

VERKEHRSUNTERSUCHUNG EDEKA-MARKT IN TARMSTEDT

Auftraggeber: **EDEKA-MIHA Immobilien-Bau GmbH**
Wittelsbacheralle 61
32427 Minden

Auftragnehmer: **PGT Umwelt und Verkehr GmbH**
Vordere Schöneworth 18
30167 Hannover

Bearbeitung: **Svea Coerdts, B.Sc.**
Philipp Gerdes, B.Sc.

Typoscript: **Kaori Colette Dreyer, B.A.**

Hannover, 16. März 2026

P3927_T_260311_Tarmstedt_Edeka Neubau.docx

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	1
2	Analyse	2
3	Prognose	4
3.1	allgemeine Verkehrszunahme	4
3.2	vorgesehene Entwicklung	5
4	Bewertung	8
4.1	Beurteilung der Sichtverhältnisse an der Zufahrt zur Hauptstraße	8
4.2	Beurteilung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Poststraße / Hauptstraße	9
5	Zusammenfassung	11
	ANHANG	13

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1	Lage des EDEKA-Marktes und Einbindung in das umgebende Straßennetz	1
Abb. 2.1	Tagesganglinie Hauptstraße	2
Abb. 3.1	Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 für Norddeutschland – motorisierter Verkehr	4
Abb. 3.2	tageszeitliche Verteilung des Neuverkehrs	6
Abb. 3.3	Lageplan des EDEKA-Marktes – Vorabzug	7
Abb. 4.1	freizuhaltende Sichtdreiecke an den Parkplatzausfahrten.....	8

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 4.1	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs.....	10
----------	--	----

LITERATURVERZEICHNIS

- 1 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS – Köln, 2015
- 2 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) – Köln, 2006
- 3 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):
E-Klima 2022 Empfehlungen; Köln 2022
- 4 BOSSERHOFF: Ver_Bau – Programm zur Abschätzung der Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Gustavsburg, 2022
- 5 BPS GmbH: verschiedene Programme, Karlsruhe 2023

1 Ausgangslage

Die EDEKA-MIHA Immobilien-Bau GmbH plant den Abriss bzw. den Neubau eines EDEKA-Marktes an der Poststraße in der Gemeinde Tarmstedt.

Die Lage des EDEKA-Marktes im Ortskern der Gemeinde sowie deren Einbindung in das umgebende Straßennetz können der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.



Abb. 1.1 Lage des EDEKA-Marktes und Einbindung in das umgebende Straßennetz

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ist eine verkehrliche Bewertung der geplanten Erschließung notwendig. Das vorliegende Gutachten fasst die Ergebnisse dieser Bewertung zusammen.

2 Analyse

Zur Erfassung der erforderlichen Datengrundlage wurde am Donnerstag, den 19.02.2026, in der Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr der Verkehr am Knotenpunkt Hauptstraße / Poststraße mit Hilfe von Videotechnik erfasst.

Folgende Fahrzeugarten wurden bei der manuellen Auswertung in Zeitintervallen von 15 Minuten unterschieden

Radverkehr

Leichtverkehr Motorrad

Personenkraftwagen, Lieferfahrzeuge < 3,5 t

Schwerverkehr Lkw 1: Omnibus, Lastkraftwagen > 3,5,

Lkw 2: Lastzug, Lkw mit Anhänger / Auflieger

Die Hauptstraße wird von ca. 5.900 Kfz / 13 h befahren, wovon ca. 300 Kfz (ca. 5 %) dem Schwerverkehr (Lkw > 3,5 t) zuzuordnen sind. Die verkehrlichen Spitzenstunden liegen vormittags zwischen 07:30 und 08:30 Uhr bzw. nachmittags ab 16:15 Uhr, wobei aus der nachfolgenden Tagesganglinie ersichtlich ist, dass die Nachmittagsspitze insgesamt höhere Verkehrsmengen aufweist.

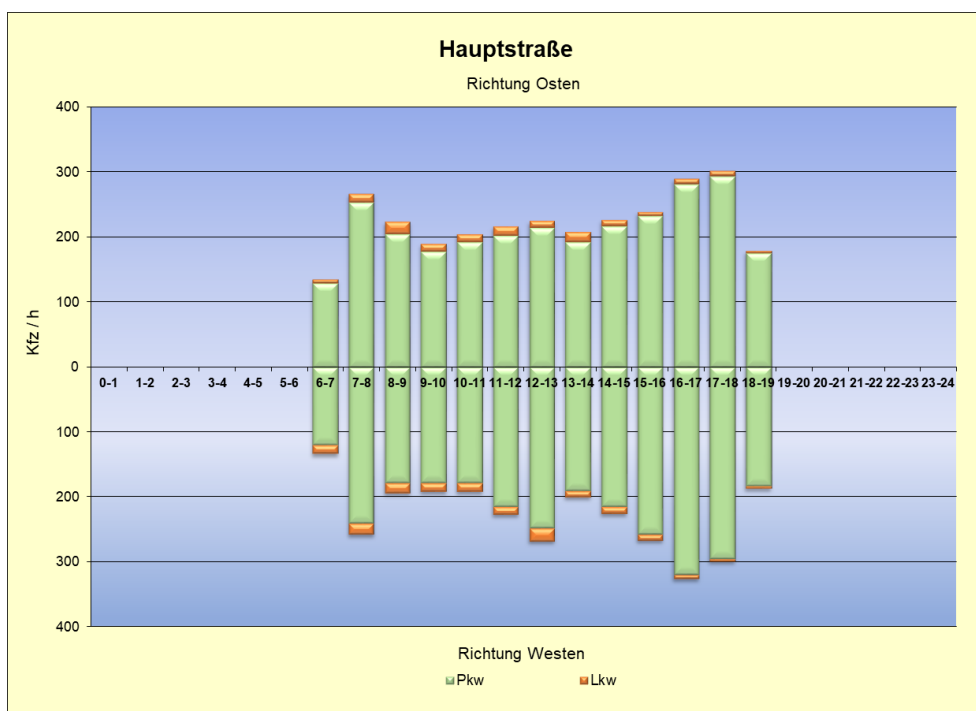


Abb. 2.1 Tagesganglinie Hauptstraße

Ergänzend zu den Verkehrsströmen am Knotenpunkt wurden die Querungsvorgänge im Zuge der sich unmittelbar westlich der Einmündung Poststraße befindlichen Bedarfs-LSA erfasst.

Diese wird im Zeitraum 12:00 bis 12:30 Uhr am häufigsten im Tagesverlauf (von insgesamt 150 Querenden) angefordert. In den verkehrlichen Spitzenstunden wurden am Vormittag insgesamt 74 Querungsvorgänge, in der nachmittäglichen Spitzenstunde 33 Querungsvorgänge erfasst.

Die Verkehrsströme am Knotenpunkt in der Dimension Kfz / 13 h und den gleitenden Spitzenstunden sowie die Auswertung der Querungsvorgänge sind detailliert im Anhang dargestellt.

3 Prognose

3.1 allgemeine Verkehrszunahme

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird abgeschätzt, wie sich das gegenwärtige Verkehrsgeschehen infolge von Veränderungen der Flächennutzung, der Motorisierung, der Verhaltensmuster der Bevölkerung sowie des Angebotes an Verkehrswegen voraussichtlich verändern wird. Dazu ist die Entwicklung von Motorisierung und Fahrleistungen, bezogen auf ein Prognosejahr, abzuschätzen. Im Rahmen der Bauleitplanung wird eine 10- bis 15-jährige Prognose angesetzt. Bei Straßenbauvorhaben wird das Jahr 2040 als Planungshorizont berücksichtigt.

Grundlage bildet die Verflechtungsprognose des Bundes bezogen auf das Prognosejahr 2040. Die folgende Abbildung zeigt die Veränderungen des motorisierten Verkehrs für die einzelnen Regionen in Norddeutschland.

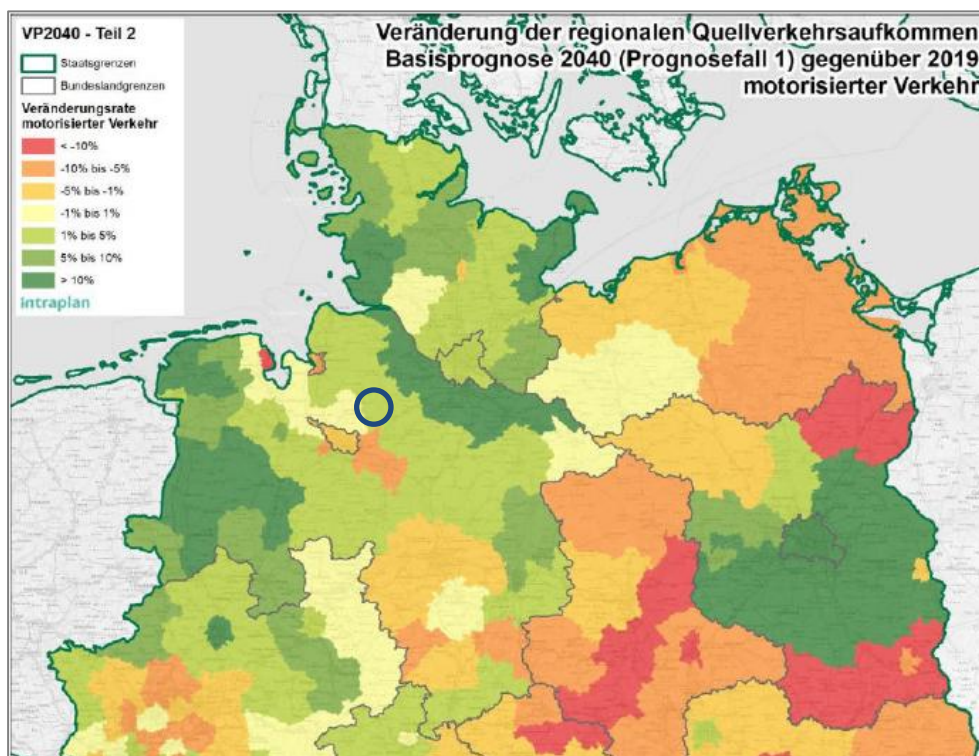


Abb. 3.1 Veränderung der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 für Norddeutschland – motorisierter Verkehr ¹

¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Verflechtungsprognose 2040; Oktober 2024

Für den Personen- und Güterverkehr wurden die Verkehrsverflechtungen innerhalb Deutschlands auf Kreisebene sowie mit dem Ausland für alle Verkehrsträger berechnet. Zu erkennen ist, dass für den Landkreis Rotenburg (Wümme) – vgl. Abb. 3.1 – von einer Zunahme des motorisierten Verkehrs in der Größenordnung von bis zu 5 % ausgegangen wird.

Vor diesem Hintergrund wird im vorliegenden Gutachten eine allgemeine Zunahme des Verkehrs von 5 % angenommen, um verkehrlich auf der sicheren Seite zu liegen.

3.2 vorgesehene Entwicklung

3.2.1 Verkehrserzeugung

Für eine Prognose des zu erwartenden Verkehrsaufkommens wird der Modellansatz gemäß HSVV herangezogen, der im Programmsystem VER_BAU implementiert ist. Die Berechnung des Kundenverkehrs erfolgt in Abhängigkeit der Verkaufsfläche (VKF) für repräsentative Wochentage.

Die Gesamtverkaufsfläche des EDEKA-Marktes wird durch den Neubau um ca. 600 qm auf ca. 1.700 qm vergrößert werden. Die für den EDEKA-Markt vorgehaltenen Stellplätze werden somit ebenfalls erhöht. Diese werden weiterhin durch den nördlich befindlichen Raiffeisenmarkt, welcher mit einer Verkaufsfläche von ca. 700 qm und der darin enthaltene Bäckerei auf ca. 200 qm VKF unverändert bleibt, mit genutzt.

Aufgrund der derzeitigen Marktsituation kann davon ausgegangen werden, dass der EDEKA-Markt aktuell eher weniger Kunden aufweist als der Durchschnitt. Um verkehrlich auf der sicheren Seite zu sein wird für die weitere Betrachtung die zukünftige Verkaufsfläche in Ansatz gebracht, statt nur die ergänzende Verkaufsfläche zu betrachten.

Die berechneten Aufkommenswerte beinhalten die Summe beider Richtungen und beziehen sich auf das Verkehrsaufkommen in jeweils 24 Stunden.

Bei den Berechnungen des Verkehrsaufkommens werden folgende Parameter angesetzt:

- 1.760 qm VKF
- 70 qm VKF je Beschäftigtem

- 2,1 Wege je Beschäftigtem,
- Anwesenheit: 85 %,
- Modal-Split Pkw (Beschäftigte): 90 %,
- Pkw-Besetzungsgrad (Beschäftigte): 1,1 Personen,
- 0,4 Kunden je qm VKF,
- 2,0 Wege je Kunde,
- Modal-Split Pkw (Kunden): 80 %,
- Pkw-Besetzungsgrad (Kunden): 1,4 Personen,
- Lkw-Verkehr: 0,004 Fahrten je qm VKF.

Insgesamt wird das Verkehrsaufkommen des EDEKA-Marktes bei ca. 850 Kfz / 24 h als Summe beider Richtungen liegen, wovon weniger als 10 Kfz dem Lieferverkehr zugeordnet werden können.

Die maximalen Neuverkehre werden sich im Tagesverlauf am Nachmittag einstellen und liegen im Mittel pro Richtung bei ca. 90 Kfz / h.

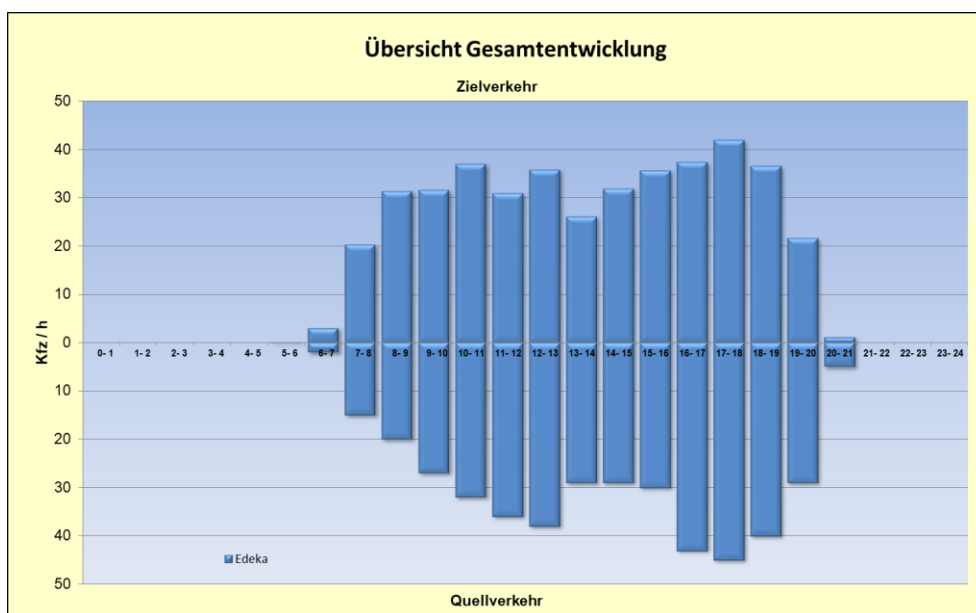


Abb. 3.2 tageszeitliche Verteilung des Neuverkehrs

3.2.2 geplante Erschließung

Der Parkplatz des EDEKA-Marktes wird weiterhin über (nur noch) eine Zufahrt zur Poststraße verfügen, die im weiteren Verlauf an die Hauptstraße im Norden angeschlossen ist.

Zusätzlich soll der Parkplatz zukünftig über eine direkte „rechts-rein, rechts-raus“ Zufahrt zur Hauptstraße erschlossen werden.



Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km / h verkleinert sich das freizuhaltende Sichtfeld (erforderliche Schenkellänge: 30 m), sodass eine ausreichende Sicht auf den Kfz-Verkehr gegeben wäre.

Im Bereich der geplanten Zufahrt ist ein ca. 1,80 m breiter Gehweg vorhanden, der – auch in Gegenrichtung – für den Radverkehr freigegeben ist. Insofern wird die Anfahrtsicht auch für den Radverkehr geprüft.

Bei Radwegen mit nicht abgesetzten Radfahrerfurten soll der Abstand zum Fahrbahnrand von 3,00 m auf 5,00 m vergrößert werden, damit die wartepflichtigen Kraftfahrzeuge die Radfahrerfurten freihalten können. Die Schenkellängen des Sichtdreiecks auf bevorrechtigte Radfahrer sollen, bei beengten Verhältnissen, 20 m betragen, sodass die Anfahrtsicht auf heranahenden Radverkehr an der Zufahrt frei ist.

Eine mögliche Einfahrt in die geplante Zufahrt des EDEKA-Parkplatzes ist nicht behindert.

4.2 Beurteilung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Poststraße / Hauptstraße

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit erfolgt in Abhängigkeit der mittleren Wartezeit, ausgedrückt durch die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) (vgl. Tab. 4.1). Dabei werden die Anforderungen des „Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) berücksichtigt. Grundsätzlich ist eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten zu erreichen, **d.h. die QSV muss für alle Ströme mindestens D sein**, wenn keine Belange, wie z. B. Vorgaben zum Klimaschutz, dagegensprechen (vgl. „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen“ (E Klima 2022)).

Qualitätsstufen des Verkehrs- ablaufes (QSV) innerorts	ohne Signalanlage		mit Signalanlage		
	mittlere Wartezeit [s]		mittlere Wartezeit [s]	maximale Wartezeit [s]	
	Kfz	Fuß / Rad	Kfz	Fuß / Rad	
A	≤ 10	≤ 5	≤ 20	≤ 30	
B	≤ 20	≤ 10	≤ 35	≤ 40	
C	≤ 30	≤ 15	≤ 50	≤ 55	
D	≤ 45	≤ 25	≤ 70	≤ 70	
E	> 45	≤ 35	> 70	≤ 85	
F	- *	> 35	- *	> 85	
* = Die QSV F ist erreicht, wenn $q > C$ gilt. Mit q = nachgefragte Verkehrsstärke und C = Kapazität					

Tab. 4.1 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs

Die ermittelten Analysebelastungen, erhöht um die allgemeine und vorhabenbezogene Verkehrsprognose, werden als Grundlage für die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes herangezogen.

Sollte eine Zufahrt – weder als rechts-rein, rechts-raus noch als rechts-rein – an die Hauptstraße nicht genehmigt werden wird, um verkehrlich auf der sicheren Seite zu sein, die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Poststraße / Hauptstraße unter Berücksichtigung des Gesamtverkehrs des EDEKA-Marktes durchgeführt.

Dabei wird mindestens eine gute Verkehrsqualität (Stufe B) erreicht (vgl. Prognoseströme und QSV-Tabellen im Anhang).

5 Zusammenfassung

Aufgabenstellung

In der Gemeinde Tarmstedt ist der Abriss und Neubau des im Ortskern liegenden EDEKA-Marktes geplant.

Analyseverkehr

Zur Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastung der Straßen wurde eine videogestützte Verkehrserhebung am Knotenpunkt Poststraße / Hauptstraße sowie der dortigen Bedarfs-LSA durchgeführt.

Die Hauptstraße weist eine Querschnittsbelastung von ca. 5.900 Kfz / 13 h in westlicher bzw. 5.000 Kfz / 13 h in östlicher Richtung auf. Die Poststraße wird von ca. 2.100 Kfz / 13 h befahren.

Prognoseverkehrsaufkommen

Für die allgemeine Verkehrsentwicklung wird eine Zunahme von 5 % angesetzt.

Unter Anwendung anerkannter Berechnungsverfahren wird das nutzungsspezifische Verkehrsaufkommen des EDEKA-Marktes berechnet. In der Summe beider Richtungen ist von ca. 850 Kfz / 24 h auszugehen.

geplante Erschließung

Der Parkplatz soll neben der Erschließung über die Poststraße, wie im Bestand, zukünftig zusätzlich über eine Zufahrt an die Hauptstraße erschlossen werden.

Aufgrund der Lage der Zufahrt im Kurvenbereich sowie der unmittelbaren Nähe zur Einmündung der Hepstedter Straße im Norden soll hier nur das rechts Ein- sowie rechts Ausbiegen möglich sein.

Aufgrund der notwendigerweise freizuhaltenden Sichtfelder ist zu prüfen ob die vorhandenen Bäume in einer Höhe bis 0,80 m von Ästen befreit werden können, um die Sicht zu ermöglichen.

Alternativ könnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße auf 30 km / h reduziert werden oder nur die Einfahrt in die geplante Zufahrt zur Hauptstraße freigegeben werden.

Die Bewertung des Knotenpunktes Poststraße / Hauptstraße ergibt auch für die Betrachtung des worst case (Ansatz aller Verkehre infolge des EDEKA-Marktes sowie vollständige Abwicklung über diesen Knotenpunkt) eine mindestens gute Verkehrsqualität.

Eine mögliche Nutzung der ergänzend geplanten Zufahrt zur Hauptstraße würde die Verkehrsqualität hier noch weiter verbessern.

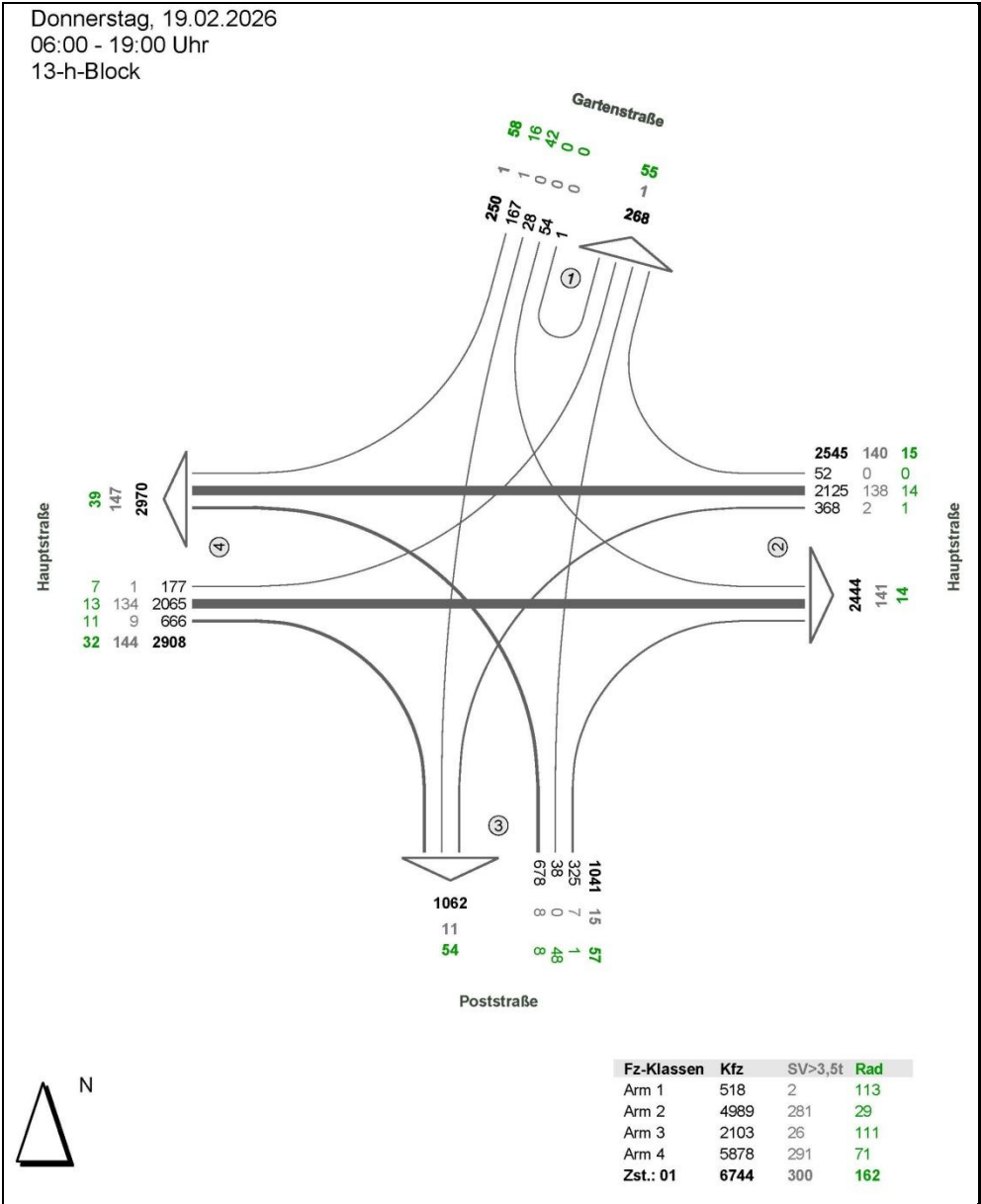
Die Erschließung des geplanten Neubaus des EDEKA-Marktes ist insofern in jedem Fall als gesichert zu betrachten.

ANHANG

Uhrzeit		Rad auf Furt		Fuß auf Furt		Σ
		Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd	
6	00 - 15				1	1
	15 - 30					0
	30 - 45					0
	45 - 60					0
7	00 - 15				1	1
	15 - 30			12		12
	30 - 45	11		21	3	35
	45 - 60	9		11	7	27
8	00 - 15			1	3	4
	15 - 30		1	4	3	8
	30 - 45			2	1	3
	45 - 60		2	4	9	15
9	00 - 15			7	4	11
	15 - 30		2	4		6
	30 - 45		1	1	0	2
	45 - 60			1		1
10	00 - 15	0		7		7
	15 - 30		1	4	17	22
	30 - 45	1	1	13	2	17
	45 - 60			3	8	11
11	00 - 15	2		5	1	8
	15 - 30			1	1	2
	30 - 45			3	1	4
	45 - 60	2	1	1	7	11
12	00 - 15	1	4	5	68	78
	15 - 30	2	8	27	35	72
	30 - 45	2	2	22	3	29
	45 - 60	4	3	10	7	24
13	00 - 15	1		2	4	7
	15 - 30	1	1	5	2	9
	30 - 45		1	1	3	5
	45 - 60			3	6	9
14	00 - 15	1				1
	15 - 30	2	1	6	7	16
	30 - 45	0	4	5	41	50
	45 - 60	2	2	2	5	11

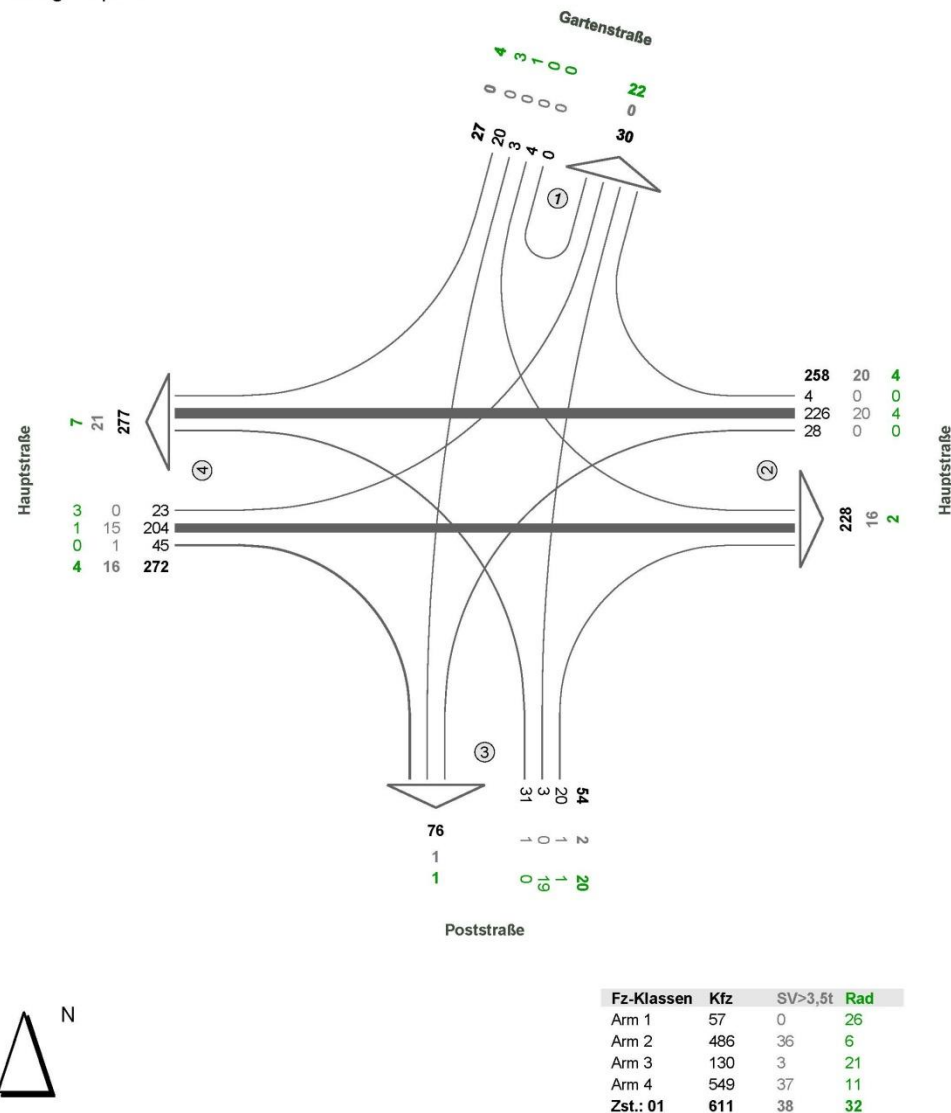
Uhrzeit		Rad auf Furt		Fuß auf Furt		Σ
		Ri. Nord	Ri. Süd	Ri. Nord	Ri. Süd	
15	00 - 15	3	2	5	5	15
	15 - 30		1	3	4	8
	30 - 45	3		7	5	15
	45 - 60		1	5	2	8
16	00 - 15	0	0	3	11	14
	15 - 30	2	2	8		12
	30 - 45	1		1	2	4
	45 - 60	2	1	3	3	9
17	00 - 15		1	4	3	8
	15 - 30	1	1	6	2	10
	30 - 45	2	1	6	2	11
	45 - 60		2	2	3	7
18	00 - 15	1	1	3	2	7
	15 - 30	3		2		5
	30 - 45		2	1	1	4
	45 - 60	1		1		2
Σ		60	50	253	295	658

Anhang 1 Querungsvorgänge im Zuge der Bedarfs-LSA an der Hauptstraße

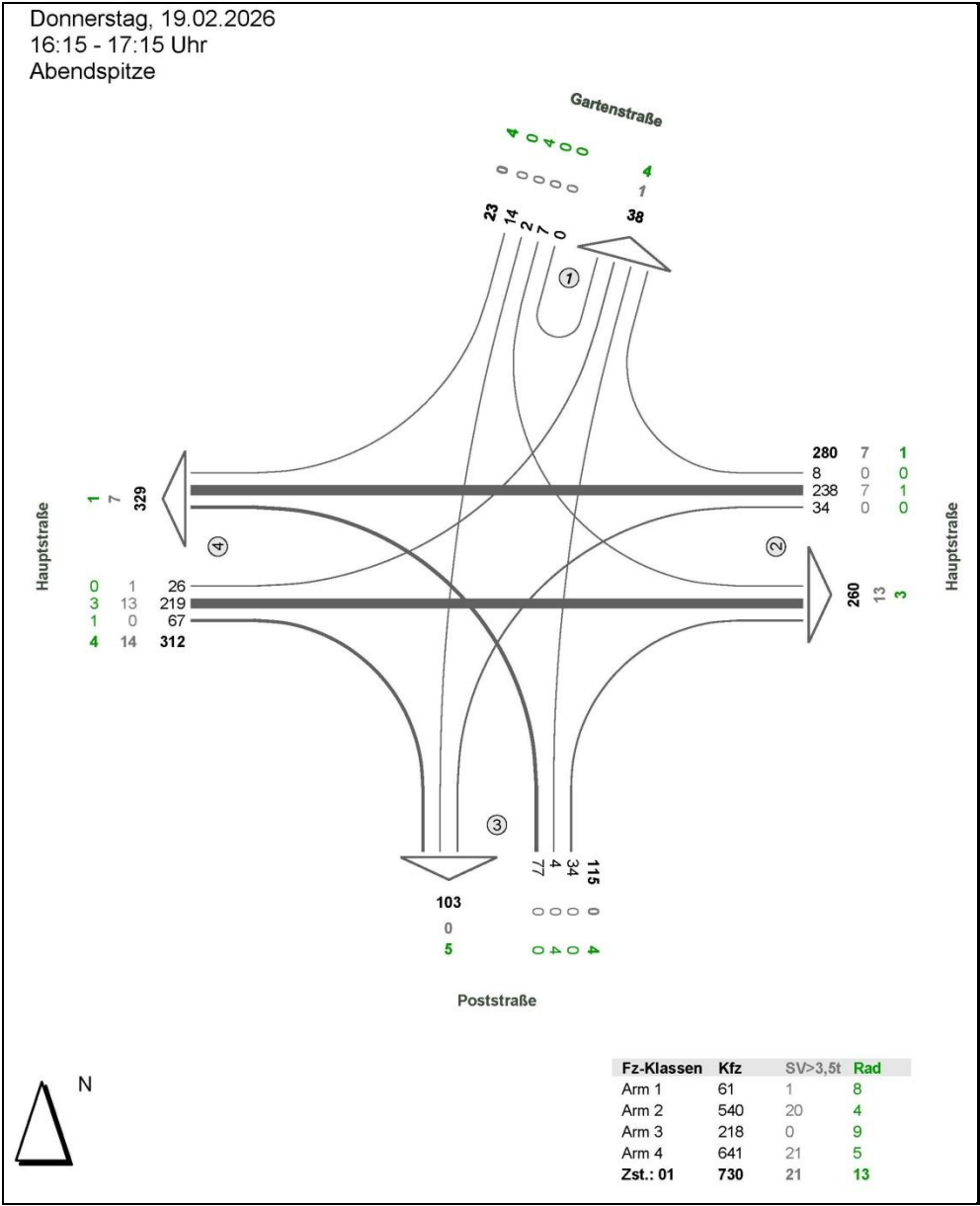


Anhang 2 Verkehrsströme am Knotenpunkt K 1 Hauptstraße / Poststraße / Gartenstraße [Kfz / 13 h] – Analyse

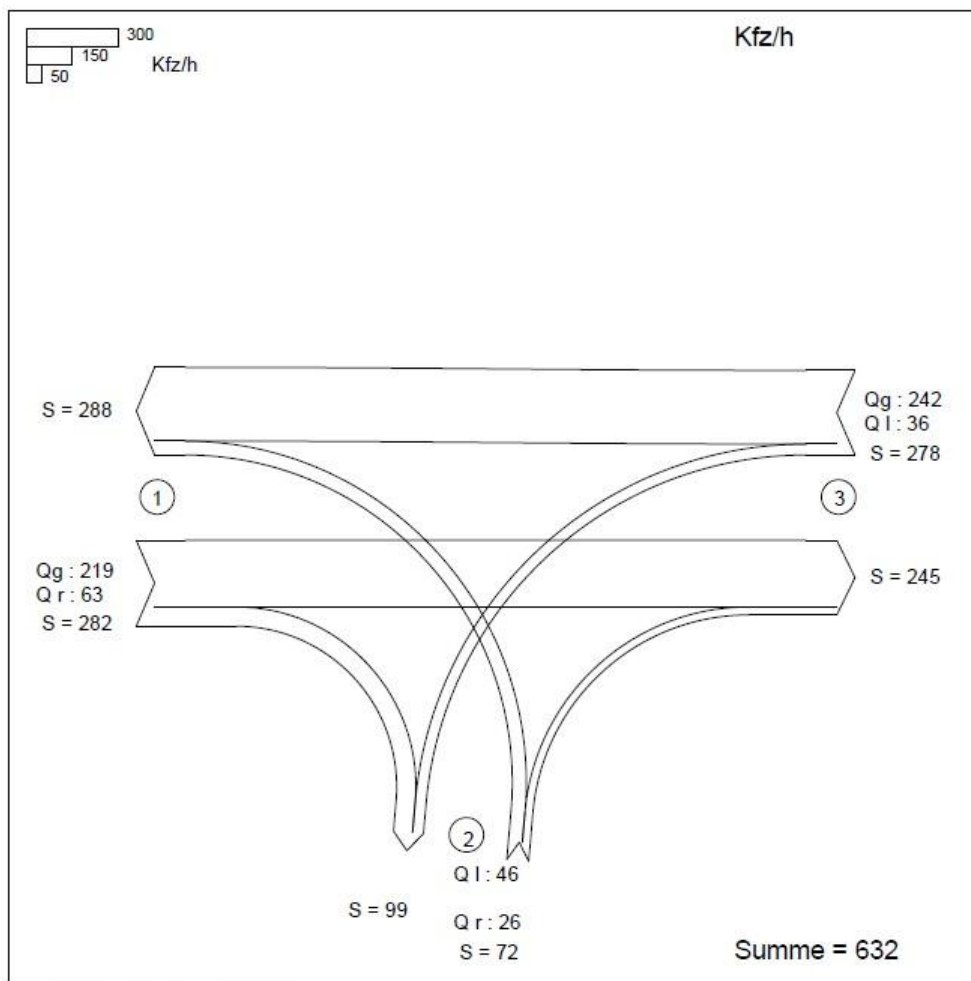
Donnerstag, 19.02.2026
07:30 - 08:30 Uhr
Morgenspitze



Anhang 3 Verkehrsströme am Knotenpunkt K 1 Hauptstraße / Poststraße / Gartenstraße in der vormittäglichen Spitzenstunde [Kfz / h] – Analyse



Anhang 4 Verkehrsströme am Knotenpunkt K 1 Hauptstraße / Poststraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz / h] – Analyse

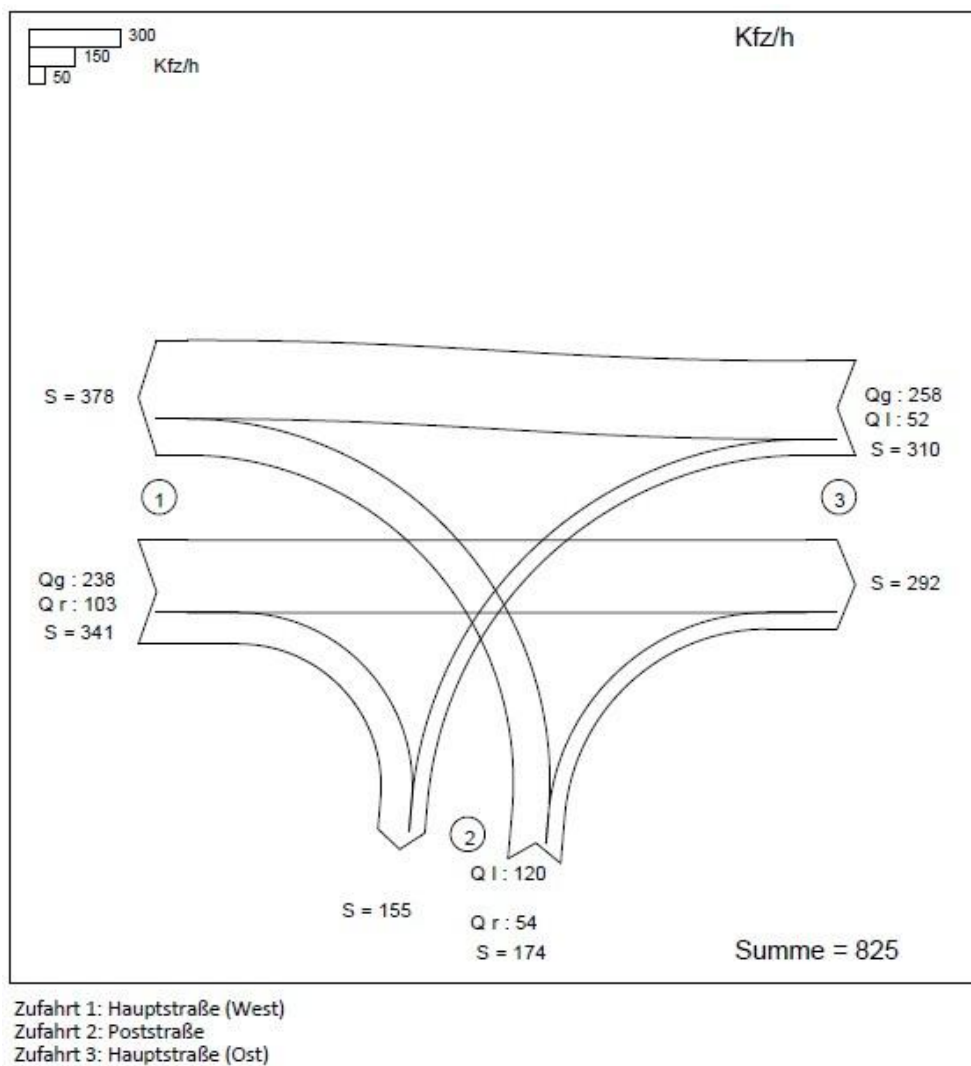


Zufahrt 1: Hauptstraße (West)
 Zufahrt 2: Poststraße
 Zufahrt 3: Hauptstraße (Ost)

Anhang 5 Knotenströme am Knotenpunkt K 1 Hauptstraße / Poststraße
 in der vormittäglichen Spitzenstunde [Kfz / h] – Prognose

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		235				1800					A
3		65				1600					A
MischH											
4		48	6,5	3,2	529	523		7,9	1	1	A
6		27	5,9	3,0	251	884		4,4	1	1	A
MischN											
8		263				1800					A
7		36	5,5	2,8	282	933		4,0	1	1	A
MischH		299				1800	7 + 8	2,6	1	1	A

Anhang 6 *Leistungsfähigkeit K 1 Hauptstraße / Poststraße in der vormittäglichen Spitzenstunde – Prognose*



Anhang 7 Knotenströme am Knotenpunkt K 1 Hauptstraße / Poststraße
 in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz / h] – Prognose

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		252				1800					A
3		110				1600					A
MischH											
4		127	6,5	3,2	600	461		11,4	2	2	B
6		57	5,9	3,0	290	842		4,8	1	1	A
MischN		184				648	4 + 6	8,2	2	2	A
8		265				1800					A
7		55	5,5	2,8	341	872		4,7	1	1	A
MischH		320				1800	7 + 8	2,5	1	1	A

Anhang 8 *Leistungsfähigkeit K 1 Hauptstraße / Poststraße in der nachmittäglichen Spitzenstunde – Prognose*