

Bebauungsplan Nr. 318 „Achterfelde“ in Norderstedt - Kurzstellungnahme zu den verkehrlichen Auswirkungen -

(Vorab-Stellungnahme im Sinne einer Ersteinschätzung und im Vorgriff auf die in Bearbeitung befindliche ausführliche Verkehrstechnische Stellungnahme)

im Auftrag der

GSG Achterfelde mbH & Co KG, Magdalenenstraße 40, 20148 Hamburg,

Vorbemerkung

Die folgende Kurzstellungnahme basiert auf einer ersten Sichtung der Ergebnisse der eigens durchgeführten Verkehrserhebung und auf einer projektspezifischen Verkehrsprognose. Diese Informationen werden in Form einer gutachterlichen Ersteinschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Wohnbebauung zusammengefasst und stellen insofern einen Vorgriff auf die in Erarbeitung befindliche verkehrstechnische Stellungnahme dar.

Verkehrsanalyse

Am Dienstag, 27. März 2018 wurde an dem Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Straße / Achterfelde von 6 bis 8 und von 16 bis 18 Uhr eine stichprobenartige Knotenstromzählung durchgeführt. Zusätzlich wurden mittels Seitenradargerät die Querschnittsbelastungen in den Knotenpunktarmen über einen längeren Zeitraum (26. bis 31. März 2018) erfasst:

- **Querschnittsverkehrsstärken** (werktags)

Friedrich-Ebert-Straße (West)	5.500 Kfz/24h (ca. 5 % SV-Anteil)
Achterfelde (Nord)	< 2.000 Kfz/24h (< 2 % SV-Anteil)
Achterfelde (Ost)	6.700 Kfz/24h (ca. 5 % SV-Anteil)
- **Knotenpunktbelastungen** (Summe der Verkehrsstärken aller Knotenpunktströme)

in der morgendlichen Spitzenstunde	500 Kfz/h
und nachmittags	700 Kfz/h

Verkehrsprognose

Mit dem Bauvorhaben sollen rund 90 Wohneinheiten (vsl. rund 200 Einwohner) realisiert werden. Auf Basis von (orts-)üblichen Ansätzen der für die Verkehrserzeugung maßgeblichen Parameter (wie z.B. 60 % Anteil motorisierter Individualverkehr) wird die Prognose wie folgt erstellt:

- **Verkehrserzeugung** (= Summe des Quell- und Zielverkehrs)
= 300 Kfz/24h (SV-Anteil ca. 2%) bzw. 40 Kfz/h in den Spitzenstunden
- **Verkehrsverteilung** (Annahme): von/nach West : Ost : Nord = 40 : 40 : 20



Verkehrstechnische Bewertung

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes ist im Bestand offensichtlich mehr als ausreichend, sodass auch große Reserven bis zur Kapazitätsgrenze vorhanden sind. Die Verkehrsqualität gem. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen dürfte sich im Bereich der Qualitätsstufen A und B bewegen.

Auch für die Prognosewerte mit Realisierung des Bauvorhabens kann dies erwartet werden. Die zusätzlichen Verkehrsstärken betragen nicht mehr als rund 5 bis 10 % der vorhandenen Knotenpunktbelastung in den Spitzenstunden bzw. rund 4 % der werktäglichen Querschnittsbelastungen. Diese Zunahmen liegen eindeutig im Bereich der täglichen Schwankungsbreite der Verkehrsstärken.

Fazit

Aufgrund der beschriebenen Sachverhalte gibt es aus gutachterlicher Sicht keinen Anlass zu der Annahme, dass das Bauvorhaben verkehrliche Probleme zur Folge haben könnte.

Die durch das Bauvorhaben erzeugten Verkehrszunahmen sind sowohl relativ, als auch absolut so gering, dass sie zwar mess-, aber kaum spürbar sein werden.

Der nördliche Abschnitt der Straße Achternfelde ist aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite in Verbindung mit dem augenscheinlich hohen Parkdruck im Bestand vergleichsweise schmal. Durch das Bauvorhaben steigen die Verkehrsstärken hier voraussichtlich nur um rund 60 Kfz/24h im Querschnitt an. Dies ist ebenfalls der täglichen Schwankungsbreite zuzuordnen, sodass auch hier von keiner wesentlichen Veränderung der Verkehrssituation auszugehen ist.

Hamburg, 5. April 2018

gez. Dr. Michael Großmann