



## Untersuchung und Bewertung von verkehrsplanerischen Maßnahmen in der westlichen Innenstadt der Hansestadt Uelzen - im Auftrag der Hansestadt Uelzen -

(1) In der westlichen Innenstadt der Hansestadt Uelzen sind verschiedene verkehrsplanerische Maßnahmen in der Diskussion, die im Rahmen dieser Stellungnahme untersucht und bewertet werden sollen.

(2) Für den Bereich liegen Verkehrszählungen aus unterschiedlichen Jahren vor. Die ermittelten Werte für den Kfz-Verkehr sind in den Abbildung 1 dargestellt. Der Anteil des Schwerververkehrs ist im Bereich der westlichen Innenstadt nicht problematisch und erreicht übliche Werte.

### Ausbau Schiller und Alewinstraße

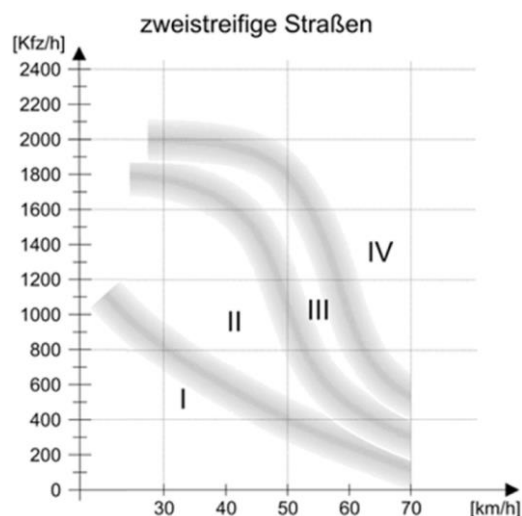
(3) Für die Schillerstraße sowie die Alewinstraße ist ein Straßenausbau vorgesehen.

(4) Die Schillerstraße ist derzeit von der Lüneburger Straße bis zur Bahnhofstraße in beiden Fahrtrichtungen für den Kfz- wie auch den Radverkehr befahrbar. Die Alewinstraße ist direkt an der Anbindung an die Bahnhofstraße bis zur Grabenstraße auf einem ca. 10 m langen Teilstück in beiden Fahrtrichtungen befahrbar. Anschließend ist die Alewinstraße für den Kfz-Verkehr nur noch in südlicher Richtung geöffnet. Ab der Dieterichsstraße kann die Alewinstraße wieder in beiden Richtungen befahren werden.

(5) Die Verkehrsbelastungen liegen im DTV auf dem gesamten Straßenzug zwischen 1.800 und 2.600 Kfz/ Tag. Der Anteil des Schwerververkehrs liegt bei ca. 3 bis 5 %. An Werktagen (DTVw) ergeben sich bei bis zu 3.000 Kfz/ Werktag etwas höhere Verkehrsmengen.

(6) Insgesamt sind die Verkehrsmengen auf diesen Straßenabschnitten so gering, dass gemäß der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) der Radverkehr sicher gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der fahrbahn geführt werden kann (siehe Grafik rechts als Auszug aus der ERA).

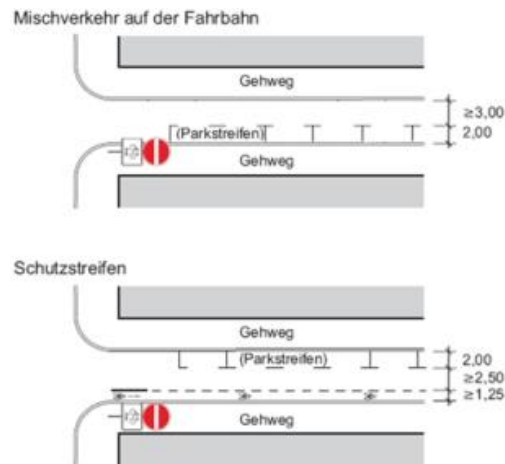
(7) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt auf diesen innerörtlichen verkehrswichtigen Straßen 50 km/ h, die Verkehrsbelastung in der Spitzenstunden ergibt sich bei ca. 10 % der Tagesbelastung mit maximal 300 Kfz/ h.





(8) Demnach ist im Belastungsbereich I der Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn die übliche zu wählende Führungsform. Starke Steigungsstrecken sind ebenso wie eine überbreite Fahrbahn nicht vorhanden, so dass Sonderformen der Verkehrsführung im Radverkehr nicht erforderlich sind (Gehweg für Radfahrer freigegeben oder Anlage von Schutzstreifen).

(9) Die Alewinstraße könnte zur Förderung des Radverkehrs in beiden Richtungen für Fahrradfahrende freigegeben werden. Dies ist gemäß ERA nur bei einer Fahrgassenbreite neben den parkenden Pkw von ca. 3,00 m zu empfehlen (siehe nebenstehende Grafik).



(10) Für die Anlage eines ergänzenden Schutzstreifens in Gegenrichtung der Einbahnstraße steht kein ausreichender Verkehrsraum zur Verfügung (mindestens 3,75 Fahrgasse neben den parkenden Pkw).

(11) Allerdings sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen gemäß ERA lediglich 30 km/ h betragen. In der Alewinstraße als verkehrswichtige Hauptstraße gilt derzeit 50 km/ h. Eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/ h lässt sich allerdings punktuell auf dem als Einbahnstraße ausgewiesenen Abschnitt ggf. mit der Lage der psychiatrischen Klinik begründen.



**Alewinstraße Abschnitt Einbahnstraße zw. Bahnhofstr. und Dieterichsstr.**



(12) Bei einem Ausbau der Schillerstraße sollte die Aufteilung der Breiten der Gehwege/ Stellplätze und der verbleibenden Fahrbahn angepasst werden. Die nutzbare Gehwegefläche ist in Teilen zu verbreitern (kein hälftiges Parken mehr auf dem Gehweg). Bei einer Fahrgassenbreite von 6,00 m können sich Kfz auch bei einer Geschwindigkeit von 50 km/ h begegnen.

(13) Auch in der Schillerstraße kann der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn mitgeführt werden. Die Anordnung von Schutzstreifen ist nicht erforderlich und bei den vorhandenen Straßenraumbreiten auch nicht in beiden Richtungen möglich.



**Schillerstraße in Höhe Hoefftstraße**

(14) Eine Einbahnstraßenregelung ist in der Schillerstraße nicht erforderlich (ausreichende Straßenraumbreite für alle Verkehrsteilnehmer grundsätzlich vorhanden) und auch nicht sinnvoll. Es ergeben sich zusätzliche Belastungen auf anderen Straßen. Je nach Länge und Richtung der Einbahnstraße verlagern sich Fahrten auf die St.-Viti-Straße und die Ringstraße, aber auch auf die Ringstraße und ggf. die Veerßer Straße – Lüneburger Straße.

(15) Die Straßen sind bereits derzeit höher durch Kfz-Verkehre belastet als die Schillerstraße (Ringstraße ca. 3.500 bis 4.500 Kfz/ Werktag, St.-Viti-Straße und Ringstraße ca. 4.000 bis 6.000 Kfz/ Werktag; Schillerstraße ca. 2.500 bis 3.000 Kfz/ Werktag) oder aufgrund der Lage direkt im Stadtzentrum sensibel (Veerßer Straße – Lüneburger Straße). Aus der Schillerstraße würden sich ca. 1.200 bis 1.500 Kfz/ Werktag auf die anderen Straßenzüge verlagern.

(16) Zudem ergeben sich Umwegfahrten, da Ziele nicht mehr direkt erreicht von dort wieder auf direktem Wege abgefahren werden kann. Hierdurch steigen die Verkehrsbelastungen im gesamten Quartier nochmals an (St.-Viti-Straße und Ringstraße, aber auch auf der Schillerstraße und den Nebenstraßen Alte Wiesenstraße, Hoefftstraße, Brauerstraße, Kaiserstraße).



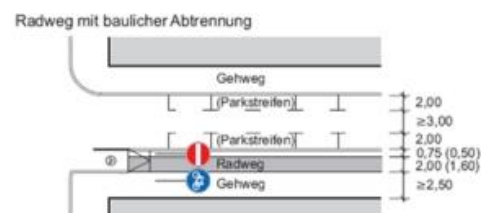
(17) Insbesondere an den Kreuzungen/ Einmündungen St.-Viti-Straße in die Ebstorfer Straße und in die Bahnhofstraße sind zusätzliche Verkehre nicht optimal. An der Einmündung der St.-Viti-Straße in die Ebstorfer Straße könnte die Einrichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich werden.

(18) Sofern die Einbahnstraße in Nord-Süd-Richtung befahrbar ist, ergäbe sich zusammen mit der Alewinstraße eine von der Lüneburger Straße zur Dieterichsstraße durchgehend befahrbare Hauptverkehrsachse des Kfz-Verkehrs. In Richtung Norden fahrende Kfz-Nutzer müssten die Achse Veerßer Straße – Lüneburger Straße mitten durch die Innenstadt oder die St.-Viti-Straße nutzen. An der Einmündung in die Ebstorfer Straße treten diese Fahrten als zusätzliche Einbieger auf, was die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität dort herabsetzt.

(19) Eine in Süd-Nord-Richtung befahrbare Einbahnstraße würde die Ringstraße und die St.-Viti-Straße zusätzlich belasten. An der Einmündung der St.Viti-Straße in die Ebstorfer Straße ergeben sich zusätzliche Abbieger in die St.Viti-Straße. Die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität würde dadurch nur in geringem Maße verschlechtert. An der Einmündung der Bahnhofstraße in die Ringstraße sind bezüglich der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität keine wesentlichen Verschlechterungen zu erwarten. Hierfür sind die Verlagerungseffekte an dieser Stelle zu gering.

(20) Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/ h wäre die Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr gemäß ERA nicht zulässig. Aufgrund der im Nordabschnitt ansässigen Oberschule wäre zumindest eine abschnittsweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/ h denkbar.

(21) Im Südabschnitt der Schillerstraße fehlt allerdings eine vergleichbare Einrichtung zu Begründung einer Geschwindigkeitsreduzierung. Hier wäre nur die Anlage eines separaten baulich abgesetzten Radweges möglich (siehe nebenstehende Grafik).



**(22) Fazit: Aus verkehrsplanerischer Sicht bietet es sich an, die Schillerstraße weiterhin in beiden Richtungen für alle Fahrzeugarten freizugeben. Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird nicht empfohlen.**



## Verkehrswichtige Straßen in der westlichen Innenstadt

(35) Aus verkehrsplanerischer Sicht ergibt sich in der westlichen Innenstadt das in der Abbildung auf der nächsten Seite dargestellte Netz verkehrswichtiger Straßen:

- Überregionale/ regionale Straßen: Ebstorfer Straße und Veerßer Straße südlich des KVP – Greyerstraße.
- Innenstadtring: Lüneburger Straße (Nordabschnitt) – Ringstraße – Veerßer Straße – Fritz-Röver-Straße – Mühlenstraße – Maurerstraße.
- Innerörtliche/ lokale verkehrswichtige Hauptverkehrsstraßen: Bahnhofstraße von Sternstraße bis Ringstraße, Schiller Straße – nördliche Alewinstraße bis Dieterichsstraße – Dieterichsstraße bis Veerßer Straße, St.-Viti-Straße.

(36) An der Verknüpfung Dieterichstraße/ Alewinstraße kann die derzeitige Verkehrsregelung (Vorfahrt Dieterichstraße) beibehalten werden. Die Verkehrsteilnehmer sind an die Vorfahrtregelung gewöhnt, erhöhte Unfallzahlen ergeben sich nicht, alle Verkehre verfügen über eine gute Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.



**Kreuzung Dieterichstraße/ Alewinstraße**

Hannover, 22.05.2019

*Lothar Zacharias*

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias