

## Nachnutzung des ehemaligen OHE-Geländes in Wittingen

### Verkehrsgutachterliche Stellungnahme



(Quelle: Ackers Partner Städtebau)

# Nachnutzung des ehemaligen OHE-Geländes in Wittingen

## Verkehrsgutachterliche Stellungnahme

**Auftraggeber:**

Stadt Wittingen  
Bahnhofstraße 35  
29378 Wittingen

**Auftragnehmer:**

WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung  
und Infrastrukturplanung GmbH  
Nordstraße 11  
38106 Braunschweig

**Bearbeiter:**

Dipl.-Ing. Manfred Michael  
B.A. Tara Schröder

Juli 2021

## 1 Ausgangslage

Im Rahmen der Planungen zur Nachnutzung des brachgefallenen OHE-Geländes werden im Folgenden zwei verkehrliche Erschließungsvarianten bewertet, die sich aufgrund erweiterter Planungen im nördlichen Bereich des Gebietes ergeben. Geplant ist der Bau einer Seniorenwohnanlage im nördlichen Bereich des Gebietes. Dafür wird eine Fläche von rd. 6.440 m<sup>2</sup> benötigt. Die zuvor im nördlichen Bereich mit rd. 2.900 m<sup>2</sup> geplante Fläche reicht dafür nicht aus und wird erweitert. Der erweiterte Bereich soll dann als ein urbanes Gebiet (MU-Gebiet) eingestuft werden.

Für die Lageplanung der Seniorenwohnanlage gibt es zwei Ansätze, den Vorentwurf „Variante final“ und den Vorentwurf „Variante 3“, welche hinsichtlich der Erschließbarkeit eines im Nordwesten gelegenen Grundstücks geprüft werden sollen.

## 2 Verkehrsgutachterliche Bewertung „Variante final“

In dieser Variante sollen die drei Seniorenwohngebäude zusammenhängend im nördlichen Bereich über der geplanten Zufahrt zum Baugebiet liegen, wodurch sich die Zufahrt Richtung Süden verschiebt. Dadurch stellt sich die Frage der Erschließbarkeit für das zuvor über diese Zufahrt erschlossene westlich gelegene Grundstück (in folgender Abbildung 2-1 rot umrandet).



Abbildung 2-1: Neubau Seniorenwohnpark in Wittingen – Vorentwurf Variante final  
(Quelle: Kuhn Pramann Architekten (bearbeitet))

Hierzu ist zu prüfen, ob die Anbindung über die bestehende Zufahrt zum Bahnhofsvorplatz im Norden, unter Berücksichtigung der Stellplätze entlang dieser Zufahrt, adäquat gewährleistet werden kann (Route gelber Pfeil). Alternativ ist die Anbindung über die verschobene Gebietszufahrt und den Quartiersplatz (Route blauer Pfeil) zu bewerten.

Bei der Kategorisierung des Grundstücks als Gewerbegebiet (GE) wird überwiegend von einer Büronutzung und Dienstleistungen ausgegangen. Die Abschätzung der Ver-

kehrsmengen dieses einzelnen Grundstücks basiert auf den Berechnungen zur Verkehrsabschätzung für das gesamte OHE-Gebiet aus der Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2020. Danach ergeben sich für das Grundstück rd. 290 Kfz-Fahrten und davon vier Schwerverkehrsfahrten im Quell- und Zielverkehr am Tag. Aufgrund der Verkehrsmengen, welche die nördliche Zufahrt zu Bahnhofsvorplatz nutzen würden, ist eine Erschließungsstraße mit Regellaß vorzusehen. Für die Spitzenstunde bedeutet dies bei einem Spitzenstundenanteil von 9,2 %, welcher der Verkehrszählung aus dem Jahr 2019 entspricht, eine Verkehrsmenge von rd. 27 Kfz/h im Querschnitt.

In der folgenden Tabelle werden die Verkehrsmengen aus der Abschätzung für das betrachtete Grundstück mit einer Grundfläche von 3.200 m<sup>2</sup> zusammengefasst dargestellt. Die Bruttogeschossfläche (BGF) beträgt für dieses Grundstück rd. 8.530 m<sup>2</sup>.

Kennzahl	Beschäftigte + Kunden	Lieferverkehr
	Pkw	Pkw-Lfz/Lkw
Fläche [m <sup>2</sup> ] (BGF)	8.530	
Anzahl Beschäftigte	107	
KFZ-Fahrten Kunden	82	
KFZ-Fahrten Beschäftigte	185	
LV-Fahrten/Werktag (QV+ZV)	268	18
SV-Fahrten/Werktag (QV+ZV)		4
<b>Summe Kfz-Fahrten (QV+ZV)</b>	<b>268</b>	<b>22</b>
<b>Summe Kfz-Fahrten (QV+ZV)</b>	<b>290</b>	

Leichtverkehr LV            LV = Krad + Pkw + Lfz  
 Schwerverkehr SV        SV = Lkw + Lz

Tabelle 2-1: Verkehrsabschätzung Gewerbegebiet

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) reicht bei einer geringen Begegnungshäufigkeit, bzw. -wahrscheinlichkeit im Lkw-Verkehr ohne Sicherheitsräume und mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen eine Fahrbahnbreite von 5,90 m aus. Die Breite der bestehenden Zufahrtsstraße mit angrenzenden Stellplätzen beträgt 6,00 m und ist somit für die Erschließung des Grundstückes und den geringen Schwerverkehrsanteil ausreichend breit. Um jedoch Konfliktsituationen zu vermeiden und ein höheres Schwerverkehrsaufkommen abzuwickeln, wird eine Fahrbahnbreite von 6,35 m empfohlen.

Die Anbindung verfügt zwischen den Stellplätzen des Bahnhofs und dem Bahnhofsvorplatz über eine Engstelle. Die einstreifig geführte Engstelle entspricht ebenfalls den

RASt. Demnach könnte diese bei einer Verkehrsdichte von weniger als 250 Kfz/h bis zu 50 m lang sein und eine Breite von 3,00 m – 4,75 m besitzen. In der folgenden Abbildung ist der Lageplan des Bahnhofsumfeldes und die entsprechenden Breiten dargestellt.

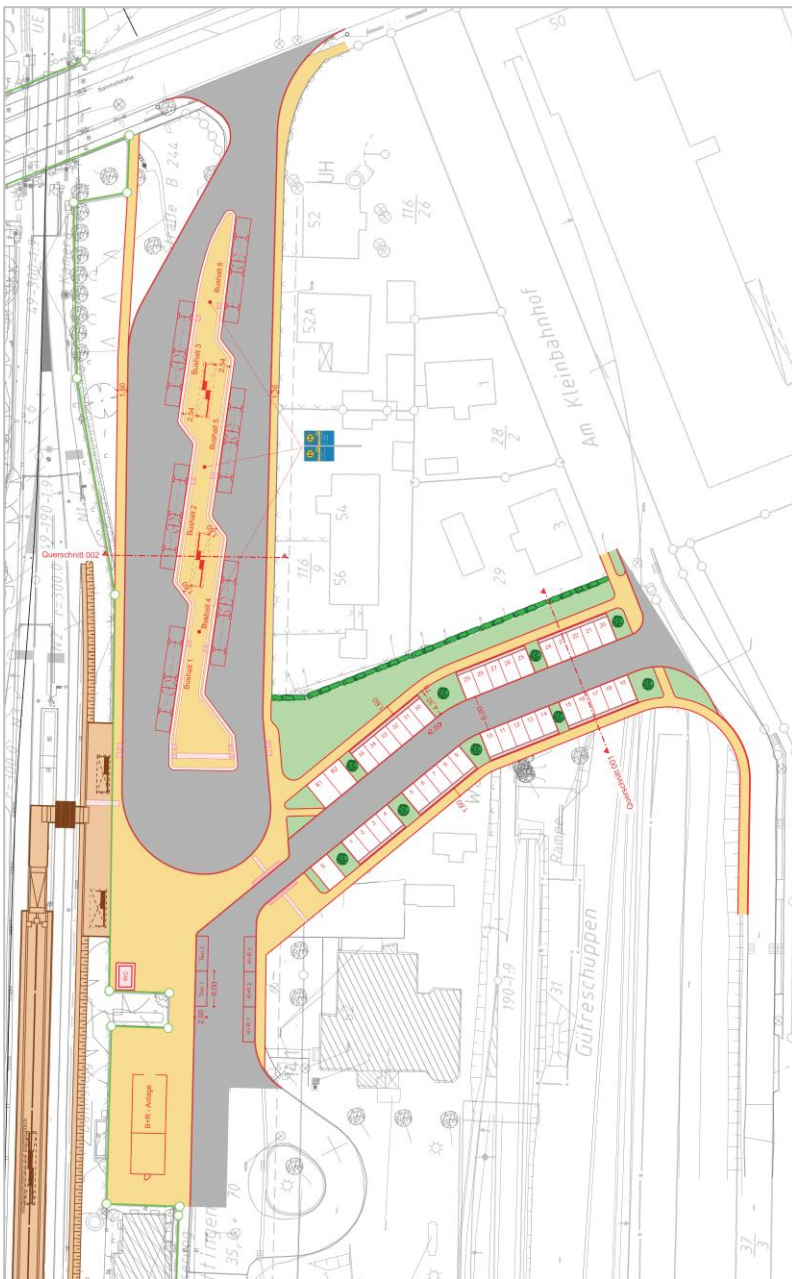


Abbildung 2-2: Lageplan Bahnhofsumfeld  
(Quelle: SPETTMANN+KAHR Ingenieurbüro)

Über die bereits vorhandene Erschließungsstraße kann die Zufahrt zum Grundstück aufgrund der geringen Verkehrsmengen gewährleistet werden. Am Wendehammer des

Bahnhofsvorplatzes nördlich des Grundstücks ist ausreichend Platz für das Wenden der geringen Anzahl an Schwerverkehrsfahrten.

Als nachteilig für diese nördliche Anbindung des Grundstückes ist die Adressbildung zu sehen, da diese für das gesamte GE über den Quartiersplatz der weiter südlich liegenden Zufahrt erfolgt. Für Kunden und Lieferanten kann die differenzierte Erschließung unübersichtlich und verwirrend sein. Weiterhin ist von Konflikten zwischen dem Durchgangsverkehr und den Ein- und Ausparkvorgängen auf dem Parkplatz des Bahnhofs auszugehen.

Aus diesem Grund ist zu prüfen, ob die Erschließung des Grundstückes auch über die Zufahrt des Gewerbegebietes, siehe Abbildung 2-1, erfolgen kann. Hierzu müsste eine Erschließungsstraße mit bereits genannten zu empfehlenden Breiten über den Quartiersplatz und zwischen dem Seniorenwohngebäude und der westlichen Grundstücke geführt werden. Für die Anlage dieser Erschließungsstraße wären die verfügbaren Flächen zu prüfen. Im Hinblick auf die Adressbildung wäre diese Führung gegenüber der vorigen Erschließung attraktiver. Von großem Nachteil ist allerdings die Flächenbeanspruchung im Bereich des Quartiersplatzes und des südlichen Grundstückes der Seniorenwohnanlage.

Ein MU besteht im Gegensatz zum GE aus Wohnen sowie Gewerbebetrieben und sozialen, kulturellen und anderen Einrichtungen, die die Wohnnutzung nicht wesentlich stören. Gemäß §6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) muss die Nutzungsmischung, anders als bei Mischgebieten, nicht gleichwertig sein. Dadurch wird mehr Flexibilität bei der Zusammensetzung der einzelnen Nutzungsarten geboten. Durch die Ausweisung des Grundstückes als MU und die dadurch kombinierte Nutzung würde sich eine um rd. 50 Kfz-Fahrten pro Tag geringere werktägliche Verkehrsmenge ergeben. Durch weniger Gewerbe und mehr Bewohner finden weniger Kundenverkehre statt. Da die nördliche Erschließung bereits mit der Ausweisung eines Gewerbegebietes gewährleistet werden kann, ist diese Änderung der Nutzung für die Erschließung nicht notwendig.

### **3 Verkehrsgutachterliche Bewertung „Variante 3“**

In dieser Variante bleibt die Zufahrt des Gebietes im nördlichen Bereich, wodurch die Erschließung für alle Grundstücke ebenfalls unverändert bleibt. Allerdings wird ein Gebäude der Seniorenwohnanlage durch die Zufahrt von den zwei anderen Gebäuden getrennt, siehe folgende Abbildung 3-1.



Abbildung 3-1: Neubau Seniorenwohnpark in Wittingen – Vorentwurf Variante 3  
(Quelle: Kuhn Pramann Architekten)

Ein Vorteil dieser Erschließung liegt darin, dass die Planstraße für das gesamte Gewerbegebiet bereits für die Begegnung von Schwerverkehr ausgelegt ist und eine direkte Anbindung an diese ohne weitere Flächenansprüche und ohne Konflikte zwischen dem ruhenden und fließenden Verkehr besteht.

Weiterhin entsteht eine einheitliche Adressbildung des gesamten Gebietes. Diese bietet eine gute Übersichtlichkeit für Kunden, Besucher und Lieferanten.

Der Quartiersplatz in der Mitte der Seniorenwohnanlage könnte zudem einen belebten Treffpunkt für die Bewohner mit ggf. einem hauseigenen Café bilden. Für einen solchen Quartiersplatz würde es sich anbieten die angrenzenden Grundstücke im Westen mit in das MU einzubeziehen, um weitere entsprechende Nutzungen und Nutzergruppen im Umkreis des Platzes zu erzielen.