

Verkehrsuntersuchung
B-Plan Nr. 17
(Grundschule und Wohngebiet)
Gemeinde Groß Wittensee

Auftrag der
Gemeinde Groß Wittensee
(vertreten durch das Amt Hüttener Berge, Schulberg 6, 24358 Ascheffel)

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

Oktober 2022
(Stand 05.10.2022)

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	3
2 Vorhandene Situation	5
3 Verkehrsprognose 2035	
3.1 Allgemeine Entwicklungen.....	7
3.2 Spezielle Entwicklungen durch die geplanten Nutzungen .	8
4 Straßenraumgestaltung	14

Projektleitung:

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

1 Aufgabenstellung

(1) In der Gemeinde Groß Wittensee ist mit der Aufstellung des B-Plans Nr. 17 die Ausweisung eines Wohngebietes sowie eines neuen Standortes für die Grundschule vorgesehen.

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

(3) Für das bestehende Straßennetz ist auf der Grundlage vorliegender Verkehrsdaten und der sich addierenden Prognosewerte unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenraumgestaltung die Verträglichkeit der Planungen zu prüfen.

(4) Eine mögliche Erweiterung des Wohnbaugebietes bis zur B 203 ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.



Übersicht

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
- Gemeinde Groß Wittensee: Entwicklung eines Wohngebietes im Zuge der Bundesstraße B 203 - Verkehrsgutachten, WVK Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster, 5. April 2022

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) Der Siedlungsbereich Groß Wittensee wird im Norden durch die Bundesstraße B 203, im Süden durch den Wittensee begrenzt.

(8) Die Kreisstraße K 51 führt von der B 203 im Westen durch den Siedlungsbereich Klein Wittensee, verläuft dann nördlich des Sees entlang und durchzieht den Siedlungsbereich von Groß Wittensee. Dabei verläuft die K 51 (Rendsburger Straße – Dorfstraße – Damendorfer Straße) in einem Bogen und bindet nördlich des Siedlungsbereiches wieder an die B 203 an.

(9) Von Westen mündet innerhalb des Siedlungsbereiches die Kreisstraße K 78 (Habyer Straße) gegenüber des Kirchenweges in die K 51 ein.

(10) Die Siedlungsgebiete zwischen der K 51 (Rendsburger Straße – Dorfstraße – Damendorfer Straße) und der B 203 werden über verschiedene Wohnstraßen erschlossen (Eksaler Weg, Lehmberg, Mühlenstraße, Kirchenweg, Moorweg, Wiesenweg u.a.).

(11) Die Mühlenstraße kann als Sammelstraße (im nördlichen Abschnitt an der Einmündung in die K 51) oder als Wohnstraße (im südlichen Abschnitt im Bereich Kirchenweg/ Eksaler Weg) definiert werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4,50 bis 5,00 m. In Abschnitten kann ein befestigter Seitenstreifen bei Begegnungsfällen größerer Kfz genutzt werden.

(12) Der Gehweg verfügt über eine für Wohnstraßen übliche Breite und ist teilweise nur einseitig angelegt. Bei der Begegnung größerer Gruppen oder Personen mit Kinderwagen muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden.

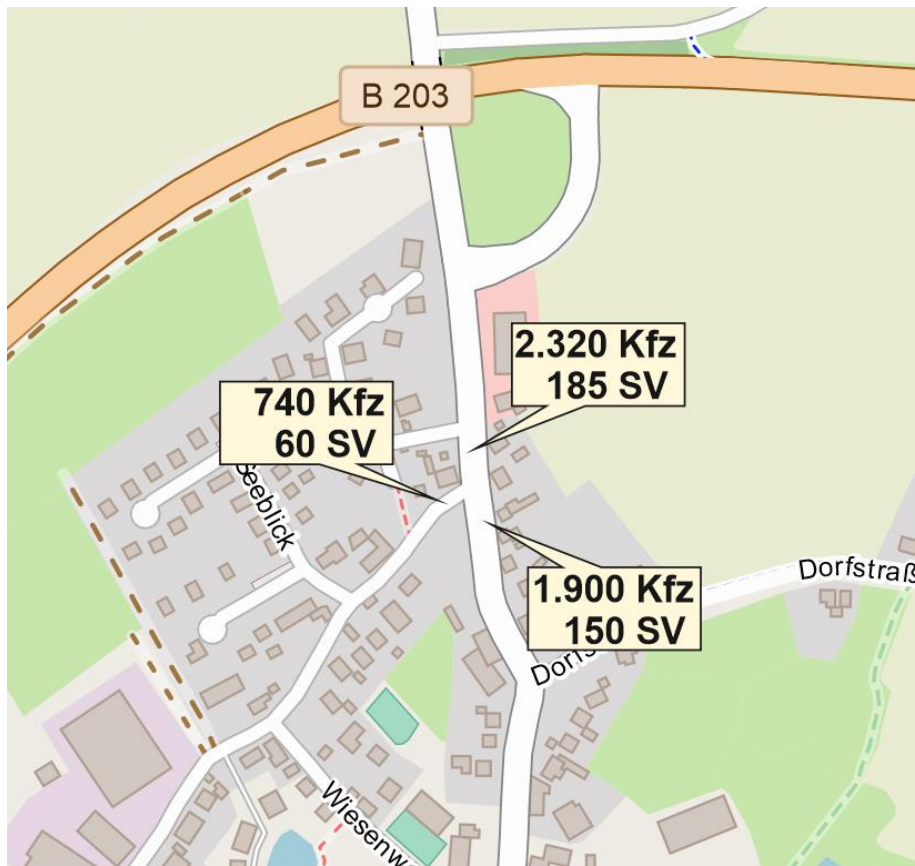
(13) Die Straßen Lehmberg und Eksaler Weg können als Wohnstraßen oder Wohnwege eingestuft werden. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4,50 bis 4,75 m. Der Gehweg verfügt über eine für Wohnstraßen übliche Breite und ist teilweise nur einseitig angelegt. Bei der Begegnung größerer Gruppen oder Personen mit Kinderwagen muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden.

(14) Der Kirchhorster Weg ist ebenfalls als Wohnstraße oder als Wohnweg einzustufen. Die Fahrbahnbreite beträgt allerdings nur ca. 4,00 m. Teilweise kann ein befestigter Seitenbereich im Begegnungsfall genutzt werden.

(15) Der Gehweg verfügt über eine für Wohnstraßen übliche Breite und ist im nördlichen Abschnitt nur einseitig angelegt. Bei der Begegnung größerer Gruppen oder Personen mit Kinderwagen muss auf die Fahrbahn ausgewichen werden.

(16) Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Gemeinde Groß Wittensee: Entwicklung eines Wohngebietes im Zuge der Bundesstraße B 203 - Verkehrsgutachten, WVK Wasser- und Verkehrskontor, Neumünster, 5. April 2022) wurde das Verkehrsaufkommen u.a. an der Einmündung der Mühlenstraße in die K 51 (Damendorfer Straße) über 2 x 4 Stunden eines Normalwerktagess ge zählt. Durch Hochrechnung der Zählwerte mit Hilfe charakteristischer Ganglinien kann die Verkehrsbelastung eines Normalwerktagess ermittelt werden.

(17) Demnach ergeben sich auf der K 51 (Damendorfer Straße) ca. 1.905 bis 2.330 Kfz/ Werktag, davon ca. 150 bis 185 SV/ Werktag. Die Mühlenstraße wird in Höhe der Anbindung von ca. 740 Kfz/ Werktag und ca. 60 SV/ Werktag befahren.



Zähldaten Verkehrsuntersuchung WVK 2021 auf Werktagsswerte hochgerechnet, Angaben auf volle 10er gerundet

(18) Auffällig ist dabei der für Wohnquartiere vergleichsweise hohe Schwerverkehrswert von ca. 7,8 % (60 SV von 770 Kfz) auf der Mühlenstraße. Die Ursache könnte in Lkw-Verkehren zum Unternehmensstandort der Wittenseer Quelle an der Mühlenstraße liegen.

(19) Unter Berücksichtigung der Straßennetzstruktur und der Flächennutzungen kann vereinfacht davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsbelastungen auf den übrigen Straßen dieses Wohnquartiers (Eksaler Weg, Lehmborg, südliche Mühlenstraße, Kirchenweg, Moorweg, Wiesenweg u.a.) unter diesen Verkehrsmengen liegen

3 Verkehrsprognose 2035

3.1 Allgemeine Entwicklungen

(20) 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.

(21) 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.

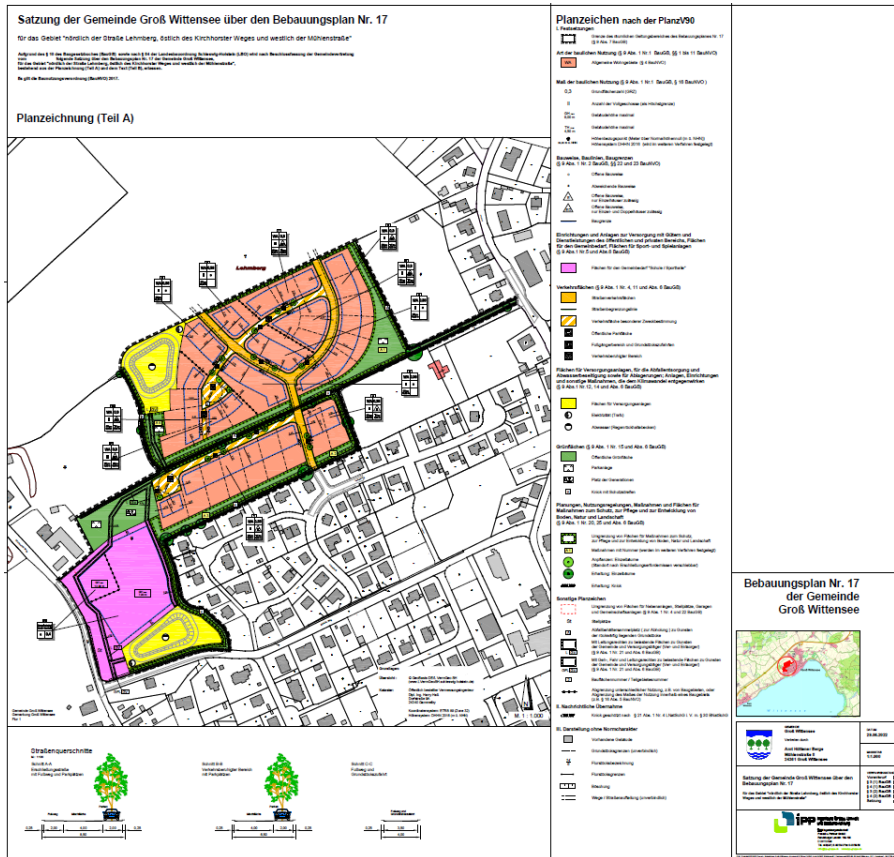
(22) Auch Verhaltensänderungen in Folge der Diskussionen um Umwelt- und Naturschutz können grundsätzlich zu einem sinkenden Kfz-Verkehrsaufkommen führen.

(23) 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 Schleswig-Holsteins von 1970 bis in die 1990er oder sogar 2000er Jahre ein stetiger Anstieg der Kfz-Verkehre.

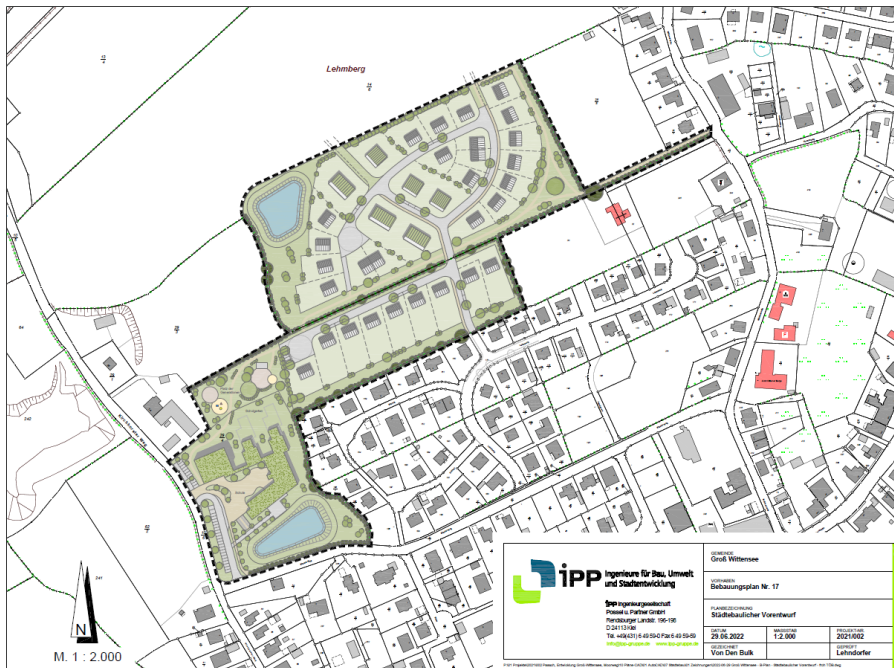
(24) Aus den Zeitreihen der allgemeinen Straßenverkehrszählungen im Umfeld lassen sich aufgrund starker Schwankungen in den letzten Zeiträumen keine Tendenzen für allgemeine Änderungen des Verkehrsaufkommens der Vergangenheit ableiten. Tendenziell ist das Verkehrsaufkommen in vergleichbaren Räumen von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

(25) Vereinfacht kann das derzeitige Verkehrsaufkommen auch für den Prognosezeitraum 2035 angenommen werden. Wesentliche Änderungen ergeben sich durch die geplanten zusätzlichen Nutzungen, weniger durch die allgemeinen oben beschriebenen Entwicklungen.

3.2 Spezielle Entwicklungen



B-Plan, IPP



Städtebauliches Konzept, IPP

Wohngebiet

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

(27) 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.

(28) 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.

(29) 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.

(30) 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.

(31) 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.

(32) 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. Die Annahmen liegen damit auf der sicheren Seite.

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

(34) 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 Gebiets 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.

(35) 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.

(36) 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	30	105	420	336	224
MFZ	30	75	300	240	160
Summe	60	180	720	576	384

(37) Insgesamt ergeben sich dann mit Bezug zum Wohngebiet ca. 384 Kfz-Fahrten (192 Kfz-Zufahrten und 192 Kfz-Abfahrten). Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw1 oder Lkw2) liegt bei < 2 % und ergibt sich durch Müllfahrzeuge, Umzugswagen, Lieferdienste etc.

(38) In den Spitzenstunden kann morgens von ca. 1 % Zufahrten und ca. 16 % der Abfahrten des Tages ausgegangen werden (insgesamt ca. 33 Kfz-Fahrten). Am Nachmittag können ca. 12 % der Tagesbelastung als Zufahrten und ca. 6 % als Abfahrten angenommen werden (insgesamt ca. 35 Kfz-Fahrten).

Grundschule

(39) Die Grundschule ist für eine Kapazität von ca. 120 Kindern ausgelegt. Sofern die Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht und abgeholt werden, ergeben sich je Kind 4 Pkw-Fahrten (morgens: Hinfahrt mit Kind, Rückfahrt ohne Kind – mittags : Hinfahrt ohne Kind, Rückfahrt mit Kind).

(40) Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des morgendlichen Zeitdrucks und der je nach Jahreszeit herrschenden Dunkelheit morgens mehr Kinder zur Schule gebracht werden, als mittags abgeholt werden. Auf dem Nachhauseweg entfällt auch das ansonsten erforderliche morgendliche Treffen mit den Kindern aus der Nachbarschaft, um ggf. gemeinsam sicher zur Schule zu gehen. Mittags/nachmittags erfolgt der Heimweg gemeinsam mit Kindern, die ohnehin in der Schule getroffen worden sind. Der Anteil dieser mittags weniger als morgens mit dem Pkw zurückgelegten Wege ist aber nicht ausreichend genau zu quantifizieren. Dieser Effekt wird deshalb in den nachfolgenden Berechnungen nicht berücksichtigt.

(41) Wie viele Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht und wieder abgeholt werden ist von der Lage der Schule und dem Einzugsgebiet sowie der Erreichbarkeit zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV (Buslinien) abhängig. In ländlichen Regionen ist von einem höheren Anteil Pkw-Nutzung auszugehen, als in Großstädten.

(42) Angenommen wird, dass ca. 60 % der Kinder mit dem Pkw zur Schule gebracht und abgeholt werden. Unter Berücksichtigung von Geschwisterkindern und Nachbarskindern, die in einem Pkw gefahren werden, ergibt sich ein Besetzungsgrad von ca. 1,1 Kindern pro Pkw. Zudem wird berücksichtigt, dass auch im Sommerhalbjahr durch Krankheit etc. nicht alle Kinder jeden Schultag anwesend sind. Angenommen wird eine Fehlquote von 5 %.

(43) Insgesamt ergeben sich dadurch ca. $(120 \text{ Kinder} * 60 \% \text{ MIV-Anteil} / 1,1 \text{ Pers. pro Pkw} * 95 \% \text{ Anwesenheit} * 4 \text{ Kfz-Fahrten} =) 250 \text{ Pkw-Fahrten/Werktag}$. Davon jeweils die Hälfte morgens und die Hälfte mittags/nachmittags.

(44) Bei ca. 20 Lehrkräften ist bei einem MIV-Anteil von 90 % und einem Besetzungsgrad von 1,1 bei einer Anwesenheitsquote von 95 % von $(20 \text{ Lehrkräfte} * 90 \% \text{ MIV-Anteil} / 1,1 \text{ Pers. pro Pkw} * 95 \% \text{ Anwesenheit} * 2 \text{ Fahrten für Hin- und Rückweg} =) 32 \text{ Pkw-Fahrten/Werktag}$. Davon jeweils die Hälfte morgens und die Hälfte mittags/nachmittags.

(45) Hierzu addieren sich noch Fahrten durch Besucher, Lieferverkehre sowie Ver- und Entsorgung. Hierfür werden pro Werktag insgesamt 10 Fahrten angenommen (5 Zu- und 5 Abfahrten).

(46) Insgesamt ergeben sich dann mit Bezug zur Schule ca. 292 Kfz-Fahrten (146 Kfz-Zufahrten und 146 Kfz-Abfahrten). Der Anteil des Schwerverkehrs (Lkw1 oder Lkw2) liegt bei < 2 % und ergibt sich durch Müllfahrzeuge, Lieferverkehre und ggf. Busse des ÖPNV/ Schulbusse etc.

Turn-/ Mehrzweckhalle

(47) An der Grundschule ist die Anlage einer Turn-/ Mehrzweckhalle geplant. Diese ist als Einfeldhalle vorgesehen und kann am Nachmittag und Abend durch Vereine genutzt werden.

(48) Eine exakte Abschätzung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens ist nicht möglich. Hierzu müssten die zukünftigen Nutzer feststehen (Sportvereine mit den jeweiligen Gruppen/ Vereinssparten).

(49) Angenommen wird, dass an einem normalen Werktag 3 Gruppen mit jeweils 25 Personen in der Halle trainieren. Bei einem angenommenen MIV-Anteil von 70 % und einem Besetzungsgrad von 1,5 Personen pro Pkw ergeben sich (75 Sportler x 70 % MIV-Anteil / 1,5 Pers. pro Pkw x 2 Fahrten für Hin- und Rückweg =) 70 Pkw-Fahrten/ Werktag.

(50) Insgesamt ergeben sich dann mit Bezug zur Turn-/ Mehrzweckhalle für Vereine ca. 70 Kfz-Fahrten (35 Kfz-Zufahrten und 35 Kfz-Abfahrten). Schwerverkehrsfahrten fallen dabei nicht an.

Gesamtprognose

(51) Insgesamt ergeben sich durch die geplanten Nutzungen an normalen Werktagen außerhalb der Schulferien:

- **384 Kfz-Fahrten, davon < 8 Schwerverkehre (Wohngebiet)**
 - **292 Kfz-Fahrten, davon < 6 Schwerverkehre (Schule)**
 - **70 Kfz-Fahrten, davon = 0 Schwerverkehre (Turnhalle)**
- ⇒ **746 Kfz-Fahrten, davon < 14 Schwerverkehre (Summe)**

(52) Die Annahmen wurden bewusst so gewählt, dass die Verkehrswerte eher auf der sicheren Seite liegen. Die Prognosewerte liegen demnach auch über den ermittelten Verkehrswerten der Untersuchung der WVK.

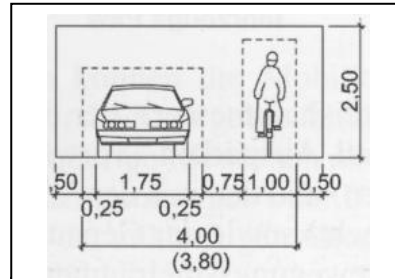
(53) Mit Bezug zur Schule ist beim Pkw-Verkehr der entscheidende Faktor der Anteil der Kinder, die mit dem Pkw gebracht und abgeholt werden. Bei reduziertem Hol-/ Bringverkehr durch die Eltern können sich deutlich geringere Verkehrswerte einstellen. Bei Schwerverkehr ist mit Bezug zur Schule die Anzahl der Busse des ÖPNV/ der Schulbusse für das künftige Verkehrsaufkommen der relevante Faktor.

(54) An Sonn- und Feiertagen sowie in den Schulferien ist das Verkehrsaufkommen zur Wohnnutzung reduziert. Mit Bezug zur Schule ist das Verkehrsaufkommen minimal. Bezüglich der Nutzung der Mehrzweckhalle ist das Verkehrsaufkommen von der Veranstaltungen und Wettkämpfen abhängig und kann dabei an einzelnen Tagen auch höher als an einem normalen Werktag liegen.

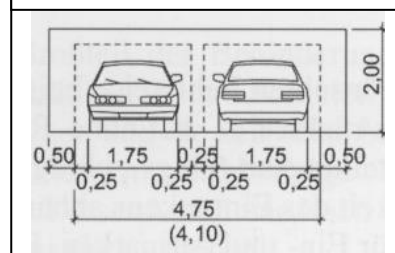
5 Straßenraumgestaltung

(55) Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ergeben sich bei Begegnungsfällen verschiedener Verkehrsteilnehmer die folgenden erforderlichen Bewegungsspielräume:

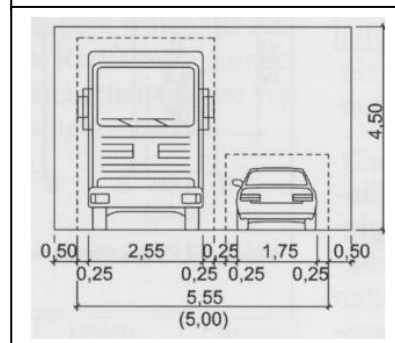
(56) Begegnungsfälle Radverkehr und Pkw sind bei Fahrbahnbreiten von 4,00 m problemlos möglich.



(57) Pkw und Pkw Begegnungsfälle erfordern eine Fahrbahnbreite von 4,10 m bei verminderter Geschwindigkeit, was in Wohnstraßen und Wohnwegen auch grundsätzlich erwünscht ist.



(58) Begegnungen zwischen Lkw und Pkw können auf ca. 5,00 m breiten Fahrbahnen bei reduzierter Geschwindigkeit erfolgen.



Auszug RASt 06

(59) Die Straßenzüge des Wohnquartiers zwischen der K 51 und der B 203 (Eksaler Weg, Lehmsberg, südliche Mühlenstraße, Kirchenweg, Moorweg, Wiesenweg u.a.) erfüllen im Wesentlichen die Funktion von Wohnstraßen oder Wohnwegen.

(60) Wohnstraßen werden zumeist als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Der Radverkehr kann sicher gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn verlaufen.

(61) 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 die vorhandenen Maße unproblematisch.

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

(63) Auch die lediglich einseitige Anlage eines Gehweges ist 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.

(64) Je nach Verkehrsbelastung werden ohne Linienbusverkehr in Wohnstraßen gemäß RAST 06 Fahrbahnbreiten von 4,00 bis 5,00 m vorgesehen. Um auch ohne Ausweichstellen Begegnungen von Pkw und Lkw zu ermöglichen, sind auch Fahrbahnbreiten bis 6,00 m möglich.

(65) In Wohnstraßen ist gemäß RAST 06 eine Verkehrsbelastung von bis zu 400 Kfz/ h, d.h. ca. 4.000 Kfz/ Werktag möglich. Wobei die Grenzwerte natürlich einerseits nicht ausgereizt werden sollten, andererseits eine Wohnstraße in Groß Wittensee nicht direkt mit einer Wohnstraße in Kiel oder Hamburg vergleichbar ist.

(66) Auf Wohnwegen teilen sich alle Verkehrsteilnehmer zumeist den Straßenraum. Üblich ist eine Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) mit Schrittgeschwindigkeit als zulässiger Höchstgeschwindigkeit.

(67) In Bestandsstraßen finden sich aber auch in Wohnwegen teilweise noch Gehwege, die aber dann mit einem flachen Bord von der Fahrbahn abgetrennt sind.

(68) Wohnwege können gemäß RAST 06 mit Fahrbahnbreiten bis Fahrgassenbreiten von 4,50 m bis 5,00 m angelegt werden.

(69) In Wohnwegen ist gemäß RAST 06 eine Verkehrsbelastung von bis zu 150 Kfz/ h, d.h. ca. 1.500 Kfz/ Werktag möglich.

(70) Unter Berücksichtigung der Straßenraumgestaltung, der verkehrlichen Vorbelastung und der zu erwartenden Zusatzverkehre kann das Verkehrsaufkommen auf dem vorhandenen Straßennetz ohne Probleme abgewickelt werden.

(71) Die Straßenraumgestaltung entspricht üblichen Wohnstraßen oder Wohnwegen. Die gemäß RASSt 06 verträglichen Verkehrsmengen werden auch bei dem zu erwartenden Zusatzverkehr bei weitem nicht erreicht.

(72) Selbst wenn alle Zusatzverkehre (ca. 746 Kfz/ Werktag) über den höchstbelasteten Streckenabschnitt der Mühlenstraße verlaufen würden (derzeit ca. 740 Kfz/ Werktag) würde gerade der Grenzwert eines Wohnweges (verkehrsberuhigter Bereich/ Spielstraße: ca. 1.500 Kfz/ Werktag) erreicht.

(73) Aufgrund des hohen möglichen Verkehrsaufkommens mit Bezug zur Grundschule (insbesondere durch Elterntaxis) und den Schulkindern als besonderes schutzbedürftige bzw. unsichere Verkehrsteilnehmer sind hier je nach Verkehrsablauf weitere Maßnahmen zu prüfen, u.a.:

- Einbahnstraßenregelungen (z.B. Kirchhorster Weg),
- verkehrsberuhigte Bereiche (z.B. Kirchhorster Weg)
- Park- oder Haltverbote,
- Beschilderungen,
- Geschwindigkeitsreduzierungen,
- Pflasterungen bzw. farbige Markierungen von Straßenflächen.

(74) Diese Maßnahmen umfassen aber im Wesentlichen sogenannte verkehrsbehördliche Anordnungen, die nicht im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens festgelegt werden.

Hannover, Oktober 2022



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias