

Bebauungsplan Nr. 23 „Fuchsberg-Nord“
der Gemeinde Deutsch Evern

Gutachterliche Stellungnahme
zu den verkehrlichen Wirkungen

Auftraggeber: Sparkassen Hanse Immobilien GmbH, Schröderstraße 16,
21335 Lüneburg

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 Januar 2026



Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufgabenstellung und Grundlagen.....	2
2. Vorhandene Situation.....	4
2.1 Straßenräume.....	4
2.2 Zählergebnisse 2025.....	5
2.3 Analysebelastungen im Straßennetz.....	8
3. Zukünftige Situation	10
3.1 Prognosebelastungen im Planungsnullfall.....	10
3.2 Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets	11
3.3 Prognosebelastungen im Planfall	12
4. Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen	14
5. Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen.....	15
6. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen	17

1. Aufgabenstellung und Grundlagen

Die Gemeinde Deutsch Evern plant die Ausweisung von Bauland auf Siedlungserweiterungsflächen des gültigen Flächennutzungsplans und stellt dazu den Bebauungsplan Nr. 23 „Fuchsberg-Nord“ auf. Das Bebauungsplangebiet liegt südlich der Straße Am Tiergarten und grenzt im Süden an den Fuchsberg. Die Lage des Bebauungsplangebiets im Nordwesten der Gemeinde Deutsch Evern zeigt der Übersichtsplan in Bild 1.

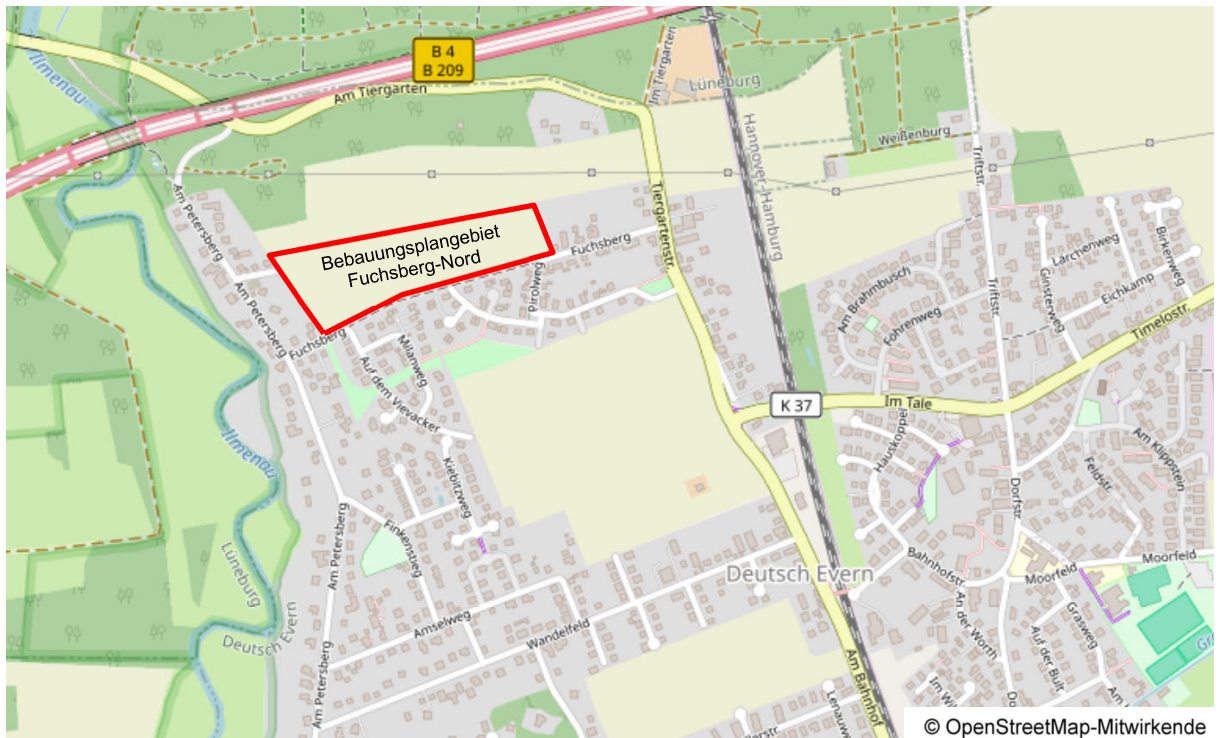


Bild 1: Übersichtsplan

Es ist vorgesehen, das geplante Wohngebiet im Osten an die Tiergartenstraße und im Westen an die Straße Am Petersberg anzuschließen. Die innere Erschließung des Bebauungsplangebiets soll aus zwei Ringstraßen bestehen, die in der östlichen Hälfte als Fortsetzung des Nachtigallenwegs und des Pirolwegs geplant sind. Der Fuchsberg soll im Bereich des Plangebiets nicht für Verkehr geöffnet werden, sondern als landwirtschaftlicher Weg erhalten bleiben.

Zur Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Nahverkehr wird ein Buswendebereich mit Haltestelle in fußläufiger Entfernung geschaffen. Dazu werden die Randbereiche des vorhandenen Regenrückhaltebeckens umgestaltet.

Das Plangebiet besteht aus den Teilgeltungsbereichen I und II, die der Planzeichnung zum Bebauungsplan in Bild 2 zu entnehmen sind. Der Teilgeltungsbereich I umfasst das ca. 6 ha große Flurstück 42/164 sowie Teilbereiche des Flurstücks 42/109. Bei dem Teilgeltungsbereich II handelt es sich um das im Bebauungsplan „Fuchsberg I“ festgesetzte Regenrückhaltebecken sowie den Einmündungsbereich des Nachtigallenwegs in die Tiergartenstraße.

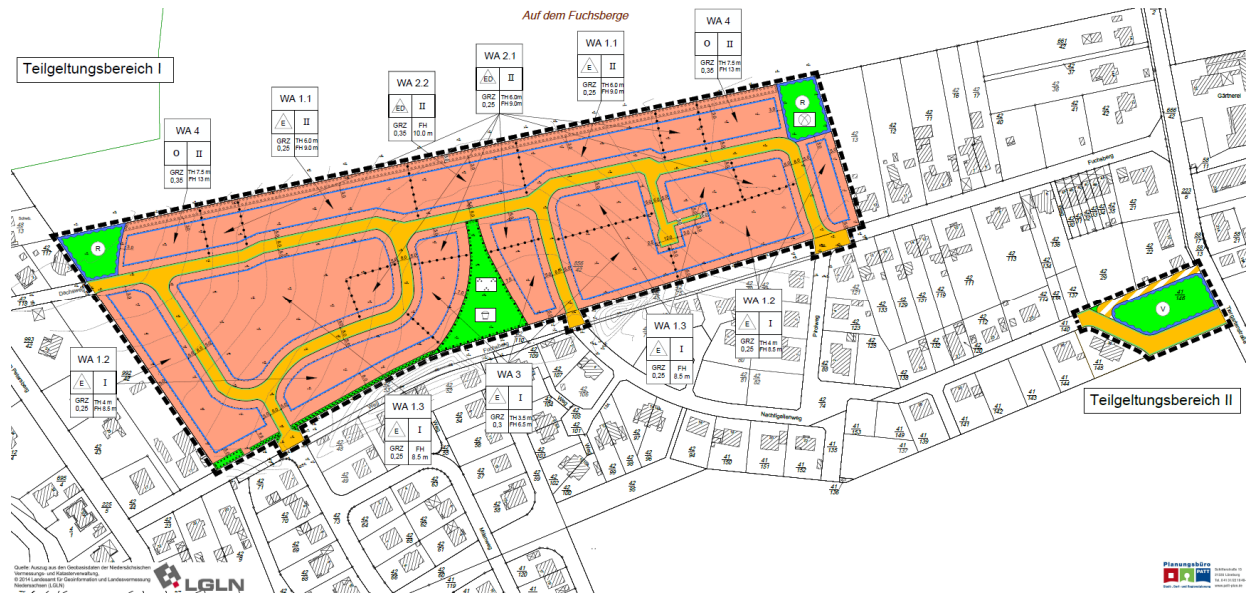


Bild 2: Planzeichnung zum Bebauungsplan „Fuchsberg Nord“ (Quelle: Planungsbüro Patt, Lüneburg)

Im Plangebiet sollen Möglichkeiten für verschiedene Wohnformen etabliert werden. So sind neben einer Einzel- und Doppelhausbebauung auch zwei Doppelhaus-Villen und zwei Mehrfamilienhäuser vorgesehen. Der städtebauliche Entwurf ist in Bild 3 dargestellt.

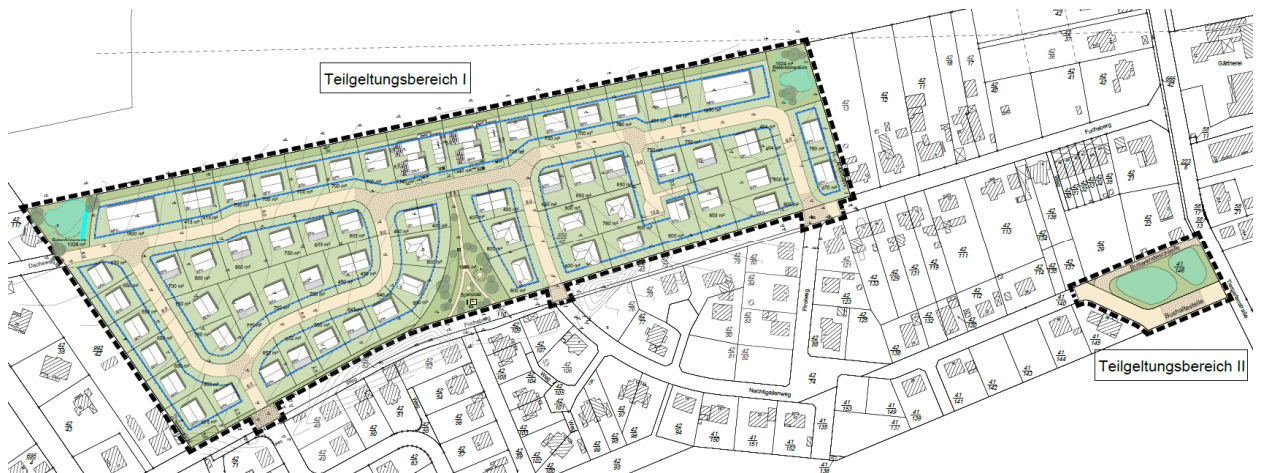


Bild 3: Städtebaulicher Entwurf (Quelle: Planungsbüro Patt, Lüneburg)

Als Grundlage der Untersuchung sind im Oktober 2025 Verkehrserhebungen an den Knotenpunkten Am Petersberg / Fuchsberg und Tiergartenstraße / Fuchsberg durchgeführt worden. Aufbauend auf diesen Verkehrsdaten und dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen der geplanten Bebauung werden die zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den vorhandenen und geplanten Straßenabschnitten ermittelt.

Darüber hinaus wird die Verträglichkeit des zusätzlichen Verkehrsaufkommens beurteilt. Sollte sich ein Handlungsbedarf ergeben, werden entsprechende Maßnahmen empfohlen.

2. Vorhandene Situation

2.1 Straßenräume

Die Tiergartenstraße weist im Untersuchungsabschnitt einen zweistreifigen Regelquerschnitt auf. Auf der Ostseite ist ein mit Borden abgesetzter Gehweg vorhanden. Der westliche Seitenraum ist begrünt und weist einen alten Baumbestand auf. Die Tiergartenstraße hat als Verbindung zwischen der Uelzener Straße in Lüneburg und der K 37 eine verkehrswichtige Funktion.



Bild 4: Tiergartenstraße → Norden



Bild 5: Auf dem Petersberg → Süden

Die Straße Am Petersberg ist mit einer asphaltierten Fahrbahn ausgebaut. Auf der Ostseite verläuft ein Gehweg, der mit einem Grün- bzw. Parkstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Die Straße Am Petersberg verbindet Melbecker Straße und Am Tiergarten und ist als Sammelstraße einzuordnen.



Bild 6: Fuchsberg Ost → Westen



Bild 7: Fuchsberg West → Osten

Der Fuchsberg ist im mittleren Abschnitt nicht ausgebaut und nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Der östliche Abschnitt bis zum Pirolweg weist eine asphaltierte Fahrbahn auf. Beidseitig sind schmale Gehwege vorhanden, die mit Borden von der Fahrbahn abgesetzt sind. Im westlichen Abschnitt ist nur auf der Nordseite ein Gehweg ausgebaut. Beide Straßenabschnitte – sowie auch die davon abzweigenden Straßen – sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen.



Bild 8/9: Nachtigallenweg → Osten

Der Nachtigallenweg weist eine aus Betonsteinen gepflasterte Fahrbahn auf. Der Gehweg auf der Nordseite ist abschnittsweise mit einem Grünstreifen und abschnittsweise mit einem Hochbord von der Fahrbahn abgesetzt. Der Grünstreifen dient auch der Entwässerung. Pirolweg und Auf dem Vievacker sind analog zum Nachtigallenweg mit einer Fahrgasse und einem Gehweg ausgebaut. Alle Straßenabschnitte liegen innerhalb der Tempo-30-Zone.



Bild 10: Pirolweg → Süden



Bild 11: Auf dem Vievacker → Süden

2.2 Zählergebnisse 2025

Als Grundlage der Untersuchung sind am 08.10.2025, einem normalen Werktag außerhalb der Ferien, Verkehrszählungen an den Knotenpunkten Am Petersberg / Fuchsberg und Tiergartenstraße / Fuchsberg durchgeführt worden. Die videogestützten Erhebungen wurden über einen Zeitraum von 8 Stunden (6:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr) ausgewertet und auf Tageswerte (Kfz/24h) hochgerechnet. Die Hochrechnungsfaktoren wurden aus vorliegenden 24-stündigen Verkehrszählungen auf der Tiergartenstraße ($f = 1,80$) und der Straße Am Petersberg ($f = 1,85$) gewonnen.

Die Verkehrsströme an den beiden Knotenpunkten während der 8-stündigen Zählzeit können Bild 12 und 13 entnommen werden. Außer dem Kfz-Verkehr insgesamt sind auch der Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t, Busse und landwirtschaftlicher Verkehr) und der Radverkehr angegeben.

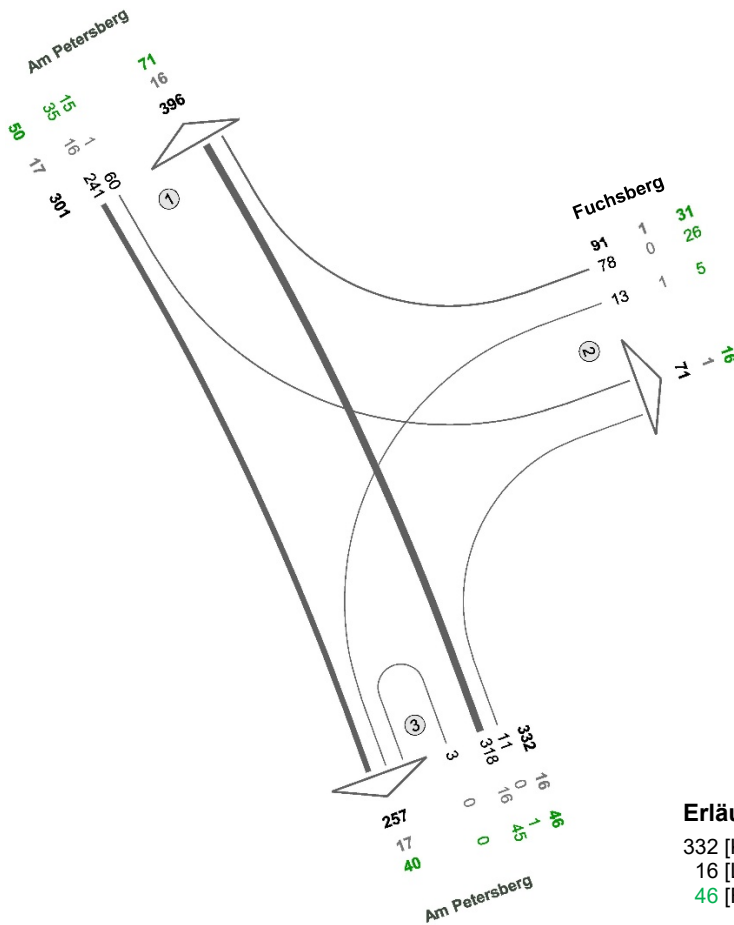
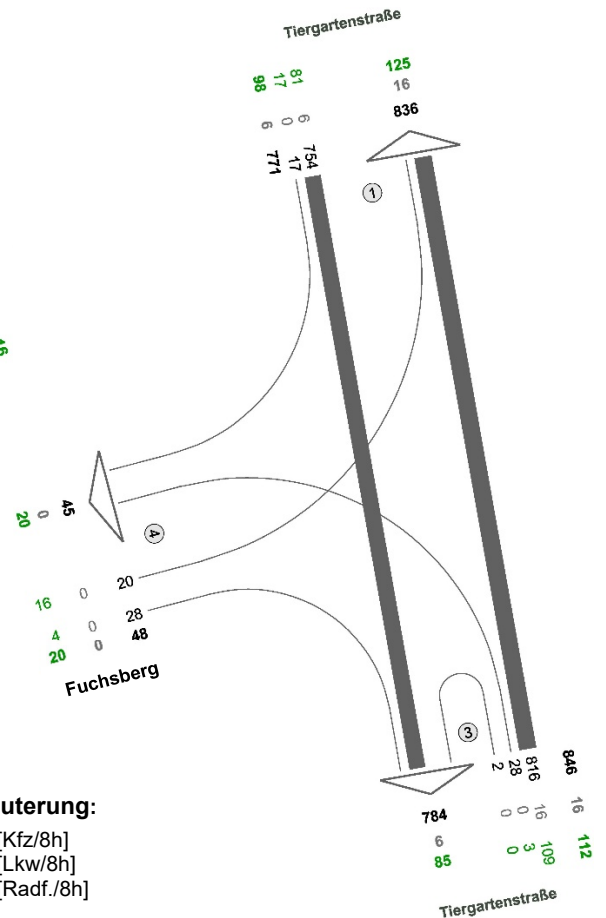


Bild 12: Am Petersberg / Fuchsberg
 Zählergebnisse [Kfz/8h]



Erläuterung:

332 [Kfz/8h]
 16 [Lkw/8h]
 46 [Radf./8h]

Bild 13: Tiergartenstraße / Fuchsberg
 Zählergebnisse [Kfz/8h]

Die Straße Am Petersberg nimmt an Werktagen nördlich des Fuchsbergs eine Verkehrsbelastung von rd. 1.300 Kfz/24h auf. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 4,7 %. Für den westlichen Abschnitt des Fuchsbergs wurde eine Verkehrsbelastung von rd. 300 Kfz/24h mit einem geringen Schwerverkehrsanteil ermittelt.

Die Tiergartenstraße wird südlich des Fuchsbergs von rd. 2.950 Kfz/24h befahren. Der Schwerverkehrsanteil weist eine Größenordnung von 1,4 % auf. Der östliche Abschnitt des Fuchsbergs nimmt eine Verkehrsbelastung von rd. 170 Kfz/24h auf; Schwerverkehr wurde dort am Zähltag nicht festgestellt.

Für den Radverkehr liegen keine belastbaren Hochrechnungsfaktoren vor. Für die Straße Am Petersberg kann nördlich des Fuchsbergs ein Radverkehrsaufkommen von rd. 200 Radf./24h angenommen werden. Auf der Tiergartenstraße ist mit rd. 400 Radf./24h zu rechnen. Der Fuchsberg nimmt zwischen 60 und 100 Radf./24h auf. Der Radverkehr aus dem Fuchsberg fließt fast ausschließlich in Richtung Norden.

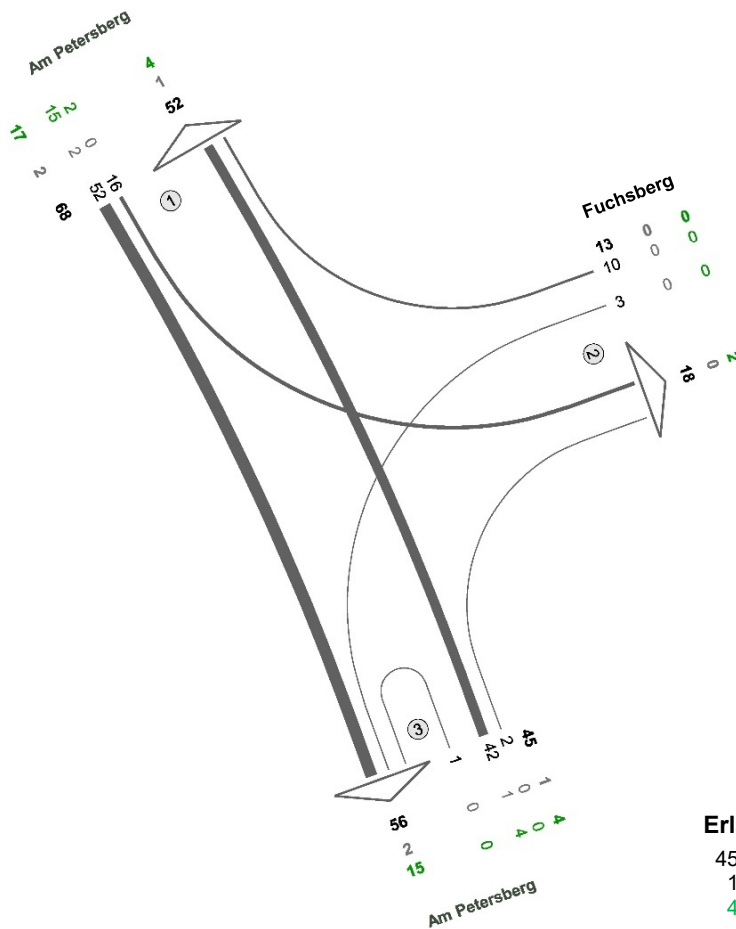
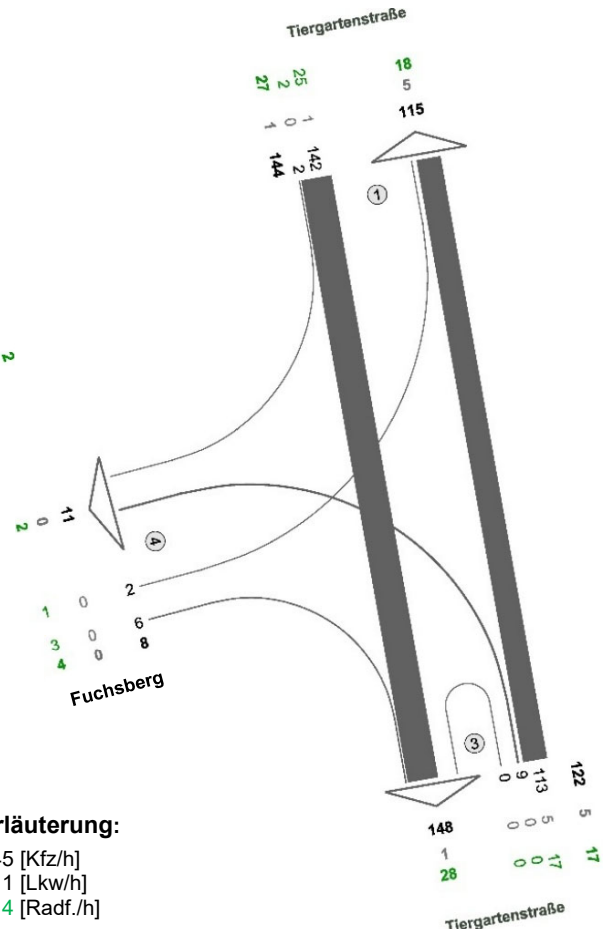


Bild 16: Am Petersberg / Fuchsberg
 Spitzenwerte am Nachmittag [Kfz/h]



Erläuterung:

- 45 [Kfz/h]
- 1 [Lkw/h]
- 4 [Radf./h]

Bild 17: Tiergartenstraße / Fuchsberg
 Spitzenwerte am Nachmittag [Kfz/h]

2.3 Analysebelastungen im Straßennetz

Die Verkehrsbelastungen im Straßennetz des Planungsraums sind mit Hilfe eines Verkehrsmodells zusammengestellt worden. Für die Straßenabschnitte an den Zählstellen wurden die Zählwerte von 2025 verwendet. Die Verkehrsbelastungen in den angrenzenden Erschließungsstraßen sind anhand der vorhandenen Bebauung und der Einwohnerzahlen abgeschätzt worden. So kann in Wohngebieten mit Ein- und Zweifamilienhäusern mit einem Verkehrsaufkommen von rd. 2,0 Fahrten je Einwohner gerechnet werden.

Die Analysebelastungen im vorhandenen Straßennetz sind Bild 18 zu entnehmen. Die Tiergartenstraße weist Verkehrsbelastungen zwischen 2.900 und 3.000 Kfz/24h auf. Die Straße Am Petersberg wird von 1.100 bis 1.350 Kfz/24h befahren. Für den westlichen Abschnitt des Fuchsbergs sind 300 Kfz/24h und für den östlichen Abschnitt 100 bis 150 Kfz/24h dargestellt. Für den Nachtigallenweg ist eine Verkehrsbelastung von 100 Kfz/24h auf dem westlichen Abschnitt und von 200 Kfz/24h auf dem östlichen Abschnitt angegeben.

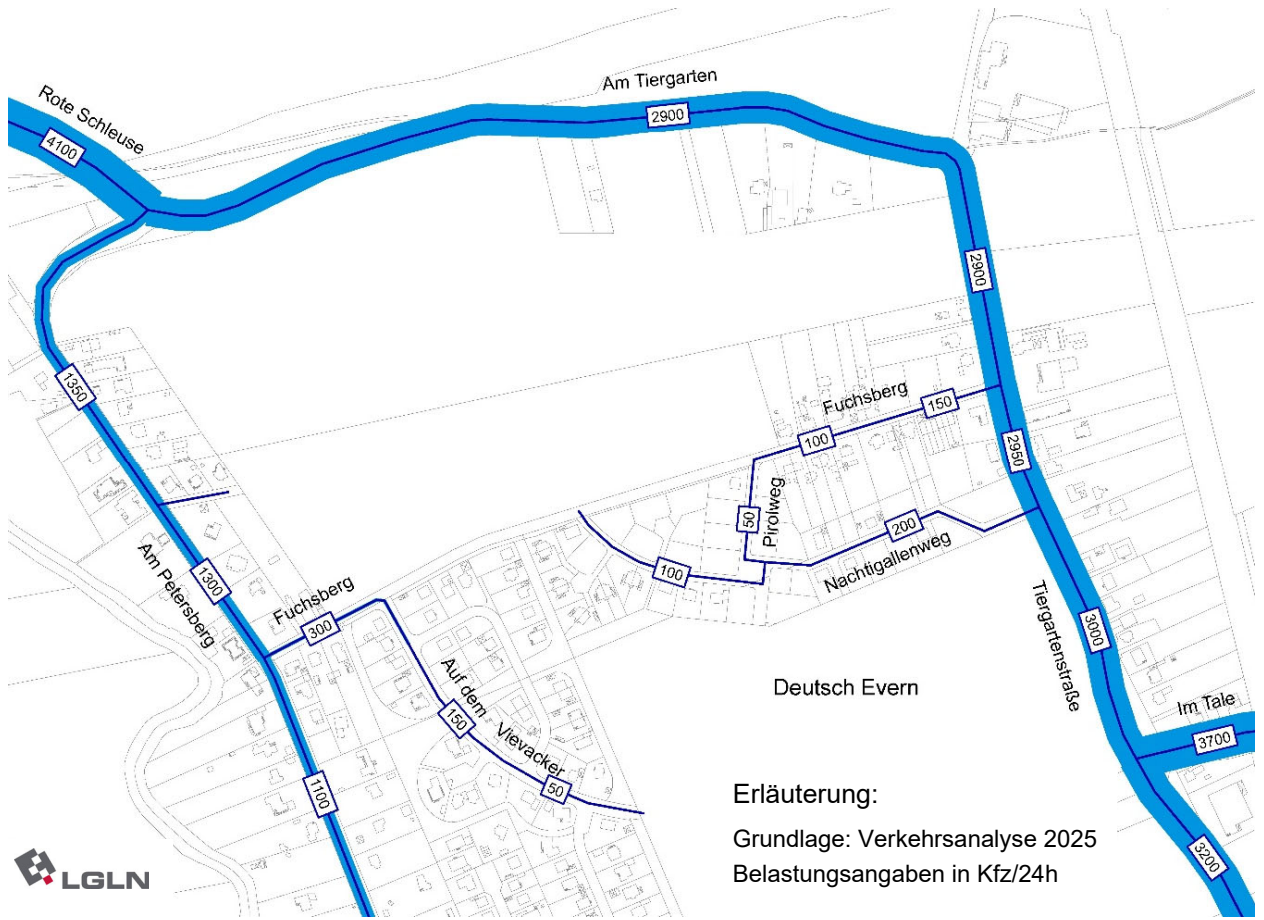


Bild 18: Analysebelastungen 2025

Die Analysebelastungen 2025 im Straßennetz stellen die Grundlage für die zu ermittelnden Prognosebelastungen dar.

3. Zukünftige Situation

3.1 Prognosebelastungen im Planungsnullfall

Die Prognose berücksichtigt neben der allgemeinen Verkehrsentwicklung aufgrund von Mobilitäts- und Fahrleistungsveränderungen die langfristige Bevölkerungsentwicklung in Niedersachsen und insbesondere im Landkreis Lüneburg.

Die Motorisierung der Einwohner und die Fahrleistungen im Pkw-Verkehr werden in den nächsten Jahren noch geringfügig ansteigen¹. Ab 2027/28 wird ein kontinuierlicher Rückgang der Motorisierung und der Fahrleistungen prognostiziert.

Im Hinblick auf die Bevölkerungsentwicklung gehen die Prognosen für den Landkreis Lüneburg zwischen 2020 und 2040 von weitgehend stagnierenden Einwohnerwerten² aus. Auch viele andere Landkreise zeigen eine vergleichbare Entwicklung, während im südlich angrenzenden Landkreis Uelzen etwas größere Einwohnerrückgänge erwartet werden.

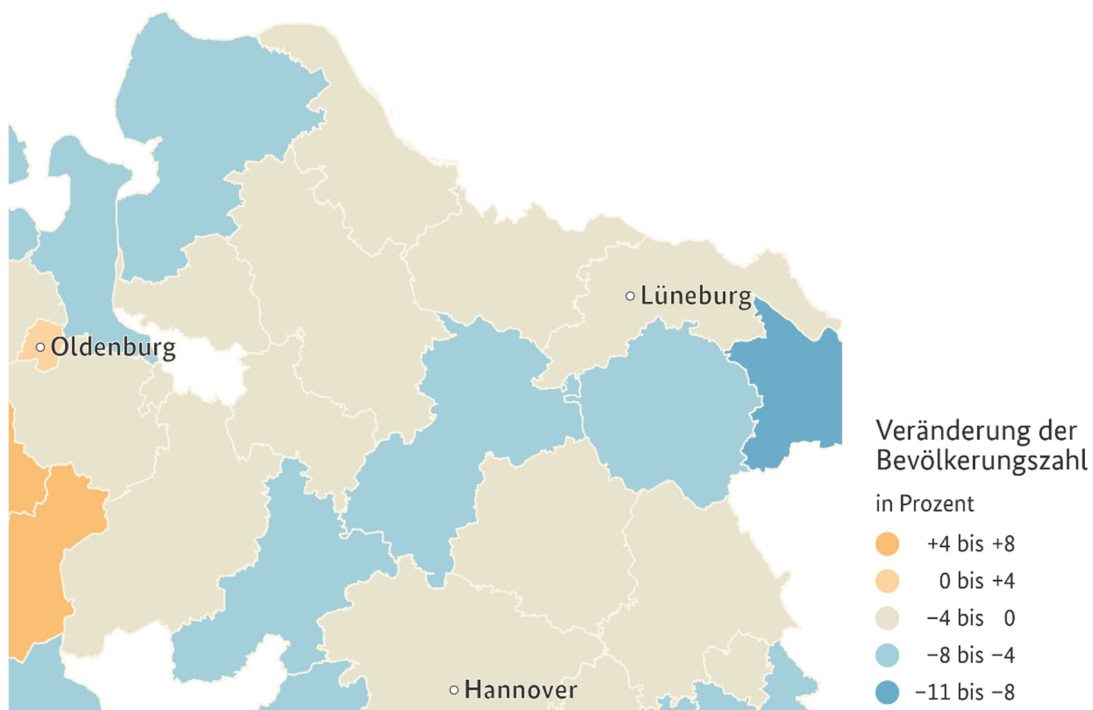


Bild 19: Prognose der relativen Bevölkerungsentwicklung zwischen 2020 und 2040

Verkehrszunahmen bis zum Prognosehorizont 2035 sind im Landkreis Lüneburg daher in erster Linie aus Strukturveränderungen zu erwarten. Zur Berücksichtigung anderer Entwicklungen im Umfeld des Bebauungsplangebiets werden die Verkehrsbelastungen auf der Straße Am Petersberg und auf der Tiergartenstraße pauschal um rd. 5 % erhöht.

¹ Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Pkw-Motorisierung und Pkw-Fahrleistungen

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

Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Straßennetz können Bild 20 entnommen werden. Für die Tiergartenstraße sind Verkehrsbelastungen zwischen 3.050 und 3.150 Kfz/24h angegeben. Die Straße Am Petersberg weist Belastungen zwischen 1.150 bis 1.400 Kfz/24h auf.

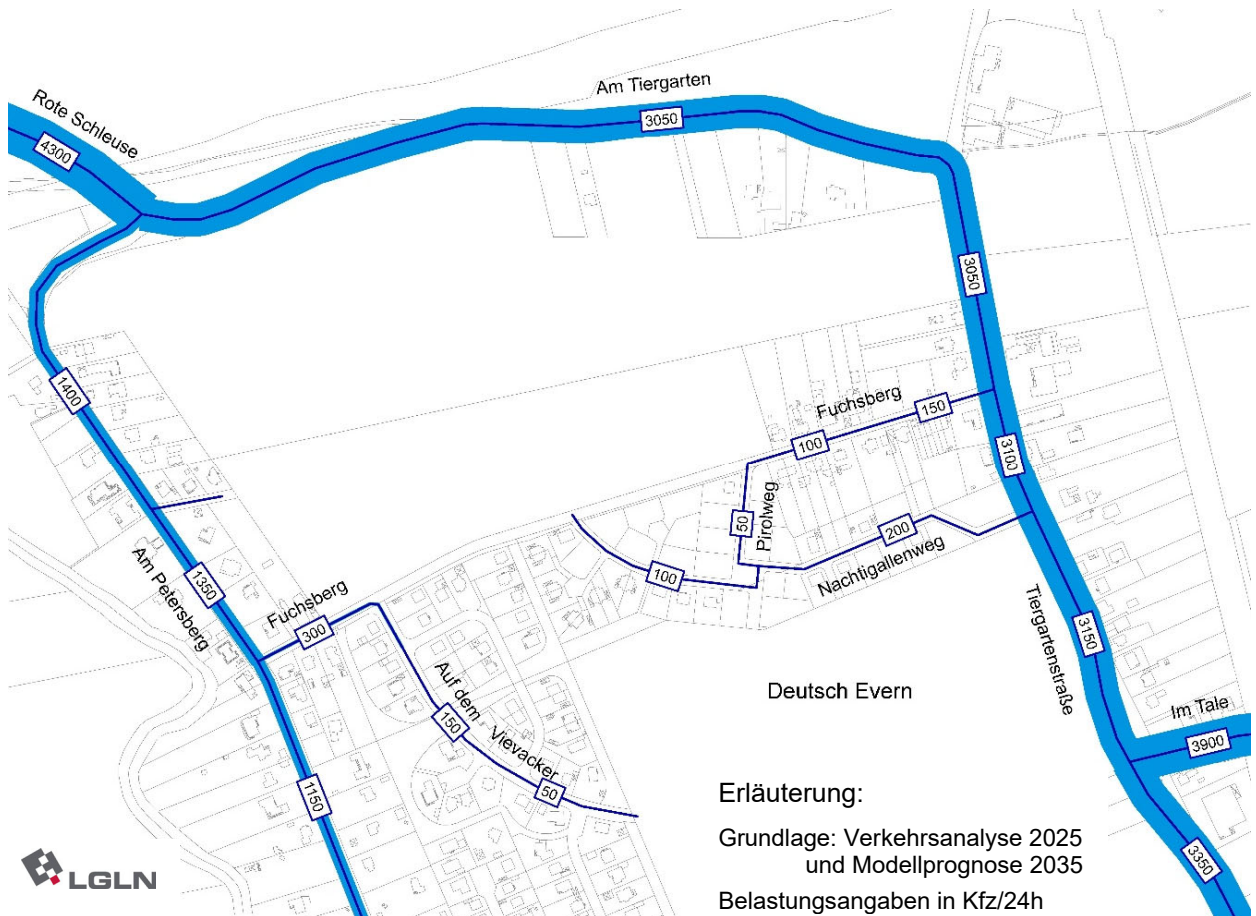


Bild 20: Prognosebelastungen 2035 im Planungsnullfall

3.2 Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets

Das Verkehrsaufkommen aus dem Bebauungsplangebiet „Fuchsberg-Nord“ kann in Abhängigkeit von der Anzahl der geplanten Wohneinheiten (WE) und der sich daraus ergebenden Einwohnerzahl nach Ver_Bau³ abgeschätzt werden. Hierbei sind noch Randbedingungen wie die Größe der Gemeinde, die Lage im Gemeindegebiet und die Bedienung durch den öffentlichen Nahverkehr zu beachten.

Im Plangebiet sind neben der Einzel- und Doppelhausbebauung auch zwei Doppelhaus-Villen mit jeweils 6 WE und zwei Mehrfamilienhäuser mit jeweils ca. 14 WE vorgesehen. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan wird sichergestellt, dass die Anzahl von 103 Wohneinheiten zuzüglich 13 untergeordneter Wohneinheiten (z. B. Ferienwohnungen) nur geringfügig überschritten werden kann.

³ Programm Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dr. Bosserhoff, 2023

Für Neubaugebiete ist für Ein- und Zweifamilienhäuser eine Bewohnerdichte von 3,0 bis 3,5 Einwohnern pro Haus zu erwarten. Wohnungen in Mehrfamilienhäusern weisen dagegen eine geringere Bewohneranzahl von 2,0 bis 2,5 Einwohnern pro WE auf. Dieser Ansatz wird auch für die Ferienwohnungen gewählt. Mit mittleren Ansätzen für 116 WE, davon 53 WE in den Mehrfamilienhäusern und in den Ferienwohnungen, errechnet sich eine Anzahl von 324 Einwohnern.

Aufgrund der Lage des Bebauungsplangebiets wird der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Rad- und Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf rd. 35 % geschätzt. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird mit 65 % angesetzt und der Besetzungsgrad der Pkw im Individualverkehr mit 1,2 Personen/Kfz berücksichtigt.

Tabelle 1: Pkw-Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets „Fuchsberg-Nord“

Wohnen	Besucher- und Wirtschaftsverkehr
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 116 Wohneinheiten ▪ 324 Einwohner ▪ 3,50 Wege je Einwohner ▪ Modal-Split Pkw: 65 % ▪ Pkw-Besetzungsgrad: 1,2 Personen $\text{VKA} = 324 \times 3,5 \times 0,65 / 1,2 =$ 614 Kfz-Fahrten pro Tag	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5 bis 15 % des Einwohnerverkehrs (im Mittel 10 %) → 61 Kfz-Fahrten pro Tag
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 0,05 bis 0,1 Kfz-Fahrten je Einw. (im Mittel 0,075 Kfz-Fahrten je Einw.) → 24 Kfz-Fahrten pro Tag

Das Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets Nr. 23 „Fuchsberg-Nord“, bestehend aus Einwohner-, Besucher- und Wirtschaftsverkehr, errechnet sich mit den gewählten Ansätzen zu insgesamt **700 Kfz-Fahrten/Tag**.

3.3 Prognosebelastungen im Planfall

Zur Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastungen im Planfall ist das Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets mit den Verkehrsbelastungen im Planungsnullfall überlagert worden. Das Belastungsbild in Bild 21 zeigt, dass der Dachsweg als nördliche Anbindung an die Straße Am Petersberg rd. 400 Kfz/24h aufnehmen wird. Die Verkehrsbelastung auf dem westlichen Abschnitt des Fuchsbergs steigt um 100 Kfz/24h auf 400 Kfz/24h an. Für den östlichen Abschnitt des Fuchsbergs werden 300 bis 350 Kfz/24h prognostiziert, was einer Verkehrszunahme von rd. 200 Kfz/24h entspricht.

Die Verkehrsmengen im Nachtigallenweg werden sich kaum verändern, da den zusätzlich zu erwartenden Verkehren aus dem Bebauungsplangebiet entsprechende Entlastungen gegenüberstehen. So können die Anwohner des Nachtigallenwegs zukünftig durch den westlichen

Teil des Bebauungsplangebiets und Am Peterberg die Rote Schleuse in Richtung Uelzener Straße erreichen. Nur auf dem östlichen Abschnitt des Nachtigallenwegs ist zusätzlich der Busverkehr mit rd. 40 Kfz-Fahrten/24h zu berücksichtigen. Pirolweg und Auf dem Vievacker werden durch den Verkehr des Bebauungsplangebiets nicht zusätzlich belastet.

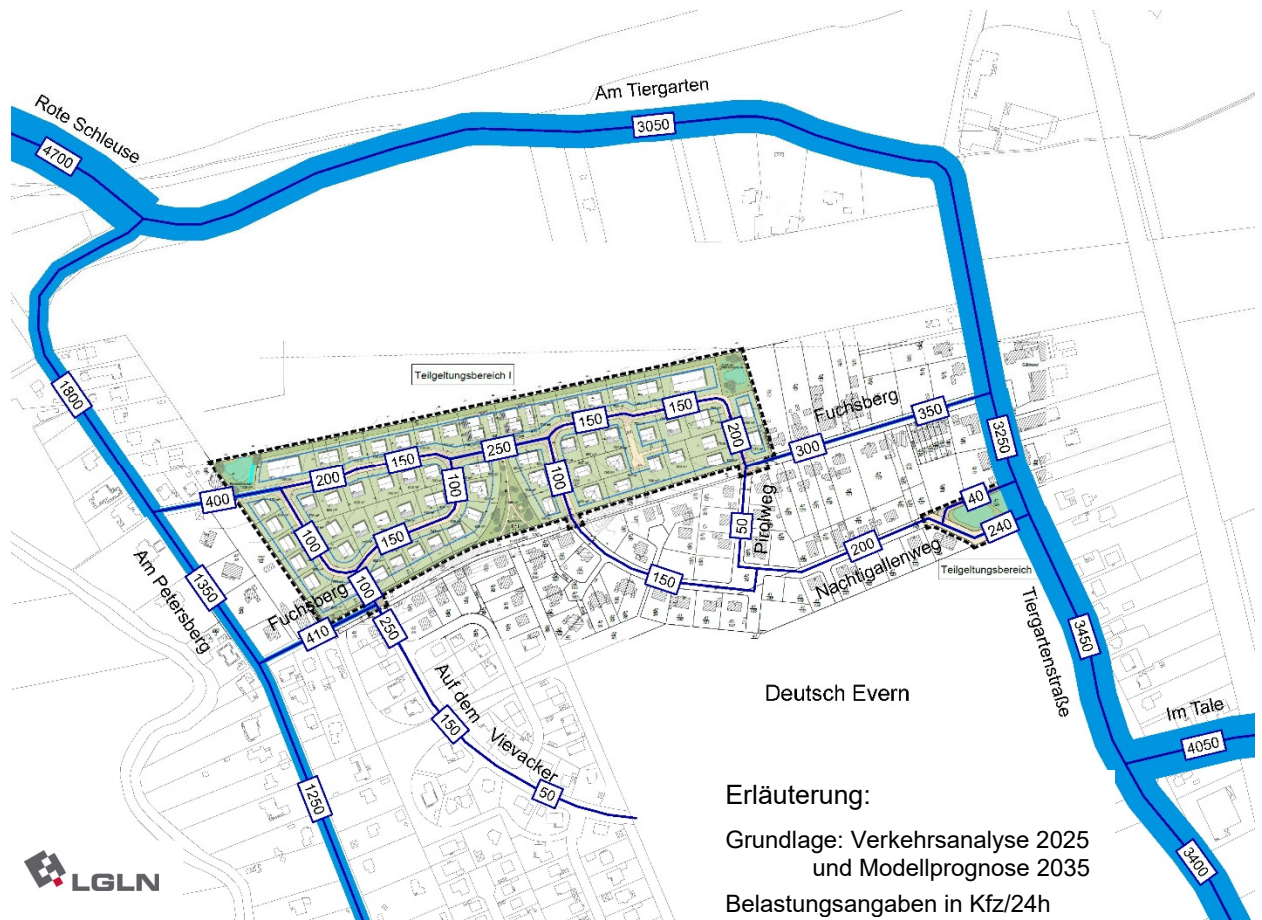


Bild 21: Prognosebelastungen 2035 im Planfall

Die Verkehrsbelastungen in der Straße Am Petersberg werden auf 1.250 bis 1.800 Kfz/24h ansteigen. Für die Tiergartenstraße werden Verkehrsbelastungen zwischen 3.250 und 3.450 Kfz/24h prognostiziert.

4. Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen

Die Verträglichkeit von Verkehrsbelastungen ist u. a. von der Straßenkategorie abhängig. So müssen Hauptverkehrsstraßen entsprechend höhere Verkehrsmengen aufnehmen als Wohnstraßen oder Wohnwege. Auch wenn in den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen keine „Grenzwerte“ für zulässige Verkehrsstärken angegeben sind, so lassen sich daraus jedoch bestimmte Größenordnungen entnehmen.

Für den Ausbau von innerörtlichen Straßen ist die RASt 06⁴ anzuwenden, die zwischen anbaufreien Hauptverkehrsstraßen (VS), angebauten Hauptverkehrsstraßen (HS) und Erschließungsstraßen (ES) unterscheidet. Die Erschließungsstraßen sind nochmals in die beiden Kategorien ES IV und ES V unterteilt.

Fuchsberg und Nachtigallenweg lassen sich in die Kategorie ES V „Wohnstraße“ einordnen. Als Charaktermerkmal für Wohnstraßen wird u. a. angegeben, dass die Verkehrsstärke unterhalb von 400 Kfz/h liegt. Nur bei „Wohnwegen“, die i. d. R. als Mischflächen angelegt sind, wird mit 150 Kfz/h ein geringerer Wert angegeben.

Der EAE 85/95⁵ können Hinweise zur Umfeldverträglichkeit von Straßen entnommen werden. Im Hinblick auf den Verkehrslärm wird ausgeführt, dass in der Spitzenstunde eine Verkehrsstärke von 300 Kfz/h nicht überschritten werden sollte.

Im Hinblick auf den Ausbaustandard, die Funktion der Straßen, die Lage im ländlichen Raum und die angrenzenden Nutzungen kann abgeleitet werden, dass der Grenzwert der verträglichen Verkehrsstärke in den Wohnstraßen bei rd. 200 Kfz/h erreicht wird. Die Straße Am Petersberg ist dagegen als Sammelstraße einzuordnen. Hier sind in der RASt 06 Verkehrsstärken zwischen 400 und 800 Kfz/h angegeben. Aufgrund der vorhandenen Randbedingungen ist als Grenzwert der Verträglichkeit eher der untere Wert der Bandbreite zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist es in Sammelstraßen und insbesondere in Wohnstraße von größter Bedeutung, dass – unabhängig von der Verkehrsbelastung – ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau eingehalten wird.

Die Verkehrserhebungen haben gezeigt, dass die Spitzenbelastungen i. d. R. 10 % des Tageswertes nicht übersteigen. Für die Straße Am Petersberg ergeben sich mit diesem Ansatz im Planfall Spitzenstundenwerte von 125 bis 180 Kfz/h. Für den Fuchsberg und den Dachsweg sind rd. 40 Kfz/h und für den Nachtigallenweg rd. 20 Kfz/h zu erwarten. Diese Spitzenbelastungen liegen deutlich unterhalb der Grenzwerte für Sammel- bzw. Wohnstraßen und können somit ohne Weiteres als verträglich eingestuft werden.

⁴ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), FGSV, Ausgabe 2006

⁵ Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85/95), FGSV, ergänzte Fassung 1995

5. Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen

Die verkehrlichen Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19⁶ sind aus den Prognosewerten ermittelt worden. Ausgangswerte der Berechnungen sind die durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte (DTV) für den Kfz-Verkehr und den Schwerverkehr. Als Umrechnungsfaktoren von DTV_{W5} aus den Verkehrsmodellen 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 erfolgt nach Angaben aus der RLS-19.

Die verkehrlichen Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen mit den Belastungen im Planungsnullfall und im Planfall sind den Tabellen 2 und 3 zu entnehmen. Sie enthalten die folgenden Angaben:

- 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 [%]

Tabelle 2: Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19 – Planungsnullfall

Straßenabschnitt		DTV _w 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	Am Petersberg Nord	1.400	65	1.260	55	72	3,9	0,4	13	3,9	0,0
2	Am Petersberg Mitte	1.350	65	1.215	55	70	4,1	0,5	12	4,1	0,0
3	Am Petersberg Süd	1.150	65	1.035	55	60	4,8	0,5	10	4,8	0,0
4	Tiergartenstraße Nord	3.050	45	2.745	38	158	1,3	0,1	27	1,3	0,0
5	Tiergartenstraße Mitte	3.100	45	2.790	38	160	1,2	0,1	28	1,2	0,0
6	Tiergartenstraße Süd	3.150	45	2.835	38	163	1,2	0,1	28	1,2	0,0
7	Fuchsberg West	300	4	270	3	16	1,3	0,0	3	1,3	0,0
8	Fuchsberg Ost	150	2	135	2	8	1,3	0,0	1	1,3	0,0
9	Nachtigallenweg	200	3	180	3	10	1,4	0,0	2	1,4	0,0

⁶ Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19), Bundesminister für Verkehr

Tabelle 3: Grundlagen für lärmtechnische Berechnungen nach RLS-19 – Planfall

Straßenabschnitt		DTVw 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	Am Petersberg Nord	1.800	70	1.620	60	93	3,3	0,4	16	3,3	0,0
2	Am Petersberg Mitte	1.350	70	1.215	60	70	4,4	0,5	12	4,4	0,0
3	Am Petersberg Süd	1.250	70	1.125	60	65	4,8	0,5	11	4,8	0,0
4	Tiergartenstraße Nord	3.050	50	2.745	43	158	1,4	0,2	27	1,4	0,0
5	Tiergartenstraße Mitte N.	3.250	50	2.925	43	168	1,3	0,1	29	1,3	0,0
6	Tiergartenstraße Mitte S.	3.300	90	2.970	77	171	2,5	0,1	30	2,5	0,0
7	Tiergartenstraße Süd	3.450	90	3.105	77	179	2,3	0,1	31	2,3	0,0
8	Fuchsberg West	400	6	360	5	21	1,4	0,0	4	1,4	0,0
9	Fuchsberg Ost	350	5	315	4	18	1,3	0,0	3	1,3	0,0
10	Nachtigallenweg West	200	3	180	3	10	1,4	0,0	2	1,4	0,0
11	Nachtigallenweg Ost	240	43	216	37	12	16,9	0,0	2	23,1	0,0
12	Busumfahrt	40	40	34	34	2	100,0	0,0	0,4	100,0	0,0
13	Dachsweg	400	6	360	5	21	1,4	0,0	4	1,4	0,0
14	Planstraßen	250	4	225	3	13	1,5	0,0	2	1,5	0,0

6. Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen

Die Gemeinde Deutsch Evern stellt den Bebauungsplan Nr. 23 „Fuchsberg-Nord“ auf. Das geplante Wohngebiet soll im Osten an die Tiergartenstraße und im Westen an die Straße Am Petersberg angeschlossen werden. Im Rahmen der Untersuchungen wurden die vorhandenen Verkehrsbelastungen im angrenzenden Straßennetz ermittelt, die Quell- und Zielverkehre des Bebauungsplangebiets abgeschätzt und die zukünftigen Verkehrsbelastungen prognostiziert.

Das Verkehrsaufkommen des Bebauungsplangebiets mit bis zu 116 Wohneinheiten wird auf rd. 700 Kfz-Fahrten/24h geschätzt. Der Quell- und Zielverkehr wird sich auf mehrere Straßenabschnitte verteilen. Größere Anteile des Verkehrs müssen der Dachsweg und der östliche Abschnitt des Fuchsbergs aufnehmen. Dennoch werden die in Wohnstraßen als verträglich angesehenen Verkehrsstärken bei Weitem nicht erreicht. Die Straße Am Petersberg wird hauptsächlich auf dem nördlichen Abschnitt zusätzlich belastet. Auch hier werden die verträglichen Verkehrswerte für Sammelstraßen deutlich unterschritten.

Von größerer Bedeutung als die reinen Verkehrsstärken sind die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs. Die geplanten Wohnstraßen sollten entsprechend verkehrsberuhigt gestaltet und eine Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) in Erwägung gezogen werden. Ergänzende Maßnahmen können ggf. in den vorhandenen Straßenräumen (Dachsweg, Fuchsberg-Ost und Nachtigallenweg) erforderlich werden.

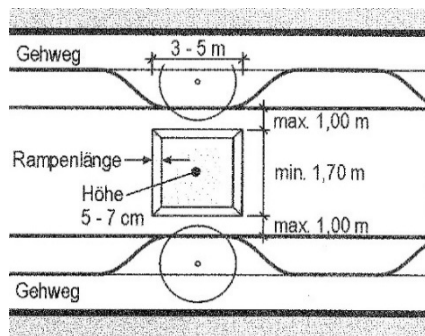


Bild 22: Einfache Plateaupflasterung

Zur Sicherstellung eines niedrigen Geschwindigkeitsniveaus können z. B. Engstellen geschaffen werden. Diese sind bei Bedarf durch „einfache Plateaupflasterungen“ zu ergänzen. Durch die Anordnung des Plateaus in der Mitte der Fahrbahn wirken sie fahrdynamisch auf Pkw, während Radfahrer und Müllfahrzeuge daran vorbei bzw. über sie hinweg fahren können. Bild 22 zeigt eine schematische Darstellung aus der RAS 06 (Bild 95).

Mögliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung sollten vor Ort mit den Anwohnern diskutiert werden, um eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen. Die Umsetzung kann ggf. in mehreren Schritten erfolgen, um die Wirkung von Maßnahmen zu prüfen.

Hannover, im Januar 2026

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert

(Dipl.-Ing. Th. Müller)