

# Stadt Sulingen

## Verkehrsentwicklungsplan 2010

Aktualisierung der Verkehrsprognosen  
und Straßennetzgestaltung

**Auftraggeber:** Stadt Sulingen

**Auftragnehmer:** Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert  
Am Friedenstal 1-3  
30627 Hannover  
Tel: 0511 / 57 10 79  
Fax: 0511 / 56 34 43  
schubert-ing.gem@t-online.de

**Bearbeitung:** Dipl.-Ing. Günter Knoche  
Dipl.-Ing. Heidi Ueberholz

Hannover, im Dezember 2010



**Inhaltsverzeichnis**

	Seite
1. Ziel und Grundlagen der Untersuchung .....	2
2. Verkehrsanalyse .....	3
2.1 Ergebnis neuer Verkehrszählungen und Verkehrsentwicklung .....	3
2.2 Analysebelastungen im Straßennetz 2010 .....	4
3. Verkehrsprognose .....	5
3.1 Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung .....	5
3.2 Verkehrsprognosen 2025 im Straßennetz ohne und mit Verbindungsstraße .....	6
4. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und Bedeutung der geplanten Verbindungsstraße .....	8
Verzeichnis der Abbildungen .....	11

## 1. Ziel und Grundlagen der Untersuchung

Das Verkehrsaufkommen auf den Straßen in der Stadt Sulingen ist seit den letzten umfassenden Verkehrszählungen 1994 im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 1996 weiter angestiegen. Hierzu hat neben der allgemeinen Verkehrszunahme in den letzten 15 Jahren auch die strukturelle Entwicklung der Stadt beigetragen.

Aufgrund der strukturellen Entwicklungen und Veränderungen im Verkehrsnetz mit der Innenstadtsanierung und dem Bau der nördlichen Entlastungsstraße ist die heutige Verkehrssituation zu überprüfen und das Verkehrsnetz den Veränderungen und Anforderungen an die weitere Stadtentwicklung anzupassen.

Als Grundlage für die Bauleitplanung und Neuaufstellung des Flächennutzungsplans ist daher eine Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplans erforderlich.

Gleichzeitig werden die Prognose und die verkehrliche Bedeutung einer neuen Verbindungsstraße zur nördlichen Entlastungsstraße im Rahmen der Sanierung Sulingen Nord als Beurteilungsgrundlage für die Aufnahme des Projektes in das Mehrjahresprogramm des Landes erarbeitet.

Aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan 1996 und ergänzender Untersuchungen im Stadtzentrum von 2000 sind im Rahmen dieser Untersuchung neue umfassende Verkehrszählungen im gesamten Stadtgebiet durchgeführt und neue Strukturdaten zusammengestellt worden. Hierauf aufbauend ist eine Aktualisierung der Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz mit Darstellung der Entwicklungen und Veränderungen der Verkehrsabläufe vorgenommen worden.

Folgende wesentliche Untersuchungsziele werden im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes differenziert betrachtet:

- Anpassung und Kategorisierung der Straßennetzgestaltung an die Stadtentwicklung
- verkehrliche Beurteilung von Planungsvarianten zur künftigen Netzgestaltung u. a. Bau weiterer Entlastungs- oder Ausbaumaßnahmen wie Bau einer Verbindungsstraße zur nördlichen Entlastungsstraße
- Überprüfung des verkehrsrelevanten Straßennetzes mit der Erarbeitung von Maßnahmen für die städtebauliche Integration der innerörtlichen Verkehrsstraßen und mit einer dem Umfeld angepassten Straßenraumgestaltung insbesondere im Stadtzentrum
- Überprüfung und Verbesserung noch vorhandener Problemknoten, auch Ausbau von Kreisverkehrsplätzen

Die Ergebnisse der Untersuchung werden eine wesentliche Grundlage für die Bauleitplanung der Stadt Sulingen darstellen und gleichzeitig wichtige Beurteilungshilfen von Ausbaumaßnahmen hinsichtlich einer möglichen Förderfähigkeit liefern.

Daher hat die Stadt Sulingen die Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert im Herbst 2009 mit einer Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes von 1996 beauftragt. Hierbei sind neben der Darstellung der heutigen Verkehrssituation im Straßennetz der Stadt auch Ausblicke auf die weitere Verkehrsentwicklung aufzuzeigen.

Das vorhandene klassifizierte Straßennetz im Planungsraum Sulingen mit den verkehrswichtigen innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen kann der **Abbildung 1** entnommen werden.

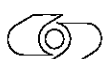
## **2. Verkehrsanalyse**

### **2.1 Ergebnis neuer Verkehrszählungen und Verkehrsentwicklung**

Zur Ermittlung der heutigen Verkehrssituation wurden in den Jahren 2009 und 2010 umfassende Verkehrszählungen an 14 Knotenpunkten über 2x4 Stunden und an 27 Straßenquerschnitten automatische Zählungen über 24 Stunden durchgeführt. Zusätzlich lagen Zählergebnisse auf der nördlichen Entlastungsstraße von 2007 vor.

Die auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnisse sind einschließlich der 24-Stundenzählungen im Bereich der Stadt Sulingen in **Abbildung 2** dargestellt. Neben den hohen Verkehrsbelastungen mit gleichzeitig sehr hohen Lkw-Anteilen auf den beiden Bundesstraßen B 61 und B 214 an den Zählstellen 10 und 11 weisen die Lange Straße - West (Zst. 9) und die Nienburger Straße im Zentrum (Zst. 4) die höchsten Belastungen mit 13.458 Kfz/Tag bzw. 12.484 Kfz/Tag auf. Hier liegen die Lkw-Anteile jedoch nur bei rd. 2 %. Die neue nördliche Entlastungsstraße weist Verkehrsbelastungen zwischen 900 und 1.200 Kfz/Tag (Zst. 42, 43) auf. Nach wie vor fließen über die verkehrsberuhigt mit Tempo 20 km/h ausgewiesene Lange Straße im Zentrum hohe Verkehrsströme mit 6.627 Kfz/Tag (Zst. 24). Hier ist das Verkehrsaufkommen gegenüber 1994 sogar noch weiter angewachsen, was vor allem an den neuen Einkaufseinrichtungen mit Parkplatzzufahrten über die Lange Straße liegt.

In der **Abbildung 3** sind die Tagesganglinien auf den beiden Bundesstraßen 61 im Süden und 214 im Osten der Stadt dargestellt. Hieraus gehen aus den Tagesganglinien geht hervor, dass die beiden Bundesstraßen den ganzen Tag über hohe Verkehrsbelastungen aufweisen. So sind die insbesondere durch den Berufsverkehr geprägten Verkehrsspitzen morgens und nachmittags nicht so stark ausgeprägt. So liegen die Spitzenstundenbelastungen mit rd. 8,5 % deutlich unter 10 %. Gleichzeitig zeigen die Darstellungen die sehr hohen Lkw-Anteile auf der B 214 mit rd. 21 % und auf der B 61 mit knapp 19 %.



Im Vergleich zu den letzten umfassenden Verkehrszählungen im Stadtgebiet von 1994 ist das Verkehrsaufkommen auf einzelnen Straßenabschnitten in den letzten 15 Jahren bis 2009 deutlich angestiegen (**Abbildung 4**).

Während der Verkehr auf der B 61 sowohl im Süden als auch im Norden um rd. 25 % vor allem durch einen hohen Lkw-Zuwachs stark angestiegen ist, liegen die Verkehrszunahmen auf der B 214 bei rd. 15 %. Über diese beiden Straßenzüge fließen im wesentlichen auch die Durchgangsströme durch die Stadt Sulingen in Ost-West - und Nord-Süd - Richtung.

Mit dem Bau der nördlichen Entlastungsstraße kam es zu einer Verkehrsentlastung auf dem nördlichen Abschnitt der L 202 (Verdener Landstraße) von über 15 %. Auch im weiteren Verlauf der L 202 bis zum Anschluss an die B 214 im Zuge der Barenburger Landstraße ist das Verkehrsaufkommen trotz allgemeiner Verkehrszunahme im Stadtgebiet daher nicht weiter angewachsen. Stärkere Verkehrszunahmen von über 15 % weist der gesamte Ost-West Straßenzug im Bereich Lange Straße - Nienburger Straße auf. Hier haben sich vor allem die größeren Strukturentwicklungen mit den Gewerbebereichen im Nordosten und Südwesten, sowie die Wohnbauentwicklung und die Einkaufsstrukturen in der Innenstadt ausgewirkt.

Insgesamt kann von einer Verkehrszunahme im gesamten Straßennetz der Stadt außerhalb der Bundesstraßen von über 15 % von 1994 bis 2009 ausgegangen werden. Auf einzelnen Straßen lag die Verkehrszunahme sogar über 20 %. Im Verkehrsentwicklungsplan war ein Verkehrszuwachs von 1994 bis 2005 von rd. 16 % prognostiziert worden.

## **2.2 Analysebelastungen im Straßennetz 2010**

Aufbauend auf den Ergebnissen der neuen Verkehrserhebungen und aktueller Strukturdaten wurde die Verkehrsabläufe aus der Verkehrsuntersuchung von 1996 auf den Stand von 2010 aktualisiert.

Die Verkehrsabläufe im gesamten Straßennetz sind über die Verkehrsumlegung simuliert worden, wobei das gleiche Umlegungsmodell „VISUM“, das bereits der Untersuchung von 1996 zugrunde lag, wieder angewendet wurde. Das Modell wurde jedoch auf den neuesten Stand aktualisiert. Die Verkehrsbeziehungen sind nach vorgegebenen Anteilen schrittweise auf die jeweils beste Route im Straßennetz umgelegt worden, wobei die Grundwiderstände der einzelnen Streckenabschnitte nach jedem Umlegungsschritt der neuen Verkehrssituation angepasst worden sind.

Im Rahmen der Verkehrsumlegung wurde eine Eichung des Modells vorgenommen. Hierbei wurden während der Nullumlegung iterativ die Verkehrsbeziehungen und die Parameter des Umlegungsmodells verbessert, bis eine ausreichende Übereinstimmung zwischen errechneten und gezählten Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßenabschnitten erreicht werden



konnte. Die hiernach errechneten Modellwerte weichen somit ggf. nur geringfügig von den Zählwerten ab. Das Verkehrsmodell spiegelt die normalen werktäglichen Verkehrsabläufe im Straßennetz von Sulingen wieder.

Die Ergebnisse der Verkehrsumlegung im vorhandenen Straßennetz 2010 sind als Analysebelastungen in der **Abbildung 5** für das gesamte Stadtgebiet und in **Abbildung 6** für den Kernbereich gesondert dargestellt. Gegenüber der Verkehrsanalyse 1994 hat sich das Belastungsbild im Wesentlichen durch die Strukturentwicklungen vor allem auch im Zentrum der Stadt und den Bau der nördlichen Entlastungsstraße geändert.

Die höchsten Belastungen im Kernbereich weist der westliche Abschnitt der Lange Straße mit rd. 13.800 Kfz/Tag auf. Über die verkehrsberuhigte Lange Straße im Zentrum fließen über 6.000 Kfz/Tag. Während ähnlich hohe Belastungen der nördliche Innenstadtstraßenzug Bismarkstraße / Schmelingstraße aufweist, fahren über die Südstraße nur zwischen 3.000 und 4.000 Kfz/Tag. Die Nienburger Straße nimmt von außen in Richtung Zentrum bis auf über 12.000 Kfz/Tag deutlich zu. Auch die Bassumer Straße weist noch relativ hohe Belastungen von über 8.000 Kfz/Tag auf.

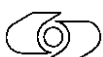
### **3. Verkehrsprognose**

#### **3.1 Ausblick auf die weitere Verkehrsentwicklung**

Die Prognose baut auf den Annahmen über die mögliche Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur in der Stadt sowie des umgebenden Raumes und der Verkehrsstruktur mit einer noch steigenden Motorisierung auf.

Aufgrund der allgemeinen weiteren Verkehrsentwicklung nach einer Trendprognose auf der Grundlage der Shellprognose, in der die Entwicklung der Motorisierung und der Fahrleistungen eingeflossen sind, kann das Kfz-Verkehrsaufkommen bis zum Prognosezeitraum 2025 im hier vorhandenen Planungsraum noch um rd. 5 bis 6 % anwachsen. Für den Durchgangsverkehr im Zuge der Bundesstraßen wird von etwas stärkeren Zunahmen insbesondere im Lkw-Verkehr ausgegangen.

Darüber hinaus wird es zu weiteren Verkehrszunahmen durch die zahlreichen Strukturplanungen im Rahmen der Bauleitplanung der Stadt kommen. Hier wurden in Abstimmung mit der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans jedoch nur die Flächen mit einer möglichen Bebauung bis zum Jahr 2025 in Ansatz gebracht wie in **Abbildung 7** dargestellt. Neben einigen Wohnbebauungen sind vor allem größere Gewerbeansiedlungen im Westen und Osten der Stadt mit kurzen Entfernungen zu den übergeordneten Bundesstraßen vorgesehen. Einige Flächen sind durch erfolgte Umsiedlungen z. B. an der Barenburger Straße inzwischen teilweise bebaut. So wird es auch nicht generell zu Neuverkehren durch die vorgesehenen Bebauungen kommen. So werden sich stärkere Verkehrsverlagerungen aus bestehenden



Gewerbe- oder Wohnbereichen in die Neubaugebiete ergeben. Insgesamt kann das Verkehrsaufkommen durch die Strukturweiterungen noch um rd. 3 bis 4 % anwachsen.

Gleichzeitig wird sich der Trend der Bevölkerungsabnahme auch in der Stadt Sulingen in den nächsten 15 Jahren auswirken. So kann nach der **Fallstudie „Demografischer Wandel in der Stadt Sulingen“** aus dem Jahr 2009 mit einem Einwohnerrückgang bis 2025 um rd. 3 % gerechnet werden.

Aus der Überlagerung der allgemeinen Verkehrszunahme, der Auswirkungen der Strukturplanungen und des zu erwartenden Einwohnerrückgangs ist im Rahmen dieser Untersuchung noch mit einer durchschnittlichen Verkehrszunahme von 2010 bis 2025 um bis zu rd. 5 % gerechnet worden. Die großen Verkehrszunahmen in den letzten 15 Jahren werden nicht mehr eintreten.

### **3.2 Verkehrsprognosen 2025 im Straßennetz ohne und mit Verbindungsstraße**

Aufbauend auf der oben angenommenen **Trendprognose** sind die zu erwartenden Prognosebelastungen im Straßennetz im Planungsraum Sulingen für zwei Netzzustände über das Verkehrsmodell simuliert worden. So sind zunächst die zu erwartende Prognosebelastungen im **Planungsnullnetz (Netzfall 1)** zunächst ohne den Bau einer Verbindungsstraße ermittelt und in den **Abbildungen 8 und 9** dargestellt worden.

Auf der westlichen Lange Straße wird das Verkehrsaufkommen auf rd. 14.400 Kfz/Tag und auf der Nienburger Straße bis auf rd. 13.000 Kfz/Tag ansteigen. Die zu erwartenden Verkehrszunahmen auf den einzelnen Straßenabschnitten zwischen Analyse und Prognose geht aus der Darstellung der Differenzbelastungen in **Abbildung 10** hervor.

Der **zweite Prognosenetzfall (Netzfall 2)** weist zusätzlich eine neue Straßenverbindung zwischen Nienburger Straße/Lange Straße und der nördlichen Entlastungsstraße im Rahmen des Sanierungsvorhaben Sulingen Nord auf.

Das geplante Straßennetz mit der Verbindungsstraße und ihren Anschlüssen geht aus **Abbildung 11** hervor. Die Trasse der Verbindungsstraße verläuft über die aufgehobene Bahnstrecke von der Nienburger Straße bis zur nördlichen Entlastungsstraße im Sanierungsgebiet Sulingen Nord. Mit den beiden Anschlüssen im Norden und Süden an das bestehende Straßennetz erhält die Verbindungsstraße vier weitere Anschlüsse im Bereich Hasseler Feldweg, einer neuen Querverbindung zwischen Schwafördener Weg und Hasseler Weg, eine Verbindung zur Straße Am Wolfsbaum und einen Anschluss an den Gewerbe-, Sonderbereich im südlichen Hasseler Weg. Über den westlichen Abschnitt der Querverbindung werden auch die Gewerbebereiche am Schwafördener Weg direkt an die neue Verbindungsstraße angeschlossen, so dass der Lkw-Verkehr vom Schwafördener Weg auf die neue Straße verlagert

werden kann. Der südliche Anschluss der Verbindungsstraße wird über einen größeren Kreisverkehrsplatz mit der Nienburger Straße, Lange Straße und Bahnhofstraße verknüpft.

Die Prognoseergebnisse im **Netzfall 2** gehen aus den **Abbildung 12** für das Gesamtnetz und **Abbildung 13** für den Kernbereich hervor. Die neue Verbindungsstraße weist im nördlichen Anschluss an die nördliche Entlastungsstraße eine Belastung von 1.150 Kfz/Tag auf. Nach Süden steigen die Belastungen bis zum Anschluss an die Nienburger Straße/Lange Straße auf 3.100 Kfz/Tag an. Die neue Querverbindung zwischen Schwafördener Weg und Hasseler Weg nimmt Belastungen zwischen rd. 900 und 1.500 Kfz/Tag auf. Die Planstraße zur Straße Am Wolfsbaum nimmt Belastungen zwischen 600 und 1.100 Kfz/Tag auf.

Durch die neue Verbindungsstraße gehen die Belastungen auf der Verdener Straße und Lindenstraße um rd. 1.000 Kfz/Tag auf 2.800 bzw. 4.400 Kfz/Tag zurück. Die Darstellung der Differenzbelastungen zwischen dem Netzfall 1 ohne und dem Netzfall 2 mit Verbindungsstraße gehen aus **Abbildung 14** hervor. Entlastet werden auch der Schwafördener Weg um rd. 300 bis 700 Kfz/Tag, der Hasseler Weg um 500 bis 1.300 Kfz/Tag, Am Wolfsbaum um rd. 800 Kfz/Tag, die Bismarkstraße um 1.300 Kfz/Tag, die Bahnhofstraße um 1.400 Kfz/Tag und der hoch belastete westliche Abschnitt der Nienburger Straße um rd. 1.700 Kfz/Tag. Die westliche Nienburger Straße weist dann nur noch Belastungen zwischen 10.500 und 11.600 Kfz/Tag auf. Geringe Entlastungen erfahren weitere Innenstadtstraßen. Eine geringe Verkehrszunahme von rd. 100 Kfz/Tag erfährt die Parkstraße.

Die in **Abbildung 15** dargestellte sogenannte Verkehrsspinne zeigt den Verlauf der Verkehrsströme über die neue Verbindungsstraße. So fließen von den insgesamt prognostizierten 3.100 Kfz/Tag auf dem südlichen Abschnitt der Verbindungsstraße 550 Kfz/Tag als Durchgangsströme nach Norden in Richtung Schwaförden. Der überwiegende Teil der Verkehre auf der Verbindungsstraße verteilt sich über die verschiedenen Anbindungen in die benachbarten Strukturbereiche. Diese Ströme verlaufen ansonsten im Straßennetz ohne Verbindungsstraße über den Schwafördener Weg und den Hasseler Weg.

Aus den in den **Abbildungen 16 bis 18** dargestellten Verkehrsspinnen werden insbesondere die Verläufe der Verkehrsströme im innerstädtischen Straßennetz in Ost-West Richtung u. a. über die Lange Straße verdeutlicht. Gleichzeitig zeigen die Verkehrsspinnen auf der Lange Straße (**Abb. 16**), der Bassumer Straße (**Abb. 17**) und der Diepholzer Straße (**Abb. 18**), dass kein Durchgangsverkehr in Ost-West Richtung über das städtische Straßennetz verläuft. Dieser Durchgangsverkehr benutzt ausschließlich die Umgehungsstraßen im Zuge der B 61 und B 214. Über die südwestliche Zufahrt der Diepholzer Straße fließen vor allem nur Verkehre in das südwestliche Gewerbe- und Wohngebiet und in die Innenstadt. Über die Bassumer Straße fließen neben den größeren Strömen in das nordwestlich Wohngebiet, Verkehre in die Innstadt und zur Nienburger Straße.

Über den am stärksten belasteten Straßenabschnitt der Lange Straße West fließen größere Verkehrsströme zwischen den Strukturbereichen entlang der Bassumer und Diepholzer Straße zur Innenstadt und zur Nienburger Straße. Der andere Teil des Verkehrsaufkommens auf der Lange Straße West ist Verkehr von außerhalb aus nordwestlicher und südwestlicher Richtung zur Innenstadt. Weiterhin geht aus der Verkehrsspinne in **Abbildung 16** hervor, dass etwa ein Drittel des Verkehrs über die Lange Straße innerhalb der Innenstadt weiter fließt.

#### **4. Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse und Bedeutung der geplanten Verbindungsstraße**

Die vorliegende Untersuchung zur Aktualisierung der Verkehrsprognosen im Straßennetz der Stadt Sulingen stellt eine wesentliche Grundlage für die weitere Stadtentwicklung und Bauleitplanung der nächsten 15 Jahre dar. Wie die neuen Verkehrszählungen 2009/10 zeigen ist das Verkehrsaufkommen auf dem Straßennetz in Sulingen seit 1994 um über 15 % stark angewachsen. Die inzwischen gebaute nördliche Entlastungsstraße nimmt bisher nur rd. 1.000 Kfz/Tag auf und hat somit nur zu relativ geringen Verkehrsentlastungen beigetragen.

Die innerstädtische Lange Straße mit verkehrsberuhigenden Elementen versehen und mit Tempo 20km/h als Geschäftsstraße ausgewiesen weist mit rd. 6.500 Kfz/Tag inzwischen deutlich mehr Verkehr als 1994 auf. Über die westliche Lange Straße fließen inzwischen mit rd. 13.500 Kfz/Tag mehr Fahrzeuge als über die beiden als Umgehungsstraßen ausgewiesenen Bundesstraßen B 6 und B 214.

Große Lkw-Ströme weisen die innerörtlichen Straßen jedoch nicht mehr auf. Der Lkw-Verkehr fließt auch dank der ausgewiesenen Ausschilderung und Verkehrslenkung zu den Gewerbebereichen weitgehend über die Bundesstraßen. Auch fließt der gesamte Ost-West bzw. Ost-Nordwest Durchgangsverkehr ausschließlich über die Umgehungsstraßen im Zuge der B 61 und B 214.

Wie die weiteren Prognosen zum gesamten Straßennetz zeigen, wird vor allem die Entwicklung des Sanierungsvorhabens Sulingen Nord eine wesentliche Rolle bei der Gestaltung des künftigen Hauptverkehrsnetzes der Stadt Sulingen spielen. Weiterhin werden die ausgewiesenen Baugebiete im Nordosten und Südwesten im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans zu einer weiteren Verkehrszunahme auf dem Ost-West Straßenzug mit der Nienburger Straße und Lange Straße führen. Die Verkehrszunahme wird jedoch in den nächsten 15 Jahren mit maximal 5 % nicht mehr so stark ausfallen wie in den vergangenen 15 Jahren. Hier wird sich auch die langfristige Bevölkerungsabnahme auswirken.

Dennoch steigen die Belastungen auf dem westlichen Abschnitt der Lange Straße bis auf 14.500 Kfz/Tag an. Hieran wird auch die neue Verbindungsstraße nichts ändern. Die Verbin-



ungsstraße zwischen Nienburger Straße und nördlicher Entlastungsstraße nimmt Belastungen von rd. 1.100 bis 3.100 Kfz/Tag auf, womit die Verkehrsbedeutung dieser Verbindung aufgezeigt werden kann. Die Straße führt zu deutlichen Entlastungen auf dem parallelen Straßennetz auch von noch verbliebenen Lkw-Verkehren und im Bereich der östlichen Innenstadt.

Die Straßenverbindung erhält die Funktion einer verkehrswichtigen innerörtlichen Straße. Sie übernimmt eine wesentliche Zubringer- und Verbindungsfunktion zur Innenstadt von der L 202 aus nördlicher Richtung von Schwaförden. Gleichzeitig schließt die Straße mit den Anschlussverknüpfungen im Sanierungsgebiet Sulingen-Nord die Gewerbegebiete beidseits der ehemaligen Bahnanlagen am Schwafördener Weg und dem Hasseler Weg direkt an, so dass die vorhandenen parallelen Straßen auch vom störenden Lkw-Verkehr entlastet werden.

Im geplanten Straßennetz ist daher die Verbindungsstraße als verkehrswichtige innerörtliche Straße mit hoher Verkehrsbedeutung eingestuft worden und somit eindeutig nach den Kriterien der Landeszuwendungen förderbar. Sie wird auch ein fester Bestandteil im neuen Flächennutzungsplan der Stadt.

Mit dem Verlauf der Straße entlang der ehemaligen Bahnanlagen kann eine weitere Aufwertung dieses Stadtgebietes erreicht werden, was zu möglichen zusätzlichen Strukturentwicklungen und weiteren Verkehrszunahmen führen kann.

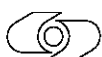
Für den am stärksten belasteten Straßenabschnitt der Lange Straße West gibt es keine Entlastungsmöglichkeit. Hier sollte im Rahmen der weiteren Bauleitplanung darauf geachtet werden, dass die neuen Gewerbeflächen im Westen entlang der Diepholzer Straße und im Osten nördlich und südlich der Nienburger Straße möglichst nicht weiter über die hier angesetzten Flächen hinaus ausgedehnt werden.

Darüber kann eine bessere Verkehrslenkung der Ost-West- Ströme nicht über die Lange Straße Mitte sondern über Schmelingstraße und Bismarkstraße bzw. über die Südstraße zu einer Begrenzung des Verkehrsaufkommens auf der Lange Straße führen. Hierzu könnte eine andere Signalschaltung am Knoten Lange Straße/ Lindenstraße/ Gaitener Straße mit stärkeren Rotphasen im Geradeausverkehr der Lange Straße oder stärkere Restriktionen in der Lange Straße selbst beitragen.

Für den westlichen Knoten der Lange Straße sollte die bereits im VEP 1996 empfohlene Umgestaltung mit Bevorrechtigung der Verkehre zwischen Bassumer Straße und Lange Straße mit Unterordnung der Ströme aus der Diepholzer Straße eingerichtet werden.

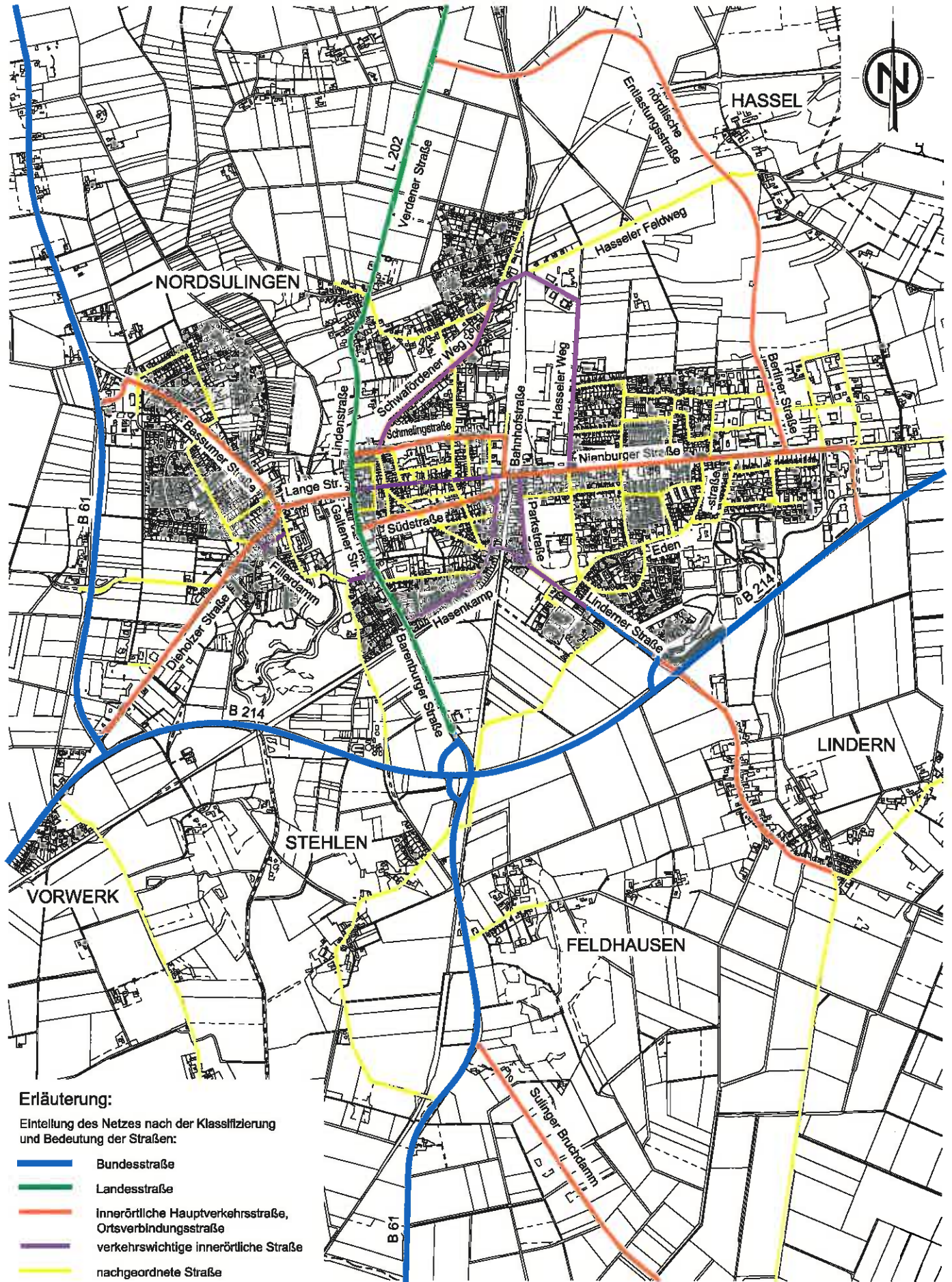
Generell sollten jedoch die Bedingungen für den Radverkehr im Stadtgebiet Sulingen verbessert werden, so dass eine Reduzierung der kurzen innerstädtischen Verkehrsbeziehungen im motorisierten Individualverkehr zwischen den Strukturbereichen im Westen und der Innenstadt mit Umstieg auf das Fahrrad anzustreben ist.

Mit der weiteren Gewerbeansiedlung im Osten im Bereich der Nienburger Straße wird es auch verstärkt zu Problemen in der Verkehrsabwicklung am Knoten B 214/ Nienburger Straße kommen. Bereits heute stellt der Knoten einen Unfallschwerpunkt nicht zuletzt durch das hohe Lkw-Aufkommen dar. Mittelfristig ist hier eine Lichtsignalanlage vorzusehen.



## Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1 Vorhandenes Straßennetz der Stadt Sulingen 2009
- Abb. 2 Zählergebnisse im Kfz-Verkehr 2009
- Abb. 3 Tagesganglinien B 61 und B 214
- Abb. 4 Verkehrsentwicklung von 1994 bis 2009
- Abb. 5 Analysebelastungen 2009/10 im Gesamtnetz des Planungsraumes Sulingen
- Abb. 6 Analysebelastungen 2009/10 im vorhandenen Straßennetz im Kernbereich der Stadt Sulingen
- Abb. 7 Strukturplanungen in der Stadt Sulingen bis 2025
- Abb. 8 Prognosebelastungen 2025 im vorhandenen Gesamtnetz von Sulingen - Netzfall 1
- Abb. 9 Prognosebelastungen 2025 im vorhandenen Straßennetz im Kernbereich von Sulingen - Netzfall 1
- Abb. 10 Differenzbelastungen zwischen Analyse und Prognose
- Abb. 11 Geplantes Straßennetz mit neuer Verbindungsstraße
- Abb. 12 Prognosebelastungen 2025 im geplanten Gesamtnetz - Netzfall 2
- Abb. 13 Prognosebelastungen 2025 im geplanten Straßennetz im Kernbereich - Netzfall 2
- Abb. 14- Differenzbelastungen zwischen Netzfall 1 ohne und Netzfall 2 mit Verbindungsstraße
- Abb. 15 Verkehrsspinne geplante Verbindungsstraße
- Abb. 16 Verkehrsspinne Lange Straße (West)
- Abb. 17 Verkehrsspinne Bassumer Straße
- Abb. 18 Verkehrsspinne Diepholzer Straße

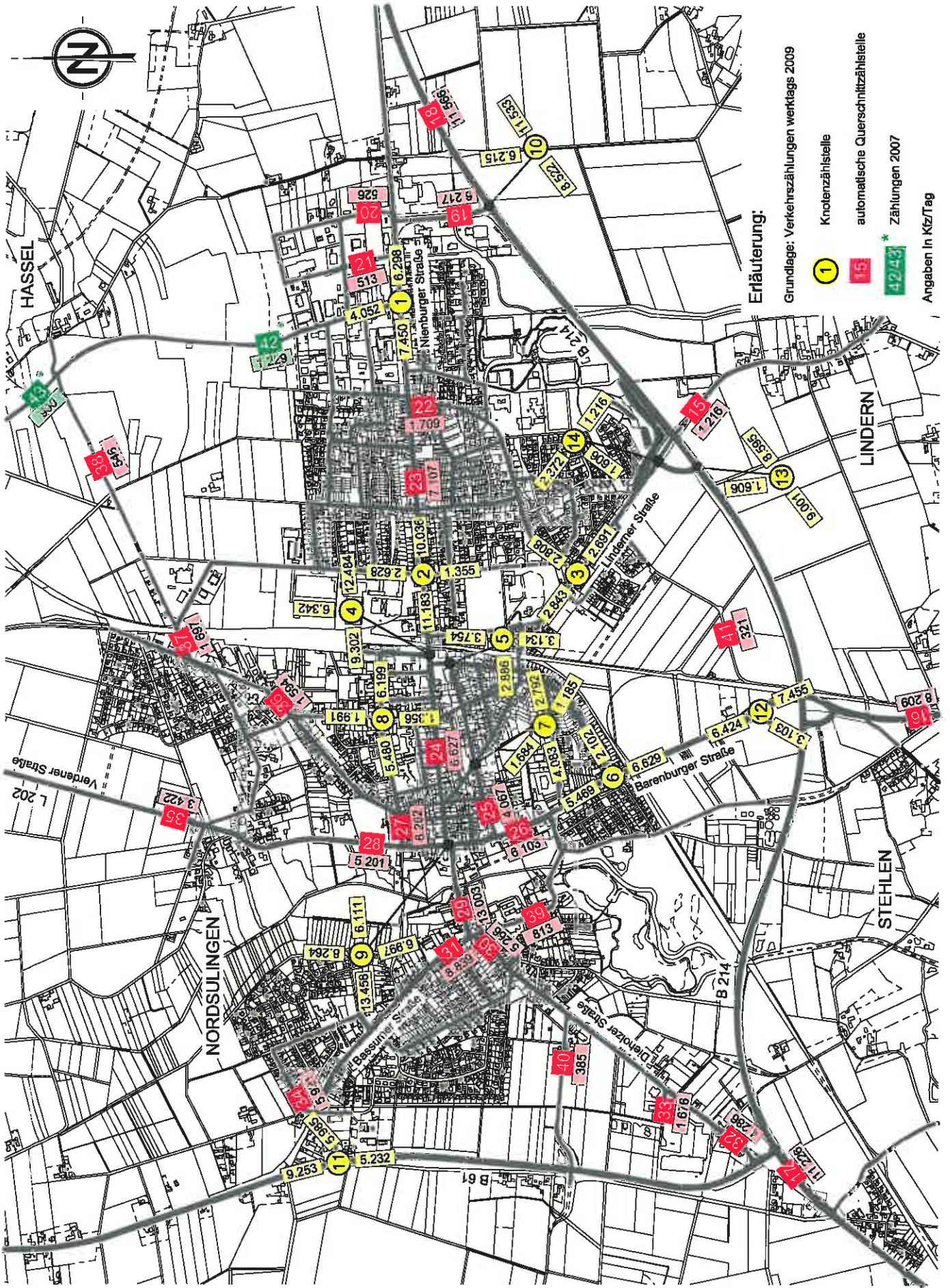


**Erläuterung:**

Einteilung des Netzes nach der Klassifizierung und Bedeutung der Straßen:

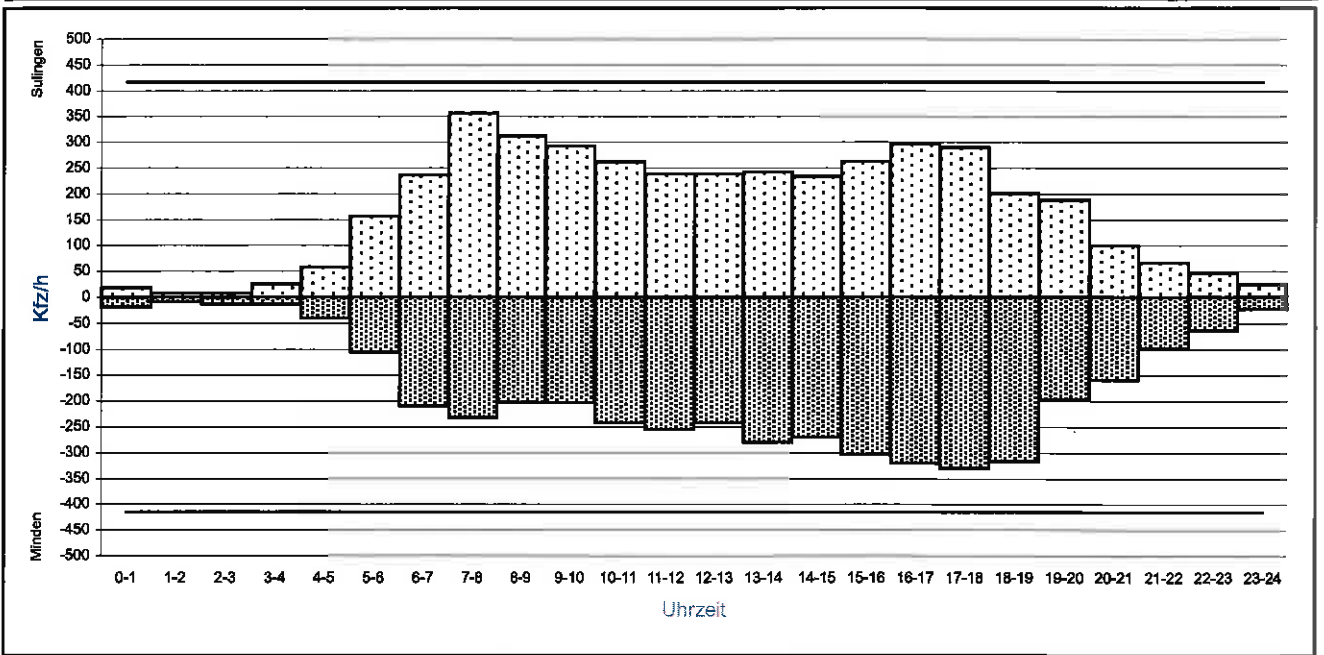
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Innerörtliche Hauptverkehrsstraße, Ortsverbindungsstraße
- verkehrswichtige innerörtliche Straße
- nachgeordnete Straße

L:\projektauflagen\A4\_Filme\_100910

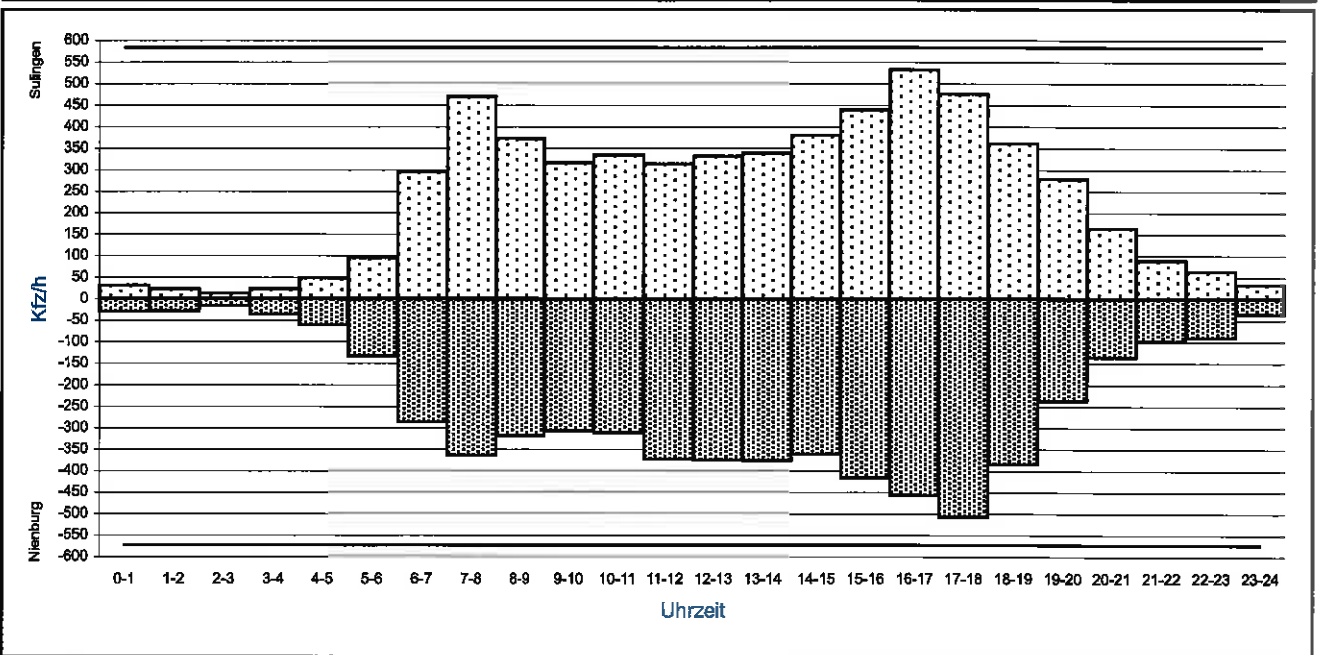


Esprojektauftrag/A4\_Pflanz\_100810

Sulingen B 61 Süd (A 15)	Tagesbelastung von Montag, 31.08.09			Spitzenstunde			
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Belastung		Uhrzeit	
				Kfz	Anteil	von	bis
Sulingen	4.169	775	18,6 %	357	8,6 %	07:00	08:00
Minden	4.141	754	18,2 %	330	8,0 %	17:00	18:00
Querschnitt	8.310	1.529	18,4 %	620	7,5 %	17:00	18:00

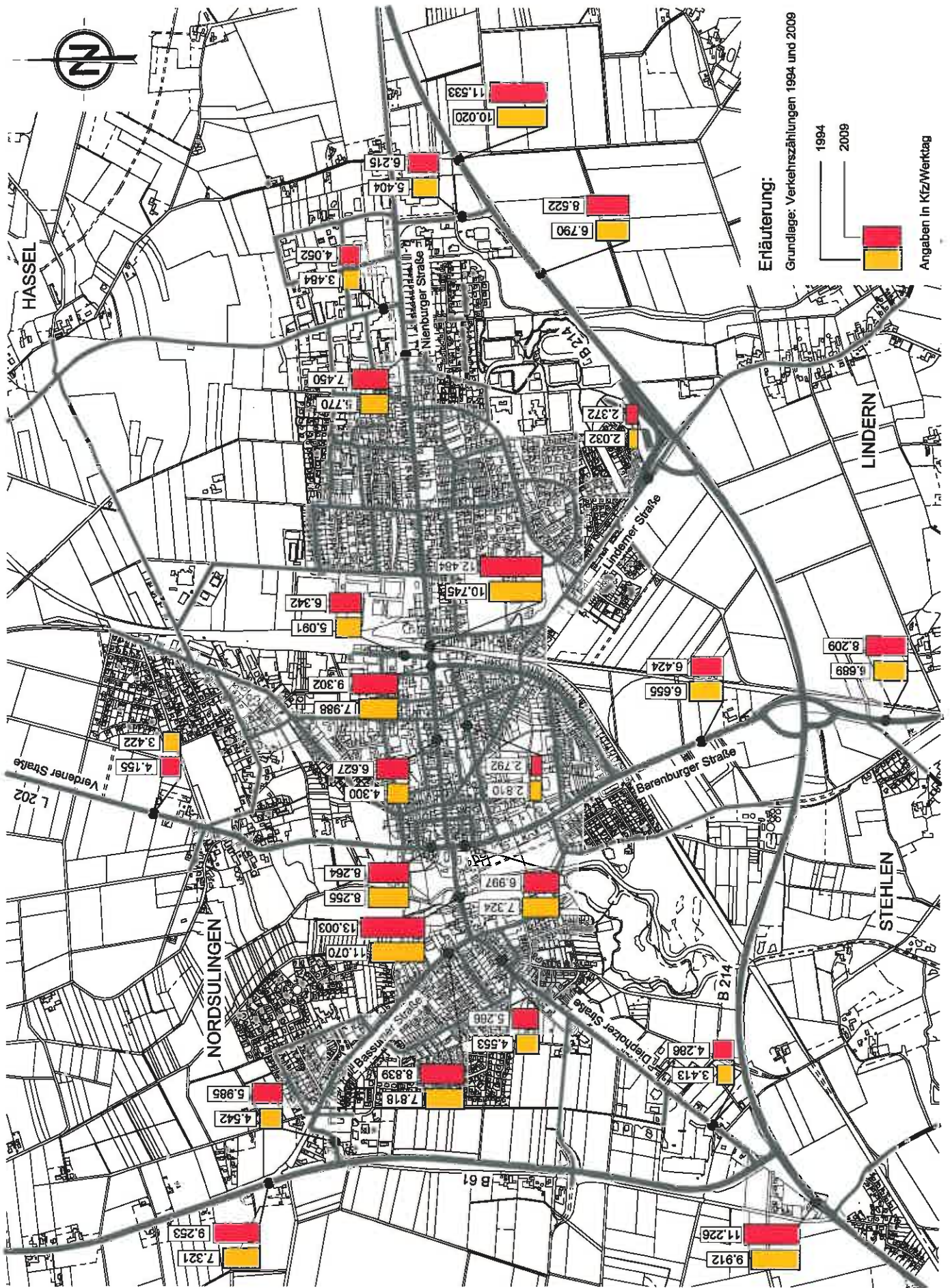


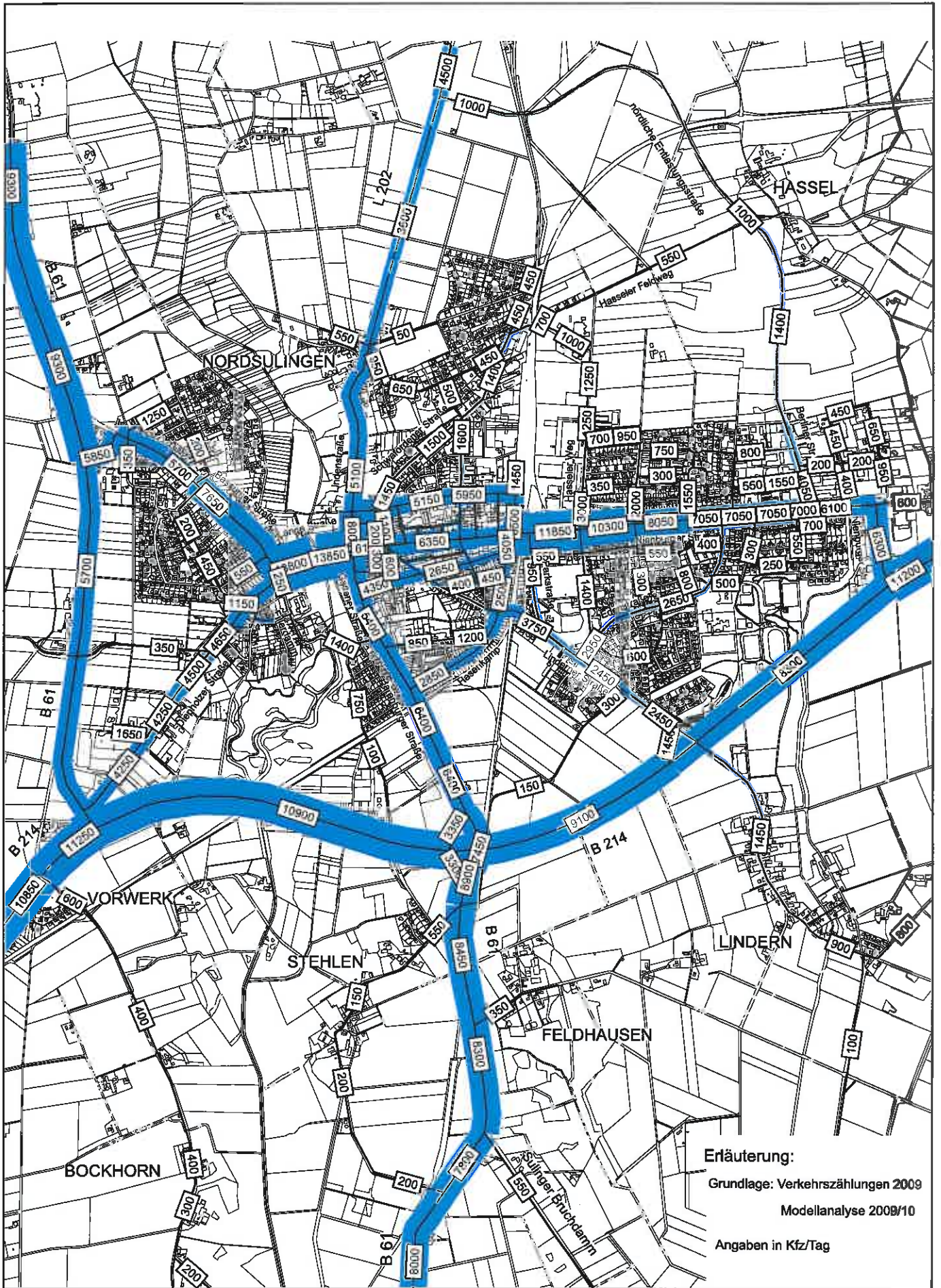
Sulingen B 214 (A 18)	Tagesbelastung von Donnerstag, 22.10.09			Spitzenstunde			
	Richtung	Kfz	Lkw/Bus	Belastung		Uhrzeit	
				Kfz	Anteil	von	bis
Sulingen	5.841	1.210	20,7 %	532	9,1 %	16:00	17:00
Nienburg	5.725	1.247	21,8 %	506	8,8 %	17:00	18:00
Querschnitt	11.566	2.457	21,2 %	988	8,5 %	16:00	17:00



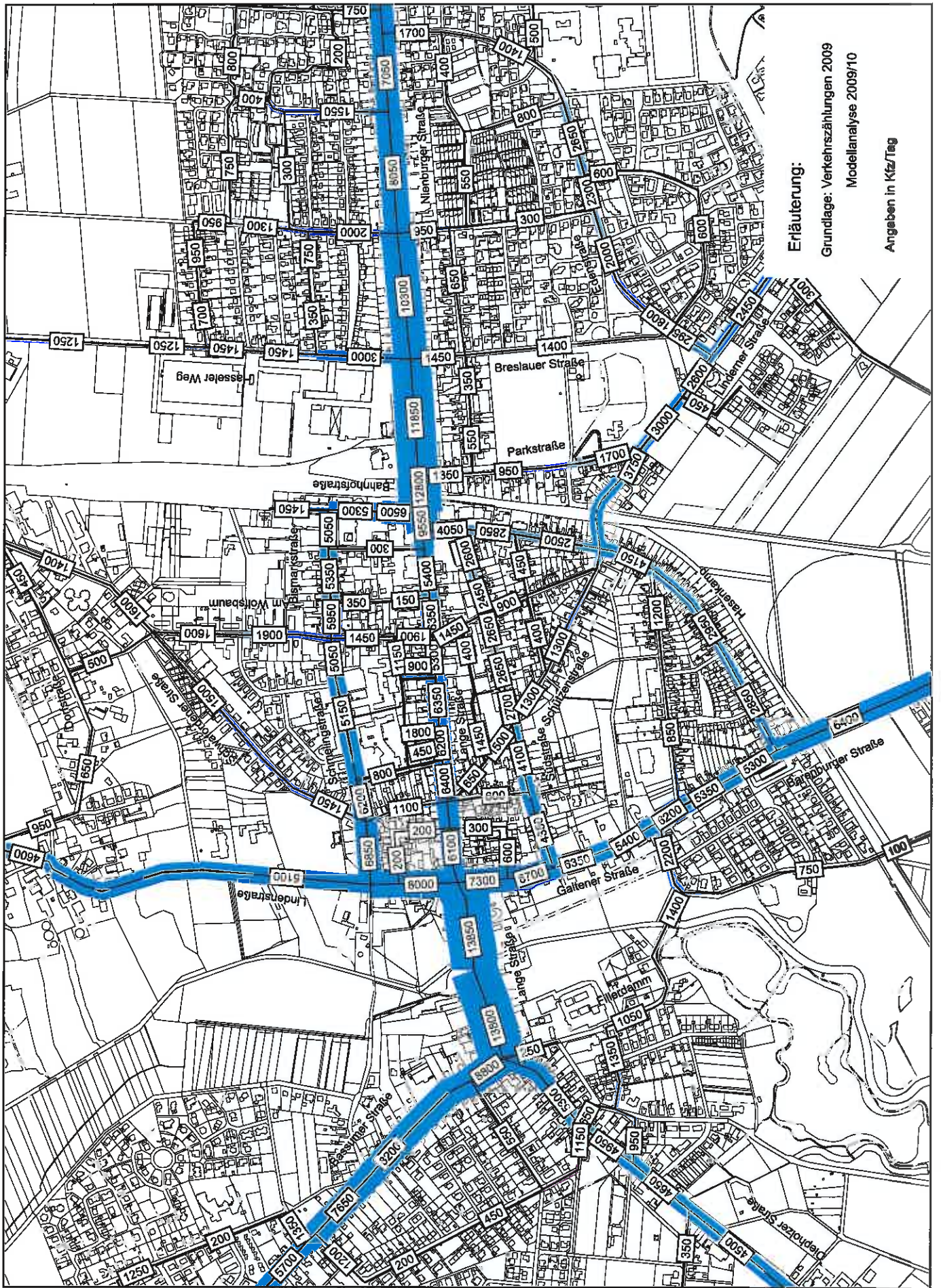
Grundlage: automatische Zählung vom 31.08. und 22.10.09 - 0:00 Uhr bis 24:00 Uhr

Legende: — = 10 % von (Kfz/Tag)





**ANALYSEBELASTUNGEN 2009/10  
 IM GESAMTNETZ DES PLANUNGSRAUMES SULINGEN**



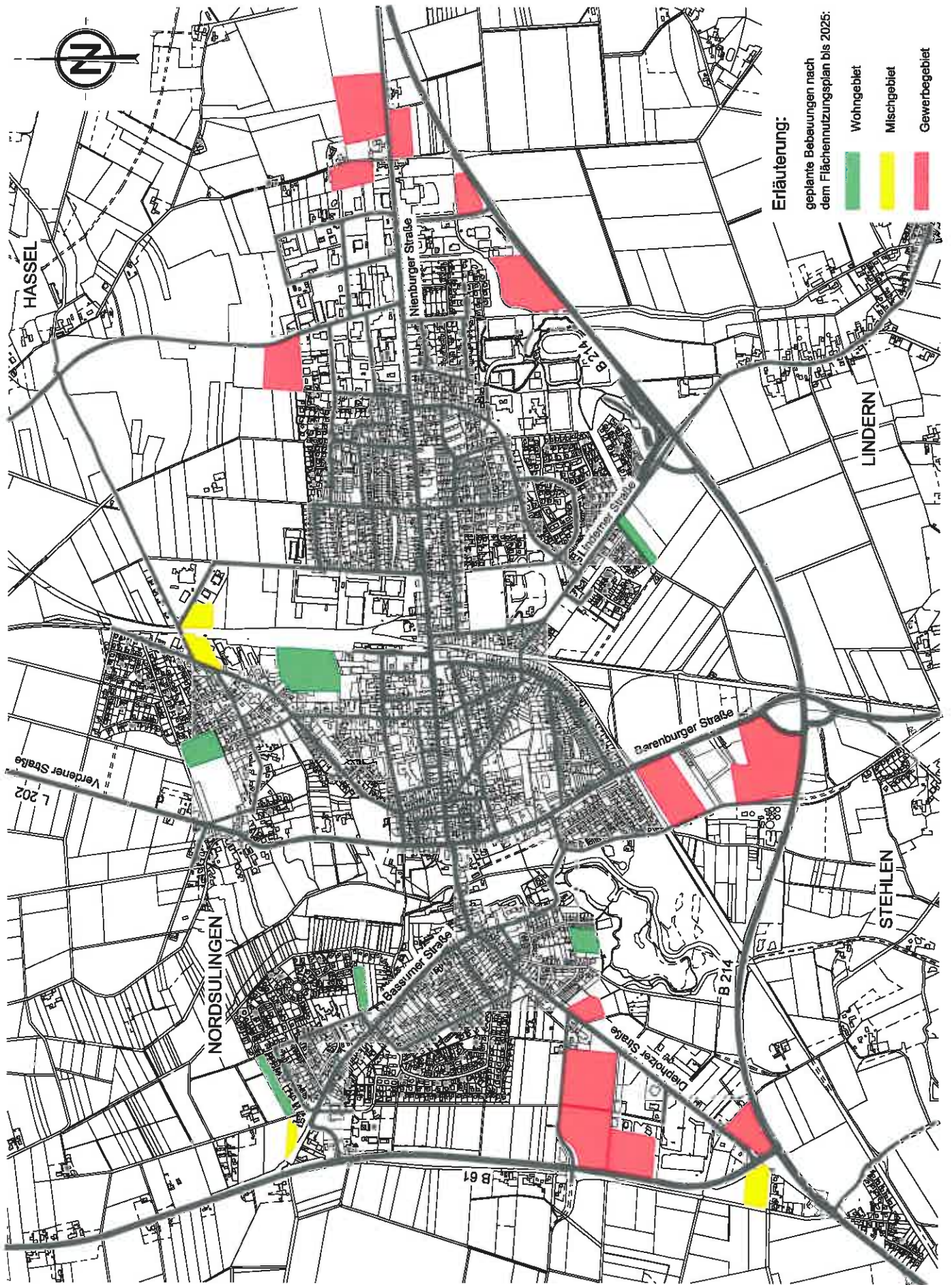
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrszählungen 2009

Modellanalyse 2009/10

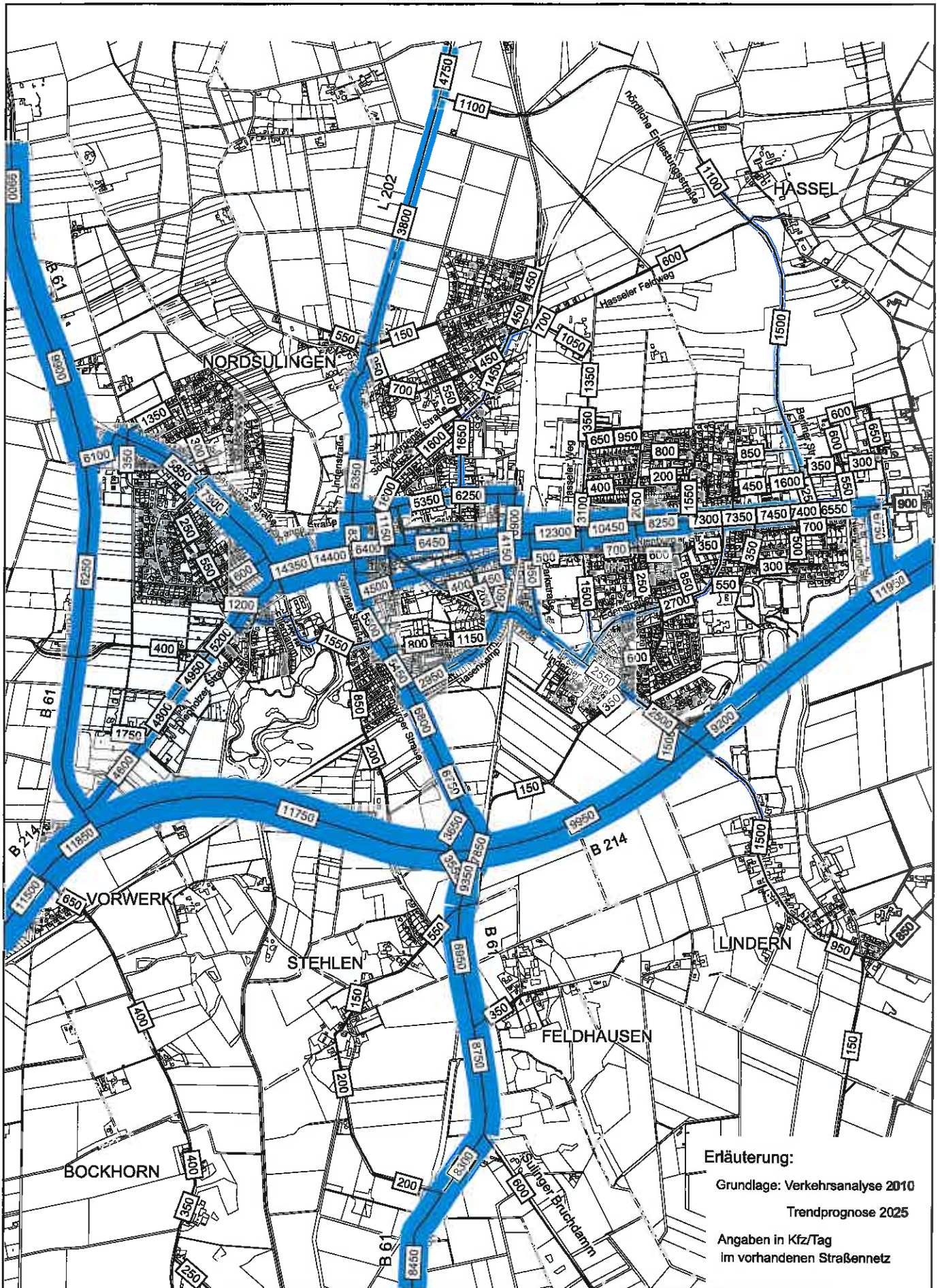
Angaben in Kfz/Tag

# ANALYSEBELASTUNGEN 2009/10 IM VORHANDENEN STRASSENNETZ IM KERNBEREICH DER STADT SULINGEN

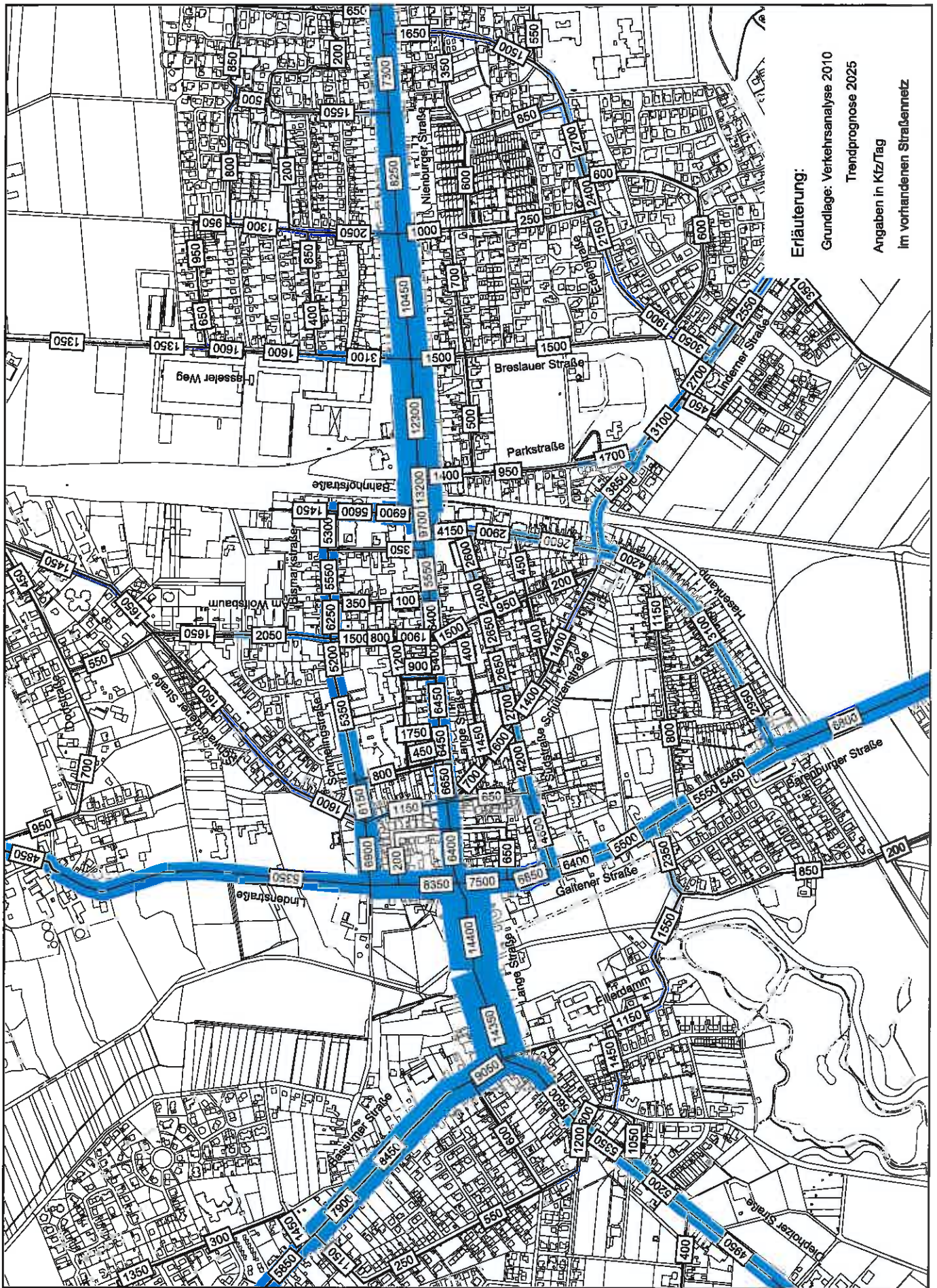


l:\projekte\4\enger144\_Plan\_100910

**STRUKTURPLANUNGEN  
IN DER STADT SULINGEN BIS 2025**

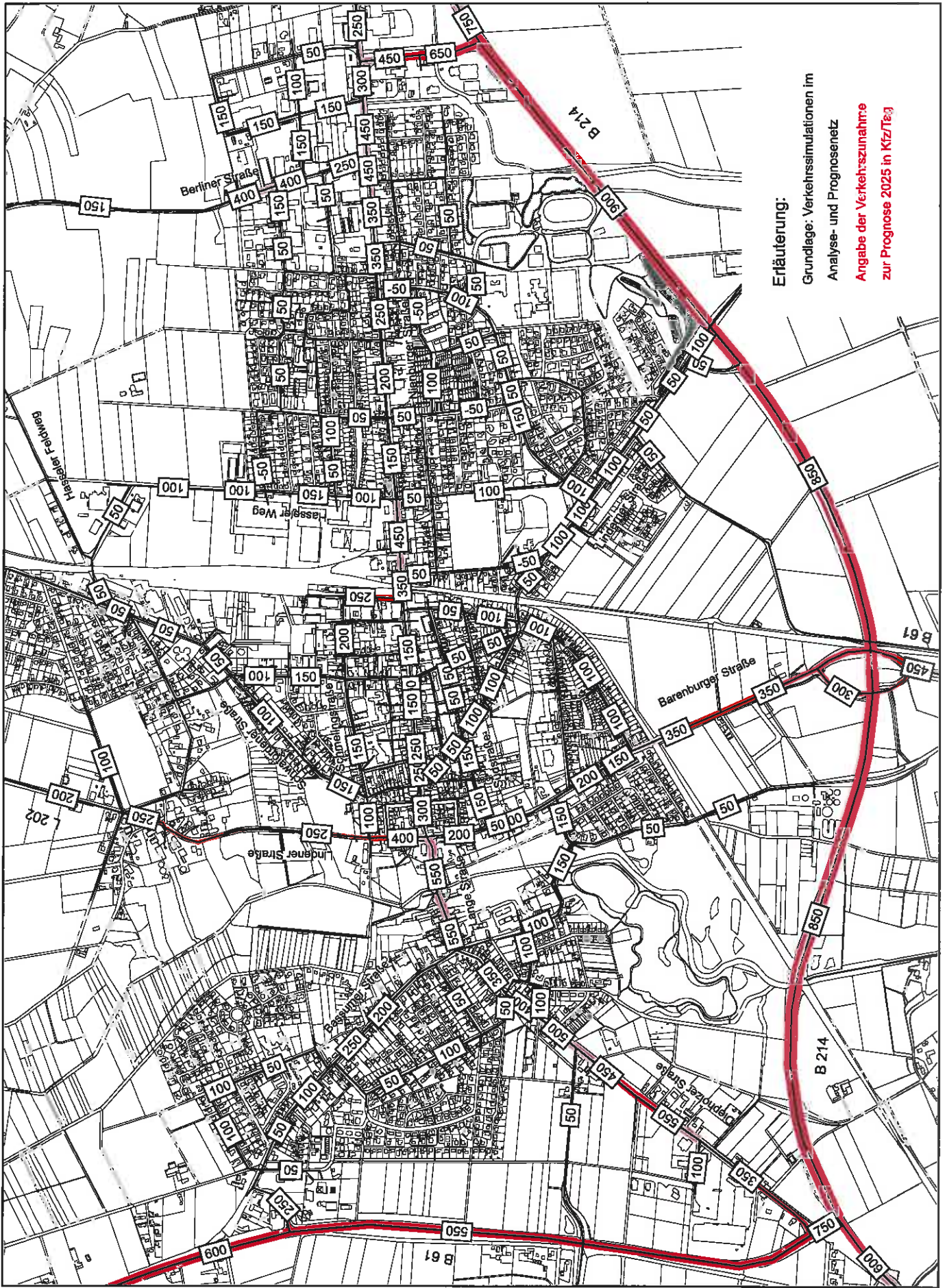


**PROGNOSEBELASTUNGEN 2025 IM VORHANDENEN  
 GESAMTNETZ VON SULINGEN - NETZFALL 1**

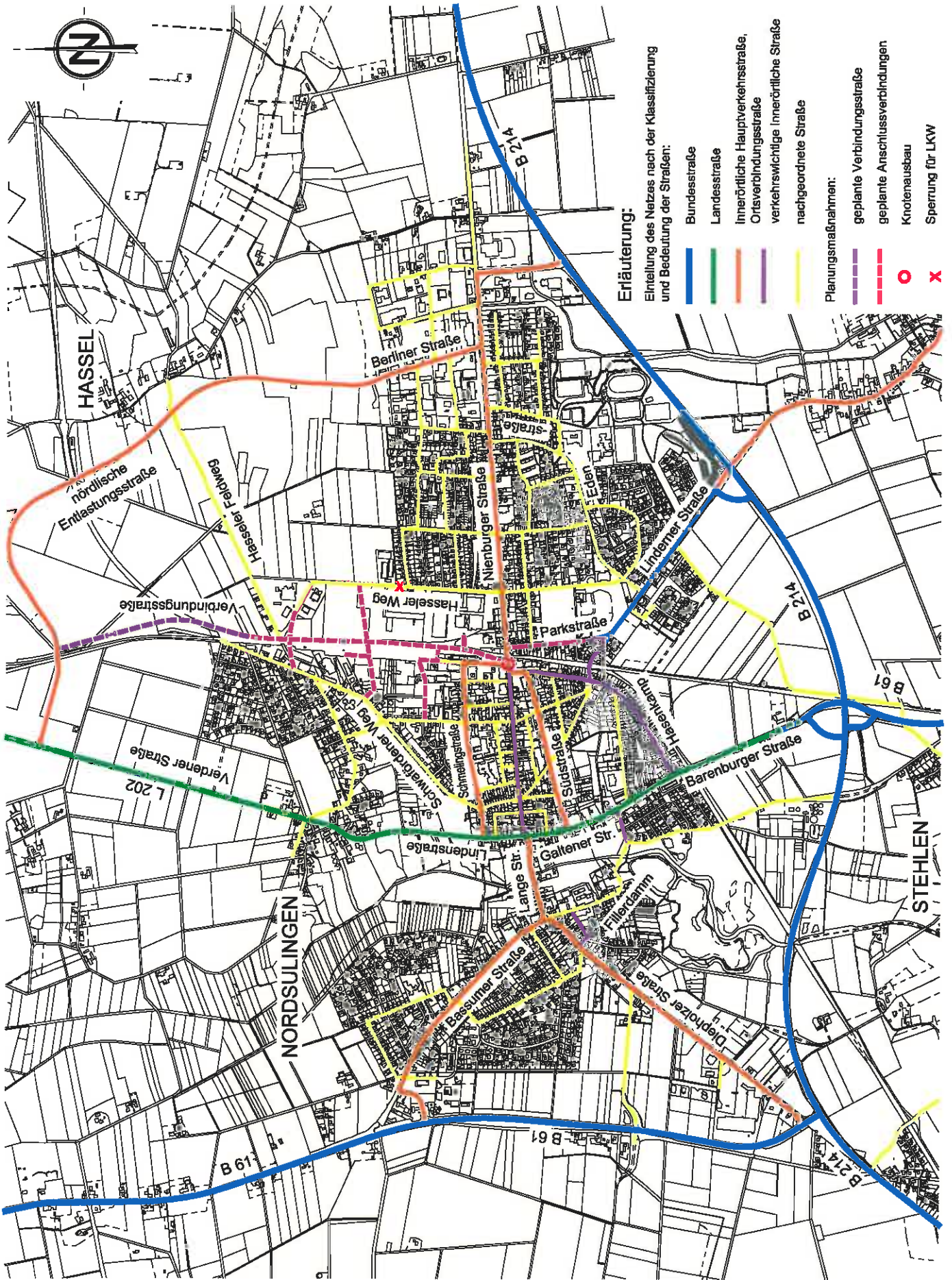


Erläuterung:  
 Grundlage: Verkehrsanalyse 2010  
 Trendprognose 2025  
 Angaben in Kfz/Tag  
 im vorhandenen Straßennetz

**PROGNOSEBELASTUNGEN 2025  
 IM VORHANDENEN STRASSENNETZ  
 IM KERNBEREICH VON SULINGEN - NETZFALL 1**

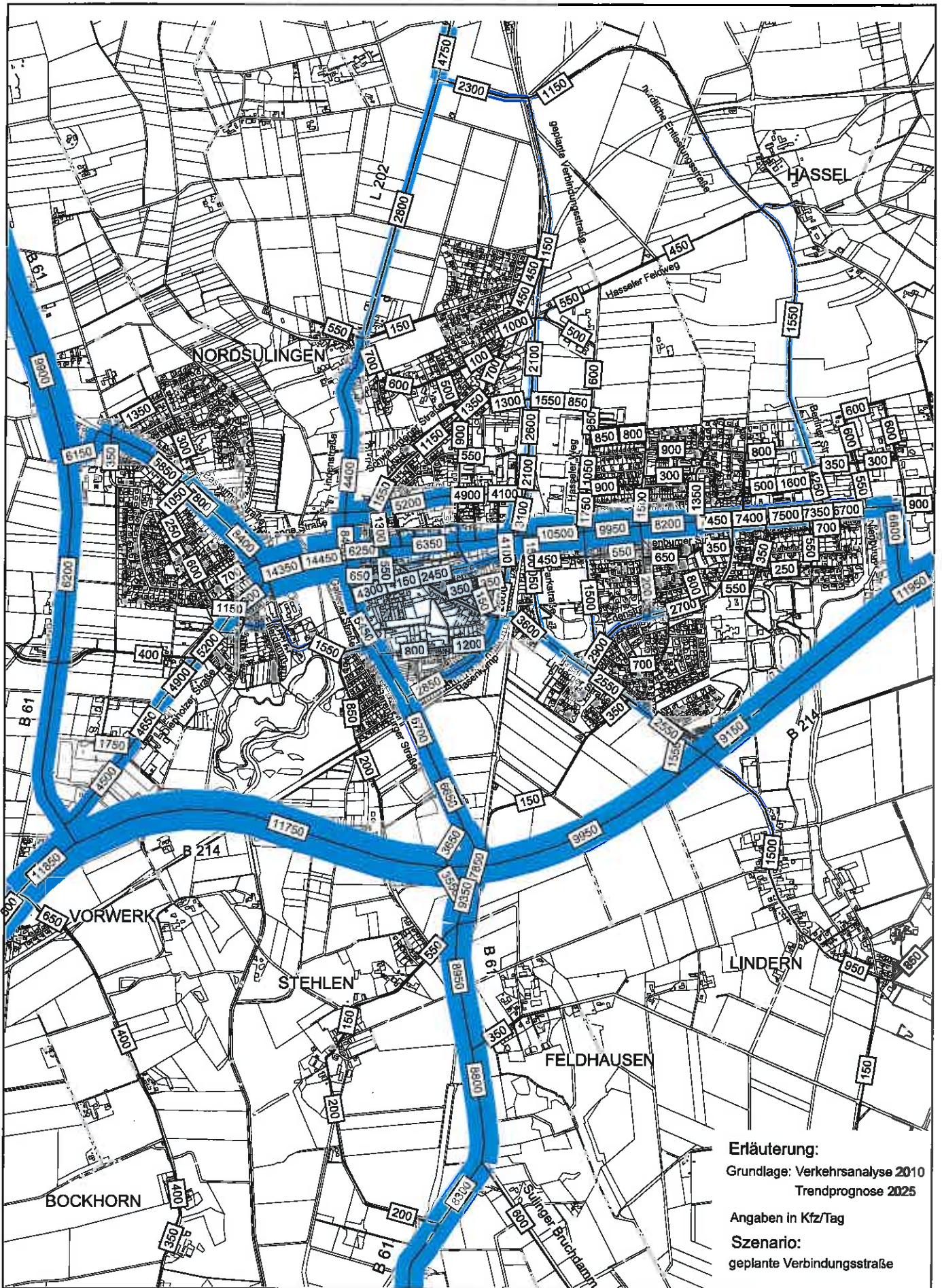


**Erläuterung:**  
 Grundlage: Verkehrssimulationen im  
 Analyse- und Prognosenetz  
**Angabe der Verkehrszunahme**  
 zur Prognose 2025 in Kfz/Tag

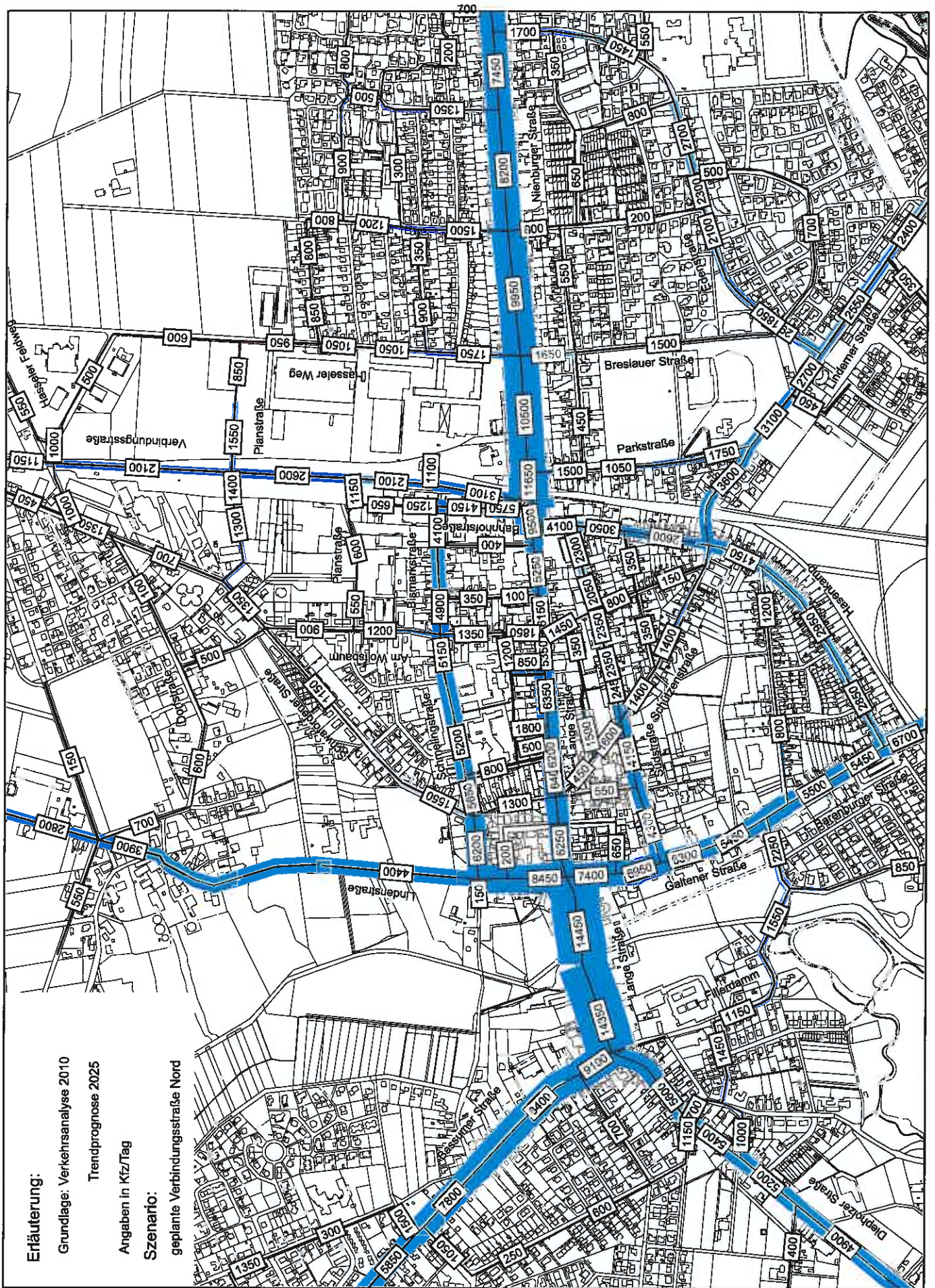


©projekte@sulingenA4\_Päne\_100810

# GEPLANTES STRASSENNETZ MIT NEUER VERBINDUNGSSTRASSE



**PROGNOSEBELASTUNGEN 2025  
 IM GEPLANTEN GESAMTNETZ - NETZFALL 2**



**Erläuterung:**

Grundlage: Verkehrsanalyse 2010

Trendprognose 2025

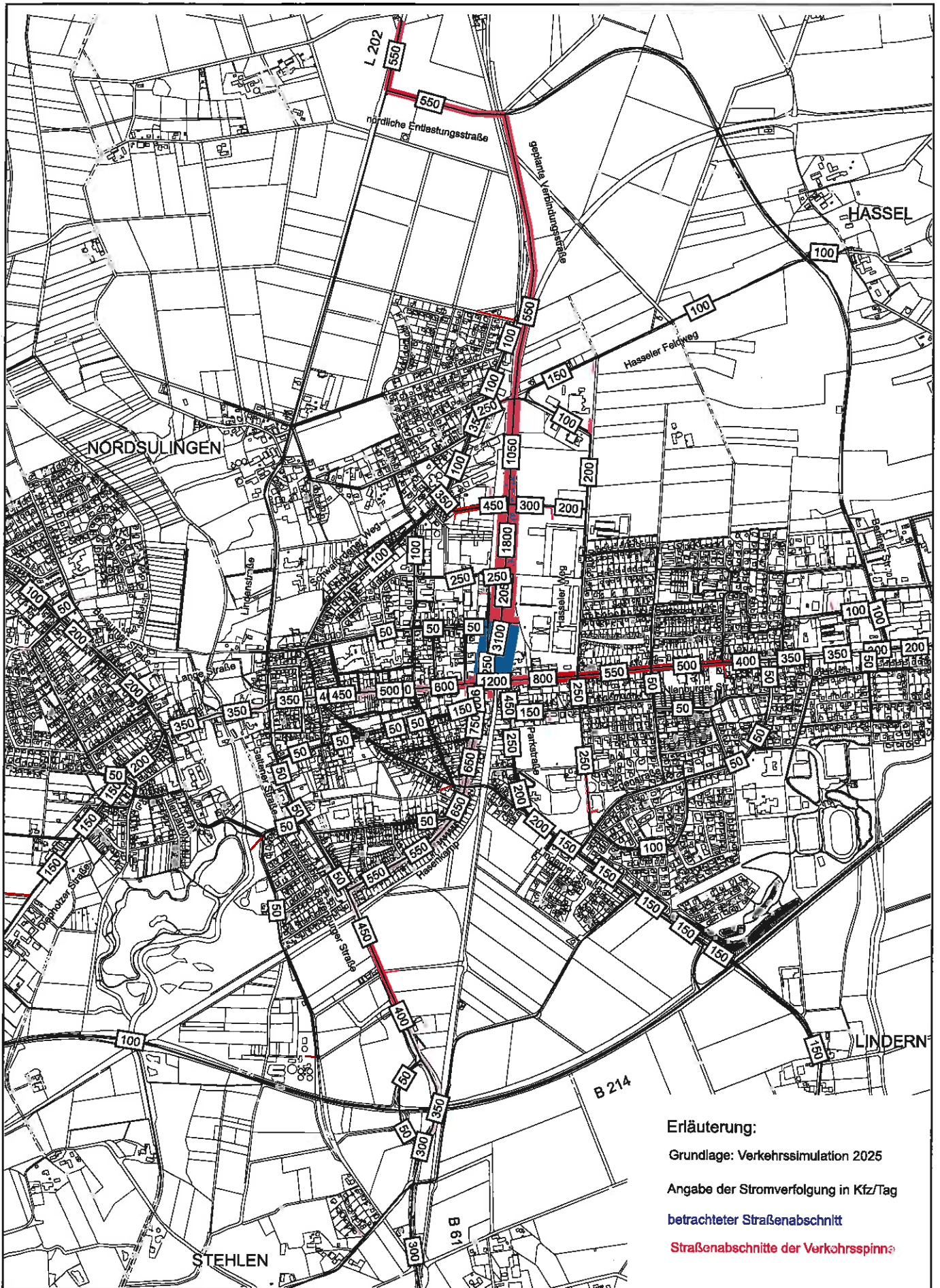
Angaben in Kfz/Tag

**Szenario:**

geplante Verbindungsstraße Nord

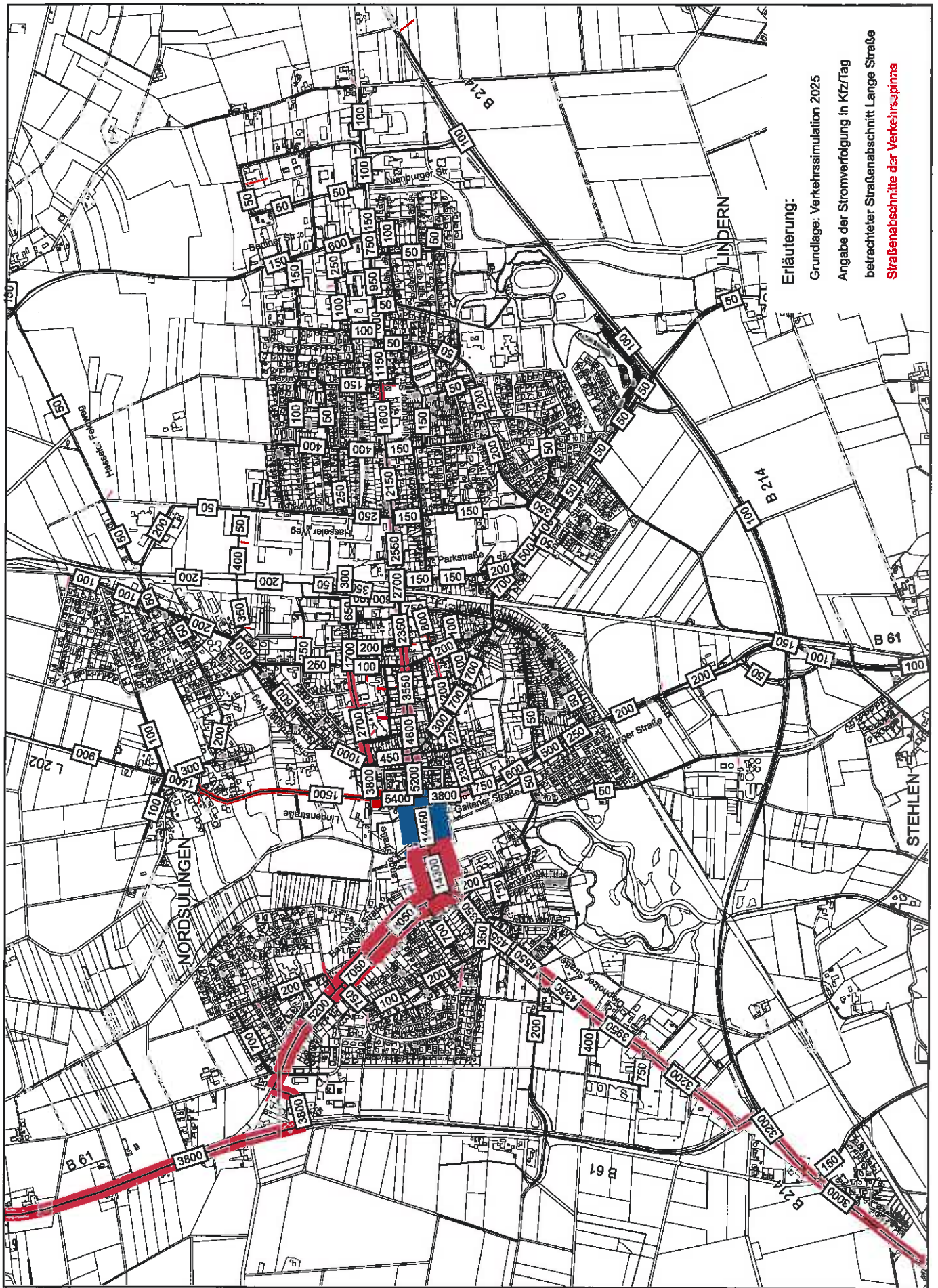
**PROGNOSEBELASTUNGEN 2025 IM GEPLANTEN STRASSENNETZ IM KERNBEREICH - NETZFALL 2**





**Erläuterung:**

- Grundlage: Verkehrssimulation 2025
- Angabe der Stromverfolgung in Kfz/Tag
- betrachteter Straßenabschnitt
- Straßenabschnitte der Verkehrsspinne



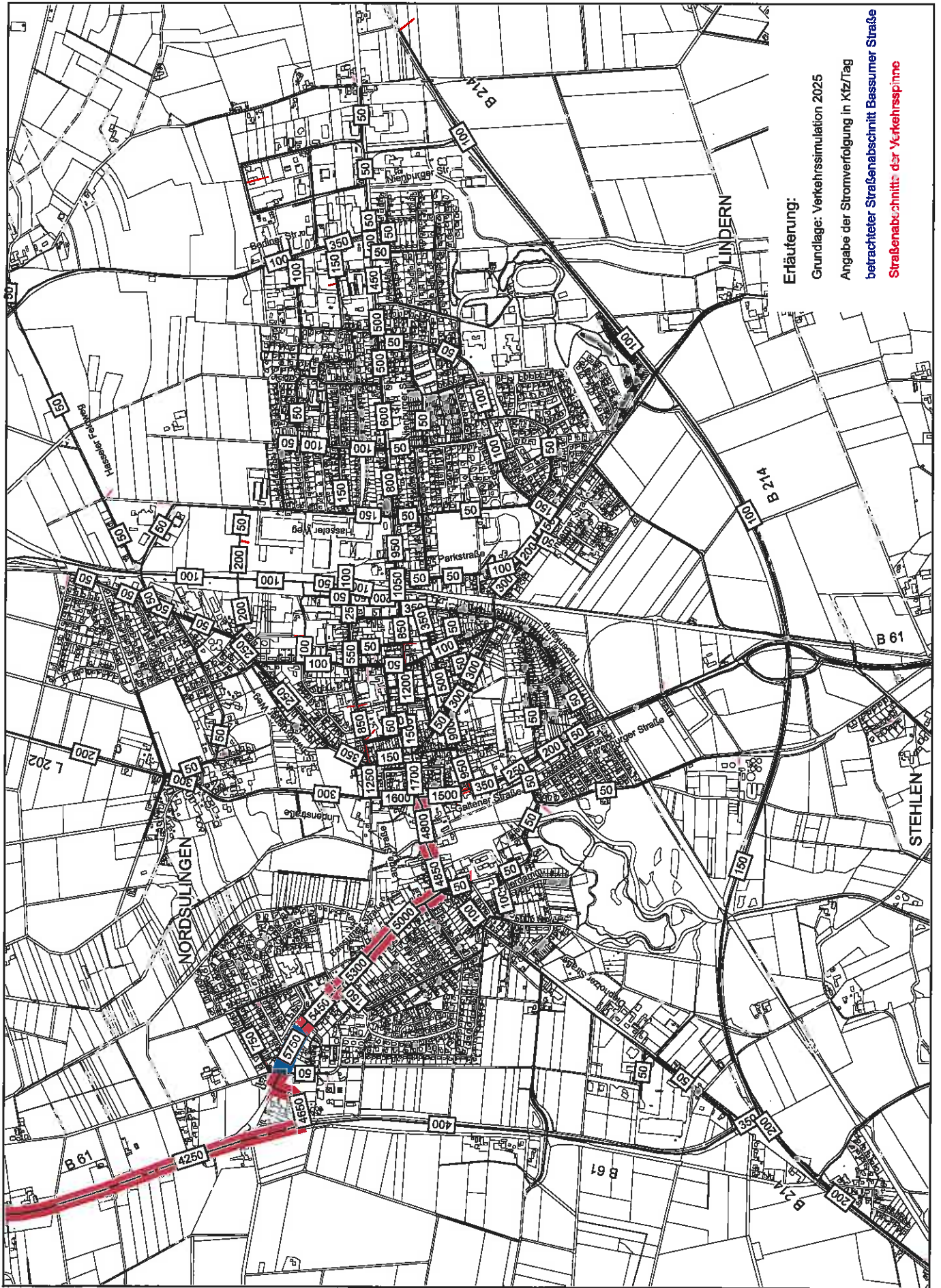
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrssimulation 2025

Angabe der Stromverfolgung in Kfz/Tag

betrachteter Straßenabschnitt Lange Straße

**Straßenabschnitte der Verkehrs-pinns**



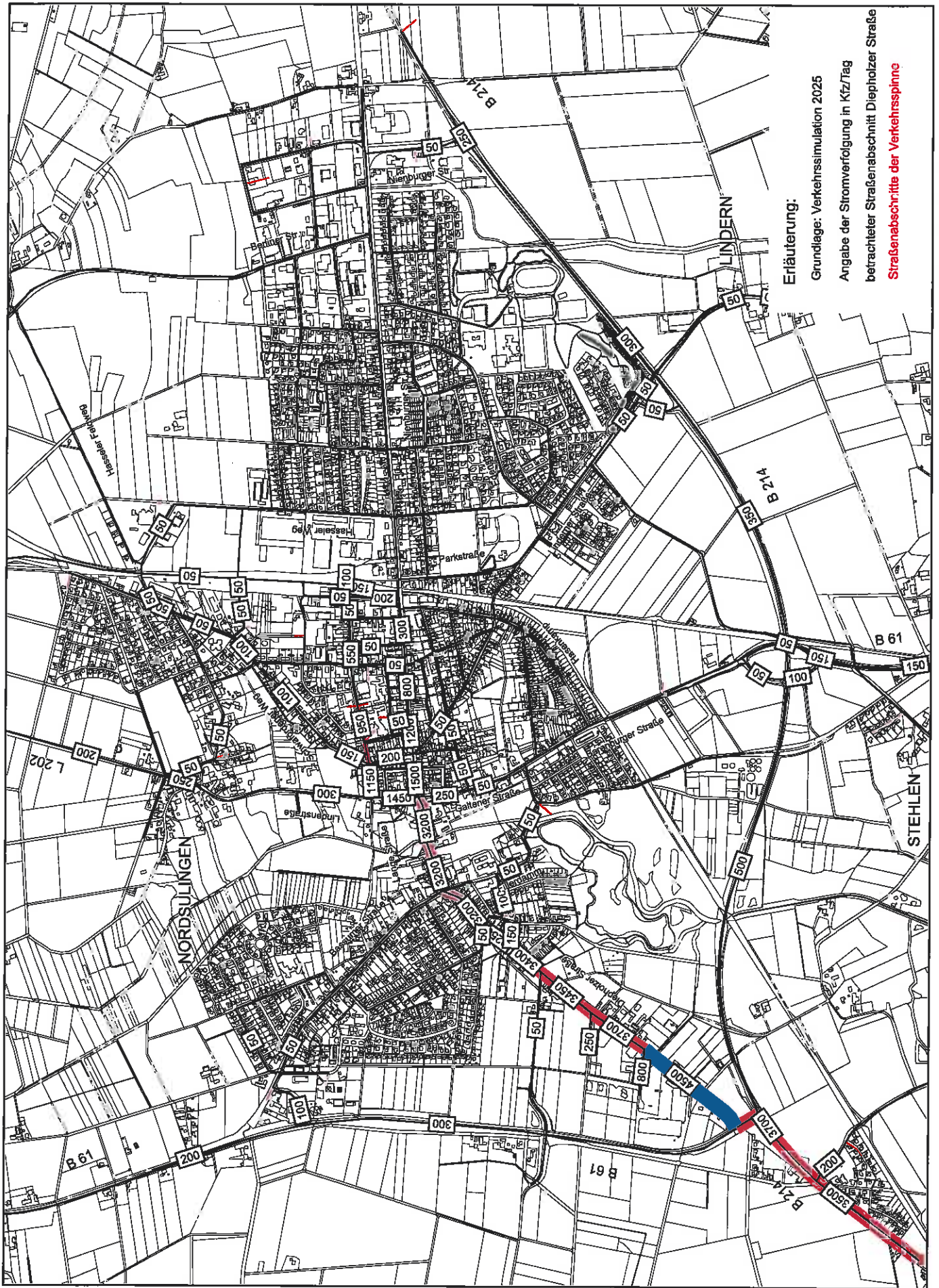
Erläuterung:

Grundlage: Verkehrssimulation 2025

Angabe der Stromverfolgung in Kfz/Tag

betrachteter Straßenabschnitt Bassumer Straße

**Straßenabschnitt der Verkehrsspinne**



Erläuterung:  
 Grundlage: Verkehrssimulation 2025  
 Angabe der Stromverfolgung in Kfz/Tag  
 betrachteter Straßenabschnitt Diepholzer Straße  
**Straßenabschnitte der Verkehrsspinne**