GLOBUS SB Warenhaus Holding GmbH &
Co. KG

Leipziger Straße 8

66606 St. Wendel

B 49

Anbindung Globusmarkt in Trier

Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Erschließung

Schönhofen Beratende Ingenieure
PartGmbB

Hertelsbrunnenring 5

67657 Kaiserslautern

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Aufgabenstellung

2. Lage und Beschreibung des Plangebietes

3. Planungsgrundlagen und Ausgangsdaten

4. Variantenbeschreibung

1. Anlass und Aufgabenstellung

Globus Holding GmbH & Co. KG plant die Ansiedlung eines SB Warenhauses in Trier.

Im Rahmen einer Standortuntersuchung wurde die im Flächennutzungsplan enthaltene Potenzialfläche für Gewerbe westlich der Monaiser Straße als Standort ausgewählt.

Schönhofen Ingenieure PartGmbB wurde im September 2020 von der Globus Holding GmbH & Co. KG beauftragt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine verkehrsgerechte Anbindung des Marktes an das klassifizierte städtische Straßennetz zu untersuchen.

Des Weiteren sind die Belange von Rad fahrendem und fußläufigem Verkehr sowie des ÖPNV zu berücksichtigen und zu würdigen.

2. Lage und Beschreibung des Plangebietes

Der gewählte künftige Standort des Globusmarktes liegt nordöstlich des Trierer Stadtteils Zewen unmittelbar am teilplanfreien Knotenpunkt Luxemburger Straße (B 49) / Alte Monaiser Straße / Im Siebenborn / Gottbillstraße.

Bei der B 49 (Luxemburger Straße) handelt es sich um die Haupterschließungsachse für den Raum Trier-Süd / Zewen / Luxemburg. Unmittelbar südlich von Trier verläuft sie zunächst anbaufrei mit getrennten Richtungsfahrbahnen. Im weiteren Verlauf ab dem Knotenpunkt mit der Niederkicher Straße dann als einbahnig zweistreifige Hauptverkehrsstraße. Innerhalb der Ortsdurchfahrt von Zewen übernimmt sie zusätzlich noch die Erschließungsfunktion der anliegenden Bebauung.

Bei den städtischen Straßen „Im Siebenborn“, „Alte Monaiser Straße“ und „Gottbillstraße“ handelt es sich um Straßen mit reiner Erschließungsfunktion der ansässigen Gewerbebetriebe. Die Verkehrsbedeutung, auch ablesbar an der Verkehrsbelastung, kann als eher unbedeutend beschrieben werden.

Neben der Ansiedlung des Globusmarktes plant die Stadt Trier südwestlich der Alten Monaiser Straße die Ausweisung eines Gebietes für die Ansiedlung u.a. von kleineren Handwerksbetrieben und Gewerbetreibenden.

Der Landesbetrieb Mobilität Trier plant eine südliche Umgehung der Ortslage von Zewen im Zuge der B 49. Die Maßnahme ist Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplanes und im Zuge der verkehrsgerechten Anbindung des Globusmarktes planerisch zu berücksichtigen.

3. Planungsgrundlagen und Ausgangsdaten

Grundlage für die verkehrliche Bewertung sind die begleitenden Untersuchungen des Büros R+T hinsichtlich der zu erwartenden Verkehrsmengen und deren Verteilung (Verkehrsuntersuchung Globus-Markt Trier, R+T Verkehrsplanung GmbH).

Die Studie selbst basiert auf einer von der Stadt Trier (Amt für Bodenmanagement und Geoinformation) zur Verfügung gestellten digitalen Stadtgrundkarte nebst digitalen Orthophotos und digitalem Geländemodell.

4. Variantenbeschreibung

Planungsziel:

Ziel der Machbarkeitsstudie ist die Schaffung eines leistungsfähigen Knotenpunktes zur Erschließung des Globusmarktes unter Beachtung und Berücksichtigung der o. g. Randbedingungen.

Hierzu wurden die nachstehend beschriebenen Varianten konzeptionell erarbeitet und bezüglich der Leistungsfähigkeit anhand der zur Verfügung gestellten Prognoseverkehrswerte bewertet.

Neben der baulichen Umsetzung in einer ersten Bauphase zur Anbindung des Globusmarktes muss der künftige Knoten auch die Machbarkeit eines Anschlusses der projektierten Ortsumfahrung Zewen beinhalten.

4.1 Variante 1

Variante 1 beinhaltet den Anschluss des Globusmarktes an einen klassischen plangleichen Kreisverkehr mit einstreifiger Kreisfahrbahn. Der Durchmesser beträgt 60m, so dass das bestehende Netz und eine mögliche Umgehung Zewen im Zuge der B 49 mit einander verknüpft werden können.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotens mit den prognostizierten Verkehrsmengen kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass mit dieser Form der Verknüpfung in der anzusetzenden Spitzenstunde nicht die gewünschte Qualitätsstufe (QSV Stufe D gemäß HBS) erreicht werden kann. Nach den Bewertungskriterien des maßgebenden Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS ergibt das Ergebnis lediglich die Qualitätsstufe F (QSV Stufe F); d.h. die Verkehrsstärke übersteigt deutlich die Kapazität. Die Hauptursache liegt im Wesentlichen in der hohen Belastung der B 49 (Luxemburger Straße).

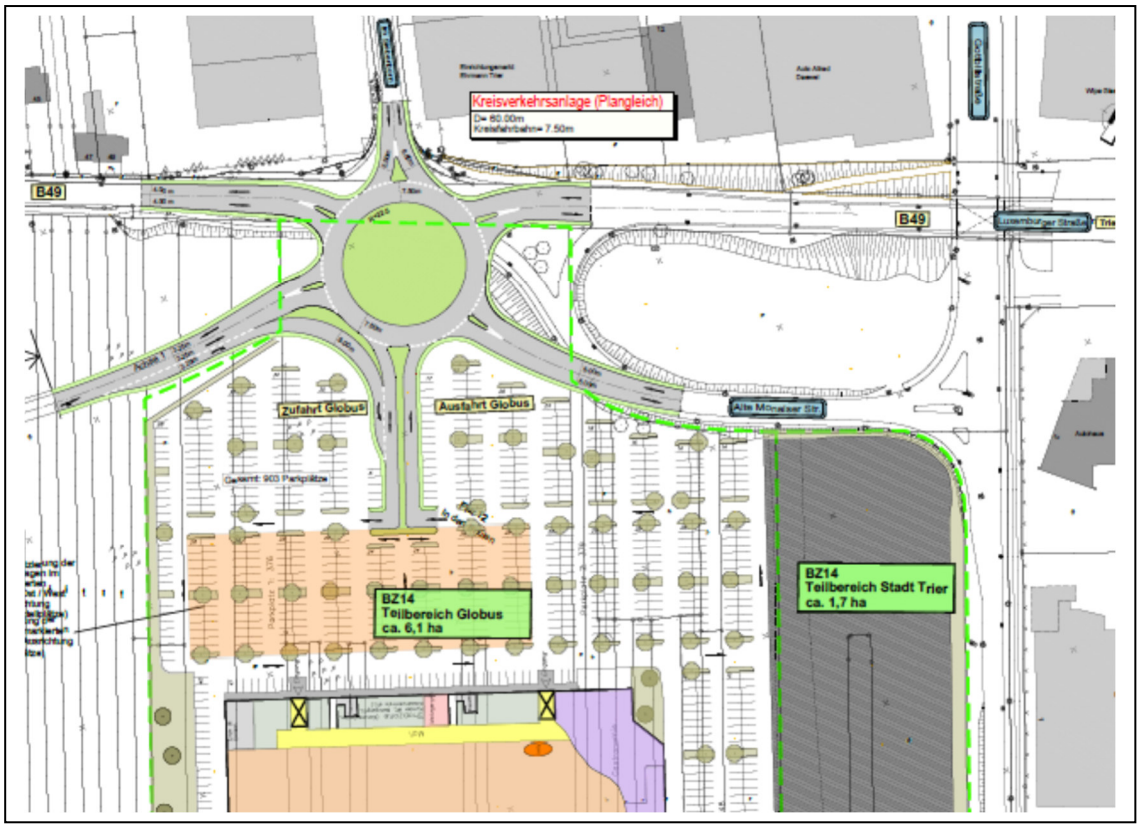


Abb. Variante 1

4.2 Variante 2

Variante 2 beinhaltet den planerischen Ansatz aus Variante 1, jedoch mit einer planfreien Kreisverkehrsanlage mittels Überführungsbauwerken und Rampen zur Verknüpfung des nachgeordneten Straßennetzes, sowie der Anbindung des Globusmarktes.

Dieser Lösungsansatz führt im Ergebnis zu einer Qualitätsstufe A (Beste Stufe gemäß HBS) für die Verkehrsanlage.

Nachteil dieser Variante ist das relativ hohe Investitionsvolumen bedingt durch die Ingenieurbauwerke. Des Weiteren bedeutet die bauliche Umsetzung eine derzeit teilweise verlorene Investition, da derzeit nicht absehbar ist, wann und welcher Form eine Ortsumgehung Zewen realisiert wird.

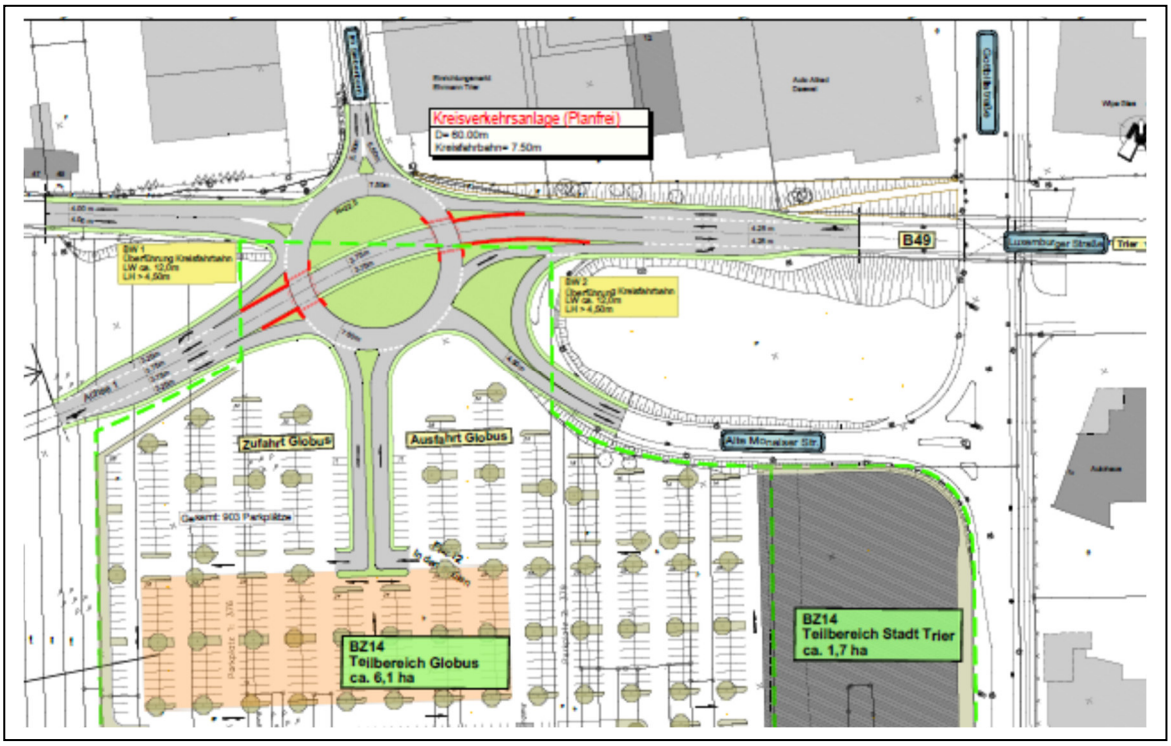


Abb. Variante 2

4.3 Variante 3

Planerischer Ansatz bei Variante 3 ist die Erschließung des Globusmarktes nur über das nachgeordnete städtische Straßennetz.

Neben einem im Vergleich geringerem Investitionsvolumen liegt der Vorteil in einer von der Ortsumgehung Zewen unabhängigen Betrachtungsweise.

Nachteilig wirkt sich die Verkehrsbeziehung aus Richtung Trier kommend und in Richtung Zewen abfahrend aus. Sie muss über die „Gottbillstraße“ und „Im Siebenborn“ erfolgen.

Unabhängig von der verkehrlichen Entwicklung ist die Leistungsfähigkeit von Variante 3 gegeben. In der Gesamtbetrachtung wird die Qualitätsstufe A gemäß den Definitionen des HBS erreicht.

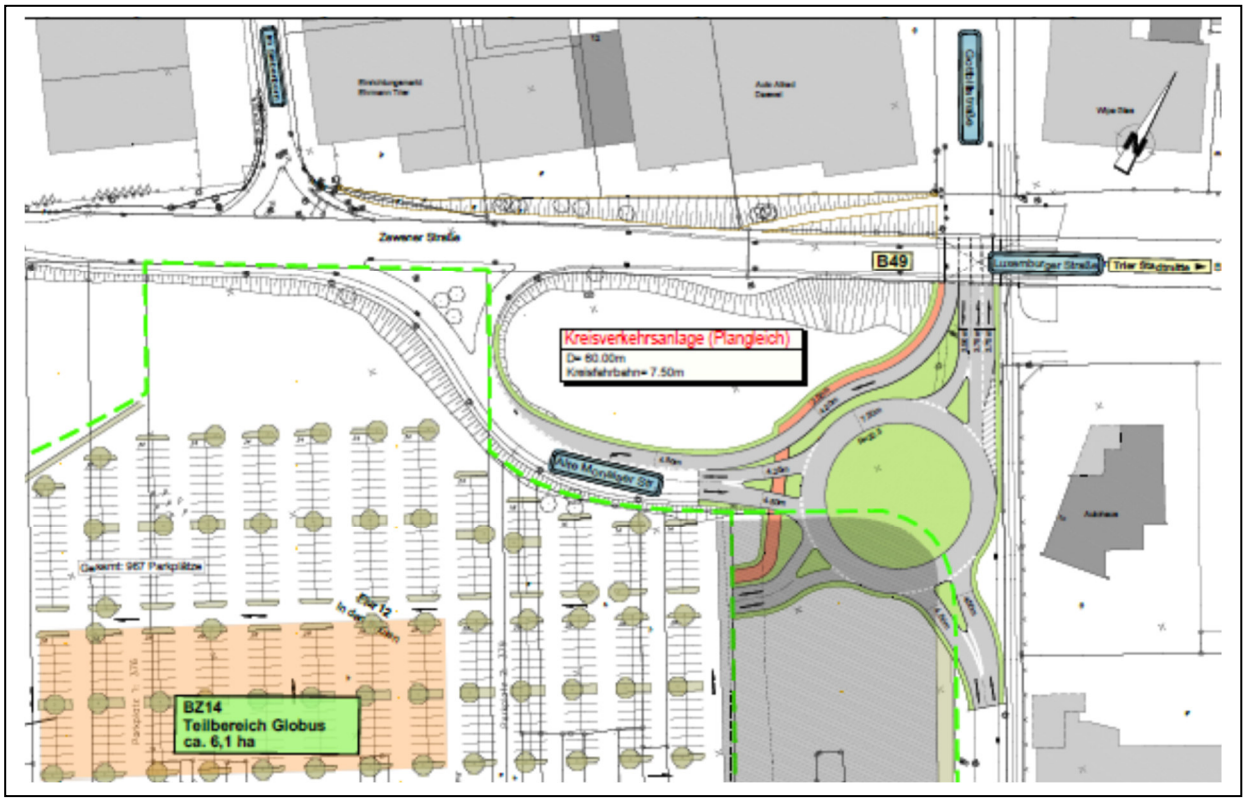


Abb. Variante 3

4.4 Variante 4

Zur Gewährleistung ausreichender Leistungsfähigkeit ist der planerische Ansatz analog Variante 2 in der Verlagerung der B 49 Verkehre auf eine eigene Trassenführung. Die B 49 überführt hierbei den verteilenden Kreisverkehr mit zwei Brückenbauwerken. Eine Ortsumfahrung Zewen kann hierbei in einem zweiten Schritt angeschlossen werden, mit entsprechenden Um- und Ausbauarbeiten an den Rampenführungen. Entgegen Variante 2 kann die Anschlussstellenrampe der „Alten Monaiser Straße“ nicht mehr aufrecht erhalten bleiben. Die Verkehrsabwicklung mus über die „Gottbillstraße“ und „Im Siebenborn“ erfolgen.

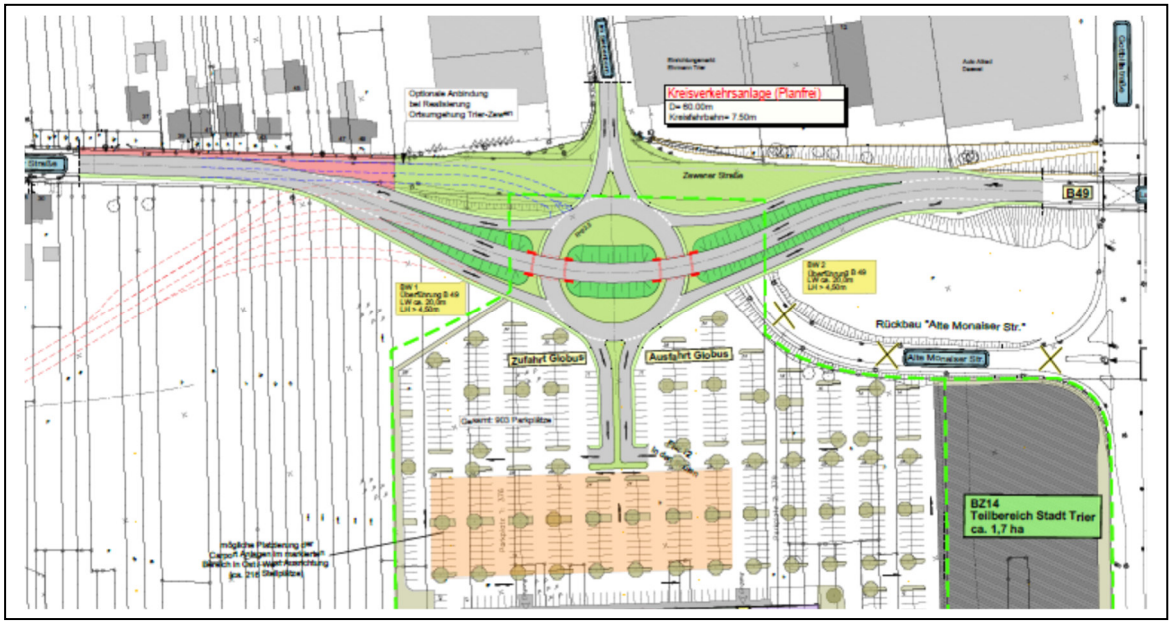


Abb. Variante 4

4.5 Variante 5a

Variante 5a beinhaltet planerisch die Anlage eines Turbokreisels. Der Turbokreisel gewährleistet die Aufnahme und Abwicklung der B 49 Verkehre durch eine von den Verteilerverkehren getrennte Verkehrsführung. Somit wird mit einer solchen Anlage eine gute Leistungsfähigkeit sichergestellt (Qualitätsstufe B gemäß HBS). Der Turbokreisel wurde in mehreren planerischen Entwurfsszenarien mit den Fachbeteiligten diskutiert. Der Vorteil liegt eindeutig in der Leistungsfähigkeit mit ausreichenden Reserven und der baulichen Umsetzung in der Phase ohne Ortsumgehung Zewen.

Nachteilig wirkt sich die doch komplexe Verkehrsführung hinsichtlich Begreifbarkeit, Befahrbarkeit und Wegweisung etc. aus. Wesentliches Manko bleibt allerdings in der Anbindung einer künftigen Ortsumfahrung von Zewen. Hier kann nur mit einer höhenfreien Verknüpfung eines Richtungsanschlusses nördlich Zewen ausreichende Leistungsfähigkeit erzielt werden.

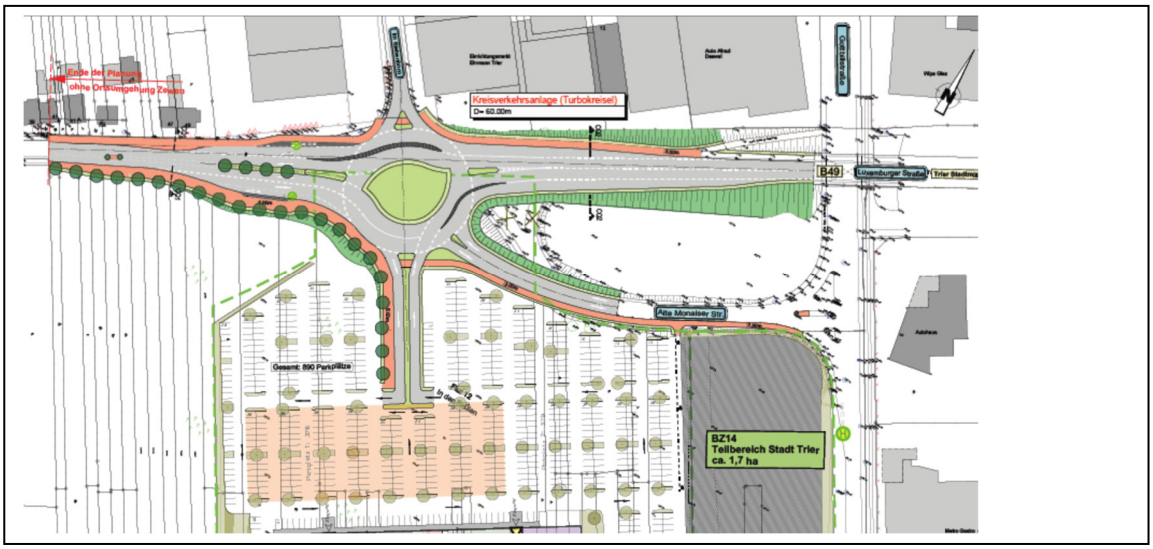


Abb. Variante 5a ohne Ortsumfahrung Zewen

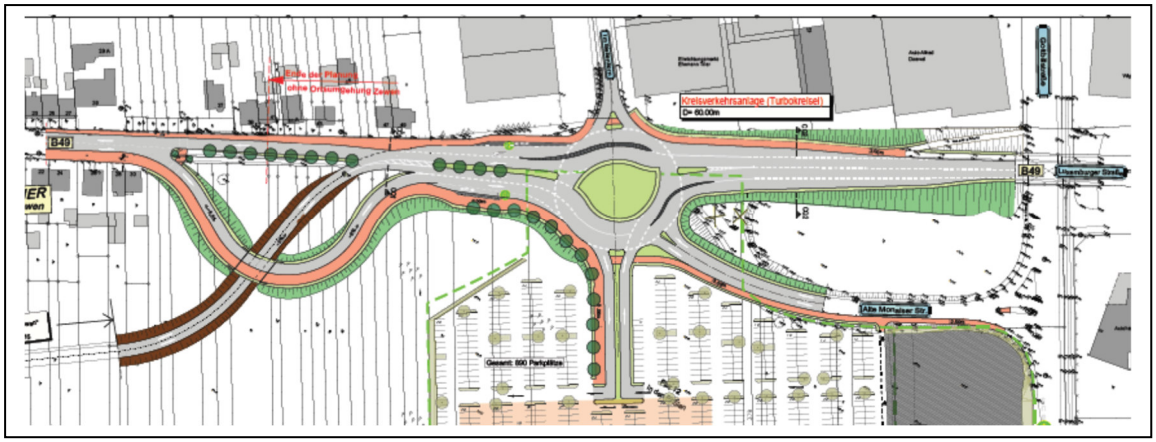


Abb. Variante 5a mit Ortsumfahrung Zewen

4.6 Vorzugsvariante

Ausgehend von der ursprünglichen Variante 1 hat sich die vorliegende Vorzugsvariante als die Planungsvariante entwickelt, welcher der Aufgabenstellung am meisten gerecht wird.

Die jeweils 2-streifgen Kreiszufahrten im Zuge der B 49 in Verbindung mit einer 2-streifgen Kreisfahrbahn gewährleisten eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotens in der maßgebenden Spitzenstunde (Qualitätsstufe B gemäß HBS).

Der Anschluss „Alte Monaiser Straße“ entfällt. Sämtliche Verkehrsbeziehungen hieraus werden über „Im Siebenborn“ und „Gottbillstraße“ abgewickelt.

Die Zufahrt zum Globusmarkt wird in östliche Richtung verschoben, so dass im Zuge der Parksuchvorgänge auf dem Kundenparkplatz die Gefahr eines Rückstaues in den KVP auf das absolute Minimum reduziert ist.

Der Anschluss der Ortsumfahrung Zewen in einem zweiten Bauabschnitt ist ohne größere Umbauarbeiten problemlos möglich.

Die Belange des ÖPNV, sowie die begleitenden Rad- und Gehwege können bei Realisierung der Ortsumgehung Zewen unverändert beibehalten bleiben.

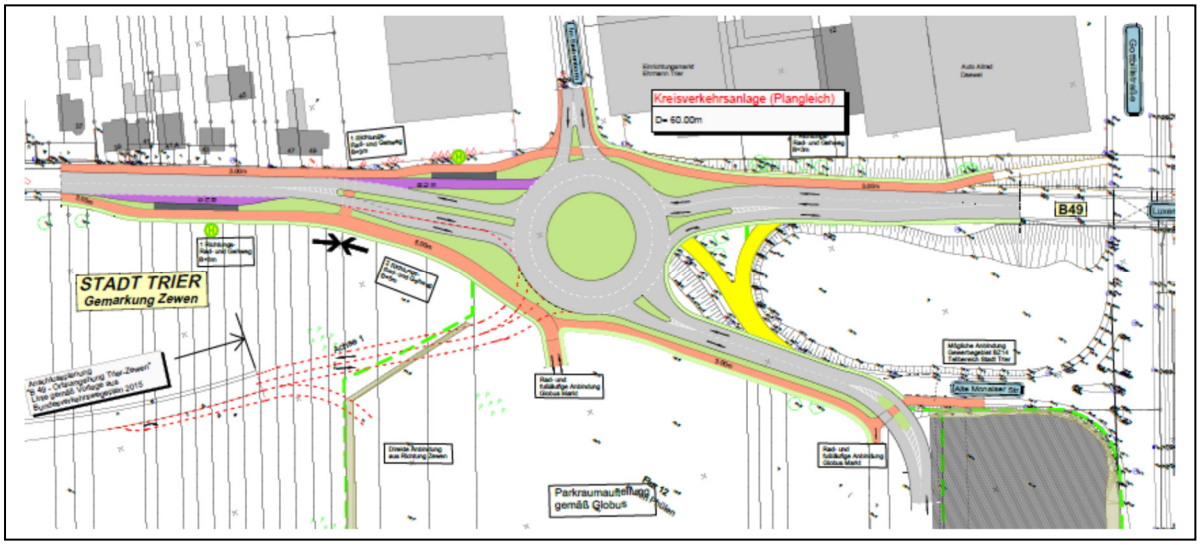


Abb. Vorzugsvariante

Aufgestellt: Kaiserslautern im Mai 2021