

Verkehrsuntersuchung

Gewerbegebiet am Autohof in Rhüden Stadt Seesen



Auftrag der
List Bau Nordhorn GmbH & Co. KG

erstellt von
 **Zacharias Verkehrsplanungen**
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

April 2026
(Stand 14.04.2026)

Inhaltsverzeichnis

1. Aufgabenstellung	3
2. Vorhandene Situation	5
3. Verkehrsprognose 2040	
3.1 Allgemeine Entwicklungen.....	7
3.2 Spezielle Entwicklungen Logistik.....	9
4. Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität	11
4.1 Knoten 1 (B 82/ östliche Rampe A7)	13
4.2 Knoten 2 (B 82/ westliche Rampe A7)	15
4.3 Knoten 3 (B 82/ Autohof)	17

Bearbeitung:

**Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias
Dipl.-Geogr. Maik Dettmar**

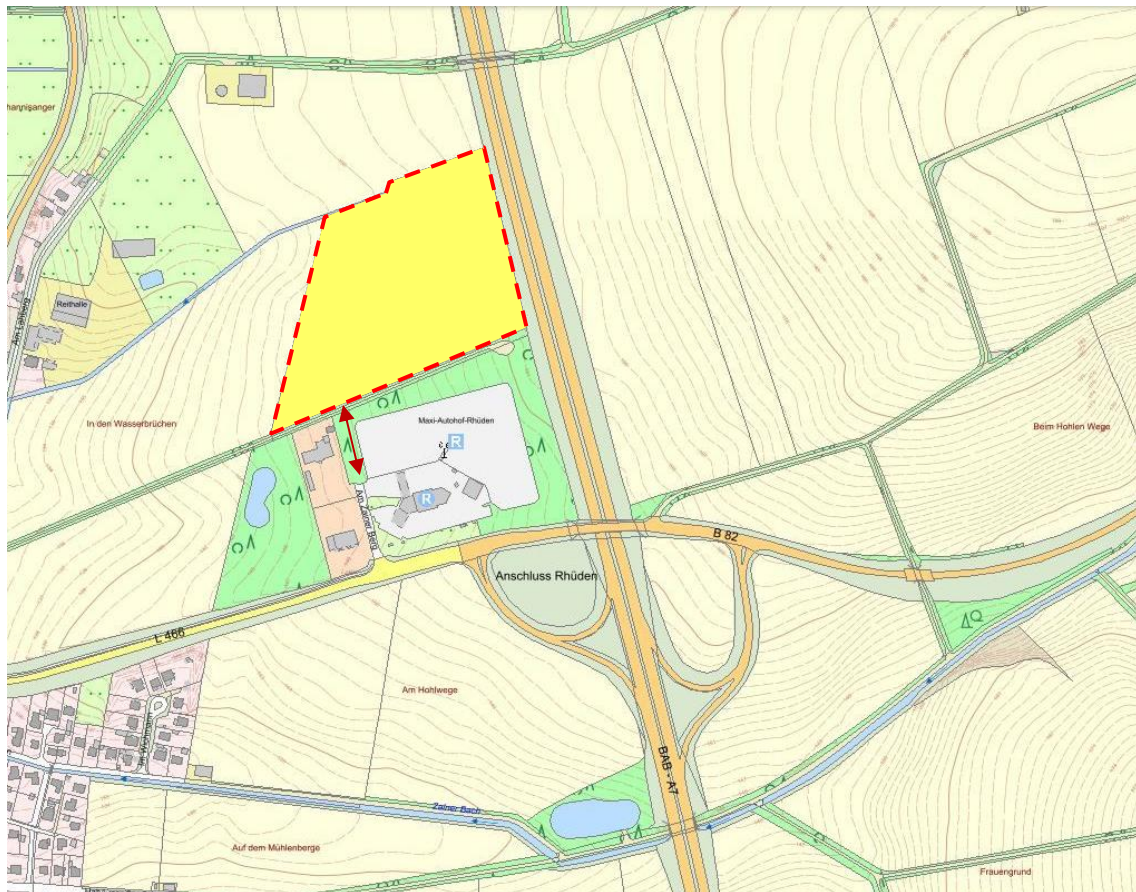
1. Aufgabenstellung

(1) In der Stadt Seesen ist im Stadtteil Rhüden die Erweiterung des bestehenden Autohofs/ Gewerbegebiets um eine Logistiknutzung geplant. Die Anbindung soll über die bestehende Anbindung an die L 466 und darüber an die B 82 und die A 7 AS Rhüden erfolgen.

(2) Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten wird das zukünftige Verkehrsaufkommen im Planungsraum sowie für die geplante Logistiknutzung abgeschätzt (Verkehrsmengen, LKW-Anteil, Herkunfts-/ Zielrichtungen/ tageszeitliche Verteilung).

(3) Für die relevanten Knotenpunkte ist die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zu ermitteln.

(4) Aus diesen Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowie der entsprechenden Richtlinie (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraße (RAL)) leiten sich Hinweise auf notwendige oder sinnvolle Gestaltungen der Verkehrsanlagen ab (Zahl und Lage der Abbiegestreifen, Länge der Aufstellstrecken, mögliche Abbiegeverbote, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer etc.).



Übersicht

Quellen u.a.:

- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015, FGSV Köln
- Verkehrsverflechtungsprognose 2030, BVU, Intraplan, IVV, Planco 2014
- Programm ver_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, BBW Software, Stand 2025
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) FGSV Köln 2006
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) FGSV Köln 2012

Definitionen:

(5) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

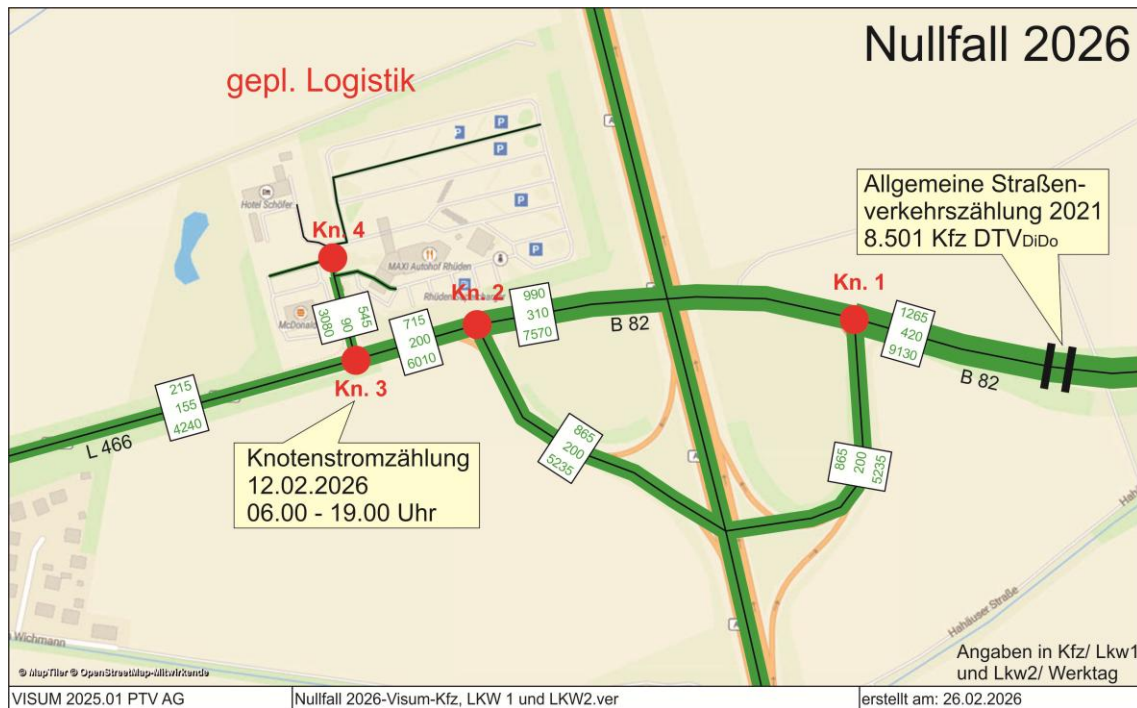
- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Lastkraftwagen ohne Anhänger/ Busse
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge

(6) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehrsanteil: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge >3,5 t.
- Lkw1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen nach RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen nach RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen.

2. Vorhandene Situation

(7) Das Plangebiet liegt westlich der BAB 7 im Bereich der AS Rüdén. In Ost-West-Richtung verläuft der Straßenzug L 466/ B 82. Westlich des Untersuchungsgebiets liegt die Ortschaft Rhüden, nördlich der L 466/ B 82 liegt der Autohof Rhüden.



(8) Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsmengen wurden am 12.02.2026 in der Zeit von 6.00 bis 19.00 Uhr die Verkehrsströme an den vier oben dargestellten Knotenpunkten 1 bis 4 durchgeführt. Die Zählung fand zwar im Winterhalbjahr statt, es gab jedoch keine Beeinträchtigungen durch Schnee- und Eisglätte.

(9) Es wurden die Verkehrsströme getrennt nach Pkw, Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Bus), Lkw 2 (Lkw mit Anhänger und Sattelzüge) und der jeweiligen Fahrtrichtung in 15-Minutenintervallen aufgenommen. Die 13-stündigen Zählraten können mit Hilfe charakteristischer Kennwerte auf 24-stündige Werktagsverkehre hochgerechnet werden.

(10) Die Verkehrswerte wurden hochgerechnet und in ein Netzmodell übertragen. Es ergibt sich der Nullfall 2026.

(11) Die Spitzenstunden liegen zwischen 7.00 bis 8.00 Uhr morgens und 15.30 bis 16.30 Uhr am Nachmittag. In diesen Zeiten werden 5,7 % bzw. 7,2 % der Tagesbelastung abgewickelt.

(12) Auf der B 82 östlich der AS Rhüden befindet sich die Zählstelle Nr. 0457 der allgemeinen Straßenverkehrszählung (svz). Im Rahmen der SVZ werden auf ausgewählten Streckenabschnitten in einem Fünf-Jahresrhythmus die Verkehrsmengen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ermittelt.

(13) Im Rahmen dieser Zählungen wurden zuletzt im Jahre 2021 Verkehrswerte erhoben. Dabei ergab sich an Zählstelle 0457 ein DTV_w (Werktagswert) von 5.396 Kfz/ Werktag. Im Jahr 2015 wurden hier 7.195 Kfz/ Werktag erfasst.

(14) Die aktuelle Verkehrszählung liegt mit 9.130 Kfz/ Werktag deutlich höher als bei der SVZ 2021 und 2015 für einen Werktag angegeben. Allerdings beinhaltet der DTV_w der SVZ als Vergleichswert über die 6 Werktage der Woche (Montag bis Samstag) auch den üblicherweise schwächer belasteten Samstag.

(15) Als entsprechender Referenzwert der SVZ zur aktuellen Zählung könnte deshalb der sogenannte DTV_{Di-Do} herangezogen werden (DTV eines Di, Mi, Do im Normalzeitbereich (Wochentage bundesweit unbeeinflusst von Ferien, Feiertagen und winterlichen Witterungsbedingungen)). Dieser liegt im Jahr 2021 bei 8.501 Kfz/ Tag, im Jahr 2015 bei 7.987 Kfz/ Tag.

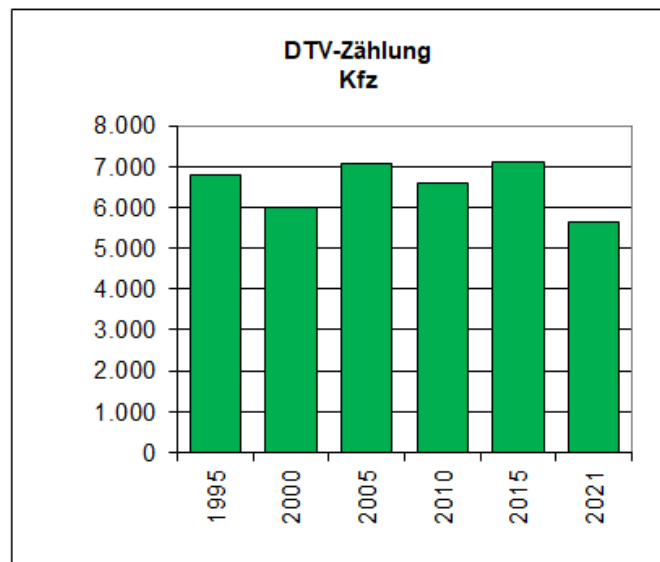
(16) Die gezählten Verkehrswerte lagen demnach über den gemäß der Daten der SVZ zu erwartenden Werten. Da die Verkehre im Untersuchungsraum aber auch durch Freizeit- und Urlaubsverkehre geprägt wird, werden die höheren aktuellen Zählwerte verwendet. Wobei gemäß SVZ 2021 und 2015 die Werte des DTV_{Di-Do} über den Werten der Urlaubswerktage liegen (DTV_u). Die Daten liegen demnach für Normalwerktage auf der sicheren Seite.

3. Verkehrsprognose 2040

3.1 Allgemeine Entwicklungen

(17) Für die Zählstelle 0457 liegt eine Zeitreihe der Verkehrswerte von 1995 bis 2021 vor. Die Verkehrswerte schwanken seit rund 25 Jahren zwischen 6.000 und 7.000 Kfz pro Tag.

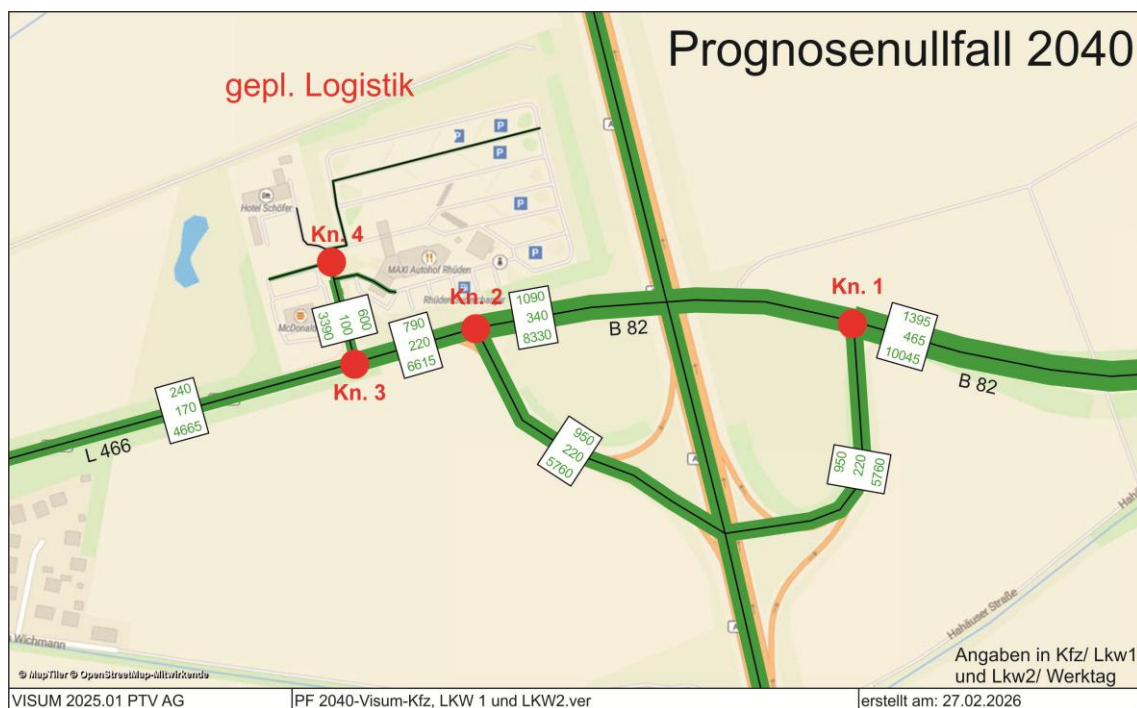
(18) Der letzte Zählwert von 2021 unterschritt den bisherigen Mindestwert von 6.000 Kfz aus dem Jahr 2000 allerdings nochmals um rund 400 Kfz/ Tag. Dies muss aber kein Indiz für einen allgemeinen Rückgang der Verkehrswerte sein, da sich an verschiedenen anderen Zählstellen bei aktuellen Vergleichszählungen herausgestellt hat, dass die 2021er-Werte häufig unter den 2015er-Werten liegen. Hier sind voraussichtlich die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Verkehrsgeschehen ablesbar. Da auch aktuell höhere Verkehrswerte als 2021 ermittelt wurden, scheint das diese These zu bestätigen.



(19) Die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens hängt u.a. von allgemeinen Mobilitätsentwicklungen, wirtschaftlichen Entwicklungen, der Bevölkerungszahl und der demographischen Struktur sowie den umliegenden Flächennutzungen und dem Straßennetz ab.

(20) Im Rahmen dieser Untersuchung wird zur Sicherheit davon ausgegangen, dass die gezählten Verkehrsmengen des Jahres 2026 bis zum Zeitraum 2040 noch um 10% steigen. Hierdurch sind mögliche Flächennutzungsänderungen im Umfeld abgedeckt. Die Verkehrsmengen liegen diesbezüglich auf der sicheren Seite.

(21) Damit ergibt sich der Prognosenußfall 2040 (Angaben in Kfz/ Werktag, Montag bis Freitag).



Prognosenußfall 2035/ 2040

	Pkw-Zufahrten	Pkw-Abfahrten	Summe beide Richtungen
06.00-22.00 Uhr	38	38	76
22.00-06.00 Uhr	19	19	38
24 Stunden	57	57	114

	Lkw-Zufahrten	Lkw-Abfahrten	Summe beide Richtungen
06.00-22.00 Uhr	242	242	484
22.00-06.00 Uhr	44	44	88
24 Stunden	286	286	572

	Kfz-Zufahrten	Kfz-Abfahrten	Summe beide Richtungen
06.00-22.00 Uhr	280	280	560
22.00-06.00 Uhr	63	63	126
24 Stunden	343	343	686

(24) Die Verteilung der Kfz-Fahrten wird auf der Grundlage der Siedlungsstruktur und des Straßennetzes wie folgt angenommen:

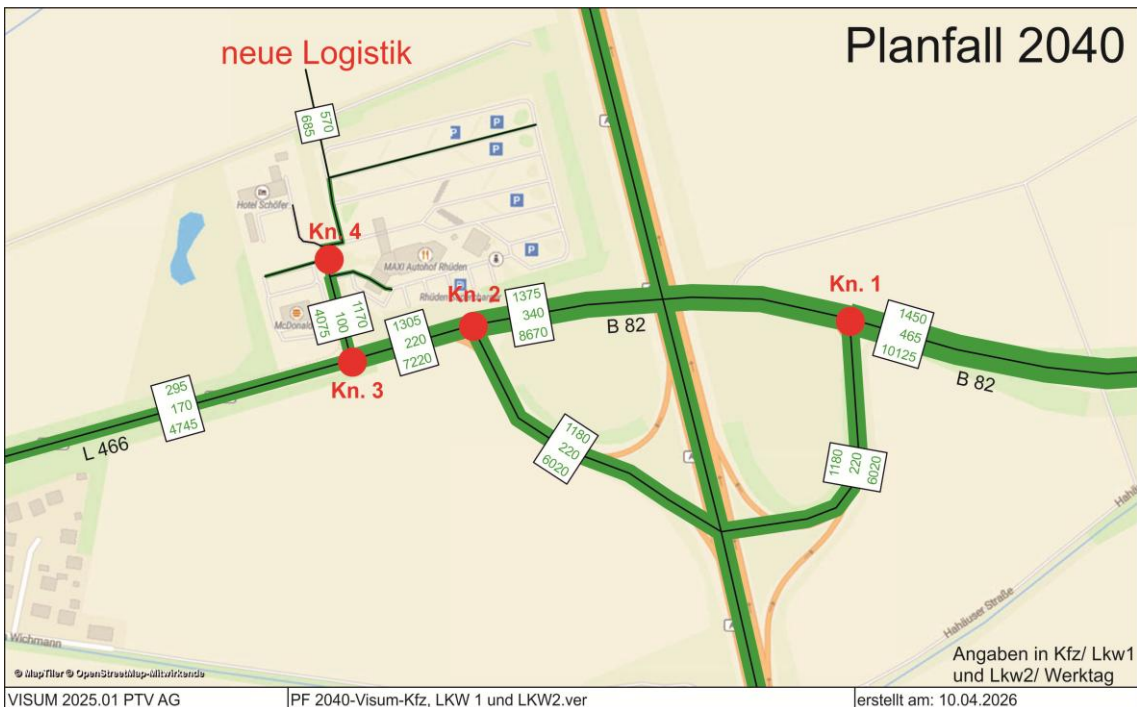
Pkw

- 20 % West
- 30 % Nord
- 30 % Nord
- 20 % Ost

Lkw

- 10 % West
- 40 % Nord
- 40 % Nord
- 10 % Ost

(25) Damit ergibt sich der Planfall im Prognosezeitraum 2040 (Angaben in Kfz/ Werktag, Montag bis Freitag).



4. Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(26) Die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt auf Basis der Prognoseverkehrsmengen des Jahres 2040.

(27) Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten sind die Spitzenstunden maßgeblich. Aus der aktuellen Verkehrszählung zeigt sich, dass die Spitzenstunden sich im Zeitraum 7.00 und 8.00 Uhr und von 15.30 bis 16.30 Uhr bewegen. Der Anteile der Spitzenstunden an der Tagesgesamtbelastung liegen morgens bei 5,7 und nachmittags bei 7,2 %. Durch die Lage des Untersuchungsraums und den Autohof sind die Spitzenbelastungen nicht besonders stark ausgeprägt. Die Kfz verteilen sich deswegen gleichmäßiger im Tagesverlauf als an anderen Standorten.

(28) Es wird für die Bemessungsstunde von pauschal 9 % der Tagesbelastung ausgegangen. Damit wird den Anforderungen gemäß der sogenannten 50. Stunde nach dem HBS 2015 entsprochen (zu prüfen ist die 50. höchstbelastet Stunde eines Jahres). Für die Verkehre zu den Gewerbehallen wird ebenfalls von 9 % der Tagesbelastung ausgegangen. Voraussichtlich wird im Schichtbetrieb gearbeitet, so dass die Schichtwechselverkehre (üblicherweise 06.00, 14.00 und 22.00 Uhr) nicht in den Spitzenstunden auftreten. Damit beinhaltet die Annahme von 9 % der Tagesbelastung weitere Sicherheitsreserven.

(29) Die Verkehrsqualität wird auf Grund des „Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) in den Stufen A bis F angegeben. A bedeutet dabei freien Verkehrsfluss, F eine Überlastung der Verkehrsanlage. Im Allgemeinen wird eine Verkehrsqualität der Stufe D als ausreichend angenommen.

Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage:

Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.

Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage:

Stufe A: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

Stufe B: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

Stufe C: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

Stufe D: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

Stufe E: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

Stufe F: Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Fahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Erläuterung Berechnungen ohne Lichtsignalanlage

Strom-Nr.	Nr. des Verkehrsstroms
q-vorh	vorhandene Verkehrsstärke
tg	Grenzzeitlücke (nach HBS Tab. 7-5)
tf	Folgezeitlücke (nach HBS Tab. 7-6)
q-Haupt	Verkehrsstärke des bevorrechtigten Stroms (HBS Tab. 7-3 bzw. 7-4)
q-max	berechnete Maximalkapazität für den jeweiligen Strom
Mischstrom	Maximalkapazität für den Mischstrom im Falle von mehreren Strömen auf einem Fahrstreifen
W	Wartezeit in sec , Wert in (): der Strom wird auf einer Mischspur geführt, er hat für sich allein eine größere Wartezeit als der gesamte Verkehr auf der Mischspur
N-95	95%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
N-99	99%-Perzentilwert des Rückstaus in Pkw-E
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

Erläuterung Berechnungen mit Lichtsignalanlage

Nr.	Nr. des Fahrstreifens
Bez. SG	Bezeichnung der Signalgruppe
Ströme	Ströme des Fahrstreifens
q _j [Kfz/h]	Gesamtverkehrsstärke auf Fahrstreifen j
x _j	Auslastungsgrad auf dem Fahrstreifen j
f _{A,j}	Abflusszeitanteil des Fahrstreifens j
N _{GE,j} [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Freigabezeitende
N _{MS,j} [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau
L _{90,j}	Stauraumlänge (90%-Perzentiel)
t _{w,j}	mittlere Wartezeit auf dem Fahrstreifen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

4.1 Knoten 1 (B 82/ östliche Rampe A 7)

(30) Im heutigen Ausbauzustand ergibt sich im Planfall vorfahrts geregelt eine befriedigende Verkehrsqualität der Stufe C. Der vorhandene Linksabbiegestreifen ist ausreichend dimensioniert, der Ausbauzustand damit grundsätzlich ausreichend.

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rhüden
 Knotenpunkt : K1
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : RHÜDEN K1.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
2		299				1800						A
3		149				923		5,7	1	1	1	A
MischH												
4		109	7,4	3,4	719	274		28,4	2	2	3	C
6		232	7,3	3,1	264	762		8,2	2	2	2	A
MischN		340				757	4 + 6	10,7	2	3	4	B
8		364				1800						A
7		167	6,4	2,9	264	863		6,0	1	1	2	A
MischH												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

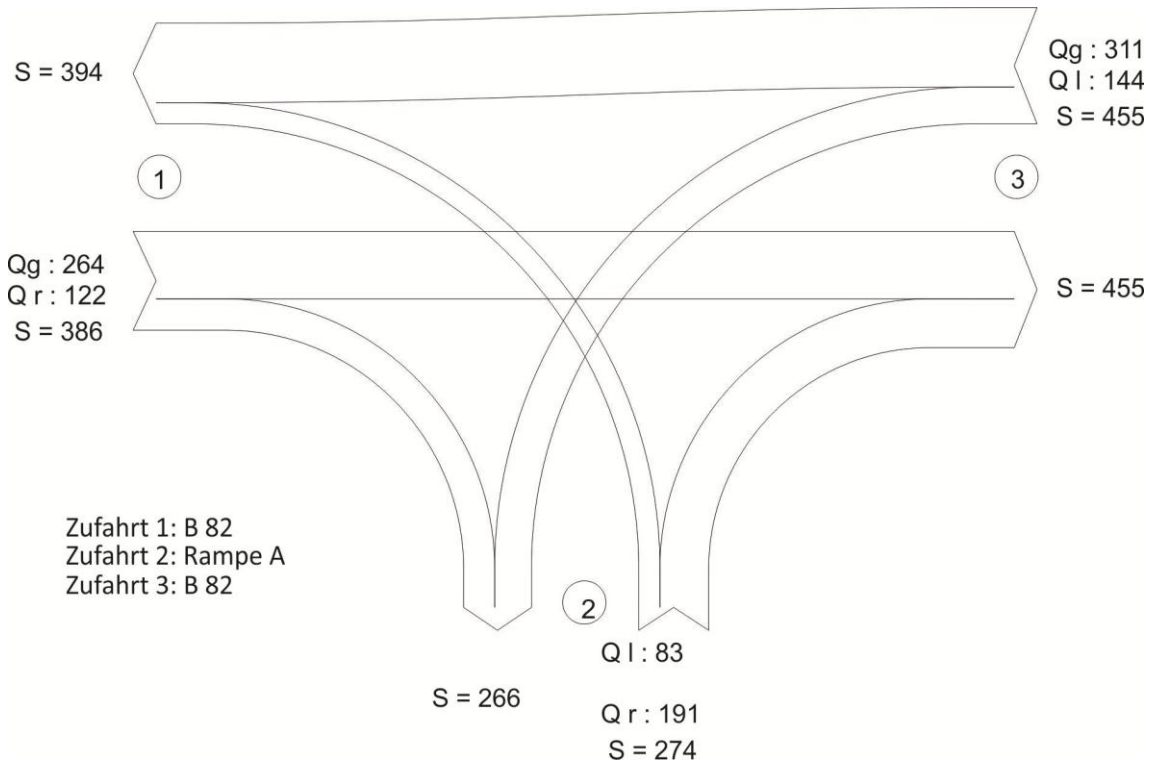
Strassennamen :

Hauptstrasse : B 82
 B 82

Nebenstrasse : Rampe A

2 B 82 W gerade
 3 B 82 W rechts
 4 Rampe A 7 links

6 Rampe A 7 rechts
 7 B 82 O rechts
 8 B 82 O gerade



4.2 Knoten 1 (B 82/ westliche Rampe A 7)

(31) Im heutigen Ausbauzustand ergibt sich im Planfall vorfahrts geregelt eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D. Der vorhandene Linksabbiegestreifen ist ausreichend dimensioniert, der Ausbauzustand damit grundsätzlich ausreichend.

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rhüden
 Knotenpunkt : K2
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : RHÜDEN K2.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
2	→	281				1800						A
3	↙	109				856		6,3	1	1	1	A
MischH												
4	↖	149	7,4	3,4	635	287		31,4	3	4	5	D
6	↗	167	7,3	3,1	242	789		6,7	1	1	2	A
MischN												
8	←	239				1800						A
7	↘	232	6,4	2,9	242	890		6,6	1	2	2	A
MischH												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **D**
 Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015
 Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

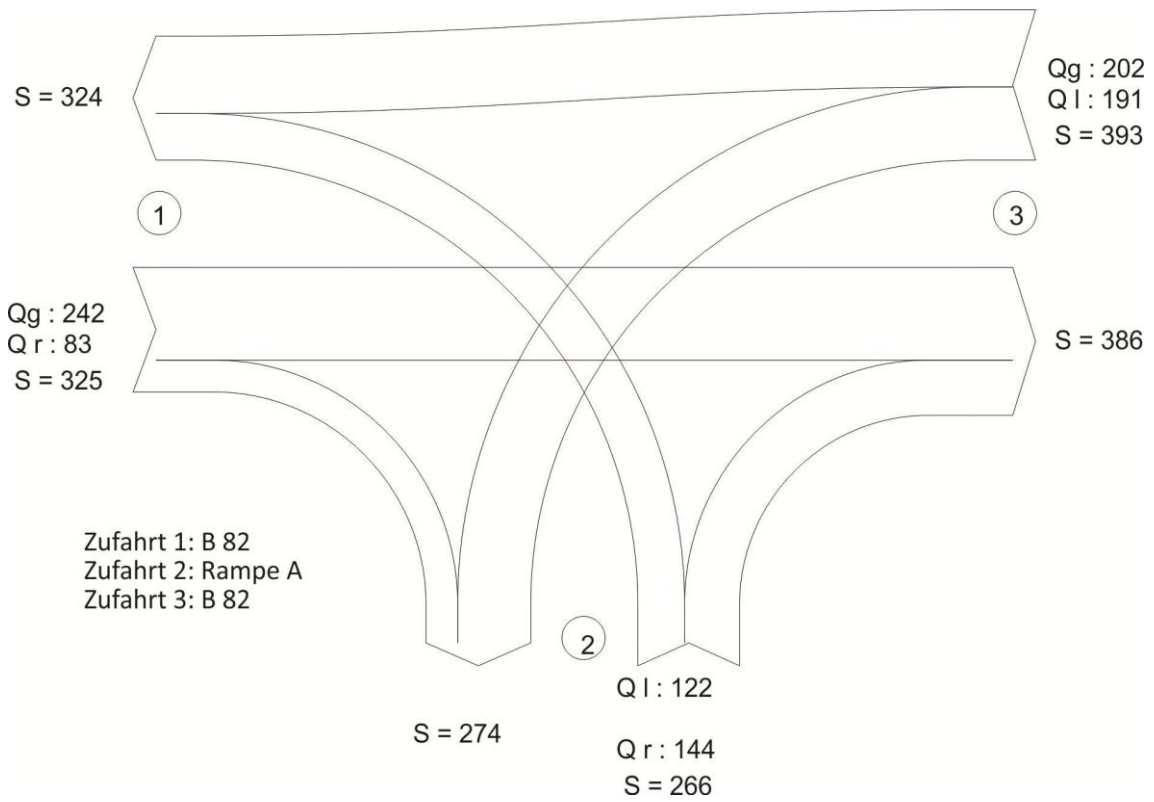
HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 82
 B 82
 Nebenstrasse : Rampe A 7

2 B 82 W gerade
 3 B 82 W rechts
 4 Rampe A 7 links

6 Rampe A 7 rechts
 7 B 82 O rechts
 8 B 82 O gerade



4.3 Knoten 1 (B 82/ Autohof)

(32) Im heutigen Ausbauzustand ergibt sich im Planfall vorfahrts geregelt eine gute Verkehrsqualität der Stufe B. Der vorhandene Linksabbiegestreifen ist ausreichend dimensioniert, der Ausbauzustand damit grundsätzlich ausreichend.

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Rhüden
 Knotenpunkt : K3
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : RHÜDEN K3.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Fz]	[Fz]	[Fz]	
2		192				1800						A
3		198				1600						A
MischH		389				1693	2 + 3					A
4		198	7,4	3,4	466	484		16,8	2	3	4	B
6		41	7,3	3,1	252	777		5,5	1	1	1	A
MischN		238				579	4 + 6	13,7	2	3	4	B
8		192				1800						A
7		41	5,9	2,6	325	914		4,6	1	1	1	A
MischH												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunktes : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)

HBS 2015 L5

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 82

B 82

Nebenstrasse : Autohof

2 B 82 O gerade

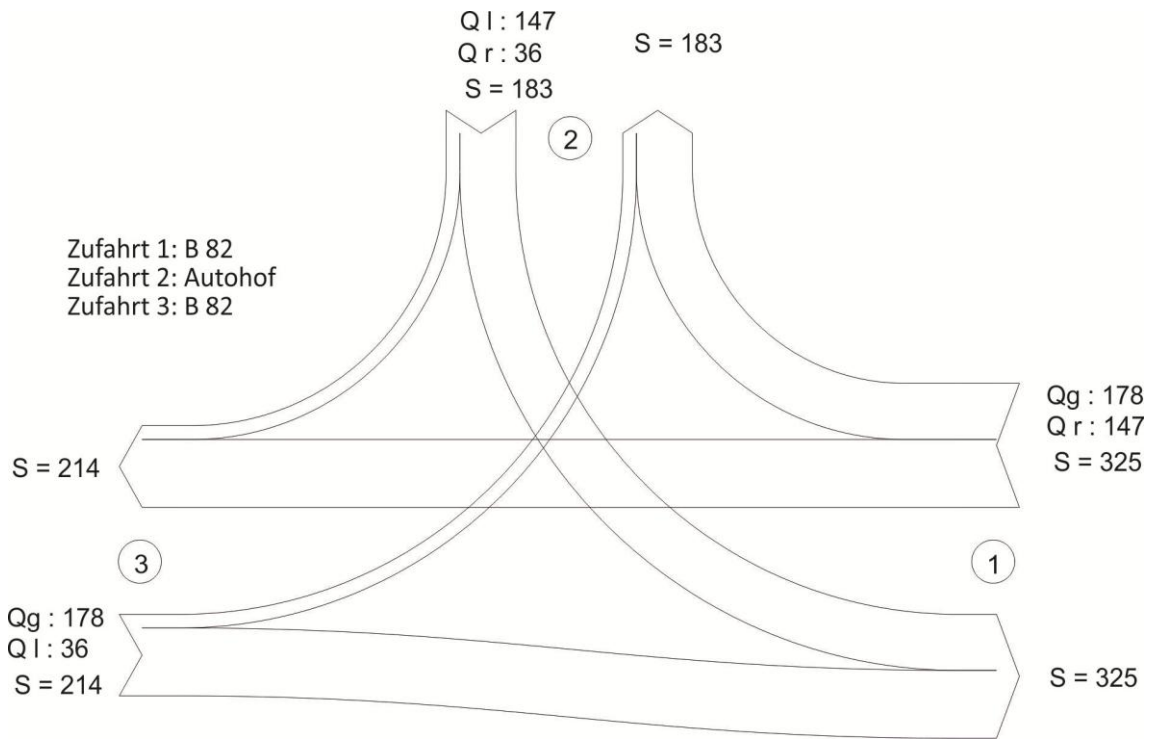
3 B 82 O rechts

4 Autohof links

6 Autohof rechts

7 B 82 W rechts

8 B 82 W gerade



(33) Die Erweiterung des Autohofs/ Gewerbegebiets durch die Logistikknutzung ist im derzeitigen Ausbauzustand des Autohofs und der Anschlussstelle Rhüden verkehrlich möglich. Der Ausbauzustand aller Verkehrsanlagen im Umfeld ist ausreichend, weitere bauliche Maßnahmen sind nicht erforderlich.



Straße Am Zainer Berg (Erschließung Autohof) mit Hinweis auf die Rechts-vor-Links-Regelung

(34) Im Bereich der Erschließungsstraße mit getrennter Anbindung der Tankstellen und der Rastanlagen für Pkw und Lkw, des Hotels und des Schnellrestaurants ergibt sich die Besonderheit einer Rechts-vor-Links-Vorfahrtsregelung.

(35) In der Praxis erwarten einige Verkehrsteilnehmer eher eine Vorfahrt für die Erschließungsstraße mit Unterordnung der einzelnen Grundstücke/ Nutzungen. Im Rahmen von Verkehrsbeobachtungen führen einige Kfz-Nutzer auch wie auf einer Vorfahrtstraße (z.B. zum Schnellrestaurant ohne die Vorfahrt der Abfahrten von der Pkw-Tankstelle/ Rastanlage zu beachten). Andere gewährten von rechts aus den Grundstücken abfahrenden Kfz hingegen Vorrang. Aufgrund der nur langsamen Geschwindigkeiten und der gegenseitigen Rücksichtnahme waren aber keine Gefahrensituationen oder Unfälle zu beobachten.

(36) Durch die neuen Nutzungen ist eine Änderung der Vorfahrtsregelung nicht erforderlich. Dennoch sollte diese im Rahmen des Planvorhabens mit den zuständigen Behörden diskutiert werden, ob diese zweckmäßig und sinnvoll ist.

Hannover, April 2026

Maik Dettmar

i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

Lothar Zacharias

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias