

# **VERKEHRSUNTERSUCHUNG SANDWEG IN BOLZUM, SEHNDE**

**Auftraggeber:           Stadt Sehnde  
                              Nordstraße 21  
                              31319 Sehnde**

**Auftragnehmer:        PGT Umwelt und Verkehr GmbH  
                              Vordere Schöneworth 18  
                              30167 Hannover  
                              Telefon:    0511 / 38 39 4-0  
                              Telefax:    0511 / 38 39 450  
                              E-Mail:     Post@PGT-Hannover.de**

**Bearbeitung:           Dipl.-Ing. H. MAZUR  
                              S. COERDT, B.Sc.**

**Grafik:                 G. HERNER**

**Typoscript:            S. JENNER**

Hannover, 15. Juni 2021

3429\_210615\_T\_Sehnde (Bolzum).docx

## INHALTSVERZEICHNIS:

1	Ausgangslage .....	1
2	Heutige Situation.....	2
3	Bewertung.....	8
4	Fazit.....	11

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS:

Abb. 1.1	Übersicht Untersuchungsraum.....	1
Abb. 2.1	Übersicht heutige Situation .....	2
Abb. 2.2	Übersicht Verkehrserhebungen .....	3
Abb. 2.3	Verkehrsströme K 1 [Kfz / 13 h] .....	4
Abb. 2.4	Verkehrsströme K 2 [Kfz / 13 h] .....	5
Abb. 2.5	Verkehrsströme K 3 [Kfz / 13 h] .....	6
Abb. 2.6	Verkehrsströme K 4 [Kfz / 13 h] .....	7
Abb. 3.1	Variante 1 – Skizze.....	8
Abb. 3.2	Variante 2 – Skizze.....	9
Abb. 3.3	Variante 3 – Verkehrsführung .....	10

## 1 Ausgangslage

Untersuchungsgegenstand ist die Nutzung des Wirtschaftswegs „Sandweg“. Die Nutzung durch Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Sehnde soll zu einer starken Gefährdung von Radfahrern und Fußgängern auf dem landwirtschaftlichen Weg führen.

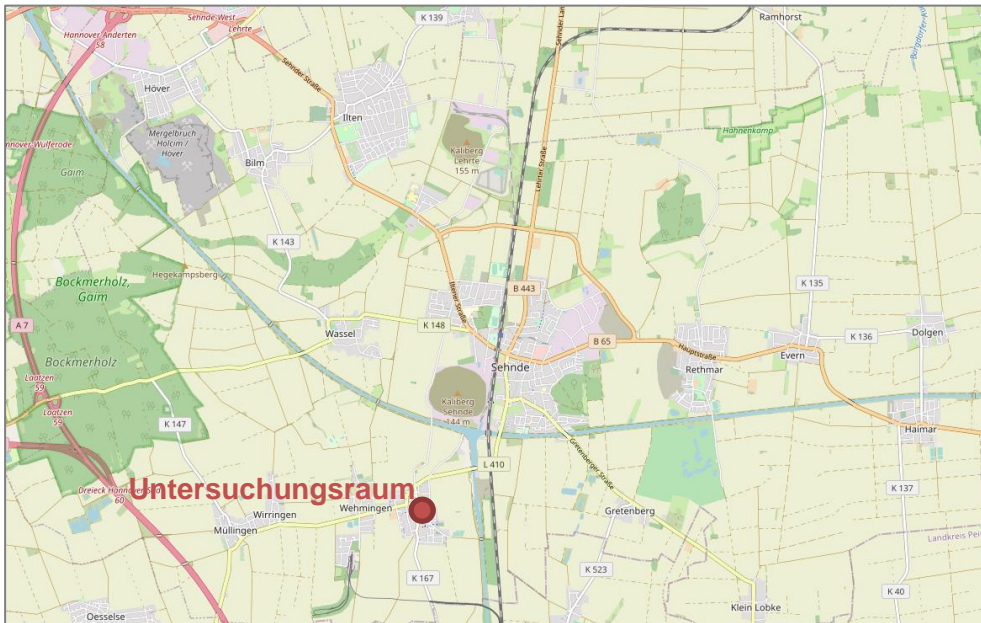


Abb. 1.1 Übersicht Untersuchungsraum

Das vorliegende Gutachten stellt die Untersuchungsergebnisse zusammenfassend dar.

## 2 Heutige Situation

Der Wirtschaftsweg „Sandweg“ ist Bestandteil einer Tempo-30-Zone, die Nutzung für Lkw ist derzeit verboten. Für Anlieger ist der Abschnitt zum Betrieb auf Höhe Sandweg Nr. 11 freigegeben.

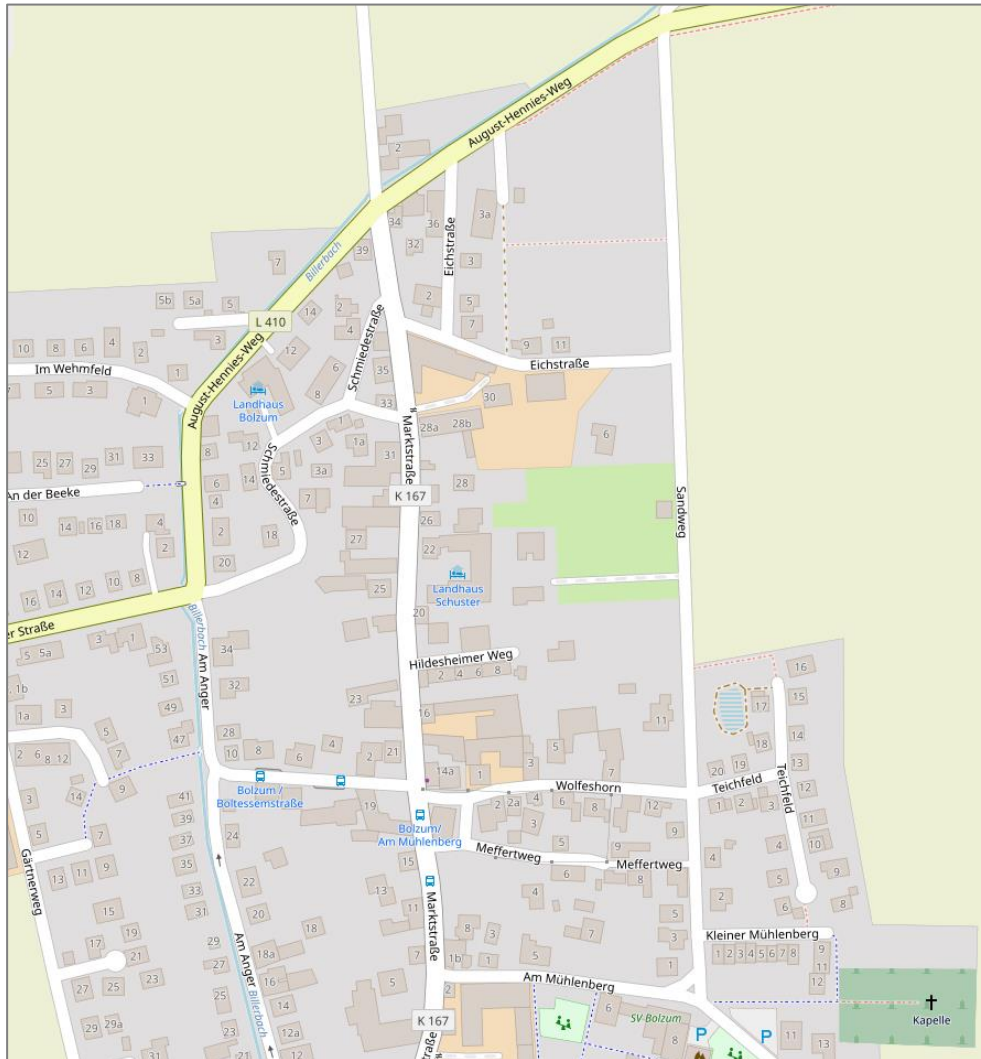


Abb. 2.1 Übersicht heutige Situation

Für die Beurteilung der Verkehrssituation wurde am 06.10.2020 eine Verkehrszählung an verschiedenen Punkten durchgeführt, mit dem Ziel einer Abschätzung, der die Straße nutzenden Verkehre und der Möglichkeiten Alternativrouten zu prüfen.

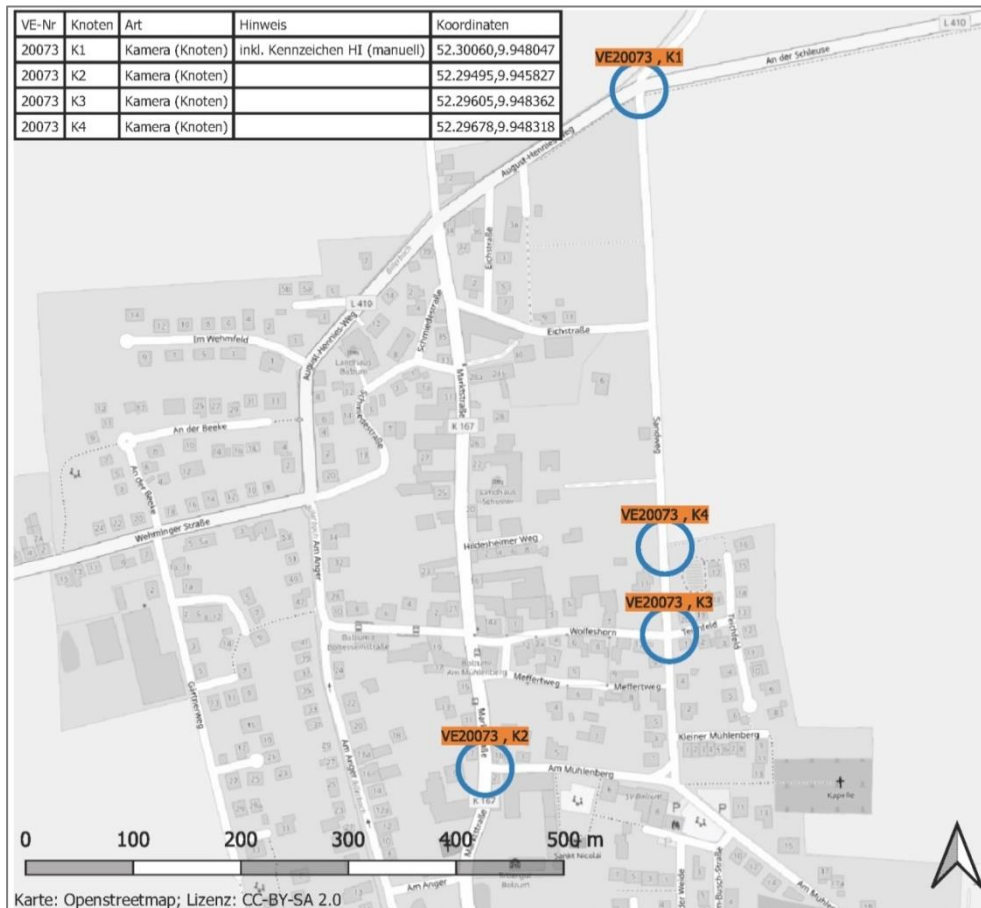


Abb. 2.2 Übersicht Verkehrserhebungen

Dabei zeigt sich eine vergleichsweise hohe Fahrzeugfrequenz auf dem für motorisierte Fahrzeuge gesperrten Abschnitt des Sandwegs.

Dieser ist weniger durch Durchgangsverkehr als vielmehr durch Anliegerverkehre aus den südlich angrenzenden Wohnquartieren geprägt.

Die Verkehrsströme an den Knotenpunkten wurden über 13 Stunden (06:00 bis 19:00 Uhr), richtungsgetreunt nach folgenden Fahrzeugarten, ausgewertet:

- **Radfahrer** auf der Straße
- **Leichtverkehr:** Motorrad, Personenkraftwagen, Lieferfahrzeuge < 3,5 t
- **Schwerverkehr:** Omnibus, Lastkraftwagen > 3,5, Lastzug, Lkw mit Hänger / Auflieger

Fußgänger- sowie Durchgangsverkehre wurden in einer umfassenden Beobachtung aufgenommen. Dabei sind tlw. sehr hohe Fahrgeschwindigkei-

ten im Sandweg aufgefallen, da einzelne Fahrzeuge die Knotenpunkte K 1 und K 4 in sehr kurzen Zeitabständen passiert haben.

Die durchgeführte Verkehrserhebung zeigt für die Situation an Knotenpunkten folgende Ströme und Belastungen über alle erhobenen Fahrzeugarten.

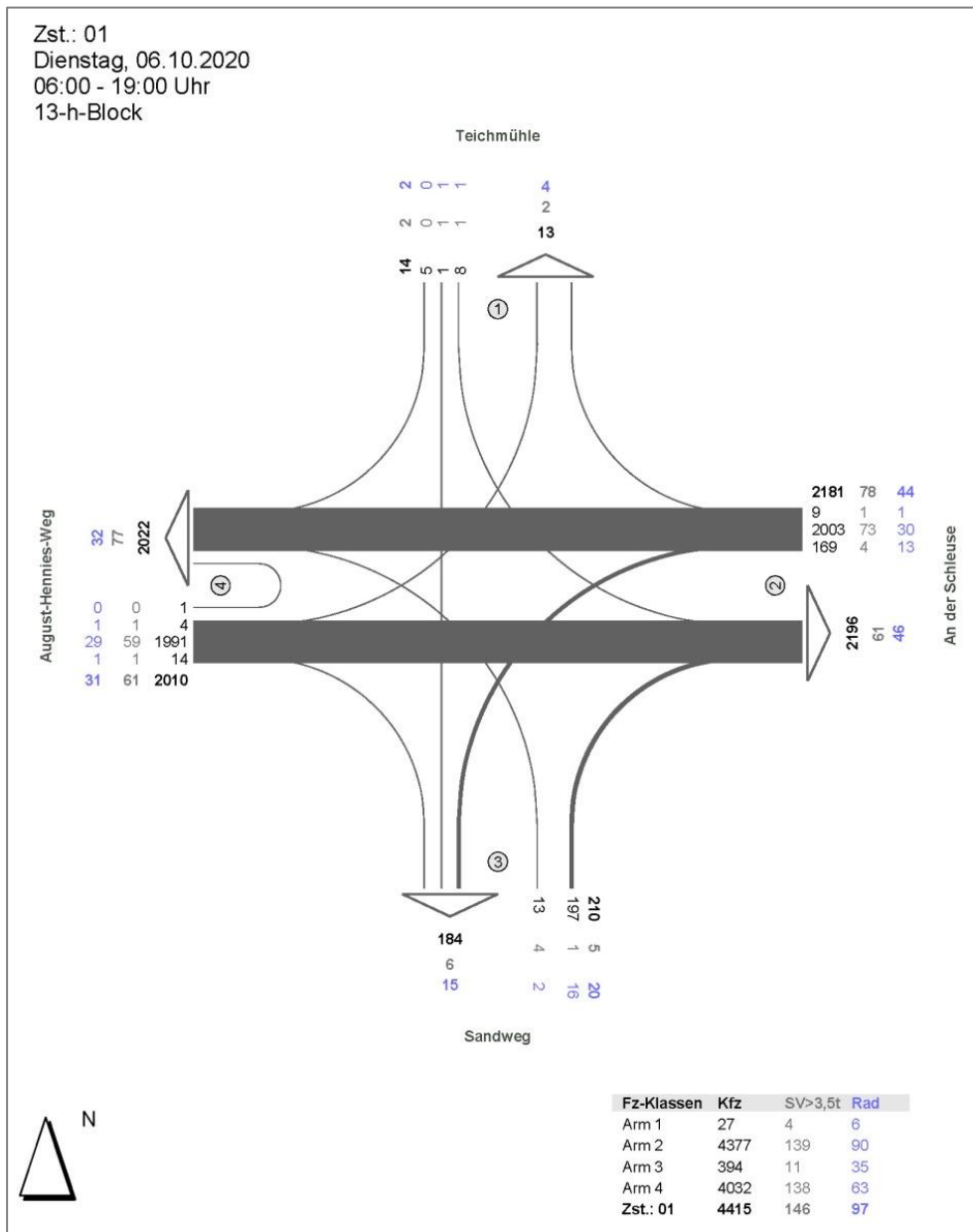


Abb. 2.3 Verkehrsströme K 1 [Kfz / 13 h]

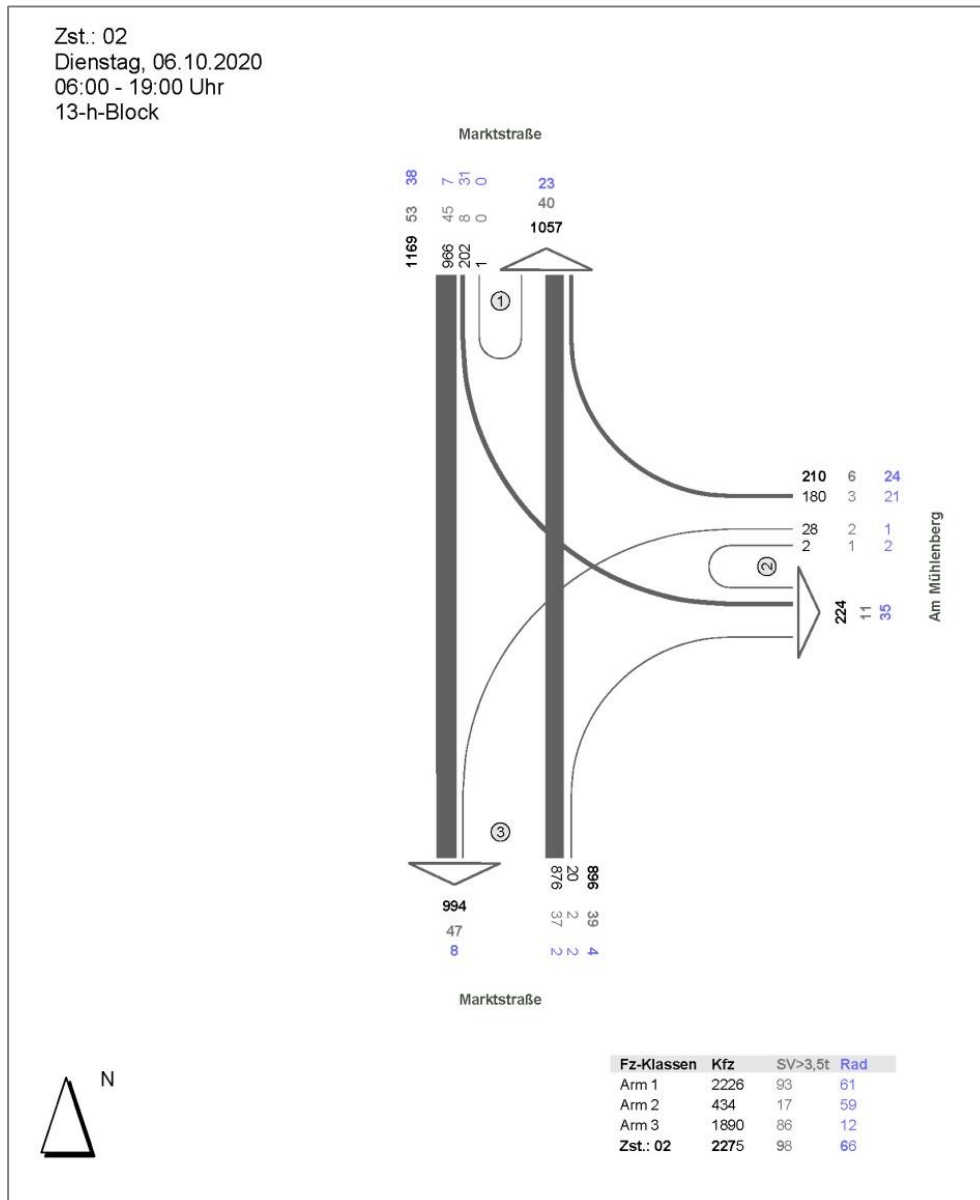


Abb. 2.4 Verkehrsströme K 2 [Kfz / 13 h]

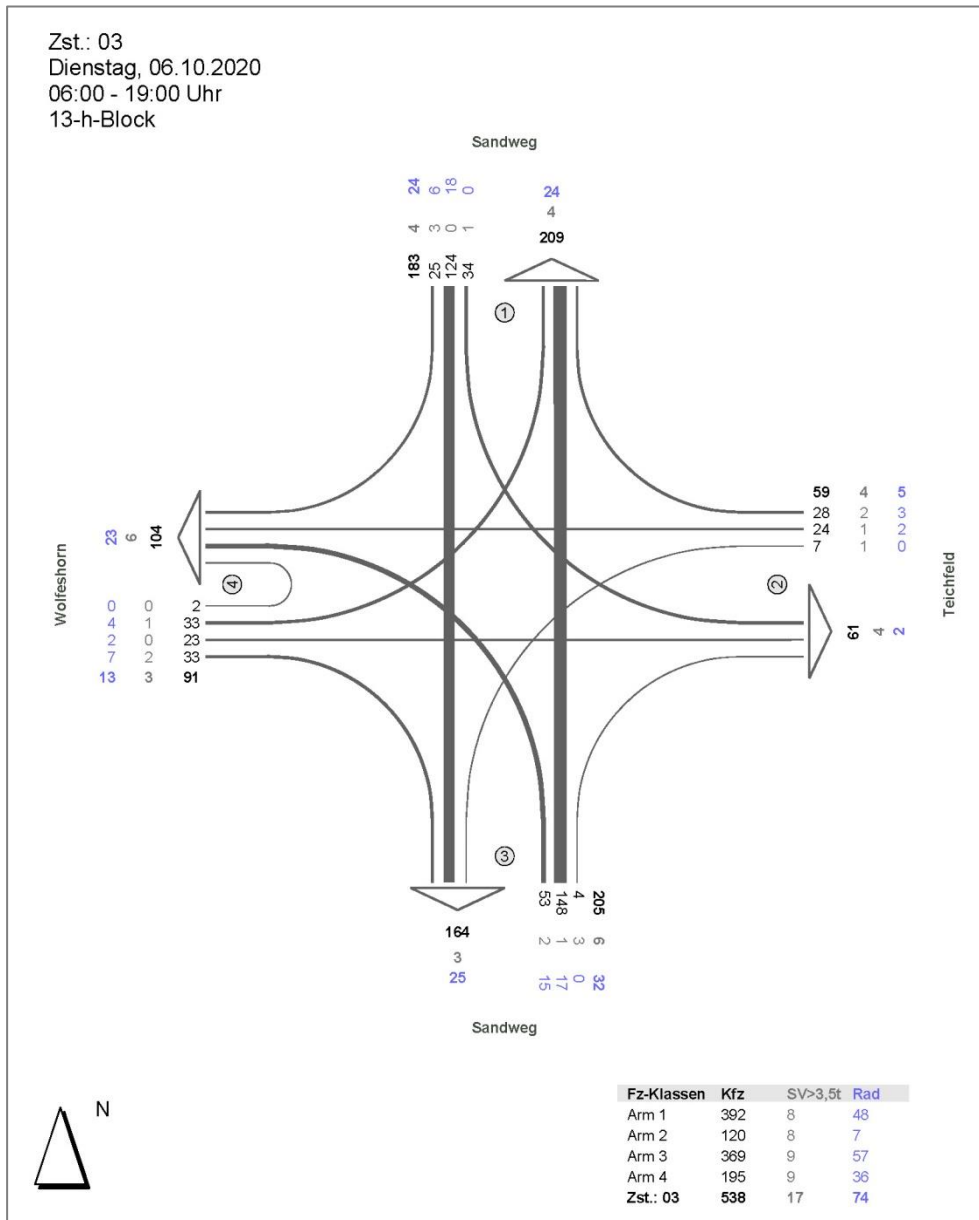


Abb. 2.5 Verkehrsströme K 3 [Kfz / 13 h]



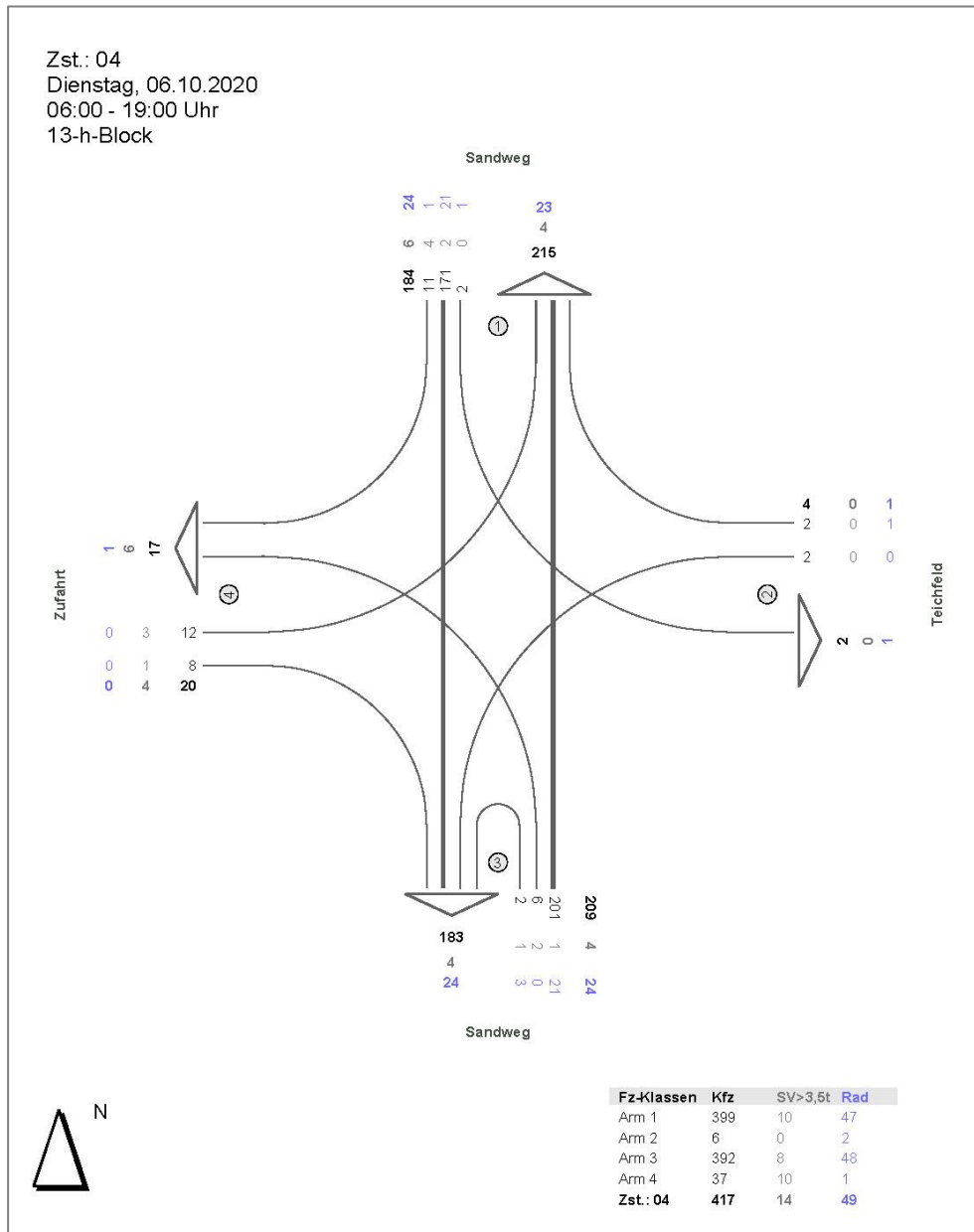


Abb. 2.6 Verkehrsströme K 4 [Kfz / 13 h]

### 3 Bewertung

Die Breite des Wirtschaftswegs und die aufgrund der tlw. erhöhten Fahrgeschwindigkeiten der dort fahrenden Kfz nicht immer angemessenen Begegnungssituationen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, sind als deutlich verbesserungswürdig zu bezeichnen.

Demzufolge wurden verschiedene Varianten für einen sichernden Ausbau des Wirtschaftsweges bzw. eine Sperrung untersucht. Aus der Vielzahl von Varianten sind zunächst folgende zu benennen.

#### Variante 1

Variante 1 sieht eine Ergänzung von definierten Ausweichstellen für den Begegnungsverkehr wechselseitig am Straßenrand vor. Die Ausweichstellen sollen in regelmäßigem Abstand, mit Asphalt oder Beton ausgeführte, etwa 3 m breite Aufweitungen der Fahrbahn, auf einer Länge von jeweils ca. 60 m, herstellen.

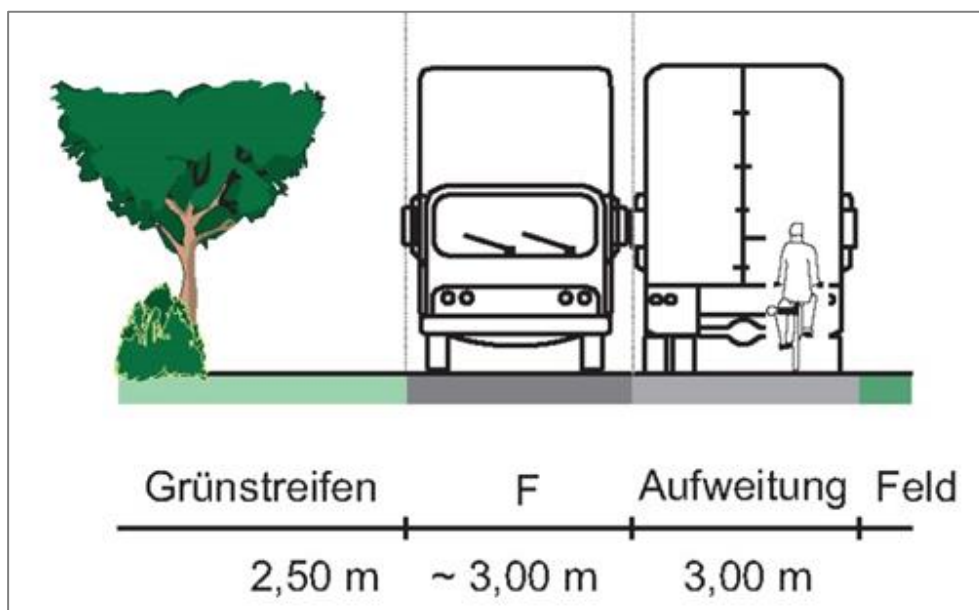


Abb. 3.1 Variante 1 – Skizze

**Variante 2**

Variante 2 sieht die Ergänzung eines parallelen Geh-/ Radwegs von mindestens 2 m Breite, auf der östlichen Seite des Fahrbahnrandes vor.

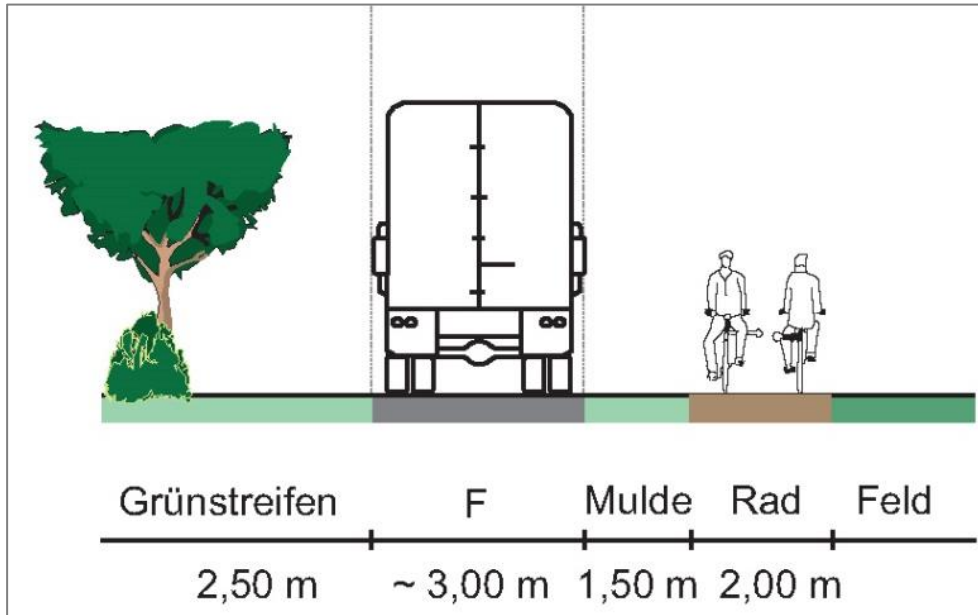


Abb. 3.2 Variante 2 – Skizze

**Variante 3**

Variante 3 sieht eine Sperrung des Sandwegs, auf Höhe des Stichts „Teichfeld“, vor. Die Verkehre der südlichen Wohnquartiere sollen dann die parallel zum Sandweg verlaufende Markstraße nutzen.

Die Anfahrt für den Gewerbe- und Hotelbetrieb kann weiterhin von Norden erfolgen.

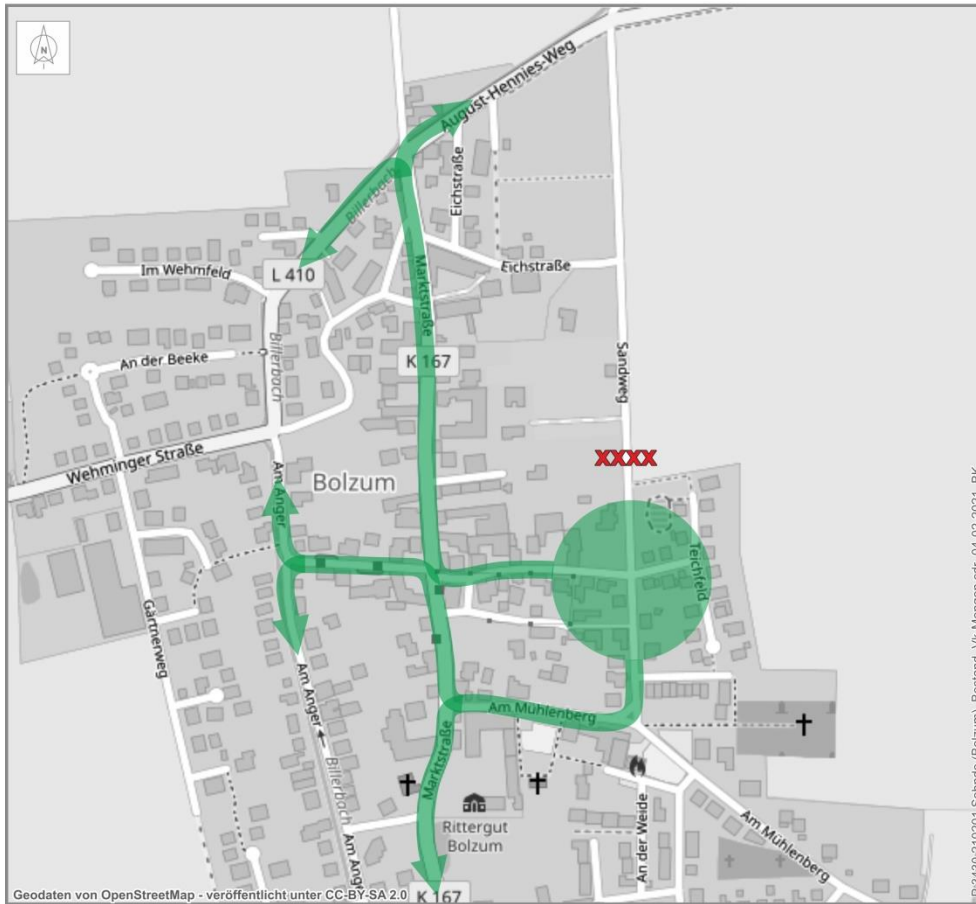


Abb. 3.3 Variante 3 – Verkehrsführung

## 4 Fazit

Aus den vorliegenden Varianten erscheint ausschließlich eine Lösung mit Sperrung (Variante 3) realisierbar, da zum einen die Kostenaufwände für den Aus-/ Umbau bzw. der Anlage eines ergänzenden Wegs, der auch aus Grundstücksinanspruchnahme ausscheidet, sehr hoch sind. Zum anderen erscheint die Häufigkeit von Begegnungsfällen aufgrund der dort erhobenen Verkehrsmengen eher gering. Demzufolge wird der Wirtschaftsweg „Sandweg“ für Radfahrer und Fußgänger sowie die Anliegerverkehre der Gewerbe- und Hotelbetriebe „reserviert“.

Der übrige Kfz-Verkehr aus den Wohnquartieren kann über die Straßen „Wolfeshorn“ und „Am Mühlenberg“ abgewickelt werden. Der Mehrverkehr wird dann auch Bereiche befahren, in denen die „Kindertagesstätte Bolzum“ bzw. deren Zuwegung liegt. Ein negativer Effekt auf diese kann aufgrund der insgesamt sehr niedrigen Verkehrsmengen (< 500 Kfz / 13 h) ausgeschlossen werden.

Hannover, 15.06.2021



Dipl.-Ing. Heinz Mazur  
- Geschäftsführer -