

Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek

Deckblatt

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Planfeststellungsverfahren

für den
Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr
Schleswig-Holstein, NL Lübeck

Jerusalemsberg 9
23568 Lübeck

Projektnummer: **15-211**

Stand: **13. Juli 2015**

Neubau des Streckenabschnittes II der Ortsumgehung Schwarzenbek Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung zum Planfeststellungsverfahren

Für das laufende Planfeststellungsverfahren zum 2. Streckenabschnitt der Ortsumgehung Schwarzenbek, mit dem die Verbindung zwischen dem bis zum Zubringer Nord realisierten Streckenabschnitt 1 und der K 17, Grabauer Straße hergestellt werden soll, ist die aus 1994 vorliegende Verkehrsuntersuchung [1] bzw. deren Ergänzungen [2] bis [6] zu aktualisieren.

Hierzu sind die damals verwendeten Basisdaten mit den aktuellen Verkehrsdaten zu vergleichen und aus evtl. auftretenden Veränderungen resultierende Auswirkungen auf die Prognosedaten zur Ortsumgehung abzuleiten.

Die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsbereich haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich entwickelt.

Ein Vergleich der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) 1990 bis 2010 ist in Tabelle 1 bzw. Abbildung 1 zusammengestellt (Quelle: Straßenverkehrszählungen der Bundesverkehrsverwaltungen [7]).

An den Erfassungsstellen ist im Allgemeinen eine Stagnation des Verkehrsaufkommens zu beobachten. Verkehrszunahmen bzw. zwischenzeitliche Schwankungen resultieren in erster Linie aus der intensiven Siedlungsentwicklung der Stadt Schwarzenbek bzw. aus Änderungen der Straßennetzstruktur [6].

DTV - durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen [Kfz/ 24h]		1990/ 93	1995	2000	2005	2010
B207	innerorts	13.081	15.551	16.729	15.435	16.021
	Höhe Brunstorf	11.043	11.303	11.468	11.668	16.021
	nördlich Schwarzenbek	8.036	7.767	7.674	-	-
B209	westlich Schwarzenbek	-	8.598	7.365	5.948	7.435
	nördlich Schwarzenbek	-	8.194	8.091	8.614	6.696
L219	südlich Schwarzenbek	3.203	3.877	4.605	5.148	-

Tabelle 1: Datenvergleich DTV 1990 - 2010 [7]

Aus der Entwicklung des allgemeinen Verkehrsaufkommens der letzten 15 -20 Jahre sind Anpassungserfordernisse an den Ergebnissen der vorliegenden Verkehrsprognosen [1] bis [6] nicht abzuleiten.

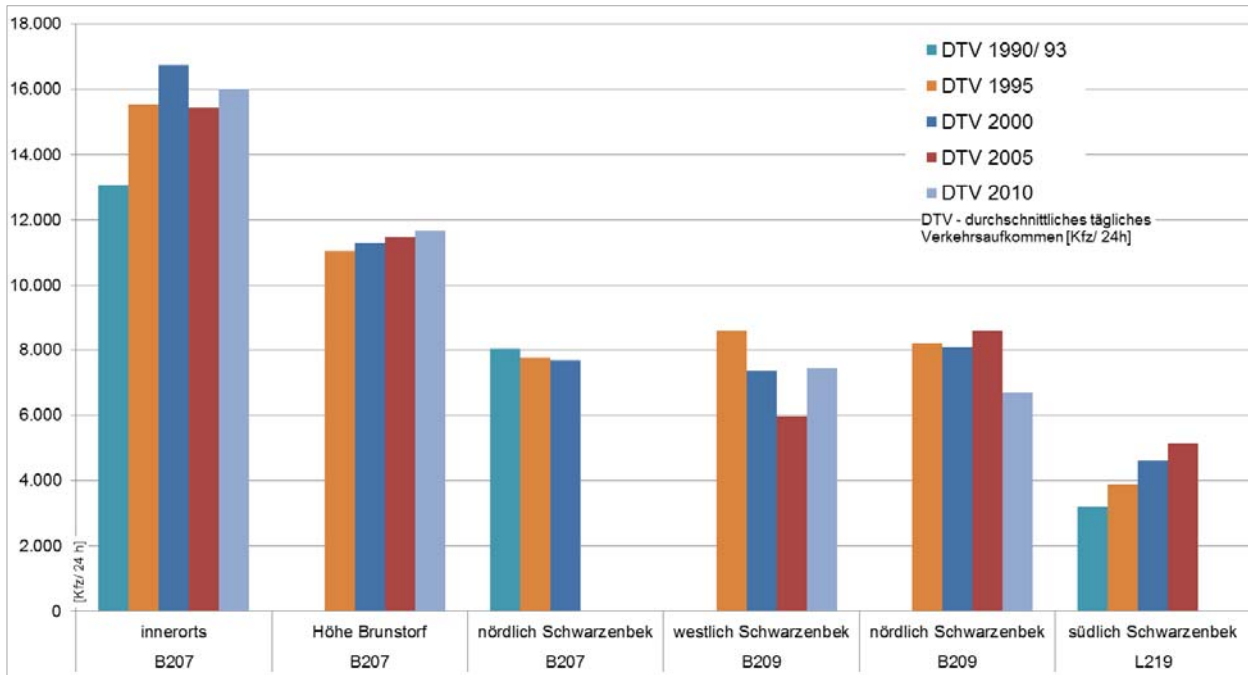


Abb. 1: Datenvergleich DTV 1990 - 2010 [7]

Aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Entwicklungen, der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt, der Auswirkungen der Benzinpreispolitik (Ölpreis) und ähnlicher Faktoren ist auch für die nächsten Jahre keine ausweisbare Veränderung des allgemeinen Verkehrsaufkommens zu erwarten. Verfügbare Prognosegrundlagen [8], [9] weisen für die kommenden 20-25 Jahre eher einen Rückgang des allgemeinen motorisierten Individualverkehrs aus (s.a. Abbildung 2).

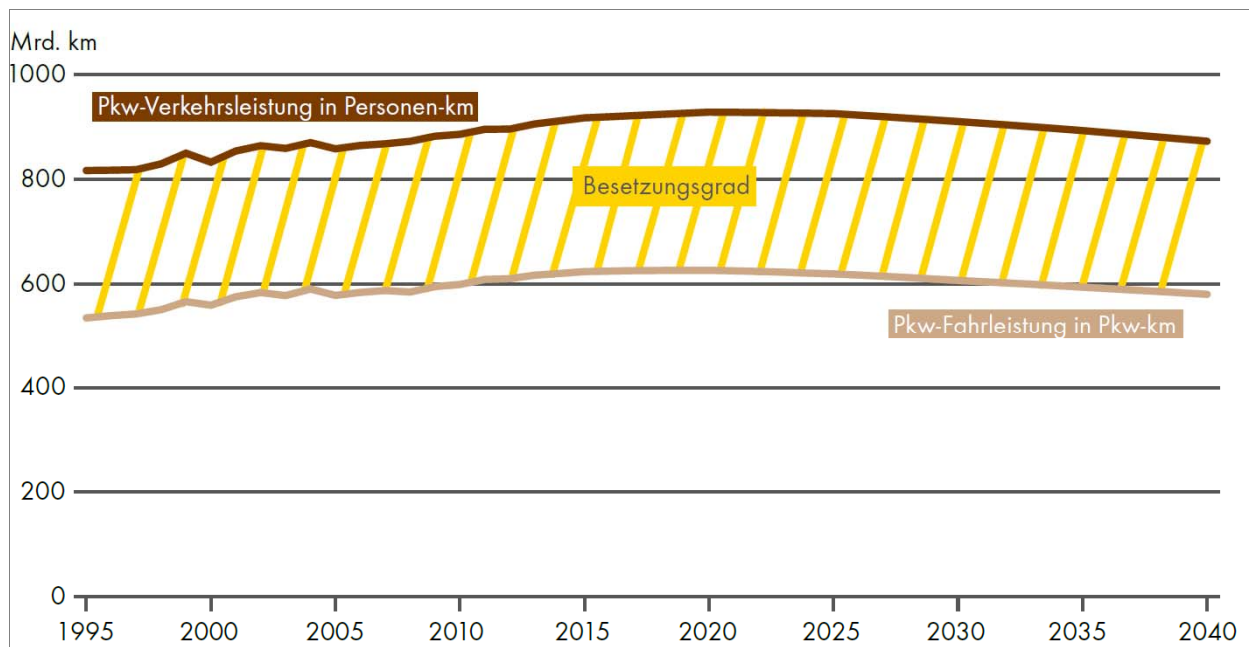


Abb. 2: Prognoseentwicklung Verkehrs-/ Fahrleistung Pkw [8]

Zuwächse resultieren fast ausschließlich aus Siedlungsentwicklungen oder anderen Strukturveränderungen. Die wesentlichsten Entwicklungsflächen in Schwarzenbek und im direkten Umfeld wurden in den letzten Jahren besiedelt, so dass auch hieraus nur noch geringe Impulse für das motorisierte Verkehrsaufkommen resultieren.

Die in der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung [1] genannten Nullprognosebelastungen 2010 werden mit den derzeit absehbaren Entwicklungen auch bis zum Prognosehorizont 2030 nur annähernd erreicht werden, so dass die Basisdaten der VU [1] für die Betrachtung des zweiten Streckenabschnittes der Ortsumgehung Schwarzenbek nicht verändert werden müssen.

Die im Prognosehorizont 2030 mit Realisierung der durchgehenden Verbindung zwischen B 404 West und K 17 Nordost zu erwartenden Prognoseverkehrsbelastungen, die gleichzeitig die Basisdaten für die lärmtechnischen Berechnungen darstellen, sind in Tabelle 2 zusammengestellt.

DTV - durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen [Kfz/ 24h] (SV= Kfz >2,8 t)	Prognose 2030			
	OU bis zur K17		OU bis zur B209	
	Kfz/ 24 h	SV %	Kfz/ 24 h	SV %
B 404 westlich Zubringer Nord	9.000	12,0%	9.100	12,0%
OU zw. Zubringer Nord und B207	5.200	14,0%	7.400	11,0%
OU zw. B207 und K17	6.400	12,0%	9.800	10,0%
OU zw. K17 und B209	-	-	7.500	11,5%
Zubringer Nord, südl. OU	8.800	5,0%	6.600	6,0%
B207, nördlich OU	17.000	8,5%	17.000	8,5%
B207, südlich OU	12.000	6,0%	11.800	6,0%
K17, nördlich OU	6.900	5,0%	6.900	5,0%
K17, südlich OU	11.800	4,0%	10.100	4,0%
B209, östlich OU	9.900	12,5%	9.900	12,5%
B209, westlich OU	9.900	12,5%	6.600	8,5%

Tabelle 2: Prognose 2030

Oststeinbek, 13. Juli 2015

ppa. 

Literaturverzeichnis:

- [1] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Verkehrsuntersuchung Schwarzenbek, Umgehung im Zuge der B 404/ B 209,
Juni 1994
- [2] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Verkehrsuntersuchung Bahnübergang Feldstraße, Schwarzenbek, Dezember 2001
- [3] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Ortsumgehung Schwarzenbek, Verkehrstechnische Untersuchung, November 2004
- [4] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Ortsumgehung Schwarzenbek, Ergänzung zur Verkehrstechnische Untersuchung,
März 2005
- [5] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Ortsumgehung Schwarzenbek, Verkehrstechnische Untersuchung - Ergänzung ,
September 2009
- [6] M+O Ingenieurgesellschaft mbH, Oststeinbek
Ortsumgehung Schwarzenbek, Verkehrstechnische Untersuchung - 2. Ergänzung ,
August 2010
- [7] LBV-SH, Niederlassung Lübeck
Verkehrszählergebnisse aus der Straßenverkehrszählung 1995, 2000, 2005 und
2010/ 2015 in/ um Schwarzenbek
- [8] Deutsche Shell Holding GmbH, Shell PKW-Szenarien bis 2040, Fakten, Trends und
Perspektiven für Auto-Mobilität, in Zusammenarbeit mit prognos AG, 2014
- [9] Bertelsmann Stiftung, www.wegweiser-kommune.de, 2015
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln,
HBS Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2001/
2009