

Streckenlänge
2.450 m

Trassenlänge
3.300 bis
3.500 m

BUCHHOLZ

in der Nordheide

ohne Quelle oder Ziel in der Innenstadt zu entlasten. Ohne Maßnahmen im Straßennetz wie z. B. einem Ostring, können am Knotenpunkt Bendestorfer Straße/ Hamburger Straße/ Schützenstraße die prognostizierten Zuwächse im Kfz-Verkehr von 12% (2015) bzw. 17% (2020) nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden.

Der Straßenzug Kirchenstraße/ Hamburger Straße ist ohne den Ostring zu den Prognosehorizonten überlastet.

2 Entlastungswirkung des Ostrings

Dem Verkehrsmodell der Fortschreibung des VEP liegt eine Verkehrsbeziehungsmatrix zu Grunde, die auf Basis der Verkehrsbefragung aus dem Jahr 1992 erstellt wurde und mit Strukturdaten aus dem Jahr 2004 aktualisiert wurde. Das Verkehrsmodell wurde anhand aktueller Verkehrszählungen aus dem Jahr 2007 geeicht.

Mit dem Verkehrsmodell kann das Verkehrsgeschehen im Kfz-Verkehr detailliert untersucht werden (siehe Abbildung 1).

	Gesamtbelastung Kfz/24h 2004	Quell- und Zielverkehr Innenstadt Kfz/24h (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr)	Buchholzer Verkehr ohne Quelle oder Ziel in Innenstadt Kfz/24h (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr)	Verkehr ohne Quelle oder Ziel in Kernstadt Kfz/24h (Durchgangsverkehr)
auf den Innenstadtring zuführende Straßen				
Bendestorfer Straße	9.600	2.500 (26%)	6.100 (64%)	1.000 (10%)
Bremer Straße	14.500	7.900 (54%)	5.800 (40%)	800 (6%)
Canteleubrücke	21.000	8.200 (39%)	9.400 (45%)	3.400 (16%)
Hamburger Straße	15.500	4.100 (27%)	8.300 (53%)	3.100 (20%)
Steinbecker Straße	8.800	5.400 (61%)	3.400 (39%)	0 (0%)
Straßen des Innenstadtrings				
Kirchenstraße	17.300	6.200 (36%)	8.000 (46%)	3.100 (18%)
Lindenstraße	8.000	5.800 (73%)	1.900 (23%)	300 (4%)
Neue Straße	11.000	9.100 (83%)	1.600 (14%)	300 (3%)
Schützenstraße Nord	11.600	4.200 (36%)	6.900 (60%)	500 (4%)
Schützenstraße West	11.600	6.700 (58%)	4.400 (38%)	500 (4%)

Abbildung 1: Anteil des Quell- und Zielverkehrs der Innenstadt am Gesamtverkehr der Straßen im Innenstadtbereich (Analyse 2007)

1. Ausgangslage

Das innerstädtische Straßennetz in der Stadt Buchholz i.d.N. ist zumindest abschnittsweise mit mehr als 12.500 Kfz/24 h als hochbelastet zu bezeichnen. Dabei stellen die innerstädtischen Nord- Süd-Verbindungen im Zuge der Canteleubrücke und des nur einstreifig befahrbaren Tunnels im Zuge des Seppenser Mühlenweges die verkehrlich begrenzenden Netzelemente dar.

Verkehrserhebungen aus den letzten 10 Jahren belegen, dass die Gesamtverkehrsbelastungen im Nord-Süd-Verkehr der Stadt Buchholz i.d.N. nicht gestiegen sondern geringfügig zurückgegangen sind. So wurde für die Canteleubrücke im Jahr 2004 noch eine Querschnittsbelastung von 24.200 Kfz/24 h ermittelt. In den Folgejahren ab 2007 liegt die Verkehrsbelastung mit ca. 21.000 Kfz/24 h um rund 13 % niedriger. Diese Verkehrsbelastung wurde bei den Erhebungen im Jahr 2014 bestätigt.

Im Bereich des Tunnels weist der Seppenser Mühlenweg derzeit eine Querschnittsbelastung von rd. 8.500 Kfz/24 h auf. Auch diese Belastung liegt gegenüber den Werten aus dem Jahr 2004 um 8 % niedriger.

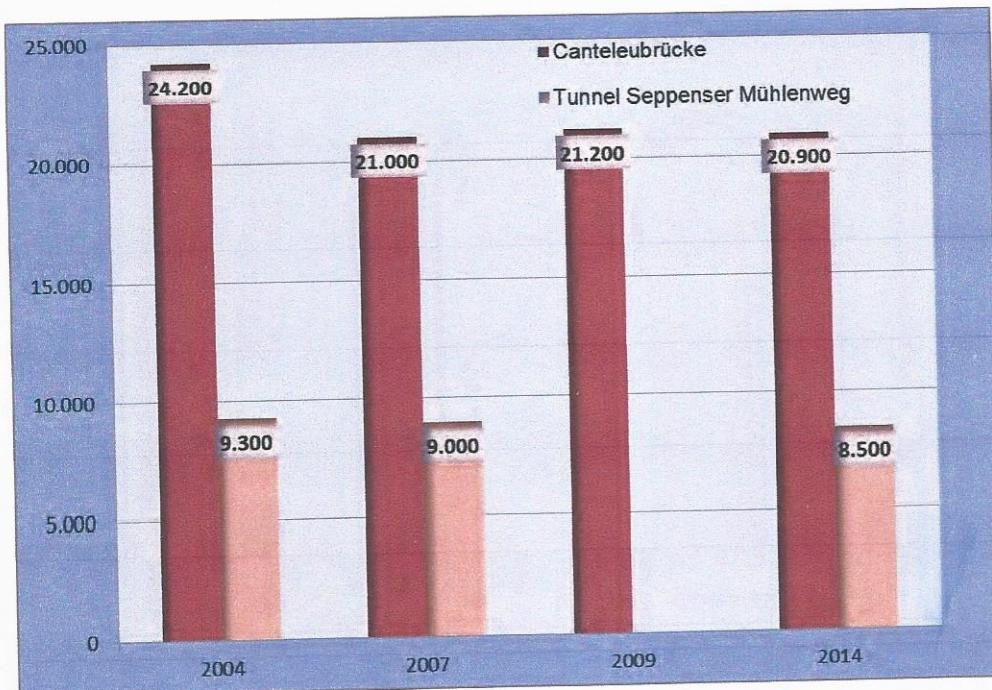


Abb. 1.1: Vergleich der Querschnittsbelastungen der Canteleubrücke und des Seppenser Mühlenwegs [Kfz/24 h]

2.4. Reisezeiten

Für eine gezieltere Bewertung der Schwere der erkannten Defizite ist eine Bewertung von Rückstaulängen noch nicht alleine aussagekräftig, da diese keinen Aufschluss über die tatsächlich entstehenden Verlustzeiten in der Betrachtung des gesamten Straßennetzes gibt. Im Rahmen der Verkehrsstrom- und Problemanalyse wurde daher eine stichprobenhafte Reisezeitenmessung durchgeführt. Dies erfolgte exemplarisch für die in der Abendspitze besonders stark beeinträchtigte Verkehrsbeziehung von Norden nach Süden im Zuge der Hamburger Straße – Kirchenstraße – Soltauer Straße.

Zwar sind die Ergebnisse dieser Messung statistisch nicht abgesichert, da die Messung mit 10 Fahrten über verschiedene Verkehrszeiten an einem Tag durchgeführt wurde. Sie liefert für diese Untersuchung jedoch einen Hinweis darauf, wie sich im Verlauf der Abendspitze mit beginnender hoher Auslastung bzw. Überlastung die Reisezeiten deutlich erhöhen.

Die Kenngröße Reisezeit ist hierbei definiert als Bruttoreisezeit bezogen auf den Start- und Endpunkt der Messung einschließlich aller Halte (Lichtsignalanlagen, Vorfahrtregelung, Stau, Ein- / Ausparkvorgänge) und der zugehörigen Anfahr- und Bremsvorgänge. Die Reisezeitmessung bezieht sich hierbei auf den Startquerschnitt am Knotenpunkt Hamburger Straße / Nordring / Buenser Weg sowie den Zielquerschnitt am Knotenpunkt Soltauer Straße / Heidekamp / Ernststraße (Fahrtrichtung Süden).

Es zeigt sich anhand der Auswertung gemäß Abbildung 10 ein deutlicher Einfluss der Auslastung auf die Reisezeiten auf diesem Streckenzug. Überschlägig betrachtet kommt es bei hoher Auslastung des Streckenzuges (Randlagen der Spitzenverkehrszeiten) teilweise zu einer Verdopplung der Reisezeiten gegenüber dem unbeeinträchtigten Normalzustand. Bei Überlastung und resultierender Überstauung wurden Reisezeiten gemessen, welche das dreifache Maß gegenüber dem Normalzustand darstellen.

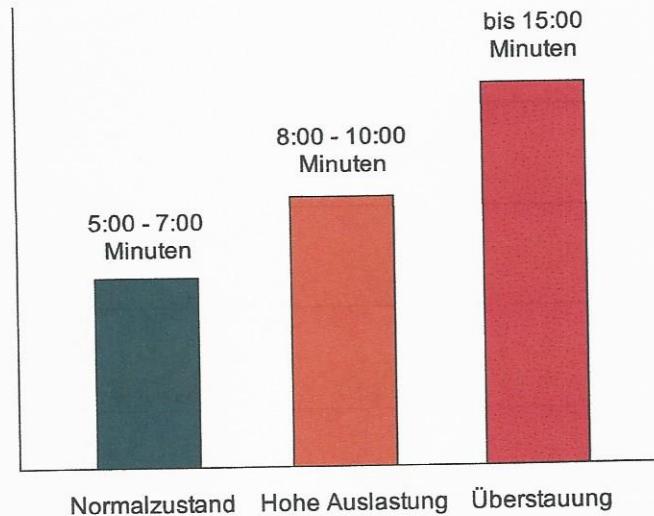


Abbildung 10: Ergebnis der Reisezeitmessung (Nord-Süd-Richtung)