

Verkehrstechnische Untersuchung
zur 1. vorhabenbezogenen Änderung
des Bebauungsplans Nr. 113
„Harburger Straße“ der Stadt Soltau

Auftraggeber: Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG,
Industriepark Ponholz 1, 93142 Maxhütte-Haidhof

Auftragnehmer: Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert
Limmerstraße 41
30451 Hannover
Tel.: 0511 / 571079
info@ig-schubert.de
www.ig-schubert.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Thomas Müller

Hannover, im Juni 2025



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	2
2. Vorhandene Verkehrsbelastungen.....	4
3. Prognosebelastungen 2035	6
3.1 Allgemeine Prognoseansätze.....	6
3.2 Verkehrsaufkommen des erweiterten Netto-Marktes	7
3.3 Verkehrsbelastungen im Planfall mit erweitertem Netto-Markt.....	7
4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf	9
4.1 Allgemeines	9
4.2 Parkplatzeinfahrt.....	10
4.3 Parkplatzausfahrt.....	11
5. Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen.....	12
6. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen	13

1. Aufgabenstellung und Grundlagen

Die Stadt Soltau führt ein 1. vorhabenbezogenes Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 113 „Harburger Straße“ durch. Die Änderung wird erforderlich, da die Netto Marken-Discount Stiftung & Co. KG eine Erweiterung des bestehenden Netto-Marktes plant. Die Lage des Bebauungsplangebiets an der Harburger Straße (K 1) in Soltau kann dem Übersichtsplan in Bild 1 entnommen werden.

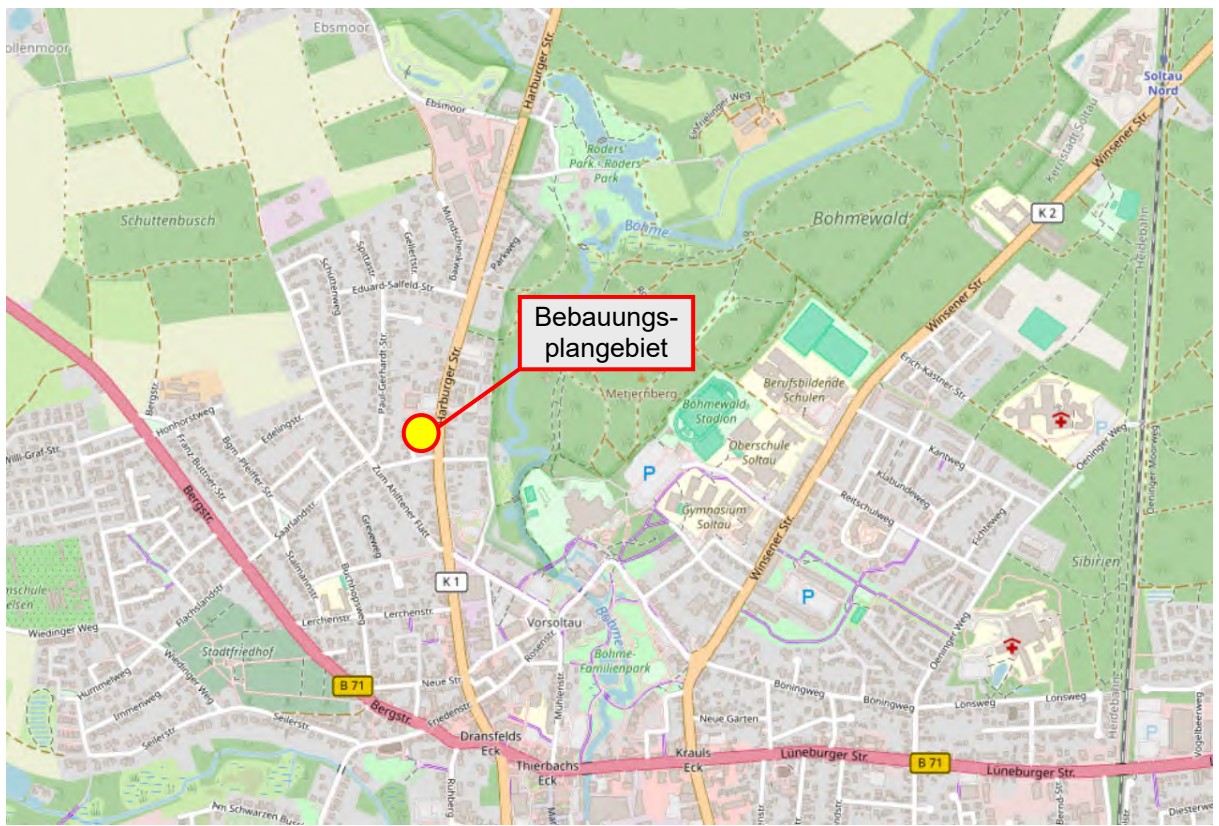


Bild 1: Übersichtsplan

© OpenStreetMap-Mitwirkende

Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung sind die verkehrlichen Wirkungen des Änderungsverfahrens zu ermitteln. Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsbelastungen werden die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Parkplatzzufahrten an der Harburger Straße (K 1) abgeschätzt. Diese dienen als Grundlage zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität.

Als Grundlage der Verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Verkehrszählung an den Parkplatzzufahrten des Netto-Marktes an der Harburger Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus liegen Zählergebnisse von der Harburger Straße (K 1) vor.

Weiterhin standen die Planungen zum Neubau des Netto-Marktes sowie die Planzeichnung zum Bebauungsplan (Bild 2) zur Verfügung. Das Gebäude wird gegenüber dem Bestand in Richtung Süden und Osten vergrößert.



Bild 2: Planzeichnung zum Bebauungsplan, Stand: 10.04.2025 (Quelle: GSP, Bad Oldesloe)

2. Vorhandene Verkehrsbelastungen

Die Verkehrszählung an den Parkplatzzufahrten des Netto-Marktes an der Harburger Straße fand am 25.02.2025 von 14:00 bis 18:00 Uhr statt. Neben der Tagesbelastung, die mit Hilfe einschlägiger Hochrechnungsfaktoren berechnet wurde, sind die Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag sowie die Zusammensetzung des Verkehrs ermittelt worden.

Die auf Tageswerte hochgerechneten Zählergebnisse an den Parkplatzzufahrten des Netto-Marktes sind Bild 3 zu entnehmen. Die Harburger Straße nahm in Höhe des Plangebiets eine Verkehrsbelastung von rd. 8.700 Kfz/24h auf. Die Zufahrten des Netto-Marktes wurden am Zähltag von jeweils 580 Kfz/24h befahren.

Der Schwerverkehrsanteil auf der Harburger Straße weist eine Größenordnung von rd. 5 % auf. In den Zufahrten des Netto-Marktes liegt der SV-Anteil unterhalb von 1 %.

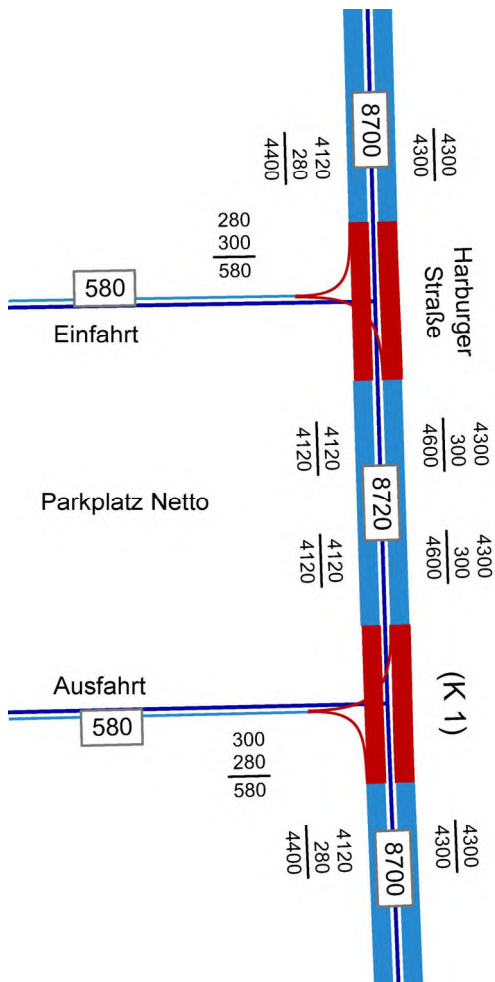


Bild 3: Zählergebnisse an der Ein- und Ausfahrt – Tageswerte [Kfz/24]

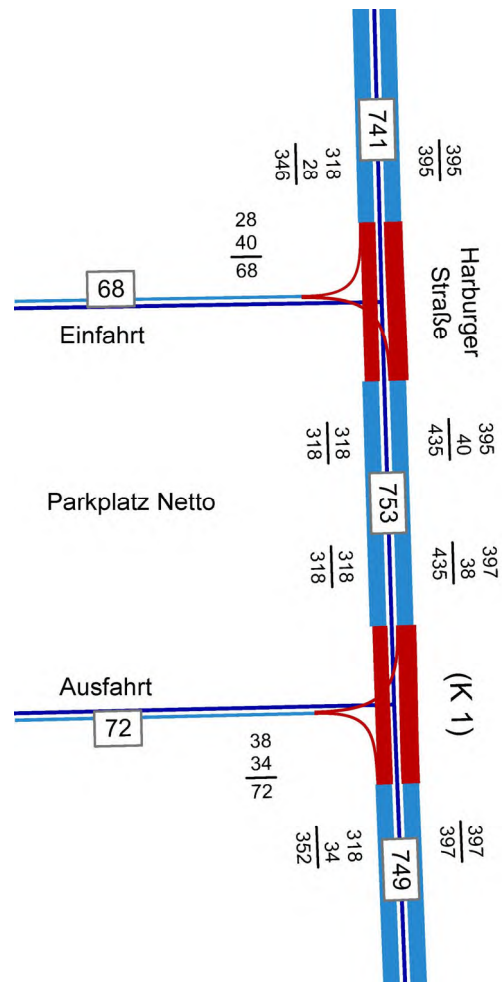


Bild 4: Zählergebnisse an der Ein- und Ausfahrt – Nachmittagsspitze [Kfz/h]

In der Spitzenstunde am Nachmittag, die zwischen 16.00 und 17.00 Uhr auftrat, wurde die Harburger Straße von rd. 750 Kfz/h befahren. Der Schwerverkehrsanteil erreichte eine

Größenordnung von rd. 3,5 %. Die Zufahrten des Netto-Marktes nahmen eine Verkehrsbelastung von 68 Kfz/h (Einfahrt) bzw. 72 Kfz/h (Ausfahrt) auf (Bild 4).

Darüber hinaus standen die Ergebnisse einer Querschnittszählung von der Harburger Straße zur Verfügung¹. Der Zählpunkt lag rd. 1.000 m nördlich des Plangebietes.

Tabelle 1: Zählergebnisse vom 29.03.2024

Richtung	Tagesverkehr		Morgenspitze		Nachmittagsspitze	
	Kfz/24h	SV-Anteil	Kfz/24h	SV-Anteil	Kfz/24h	SV-Anteil
Norden	3.419	6 %	189	12 %	351	4 %
Süden	3.825	7 %	392	6 %	303	5 %
Summe	7.244	6,5 %	581	8 %	653	4,5 %

Die Ergebnisse der beiden Verkehrszählungen weisen – unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lage – vergleichbare Ergebnisse auf.

¹ Stadt Soltau, Verkehrsentwicklungsplan, SWECO, 29.03.2024

3. Prognosebelastungen 2035

3.1 Allgemeine Prognoseansätze

Die Prognosen berücksichtigen neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung aufgrund von Mobilitäts- und Fahrleistungsveränderungen die langfristige Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und insbesondere im Heidekreis.

Im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung im Heidekreis gehen die Prognosen zwischen 2020 und 2040 von sinkenden Einwohnerwerten² zwischen -8 % und -4 % aus. Gleiches gilt für den östlich angrenzenden Landkreis Uelzen. Für die nördlich und südlich angrenzenden Landkreise werden dagegen weitgehend stabile Einwohnerwerte zwischen -4 % und 0 % prognostiziert.



Bild 5: Prognose der relativen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2020 und 2040

Die Motorisierung der Einwohner wird in den nächsten Jahren noch geringfügig ansteigen³. Auch für die Fahrleistungen im Pkw-Verkehr wird bis 2027/28 ein leichter Anstieg prognostiziert. Zwischen 2027/28 und 2040 wird dagegen ein kontinuierlicher Rückgang der Motorisierung und der Fahrleistungen um rd. 2 % erwartet.

Aus den allgemeinen Randbedingungen lässt sich ableiten, dass das Verkehrsaufkommen im Planungsraum bis zum Prognosezeitpunkt 2040 nicht weiter ansteigen wird. Jedoch ist durch die geplanten strukturellen Entwicklungen im Umfeld (z. B. Wohngebiet Drögenheide und Rathausquartier) mit Verkehrszuwächsen auf der Harburger Straße zu rechnen. Zur Berücksichtigung dieser Entwicklungen wird ein Prognosezuschlag von 15 % angesetzt.

² Demografie-Portal, Bevölkerungsentwicklung regional, Niedersachsen Bevölkerungsprognose bis 2040

³ Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Pkw-Motorisierung und Pkw-Fahrleistungen

3.2 Verkehrsaufkommen des erweiterten Netto-Marktes

Das zukünftige Verkehrsaufkommen des erweiterten Netto-Marktes an den Parkplatzzufahrten an der Harburger Straße kann durch einschlägige Rechenverfahren aus der Literatur abgeschätzt werden. Die im Folgenden verwendeten Ansätze sind dem Programm Ver_Bau⁴ sowie dem Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung⁵ entnommen worden.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen des Netto-Marktes wird in Abhängigkeit von der vorhandenen Verkaufsfläche (VKF) und dem derzeitigen Verkehrsaufkommen (VKA) über einen Analogieschluss ermittelt. Der vorhandene Netto-Markt hat eine Verkaufsfläche von rd. 800 m². Es ist geplant, den Markt auf eine Verkaufsfläche von rd. 1.050 m² zu erweitern.

Das Verkehrsaufkommen (VKA) kann mit folgender Formel errechnet werden:

$$VKA_{\text{neu}} = VKA_{\text{alt}} \times (VKF_{\text{neu}} / VKF_{\text{alt}}) \times (1 - k)$$

Der Korrekturfaktor k, für den Werte zwischen 0 und 0,2 anzunehmen sind, berücksichtigt, dass die Kundenzunahme nicht proportional zur Flächenzunahme erfolgt, da die Erweiterung im Wesentlichen zur Bindung der Bestandskunden dient. Darüber hinaus werden die Flächen häufig extensiver genutzt als im Bestand:

$$VKA_{\text{neu}} = 1.160 \times (1.050 / 800) \times (1 - 0,15) \approx 1.300 \text{ Kfz-Fahrten/24h}$$

3.3 Verkehrsbelastungen im Planfall mit erweitertem Netto-Markt

Die Verkehrsbelastungen auf der Harburger Straße werden im Wesentlichen durch die strukturellen Entwicklungen im Umfeld ansteigen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen des erweiterten Netto-Marktes wird sich an den Parkplatzzufahrten an der Harburger Straße (K 1) ähnlich verteilen wie heute.

Die prognostizierten Tagesbelastungen an den Parkplatzzufahrten des Netto-Marktes zeigt Bild 6. Die beiden Zufahrten werden ein Verkehrsaufkommen von jeweils 650 Kfz/24h aufnehmen. Die Verkehrsbelastungen auf der Harburger Straße werden auf rd. 10.000 Kfz/24h ansteigen.

Für die Spitzenstunde am Nachmittag, die für die Bemessung der Verkehrsanlagen maßgebend ist, wird der in der Analyse ermittelte Spitzenstundenanteil im zu- und abfließenden Kundenverkehr angesetzt. Somit sind in der Spitzenstunde am Nachmittag 76 Kfz-Fahrten in der Einfahrt und 80 Kfz-Fahrten in der Ausfahrt zu erwarten.

⁴ Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2023

⁵ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Heft 42

Die prognostizierten Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag sind Bild 7 zu entnehmen. Die Harburger Straße (K 1) wird eine Belastung von rd. 860 Kfz/h aufnehmen.

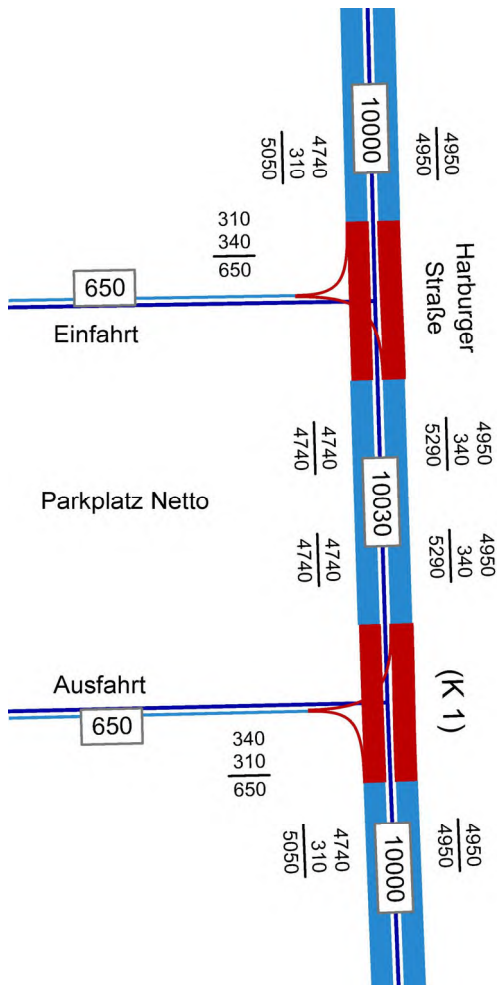


Bild 6: Prognosebelastungen an der Ein- und Ausfahrt – Tageswerte [Kfz/24]

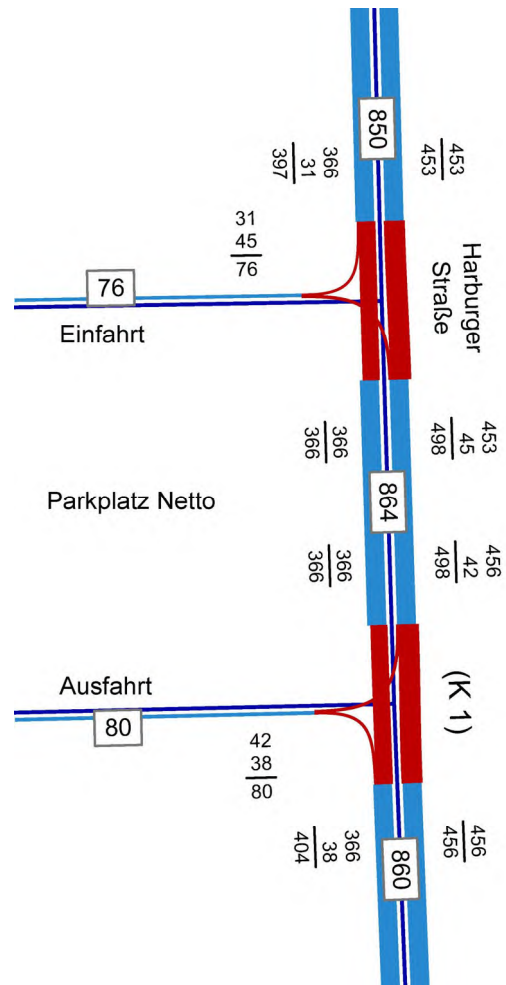


Bild 7: Prognosebelastungen an der Ein- und Ausfahrt – Nachmittagsspitze [Kfz/h]

4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf

4.1 Allgemeines

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Parkplatzein- und -ausfahrt werden nach HBS⁶ durchgeführt. Zur Beurteilung der Verkehrssituation werden an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (LSA) die Kapazitätsreserven und die damit verbundenen mittleren Wartezeiten der Nebenstromfahrzeuge ermittelt. Aus der mittleren Wartezeit ergibt sich die Qualität des Verkehrsablaufs, die mit den Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (ungenügend) beschrieben wird.

Tabelle 2: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und deren Merkmale

	Mittlere Wartezeit	Knotenpunkte ohne LSA
Stufe A	< 10s	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
Stufe B	10-20 s	Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kfz werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
Stufe C	20-30 s	Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
Stufe D	30-45 s	Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Kfz können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
Stufe E	45-60 s	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
Stufe F	> 60 s	Die Anzahl der Kfz, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Die Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.


Es wird die Qualität des Verkehrsablaufs jedes Fahrstreifens getrennt berechnet. Die schlechteste Qualität ist bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation an einem Knotenpunkt maßgebend. Als Zielvorgabe wird für alle Knotenpunkte die Qualitätsstufe D angestrebt, was mittleren Wartezeiten von maximal 45 Sekunden entspricht.







Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt für die Belastungen in der Spitzenstunde am Nachmittag, da sie über den Belastungen in der Spitzenstunde am Morgen liegen. Auch das Verkehrsaufkommen des Netto-Marktes erreicht sein Maximum erst am Nachmittag.

⁶ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015, FGSV

4.2 Parkplatzeinfahrt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Parkplatzeinfahrt mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag sind in Bild 8 dargestellt. Aufgrund der nicht vorhandenen Einbieger wird eine sehr gute Leistungsfähigkeit mit einem Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „A“ erzielt. Für die Linksabbieger von der Harburger Straße (Strom 7) errechnet sich eine mittlere Wartezeit von 4,9 Sekunden. Als Rückstaulänge N-95 im Mischstrom ist ein Wert von einer Pkw-Länge angegeben.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage											
Projekt	: VTU Soltau - B-Plan Nr. 113 Harburger Straße										
Knotenpunkt	: Harburger Straße (K 1) / Einfahrt Netto										
Stunde	: Spitzenstunde am Nachmittag										
Datei	: Soltau - Netto Einf										

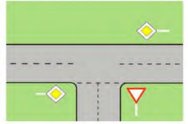
Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		381				1800					A
3		31				1470					A
4		0	6,5	3,2	880	320		0,0	0	0	A
6		0	5,9	3,0	382	753		0,0	0	0	A
Misch-N		0				470	4 + 6	0,0	0	0	A
8		468				1800					A
7		45	5,5	2,8	397	784		4,9	1	1	A
Misch-H		513				1800	7 + 8	2,9	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**
 Lage des Knotenpunkte : Innerorts
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Bild 8: Berechnungsergebnisse für die Parkplatzeinfahrt – Spitzenstunde am Nachmittag

4.3 Parkplatzausfahrt

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Parkplatzausfahrt mit den Spitzenbelastungen am Nachmittag sind Bild 9 zu entnehmen. Es kann eine gute Leistungsfähigkeit mit einem Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „B“ nachgewiesen werden. Die mittleren Wartezeiten für die Linkseinbieger aus der Parkplatzausfahrt (Strom 4) erreichen eine Größenordnung von 11,1 Sekunden. Alle Rückstaulängen N-95 in der Parkplatzausfahrt sind mit einer Pkw-Länge angegeben.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage											
Projekt	: VTU Soltau - B-Plan Nr. 113 Harburger Straße										
Knotenpunkt	: Harburger Straße (K 1) / Ausfahrt Netto										
Stunde	: Spitzenstunde am Nachmittag										
Datei	: Soltau - Netto Ausf.kob										

Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2	→	381				1800					A
3	↘	0				1470					A
4	↙	42	6,5	3,2	822	367		11,1	1	1	B
6	→	38	5,9	3,0	366	767		4,9	1	1	A
Misch-N		80				699	4 + 6	5,8	1	1	A
8	←	471				1800					A
7	↘	0	5,5	2,8	366	812		0,0	0	0	A
Misch-H		471				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**
 Lage des Knotenpunkte : Innerorts
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Bild 9: Berechnungsergebnisse für die Parkplatzausfahrt – Spitzenstunde am Nachmittag

5. Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen

Für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19 sind die verkehrlichen Grundlagen ermittelt worden. Ausgangswerte der Berechnungen sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte (DTV) für den Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr. Als Umrechnungsfaktoren von DTV_{W5} auf DTV werden allgemeingültige Werte von 0,9 für den Kfz-Verkehr und 0,8 für den Schwerverkehr verwendet.

Zum Schwerverkehr zählen alle Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t. Es wird in Lkw1 (Lkw ohne Anhänger und Busse) und Lkw2 (Lkw mit Anhänger und Sattel-Kfz) unterschieden und mit den SV-Anteilen p_1 und p_2 gerechnet. Die Bestimmung der SV-Anteile wurde anhand der Zählergebnisse vorgenommen. Die Tag- und Nachtverteilung entspricht den Angaben für Kreisstraßen nach RLS-19.

Die verkehrlichen Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen im Bestandsfall ohne und im Planfall mit erweitertem Netto-Markt sind den Tabellen 3 und 4 zu entnehmen.

Tabelle 3: Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19 - Bestandsfall

Straßenabschnitt		DTV _{W5} 2035		DTV 2035		M _{tags}	p _{1 tags}	p _{2 tags}	M _{nachts}	p _{1 nachts}	p _{2 nachts}
Nr.	Bez.	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
1	Harburger Straße (1)	9.930	480	8.937	384	514	2,5	1,8	89	2,5	1,8
2	Harburger Straße (2)	9.990	480	8.991	384	517	2,4	1,8	90	2,4	1,8
3	Parkplatzeinfahrt Netto	580	5	522	4	37	0,2	0,5	0	0,0	0,0
4	Parkplatzausfahrt Netto	580	5	522	4	37	0,2	0,5	0	0,0	0,0

Tabelle 4: Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19 - Planfall

Straßenabschnitt		DTV _{W5} 2035		DTV 2035		M _{tags}	p _{1 tags}	p _{2 tags}	M _{nachts}	p _{1 nachts}	p _{2 nachts}
Nr.		[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/24h]	[SV/24h]	[Kfz/h]	[%]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[%]
1	Harburger Straße (1)	10.000	480	9.000	384	518	2,4	1,8	90	2,4	1,8
2	Harburger Straße (2)	10.030	480	9.027	384	519	2,4	1,8	90	2,4	1,8
3	Parkplatzeinfahrt Netto	650	5	585	4	42	0,2	0,5	0	0,0	0,0
4	Parkplatzausfahrt Netto	650	5	585	4	42	0,2	0,5	0	0,0	0,0

- DTV_{W5} Wertagswert des Verkehrs [Kfz/24h] und des Schwerverkehrs [SV-Kfz/24h]
- DTV Jahresmittelwert des Verkehrs [Kfz/24h] und des Schwerverkehrs [SV-Kfz/24h]
- M_{tags} maßgebende Verkehrsstärke 6⁰⁰ – 22⁰⁰ Uhr [Kfz/h]
- M_{nachts} maßgebende Verkehrsstärke 22⁰⁰ – 6⁰⁰ Uhr [Kfz/h]
- p_{tags} SV-Anteil > 3,5 t tags, Lkw1 und Lkw2 [%]
- p_{nachts} SV-Anteil > 3,5 t nachts, Lkw1 und Lkw2 [%]

6. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Die Stadt Soltau führt ein 1. vorhabenbezogenes Änderungsverfahren zum Bebauungsplan Nr. 113 „Harburger Straße“ durch. Die Änderung wird erforderlich, da der vorhandene Netto-Markt erweitert werden soll.

Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung sind die verkehrlichen Wirkungen des Änderungsverfahrens ermittelt worden. Aufbauend auf den vorhandenen Verkehrsbelastungen wurden die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen an den Parkplatzzufahrten an der Harburger Straße (K 1) abgeschätzt. Diese dienen als Grundlage zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität.

Als Grundlage der Verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Verkehrszählung an den Parkplatzzufahrten des Netto-Marktes an der Harburger Straße durchgeführt worden. Darüber hinaus liegen Zählergebnisse über 24 Stunden von der Harburger Straße (K 1) vor.

Der erweiterte Netto-Markt wird ein um rd. 12 % höheres Verkehrsaufkommen (rd. 1.300 Kfz-Fahrten/24h) erzeugen, das sich über die Harburger Straße im Straßennetz verteilen wird. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass der prognostizierte Verkehr in der Spitzenstunde am Nachmittag von den vorhandenen Verkehrsanlagen mit einer guten Verkehrsqualität aufgenommen werden kann. Die Wartezeiten für die Ein- und Abbieger weisen eine geringe Größenordnung auf.

Die Sichtdreiecke für den einbiegenden Verkehr aus der Parkplatzausfahrt sind in der Planzeichnung zum Bebauungsplan enthalten. Es sind an der Harburger Straße (K 1) freie Sichtbeziehungen auf den Radverkehr und auf den Kfz-Verkehr vorhanden. Ergänzende bauliche oder betriebliche Maßnahmen an der Ein- oder Ausfahrt werden daher nicht für erforderlich gehalten.

Hannover, im Juni 2025

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert



(Dipl.-Ing. Th. Müller)