

Quelle: Bebauungsplan Kirchwerder 34, Freie und Hansestadt Hamburg | Bezirk Bergedorf

Verkehrsuntersuchung B-Plan Kirchwerder 34

07.05.2026, Hamburg



Vorbemerkungen

- Im Zusammenhang mit der Realisierung der neuen Stadtteilschule in Kirchwerder (Kirchwerder 33) sowie einem angrenzenden neuen Wohngebiet (Kirchwerder 34) wurde mit Stand 09.03.2017, mit einer Aktualisierung am 17.07.2019, ein Verkehrsgutachten erstellt.
- Zwischenzeitlich wurde die städtebauliche Konzeption um eine Kindertagesstätte mit ca. 60 Plätzen unmittelbar am Einfahrtsbereich zum neuen Wohngebiet ergänzt. Diese ist inzwischen nicht mehr in den Planungen enthalten.
- Auf diesen beiden Grundlagen basierend wurde im September 2024 eine aktualisierte Version der zum o.g. Bebauungsplan gehörenden Verkehrsuntersuchung verfasst.
- Insbesondere wurden eine Verkehrserhebung am Querschnitt Kirchenheerweg, Höhe Hausnummer 57, eine neue Verkehrsprognose sowie eine Prüfung der Leistungsfähigkeit der Erschließung durchgeführt und in den Präsentationsbericht eingearbeitet.
- Die Bebauungsplanverfahren wurden mittlerweile voneinander getrennt und Kirchwerder 33 beschlossen. Für das weiterhin laufende Verfahren Kirchwerder 34 haben sich im Zuge der Stellungnahmeverschiebung nochmals Anpassungsbedarfe für die letzte Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung (Stand: 30.09.2024) ergeben.
- Folglich beziehen sich Aktualisierungen lediglich auf den B-Plan Kirchwerder 34 und die damit verbundenen Planungen.

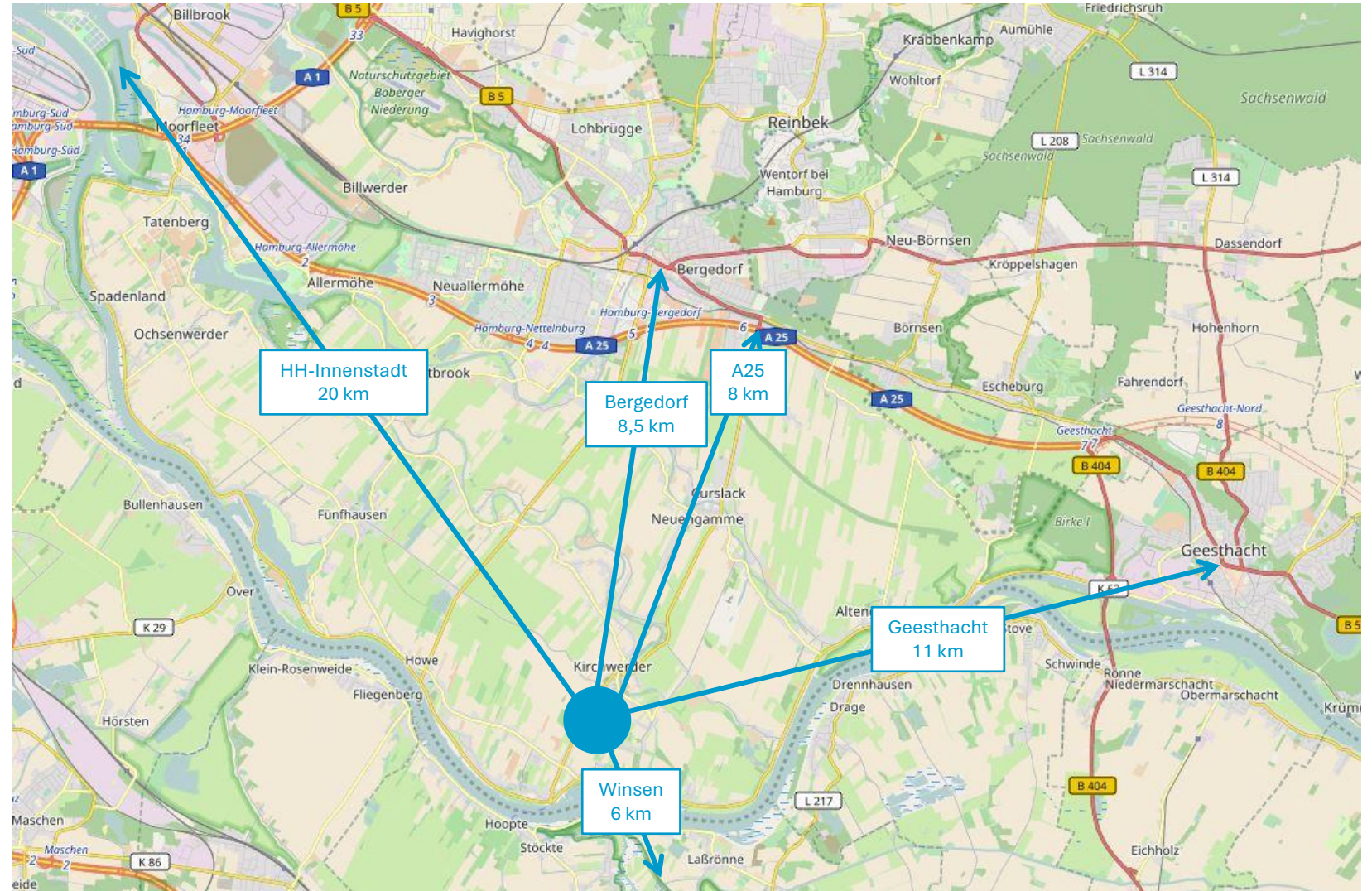
1 Grundlagen (heutige und geplante Situation)

Grundlagen

Lage des Plangebiets

Bevölkerungsdichte

- Vier- und Marschlanden:
656 EW / km²
- Kirchwerder:
294 EW / km²
- Stadtteil Bergedorf:
3.045 EW / km²

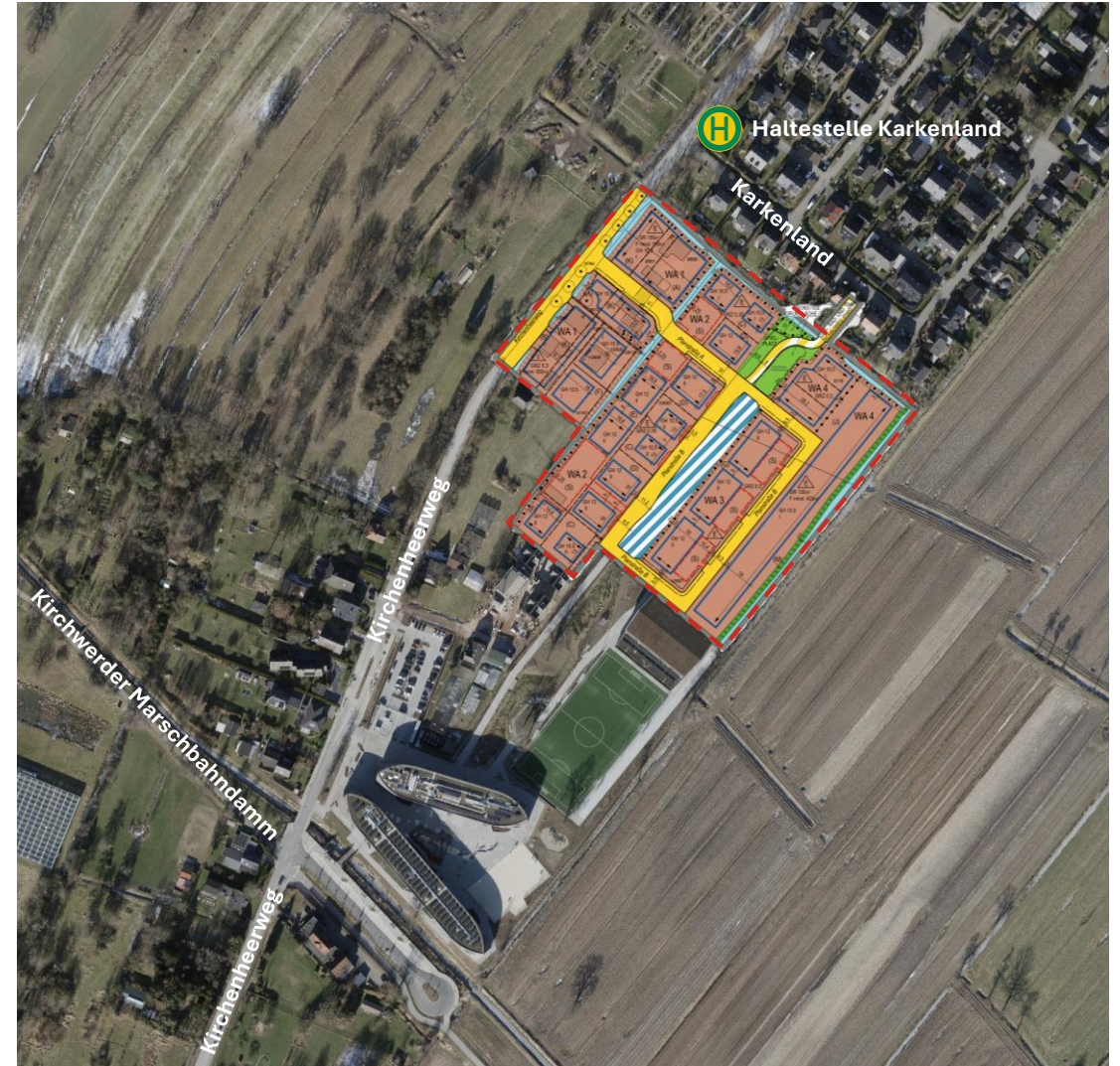


Grundlagen

Plangebiet im Siedlungsumfeld

- Plangebiet grenzt an das nördliche liegende Wohngebiet Karkenland
- Erschließung erfolgt über neue Planstraße an den Kirchenheerweg
- Anbindung an den ÖPNV über Bushaltestelle Karkenland unmittelbar nördlich des Gebiets
 - Insgesamt 10 Buslinien, davon 8 Schulbuslinien (nur zeitweise)
 - Buslinien 124 und 224 fahren in einem stündlichen Takt
 - Linie 124 wird werktags zeitweise um bis zu drei Fahrten pro Stunde verstärkt
 - Linie 224 fährt sonntags nicht
 - Vergleichsweise geringe Taktung
- Durchgängige Fuß- und Radwegeverbindungen zu Zielen in der Umgebung nur teilweise vorhanden

Quellen: Luftbilder Hamburg, Freie und Hansestadt Hamburg, Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung (LGV), 2025 und Bebauungsplan Kirchwerder 34, Freie und Hansestadt Hamburg, Bezirk Bergedorf



Grundlagen

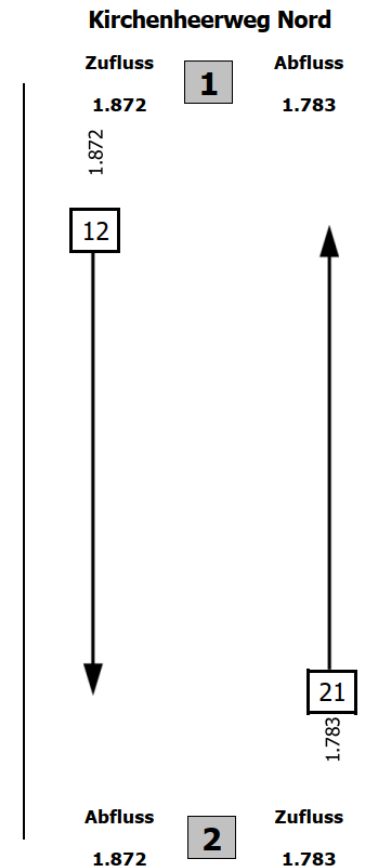
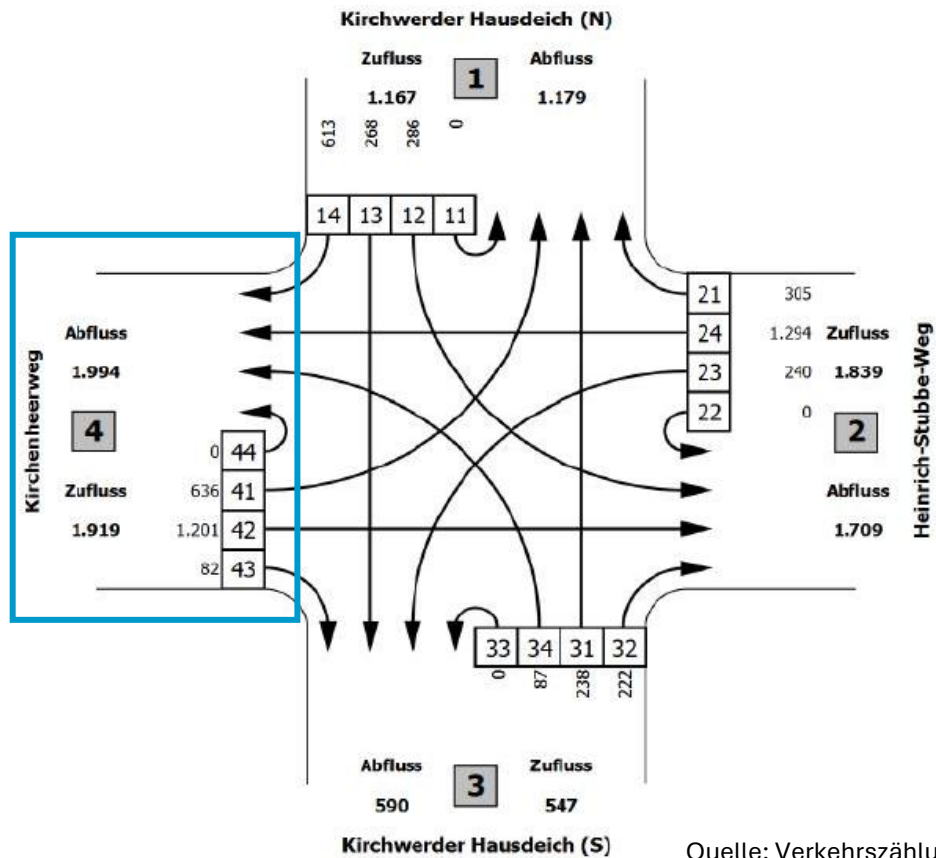
Verkehrserhebungen (Kfz/ 24h)

Knotenpunkt: Kirchwerder Hausdeich – Heinrich-Stubbe-Weg
– Kirchenheerweg

Datum: Dienstag, 12.06.2012

Querschnitt: Kirchenheerweg

Datum: Dienstag, 03.09.2024

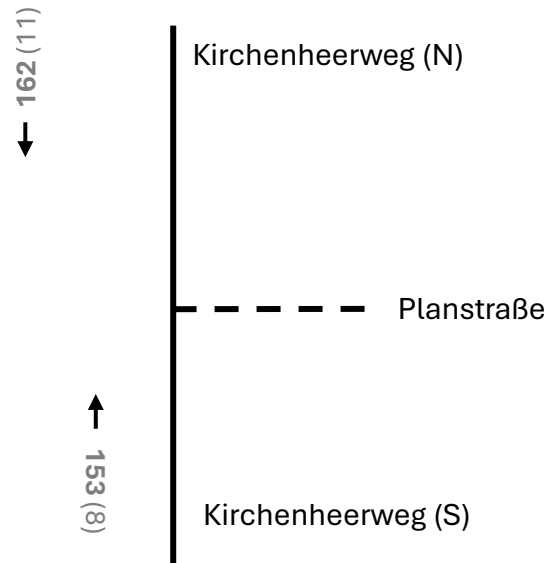


Grundlagen

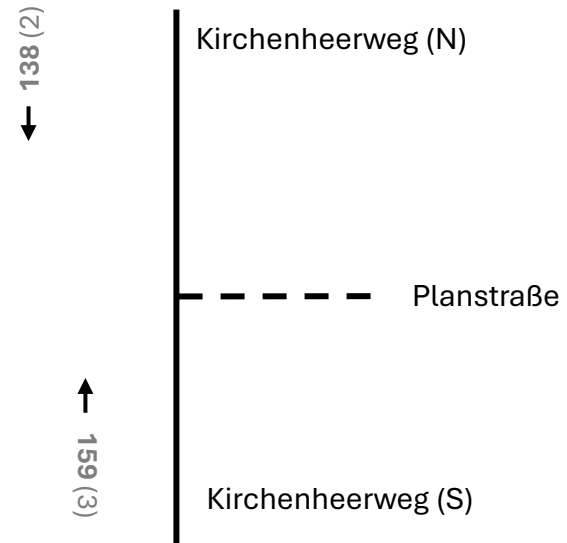
Verkehrserhebung vom Dienstag, 03.09.2024 | Spitzenstunde

Querschnitt Kirchenheerweg

Morgenspitze (7:15-8:15)



Nachmittagsspitze (16:45-17:45)



Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)

Grundlagen

Funktionsplan (Architekturbüro [REDACTED], Stand 02/2026)

- 89 Wohneinheiten (Einzel-/Doppel-/Reihenhäuser)
- 118 Stellplätze geplant
- Stellplatzschlüssel:
1,33 Stellplätze/Wohneinheit
- Besucherparkstände:
0,26 Parkstände/Wohneinheit
(Anforderungen ReStra erfüllt)



2

Verkehrsprognose

Verkehrsprognose

Ermittlung des Neuverkehrs

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
Wohnen	89 WE								599
Bewohner:	3,0	Bewohner/WE		3,5	0,70	1,2	1,0		545
Besucher:	0,05	Besucher/Fahrt					1,0		27
Lieferverkehre:	0,10	Lkw-Fahrten/Bewohner					1,0		27
Verkehrsaufkommen gesamt in Fahrten/ Tag (gerundet)									600

Nutzer	Fahrten/Tag	Fahrten/Tag u. Richtung
Gesamt	600	300

Stunde	Quellverkehr [Kfz/h]	Zielverkehr [Kfz/h]
00:00 - 01:00	7	4
01:00 - 02:00	2	1
02:00 - 03:00	1	0
03:00 - 04:00	1	3
04:00 - 05:00	4	4
05:00 - 06:00	16	12
06:00 - 07:00	26	10
07:00 - 08:00	32	9
08:00 - 09:00	21	9
09:00 - 10:00	19	8
10:00 - 11:00	12	11
11:00 - 12:00	13	12
12:00 - 13:00	10	8
13:00 - 14:00	9	9
14:00 - 15:00	10	15
15:00 - 16:00	10	17
16:00 - 17:00	11	27
17:00 - 18:00	20	37
18:00 - 19:00	20	30
19:00 - 20:00	17	27
20:00 - 21:00	11	18
21:00 - 22:00	10	13
22:00 - 23:00	11	9
23:00 - 24:00	8	7
Summe	300	300

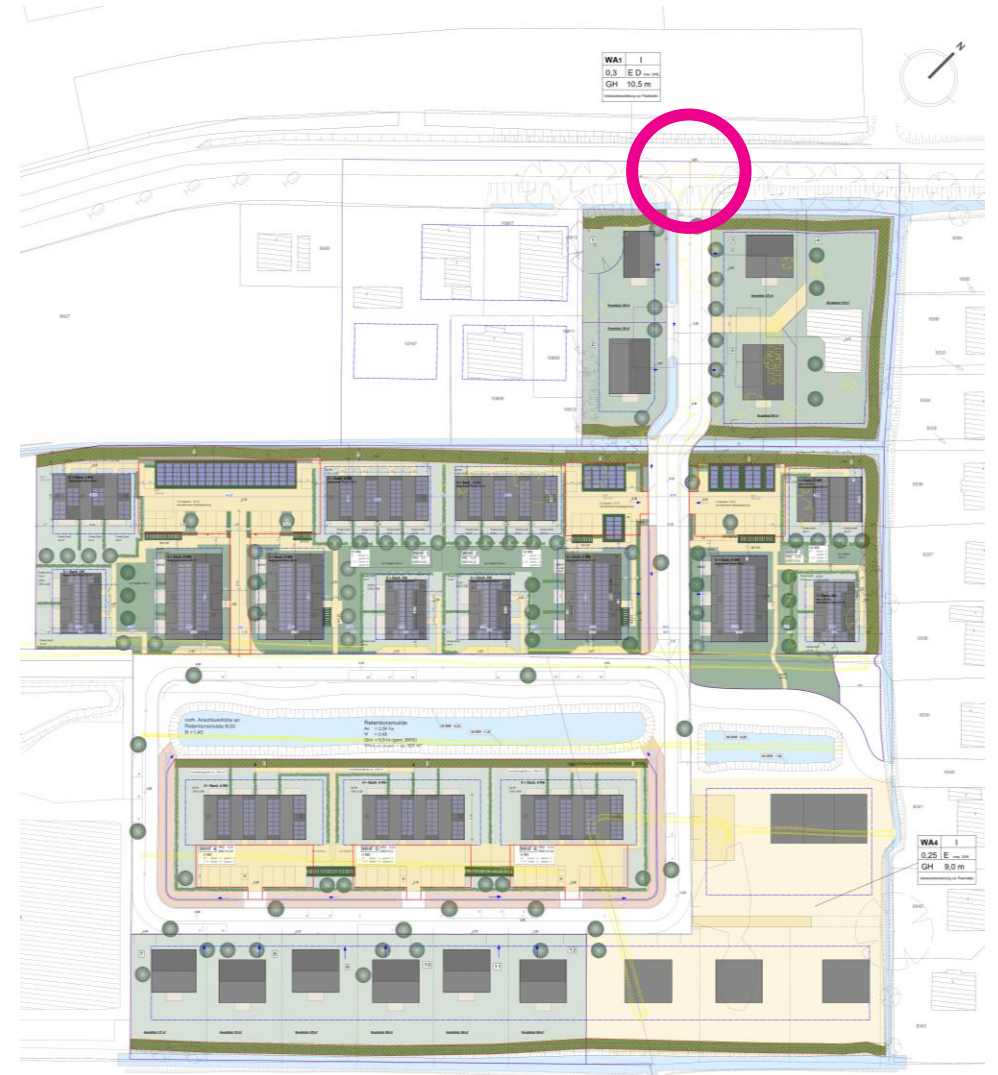
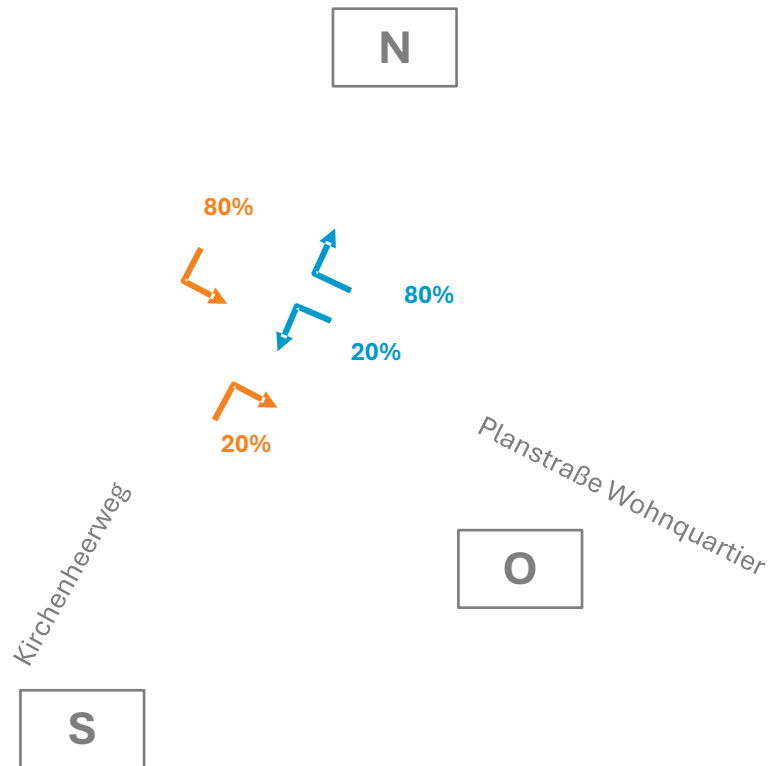
Morgenspitze: 41 Fahrten

Nachmittagspitze: 57 Fahrten

Verkehrsprognose

Einmündung Kirchenheerweg/Planstraße | Richtungsverteilung Neuverkehr

Prozentuale Verteilung des Quell- und Zielverkehr

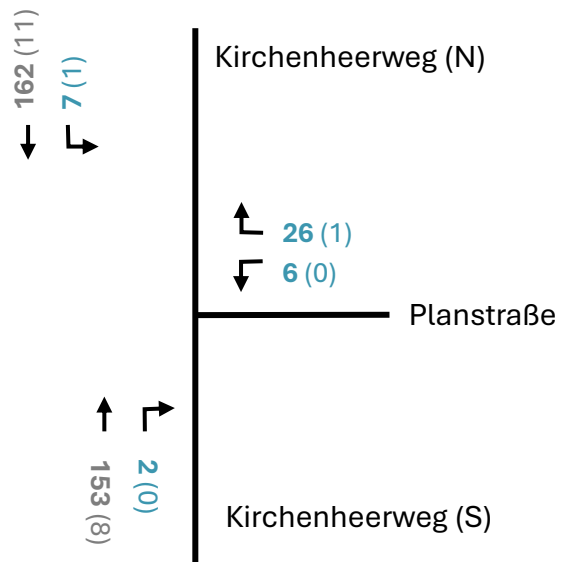


Planquelle: Architekturbüro [Logo] Stand 02/2026

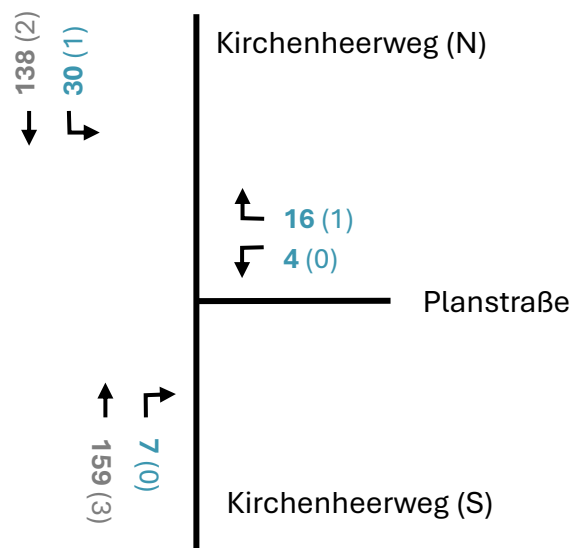
Verkehrsprognose

Einmündung Kirchenheerweg/Planstraße | Spitzenstunden

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Bestandsverkehr in Kfz/h (davon SV)

Neuverkehr in Kfz/h (davon SV)

* Als Grundlage wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung aus 2024 verwendet. Es wird angenommen, dass durch den neuen Standort der Stadteilschule Kirchwerder keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrsmengen am erhobenen Querschnitt zu erwarten sind.

3

**Beurteilung der verkehrlichen
Erschließung**

Beurteilung der verkehrlichen Erschließung

Überprüfung der Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der unsignalisierten Knotenpunkte erfolgt mit dem Programm KNOBEL (BPS GmbH). 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 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. Die Tabelle zeigt die den einzelnen Qualitätsstufen zugeordneten Wartezeiten an unsignalisierten Knotenpunkten.

QSV	Kfz-Verkehr an unsignalisierten Knoten	
	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)	Knotenpunkt ist überlastet

Qualitätsstufen nach HBS (FGSV, 2015) für unsignalisierte Knotenpunkte

Beurteilung der verkehrlichen Erschließung

Leistungsfähigkeitsnachweis Kirchenheerweg/ Planstraße Wohnquartier

Morgenspitze

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]	Fz	Fz	
2	→	157				1800					A
3	↘	2				1600					A
4	↖	6	6,5	3,2	323	719		5,0	1	1	A
6	↗	27	5,9	3,0	154	994		3,8	1	1	A
Misch-N		32,5				929	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	168				1800					A
7	↙	8	5,5	2,8	155	1078		3,6	1	1	A
Misch-H		175				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Nachmittagsspitze

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]	Fz	Fz	
2	→	161				1800					A
3	↘	7				1600					A
4	↖	4	6,5	3,2	331	696		5,2	1	1	A
6	↗	17	5,9	3,0	163	984		3,8	1	1	A
Misch-N		20,5				910	4 + 6	4,1	1	1	A
8	←	139				1800					A
7	↙	30	5,5	2,8	166	1064		3,5	1	1	A
Misch-H		169				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

4 Zusammenfassung

Zusammenfassung

Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

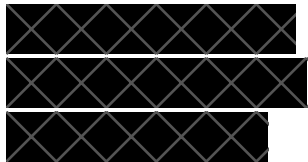
- Im Rahmen des B-Plan Kirchwerder 34 ist der Neubau von insgesamt 89 Wohneinheiten vorgesehen. Das Projektgebiet wird zukünftig über eine Anbindung an den Kirchenheerweg erschlossen.
- Die Realisierung des Vorhabens führt unter der Annahme eines MIV-Anteils von 70 % zu einer Erhöhung des Fahrtenaufkommens um rd. 600 Fahrten/ Tag. In den maßgeblichen Spitzenstunden erhöht sich das Fahrtenaufkommen am Morgen und am Nachmittag um rd. 40 bzw. 60 Fahrten/ Stunde. Das Neuverkehrsaufkommen führt daher zu einer nur geringfügigen Veränderung des Gesamtverkehrsaufkommens.
- Hinsichtlich des festgelegten Stellplatzschlüssels ist dabei anzunehmen, dass die prognostizierten Verkehre tendenziell hoch angesetzt sind und für den Nachweis der Abwickelbarkeit auf der „sicheren Seite“ liegen.
- Die Ergebnisse der Kapazitätsnachweise zeigen, dass die prognostizierten Verkehre unter Berücksichtigung der im Jahr 2024 erhobenen Bestandsverkehre leistungsgerecht am neuen Knotenpunkt Kirchenheerweg/Planstraße abgewickelt werden können. In der Morgen- und Nachmittagspitze wird die höchste Qualitätsstufe (QSV) A erreicht. Folglich ist insgesamt eine leistungsgerechte Abwicklung der Verkehre über das vorhandene Straßennetz gegeben.

Ende

Verkehrsuntersuchung Kirchwerder 34

2024227, Stand: 07.05.2026

Auftraggeber:in

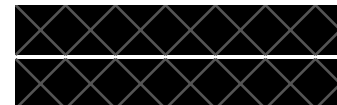


Auftragnehmer

ARGUS Stadt und Verkehr
Pinnasberg 45
20359 Hamburg

+49 (0) 40 309 709 – 0
kontakt@argus-hh.de
ww.argus-hh.de

Bearbeitende



Disclaimer

Bei der Erstellung dieser Präsentation ist größte Sorgfalt verwendet worden, dennoch bleiben Änderungen, Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Die Überlassung der Präsentation erfolgt nur für den internen Gebrauch des Empfängers. Eine Veröffentlichung gilt es mit dem Verfasser abzustimmen.

Die verwendeten Bilder unterliegen den jeweiligen angegebenen Lizenzbestimmungen. Die vollständigen Lizenzbedingungen können hier eingesehen werden: <https://creativecommons.org/licenses/>

© 2025 – ARGUS Stadt und Verkehr – info@argus-hh.de