrenden Verkehr widerspiegeln. Für den ausfahrenden und damit wartepflichtigen Verkehr kann sich die Trennung aber positiv auswirken, da trotz fehlenden Konflikts zwischen Rechtsabbiegern und einbiegenden Verkehren die Rechtsabbieger in den maßgebenden Hauptstrom anteilig berücksichtigt werden, da durch verspätete Fahrmanöveranzeige oder durch Zögern nicht alle möglichen Zeitlücken genutzt werden. Auch die Wegnahme der Linksabbieger zum B-Plangebiet würde sich dann positiv auf diese Ströme auswirken. Die Problemstellung galt es im Rahmen der hier vorgenommenen Einschätzung aber nicht näher zu betrachten.

Die von der L21 kommenden und rechts auf das B-Plangebiet abbiegenden Verkehre, die im Fokus der Betrachtung stehen, werden vornehmlich von der Gehwegüberfahrt beeinflusst. Als mögliche Maßnahmenansätze kämen deswegen die Trennung der Wegeführung vom parallel laufenden, nichtmotorisierten Verkehren sowohl in räumlicher als auch zeitlicher Dimension von der Zufahrt, die Schaffung von Aufstellmöglichkeiten für Rechtsabbiegende außerhalb der

Fahrlinie für den Geradeausverkehr, die komplette Verlegung der Zufahrt weg vom LSA-Knotenpunkt für mehr Rückstauraum oder die Schaffung einer zusätzlichen Zufahrt zur Reduzierung bzw. Aufteilung der rechtsabbiegenden Verkehre an der betroffenen Zufahrt in Frage.

Der potentielle Einfluss von zum Aldi-Markt linksabbiegenden Verkehre sollte in der Gesamtbewertung grundsätzlich nicht außer Acht gelassen werden. Da die Festlegungen des hier betrachteten B-Plans aber keine Festsetzungswirkung für Maßnahmen zum Linksabbiegen ausüben kann, erfolgt im Rahmen dieser Betrachtung keine weitere Einbeziehung.

Nachfolgend werden die genannten und zur Diskussion stehenden Maßnahmen betrachtet.

3.1 Räumliche Trennung der Wegeverbindung und der Zufahrt zum B-Plangebiet

Die Verlegung der Wegeverbindung für die nichtmotorisierten Verkehre stellt sich als umfangreicherer Eingriff dar und ist in der Regel mit zusätzlichen Wegestrecken für die Umwege empfindlichen Verkehrsteilnehmer verbunden. Mit der räumlichen Beseitigung des Konfliktpunkts zwischen Fuß-/Rad- und Kfz-Verkehren könnte aber ein relativ freier Abfluss der Rechtsabbiegenden erfolgen, sodass keine Beeinträchtigung für nachfolgende Verkehrsteilnehmer mit Ausnahme der zum Abbiegen benötigten Geschwindigkeitsverringerung entstehen. Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit und dem vorhandenen Verkehrssystem wird eine Wegnahme der Wegeverbindung aber als nicht machbar angesehen. Selbst die Verschiebung auf die andere Straßenseite würde mehr eine Verlagerung des Problems entsprechen, dass sich wohlmöglich sogar noch verschärft, da sich die Fahraufgabe für die Linksabbieger zum Aldi-Markt erschwert und noch weniger bzw. keine gleichzeitigen Zeitlücken im Gegenverkehr und den parallellaufenden Strömen im Seitenraum ergeben. Darüber hinaus bedingt eine Verlegung auf die andere Seite eine Neuplanung des LSA-Knotens, da die beiden vorhandenen Furten ergänzt oder verschoben werden müssten.

Eine Routenführung über den Parkplatz würde neue Konflikte auf dem Parkplatz erzeugen, könnte aber auch die Zufahrt verbessern. Durch den entstehenden Umweg besteht aber ein Akzeptanzproblem. Es ist davon auszugehen, dass Fuß- und Radverkehre trotzdem auch in rechtswidriger Weise an der Fahrbahn verbleiben würden.

Diese Maßnahme stellt sich deswegen als keine realistische Option dar.

3.2 Zeitlich Trennung der Wegeverbindung und der Zufahrt zum B-Plangebiet

Eine zeitliche Trennung würde sich nur über die Signalisierung der B-Planzufahrt ermöglichen. Eine Umkehr der Vorfahrtsrechtlichen Situation ist durch das Abbiegen der Kfz-Verkehre ohne LSA nicht möglich. Die Errichtung einer LSA ist aber sehr aufwendig und kostenintensiv, womit sie dem Projektziel, den Eingriff gering zu halten, entgegensteht. Zudem ist der geringe Abstand zur vorhandenen LSA als kritisch zu betrachten. Aus genannten Gründen ist eine Weiterverfolgung dieser Maßnahme nicht empfehlenswert und gegeben.

3.3 Schaffung von Aufstellmöglichkeiten für Rechtsabbiegende

Die Anlage eines Rechtsabbiegefahrstreifens oder eines Ausfahrtskeil würde bewirken, dass der Rechtsabbiegende außerhalb der Fahrlinie des Geradeausverkehrs zum Halten käme, wenn er den bevorrechtigten Fußverkehr passieren lassen muss, womit die Beeinträchtigung des nachfolgenden Geradeausverkehrs nicht so umfassend wie beim Abbiegen aus dem Mischfahrstreifen ist. Die Länge des Abbiegestreifens könnte dann gemäß der erwarteten Nachfrage dimensioniert werden. Problematisch dabei ist, dass es sich ebenfalls um einen größeren Eingriff handelt und die vorhandenen Straßenbäume eine Verbreiterung des Fahrbahnquerschnitts unterbinden. Die Verlegung des Gehwegs hinter die Baumreihe und die Inanspruchnahme des vorhandenen Gehwegs als Fahrbahnverbreiterung wirkt sich negativ auf die Sichtbedingungen zwischen Kfz- und Fußverkehr bzw. regelwidrig den Seitenraum nutzenden Radfahrern aus. Zudem wird das vorhandene Wurzelwerk die Herstellung des Fahrbahnaufbaus beeinträchtigen, wodurch die Baumstandorte stark gefährdet wären. Die Anlage eines Rechtsabbiegefahrstreifens wird deswegen ebenfalls als nicht machbar angesehen.

Was aber unter Umständen umsetzbar wäre, wäre die Gehwegführung im Bereich der Zufahrt etwas zurück in Richtung B-Plangebiet zu setzen und so zumindest einem Fahrzeug das Aufstellen zwischen Konfliktfläche von parallel verkehrenden Strömen und den Rechtsabbiegern zu ermöglichen. Die Verziehung der Wegeverbindung ist nur geringfügig, wodurch der Umwegfaktor sich in Grenzen hält und Akzeptanz beim Fußgehenden erhalten sollte. In Kombination mit einer fahrdynamischen Aufpflasterung sollten auch die Geschwindigkeiten gering und die Sicherheit aufrecht erhalten bleiben. Nachteilig ist, dass beim gleichzeitigen Auftreten von mehr als einem abbiegenden Fahrzeug direkt wieder der nachfolgende Geradeausverkehr beeinträchtigt werden würde. Die Anzahl der Situationen sollte sich aber im Vergleich zum Bestand reduzieren und damit auch die Häufigkeit, dass es zu Rückstau bis in den LSA Knoten kommt. Es würde damit wie bei einem Ausfahrtskeil ein Aufstellplatz entstehen, wobei aber der Fokus auf die gefahrenen Abbiegegeschwindigkeiten gelegt werden muss. Höhere Abbiegegeschwindigkeiten fördern zwar den Verkehrsfluss im Kfz-Verkehr, sind aber kritisch für die Sicherheit und Bevorrechtigung des Fußverkehrs.

3.4 Verlegung der Zufahrt zum B-Plangebiet

Die Entzerrung der räumlichen Nähe zwischen Zufahrt und LSA-Knoten würde sich zumindest auf das Rückstaugeschehen in Richtung Knotenpunkt positiv auswirken. Ob es die Situation in der Zufahrt flüssiger gestaltet, hängt dabei stark von der neu gewählten Lage ab. Mit Blick auf die vorhandenen Gebäudestandorte und dem Ziel ausreichend Abstand zum LSA Knoten zu erhalten, bietet sich eigentlich nur die Nutzung des vorhandenen Durchlasses von der östlich liegenden Strandstraße, die in die Straße „Am Schnittberg“ übergeht, oder eine Anbindung

direkt an die L21 an. Eine direkte Anbindung an die L21 wird mit nahezu vollständiger Sicherheit vom zuständigen Straßenbauamt abgelehnt werden und verlagert die Problematik in gleicher Art und Weise auf die Landesstraße. Denn auch dort verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg zwischen Fahrbahn und B-Plangebiet, der dann von den zum und vom B-Plangebiet fahrenden Verkehren durchsetzt werden müsste. Dabei ist die Verschärfung, dass dann die von Norden kommenden Linksabbiegenden in Richtung Knoten stauen würden. Das bedeutet, dass die Verlagerung der einzigen Zufahrt zum B-Plangebiet an die L21 als nicht machbar angesehen wird.

Die Anbindung über die östlich am B-Plangebiet grenzende Strandstraße wäre durchaus möglich, würde aber die Erreichbarkeit der Gewerbeeinrichtungen verschlechtern und würde zusätzliche Wegweisung bedeuten. Allerdings muss dann beim Abbiegen von der Ost-Westlaufenden Strandstraße in die Südliche Strandstraße analog zur bestehenden Zufahrt der parallel laufende Gehweg durchsetzt werden. Der Abstand zum LSA Knoten würde sich aber fast verdoppeln, womit die Anzahl der Situationen, in denen rechtsabbiegender Verkehr zu einem Rückstau bis in den LSA-Knoten führt, geringer werden sollte. Im Gegenzug würden aber die Anwohner der südlichen Strandstraße vom Gewerbeverkehr belastet werden und die Lücke zwischen den Gebäuden erscheint zumindest in der digitalen Betrachtung über Streetview als nicht ausreichend und käme vermutlich nur bei vollständigem Umbau der B-Planfläche mit Neubau der Gebäude und Umorganisation der logistischen Lieferprozesse in Betracht. Die Realisierungswahrscheinlichkeit wird deswegen wiederum als eher gering eingeschätzt, obwohl es zu einer Lösung des beschriebenen verkehrlichen Problems beitragen könnte.

3.5 Schaffung einer zweiten Zufahrt zum B-Plangebiet

Mit der Schaffung einer zweiten Zufahrt und der Aufteilung der Zielverkehre könnte die Situation an der bestehenden Zufahrt entzerrt und entspannt werden. Dabei ergeben sich aber vergleichbare Aufgaben, wie bei der Verlegung der einzigen Zufahrt. Eine zusätzliche Anbindung über den südlichen Arm der Strandstraße wird vermutlich keinen Effekt auf die Rechtsabbiegesituation haben, da der Weg über die bestehende Zufahrt kürzer ist und kein Anreiz besteht, das Gebiet hintenherum anzufahren. Für die von Osten kommenden Zielverkehre könnte es eine Alternative sein, sollte aber in der Routenbewertung bei freiem Verkehrsfluss auch schlechter sein, als die bestehende zu nutzen. Bei erhöhter Verkehrsnachfrage hängt das dann stark von der nötigen Aufstelllänge des LSA Knotens ab. Bei Rückstau bis über die bestehende Zufahrt zum B-Plangebiet hinweg, kann sich die Nutzung des Durchlasses als zeitersparend darstellen.

Eine zweite Zufahrt an der L21 zu etablieren, kann sich für die bestehende Zufahrt dahingegen positiv auswirken, da zumindest für die von Süden, d.h. von Klockenhagen, kommenden Verkehre eine attraktive Alternative entsteht, das B-Plangebiet zu erreichen, indem sie dabei auch den LSA Knoten umfahren. Die bestehende Zufahrt und auch der LSA-Knoten werden dann von diesen Zielverkehren entlastet, was zu einer Verbesserung der Situation in der Strandstraße führen kann. Das dabei entstehende Risiko ist aber, dass auch alle anderen von Klockenhagen kommenden Verkehre mit dem Ziel Ortskern Dierhagen oder Bodden den LSA-Knoten umfahren könnten, womit über den Parkplatz ein nicht gewollter Schleichverkehr entstünde, der die Sicherheit auf dem Parkplatz gefährdet und dessen Nutzung beeinträchtigt. Zudem muss hier analog, wie unter Abschnitt 3.4 beschrieben, der gemeinsame Geh- und Radweg durchgesetzt werden. Eine weitere Herausforderung bestünde darin, dass baulich sichergestellt werden muss, dass von Norden bzw. Wustrow kommende Verkehre hier nicht links auf das B-Plangebiet abbiegen können, da sonst wieder Behinderungen im Verkehrsfluss der Landesstraße auch in Richtung Süden entstehen, die noch gravierender wären als bei den Rechtsabbiegern. Es ist davon auszugehen, dass die Zielverkehre, die nicht verstanden haben, am LSA Knoten abzubiegen, dann auf die zweite Zufahrt ausweichen würden. Das ist zwar positiv im Sinne der Einzelhandelseinrichtung, da mehr Kunden die Märkte erreichen würden, als wenn aktuell falsch gefahrene Kunden dann nicht mehr anhalten würden. Dieser Vorteil geht dabei aber zu Lasten der Verkehrsfunktion der Landesstraße. Dabei müssten wiederum rechtliche Hürden überwunden werden. Außerortslage einer Zufahrt direkt an der Landesstraße sind zwar nicht grundsätzlich ausgeschlossen, finden bei Straßenbauämtern gerade in den Fällen, in denen eine Alternative besteht, meist keine Zustimmung.

Infolge dessen wird auch für diese Maßnahme kein wirkliches Realisierungspotential gesehen, da entweder der Nutzen zu klein oder die Hürden zu groß sind.

4 Zusammenfassung und Fazit

In der Gemeinde Dierhagen wird die 2. Änderung des B-Planes Nr. 4 „Gebiet an der L21“ vorbereitet und geplant. Dabei sollte die vorhandene Verkehrssituation und Erschließung betrachtet und Maßnahmen entwickelt und begutachtet werden, mit denen sich der Verkehrsfluss im Speziellen für den Zielverkehr zum B-Plangebiet verbessern kann, da insbesondere während der Saison starke Beeinträchtigungen entstehen, die teils zu Rückstau bis auf den signalisierten Knoten der L21 und Strandstraße führen.

Aufgrund einer unzureichenden Datengrundlage erfolgte die Erstellung des Gutachtens allein auf fachliche Einschätzungen und Erläuterungen. Es wurden mehrere Maßnahmenansätze zur Diskussion gestellt, deren Wirksamkeit auf das festgestellte Defizit betrachtet, Vor- und Nachteile ermittelt, sowie deren Machbarkeit und Zustimmungsfähigkeit eingeschätzt. Dabei sollten die Eingriffe in die bestehende Infrastruktur möglichst gering gehalten werden.

Als potentielle Maßnahmen wurden:

- die Veränderung der Wegeführung nicht motorisierter Verkehre in räumlicher Lage
- die zeitliche Trennung von nicht motorisierten Verkehren und Rechtsabbiegern durch eine LSA
- die Schaffung von Aufstellmöglichkeiten für Rechtsabbiegende
- die Verlegung der Hauptzufahrt zum B-Plangebiet
- die Schaffung einer zweiten Zufahrt zum B-Plangebiet

untersucht.

Die Maßnahmenuntersuchung zeigt auf, dass die Möglichkeiten eine Verbesserung in der Zufahrtssituation zu erzielen, sehr begrenzt sind. Entweder sind die Eingriffe entsprechend hoch, der Nutzen vergleichsweise gering oder es entstehen neue Probleme und Konflikte, die die Umsetzbarkeit der Maßnahme in Frage stellen. Darüber hinaus wird in einigen Fällen die Zustimmungsfähigkeit des für die Landesstraße zuständigen Straßenbauamts als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Als einzig sinnvolle und machbare Maßnahme wird die leichte Absetzung der Gehwegführung im Bereich der bestehenden Zufahrt oder die Verlegung der Erschließung des B-Plangebiets über die östliche nach Süden verlaufende Strandstraße, wobei letzteres sich eigentlich nur anbietet, wenn mit der geplanten Markterweiterung ein Neubau der Gebäude und damit auch eine Neuaufteilung des Plangebietes erfolgen kann, da der Infrage kommende Zufahrtstandort noch nicht die notwendigen Gegebenheiten aufweist. Ansonsten verbleibt die Schaffung eines Aufstellplatzes im Bereich der bestehenden Zufahrt. Dies kann bei einzelnen

auftretenden Rechtsabbiegern den gewünschten Nutzen bringen, würde aber bei gleichzeitigem Auftreten mehrerer Fahrzeuge des Zielverkehrs wieder die Verkehrsprobleme erzeugen, die aktuell festgestellt werden, wobei sich der Stauraum um eine Fahrzeuglänge erhöhen würde und auch die Anzahl der aufgestauten Fahrzeuge reduzieren kann, wenn die beiden Abbieger nicht direkt hintereinander fahren. Damit sollte die Häufigkeit eines Rückstaus bis in den LSA-Knoten abnehmen.

Ein wichtiger Faktor, der bei letztendlicher Entscheidung, ob eine der Maßnahmen umgesetzt werden soll, zu beachten ist, ist, dass auch die Zufahrt zum Aldi für die auftretenden Erscheinungen mit verantwortlich sein kann, da die Linksabbieger den Gegenverkehr passieren lassen müssen. Das bedeutet, dass auch nach Umsetzung der Maßnahme das Defizit dann weiter auftreten könnte, wenn die Ursache von diesen Strömen ausgeht.

Insgesamt erscheint eine Lösung bzw. Verbesserung der Situation ohne umfangreichere Eingriffe als schwierig. Es wird empfohlen, weiter zu betrachten, inwieweit zumindest ein Aufstellplatz für Rechtsabbieger zum B-Plangebiet geschaffen werden kann, um den bevorrechtigten Fußverkehr durchzulassen ohne direkt den nachfolgenden Geradeausverkehr zu beeinflussen. Wie umfänglich diese Maßnahme am Ende Wirkung zeigt, hängt davon ab, wie groß die Nachfragespitzen im Zielverkehr sind. Sollte zukünftig angestrebt werden, das gesamte B-Plangebiet umzugestalten und möglicherweise auch die Gebäude neugebaut werden, sollte dabei aber allgemein über die Verlegung der Zufahrt weiter in den Ort hinein und über eine Neuaufteilung des Areals nachgedacht werden.

Aufgestellt: 11.12.2025

IPO Unternehmensgruppe GmbH
Dipl. Ing. Tim Franke