

Verkehrstechnische Stellungnahme

Bauvorhaben Eichborn in Eckernförde

- Kurzbericht -

Auftraggeber:

Genossenschaftliches Wohnungsunternehmen Eckernförde eG

Lorenz-von-Stein-Ring 7-9 | 24340 Eckernförde

Hamburg, den 15. September 2025

Version V1.0

Änderungshistorie

Version	Datum	Beschreibung
V0.1	15.07.2025	Abstimmungsfassung intern
V1.0	15.09.2025	Endfassung zur Abstimmung

Bearbeitung

Firma	Name	Kontakt
LOGOS	Christian Klafs	christian.klafs@logos-hh.de

Verteiler

Firma / Dienststelle	Name / Abteilung
Ingenieurberatung HAUCK GmbH	Frau Clasen
Ingenieurberatung HAUCK GmbH	Herr Vollstedt
EUS GmbH	Herr Peselev

1. PROJEKTbeschreibung

In der Straße Eichborn im südlichen Stadtgebiet von Eckernförde ist der Neubau von 4 Wohnhäusern geplant. Das Areal liegt nördlich der Straße Eichborn angrenzend an die Bahntrasse Kiel – Flensburg im Norden und die Straße Klintbarg im Westen. Die äußere verkehrliche Erschließung erfolgt wie im Bestand über die Straße Domstag (L 265). Das Vorhaben ersetzt den vorhandenen Altbestand bestehend aus 3 Doppelhäusern. Das Plangebiet ist in den beiden folgenden Abbildungen (Bestand und Neuplanung) dargestellt.



Karte: Dipl.-Ing. Andreas Tölg Vermessungsingenieur

Abbildung 1: Bestehende Bebauung nördlich der Straße „Eichborn“



Karte: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein

Abbildung 2: Geplante Bebauung nördlich der Straße „Eichborn“

Im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme erfolgt eine Bewertung der verkehrlichen Wirkungen.

2. GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHME

Aus der Gegenüberstellung der bestehenden mit den geplanten Nutzungen im Plangebiet wird bereits deutlich, dass verkehrliche Veränderungen im angrenzenden Straßennetz aus dem Bauvorhaben von geringem Umfang sind. Für die geplante Nutzung mit insgesamt 57 Wohneinheiten (vier Wohngebäude, davon 3 mit jeweils 15 WE + 1 x 12 WE) wird eine Abschätzung der entstehenden quartiersbezogenen Neuverkehre (Verkehrserzeugung) getroffen. Hierzu werden relevante verkehrliche Kenngrößen gemäß den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV herangezogen (1). Diese Abschätzung ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Abschätzung der Verkehrserzeugung

Strukturdaten					
Art der Nutzung	Anzahl der Wohneinheiten [WE]			Bewohnerdichte	Bewohner
	Gesamt	Anteil	Relevant	[Bewohner / WE]	[Pers]
Wohnen	57,00	100,0%	57	3,0	171

Verkehrliche Kenngrößen					
Art der Nutzung	Wegehäufigkeit [Wege/ Pers]	Bewohnerverkehr	Pkw-Besetzungsgrad	Besucherverkehr	Wirtschaftsverkehr
		MIV-Anteil [%]		[Wege/ Pers]	[Lkw-Fahrten/ Pers]
Wohnen	3,5	75,00%	1,2	0,175	0,1

Verkehrserzeugung motorisierter Individualverkehr (MIV)				
Art der Nutzung	Bewohnerverkehr		Besucherverkehr	Wirtschaftsverkehr
	[Pkw/ 24h]		[Pkw/ 24h]	[Lkw/ 24h]
Wohnen	374		19	17

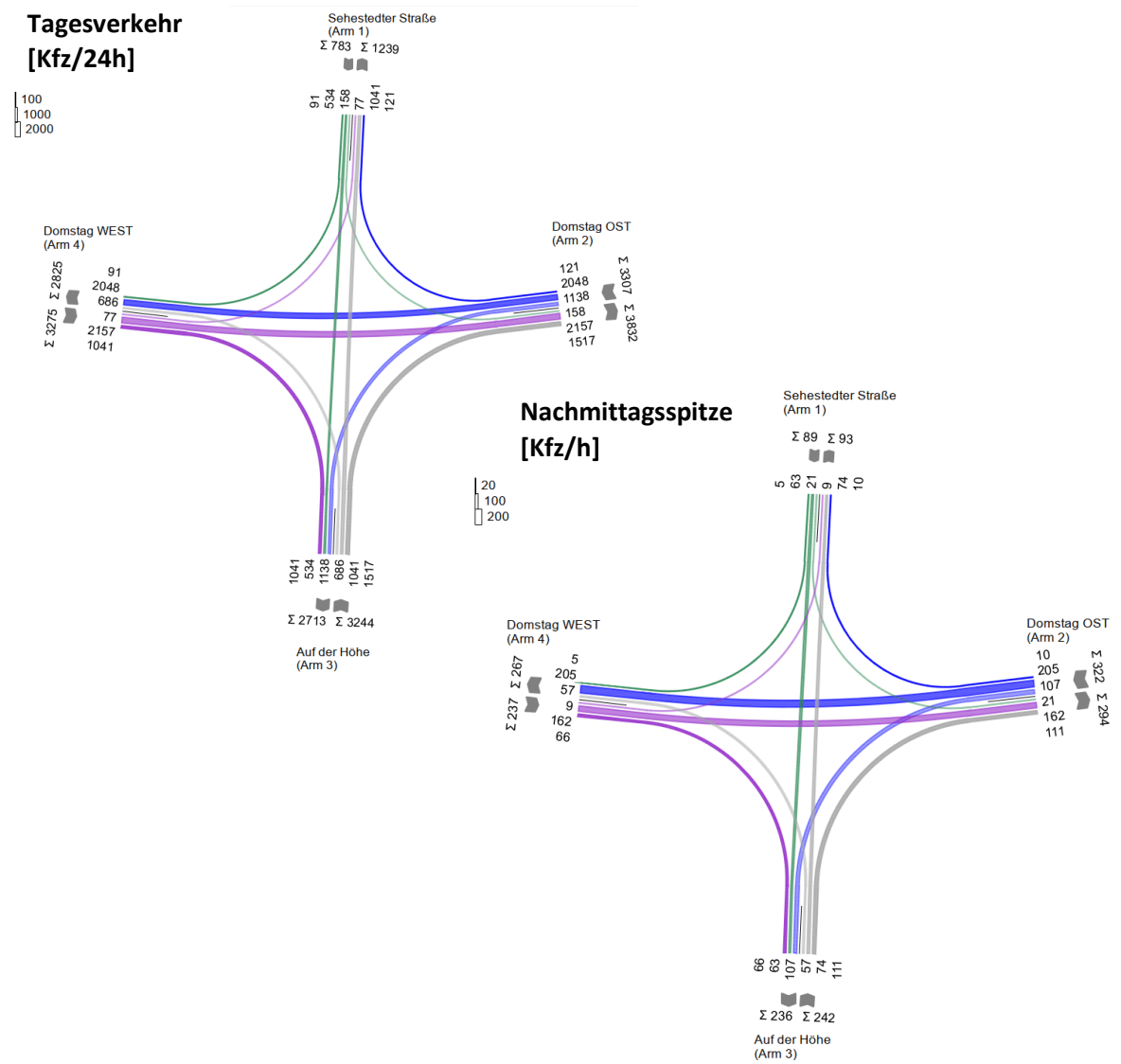
Zusammenstellung Tagesverkehr			
Verkehrserzeugung Tagesverkehr			
Pkw-Verkehr	Lkw-Verkehr	Kfz-Verkehr	
[Fz/ 24h]	[Fz/ 24h]	[Fz/ 24h]	
393	17	410	

Ermittlung Spitzenstunden			
Verkehrserzeugung Spitzenstunde			überschläg. Sp-h Anteil am Tagesverkehr
Pkw-Verkehr	Lkw-Verkehr	Kfz-Verkehr	[%]
[Fz/ h]	[Fz/ h]	[Fz/ h]	
39	2	41	10%

Tabelle 1: Abschätzung der Verkehrserzeugung Wohnbebauung Eichborn

Die oben getroffene Abschätzung geht hierbei von der oberen Bandbreite der Kfz-Nutzung mit hoher Wegehäufigkeit und MIV-Anteil (75%) aus. Bewertungsrelevant für die verkehrlichen Wirkungen von Bauvorhaben ist in aller Regel das Kfz-Verkehrsaufkommen in den Spitzenverkehrszeiten morgens und nachmittags. Bei einer überschlägigen Umlegung der Verkehrserzeugung auf die Spitzenstunden mit 10% Anteil am Tagesverkehr ergibt sich eine stündliche Verkehrsmenge von ca. 41 Kfz/h. Diese Verkehrsmenge wird über die Wohnstraßen Eichborn / Klintbarg in / aus Richtung Domsteg abgewickelt. Auch wird vernachlässigt, dass sich durch den Wegfall des Altbestandes mit 3 Doppelhäusern im Saldo eine noch leicht geringere zusätzliche Nutzung des Fahrtenaufkommens entsteht.

Im Maximalfall mit zusätzlich 41 Kfz-Fahrten/Stunde (Summe aus Quell- und Zielverkehr) wird gemessen an den bestehenden Verkehrsstärken auf der Straße Domstag keine signifikante Beeinträchtigung der Verkehrsqualität erwartet. Hierzu wird ein Vergleich mit der Verkehrszählung des Knotenpunktes Domstag / Sehestedter Straße herangezogen. Nachfolgende Abbildung zeigen die knotenbezogenen Verkehrsstärken für den Tageszeitraum (24h) sowie die Nachmittagsspitze.



Quelle: Verkehrszählung 11. Mai 2023

Abbildung 3: Verkehrsstärken Knotenpunkt Domstag / Sehestedter Straße / Auf der Höhe

Gemessen an den bestehenden Verkehrsstärken auf der Straße Domstag weisen die maximal zu erwartenden Neuverkehre einen Anteil von rd. 6% auf (41 Kfz bezogen auf $322 + 294 = \text{rd. } 620$ Kfz/Stunde). Der Knotenpunkt ist in Bestand mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet und weist eine unproblematische Verkehrsqualität auf. Die vorhandenen Kapazitätsreserven liegen deutlich oberhalb von 6%, daher ist keine maßgebende Verschlechterung der Verkehrsqualität zu erwarten.

Fazit:

- Eine weitere quantitative Bewertung der Verkehrsqualität, z.B. nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (2) ist für das Bauvorhaben aufgrund der geringen verkehrlichen Wirkungen obsolet.
- Aus Sicht der Verkehrsqualität kann das Bauvorhaben somit umgesetzt werden.

3. VERWEISE

1. **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.** *Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*. Köln : FGSV, 2006.
2. **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV.** *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015*. Köln : FGSV, 2015.