



Wasser - und Verkehrs- Kontor GmbH • Havelstraße 33 • 24539 Neumünster

Gemeinde Kronshagen
Bauamt
Herr Stelter
Kopperpähler Allee 7
24119 Kronshagen

Wasser - und Verkehrs- Kontor GmbH
Havelstraße 33 • 24539 Neumünster

Telefon 04321 . 260 27 0
E-Mail info@wvk.sh

Telefax 04321 . 260 27 99
Internet www.wvk.sh

Ansprechpartner/-in Michael Hinz
Durchwahl -24

pers. E-Mail m.hinz@wvk.sh
Projektnr.: 125.2275

Neumünster, den 17.10.2025

Kronshagen, 6. vorhabenbezogene Änderung des B-Planes Nr. 14 - verkehrliche Stellungnahme zur Einbahnstraßenführung

Sehr geehrter Herr Stelter,

hiermit erhalten Sie die verkehrliche Stellungnahme zur Einbahnstraßensituation in der *Bertha-von-Suttner-Straße* und der *Henri-Dunant-Allee*.

1 Ausgangssituation

Aufgrund des baulichen Zustandes des Gebäudes *Kopperpähler Allee 121* war zum Jahr 2023 eine weitere Nutzung der Tiefgarage und der im Innenhof gelegenen Parkstände nicht mehr verkehrssicher, sodass diese untersagt werden musste.

Aufgrund der vielfältigen Nutzergruppen dieser Parkierungsanlage durch Kunden des Einzelhandels und Bewohnende des Hauses *Bertha-von-Suttner-Straße 1* war es für die Gemeinde erforderlich einen anderweitigen Ausgleich zu finden. Da bereits absehbar war, dass mit dem Bau des Gebäudes auf dem Flurstück 283 eine weitere Parkierungsanlage überplant würde und sich das Parkraumangebot reduziert, wurde die heute vorzufindende Straßenraumgestaltung mit Schrägparken in der *Henri-Dunant-Allee* und Längsparken in der *Bertha-von-Suttner-Straße* eingeführt. Hierfür wurden diese beiden Straßen als Einbahnstraßen ausgewiesen.

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. (FH) Christoph Krüger
Dipl.-Ing. (FH) Thorsten Koy

Gerichtsstand
Amtsgericht Kiel
HRB 1386 NM

Steuernummern
USt.-Nr. 20 299 06294
USt.-IdNr. DE169356714



Bankverbindungen
VR Bank zwischen den Meeren eG
BIC: GENODEF1NSH
IBAN: DE48 2139 0008 0002 0032 44

Sparkasse Südholstein
BIC: NOLADE21SHO
IBAN: DE63 2305 1030 0023 0026 04

HypoVereinsbank AG
BIC: HYVEDEMM300
IBAN: DE78 2003 0000 0085 2002 20

2 Beurteilung der Verkehrsführung

2.1 Vorhandene Einbahnstraßenregelung

Einbahnstraßen können durch die Unterbindung von Fahrtrichtungen häufig dazu führen, dass zur Erschließung von Stadtquartieren Umwege in Kauf genommen werden müssen, die teils erheblich werden. Dies ist hier jedoch nicht der Fall. Die Erschließung des Wohngebietes Kopperpahl erfolgt von der *Kopperpahler Allee* aus über die *Henri-Dunant-Allee* und die *Bertha-von-Suttner Straße*. Diese beide sind miteinander über die *Albert-Schweitzer-Straße* verknüpft, so dass diese vier Straßen ein Straßenkaree bilden, über das Alternativrouten der Gebietserschließung bestehen. Umwege sind hier minimal, da nur zwei Gebäude von den Straßen umschlossen werden.

Hinzu kommt, dass nicht alle Wegebeziehungen von Umwegen betroffen sind, da die *Kopperpahler Allee* und *Albert-Schweitzer-Straße* nahezu parallel verlaufen und sich damit gegenseitig ersetzen.



Abb. 2.1: Routen ohne Umwege (GRÜN) sowie Routen mit Umwegen (ROT) und nicht nutzbarer Route (ROT gestrichelt)

Zu Umwegen von 230 m kommt es für den Quellverkehr der östlichen *Albert-Schweitzer-Straße* zur östlichen *Kopperpahler Allee*, da in diesem Fall die *Bertha-von-Suttner-Straße* nicht genutzt werden kann. Ebenso kommt es zu Umwegen von 360 m für den Zielverkehr der westlichen *Kopperpahler Allee* zur nördlichen *Henri-Dunant-Allee*. Hier verlängert sich bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Fahrzeit um 27 s bzw. 43 s.



Die **Fahrzeitverlängerung** für nur zwei Wegebeziehungen **wird als zumutbar beurteilt**, da die Vorteile für andere Arten des Verkehrs, wie Ruhendem Verkehr, ÖPNV und Fußverkehr überwiegen.

2.2 Ruhender Verkehr

Im Umfeld des Wohnens und des Einzelhandels sowie der zukünftigen Dienstleistungsnutzungen *Kopperpähler Allee 123* ist eine Ergänzung des neu zu schaffenden privaten Stellplatzangebotes durch öffentliche Parkstände im Straßenraum hilfreich, um in fußläufiger Entfernung ein öffentliches Angebot zu schaffen. Ein Ziel der 6. vorhabenbezogenen Änderung des B-Planes Nr. 14 war daher möglichst viele öffentliche Parkstände zu schaffen. Dies wird durch die Einbahnstraßenregelung und den damit für diese Nutzung freigegebenen Verkehrsraum unterstützt.

Kommt es dagegen wieder zur Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs kann dabei keine Markierung von Parkständen in *Bertha-von-Suttner-Straße* und *Henri-Dunant-Allee* mehr erfolgen und es wird bei hoher Nachfrage zu Parken am Fahrbahnrand führen. Welches wiederum durch Reglementierung (Parkverbot) und Überwachung unterbunden werden muss, wenn die Befahrbarkeit in beiden Richtungen gewährleistet werden soll.

Sowohl das Längsparken in der *Bertha-von-Suttner-Straße* als auch das Schrägparken in der *Henri-Dunant-Allee* bietet dabei je ein Angebot von 12 Parkständen an.

Die **Ausweitung des vorhandenen Längsparkstreifens im westlichen Abschnitt der Albert-Schweitzer-Straße ist erst bei Rückbau der Mittelinsel** möglich. Hieraus ergeben sich aber folgende Anforderungen.

Es muss aber beachtet werden, dass querender **Fußverkehr** in seiner **Sicht nicht durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt** wird. Es wird daher **empfohlen** dem Fußverkehr **beidseitig vorgezogene Seitenräume einzurichten**, die so dimensioniert sind, dass ab einer Position des wartenden Fußverkehr von 1,00 m vom Bord eine Sichtweite von 22 m in die *Albert-Schweitzer-Straße* an parkenden Fahrzeugen vorbei gewährleistet wird. Analog betrifft dies die Querungsstelle in der *Henri-Dunant-Allee*.

Da durch die weiteren Längsparkstände die **Fahrbahnbreite zwischen den beiden Längsparkstreifen auf 5,00 m eingeschränkt** wird, kann **aufgrund des Busverkehrs kein Gegenverkehr durch Kfz** in der westlichen *Albert-Schweitzer-Straße* mehr zugelassen werden. Selbst der eingeschränkte Begegnungsfall benötigt mindestens 5,35 m. Es ist zudem zu berücksichtigen, dass die heutzutage mit 1,89 m breiten Bemessungs-Pkw auch beim Parken auf dem noch mit 2,00 m Breite zulässigem Längsparkstreifen mehr Raum beanspruchen, sodass bei der 5,00 m breiten Restfahrbahn wenig Bewegungsspielraum

zur Verfügung steht. **Es wird empfohlen auch diesen Abschnitt der *Albert-Schweitzer-Straße* als Einbahnstraße mit Rad frei in Gegenrichtung einzurichten.** Damit wird auch das in Fahrtrichtung linksseitige Parken legalisiert, welches in Einbahnstraßen zulässig ist.

Aufgrund der beiden vorhandenen Einbahnstraßen besteht keine Notwendigkeit Kfz-Verkehr von West nach Ost durch diesen Abschnitt der *Albert-Schweitzer-Straße* fahren zulassen, da kaum eine Austauschfunktion zwischen den beiden Wohngebieten bestehen wird.

Im Zusammenhang mit dem Ruhenden Verkehr muss gewährleistet werden, dass dem nach links in die *Henri-Dunant-Alle* einbiegendem Bus eine entsprechende Fahrkurve verbleibt und diese nicht durch Parkende Fahrzeuge eingeschränkt wird.

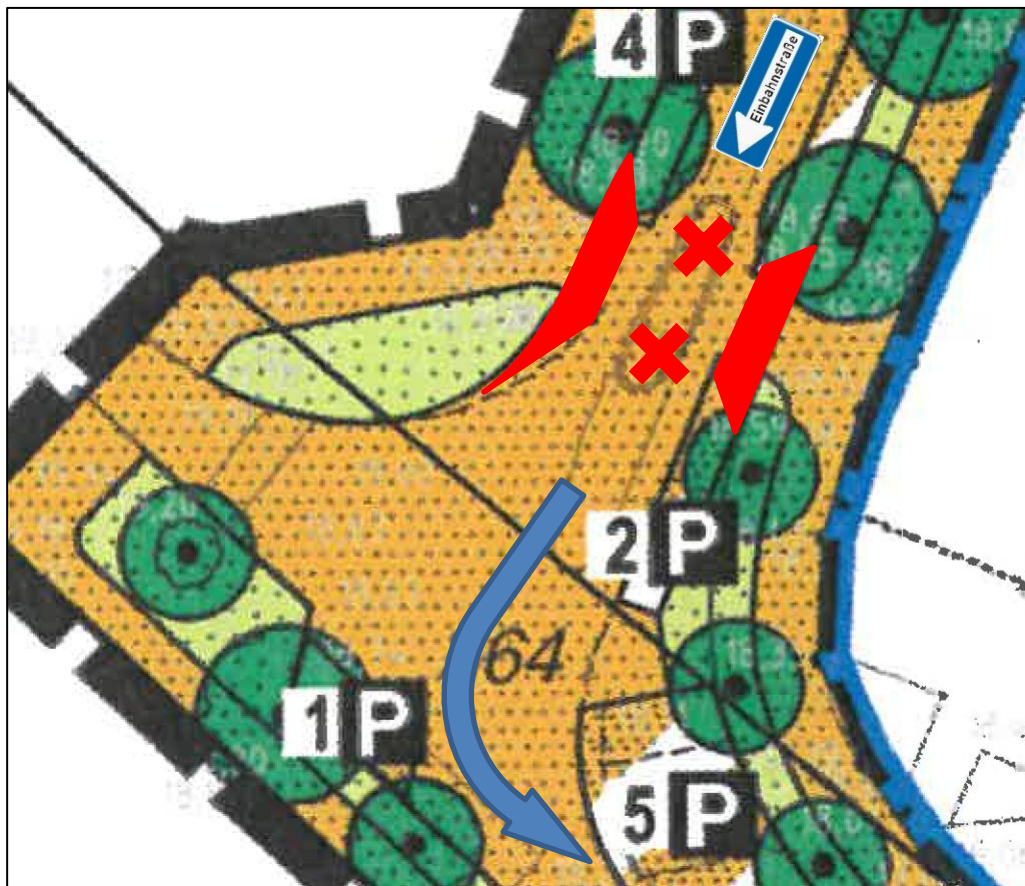


Abb. 2.2: vorgezogene Seitenräume für Sicht auf Fahrbahn (ROT), Freihaltung der Schleppkurve Bus (BLAU)

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Rahmen der Ortsbegehung wurde eine **Befragung der angetroffenen Busfahrer** durchgeführt. Durch diese wurde der **positive Effekt der Einbahnstraße in der Bertha-von-Suttner Straße hervorgehoben**, da durch den entfallenen Gegenverkehr eine deutliche **Beruhigung der Verkehrsvorgänge** erreicht wurde, und so ein einfacheres Einfahren von der Halteposition in die Fahrbahn ermöglicht wurde. Der vormalige Gegenverkehr führte dazu, dass die Busse, da sie bei der Abfahrt den Gegenfahrstreifen mitbenutzen müssen, von entgegenkommenden Fahrzeugen nicht wahrgenommen wurden und es zu gegenseitigen Behinderungen kam. Diese Situation wurde durch die Einbahnstraße beseitigt.

Der **Längsparkstreifen** in der *Bertha-von-Suttner-Straße* stellt bei der Abfahrt von der Halteposition **keine Behinderung** dar.

Es wurde der Wunsch geäußert, dass der **Hochbordverlauf vor dem Trafohaus** dahingehend geändert wird, **dass die Ecke im Bordverlauf entschärft wird**. Diese resultiert aus der Kurvenlage des Fahrbahnrandes und stellt in der Befahrbarkeit eine Gefährdung der Reifen dar.



Abb. 2.3: Wunsch des ÖPNV zur Entschärfung der Ecke im Bordverlauf



Für den Einmündungsbereich der *Albert-Schweitzer-Straße* in die *Henri-Dunant-Allee* wurde der Wunsch einer abknickenden Vorfahrt geäußert, um die Rechts-vor-Links-Situation zu umgehen. Dieses ist jedoch nicht ohne weiteres möglich, da innerhalb von Tempo-30-Zonen keine Vorfahrtstraßen liegen dürfen. Auch eine Bevorrechtigung mittels Zeichen 301, Zeichen 205 und einer Fahrbahnrandmarkierung durch Breitstrich ist nicht zielführend. Durch die Einengung der nördlichen Einfahrt von der *Henri-Dunant-Allee* ist diese Fahrtrichtung gegenüber dem abbiegenden Verkehr nach Norden bevorrechtigt. Dieser Abbiegende muss folglich warten und behindert den nachfolgenden Bus, auf den wiederum das von Norden einfahrende Fahrzeug warten muss. Hier wird daher empfohlen keine Änderung vorzunehmen.

Es kann allenfalls unter Beachtung der Schleppkurve des Busses eine Anpassung der Eckausrundungen geprüft werden, um den Einmündungsbereich *Albert-Schweitzer-Straße* / *Henri-Dunant-Allee* geringer zu dimensionieren. Da Fahrzeuge aus der *Henri-Dunant-Allee* immer bevorrechtigt sind, müssen Fahrzeuge in der *Albert-Schweitzer-Straße* ohnehin die Vorfahrt beachten und dort abwarten.

Überbelegung der Haltepunkte durch Busse

Nach Schilderung der befragten Busfahrer kommt es nur bei nicht erfolgter Abstimmung untereinander dazu, dass ein dritter Bus zum laden an der Haltestelle eintrifft. Üblicherweise stimmen sich die Fahrer der Linie 34 so ab, dass die vordere Halteposition freigemacht wird, wenn das nachfolgende Fahrzeug dieser Linie zum laden eintrifft. Zum Konflikt mit einem dritten Bus kommt es dann, wenn gleichzeitig ein Bus der Linie 72 hier zum Laden stehen muss. Die Linie 72 hat die eigentliche Endhaltestelle am Schulzentrum Kronshagen. Da dort jedoch keine Lademöglichkeit besteht, fahren die Fahrzeuge dieser Linie zur *Bertha-von-Suttner-Straße* zum laden.

2.4 Fußverkehr

Durch die Einbahnstraßenregelung kann der Fußverkehr entlang der *Kopperpähler Allee* profitieren. Die Einbahnstraßenführung bewirkt, dass beim Queren der Einmündungstrichter der *Henri-Dunant-Allee* sowie der *Bertha-von-Suttner-Straße* mit Kfz-Verkehren jeweils nur aus einer Richtung gerechnet werden muss. Zudem kann die Länge der Überquerungsstrecke deutlich verkürzt werden.

Es wird daher **empfohlen die heute provisorische Absperrung der Fahrbahnen neben dem Tropfen umzugestalten und durch Hochborde dauerhaft herzustellen** und an die jeweils anschließenden Parkstände (Längsparken und Schrägparken) bzw. an die Grundstückszufahrt der Stellplatzanlage des Nahversorgers anzuschließen.



3 Schlussfolgerung

Die Einbahnstraßenregelung sollte aufgrund der positiven Effekte für den Busbetrieb beibehalten werden. Auch vereinfacht sich die Situation für zu Fußgehende in der Überquerung der Einmündungstrichter zur *Kopperpahler Allee*. An den Querungsstellen *Albert-Schweitzer-Straße* und *Henri-Dunant-Allee* ist jedoch auf die Gewährleistung von entsprechenden Sichten auf sich annähernde Fahrzeuge Kfz aber auch Fahrrad entgegen der Einbahnrichtung Rücksicht zu nehmen.

Empfehlung:

1. Vermessung der Straßenräume
2. Eintragung der Anpassung des Bordverlaufes vor dem Trafohaus in der *Bertha-von-Suttner-Straße*
3. Eintragung der Längsparkstände in der *Albert-Schweitzer-Straße* unter Beachtung der minimalen Fahrbahnbreite von 5,0 m und den freizuhaltenden Sichten von 22 m der zu Fußgehenden.
4. Prüfung auf Reduzierung des Einmündungsbereiches *Albert-Schweitzer-Straße/Henri-Dunant-Allee* unter Beachtung der Schleppkurve des linksabbiegenden Gelenkbusses und des rechtsabbiegenden Liefer-Lkw zur nördlichen *Henri-Dunant-Allee*.
5. Eintragung der Schrägparkstände in der *Henri-Dunant-Allee* unter Beachtung der freizuhaltenden Sichten von 22 m der zu Fußgehenden.
6. Überplanung der Einmündungstrichter der *Bertha-von-Suttner-Straße* und *Henri-Dunant-Allee* zur *Kopperpahler Allee* durch dauerhafte Reduzierung auf nur einen Fahrstreifen.

Für weitere Fragen und nähere Erläuterungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

ppa. Michael Hinz
Dipl.-Ing. (FH)

