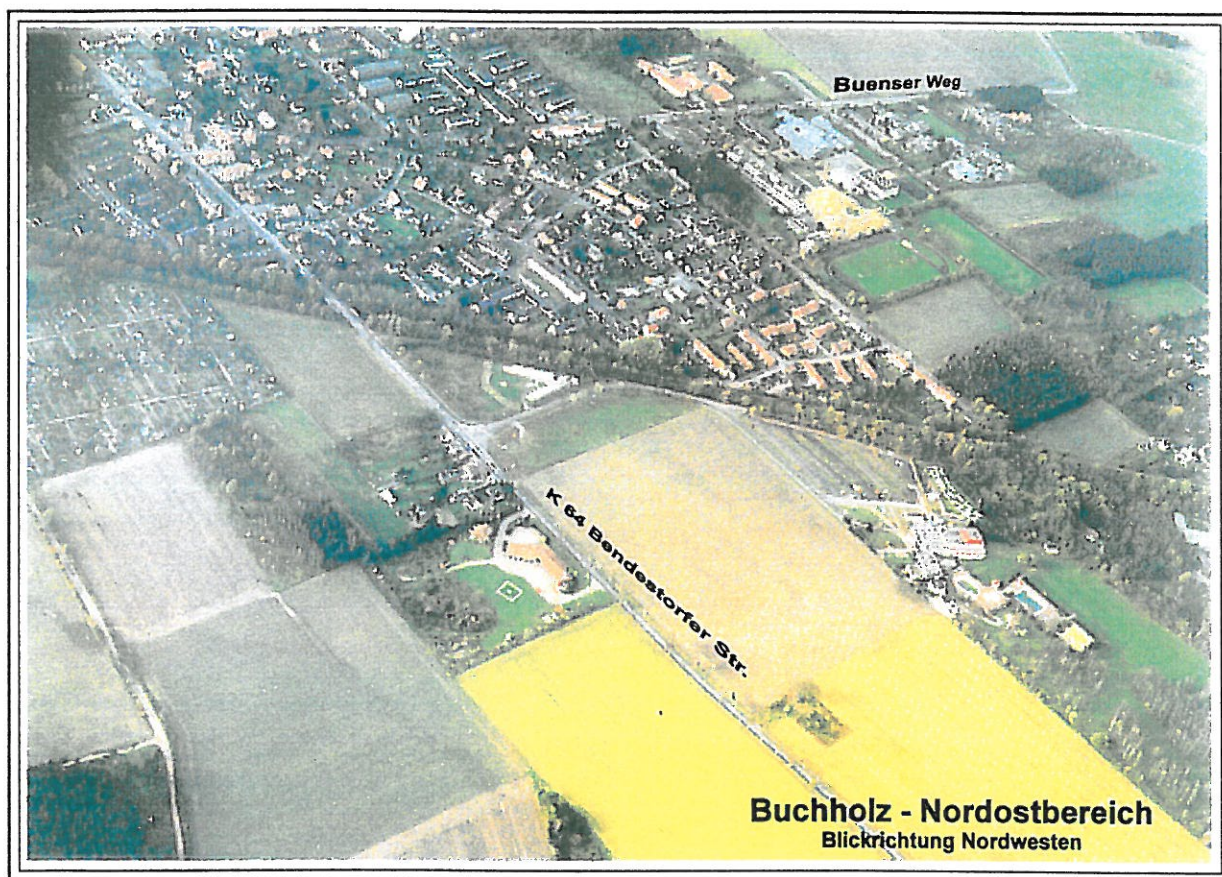


Landkreis Harburg

Verkehrsuntersuchung K 13 - K 28 Ostring Buchholz

Ergebnisbericht



Im Auftrag des
Landkreises Harburg, Betrieb Kreisstraßen

erstellt im
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz
Zukunftsorientierte Verkehrsplanungen

Frankenring 16 - 30855 Langenhagen
Tel.: 0511 / 785292-2 --- Fax.: 0511 / 785292-3

April 1999

Vorwort/ Aufgabenstellung

Ergebnisbericht

(Zusammenstellung der wichtigsten Ergebnisse
aus dem ausführlichen Untersuchungsbericht,
hier nicht aufgenommen)

Inhaltsverzeichnis des Untersuchungsberichtes

1.0 Untersuchung der vorhandenen Situation

1.1 Flächennutzungen.....	11
1.2 Verkehrsnetz.....	13
1.3 Verkehr.....	15
1.4 Modellrechnungen.....	17

2.0 Entwicklung des Verkehrsaufkommens

2.1 Generelle Entwicklungen.....	21
2.2 Spezielle Entwicklungen in Buchholz.....	21
2.3 Belastungen im Status-Quo-Fall 2010 / 2015.....	25

3.0 Wirkung möglicher Planungen (Ostring)

3.1 Planungsvarianten.....	27
3.2 Belastung der Varianten.....	31

3.3 Betrachtung der Anschlüsse

3.31 Vorbemerkung.....	41
3.32 Knoten Nord.....	43
3.33 Bereich Buenser Siedlung.....	45
3.34 Anschluß Bendestorfer Straße.....	47
3.35 Anschluß Mitte.....	47
3.36 Anschluß Lüneburger Straße.....	49
3.37 Bereich Süd.....	51
3.38 Zusammenfassung.....	53

3.4 Empfehlungen zum Ostring.....	53
3.5 Schlußbemerkung.....	60

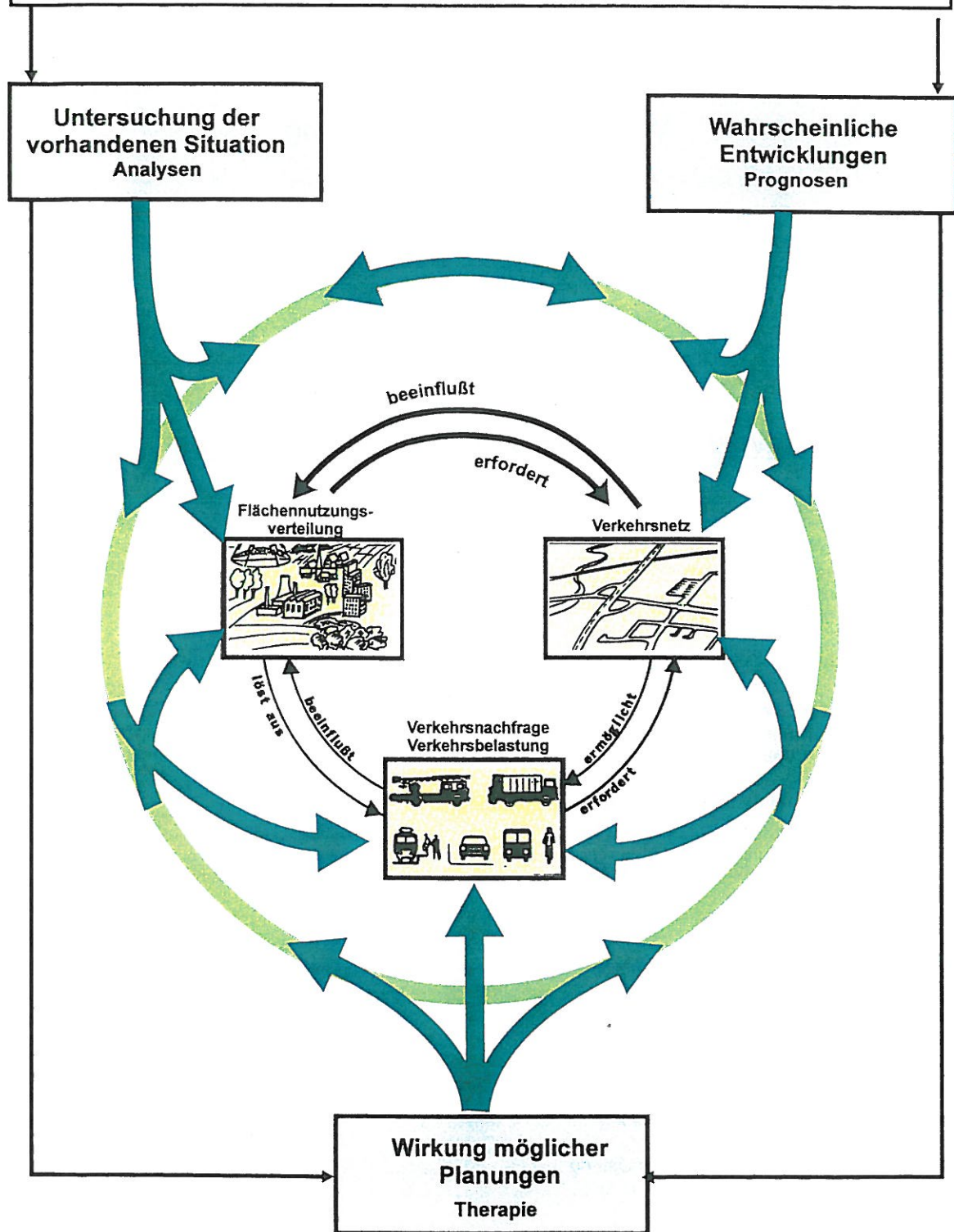
Anhang

Damit die Ergebnisse der Untersuchung in straffer Form beschrieben werden können, wurden zur zusätzlichen Erläuterung z.T. farbige Abbildungen gewählt. Bei der Vervielfältigung müssen die Abbildungen unbedingt farbig kopiert werden, da sonst Informationen verloren gehen können.

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Ulfert Hinz
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

AUFGABE : Beurteilung der verkehrlichen Wirkung einer östlichen Umgehung von Buchholz K 13 / K 28



Im Original
mehrfarbig

ABB.
1

Prinzipiskizze
Arbeitsablauf - Arbeitsumfang

Logo of the author:
Zahn/Werkstoffe
Verfahrenstechniken
Dipl.-Ing. Ulfert Hertz

Vorwort/ Aufgabenstellung

(1) Im vorliegenden Gutachten wird die verkehrliche Wirkung möglicher Varianten einer östlichen Umgehungsstraße (Ostring) für Buchholz i.d.Nordheide untersucht. Schwerpunktmäßig beziehen sich die Untersuchungen daher auf den östlichen Teil der Stadt.

(2) Aus den Ergebnissen werden Hinweise für die mögliche Linienführung, vor allem aber für die Anbindungen des Ostrings an das vorhandene Straßennetz abgeleitet.

(3) Die Untersuchung gliedert sich in die drei Arbeitsbereiche

Untersuchung der vorhandenen Situation
Wahrscheinliche Entwicklungen
Wirkung möglicher Planungen.

(4) In jedem der drei Arbeitsbereiche wird auf die engen Beziehungen zwischen den Flächennutzungen, dem Verkehrsnetz und dem Verkehr eingegangen (**ABBILDUNG 1, vereinfacht dargestellt**).

(5) Der Untersuchungsbericht enthält ausführliche Beschreibungen zu den drei Arbeitsbereichen. Zur schnelleren Information werden die wesentlichen Aussagen im Ergebnisbericht zusammengefaßt.

(6) Die Arbeiten basieren auf den Datenerhebungen aus [1] und wurden mit dem Landkreis Harburg (Betrieb Kreisstraßen) als Auftraggeber, mit der Stadt Buchholz und mit anderen Fachplanungen abgestimmt. Auf die folgenden Quellen wird Bezug genommen.

[1] Verkehrsentwicklungsplan VEP Buchholz i. d. N., Ingenieurgemeinschaft Schnüll und Haller, Hannover, August 1995,

[2] Umweltverträglichkeitsstudie zum Neubau des Ostrings in Buchholz i. d. N., Gruppe Freiraumplanung, Hannover, Dezember 1992,

[3] Verkehrstechnische Untersuchung über die Auswirkungen des Bauvorhabens Möbel Kraft auf das Straßennetz in Buchholz, Ingenieurgemeinschaft Schubert, Hannover, November 1998,

[4] Wohnbauflächenuntersuchung Buchholz i.d.N. (LK Harburg), Planerwerkstatt P1, Hannover, Mai 1995

[5] Landschaftsplan Buchholz i.d.N., Gruppe Freiraumplanung, Hannover, Juni 1997,

[6] Bundesverkehrswegeplan (BVWP), Bundesministerium für Verkehr, Bonn, 1992

[7] Shell-Prognose/ PKW-Szenarien, Reihe: Analysen und Vorträge, Hamburg, September 1997

[8] DTV-Werte des Durchschnittlichen-Täglichen-Verkehrs im Jahresmittel, gezählt durch die Straßenbauämter im Abstand von 5 Jahren (1970, 1975, 1980, 1985, 1990, 1995).

[9] Odermann, Krause, Variantenentwicklung 1998

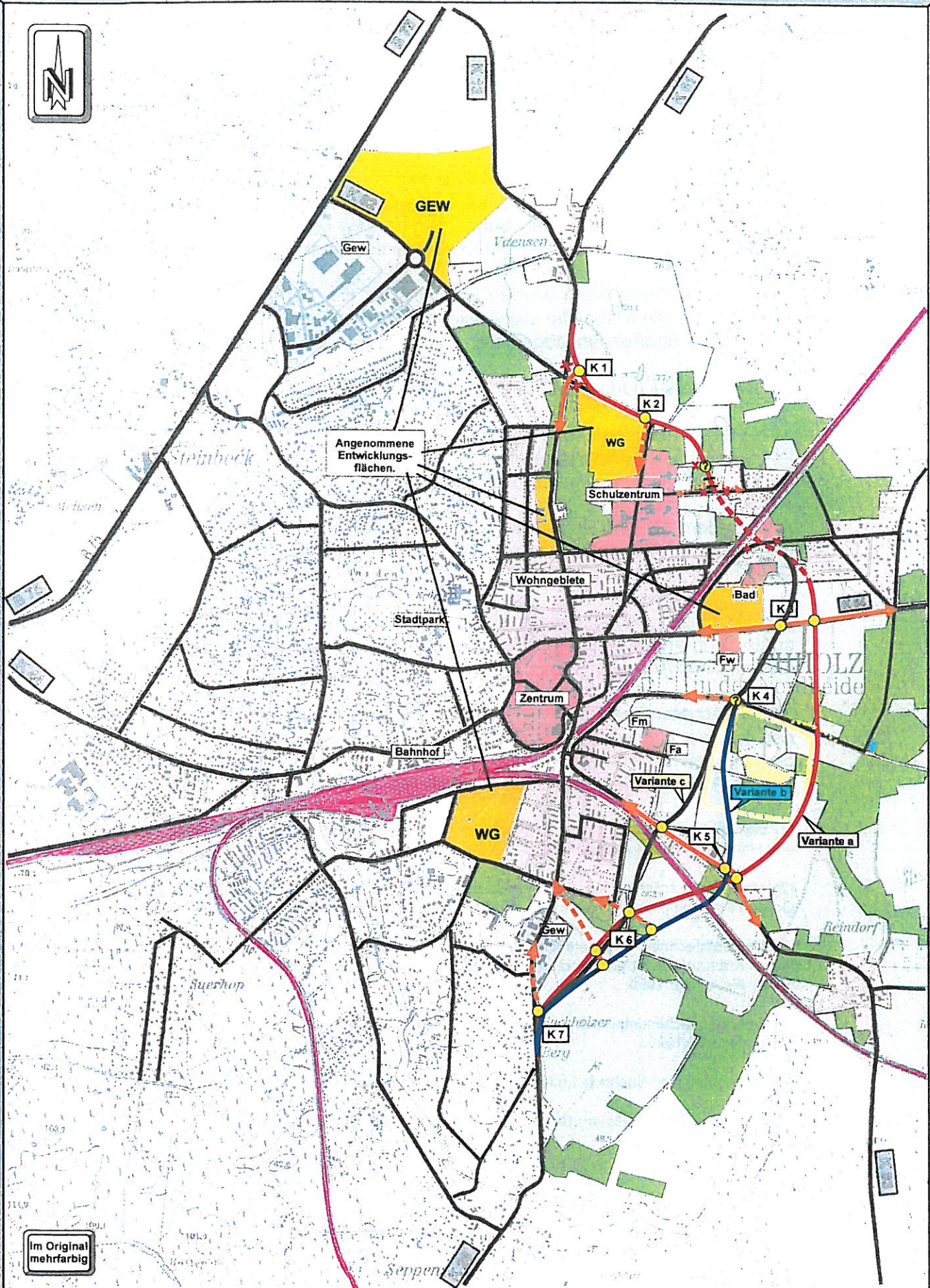


ABB.
2

**Vorgegebene Varianten
eines Ostringes**



Ergebnisbericht

(Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse, Hinweise auf ausführliche Beschreibungen im Untersuchungsbericht in [])

(1) Die östliche Stadthälfte von Buchholz i.d.N. wird durch das Stadtzentrum, durch Wohnbereiche, das Schulzentrum sowie in umfangreichen Grünbereichen verstreut liegende öffentliche Einrichtungen gekennzeichnet **ABBILDUNG 2** [Abschn. 1.1, Abb. 4].

(2) Das vorhandene Straßennetz ist radial auf den Straßenring um das Stadtzentrum ausgerichtet. Die von und nach Westen verlaufenden Straßen werden durch die B 75 untereinander verbunden. Dadurch ergibt sich hier die Voraussetzung für eine „äußere Erschließung“.

(3) Im Osten fehlt eine derartige Verbindung zwischen den Radialen, die Funktion muß von der innerstädtischen Nord-Süd-Achse (Hamburger Straße, K 13 / Soltauer Straße, K 28) übernommen werden, so daß sich hier eine „innere Erschließung“ ergibt. [1.2, Abb. 5].

(4) Die Straßen der Stadt Buchholz werden werktäglich von ca. 106.500 Kfz-Fahrten belastet. Davon zählen 11.500 (11%) zum Durchgangsverkehr, der z.T. die Stadt im Zuge der B 75 tangiert (6.700 Kfz). Der Ziel- und Quellverkehr macht etwa 50% der Belastungen aus, der Binnenverkehr 39%.

(5) Beachtet man die Fahrtlängen der o.a. Verkehrsgruppen, so verschiebt sich der Anteil des Durchgangsverkehrs auf 15%, der Anteil des Binnenverkehrs verringert sich auf 35% [1.3, Abb. 6 bis 8].

(6) Seit 1990 ist das Verkehrsaufkommen jährlich um 1,5 bis 2,5% angewachsen. Bis zum Zeitraum 2010 / 2015 wird dieser Trend, vor allem bedingt durch städtische Entwicklungen, noch anhalten, allerdings mit jährlich abnehmenden Zuwachsraten [2.0, Abb. 9 bis 11]. Wie Modellrechnungen zeigen, wird die Belastung der Stadtstraßen dadurch im Mittel noch um ca. 20% zunehmen (**ABBILDUNG 10, im Anhang**) [Abb. 9 bis 11 im Untersuchungsbericht].

(7) FAZIT:

- Durch die hohen Belastungen der Stadtstraßen behindern sich der überörtliche und der innerstädtische Verkehr gegenseitig. Eine Trennung beider Verkehrsarten wäre sehr sinnvoll.
- Die durch die B 75 kammartige äußere Erschließung von Westen sollte auch für den Osten der Stadt angestrebt werden.
- Um die Wirkung einer konsequenten „äußeren Erschließung“ zu unterstützen, sollte der Durchfahrtwiderstand durch die Stadt erhöht werden.
- Letzteres ist erst dann möglich, wenn die klassifizierten Straßen aus dem Stadtbereich verlagert werden.

(8) Um diese Zielsetzungen erfüllen zu können, werden derzeit drei Varianten einer östlichen Entlastungsstraße (Ostring) diskutiert (vergl. **ABBILDUNG 2**).

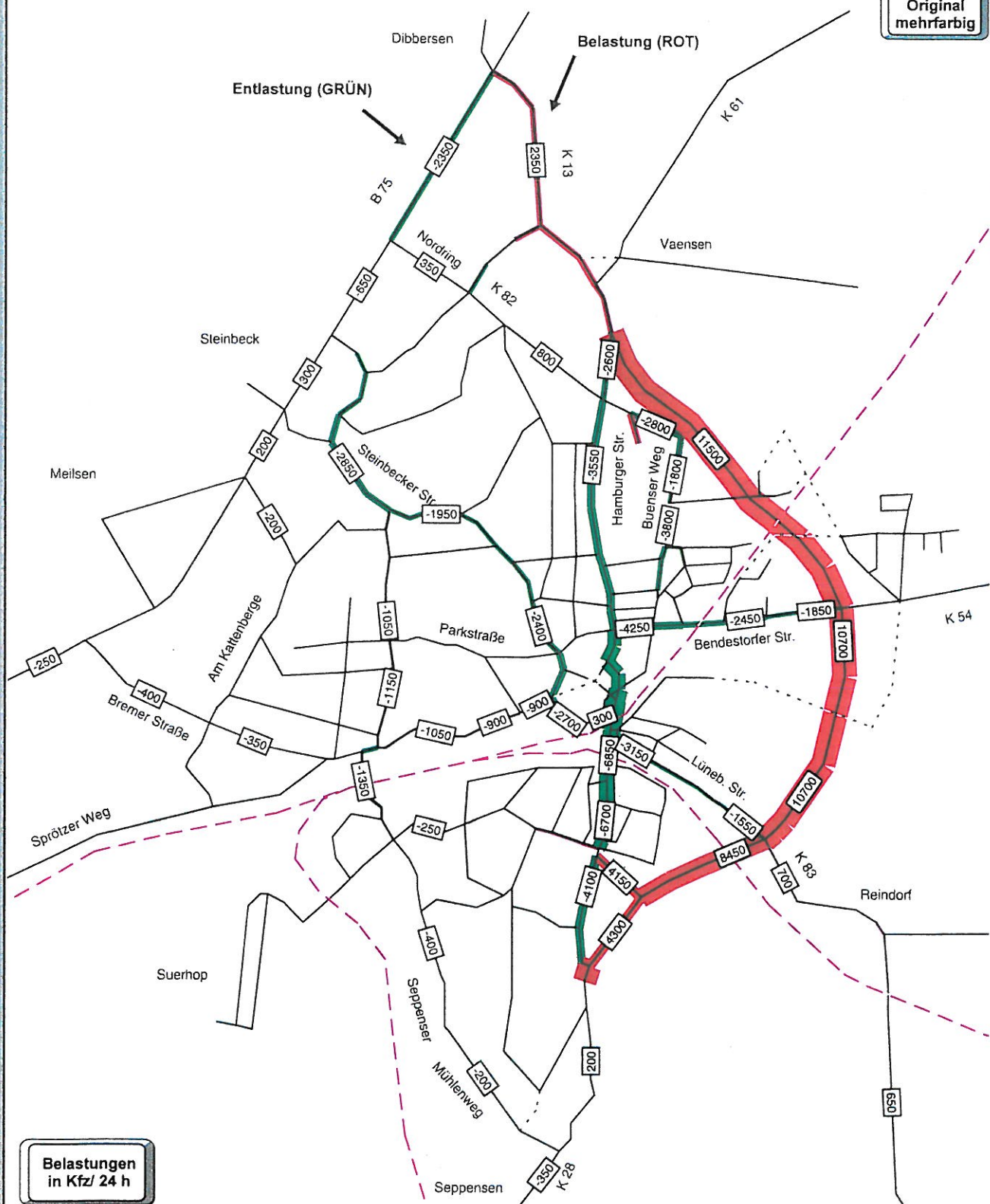
(9) Aus Modellrechnungen ergibt sich (**ABBILDUNGEN 13, 14, 15 und 29 im Anhang**), daß die verkehrliche Bedeutung der Varianten ohne flankierende Maßnahmen in der Stadt mit zunehmender Entfernung von der Stadt abnimmt. Dies ist vor allem auf die Entfernung der Anschlüsse zum Stadtgebiet zurückzuführen [3.0 ff. Abb. 12 bis 22]. Eine stadtnahe Linienführung (Variante c) schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt ein, die mittlere Variante (b) weist eine hohe Kurvigkeit auf, bei der u.a. Überholmöglichkeiten eingeschränkt werden, die weiter abgerückte Variante a vermeidet diese Nachteile durch einen ausgewogenen Verlauf.

(10) Mit flankierenden Maßnahmen in der Stadt gleichen sich die verkehrlichen Wirkungen der Varianten an. Bedeutender als der Verlauf des Ostringes ist die Gestaltung der Anschlüsse an das Stadtstraßennetz (**ABBILDUNG 3**) [3.3 ff]

- Die Belastungen sind im Nordbereich am größten. Dadurch wird die Verbindung zum vorhandenen Stadtstraßennetz in diesem Bereich problematisch. Es wird empfohlen, auch hier konsequent den städtischen vom überregionalen Verkehr zu trennen und die Entlastungsstraße leicht nach Norden zu verschieben. Dadurch wird es möglich, die Kreuzung Hamburger Straße / Nordring als Stadteingang unabhängig vom geplanten Ostring z.B. als Kreisverkehr zu gestalten. Das Schulzentrum kann entlastet und ein neuer Wohnbereich ebenfalls unabhängig vom Ostring erschlossen werden. Die Buenser Siedlung kann über An Boerns Soll oder direkt an den verlängerten Nordring angeschlossen werden [3.32, 3.33; Abb. 23 und 24].
- Im Kreuzungsbereich Bendestorfer Straße bietet sich ein Kreisverkehrsplatz mit ausreichender Leistungsfähigkeit an. Er würde zum einen den Stadtbeginn kennzeichnen und zum anderen die Geschwindigkeiten auf dem Ostring punktuell drosseln. [3.34, 3.35; Abb. 25].
- Eine gleiche Verbindung und Wirkung wäre im Kreuzungsbereich mit der Lüneburger Straße angebracht, sofern der Ostring von der Stadt abgerückt gebaut wird. Bei einer stadtnahen Lösung muß der Ostring wegen der engen Lage des Kreuzungsbereiches zur Bahnstrecke höhenfrei zur Lüneburger Straße trassiert und mit einer Rampe verbunden werden. Die Belastungen im Anschluß der Rampe an den Ostring lägen (2010/2015) im Grenzbereich der Leistungsfähigkeit, es muß daher eine Signalanlage geplant werden [3.36; Abb. 26].



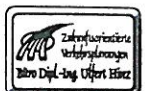
Original
mehrfarbig



Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
30

Differenzenbelastung 2010
Maßstabsfall - Variante d



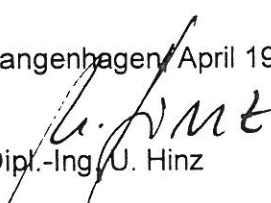
- Im Süden wird zur Schonung des Wohnbereiches östlich der Soltauer Straße eine neue Verbindung zwischen dem Wohnbereich und dem südlich angrenzenden Gewerbebereich empfohlen. Als Pendant zum Kreisverkehr im Norden sollte dieser südliche Stadtzubringer innerhalb des Stadtbereiches (Soltauer Str./ Heidkamp / Ernststraße) ebenfalls als Kreisverkehr gestaltet werden.
- Um den o.a. Anschluß an den Ostring zu entlasten und um dort ohne eine Signalregelung auszukommen, muß am Ende der Neubaustrecke ein Anschluß an den Buchholzer Berg vorgesehen werden. [3.37; Abb. 27].

(11) Die verkehrliche Wirkung der empfohlenen Variante d zeigt die **ABBILDUNG 30** (aus dem Untersuchungsbericht). Dabei werden die Mehrbelastungen der Straßen bei Variante d gegenüber dem Maßstabsfall (vorhandenes Netz ohne Planungen, Status-Quo) in rot mit positiven Werten, die Entlastungen in grün mit negativen Werten dargestellt. Der Ostring nimmt zwischen 11.500 Fahrten im Norden bis 4.300 Fahrten im Süden auf. Dadurch werden die Nord-Süd-Achse und andere Straßenzüge in gleicher Richtung sowie die Zubringerstraßen zum Ostring entlastet.

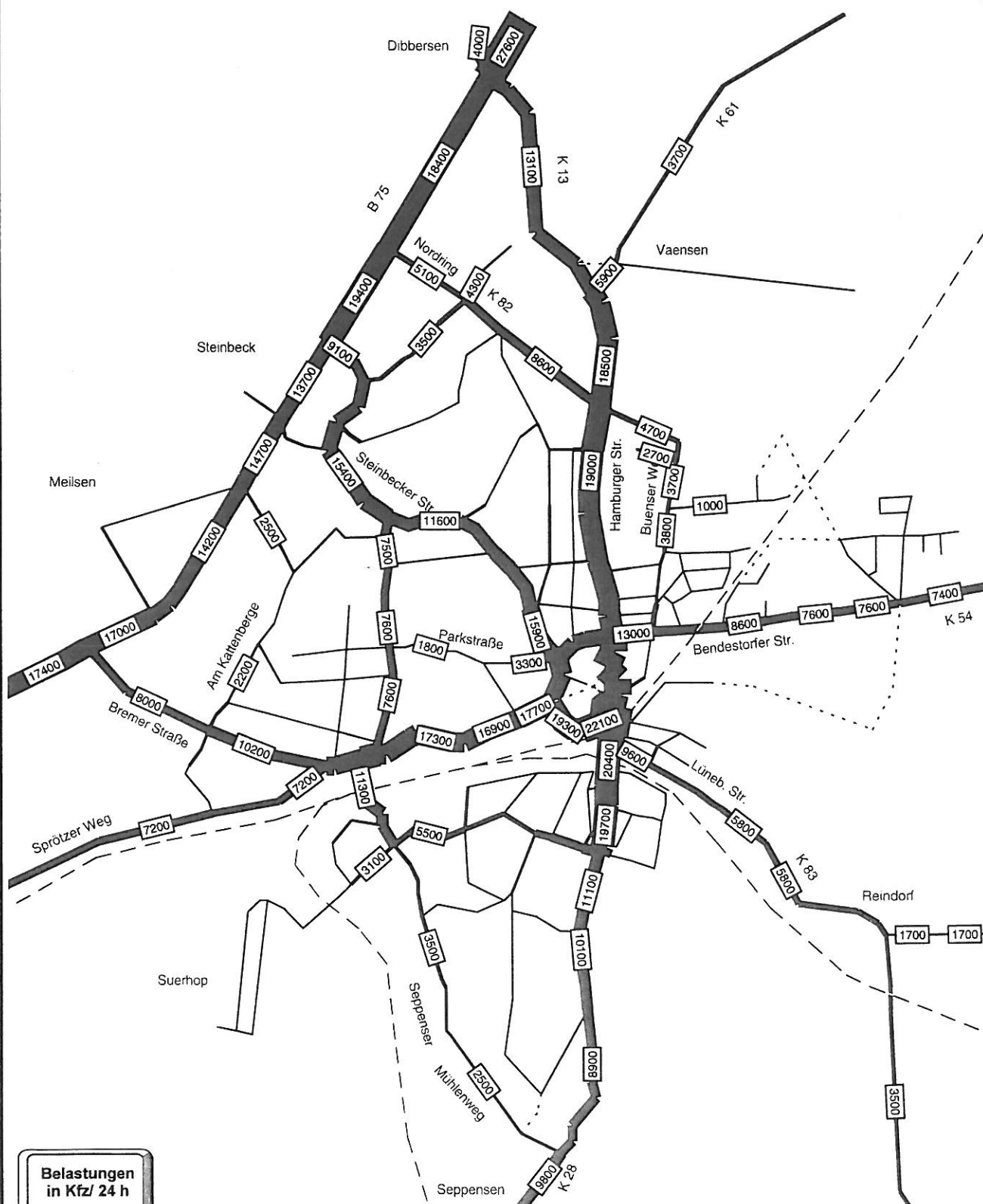
(12) Alle in die Stadt führenden Verbindungen führen direkt (K 3 und K 5 im Zuge des Ostringes) oder indirekt (Im Norden und Süden) als deutliches Signal für den Stadteingang über Kreisverkehrsplätze.

(13) Die Fahrtzeiten über die Varianten des Ostringes schwanken zwischen 265 und 290 Sekunden. Durch die erzielbare Entlastung der Stadtstraßen verkürzt sich die Fahrtzeit durch die Stadt gegenüber den Verhältnissen ohne den geplanten Ostring um ca. 50 Sekunden [Abb. 32 von 430 auf 380 Sekunden]. Diese Fahrtzeitverkürzung sollte durch flankierende, planerische Maßnahmen (z.B. vermehrte Querungshilfen, abmarkierte Radwege, Haltestellen im Fahrbahnbereich u.ä.) kompensiert werden, damit die erwünschten verkehrlichen Effekte eintreten.

Langenhagen April 1999


Dipl.-Ing. U. Hinz

Anhang

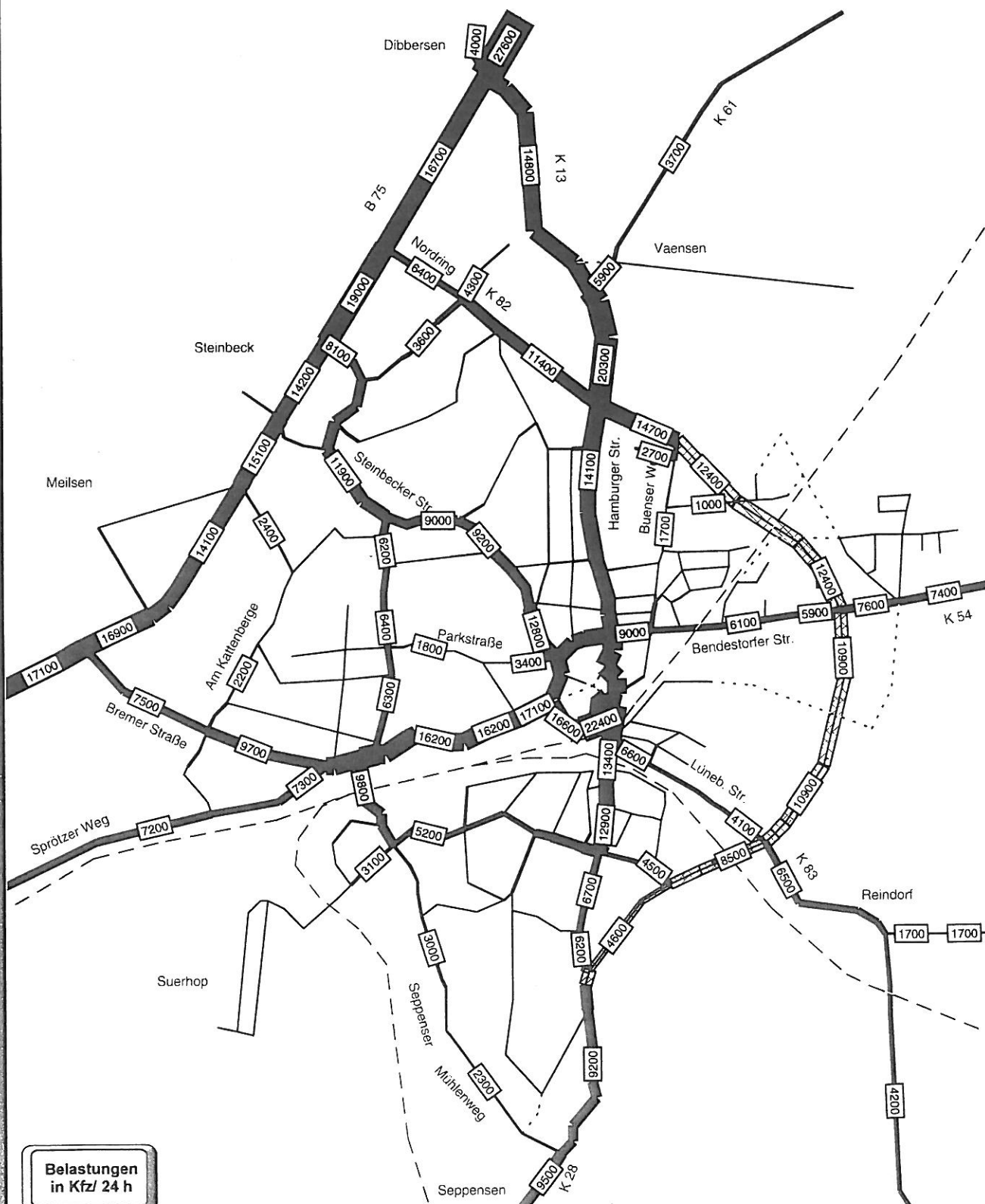


Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
10

Belastungen in Kfz/ 24 h - 2010
Status Quo/ Maßstabsfall

Zahnärztliche
Verordnungen
Zahn Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

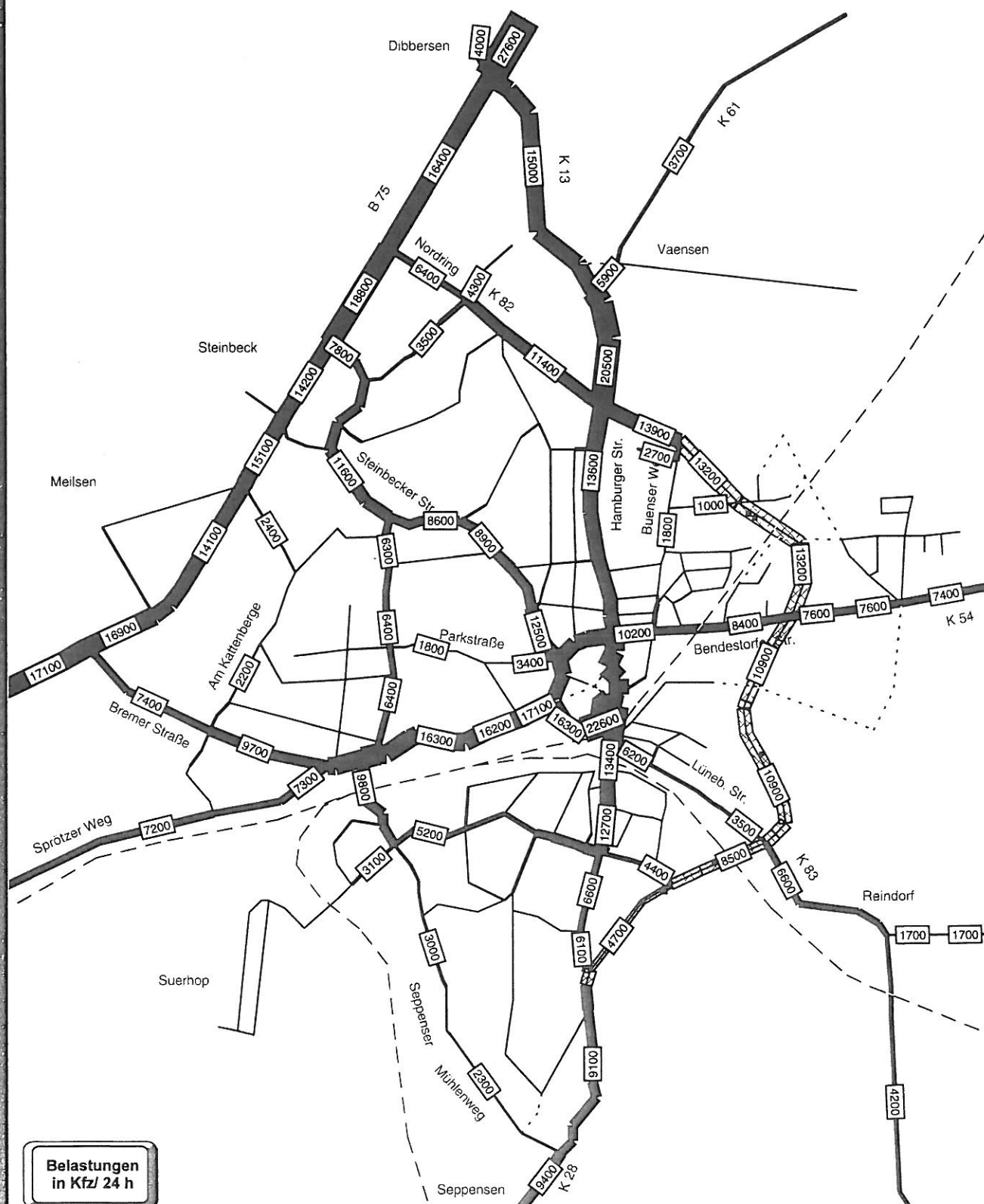


Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
13

Belastungen in Kfz/ 24 h - 2010
Variante a



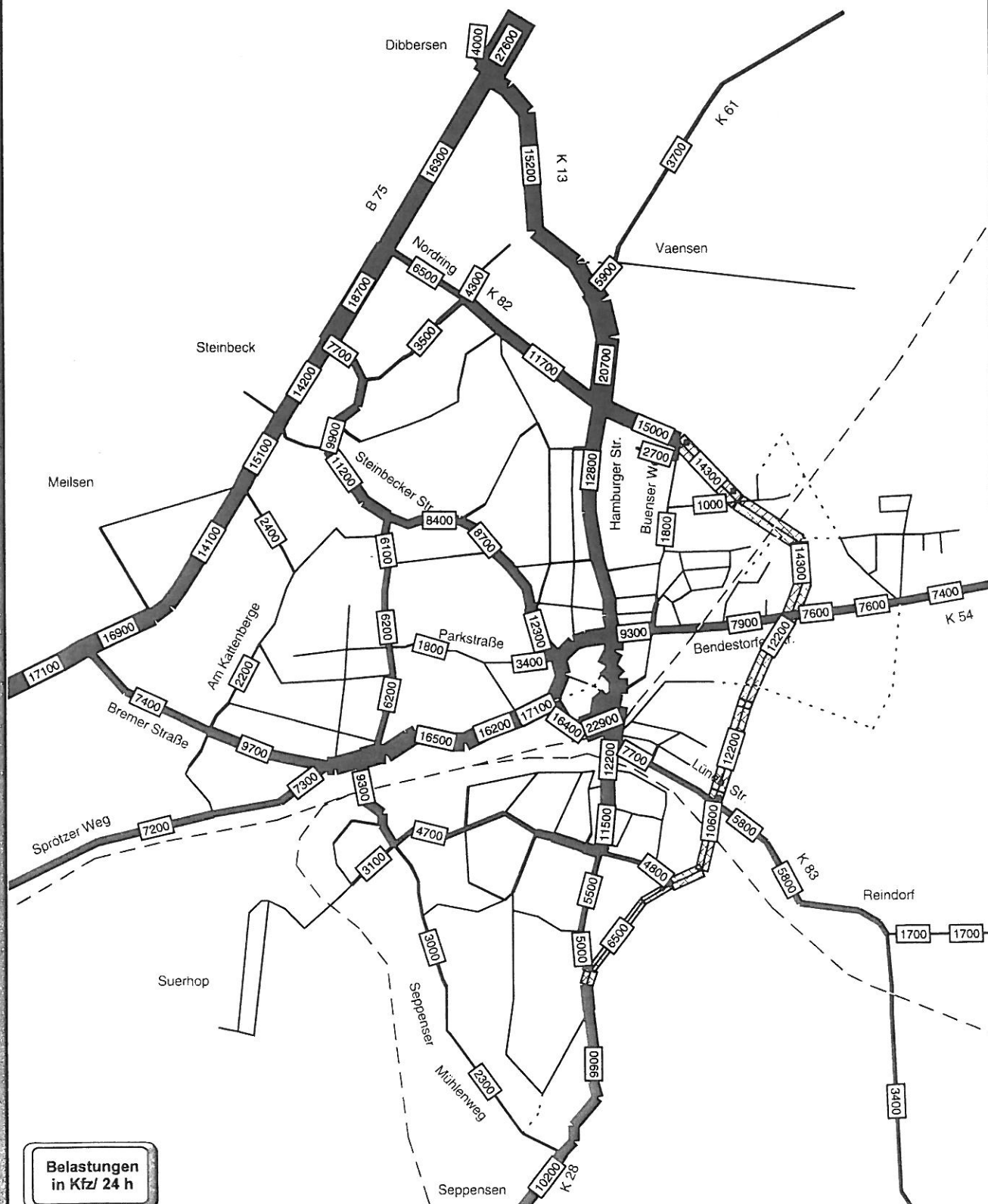


Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
14

Belastungen in Kfz/ 24 h - 2010
Variante b



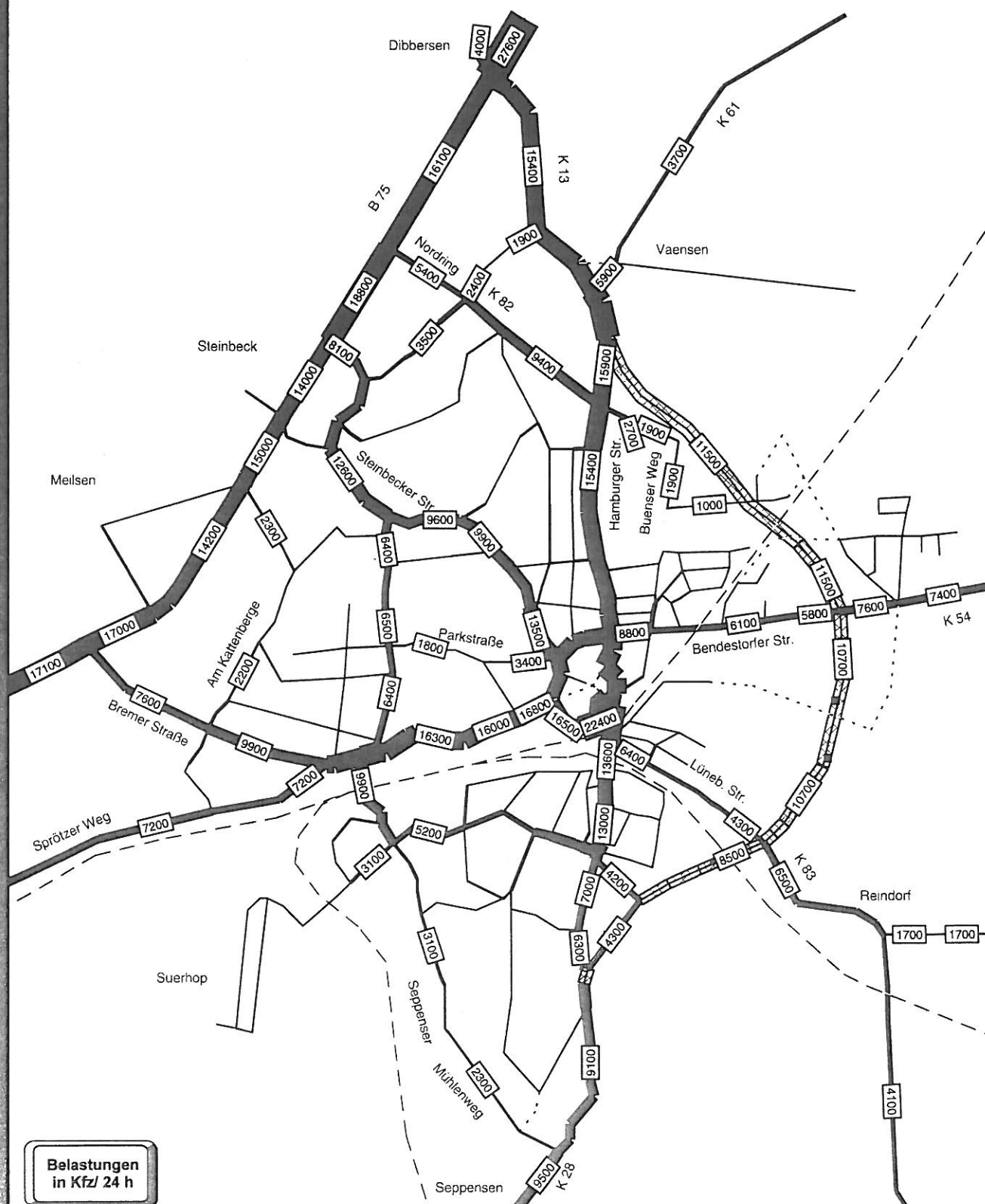


Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
15

Belastungen in Kfz/ 24 h - 2010
Variante c





Belastungen
in Kfz/ 24 h

ABB.
29

Belastungen in Kfz/ 24 h - 2010
Variante d

