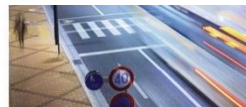


Kreishaus Uelzen |

Ilmenau Quartier

Verkehrstechnische Stellungnahme



Kreishaus Uelzen | Ilmenau Quartier

Verkehrstechnische Stellungnahme

Auftraggeber:

Im Auftrag von:
Ilmenau-Quartier GmbH & Co. KG
Mühlenstraße 11-17
29525 Uelzen

Auftragnehmer:

ARGUS
STADT UND VERKEHR · PARTNERSCHAFT mbB
Pinnasberg 45
20359 Hamburg
Tel.: +49 (40) 309 709 - 0
Fax: +49 (40) 309 709 - 199
kontakt@argus-hh.de

Bearbeitende:

Daniela Kind M.Sc.
Steffen Herzog M.Sc.
Niclas Veeseer B.A.
Lisa Nienaber M.Sc.

Projektnummer: 2024082

Stand: 13.05.2025

Inhaltsverzeichnis

VERANLASSUNG	6
1 HEUTIGE SITUATION	6
1.1 Lage und vorhandene Erschließung	6
1.2 Verkehrsmengen im Bestand.....	7
2 GEPLANTE SITUATION.....	8
3 VERKEHRSPROGNOSE.....	11
3.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens.....	11
4 BEURTEILUNG DER VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG	14
5 FAZIT.....	16
6 LITERATURVERZEICHNIS.....	17
ANHANG I.....	18
ANHANG II	21
ANHANG III	22

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1:	Lage des Projektgebiets (Quelle OSM 2024. Bearbeitung ARGUS)	6
Abbildung 2:	Knotenpunkt im Umfeld des Projektgebiets (Quelle: OSM 2024. Bearbeitung ARGUS)	8
Abbildung 3:	Lageplan Kreishaus Uelzen/Ilmenau Quartier (Quelle: Thieme AP 2025. Bearbeitung ARGUS)	9
Abbildung 4:	Grundriss UG Kreishaus Uelzen/Ilmenau Quartier (Quelle: Thieme AP 2025. Bearbeitung ARGUS).....	10
Abbildung 5:	Modal Split der Hansestadt Uelzen nach MiD 2017 (Quelle: Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen, Aug. 2023)	12
Abbildung 6:	HBS-Nachweis Kreisverkehrsplatz (Morgenspitze)	15
Abbildung 7:	HBS-Nachweis Kreisverkehrsplatz (Nachmittagsspitze)	15
Tabelle 1:	Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen.....	13
Tabelle 2:	Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für Kreisverkehre	14

VERANLASSUNG

Südlich der Uelzener Innenstadt entsteht durch den Um- und Neubau des ehemaligen Kreisverwaltungsgebäudes das Ilmenau Quartier. Im Zentrum steht dabei das Kreishaus Uelzen, welches nach dem Umzug der Verwaltung an einen anderen Standort nun umgenutzt werden soll. Im Zuge der Revitalisierung sollen Teile des bestehenden Kreishauses rückgebaut werden. Anschließend sollen neue Gebäudeteile aufgestockt und erweitert werden. Nach den Zielen der Hansestadt Uelzen soll das Ilmenau Quartier als nachhaltiges, klima- und ressourcenschonendes, aber auch soziales Quartier realisiert werden und sich dabei als moderne Ergänzung der Uelzener Innenstadt in das Stadtbild integrieren. Auf dem Areal zwischen Veerßer Masch im Norden, Veerßer Straße im Westen und der Ilmenau im Osten sollen neben 110 Wohneinheiten auch Büro- und Gastronomieflächen sowie Raum für Gewerbe entstehen. Aufgrund dieser Umbauten und Nutzungsänderungen ist für das Baugenehmigungsverfahren die verkehrliche Abwickelbarkeit des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im umliegenden Straßennetz zu beurteilen.

1 HEUTIGE SITUATION

1.1 Lage und vorhandene Erschließung

Das zu betrachtende Areal liegt in der Innenstadt von Uelzen zwischen der Altstadt im Norden und dem Marktcenter Uelzen im Süden. Im Osten wird das Projektgebiet von der Ilmenau und deren grüner Uferpromenade begrenzt, während westlich die Veerßer Straße und Fritz-Röver-Straße verläuft. Abbildung 1 zeigt die Lage des Projektgebiets in der Hansestadt Uelzen.

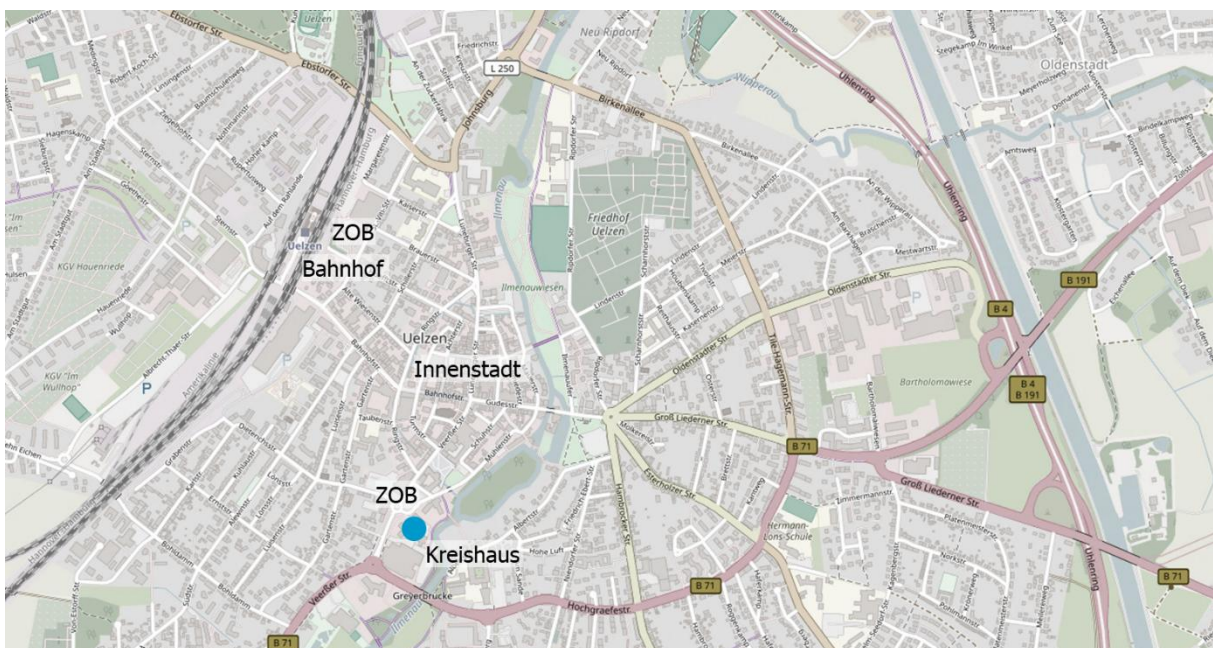


Abbildung 1: Lage des Projektgebiets (Quelle OSM 2024. Bearbeitung ARGUS)

Die Altstadt von Uelzen liegt mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten rd. 400 m (Luftlinie) entfernt, während der Bahnhof Uelzen mit dem dortigen ZOB in rd. 1 km zu erreichen ist. Von diesem Knotenpunkt verkehren neben diversen Buslinien, welche die Hansestadt Uelzen unter anderem mit den zugehörigen Ortsteilen verbinden, auch Züge des Regional- und Fernverkehrs. Uelzen verfügt somit über einen Fernverkehrsbahnhof, worüber sich unter anderem Hamburg, Hannover, Göttingen aber auch Braunschweig erreichen lassen.

Im Oktober 2023 ist am Kreisverkehr Dieterichsstraße / Veerßer Straße Nord / Fritz-Röver-Straße / Veerßer Straße Süd, welcher unmittelbar gegenüber des Kreishauses liegt, ein weiterer ZOB eröffnet worden. Hier verkehren insgesamt 25 Buslinien, davon 6 Stadtbus-Linien und 19 Regionallinien. Seither ist das Kreishaus auch über diese Busumsteiganlage angebunden.

Neben Linien des ÖPNV ist das Projektgebiet besonders über die Veerßer Straße auch an das Radrou-tennetz der Stadt Uelzen angebunden.

Die übergeordnete Erschließung des Kreishaus Uelzen erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) über die Veerßer Straße und Fritz-Röver-Straße. Das Projektareal wird über die Veerßer Masch sowie die Anbindung des Marktcenters an das örtliche Straßennetz angebunden.

Über die Veerßer Straße ist das Projektgebiet auch unmittelbar an das Hauptverkehrsstraßennetz (Bundesstraße 71) angebunden. Die nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen liegen rd. 40 km entfernt (BAB 39 Lüneburg-Hamburg und Soltau-Ost BA 7).

Das Kreishaus Uelzen ist durch die Lage am Projektstandort sehr gut mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erreichen. Neben dem neu eingerichteten ZOB, unmittelbar gegenüber des Kreishauses, ist außerdem eine fußläufige Erreichbarkeit aus der Innenstadt gegeben. Neben der Nähe zur Innenstadt bestehen vor allem auch durch das angrenzende Marktcenter mit Supermärkten und Discountern und das weiter südlich gelegene BADUE Schwimmbad eine gute Nahversorgung und fußläufig zu erreichende Freizeitangebote.

1.2 Verkehrsmengen im Bestand

Zur Einschätzung der vorhandenen Verkehrssituation werden Verkehrsmengendaten zum bestehenden Fahrtenaufkommen benötigt. Für den folgenden Knotenpunkt (s. Abbildung 2) liegen die Werte aus einer Erhebung vom 14.04.2024 im Zeitraum zwischen 00:00 und 24:00 Uhr vor (Quelle: VIA 11.04.2024):

- Kreisverkehr: Dieterichsstraße / Veerßer Straße Nord / Fritz-Röver-Straße / Veerßer Straße Süd

Anhang I zeigt die ermittelten Tagesverkehre sowie die Verkehrsmengen in der Morgen- und Nachmit-tagsspitzenstunde am Kreisverkehr.

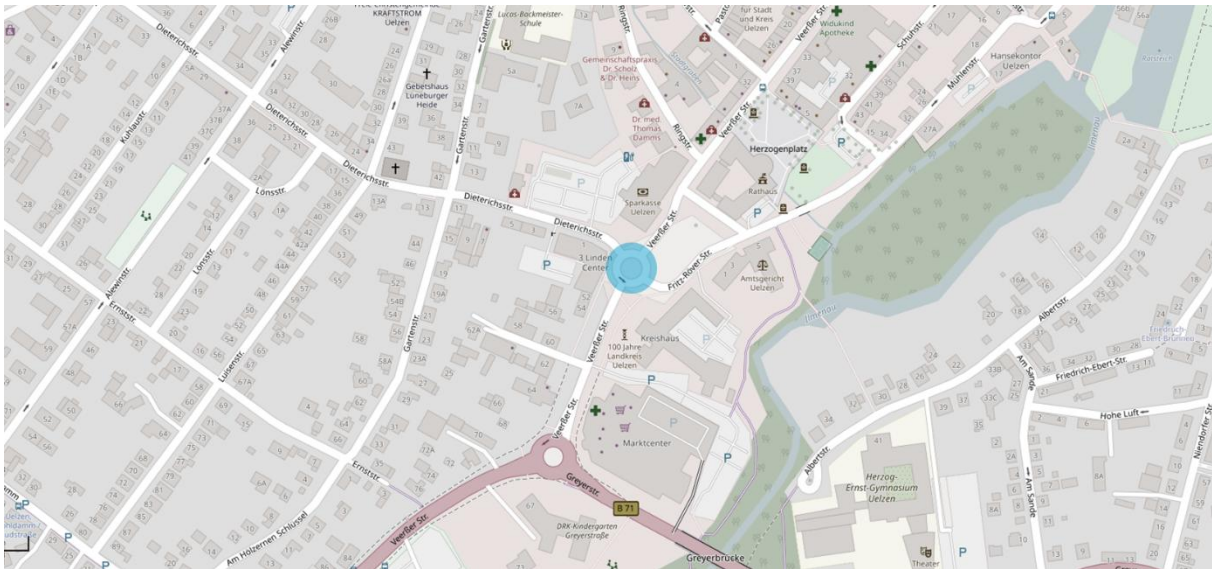


Abbildung 2: Knotenpunkt im Umfeld des Projektgebiets (Quelle: OSM 2024. Bearbeitung ARGUS)

2 GEPLANTE SITUATION

Die Neugestaltung des Kreishaus Uelzen sieht die Realisierung von einem Gebäudeensemble aus Bestand und Neubau vor. Das Konzept sieht vor, den Vorplatz in Richtung Innenstadt zu orientieren und gleichzeitig durch die Gestaltung eines aufgeständerten grünen Innenhofs mit einem Begegnungsraum das Quartier hin zur Natur und der Illmenau zu öffnen. Neben der Realisierung von Wohnnutzungen sollen außerdem auch Büro-, Gewerbe- und Gastronomieflächen entstehen.

Insgesamt ist im Rahmen des Neubaus eine Fläche von rd. 1.685 m² BGF (Nicht-Wohnnutzungen) geplant (Stand: Mai 2024). Auf die Büronutzungen entfallen rd. 380 m² der Flächen. Für die Gastronomie sind rd. 495 m² vorgesehen, während für die Gewerbenutzungen rd. 810 m² geplant sind. Darüber hinaus sind rd. 110 Wohneinheiten geplant.

Die Erschließung des Gebiets erfolgt für den Kfz-Verkehr über die Veerßer Straße und Fritz-Röver-Straße. Die Planung sieht insgesamt 64 Stellplätze (inkl. 2 Smart-Stellplätze) unter dem grünen Innenhof vor (Stellplatzanzahl Bestand: 72 Stellplätze), welche für die Wohnnutzungen vorgesehen sind. Diese Stellplätze werden, wie im Bestand, über die Anbindung Veerßer Masch erschlossen. Die Straßenführung der Veerßer Masch soll im Zuge des Vorhabens leicht angepasst werden. Zudem sind 24 weitere Stellplätze südlich des Bauvorhabens geplant (Stellplatzanzahl Bestand: 14 Stellplätze), die über die Anbindung Veerßer Straße/ Marktcenter erreicht werden. Abbildung 3 zeigt den Entwurfslageplan mit dem geplanten Nutzungskonzept. Abbildung 4 zeigt die Verortung der geplanten Stellplätze.

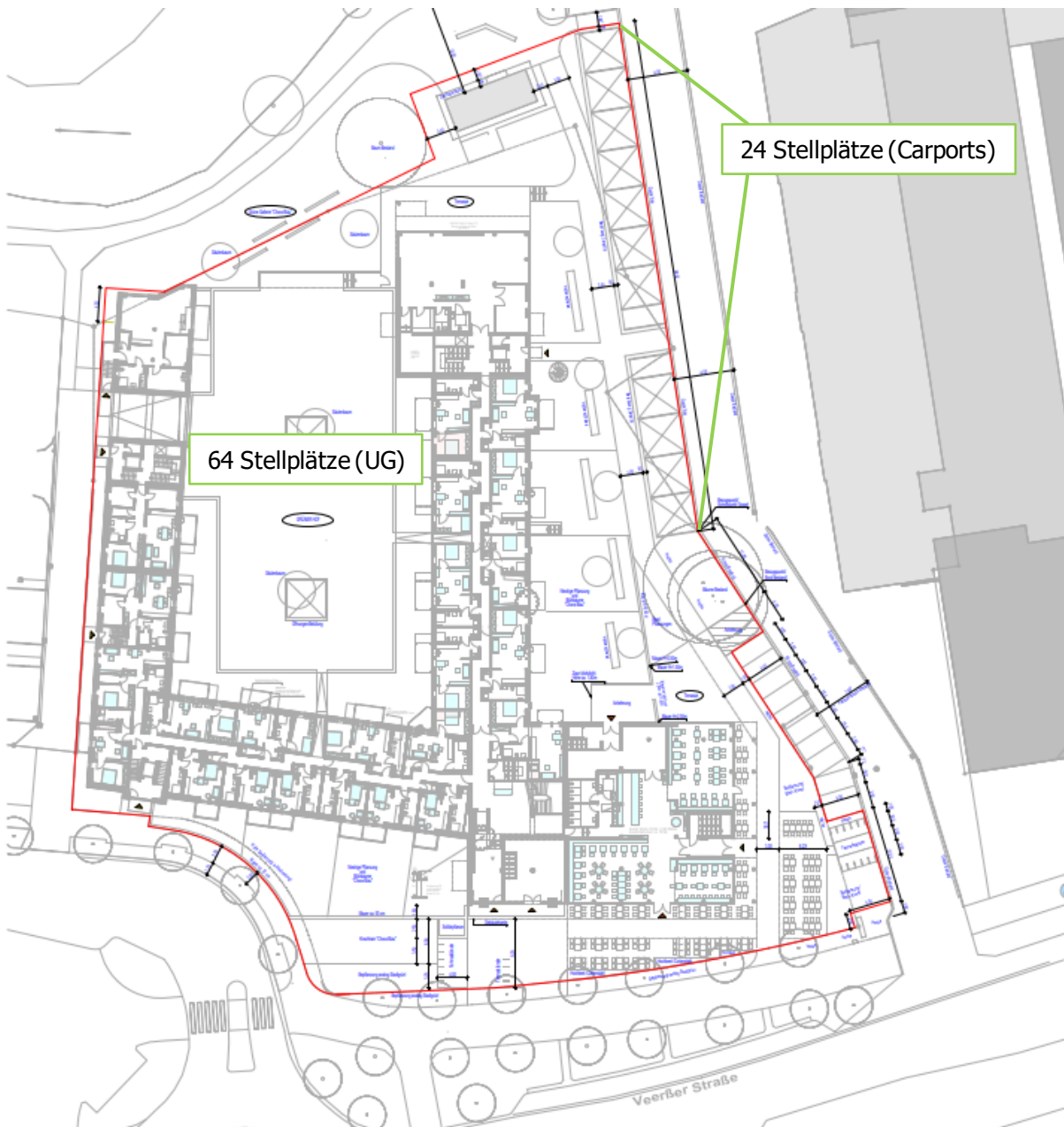


Abbildung 3: Lageplan Kreishaus Uelzen/Ilmenau Quartier (Quelle: Thieme AP 2025. Bearbeitung ARGUS)

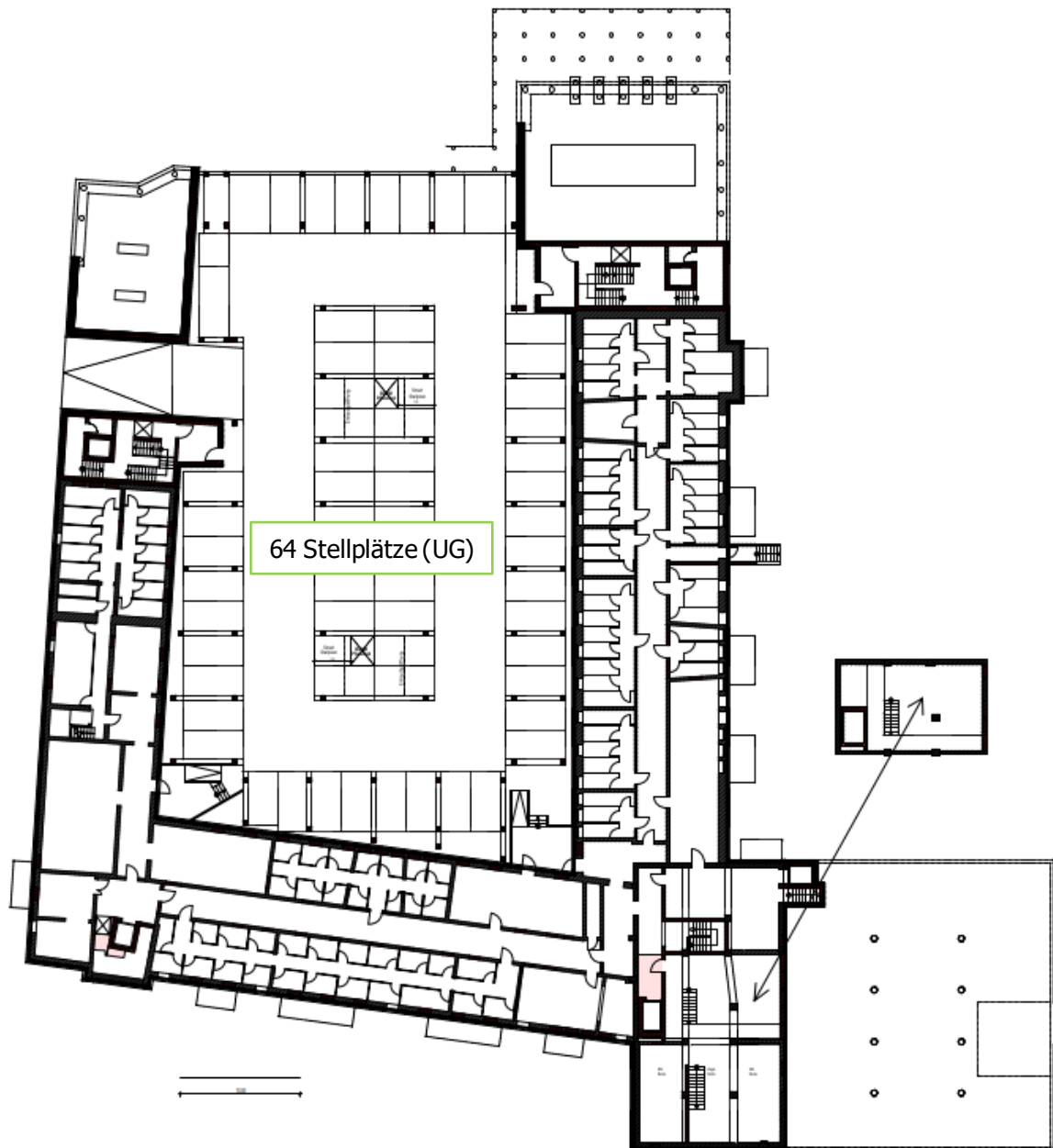


Abbildung 4: Grundriss UG Kreishaus Uelzen/Ilmenau Quartier (Quelle: Thieme AP 2025. Bearbeitung ARGUS)

3 VERKEHRSPROGNOSE

3.1 Ermittlung des Verkehrsaufkommens

Zur Einschätzung der verkehrlichen Erschließung wird das durch die geplante Neubebauung erwartete Verkehrsaufkommen rechnerisch ermittelt. Für die Büro-, Gastronomie- sowie die Gewerbenutzungen, erfolgt die Abschätzung anhand des Programms Ver_Bau: Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung (Bossert, 2021) sowie den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens nach Gebietstypen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV, 2006).

Für die geplanten Wohnnutzungen wird im Weiteren auf eine detaillierte Ermittlung des Verkehrsaufkommens verzichtet, da die Stellplätze für die zukünftigen Bewohnenden im Innenhof vorgesehen sind. Da hier, wie oben beschrieben, eine Reduzierung der Stellplatzkapazitäten geplant ist und der heutige Parkplatz gegenwärtig genutzt wird, ist anzunehmen, dass sich die durch den Parkplatz induzierten Verkehre nicht maßgeblich verändern werden und somit keine Veränderungen für die Verkehrssituation an der Anbindung Fritz-Röver-Straße / Veerßer Masch zu erwarten sind. Grundsätzlich ist im Hinblick auf die geplante Stellplatzanzahl und die Wohnnutzung von einem geringen Verkehrsaufkommen auszugehen. Ist wird daher im Folgenden angenommen, dass die durch die Wohnnutzung zu erwartenden Verkehre bereits ausreichend über die im Bestand erhobenen Verkehre berücksichtigt sind.

Das Neuverkehrsaufkommen für die weiteren geplanten Nutzungen (Büro-, Gastronomie- sowie die Gewerbenutzungen) wurde differenziert nach den Nutzergruppen Beschäftigte, Kund:innen, Besucher:innen, Begleiter:innen sowie dem Lieferverkehr abgeschätzt. Grundlage der Berechnung des Verkehrsaufkommens sind die Flächen- und Nutzungsangaben des Bauvorhabens (Planungsstand Mai 2024), die Personendichte, die Wegeanzahl je Tag und Person, der MIV-Anteil, der Besetzungsgrad und ein Abminderungsfaktor zur Berücksichtigung des Verbundeffekts.

Für die Verkehrsprognose wurde der bestehende Modal-Split der Hansestadt Uelzen herangezogen und daher ein MIV-Anteil von 65% angesetzt (s. Abbildung 5). Die Herleitung der zu erwartenden Fahrten nach Bossert (2021) stellt eine gängige verkehrswissenschaftliche Methode dar, bei welcher das Fahrtenaufkommen anhand der Flächenangaben ermittelt wird. Im vorliegenden Fall ist aufgrund der innenstadtnahen Lage des Projekts anzunehmen, dass die Nutzer:innen auch verstärkt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen werden. Die Berechnung anhand des gesamtstädtischen MIV-Anteils stellt somit eine konservative Ermittlung des Verkehrsaufkommens dar, womit die Ergebnisse tendenziell „auf der sicheren Seite“ liegen.

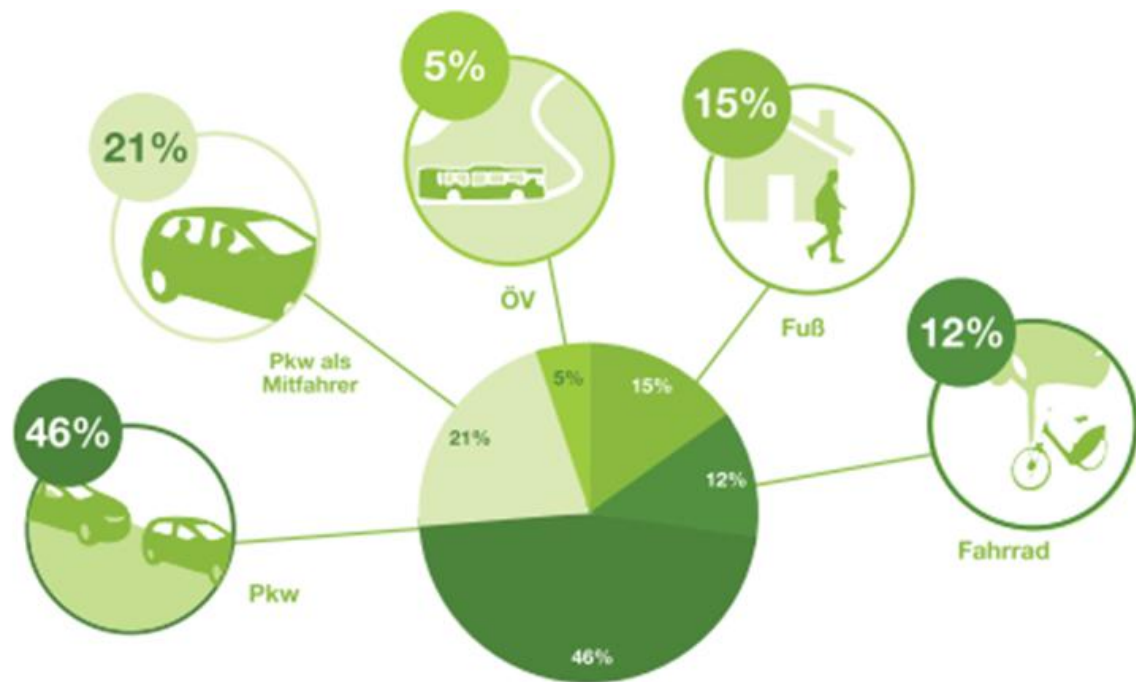


Abbildung 5: Modal Split der Hansestadt Uelzen nach MiD 2017 (Quelle: Nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Hansestadt Uelzen, Aug. 2023)

Tabelle 1 zeigt die Abschätzung des Verkehrsaufkommens (Nicht-Wohnnutzungen) für das Bauvorhaben Ilmenau Quartier (ausschließlich Neuplanung, s.o.). Unter Berücksichtigung der dargestellten Annahmen ist ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von rd. 140 Fahrten/ Tag zu erwarten. Auf die Büronutzungen entfallen dabei rd. 20 Fahrten/Tag und die Einzelhandelsnutzungen rd. 40 Fahrten/ Tag. Die gastronomischen Nutzungen induzieren insgesamt rd. 85 Fahrten/ Tag.

Der Bestimmung der Spitzenstundenbelastungen der Neuverkehre aus dem Bauvorhaben liegen gängige Tagesganglinien der entsprechenden Nutzergruppen zugrunde (FGSV, 2006). Bei der Ermittlung wird grundsätzlich zwischen Ziel- und Quellverkehren (Zu- und Abflüsse) unterschieden. Aus dem prognostizierten Verkehrsaufkommen durch die geplanten Nutzungen ergeben sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Tagesganglinien in den Spitzenstunden rd. 10 Fahrten am Morgen und am Nachmittag. Die Stundenbelastungen im Tagesverlauf sind dem Anhang II zu entnehmen.

Verkehrsaufkommen der gepl. Nutzungen in Fahrten/Tag

geplante Nutzungen	maßg. Menge	Einheit	Ansatz	Anwesenheit	Wege pro Person	MIV-Anteil	Besetzungsgrad [Pers./Kfz]	Abminderungsfaktor	Fahrten/Tag
Büro	380 m² BGF								20
Beschäftigte:		1,0	Beschäftigter/30 m ² BGF	0,8	2,5	0,65	1,1	1	15
Kunden:		0,5	Wege/Beschäftigtem			0,65	1,1	1	4
Lieferverkehre:		0,1	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem					1	1
Gewerbe	810 m² BGF								38
Beschäftigte:		1,0	Beschäftigter/50 m ² BGF	0,8	2,5	0,65	1,1	1	19
Kunden:		1,5	Wege/Beschäftigtem			0,65	1,1	1	14
Lieferverkehre:		0,3	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem						5
Gastronomie	495 m² BGF								84
Beschäftigte:		1,0	Beschäftigter/60 m ² BGF	0,8	2,5	0,65	1,05	1	10
Kunden:		45,0	Wege/Beschäftigtem			0,65	1,8	0,5	67
Lieferverkehre:		0,8	Lkw-Fahrten/Beschäftigtem					1	7
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									140

Tabelle 1: Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen

Im Zuge der Neuplanung ergeben sich wie beschrieben nur südlich des ehemaligen Kreishauses geringfügige Veränderungen der Stellplatzkapazitäten. Im Innenhof des Kreishaus ist eine Reduzierung um rd. 10 Stellplätze vorgesehen, wohingegen südlich des Areals zusätzliche Stellplätze geplant sind. Für die bestehende Anbindung (Veerßer Masch) kann daher davon ausgegangen werden, dass sich die zu erwartenden Verkehrsmengen nicht maßgeblich gegenüber den heutigen Bestandsverkehren verändern und daher keine Veränderungen der bestehenden Verkehrssituation an der Anbindung Veerßer Masch durch den Neubau zu erwarten sind (s.o.). Aufgrund der zusätzlich entstehenden Stellplätze südlich des Vorhabens wird folglich angenommen, dass der in Tabelle 1 ermittelte Neuverkehr das Gebiet über die Anbindung Veerßer Straße/ Marktcenter erreichen bzw. verlassen wird. Grundsätzlich ist dabei festzuhalten, dass es sich um eine sehr geringfügige Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens handelt.

4 BEURTEILUNG DER VERKEHRLICHEN ERSCHLIESSUNG

Zur Beurteilung der verkehrlichen Erschließung ist die Leistungsfähigkeit des anliegenden Kreisverkehrs Veerßer Straße/ Fritz-Röver-Straße/ Dieterichsstraße nachzuweisen. Für den Nachweis wird auf Grundlage der vorliegenden Planunterlagen ein kleiner Kreisverkehr (einstreifig) mit einem Außendurchmesser von rd. 35 m angenommen.

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit von Kreisverkehren erfolgt mit dem Programm KREISEL (BPS GmbH, 7.1.8). Diese Software berechnet die Leistungsfähigkeit mittels einer vereinfachten theoretischen Berechnung nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV, 2015). Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt anschließend in Anlehnung an das HBS (FGSV, 2015) anhand von Qualitätsstufen (QSV) mit den Buchstaben A-F, die für die Spanne der durchschnittlichen Wartezeit eines Fahrzeugs auf dem jeweiligen Fahrstreifen stehen. Die Gesamtqualitätsstufe eines Knotenpunktes ergibt sich aus der mittleren Wartezeit des schlechtesten Fahrstreifens.

Tabelle 2 zeigt die den einzelnen Qualitätsstufen zugeordneten Wartezeiten an Kreisverkehren.

QSV	Kfz-Verkehr an Kreisverkehren	
	Zulässige mittlere Wartezeit w [s]	Bedeutung
A	≤ 10	Sehr geringe Wartezeiten
B	≤ 20	Geringe Wartezeiten
C	≤ 30	Spürbare Wartezeiten
D	≤ 45	Hohe Werte für einzelne Fahrzeuge
E	> 45	Sehr große und stark streuende Werte bei den Wartezeiten
F	- (Sättigung > 1)	Knotenpunkte ist überlastet

Tabelle 2: Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für Kreisverkehre

Unter Berücksichtigung der Verkehrszählungen ergibt sich für die Verkehrsmengen am Kreisverkehrspatz Veerßer Straße/ Fritz-Röver-Straße/ Dieterichsstraße die in Anhang I dargestellte Verteilung in den Spitzenstunden. Auf Basis der dargestellten Verkehrsmengen zeigt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit, dass der Kreisverkehr im Bestand in der Morgen- und Nachmittagspitze mit der Qualitätsstufe (QSV) A zu bewerten ist. Die Verkehre können leistungsgerecht abgewickelt werden und es kommt nur zu sehr geringen Wartezeiten. Die Ergebnisse der Überprüfung der Leistungsfähigkeit sind Abbildung 6 und Abbildung 7 zu entnehmen.

Verkehrsstärke und Kapazität										
		n-in	F+R	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Dieterichstraße	1	1	298	64	27	162	164	968	956
2	Verßer Str. (S)	1	1	160	62	78	529	537	1061	1045
3	Fritz-Röver-Str.	1	1	323	143	11	20	24	924	770
4	Veerßer Straße (N)	1	1	206	55	26	288	292	1047	1033

Verkehrsqualität								
		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	OSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Dieterichstraße	0,17	794	4,5	0,1	1	1	A
2	Verßer Str. (S)	0,51	516	7,0	0,7	4	5	A
3	Fritz-Röver-Str.	0,03	750	4,8	0,0	1	1	A
4	Veerßer Straße (N)	0,28	745	4,8	0,3	2	2	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Abbildung 6: HBS-Nachweis Kreisverkehrsplatz (Morgenspitze)

Verkehrsstärke und Kapazität										
		n-in	F+R	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	/h	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	Dieterichstraße	1	1	507	87	13	219	221	799	792
2	Verßer Str. (S)	1	1	184	75	85	635	638	1030	1025
3	Fritz-Röver-Str.	1	1	359	277	11	44	50	839	738
4	Veerßer Straße (N)	1	1	249	78	42	496	497	999	997

Verkehrsqualität								
		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	OSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	Dieterichstraße	0,28	573	6,3	0,3	2	2	A
2	Verßer Str. (S)	0,62	390	9,2	1,1	5	8	A
3	Fritz-Röver-Str.	0,06	694	5,2	0,0	1	1	A
4	Veerßer Straße (N)	0,50	501	7,2	0,7	3	5	A

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Abbildung 7: HBS-Nachweis Kreisverkehrsplatz (Nachmittagsspitze)

Die durch die Nicht-Wohnnutzungen zu erwartenden Neuverkehre stellen wie beschrieben eine sehr geringfügige Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens dar. In den für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung relevanten Spitzenstunden ist von einer Erhöhung von rd. 10 Fahrten/ Stunde auszugehen. Diese

Erhöhung ist (auch ohne Berücksichtigung der Richtungsverteilung) derartig gering, dass weitere Leistungsfähigkeitsnachweise für den Kreisverkehr nicht erforderlich sind. Durch die Neuverkehre ist keine Veränderung der bestehenden Verkehrssituation an der Anbindung Veerßer Straße/ Marktcenter zu erwarten. Da der Kreisverkehr bereits im Bestand die höchste Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs erreicht, ist folglich auch im Prognosefall von einer leistungsgerechten Abwicklung der Verkehre auszugehen.

5 FAZIT

Am Rande der Uelzener Innenstadt soll mit der Revitalisierung des bestehenden Kreishauses ein neues, modernes und nachhaltiges Quartier entstehen. Das Kreishaus Uelzen wird durch neue Gebäudeteile ergänzt, wodurch insgesamt das neue Ilmenau Quartier entsteht. Auf den Flächen sind neben gewerblichen Nutzungen auch Flächen für Büros, Gastronomie und Wohnen vorgesehen. Das Projektgebiet wird zukünftig, analog zum Bestand, über die Anbindung an die Fritz-Röver-Straße (Veerßer Masch) und die Anbindung an die Veerßer Straße (Marktcenter) erschlossen. Das Projektgebiet liegt zentral am Rand der Uelzener Altstadt. Einkaufsmöglichkeiten und Freizeitangebote sind fußläufig zu erreichen. Darüber hinaus in das Projektgebiet durch unterschiedliche Buslinien an den ÖPNV angebunden.

Die Realisierung des Bauvorhabens führt durch die geplanten Büro-, Gastronomie-, und Gewerbenutzungen zu einer Erhöhung des Fahrtenaufkommens um rd. 140 Fahrten/ Tag. In den Spitzenstunden erhöht sich das Fahrtenaufkommen um rd. 10 Fahrten/ Stunde. Im Hinblick auf die bestehenden Verkehrsmengen im Umfeld sind diese Verkehrsmengen als geringfügig zu bewerten. Für die Wohnnutzungen ist aufgrund der im Vergleich zum Bestand leicht reduzierten Anzahl der Stellplätze keine maßgebliche Veränderungen des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

Die Ergebnisse der Überprüfung der Leistungsfähigkeit des anliegenden Kreisverkehrs Veerßer Straße/ Fritz-Röver-Straße/ Dieterichsstraße im Bestand zeigen, dass die Verkehre leistungsfähig abgewickelt werden können (QSV A gem. HBS). Aufgrund der nur sehr geringfügigen Erhöhung des Gesamtverkehrsaufkommens kann von einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung inklusive der Neuverkehre abgesehen werden. Eine Veränderung der bestehenden Verkehrssituation an den Anbindungen sowie im Umfeld ist aufgrund der Geringfügigkeit der Neuverkehre grundsätzlich nicht zu erwarten. Folglich ist insgesamt eine leistungsgerechte Abwicklung der durch das Bauvorhaben entstehenden Verkehre ohne bauliche oder signaltechnische Maßnahmen über das vorhandene Straßennetz möglich.

Hamburg, 10.06.2024



Thorsten Buch

6 LITERATURVERZEICHNIS

Bosserhoff Ver_Bau – Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. - Gustavsburg: [s.n.], 2018.

BPS GmbH KREISEL: Simulationsprogramm für Kreisverkehre. - 7.1.8.

FGSV Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS. - Köln: Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen e.V., 2015.

FGSV Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen. - Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V, 2006.

Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung Geoportal.

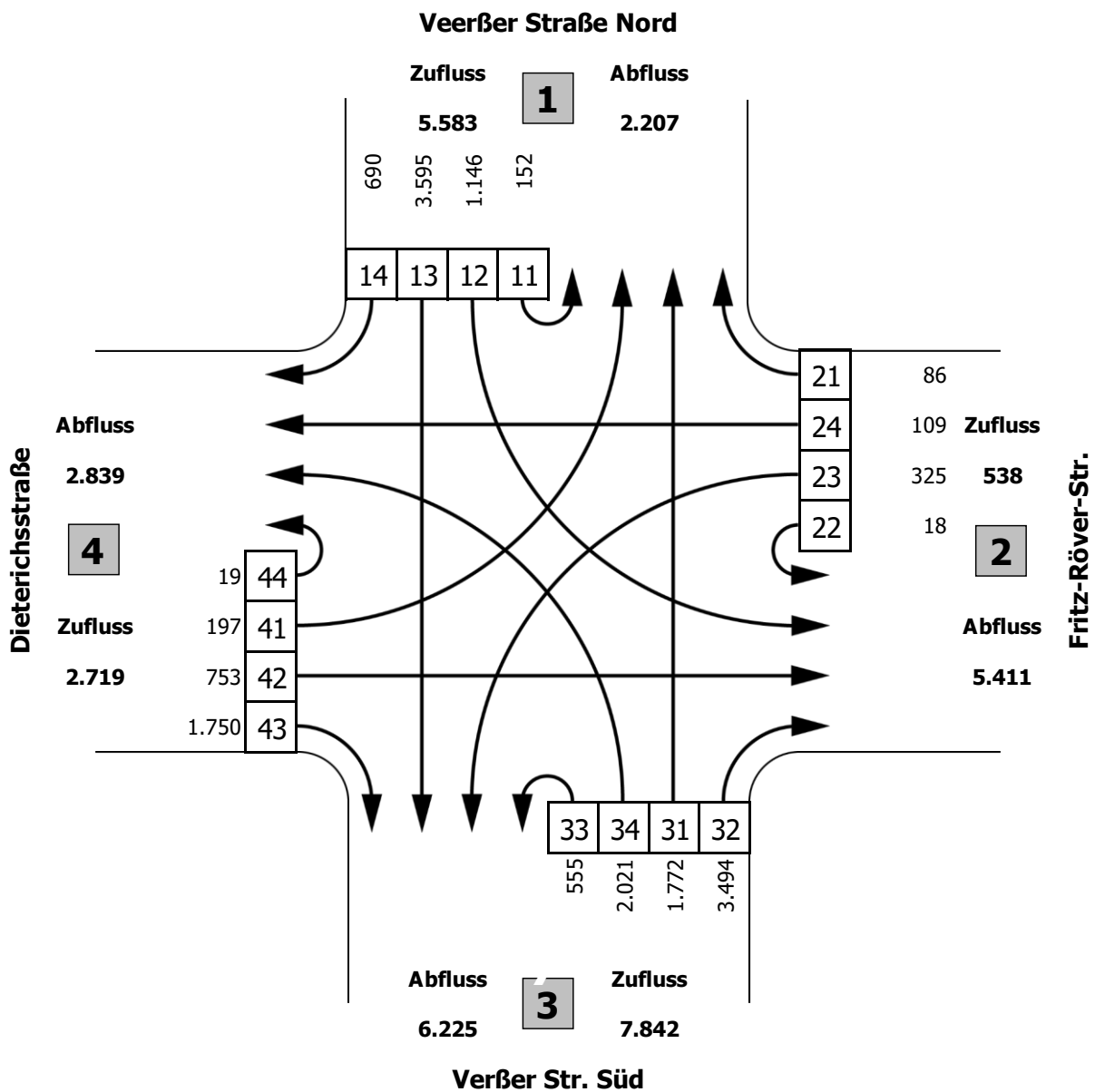
ANHANG I

Verkehrsmengen im Bestand

Knotenpunkt: Veerßer Straße Nord/Fritz-Röver-Str./Veerßer Str. Süd/Dieterichsstraße

Datum: Donnerstag, 11.04.2024

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr



Knotenpunkt: Veerßer Straße Nord/Fritz-Röver-Str./Veerßer Str. Süd/Dieterichsstraße

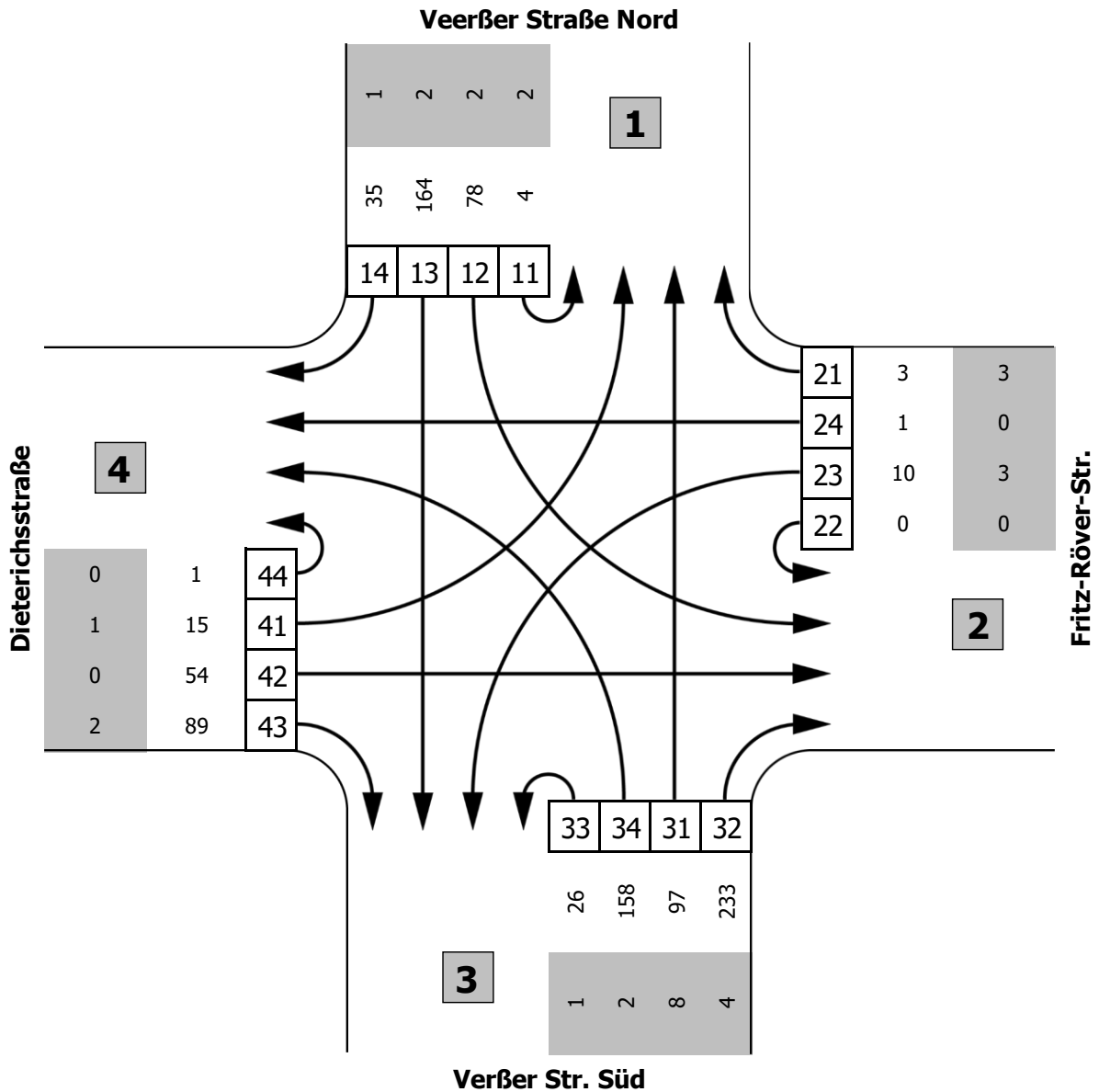
Datum: Donnerstag, 11.04.2024

Pkw+Krad/24h

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr

SV-Fz./24h

Spitzenstunde am Morgen: 8:00 - 9:00 Uhr



Knotenpunkt: Veerßer Straße Nord/Fritz-Röver-Str./Veerßer Str. Süd/Dieterichsstraße

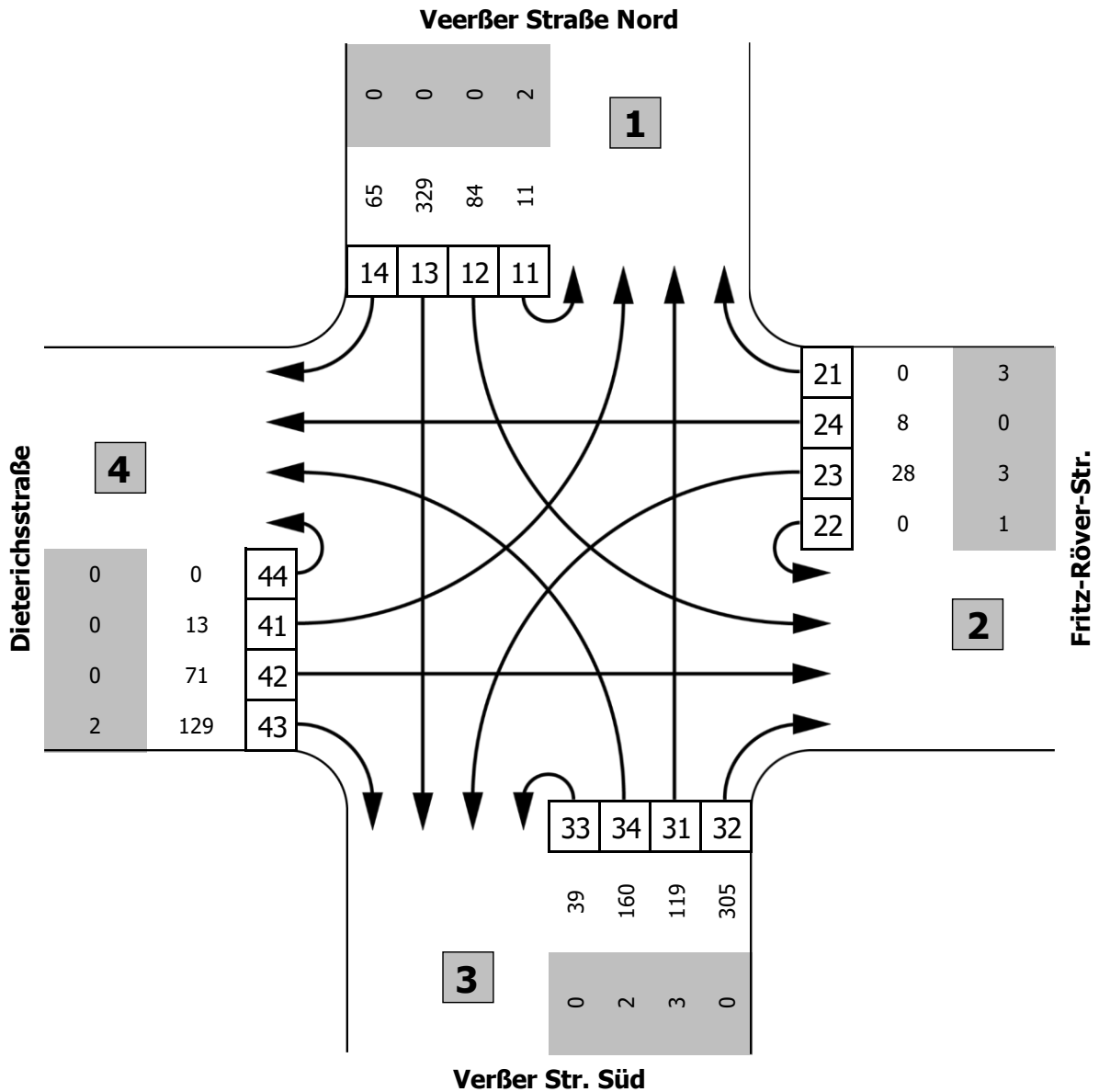
Datum: Donnerstag, 11.04.2024

Pkw+Krad/24h

Zählzeit: 0:00 - 24:00 Uhr

SV-Fz./24h

Spitzenstunde am Nachmittag: 16:45 - 17:45 Uhr



ANHANG II

Tagesganglinie des abgeschätzten Verkehrsaufkommens

Gesamtbelastung

Verkehrszu- und abflüsse insgesamt

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/ Tag u. Richtung
Gesamt	140	70

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	0	0
01:00 - 02:00	0	0
02:00 - 03:00	0	0
03:00 - 04:00	0	0
04:00 - 05:00	0	0
05:00 - 06:00	0	2
06:00 - 07:00	1	6
07:00 - 08:00	3	8
08:00 - 09:00	3	4
09:00 - 10:00	3	2
10:00 - 11:00	2	3
11:00 - 12:00	3	3
12:00 - 13:00	5	4
13:00 - 14:00	5	5
14:00 - 15:00	4	4
15:00 - 16:00	4	3
16:00 - 17:00	5	3
17:00 - 18:00	7	5
18:00 - 19:00	6	6
19:00 - 20:00	6	7
20:00 - 21:00	4	4
21:00 - 22:00	3	1
22:00 - 23:00	3	0
23:00 - 24:00	2	0
Summe	70	70

	Fahrten [Kfz/Zeitraum]	SV-Anteil
00:00 - 24:00	140	7,1%
maximale Spitzenstunde 19:00 - 20:00	12	2,8%
06:00 - 19:00	107	8,6%
06:00 - 22:00	131	7,4%
22:00 - 06:00	9	2,7%

ANHANG III

Legende KREISEL

Abkürzung	Einheit	Bedeutung / Kommentar
n-in	-	Anzahl der Fahrstreifen in der Einfahrt
n-K	-	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis
q-Kreis	[1] Pkw-E/h	Verkehrsstärke der gesamten Kreisfahrbahn unmittelbar an der Zufahrt. Bei Minikreisverkehren nach HBS 2015 wird die tatsächliche Verkehrsstärke angegeben, nicht die um <15%*q-Ausfahrt> erhöhte Verkehrsstärke (nach Tab. S5-7). Der erhöhte Wert liegt jedoch der Berechnung zugrunde.
q-e-vorh	Pkw-E/h ¹	Verkehrsstärke der gesamten Zufahrt, vorgegebene Nachfrage
q-e-max	Pkw-E/h ¹	Ergebnis der Berechnung: Kapazität der Zufahrt
x	-	Auslastungsgrad = q-e-vorh / q-e-max
Reserve	Pkw-E/h ¹	Reserve-Kapazität = q-e-max - q-e-vorh
Mittl. Wz	s	Mittlere Wartezeit
L	Pkw-E	Mittlerer Rückstau in Fahrzeugen
L-95	Pkw-E	95 % - Percentilwert des Rückstaus
L-99	Pkw-E	99 % - Percentilwert des Rückstaus
QSV	-	Level of Service / Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs