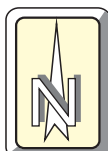
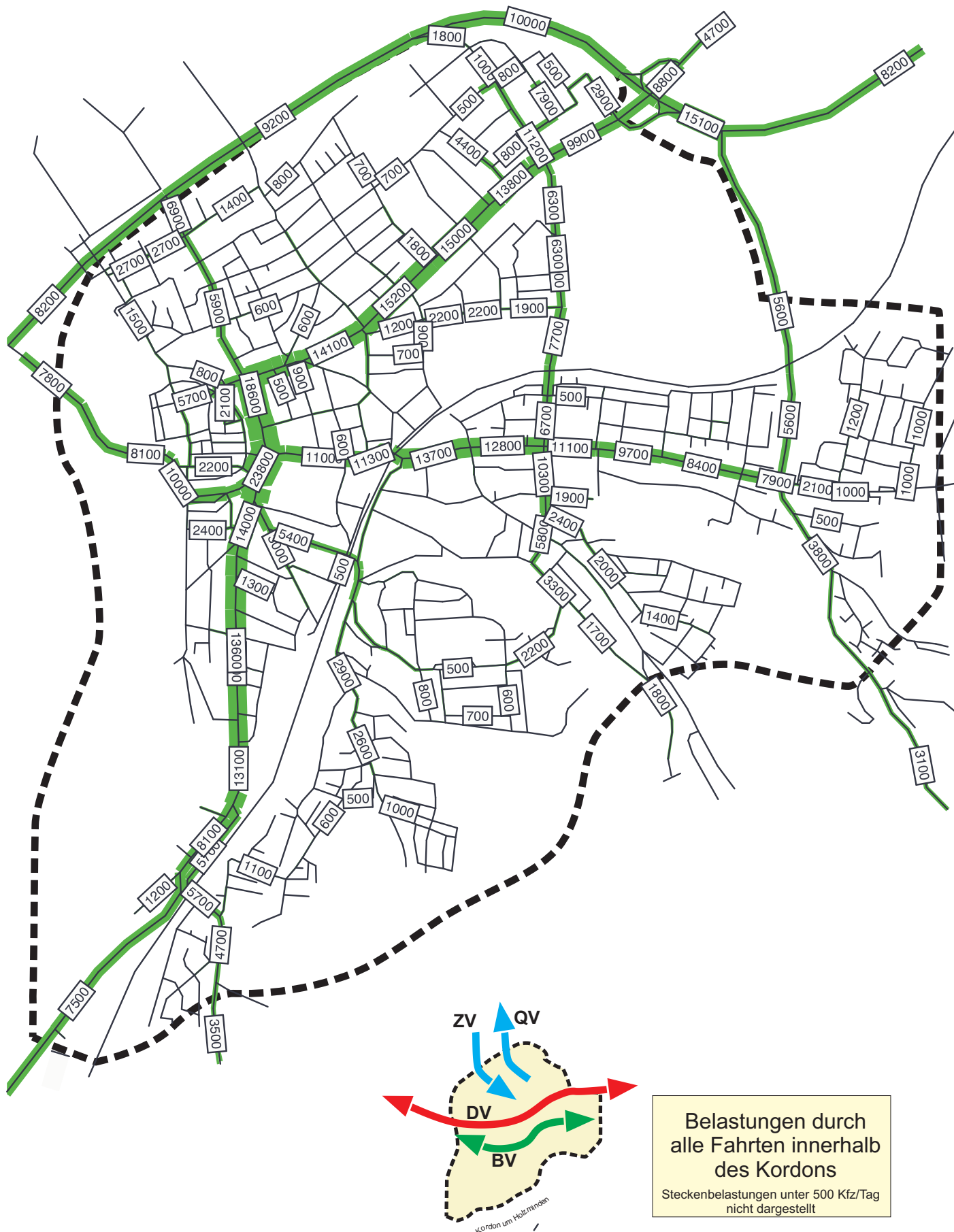


1.4 Modellrechnungen

(32) Mit Modellrechnungen (Verkehrssimulationen mit dem Programmsystem VISUM) lassen sich durch die Verknüpfung der Komponenten **Flächennutzungen und Verkehrsnetz** die Straßenbelastungen durch den **Kfz-Verkehr** simulieren.

(33) Bei künftig veränderten Flächennutzungen, Verkehrsbeziehungen oder Planungen im Straßennetz können dann durch Modellrechnungen die künftigen Belastungen und so die **wesentlichen Wirkungen von Planungen** abgeschätzt werden. Modellrechnungen bilden so eine wichtige Planungshilfe.

- Dazu wird zunächst das vorhandene Straßennetz in ein Netzmodell (siehe Daten CD **Netzmodell**) übertragen. Alle Straßenzüge des vorhandenen Netzes werden in einzelne Abschnitte unterteilt und mit Länge, Straßentyp, Geschwindigkeit und Kapazität in einem Netzmodell aufgenommen.
- Die Verkehrszellen und -räume (siehe Abb. 1 und 9) werden über rund 250 Eingabepunkte an das Netzmodell angebunden.
- Die analysierten Verkehrsbeziehungen werden entsprechend aufbereitet, indem aus den Ergebnissen der Verkehrszählung und -befragung vom 16.10.2007 eine sogenannte Matrix der Verkehrsbeziehungen erstellt wird (Tabelle mit den Verkehrsmengen zwischen allen Teilräumen).
- Die so ermittelte Matrix wird mit Hilfe des Programmsystems VISUM auf das Netzmodell umgelegt. Das Programm sucht dabei die sinnfälligsten Routen unter Beachtung der Fahrtzeiten, der Fahrtstrecken und belastet sie schrittweise mit den einzelnen Verkehrsbeziehungen. Dabei werden auch fortlaufend die so ermittelten Streckenbelastungen als „Widerstände“ beachtet, so dass ein annähernd realistisches Abbild der tatsächlichen Verhältnisse erzielt werden kann.
- Der Durchgangsverkehr fließt dabei zwischen den äußeren Anbindungen des Straßennetzmodells, der Zielverkehr von den äußeren zu den inneren Anbindungen, der Quellverkehr in entgegengesetzter Richtung.
- Auf diese Weise ergeben sich zunächst die Belastungen für alle Straßen in der Stadt durch Kfz-Fahrten, die in ihrem Verlauf auch den gebildeten Kordon überfahren, entsprechend aber noch ohne den Binnenverkehr innerhalb der Stadt (**ABBILDUNG 11 oben**). Bei diesen Belastungen heben sich dennoch bereits die charakteristischen Merkmale hervor mit der höchsten Belastung am Haarmannplatz und mit den spinnenförmigen Belastungsbändern, die über die Hauptzubringerstraßen in Richtung auf den Haarmannplatz verlaufen. Dies ist auf das bereits mehrfach angesprochene, sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtete Straßennetz zurückzuführen.
- Im Vergleich zu den gezählten Knotenbelastungen in der Stadt (vergl. Abb. 6) ergeben sich zu geringe Belastungen. Der Binnenverkehr ist bei den Verkehrszählungen an den Knotenpunkten im Inneren des Zählkordons mit erfasst worden, aber bezüglich seiner Verkehrsbeziehungen (*Menge der Kfz-Fahrten zwischen den gebildeten Zellen innerhalb der Stadt*) noch unbekannt. Die Verkehrsbeziehungen des Binnenverkehrs werden daher ebenfalls über Modellrechnungen anhand der Strukturdaten ermittelt (Einwohner, Arbeitsstätten, zentrale Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten etc.). Der Binnenverkehr muss die Differenz zwischen den Zählwerten und den zunächst nur über die Grenzen des Planungsraumes verlaufenden Fahrten aus den ersten Modellrechnungen ausfüllen. Hierzu musste die Modellrechnung in mehreren Rechengängen geeicht werden.
- Werden nur die modellhaft ermittelten Fahrten mit Start und Ziel innerhalb des Kordons (Binnenverkehr) auf das Netzmodell umgelegt, so ergeben sich die Belastungen gemäß **ABBILDUNG 11 unten**. Auch hier heben sich die charakteristischen Belastungsbänder hervor, allerdings mit einer Abnahme zum Stadtrand hin bis auf den Wert Null. Die höchsten Belastungen durch Binnenverkehrsfahrten ergeben sich aber ebenfalls am Haarmannplatz, mit der gleichen Begründung der Straßennetzstruktur.



Kfz/24h
Werktag
2008

ABB.
12

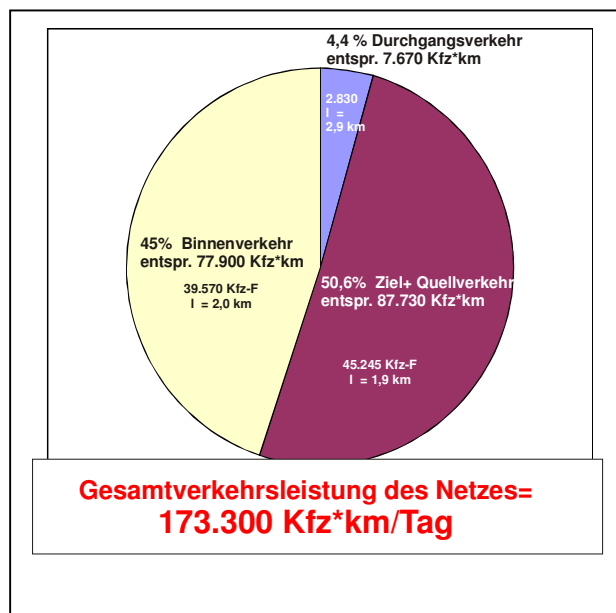
Kfz-Belastungen 2008 im
vorhandenen Straßennetz

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

- Werden bei einer weiteren Modellrechnung alle Verkehrstromarten berücksichtigt, so ergibt sich näherungsweise eine Überlagerung beider Belastungsbilder aus Abb. 11. Überlastete Strecken zeigen aber eine Tendenz zur Verdrängung des Verkehrs auf nachgeordnete Straßen. Je höher die Belastungen, desto weniger wird die Summe beider Belastungsbilder zusammen erreicht (**ABBILDUNG 12**).
- Dies wird wiederum am Haarmannplatz deutlich, an dem rund 24.000 Kfz errechnet werden (gezählt 23.000 Kfz) und auch in der Neuen Straße (errechnet 18.600 Kfz, gezählt 17.000 Kfz). Bei etwas geringeren Belastungen werden die Zählwerte noch wesentlich genauer getroffen.

(34) **FAZIT:** Da sich die gegenwärtige Verkehrssituation relativ genau durch Modellrechnungen simulieren lässt, ist es auch möglich, die Wirkungsweise von Netzänderungen (mögliche Planungsansätze) durch Modellrechnungen in gleicher Güte abzuschätzen (Abschnitt 3.0 ff).

(35) Die Modellrechnungen ermitteln nicht nur die absoluten Streckenbelastungen, sondern u.a. auch die Streckenlängen, die von den Fahrten im Stadtbereich zurückgelegt werden in [Kfz*km] und andere Bewertungsmöglichkeiten. Diese Zahl ist im Hinblick auf die vom Straßennetz zu erbringende „Arbeit“ wesentlich aussagekräftiger, als die absolute Zahl an Fahrten. Denn, je länger eine Fahrt das Straßennetz belastet, desto nachteiliger wirkt sich dies auf die Streckenbelastungen im Netz aus. Das Ergebnis durch die Modellrechnungen ist im **BILD 9** dargestellt.



- Die ca. 2.830 Durchgangsverkehrsfahrten verlaufen im Mittel über eine Länge von 2,9 km, es ergibt sich eine „Verkehrsarbeit“ für das Straßennetz von 7.670 Kfz*km durch diesen Verkehr (2.830 * 2,9, in Bild 6 sind gerundete Werte angegeben). Damit entfällt auf den Durchgangsverkehr ein Anteil von weniger als 5% an der gesamten Verkehrsarbeit, die vom Straßennetz zu erbringen ist.
- Beim Ziel- und Quellverkehr (45.245 Fahrten) ergibt sich eine mittlere Fahrtenstrecke von 1,9 km, entsprechend 87.730 Kfz*km. Insgesamt macht dies die Hälfte der Verkehrsarbeit aus.
- Der Binnverkehr verläuft im Mittel über eine Streckenlänge von 2,0 km* mit einer „Verkehrsarbeit“ von 77.900 Kfz*km, entsprechend 45%.

BILD 9: Anteile an den Verkehrsleistungen

- Insgesamt beläuft sich die Gesamtarbeit des Netzes durch alle Kfz-Fahrten auf gerundet **173.300 Kfz*km**. Ein einzelnes Fahrzeug müsste demnach 173.300 km fahren, bis es diesen Wert erreicht. Dies entspricht der Entfernung von ca. 4,3 Erdumrundungen am Äquator und das gilt für jeden Werktag. Ein ebenso verblüffender wie nachdenklich stimmender Vergleich.

(36) **FAZIT:** Die Verkehrsarbeit lässt sich nur dann verringern, wenn entweder die Kfz-Fahrten verringert (z.B. durch Verdrängung auf die Umgehung oder Nutzung anderer Verkehrsmittel) oder die Länge der Fahrten im Stadtbereich verkürzt wird (z.B. durch kürzere Fahrten oder kürzere Routen) am besten durch beides (wenn Start- und Zielpunkte nahe zusammenrücken z.B. durch Nutzungsänderungen). Gleichzeitig muss aber auch gewährleistet bleiben, dass die Stadt vital und attraktiv bleibt.

* der Binnverkehr benötigt im Mittel eine etwas längere Strecke als der Ziel- und Quellverkehr. Dies ist in Holzminden auf das Gewerbegebiet Bülte zurückzuführen. Der Ziel und Quellverkehr kommt direkt und auf kurzem Weg von der Umgehung. Der Binnverkehr von und zur Bülte verläuft dagegen überwiegend durch das Stadtstraßennetz. Klammert man diese Beziehungen zur Bülte aus, so verläuft der restliche Binnverkehr nur noch über eine mittlere Streckenlänge von 1,3 km, eigentlich eine Streckenlänge, die man auch gut mit dem Fahrrad zurücklegen könnte.



Dort wo die Kapazitäten (gelbe Balken) die tatsächlichen Belastungen (grüne Balken) nicht abdecken, ergeben sich Überlastungen.
Dies trifft vornehmlich auf den Haarmannplatz und die angrenzenden Straßen zu.



Dort wo die tatsächlichen Belastungen (grüne Balken) die Kapazitäten abdecken, ist die Grenze der Kapazitäten (gelbe Balken) entweder erreicht oder überschritten (Haarmannplatz und angrenzenden Straßen s.o.).



Angaben
in
Kfz/Werktag
2008

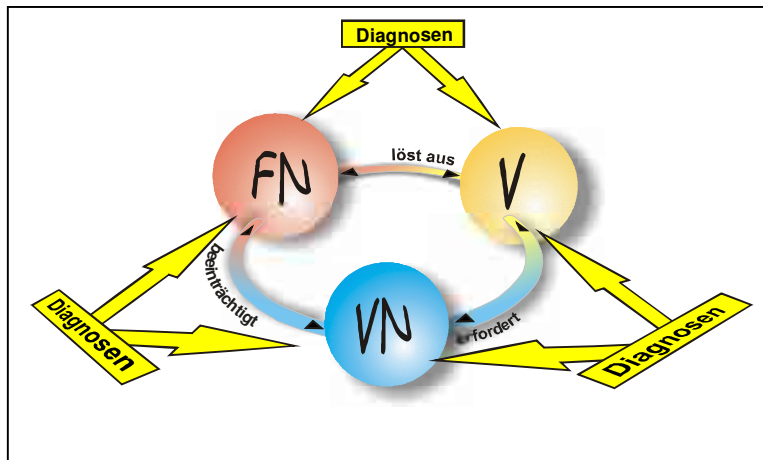
**ABB.
13**

Überlastungen und Kapazitätsreserven

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

2.0 Mängel- und Problemursachen – Chancen (Diagnosen)

2.1 Vorbemerkungen



(37) Gemäß der gewählten Arbeitsmethodik (siehe Vorbemerkung) kann aus verkehrlicher Sicht auf Mängel- oder Problemursachen durch paarweisen Vergleich der Komponenten **FN-VN**, **VN-V** und **V-FN** geschlossen werden (**BILD 10**). Die Ursachen lassen sich einerseits qualitativ, andererseits aber auch quantitativ durch Nutzung verschiedener Methoden der Modellrechnungen begründen.

BILD 10 : Ergründung der Mängel und Problemursachen

(38) Eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung stellt die Gegenüberstellung der verkehrlichen und städtebaulichen **Kapazitäten** der Straßen einerseits und die tatsächliche **Auslastung** andererseits dar. Welche Belastungen sind noch gerade akzeptabel und wo werden Straßen überlastet?

(39) Über die Grenzwerte der vom Kfz-Verkehr ausgehenden Schallbelastung und die städtebaulich noch hinnehmbaren Geschwindigkeiten lässt sich errechnen, welche Kfz-Grenzelastungen nicht überschritten werden

TABELLE 6 : Ermittlung von Grenzwertbelastungen

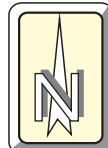
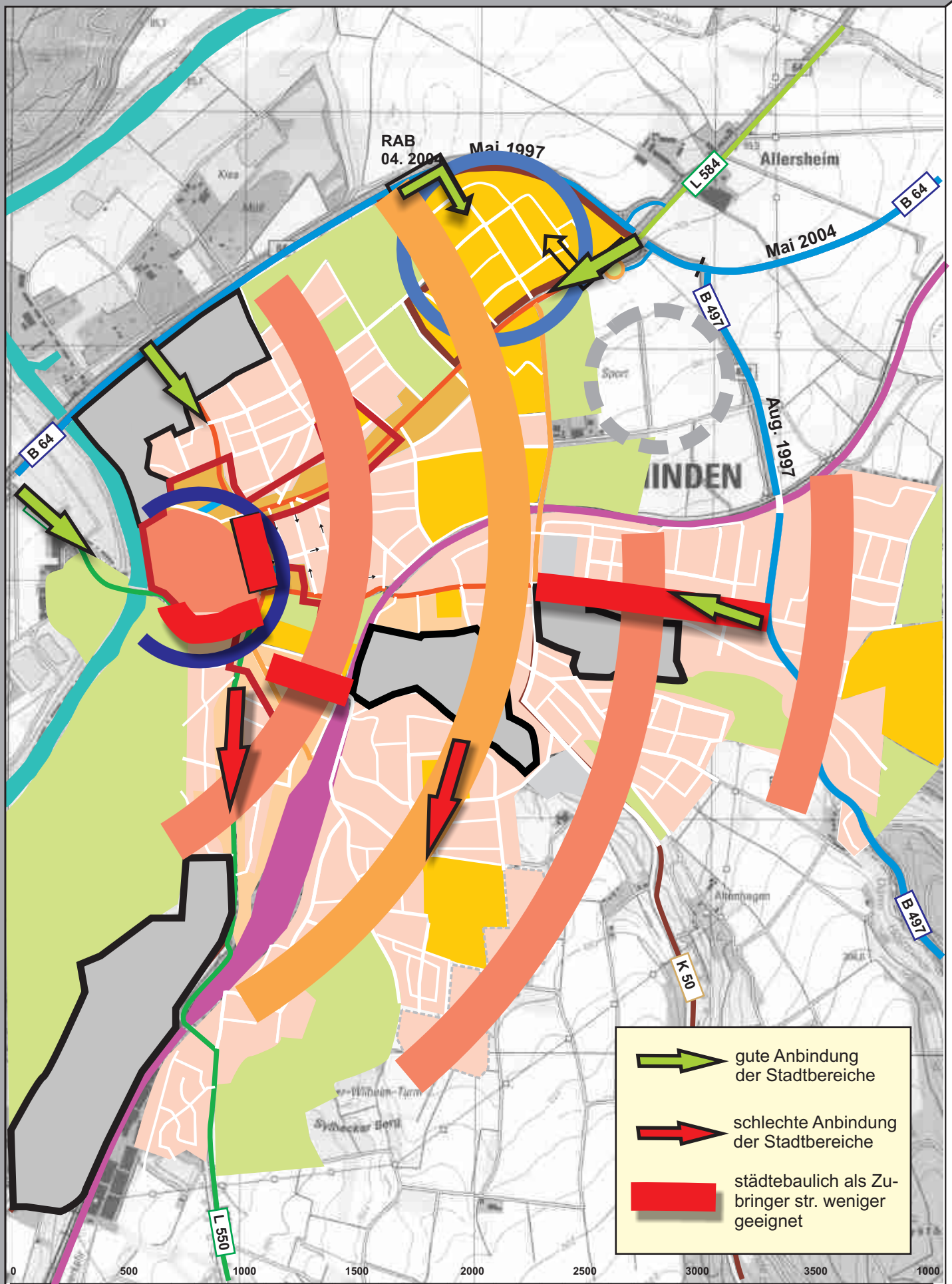
Straßentypen Farbe im ANHANG 5	Immiss. Grenzwerte in dB(A) kleiner als		Geschwindigkeiten Km/h	Grenzelastung in Kfz/Zeitraum	
	Tag	Nacht		Tag	Nacht
Hauptverkehrsstraßen, anbaufrei, schwarz	70	63	100	14.400	1.600
Hauptverkehrsstraßen Stadtbereich, pink	67	60	70	10.800	1.200
Verkehrsstraßen mit netzbildender Funktion, MG, braun	64	57	50	6.750	750
Sammler- und Verteilerstraßen in WG, orange	61	54	50	4.050	450
Erschließungsstraßen WG, grün	57	51	40	2.700	300
Wohnstraßen, gelb	52	47	30	1.350	150
Straßen in sehr sensiblen Bereichen, rot	48	42	20	630	70

überschritten werden sollten. Unter Beachtung der erwünschten städtebaulichen Kapazitäten aus den Flächennutzungen werden diese Grenzwerte gerundet. Die tatsächlichen Straßenbelastungen sollten erkennbar unter diesen Werten liegen, die als gelbe Balken in der **ABBILDUNG 13** dargestellt sind.

(40) Im oberen Teil der **ABBILDUNG 13** sind die tatsächlichen Belastungen der Straßen als grüne Balken im Hintergrund dargestellt, überlagert durch die städtebaulich und verkehrlich noch akzeptablen Kapazitäten (gelbe Balken). Dort wo die grünen Balken sichtbar bleiben, werden die Kapazitäten der Straßen deutlich überschritten. Im unteren Teil der Abbildung 13 werden die beiden Ebenen vertauscht. Dort, wo noch gelbe Balken sichtbar sind, verbleiben noch Kapazitätsreserven

(41) FAZIT:

Die auf die Innenstadt zuführenden Straßen (Allersheimer Straße / Karlstraße, Sollingstraße / Böntalstraße sowie die Fürstenberger Straße) haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht bzw. schon überschritten. Insbesondere die Innenstadtstraßen (Neue Straße / Haarmannplatz sowie der nördliche Abschnitt der Fürstenberger Straße (etwa nördlich der W.-Raabe-Straße)) sind aus städtebaulich-verkehrlicher Sicht deutlich überlastet.



Original
mehrfarbig

**ABB.
14**

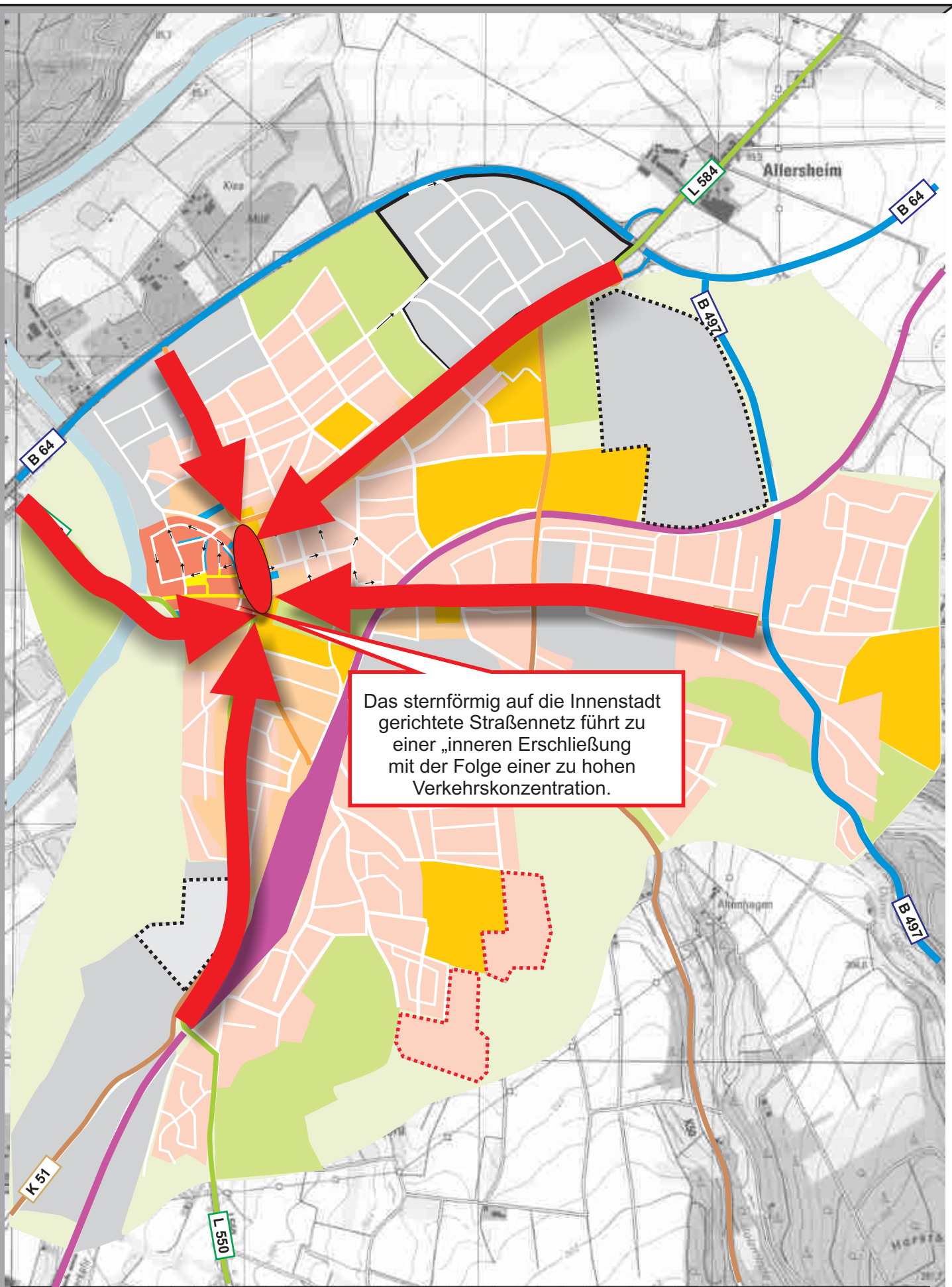
Flächennutzungen - Verkehrsnetz

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

2.2 Flächennutzungen – Verkehrsnetz

(42) Aus der Gegenüberstellung dieser beiden Komponenten ergeben sich zusammengefasst die folgenden Stärken und Schwächen bzw. Mängel- und Problemursachen, aber auch die angedeuteten Chancen und Zielsetzungen, grafisch verdeutlicht in **ABBILDUNG 14**. Die Chancen werden zunächst als Gedankenansätze aufgelistet und werden im Abschnitt 3.0 bei den möglichen Planungen auf ihre Wirkungen hin überprüft.

Stärken / Schwächen	Mängel / Probleme - Ursachen	Chancen und Ziele
☺	Das naturräumliche und landschaftliche Umfeld der Stadt zum Weserbergland wie zum Solling ist sehr ansprechend.	Tourismus weiter beleben
☺	Die Lage der Stadt, insbesondere der Innenstadt zum Weserufer ist ideal, wird aber nicht ausreichend genutzt.	Das Weserufer als Attraktion nutzen. Die Innenstadt zur Weser hin stärker „öffnen“.
☹	Die großräumige Lage der Stadt zum Autobahnnetz ist mangelhaft. Schlechte Lagegunst für Wirtschaftsbetriebe,	Intensive Einflussnahme auf BVWPI* aus der gesamten Region
☺	Bundesstraßen umfassen den Stadtbereich und bieten fünf Zufahrten (vier Abfahrten) für den Nordbereich	B 64 mehr als äußere Sammler- und Verteilerstraße nutzen
☺	Die Flächennutzungen der Stadt ordnen sich konzentrisch um die Innenstadt, (Gürtel aus WG, dann öffentliche Einrichtungen, dann WG). Dieses Prinzip wird lediglich durch die Fa. symrise durchbrochen.	Prinzip fortführen, Die Fa. symrise ist derart bedeutend, dass der Mangel der Lage hingenommen werden muss.
☹☹	Das Straßennetz ist folgerichtig sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtet (aus städtischer Sicht prinzipiell positiv, jedoch mit hoher Verkehrskonzentration auf die Stadtmitte, Haarmannplatz was sehr negativ wirkt)	Netzfunktionen tendenziell ändern, Kfz vor der Stadtmitte abfangen und/oder auf Umgehungen verdrängen.
☹	Die Wilhelmstraße (Schulbereich) wird zu stark belastet.	Teilverkehre auf Mühlenfeldstr. abdrängen
☹	Der gesamte Südbereich ist schlecht mit den Bundesstraßen verbunden	Ggf. zusätzliche Entlastungsstraße erwägen
☹☺	Die Verbindung zwischen der Bülte und der Innenstadt (Allersheimer Str.) ist zu stark belastet, die Neue Straße tangiert die Innenstadt mit hohem Verkehrsaufkommen.	B 64 mehr als Verbindung zwischen beiden Bereichen nutzen, Innenstadt verkehrlich aufwerten, besser anbinden.
☹	Die Verkehrsbedeutung der Neuen Straße steht im Widerspruch zur Lage unmittelbar an der historischen Altstadt. Ortsfremde werden an der Altstadt vorbeigelenkt, ohne diese wahrzunehmen. Dies gilt im Prinzip auch für die Straße Am Hafendamm.	Neue Straße sollte erkennbarer Bestandteil der Altstadt sein und ihre hohe Verkehrsbedeutung verlieren.
☹	Die Sollingstraße vermittelt im östlichen Abschnitt eher den Eindruck einer Erschließungsstraße in einem Wohngebiet als den eines Hauptzubringers zur Stadt.	Bedeutung ggf. auf andere Straßen verlagern.
☹	Der Haarmannplatz wirkt zu verkehrsgerecht und wird so seiner städtebaulichen Bedeutung als zentraler Platz nicht gerecht.	Stärker als Platz gestalten und hervorheben.
☹	Die Weser wirkt insbesondere zum unmittelbar benachbarten Ort Stahle trennend.	Synergieeffekte zwischen Holzminden und Höxter fördern, insbesondere auch wegen der Lage zu den Autobahnen
☺	Die Fläche zwischen Allersheimer Str., Bahnlinie und B 497 bietet gute Chancen für städtische Erweiterungen	Anbindungschancen an die B 497 / B 64 rechtzeitig sichern.
☺	Südlich der Stadt bieten sich Flächen für Wohngebietserweiterungen in ruhiger und landschaftlich reizvoller Lage.	Anbindungschancen an die B 497 bzw. die Stadt rechtzeitig sichern
☹	Die Stadteingänge sind bisweilen nur durch das gelbe Ortsschild zu erkennen.	Stadteingänge mit städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen verdeutlichen.



Das sternförmig auf die Innenstadt gerichtete Straßennetz führt zu einer „inneren Erschließung“ mit der Folge einer zu hohen Verkehrskonzentration.



Original
mehrfarbig

ABB.
15

Hauptproblemursache

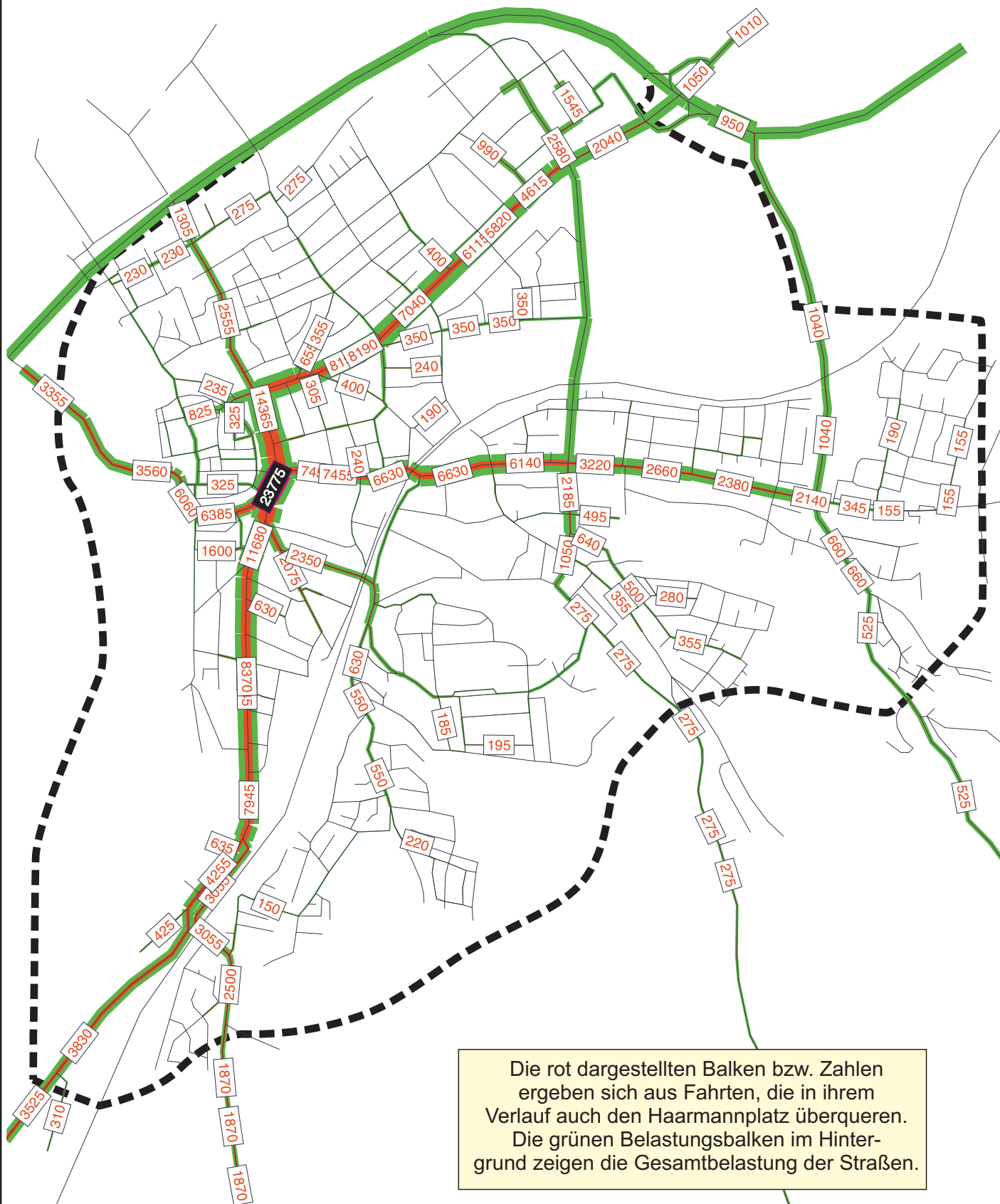


Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

2.3 Verkehrsnetz – Verkehr

(43) Diese Gegenüberstellung führt aus verkehrlicher Sicht zu der Ursache des wesentlichen Problems der Stadt, das in **ABBILDUNG 15** das grafisch verdeutlicht wird. Die Chancen werden auch hier zunächst als Gedankenansätze aufgelistet und später (Abschn. 3.0) bei den möglichen Planungen geprüft.

Stärken / Schwächen / Mängel / Probleme - Ursachen	Chancen
☺ Die Umgehungen (B 64 und B 497) zeigen deutliche Entlastungswirkungen für den Stadtbereich.	
☹☹ Hauptproblemursache: Das sternförmig auf die Innenstadt ausgerichtete Netz konzentriert dort die Verkehrsbelastungen (Haarmannplatz). Es bewirkt eine „innere Erschließung“ des Stadtbereiches, d.h. viele Kfz-Fahrten von außerhalb in die Randbereiche der Stadt fließen trotz der Umgehungen noch zu sehr durch die Stadtmitte und erst von dort zu ihren Zielen und umgekehrt.	Prinzip der „äußeren Erschließung“ fördern, d.h. Zufahrten solange auf den Umgehungen halten, bis sie auf kürzest möglichen Routen über Stadtstraßen ihr Ziel erreichen (und umgekehrt abfahren).
☺ Das Parkplatzangebot in der Innenstadt ist absolut gesehen ausreichend. Die Stellplätze liegen aber stark verstreut und rufen so Parkplatzsuchverkehr hervor. Die Regelungen erscheinen überzogen und wirken leicht verwirrend (z.B. Abschnitte mit Anwohnerparkrecht).	Stärkere Konzentration der Stellplätze, z.B. stärkere Ringbildung um die Altstadt.
☺ Zufahrten von Westen zur Innenstadt belasten unnötig die Straßen der Innenstadt, hier die Straße Am Hafendamm sowie den Haarmannplatz.	Abfangeffekte von Westen stärken, dort Parkflächen anbieten und attraktive Verbindung zur Innenstadt schaffen.
☺ Die teilweise Bewirtschaftung der Stellplätze in der Innenstadt ist zwar ein probates Steuerungselement, führt aber auch zu einer Wettbewerbsverzerrung mit den ausreichenden und kostenfreien Stellplätzen im GEW Bülte.	Das Einkaufszentrum an der Nordstraße sollte als „Magnet für die Innenstadt“ entwickelt werden, ggf. auch anderer zusätzlicher Standort
☺ In den meisten Wohnbereichen sind Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Allein Beschilderungen reichen oft nicht aus, um Geschwindigkeiten effektiv zu drosseln.	Es sollten konsequent in allen Wohnbereichen Tempo-30-Zonen eingerichtet werden.
☺ Die Radwege und Radfahrrhilfen sind nur teilweise vorhanden und nicht genügend vernetzt	Tempo-30-Zonen können als Vernetzung genutzt werden. Netzlücken konsequent schließen.
☺ Der Stadtbus deckt den Stadtbereich gut ab. Die Fahrtzeiten sind aber bedingt durch den Schleifenverkehr z.T. zu lang.	Einsatz eines zweiten Busses, der die Ringlinien in der Gegenrichtung abfährt.
☺ Bahnverbindungen Richtung Kreisensen / Hannover und Paderborn sind mit 18 Zugpaare relativ gut, sollten aber mehr genutzt werden.	Fahrzeiten und Umsteigezeiten verkürzen



Kfz/24h
Werktag
2008

ABB.
16

Netzspinne Haarmannplatz

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

(44) Die Gründe für die entscheidende Problemursache in Holzminden lassen sich durch Netzspinnen noch deutlicher belegen. Netzspinnen stellen einen Auszug aus den Gesamtbelastungen dar. In **AB-BILDUNG 16** werden z.B. nur die Belastungsanteile auf allen Straßen dargestellt, die auf ihrer Fahrtroute auch über den Haarmannplatz gefahren sind. Die Gesamtbelastung aller Straßen ist in grün dargestellt, nur die genannten Anteile über den Haarmannplatz sind jeweils rot dargestellt.

- Von den fast 23.800 Kfz-Fahrten, die über den Haarmannplatz fahren, queren rund 15.000 (63%) auch die Grenzen der Kernstadt. Am höchsten ist der Lühtringer Weg mit knapp 4.000 Kfz-Fahrten an den 15.000 Kfz beteiligt. Viele dieser Fahrten sind auf den Bereich Bülte gerichtet. An zweiter Stelle muss die Holzmindener Straße mit gut 3.300 Kfz-Fahrten genannt werden, die auch über den Haarmannplatz fahren.
- Die Allersheimer Straße ist an der Belastung des Haarmannplatzes weniger beteiligt (2.000 Kfz), auch wenn von hier insgesamt gut 10.600 Kfz in die Stadt einfahren. Die meisten davon verbleiben im Bereich Bülte, etwa gleich viele 3.400 fahren zwar in die Innenstadt, überqueren dabei aber nur noch zum Teil den Haarmannplatz. Immerhin aber gut 2.000 Kfz könnten auch über die westliche Anbindung, den Hafendamm in und aus dem südlichen Stadtbereich fahren.
- Von und zur Sollingstraße (westlich der B 497) überqueren ebenfalls ca. 2.150 Kfz-Fahrten den Haarmannplatz, ein großer Teil davon kommt aus östlicher Richtung (B 64) und fährt in den Südteil der Stadt.
- Rund 9.000 Kfz-Fahrten über den Haarmannplatz sind dem Binnenverkehr zuzuschreiben. Hauptziele dieser Fahrten liegen in der Innenstadt und im Bereich Bülte. Dies zeigt sich u.a. darin, dass ca. 14.400 (60%) aller über den Haarmannplatz verlaufenden Fahrten auch die Neue Straße durchfahren.

(45) In gleicher Art wurden weitere Netzspinnen untersucht, mit denen sich die o.a. Aussagen bestätigen lassen und aus denen sich auch die anderen Problemursachen ermitteln ließen. Diese sind auf der dem AG übergebenen Daten-CD abgelegt.

2.4 Verkehr – Flächennutzungen

(46) Mit der Gegenüberstellung dieser beiden Komponenten müssten die meisten der bereits genannten Stärken und Schwächen wiederholt werden, worauf hier verzichtet wird. Die entscheidenden Aussagen zu diesem Vergleich sind in **Abbildung 13** dargestellt. Daraus ergibt sich, dass die Verkehrsbelastungen auf allen Zubringerstraßen auch zu Beeinträchtigungen der Anwohner führen und auf dem Haarmannplatz und den angrenzenden Straßen die städtische Qualität erheblich mindern.

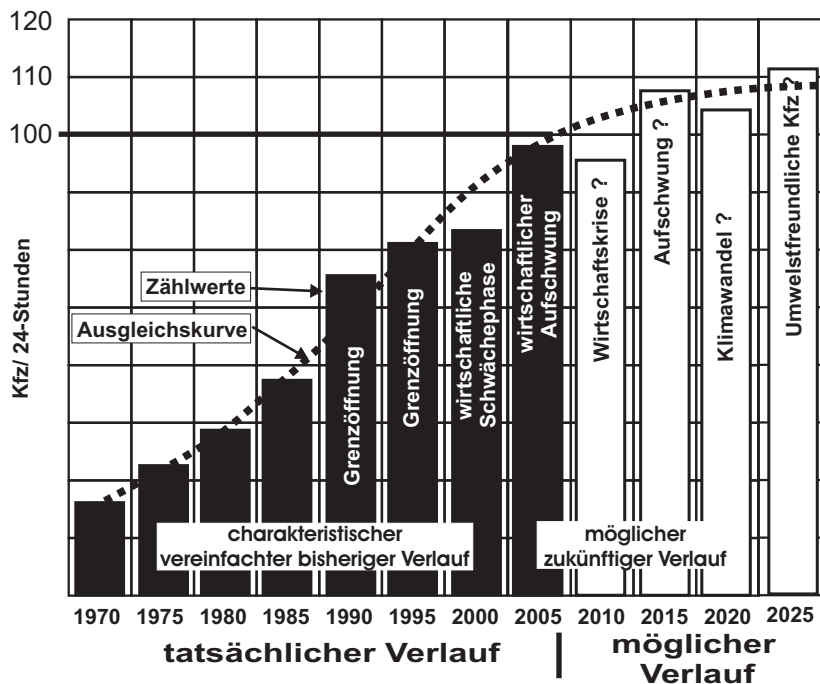
(47) FAZIT:

Die vielen, meist kleineren und bisweilen sogar hinnehmbaren Mängel addieren sich bedingt durch das von der Straßennetzstruktur ausgehende Hauptproblem in der Stadtmitte (Neue Straße, Haarmannplatz) zu einem ernsthaften Problembereich.

Gelingt es durch geeignete Veränderungen der Netzfunktionen, die Probleme hier erkennbar zu verringern, so lösen sich viele andere Probleme in der Stadt fast von selbst bzw. lassen sich erst dann leichter lösen.

Die Innenstadt kann dann weiter aufgewertet werden und kann noch an Anziehungskraft gewinnen. Es bietet sich mehr Platz für Radwege und Radfahrlösungen, der ÖPNV (Stadtbus) ließe sich attraktiver gestalten.

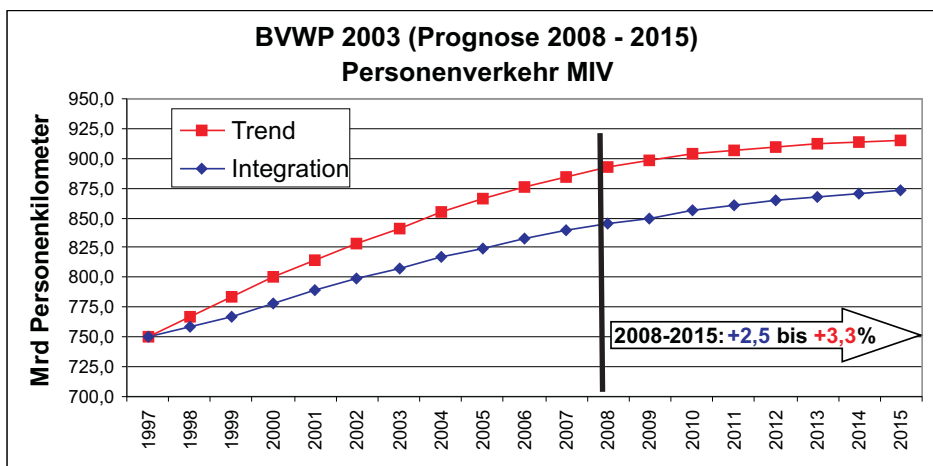
Die Probleme lassen sich nicht durch eine solitäre Planungsmaßnahme (wie etwa der Bau der Umgehungen), sondern eher durch mehrere kleinere, gut aufeinander abgestimmte Maßnahmen lösen. Jede Maßnahme für sich wird nur eine kleine Wirkung erzielen, alle Maßnahmen zusammen können den erwünschten Erfolg bringen.



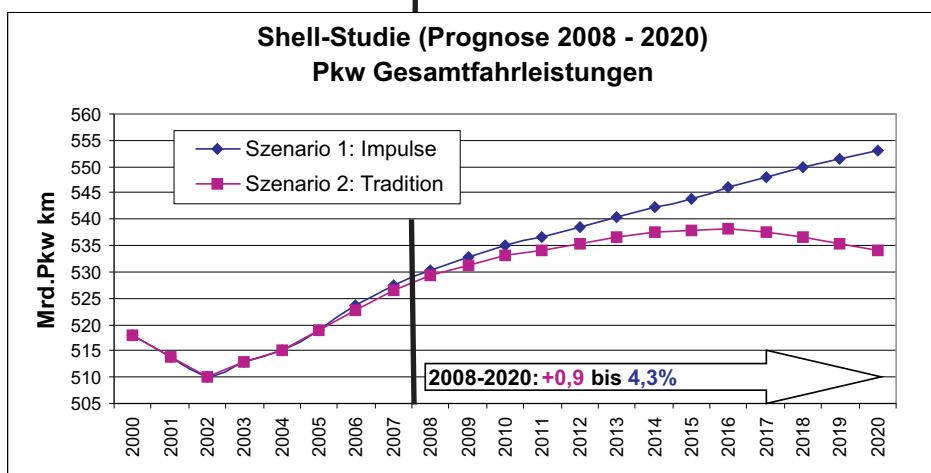
Entwicklung des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs 1970 bis 2005, wahrscheinliche Entwicklung 2010 bis 2025

Stark vereinfachte Darstellung einzelner Effekte auf die Entwicklung der Verkehrsmengen im Untersuchungsraum. Neben den aufgelisteten Variablen wirken auch zahlreiche lokale oder regionale Effekte.

Aussagen anderer Quellen



BVWP = Bundesverkehrs-Wegeplan.
MIV = Motorisierter Individualverkehr



Kfz/24h
werktags

ABB.
17

Allgemeine
Entwicklungseinflüsse



3.0 Verkehrliche Entwicklungen

3.1 Wahrscheinliche Entwicklungen ohne Planungen („PROGNOSEN“)

3.11 Vorbemerkungen

(48) Hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Verkehrsaufkommens sollte die Bezeichnung „Prognosen“ möglichst vermieden werden, da dieser Begriff eine relativ genaue Vorhersage suggeriert, die in der Verkehrsplanung aber nicht möglich ist. Treffender ist die Bezeichnung „Wahrscheinliche Entwicklungen unter bestimmten Entwicklungsannahmen“.

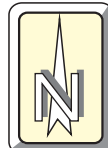
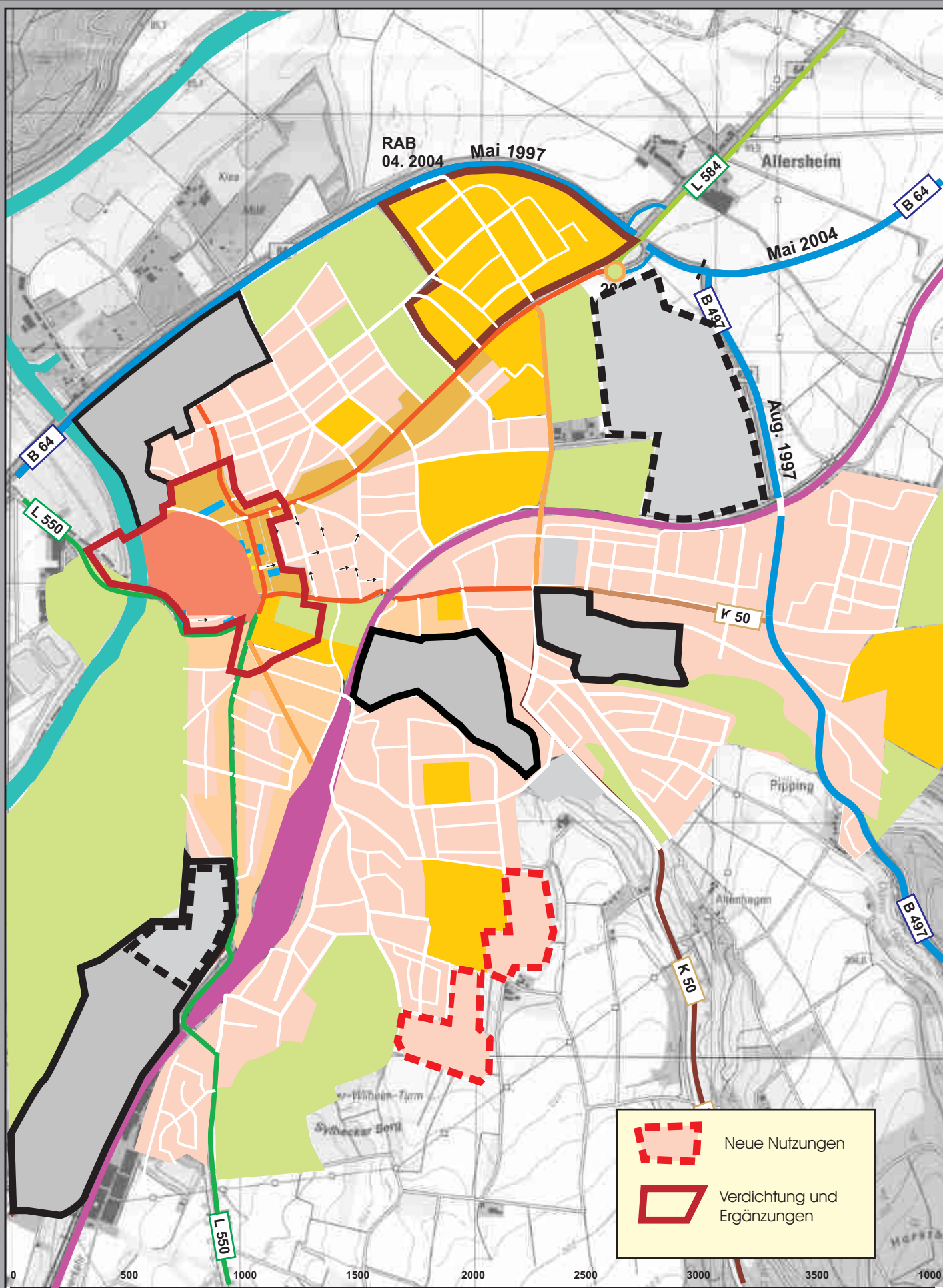
(49) Die künftigen Entwicklungen hängen von einer Vielzahl von Einflussgrößen ab, deren Entwicklung selbst nicht vorhersehbar ist. Möglich ist es lediglich, unter Annahme bestimmter Szenarien Minimal- und Maximalabschätzungen anzustellen. Dabei wird versucht, die bisherigen Entwicklungen auf die nächsten 15 bis 20 Jahre zu extrapolieren. Diese Abschätzungen werden nach allgemein gültigen Einflussgrößen und speziell für Holzminden geltende Einflüsse unterteilt.

3.12 Allgemeine Entwicklungen (ABBILDUNG 17)

(50) Im großräumigen Umfeld von Holzminden sind keine relevanten Änderungen zu erwarten, die wesentlichen Einfluss auf das künftige Verkehrsgeschehen in der Stadt nehmen könnten. Demografische Entwicklungen (von der Stadt nicht beeinflussbar) werden sich jedoch auf die Nutzung von Kfz noch auswirken.

- Ein wesentlicher Anstieg der Motorisierung ist kaum noch zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich hierdurch allenfalls noch ein Zuwachs von max. 2 bis 3% begründen lässt.
- Die Fahrleistungen werden in der Summe aller Fahrzeuge noch leicht zunehmen, weil die Menge der Fahrzeuge noch ansteigt. Auf einzelne Fahrzeuge bezogen sind aber eher geringere Fahrleistungen zu erwarten. Man fährt zwar häufiger, aber auf kurzen Strecken und das überwiegend im Stadtbereich. Ursachen hierfür sind noch zunehmender Führerscheinbesitz, insbesondere bei der weiblichen Bevölkerung, wachsende Mobilität, sich ausweitende Freizeitangebote, längere Nutzung des Kfz bezogen auf das Lebensalter, Anschaffung von Zweitwagen u. ä..
- Die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung wird entscheidenden Einfluss auf die Verkehrsentwicklung nehmen, wobei neben der Erwerbstätigkeit und dem künftigen Einkommen vor allem Fahrzeugkosten (Treibstoffe, Versicherungen u.ä.) ausschlaggebend sein werden. Dies zeigt, dass sowohl Zunahmen als auch Abnahmen der Fahrleistungen eintreten können, was nicht vorhersehbar ist. Mindernd kann sich auch das Umweltbewusstsein auf die künftige Nutzung des Kfz auswirken, wobei dies durch ständige Verbesserungen der Kfz (z.B. CAT) meist wieder ausgeglichen wird.
- In wie weit sich künftig elektronische Medien (z. B. Einkauf übers Internet) auf den Kfz-Verkehr auswirken, kann derzeit noch gar nicht abgeschätzt werden.

(51) Die bisherigen Entwicklungsverläufe zeigen, dass das Verkehrsaufkommen sich zu keiner Zeit kontinuierlich verändert hat, sondern immer von Schwankungen bestimmt wurde. Gleichwohl lässt sich der Verlauf durch eine ausgleichende Kurve darstellen (**ABBILDUNG 17, oben**). Auf Grund verschiedener Quellen (**ABBILDUNG 17, unten**) wird angenommen, dass das Verkehrsaufkommen aus dieser Sicht bis zum Zeitraum 2025 noch um min. 3% bis max. 6% zunehmen könnte. Dann aber wird sich eine Sättigung eingestellt haben. Die unter Abschn. 1.4 ermittelte Verkehrsmatrix des Zeitraumes 2008 wird daher zunächst mit den Faktoren min. 1,034 (+ 3%) auf den Zeitraum 2025 hochgerechnet.



Original
mehrfarbig

**ABB.
18**

**Annahme verkehrsrelevanter
Nutzungsänderungen**

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

3.13 Spezielle Entwicklungen

(52) Die Flächennutzungen der Stadt haben sich in den vergangenen Jahrzehnten ständig verändert und weiterentwickelt. Dieser Prozess wird sich fortsetzen. Damit verbunden sind immer auch Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen :

- Einerseits entsteht **Neuverkehr**. Damit werden alle Kfz-Fahrten bezeichnet, die derzeit in der Stadt noch nicht durchgeführt, sondern durch neue Flächennutzungen erst ausgelöst werden. Dieser Neuverkehr hängt von den einzelnen Flächennutzungen ab und beträgt im Mittel zwischen ca. 15 bis max. 50% (in Ausnahmefällen noch mehr) der durch die Nutzungen insgesamt ausgelösten Verkehrsmengen. Um diese Werte werden die beiden Verkehrsmatrizen entsprechend den angenommenen neuen Nutzungen (**TABELLE 7**) ergänzt.
- Der restliche Verkehr (50 bis 85%) von und zu neuen Flächennutzungen ergibt sich durch **Verlagerungen** von bisher anderen Zielen mit ähnlichen Nutzungen auf diese neuen Flächennutzungen. Diese Fahrten orientieren sich nur um. In den Matrizen werden die entsprechenden Änderungen vorgenommen.
- Ein Teil der Verlagerungen entfällt schließlich auf den **Verbundverkehr**. Es werden weiterhin die bisherigen Ziele angesteuert. Die Fahrten führen dann aber direkt nicht zum Ausgangsort zurück, sondern verlaufen über das neue Ziel und erst von dort zum Ausgangsort. Entsprechend werden die Matrizen ein weiteres Mal mit den restlichen Fahrten verändert.

(53) Die geschilderten Veränderungen werden auf die in absehbarer Zeit zu erwartenden neuen Flächennutzungen bezogen (**ABBILDUNG 18**). Die Größenordnung des abgeschätzten Gesamtverkehrs sowie die Anteile sind in der **TABELLE 7** enthalten.

TABELLE 7 : Verkehr neuer Flächennutzungen

	Summe	Neuv.	Verlagert	Verbund
Innenstadt	800	450	100	250
WG Süd Liethstraße	2.800	1.600	1.200	
GEW Stiebel	450	400		50
GEW symrise.	500	450		50
GEW Bülte	1.200	400	350	450
GEW Heusinderstraße	6.700	4.750	1.600	400
Allem. Verdichtung	1.350	800	350	200
Summen	13.800	8.850	3.600	1.400

(54) FAZIT :

Bezogen auf den heutigen Verkehr (derzeit rund 87.000 Kfz-Fahrten) macht der Neuverkehr einen Zuwachs von ca. 10% aus. Die restlichen Fahrten (3.600 [verlagert], und 1.400 Verbundverkehr orientieren sich nur um).

Zusammen mit den allgemeinen Entwicklungen wird unterstellt, dass bis zum Zeitraum 2025 das Verkehrsaufkommen insgesamt noch um rund 12% anwachsen könnte.

Da dieser abgeschätzte Zuwachs sich auf rund 17 Jahre verteilt, macht das einen jährlichen Zuwachs von ca. 0,6% aus, anfangs etwas mehr, später weniger, sich abschwächend bis auf 0%. Da dies kaum wahrnehmbar ist, wird man sich ständig daran gewöhnen und es als unabänderlich hinnehmen.

Gleichwohl wird die Stadtqualität und die Attraktion der Stadt darunter erheblich leiden, wenn dieser Zuwachs die heute schon festgestellten Problembereiche zusätzlich belasten sollte. Dies sollte unbedingt durch geeignete Maßnahmen vermieden werden.



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
19**

**Kfz-Belastungen 2025 im
vorhandenen Straßennetz**

 **Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz**

3.14 Status-Quo-Fall = Maßstabsfall 2025

(55) Die Matrix der derzeitigen Verkehrsbeziehungen (Nullfall 2008) wird wie geschildert in einzelnen Berechnungsschritten auf die wahrscheinlichen Verkehrsbeziehungen des Zeitraumes 2025 abgeändert.

(56) Durch Umlegung dieser Verkehrsmatrix auf das gegenüber derzeit unveränderte Netzmodell ergibt sich der Status-Quo 2025 (**ABBILDUNG 19**). Da an diesem Fall die Wirkungen möglicher Planungen gemessen werden, dient er auch als Maßstabsfall 2025.

- Grundsätzlich zeigt sich bei diesem Status-Quo-Fall, dass die Belastungen auf allen Straßen der Stadt zunehmen werden (vergl. hierzu Abb. 12), im Umfeld neuer Flächennutzungen stärker in anderen Bereichen dagegen weniger.
- Es zeigt bei den sehr realistischen Simulationsrechnungen, dass auf heute schon nahezu ausgelasteten Straßen der Zuwachs unter dem Mittelwert liegt. Demnach neigen die Kfz-Fahrer zunehmend dazu, auf Nebenstrecken auszuweichen, was meist nicht erwünscht sein kann. So steigt die Belastung am Haarmannplatz zwar um absolut noch 1.400 Kfz/Tag, was aber relativ nur 6% ausmacht, also deutlich weniger als der mittlere Zuwachs von nahezu 12%.
- Stärker als im Durchschnitt wird der Ziel- und der Quellverkehr ansteigen, vor allem in und aus östlicher Richtung. Dies kann aus wirtschaftlicher Sicht nur erwünscht sein, darf aber für die Entwicklung der Stadt nicht negativ wirken.

(57) Die Gesamtverkehrsleistung, die das städtische Straßennetz erbringen muss, wird von derzeit rund 173.000 Kfz*km auf rund 190.000 Kfz*km um rund 10% steigen. Dies ist etwas weniger als der absolute Anstieg an Kfz-Fahrten, da sich die Fahrstrecken künftig tendenziell verkürzen werden.

(58) FAZIT:

Die zu erwartenden Veränderungen werden sich in kleinen jährlichen Zuwachsraten und jeweils nach Realisierung neuer Flächennutzungen fast unmerklich einstellen. Man gewöhnt sich an die jeweilige Situation, ohne zu handeln.

Wenn künftig aber Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf und in der städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Zielsetzungen vermieden werden sollen, ist es erforderlich rechtzeitig zu handeln. Es werden daher im Abschnitt 3.2 ff eine Reihe von Handlungsmöglichkeiten untersucht und schließlich eine Empfehlung ausgesprochen.

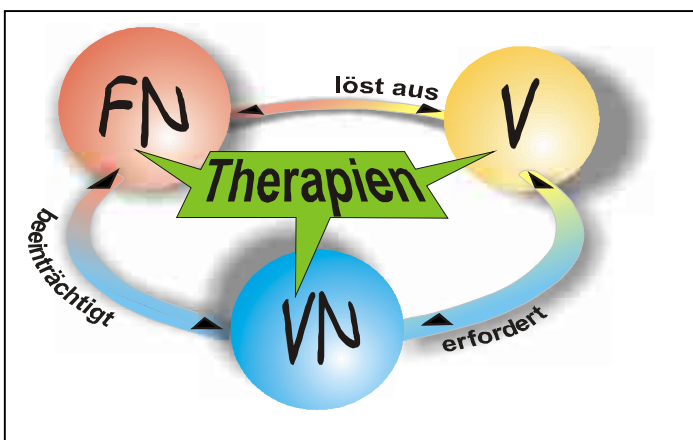
3.2 Entwicklungen mit Planungsansätzen (Therapie)

3.21 Zielsetzungen

Das Oberziel des VEP ist es (siehe auch Aufgabenstellung), den für die Vitalität und die Attraktivität der Stadt Holzminden erforderlichen Verkehr in städtebaulich akzeptabler Form zu ermöglichen, aber den unnötigen Kfz-Verkehr zu vermeiden oder zu verdrängen.

Dieses Ziel kann nur dann erfolgreich erfüllt werden, wenn die Ursachen vorhandener Mängel und Probleme so beseitigt werden können, dass keine neuen Mängel und Probleme entstehen.

(59) Grundsätzlich kann auf die drei in **Bild 10** dargestellten Komponenten eingewirkt werden.



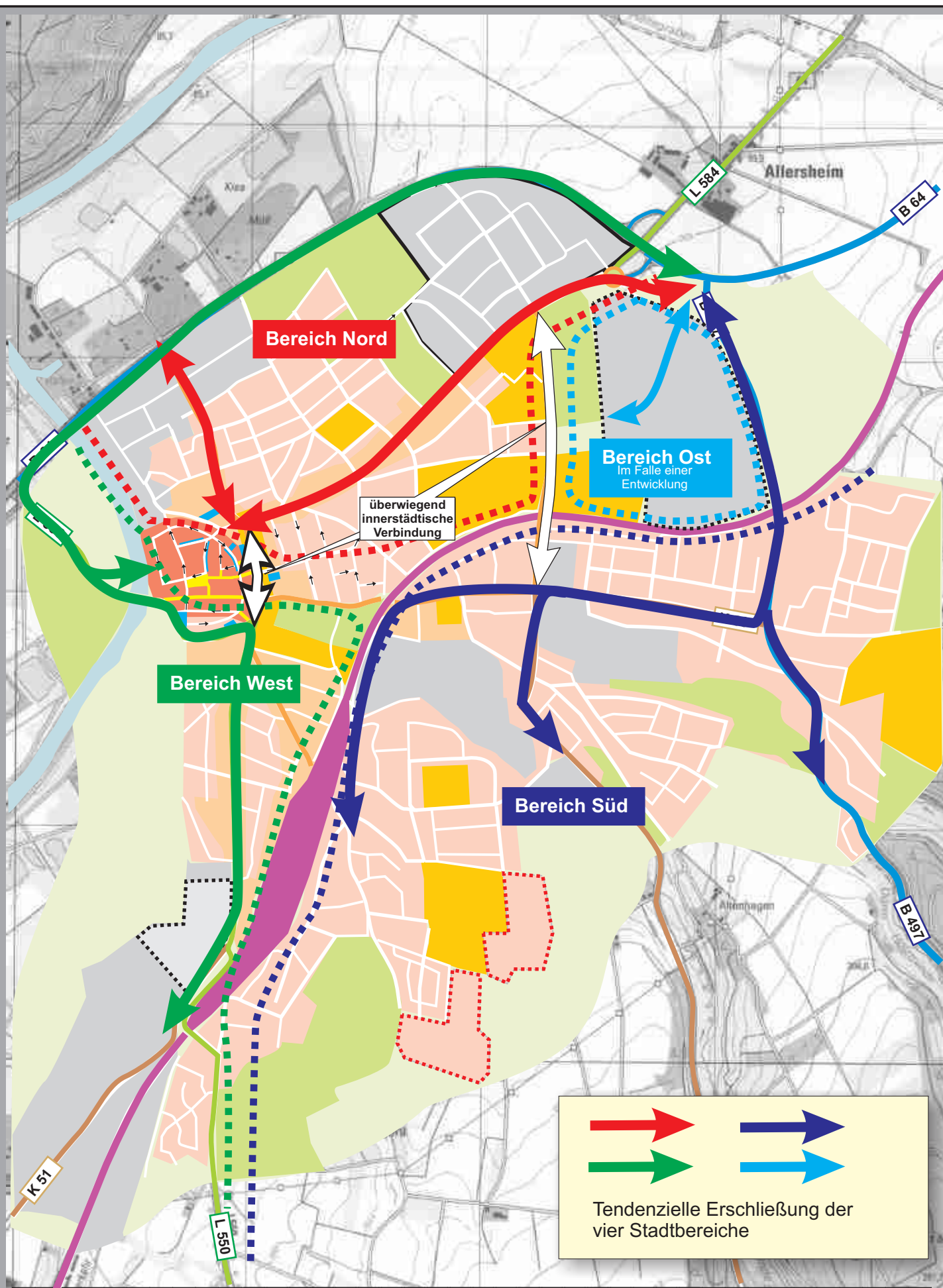
- **Einwirkungen auf die vorhandenen Flächennutzungen** sind nur in begrenztem Maße möglich. Neue Flächennutzungen sollten aber nur unter Beachtung der o.a. Mängel und Probleme und so eingerichtet werden, dass Kfz-Fahrten nicht auf bereits ausgelastete Straßen entfallen. Es wäre sogar denkbar, durch neue Einrichtungen (z.B. Märkte in geeigneter Lage) Kfz-Fahrten von bisher überlasteten Routen auf noch aufnahmefähige Straßen zu ziehen.

BILD 10: Fachbereiche, auf die eingewirkt werden kann

- **Auf den Verkehr** (z.B. das Verkehrsverhalten) kann ebenfalls planerisch nur indirekt eingewirkt werden, eher schon auf die Verkehrsmittelwahl. Dafür müssten aber attraktivere Rad- und Fußwege oder günstigere Fahrmöglichkeiten mit dem ÖPNV angeboten werden, was nur dann möglich sein wird, wenn nicht allein der Kfz-Verkehr dominiert.
- **Die besten Chancen ergeben sich durch Veränderungen und Ergänzungen im Verkehrsnetz**, hier im Straßennetz. Man kann auf diese Weise unterschwellig auch das Fahrverhalten beeinflussen.

(60) Gelingt es, den Kfz-Verkehr in der Innenstadt und im Umfeld der Innenstadt deutlich zu vermindern, ohne dass andere Stadtstraßen über Gebühr belastet werden, dann lassen sich alle anderen Mängel mit relativ geringem Aufwand schrittweise lösen.

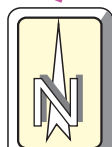
(61) Im Abschnitt 3.2 wird zunächst auf einige denkbare Einzelplanungen eingegangen, die sich aus den Ergebnissen der Analyse ableiten. Sinnvoll erscheinende Ansätze werden im Abschnitt 3.3 zu einem Gesamtkonzept zusammengefügt.








Tendenzielle Erschließung der vier Stadtbereiche



Original
mehrfarbig

ABB.
20

Konzeptioneller
Grundgedanke

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

3.22 Konzeptioneller Lösungsansatz

(62) Das mehrfach hervorgehobene Hauptproblem der Stadt lässt sich nur dann lösen, wenn es gelingt, 1. **Kfz-Verkehr auf die Umgehungsstraßen** oder 2. auf noch **aufnahmefähige Stadtstraßen** abzulenken und 3. **unnötigen Verkehr zu vermeiden** und/oder 4. **durch andere Verkehrsmittel** zu ersetzen.

1. Der Verkehr in die Stadtbereiche Nord, Ost, Süd und West müsste tendenziell, wie in **ABBILDUNG 20** skizziert, geführt bzw. von dort **auf die Umgehungen abgeleitet** werden. Das bedeutet eine stärkere Erschließung der Stadt von außen, indem Fahrten nach Holzminden solange wie möglich auf umgebenden Straßen gehalten werden, bis die kürzest mögliche Route innerhalb der Stadt zum Ziel führt. Das gleiche gilt in umgekehrter Richtung für Fahrten, die aus der Stadt nach außen führen. Die Abb. 20 stellt vornehmlich die Erschließung von/nach Nordosten dar, die für Holzminden auch am bedeutendsten ist. Sinngemäß gilt die Aussage aber auch für die anderen Zu- und Abfahrtsrichtungen. Neben einer Reihe von möglichen Ansätzen (bei Erreichen der Stadt, auf der erwünschten Fahrtroute selber und z.B. durch angebotene Parkflächen im Zielbereich) ließe sich diese Überlegung dadurch unterstützen, indem die innerstädtischen Querverbindungen überwiegend auch auf den innerstädtischen Verkehr ausgerichtet werden, d.h. nur langsamer befahrbar sind ggf. sogar mit Durchfahrtwiderständen belegt werden. In diesem Zusammenhang werden auch zunächst visionär erscheinende Gedanken durchgespielt.
2. **Aufnahmefähige alternative Stadtstraßenzüge** für den Verkehr in die o.a. Stadtteile sind praktisch nicht vorhanden. Es müsste daher in Erwägung gezogen werden, neue Straßen in geeigneter Form zu bauen, was zu untersuchen ist.
3. **Unnötiger Verkehr** in Bezug auf den gesamten Stadtbereich ergibt sich in der Regel durch Durchgangsverkehr, der aber in Holzminden nur eine untergeordnete Rolle spielt. Eine Neuordnung des Ruhenden Verkehrs könnte dazu führen, dass „Parkplatzsuchverkehr“ vermindert wird. Dieser Anteil wird aber als relativ gering eingeschätzt.
4. **Andere Verkehrsmittel**, etwa der ÖPNV oder das Fahrrad könnten durchaus einen zusätzlichen Beitrag zur Erfüllung des Hauptzieles leisten. Voraussetzung dafür ist aber, dass zunächst die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Probleme gelöst werden.

(63) Zunächst werden die genannten, konzeptionellen Gedankenansätze s.o. unter 1. und 2. für die Kfz-Zufahrten und Kfz-Abfahrten von/nach Osten, Westen und Süden betrachtet. Ergänzend dazu werden Überlegungen diskutiert, mit denen man die Wirkungen z.B. durch Umgestaltungen in der Stadtmitte unterstützen könnte. Schließlich wird auf die Möglichkeit eingegangen, alternative Verkehrsangebote zum Kfz-Verkehr zu verbessern.

3.23 Östliche und westliche Stadtanbindung

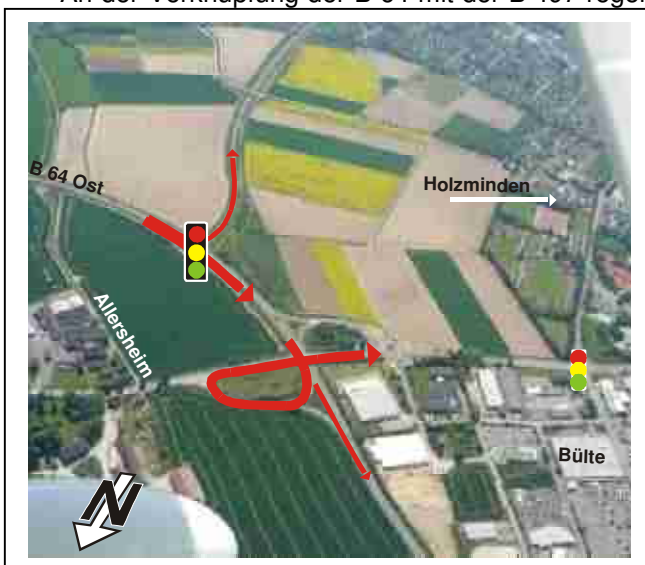
3.231 Ablenkung des Kfz-Verkehrs von/nach Osten auf die Umgehungen.

(64) Dieser Ansatz kann auf drei unterschiedliche Teilabschnitte der Zufahrten eingehen:

- Der Kfz-Verkehr sollte bei **Ankunft in Holzminden** mehr auf die gewünschten Routen (Abb. 20) gelenkt werden, wobei allein Beschilderungen nur auf die ortsfremden Kfz-Fahrer wirken würde. Die machen aber erfahrungsgemäß nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr aus.
- Die **Routen** über die Abschnitte der Umgehungsstraßen können kaum beschleunigt oder verkürzt, die Routen über die Stadtstraßen aber erschwert werden. Noch besser wäre es, die Zu- und Abfahrten in Knotenbereichen durch gestalterische Maßnahmen auf die gewünschten Routen abzu lenken.
- Die **Zielbereiche von Kfz-Fahrten** in die vier Stadtbereiche (hier die Lage der Stellplätze) sollten so gestaltet werden, dass man Kfz-Fahrer zur Nutzung der Umgehungen verleitet.

(65) Die Hauptverkehrsanteile nach Holzminden erreichen die Stadt von Osten, daher soll auch zunächst der östliche Ankunftsbereich betrachtet werden.

- An der Verknüpfung der B 64 mit der B 497 regelt eine Lichtsignalanlage (LSA) den Verkehr, wobei man sich rechtzeitig für einen der beiden Fahrtstreifen entscheiden muss, entweder für die Zufahrt über die B 497 oder über die B 64 (**Bild 11**).



- Die meisten Kfz-Fahrer entscheiden sich für die B 64 (ca. 85%) und anschließend für die Route über die Allersheimer Straße (60%) bzw. über die Nordstraße (25%). Nur 15% der Kfz-Fahrten nutzen die B 497.
- Sofern die Zielpunkte in der Innenstadt liegen, führen die Routen über die B 64 und die Allersheimer Str. wieder am Knoten Karlsstraße/Neue Straße zusammen und verlaufen von dort über die Neue Straße und z.T. noch über den Haarmannplatz.

BILD 11 Vorhandene Anbindung Ost

- Nur sehr wenige Fahrer nutzen die B 64 bis zur Verknüpfung mit der B 83, um dann von Westen die Stadt zu erreichen (vergl. hierzu Bild 13).

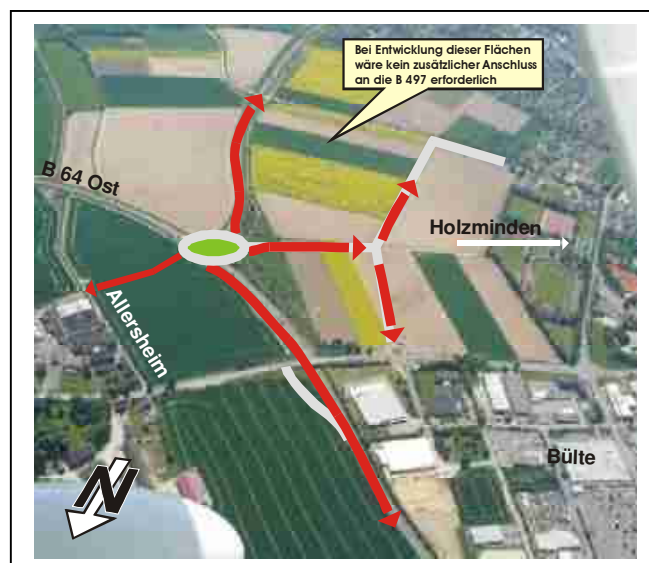


BILD 12 Veränderte Anbindung Ost

- Um eine günstigere Verteilung des zufließenden Verkehrs zu erreichen, sollte die Entscheidung für eine der Hauptrouten nicht vorzeitig festgelegt werden.
- Werden die beiden Bundesstraßen B 64 und B 497 nicht durch eine LSA, sondern durch einen Kreisverkehrsplatz verbunden, so verbleibt länger Entscheidungsfreiheit.
- Der Verkehr nach Holzminden könnte sich dann auf vier Routen verteilen (B 64 bis zur Nordstraße bzw. B 83; B 497 nach Süden; über den Zubringer, der sich Richtung Allersheimer Straße und Heusingerstraße aufteilt). Zur bisherigen Hauptroute über die Allersheimer Straße ergeben sich so frühzeitig vier Alternativen.

- Die vorhandene Verbindungsrampe von der B 64 zur Allersheimer Straße könnte dann entfallen, wenn die Ortszufahrt Allersheim ebenfalls an den KVP angeschlossen wird. Die Verbindungsrampe von der Allersheimer Straße zur B 64 entfällt vollständig. Es verbleibt hier nur die Zufahrt in Richtung Westen, die insbesondere auch für den von der Bülte nach Westen abfließenden Verkehr erforderlich ist.

(66) Es entsteht von dem angedachten KVP aus eine Verzweigung auf die beiden Bundesstraßen und ein Nordzufahrt Holzminden. An diese könnte auch das Entwicklungsgebiet „Heusingerstraße“ angeschlossen werden, so dass sich eine zusätzliche Anbindung an die B 497 erübrigen würde. Der zufließende Verkehr verteilt sich in Richtung Allersheimer Straße / Bülte bzw. in Richtung Heusingerstraße und von dort weiter in die angrenzenden Stadtbereiche.

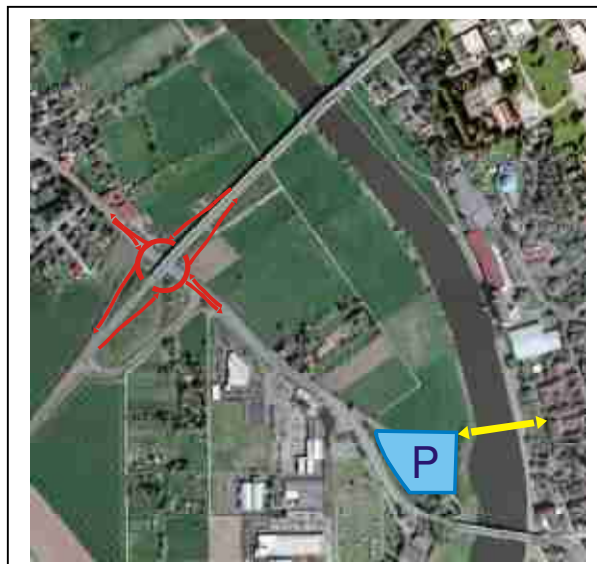
(67) Die Fahrtroute in die Innenstadt über die Allersheimer Straße wird etwas umständlicher. Damit steigt die Chance, dass Zufahrten zur Stadt auf der B 64 verbleiben. Das allein reicht aber noch nicht. Gleichzeitig muss auch die Route über die B 64 günstiger werden. Die B 64 selbst lässt sich aber kaum verbessern. Man wird bis zur Nordstraße fahren und dann weiter über die Neue Straße. Genau dort liegt aber das Problem.

3.232 Verbesserung der westlichen Anbindung

(68) Im besten Fall verbleiben die Zufahrten zur Stadt auf der B 64 bis zum Anschluss an die B 83 (s.u.). Dafür müsste der Anschluss der B 83 / B 64 im Westen verbessert werden. Das Problem und ein möglicher Lösungsansatz ergibt sich wie folgt:



BILD 13 Derzeitige Anbindung West



- Fahrten von Osten nach Holzminden müssen derzeit ca. 200 m über die Stahler Straße hinausfahren, um dann links abzubiegen und 200 m über die Rampe zurückzufahren. Man erreicht die Innenstadt zwar sehr nahräumig, es fehlen aber akzeptable Parkflächen, von denen aus man die Innenstadt erreichen könnte (**Bild 13**). Es bietet sich von Westen ein ansprechendes Stadtbild, dennoch wirkt die Weser trennend, da sich die Innenstadt derzeit zur Weser hin abgrenzt.
- Wird eine Abfahrtsrampe ca. 200 m vor der Stahler Straße gebaut, so kann man Holzminden von Osten aus sehr viel besser erreichen, mit einer entsprechenden Auffahrtsrampe auch besser nach Osten verlassen (**BILD 14**). Bei einer Verknüpfung der Rampen durch einen KVP mit der Stahler Straße minimieren sich Wartezeiten, was ein zusätzlicher Anreiz zur Nutzung dieser Route wäre.

- Kostenfreie Stellplätze auf der Westseite der Weser wären ein Anreiz, diese Route und nicht die Route durch die Stadt zu nehmen. Im Idealfall könnte noch eine witterungsgeschützte Fußgängerbrücke (gelber Pfeil) angedacht werden, die direkt in die Innenstadt führt.
- Die Innenstadt würde sich derart von selbst mehr zur Weser hin öffnen und so die großen Vorteile der Flusslage als Attraktionsschub besser nutzen. Es wären darüber hinaus noch weitere städtebauliche Entwicklungen auf der Westseite denkbar, die anziehend auf den zufließenden Kfz-Verkehr wirken könnten.

BILD 14 Gedanken zur Anbindung West



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
21**

**Kfz-Belastungen 2025
B64 mit AS Ost und AS West**

 **Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz**

(69) Die verkehrlichen Wirkungen der denkbaren Planungen werden durch **ABBILDUNG 21 und Bild 15** erläutert. Abbildung 21 zeigt die absoluten Streckenbelastungen im Zeitraum 2025, das Bild 15 die sogenannten Differenzenbelastungen zum Maßstabsfall. Dabei werden nur die zusätzlichen Belastungen zum Maßstabsfall in roten Balken bzw. positiven Zahlen dargestellt, die Entlastungen durch grüne Balken und negative Zahlen.

(70) Zum einen wurden die Anschlüsse im Netzmodell wie oben beschrieben verändert, zum anderen wurde auf der Westseite der Weser eine Parkfläche für ca. 200 Kfz unterstellt. Die Modellrechnungen können zwar rein mathematisch die Wirkungsweise simulieren, in wie weit sich aber auch die Kfz-Fahrer tatsächlich auf diese neue Fahrtroute einlassen, lässt sich nicht zweifelsfrei aussagen. Tendenziell ergeben sich aber die folgenden Belastungsveränderungen, die bei konsequenter Ausführung realistisch erscheinen.

- Die Nordumgehung übernimmt zusätzlich rund 2.100 Kfz-Fahrten, nahezu die Hälfte davon ist in den südlichen Stadtbereich gerichtet. Kapazitätsreserven sind hier genügend vorhanden.
- Die direkte Verbindung zur Heusingerstraße und damit zur Liebigstraße wird deutlich stärker belastet, die B 497 und der Ostabschnitt der Sollingstraße werden entlastet. Letzteres ist zwar positiv zu bewerten, eine Entlastung der B 497 ist aber nicht erforderlich und zusätzliche Belastungen der Liebigstraße sind unter den derzeitigen Bedingungen nicht zu verkraften.
- Äußerst positiv wirken aber die möglichen Entlastungen in der Neuen Straße (ca. -12.000 Kfz) und auf dem Haarmannplatz ca. -5.800 Kfz). Selbst wenn diese Werte in der Realität nur zu 70 bis 80% erreicht werden können, könnte die Neue Straße immer noch um 8.000 bis 9.000 Kfz entlastet werden. Diese Entlastung wirkt sich auch auf den eigentlichen Problembereich Haarmannplatz aus.

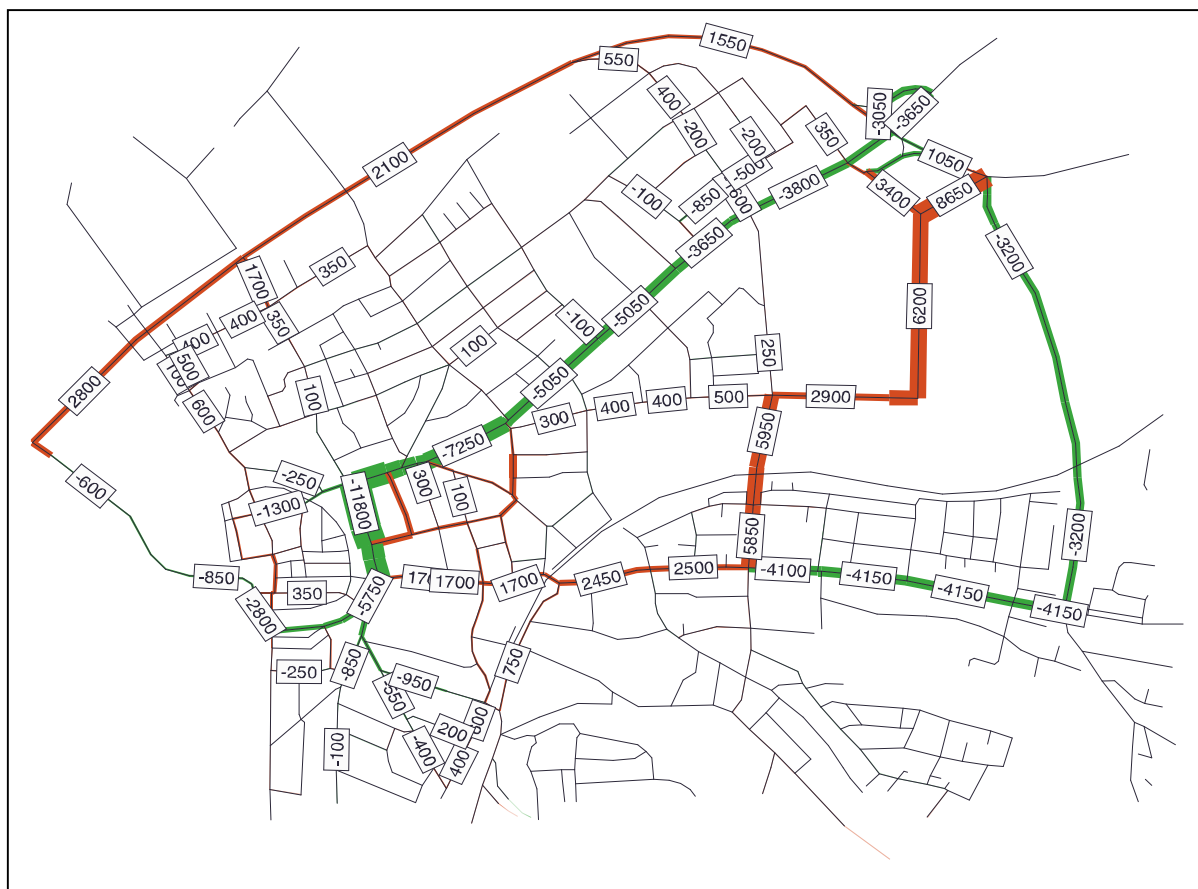


BILD 15: Be- und Entlastungen durch Veränderung der Stadtanbindungen an die B 64.



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
22**

Kfz-Belastungen 2025 1. Bauabschnitt Südumgehung

 **Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz**

3.233 Weitere Planungschancen für die östliche / westliche Anbindung

(71) Ableiten des Verkehrs von / nach Osten auf Alternativrouten in der Stadt

Für die Zu- und Abfahrten von/nach Osten bieten sich innerhalb des Stadtbereiches keine alternativen und ausreichend aufnahmefähigen Straßen an (vergl. ABBILDUNG 13), so dass dieser alternative Gedankengang entfallen muss.

(72) Vermeidung unnötiger Kfz-Fahrten von / nach Osten

Der Durchgangsverkehr bezogen auf die Allersheimer Straße ist durch den Bau der Nordumgehung praktisch entfallen. Es durchfahren lediglich noch Anteile von/nach Süden (Fürstenberger Straße) die Allersheimer Straße und die Stadtmitte. Diese Fahrten lassen sich aber durch den o.a. Planungsge-danken gem. Abb. 21 deutlich verringern ggf. sogar vermeiden.

(73) Nutzung anderer Verkehrsmittel

Ließe sich eine derart hohe Entlastung, wie in Abb. 21 errechnet- in der Neuen Straße erzielen, so könnte dieser Straßenzug städtebaulich angemessener gestaltet werden. Dies käme den Radfahrern und Fußgängern, ggf. aber auch dem ÖPNV (Stadtbus) zu gute (siehe Abschn. 3.3), so dass sich die durch Simulationsrechnungen ermittelten künftigen Belastungen erzielen lassen.

(74) FAZIT

Der Grundgedanke, durch veränderte Anschlüsse der B 64 im Osten und Westen, sowie durch einen für Kfz-Fahrer attraktiveren Westbereich Kfz-Fahrten aus der Innenstadt abzuleiten, erweist sich als zielführend.

Auch wenn diese Gedanken zunächst nur sehr schwer umsetzbar erscheinen, sollte doch jede Chan-ce genutzt werden, um das Ziel schrittweise zu erreichen.

Zusätzliche Belastungen im Zuge der Liebigstraße wären unter den heutigen Bedingungen nicht hin-nehmbar. Daher wäre ggf. die Verbindung zwischen einer neuen Anbindung Nord und der Heusing-erstraße in Frage zu stellen oder für Durchfahrten zu erschweren. Die Innenstadt könnte dann zwar nicht in gleichem Maße, gleichwohl aber doch spürbar entlastet werden.

3.24 Südliche Stadtzufahrt

3.241 Ableitung auf eine südliche Umgehungsstraße

(75) Anders als beim Kfz-Verkehr von/nach Osten ergibt sich von/nach Süden eine andere Ausgangs-situation, da es für die Fahrtroute über die Fürstenberger Straße derzeit keine Alternativstrecke gibt. Die Fürstenberger Straße hat aber die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit zumindest in Spitzenzeiten und im nördlichen Bereich erreicht und lenkt zudem Kfz-Verkehr unmittelbar auf den Haarmannplatz, die Stadtmitte. Es wurde daher zunächst ein visionärer Ansatz mit dem Bau einer südlichen Entlas-tungsstraße geprüft. Dabei wurden drei Ausbauabschnitte unterstellt.

- Baut man eine Straße vom Pipping (B 497) bis zur Sparrenbergstraße an, so würden diesen rund 2,4 km langen Abschnitt im Zeitraum 2025 (mit unterstellten Wohngebietsentwicklungen im Süden der Stadt) nur rund 1.600 im mittleren Abschnitt und 500 bzw. 800 Kfz/tag in den angrenzenden Ab-schnitten befahren. Eine nennenswerte Entlastung gegenüber dem Status-Quo-Fall stellt sich nur auf der Liethstraße und der Papiermühle ein. Die Fürstenberger Straße und die Innenstadt werden praktisch nicht entlastet. (ABBILDUNG 22). Das Aufwand / Nutzen-Verhältnis wäre äußerst ne-gativ.
- Wird dieser Bauabschnitt bis zum Sylbecker Berg verlängert, so steigt die Belastung auf 2.000 bis knapp 3.000 Kfz/Tag, im Ostabschnitt allerdings nur rund 1.200 Kfz. In diesem Fall werden neben Liethstraße und Papiermühle auch die Fürstenberger Straße um rund 1.400 Kfz/Tag entlastet. (ABBILDUNG 23). Das Aufwand / Nutzen-Verhältnis wäre für diese dann ca. 3,4 km lange Stre-cke zwar etwas günstiger, aber immer noch negativ.



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
23**

Kfz-Belastungen 2025 2. Bauabschnitt Südumgehung

 Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
24**

**Kfz-Belastungen 2025
mit vollständiger Südumgehung**

 **Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz**



**Kfz/24h
Werktag
2025**

ABB.
25

Kfz-Belastungen 2025 mit bahnparalleler Trasse



- Im dritten Fall wird die Südumgehung bis zum Lühtringer Weg als kompletter Straßezug mit einer Länge von rund 4,4 km angeboten. Die Belastung liegt dann in den Mittelabschnitten leicht über 3.000 Kfz/Tag, in den beiden Randabschnitten aber knapp unter 2.000 Kfz/Tag. Der gesamte Verlauf einer Südumgehung würden die Fürstenberger Straße um rund 2.500 Kfz entlasten, die Sollingstraße um ca. 1.200 bis 1.500 und die Liethstraße/ Papiermühle um ca. 1.500 Kfz/Tag. Auf die Innenstadt und die Allersheimer Straße hätte eine solche Umgehung kaum Wirkung **ABBILDUNG 24**. Die geringe Wirkung ist auf den geringen Durchgangsverkehr zwischen dem Lühtringer Weg und der B 64 Ost bzw. B 497 zurück zu führen und auf den Tatbestand, dass aus neuen südlichen Wohnbereichen der meiste Verkehr auf die Innenstadt und die Bülte gerichtet sein werden. Von und zur Bülte würden aber nur wenige Kfz-Fahrer eine neue Route über eine südliche Entlastungsstraße und die B 497 nutzen.

(76) FAZIT:

Bedenkt man den hohen Bauaufwand sowie die Eingriffe in den derzeit unberührten Landschaftsraum, so steht der Aufwand in einem sehr ungünstigen Verhältnis zum Nutzen. Sollte sich die Stadt massiver als bei den Prognosen angenommen im Südbereich entwickeln, so könnte eine südliche Umgehung oder Abschnitte davon in Betracht kommen. Unter den angenommenen Bedingungen erbringt eine solche Straße aber mit Blick auf die Zielsetzungen nur unzureichenden Nutzen, so dass sie hier nicht weiter verfolgt wird.

3.242 Ableitung auf eine bahnparallele Alternativroute

(77) Eine südliche Umgehungsstraße erweist sich als wenig wirkungsvoll, eine Alternativroute zur Fürstenberger Straße ist derzeit nicht vorhanden. Sie könnte aber parallel zur Bahnlinie angedacht werden.

(78) Denkbar wäre dabei der Bau einer innerstädtischen Entlastung vom Knotenpunkt Dr.-Stiebel-Straße/ Sylbecker Berg auf der Ostseite der Bahn bis zur Sollingstraße. Dabei würde sich die verkehrliche Wirkung -wie in **ABBILDUNG 25** in absoluten Belastungen dargestellt- ergeben. Die Differenzenbelastungen zum Maßstabsfall ergeben sich nach BILD 16



- Da durch einen solchen Straßenverlauf der südliche Gewerbebereich, insbesondere die Fa. Stiebel deutlich besser angebunden wird, als durch eine Südumgehung (vergl. Abb. 24) nimmt die bahnparallele Straße im südlichen Abschnitt knapp 5.000 Kfz/Tag auf, im nördlichen Abschnitt knapp 3.000.
- In etwa gleichem Maße wird die Fürstenberger Straße im südlichen Bereich und die Stadtmitte sowie die Böntalstraße im nördlichen Bereich entlastet.
- Auf den meisten anderen Straßen ergeben sich durch nur diese Baumaßnahmen nur geringfügige Änderungen.

BILD 16 Differenzenbelastung durch eine bahnparallele Trasse



**Kfz/24h
Werktag
2025**

**ABB.
26**

Kfz-Belastungen 2025 Maßnahmenkombination

 Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

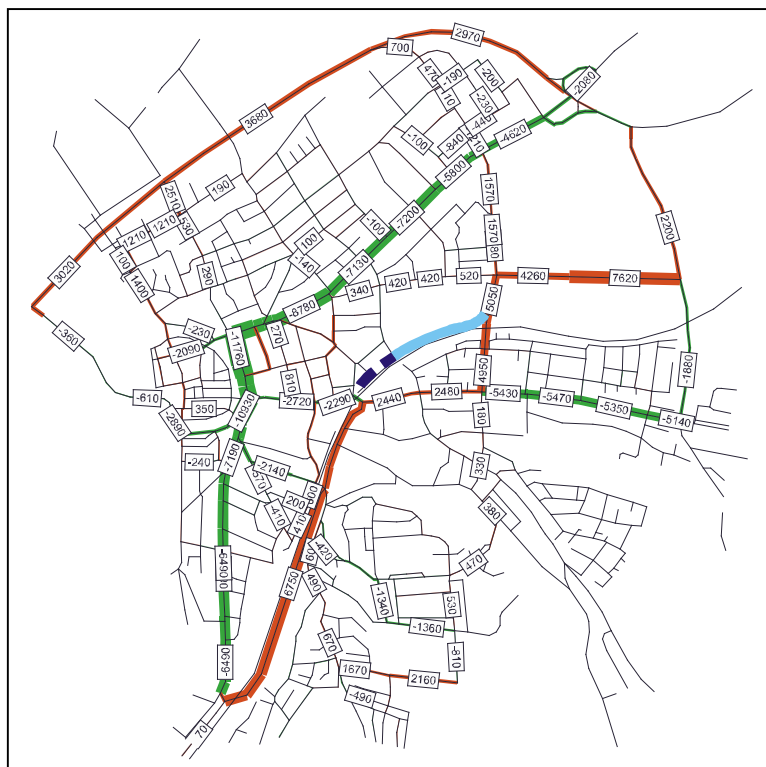
- In der Sollingstraße macht sich die neue Trasse kaum noch bemerkbar, da lediglich Fahrten von der Fürstenberger Straße / Böntalstraße auf die neue Trasse übergehen, den Abschnitt der Sollingstraße befahren diese Fahrten aber schon heute.

(79) FAZIT:

Die Entlastung der Innenstadt allein durch die bahnparallele Trasse ist doppelt so hoch im Vergleich zu einer kompletten Südumgehung. Allein diese Maßnahmen entlastet die Stadtmitte jedoch noch nicht genügend.

(80) Im Idealfall könnte die Trasse weiter nach Norden und ebenfalls bahnparallel verlaufen und erst ganz im Osten mit der B 497 verknüpft werden. Dieser Gedanke ist zwar äußerst reizvoll und würde die Verkehrsprobleme im gesamten Straßenzug Allersheimer Straße, Neue Straße, Haarmannplatz und Fürstenberger Straße wirkungsvoll beheben, erscheint jedoch derzeit völlig unrealistisch. Auf dem in **Bild 17** dunkel blau dargestellten kurzen Abschnitt würde die Straße durch dicht bebautes Gebiete verlaufen, was ausgeschlossen erscheint. Damit entfällt aber die Netzbildung und somit die verkehrliche Wirkung.

(81) Denkbar wäre aber eine Kombination aus veränderten Anschlussstellen an die B 64 im Osten und Westen (siehe Abschn. 4.32) und einer neuen Trasse entlang der Bahn von Süden bis zur Sollingstraße. Die absoluten Belastungen sind in der **ABBILDUNG 26** dargestellt, die Differenzenbelastung zum Maßstabsfall im **Bild 17**.



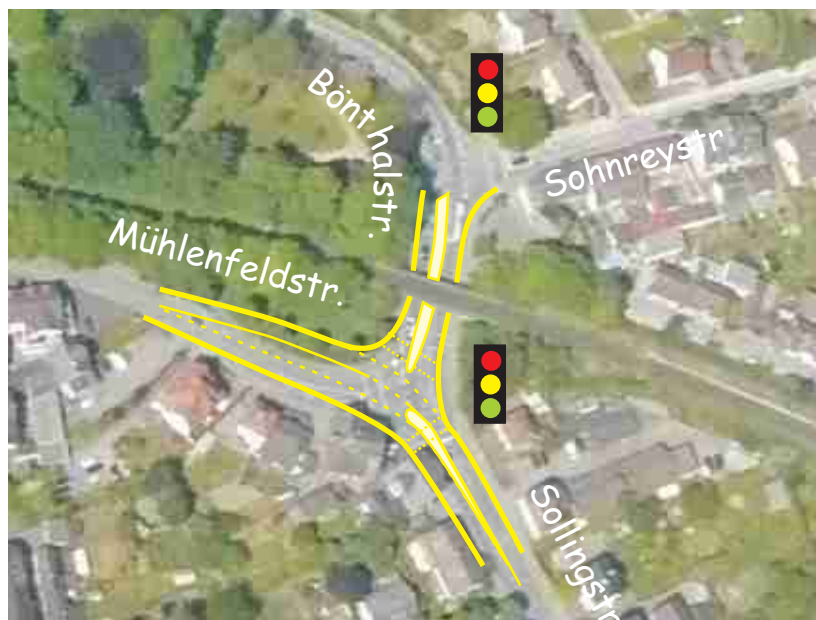
- Aus der Differenzenbelastung wird deutlich, dass Fahrten von der Allersheimer Straße bis zur südlichen Fürstenberger Straße einerseits auf die Nordumgehung und andererseits auf die bahnparallele Straße bis zu einem hier gewählten Anschluss an die B 497 verdrängt werden könnten.

- Es muss davon ausgegangen werden, dass die errechneten Ent- und Belastungen die maximal erzielbaren Werte darstellen. Denkbare wäre, dass bedingt durch nicht simulierbares Verhalten der Verkehrsteilnehmer bis max. 20% geringere Werte erzielt werden könnten. In dem Fall verringern sich die Entlastungen z.B. in der Neuen Straße auf immerhin noch knapp 9.000 Kfz/Tag.

BILD 17: Differenzenbelastung Maßnahmenkombination

(82) In dieser Größenordnung würden sich dann zwar auch die zusätzlichen Belastungen verringern, dennoch verbleiben drei Bereiche, in denen zusätzliche Planungsüberlegungen angebracht wären.

- Leistungsfähige Verknüpfung der bahnparallelen Trasse im Süden mit der Fürstenberger Straße.
- Leistungsfähige Verknüpfung der bahnparallelen Trasse mit der Sollingstraße
- Problemlösung im Zuge der Liebigstraße.

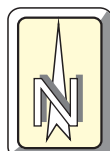


**Skizze
Variante 1**

**Skizze
Variante 2**



**Skizze
Variante 3**



Original
mehrfarbig

**ABB.
27**

**Lösungsansätze Knoten
Mühlenfeldstr. - Sollingstraße**

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

3.243 Verknüpfungen mit der Fürstenberger Straße und der Sollingstraße

Verknüpfung einer bahnparallelen Trasse im Süden mit der Fürstenberger Straße

(83) Entscheidend bei einer bahnparallelen Strecke sind die Verknüpfungen mit den vorhandenen Straßen der Stadt.

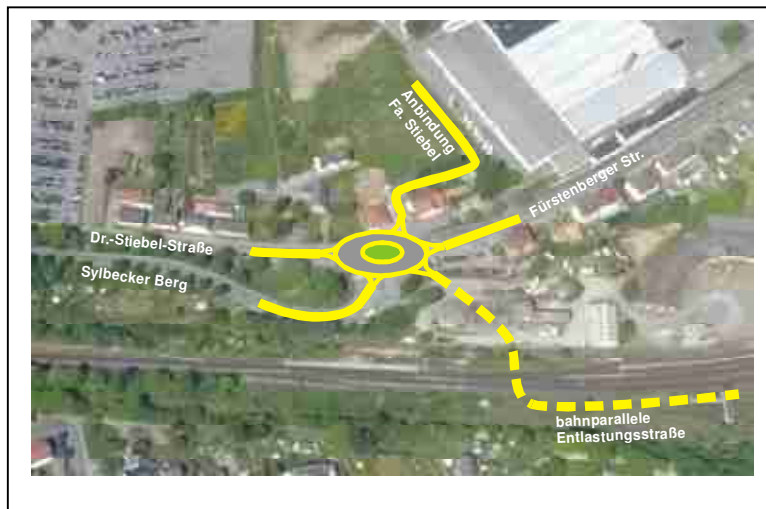


BILD 18: Anschluss Süd

- Im Süden könnte die Entlastungsstraße an einen KVP angeschlossen werden, der einerseits den Stadteingang hervorhebt und andererseits eine Verteilung der Kfz-Fahrten auf fünf Straßen ermöglicht. In diesem Falle ließe sich auch eine geplante Parkfläche der Fa. Stiebel an den KVP anschließen.
- Der KVP hätte nach überschlägigen Berechnungen eine ausreichend hohe Leistungsfähigkeit.

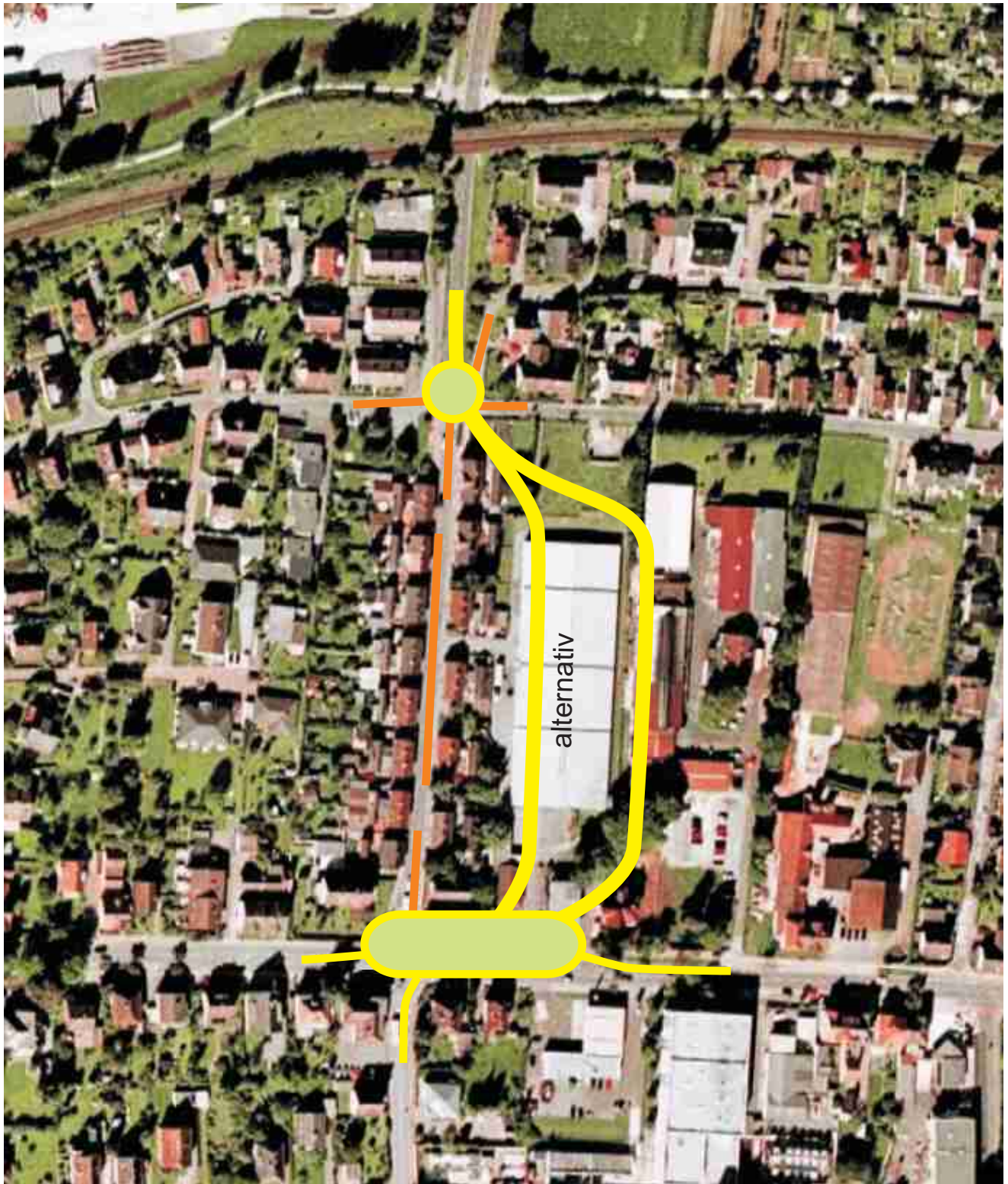
- An welcher Stelle die Bahnlinie gequert werden kann, hängt maßgeblich von den Betriebsabläufen und den Planungen der Bahn ab. Im Bild 18 wird lediglich eine denkbare Variante dargestellt.

Verknüpfung einer bahnparallelen Trasse mit der Sollingstraße

(84) Der derzeitige Verknüpfungsbereich Sollingstraße / Böntalstraße / Sohnreistraße / Mühlenfeldstraße wird durch zwei LSA geregelt, was z.T. wenig einsehbare Wartezeiten insbesondere in verkehrsschwächeren Zeiten verursacht. Hinzu kommt die unübersichtliche Linienführung sowie eine höhere Anzahl querender Fußgänger und Radfahrer. Der mittlere Fahrstreifen zwischen den Einmündungen Sohnreistraße und Mühlenfeldstraße wird vom Kfz-Verkehr nicht benötigt und bietet sich daher als Querungshilfe an.

(85) Bei höheren Belastungen, bedingt durch eine bahnparallele Entlastungsstraße, müsste dieser Verknüpfungsbereich umgestaltet werden. Dazu sind verschiedene Varianten denkbar, einige davon werden in **ABBILDUNG 27** skizziert.

- Bei der **Variante 1** ändert sich gegenüber derzeit nur wenig. Es wird lediglich die Linienführung gemäß der künftig erwünschten Hauptfahrbeziehung (Sollingstraße / Mühlenfeldstraße u.u.) gefolgt. Dabei müsste die Mühlenfeldstraße bedingt durch die großzügigere Linienführung leicht in den Grünbereich zur Bahnlinie verschoben werden. Der vorhandene Linksabbiegestreifen in der Sollingstraße (zur Mühlenfeldstraße) entfällt und könnte als Querungshilfe genutzt werden. Die beiden Lichtsignalanlagen (LSA) bleiben jedoch bestehen.
- Bei **Variante 2** wird der signalgeregelter Knotenpunkt Sollingstraße / Mühlenfeldstraße durch einen Kreisverkehrsplatz (KVP) ersetzt. In Spitzenzeiten wäre die Leistungsfähigkeit vergleichbar mit einer Signalregelung, in verkehrsschwächeren Zeiten wären beim KVP aber deutlich geringere Wartezeiten erforderlich. In diesem Fall bleibt nur die LSA an der Sohnreistraße erhalten.
- Die **Variante 3** ersetzt beide LSA, indem die Straßenabschnitte durch einen Ring (gestreckter KVP) untereinander verbunden werden. Verkehrlich wäre ein Ring vorteilhaft, weil sich an beiden Knotenpunkten die Wartezeiten vermindern würden. Der Nachteil besteht darin, dass Fahrten von der Sollingstraße in Richtung Mühlenfeldstraße den gesamten Ring durchfahren müssten. Die Lösung würde auch einen erhöhten Bauaufwand erfordern (u.a. auch wegen einer zweiten Bahnunterführung). Ein solcher Ring würde zudem in Kauffmanns Garten eingreifen, was zwar lösbar, aber schwer durchsetzbar erscheint. Das Nutzen-Aufwands-Verhältnis bei Variante 3 spricht gegen diese Lösung.



Die Darstellung beweist, dass es für eine Einbeziehung der Liebigstraße als Nord-Süd-Achse im Grunde genommen nur wenig Chancen gibt



Original
mehrfarbig

**ABB.
28**

**Gedanken zur
Liebigstraße**

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

3.244 Planungsgedanken zur Liebigstraße

(86) Die Liebigstraße bietet die einzige alternative und innerstädtische Nord-Süd-Verbindung zum Straßenzug Neue Straße / Haarmannplatz / Fürstenberger Straße im Stadtbereich. Sie ist eng bebaut, der Knotenpunkt mit der Sollingstraße bietet ebenfalls nur wenig Raum.

(87) Aus den Untersuchungen hat sich gezeigt, dass Verkehr dann auf die Nordumgehung abgedrängt werden kann, wenn die Route über den Straßenzug Neue Straße / Haarmannplatz / Fürstenberger Straße schwerer durchfahrbar wird, insbesondere aber der Haarmannplatz städtebaulich angemessener gestaltet wird. In dem Fall wird aber auch Kfz-Verkehr auf die Route über die Liebigstraße abgedrängt, vor allem dann, wenn sich der Stadtbereich zwischen der Liebigstraße und der B 497 entwickeln sollte.

(88) Der Idealfall (**Bild 19**, blau gestrichelter Pfeil) würde alle Probleme lösen (Allersheimer Str., Stadtmitte und auch Sollingstraße), erscheint aber unrealistisch. Es bleiben daher in diesem Stadtbereich nur zwei denkbare Planungsrichtungen:



- **Entweder** Aufwertung der Achse Liebigstraße, (Bild 19 schwarzer Pfeil). Dadurch lässt sich der östliche Abschnitt der Sollingstraße entlasten. Der gestrichelte Pfeil mit einer neuen Verbindung über die Heusingerstraße würde die Achse stärken, ohne diese Verbindung eine Lösung gemäß BILD 12 aber eher schwächen.
- **Oder** stärkeres Abdrängen des Kfz-Verkehrs aus der Achse Liebigstraße auf die B 497. In dem Fall wird der östliche Abschnitt der Sollingstraße stärker belastet. Die Liebigstraße übernimmt dann lediglich noch innerstädtischen Verkehr von und zur Bülte bzw. zu den angrenzenden Nutzungen.

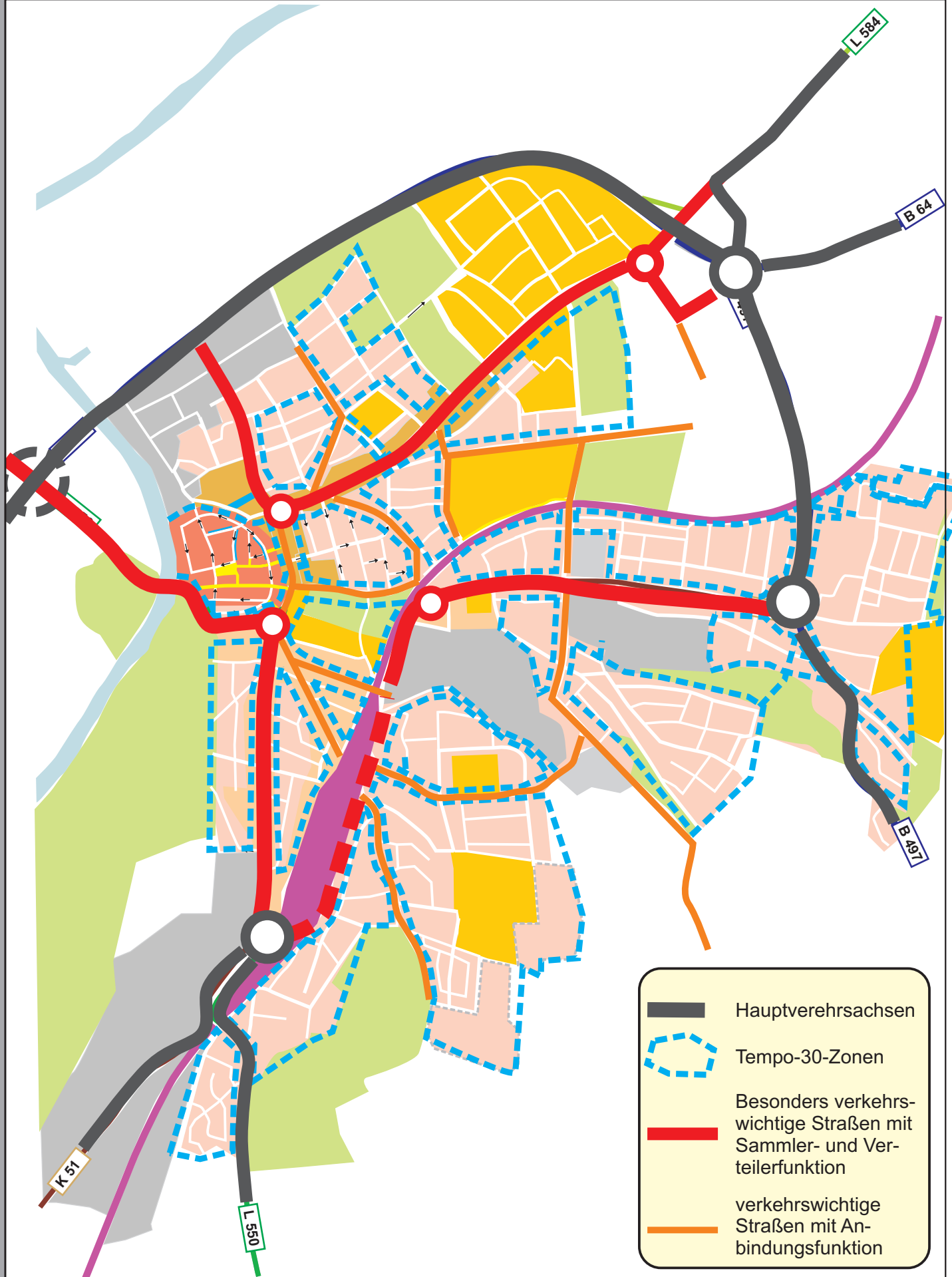
BILD 19 Alternative Nord-Süd-Achsen

(89) Wie schwierig es wäre, die Achse über die Liebigstraße verkehrlich aufzuwerten, zeigen auch die in **ABBILDUNG 28** skizzierten Lösungsansätze.

- Ein Ausbau der Liebigstraße würde den Abriss einer gesamten Häuserreihe erfordern, was sehr unrealistisch erscheint.
- Eine Aufwertung der Achse erfordert daher einen neuen Straßenzug, der nach Osten verschoben werden könnte, aber auch nur dann realistisch erscheint, wenn vorhandene Nutzungen in Frage gestellt werden könnten.

(90) FAZIT:

Zur Entlastung der Innenstadt bietet sich nur die Verdrängung von Kfz-Verkehr auf die Nordumgehung sowie auf eine bahnparallele Straße an. Der Verkehr von dieser Straße sollte dann über die Sollingstraße zur B 497 verlaufen. Veränderungen in der Verknüpfung B 64 / B 497 würden diesen Gedanken dann unterstützen, wenn keine Verbindung von dem östlichen Anschluss über die Heusingerstraße zur Liebigstraße angeboten wird.



Original
mehrfarbig

**ABB.
29**

Verkehrskonzept

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

3.3 Empfohlenes Gesamtkonzept

3.31 Vorbemerkungen

(105) Aus den Untersuchungen ergeben sich Ansätze, mit denen eine schrittweise Neustrukturierung des Straßennetzes im Rahmen eines Gesamtkonzeptes möglich wäre. Vereinfacht lassen sich die Funktionen der Straßen dabei in Analogie zum Baum beschreiben:

- Ausgehend von einem „**Stamm**“ (Hauptverkehrsachsen, hier B 64 und B 497) sollte der gesamte Stadtbereich erschlossen werden.
- „**Äste**“, besonders verkehrswichtige Straßen zur Anbindung des Stadtbereiches an die Umgehungen.

(106) Hierzu wurden die Untersuchungen und Ergebnisse in Abschnitt 3.2 sowie 3.31 beschrieben, die Empfehlungen sind in **ABBILDUNG 29** hervorgehoben.

- „**Zweige**“, übernehmen die Funktion einzelne Stadtbereiche an die „Äste“ anzubinden.
- „**Blätter**“ schließlich stellen die kleineren Stadtbereiche selber dar, gebildet aus in sich einheitlichen Flächennutzungen.

3.32 Straßennetz

3.321 Hauptverkehrsachsen („Stamm“)

(91) Wie die Untersuchungen gezeigt haben, lässt sich das Oberziel (vergl. 3.21, Seite 51) nur dann erfüllen, wenn unnötige Verkehrsbelastungen in der Innenstadt auf die Hauptverkehrsachsen abgedrängt werden, **ABBILDUNG 29**.

- Die nördliche Achse ergibt sich durch die B 64, wobei sowohl der Anschluss im Osten als auch der im Westen verändert werden sollten. Empfohlen werden hier die Anschlüsse gemäß Bild 12 und Bild 14 (Seiten 54, 55). Es wären aber auch Alternativen dazu denkbar, sofern sie eine ähnliche Wirkung auslösen.
- Im Osten bildet die B 497 eine Achse in Nord-Süd-Richtung. Die Verknüpfung mit der B 64 und der Sollingstraße sollten als Kreisverkehrsplätze (KVP) ausgebildet werden.

3.322 Anbindung des gesamten Stadtbereiches („Äste“) an die Hauptverkehrsachsen

- Drei Schleifen mit jeweils zwei Anbindungen an die Hauptverkehrsachsen bilden das „besonders verkehrswichtige Straßennetz“ in der Stadt. Der Nordbereich wird über die Allersheimer Straße und die Nordstraße angebunden, der Ostbereich über die Sollingstraße und der Südbereich über den Hafendamm und die Fürstenberger Straße, aber auch über die Sollingstraße und eine neue bahnparallele Straße
- Im Süden sollten beide nach Süden gerichteten Anbindungen durch einen KVP verknüpft werden. Die wesentlichen Zufahrten nach Holzminden wären dann durch einen KVP gekennzeichnet. Die Gestaltung der Kreiselmitte könnte dies mit einem unverwechselbaren Symbol noch unterstreichen.

3.323 Anbindung einzelner Stadtbereiche

(107) In das dargestellte System der Hauptachsen und verkehrswichtigen Stadtstraße müssen sich aus verkehrlicher Sicht auch alle anderen einheitlich gewachsenen Stadtbereiche einfügen. Diese kleineren Stadtbereiche ergeben sich

- aus Wohnbereichen, die konsequent und ausnahmslos als Tempo-30 Zonen teilweise auch nach StVO als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden sollten.
- aus Sondergebieten, auf die die gleichen Einschränkungen zutreffen können (Schulen, Krankenhaus u.ä.).
- aus der Innenstadt, die einheitlich als verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO mit eingelagerten Fußgängerzonen angesehen werden sollte.
- und aus Gewerbebereichen, in denen die Ortsgeschwindigkeit (Tempo 50) gelten kann.

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																	
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																	
Projekt: <i>Holzminden</i>		Stadt: <i>Holzminden</i>																	
Knotenpunkt: <i>Haarmann Platz/ Neue Straße/ Böntalstraße</i>		Datum: <i>2.12.08</i>																	
Zeitraum: <i>Spitzenstunden Nachmittag</i>		Bearb.: <i>Det</i>																	
$t_u = 60 \text{ s}$		$T = 60 \text{ min}$																	
Phase	Bez	t_r [s]	f -	t_s [s]	q [Fz/h]	m [Fz]	q_s [Fz/h]	t_b [s/Fz]	n_c [Fz]	C [Fz/h]	g [-]	N_{GE} [Fz]	n_H [Fz]	h [%]	S [%]	N_{RE} [Fz]	l_{stau} [m]	w [s]	QSV
I	1G	21	0,350	39	520	8,7	1953	1,84	11,4	683,4	0,761	1,40	8,2	94	90	10,8	65	24,6	B
I	3G	21	0,350	39	660	11,0	1953	1,84	11,4	683,4	0,966	8,83	11,0	100	90	21,6	130	65,6	D
I	3R	21	0,350	39	320	5,3	1800	2,00	10,5	630,0	0,508	0,00	4,2	79	90	6,1	37	15,4	A
II	1G	5	0,083	55	85	1,4	2929	1,23	4,1	244,1	0,348	0,00	1,3	94	90	2,9	17	26,0	B
II	1L	5	0,083	55	85	1,4	2782	1,29	3,9	231,9	0,367	0,00	1,3	95	90	2,9	17	26,0	B
III	2R	16	0,267	44	180	3,0	1757	2,05	7,8	468,6	0,384	0,00	2,5	82	90	4,3	26	18,0	A
III	2L	16	0,267	44	435	7,3	1855	1,94	8,2	494,6	0,879	2,98	7,3	100	90	12,4	74	42,7	C
					$q_k = 2285$				$C_k = 3436$				Gesamt-Qualitätsstufe : D						

als signalisierter Knoten (wie derzeit)

Leistungsfähigkeiten in der werktäglichen Spitzenstunde 2025,
bei Ableitung von ca. 20% des prognostizierten Verkehrs
auf die Hauptverkehrsachsen (B 64, bahnparallele Trasse, Abb. 29)

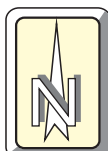
als Kreisverkehrsplatz

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Wartezeiten										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	mittl. Wz	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	-	PKW-E/h	s	-
1	Haarmann Platz	1	70	88	1031	1151	0,90	120	26	C
2	Böntalstraße	1	70	695	459	657	0,70	198	18	B
2	Bypass	1			188	1400	0,13	1212	3	A
3	Neue Straße	1	70	459	723	839	0,86	116	28	C

Staulängen										
	Name	n-in	F+R	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	LOS
		-	/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E/h	PKW-E	PKW-E	PKW-E	-
1	Haarmann Platz	1	70	88	1031	1151	5,5	19	27	C
2	Böntalstraße	1	70	695	459	657	1,6	7	10	B
2	Bypass	1			188	1400	-	-	-	A
3	Neue Straße	1	70	459	723	839	4,0	15	21	C

Gesamt-Qualitätsstufe : C



Original
mehrfarbig

**ABB.
30**

**Leistungsfähigkeiten
Haarmannplatz 2025**



- Die Anbindung der Innenstadt ergibt sich durch den Verlauf der besonders verkehrswichtigen Straßen. Hier sollten ebenfalls KVP realisiert werden, die sich sowohl im Durchmesser als auch in der Gestaltung aber deutlich von den äußeren KVP unterscheiden sollten. Man muss erkennen, dass man die Innenstadt erreicht hat.

(92) Dieser grundsätzliche Planungsgedanke entlastet die Innenstadt (Neue Straße, Haarmannplatz) ohne flankierende Maßnahmen zunächst nur um ca. 15 bis max. 20 % vom derzeitigen Verkehrsaufkommen. Wirksamer wird er aber dann, wenn die Chance genutzt wird, die an die Altstadt angrenzenden Straßen umzugestalten, quasi die Straßen zwischen den drei innerstädtischen Straßenschleifen. Hierzu gehören in erster Linie die Neue Straße und der Haarmannplatz. Je nach Gestaltung dieser Straßen kann dann eine Entlastung zwischen 20 und 50% erzielt werden. Wird zudem die Allersheimer Straße noch stärker auf den innerstädtischen Verkehr ausgerichtet, so könnte die Obergrenze der Entlastungsmöglichkeit erreicht werden.

(93) Bei diesen Überlegungen muss aber immer bedacht werden, dass der für die Vitalität der Stadt erforderliche Verkehr nicht zu sehr behindert werden darf und dass die aus der Innenstadt verdrängten Kfz- Fahrten zunehmend auf die dargestellten Achsen abgedrängt werden, deren Leistungsfähigkeit aber zum Teil auch begrenzt ist (z.B. Sollingstraße).

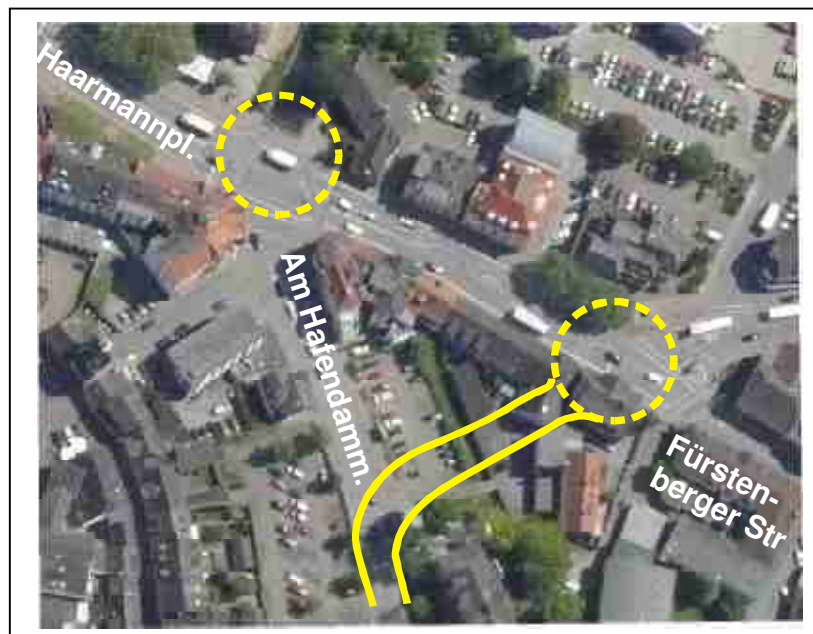
(94) **FAZIT:**

Alle weiteren Maßnahmen zur Unterstützung des empfohlenen Konzeptes sollten sehr behutsam und nur in kleinen Schritten erfolgen. Jeder weitere Schritt sollte erst nach einer Erfolgskontrolle der vorangegangenen Maßnahme erfolgen.

3.33 Mögliche Gestaltungen in der Innenstadt

3.331 Knoten Am Hafendamm / Fürstenbergerstraße

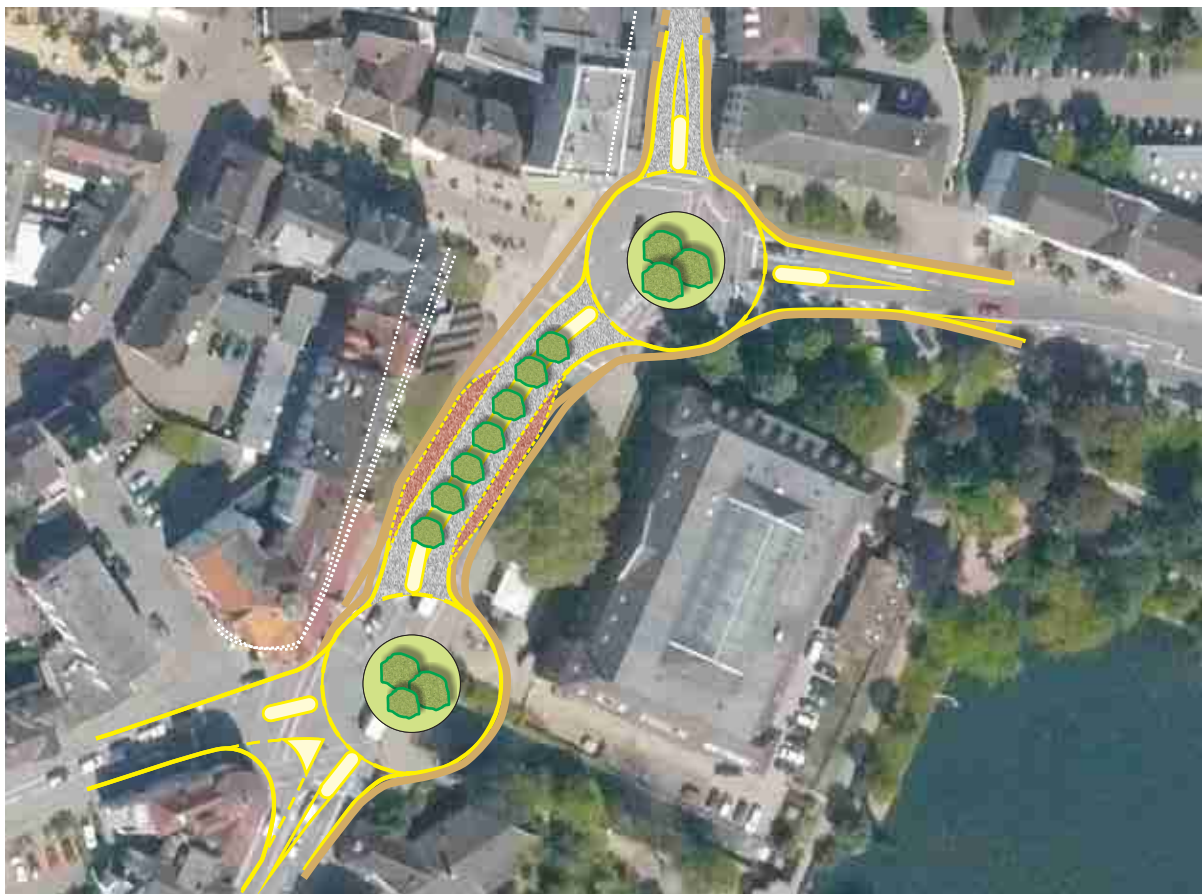
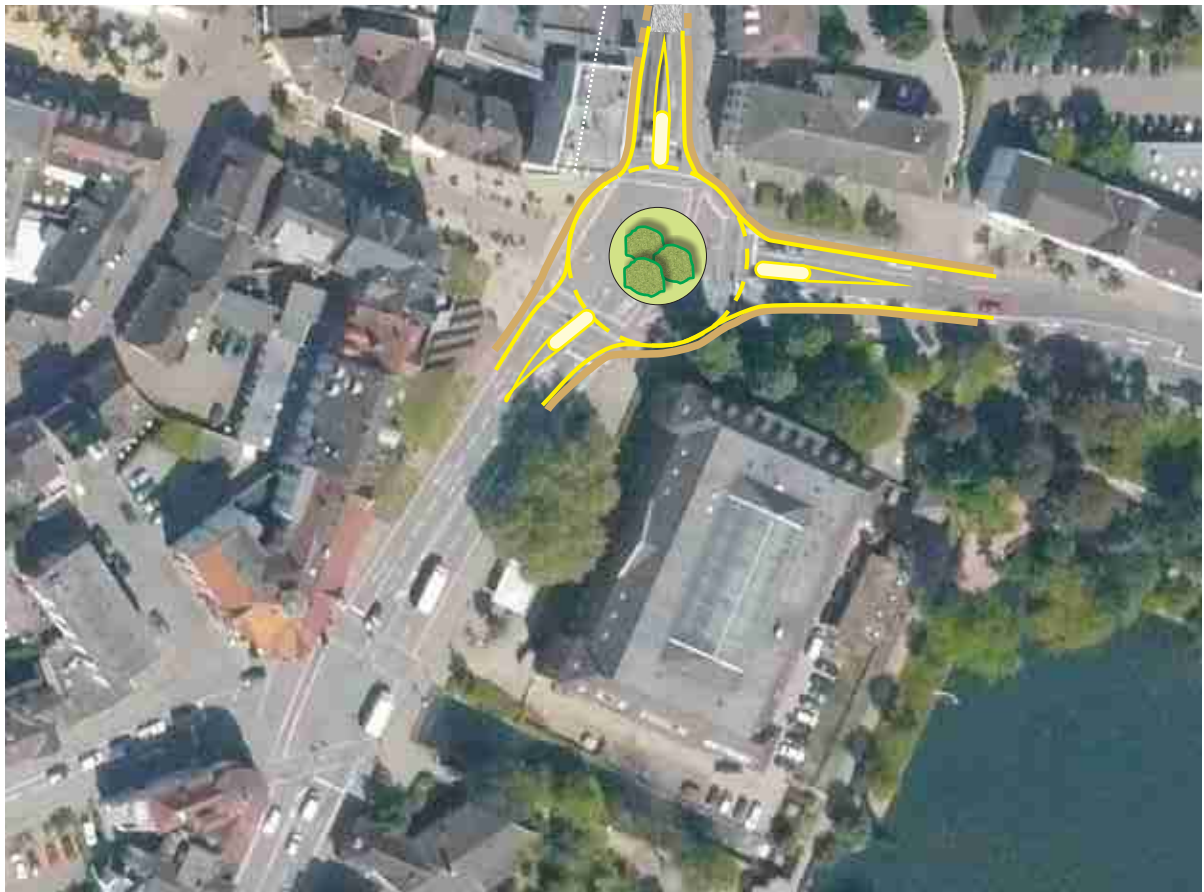
(95) Ein neuralgischer Bereich im Zuge der Hauptverkehrsachsen stellt die signalisierte Einmündung Am Hafendamm in den Haarmannplatz / in die Fürstenberger Straße dar. Der Knotenbereich ist räumlich stark eingeengt, er weist vor allem aber einen spitzwinkligen Verlauf von/nach Süden auf. Dies aber ist gemäß Abb. 29 gerade die Wirkungsrichtung der Hauptverkehrsachse.



Der Knotenbereich ist räumlich stark eingeengt, er weist vor allem aber einen spitzwinkligen Verlauf von/nach Süden auf. Dies aber ist gemäß Abb. 29 gerade die Wirkungsrichtung der Hauptverkehrsachse.

- Grundsätzlich wäre am vorhandenen Knotenpunkt ein Kreisverkehrsplatz denkbar. Man müsste aber für einen Mindestdurchmesser von 30 m mit dann ca. 8,00 m breiter Kreisfahrbahnen entweder in das vorhandene Wehr auf der Ostseite oder aber in die Bebauung auf der Westseite eingreifen. Beide Möglichkeiten sollten auf ihre Realisierbarkeit hin überprüft werden.

BILD 20 Knoten Am Hafendamm / Fürstenberger Str.



Original
mehrfarbig

**ABB.
31**

**Gestaltung des
Haarmannplatzes**

Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

- Wenn ein Eingriff in die Bebauung erforderlich ist, dann könnte auch angedacht werden, den KVP weiter nach Süden zu verschieben. Die Straße Am Hafendamm müsste dann abgekröpft werden, und würde dann in die erwünschte Erschließungsrichtung Süd weisen. Zudem könnte die Bahnhofstraße an einen solchen KVP angeschlossen werden, so dass dieser Knoten deutlich verbessert werden könnte. Der östliche Abschnitt der Straße Am Hafendamm könnte für den Ruhenden Verkehr genutzt werden. Der Eingriff einer solchen Maßnahme ist jedoch erheblich. Es müsste zunächst die Bausubstanz überprüft und eine solche Maßnahme auch aus städtebaulicher Sicht intensiver bewertet werden.
- Schließlich wären auch Lösungen im Zusammenhang mit dem Haarmannplatz denkbar.

3.332 Gestaltung des Haarmannplatzes

(96) Man kann den Haarmannplatz als einzelnen Knotenpunkt oder aber zusammen mit dem Knoten Am Hafendamm als einen Platz auffassen. Derzeit durchfahren den Knotenpunkt rund 25.000 Kfz werktäglich, diese Menge könnte sich bei den angenommenen Entwicklungen noch auf ca. 28.000 Kfz erhöhen. Bleibt es bei diesen Mengen, so kann nur die derzeitige Lösung mit Lichtsignalanlagen (LSA) dem Verkehrsaufkommen gerecht werden.

(97) Durch das empfohlene Grundkonzept der Hauptverkehrsachsen lässt sich die prognostizierte Belastung zunächst auf ca. 21 bis 23.000 Kfz vermindern. Überschlägige Berechnungen zeigen, dass ein KVP in den werktäglichen Spitzenzeiten mit etwa der gleichen Qualität („C“) wie eine LSA-Lösung („D“) den Verkehr bewältigen könnte. In verkehrsschwächeren Zeiten hätte ein KVP aber eine noch deutlich bessere Qualität, da sich die Wartezeiten vermindern (**ABBILDUNG 30, siehe Seite 73**). Wird der Knotenpunkt nach Gestaltung der Hauptachsen zu einem KVP umgebaut, so steigt der „gefühlte Durchfahrtswiderstand“ und die Belastungen sinken weiter, so dass eine KVP-Lösung dann noch deutlich besser ausfällt.

(98) Wird nur der Knoten Haarmannplatz betrachtet, so könnte ein KVP mit einem Durchmesser von ca. 32 m gewählt werden (**ABBILDUNG 31, oben**).

- Die Anlage würde nahezu auf die vorhandene Knotenfläche passen, in der Mitte ergibt sich dann eine gestaltbare Kreisfläche mit einem Durchmesser von rund 16,0 m.
- In den Zufahrten zum KVP ist jeweils nur ein Fahrstreifen erforderlich (heute jeweils 2 Fahrstreifen), so dass sich ausreichend Platz für getrennt verlaufende Radwege ergibt.
- Auch die Ausfahrten benötigen nur einen Fahrstreifen (heute Richtung Süden 2 Fahrstreifen). Der Bereich zwischen dem Knoten Am Hafendamm und dem KVP Haarmannplatz reduziert sich somit von 4 auf 2 Fahrstreifen. Die gewonnenen Fahrstreifen könnten für die Anlage einer Rendez-vous-Haltestelle von 2 Stadtbuslinien genutzt werden (siehe unten).
- An allen Anbindungen des KVP sind Mittelinseln (Fahrbahnteiler) erforderlich. Fußgänger müssen so jeweils nur eine Fahrbahn queren und können sich auf den Mittelinseln aufhalten bzw. umorientieren. Es bieten sich genügend kurze Zeitlücken für Fußgänger, so dass die Querungen deutlich erleichtert werden.

(99) Im Idealfall werden die beiden Knotenpunkte (Haarmannplatz und Am Hafendamm) als eine innerstädtische Einheit angesehen und jeweils durch einen KVP ersetzt (**ABBILDUNG 31, unten**). Die Leistungsfähigkeit jedes KVP für sich gesehen wäre gegeben. Aus solchen Betrachtungen lässt sich aber nicht das Zusammenspiel beider KVP insbesondere mit den eingefügten Rendez-vous-Haltestellen für den ÖPNV und dem querenden Fußgängerverkehr bewerten. Hierzu müsste eine Animation mit dem Programmsystem VISSIM durchgeführt werden, das den werktäglichen Verkehrsablauf in den Spitzenstunden nahezu realistisch in einem Film simulieren kann. Der Aufwand für eine solche Simulation wäre aber erst dann vertretbar, wenn seitens der Stadt solche Änderungen auch gewünscht sind.



Original
mehrfarbig

**ABB.
32**

**Gestaltungen
am Rande der Altstadt**

 Zukunftsorientierte
Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Ing. Ulfert Hinz

(100) Neben den verkehrlichen Vorteilen (besserer Verkehrsablauf, ausreichend Platz für Radwege und den ÖPNV, bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger) stellen sich vor allem auch städteplanerische Vorteile ein. Die Stadtmitte wird nicht mehr durch eine verkehrsgerechte Anlage, sondern durch eine stadtgerechte Anlage geprägt. Hier ergeben sich über die Skizzen in Abb. 31 hinaus vielfältige Möglichkeiten einer ansprechenden Gestaltung mit höherer Aufenthaltsqualität für die Besucher der Innenstadt.

(101) Die entlastenden Effekte würden sich vor allem auch auf die Neue Straße auswirken, die –zwar in Randlage- aber gleichwohl als Bestandteil der Altstadt anzusehen ist. Die Verkehrsbedeutung sollte von einer stark belasteten Hauptverkehrsachse schrittweise auf die Funktion einer Stadtstraße mit Erschließungsfunktion für Parkflächen und Grundstücke herabgestuft werden. Dies setzt die Reduktion der Belastungen von derzeit rund 17.000 Kfz, künftig ohne Planungen rund 18.500 Kfz (vergl. Abb. 19) auf deutlich unter 10.000 Kfz voraus. Neben dem dann verbliebenen Kfz-Verkehr müssen hier Fußgänger und Radfahrer einen deutlich höheren Stellenwert erreichen.

3.333 Gestaltungen am Karlsplatz*

(102) Sobald das Grundkonzept nach Abb. 29 greift, wären auch hier Umgestaltungen wünschenswert. Planungen in dem Bereich sollten vor allem zwei wesentliche Funktionen erfüllen:

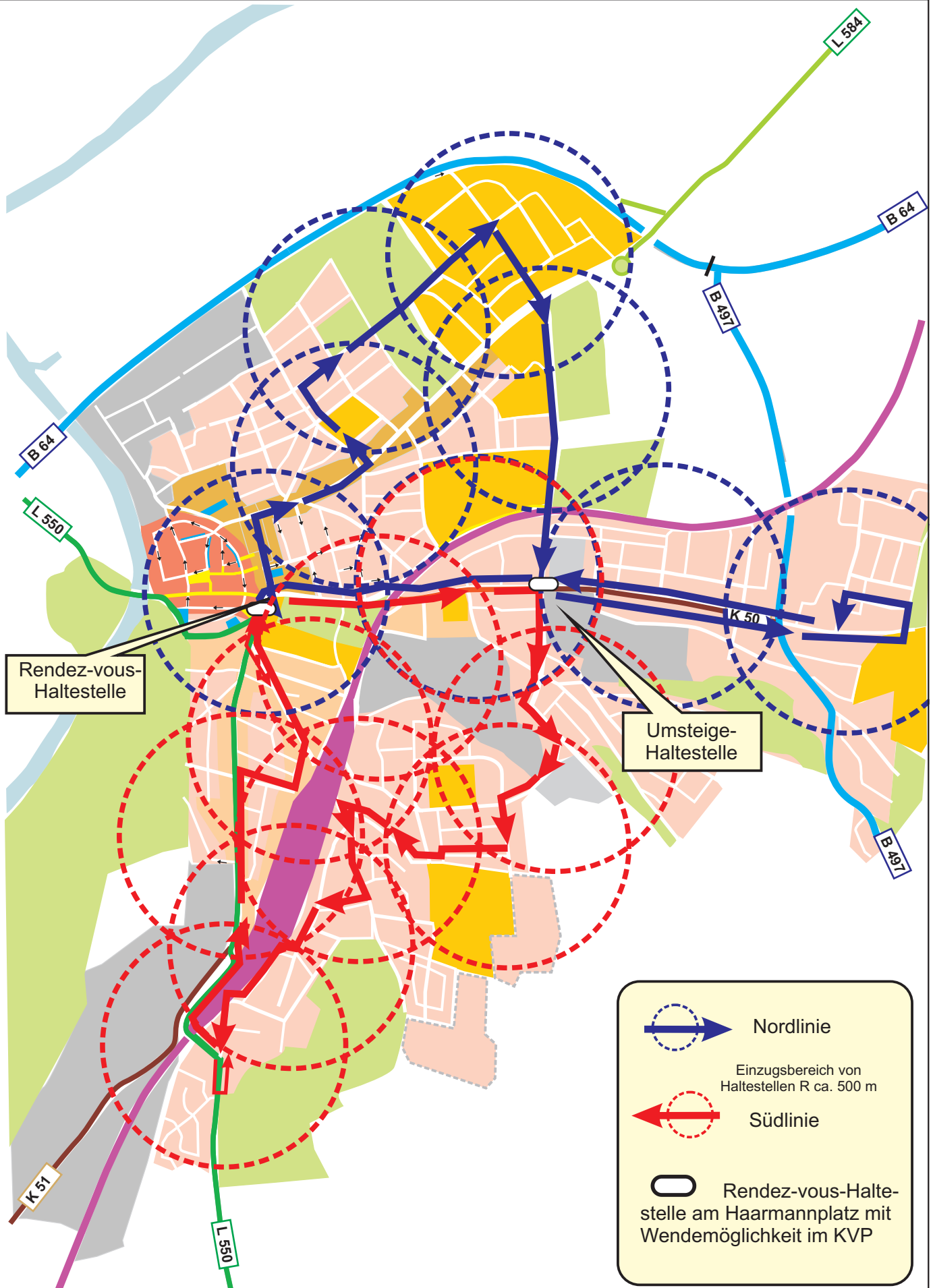
- Der über die Nordachse (B 64) abgedrängte Verkehr zur Innenstadt sollte nach Möglichkeit bis zum Anschluss im Westen weiterfahren, ansonsten aber möglichst vor Erreichen der Innenstadt abgefangen werden, damit er in der Neuen Straße entfällt.
- Der Verkehr, der über die Allersheimer Straße die Innenstadt ansteuert, sollte nicht mehr vorrangig in die Neue Straße geleitet, sondern gleichmäßiger auch auf die Nordstraße, die Wallstraße, die Altstadt und die Neue Straße verteilt werden. Auf eine LSA sollte nach Möglichkeit verzichtet werden.

(103) Das denkbare Prinzip der möglichen Planungen ist in der **ABBILDUNG 32** dargestellt.

- Die Neue Straße erhält dabei als Pendant zum KVP am Haarmannplatz auch einen KVP am Karlsplatz*. Die Neue Straße selber könnte –sofern sich die gewünschten Wirkungen eingestellt haben- ohne Trennung zwischen den Fahrbahnen und den Fußwegen barrierefrei zwischen den Häuserzeilen gestaltet werden, was aber mindestens eine Halbierung der derzeitigen Belastungen und eine Minimierung des Lkw-Verkehrs voraussetzt.
- Ein KVP ist am Karlsplatz* wegen der versetzten Einmündungen Neue Straße und Nordstraße nur bedingt zu realisieren. Es wird vorgeschlagen, den von Norden zufließenden Verkehr über den nördlichen Rand der Parkfläche bis zur Wallstraße zu leiten. Auf diese Weise kann auch der Abfangeffekt nördlich der Innenstadt deutlich gefördert werden.
- Die Nordstraße verläuft vom angedachten KVP zunächst nur in Richtung Norden. So können auf der Westseite der Straße noch zusätzlich Stellplätze angeboten werden. Ein erheblicher Teil des auf die Innenstadt bezogenen Verkehrs kann bei dieser Planung im Randbereich abgefangen werden. Attraktive Fußwege von hier zur Altstadt würden das Prinzip unterstützen.

Die Altstadt selbst sollte einheitlich als „verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“ nach StVO ausgewiesen werden. In diesen Bereich sind Fußgängerbereich eingestreut. Der ruhende Verkehr in der Altstadt sollte sich möglichst auf die Unterbachstraße, Oberbachstraße und die Grabenstraße konzentrieren.

* Mit „Karlsplatz“ wird hier vereinfacht die Kreuzung Karlstraße / Neue Straße / Wallstraße / Nordstraße bezeichnet.



Rendez-vous-Haltestelle

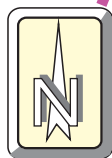
Umsteige-Haltestelle

Nordlinie

Einzugsbereich von Haltestellen R ca. 500 m

Südlinie

Rendez-vous-Haltestelle am Haarmannplatz mit Wendemöglichkeit im KVP

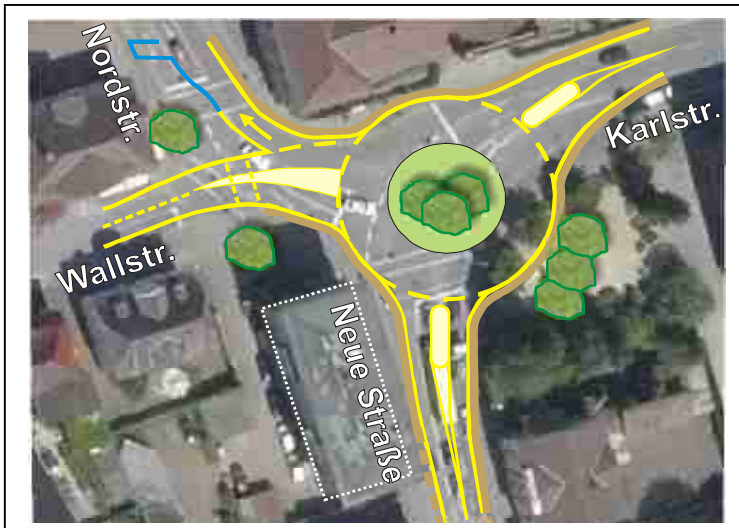


Original
mehrfarbig

**ABB.
33**

Stadtbuskonzept





Der mögliche KVP am Karlsplatz* ist im **Bild 21** skizziert. Auch hier ergeben sich ähnliche Vorteile wie am Haarmannplatz, da jeweils nur ein Fahrstreifen auf den KVP zuführt und einer den KVP verlässt. Auf diese Weise wird insbesondere in der Neuen Straße Platz gewonnen für bessere Rad- und Fußwege. Die Querungsmöglichkeiten beim KVP sind günstiger als derzeit bei den LSA Regelungen. Auch die stadtplanerischen Vorteile sind offensichtlich, z.B. durch Gestaltung ggf. auch Bepflanzung der Mittelinsel.

BILD 21: KVP am Karlsplatz*



(104) Es wäre auch eine Umgestaltung nach **Bild 22** denkbar. Die Alternative benötigt aber mehr Verkehrsflächen, weil eine LSA erforderlich wäre. Auch die städtebaulichen Qualitäten eines KVP könnten nicht annähernd erreicht werden.

BILD 22: Knoten Karlsplatz* mit versetzen Einmündungen

3.334 Parkflächen (hier nur Innenstadt)

(108) Stellplätze sollten soweit möglich am unmittelbaren Rand der Altstadt jeweils in den schleifenartigen Anbindungen angeordnet werden (vergl. Auch Abb. 32). Besonders wichtig erscheinen dabei zusätzliche Stellplätze auf der westlichen Westseite im Zusammenhang mit einem verbesserten Anschluss an die B 64 im Westen.

(109) Attraktive Fußwege von den Stellplätzen am Rande der Altstadt, die möglichst kostenfrei angeboten werden sollten, wären für die Akzeptanz besonders wichtig. Es mag zwar derzeit illusorisch erscheinen, aber sinnvoll wäre dennoch eine zusätzliche Weserbrücke zwischen Parkflächen auf der Westseite und der Innenstadt (vergl. Bild 13).

(110) Innerhalb der Altstadt führen verstreut liegende kleinere Parkflächen zu unnötigem Parkplatzsuchverkehr. Bei durchgehend und nur in einer Richtung befahrbaren Straßenzügen wie etwa Unterbachstraße / Oberbachstraße / Grabenstraße bzw. Hintere Straße reduziert sich dieser Nachteil. In allen anderen Straßen könnte das Anwohnerparkrecht gelten.

3.335 ÖPNV

(111) Der Stadtbus könnte in etwa die bisherigen Routen befahren, da alle Wohnbereiche gut durch Haltestellen abgedeckt werden (**ABBILDUNG 33**). Es wird aber empfohlen, zwei Busse einzusetzen, die jeweils eine Linie ringförmig befahren.

* Mit „Karlsplatz“ wird hier vereinfacht die Kreuzung Karlstraße / Neue Straße / Wallstraße / Nordstraße bezeichnet.

(112) Die Fahrzeiten für beide Busse müssen gleich lang sein, so dass sie sich im Takt in der Stadtmitte treffen. Dadurch verkürzen sich für manche potenzielle Nutzer die Fahrstrecken erheblich.

(113) Es ist davon auszugehen, dass auf diese Weise die Zahl der Nutzer steigen wird. Beide Linien können am Haarmannplatz über die KVP umkehren, oder aber es müsste eine konsequente Schleifenlinie eingeplant werden.

3.336 Radwege

(114) Auf allen verkehrswichtigen Straßen innerhalb der Stadt (Äste und Zweige, in Abb. 29 rot und orange dargestellt) sollten entweder getrennt verlaufende Radwege oder gute Radfahrhilfen in Form von abmarkierten Angebotsstreifen vorgesehen werden. In vielen Fällen ergibt sich der hierfür erforderliche Raum aber erst durch die empfohlenen Umgestaltungen insbesondere der Knotenpunkte in Kreisverkehrsplätzen.

(115) Straßen in wirkungsvoll ausgewiesenen Tempo-30-Zonen können ohne getrennt verlaufende Radwege dem „Radwegenetz“ hinzugerechnet werden. Auf diese Weise lassen sich die Radwege vernetzen und ebenfalls Kfz-Fahrten durch dieses Verkehrsmittel teilweise ersetzen.

3.337 Querungshilfen

(116) Querungshilfen sollten auf allen Straßen mit erlaubtem Tempo 50 km/h schrittweise ergänzt werden. Sie bieten Fußgängern und Radfahrern bessere Möglichkeiten, die Straßenseite zu wechseln, erhöhen den bewusst gewollten Durchfahrtwiderstand im Stadtbereich und tragen so zu einer Verdrängung unnötiger Kfz-Fahrten auf die Umgehungen bei.

(117) Querungshilfen sind zudem für die Vernetzung des Radwegenetzes besonders wichtig. Sie sollten nach Möglichkeit nicht weiter als 500 m (in der Innenstadt besser weniger als 250 m) voneinander entfernt liegen und insbesondere auf die Stellen mit erhöhtem Querungsbedarf ausgerichtet werden. Kreisverkehrsplätze bieten für sich sehr gute Querungsmöglichkeiten, ansonsten sollten Mittelinseln auf der freien Strecke gewählt werden.

3.4 Schlussbemerkung

Der VEP soll als Diskussionsgrundlage verstanden werden, mit Anregungen, Vorschlägen und Ideen zur Verbesserung der vorhandenen Situation bzw. zur Vorbereitung auf eine konzeptionelle zukunftsorientierte Ausrichtung der Stadt. Der VEP stellt daher kein fertiges und unumstößliches Konzept dar.

Maßnahmen, die sich bei Diskussionen als konsensfähig erweisen, sollten in ein schrittweise umsetzbares Handlungskonzept übernommen werden und möglichst bald geplant werden. Erfahrungsgemäß vergeht zwischen einer Entscheidung für eine Maßnahme und deren Umsetzung ein relativ langer Zeitraum.

Handlungskonzepte sollten sinnfälliger Weise erst dann erstellt werden, wenn seitens der Stadt mehrheitlich bestimmte Planungen gewollt sind. Nach Methoden des Projektmanagement können einzelne Planungsschritte nach deren fachlichen Abhängigkeiten (eine Planung kann erst dann erfolgen, wenn eine andere realisiert wurde), nach finanziellen Möglichkeiten und nicht zuletzt nach deren Dringlichkeit im Rahmen des Konzeptes.

Mögliche Einschätzung der Prioritäten

- Ausführliche Diskussionen über die Planungen, ggf. Veränderung der Planungsmaßnahmen.
- Diskussion der Planungen mit den Bürgern der Stadt, ggf. Veränderung der Planungsmaßnahmen.
- Erstellung eines Handlungskonzeptes. Eine Voreinschätzung der Dringlichkeiten ergibt sich wie folgt:
- Einwirkung auf den großräumigen Ausbau der Bundesstraßen als Verbindungen zu den Autobahnen.
- Veränderung der östlichen Stadtanbindung als Voraussetzung für Maßnahmen in der Stadt.

- Veränderung der westlichen Stadtanbindungen als Voraussetzung für Maßnahmen in der Stadt.
- Verbesserter Anschluss der Straßen Am Hafendamm / Fürstenberger Straße.
- Planung und Bau einer bahnparallelen Entlastungsstraße.
- Ausbau des Anschlusses an die Sollingstraße.
- Umgestaltungen nördlich der Altstadt, am Knoten Karlstraße / Neue Straße und Veränderung der Verkehrsführung nördlich davon..
- Umgestaltungen Haarmannplatz.
- Konsequente Ausweisung von Tempo-30-Zonen in allen Wohnbereichen.
- Einsatz eines zweiten Stadtbusses.

Die empfohlenen Maßnahmen werden zunächst zur Diskussion gestellt. Da solche Maßnahmen bis zur Realisierung sehr viel Planungszeit in Anspruch nehmen wird, sollte rechtzeitig mit den Planungsüberlegungen begonnen werden. Sie sollten in kleinen Schritten und sehr behutsam umgesetzt werden, wobei nach jeder Bauphase eine Erfolgskontrolle empfohlen wird.

Die außergewöhnlich hohen Verkehrsbelastungen in der Stadtmitte von Holzminden beeinträchtigen eine vitale Entwicklung der Stadt. Daher sind mögliche Handlungsschritte dringend geboten.

Langenhagen, Juni 2009



Dipl.-Ing. U. Hinz