

Verkehrsgutachten zum
Bebauungsplan Nr. 113 „Gemeinbedarfsfläche
westlich des Schulzentrums“
der Gemeinde Oyten

Auftraggeber: Gemeinde Oyten

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Limmerstraße 41
30451 Hannover
Tel.: 0511 / 571079
info@ig-schubert.de
www.ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im Juli 2025



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	2
2. Bestandsanalyse.....	4
2.1 Verkehrsregelungen	4
2.2 Vorhandene Verkehrsbelastungen	5
3. Zukünftige Situation	9
3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung.....	9
3.2 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen	10
3.3 Erschließungskonzepte	11
3.4 Prognosebelastungen 2035 mit Kindertagesstätte	12
3.5 Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen	15
4. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen	16

1. Aufgabenstellung und Grundlagen

Die Gemeinde Oyten beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 113 „Gemeinbedarfsfläche westlich des Schulzentrums“ aufzustellen. Aktuell geplant ist die Errichtung einer Kita mit sechs Gruppen. Im Weiteren verbleibt eine Fläche für potentielle Schulerweiterungen, für die es jedoch auf absehbare Zeit keinen Bedarf geben wird. Bei einer möglichen Erweiterung des Schulzentrums würden auch in erster Linie qualitative und weniger quantitative Veränderungen im Vordergrund stehen. Die Lage des Bebauungsplangebiets im Bereich Stader Straße / Pestalozzistraße ist dem Übersichtsplan in Bild 1 zu entnehmen.

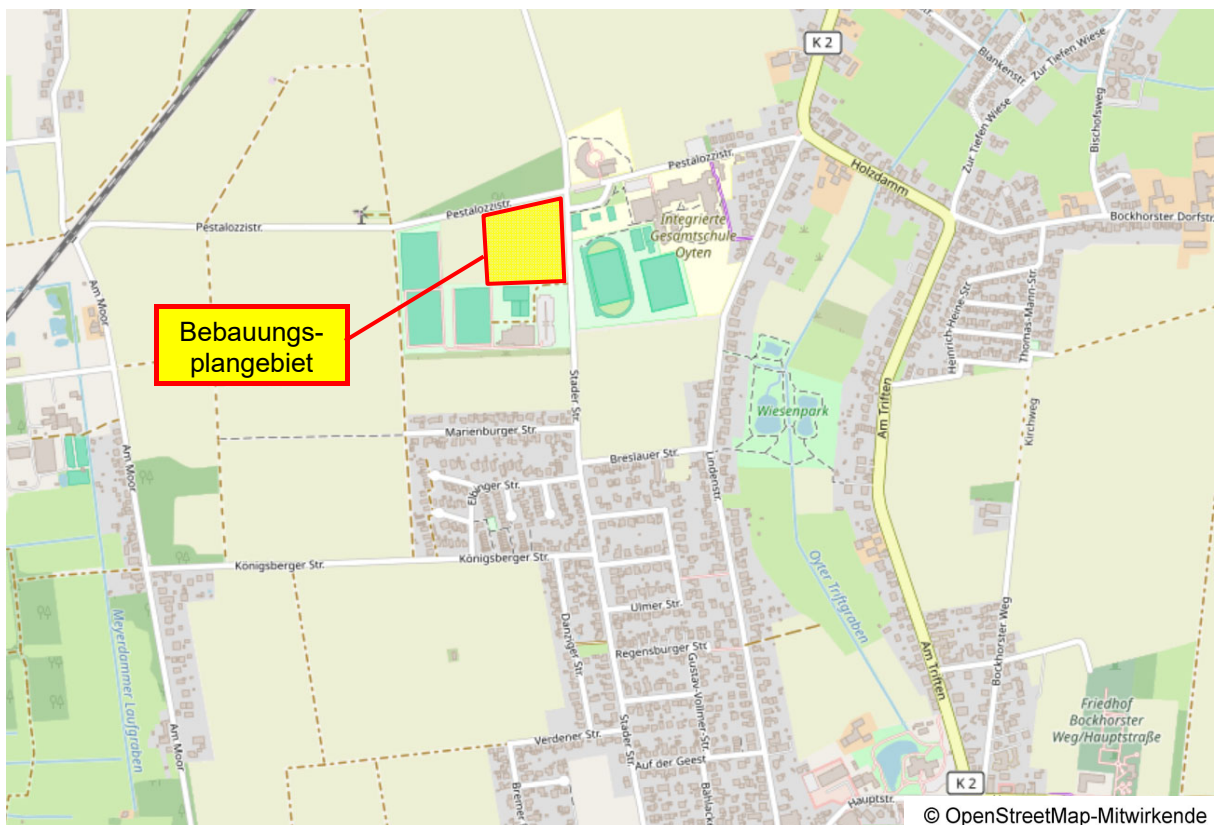


Bild 1: Übersichtsplan

Im Rahmen des Gutachtens sollen die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre auf die umliegenden Straßen untersucht werden. Es ist zu prüfen, ob die angrenzenden Straßen den geplanten Mehrverkehr aufnehmen können und falls nicht, welche Maßnahmen empfehlenswert sind, um die Funktionsfähigkeit der Straßen zu bewahren.

Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsbelastungen werden die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Umfeld der geplanten Kita zur Beurteilung der Verträglichkeit und zur Ermittlung ggf. erforderlicher Maßnahmen abgeschätzt. Als Grundlage der Untersuchungen sind von der Gemeinde Oyten im Frühjahr 2025 Verkehrserhebungen an der Stader Straße, an der Lindenstraße und an der Bresläuer Straße durchgeführt worden.

Darüber hinaus stand der Vorentwurf der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 133 zur Verfügung, der in Bild 2 dargestellt ist.

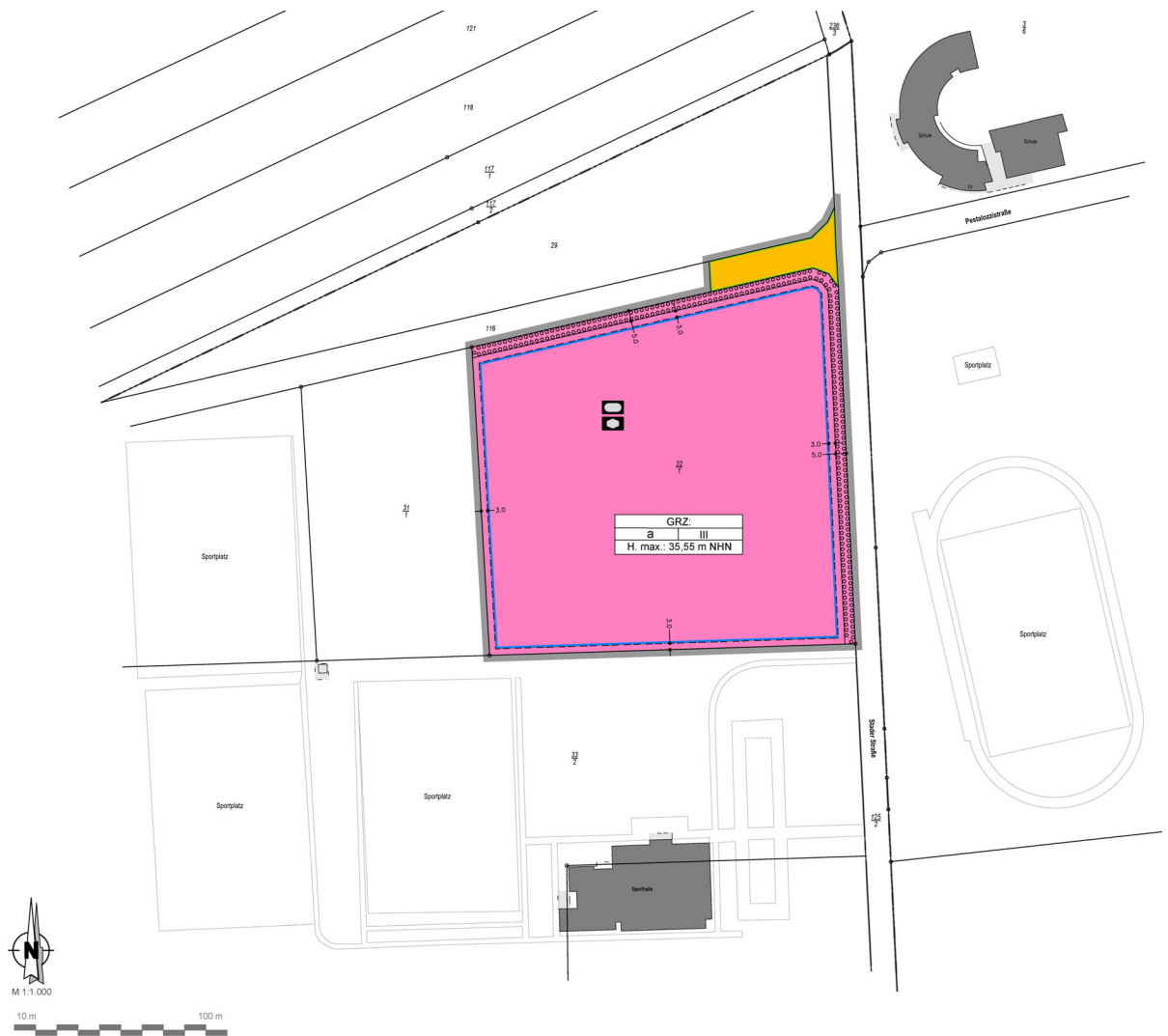


Bild 2: Bebauungsplan Nr. 133 „Gemeinbedarfsfläche westlich des Schulzentrums“, Vorentwurf
(Quelle: instara, Bremen)

2. Bestandsanalyse

2.1 Verkehrsregelungen

Das Bebauungsplangebiet kann seit einigen Jahren während der Schulanfangs- und Schulentzeiten nicht mehr mit dem Kfz angefahren werden. Aus Richtung Norden (Mühlenbergstraße) und Westen (Pestalozzistraße / Am Moor) ist die Zufahrt durch Beschilderung zeitlich begrenzt. Aus Richtung Süden (Stader Straße) und Osten (Pestalozzistraße / K 2) ist die Zufahrt durch Schrankenanlagen zeitweise gesperrt und während der Schließzeiten nur für Berechtigte möglich. Die Verkehrsregelungen im Planungsraum zeigt Bild 3.

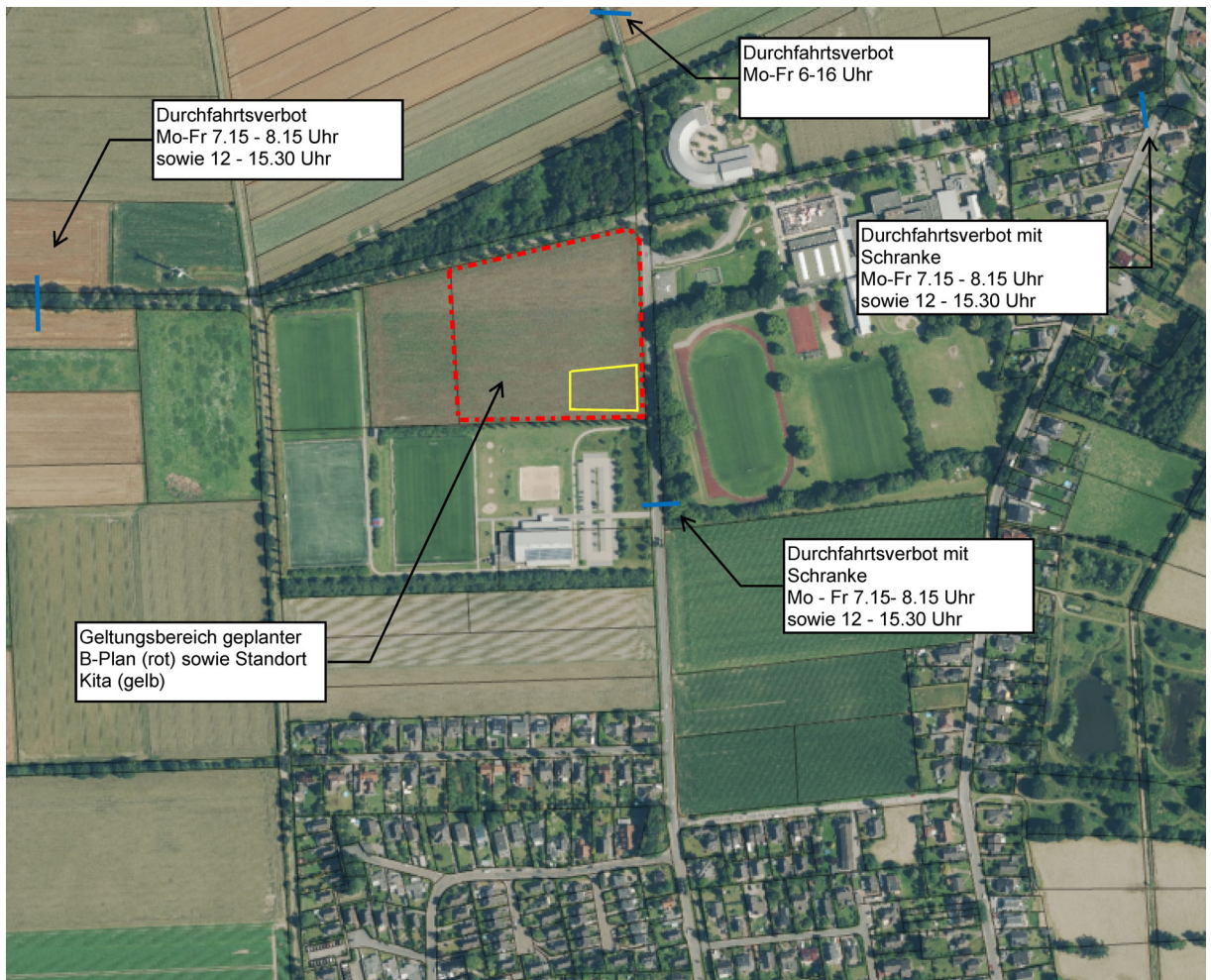


Bild 3: Verkehrsregelungen im Planungsraum (Quelle: Gemeinde Oyten)

Der Hol- und Bringverkehr des Schulzentrums wurde durch die Verkehrsregelungen aus dem direkten Umfeld der Schulen an die Lindenstraße und den Parkplatz des Sportzentrums an der Stader Straße verlagert. Lindenstraße und Stader Straße sind jedoch auch wichtige Schulwege und nehmen den Fuß- und Radverkehr des Schulzentrums in/aus Richtung Süden auf. An der Stader Straße steht ein Gehweg an der Ostseite zur Verfügung, der auch vom Radverkehr genutzt werden darf.

2.2 Vorhandene Verkehrsbelastungen

Zur Ermittlung der vorhandenen Verkehrsbelastungen im Planungsraum hat die Gemeinde Oyten im Frühjahr 2025 Verkehrserhebungen in der Stader Straße, in der Lindenstraße und in der Breslauer Straße durchgeführt. Die Zählungen fanden richtungsgetreunt jeweils über einen Zeitraum von einer Woche statt.

Die Zählergebnisse an den fünf Zählstellen wurden für den Mittwoch, Donnerstag und Freitag in Bild 4 bis 6 zusammengestellt. Der nördliche Abschnitt der Stader Straße nahm an den Zähltagen zwischen 943 und 1.115 Kfz/24h auf. Für den südlichen Abschnitt der Stader Straße wurden Verkehrsbelastungen zwischen 1.562 und 1.746 Kfz/24h ermittelt. Die Breslauer Straße weist ein Verkehrsaufkommen zwischen 795 und 879 Kfz/24h auf.

Für die Lindenstraße sind Belastungswerte zwischen 1.154 und 1.329 Kfz/24h angegeben. Der nördliche Abschnitt ist an allen Zähltagen etwas stärker belastet als der südliche Abschnitt. Die Breslauer Straße wird somit stärker aus Richtung Norden als aus Richtung Süden angefahren, da sie auch als Verbindung zwischen K 2 und Stader Straße dient.



Bild 4: Zählergebnisse am Mittwoch



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählungen am Donnerstag
 13.03. bis 26.06.2025

A1 Querschnittszählstelle

Angaben in Kfz/24h

Bild 5: Zählergebnisse am Donnerstag



Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählungen am Freitag
 14.03. bis 27.06.2025

A1 Querschnittszählstelle

Angaben in Kfz/24h

Bild 6: Zählergebnisse am Freitag

Darüber hinaus sind die Tagesganglinien an den Zählstellen ausgewertet worden. Der Tagesganglinie für die Stader Straße (A5) in Bild 7 ist zu entnehmen, dass am Donnerstag die maximalen Verkehrsbelastungen eine Größenordnung von 130 Kfz/h in der Morgenspitze und von 125 Kfz/h in der Nachmittagsspitze aufweisen. Eine weitere Verkehrsspitze mit rd. 100 Kfz/h ist gegen 14.00 Uhr zu erkennen.

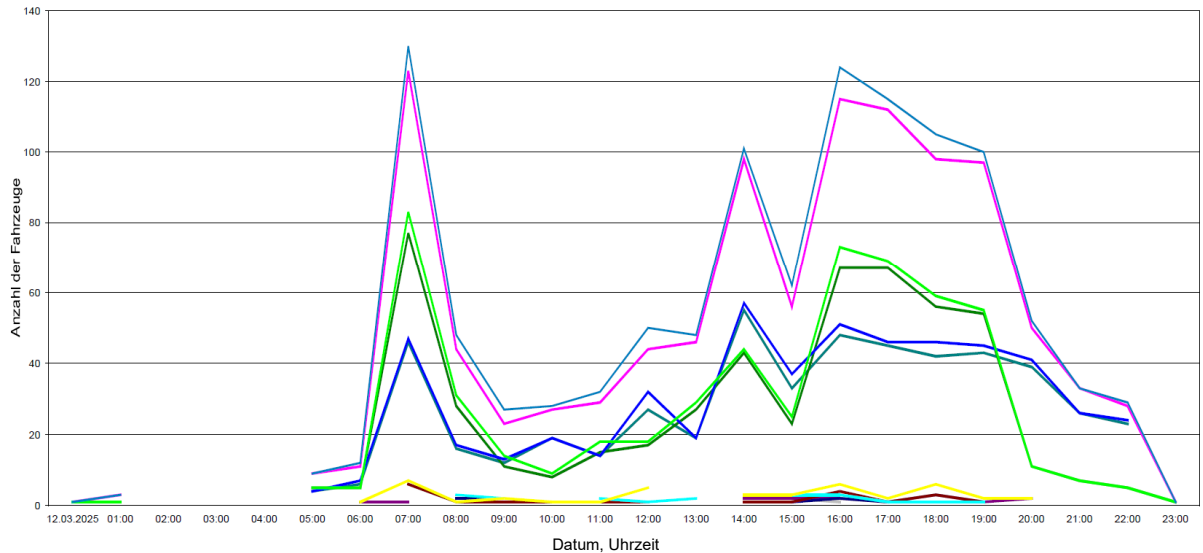


Bild 7: Tagesganglinie Stader Straße in Höhe Marienburger Straße (A5), Mittwoch, 12.03.2025

Auch am Freitag traten die maximalen Verkehrsbelastungen mit rd. 140 Kfz/h in der Morgenspitze auf (Bild 8). Die Mittagsspitze mit rd. 110 Kfz/h wurde bereits gegen 12.00 Uhr erreicht. Die Nachmittagsspitze fällt an Freitagen erfahrungsgemäß deutlich geringer aus, weil der Verkehr sich über eine größere Zeitspanne verteilt als an anderen Werktagen.

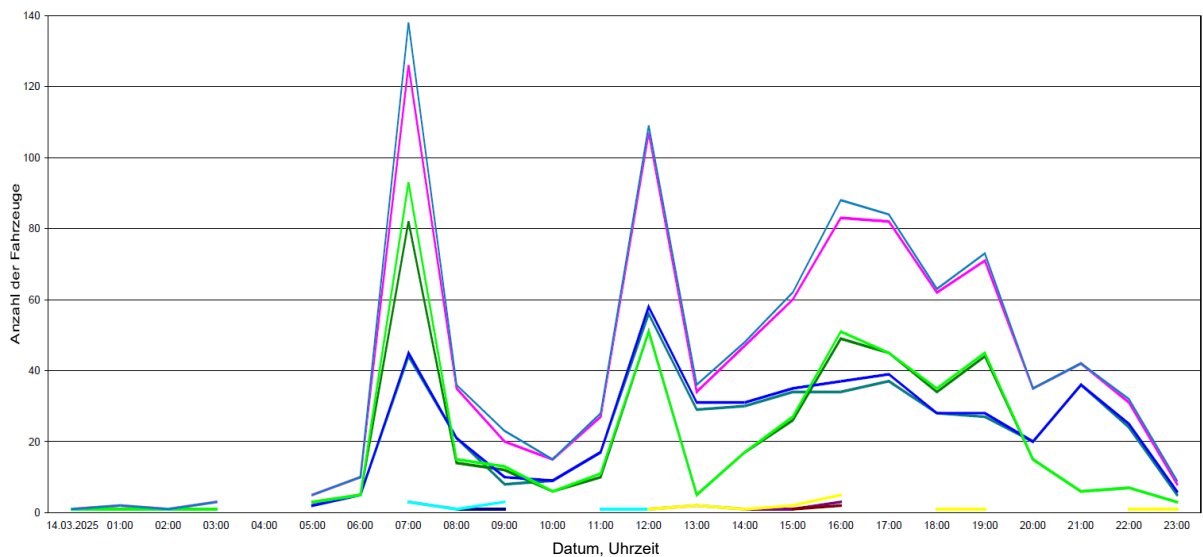


Bild 8: Tagesganglinie Stader Straße in Höhe Marienburger Straße (A5), Freitag, 14.03.2025

Während der Morgenspitze ist der Verkehr in Fahrtrichtung Norden in etwa doppelt so hoch wie in der Gegenrichtung. In der Mittagsspitze sind beide Fahrrichtungen in etwa gleich stark belastet.

Zur Darstellung der Verkehrsbelastungen ist für den Planungsraum ein Verkehrsmodell erstellt worden, das Bild 9 zu entnehmen ist. Das Belastungsbild enthält die Mittelwerte aus den o. a. Zählergebnissen von Mittwoch bis Freitag. Für die Pestalozzistraße und die Mühlenbergstraße liegen keine aktuellen Verkehrsdaten vor.

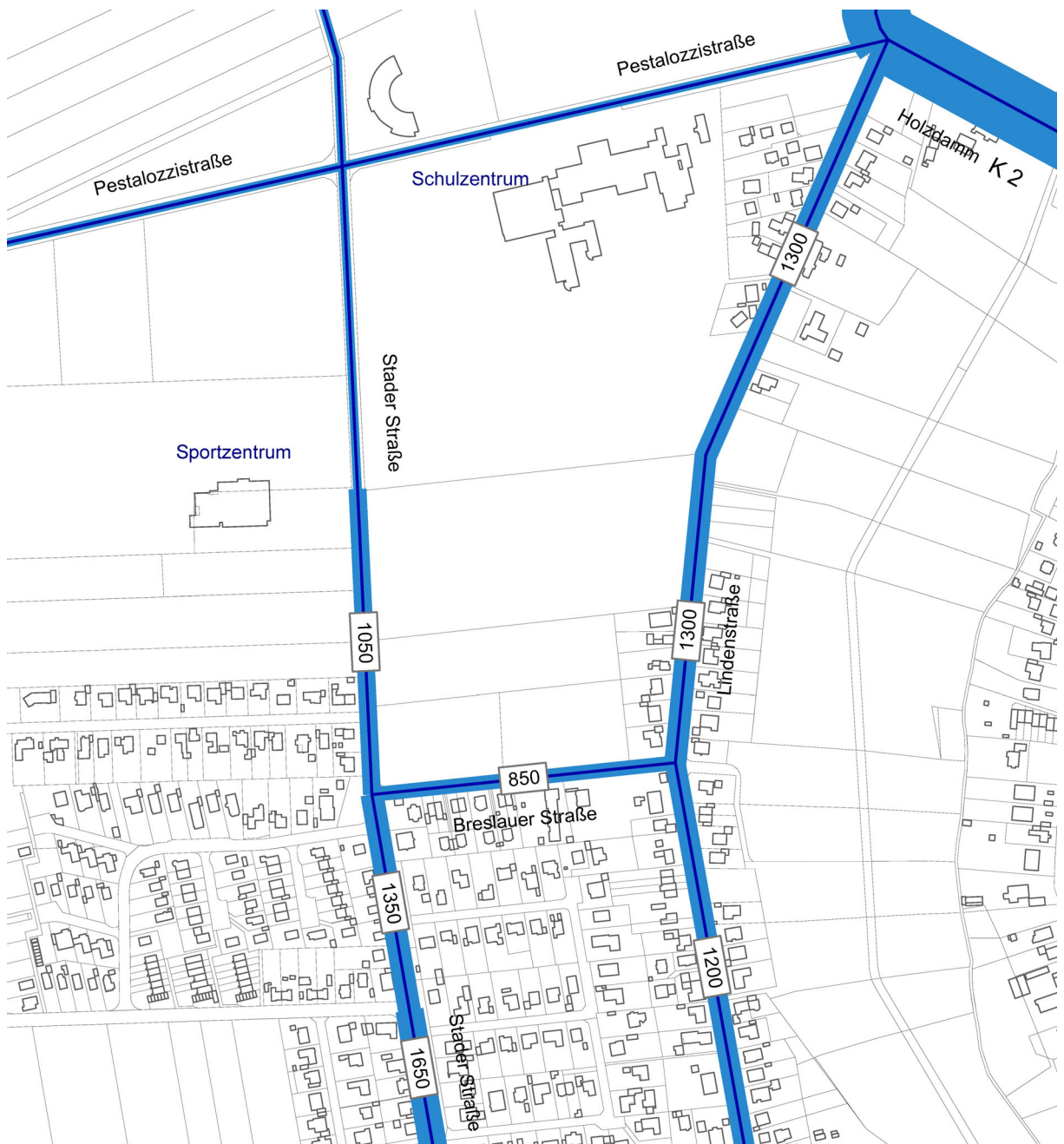


Bild 9: Vorhandene Verkehrsbelastungen [Kfz/24h am Werktag]

3. Zukünftige Situation

3.1 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Prognosen berücksichtigen neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung aufgrund von Mobilitäts- und Fahrleistungsveränderungen die langfristige Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und insbesondere im Landkreis Verden.

Die Motorisierung der Einwohner und die Fahrleistungen im Pkw-Verkehr werden in den nächsten Jahren noch geringfügig ansteigen¹. Ab 2027/28 wird ein kontinuierlicher Rückgang der Motorisierung und der Fahrleistungen prognostiziert.

Im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung gehen die Prognosen für den Landkreis Verden zwischen 2020 und 2040 von weitgehend stagnierenden Einwohnerwerten² aus. Auch die benachbarten Landkreise zeigen überwiegend eine vergleichbare Entwicklung. Nur in den südlich angrenzenden Landkreisen werden etwas größere Einwohnerrückgänge erwartet. Dagegen ist in der Hansestadt Bremen mit leichten Einwohnerzuwächsen zu rechnen.



Bild 10: Prognose der relativen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2020 und 2040

Verkehrszunahmen bis zum Prognosehorizont 2035 sind im Landkreis Verden daher in erster Linie aus Strukturveränderungen zu erwarten, sodass für den Planungsraum keine allgemeinen Prognoseentwicklungen zu berücksichtigen sind.

¹ Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Pkw-Motorisierung und Pkw-Fahrleistungen

² Demografie-Portal, Bevölkerungsentwicklung regional, Niedersachsen Bevölkerungsprognose bis 2040

3.2 Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Kindertagesstätte kann durch einschlägige Rechenverfahren abgeschätzt werden. Hierbei sind die Lage im Gemeindegebiet, die Herkunftsräume der Nutzer und die Bedienung durch den öffentlichen Nahverkehr zu beachten. Die im Folgenden verwendeten Ansätze bauen auf Angaben im Programm Ver_Bau³ auf.

Das Verkehrsaufkommen einer Kindertagesstätte kann in Abhängigkeit von der Anzahl der Kinder abgeschätzt werden. Entscheidend für die Größenordnung des Verkehrsaufkommens ist der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl), der insbesondere von der Lage der Kindertagesstätte und den Herkunftsräumen der Kinder abhängig ist. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die meisten Kinder, die nicht in den angrenzenden Straßen wohnen, mit dem Pkw zur Kindertagesstätte gebracht werden. Für einen Teil der Wege sind auch andere Verkehrsmittel (Fuß- und Radverkehr) zu erwarten.

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens werden folgende Ansätze verwendet:

Hol- und Bringverkehr (Elterntaxis):

- 6 Kindergartengruppen mit bis zu 20 Kindern
- Anwesenheit: 90 %
- 4 Wege je Kind (je 2 Hin- und Rückwege)
- Modal-Split Pkw: 75 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Kinder

$$\text{VKA} = 6 \times 20 \times 0,90 \times 4 \times 0,75 / 1,2 = 270 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

Beschäftigtenverkehr:

- 25 Beschäftigte
- Anwesenheit: 90 %
- 2 Wege je Beschäftigter
- Modal-Split Pkw: 75 %
- Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 Beschäftigte

$$\text{VKA} = 25 \times 0,9 \times 2 \times 0,75 / 1,1 \approx 30 \text{ Pkw-Fahrten pro Tag}$$

Unter Berücksichtigung der gewählten Ansätze ist mit rd. **300 Pkw-Fahrten pro Tag** zu rechnen.

Für die Spitzenstunde des Verkehrs, der bei Kindertagesstätten i. d. R. am Morgen auftritt, werden 50 % der „Elterntaxis“ – jeweils als Quell- und Zielverkehr – sowie 100 % des zufließenden Beschäftigtenverkehrs angesetzt.

³ Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2023

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der Kita in der Spitzenstunde am Morgen

	Tagesverkehr	Elterntaxis	Beschäftigte	Summe	Summe
Zielverkehr	150 Kfz/24h	68 Kfz/h	15 Kfz/h	83 Kfz/h	150 Kfz/h
Quellverkehr	150 Kfz/24h	67 Kfz/h	0 Kfz/h	67 Kfz/h	

Tabelle 1 ist zu entnehmen, dass als Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte in der Spitzenstunde am Morgen rd. 150 Kfz-Fahrten zu erwarten sind. In der Spitzenstunde am Mittag bzw. am Nachmittag ist aufgrund der größeren zeitlichen Verteilung des Verkehrs mit geringeren Spitzenwerten zu rechnen.

Für eine mögliche Erweiterung des Schulzentrums werden keine zusätzlichen Verkehre berücksichtigt, da keine quantitativen Erweiterungen vorgesehen sind.

3.3 Erschließungskonzepte

Der Quell- und Zielverkehr der Beschäftigten und Eltern wird auf den zur Verfügung stehenden Stellplätzen entstehen. Zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs wird im Umfeld der geplanten Kita der Bau eines neuen Parkplatzes an der Stader Straße erforderlich. Die Beschäftigten der Kita sollten eine Berechtigung zur Befahrung des Schulbereichs erhalten und über die Stader Straße und die Pestalozzistraße / Am Moor an- und abfahren können.

Für den Hol- und Bringverkehr an der Kindertagesstätte werden drei Varianten gesehen:

Variante 1: vorhandener Parkplatz am Sportzentrum, An- und Abfahrt über Stader Straße in/aus Richtung Süden.

Variante 2: mit Berechtigung: neuer Parkplatz an der Kita, An- und Abfahrt über Stader Straße in/aus Richtung Süden (alternativ: Versetzen der Schrankenanlage an einen Querschnitt nördlich der geplanten Kita-Zufahrt, so dass eine Anfahrt ohne Berechtigung möglich wird).

Ohne Berechtigung: vorhandener Parkplatz am Sportzentrum, An- und Abfahrt über Stader Straße in/aus Richtung Süden

Variante 3: mit Berechtigung: neuer Parkplatz an der Kita, Anfahrt über Stader Straße aus Richtung Süden und Abfahrt über Pestalozzistraße und Am Moor.

Ohne Berechtigung: vorhandener Parkplatz am Sportzentrum, An- und Abfahrt über Stader Straße in/aus Richtung Süden.

In den Varianten 1 und 2 wird die Stader Straße annähernd das gesamte Verkehrsaufkommen der Kita aufnehmen müssen. In der Variante 3 wird ein größerer Anteil des abfließenden Verkehrs von Pestalozzistraße und Am Moor aufgenommen werden.

3.4 Prognosebelastungen 2035 mit Kindertagesstätte

Zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der geplanten Kindertagesstätte auf das angrenzende Straßennetz ist das Verkehrsaufkommen in das Verkehrsmodell eingearbeitet worden. In der Variante 1 nutzt der Beschäftigtenverkehr den geplanten Parkplatz an der Kita und der Hol- und Bringverkehr den Parkplatz am Sportzentrum. Den Belastungsdifferenzen zur Analyse in Bild 11 ist zu entnehmen, dass die Verkehrsbelastungen in der Stader Straße um 150 bzw. 300 Kfz/24h ansteigen werden. Auf der Breslauer Straße ist mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von bis zu 150 Kfz/24h zu rechnen. Die Lindenstraße wird zwischen 50 und 100 Kfz/24h zusätzlich aufnehmen.

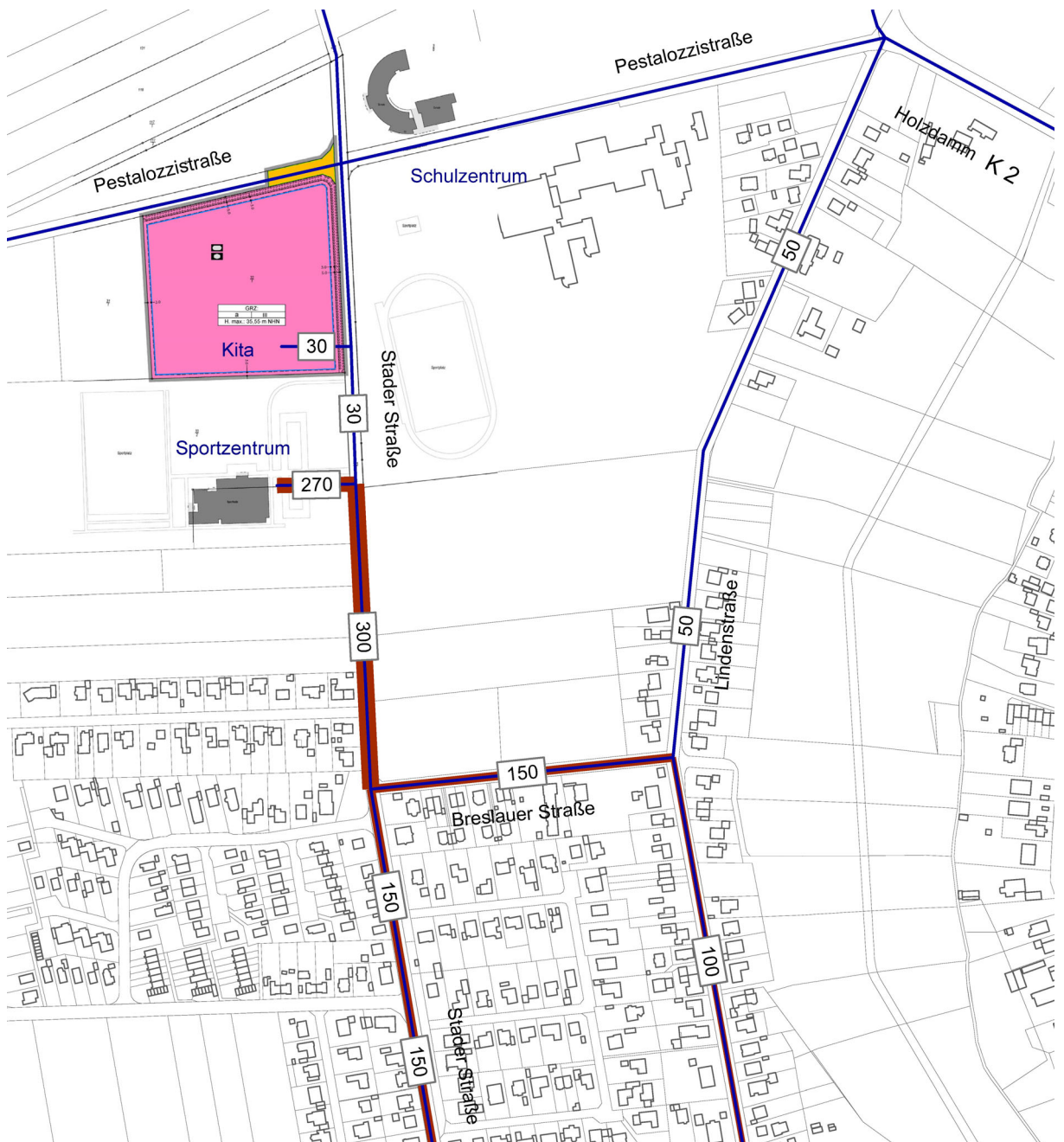


Bild 11: Belastungsdifferenzen zwischen Variante 1 und Analyse [Kfz/24h]

In der Spitzenstunde am Morgen werden rd. 50 % des Tagesverkehrs auftreten, so dass die Stader Straße im nördlichen Abschnitt von bis zu 150 Kfz/h zusätzlich befahren wird. Damit werden sich die vorhandenen Verkehrsbelastungen dort in etwa verdoppeln. Im südlichen Abschnitt der Stader Straße und in der Breslauer Straße sind 75 Kfz/h als zusätzliche Belastung zu erwarten.

In Variante 2 werden der Beschäftigtenverkehr und der Hol- und Bringverkehr den geplanten Parkplatz an der Kita anfahren. Die Belastungsdifferenzen zur Analyse in Bild 12 unterscheiden sich von der Variante 1 nur auf dem Abschnitt zwischen Sportzentrum und Kita.

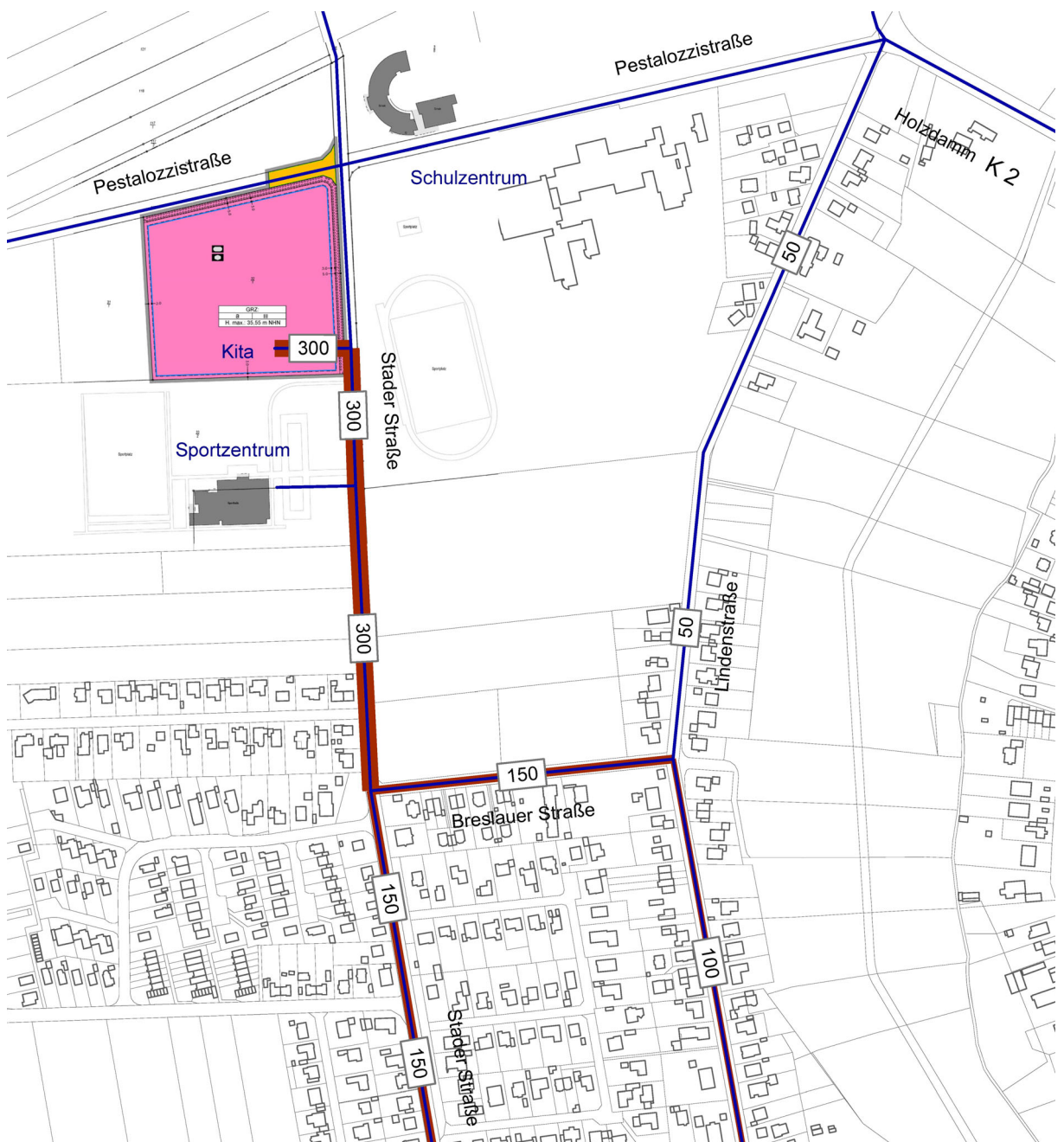


Bild 12: Belastungsdifferenzen zwischen Variante 2 und Analyse [Kfz/24h]

In der dritten Variante können der Parkplatz am Sportzentrum und der geplante Parkplatz an der Kita angefahren werden. Die Abfahrt vom Kita-Parkplatz erfolgt ausschließlich über die Pestalozzistraße. Die Belastungsdifferenzen zur Analyse in Bild 13 zeigen, dass die Pestalozzistraße rd. ein Drittel des Verkehrs aufnehmen wird und die Verkehrsbelastungen in der Stader Straße um 100 bis 200 Kfz/24h ansteigen werden. Für die Breslauer Straße und die Lindenstraße ist eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 100 bzw. 50 Kfz/24h zu erwarten.

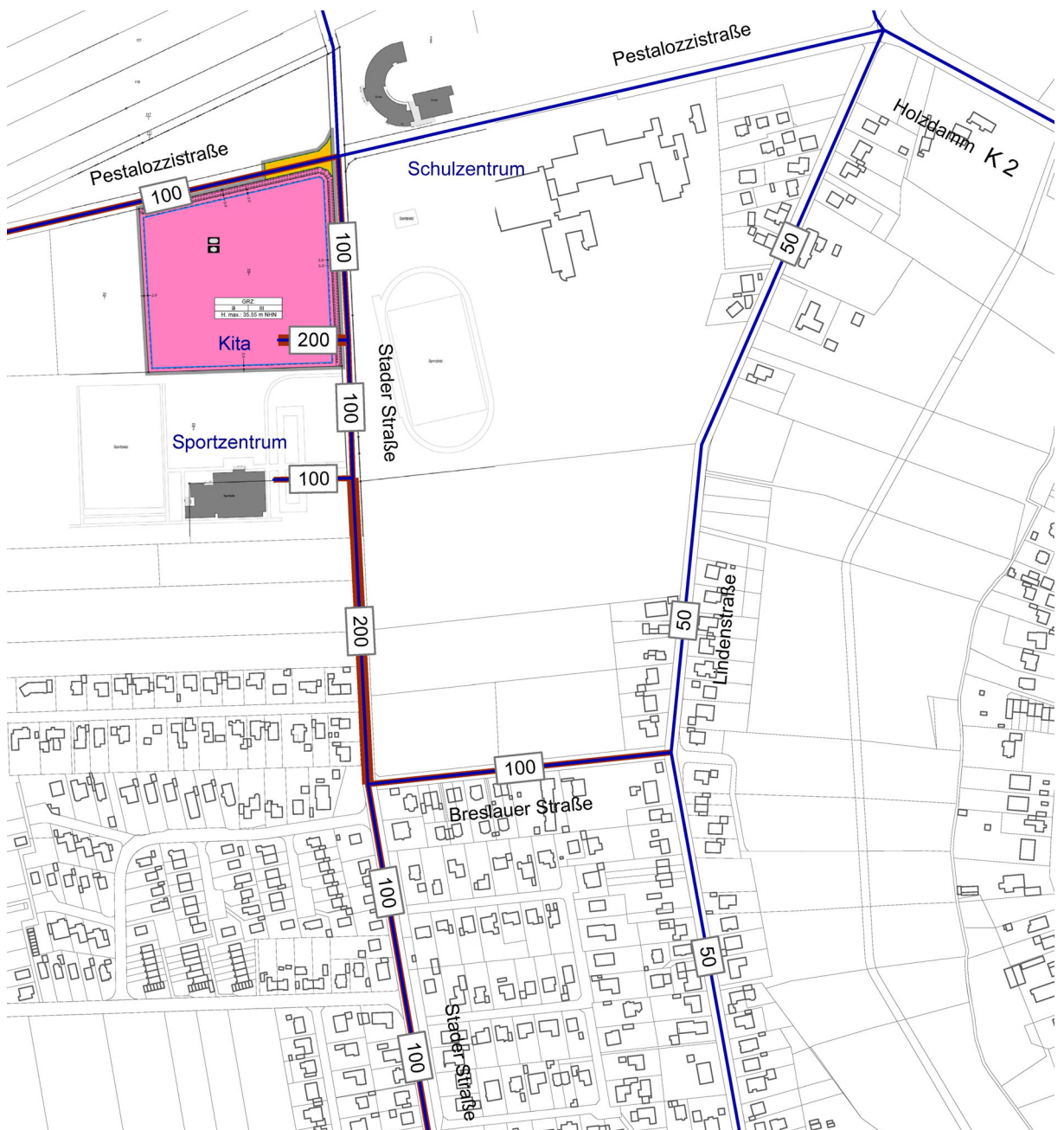


Bild 13: Belastungsdifferenzen zwischen Variante 3 und Analyse [Kfz/24h]

In der Spitzenstunde am Morgen wird die Stader Straße im nördlichen Abschnitt bis zu 100 Kfz/h zusätzlich aufnehmen. Auf dem südlichen Abschnitt der Stader Straße und in der Breslauer Straße werden 50 Kfz/h als zusätzliche Belastung prognostiziert.

3.5 Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen

Die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen ist u. a. von der Straßenkategorie abhängig. So können Hauptverkehrsstraßen entsprechend höhere Verkehrsmengen aufnehmen als Wohnstraßen oder Wohnwege. Auch wenn in den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen keine „Grenzwerte“ für zulässige Verkehrsstärken angegeben sind, so lassen sich daraus jedoch bestimmte Größenordnungen ableiten.

Den Ausbau von innerörtlichen Straßen regelt die RASt 06⁴, die zwischen anbaufreien Hauptverkehrsstraßen (VS), angebauten Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES) unterscheidet. Die Erschließungsstraßen sind in die Kategorien „Wohnstraßen“ (ES IV) und „Wohnwege“ (ES V) unterteilt. Als Charaktermerkmal für Wohnstraßen wird u. a. angegeben, dass die Verkehrsstärke unterhalb von 400 Kfz/h liegt. Für „Wohnwege“, die i. d. R. als Mischfläche ausgebaut sind, ist eine Verkehrsstärke von bis zu 150 Kfz/h angegeben. Wohnwege werden i. d. R. als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen.

Die Stader Straße ist aufgrund der einseitig bzw. beidseitig vorhandenen Gehwege als Wohnstraße einzuordnen, die die prognostizierte Verkehrsbelastung in der Morgenspitze von bis zu 300 Kfz/h grundsätzlich aufnehmen kann. Es ist jedoch von großer Bedeutung, dass ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau sichergestellt werden kann. Darüber hinaus muss der Fuß- und Radverkehr verkehrssicher abgewickelt werden können.

Die Breslauer Straße ist im aktuellen Ausbauzustand eher der Kategorie Wohnwege zuzuordnen, da keine getrennten Flächen für den Kfz-Verkehr und den Fußverkehr vorhanden sind. In den Varianten 1 und 2 ist für die Breslauer Straße in der Morgenspitze in etwa eine Verdoppelung der Verkehrsbelastungen zu erwarten, so dass ein Wert von 150 Kfz/h erreicht werden kann. Diese Belastung ist im Hinblick darauf, dass die Straße nicht als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen ist, als problematisch einzustufen.

In der Lindenstraße, die der Kategorie „Wohnstraßen“ zuzuordnen ist, werden die Spitzenbelastungen am Morgen auch mit dem Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte einen Wert von 150 Kfz/h nicht erreichen.

Stader Straße und Lindenstraße sind Hauptschulwege in/aus Richtung Schulzentrum. Der Schülerverkehr quert dabei die Einmündungen der Breslauer Straße, wo es durch das Verkehrsaufkommen der Kindertagesstätte zu deutlich mehr Ein- und Abbiegevorgängen kommen wird. Es wird daher empfohlen, die Knotenpunkte baulich so anzupassen, dass die Breslauer Straße sicher gequert werden kann. Unter Berücksichtigung der „Rechts-vor Links-Regelung“ kann insbesondere eine Aufpflasterung des Knotenpunktes zu geringeren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr und einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

⁴ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Ausgabe 2006, FGSV, Köln

4. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Die Gemeinde Oyten beabsichtigt, den Bebauungsplan Nr. 113 „Gemeinbedarfsfläche westlich des Schulzentrums“ aufzustellen. Aktuell geplant ist die Errichtung einer Kita mit sechs Gruppen. Bei einer möglichen Erweiterung des Schulzentrums, für die es jedoch auf absehbare Zeit keinen Bedarf geben wird, würden in erster Linie qualitative und weniger quantitative Veränderungen im Vordergrund stehen.

Im Rahmen des Gutachtens sind die Auswirkungen der zusätzlichen Verkehre auf die umliegenden Straßen untersucht worden. Es war zu prüfen, ob die angrenzenden Straßen den geplanten Mehrverkehr aufnehmen können und falls nicht, welche Maßnahmen empfehlenswert sind, um die Funktionsfähigkeit der Straßen zu bewahren.

Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsbelastungen sind die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Umfeld der geplanten Kita abgeschätzt worden. Als Grundlage der Untersuchung standen die Ergebnisse aktueller Verkehrserhebungen zur Verfügung, die von der Gemeinde Oyten im Frühjahr 2025 durchgeführt wurden.

Das Verkehrsaufkommen der geplanten Kindertagesstätte ist in Abhängigkeit von der Anzahl der Kinder abgeschätzt worden. Viele Kinder, die nicht im direkten Umfeld wohnen, werden voraussichtlich mit dem Pkw zur Kindertagesstätte gebracht werden. Insgesamt wird mit 300 zusätzlichen Kfz-Fahrten im Planungsraum gerechnet, von denen 50 % in der Morgenspitze auftreten werden. Es sind aber auch zu Fußgehende und Radfahrende zu erwarten.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen kann über Stader Straße, Breslauer Straße und Lindenstraße abgewickelt werden. Als Konsequenz werden sich die Verkehrsbelastungen in der Stader Straße und in der Breslauer Straße in der Morgenspitze gegenüber heute in etwa verdoppeln. Aufgrund der fehlenden Gehwege sind die zu erwartenden Belastungen in der Breslauer Straße als kritisch einzustufen. Auch an den Knotenpunkten mit Stader Straße und Lindenstraße, wo Hauptschulwege kreuzen, sind Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit der Ein- und Abbieger und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu empfehlen.

Alternativ zu einer Nutzung der Stader Straße als alleinige An- und Abfahrtsroute ist die Abfahrt des Hol- und Bringverkehrs über Pestalozzistraße und Am Moor untersucht worden. Nach einer Einfahrt in den „Schulbereich“ über die Stader Straße mit Hilfe einer Berechtigung kann dieser ausschließlich über die Pestalozzistraße in Richtung Am Moor verlassen werden. Die Entlastung der Stader Straße wird auf 100 Kfz/24h bzw. 50 Kfz/h in der Morgenspitze geschätzt. Auch Breslauer Straße und Lindenstraße würden entsprechend geringer belastet. Als deutlicher Nachteil ist jedoch die erforderliche Durchfahrung des heute weitgehend autofreien „Schulbereichs“ anzuführen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die geplante Gemeinbedarfsfläche eine räumliche sinnvolle Ergänzung zum Schulzentrum und zum Sportzentrum dargestellt. Die Erschließung ist jedoch mit einigen Nachteilen verbunden. So liegt der Standort weitab vom Hauptverkehrsnetz und ist durch die vorhandenen Verkehrsregelungen, die zur Verkehrsberuhigung am Schulzentrum eingeführt wurden, zeitweise nur aus Richtung Süden zu erreichen. Hier verlaufen jedoch die Hauptschulwege und die Stader Straße wird bereits vom Hol- und Bringverkehr des Schulzentrums genutzt. Dennoch stellt eine Öffnung des „Schulbereichs“ für den Hol- und Bringverkehr einer Kindertagesstätte keine geeignete Alternative dar.

Es wird daher vorgeschlagen, nur den Beschäftigtenverkehr in den „Schulbereich“ hineinfahren zu lassen und den Hol- und Bringverkehr mit auf dem Parkplatz am Sportzentrum abzuwickeln. Für die verträgliche Aufnahme des Verkehrs ist ein Ausbau der Breslauer Straße einschließlich der Knotenpunkte mit Stader Straße und Lindenstraße zu empfehlen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Hauptschulwege zu legen, die an den beiden Knotenpunkten die Breslauer Straße kreuzen.

Hannover, im Juli 2025

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)