

Integrierte Verkehrsplanung – Moderation und Gutachten für Verkehrskonflikte

Dipl.- Ing. Dietrich Stempel, Celler Straße 60 – 27374 Visselhövede
Tel. 04262 / 9599542, E-Mail: dietrich.stempel@freenet.de

Ergänzungen zu Verkehrsgutachten - nun B-Plan Östliche Weidenstraße in 9/2020 zu

Verkehrserzeugung und Erschließung des Neubaugebietes Ahornallee Süd in Kakenstorf aus Juni 2017

1. Zu Anregung von Betrieb Kreisstraßen unter Punkt 1.5.1

Es wird ergänzend für sinnvoll erachtet, die Zunahme des Radfahrer- und Fußgängeraufkommens auf Grund der Bebauung zu betrachten. An der Einmündung der „Weidenstraße“ mit der K 45 existiert kein Gehweg, ebenso keine Querungsmöglichkeit im Zuge der K 45.



1.1 Bestandssituation

Im Einmündungsbereich der Weidenstraße sind Tempo 70 auf der K45 erlaubt. Dasselbe Tempo gilt auf den ersten 250m in der Weidenallee, danach folgt in der Weidenstraße zunächst das Ortseingangsschild und darauf folgend Tempo 30 Zonen Beschilderung. Die gesamte Weidenstraße verfügt über keinerlei Geh- oder Radweg. Im Einmündungsbereich der K45 existiert keine gesicherte Querungsmöglichkeit auf den gegenüberliegenden kombinierten Geh- und Radweg. Die Fahrbahnbreite der K45 beträgt hier nur 5,5 m.

1.2 Verkehrliche Analyse

Die Berechnung der Verkehrserzeugung durch das B-Plan Gebiet Östliche Weidenstraße mit 65 WE legt zugrunde, dass 65% der täglichen Verkehrswege im ländlichen Raum mit Kfz unternommen wird und sich die übrigen 35% auf zu Fuß gehen, Radverkehr und ÖPNV verteilen.

Daraus ergeben sich aus und zu dem geplanten Wohngebiet in der verkehrlichen Spitzenstunden morgens und nachmittags maximal 20 Wege/Std. per Rad oder zu Fuss. Diese verteilen sich im Straßennetz innerorts überwiegend Richtung Unter den Eichen Richtung Ortszentrum und B75. Nur geringe Anteile an Fuß- und Radverkehr werden sich über die Ahornallee Richtung Trelde oder über die Weidenstraße Richtung K45, B3 und Bahnhof Sprötze bewegen, zumal direkt in der Weidenstraße die Bushaltstelle liegt.

Verkehrszählungen auf der K45 belegen eine Verkehrsbelastung von 3500 Kfz an durchschnittlichem täglichen Tagesverkehr (DTV), so dass die täglichen Spitzenstundenbelastungen der K45 bei nur 400-450 Kfz für beide Fahrtrichtungen zusammen liegen (durchschnittlich alle 8-9 Sek. ein Kfz).

Grundsätzlich vorstellbar wäre eine Mittelinsel auf der K45 im Bereich der Einmündung Weidenstraße. Diese würde als Querungshilfe zum bestehenden Geh- und Radweg auf der Südseite der K45 funktionieren.

Allerdings reichen weder die Kfz/h Belastungen der K45 noch die zu erwartenden Fußgänger und Radfahrer von und zur Weidenallee aus, um eine Mittelinsel zur Verkehrssicherheit zu begründen. Bei einer Tempo 70 Straße müssten dazu, nach den Richtlinien von Querungsanlagen an zweistreifigen Straßen, 50 Fußgänger und Radfahrer je Std. eine Straße mit mehr als 500 Kfz je Spitzenstunde queren. Diese Zahlenwerte werden an der Einmündung Weidenstraße / K45 eindeutig nicht erreicht.

Zudem fehlt in der Weidenstraße die gesicherte Zuwegung für Radfahrer und Fußgänger. Es ist begründet davon auszugehen, dass die Hauptschließung des Wohngebietes Ahornallee Süd für Radfahrer und Fußgänger über die Straße Unter den Eichen zur Lange Straße (Ortszentrum) führt. Allerdings ist für Bahnfahrer die Radwegverbindung nach Sprötze relevant.

1.3 Maßnahmen

Vorgeschlagen wird für den Einmündungsbereich der K45/Weidenstraße, die Anordnung folgender Beschilderung verkehrsbehördlich prüfen zu lassen:

Zeichen 101 StVo **Gefahrenstelle** in Kombination mit Zusatzzeichen 1000-32 StVo **Radfahrer kreuzen beidseitig** auf K45 ca. 100 m jeweils vor der Einmündung Weidenstraße

2. Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr unter 2.2

- 2.2 Es ist jedoch zu überprüfen, inwieweit sich die zusätzlichen Verkehre auf die Knotenpunkte der weiteren Anbindungen an die „B 75“ bzw. „B 3“ auswirken.

2.1 Bestandssituation

Der zusätzliche Verkehr aus dem geplanten B-Plangebiet Östliche Weidenstraße würde sich auf drei Knoten an der B75 und dem Kreisverkehr der B3 in Sprötze im übergeordneten Straßennetz verteilen.

Alle vier Anbindungsknoten sind z.Z. nicht gekennzeichnet von deutlichen Kapazitätsproblemen zu den verkehrlichen Spitzenstunden.

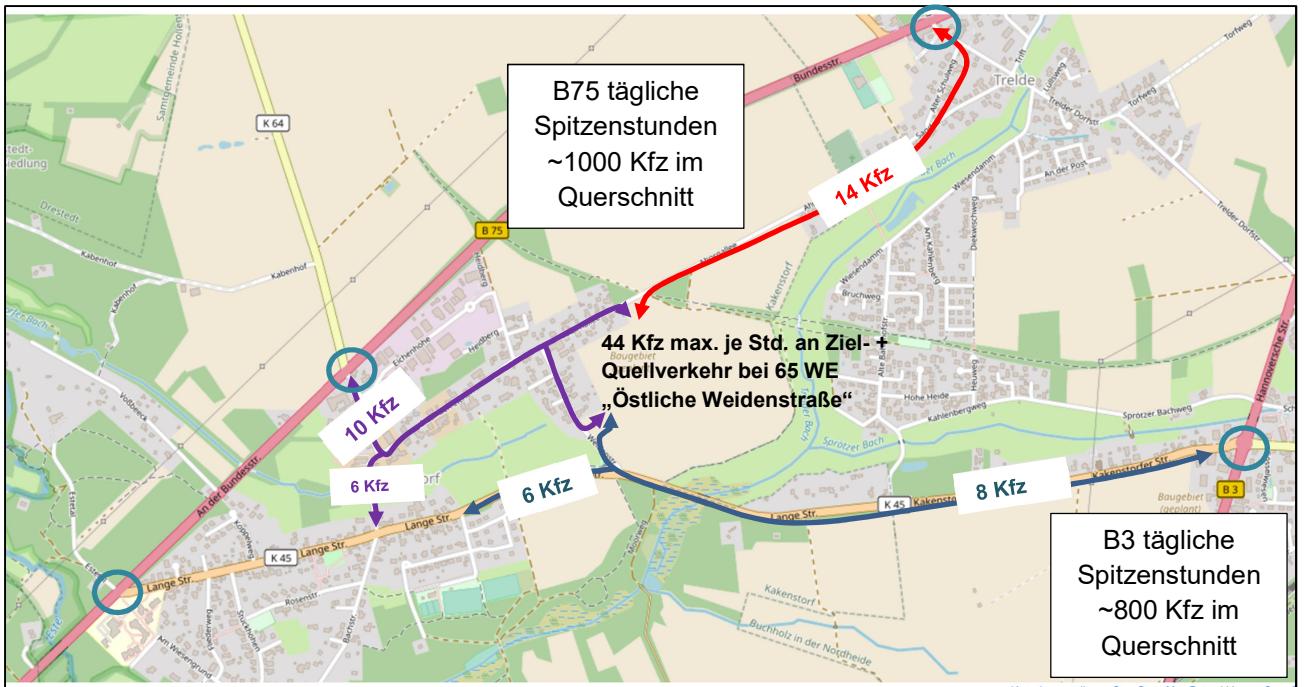


Abb: Verteilung der zusätzlichen, durchschnittlichen Verkehrsbelastungen zu und von Ahornallee Süd in Kfz/Std. für die äußere Erschließung in den Morgen- und Nachmittagsspitzenstunden

2.2 Verkehrliche Analyse

Eine Verteilung der Östliche Weidenstraße Verkehre zu den verkehrlichen Spitzenstunden morgens und nachmittags nach der Prognose aus 2017 (plus 10%, da statt von 60 nun von 65 WE ausgegangen wird) zeigt die oben stehende Abbildung. Maximal 12 Kfz je Std. belasten demnach die Knoten Lange Straße/B75 sowie 14 Kfz den Knoten Trelder Dorfstraße/B75. Weitere 10 Kfz je Std. fahren über den Knoten Bergstraße/B75 sowie 8 Kfz über den Knoten K45/B3 in Sprotze.

Dem gegenüber befahren die Bundesstraße B75 in 2020 ca. 1000 Kfz und die B3 ca. 800 Kfz je morgendlicher und nachmittäglicher Spitzenstunde. Die zusätzliche Verkehrs-erzeugung aus und zum geplanten Wohngebiet Östliche Weidenstraße an allen vier Anbindungsknoten liegt damit im 1% Bereich des Bestandsverkehrs. Dies liegt nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) im täglichen Schwankungsbereich und erübrigt weitergehende Verkehrszählungen, Prognosen und Berechnungen der zukünftigen Verkehrsqualitäten.

2.3 Maßnahmen

Es sind keine weiterführenden Untersuchungen und Maßnahmen notwendig.

3. Stellungnahme 2 Naturschutzfreunde Estetal – Anregung unter 2.5

- 2.5 Die im Verkehrsgutachten vom Juli 2017 geforderte Verbreiterung der Ahornallee bezieht sich nur auf den innerörtlichen Abschnitt. Die Zuwegung zur B75 vom/zum Baugebiet wird vermutlich hauptsächlich über Trelde geschehen. Die voraussichtliche Notwendigkeit zur Ertüchtigung der Ahornallee im Bereich nach Trelde bzgl. Gegenverkehr / Bankettbefestigung ist nicht in Betracht gezogen.
Bleibt die Gemeinde Kakenstorf auf den zu erwarteten beträchtlichen Kosten sitzen?

3.1 Bestandssituation



Wie in dem Verkehrsgutachten von 2017 weist die Ahornallee auch in 2020 ab der Einmündung Weidenstraße bis zum Ortsausgangschild drei unterschiedliche Breiten von 5 über 4 auf rund 3 m aus. Im Begegnungsfall von Pkw zu Lkw/Treckern werden bei 4 m Fahrbahnbreite bereits die Grünstreifen überfahren.

Für die geplante Erschließung des Wohngebietes Östliche Weidenstraße im Bereich zwischen dem Tempo 30 Zonenschild und der Grundstücksgrenze Ahornallee 16 beträgt die Fahrbahnbreite 3 m (Foto oben). Diese Breite der Ahornallee bleibt bis zur Ortseinfahrt Trelde bestehen. Allerdings beginnt bei der Fahrbahneinengung (Foto unten) ein separater Fuß- und Radweg bis Trelde.



3.2. Verkehrliche Analyse

Für den geplanten Erschließungsknoten Wohngebiet Östliche Weidenstraße – Ahornallee müssen ausreichende Kurvenradien z.B. für Müllfahrzeuge / Feuerwehren möglich sein. Ansonsten sind Rangieren im Kurvenbereich, ständiges Überfahren der seitlichen Grünstreifen oder überbreite Einmündungsbereiche der Erschließungsstraße die Folge. Insofern ist eine gewisse Verbreiterung der Ahornallee zwischen dem Grundstück der Hausnummer 16 und der Planstraße zur Erschließung von Ahornallee Süd notwendig.

Eine Verbreiterung der Ahornallee ab dem Tempo 30 Zonen Schild in Richtung Trelde hat dagegen folgende negative Auswirkungen:

- Erhebliche Straßenausbaukosten plus Grundstückserwerb, deren Kosten fast ausschließlich die Gemeinde Kakenstorf zu tragen hätte.
- Die bestehenden Schleichverkehre Kakenstorf über die Ahornallee zur und von B75 in Trelde werden verstärkt.
- Beschwerden der Anlieger in der Ahornallee erhalten neue Argumente.
- Die Wohnqualität des Wohngebietes Östliche Weidenstraße würde ebenfalls verschlechtert (Stichwort Verkehrslärm).
- Der Widerstand der Nachbargemeinde Trelde gegen den Durchgangsverkehr von und nach Kakenstorf wird gestärkt
- Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Sandstraße/Alter Schulweg in Trelde werden entwertet und in Frage gestellt

3.3. Maßnahmen

Es besteht ein Ausbaubedarf für Engstelle Ahornallee am bisherigen Ortsausgang für die Erschließung des Neubaugebietes von ca. 25 m nach Osten. Dieser Bereich muss von 3,0 m auf durchgehend 4,0 m verbreitert werden (im Mündungsbereich ca. 5m).

Für die Ahornallee ab dem neuen Erschließungsknoten bis Trelde Ortseingang wird angeregt, den bisherig befestigten Feldweg von 3 m Breite mit dem Zeichen 251 StVo **Verbot für Kraftwagen** mit dem Zusatz Zeichen 1024-17 StVo **Schlepper/Trecker frei** in beiden Richtungen zu versehen.

Wenn durch diese Maßnahme heutige und zukünftige Kfz Verkehre vom Knoten in Trelde/B75 zum Knoten Bergstraße/B75 in Kakenstorf verlagert würden, werden keine neuen Kapazitätsprobleme in Kakenstorf entstehen. Der Knoten Bergstraße/B75 verfügt über ausreichend lange Linksabbieger-Fahrspuren auf der B75.