

**Aktualisierung verkehrstechnische Untersuchung
Quickborn / Ellerau /
Anschlussstelle A7**

**Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt
Donnerstag, 18. Juni 2026**

Aktualisierung VTU Quickborn / Ellerau AS BAB A7



**Ergebnisse
18. Juni 2026**

Arbeitsschritte

Verkehrsuntersuchung 2024

Verkehrszählung /
Rückstaumessungen

zusätzliche Rückstaumessungen

Zwischenergebnisse

Aktualisierung Verkehrsprognose
und Verkehrsflusssimulation

Ergebnisse

Sommer 2024

25. – 27. November 2025

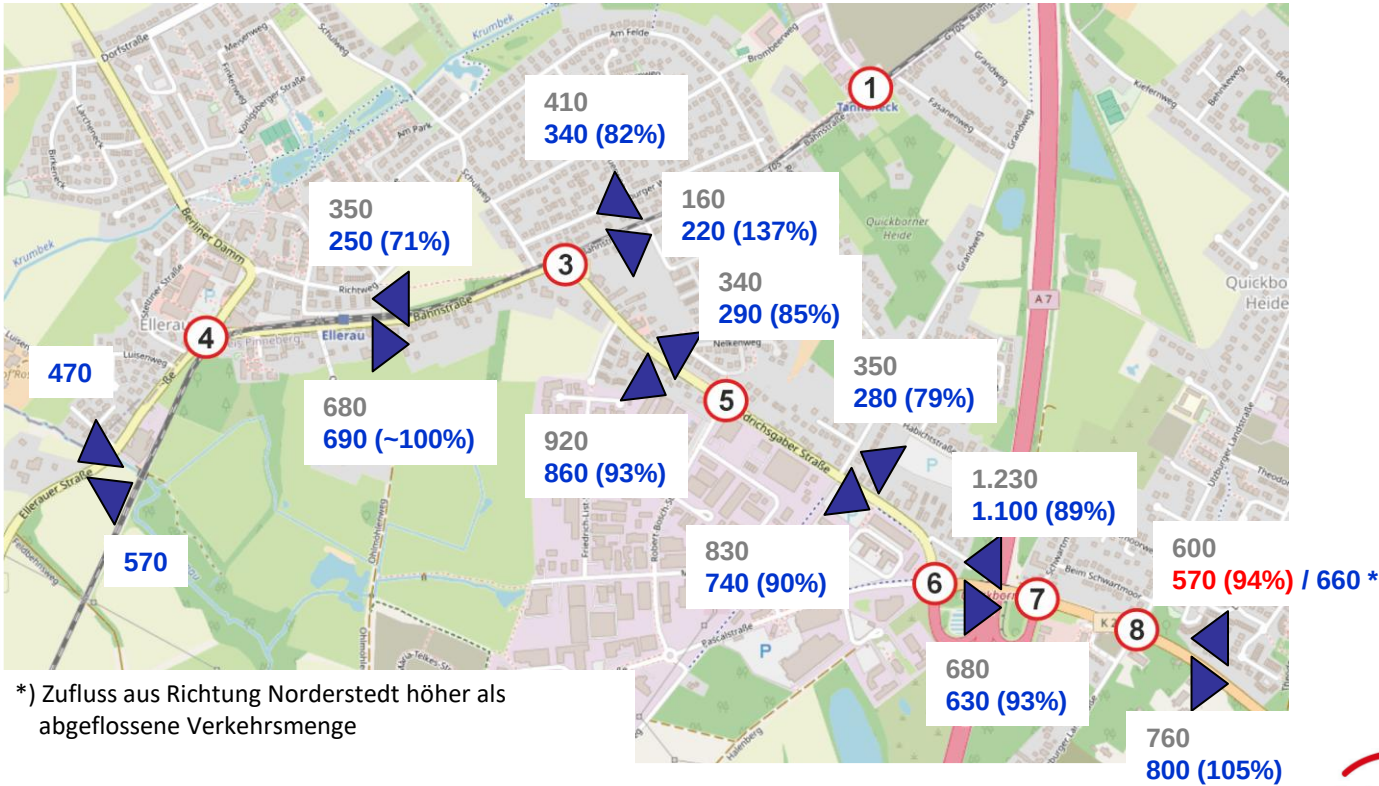
20. – 22. Januar 2026

16. Februar 2026

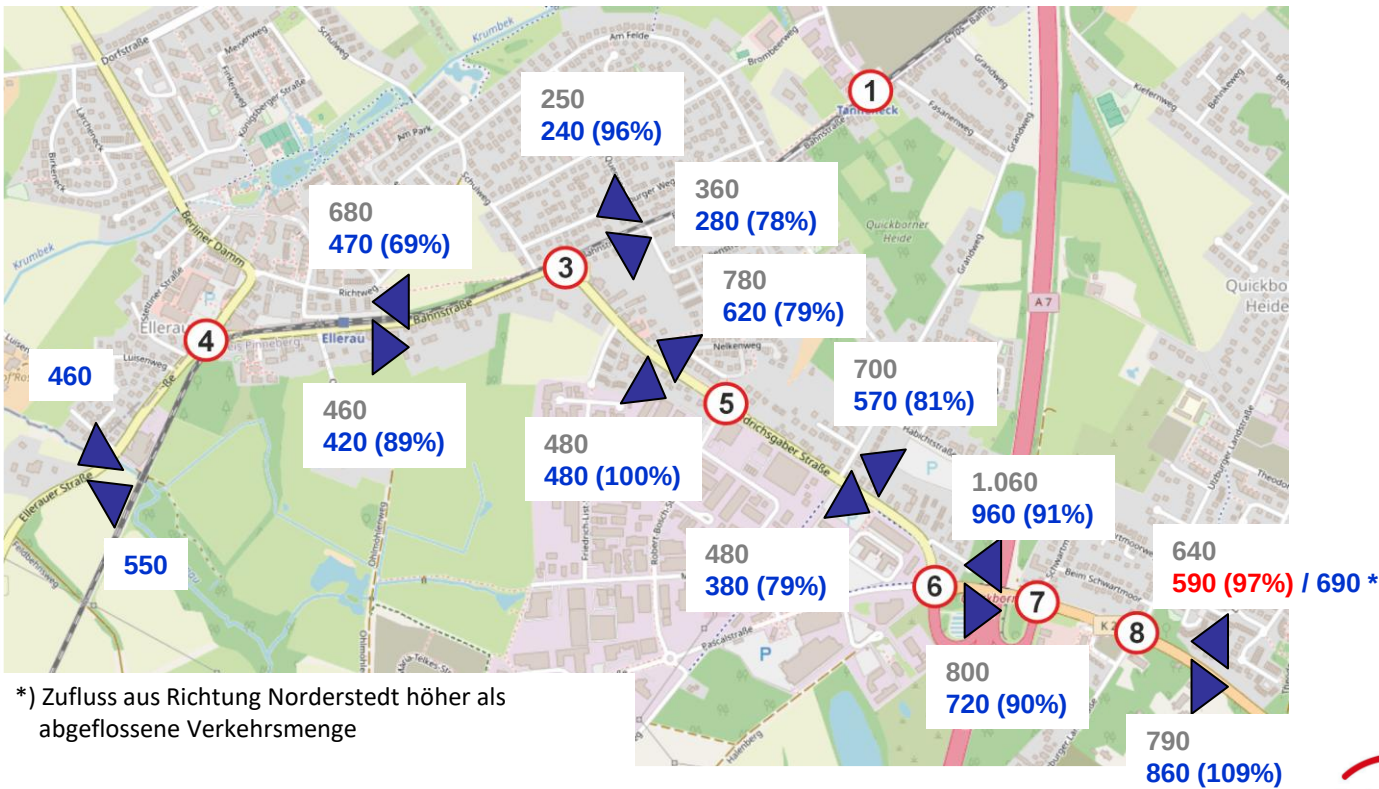
März / April 2026

Mai 2026

Vergleich der Erhebungen November 2025 zu 2023/24 - Morgenspitze



Vergleich der Erhebungen November 2025 zu 2023/24 - Nachmittagsspitze



*) Zufluss aus Richtung Norderstedt höher als abgefllossene Verkehrsmenge

Aktualisierung

VTU

Quickborn / Ellerau

AS BAB A7

Ergebnisse
18. Juni 2026

Zwischenfazit der Verkehrsstärken

- An den drei Erhebungstagen 25. – 27.11.2026 war eine gleichmäßige Verteilung der Verkehrsstärken festzustellen (keine Störungen am Straßennetz)
- Allgemein haben sich im Straßennetz in / aus Quickborn / Ellerau die Verkehrsstärken ggü. 2023/2024 leicht reduziert, an der Anschlussstelle A7 jedoch nur geringfügig verändert.
- Die Rückstau- und Überlastungssituation an der Anschlussstelle A7 besteht gegenüber 2024 weiterhin, nachmittags sogar verschärft.
- Gezählte Verkehrsbelastungen stellen die tatsächlichen Abflüsse dar, die Rückstaus zeigen jedoch, dass die Zuflüsse höher sind.
- Auf der Friedrichsgaber Straße – Bahnstraße in Fahrtrichtung Westen / Quickborn sind Abnahmen zu verzeichnen, mit zunehmender Ausprägung bis Bahnübergang Ellerau bis rd. 30% - die Ursache steht mit den im Umfeld bestehenden Überlastungen in Zusammenhang

Bewertungsmethodik nach HBS 2015 analog zur VTU 2024

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	Beurteilung	Mittlere Wartezeit mit LSA	Mittlere Wartezeit ohne LSA
A	Sehr kurze Wartezeiten Keine Rückstaubildung ausreichend leistungsfähig	<= 20s	<= 10s
B	Kurze Wartezeiten Kaum Rückstaubildung ausreichend leistungsfähig	<= 35s	<= 20s
C	Spürbare Wartezeiten, Gelegentliche Rückstaubildung ausreichend leistungsfähig	<= 50s	<= 30s
D	Beträchtliche Wartezeiten, Häufige Rückstaubildung noch leistungsfähig	<= 70s	<= 45s
E	Kapazitätsgrenze erreicht, ständige Rückstaubildung Wartezeiten übersteigen Grenzwerte	> 70s	> 45s
F	Überlastung: Nachgefragte Verkehrsstärke übersteigt Kapazität Stetig anwachsende Rückstaulängen	--	--

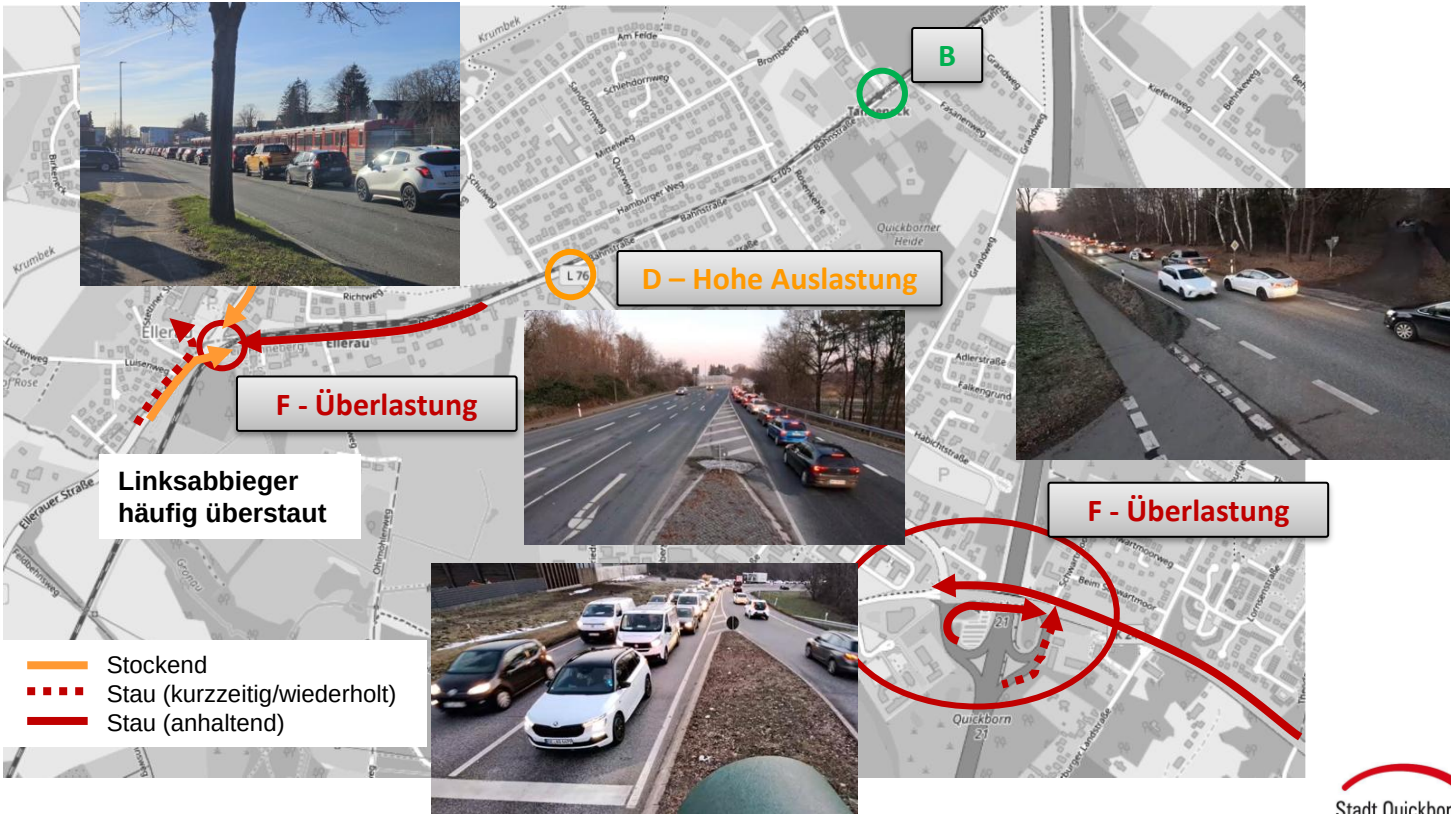
Allgemein ab QSV ,E':
Verkehrsqualität
mangelhaft,
Genehmigungs-
fähigkeit nicht erfüllt

Rückstausituation und Verkehrsqualität – morgens

Ergebnisse
18. Juni 2026



Rückstausituation und Verkehrsqualität – nachmittags



AS BAB A7

Ergebnisse

18. Juni 2026



Aktualisierung VTU

Quickborn / Ellerau AS BAB A7

Ergebnisse 18. Juni 2026



Aktualisierung der Bewertung

- **Umlegung der Prognoseverkehre auf die Spitzenzeiten:**
zusätzliche Lkw-Verkehre (Sattelzüge): 700 Lkw im Tageszeitraum lt. Betriebsbeschreibung vom 25.09.2024
Beaufschlagung in drei Stufen
Stufe 1: = 35 Lkw-Fahrten pro Stunde (5% des Tageszeitraums)
Stufe 2: = 70 Lkw-Fahrten pro Stunde (10% des Tageszeitraums)
Stufe 3: = 100 Lkw-Fahrten pro Stunde (10% der lt. Bb. vom 19.12.2023 veranschlagten Lkw-Fahrten)
- **Stufe 3 als Vergleichsfall zur VTU 2024** (10% von 1.000 Lkw im Tageszeitraum)
Die Abminderung von 1.000 Lkw auf 700 Lkw lt. Betriebsbeschreibung
ist bei unverändertem Maß der baulichen Nutzung (Hallengröße / -anzahl, Anzahl der Laderampen, Beschäftigtenzahl) fachtechnisch nicht plausibel, daher wird dieser Fall weiter betrachtet.
- **Räumliche Verkehrsverteilung (wie VTU 2024):**

Lkw:	80% von/nach A7 FL/HH	Pkw:	Verteiltes Aufkommen
	10% von/nach L76 Quickborn		aus Ellerau / Quickborn /
	10% von/nach Henstedt-Ulzburg		H.-Ulzburg / A7

Aktualisierung
VTU
Quickborn / Ellerau
AS BAB A7

Ergebnisse
18. Juni 2026

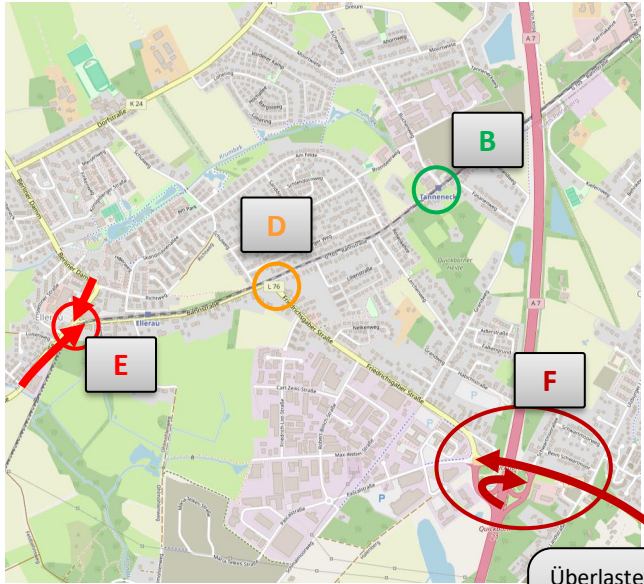


Aktualisierung der Bewertung

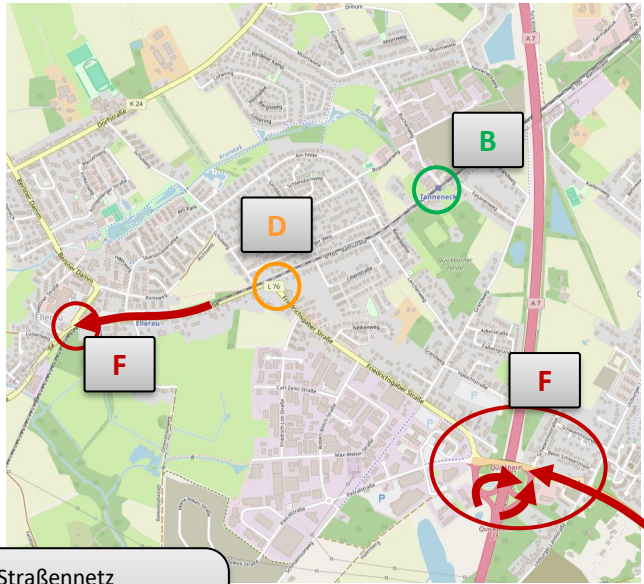
A0 – Analyse 2025

Status Quo
Verkehrsqualität im Bestand

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Überlastetes Straßennetz
verkräftet keinerlei Zuwächse
mehr

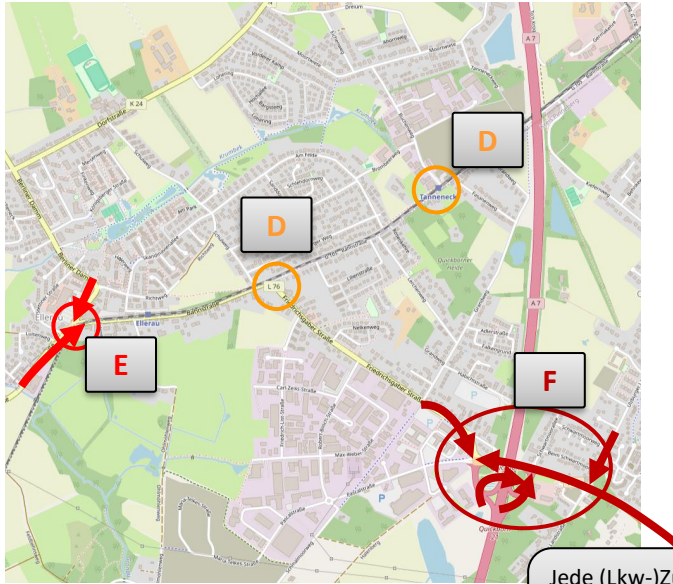


Aktualisierung der Bewertung

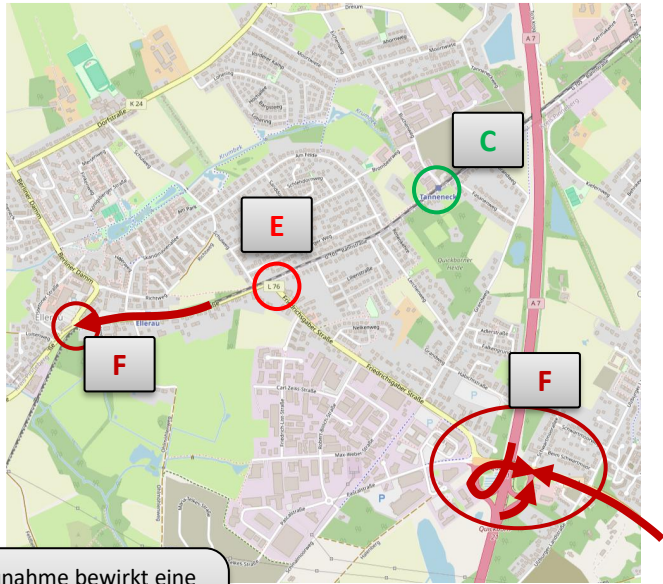
Prognose Stufe 1

zusätzliche Verkehre (35 Lkw-Fahrten pro Stunde)
des Logistikstandortes - BÜ Tanneneck wie Bestand

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



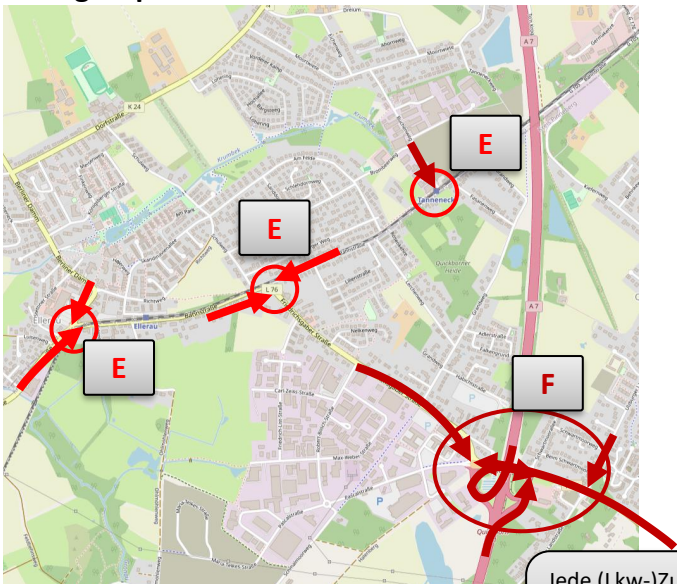
Jede (Lkw-)Zunahme bewirkt eine
Verschärfung der Überlastung und
Rückstausituation

Aktualisierung der Bewertung

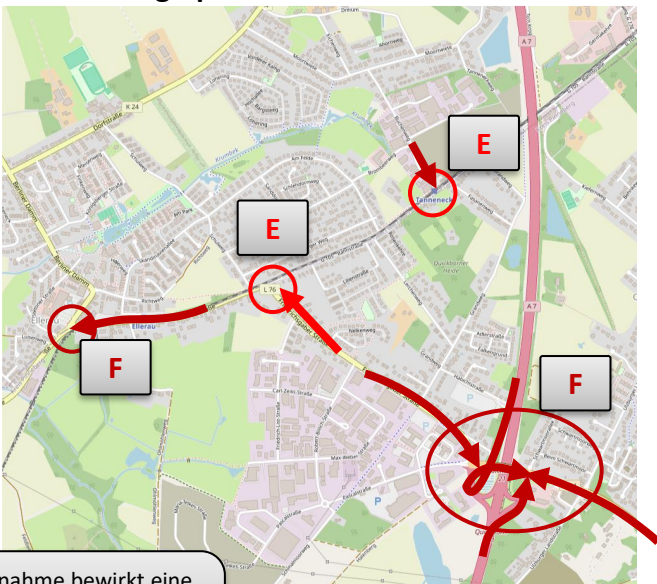
Prognose Stufe 2

zusätzliche Verkehre (50 Lkw-Fahrten pro Stunde)
des Logistikstandortes - BÜ Tanneneck wie Bestand

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Jede (Lkw-)Zunahme bewirkt eine
Verschärfung der Überlastung und
Rückstausituation

Aktualisierung
VTU
Quickborn / Ellerau
AS BAB A7

Ergebnisse
18. Juni 2026

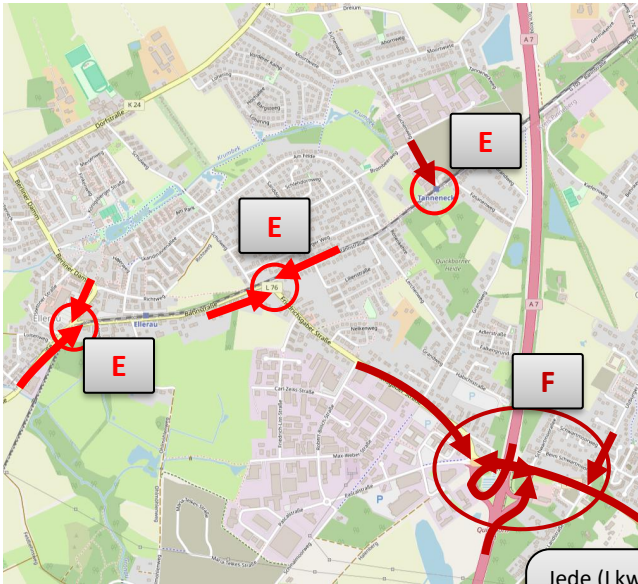


Aktualisierung der Bewertung

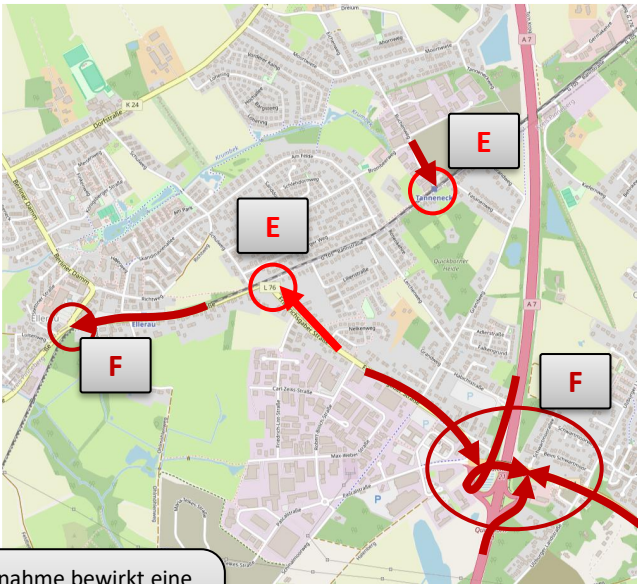
Prognose Stufe 2

zusätzliche Verkehre (50 Lkw-Fahrten pro Stunde) –
mit Vollsinalisierung BÜSTRA Tanneneck

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Jede (Lkw-)Zunahme bewirkt eine
Verschärfung der Überlastung und
Rückstausituation



Aktualisierung
VTU
Quickborn / Ellerau
AS BAB A7

Ergebnisse
18. Juni 2026

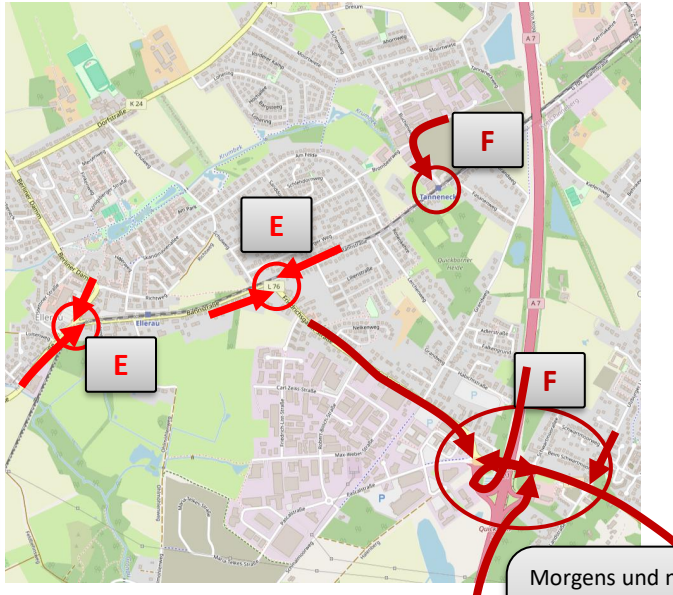


Aktualisierung der Bewertung

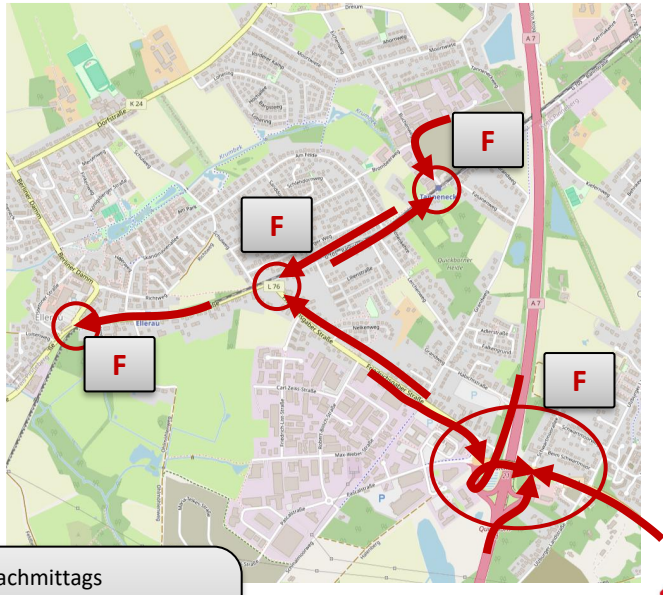
Prognose Stufe 3

zusätzliche Verkehre (100 Lkw-Fahrten pro Stunde)
des Logistikstandortes - BÜ Tanneneck wie Bestand

Morgenspitze



Nachmittagsspitze



Morgens und nachmittags
Verkehrszusammenbruch
im gesamten Umfeld der AS A7 /
Friedrichsgeber Str



Aktualisierung VTU Quickborn / Ellerau AS BAB A7



Ergebnisse
18. Juni 2026

Kernergebnisse

- Die Überlastung der **Anschlussstelle A7 Quickborn** hat sich seit 2024 noch verschärft, **zusätzliche (Lkw-)Verkehre sind dort nicht mehr abwickelbar**.
- Auch der **Knoten Ellerauer Straße / Bahnstraße (Bahnübergang)** ist morgens an der Kapazitätsgrenze und **nachmittags überlastet**.
- Warum ist die Einmündung Friedrichsgaber Straße / Bahnstraße gegenüber 2024 geringer belastet? Die Überlastungen („Flaschenhälse“) der Anschlussstelle A7 und am Bahnübergang Ellerau bewirken eine Dosierung der Verkehre und offensichtlich auch eine räumliche Verlagerung.
- Die Zeiträume der Überlastung erstrecken sich auch über die Kern-Spitzenstunden hinaus.
- **Jede weitere Verkehrszunahme verstärkt diese Effekte (räumlich und zeitlich).**
- **Bahnübergang Buchenweg:**
 - Im unsignalisierten Zustand steigen Konfliktpotenziale mit Zunahme der Lkw-Verkehre deutlich an (Sicherheit Fußgänger- / Radverkehr).
 - Mit der **Vollsignalisierung (BÜSTRA)** werden die **Sicherheitsprobleme nachhaltig gelöst**; es bestehen kaum unterschiedliche Kapazitätsreserven im Vergleich zum unsignalisierten Zustand
 - **Die verkehrliche Erschließung des Logistikstandortes ist weiterhin nicht gewährleistet, da dass umliegende Straßennetz weiterhin keinerlei Verkehrszuwächse mehr verkraftet.**