



**SHP** Ingenieure

# **Pinneberg**

Aktualisierung des Verkehrsmodells  
Prognose 2035

## **Titel**

– Bericht zum Projekt Nr. 17015 –

### **Auftraggeber:**

Stadt Pinneberg  
Fachdienst Straßenbau  
Bismarckstraße 8, 25421 Pinneberg

### **Auftragnehmer:**

SHP Ingenieure  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Tel.: 0511.3584-450  
Fax: 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

### **Projektleitung:**

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

### **Bearbeitung:**

Sebastian Groß M.Sc.

Hannover, August 2023

## Inhalt

Seite

<b>1</b>	<b>Problemstellung und Zielsetzung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrserhebungen</b>	<b>2</b>
2.1	Methodik	2
2.2	Verkehrsentwicklung 2012 bis 2022	2
<b>3</b>	<b>Aktualisierung Verkehrsmodell</b>	<b>6</b>
3.1	Modelltechnische Grundlagen	6
3.2	Allgemeine Verkehrsentwicklung	7
3.3	Ortsspezifische Entwicklungen	8
3.4	Planfälle	10
<b>4</b>	<b>Ergebnisse Verkehrsmodellrechnung</b>	<b>11</b>
4.1	Analyse 2022	11
4.2	Prognose 2035 (Prognoseplanfall 1)	12
4.3	Auswirkungen der Netzplanfälle	12

## Anlagen

- Anlage 1 – Belastungsplot VM Analyse 2022 (Kfz/24)
- Anlage 2 – Belastungsplot VM Analyse 2022 (Lkw/24)
- Anlage 3 – Belastungsplot VM Prognoseplanfall 1 2035 (Kfz/24)
- Anlage 4 – Belastungsplot VM Prognoseplanfall 1 2035 (Lkw/24)
- Anlage 5 – Belastungsplot VM Differenz Analyse zu PF 1 (Kfz/24)

# 1 Problemstellung und Zielsetzung

Der von SHP Ingenieure erarbeitete „Verkehrsentwicklungsplan“ basiert in wesentlichen Teilen auf einer rechnergestützten Verkehrsmodellrechnung. Aufbauend auf umfangreichen Erhebungen konnten die Stärken und die Quelle-Ziel-Beziehungen des heutigen Kraftfahrzeugverkehrs in Pinneberg modellhaft abgebildet werden. Auf dieser Grundlage wurde eine Verkehrsprognose für das Bezugsjahr 2035 für das Straßennetz erstellt, welche die aktuellen Entwicklungen miteinbeziehen.

Die Verkehrsmodelltechnik kann in der alltäglichen kommunalen Verkehrsplanungspraxis auf unterschiedlichen Ebenen sinnvoll eingesetzt werden. Es bietet sich daher an, das einmal erstellte Verkehrsmodell mit vergleichsweise geringem Aufwand in regelmäßigen Abständen zu aktualisieren. Als Grundlage der nun vorliegenden Modellaktualisierung sind umfangreiche Verkehrserhebungen durchgeführt worden.

Die vorliegende Aktualisierung dient der Überprüfung der realen Entwicklung, der bisherigen Prognoseansätze und deren Fortschreibung auf das Prognosejahr 2035. Im Vergleich zu früheren Modellaktualisierungen sind aus infrastruktureller Sicht keine verschiedenen Planfälle zu untersuchen, da wesentliche Netzergänzungen (wie zum Beispiel die Westumgehung) bereits abgeschlossen sind. In der Prognose stehen also neben allgemeinen Entwicklungstrends die lokalen Gebietsentwicklungen und deren Auswirkungen im Fokus der Betrachtung.

## 2 Verkehrserhebungen

### 2.1 Methodik

Zur Aktualisierung des Verkehrsmodells ist die Durchführung von aktuellen Verkehrszählungen erforderlich. Im Rahmen der Modellaktualisierung wurden insgesamt 10 Knotenstromzählungen durchgeführt. Diese wurden jeweils für eine Erhebungszeit von 24 h per Videotechnik ausgewertet<sup>1</sup>. Dieses hat zu einer hohen Güte der Erhebungswerte geführt, da keine Hochrechnungen von Zählungen erforderlich waren.

Die Durchführung einer neuen Verkehrsbefragung zur Überarbeitung der hinterlegten Quelle-Ziel-Matrix ist für die Pinneberger Modellaktualisierung derzeit nicht erforderlich, da die Verteilung der regionalen Verkehrsbeziehungen als im Wesentlichen konstant angesehen werden können und keine bedeutenden punktuellen (infra-) strukturellen Veränderungen erfolgt sind.

Die Festlegung der Referenzquerschnitte erfolgte in Abstimmung mit der Stadt Pinneberg und orientierte sich dabei an den in früheren Jahren durchgeführten Erhebungen. Teilweise wurden Zählstellen vermehrt entlang des Westrings durchgeführt, um die Belastungen der nun gänzlich fertig gestellten Infrastruktur zu überprüfen. Die erfassten Zählergebnisse wurden ausgewertet und für die Aktualisierung des Verkehrsmodells aufbereitet. Folgende Arbeitsschritte sind für die Aktualisierung des Verkehrsmodells notwendig:

- Plausibilisierung und Darstellung der aktuellen Zählwerte
- Ermittlung von Verkehrsanteilen (z.B. Schwerverkehr)
- Berechnung des DTV<sub>w5</sub>-Werts<sup>2</sup> zur Herausrechnung von Saisonfaktoren
- Gegenüberstellung mit Ergebnissen älterer Erhebungen zur Darstellung möglicher Veränderungen

Für den letzten Arbeitsschritt stehen Erhebungsergebnisse aus dem Zeitraum von 2006 bis 2012 zu Verfügung, die im Laufe der Jahre von SHP Ingenieure zum Aufbau und Fortschreibung des Verkehrsmodells erfasst wurden.

### 2.2 Verkehrsentwicklung 2012 bis 2022

Zur Beschreibung der Verkehrsentwicklung zwischen 2012 und 2022, die sich im Kfz-Verkehr ereignet hat, sind zunächst Zählquerschnitte gewählt worden, die bereits in vorangegangenen Untersuchungen erhoben worden sind. Die einzelnen Querschnitte sind in Abb. 1 dargestellt.

---

<sup>1</sup> Die genauen Auswertungsergebnisse (mit Knotenstromdarstellungen) sind festgehalten im Teilbericht „Verkehrserhebungen für die Modellaktualisierung Prognose 2035“, SHP Ingenieure 2022 (Proj.-Nr.: 17015)

<sup>2</sup> durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den Werktagen von Montag bis Freitag (ohne Feiertage) außerhalb der Schulferien



Abb. 1 Darstellung der verglichenen Zählquerschnitte

Im vergangenen Jahrzehnt (2012 bis 2022) wurde der Trend einer leichten aber stetigen Verkehrszunahme (zwischen den Jahren 2006 bis 2016)

nicht fortgeführt. In Summe sind wesentliche Belastungsrückgänge zu verzeichnen. Dies hat verschiedene Gründe:

Zunächst nimmt der Westring viele Fahrten auf (vor allem von Verbindungen mit einem Nord-Süd-Bezug), wodurch andere Straßenräume entlastet sind. Dieser Effekt ist zum Beispiel auf der Elmshorner Straße (vgl. QS 1 und 9) oder auf der Hochstraße (vgl. QS 4) zu sehen. Wichtige Verbindungen in Ost-West-Relation, wie z.B. der Thesdorfer Weg (vgl. QS 6, 8 und 19) haben ebenfalls deutliche Belastungsrückgänge zu verzeichnen, profitieren aber deutlich geringer. Belastungen in bereits 2012 fertiggestellten Abschnitten des Westrings bzw. der L103 sind wesentlich angestiegen (vgl. QS 15 und 18).

Weitere Belastungsveränderungen können auch mit dem Beginn bzw. der Fertigstellung von Entwicklungsflächen in Verbindung stehen. Dies ist zum Beispiel im Zusammenhang mit der Belastungszunahme der Straße „An der Raa“ (QS 7) zu sehen, die Quell- und Zielverkehre der begonnenen aber noch nicht abgeschlossenen Entwicklung „Eggerstedt Kaserne“, aufnimmt.

Der grundsätzliche Trend, dass viele der hier dargestellten Belastungsquerschnitte abgenommen haben, ist auch auf die verkehrlichen Effekte im Rahmen der Corona-Pandemie zurückzuführen. Gerade durch die auch nach der akuten Corona-Zeit kultivierten Home-Office-Handhabung, findet ein wesentlicher Teil der Berufsfahrten nicht mehr statt.

Zusätzlich ist ein kommunaler Trend zu beobachten, dass wesentliche Wegeverlagerungen auf Verkehrsträger des Umweltverbundes (hier im Besonderen der Radverkehr und der ÖPNV) stattfinden. Dies hat zum einen mit einem höheren Umweltbewusstsein der BürgerInnen zu tun, zum anderen aber auch mit dem stetigen Ausbau einer begleitenden Infrastruktur für die Verkehrsträger neben dem Kfz.



Index	Straßen	Tagesverkehrsstärke [Kfz/24h]			Entwicklung [%]	
		2006	2012	2022	'06-'12	'12-'22
QS 1	Elmshorner Straße (N)	28.300	26.600	14.800	-6%	-44%
QS 2	Friedrich-Ebert-Straße	-	21.800	- *	-	-
QS 3	Elmshorner Straße (S)	-	10.400	- *	-	-
QS 4	Hochstraße	28.300	27.700	16.700	-2%	-40%
QS 5	Richard-Köhn-Straße	-	7.350	6.700	-	-9%
QS 6	Thesdorfer Weg (W)	10.600	11.800	9.500	11%	-19%
QS 7	An der Raa	-	3.500	3.900	-	11%
QS 8	Thesdorfer Weg (O)	20.200	17.100	15.700	-15%	-8%
QS 9	Elmshorner Str. (L 76)	-	16.500	11.000	-	-33%
QS 10	Prisdorfer Straße	7.500	7.000	7.000	-7%	0%
QS 11	Hindenburgdamm	-	4.150	4.300	-	4%
QS 12	Mühlenstraße	16.300	13.600	9.800	-17%	-28%
QS 13	Saarlandstraße	11.400	13.100	9.500	15%	-27%
QS 14	Damm/Eichenstraße	14.900	19.600	15.200	32%	-22%
QS 15	Westring	9.300	10.000	13.700	8%	37%
QS 16	Wedeler Weg (NO)	11.700	12.000	8.900	3%	-26%
QS 17	Wedeler Weg (W)	-	15.500	15.100	-	-3%
QS 18	L103	11.000	13.500	16.400	23%	21%
QS 19	Thesdorfer Weg	20.300	23.700	18.500	17%	-22%
QS 20	Datumer Chaussee	5.100	5.400	5.800	6%	7%

\* wurde im Rahmen der Zählungen nicht miterhoben

Tab. 1 Vergleichende Darstellung der Tagesverkehrsstärken an ausgewählten Querschnitten für die Jahre 2006, 2012 und 2022



## **3 Aktualisierung Verkehrsmodell**

### **3.1 Modelltechnische Grundlagen**

**Verkehrsmodelle** dienen zur Simulation und Darstellung von Verkehrsbelastungen und anderen verkehrlichen Kenngrößen in Verkehrsnetzen, bestehend aus Streckenabschnitten und Knotenpunkten. Sie bestehen in der Regel aus einem Verkehrsnetzmodell zur Nachbildung der Verkehrsinfrastruktur und aus einem Verkehrsnachfragemodell zur Abbildung der aus Strukturdaten, Mobilitätsdaten und Pendlerverflechtungen resultierenden Verkehrsnachfrage. Zur Berechnung des analytischen und prognostischen Verkehrsgeschehens im Kraftfahrzeugverkehr wurde das Verkehrsnetzmodell VISUM-IV 22.0 (PTV System AG, Karlsruhe) genutzt.

#### **Verkehrsbezirke**

Die Verkehrsbezirke werden aus dem vorhandenen Verkehrsmodell und dessen letzter Fortschreibung aus dem Jahr 2012 übernommen. Für die Nachfrageermittlung ist die Stadt Pinneberg in rd. 30 Verkehrsbezirke unterteilt. Im Kreis Pinneberg erfolgte anhand der Kreis- und Gemeindegrenzen eine Unterteilung in 25 Verkehrsbezirke. Die Stadt Hamburg wurde anhand der Bezirks- und Stadtteilgrenzen in insgesamt 15 relevante Verkehrsbezirke unterteilt.

#### **Verkehrsnetze**

Das vorliegende relevante Straßennetz wurde bereits im Rahmen der letzten Anwendungen aus der VISUM-Version 11.0 in die VISUM-Version 22.0 überführt, entsprechend der Entwicklungen im Straßennetz aktualisiert und mit Hilfe der Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählungen erneut für den Analysestand 2022 geeicht.

#### **Fahrtenmatrizen**

Im Rahmen verschiedener Aktualisierungen des Verkehrsmodells wurden die Fahrtenmatrizen des Kraftfahrzeugverkehrs für die einzelnen Analyse- sowie Prognosestände fortwährend aktualisiert. Eine umfassende Haushaltebefragung zur erneuten Überprüfung der inner- sowie überörtlichen Wegeverbindungen hat nicht stattgefunden.

#### **Analyseeeichung**

Die vorliegende Fahrtenmatrix für den Analysezustand 2012 wird auf Basis der aktuellen Verkehrszählungen neu geeicht und in den Analysezustand 2022 überführt. Für den Prognosezustand werden die Matrizen unter Berücksichtigung der künftig zu erwartenden siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Entwicklungen auf den Prognosehorizont 2035 fortgeschrieben.

#### **Prognosen**

Für die Erarbeitung einer Verkehrsprognose sind vielfältige einflussnehmende Faktoren zu berücksichtigen. Diese haben z. T. lokalen Charakter, wie z. B. die Prognosen für die Bevölkerungsentwicklung und den Arbeitsmarkt. Andererseits sind aber auch externe Faktoren zur berücksich-

tigen, die sich aus (über-) regionalen, bundesweiten oder globalen Entwicklungen ergeben. Ein wesentlicher globaler Faktor war die Corona-Pandemie, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsgeschehen vor Ort ausgeübt hat. Hierbei wurde in Teilen der Gesellschaft ein anderes Mobilitätsverhalten eingeübt (z.B. allgemeine Home-Office-Anerkennung), das einen sichtbaren Einfluss auf die Mobilität vor Ort ausgeübt hat.

Die Haupteinflussfaktoren auf zukünftige Verkehrsverhältnisse im Kraftfahrzeugverkehr sind zusammengefasst:

- Bevölkerungsentwicklung (vor Ort)
- Trends mit relevantem Einfluss auf die individuelle Mobilität
- regionale Verkehrsentwicklungen / -verflechtungen

### 3.2 Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die allgemeine Verkehrsentwicklung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) lässt sich gut an der Entwicklung der jährlichen Verkehrsleistung von Pkw und Kombi in Deutschland ableiten (vgl. Abb. 2). In der Grafik ist zunächst eine Stagnation der Verkehrsleistungen auf einem höheren Niveau (zwischen den Jahren 2016 und 2019) ersichtlich. Dann erfolgt der Einbruch der Verkehrsleistung im Rahmen der Corona-Pandemie. Der Sprung von 2020 auf 2021 deutet wieder einen leichten Anstieg an – jedoch ist die Rückkehr zum Vor-Corona-Niveau aufgrund mobilitätsrelevanter Effekte (vermehrte Home-Office-Kultur) eher unwahrscheinlich. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass Kommunen verstärkt die Förderung von Verkehrsträgern des Umweltverbundes voranbringen und konkrete Angebote schaffen.

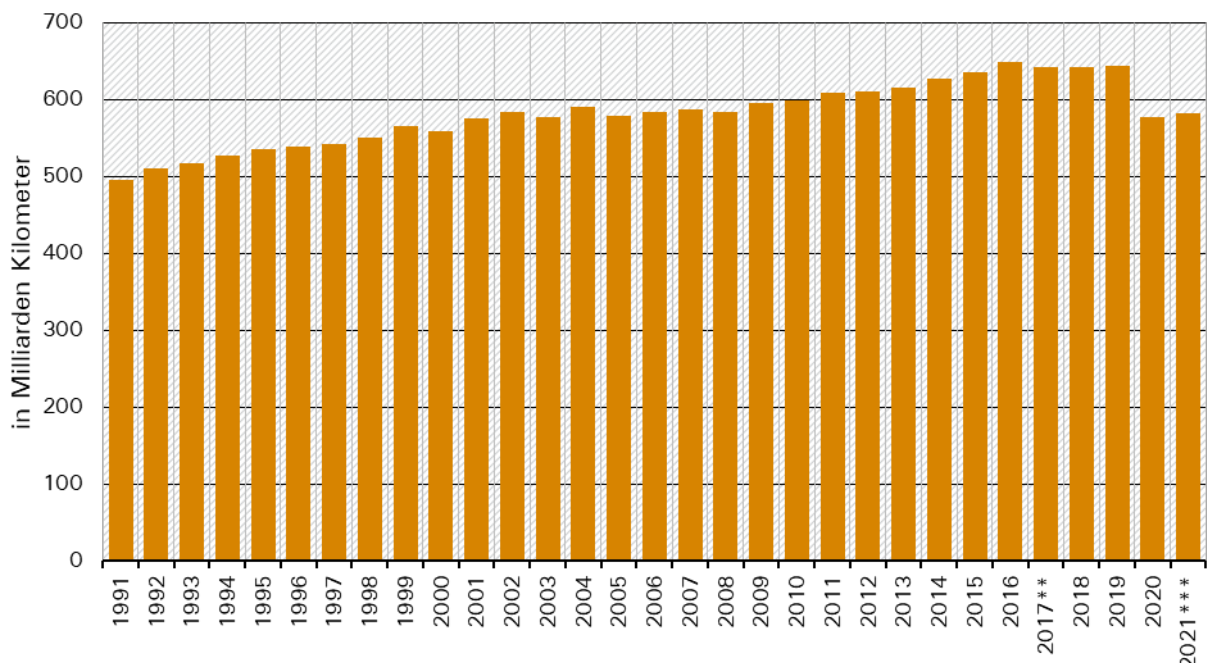


Abb. 2 Verkehrsleistung PKW und Kombi in Deutschland  
(Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Die Entwicklung des Straßengüterverkehrs in Deutschland hat eine vergleichbare Entwicklung zum MIV genommen. Eine Stagnation ist aber erst ab 2018 eingetreten und setzt sich entsprechend fort (vgl. Abb. 3). Das Auftreten der Corona-Pandemie zeigt hier einen deutlich geringen Einfluss. Aufgrund regional unterschiedlich verlaufender Entwicklungsdynamiken (z.B. die des Hamburger Hafens) sind auch unterschiedliche lokale Effekte zu erwarten. Wenngleich die Verflechtungsprognose 2030 die Metropolregion Hamburg als eine deutliche Zuwachsregion ausweist, wird eine steigende Güterverkehrsleistung in erster Linie im Zuwachs des Lkw-Anteils auf den Bundesfernstraßen (hier A23) ablesbar sein, die im Rahmen der Modellfortschreibung nicht mitbetrachtet wurde.

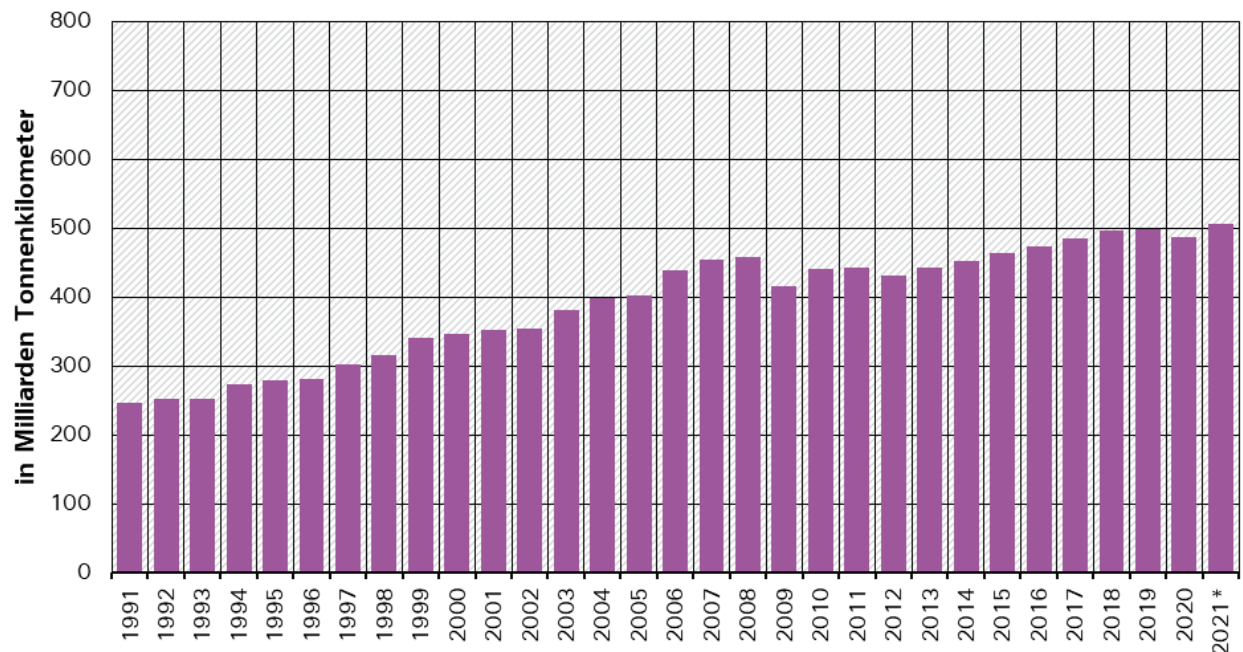


Abb. 3 Verkehrsleistung Straßengüterverkehr in Deutschland  
(Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr)

Deutlich relevanter sind hier die Gewerbegebietsentwicklungen vor Ort (vgl. Kapitel 3.3), die einen maßgeblicheren Einfluss auf den städtischen Güter- bzw. Lkw-Verkehr ausüben.

### 3.3 Ortsspezifische Entwicklungen

Wie in Kapitel 3.2 erläutert, sind durch allgemeine (überregional wirksame) Mobilitätstrends keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastung zu erwarten. Dementsprechend sind die in Zukunft geplanten Gebietsentwicklungen in Pinneberg von wesentlicher Bedeutung, die in Abb. 4 dargestellt sind. Bei den Prognoseberechnungen wurden die dazugehörigen (vom AG zur Verfügung gestellten) Verkehrsgutachten berücksichtigt. Zwei der sechs dargestellten Entwicklungen sind bereits teilweise umgesetzt. Diese Entwicklungen wurden in den Prognoseberechnungen also auch nur anteilig berücksichtigt. Größere verkehrsrelevante Gebietsentwicklungen wie „Wedeler Weg“ (B-Plan 107) und „Am Hafen“ sind bereits



vor 2022 abgeschlossen und wurden somit auch in den Zählungen erfasst.

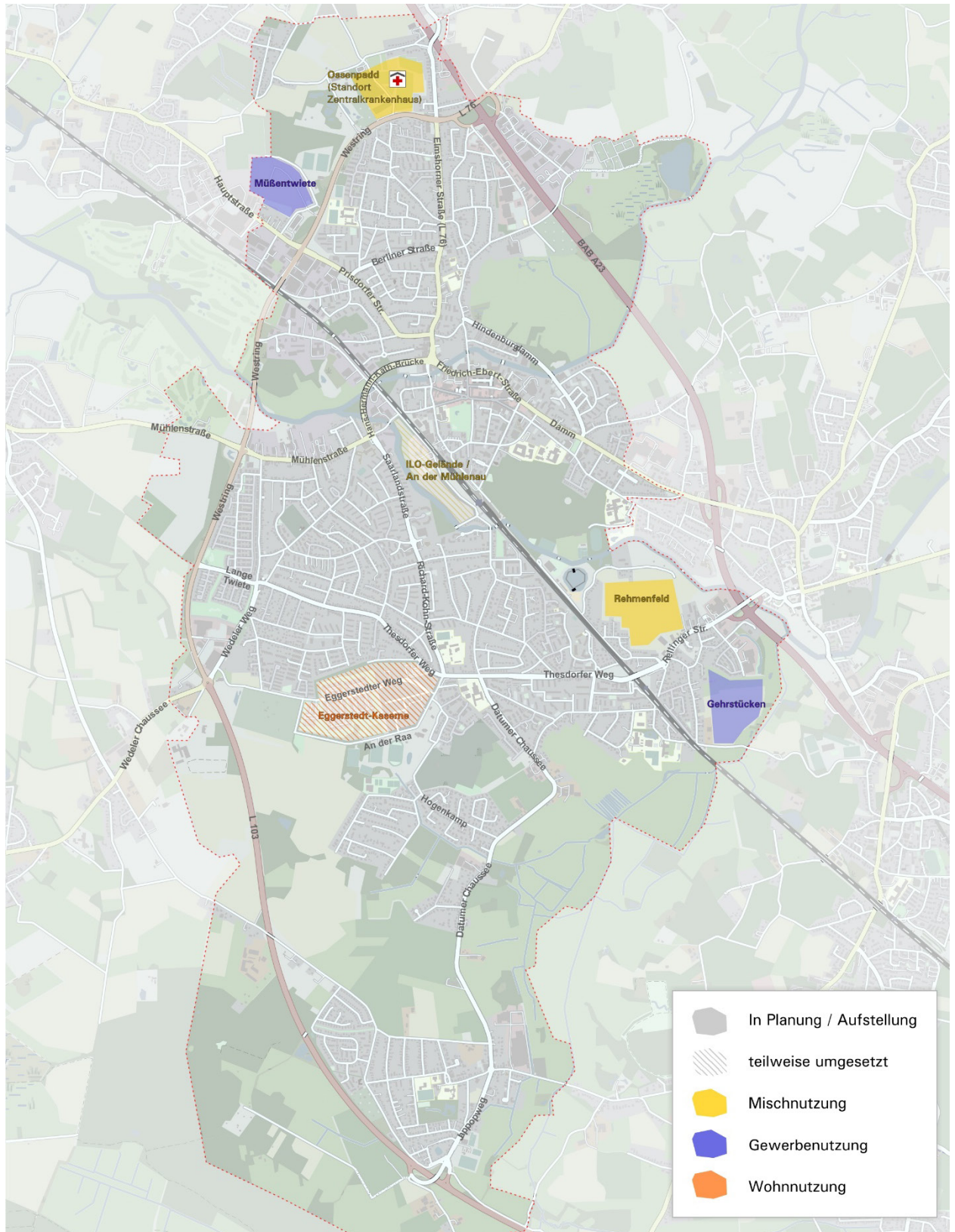


Abb. 4 Relevante Gebietsentwicklungen in Pinneberg

Darüber hinaus ist aber auch die Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Pinneberg zu berücksichtigen. In 2021 waren in der Stadt Pinneberg rd. 43.600 Personen gemeldet. In Bevölkerungsprognosen für das Jahr 2030 wurde ein moderater Wachstumstrend von jährlich 0,34% prognostiziert<sup>3</sup>. In Bezug auf die 13 Jahre vom Analysefall 2022 bis zum Prognosefall 2035 entspricht dies einer ungefähren Zuwachsrate von 4,4% und entspricht einem absoluten Zuwachs von rd. 1.950 Personen. In Verschneidung mit den angedachten Wohngebietsentwicklungen kann der prognostizierte Bevölkerungszuwachs im Verkehrsmodell abgebildet werden.

### **3.4 Planfälle**

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 2 Planfälle betrachtet, die nachfolgend kurz erläutert werden:

#### **Prognosenullfall**

Der Prognosenullfall entspricht dem Netz aus dem Erhebungszustand in 2022 und der allgemeinen Verkehrsprognose ohne die in Kapitel 3.3 erläuterten ortsspezifischen Entwicklungen. Da insgesamt von einer Stagnation der Verkehrsbelastung in der kommenden Dekade ausgegangen wird, entspricht der Prognosenullfall dem Analysefall 2022.

#### **Prognoseplanfall 1**

Der Prognoseplanfall 1 entspricht infrastrukturell ebenfalls dem Netz aus dem Jahr 2022, da in Zukunft keine maßgeblichen Infrastrukturanpassungen geplant sind. Allerdings sind hier alle örtlich relevanten Gebietsentwicklungen mitberücksichtigt. Wesentlich ist hier, dass für das Gewerbegebiet „Ossenpadd“ der kürzlich gefasste Entschluss mitberücksichtigt wurde, dass das zukünftige Zentralkrankenhaus (ZKH) an diesem Standort entwickelt werden soll.

---

<sup>3</sup> Kreis Pinneberg 2017: Fortschreibung der kleinräumigen Bevölkerungs- und Haushaltsprognose für den Kreis Pinneberg bis zum Jahr 2030

## 4 Ergebnisse Verkehrsmodellrechnung

### 4.1 Analyse 2022

Die Aktualisierung der Fahrtenmatrizen wird wie bereits in der Aktualisierung im Jahr 2012 für den Analyse- und den Prognosezustand direkt in die vorliegenden Fahrtenmatrizen eingearbeitet. Als Ergebnis dieses Bearbeitungsschrittes liegen nun die Fahrtenmatrizen für den Analysezustand 2022 und für den Prognosehorizont 2035 vor. Die Fahrtenmatrix aus 2012 ist auf Basis der aktuellen Verkehrszählungen neu geeicht und in den Analysezustand 2012 überführt worden. Zwischen den Analysejahren 2012 und 2022 ist eine Abnahme der werktäglichen Fahrten von -3,2 % zu verzeichnen (vgl. Abb. 5). Diese Entwicklung hängt stark mit den bundesweiten Verkehrsentwicklungstrends zusammen (vgl. Kapitel 3.2), die sich auch auf regionaler Ebene zeigen.

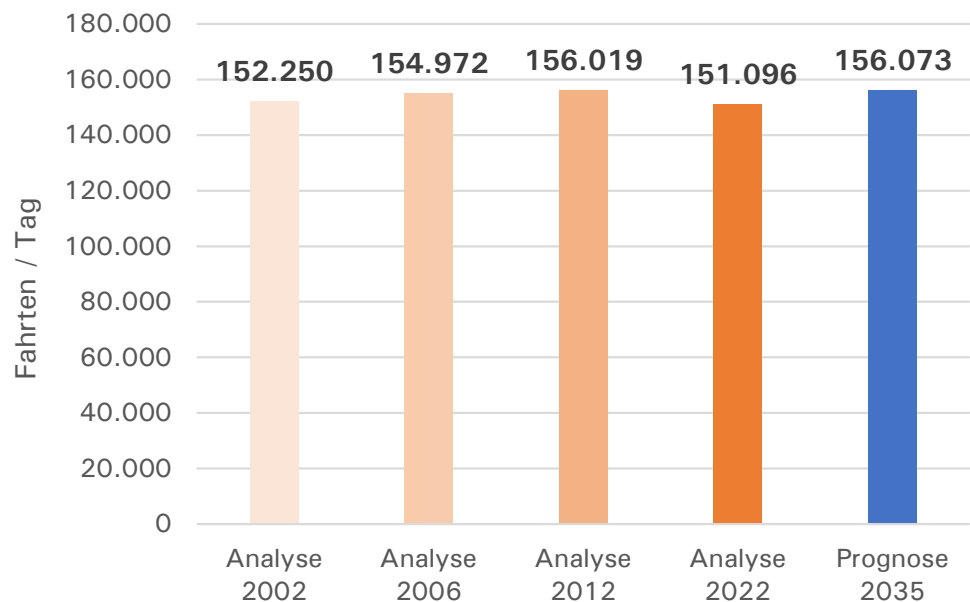


Abb. 5 Entwicklung der Anzahl der Fahrten im Modellabschnitt

Durch Umlegung der Fahrtenmatrix für den Analysezustand 2022 auf das aktualisierte Analysenetzt im Umlegungsmodell VISUM können die Belastungen für den Analysezustand dargestellt werden (vgl. Anhang 1).

Die Eichung anhand der aktuellen Zählwerte aus 2022 erfolgte auch unter Zuhilfenahme einer parallelen Eichung, in der auf alle verfügbaren Zählwerte in mehreren automatisierten Iterationsschleifen (VStromFuzzy<sup>4</sup>) zurückgegriffen werden kann. Im Gegensatz zu früheren Eichprozessen kann heute die Gesamtfahrtenmatrix im Netzzusammenhang auf die verfügbaren Zählwerte hin geeicht werden.

<sup>4</sup> PTV System AG  
Mit dem Verfahren VStromFuzzy können die Werte von Nachfragematrizen (z.B. Analysefahrtenmatrix) an aktuelle Zählwerte angepasst werden.

Die aus der Modellfortschreibung in 2012 abgegebenen Prognosen für 2020 bzw. 2025 stellen sich heute als (voraussichtlich) überschätzt dar. Dies lag im Besonderen an einer geringeren Kenntnis über zukünftige die Mobilität beeinflussende Rahmenbedingungen.

#### **4.2 Prognose 2035 (Prognoseplanfall 1)**

Ausgehend von der Aktualisierung der Analysematrix, Bewertung der allgemeinen Verkehrsprognose 2035 und den anzunehmenden Gebietsentwicklungen der Stadt Pinneberg liegt die Anzahl der Fahrten für den Prognosehorizont 2035 mit etwa 156.000 Fahrten 3,3 % über der Anzahl der Fahrten für den Analysefall 2022 (vgl. Abb. 5).

#### **4.3 Auswirkungen der Netzplanfälle**

Die Ergebnisse der Verkehrsmodellrechnungen sind für einige Querschnitte (vgl. Abb. 6) in Tab. 2 gegenübergestellt. Detailliertere Modellergebnisse sind in den nachfolgenden Anhängen enthalten.

Folgende zentrale Erkenntnisse lassen sich festhalten:

- In den dargestellten Referenzquerschnitten wurde ein durchschnittlicher Anstieg von 2,4 % ermittelt (entspricht ungefähr dem o.g. Fahrtenzuwachs bis 2035).
- Die in der Untersuchung aus 2012 prognostizierten Belastungen (zwischen rd. 11.000 und 16.000 Kfz auf dem Westring (zwischen Elmsborner Straße und Mühlenstraße) spiegeln sich in den Planfällen wider (Belastungen zwischen 14.400 und 16.500 Kfz im Analysefall).
- Insgesamt lassen sich auf den betrachteten Querschnitten moderate Zuwächse (zwischen 1 und 4 %) beobachten.
- Für einzelne Querschnitte (z.B. Damm oder Prisdorfer Straße) ist gar eine Stagnation prognostiziert.
- Stärkere Zuwächse im Bereich von bis zu 24% lassen sich auf den Strecken An der Mühlenau und Eggerstedter Weg feststellen. Der prozentuale Zuwachs auf der Rellinger Straße ist prozentual mit 9% wesentlich geringer, absolut aber wesentlich.
- Alle hier genannten Abschnitte mit einem deutlichen Zuwachs stehen in direkter örtlicher Verbindung mit einer Gebietsentwicklung.



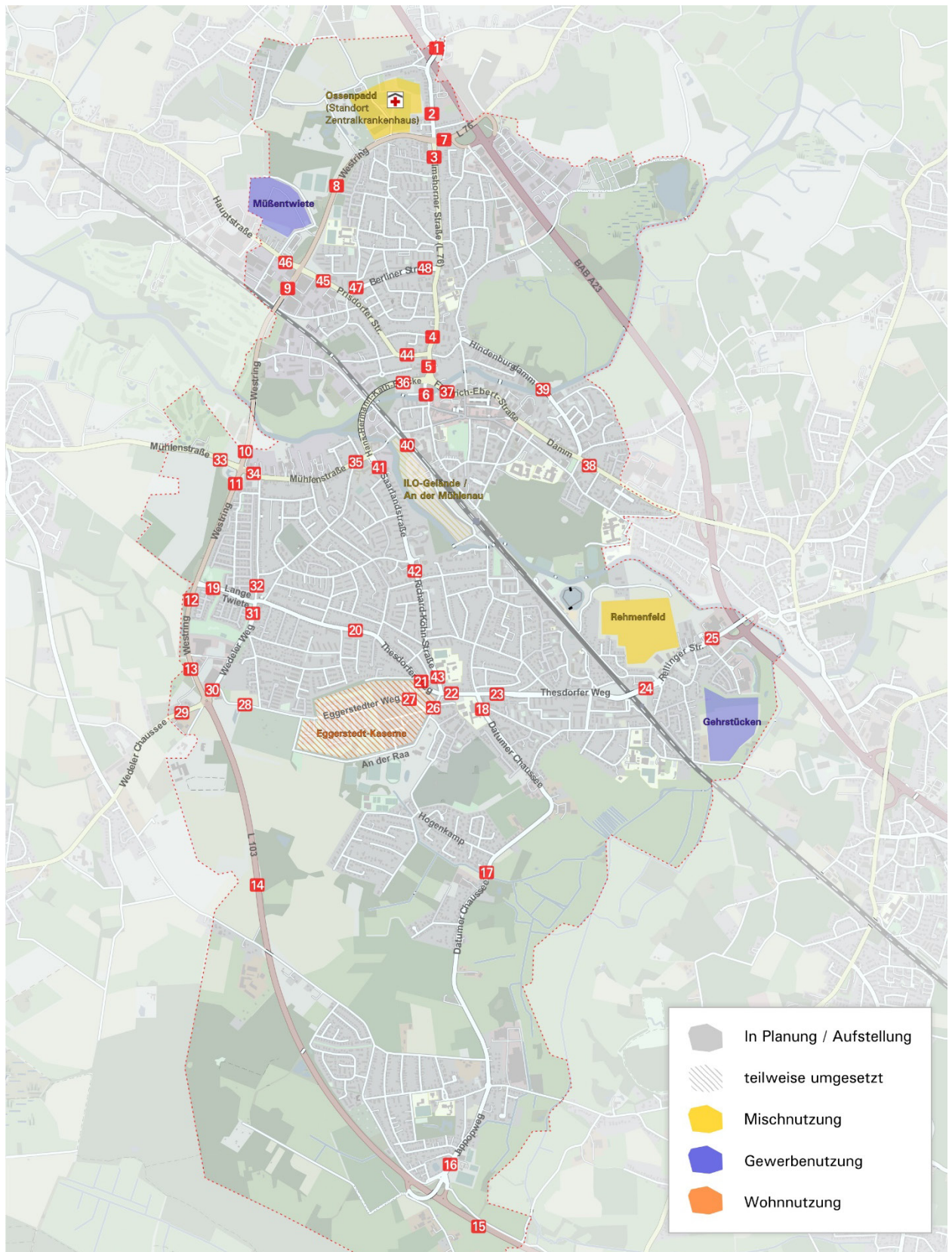


Abb. 6 Vergleichspunkte der Belastungen aus den abgebildeten Planfällen im Verkehrsmodell

Index	Straßen	Tagesverkehrsstärke [Kfz/24h]		Entwicklung 2022 - 2035	
		Analyse (2022)	Prognoseplanfall 1 (2035)	absolut	[%]
QS 1	Elmshorner Straße	8.400	8.400	0	0%
QS 2		8.800	8.800	0	0%
QS 3		10.500	11.000	500	5%
QS 4		11.300	11.900	600	5%
QS 5		16.000	16.600	600	4%
QS 6		10.100	10.200	100	1%
QS 7	L76	21.300	21.700	400	2%
QS 8	Westring	14.400	14.900	500	3%
QS 9		16.500	16.900	400	2%
QS 10		15.100	15.000	-100	-1%
QS 11		16.900	17.100	200	1%
QS 12		12.300	12.400	100	1%
QS 13		14.900	15.000	100	1%
QS 14	L103	15.200	15.200	0	0%
QS 15		18.300	18.400	100	1%
QS 16	Jappopweg	8.100	7.900	-200	-2%
QS 17	Datumer Chaussee	6.500	6.600	100	2%
QS 18		5.200	5.400	200	4%
QS 19	Lange Twiete	6.200	6.300	100	2%
QS 20	Thesdorfer Weg	9.300	9.500	200	2%
QS 21		10.700	10.800	100	1%
QS 22		15.800	16.000	200	1%
QS 23		13.500	13.700	200	1%
QS 24		20.000	20.100	100	0%
QS 25	Rellinger Straße	22.200	24.100	1.900	9%
QS 26	An der Raa	3.400	4.200	800	24%
QS 27	Eggerstedter Weg	3.300	4.100	800	24%
QS 28		3.700	3.900	200	5%
QS 29	Wedeler Weg	16.000	16.100	100	1%
QS 30		9.400	9.600	200	2%
QS 31		4.600	4.800	200	4%
QS 32		3.000	3.100	100	3%
QS 33	Mühlenstraße	13.700	13.800	100	1%
QS 34		10.100	10.400	300	3%
QS 35		10.800	11.200	400	4%
QS 36	Hochstraße (H.-H.-K.-B.)	15.900	16.300	400	3%
QS 37	Friedrich-Ebert-Straße	18.000	18.500	500	3%
QS 38	Damm	16.100	16.100	0	0%
QS 39	Hindenburgdamm	3.100	3.100	0	0%
QS 40	An der Mühlenau	3.900	4.800	900	23%
QS 41	Saarlandstraße	9.800	10.300	500	5%
QS 42	Richard-Köhn-Straße	9.100	9.300	200	2%
QS 43		7.600	7.800	200	3%
QS 44	Prisdorfer Straße	5.000	5.000	0	0%
QS 45		7.500	7.500	0	0%
QS 46		14.000	14.300	300	2%
QS 47	Berliner Straße	5.800	5.900	100	2%
QS 48		6.200	6.300	100	2%

Tab. 2 Gegenüberstellung der Verkehrsbelastungen im Verkehrsmodell