

VSP Development & Consulting GmbH  
Herrn Pramann  
Hans-Böckler-Weg 31

31141 Hildesheim

**Hilde - Schneider - Allee 3, 30173 Hannover**  
**Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3**  
eMail: [post@zacharias-verkehrsplanungen.de](mailto:post@zacharias-verkehrsplanungen.de)  
Internet: [www.zacharias-verkehrsplanungen.de](http://www.zacharias-verkehrsplanungen.de)

---

13.11.2015

### **Einzelhandelsprojekt Hafestraße Elsfleth Lieferverkehre**

Sehr geehrter Herr Pramann,

die Verkehrssituation am geplanten Einzelhandelsobjekt in der Hafestraße in Elsfleth ist in Anbetracht der integrierten Lage normal. Im verkehrstechnischen Sinn optimale Verkehrsflüsse lassen sich aufgrund der zumeist beschränkten Flächenkapazitäten fast nur auf der „Grünen Wiese“ realisieren.

Es handelt sich bei diesem Standort aber um einen dezentralen Standort innerhalb des Siedlungsbereiches. In der Verkehrs- und Stadtplanung wird ein solcher Standort immer positiv gesehen. Hier erfolgen viele Einkäufe aufgrund der Wohnortnähe zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Für einige Anwohner ohne Kfz wird ein Einkauf überhaupt erst wohnortnah möglich. Anders als bei den großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit üppiger Parkplatzausstattung auf der „Grünen Wiese“ oder am Stadtrand.

Einzelhandelsobjekte in gewachsenen Strukturen haben aber zumeist den Nachteil, dass die Grundstückfläche nicht übermäßig dimensioniert ist. Dies ist auch an dem geplanten Standort an der Hafestraße der Fall. Auf der vorhandenen Fläche ist es quasi unmöglich, das Gebäude und die notwendige Rangierfläche bereitzustellen, um den Markt durch Lieferverkehre vorwärts anzufahren und vorwärts wieder zu verlassen.



Bezüglich der möglichen Beeinträchtigungen des fließenden Kfz-Verkehrs im Zuge der Hafestraße sowie der der verkehrenden Fußgänger und Radfahrer ist Folgendes zu berücksichtigen:

- Der Lkw muss nur bei der Einfahrt auf das Grundstück rückwärtsfahren. Die Ausfahrt erfolgt durch eine Vorwärtsfahrt.
- Um gegenseitige Störungen der Kundenzufahrten und -abfahrten mit den Lieferverkehren zu vermeiden, sind die Zu- und Abfahrtsbereiche des Parkplatzes und der Anlieferung räumlich getrennt.
- Nicht alle Anlieferungen erfolgen mit großen Sattelzügen oder Lastzügen. Bei kleineren Lkw sind mögliche Störungen deutlich reduziert.
- Die Dauer des Rangiervorgangs ist nicht übermäßig lang, die Straße demnach nicht unverhältnismäßig lange blockiert. Die Anzahl der Anlieferungen ist gering.
- Es gibt in der Lieferzone keine Laderampe oder Ladeschleuse. D.h. der Lkw muss nicht exakt in eine vorbestimmte Position einfahren, sondern kann innerhalb der Lieferzone durchaus mehrere Meter versetzt stehen. Die Rangierfahrt wird damit deutlich vereinfacht.
- Rückwärtseinfahrten oder -ausfahrten sind im Siedlungsbereich üblich und keinesfalls ungewöhnlich. So sind z.B. einige Parkplätze an der östlichen Hafestraße quer zur Fahrbahn angeordnet. Die Zu- und Ausfahrt kann dabei nur bei Nutzung der vollen Fahrbahnbreite erfolgen. Eine Fahrtrichtung muss in Rückwärtsfahrt erfolgen. Lieferverkehre mit Bezug zum Seniorenheim an der östlichen Hafestraße fahren dem Grundstück über die Hafestraße ebenfalls rückwärts zu oder rückwärts ab. Ein Wenden auf dem Grundstück ist hier nicht möglich. Auch die Schulbusse an der Grundschule Lienen (An Liener Deich) rangieren im Bereich der Grundschule und fahren dabei rückwärts.
- Bei der Anlieferung werden die Lkw kurz auf der Hafestraße halten, bevor sie den Lieferbereich rückwärts anfahren. Die Störungen durch den haltenden Lkw sind vergleichbar mit den Störungen durch ein Müllfahrzeug, einen Bus am Buskap (Bushaltestelle ohne Bushaltbucht) oder auch auf der Fahrbahn parkende Fahrzeuge im Straßenraum. Aufgrund der Sichtverhältnisse wie der Verkehrsbelastungen sind die Störungen unproblematisch.
- Um dem Lkw eine Möglichkeit zum Halten zu gewährleisten und den erforderlichen Platz für die Ein- und Ausfahrt freizuhalten (Schleppkurven), sollten im Umfeld der Einfahrt Haltverbote angeordnet werden. Da an dieser Stelle aber auch derzeit keine haltenden oder parkenden Fahrzeuge festzustellen sind, ergeben sich dadurch keine spürbaren Nutzungseinschränkungen.
- Die Hafestraße ist zwar mit ca. 5.000 Kfz/ Werktag nicht gering belastet, aber auch nicht übermäßig. Entsprechend sind gemäß gültiger Richtlinien (Richtlinie für die Anlage von Straßen/ RAS; sowie Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen/ HBS) auch an der Anbindung des deutlich stärker frequentierten Kundenparkplatzes keine Maßnahmen wie z.B. Linksabbiegestreifen erforderlich.



- Die im Zuge der Hafenstraße fahrenden ortskundigen Verkehrsteilnehmer werden die Situation schnell kennen und sich entsprechend verhalten. Touristen und andere Ortsfremde verhalten sich aufgrund der fehlenden Ortskenntnis zumeist ohnehin vorsichtiger.
- Aufgrund der nahen Knotenpunkte mit der B 212 (signalgeregelt, von der B 212 zur Hafenstraße und umgekehrt müssen die Fahrzeuge abbiegen) und der abknickenden Vorfahrt an der Peterstraße sind die gefahrenen Geschwindigkeiten auf dem Abschnitt der Hafenstraße reduziert.
- Die Hafenstraße ist geradlinig ausgebaut, die Sichtverhältnisse sind gut.
- Wenn dieser Standort entwickelt werden soll, ergibt sich eigentlich keine Alternative. Ohne eine Anlieferung mit Hilfe einer Rückwärtsfahrt könnte der Standort wie geplant gar nicht entwickelt werden. Aller Voraussicht nach müsste die Ansiedlung des EDEKA-Marktes entfallen.

Bei der normalen gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer ergeben sich deshalb keine besonderen Gefahrensituationen.

Aus unserer Sicht ist die Anlieferung in der geplanten Art und Weise deshalb möglich. In gewachsenen integrierten Lagen sind solche oder vergleichbare Situationen nicht immer bzw. kaum vermeidbar.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias