

# **Bauvorhaben Überseering 17 Hamburg**

## **Verkehrstechnische Untersuchung**

für die  
Achte PM Invest GmbH & Co. KG  
c/o Deutsche Immobilien Entwicklungs GmbH  
Rentzelstraße 10 a  
20146 Hamburg

Projektnummer: **A22-107**  
Stand: **26. September 2024**



## Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
2. Verkehrliche Ausgangssituation	4
3. Erschließung des Plangebietes	5
4. Mobilität im Bestand	8
5. Prognoseverkehrsaufkommen	10
5.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs	10
5.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung	10
6. Verkehrliche Auswirkungen im Umfeld	12
7. Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchung	14
8. Erschließungskonzept	15
9. Fazit	17

## Literaturverzeichnis

## Anlagen

### Allgemeiner Hinweis:

Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Bewohner, Besucher) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und anderen Formen gleichermaßen mitgemeint.

## 1. Allgemeines

Am Überseering 17 in Hamburg ist der Neubau eines Wohn-, Büro- und Geschäftsbaukomplexes geplant. Die Gebäude der bisherigen Nutzung durch die Deutsche Post wurden bereits zurückgebaut.

In dem neuen Gebäudekomplex sind 112 Wohneinheiten, Büroflächen, Einzelhandel als Nahversorgung sowie ergänzende Gastronomieflächen mit insgesamt ca. 200 Sitzplätzen vorgesehen [1]. Die notwendigen Pkw-Stellplätze sollen in einer Tiefgarage sowie ergänzend ebenerdig im Innenbereich des Bauvorhabens sichergestellt werden. Abstellplätze für Fahrräder sind ebenerdig innerhalb des Gebäudes sowie jeweils in unmittelbarer Eingangsnähe angedacht.

Die Erschließung des Neubauvorhabens ist analog zum bisherigen Bestand über Anbindungen an den Überseering und den Mexikoring geplant.

Auf Grundlage aktueller Verkehrsdaten ist zu prüfen, ob die vorgesehene Erschließung für alle Verkehrsteilnehmenden leistungsgerecht und ohne negative Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz umgesetzt werden kann.

Die Lage des Plangebietes ist in **Abbildung 1** dargestellt.

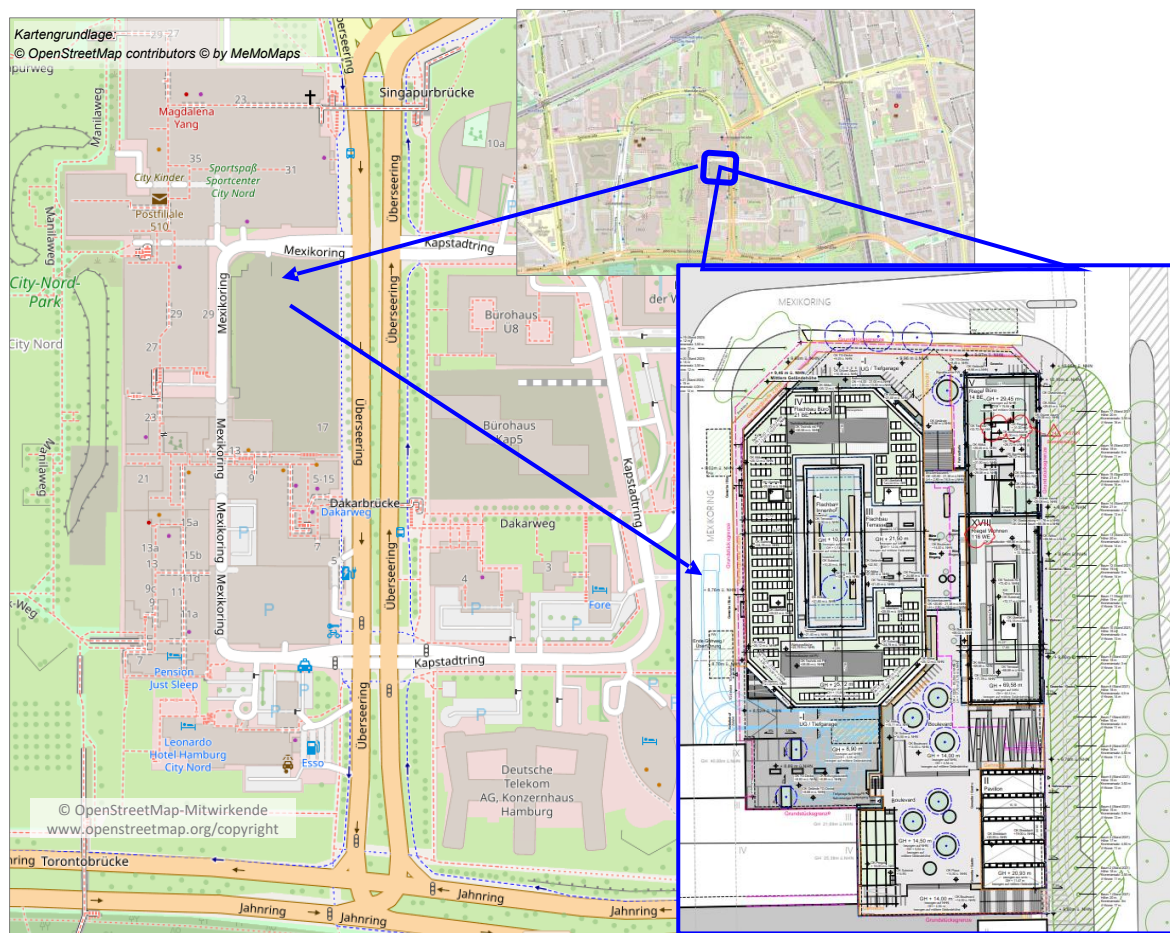


Abb. 1: Übersichtslageplan (o.M., Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Lageplan blrm Architekt\*innen GmbH [1])

## 2. Verkehrliche Ausgangssituation

Für den Untersuchungsraum liegen bei der Behörde für Verkehr und Mobilitätswende der Freien und Hansestadt Hamburg, Bereich Verkehrs- und Infrastrukturdaten aktuelle Verkehrsdaten vor [3]. Ergänzende Erfassungen sind aufgrund der Großbaustellen im Umfeld nicht zielführend.

Die zur Verfügung stehenden Tagesverkehrsbelastungen (2017 und 2020) sind in **Abbildung 2** zusammen mit den an den drei Pegelzählstellen im Umfeld erfassten durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsbelastungen (DTV<sub>w</sub>) der letzten Jahre (1990-2023) dargestellt.

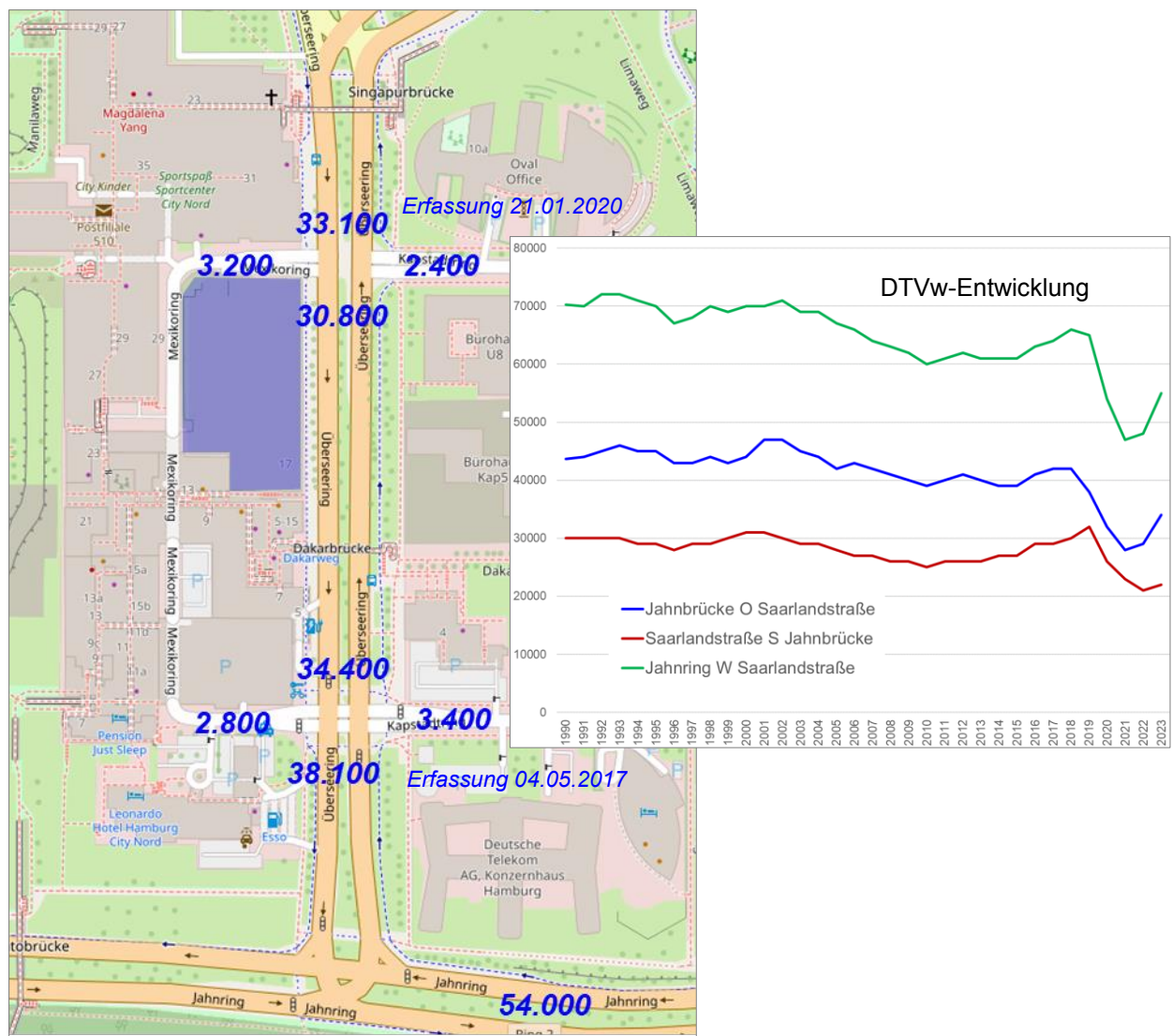


Abb. 2: Analyseverkehrsbelastungen [Kfz/Tag] (o.M., Quelle: © OpenStreetMap-Mitwirkende, [www.openstreetmap.org/copyright](http://www.openstreetmap.org/copyright), Verkehrsdaten: Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr/Verkehrs- und Infrastrukturdaten [3])

Insgesamt ist an den Pegelzählstellen im Umfeld keine Zunahme des Kfz-Verkehrs festzustellen. Die aktuellen Verkehrswerte liegen trotz Anstieg nach der Coronadelle deutlich unterhalb früherer Erfassungen. Dieser Trend ist auch an anderen Pegelzählstellen zu verzeichnen. Durch die aktuellen Entwicklungen und die Förderung des nicht motorisierten Individualverkehrs ist eine Trendumkehr nicht zu erwarten, so dass die vorliegenden Verkehrsdaten als Grundlage herangezogen werden können.

Für die weitere Bearbeitung wurden die Erfassungsdaten Überseering/Mexikoring Nord aus dem Jahr 2020 unter Einbeziehung der umgesetzten Richtungsbeschränkungen (Mitteltrennung im Überseering, d.h. Beschränkung der Einmündungen Mexikoring und Kapstadtring auf rechts rein/rechts raus) zur s.g. sicheren Seite an die höheren Verkehrsdaten der Knotenstromzählung Überseering/Mexikoring Süd/Kapstadtring Süd aus dem Jahr 2017 angepasst.

### 3. Erschließung des Plangebietes

Das Bauvorhaben wird über Anbindungen an den Mexikoring an das öffentliche Straßennetz angebunden. Mit Hebebrandstraße, Jahnring und Sengelmannstraße stehen für alle Fahrtrichtungen leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen zur Verfügung.

Die vorhandene Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die derzeitigen Stationen von Bike+Ride (B+R), Stadtrad, Taxistände und E-Ladesäulen sind in **Abbildung 3** veranschaulicht.



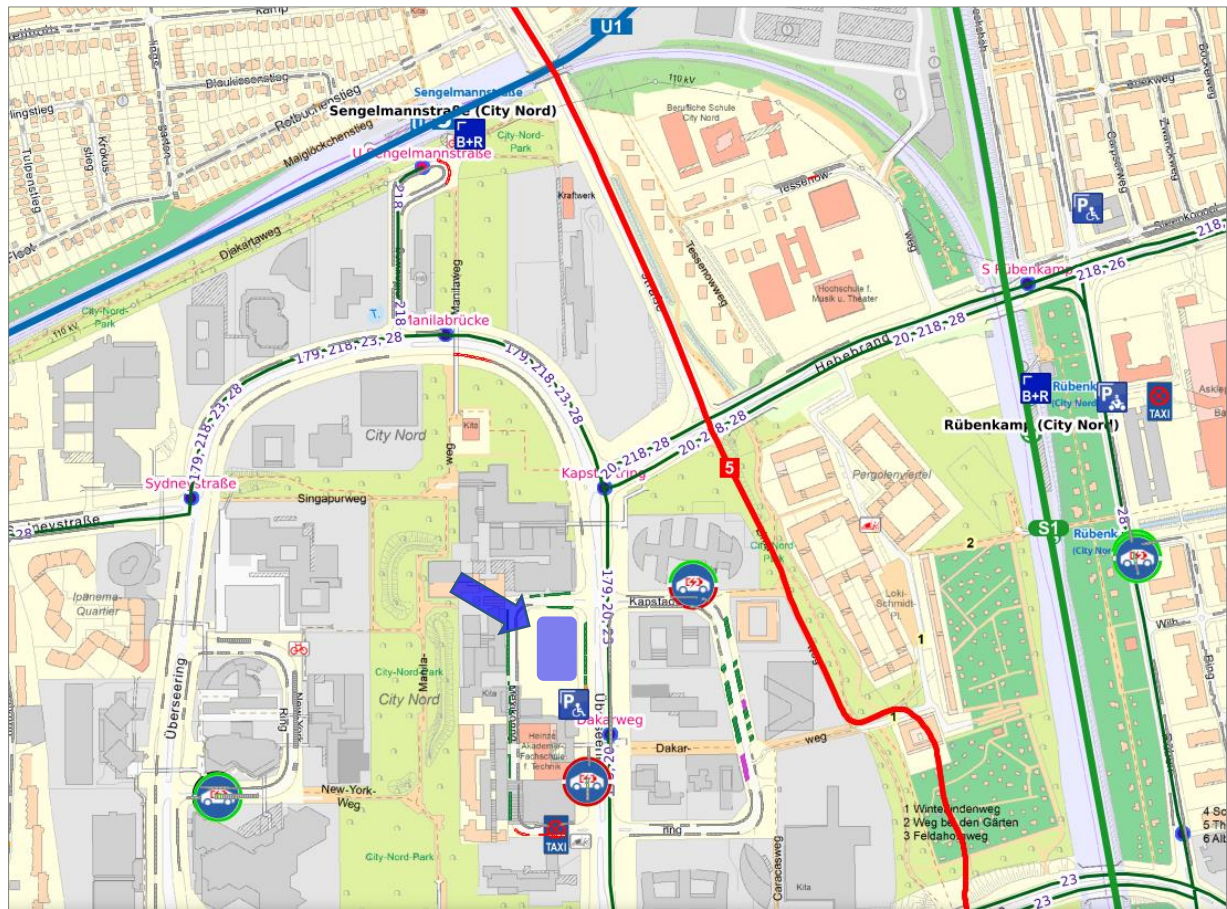


Abb. 3: ÖPNV-Anbindung/B+R/StadtRAD/Taxi/E-Ladesäulen [Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>]

Die gute Erschließung durch S- und U-Bahn- sowie verschiedene Buslinien wird durch die Einzugsbereichsdarstellungen für die jeweiligen Verkehrsmittel (s. **Abbildung 4**) bestätigt. Die in Bau befindliche neue U-Bahnlinie U5 wird die ÖPNV-Erschließung weiter verbessern.

Im Umfeld des Plangebietes stehen dem Radverkehr straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Eine Anbindung an die übergeordneten Velorouten Hamburgs (hier Velo-route 5) besteht im Bereich Dakarweg.

Eine StadtRAD-Station befindet sich am Mexikoring Süd und damit in zumutbarer fußläufiger Entfernung zum Bauvorhaben.



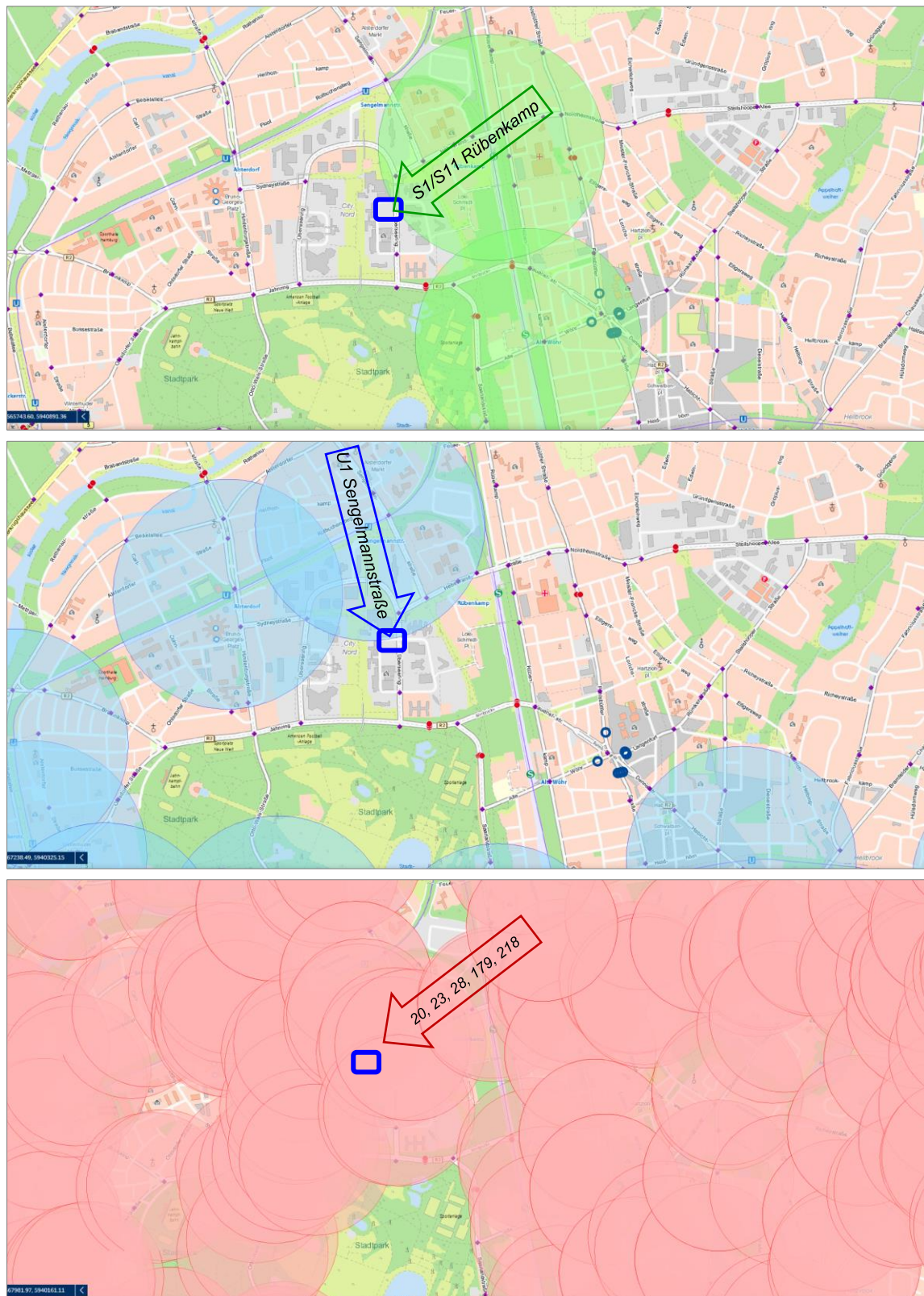


Abb. 4: Einzugsbereiche S-Bahn/U-Bahn/Bus [Quelle: <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>]

#### 4. Mobilität im Bestand

Örtliche und demographischen Gegebenheiten haben einen großen Einfluss auf die Mobilität, daher werden im Folgenden die lokalen Mobilitätsdaten des Regionalberichtes der MiD 2017 [4], [5] und Daten aus dem statistischen Jahrbuch [6] für Hamburg zusammengestellt. Auf Basis der lokalen Mobilitätskennziffern sind Prognosen zum künftig im Plangebiet zu erwartenden Mobilitätsverhalten möglich.

In Hamburg steht 57 % der Haushalte mindestens ein privater Pkw zur Verfügung. Der Bezirk Hamburg Nord liegt mit 48 % unter dem Hamburger Durchschnitt. In der Stadt Hamburg besitzen 77 % der Personen ab 14 Jahren ein Fahrrad oder Elektrofahrrad. Das entspricht dem deutschlandweiten Durchschnitt.

Der Modal Split (prozentualer Anteil eines Verkehrsmittels am Wegeaufkommen) kennzeichnet das verkehrsmittelspezifische Mobilitätsverhalten. Die Analysedaten für Hamburg sowie die Hamburger Bezirke sind in **Abbildung 5** zusammengestellt.

In Hamburg werden aktuell rd. 36% der Wege als Pkw-Fahrer oder Mitfahrer unternommen. Das liegt deutlich unter dem deutschlandweiten Durchschnitt von 57% [4].

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung in Hamburg liegt dafür mit 22% deutlich höher als der deutschlandweite Durchschnitt (10%). Der Anteil des Fuß- und Radverkehrs ist geringfügig höher als im deutschlandweiten Durchschnitt.

In den letzten 15 Jahren hat eine erkennbare Verschiebung des Modal Split hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, insbesondere in Richtung ÖPNV und Radverkehr stattgefunden.

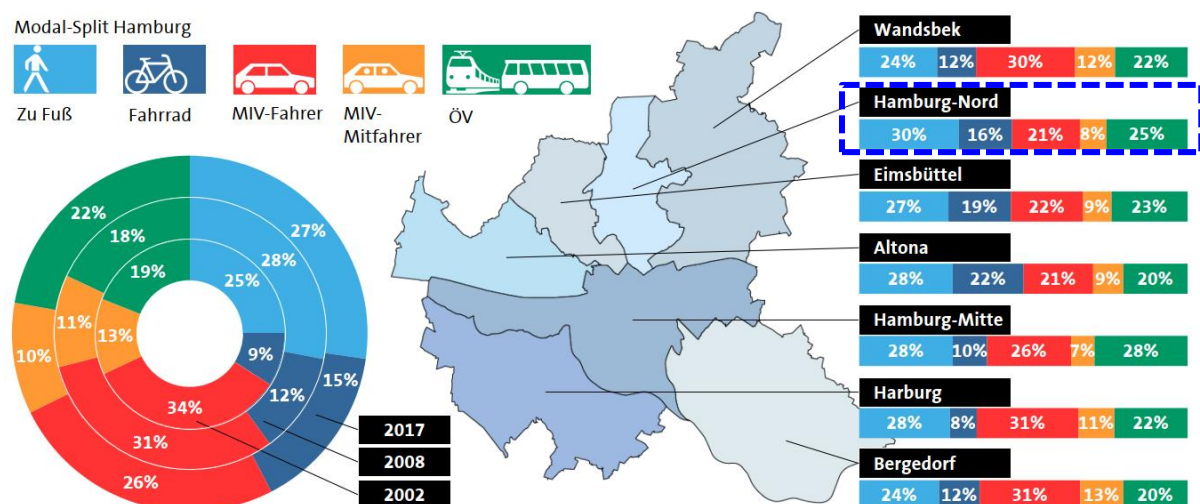


Abb. 5: Modal Split Deutschland/Hamburg (Quelle: Regionalbericht Hamburg, MiD 2017 [4])

Hamburg Nord weist mit Altona und Eimsbüttel den geringsten Anteil an täglich den Pkw nutzenden Einwohnern auf (**Abbildung 5**).



Haushalte mit einem hohen ökonomischen Status haben eine höhere Affinität zum motorisierten Individualverkehr. Dementsprechend steigt für Haushalte mit einem niedrigen ökonomischen Status die Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs und des Fahrrades (s. **Abbildung 6**).

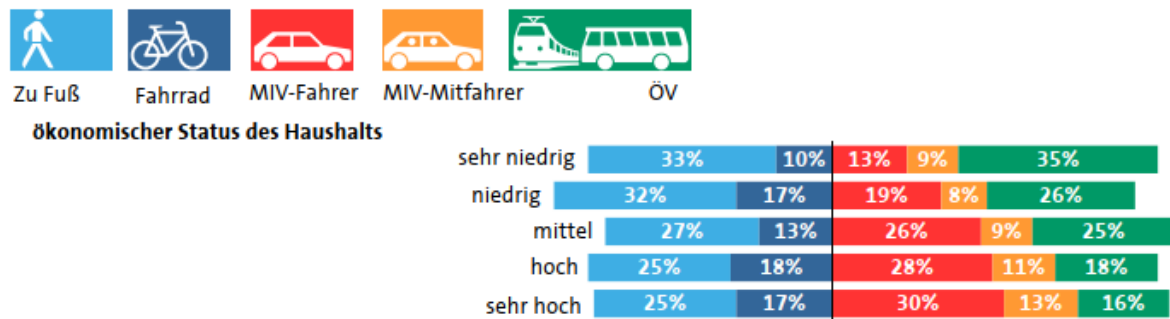


Abb. 6: Modal Split nach ökonomischem Status/Haushaltstypen Hamburg [4]

Die Faktoren Autobesitz und Mitgliedschaft bei einem (oder mehreren) Carsharing Anbietern belegt ebenfalls die geringe Pkw-Affinität der Bevölkerung im Bezirk Nord (**Abbildung 7**). Einem vergleichsweise geringen Pkw-Besitz stehen viele Carsharing-Nutzer gegenüber.

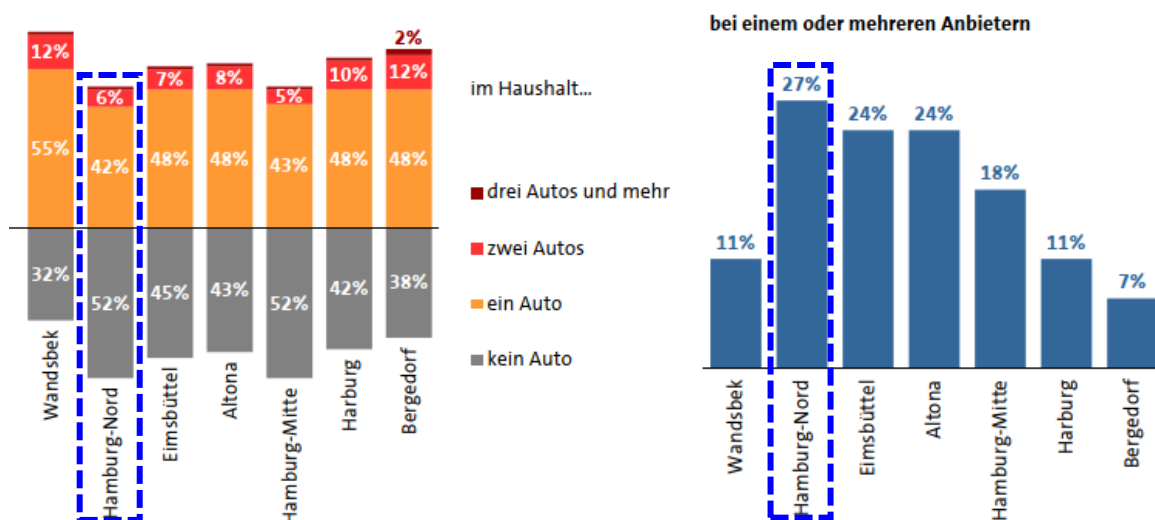


Abb. 7: Autobesitz/Carsharing-Mitgliedschaft Hamburger Bezirke (Quelle: [4])

## 5. Prognoseverkehrsaufkommen

### 5.1 Allgemeiner Verkehrszuwachs

Aufgrund der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung, der weiteren Flexibilisierung der Arbeitswelt, der Auswirkungen der Wirtschafts- und Umweltpolitik sowie globaler Entwicklungen ist für den Prognosehorizont 2040 nicht von einem weiteren Anstieg des allgemeinen Verkehrsaufkommens auszugehen. Verfügbare Prognosegrundlagen weisen für die kommenden 15-20 Jahre insbesondere für integrierte Lagen, wo aus der verstärkten Nutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel die größten Auswirkungen zu erwarten sind, eher einen Rückgang des allgemeinen motorisierten Individualverkehrs aus.

Verkehrszuwächse resultieren in den nächsten Jahren nahezu ausschließlich aus Neuansiedlungen, städtebaulichen Entwicklungen oder anderen Strukturveränderungen und werden separat berücksichtigt.

### 5.2 Prognoseverkehrsaufkommen aus der geplanten Bebauung

In dem neuen Gebäudekomplex am Überseering 17 sind 116 Wohneinheiten (WE), 12.383 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) Büro, 1.055 m<sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche (VKNF) Einzelhandel als Nahversorgung sowie ergänzende Gastronomieflächen mit insgesamt ca. 200 Sitzplätzen vorgesehen.

Gemäß der vorliegenden Planungen [1] sind von den 116 WE ca. 40 WE bis 50 m<sup>2</sup>, 52 WE bis 75 m<sup>2</sup>, 20 WE bis 100 m<sup>2</sup> und 4 WE bis 125 m<sup>2</sup> Wohnfläche vorgesehen.

Die aus der geplanten Wohnnutzung zu erwartende Verkehrserzeugung wird in Anlehnung an [7] unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der Mobilitätsanalyse auf Basis folgender Annahmen ermittelt (MIV - motorisierter Individualverkehr):

ca. 116 Wohneinheiten	klein	mittel	groß
	40	52	24
Einwohner/WE	1,3	2,25	3,25
Wege/Einwohner+Tag	3,5	3,5	3,5
MIV-Anteil Einwohner	20%	30%	30%
Besetzungsgrad Einwohner	1,2	1,2	1,3
Besucher/WE + Tag	0,5		
MIV-Anteil Besucher	30%		
Besetzungsgrad Besucher	1,3		

Anlieferung/Entsorgung/sonstige Verkehre: ca. 5 % der Gesamtverkehrserzeugung.

Die Verkehrserzeugung der geplanten Büroflächen berücksichtigt folgende Ansätze als Abschätzungsbasis:

- 150 Arbeitsplätze/ha (hochwertige Dienstleitungen o.ä. ohne intensiven Homeoffice-Anteil),
- 90 % Anwesenheit,
- 3 Wege/Arbeitsplatz und Tag,
- 20 % MIV-Anteil,
- 1,1 Personen/Pkw Besetzungsgrad,
- 0,5 Kunden/Arbeitsplatz und Tag (40 % MIV-Anteil),
- 0,25 Wege/Arbeitsplatz und Tag Güterverkehr/Anlieferung/Ver-/Entsorgung.

Die Berechnung der Neuverkehre der Nahversorgungsflächen berücksichtigt einen Anteil von rd. 15-25 % aus dem Bauvorhaben selbst resultierenden Kunden, die damit keine zusätzlichen Verkehre erzeugen.

Die von außerhalb des Plangebietes resultierenden Kunden erreichen den Standort zu 40-65% mit dem Pkw (Besetzungsgrad 1,3-1,4). Von den Beschäftigten nutzen rd. 30-40% den Pkw (Besetzungsgrad 1,1).

Bei den Gastronomieflächen resultieren rd. 40-50% der Besucher aus dem Plangebiet, die anderen erreichen die Flächen zu 35-45% mit dem Pkw (Besetzungsgrad 1,3-1,4). Die Beschäftigten nutzen zu rd. 20 % den eigenen Pkw (Besetzungsgrad 1,1).

Aus den genannten Ansätzen ergibt sich insgesamt ein Neuverkehr von rd. 610 Kfz/ Tag im Querschnitt (jeweils rd. 305 Kfz/Tag im Zu- und Abfluss).

Hiervon sind ca. 10-12 Ver-/Entsorgungs- oder Lieferfahrzeuge.

Die Aufteilung auf die einzelnen Nutzungen und die maßgeblichen Hauptverkehrszeiten ist der folgenden Übersicht zu entnehmen.

Nutzungsart (Flächenvorgabe 15.07.2024)		Fahrten/ Tag [Q]	Morgenspitze		Nachmittags- spitze		Liefer- verkehr Kfz/Tag+Rtg. (25% SV)
			Zufluss Kfz/h	Abfluss Kfz/h	Zufluss Kfz/h	Abfluss Kfz/h	
Einzelhandel+Post	1.055 m²	206	4	4	12	12	4
Gastronomie	200 Pl.	54	4	4	6	6	1
Büro	12.383 m²	126	11	4	5	8	2
Wohnen	116	222	6	11	14	12	5
gesamt		609	25	23	37	38	12

Aus evtl. geringen Abweichungen von der angenommenen Bebauung sind keine maßgeblichen Veränderungen der Verkehrserzeugung zu erwarten.



## 6. Verkehrliche Auswirkungen im Umfeld

Der rechnerische Neuverkehr aus den geplanten Nutzungen liegt deutlich unterhalb der täglichen Schwankungen des allgemeinen Verkehrsaufkommens im Umfeld. Verkehrliche Auswirkungen aus dem Bauvorhaben sind daher im Umfeld nicht zu erwarten. Einflüsse auf die Leistungsfähigkeit bzw. die Verkehrsqualität im angrenzenden Straßennetz bzw. an den benachbarten Knotenpunkte sind nicht absehbar, daher sind weitergehende rechnerische Nachweise entbehrlich.

Der Vollständigkeit halber werden die an der Anbindung von Tiefgarage und Lieferhof an den Mexikoring, die am auf rechts rein/rechts raus beschränkten Knoten Überseering/Mexikoring Nord sowie die am signalgeregelten Knotenpunkt Überseering/Mexikoring Süd/Kapstadtring in der maßgebenden Spitzenstunde auftretenden Verkehrsbelastungen für den Analyse- und Prognosezustand in den folgenden Abbildungen zusammengestellt.

Die komplette rechnerische Verkehrserzeugung in der Ausfahrt wird hierbei als Neuverkehr in Richtung Mexikoring Süd umgelegt. Die zufahrenden Verkehre kommen aus beiden möglichen Zufahrtsrichtungen, da diese Aufteilung den rechnerisch ungünstigsten möglichen Lastfall darstellt (starke Linksab-/Linkseinbiegeströme). Am Knoten Überseering/Mexikoring Nord werden zusätzlich Einbieger in den Überseering angenommen, um zumindest eine evtl. rechnerische Differenz zum Ist-Zustand zu prüfen.

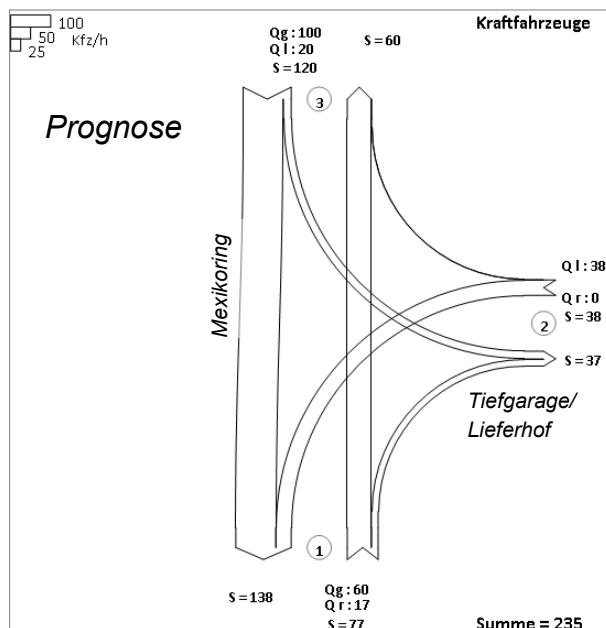


Abb. 8: Spitzenstundenbelastungen Mexikoring/Tiefgarage/Lieferhof [Kfz/h]

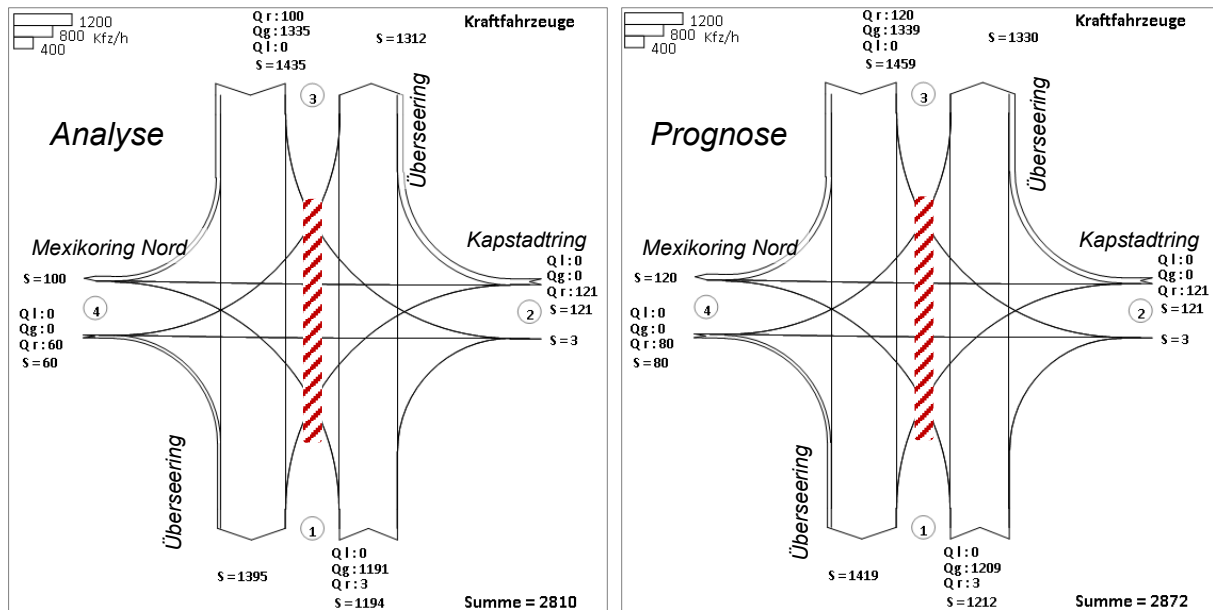


Abb. 9: Spitzenstundenbelastungen Überseering/Mexikoring Nord [Kfz/h]

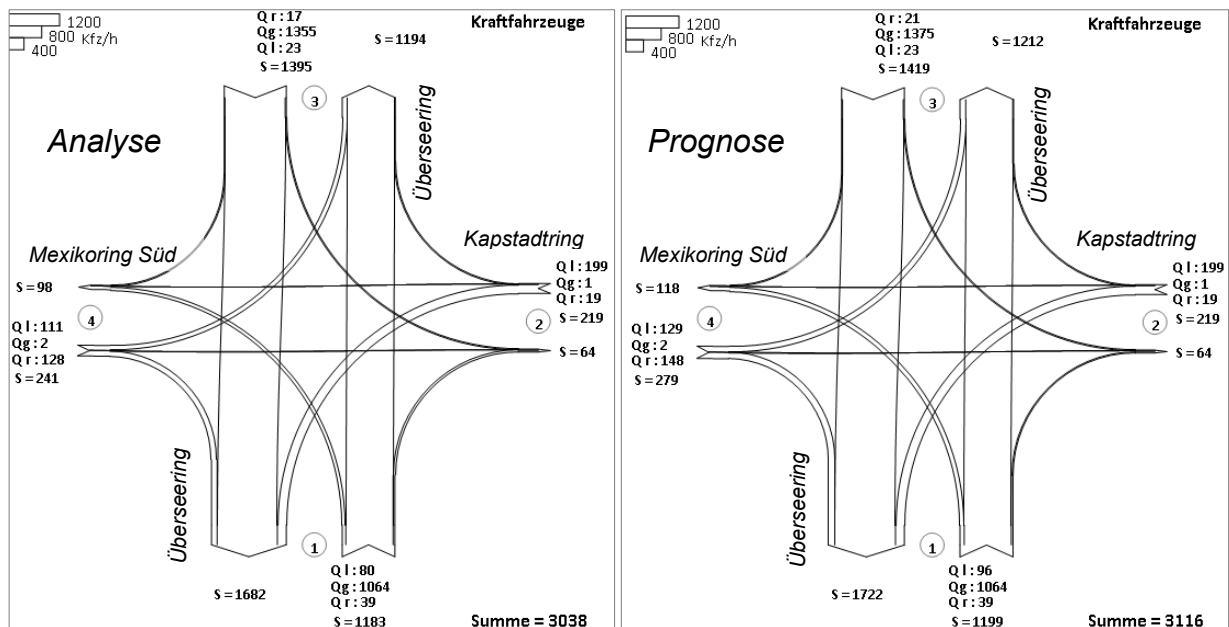


Abb. 10: Spitzenstundenbelastungen Überseering/Mexikoring Süd [Kfz/h]

Die in der maßgebenden Spitzenstunde zu erwartenden Neuverkehre von rd. 40 Pkw/h und Richtung können im angrenzenden Straßennetz ohne nachweisbare Veränderung der Verkehrsqualität abgewickelt werden.

An der Anbindung des Bauvorhabens an den Mexikoring sind keinerlei Störungen der Verkehrsabwicklung zu erwarten (Verkehrsqualität A gemäß HBS in der maßgebenden Spitzenstunde, s. **Anlage 1**).

An der Anbindung des Mexikoringes Nord an den Überseering ergibt sich durch die Beschränkung auf rechts rein/rechts raus in der maßgebenden Hauptverkehrszeit rechnerisch gemäß HBS ebenfalls Verkehrsqualität A (s. **Anlage 2**).

Die am Knoten Überseering/Mexikoring/Kapstadtring vorhandene, verkehrsabhängig geschaltete Signalanlage kann mit der vorhandenen Knotenpunktstruktur mit separaten Linksabbiegespuren (außer Kapstadtring) sowie jeweils zwei Geradeaus- und einer Geradeaus-Rechtsabbiegespur im Überseering die Neuverkehre ohne Änderung ihrer Leistungsfähigkeit mit abwickeln.

## 7. Verkehrsdaten für lärmtechnische Untersuchung

Die für die im Planverfahren erforderliche lärmtechnische Untersuchung berechneten Prognoseverkehrsdaten [Kfz/Tag, gerundet] sind in der folgenden Übersicht zusammengestellt (Basis: Analysedaten BVM, Verkehrs- und Infrastrukturdaten [3]).

Querschnitt/ Lage		Analyse 2021						Nullprognose 2035/40					
		TV		6-22 Uhr		22-6 Uhr		TV		6-22 Uhr		22-6 Uhr	
		Kfz/ 24 h	SV %	Kfz/16 h	SV %	Kfz/ 8 h	SV %	Kfz/ 24 h	SV %	Kfz/16 h	SV %	Kfz/ 8 h	SV %
Überseering	nördlich Mexikoring	36.486	5,9%	33.232	5,9%	3.254	5,9%	36.500	6,0%	33.244	6,0%	3.256	6,0%
	südlich Mexikoring	35.032	6,3%	31.899	6,2%	3.133	7,3%	35.000	6,4%	31.870	6,3%	3.130	7,5%
Mexikoring	zw. ÜSR und TG	1.913	1,4%	1.793	1,5%	120	0,0%	1.900	1,4%	1.780	1,5%	120	0,0%
	südlich TG/Anlieferung/P	1.913	1,4%	1.793	1,5%	120	0,0%	1.900	1,4%	1.780	1,5%	120	0,0%
	Süd (am ÜSR)	4.049	1,4%	3.731	1,5%	318	0,2%	4.000	1,5%	3.686	1,6%	314	0,2%
Kapstadtring	Nord	1.235	4,3%	1.155	4,6%	80	0,0%	1.200	4,5%	1.122	4,8%	78	0,0%

Querschnitt/ Lage		Verkehrserzeugung ÜSR17						Gesamtprognose mit ÜSR17					
		TV		6-22 Uhr		22-6 Uhr		TV		6-22 Uhr		22-6 Uhr	
		Kfz/ 24 h	SV %	Kfz/16 h	SV %	Kfz/ 8 h	SV %	Kfz/ 24 h	SV %	Kfz/16 h	SV %	Kfz/ 8 h	SV %
Überseering	nördlich Mexikoring	304	4,0%	270	4,5%	34	0,0%	36.804	6,0%	33.521	6,0%	3.283	6,0%
	südlich Mexikoring	304	2,0%	270	2,3%	34	0,0%	35.304	6,4%	32.147	6,3%	3.158	7,4%
Mexikoring	zw. ÜSR und TG	198	3,1%	180	3,4%	18	0,0%	2.098	1,6%	1.966	1,7%	132	0,0%
	südlich TG/Anlieferung/P	411	4,4%	370	4,9%	41	0,0%	2.311	2,0%	2.165	2,1%	145	0,0%
	Süd (am ÜSR)	411	4,4%	370	4,9%	41	0,0%	4.411	1,7%	4.064	1,9%	347	0,3%
Kapstadtring	Nord	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1.200	4,5%	1.122	4,8%	78	0,0%



## 8. Erschließungskonzept

Das Bauvorhaben wird für den Kfz-Verkehr über Anbindungen an den Mexikoring an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Die Tiefgaragenanbindung ist im Südwesten des Gebäudes neben dem Lieferhof vorgesehen. Hierüber sollen insgesamt 167 Pkw-Stellplätze, davon 12 barrierefrei, erschlossen werden.

Weitere 7 Pkw-Stellplätze sind im Innenhof vorgesehen, über den auch die Anlieferung des Nahversorgers und der Gastronomie sowie die Müllabholung geplant sind.

Für Besucher stehen im öffentlich zugänglichen Bereich der Tiefgarage Stellplätze zur Verfügung.

Für einen Teil der Stellplätze wird bereits in der ersten Ausbaustufe eine Ladeinfrastruktur angeboten. Alle Stellplätze in der Tiefgarage werden entsprechend vorgerüstet.

Für das Fahrradparken von Bewohnern und Beschäftigten wird eine Fahrradhalle mit 408 Stellplätzen, davon 10 für Lastenräder geplant, die über einen separaten Zugang vom Mexikoring aus erreicht werden kann.

Für Besucher-/Kunden sind davon getrennt im Außenraum in Eingangsnähe insgesamt 101 Fahrradstellplätze (davon 3 für Lastenfahrräder) vorgesehen.

Für die überdachten Fahrradstellplätze sind Serviceangebote angedacht, die u.a. Lademöglichkeiten für E-Bikes beinhalten.

Der Gehweg rund um das Bauvorhaben wird in ausreichender Breite barrierefrei hergestellt. Die Verbindung zum Gehweg auf der Westseite des Mexikoringes wird nördlich der Tiefgaragenanbindung sichergestellt.

Das Erschließungskonzept ist in der folgenden Übersicht veranschaulicht.

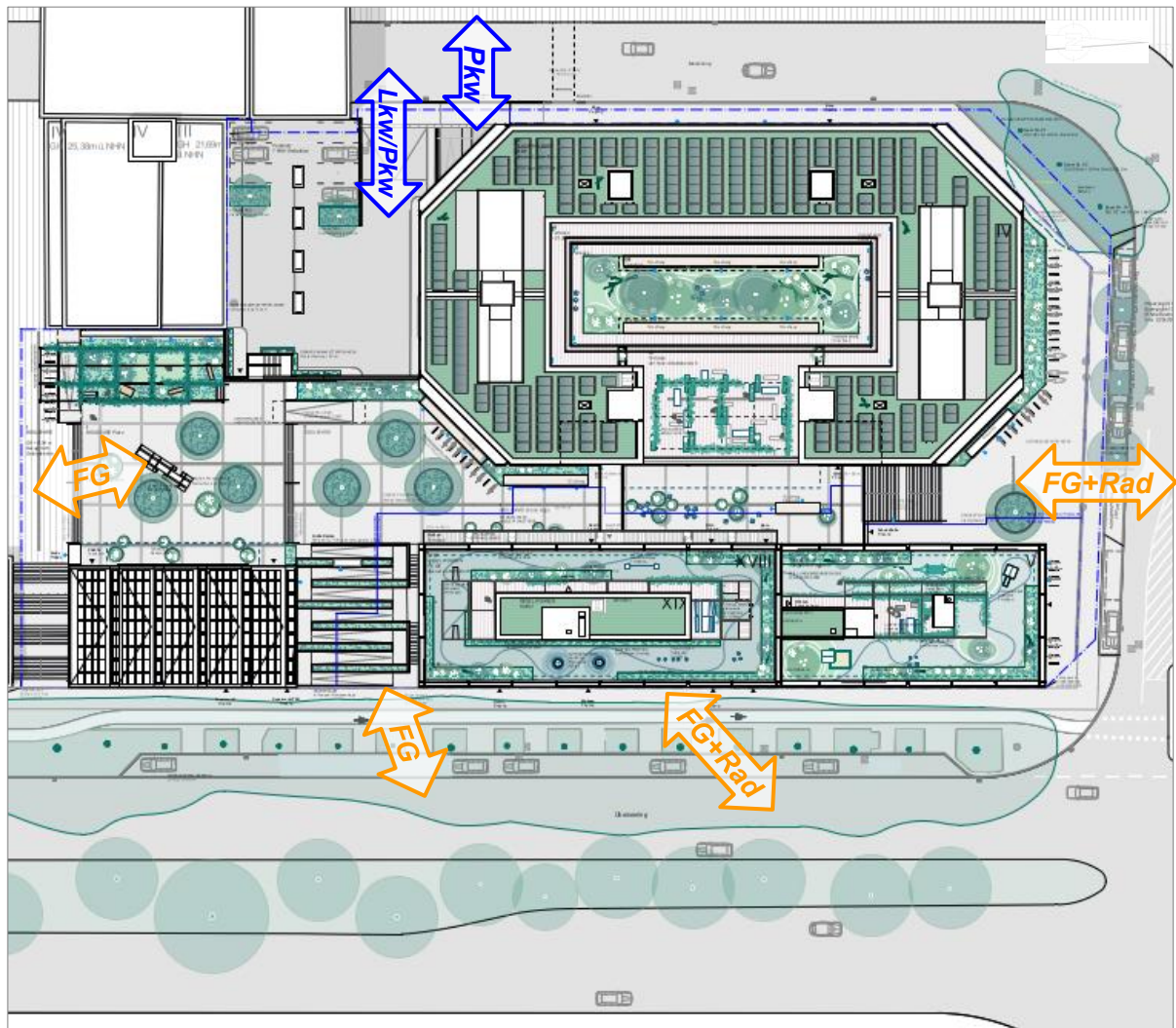


Abb. 11: Erschließungskonzept (o.M., Grundlage: Lageplan rabe landschaften, Hamburg [2])

## 9. Fazit

Die vorliegende Untersuchung analysiert das vorhandene Verkehrsaufkommen im Umfeld der am Überseering 17 in Hamburg geplanten Neubebauung des ehemaligen Postgrundstückes und überprüft die aus dem Bauvorhaben resultierenden verkehrlichen Auswirkungen. Die Kfz-Erschließung ist über Anbindungen an den Mexikoring geplant.

Die Anbindung der Tiefgarage und des Hofbereiches an den Mexikoring ist ohne bauliche Veränderungen ohne Fahrrichtungsbeschränkungen ausreichend leistungsfähig.

Im weiteren Umfeld des Bauvorhabens sind keine Einflüsse auf den Verkehrsablauf nachweisbar. Die geplante Neubebauung am Überseering 17 kann ohne Um-/Ausbaumaßnahmen des angrenzenden Straßenraumes realisiert werden.

Für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer sind Maßnahmen zur Steigerung der Nutzungs- und Aufenthaltsqualität vorgesehen. Die Möglichkeit weiterer, allgemein zugänglicher Mobilitätsangebote wie Car Sharing wird mit möglichen Anbietern geprüft.

Oststeinbek, 26. September 2024

[Redacted Signature]

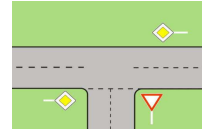


## Literaturverzeichnis:

- [1] blrm Architekt\*innen GmbH Hamburg  
Lageplan, Grundriss Erdgeschoss, Flächen-/Nutzungsvorgaben, Stand: 19.07.2024
- [2] rabe landschaften landschaftsarchitektur. stadt- und raumforschung Hamburg  
ÜSR17-AUS-3-SM\_-DA-007-f-01\_FP\_Mobilität, Stand: 30.08.2024
- [3] FHH, Behörde für Verkehr und Mobilitätswende, Amt Verkehr/Verkehrs- und Infrastrukturdaten, <https://geoportal-hamburg.de/verkehrsportal/>  
Durchschnittliche (werk)tägliche Kfz-Verkehrsstärken 2004-2023, Bedarfszählstellen 7117 aus 2017 und 7424 aus 2020, Kfz-Verkehrsentwicklung 1990-2023
- [4] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur/infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH  
MiD 2017 Mobilität in Deutschland, Kurzreport Hamburg und Metropolregion, November 2018
- [5] infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)  
Regionalbericht Stadt Hamburg,
- [6] Statistikamt Nord, Statistisches Jahrbuch Hamburg 2019/2020
- [7] BBW Software GmbH: Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff-Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Bochum, 2024
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln  
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015
- [9] Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Wohnen, Amt für Bauordnung und Hochbau  
Bauprüfdienst (BPD) 2022-2 Mobilitätsnachweis (Notwendige Stellplätze und Fahrradplätze)



Projekt : ÜSR 17  
 Knotenpunkt : Mexikoring/TG/Lieferhof  
 Stunde : Nachmittagsspitze  
 Datei : ÜSR17-TG.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]	Fz	Fz	
2		61				1800					A
3		17				1600					A
4		38	6,5	3,2	189	855		4,4	1	1	A
6		0	5,9	3,0	69	1104					
Misch-N											
8		101				1800					A
7		20	5,5	2,8	77	1178		3,1	1	1	A
Misch-H		121				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

Strassennamen :

Hauptstrasse : Maxikoring Süd  
 Mexikoring Nord  
 Nebenstrasse : TG/Lieferhof

## Anlage 1

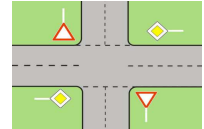
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

# Bauvorhaben Überseering 17, Hamburg Verkehrstechnische Untersuchung

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : ÜSR 17  
Knotenpunkt : Überseering/Mexikoring N/KapstadtringN  
Stunde : Spitzenstunde Prognose  
Datei : ÜSR\_MEXR\_NORD\_NS PROG.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]	Fz	Fz	
1		0	5,5	2,8	1459	244					
2		1259	2 FS			3600					A
3		3				1600					A
Misch-H		1262				3600	1 + 2 + 3	1,6			A
4		0	6,5	3,2	2690	24					
5		0	6,7	3,3	2670	26					
6		121	5,9	3,0	606	572		8,0	1	2	A
Misch-N		121				572	4 + 5 + 6	8,0	1	2	A
9		120				1600					A
8		1389	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	1212	323					
Misch-H		1509				3600	7 + 8 + 9	1,8			A
10		0	6,5	3,2	2731	22					
11		0	6,7	3,3	2611	28					
12		80	5,9	3,0	730	492		8,7	1	1	A
Misch-N		80				492	10+11+12	8,7	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Überseering  
Überseering  
Nebenstrasse : Kapstadtring  
Mexikoring

## Anlage 2

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

MASUCH + OLBRISCH Ingenieurgesellschaft mbH

22113 Oststeinbek