

**Verkehrsuntersuchung
zur geplanten Einzelhandelsnutzung
Gerhard-von-Scharnhorst-Str./ Claus-von-Stauffenberg-Str.
in der Stadt Hoyerswerda**

Im Auftrag der
Halsdorfer Ingenieure



erstellt von
**Zacharias Verkehrsplanungen
Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias**

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3
E-Mail: post@zacharias-verkehrsplanungen.de
www.zacharias-verkehrsplanungen.de

Juli 2026
(Stand 03.07.2026)

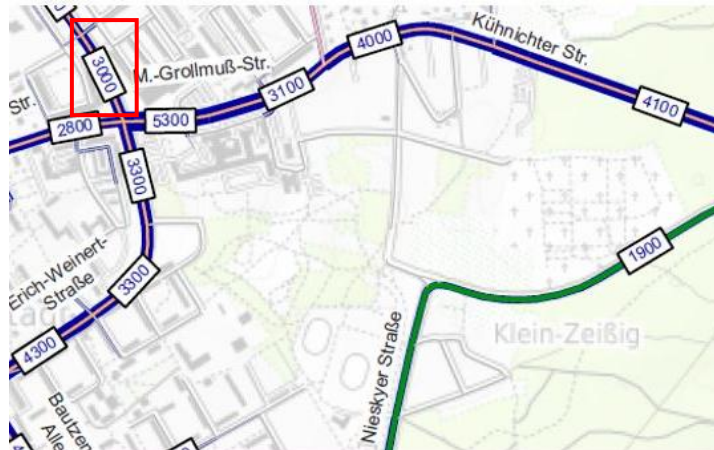
In der Stadt Hoyerswerda ist im Bereich der Gerhard-von-Scharnhorst-Straße/ Claus-von-Stauffenberg-Straße die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen geplant. Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung sollen die verkehrlichen Auswirkungen und der sich ggf. ergebende Ausbaubedarf auf dem umgebenden Straßennetz ermittelt werden.

Die Anbindung für den Kfz-Verkehr erfolgt im Wesentlichen direkt an die Claus-von-Stauffenberg-Straße.



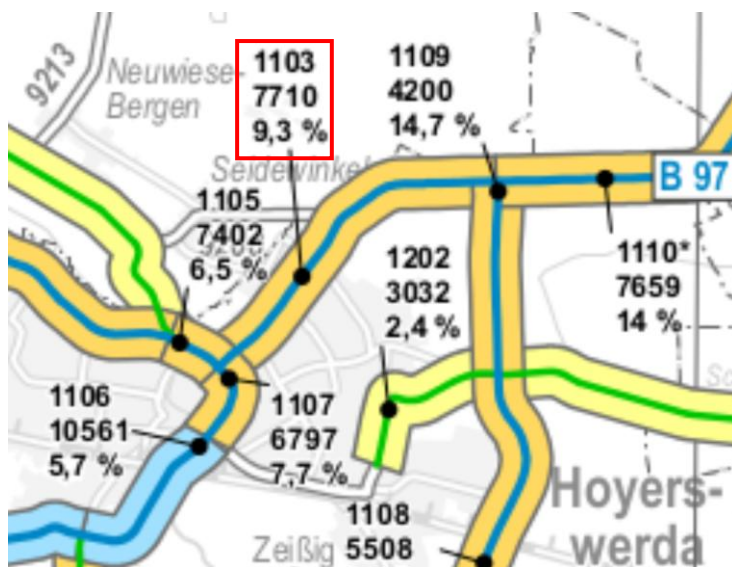
Übersicht

Die Verkehrsbelastung auf der Claus-von-Stauffenberg-Straße ist nur gering. Nördlich der Kreuzung mit der Maria-Grollmuß-Straße/ Käthe-Niederkirchner-Straße liegt die Verkehrsbelastung gemäß einer Modellrechnung der Stadt Hoyerswerda nur bei rund 3.000 Kfz/ Tag.



Gemäß einer Zählung der Stadt Hoyerswerda vom Februar 2023 wird die Claus-von-Stauffenberg-Straße an einem Werktag sogar nur von maximal 1.462 Kfz befahren. Unter Berücksichtigung der Schwerverkehre (Lkw und Bus > 3,5 t) errechnet sich eine Belastung leicht über 1.500 Pkw-Einheiten. Der Anteil des Schwerverkehrs ist demnach nur gering (1 Pkw = 1 Pkw-Einheit; ein normaler Lkw = 2 Pkw-Einheiten).

Auf der B97 liegt die Verkehrsbelastung nach Auswertung der letzten allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2021 bei 7.710 Kfz/ Tag, bei einem Schwerverkehrsanteil von 9,3%.



Quelle: Straßenbauverwaltung Sachsen,
Angabe Zählstellennummer, Kfz/ Tag und SV-Anteil

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) aus dem Jahr 2008 wird darauf verwiesen, dass das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr in Hoyerswerda in Zukunft eher sinken wird. Für einzelne Straßen sei deshalb ein Rückbau möglich. Dies wurde auch im Verkehrsentwicklungsplan des Jahres 2007 so empfohlen.

Nr.	Kernaussage	Folgen / Auswirkungen Beschreibung	anderes betroffenes Fachkonzept
1.	Kennwerte der verkehrlichen Entwicklung		
1.1.	Entwicklung des Fahraufkommens im Motorisierten Individualverkehr PKW-Besitz 2007-2020	Abnahme des einwohnerbezogenen Fahraufkommens durch sinkende Bevölkerung um 28% trotz gleichzeitiger Zunahme der Fahrten pro Einwohner um ca. 4%. ■ Das innerstädtische Straßennetz wird zukünftig wesentlich entlastet. - Minderung der Emissionsbelastung durch Kfz-Verkehr. - Möglicher Rückbau von Verkehrsfläche im innerstädtischen Straßennetz des Rückbaubereichs.	- Fachkonzept Umwelt - Rückbauplanung nach detaillierter Einzelprüfung

Im Lärmaktionsplan 2018 heißt es zu den Maßnahmen im Straßennetz u.a., dass für den Straßenrückbau der Claus-von-Stauffenberg-Straße eine Machbarkeitsstudie angefertigt wurde, die Maßnahme aber noch nicht umgesetzt sei. Im Lärmaktionsplan wird die Maßnahme weiterhin empfohlen.

Umgesetzte Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2007		
Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
V-1	B 96 Ortsumgehung Hoyerswerda	umgesetzt
	Lärmvorsorge entlang der B 96 Ortsumgehung (Im Planungsvorgang von Maßnahme 1 rechtlich vorgeschrieben)	in Umsetzung
V-4	Straßenrückbau Claus-von-Stauffenberg-Straße bis Dr.-Wilhelm-Külz-Straße	Machbarkeitsstudie angefertigt

Zu verfolgende Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2007		
Nr.	Maßnahme	Umsetzungsstand
V-2	Bau der Spremberger Spange	verworfen
V-3	Südtangente Altstadt	mit Beschluss des Stadtrates vom 27. März 2018 verworfen
V-4	Straßenrückbau Claus-von-Stauffenberg-Straße bis Dr.-Wilhelm-Külz-Straße	Nach Machbarkeitsstudie bislang nicht weiter vorangetrieben

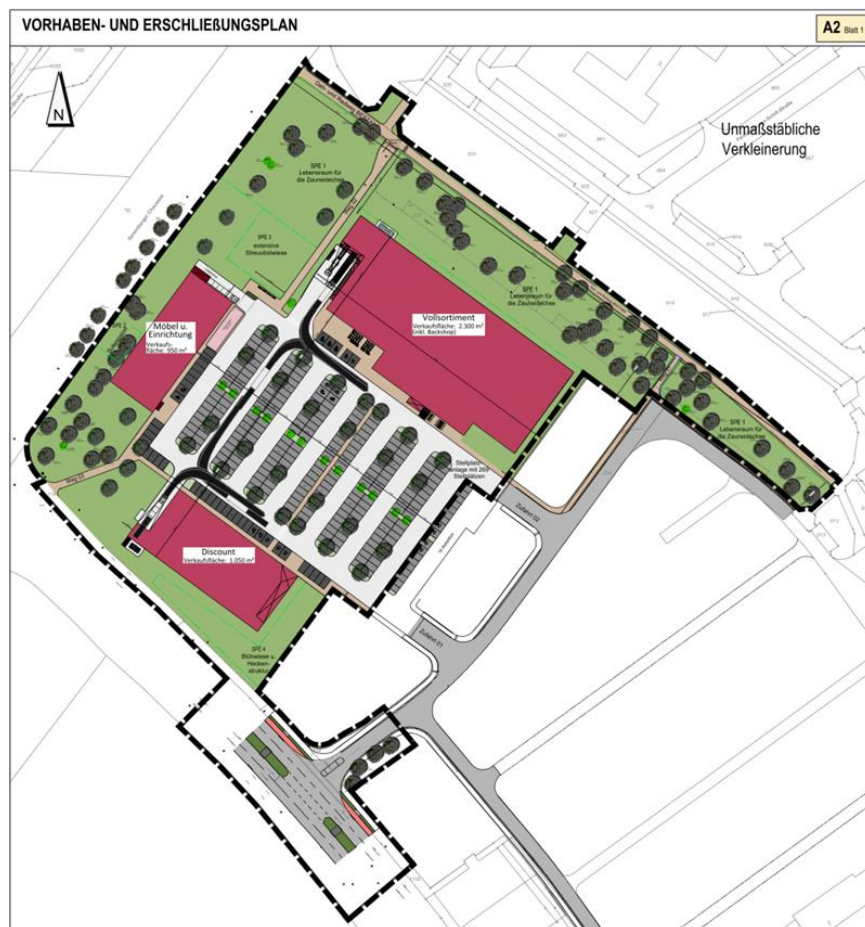
Diesbezüglich sei auf die ortsverträgliche Umgestaltung des Straßenzuges Dr.-Wilhelm-Külz-Straße, Erich-Weinert-Straße und Claus-von-Stauffenberg-Straße hingewiesen. Diese ist auf Basis der bereits angefertigten Machbarkeitsstudie voranzutreiben.

Demnach kann und soll die Claus-von-Stauffenberg-Straße von 4 auf 2 Fahrstreifen zurückgebaut werden.

Unter Berücksichtigung der künftigen geplanten Einzelhandelsnutzungen ergeben sich die folgenden Kfz-Zufahrten (und entsprechende Kfz-Abfahrten/ Werktag). Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die Nutzungen im Laufe der Zeit ändern können. Angenommen wurden deshalb abweichend von den Darstellungen im Vorhaben- und Erschließungsplan die nachfolgend aufgeführten Nutzungen.

Nutzung	VKF [qm]	Spezifisches Personen-aufkommen	Personen-aufkommen	Weg/ Pers.	Kfz-Anteil	Bes.-grad	Zufahrten pro Tag
Vollsortimenter	2.299	1,0 Kunden/ qm 1 Besch./ 40qm 0,55 Lkw/ 100qm	2.299 Kunden 57 Besch. 13 Lkw	1,0 1,5 1,0	70% 80% 100%	1,3 1,1 1,0	1.238 Kfz 63 Kfz 13 Kfz
Discounter	1.049	1,3 Kunden/ qm 1 Besch./ 80qm 0,55 Lkw/ 100qm	1.364 Kunden 13 Besch. 6 Lkw	1,0 1,5 1,0	70% 80% 100%	1,3 1,1 1,0	734 Kfz 14 Kfz 6 Kfz
Tierbedarf	672	0,30 Kunde/ qm 1 Besch./ 60qm 0,55 Lkw/ 100qm	202 Kunden 11 Besch. 4 Lkw	1,0 1,5 1,0	70% 80% 100%	1,3 1,1 1,0	109 Kfz 12 Kfz 4 Kfz
Drogerie	600	0,8 Kunden/ qm 1 Besch./ 60qm 0,55 Lkw/ 100qm	480 Kunden 10 Besch. 3 Lkw	1,0 1,5 1,0	70% 80% 100%	1,3 1,1 1,0	258 Kfz 11 Kfz 3 Kfz
Summe	4.620						2.465 Kfz

Verbundkäufe und Mitnahmeeffekte sind nicht berücksichtigt, so dass die Annahmen auf der deutlich sicheren Seite liegen. Üblicherweise kauft eine nennenswerte Anzahl an Kunden nicht nur in einem Geschäft, sondern in 2 oder sogar mehreren Geschäften eine. Hierdurch verlängert sich zwar die Einkaufszeit (wodurch die Stellplätze länger belegt sind), die Anzahl der Zu- und Abfahrten ist aber deutlich reduziert.



Die Verkehrsqualität wird gemäß „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) in den Stufen A bis F angegeben. Die Stufe A bedeutet dabei freien Verkehrsfluss, die Stufe F eine Überlastung der Verkehrsanlage. Im Allgemeinen wird eine Stufe D als ausreichend angesehen.

Knotenpunkte ohne Signalregelung:

- Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.
- Stufe B: Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- Stufe C: Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Stufe D: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E: Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F: Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Quelle: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)

Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass sämtlicher Fahrten über eine Anbindung verlaufen. In der Spitzenstunde werden 10 % der Kfz-Zu- und Kfz-Abfahrten mit Bezug zu den Einzelhandelsnutzungen angenommen. Die Verteilung der Kfz-Fahrten nach Norden und Süden wird mit jeweils 50 % angesetzt.

Für die Claus-von-Stauffenberg-Straße werden als deutlich überhöhter Wert 5.000 Kfz/ Werktag und in den Spitzenstunde jeweils 250 Kfz/ h und Fahrtrichtung angenommen (10 % der angesetzten Werktagsbelastung als Spitzenstundenwert).

Der Anteil des Schwerverkehrs wird für alle Fahrten (im Zuge der Hauptstraße und mit Bezug zur Einzelhandelsnutzung) mit pauschal 10 % in die Berechnungen eingegeben und liegt damit ebenfalls auf der sicheren Seite.

Der Ausbauzustand der Einmündung wird ohne Linksabbiegestreifen, separate Rechtsabbieger oder getrennte Ausfahrten berücksichtigt.

Mit diesen auf der deutlich sicheren Seite liegenden Annahmen ergibt sich eine gute Verkehrsqualität der Stufe B. Für die Anbindung ist eine einfache Einmündung ohne Linksabbiegestreifen o.ä. ausreichend.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Hoyerswerda
 Knotenpunkt : Anbindung EZH
 Stunde : Bemessungsstunde
 Datei : HBS.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		275				1800					A
3		138				1600					A
4		138	6,5	3,2	688	356		18,0	2	3	B
6		138	5,9	3,0	313	819		5,8	1	1	A
Misch-N		275				496	4 + 6	17,8	4	6	B
8		275				1800					A
7		138	5,5	2,8	375	839		5,6	1	1	A
Misch-H		413				1800	7 + 8	2,9	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Die Annahmen in den Berechnungen wurden bewusst auf der sicheren Seite gewählt, um auch mögliche weitere Entwicklungen im Umfeld zu berücksichtigen (u.a. B-Plan Nr. 35, MU-Gebiet direkt südlich der Einzelhandelsnutzung).

So sind im Gebiet des südlich gelegenen B-Plans Nr. 35 Wohnbebauungen, Dienstleistungen und mögliche kleinere Gewerbebetriebe vorgesehen. Dabei ergeben sich in der Verkehrserzeugung deutlich kleinere Verkehrsmengen als bei der geplanten Einzelhandelsnutzung. Teilweise ist auch mit gebrochenen Fahrten (Arbeit-Einkauf-Wohnen) oder Verbundverkehren zwischen den Nutzungen Einkauf-Dienstleistung-Kleingewerbe auszugehen.

Um nun die deutlich sichere Seite der Verkehrsprognose zu wählen wird das Verkehrsaufkommen der Planstraße nochmals um 25% erhöht. Es ergeben sich dadurch zusätzliche ca. 616 Kfz-Zufahrten und 616 Kfz-Abfahrten pro Tag. Auch für diese Verkehre werden ein Spitzenstundenanteil von 10% und ein Schwerverkehrsanteil von 10% gewählt.

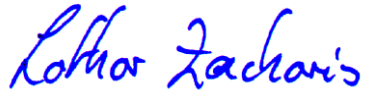
Es ergibt sich auch mit diesen überhöhten Verkehrsmengen noch eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D an der Einmündung der Planstraße in die Claus-von-Stauffenberg-Straße.

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage											
Projekt : Hoyerswerda											
Knotenpunkt : Anbindung EZH											
Stunde : Bemessungsstunde											
Datei : HBS plus 25Prozent.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		275				1800					A
3		172				1600					A
MischH											
4		172	6,5	3,2	734	311		28,3	4	6	C
6		172	5,9	3,0	328	804		6,3	1	2	A
MischN		343,2				448	4 + 6	36,0	9	13	D
8		275				1800					A
7		172	5,5	2,8	406	810		6,2	1	2	A
MischH		447				1786	7 + 8	3,0	1	2	A
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :											D
Lage des Knotenpunktes : Innerorts											
Alle Einstellungen nach : HBS 2015											HBS 2015 S
Wartezeit : Akcelik/Troutbeck (wie HBS 2015)											

Weitere Betrachtungen der umliegenden Knotenpunkte sind unter Berücksichtigung der vorhandenen und zu erwartenden Verkehrsmengen sowie des Ausbauzustandes der Knotenpunkte nicht erforderlich.

Die Knotenpunkte Claus-von-Stauffenberg-Straße/ B97/ Grünewaldring und Claus-von-Stauffenberg-Straße/ Liselotte-Herrmann-Straße sind sehr gut mit separaten Fahrstreifen für einzelne Verkehrsströme ausgebaut und signalgeregt. Mängel oder Probleme oder gar Überlastungserscheinungen sind an diesen Kreuzungen durch die geplante Einzelhandelsnutzung nicht zu erwarten.

Hannover, Juli 2026



Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias