



Verkehrsplanerische Stellungnahme

Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Rotenburger Straße (L 170)/ Gustav-Bosselmann-Ring unter Berücksichtigung geplanter Wohnbebauung in der Stadt Schneverdingen

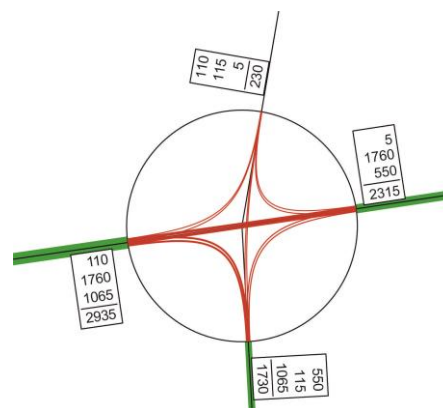
(1) In der Stadt Schneverdingen wurden im Einzugsbereich und im weiteren Umfeld der Einmündung des Zahrener Weges in den Gustav-Bosselmann-Ring neue Flächennutzungen ausgewiesen und zum Teil bereits bebaut.



Übersicht, Luftbildgrundlage NIBIS-Kartenserver

(2) Diese Entwicklungen sind in der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Schneverdingen (Zacharias Verkehrsplanungen, Oktober 2014) berücksichtigt. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurden u.a. am Knotenpunkt Rotenburger Straße (L 170)/ Gustav-Bosselmann-Ring aktuelle Verkehrszählungen durchgeführt. In der Prognose für das Jahr 2030 wurden zukünftige allgemeine Entwicklungen, aber auch die geplante Wohnbebauung im Bereich Zahrener Weg/ Gustav-Bosselmann-Ring/ Rotenburger Straße (L 170) berücksichtigt.

(3) Die Anbindung der Wohnbauflächen erfolgt u.a. über den Zahrener Weg und den Gustav-Bosselmann-Ring und über diesen an die Rotenburger Straße (L 170). Die Verkehrsbelastungen am Knoten Rotenburger Straße (L 170)/ Gustav-Bosselmann-Ring für die Prognose 2030 in Kfz/ Werktag sind in der nebenstehenden Grafik dargestellt.





(4) Auf der Basis dieser Verkehrsdaten wird für den Knotenpunkt Rotenburger Straße (L 170)/ Gustav-Bosselmann-Ring die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) ermittelt.

(5) Für die Bemessungsstunde werden pauschal 10 % der Tagesbelastungen angenommen. Für den Anteil des Schwerververkehrs wird rechnerisch ebenfalls ein Anteil von 10 % des Kfz-Verkehrs angesetzt. Die Annahmen liegen damit auf der sicheren Seite.

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		13	5,9	2,6	177	1104		3,9	1	1	1	A
2		194				1800						A
3		118				1600						A
Misch-H		325				1681	1 + 2 + 3	2,9	1	1	2	A
4		118	7,4	3,4	495	423		13,0	1	2	2	B
5		14	7,0	3,5	473	473		9,2	1	1	1	A
6		61	7,3	3,1	230	805		5,4	1	1	1	A
Misch-N		193				637	4 + 5 + 6	9,0	1	2	2	A
9		2				1600						A
8		194				1800						A
7		61	5,9	2,6	283	964		4,4	1	1	1	A
Misch-H		257				1492	7 + 8 + 9	3,2	1	1	1	A
10		2	7,4	3,4	539	371		19,5	1	1	1	B
11		14	7,0	3,5	526	438		9,9	1	1	1	A
12		13	7,3	3,1	177	876		4,9	1	1	1	A
Misch-N		29				555	10+11+12	8,3	1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

(6) Aus den Berechnungen ergibt sich, dass der Knotenpunkt auch künftig bei aufgefülltem Wohngebiet im Prognosezeitraum 2030 mit einer Verkehrsqualität der Stufe B über eine gute Leistungsfähigkeit verfügt. Eine Ausbau oder eine Signalisierung sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht erforderlich.

Hannover, 19.03.2019

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias