



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR  
INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN  
INGENIEURE KRÜGER & KOY

# Stadt Neumünster

## B-Plan Nr. 66, 6. Änderung Blöckenkamp/ Gewerbegebiet Baeyerstraße

### Verkehrliche Stellungnahme

Bearbeitungsstand: 24.11.2022

#### Auftraggeber:

Dr. Langness Grundstücks GmbH & Co. KG  
Alte Weide 7-13  
24116 Kiel

#### Verfasser:

Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH  
Havelstraße 33  
24539 Neumünster  
Telefon 04321 . 260 27 0  
Telefax 04321 . 260 27 99

Dipl.-Ing. (FH) Arne Rohkohl

Projekt-Nr.: 121.2275

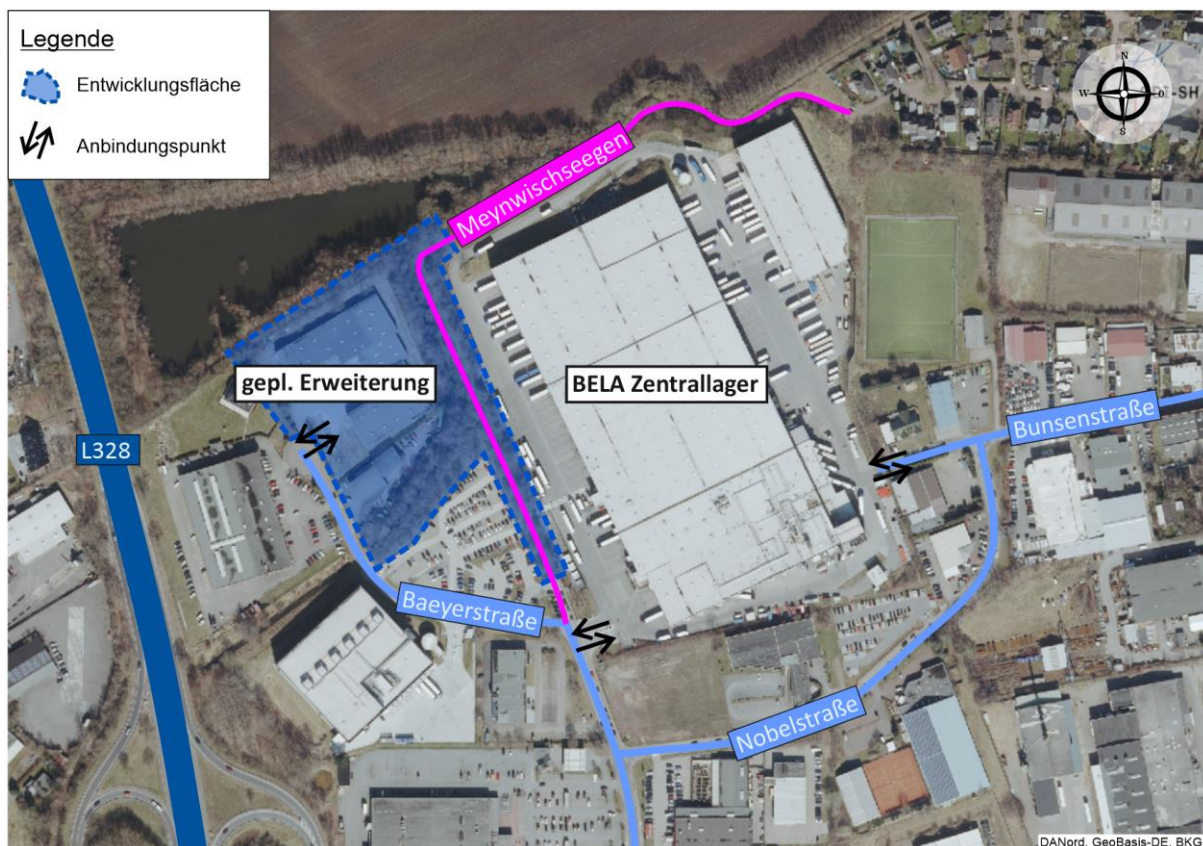
## 1 Aufgabenstellung

Auf dem Grundstück *Baeyerstraße Nr. 10* in der Stadt Neumünster besteht das Zentrallager der Bartels-Langness Handelsges. mbH & Co. (BELA). Hierbei handelt es sich um einen Logistikstandort, der durch den Ein- und Ausgang von Waren des täglichen Bedarfs geprägt ist.

Über die 6. Änderung des B-Planes Nr. 66 „Blöckenkamp / Gewerbegebiet Baeyerstraße“ soll nun die planungsrechtliche Grundlage für die Erweiterung des Zentrallagers geschaffen werden.

Hierzu wurde zunächst durch die BELA das westlich an den Standort angrenzende Grundstück der ehemaligen Druckerei erworben. Dieses Grundstück wird aktuell über den nordwestlichen Abschnitt der *Baeyerstraße* erschlossen. Um eine optimalere verkehrliche Situation innerhalb des Betriebsablaufes sicherzustellen und den Anteil der vermeidbaren Lieferverkehre im öffentlichen Straßenraum der *Baeyerstraße* gering zu halten, besteht seitens des Vorhabenträgers die Absicht einer innenliegenden baulichen Verknüpfung der beiden Grundstücke durch eine Querung über den zwischenliegenden Tungendorfer Graben. Gleichzeitig soll in diesem Zuge der zwischen den beiden Grundstücken verlaufende eigenständige Geh- und Radweg in den Bereich westlich des resultierenden erweiterten Standortes verlegt werden.

Über die hier vorliegende Verkehrliche Stellungnahme sollen die durch das Vorhaben resultierenden verkehrlichen Auswirkungen aufgezeigt und bewertet werden. Im folgenden Übersichtslageplan sind das Entwicklungsgebiet sowie das klassifizierte Straßen- und Wegenetz dargestellt.



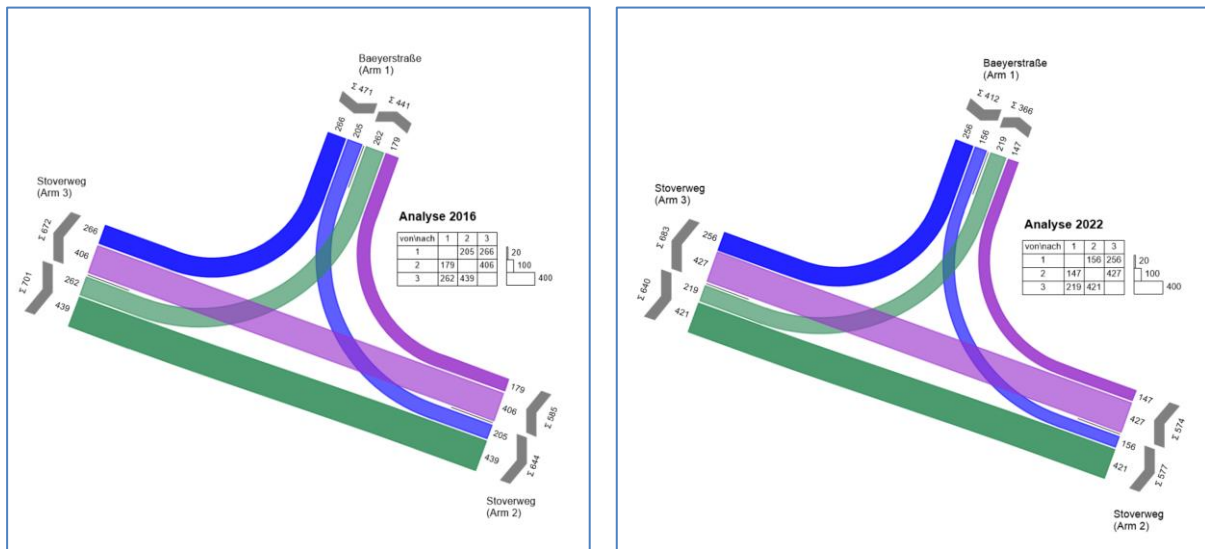
## 2 Verkehrsaufkommen aus Vorhaben

Es ist davon auszugehen, dass sich durch die geplante Erweiterung des BELA-Lagers kein relevanter Neuverkehr im öffentlichen Streckennetz ergibt, da die Erweiterung lediglich auf die optimierte Abwicklung des Warenein- und ausgangs und nicht auf eine Marktexpansion abzielt. Vielmehr trägt die geplante innere Verknüpfung der Grundstücke dazu bei, dass bestehende Rangierfahrten und Querverkehre im öffentlichen Straßenraum der *Baeyerstraße* zwischen dem Hauptlager und dem Altstandort der Druckerei reduziert werden. Die fertigen Kommissionen können dann mittels Grabenquerung auf kurzem Wege direkt dem neuen geplanten Warenausgang zugeführt werden.

Aktuell fahren an fünf Werktagen jeweils 15 Lkw/Tag das Grundstück der ehemaligen Druckerei an, wobei der größte Anteil davon Querverkehr vom angrenzenden Betriebsgelände ist. Der Betriebsablauf erfolgt in der Form, dass zunächst der wesentliche Anteil der Waren für den Warenausgang am Großlager aufgenommen und dann auf dem Grundstück der ehemaligen Druckerei durch einen weiteren kleinen Warenanteil ergänzt wird. Durch die Optimierung der inneren Betriebsabläufe werden es zukünftig an fünf Werktagen jeweils nur noch drei Lkw-Anfahrten/Tag im Bereich der Grundstückszufahrt der ehemaligen Druckerei sein. Aufgrund der großzügigen Vorflächen innerhalb des Betriebsgeländes der ehemaligen Druckerei bei geringer Lkw-Anfahrt ist kein Rückstau in die *Baeyerstraße* zu erwarten. Lkw parken also nicht zum Überbrücken von Wartezeiten im Straßenraum der *Baeyerstraße*. Darüber hinaus kann das Betriebsgelände des Großlagers zu allen Zeiten des Tages, somit auch im Nachtzeitraum, angefahren werden.

## 3 Leistungsfähigkeit Bestand

Wie im vorangestellten Abschnitt erläutert, ist nicht von einem relevanten zusätzlich induzierten Verkehrsaufkommen am Standort auszugehen. Um darüber hinaus das bestehende Streckennetz hinsichtlich der Verkehrsverträglichkeit und der kapazitären Auslastung zu bewerten, wird Bezug auf eine Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 hergestellt, die ebenfalls durch die Wasser- und Verkehrs- Kontor GmbH erarbeitet wurde. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung Neumünster wurde zusätzlich eine aktuelle Verkehrserhebung am netzrelevanten Knotenpunkt *Stoverweg (K 1) / Baeyerstraße* durchgeführt. Es zeigt sich, dass die Verkehrsstärke zwischen den Jahren 2016 und 2022 um ca. 7,5 % in der maßgeblichen Spitzenstunde abgenommen hat. Diese Entwicklung ist konkret auf die Verlagerung des ortsansässigen Aldi-Marktes mit nun direkter Erschließung über den *Stoverweg (K 1)* sowie im Allgemeinen u.a. auf die gestiegenen Mobilitätskosten und flexible Arbeitszeit- und Arbeitsortmodelle zurückzuführen.



Der Knotenpunkt *Stoverweg (K 1) / Baeyerstraße* stellt auch für die Verkehre des BELA-Lagers den Verknüpfungspunkt zum übergeordneten Streckennetz dar. Entsprechend der damaligen Prognose auf das Jahr 2030 beträgt die Qualitätsstufe des lichtsignalisierten Knotenpunktes „QSV C“ und ist somit als leistungsfähig zu bewerten. Die Qualitätsstufe bemisst sich an der größten mittleren Wartezeit eines Verkehrsstromes. In der damaligen Prognose wurde eine größte mittlere Wartezeit von 35,5 s berechnet. Als noch leistungsfähig wäre eine größte mittlere Wartezeit von 70,0 s zu bewerten, die jedoch bei Weitem nicht erreicht wird. Für die Analyse 2022 ergibt sich nun sogar eine gute Qualitätsstufe „QSV B“ des Verkehrsablaufes mit einer größten mittleren Wartezeit von 33,4 s, da die Verkehrsentwicklung sich tatsächlich positiver darstellt, als es nach dem konservativen Ansatz der zitierten Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2016 Berücksichtigung fand.

Somit weist der Anbindungspunkt an das übergeordnete Streckennetz deutliche Kapazitätsreserven auf, sodass ein bisher nicht erwarteter Mehrverkehr dennoch problemlos abgewickelt werden könnte.

Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten						
Betrachtungsfall	Bezeichnung	maßgebender Verkehrsstrom	mittl. Wartezeit [s]	Auslastung [%]	Staulänge [Kfz]	QSV [-]
<b>Stoverweg (K 1) / Baeyerstraße</b>						
Prognose-Planfall 2030	Lichtsignalanlage, Umlauf 90 s	Rechteinbieger aus der Baeyerstraße	35,5	59	12	C
Analyse 2022	Lichtsignalanlage, Umlauf 90 s	Rechteinbieger aus der Baeyerstraße	33,4	53	10	B

*Zusammenfassung der Leistungsfähigkeiten*

## 4 Auswirkung Verlegung der Wegeverbindung

Um die Auswirkungen und die Verträglichkeit der Verlegung der Wegeverbindung in den Bereich westlich der ehemaligen Druckerei bewerten zu können, wurden zunächst die Netzbedeutung sowie die Nutzungsfrequenz analysiert.

Die Wegeverbindung *Meynwichseegen* verbindet die *Baeyerstraße* mit dem Wohngebiet *Am Blöckenkamp* und dient prinzipiell als kurze Anbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Wohngebiet und der Nahversorgung im Zuge der *Baeyerstraße*. Aufgrund der geringen Breite von ca. 2,00 m, der wassergebundenen Oberfläche sowie der fehlenden Beleuchtung erfüllt die Wegeverbindung eher den Ausbaustandard eines Freizeit-Spazierweges. Von der Funktion wäre die Wegeverbindung jedoch ebenfalls für kleinräumige Alltagsverkehre relevant.

Die Verkehrserhebung zeigt nur ein sehr geringes Fuß- und Radverkehrsaufkommen von durchschnittlich 33 Radfahrenden/24h und 47 Zufußgehenden/24h (**Anlage 1**). Bei den Zufußgehenden ist ein sehr hoher Anteil an Sporttreibenden sowie ein hoher Anteil an Personen, die einen Hund führen, festzustellen. Dieses lässt Rückschlüsse auf die Nutzung als Freizeit-Wegeverbindung zu. Nichtsdestotrotz soll diese Art der Wegeverbindung nach Ansicht der Stadtverwaltung zukünftig gestärkt werden, sodass mittelfristig eine Befestigung und Beleuchtung nicht auszuschließen wäre. Zudem wird die Wegeverbindung im Falle einer weiteren Wohnbebauung im Bereich des *Blöckenkamps* zusätzlich an Bedeutung gewinnen.

Da die Wegeverbindung durch die Verlegung nur geringfügig länger wird (von rund 270 m Länge auf 420 m Länge), ist die Verlegung des *Meynwichseegen* auf Grundlage der vorangegangenen Argumentation als verträglich zu betrachten und steht nicht im Widerspruch zur perspektivisch denkbaren Steigerung der Verkehrsfunktion.



Übersichtslageplan aktueller und zukünftiger Weg

## 5 Fazit

Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen keine Bedenken hinsichtlich der über die 6. Änderung des B-Planes Nr. 66 „Am Blöckenkamp/ Gewerbegebiet Baeyerstraße“ beabsichtigten Erweiterung des Zentrallagers der Bartels-Langness Handelsgeg. mbH & Co. in der Stadt Neumünster.

Das Vorhaben führt zu keinem relevanten Neuverkehr, da die Erweiterung im Kern der Optimierung der Abläufe bei der Kommissionierung dient. Grundsätzlich hätte darüber hinaus das bestehende Streckennetz eine ausreichende Leistungsfähigkeit sowie nennenswerte Restkapazitäten.

Aufgestellt:

Neumünster, den 24.11.2022

gez.

ppa. Arne Rohkohl

Dipl.-Ing. (FH)

**Wasser- und Verkehrs- Kontor**



**WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR**  
**INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN**  
INGENIEURE KRÜGER & KOY  
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster  
T: 04321-260 27-0 F: 04321-260 27-99

**Anlage 1 – Erhebung des Rad- und Fußverkehrs**

# Stadt Neumünster

Querschnitt: Geh- und Radweg BELA-Lager-West  
 Datum: Dienstag, 14.09.2021, Dienstag, 21.09.2021  
 Uhrzeit: 06.00 - 19.00 Uhr  
 Projekt: 121.2275



WASSER- UND VERKEHRS- KONTOR  
 INGENIEURWISSEN FÜR DAS BAUWESEN  
 INGENIEURE KRÜGER & KOY

