



Verkehrstechnische Stellungnahme zur Anbindung des Gewerbegebietes Wülmserweg im Flecken Aerzen

Aufgabenstellung

(1) Im Flecken Aerzen ist an der K 36 nahe der Verknüpfung mit der OU Aerzen die Ausweisung von Gewerbeflächen geplant. Im Rahmen einer verkehrsplanerischen Stellungnahme sind aufgrund größtenteils bereits vorliegender Daten und Berechnungen die Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz (K 36) zu prüfen.

Derzeitige Situation

(2) Nach Freigabe der Ortsumgehung Aerzen wird die Kreisstraße K 36 an einem Normalwerktag von ca. 3.300 Kfz/ Werktag befahren (Normalwerktag November 2014; Di., Mi., Do.). Die Fahrrichtungen sind ausgeglichen. Der Anteil des Schwerverkehrs liegt bei insgesamt ca. 250 SV-Fahrten/ Normalwerktag bei rund 7,5 %.

(3) Der Verkehrswert entspricht relativ genau der Verkehrsprognose im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Aerzen aus dem Jahr 2004 (Verkehrsplanungsbüro Hinz) mit 3.250 Kfz/ Tag und 260 SV-Fahrten.

Künftige Verkehrssituation 2030

(4) Bedingt durch verschiedene Entwicklungen ergeben sich ggf. Veränderungen der aktuellen Verkehrsmengen bis zum Prognosezeitraum 2030. Zum einen werden Baugebiete (z.B. Lämmergrund) bis dahin vollständig bebaut sein und zusätzlichen Verkehr erzeugen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Fahrten zu ca. 2/3 in nördlicher Richtung (u.a. Hameln) und 1/3 in südlicher Richtung ausgerichtet sein werden. Auf die K 36 an der Anbindung der B 1 entfällt somit nur ein kleiner Teil des Zusatzverkehrs.

(5) Zum anderen können aber auch Baugebiete und Flächennutzungsentwicklungen im Umfeld zu höheren Verkehrsmengen auf der K 36 führen (z.B. über die K 29 und K 37 zur B 1).

(6) Umgestaltungen und ggf. Rückbauten der ehemaligen B 1 führen ebenfalls zu Verkehrsverlagerungen. Es ergeben sich dadurch eher kleinere Be- und Entlastungswirkungen. Auf der K 36 wird in der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Aerzen (Verkehrsplanungsbüro Hinz, 2004) von einer Zunahme um 50 Kfz/ Tag ausgegangen.

(7) Zudem wirken aber auch Effekte wie ein möglicher allgemeiner Bevölkerungsrückgang, der auch durch neue Baugebiete nur bedingt ausgeglichen werden kann.



(8) Bis zum Prognosezeitraum 2030 wird deshalb vereinfacht von der Zunahme von pauschal 10 % ausgegangen. Die Verkehrsmengen steigen dann auf ca. 3.630 Kfz und 275 SV/ Normalwerktag an. In der Spitzenstunde ergeben sich somit im Zeitraum 2030 pro Fahrtrichtung ca. 185 Kfz, darunter ca. 15 Schwerverkehrs-fahrten.

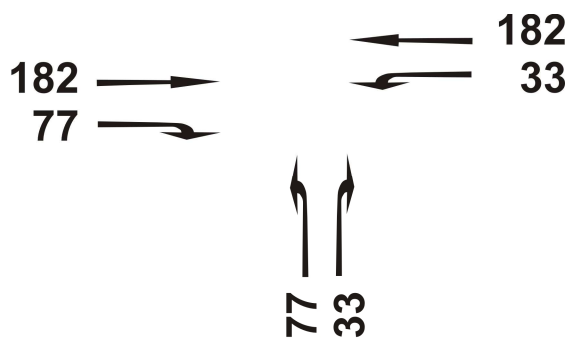
Gewerbegebiet Wülmserweg

(9) Hierzu addieren sich die Fahrten mit Bezug zu den geplanten Nutzungen im Gewerbegebiet Wülmserweg.

(10) Vereinfacht wird davon ausgegangen, dass in der Spitzenstunde zu jedem der geplanten 100 Stellplätze jeweils eine Pkw-Zu- und eine Pkw-Abfahrt erfolgen wird. Die Annahmen liegen auf der deutlich sicheren Seite.

(11) Bei vorhandenen 5 Anlieferplätzen für Lkw werden 2 Bedienungen in der Spitzenstunde angenommen, d.h. es ergeben sich 10 Lkw-Zu- und entsprechend 10 Lkw-Abfahrten/ Spitzenstunde.

(12) Die Verteilung wird mit 70% in/ aus Richtung Westen (B 1) und 30 % in/ aus Richtung Osten (Aerzen, K 29, K 37) angenommen.



Anbindung GE Wülmserweg
 Kfz/ Spitzenstunde; 2030



Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(13) Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität wird auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Ausgabe 2009) überprüft. Dabei wird die Verkehrsqualität in der Stufen A bis F angegeben, wobei A einen freien Verkehrsfluss und F eine Überlastung der Verkehrsanlage anzeigt.

HBS 2001 Ausgabe 2009, Kapitel 7 : Kapazität und Verkehrsqualität										
Datei : Gewerbegebiet Wülmserweg Projekt : Leistungsfähigkeit Anbindung Knoten : K36 Anbindung Gewerbegebiet Wülmserweg Stunde : Spitzenstunde Prognose										
Strom - Nr.	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 [Pkw-E]	N-99 [Pkw-E]	QSV
2	201				1800					A
3	85				1800					A
Misch-H	286				1800	2 + 3	2,3	1	1	A
4	85	6,6	3,4	436	561		7,5	1	1	A
6	37	6,5	3,1	221	858		4,3	0	0	A
Misch-N	122				775	4 + 6	5,5	1	1	A
8	201				1800					A
7	37	5,5	2,6	259	1024		3,6	0	0	A
Misch-H	238				1610	7 + 8	2,6	1	1	A
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A										
Lage des Knotenpunktes : Ballungsgebiet (außerorts)										
Alle Einstellungen nach : HBS 2001 Ausgabe 2009										
Strassennamen : Hauptstrasse : K36 West K36 Ost										
Nebenstrasse : Anbindung Gewerbegebiet Wülmserweg										

(14) Aus den Berechnungen ergibt sich bei einem einfachen Knotenpunktausbau (kein Linksabbiegestreifen oder Linksabbiegehilfe, keine Rechtsabbiegekeile o.ä.) für alle Verkehrsströme eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A. Nennenswerte Rückstauungen ergeben sich auch für den Linksabbieger und den nachfolgenden Geradeausfahrer auf dem Reherweg nicht.



Knotenpunktgestaltung

(15) Aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität gemäß der Berechnungen nach HBS ist die Anlage einer Linksabbiegehilfe oder eines Linksabbiegestreifens nicht erforderlich.

(16) Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) kommt in Siedlungsbereichen oder im Vorfeld bebauter Bereiche zur Anwendung.

(17) Durch die neue Ansiedlung wird der vorhandene Siedlungskörper erweitert. Bis zum Plangebiet ist eine beidseitige geschlossene Bebauung vorhanden. Durch die geplante Ansiedlung erfolgt auch in Höhe des Plangebiets auf der K 36 eine zumindest einseitige Bebauung.

(18) Gemäß RAST 06 ist bei Verkehrsmengen von 20 bis 50 Linksabbiegern bei knapp über 200 Fahrzeugen aus der Fahrtrichtung, aus der abgebogen wird, keine bauliche Maßnahme erforderlich.

(19) Aus verkehrsplanerischer Sicht kann die Anbindung ohne Linksabbiegestreifen oder Linksabbiegehilfe erfolgen. Besonderer Querungsbedarf für Radfahrer und Fußgänger ergibt sich aufgrund des südseitig geführten Rad-/ Gehweges nicht.

Hannover, 13.03.2015

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias