

Verkehrsuntersuchung
Wohnbaugebiet „Nordost“
in der Stadt Salzgitter, Stadtteil Ringelheim



Auftrag der
GMS Projekt GmbH

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

November 2022
(Stand 10.11.2022)

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung.....	3
2 Vorhandene Situation.....	5
3 Verkehrsprognose 2035	
3.1 Allgemeine Entwicklungen.....	10
3.2 Spezielle Entwicklungen durch das geplante Wohngebiet .	11
4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.....	14
5 Straßenraumgestaltung Alte Heerstraße.....	18

Projektleitung:

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

1 Aufgabenstellung

(1) In der Stadt Salzgitter ist im Stadtteil Ringelheim an der Alten Heerstraße die Ausweisung von Wohnbauflächen geplant. Die Anbindung für den Kfz-Verkehr erfolgt über die Alte Heerstraße an die Haverlahstraße (K 35).

(2) Auf Basis aktueller Verkehrsdaten und Prognosewerte wird das zukünftige Verkehrsaufkommen für das geplante Wohnbaugebiet abgeschätzt (Verkehrsmengen, Schwerverkehrsanteil, Herkunfts- und Zielrichtungen, zeitliche Verteilung).

(3) Für Einmündung Alte Heerstraße/ Haverlahstraße (K 35) ist die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf Basis des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) zu ermitteln.

(4) Aus den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowie der entsprechenden Richtlinien werden im Bedarfsfall Hinweise zur Gestaltung der bestehenden Anbindung abgeleitet (u.a. Erfordernis von Linksabbiegestreifen oder -hilfen, Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer).



Übersicht Baugebiet, Quelle Planerzirkel

Quellen u.a.:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), FGSV Köln, 2006
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dietmar Bosserhoff, Stand 2022
- Verflechtungsprognose 2030. BVU – ITB – IVV – Planco, Juni 2014
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015, FGSV Köln

Definitionen:

(5) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Lastkraftwagen ohne Anhänger/ Busse
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge
- Busse

(6) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehr: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge > 3,5 t.
- Lkw1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen. Außerdem werden dieser Klasse noch die Motorräder zugerechnet.

2 Vorhandene Situation

(7) Das geplante Wohnbaugebiet liegt im Nordosten des Stadtteils Ringelheim. Südlich der Alten Heerstraße befinden sich Kleingärten. Die westliche Alte Heerstraße direkt an der Einmündung in die Haverlahstraße (K 35) ist durch beidseitige Wohnbebauung geprägt.

(8) In unmittelbarer Nähe der geplanten Wohnbebauung sind im Zuge der Haverlahstraße (K 35) Bushaltestellen des ÖPNV vorhanden.



Haverlahstraße (K 35) Bushaltestelle nördlich Alte Heerstraße

(9) Im Zuge der Alten Heerstraße ist lediglich auf der Nordseite ein schmaleres Gehweg vorhanden (je nach Abschnitt 1,40 bis 1,50 m). Die Fahrbahn verfügt über eine Breite von ca. 5,00 m.

(10) Im Westabschnitt ist auf der Südseite ein befestigter Schotterstreifen vorhanden. Teilweise wird auf diesem von Pkw geparkt.

(11) Im Ostabschnitt des Alten Heerweges entfällt der Schotterstreifen. Hier grenzt direkt an die Fahrbahn eine größere Hecke.



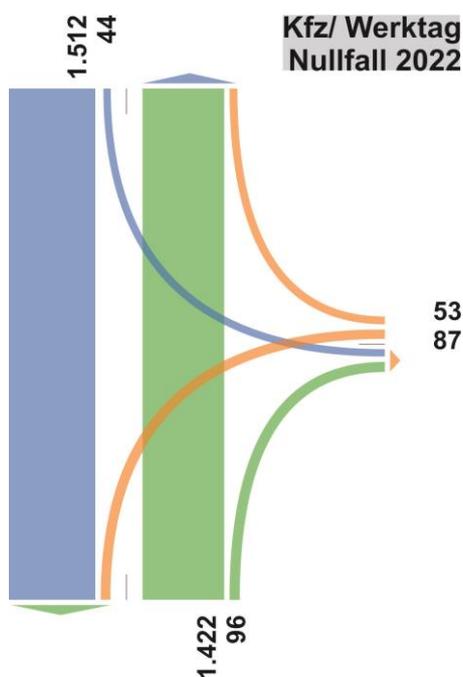
Alte Heerstraße

(12) Zur Ermittlung aktueller Verkehrsdaten wurde an der Einmündung Alte Heerstraße/ Haverlahstraße (κ 35) eine Knotenstromzählung mittels Videotechnik durchgeführt. Am Dienstag, den 30.08.2022 wurden in der Zeit von 6.00 bis 10.00 und 15.00 bis 19.00 Uhr alle Kfz und der Radverkehr nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung getrennt erfasst (Zählwerte 2 x 4 Stunden-Zählzeitraum und Spitzenstunden siehe Anhang).

(13) Die 8-stündigen Zählwerte können mit Hilfe charakteristischer Ganglinien auf 24-stündige Belastungen eines Normalwerktages hochgerechnet werden.

(14) Die Verkehrsbelastung auf der Haverlahstraße (κ 35) liegt bei rund 3.100 Kfz/ Werktag. Davon sind ca. 75 Fahrzeuge den Lkw 1 (ca. 2,4 %) und ca. 10 Fahrzeuge den Lkw 2 (ca. 0,3 %) zuzuordnen.

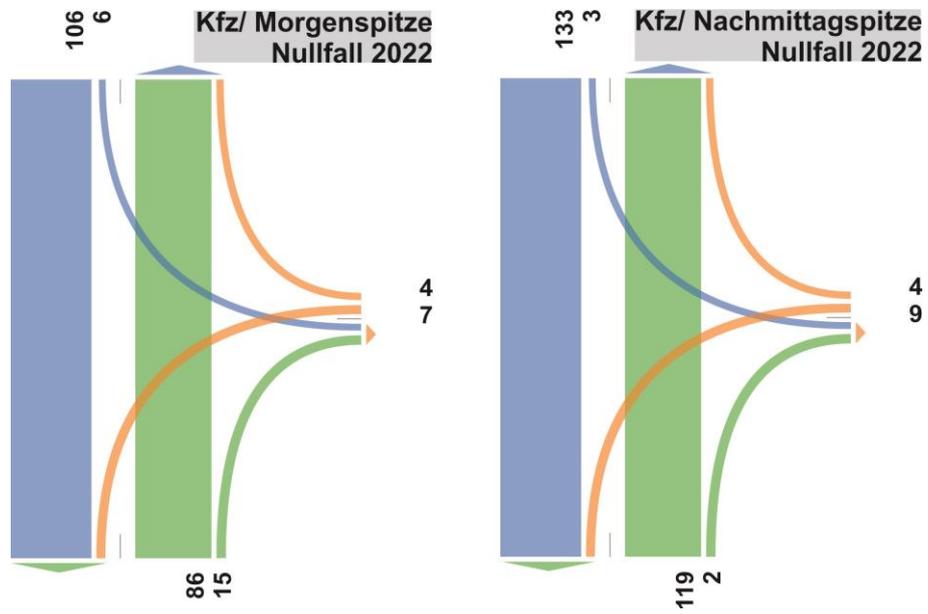
(15) Die alte Heerstraße wird von ca. 280 Kfz/ Werktag (Summe beide Fahrtrichtungen) befahren, davon ca. 10 Lkw1 (3,6 %) und 0 Lkw2 (0,0%).



(16) Auffällig ist der hohe Anteil des Radverkehrs am Verkehrsaufkommen auf der Alten Heerstraße. Neben den ca. 280 Kfz ergeben sich hier an einem Normalwerktag ca. 132 Radfahrende.

270 Motorrad, Lfw, Pkw
 10 Lkw1
 0 Lkw2
280 Kfz
132 Fahrräder

(17) Die Spitzenstunden ergeben sich zwischen 7.15 bis 8.15 Uhr und zwischen 16.00 bis 17.00 Uhr. Der Anteil der Spitzenstunden an der Tagesgesamtbelastung liegt bei 7,0 % morgens und 8,4 % nachmittags.



3 Verkehrsprognose 2035

3.1 Allgemeine Entwicklungen

(18) Mögliche zukünftige Entwicklungen sind derzeit nur bedingt abzuschätzen. Anhand vorliegender Daten kann nicht ermittelt werden, in welchem Umfang sich die Corona-Pandemie mit verändertem Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverhalten ausgewirkt hat. Gegebenenfalls haben sich dadurch geringfügig weniger Kfz-Fahrten ergeben. Es kann aber auch nicht abgeschätzt werden, welche pandemiebedingten Änderungen des Verhaltens ggf. auch künftig beibehalten werden.

(19) Zudem sind auch wirtschaftliche Einflüsse zu berücksichtigen (Wirtschaftswachstum führte in der Vergangenheit immer zu mehr Kfz-Verkehr, Rezessionen führten zu rückläufigen Verkehrsmengen). Diesbezüglich können aus der Verkehrsplanung keine hinreichend genauen Folgen der aktuellen Energiekrise, der sehr hohen Inflation und der wachsenden Staatverschuldung auf längere Zeiträume abgeleitet werden.

(20) Auch Verhaltensänderungen in Folge der Diskussionen um Umwelt- und Naturschutz können grundsätzlich zu einem sinkenden Kfz-Verkehrsaufkommen führen.

(21) Allerdings führten auch die Energiekrise in den 1970er Jahren (autofreie Sonntage) und Umweltschutzdiskussionen der 1980er (Waldsterben, Einzug der Grünen Partei in die Parlamente) nicht zu signifikant sinkenden Verkehrsmengen. Gemäß vorliegender Vergleichsdaten ergab sich vielmehr in den meisten Teilen Niedersachsens von 1970 bis in die 1990er oder sogar 2000er Jahre ein stetiger Anstieg der Kfz-Verkehre.

(22) Aus den Zeitreihen der allgemeinen Straßenverkehrszählungen im Umfeld lassen sich aufgrund starker Schwankungen in den letzten Zeiträumen keine Tendenzen für allgemeine Änderungen des Verkehrsaufkommens der Vergangenheit ableiten. Tendenziell ist das Verkehrsaufkommen in vergleichbaren Räumen von 1970 bis 1990/1995 kontinuierlich angestiegen. Seit 1995/2000 ergeben sich eher stagnierende Verkehrsmengen mit Schwankungen zwischen den Zählintervallen.

(23) Zur Sicherheit werden für die Verkehrsprognose 2035 die Zählwerte des Jahres 2022 um pauschal 5 % hochgerechnet. Damit sind auch eventuelle Flächennutzungsänderungen im Umfeld pauschaliert enthalten. Die Annahmen liegen damit auf der sicheren Seite. Es ergibt sich der Prognosenullfall 2035.

3.2 Spezielle Entwicklungen durch das geplante Wohngebiet

(24) Die Abschätzung des Verkehrsaufkommens erfolgt nach Bosserhoff (Programm Ver_Bau 2022).

(25) Für die verkehrliche Abschätzung ist relevant, von wie vielen Einwohnern pro Wohneinheit auszugehen ist. Hierbei liefert die einschlägige Literatur diverse Ansätze. Da die Bebauungsart bekannt ist, soll diese als Grundlage dienen. Es ist eher mit lockerer Bebauung (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser) und ca. 3,5 Einwohnern je Wohneinheit zu rechnen. Bei Mehrfamilienhäusern kann von ca. 2,5 Einwohnern pro Wohneinheit ausgegangen werden.

(26) Die Anzahl der Wege je Einwohner ist ebenfalls ein zu definierender variabler Wert. Die Wegehäufigkeit wird definiert für montags bis freitags und bezogen auf alle Einwohner ab 0 Jahren. In den Werten sind Abschläge für Abwesenheit von der Wohnung (Krankheit, Urlaub) enthalten. Dieser Wert liegt bei neueren Wohngebieten bei 3,5 bis 4,0 Wegen pro Werktag.

(27) Der Gebietstyp (Stadt, Verdichtungsraum, ländlicher Raum) ist eher unwesentlich für die Wegehäufigkeit. Entscheidend sind die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Alter und Status (Erwerbstätigkeit, Teilzeitbeschäftigung, Kindererziehung) und die Pkw-Verfügbarkeit. So ist die Anzahl der Wege pro Einwohner in neuen Wohngebieten mit jüngeren und vielen erwerbstätigen Einwohnern deutlich höher als bei Bestandsgebieten. Vier Wege pro Einwohner sind demnach als wahrscheinlich anzunehmen.

(28) Teile der Einwohnerwege finden auch nur außerhalb des Plangebietes (Quelle und Ziel sind dann außerhalb des Plangebietes) oder nur innerhalb des Plangebietes (Quelle und Ziel sind dann innerhalb des Plangebietes) statt. Der Anteil dieser Wege hängt auch von der Nutzungsmischung im Plangebiet ab und kann bis zu 20 % betragen.

(29) Zugleich ergeben sich aber auch Fahrten mit Bezug zum Wohngebiet, die nicht durch die Bewohner selbst erfolgen (Besucher, Handwerker, Ver- und Entsorgung, Lieferdienste etc.). Hierfür kann ein Zuschlag von ca. 10 % der Bewohnerverkehre angesetzt werden.

(30) Vereinfacht werden im Rahmen der folgenden Betrachtungen die Verkehre außerhalb des Wohngebietes und die Besucherverkehre nicht subtrahiert oder addiert, d.h. die Effekte gleichen sich näherungsweise aus.

(31) Binnenverkehr im Plangebiet ergibt sich nur bei einer Nutzungsmischung, die in diesem Fall zu vernachlässigen bzw. nicht gegeben ist.

(32) Der MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr = Kfz) für Einwohnerverkehr beträgt in Abhängigkeit von der jeweiligen Situation im Plangebiet 30 bis 80 %. Er hängt vor allem von der Erschließung des Gebietes durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Fußgänger- bzw. Radverkehr und ÖPNV) und dem Angebot an wohnbezogenen Nutzungen im Umfeld ab, die von den Wohnungen aus auf kurzen Wegen zu Fuß oder per Fahrrad erreicht werden können.

(33) Der Lage des Wohngebietes entsprechend wird von einem hohen MIV-Anteil von 80 % ausgegangen. Der Pkw-Besetzungsgrad im Bereich Einwohnerverkehr liegt im Mittel bei 1,5.

(34) Auf Grundlage der vorstehenden Überlegungen ergeben sich folgende Abschätzungen:

Gebäude	WE	EW (x3,5, x2,5)	Wege (x4,0)	MIV (x0,8)	Pkw- Besetzung (/1,5)
EFZ	35	122,5	490	392	262
MFZ	60	150,0	600	480	320
Summe	95	272,5	1.090	872	582

(35) **Insgesamt ergeben sich dann mit Bezug zum Plangebiet ca. 582 Kfz-Fahrten (291 Kfz-Zufahrten und 291 Kfz-Abfahrten). Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw1 oder Lkw2) liegt bei < 2 % und ergibt sich durch Müllfahrzeuge, Umzugswagen, Lieferdienste etc.**

(36) Die Verteilung der Fahrten wird analog der aktuellen Zählwerte und der Flächennutzungen und des Straßennetzes im Umfeld wie folgt angenommen:

- 35 % von und nach Norden
- 65 % von und nach Süden

(37) In den Spitzenstunden kann morgens von ca. 0,8 % Zufahrten und ca. 17,9 % der Abfahrten des Tages ausgegangen werden. Am Nachmittag können ca. 11,7 % der Tagesbelastung als Zufahrten und ca. 5,8 % als Abfahrten angenommen werden.

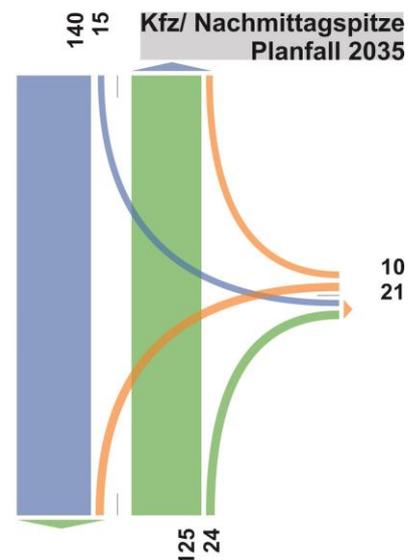
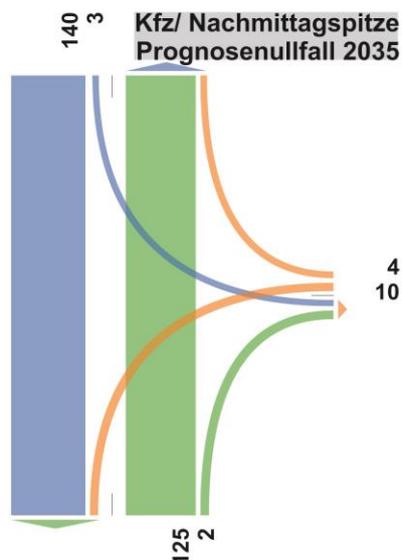
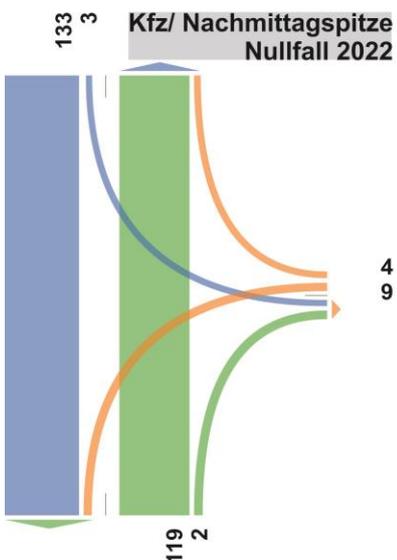
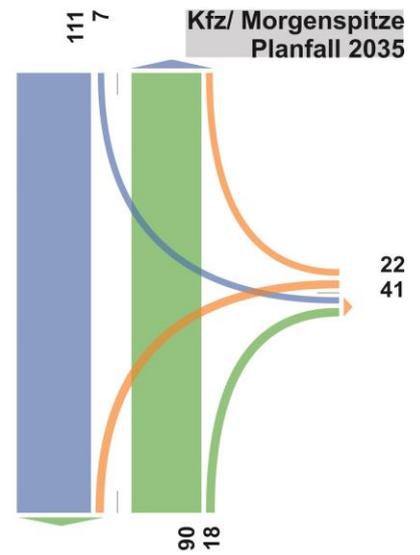
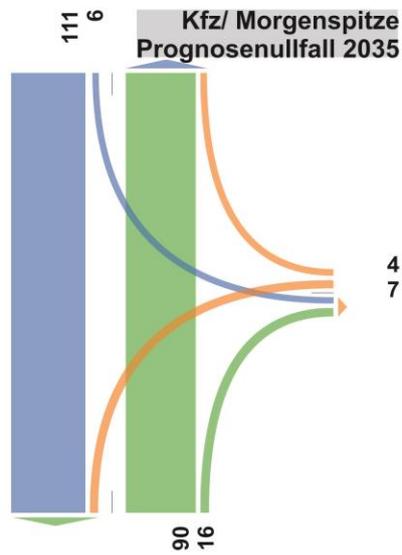
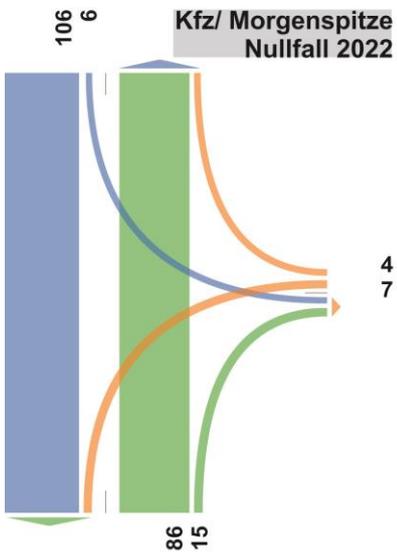
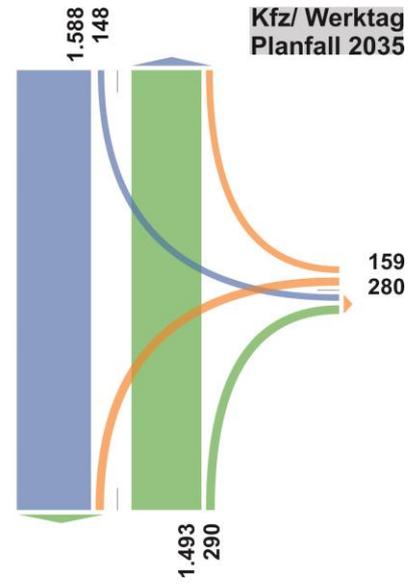
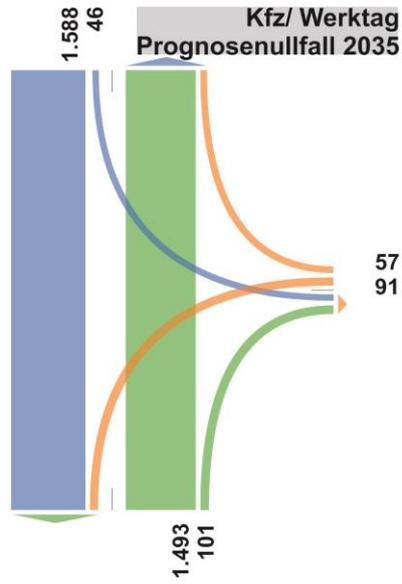
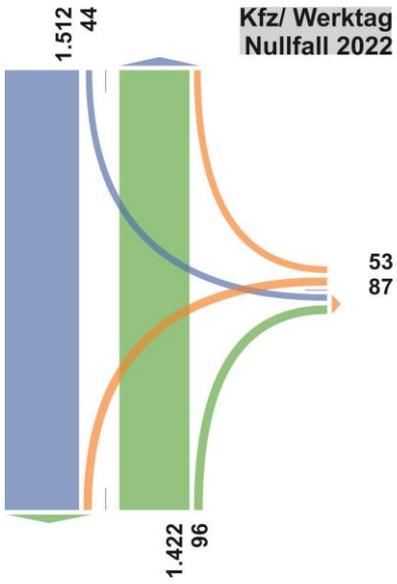
	Morgen- spitze	Nachmittags- spitze	Gesamt- werktag
nach Süden	34	11	189
nach Norden	18	6	102
Abfahrt	52	17	291
von Süden	2	22	189
von Norden	1	12	102
Zufahrt	3	34	291

Neuverkehre Baugebiet

(38) Es ergibt sich der Planfall 2035.

	Morgen- spitze	Nachmittags- spitze	Gesamt- werktag
Zufahrt	25	39	438
Abfahrt	63	31	439
Summe beide Richtungen	88	70	877

Gesamtverkehre Alte Heerstraße



Planfall 2035 Kfz/ Normalwerktag (Gesamtwerktag und Spitzenstunden)

4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(39) Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind die Spitzenstunden maßgeblich. Aus der aktuellen Verkehrszählung zeigt sich, dass die Spitzenstunden zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und 16.00 bis 17.00 Uhr liegen.

(40) Die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt auf Basis der Prognoseverkehrsmengen des Jahres 2035.

(41) Der Anteil des Schwerverkehrs wird mit pauschal 10 % angenommen. Die Annahmen liegen diesbezüglich auf der sicheren Seite. Es wird der heutige Ausbauzustand zugrunde gelegt.

(42) Die Verkehrsqualität wird gemäß „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) in den Stufen A bis F angegeben. A bedeutet dabei freien Verkehrsfluss, F eine Überlastung der Verkehrsanlage.

- Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

(43) Die Einmündung der Alten Heerstraße in die Haverlahstraße (K 35) verfügt in der morgendlichen wie in der nachmittäglichen Spitzenstunde über eine sehr gute Verkehrsqualität der Stufe A. Mängel oder Probleme bezüglich der Leistungsfähigkeit ergeben sich damit nicht.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage											
Projekt	: SZ-Ringelheim WG										
Knotenpunkt	: Alte Heerstraße/ Haverlahstraße										
Stunde	: Vormittagsspitze										
Datei	: HBS Vormittag										

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2	→	99				1800					A
3	↘	20				1600					A
4	←	45	6,5	3,2	217	831		5,0	1	1	A
6	↗	24	5,9	3,0	99	1063		3,8	1	1	A
Misch-N		69,3				900	4 + 6	4,8	1	1	A
8	←	122				1800					A
7	↙	8	5,5	2,8	108	1137		3,5	1	1	A
Misch-H		130				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : Haverlahstraße
 Haverlahstraße
 Nebenstrasse : Alte Heerstraße

Vormittagsspitze

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : SZ-Ringelheim WG
 Knotenpunkt : Alte Heerstraße/ Haverlahstraße
 Stunde : Vormittagsspitze
 Datei : HBS Nachmittag.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	
2		138				1800					A
3		26				1600					A
4		23	6,5	3,2	292	743		5,5	1	1	A
6		11	5,9	3,0	137	1015		3,9	1	1	A
Misch-N		34,1				814	4 + 6	5,1	1	1	A
8		154				1800					A
7		17	5,5	2,8	149	1085		3,7	1	1	A
Misch-H		171				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :
 Hauptstrasse : Haverlahstraße
 Haverlahstraße
 Nebenstrasse : Alte Heerstraße

Nachmittagsspitze

(44) Die Einmündung liegt innerhalb der nach Straßenverkehrsrecht durch die gelben Ortstafel begrenzten geschlossenen Ortschaft. Für die Gestaltung der Einmündung ist die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) anzuwenden.

(45) Gemäß der RASt wird bezüglich der Erforderlichkeit von Linksabbiegehilfen und Linksabbiegestreifen an Kreuzungen und Einmündungen nach der Verkehrsstärke und nach angebauten und anbaufreien Hauptverkehrsstraßen unterschieden. Sowohl nördlich als auch südlich der Einmündung werden Grundstücke direkt von der Haverlahstraße (K 35) aus erschlossen. Insofern handelt es sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße.

(46) Unter Berücksichtigung der zukünftig zu erwartenden Prognoseverkehre ist weder aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität (Berechnung gemäß HBS 2015) noch gemäß der RASt die Anlage von Linksabbiegestreifen oder Linksabbiegehilfen erforderlich.

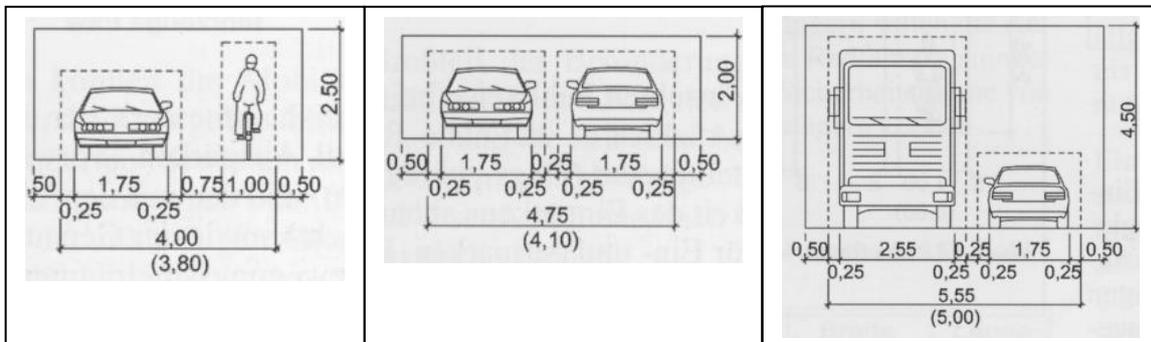
5 Straßenraumgestaltung Alte Heerstraße

(47) Die Alte Heerstraße erfüllt die Funktion einer Wohnstraße und könnte als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sind in einer solchen Wohnstraße zu 400 Kfz/ Stunde, das heißt ca. 4.000 Kfz-Fahrten pro Tag grundsätzlich verträglich. Allerdings kann ein solcher Straßentyp in der Ortslage Ringelheim nicht exakt mit einer Wohnstraße in Salzgitter-Lebenstedt, Braunschweig oder Hildesheim gleichgesetzt werden. Zudem sollten die Höchstgrenzen von Verkehrsbelastungen natürlich auch möglichst nicht ausgeschöpft werden.

(48) Die Verkehrswerte auf der Alten Heerstraße unterschreiten auch in der Prognose mit ca. 880 Kfz/ Werktag die benannte Grenze aber deutlich und erreichen eher Verkehrsbelastungen von Wohnwegen (verkehrsberuhigte Bereiche, ohne separate Gehwege, Mischverkehrsfläche, Schrittgeschwindigkeit).

(49) Die Straße Auf dem Kamp verfügt über eine Fahrbahnbreite von 5,0 m, was den üblichen Fahrbahnbreiten von - wie in diesem Fall - gering belasteten Wohnstraßen gemäß RAS 06 entspricht.

(50) Begegnungsfälle Radverkehr – Pkw, Pkw – Pkw, aber auch Pkw – Lkw sind damit grundsätzlich möglich (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06). Pkw und Lkw müssen die Geschwindigkeit im Begegnungsfall verringern, was auch dem Charakter einer Wohnstraße entspricht.



Auszug RAS 06

(51) Der Gehweg verfügt über eine Breite von rund 1,4 bis 1,5 m. Die Breite entspricht nicht dem nach heutigem Regelwerk gewünschten Maß. Demnach wäre eine Breite von 1,8 m für einen Fußgängerbegegnungsfall wünschenswert. Zur Fahrbahn wäre dann noch ein Sicherheitsstreifen von 0,3 m zu addieren. Insgesamt ergäbe sich eine Gehwegbreite von 2,1 m.

(52) Die aktuelle Gehwegbreite ist für bestehende Baugebiete üblich. Auch wenn nicht die verkehrsplanerisch gewünschten Regelmaße erreicht werden, ist nicht zwingend ein Ausbau, d.h. eine Verbreiterung erforderlich. Aufgrund des nur geringen Kfz- und Fußgängerverkehrs sind diese vorhandenen Maße unproblematisch.

(53) In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) heißt es zu den Randbedingungen und Anforderungen in Wohnstraßen: „An die Gehwegebreiten bestehen keine besonderen Anforderungen.“

(54) Auch die lediglich einseitige Anlage eines Gehweges in der Alten Heerstraße ist hier nicht zu beanstanden. Aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens sowie der mäßigen gefahrenen Geschwindigkeiten ist die Querung der Fahrbahn von den gegenüberliegenden Parkplätzen, Grundstücken und Wegeanbindungen sicher und zumutbar.

(55) Der Radverkehr kann sicher gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verlaufen.

(56) Im Folgenden soll auf besondere Anforderung ein möglicher Havariefall betrachtet werden, bei dem die Alte Heerstraße an der Einmündung in die Haverlahstraße nicht mehr für den Kfz-Verkehr befahren werden kann. Die Wohnhäuser, Kleingärten und das Klinikum wären dann nicht direkt über das normale Straßennetz erreichbar.

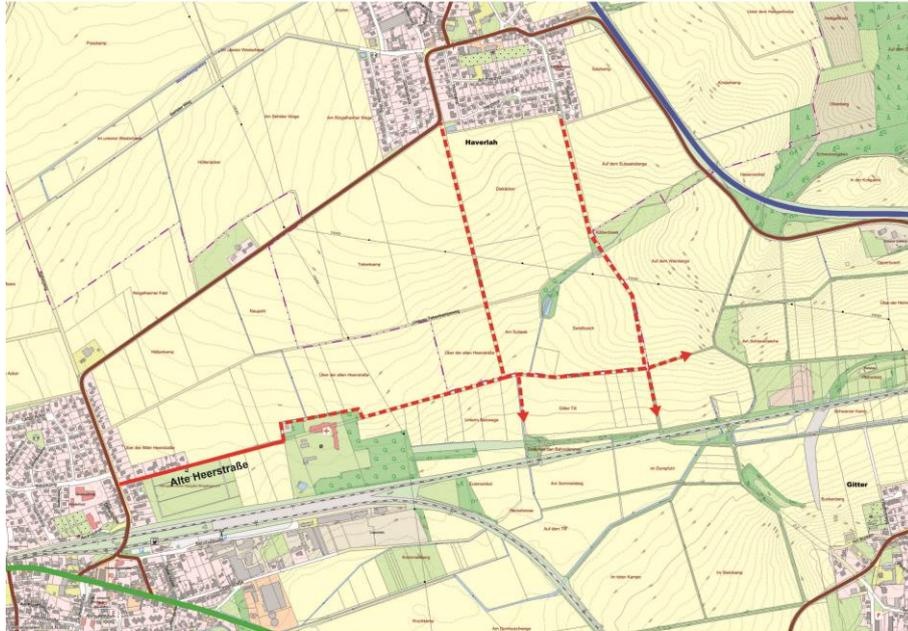
(57) Dabei ist natürlich von Bedeutung, wie lange die Sperrung andauert (Stunden, Tage, Wochen) und wie kurzfristig dieser Eintritt (Unfall oder bauliche Maßnahme z.B. an den Ver- und Entsorgungsleitungen). Grundsätzlich ist dabei zu beachten, dass es sich um eine außergewöhnliche Situation handelt, die nicht regelmäßig auftritt.

(58) Eine kurzfristige Sperrung durch einen Unfall (Verkehrsunfall, Schaden der Ver- oder Entsorgungsleitungen etc.) kann dabei voraussichtlich schneller behoben werden. Eine bauliche Maßnahme (die sich ggf. an einen Unfall anschließen muss) kann bei längerem Vorlauf besser geplant werden, sie dauert dafür gegebenenfalls länger.

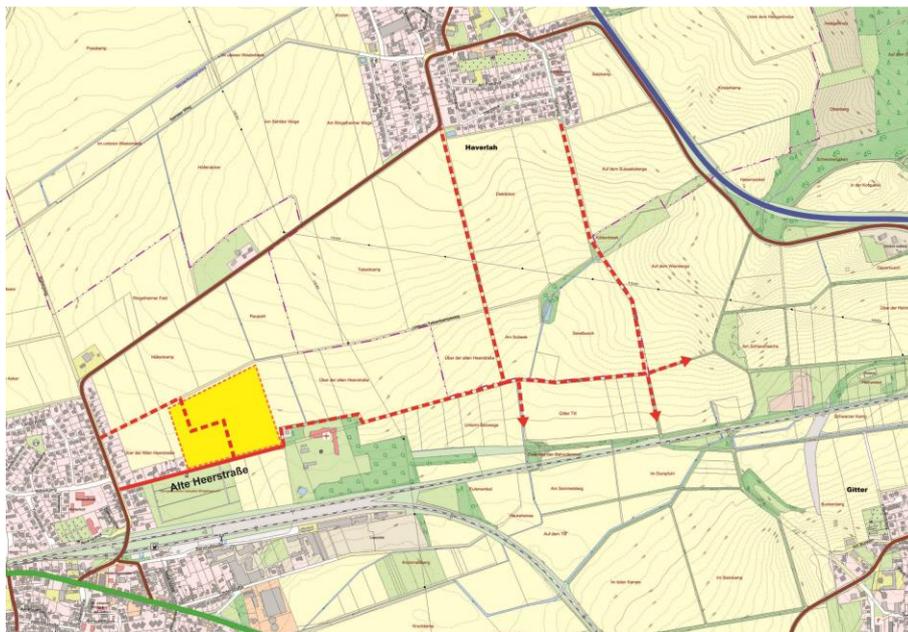
(59) Zudem ist relevant, ob „nur“ die Bewohner und deren Besucher sowie die übliche Ver- und Entsorgung (Post, Paketdienste, Lieferdienste, Müllabfuhr) dem Gebiet nicht zu- und abfahren können oder ob ein Einsatzfall von Polizei oder Rettungskräften erforderlich ist.

(60) Die aktuelle Situation mit lediglich einer Erschließungsstraße eines Baugebietes ist dabei auch im Gebiet der Stadt Salzgitter nicht unüblich (SZ-Ringelheim: Mühlenweg, Am Meierkamp, SZ-Bad: Kurze Büsche, Katzenwieserling).

(61) Derzeit müssten die Kfz-Verkehre mit Bezug zur vorhandenen Bebauung, den Kleingärten und dem Klinikum im Havariefall voraussichtlich über den Wirtschaftsweg nördlich des Klinikums fahren, um dann über weitere Wirtschaftswege Haverlah zu erreichen. Auch Routen in östlicher/ südöstlicher Richtung wären über diese Achse erreichbar.



Derzeitige Situation Havariefall



Mögliche künftige Situation Havariefall

(62) Künftig könnte die Situation durch die Anlage des geplanten Baugebietes verbessert werden. In Richtung des nördlich in Ost-West-Richtung verlaufenden Wirtschaftsweges könnte eine aus dem Baugebiet Trasse freigehalten werden, die durch Poller für den Kfz-Verkehr gesperrt wird, die aber jederzeit durch Fußgänger und Radfahrer genutzt werden kann.

(63) Im Havariefall könnte der Poller entfernt werden, so dass dann je nach Bedarf und Abstimmung auch Rettungskräfte oder auch die Ver- und Entsorgung des Klinikums über den Wirtschaftsweg, die freigehaltene Trasse und durch das neue Baugebiet der Alten Heerstraße zufahren können.

(64) Ob auch Bewohner und Besucher der vorhandenen und künftigen Baugebiete, Kleingartennutzer oder Verkehre mit Bezug zum Klinikum diese Route befahren dürfen, wäre u.a. je nach Art und Dauer der Sperrung festzulegen.

(65) Durch das neue Baugebiet wären in einem solchen Haveriefall zwar tendenziell mehr Einwohner betroffen. Die Zu- und Abfahrtsituation könnte aber auch für die bereits bestehenden Wohnbereiche und das Klinikum spürbar verbessern werden.

Hannover, November 2022



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Nullfall 2022

Haverlahstraße (Nord)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	30	93%	7%	28	2				
Pkw	2.820	93%	7%	2.623	197				
Lfw	96	93%	7%	89	7				
Lkw1	75	93%	7%	70	5			2,48%	2,47%
Lkw2	10	86%	14%	9	1			0,31%	0,66%
Kfz	3.031			2.818	213	176,133	26,609	5,95%	6,28%

Alte Heerstraße

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	4	93%	7%	4	0				
Pkw	250	93%	7%	233	18				
Lfw	16	93%	7%	15	1				
Lkw1	10	93%	7%	9	1			3,57%	3,57%
Lkw2	0	86%	14%	0	0			0,00%	0,00%
Kfz	280			260	20	16,275	2,450	9,29%	9,29%

Haverlahstraße (Süd)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	30	93%	7%	28	2				
Pkw	2.902	93%	7%	2.699	203				
Lfw	100	93%	7%	93	7				
Lkw1	75	93%	7%	70	5			2,41%	2,40%
Lkw2	10	86%	14%	9	1			0,30%	0,64%
Kfz	3.117			2.898	219	181,132	27,361	5,91%	6,24%

pt/ pn Angabe in den Zeilen Lkw1 und Lkw2 beziehen sich jeweils auf diese Verkehrsarten gemäß RLS-19

pt/ pn Angabe in der Zeile Kfz beziehen sich jeweils auf diese lärmtechnisch relevanten Fz > 2,8 t gemäß RLS-90

Prognosenullfall 2035

Haverlahstraße (Nord)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	32	93%	7%	30	2				
Pkw	2.961	93%	7%	2.754	207				
Lfw	101	93%	7%	94	7				
Lkw1	79	93%	7%	73	6			2,48%	2,47%
Lkw2	11	86%	14%	9	2			0,32%	0,69%
Kfz	3.184			2.960	224	185,022	27,956	5,97%	6,32%

Alte Heerstraße

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	4	93%	7%	4	0				
Pkw	263	93%	7%	245	18				
Lfw	17	93%	7%	16	1				
Lkw1	11	93%	7%	10	1			3,73%	3,73%
Lkw2	0	86%	14%	0	0			0,00%	0,00%
Kfz	295			274	21	17,147	2,581	9,49%	9,49%

Haverlahstraße (Süd)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	32	93%	7%	30	2				
Pkw	3.046	93%	7%	2.833	213				
Lfw	105	93%	7%	98	7				
Lkw1	79	93%	7%	73	6			2,41%	2,41%
Lkw2	11	86%	14%	9	2			0,31%	0,67%
Kfz	3.273			3.043	230	190,195	28,735	5,93%	6,27%

pt/ pn Angabe in den Zeilen Lkw1 und Lkw2 beziehen sich jeweils auf diese Verkehrsarten gemäß RLS-19

pt/ pn Angabe in der Zeile Kfz beziehen sich jeweils auf diese lärmtechnisch relevanten Fz > 2,8 t gemäß RLS-90

Planfall 2035

Haverlahstraße (Nord)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	34	93%	7%	32	2				
Pkw	3.157	93%	7%	2.936	221				
Lfw	104	93%	7%	97	7				
Lkw1	82	93%	7%	76	6			2,42%	2,41%
Lkw2	11	86%	14%	9	2			0,30%	0,65%
Kfz	3.388			3.150	238	196,879	29,741	5,79%	6,12%

Alte Heerstraße

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	10	93%	7%	9	1				
Pkw	821	93%	7%	764	57				
Lfw	25	93%	7%	23	2				
Lkw1	21	93%	7%	20	1			2,39%	2,39%
Lkw2	0	86%	14%	0	0			0,00%	0,00%
Kfz	877			816	61	50,976	7,674	5,25%	5,25%

Haverlahstraße (Süd)

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	nn	pt	pn
Krad	36	93%	7%	33	3				
Pkw	3.408	93%	7%	3.169	239				
Lfw	110	93%	7%	102	8				
Lkw1	86	93%	7%	80	6			2,36%	2,35%
Lkw2	11	86%	14%	9	2			0,28%	0,60%
Kfz	3.651			3.395	256	212,166	32,043	5,65%	5,95%

pt/ pn Angabe in den Zeilen Lkw1 und Lkw2 beziehen sich jeweils auf diese Verkehrsarten gemäß RLS-19

pt/ pn Angabe in der Zeile Kfz beziehen sich jeweils auf diese lärmtechnisch relevanten Fz > 2,8 t gemäß RLS-90