

## Verkehrstechnische Untersuchung zu Erschließung des Vorhabens über die K81 „Oldershausener Hauptstraße“

### Auftraggeber

Fricke Landmaschinen GmbH  
Herr Geschäftsführer Joachim Schlesselmann  
Wilhelm Fricke Str. 5  
DE-27404 Heeslingen

### Auftragnehmer



Teutonenweg 36b  
22453 Hamburg  
Tel.: 040/ 650 558-60  
Fax: 040/ 650 558-63  
E-Mail: [Gerd.Koeser@bfv-koeser.de](mailto:Gerd.Koeser@bfv-koeser.de)

Hamburg, den 05. August 2025

### Inhaltsverzeichnis

1.	Grundlage	1
2.	Verkehrsaufkommen durch die geplante Bebauung	4
3.	Verkehrsaufkommen im Status quo	5
4.	Prognose	7
5.	Beurteilung der Einmündung zum Betriebsgelände	7
6.	Schlussfolgerung	14
7.	Anhang	14

## Verkehrstechnische Untersuchung zu Erschließung des Vorhabens über die K81 „Oldershausener Hauptstraße“

### 1. Grundlage

Ziel ist es ein Areal zwischen der B404 und der K81 im Landkreis Harburg zu erschließen (Vgl. Übersichtskarte). In einem gemeinsamen Gespräch mit den zu beteiligenden Fachbehörden hat die Abteilung Kreisstraßen des Landkreises Harburg die Erstellung einer verkehrstechnischen Untersuchung zu Erschließung des Vorhabens über die K81 „Oldershausener Hauptstraße“ (vgl. Lageplan Vorentwurf) gefordert.



**Bild 1: Luftaufnahme Google Earth**

Die folgende Übersichtskarte würde vom Gutachter für die Darstellung der Lage des Bebauungsplanes geändert. Das hellgrüne Dreieck der Bebauungsgrenze entspricht nicht der geplanten Lage, sondern das rötliche dargestellte Feld.

**Bild 2: Übersichtskarte**



**Bild 3: Lageplan Vorentwurf**

Die Eichholzer Straße geht über in die Oldershausener Hauptstraße K81.

Der Bebauungsplan sieht vor

- eine Werkstatthalle
- eine Maschinenhalle
- eine Tankstelle (Automatenstation)
- sowie SB-Waschplätze

## 2. Verkehrsaufkommen durch die geplante Bebauung

1. eine Werkstatthalle (8 Reparaturplätze x 8 Stunden pro Tag bei einem Fahrzeug pro Stunde ergibt max. 64 Fahrten pro Richtung, d. h. 8 Fahrten pro Richtung pro Stunde, incl. Zu- und Abbringer)
2. eine Maschinenhalle (hier stehen die Neufahrzeuge zum Verkauf, max. 1 Fahrzeug/Woche, zwei Besucher pro Stunde)
3. eine Tankstelle (Automatenstation), erwartet werden 10 Fahrzeuge pro Tag
4. sowie SB-Waschplätze, erwartet werden 10 Fahrzeuge pro Tag

Insgesamt werden durch **Besucher und Kunden**  $16 + 2 + 2 + 2 = 22$  Fahrten maximal pro Stunde für beide Richtungen entsprechend **11 Fahrzeugen pro Richtung und Stunde** erwartet.

Geplant ist den Betrieb mit ca. 30 MitarbeiterInnen (MA) zu führen. Die 30 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Betriebes nutzen wahrscheinlich alle den privaten Pkw für den Arbeitsweg, so dass 60 Fahrten für die Ein- und Ausfahrten zu erwarten sind. Mittlerweile liegt eine genaue Einsatzplanung für die MA vor:

Die Mitarbeiter im Service arbeiten in Schichten (Früh-, Spätschicht). Die Verkäufer sind nur sehr unregelmäßig vor Ort, da sie vor Ort bei der Kundschaft arbeiten

Die Kollegen vom Ersatzteiltresen und die vom Shop Geschäft haben andere Arbeitszeiten als der Service.

**Fazit: der Verkehr der MA ist sehr gut über den Tag verteilt.**

Dennoch wird für die **Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen** des Betriebes folgende Berechnung der Einmündung für die maximale Belastung von 30 Fahrzeugen pro Spitzenstunde insgesamt (**15 Einfahrten und 15 Ausfahrten/ h**) zugrunde gelegt.

**Insgesamt** sind maximal **26** (11 durch Besucher und Kunden und 15 durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen) **Fahrzeuge pro Stunde und Richtung** zu erwarten.

Zur morgendlichen Spitzenstunde würden von den 26 Fahrzeugen  $\frac{2}{3}$  entsprechend **17 Fahrzeuge vom Kreisverkehr kommend** in das Betriebsgelände einbiegen und **9 Fahrzeuge** ( $\frac{1}{3}$  von 26) **von Süden kommend** von der Kreistrasse rechts **in das Betriebsgelände einfahren**. Wird angenommen, dass die **11 Besucher und Kunden** und von den **Verkäufern 5 Mitarbeiter** (insgesamt 16) innerhalb eine Stunde das Gelände wieder verlassen teilen sich dies Verkehre auf **11 Fahrzeuge nach Norden zum Kreisverkehr und 5 Richtung Süden**.

Die Spätverkehrsstunde wird gespiegelt.

### 3. Verkehrsaufkommen im Status quo

#### Kapazität Kreisverkehr

Die Kapazität Kreisverkehr beträgt für 1-streifige Zufahrt und 1-streifige Kreisfahrbahn 500 Fahrzeuge pro Stunde oder 8 Fahrzeuge pro Minute (Quelle HBS 2001 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen)). Eine Minderung der Kapazität könnte durch Fußgänger und Radfahrer entstehen. Es ist nur ein Fahrrad- und Fußweg abgesetzt von der Fahrbahn westlich des Kreisverkehrs vorhanden, der nur die Einfahrt ins vorhandene Gewerbegebiet kreuzt. Da bei der Aufnahme des Verkehrsgeschehens keine Fußgänger und nur einige Radfahrer gesichtet wurden, ist nicht von einer Minderung der Kapazität des Kreisverkehrs auszugehen.

Die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) für den Kreisverkehr ist A (mittlere Wartezeit  $\leq 10$  s). Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knoten passieren. (HBS 2015) Die heutigen Verkehrsmengen liegen weit unter der Kapazitätsgrenze und lassen noch mindestens 100% zusätzlichen Kfz-Verkehr zu.

*Zusatz: Aufgrund der geringen bestehenden Verkehrsmenge der K 81 mit einem DTVw von 2.606 Kfz/24 h (Straßenverkehrszählung Landkreis Harburg 2023) sind keine Verschlechterungen des Verkehrsablaufs an der Anschlussstelle B 404/K 81 zu erwarten. Kommentar Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), vom 16.06.2025*

#### Verkehrszählung

Es wurde an zwei Nachmittagen das Verkehrsgeschehen rund um das geplante Bebauungsgebiet beobachtet und am dritten Tag (06.02.2025) eine Verkehrszählung durchgeführt, um die beobachteten Werte zu verifizieren.

Die folgende Tabelle zeigt die Zählergebnisse für die Nachmittagsspitze

Zählort Eichhölzer Str. Süd - Nord vor Kreisverkehr								
von Uhr	bis Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Traktor	Krad	Fahrrad	Fußg
16:20	16:30	11		1				
16:30	16:40	14						
16:40	16:50	10						
16:50	17:00	10						
17:00	17:10	18						
17:10	17:20	15						
Sum 1 Stunde		78	0	1	0	0	0	0
17:20	17:30	13			1		1	
17:30	17:40	9						

Zählort Eichhölzer Str. Nord - Süd nach Kreisverkehr								
von Uhr	bis Uhr	Pkw	Lkw	Bus	Traktor	Krad	Fahrrad	Fußg
16:20	16:30	18						
16:30	16:40	15				1		
16:40	16:50	28			1			
16:50	17:00	23					2	
17:00	17:10	18					4	
17:10	17:20	25						
Sum 1 Stunde		127	0	0	1	1	6	0
17:20	17:30	17						
17:30	17:40	19						

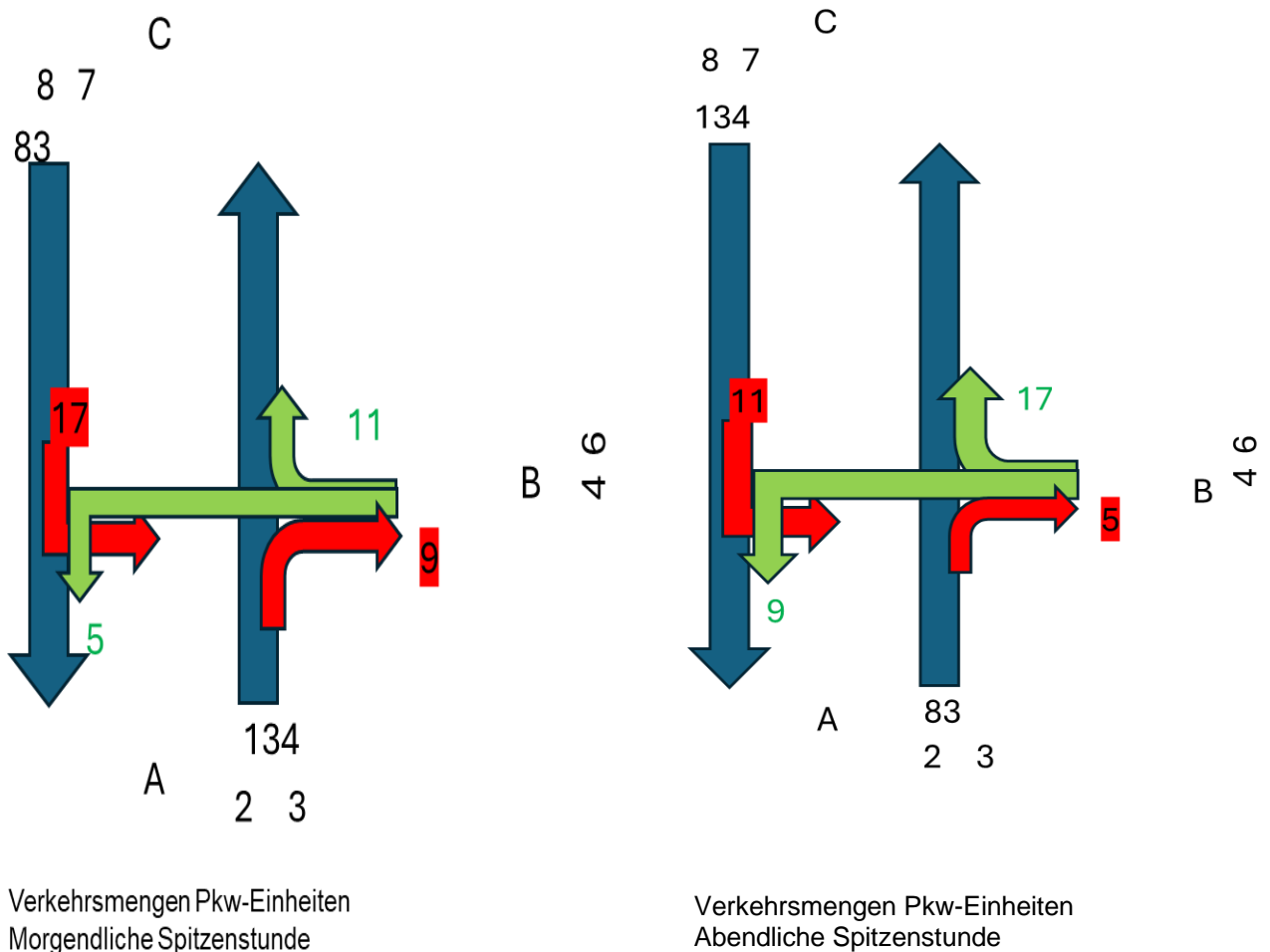
Bild 4: Verkehrszählung abendliche Spitzenstunde am 06.02.2025

#### 4. Prognose

Im Status quo wurden für die abendliche Spätverkehrsspitzenstunde 207 Fahrzeuge für beide Richtungen auf der Kreisstraße in Höhe der geplanten Einfahrt zum Betriebsgelände gezählt. Es wird eine maximale Steigerung des Verkehrs bis 2035 von 5% prognostiziert (nach Absprache mit dem Landkreis), so dass 217 Fahrzeuge zu erwarten sind (83 Richtung Kreisverkehr und 134 vom Kreisverkehr kommend).

#### 5. Beurteilung der Einmündung zum Betriebsgelände

In Bild 5 werden die Verkehrsmengen für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde für die Einmündung zum / vom Gewerbebetrieb für den Prognosezustand 2035 dargestellt, wobei die morgendliche Verkehrsspitze dem Spiegelbild der abendlichen Spitze entspricht.



**Bild 5: Verkehrsmengen Pkw-Einheiten morgendliche und abendliche Spitzenstunde mit Prognose und Verkehr zum/ vom geplanten Gewerbebetrieb**

Trotz der sehr geringen Verkehrsbelastung wird der Knotenpunkt im Folgenden nach HBS 2025 geprüft. Es werden die Formblätter L5-1a bis c (Beurteilung einer Einmündung) mit den in Bild 5 dargestellten Verkehrsmengen für die morgendliche und abendliche Verkehrsspitze berechnet.

Formblatt L5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015					
		Knotenpunkt: A-C <u>Kreistraße Süd - Nord</u> / B <u>geplantes Gewerbegebiet</u>			
		Verkehrsdaten: Datum <u>Planung</u> Uhrzeit <input checked="" type="checkbox"/> <u>morgendl. Verkehrsspitze</u> <input checked="" type="checkbox"/> <u>Planung</u> <input type="checkbox"/> <u>Analyse</u>			
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> <u>außerhalb von Ballungsräumen</u> <input type="checkbox"/> <u>innerhalb von Ballungsräumen</u>			
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>			
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 10$ s      Qualitätsstufe <u>A</u>			
Zufahrt	Verkehrsstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge n[Pkw-E]	Dreiecksinsel (RA) (ja/ nein)	
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
A	2	1	-	nein	
	3	0	-		
B	4	1	-	-	
	6	0	0	nein	
C	7	0	0	-	
	8	1	-	-	
Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung					
Zufahrt	Verkehrsstrom	LV	Fz	Pkw-E /Fz Gl. (L5-4) $f_{PE,i}$	Pkw-E Gl. (L5-1) (Sp.7 * Sp.8) $q_{PE,i}$
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Fz,i}$ [FZ/h]	[-]	[Pkw-E/h]
		<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
A	2	134	134	1,1	147
	3	9	9	1,1	10
B	4	5	5	1,1	6
	6	11	11	1,1	12
C	7	17	17	1,1	19
	8	83	83	1,1	91

Formblatt L5-1b: Beurteilung eine Einmündung nach HBS 2015	
	Knotenpunkt: A-C <u>Kreistraße Süd - Nord</u> / B <u>geplantes Gewerbegebiet</u>
	Verkehrsdaten: Datum <u>Planung</u> Uhrzeit <u>morgendl. Verkehrsspitze</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse
	Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen
	Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 10$ s Qualitätsstufe <u>A</u>	

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 10/ Sp11) $X_i$ [-]
	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
2	147	1800	0,082
8	91	1800	0,051

Grundkapazität der Verkehrsströme 3,4, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{PE,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität (Bild L5-2 Bis Bild L5-5 mit Sp. 14) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
3	10	ohne RA 0	ohne RA 1600
7	19	143	1153
6	12	139	931
4	6	239	726

Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Kapazität (Sp. 15) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13/ Sp16) $x_i$ [-]	staufreier Zustand Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17) $P_{0,7}$ [-]
	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
3	1600	0,006	-
7	1153	0,016	0,983
6	931	0,013	-

Kapazität des Verkehrsstroms 4		
Verkehrsstrom	Kapazität (Sp. 15* Sp.18) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13/ Sp19) $x_4$ [-]
	<b>19</b>	<b>20</b>
4	713	0,008

Formblatt L5-1c: Beurteilung eine Einmündung nach HBS 2015							
		Knotenpunkt: A-C <u>Kreistraße Süd - Nord</u> / B <u>geplantes Gewerbegebiet</u>					
		Verkehrsdaten: Datum <u>Planung</u> Uhrzeit <u>morgendl. Verkehrsspitze</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse					
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen					
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 10$ s Qualitätsstufe <u>A</u>					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad		Aufstellplätze	Verkehrsstärke	Kapazität	Verkehrszusammensetzung
		(Sp. 12, 17, 20)		(Sp. 2)	(Sp. 9)	(Gl. 5-10) bzw. (L5-11)	(Gl. L5-5 mit Sp.7 und 8))
		$\xi$ [-]		$n$ [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]
		<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	
B	4	0,008	0	0	18	845	1,1
	6	0,013	0				
C	7	0,016	0	0	110	1800	1,1
	8	0,051	-				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.8 und 25)	Kapazität in Pkw-E (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26) (Sp. 27/ Sp.26)	Kapazitäts-reserve (Gl. (L5-27)) (Sp. 28 - Sp. 7)	mittlere Wartezeit Bild L5-22	Qualitätsstufe (Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$	$C_{PE,m}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$C_j$ bzw. $C_m$ [Fz/h]	$R_j$ bzw. $R_m$ [Fz/h]	$t_{w,j}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	QSV
		<b>26</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>30</b>	<b>31</b>
A	2	1,1	1800	1636	1502	<10	A
	3	1,1	1600	1455	1446	<10	A
B	4	1,1	713	649	644	<10	A
	6	1,1	931	846	835	<10	A
C	7	1,1	1153	1048	1031	<10	A
	8	1,1	1800	1636	1553	<10	A
B	4+6	1,1	845	768	752	<10	A
C	7+8	1,1	1800	1636	1536	<10	A
erreichbare Qualitätsstufe QSVges							A

Die Prüfung für die morgendliche Verkehrsspitze für die Einmündung weist die beste Qualitätsstufe A aus.

**Formblatt L5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015**

Knotenpunkt: A-C Kreistraße Süd - Nord / B geplantes Gewerbegebiet

Verkehrsdaten: Datum Planung  
Uhrzeit  abendl. Verkehrsspitze  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb von Ballungsräumen

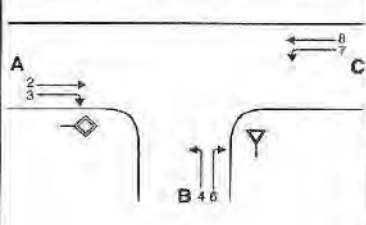


Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w = \underline{10}$  s Qualitätsstufe A

Zufahrt	Verkehrstrom	Anzahl (0/1/2)	Fahrstreifen Aufstelllänge $n[\text{Pkw-E}]$	Dreiecksinsel (RA)  (ja/ nein)
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
A	2	1	-	nein
	3	0	-	
B	4	1	-	-
	6	0	0	nein
C	7	0	0	-
	8	1	-	-

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

Zufahrt	Verkehrstrom	LV	Fz	Pkw-E /Fz Gl. (L5-4) $f_{PE,i}$	Pkw-E Gl. (L5-1) (Sp.7 * Sp.8) $q_{PE,i}$
		$q_{LV,i}$ [Pkw/h]	$q_{Fz,i}$ [FZ/h]	[-]	[Pkw-E/h]
		<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>
A	2	83	83	1,1	91
	3	5	5	1,1	6
B	4	9	9	1,1	10
	6	17	17	1,1	19
C	7	11	11	1,1	12
	8	134	134	1,1	147

Formblatt L5-1b: Beurteilung eine Einmündung nach HBS 2015			
		Knotenpunkt: A-C <u>Kreistraße Süd -Nord</u> / B <u>geplantes Gewerbegebiet</u>	
		Verkehrsdaten: Datum <u>Planung</u> Uhrzeit <u>abendl. Verkehrsspitze</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse	
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen	
		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 	
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 10$ s Qualitätsstufe <u>A</u>	
Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp.9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 10/ Sp11) $X_i$ [-]
	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>
2	91	1800	0,051
8	147	1800	0,082
Grundkapazität der Verkehrsströme 3,4, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Hauptströme (Tabelle L5-2) $q_{PE,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität (Bild L5-2 Bis Bild L5-5 mit Sp. 14) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>
		ohne RA	ohne RA
3	6	0	1600
7	12	88	1237
6	19	86	1013
4	10	231	735
Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7			
Verkehrsstrom	Kapazität (Sp. 15) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13/ Sp16) $x_i$ [-]	staufreier Zustand Gl. (L5-8) mit Sp. 2, 12 und 17) $P_{0,7}$ [-]
	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
3	1600	0,004	-
7	1237	0,010	0,989
6	1013	0,019	-
Kapazität des Verkehrsstroms 4			
Verkehrsstrom	Kapazität (Sp. 15* Sp.18) $C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad (Sp. 13/ Sp19) $x_4$ [-]	
	<b>19</b>	<b>20</b>	
4	727	0,014	

Formblatt L5-1c: Beurteilung eine Einmündung nach HBS 2015

Knotenpunkt: A-C Kreistraße Süd - Nord / B geplantes Gewerbegebiet

Verkehrsdaten: Datum Planung  
Uhrzeit abendl. Verkehrsspitze  Planung  Analyse

Lage:  außerhalb von Ballungsräumen  
 innerhalb von Ballungsräumen

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w = 10$  s Qualitätsstufe A

Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad		Aufstellplätze	Verkehrsstärke	Kapazität	Verkehrszusammensetzung
		(Sp. 12, 17, 20)		(Sp. 2)	(Sp. 9)	(Gl. 5-10) bzw. (L5-11)	(Gl. L5-5 mit Sp.7 und 8))
		$x_i$ [-]		$n$ [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]
		21	22	23	24	25	
B	4	0,014	0	0	29	892	1,1
	6	0,019	0				
C	7	0,010	0	0	159	1800	1,1
	8	0,082	-				

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp.8 und 25)	Kapazität in Pkw-E (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) (Sp. 27/ Sp.26)	Kapazitäts-reserve (Gl. (L5-27)) (Sp. 28 - Sp. 7)	mittlere Wartezeit Bild L5-22	Qualitätsstufe
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$	$C_{PE,m}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$C_i$ bzw. $C_i$ [Fz/h]	$R_j$ bzw. $R_j$ [Fz/h]	$t_{w,j}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]	(Tabelle L5-1 mit Sp. 30) QSV
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,1	1800	1636	1553	<10	A
	3	1,1	1600	1455	1450	<10	A
B	4	1,1	727	661	652	<10	A
	6	1,1	1013	921	904	<10	A
C	7	1,1	1237	1125	1114	<10	A
	8	1,1	1800	1636	1502	<10	A
B	4+6	1,1	892	811	785	<10	A
C	7+8	1,1	1800	1636	1491	<10	A
erreichbare Qualitätsstufe QSVges							A

Für die abendliche Verkehrsspitze ist ebenfalls die Qualitätsstufe A zu erreichen.

Es sind damit keine separaten Abbiegespuren, Aufstelllängen oder sonstige Baumaßnahmen vorzusehen.

## **6. Schlussfolgerung**

Die Kapazität der Straße, der Einmündung zum geplanten Gewerbegebiet als auch des Kreisverkehrs lässt die zusätzliche Verkehrsmenge aus der geplanten Bebauung ohne Probleme zu. Die Verkehrslücken sind groß genug, um die zusätzliche Verkehrsmenge aufzunehmen. Die Bebauung kann aus verkehrstechnischer Sicht wie geplant ausgeführt werden. Auch eine Verlegung der Zufahrt zum Grundstück ist nicht erforderlich.

In Richtung Norden (Richtung Kreisverkehr) sollten die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen (vgl. Bild 12) um ca. 100 m vorgezogen werden. Für die Gegenrichtung wird ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h beginnend nach Ausfahrt Kreisverkehr bis kurz hinter die geplante Einfahrt zum Baugebiet vorgeschlagen. Für beide Richtungen sollte ein Überholverbot gelten zwischen Kreisverkehr und 100 m vor bzw. nach der Zufahrt zum Baugrundstück erfolgen. Die Einrichtung von Linksabbiegespuren ist nicht erforderlich und auch nicht geplant

## **7. Anhang**

Bilder der K81 nahe des geplanten Baugrundstückes.



**Bild 6: Westseite Eichholzer Straße:  
Sicht Süd – Nord Richtung  
Kreisverkehr**



**Bild 7: Westseite Eichholzer Straße:  
Sicht Nord – Süd Richtung  
Kreisverkehr**



**Bild 8: Ostseite Eichholzer Straße: Süd – Nord Richtung Kreisverkehr**



**Bild 9: Geplantes Baugrundstück Ri. Nord (Kreisverkehr)**



**Bild 10: Geplantes Baugrundstück Ri. Nord (Kreisverkehr), mögliche Zufahrt zwischen zwei Bäumen zum Bebaungsgrundstück**



**Bild 11: vorhandenes Gewerbegebiet auf gegenüberliegenden Seite des Planungsgebietes,**



**Bild 12: Ostseite: Süd – Nord Richtung Kreisverkehr**