

---

**Gleis 13 Haus I GmbH  
Werner-von-Siemens-Straße 18**

**33334 Gütersloh**

---

**Bau einer Stellplatzanlage /  
eines Parkhauses  
am Langen Weg  
in Gütersloh**

---

**Verkehrsgutachterliche  
Stellungnahme**  
Stand Juni 2022

## 1. Aufgabenstellung, Analyse

Die Gleis 13 Haus I GmbH Gütersloh plant den Neubau eines siebenstöckigen Gebäudes, Langer Weg 5 in 33332 Gütersloh. Der Bau ist auf einem Grundstück nordwestlich der Straße „Langer Weg“ im Einmündungsbereich zur Carl-Bertelsmann-Straße geplant.

Das Gebäude ist nicht öffentlich und beinhaltet zum einen Büroflächen, einen Gebäudeteil mit Boardingräumen, sowie einen kleinen Backstore im Erdgeschoss.

Direkt am Gebäude entstehen 6 Stellplätze.

Die übrigen Parkmöglichkeiten für Mitarbeiter und Besucher sollen auf einer neu zu errichtenden Stellplatzfläche in unmittelbarer Nähe (Flurstück Nr. 86, Langer Weg) zur Verfügung gestellt werden.

Über den konkret benannten Stellplatzbedarf (72 Stellplätze, Szenario 1) hinaus soll auf gleicher Fläche die Errichtung eines Parkhauses mit 264 Stellplätzen (Szenario 2) bzw. 484 Stellplätzen (Szenario 3, max. Ausnutzung gemäß einer Lärmschutzstudie) geprüft und die verkehrlichen Auswirkungen beschrieben werden. Das Angebot zusätzlicher Stellplätze soll dabei den Bedarf zukünftiger Nutzungen im Umfeld decken oder Parkraum für Besucher der Innenstadt bzw. Pendlern schaffen.

### Bestandssituation

Der Lange Weg verbindet die Hauptverkehrsachse Carl-Bertelsmann-Straße im Süden mit der Holzstraße / Carl-Miele-Straße im Nordosten und stellt damit die Verbindung zwischen dem Stadtzentrum / den südlichen Stadtgebieten und dem nordöstlichen Stadtgebiet / den dort ansässigen Firmen her. Über die Carl-Bertelsmann-Straße besteht ebenfalls Anschluss über die Verler Straße in Richtung A2. Über die Holzstraße erreicht der Verkehrsteilnehmer die innerstädtische Hauptverkehrsachse Friedrich-Ebert-Straße, die die Verbindung in Richtung B 61 (im Westen) und A2 (im Osten) herstellt. Über die Carl-Miele-Straße bestehen ebenfalls Verbindungen in Richtung B 61 (Bielefeld) und den Stadtring Nordhorn im Osten.

Der Lange Weg wird darüber hinaus von vielen Mitarbeitern der Firma Miele als Arbeitsweg genutzt, sowohl mit dem Auto als auch mit dem Fahrrad. Verschiedene Mischgebietsnutzungen und gewerbliche Nutzungen werden direkt über diese Straße erschlossen.

Am westlichen Rand des Langen Weges sind in den letzten Jahren bereits drei Bauabschnitte des Projektes „Gleis 13“ umgesetzt worden. Zwei der drei Blöcke werden dabei über eine Zu- und Abfahrt rund 30 m nördlich der Einmündung Carl-Bertelsmann-Straße erschlossen. Das noch ausstehende Vorhaben „Haus I („Schüttfließ Tower“) soll im nordwestlichen Quadranten des Knotenpunktes entstehen. Die Erschließung erfolgt hier sowohl über die Carl-Bertelsmann-Straße als auch über die bestehende Zu- und Abfahrt am Langen Weg.

Die Stellplatzanlage / das Parkhaus soll auf einem derzeit noch unbebauten Flurstück rund 170 m östlich des Knotenpunktes Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg errichtet werden.

Der Lange Weg verfügt in diesem Abschnitt über eine rund 5,00 m breite Fahrbahn und etwa 3,00 m breite Gehweganlage. Zwischen der Fahrbahn und der den Verkehrsraum nach Westen begrenzenden Stützmauer verbleibt ein rund 1,00 m breiter Grünstreifen. Die Breite des Flurstückes beträgt damit 9,00 m.

Zur Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastung wurden am 1. und 2. September 2021 strom- und fahrzeuggenaue Verkehrszählungen jeweils zwischen 6:00 – 10:00 Uhr und 15:00 – 19:00 Uhr am Knoten Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg und an der Zufahrt Langer Weg / Gleis 13 durchgeführt.

Die weiteren Betrachtungen beziehen sich auf die Ergebnisse des 1. September, die bemessungsrelevanten Spitzenstunden ergaben sich am Morgen zwischen 7:30 – 8:30 Uhr und am Nachmittag zwischen 16:00 – 17:00 Uhr.

Den Langer Weg nutzten in der morgendlichen Spitze rund 350 Kfz/h (davon rund 190 Kfz/h in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße), in der höher belasteten nachmittäglichen Spitze lag die Verkehrsbelastung im Zuge des Langer Weges bei rund 400 Kfz/h (davon rund 210 Kfz/h in Richtung Holzstraße / Carl-Miele-Straße).

Der LKW-Anteil ist mit max. 3 Fahrzeugen/h als sehr gering zu bezeichnen

Die rechnerischen Nachweise auf Grundlage des HBS ergaben am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg für die Morgendliche eine befriedigende (QSV C) und für die nachmittägliche Spitze eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV 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 ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.“*

Der von etwa 5 Fahrzeugen nutzbare Aufstellbereich für die linksabbiegenden Verkehre von der Carl-Bertelsmann-Straße in Richtung Langer Weg weist dabei in jedem Fall eine ausreichende Länge auf.

Für die aus dem Langer Weg einbiegenden Verkehre ergaben sich aus den Beobachtungen während der Zählungen kurzzeitig längere Rückstaus, die zum Teil den eingeschränkten Sichtverhältnissen an der Einmündung zugeschrieben werden können. Rund 95 % der Verkehrsteilnehmer biegen dabei nach rechts in die Carl-Bertelsmann-Straße ein. Die Zahl der linkseinbiegenden Fahrzeuge lag in jedem Fall unterhalb von 10 Kfz/h.

An der Zu- und Abfahrt zum Gelände „Gleis 13“ wurden maximal rund 25 Kfz/h (in der morgendlichen Spitze) ermittelt, mindestens 70 % der Verkehrsteilnehmer fahren dabei aus Richtung Osten (Holzstraße / Carl-Miele-Straße) an bzw. ab.

Die Ergebnisse der Verkehrszählungen und die Nachweise der Spitzenstunden sind der Anlage 1 zu entnehmen.



Abbildung 1 Übersichtskarte

## 2. Prognose-Nullfall

Bis zum Prognosehorizont 2035 wird ein Anstieg der motorisierten Verkehre um 10 % und der Radverkehre um 20 % angesetzt. Damit wird der zu erwartende allgemeinen Anstieg der Verkehre und die verkehrlichen Auswirkungen der ausklingenden Corona-Pandemie in ausreichendem Maße gewürdigt.

Die rechnerischen Nachweise auf Grundlage des HBS ergeben am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg im Prognose-Nullfall für die bemessungsrelevanten Spitzenstunden jeweils eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV D).

## 3. Verkehrserzeugung Projekt (Prognose-Planfall)

Auf Grundlage der vorliegenden Betriebsbeschreibungen Haus I „Schüttflix Tower“ kann die Verkehrserzeugung der Stellplatzanlage mit 72 Stellplätzen (Szenario 1) abgeleitet werden.

Für die verbleibenden Stellplätze (192 Stellplätze im Szenario 2 bzw. 412 im Szenario 3) liegen keine konkreten Nutzungen vor, daher werden im Weiteren die Ganglinien innenstadtnaher Büronutzungen zugrunde gelegt. Dabei werden 90 % der Kapazität den Beschäftigten und 10 % Kunden bzw. Besuchern zugeschlagen.

Im Sinne einer Worst Case-Betrachtung wird von einer vollständigen Belegung des geplanten Parkhauses ausgegangen.

### Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden

Für die Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen sind die zu erwartenden Quell- und Zielverkehre auf die bemessungsrelevante Spitzenstunden zu beziehen, hierfür sind folgende Annahmen aufgrund vergleichbarer Ganglinien der Fachliteratur (Dr. Bosserhoff) oder projektbezogener Angaben getroffen worden.

Die im Bereich des Grundstückes Langer Weg 5 („Schüttflix Tower“) erzeugten Verkehre sind aufgrund der geringen Anzahl von Stellplätzen (6 Stellplätze, davon 2 Stellplätze für behinderte Mitmenschen) bei der Betrachtung der Spitzenstunden zu vernachlässigen.

## Verkehrserzeugung Haus I „Schüttflix Tower“ (Szenario 1)

### Büronutzungen

- Den geplanten Büronutzungen werden 46 Stellplätze zugewiesen
- Die Büronutzung erfolgt in Gleitzeit zwischen 7:30 und 17:30 Uhr
- In der morgendlichen Spitze entstehen bis zu 60 % der Zielverkehre (= 28 Fahrten/h) und bis zu 5 % der Quellverkehre (= 2 Fahrten/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen bis zu 60 % der Quellverkehre (= 28 Fahrten/h) und bis zu 5 % der Zielverkehre (= 2 Fahrten/h)

### Boarding

- Der geplanten Boardingnutzung werden 26 Stellplätze zugewiesen
- In der morgendlichen Spitze entstehen bis zu 50 % der Quellverkehre (= 13 Fahrten/h) und bis zu 8 % der Zielverkehre (= 2 Fahrten/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen bis zu 50 % der Zielverkehre (= 13 Fahrten/h) und bis zu 8 % der Quellverkehre (= 2 Fahrten/h)

Ziel- und Quellverkehre der geplanten Nutzungen stehen sich diametral gegenüber, da die Büronutzungen am Morgen einen Großteil der nutzungsbezogenen Zielverkehre (Arbeitsbeginn) und am Nachmittag einen Großteil der Quellverkehre (Arbeitsende) erzeugen werden, während die Boardingnutzung einen direkt entgegengesetzten Ablauf auslösen wird.

### Zusammenfassung der Quell- und Zielverkehre (Neuverkehre) Szenario 1

	Spitze morgens		Spitze nachmittags	
	QV	ZV	QV	ZV
Büronutzungen Haus I	2	28	28	2
Boarding	13	2	2	13
<b>Summe</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>15</b>

Im Prognose-Planfall ergeben sich in der morgendlichen Spitze damit 30 Kfz-Fahrten im Zielverkehr bzw. 15 Fahrten im Quellverkehr. In der nachmittäglichen Spitze summieren sich die Quellverkehre auf bis zu 30 Fahrten/h, die Zielverkehre auf bis zu 15 Fahrten/h.

## Verkehrserzeugung Haus I „Schüttflix Tower“ (72 Stellplätze) + „Sonstige Nutzungen“ mit 192 Stellplätzen (Szenario 2)

### Büronutzungen

- Den Büronutzungen werden 172 Stellplätze zugewiesen
- In der morgendlichen Spitze entstehen 25 % der Zielverkehre (= 43 Fahrten/h) und 2 % der Quellverkehre (= 3 Fahrten/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen 15 % der Quellverkehre (= 26 Fahrten/h) und 2 % der Zielverkehre (= 3 Fahrten/h)

### Kunden / Besucher

- Den Kunden und Besuchern werden 20 Stellplätze (= 10 %) zugewiesen
- In der morgendlichen Spitze entstehen 0,5 % der Quellverkehre (= 1 Fahrt/h) und 5 % der Zielverkehre (= 1 Fahrt/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen 11 % der Quellverkehre (= 2 Fahrten/h) und 8 % der Zielverkehre (= 2 Fahrten/h)

### Zusammenfassung der Quell- und Zielverkehre (Neuverkehre) Szenario 2

	Spitze morgens		Spitze nachmittags	
	QV	ZV	QV	ZV
Büronutzungen Haus I	2	28	28	2
Boarding	13	2	2	13
Sonstige Nutzungen	3	43	26	3
Kunden / Besucher	1	1	2	2
<b>Summe</b>	<b>19</b>	<b>74</b>	<b>58</b>	<b>20</b>

Im Prognose-Planfall ergeben sich in der morgendlichen Spitze damit 80 Kfz-Fahrten im Zielverkehr bzw. 20 Fahrten im Quellverkehr, in der nachmittäglichen Spitze summieren sich die Quellverkehre auf bis zu 60 Fahrten/h, die Zielverkehre auf bis zu 20 Fahrten/h.

## Verkehrserzeugung Haus I „Schüttflix Tower“ + „Sonstige Nutzungen“ mit 412 Stellplätzen (Szenario 3)

### Büronutzungen

- Den Büronutzungen werden 371 Stellplätze zugewiesen
- In der morgendlichen Spitze entstehen 25 % der Zielverkehre (= 93 Fahrten/h) und 2 % der Quellverkehre (= 8 Fahrten/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen 15 % der Quellverkehre (= 56 Fahrten/h) und 2 % der Zielverkehre (= 8 Fahrten/h)

### Kunden / Besucher

- Den Kunden und Besuchern werden 41 Stellplätze (= 10 %) zugewiesen
- In der morgendlichen Spitze entstehen 0,5 % der Quellverkehre (= 1 Fahrt/h) und 5 % der Zielverkehre (= 2 Fahrten/h)
- In der nachmittäglichen Spitze entstehen 11 % der Quellverkehre (= 5 Fahrten/h) und 8 % der Zielverkehre (= 3 Fahrten/h)

### Zusammenfassung der Quell- und Zielverkehre (Neuverkehre) Szenario 3

	Spitze morgens		Spitze nachmittags	
	QV	ZV	QV	ZV
Büronutzungen Haus I	2	28	28	2
Boarding	13	2	2	13
Sonstige Nutzungen	8	93	56	8
Kunden / Besucher	1	2	5	3
<b>Summe</b>	<b>24</b>	<b>125</b>	<b>91</b>	<b>26</b>

Im Prognose-Planfall ergeben sich in der morgendlichen Spitze damit bis zu 125 Kfz-Fahrten im Zielverkehr bzw. 24 Fahrten im Quellverkehr, in der nachmittäglichen Spitze summieren sich die Quellverkehre auf bis zu 91 Fahrten/h, die Zielverkehre auf bis zu 26 Fahrten/h.

### Verteilung der Neuverkehre

Die aktuellen Verkehrszählungen an der Zufahrt „Gleis 13“ haben gezeigt, dass ein Großteil der Beschäftigten / Besucher aus Richtung Nordosten (Holzstraße / Carl-Miele-Straße) an- bzw. abfährt. Für die geplante Stellplatzanlage wird von einer gleichen Verteilung der Quell- und Zielverkehre ausgegangen, jeweils 50 % in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße und in Richtung Holzstraße.

Für den Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg ergibt sich aus dieser Annahme ein Mehr an Neuverkehren.

#### 4. Verkehrliche Auswirkungen des Projektes (Prognose-Planfall)

Im Folgenden sind die verkehrlichen Auswirkungen des Projektes für die Szenarien weiter zu beschreiben und zu bewerten.

##### 4.1. Szenario 1 (Stellplatzanlage mit 72 Stellplätzen)

###### Langer Weg

Durch die geplanten Nutzungen ist auf dem Langer Weg mit einem Anstieg der Verkehre auf bis zu 460 Kfz/h im Querschnitt der Straße in der höher belasteten nachmittägliche Spitzenstunde zu rechnen.

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beschreibt, inwieweit Aufstellbereiche oder Linksabbiegestreifen an angebauten Hauptverkehrsstraßen notwendig werden. Die Anforderung ergibt sich auf der Stärke der Linksabbieger (hier maximal 15 Kfz/h in der morgendlichen Spitze) und den Verkehrsstärken des Stroms, aus dem abgebogen wird (hier ~210 Kfz/h in der morgendlichen Spitze).

Tabelle 44: Einsatzbereiche für Linksabbiegestreifen und Aufstellbereiche an zweistreifigen Fahrbahnen und an Fahrbahnen mit Zwischenbreiten

	Stärke der Linksabbieger $q_L$ [Kfz/h]	Verkehrsstärke des Hauptstroms MSV [Kfz/h]						
		100	200	300	400	500	600	> 600
Angebaute Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							
Anbaufreie Hauptverkehrsstraße	> 50							
	20 ... 50							
	< 20							

Szenario 1

Szenario 2

Szenario 3

Keine bauliche Maßnahme
  Aufstellbereich
  Linksabbiegestreifen

Abbildung 2 Einsatzbereiche Linksabbiegestreifen [RASt 06]

Aus Tabelle 44 der RASSt können die Einsatzbereiche ermittelt werden, aus den oben Zahlen ergibt sich aufgrund der geringen Anzahl zufahrender Kfz kein Erfordernis zur Errichtung eines Aufstellbereiches für die linksabbiegenden Verkehre.

## **Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg**

Die Verkehrsabläufe sind am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg unter Addition der Zahlen des Prognose-Nullfalls und der Neuverkehre auf Grundlage des HBS noch einmal nachgewiesen worden. Dabei ergaben sich für in beiden Spitzenstunden immer noch ausreichende Qualitäten des Verkehrsablaufes (QSV D), gleiches gilt bei Ansatz des WorstCase-Szenarios (siehe auch Anlage 1).

Der Aufstellbereich für Linksabbieger im Zuge der Carl-Bertelsmann-Straße verfügt auf Grundlage des rechnerischen Nachweises weiter über ausreichende Kapazitäten.

Außerhalb der Spitzenzeiten ist in jedem Fall mit einem deutlich besseren Verkehrsablauf zu rechnen.

Aufgrund des insgesamt geringeren Verkehrsaufkommens ist auch am Knotenpunkt Holzstraße / Langer Weg von weiterhin mindestens ausreichenden Qualitäten des Verkehrsablaufes auszugehen.

## **Zu- und Abfahrt Stellplatzanlage**

Grundlage der Betrachtung für die geplante Zu- und Abfahrt des Parkhauses bildet dabei die nachmittägliche Spitzenstunde, da diese in der Überlagerung von Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehren die höhere Verkehrsbelastung im Vergleich zur morgendlichen Spitze aufweist.

Zwar sind am Morgen die höheren Zielverkehre von Beschäftigten zu erwarten, dem stehen aber die geringeren Verkehrszahlen der morgendlichen Spitze gegenüber, so dass sich am Nachmittag in der Summe höhere Quell- und Zielverkehre der geplanten Nutzungen ergeben werden.

Für beide Spitzenstunden ergibt sich eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV A): *„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.“*

Das gilt im Übrigen auch für die Annahme, dass alle Stellplätze innerhalb einer Stunde belegt (in der morgendlichen Stunde) bzw. verlassen werden (in der nachmittäglichen Spitze). Dieses unrealistische Szenario würde indes am benachbarten Knoten Carl-Bertelsmann-Straße zu einer weiteren und deutlichen Verschlechterung der Verkehrsabläufe führen.

Eine geplante Wegeverbindung zwischen Carl-Bertelsmann-Straße und Langer Weg kann problemlos über die Fahrstreifen der Stellplatzanlage geführt werden. Von einer besonderen Gefährdung der zukünftigen Nutzer ist aufgrund der absehbar geringen Zahl von Stellplatzwechseln nicht auszugehen.

Insgesamt ist die verkehrliche Entwicklung im Umfeld des geplanten „Schüttfließ-Towers“ und der Stellplatzanlage am Langen Weg für das Szenario 1 im Prognose-Planfall als verträglich einzustufen.

## 4.2. Szenario 2 (Parkhaus mit 264 Stellplätzen)

### Langer Weg

Durch die geplanten Nutzungen ist auf dem Langer Weg mit einem Anstieg der Verkehre auf bis zu 480 Kfz/h im Querschnitt der Straße in der höher belasteten nachmittägliche Spitzenstunde zu rechnen.

Die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) beschreibt, inwieweit Aufstellbereiche oder Linksabbiegestreifen an angebauten Hauptverkehrsstraßen notwendig werden. Die Anforderung ergibt sich auf der Stärke der Linksabbieger (hier maximal 40 Kfz/h in der morgendlichen Spitzenstunde) und den Verkehrsstärken des Stroms, aus dem abgelenkt wird (hier ~240 Kfz/h in der morgendlichen Spitzenstunde).

Aus Tabelle 44 der RASt (vgl. Abbildung 2) ergibt sich auch für das Szenario 2 keine Anforderung zur Errichtung eines Aufstellbereiches für die linksabbiegenden Verkehre.

### Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

Die Verkehrsabläufe sind am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg unter Addition der Zahlen des Prognose-Nullfalls und der Neuverkehre auf Grundlage des HBS noch einmal nachgewiesen worden. Dabei ergibt sich in der morgendlichen Spitze eine immer noch ausreichende Qualität des Verkehrsablaufes (QSV D), in der nachmittäglichen Spitze verschlechtert sich die Qualität, so dass hier nur noch eine mangelhafte Qualität (QSV E) nachgewiesen werden kann. (siehe auch Anlage 1). Die mangelnde Kapazität wird dabei durch die wenigen (max. 10 Kfz/h) Linkseinbieger auf die Carl-Bertelsmann-Straße ausgelöst. Zum einen lösen diese die langen Wartezeiten aus, zum anderen werden auch die rechtseinbiegenden Fahrzeuge aufgrund der örtlichen Gegebenheiten aufgehalten.

Ein Ausbau des Knotenpunktes zur Schaffung zusätzlicher Aufstellbereiche für die einbiegenden Fahrzeuge scheidet aus mehreren Gründen aus. Ausschlaggebend ist aber die mangelnde Verkehrssicherheit.

Am Einmündungsbereich Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg sind mit Blick auf einen früheren Status als Unfallhäufungsstelle diverse Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für querende Fußgänger und Radfahrer ergriffen worden. Mit der Anlage einer Parallelaufstellung für die einbiegenden Fahrzeuge (ohne Lichtsignalanlage) würden diese Maßnahmen gerade aufgrund der besonderen Sichtverhältnisse konterkariert und es ist mit einem Wiederanstieg des Unfallgeschehens zu rechnen.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wird daher in Vorabstimmung mit den Verkehrsingenieuren der Stadt Gütersloh ein Verbot des Linkseinbiegens auf die Carl-Bertelsmann-Straße vorgeschlagen. Die verkehrliche Anordnung ist durch entsprechende Beschilderung und Markierung der Einmündung zu verdeutlichen.

Da diese Maßnahme nur wenige Verkehrsteilnehmer trifft und gleichzeitig eine leistungsfähige Verbindung über die Holzstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Osten (Avenwedde) oder in Richtung Verler Straße / A2 besteht, erscheint sie in der Abwägung als durchaus verträglich.

Insbesondere zeigt der rechnerische Nachweis auf Grundlage des HBS eine deutliche Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes in die Qualitätsstufe B ! (siehe Anlage 1). Zeitweise längere Wartezeiten der einbiegenden Verkehre sind damit aufgrund des hohen Anteils von Berufsverkehren nicht auszuschließen, werden aber im Vergleich zur Bestandssituation deutlich verringert.

Somit kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabläufe am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg ohne Defizite bei der Verkehrssicherheit über die oben beschriebene Maßnahme mit geringem Aufwand erreicht werden.

Der Aufstellbereich für Linksabbieger im Zuge der Carl-Bertelsmann-Straße verfügt auf Grundlage des rechnerischen Nachweises weiter über ausreichende Kapazitäten.

### **Zu- und Abfahrt Parkhaus**

Im Szenario 2 ergibt sich für beide Spitzenstunden weiterhin eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV A): *„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.“*

### 4.3. Szenario 3 (Parkhaus mit 484 Stellplätzen)

#### Langer Weg

Durch die geplanten Nutzungen ist auf dem Langer Weg mit einem Anstieg der Verkehre auf bis zu 500 Kfz/h im Querschnitt der Straße in der höher belasteten nachmittägliche Spitzenstunde zu rechnen.

Aus Tabelle 44 der RASt (vgl, Abbildung 2) ergibt sich auch für das Szenario 3 keine Erfordernis zur Errichtung eines Aufstellbereiches für die linksabbiegenden Verkehre.

#### Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

Die Verkehrsabläufe sind am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg auf Grundlage der im Szenario 2 beschriebenen Maßnahmen (keine linkseinbiegenden Fahrzeuge in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße) nachgewiesen worden. Dabei ergibt sich sowohl für die morgendliche Spitze als auch die nachmittägliche Spitze weiterhin eine gute Qualität, (QSV B). (siehe auch Anlage 1).

Der Aufstellbereich für Linksabbieger im Zuge der Carl-Bertelsmann-Straße verfügt auf Grundlage des rechnerischen Nachweises weiter über ausreichende Kapazitäten.

Der Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg erreicht rechnerisch erst dann die Kapazitätsgrenze, wenn 35 % der zur Verfügung stehenden Parkhausstellplätze in der nachmittäglichen Spitzenstunde in Richtung Carl-Bertelsmann-Straße verlassen werden. Dieses Szenario ist sowohl mit Blick auf einen möglichen Branchenmix im Umfeld oder aber eine öffentliche (Teil-) Nutzung durch Besucher oder Pendler nahezu auszuschließen.

Im Szenario 3 sind daher trotz des neuerlichen deutlichen Anstiegs der Stellplätze im geplanten Parkhaus grundsätzlich keine weiteren baulichen bzw. verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu ergreifen. Das betrifft sowohl verkehrslenkende Maßnahmen im Zuge des Langer Weges als auch eine Signalisierung des Knotenpunktes.

An der Ausfahrt des Parkhauses sollte aber – gerade im Falle einer öffentlichen Nutzung – eine ergänzende Beschilderung auf die leistungsfähige Verbindung über die Holzstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Osten (Avenwedde) oder in Richtung Verler Straße / A2 hinweisen, um den Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg weitestgehend zu entlasten

#### Zu- und Abfahrt Parkhaus

Auch für das Szenario 3 ergibt an der Zu- und Abfahrt des Parkhauses eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufes (QSV A): *„Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.“*

## 5. Zusammenfassung / Fazit

Die Gleis 13 Haus 1 GmbH Gütersloh plant den Neubau eines siebenstöckigen Gebäudes, Langer Weg 5 in 33332 Gütersloh. Der Bau ist auf einem Grundstück nordwestlich der Straße „Langer Weg“ im Einmündungsbereich zur Carl-Bertelsmann-Straße geplant.

Die überwiegende Zahl der nachzuweisenden Parkmöglichkeiten für Mitarbeiter und Besucher werden dabei auf einer neu zu errichtenden Stellplatzfläche in unmittelbarer Nähe (Flurstück Nr. 86, Langer Weg) zur Verfügung gestellt.

Über den konkret benannten Stellplatzbedarf (72 Stellplätze, Szenario 1) hinaus soll auf gleicher Fläche die Errichtung eines Parkhauses mit 264 Stellplätzen (Szenario 2) bzw. 484 Stellplätzen (Szenario 3) geprüft und die verkehrlichen Auswirkungen beschrieben werden. Das Angebot zusätzlicher Stellplätze soll dabei den Bedarf zukünftiger Nutzungen im Umfeld decken oder Parkraum für Besucher der Innenstadt bzw. Pendlern schaffen.

Für das Szenario 1 ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Errichtung einer Stellplatzanlage mit 72 Stellplätzen zu einer insgesamt verträglichen Entwicklung im Umfeld des geplanten „Schüttflix-Towers“ und der Stellplatzanlage am Langen Weg führen wird.

Die Errichtung eines Parkhauses mit insgesamt 264 Stellplätzen (Szenario 2) löst hingegen eine weitere Zunahme der Quell- und Zielverkehre aus, die am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann- Straße / Langer Weg zu einer Verschlechterung der Situation gerade in der nachmittäglichen Spitze führen wird, so dass der bereits heute zeitweise zu beobachtende Rückstau im Zuge des Langen Weges weiter deutlich anwachsen wird. Der Knotenpunkt erreicht hier nur noch eine mangelhafte Qualität (QSV E) gemäß HBS.

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation wird in Vorabstimmung mit den Verkehrsingenieuren der Stadt Gütersloh ein Verbot des Linkseinbiegens auf die Carl-Bertelsmann-Straße vorgeschlagen. Die verkehrliche Anordnung ist durch entsprechende Beschilderung und Markierung der Einmündung zu verdeutlichen.

Da diese Maßnahme nur wenige Verkehrsteilnehmer (< 10 Kfz/h) trifft und gleichzeitig eine leistungsfähige Verbindung über die Holzstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Osten (Avenwedde) oder in Richtung Verler Straße / A2 besteht, erscheint sie in der Abwägung als durchaus verträglich.

Insbesondere zeigt der rechnerische Nachweis auf Grundlage des HBS eine Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufes in die Qualitätsstufe B.

Somit kann eine deutliche Verbesserung der Verkehrsabläufe am Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg ohne Defizite bei der Verkehrssicherheit über die oben beschriebene Maßnahme mit geringem Aufwand erreicht werden.

Im Szenario 3 sind trotz des neuerlichen deutlichen Anstiegs der Stellplätze im geplanten Parkhaus grundsätzlich keine weiteren baulichen bzw. verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu ergreifen. Das betrifft sowohl verkehrslenkende Maßnahmen im Zuge des Langen Weges als auch eine Signalisierung des Knotenpunktes.

Im Bereich der geplanten Zu- und Abfahrt der Stellplatzanlage / des Parkhauses ergeben sich durchweg für alle Szenarien sehr gute Qualitäten des Verkehrsablaufes.

An der Ausfahrt des Parkhauses sollte aber – gerade im Falle einer öffentlichen Nutzung – eine ergänzende Beschilderung auf die leistungsfähige Verbindung über die Holzstraße und Friedrich-Ebert-Straße in Richtung Osten (Avenwedde) oder in Richtung Verler Straße / A2 hinweisen.

Zusammenfassend ergibt sich – unter Beachtung der oben beschriebenen Maßnahmen - für alle Szenarien eine verträgliche Einbettung in des bestehende Straßennetz der Stadt Gütersloh.

Gütersloh, 17.Juni 2022

**RÖVER**  
BERATENDE INGENIEURE VBI  
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH  
Hübnerstraße 31b • 33334 Gütersloh  
Telefon: 0524 112-349



## Anlagen

- 1) Analyse Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
Analyse Langer Weg / Zufahrt Gleis 13

Prognose-Nullfall Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

### Szenario 1

Nachweise Stellplatzanlage

Prognose-Planfall Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

Prognose-Planfall Langer Weg / Zufahrt Stellplatzanlage

### Szenario 2

Nachweise Parkhaus 264 Stellplätze

Prognose-Planfall Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

Prognose-Planfall Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
(ohne Linkseinbieger)

Prognose-Planfall Langer Weg / Zufahrt Parkhaus

### Szenario 3

Nachweise Parkhaus 484 Stellplätze

Prognose-Planfall Knotenpunkt Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg

(ohne Linkseinbieger)

Prognose-Planfall Langer Weg / Zufahrt Parkhaus

**Gleis 13 Haus I GmbH  
Werner-von-Siemens-Straße 18**

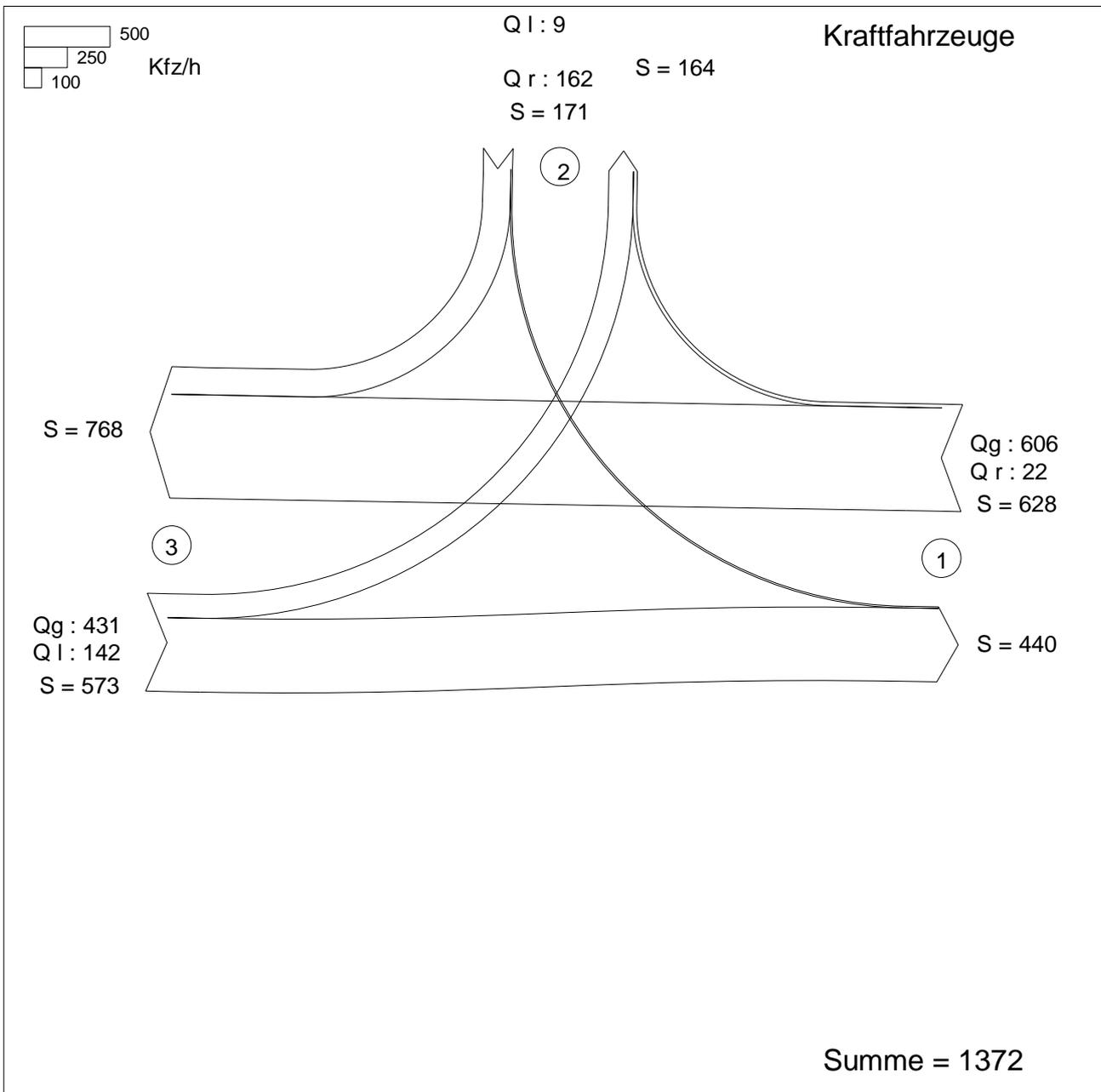
**33334 Gütersloh**

**Bau einer Stellplatzanlage  
eines Parkhauses  
am Langen Weg  
in Gütersloh**

**Verkehrsgutachterliche  
Stellungnahme**  
Anlage 1

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : ANALYSE SMO CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : ANALYSE SMO CB STR\_LANGER WEG.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		619				1800					A
3		22				1495					A
4		9	6,5	3,2	1259	151		25,4	1	1	C
6		164	5,9	3,0	677	525		10,0	2	3	A
Misch-N		173				465	4 + 6	12,4	2	3	B
8		439				1800					A
7		147	5,5	2,8	688	577		8,1	2	2	A
Misch-H		439				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : C

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

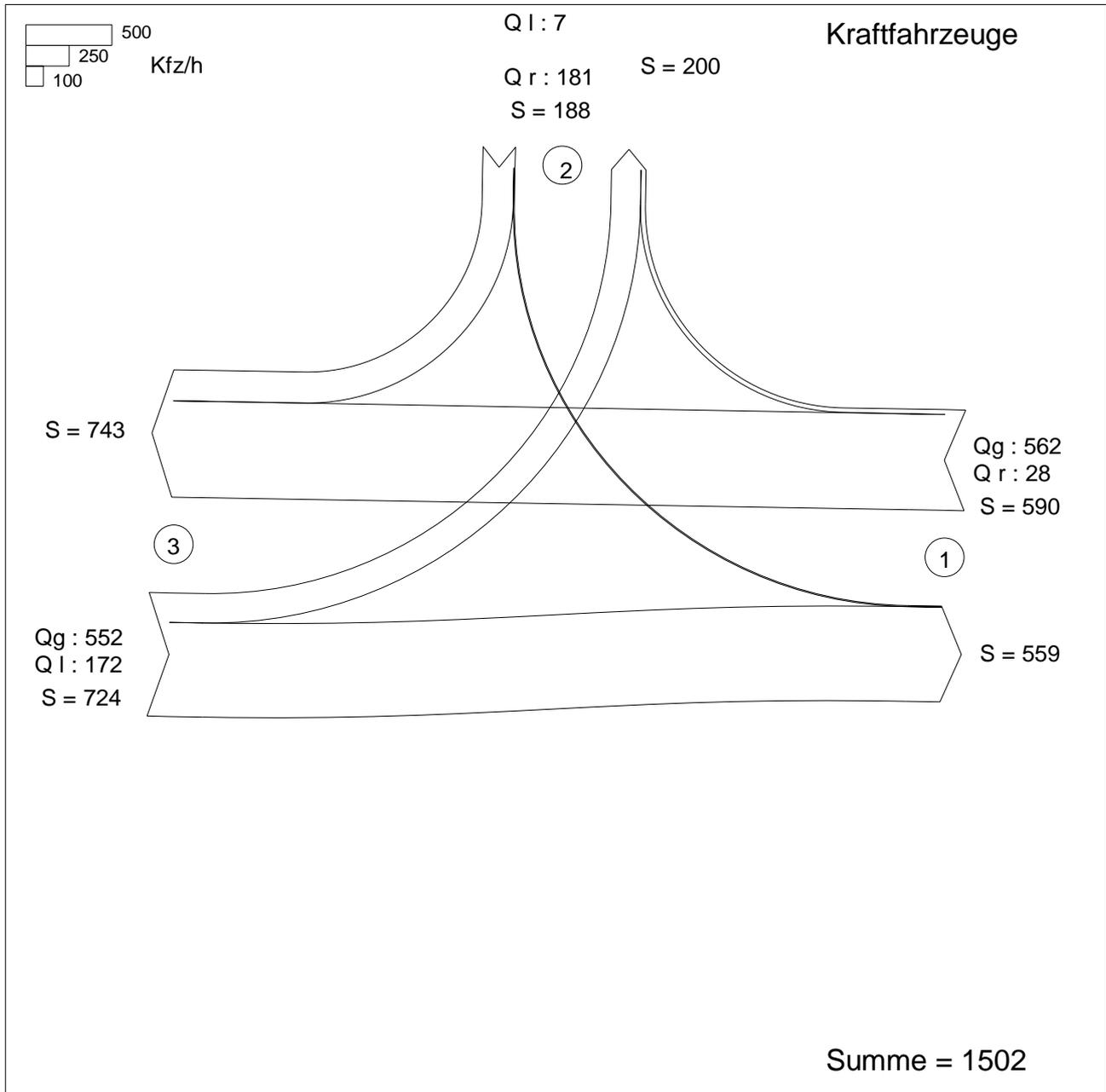
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : ANALYSE SNM CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : ANALYSE SNM CB STR\_LANGER WEG.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		568				1800					A
3		28				1495					A
4		7	6,5	3,2	1370	123		31,0	1	1	D
6		183	5,9	3,0	636	552		9,8	2	3	A
Misch-N		190				489	4 + 6	12,1	2	3	B
8		557				1800					A
7		178	5,5	2,8	650	603		8,3	2	2	A
Misch-H		557				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

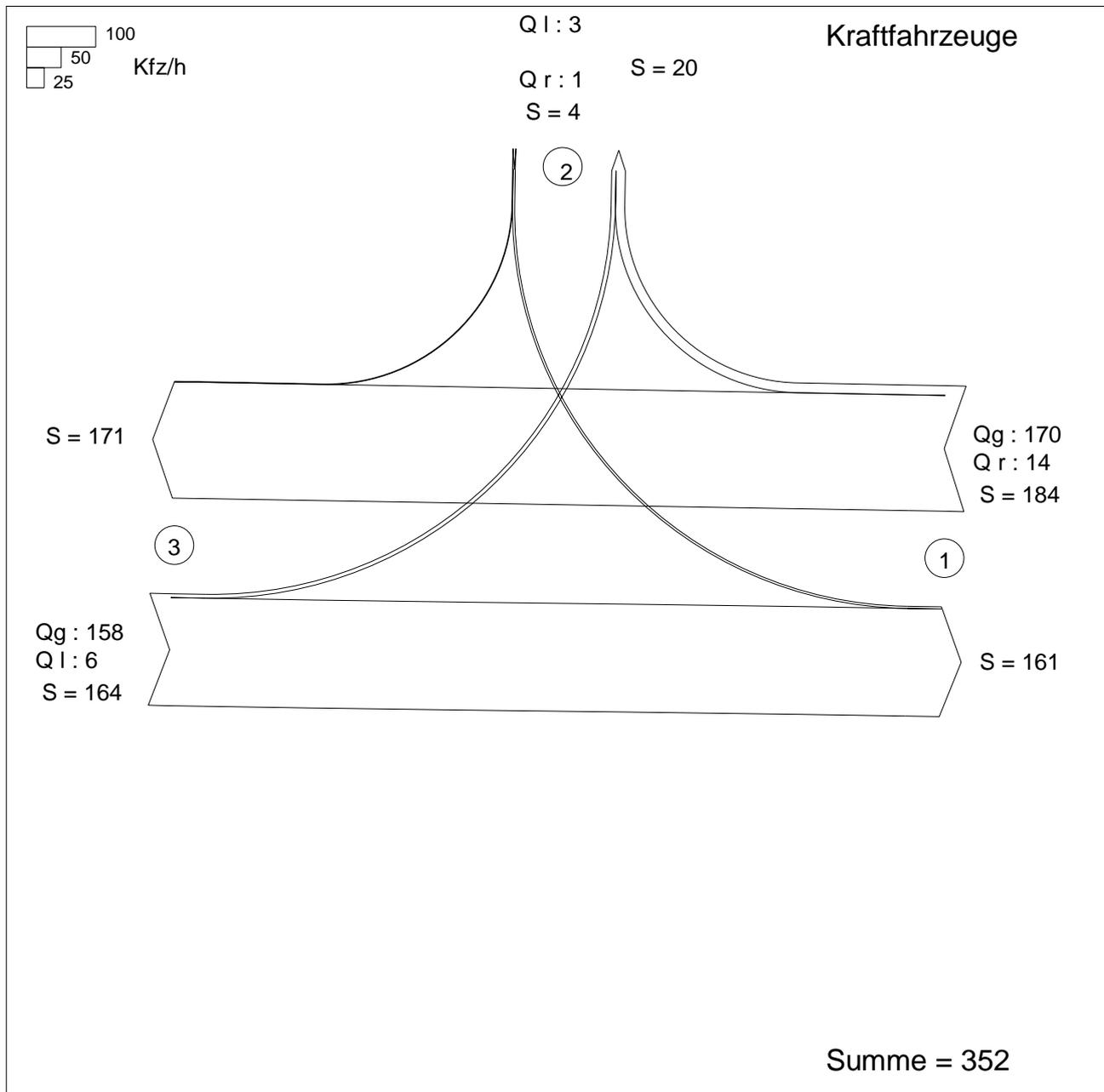
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Zufahrt Gleis 13  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : ANALYSE SMO LANGER WEG\_GLEIS 13.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Zufahrt Gleis 13  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : ANALYSE SMO LANGER WEG\_GLEIS 13.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		181				1800					A
3		22				1600					A
4		3	6,5	3,2	379	668		5,4	1	1	A
6		1	5,9	3,0	205	935		3,9	1	1	A
Misch-N		4				719	4 + 6	5,0	1	1	A
8		164				1800					A
7		6	5,5	2,8	219	1002		3,6	1	1	A
Misch-H		164				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

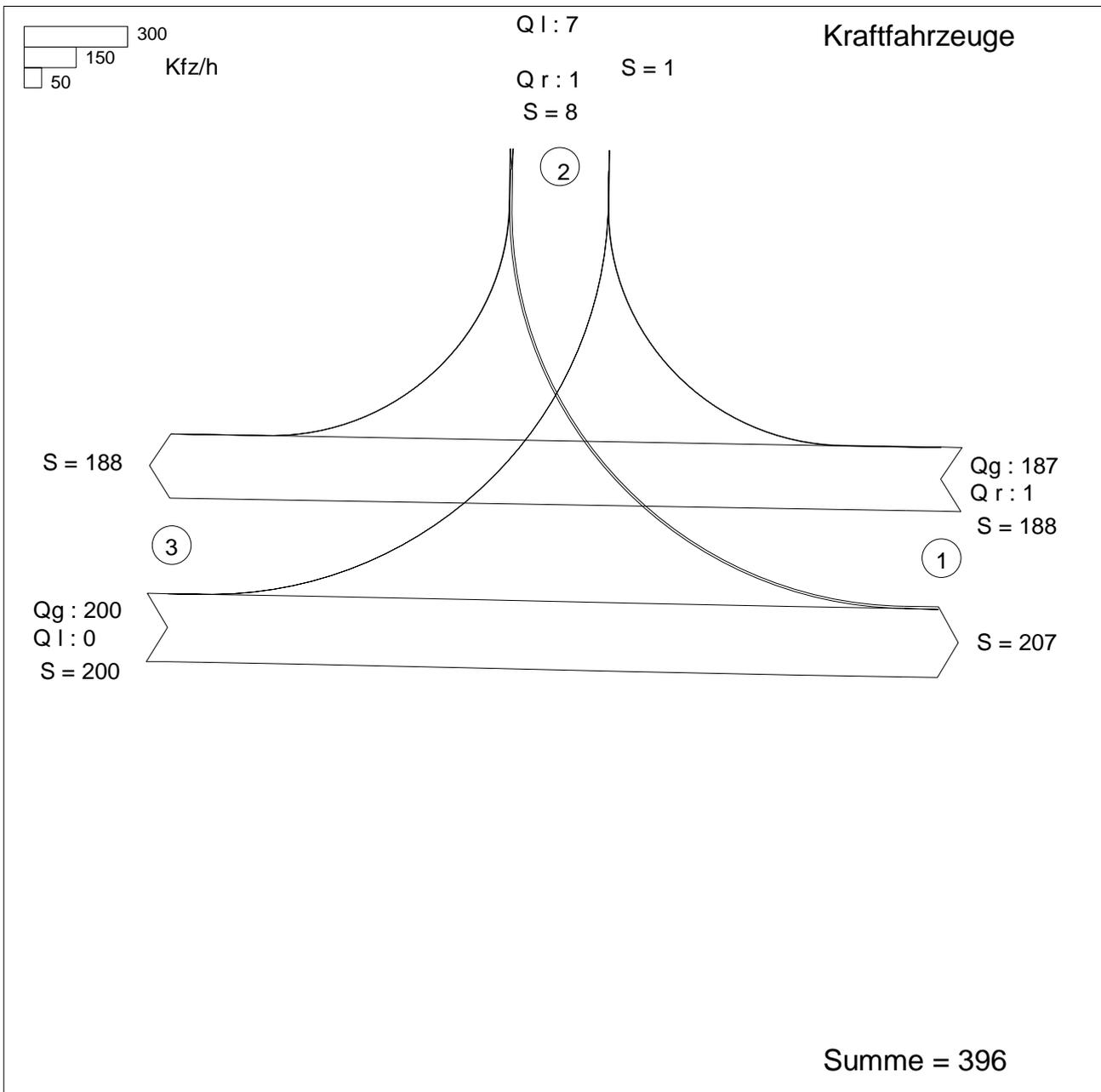
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Zufahrt Gleis 13  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : ANALYSE SNM LANGER WEG\_GLEIS 13.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Zufahrt Gleis 13  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : ANALYSE SNM LANGER WEG\_GLEIS 13.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		199				1800					A
3		1				1600					A
4		7	6,5	3,2	420	636		5,7	1	1	A
6		1	5,9	3,0	210	929		3,9	1	1	A
Misch-N		8				662	4 + 6	5,5	1	1	A
8		206				1800					A
7		0	5,5	2,8	210	1012					
Misch-H		206				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

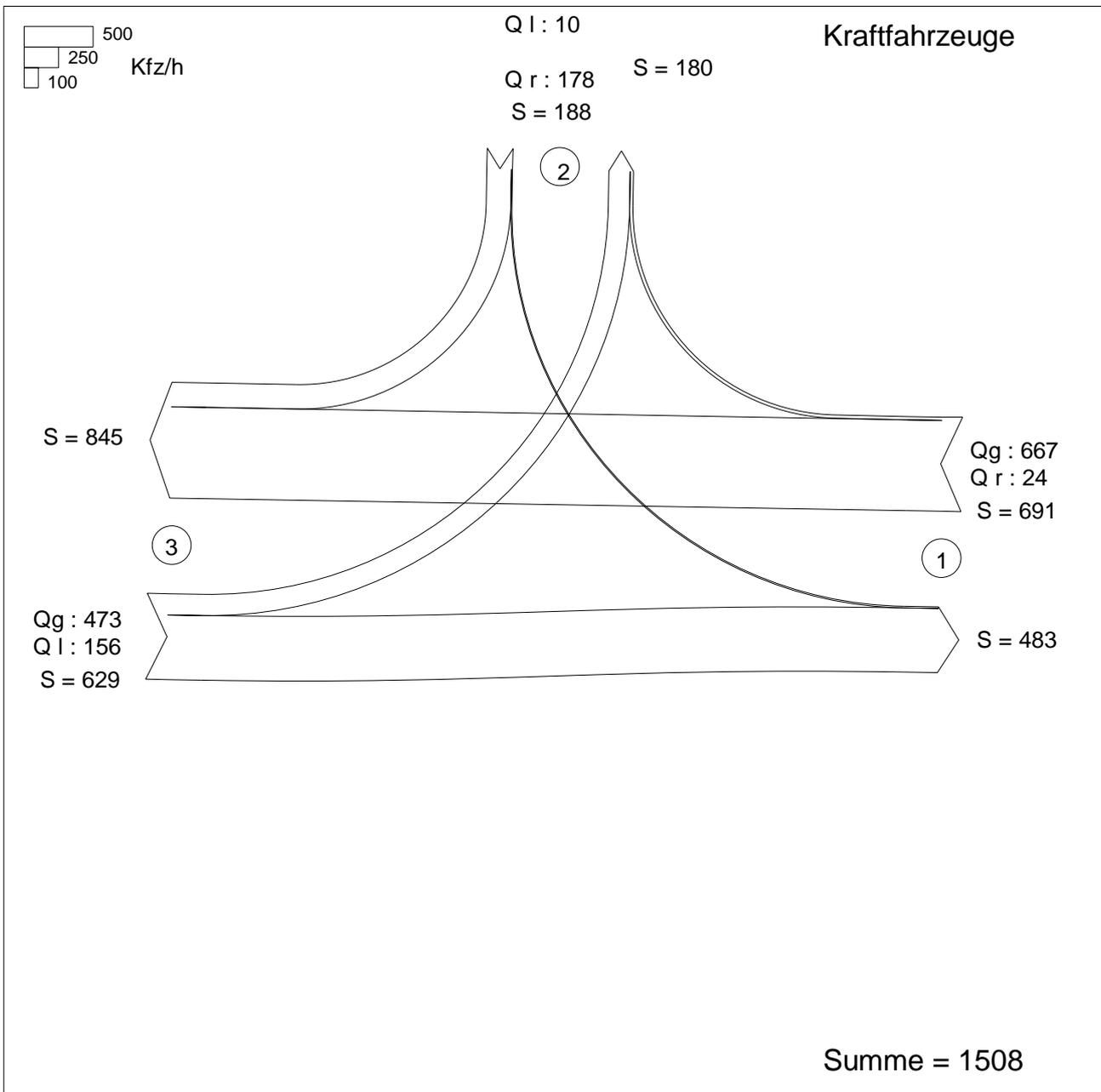
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGNULL SMO CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGNULL SMO CB STR\_LANGER WEG.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		682				1800					A
3		24				1482					A
4		10	6,5	3,2	1389	118		33,3	1	1	D
6		180	5,9	3,0	749	480		12,1	2	3	B
Misch-N		190				413	4 + 6	16,2	3	4	B
8		482				1800					A
7		162	5,5	2,8	761	531		9,5	2	3	A
Misch-H		482				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

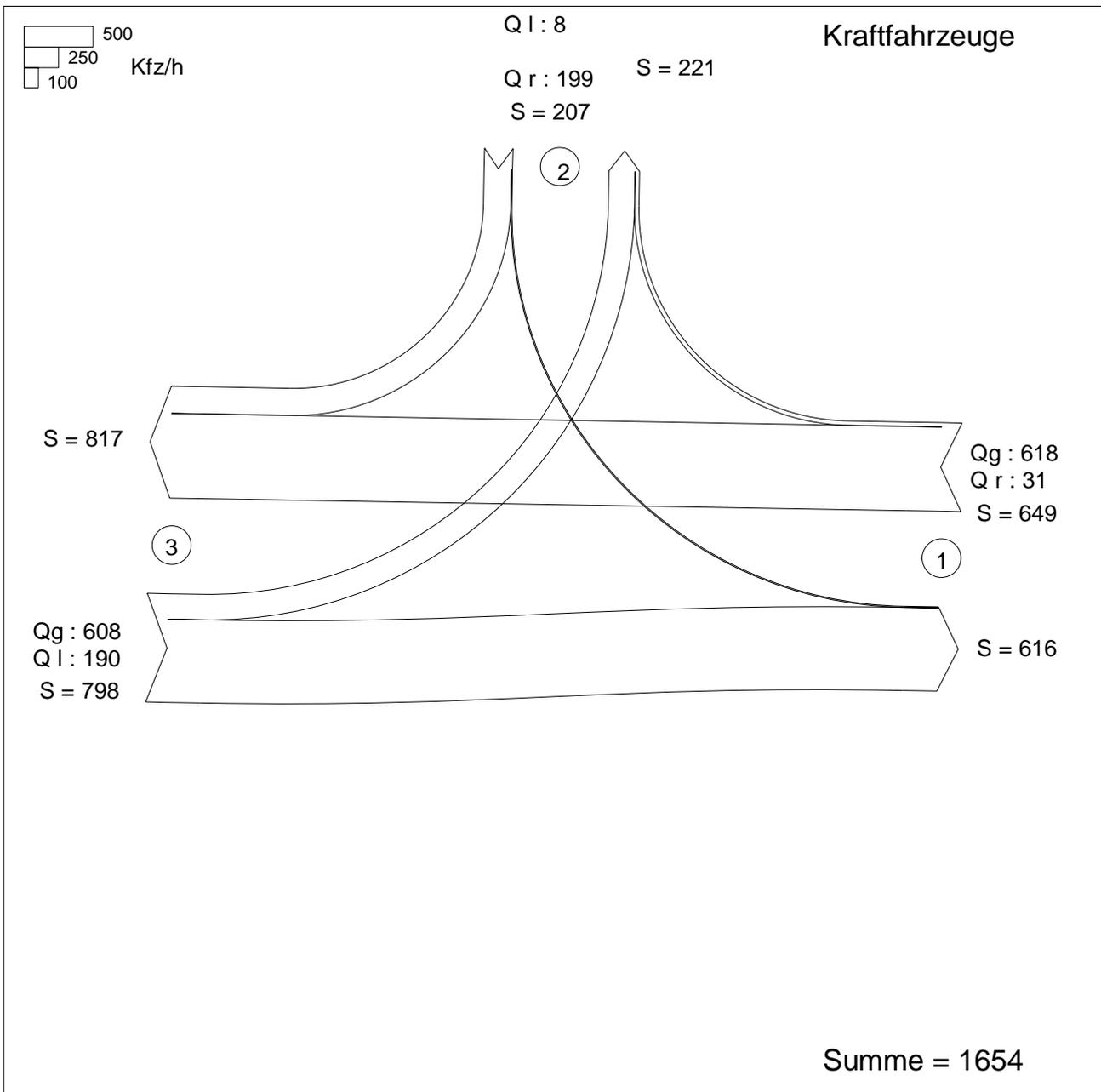
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGNULL SNM CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGNULL SNM CB STR\_LANGER WEG.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		625				1800					A
3		31				1482					A
4		8	6,5	3,2	1514	93		42,3	1	1	D
6		201	5,9	3,0	704	508		11,8	2	3	B
Misch-N		209				434	4 + 6	16,0	3	5	B
8		613				1800					A
7		197	5,5	2,8	719	557		9,7	2	3	A
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

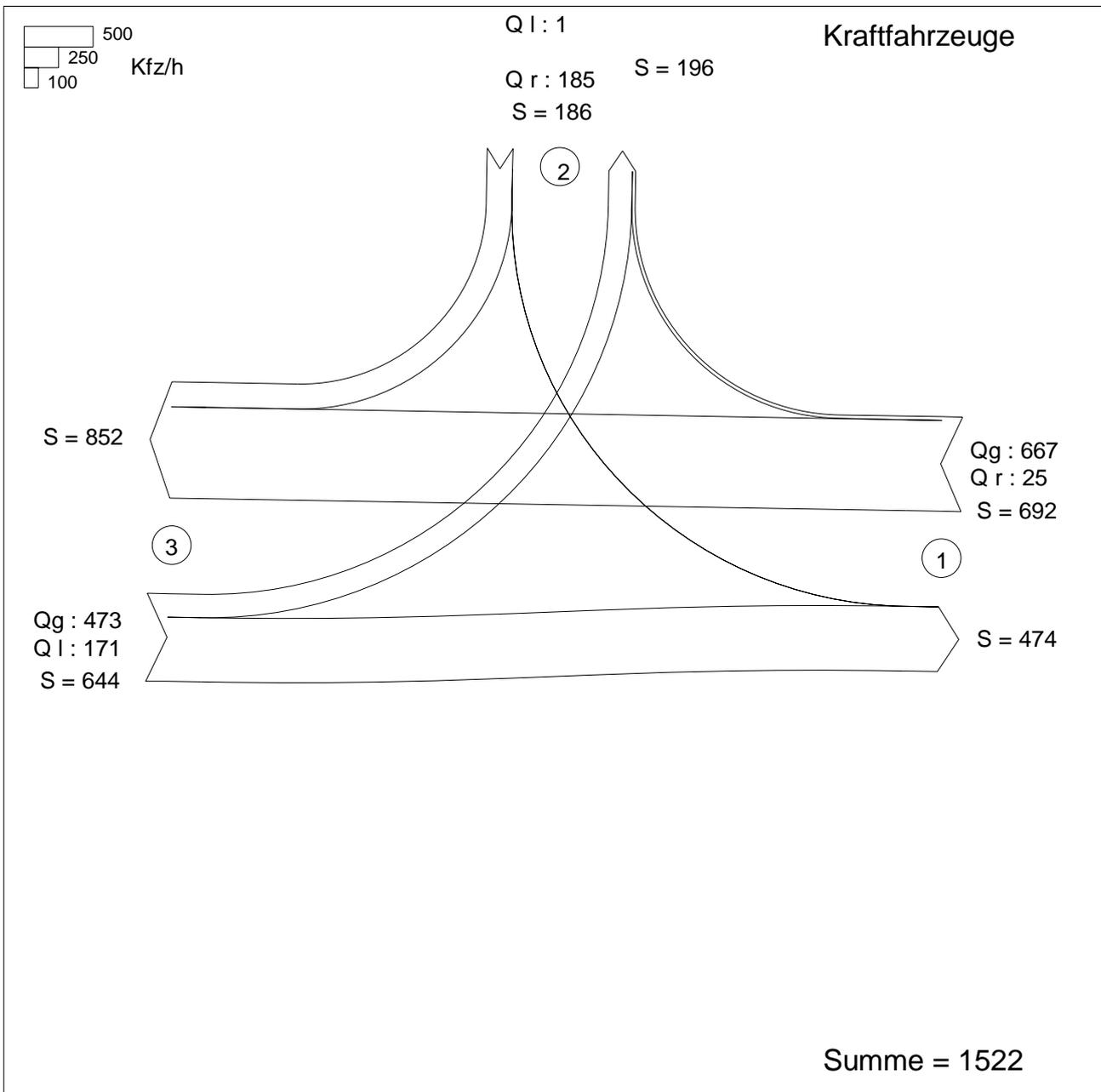
**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

**Szenario 1**  
**Stellplatzanlage mit 72 Stellplätzen**

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO CB STR\_LANGER WEG.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		682				1800					A
3		25				1482					A
4		1	6,5	3,2	1405	111		32,7	1	1	D
6		187	5,9	3,0	750	480		12,4	2	3	B
Misch-N		188				472	4 + 6	12,7	2	3	B
8		482				1800					A
7		177	5,5	2,8	762	531		9,9	2	3	A
Misch-H		482				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

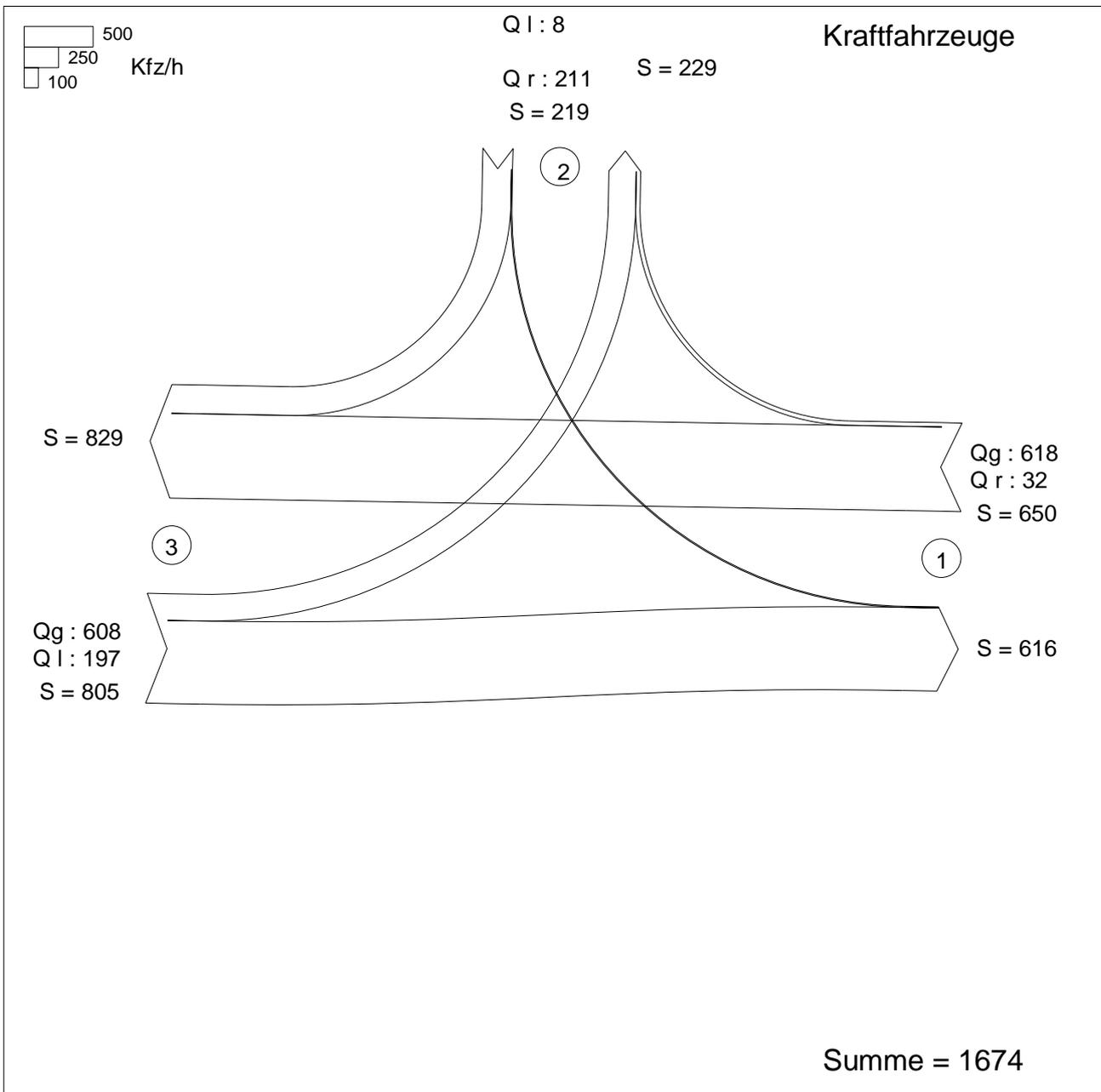
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM CB STR\_LANGER WEG.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		625				1800					A
3		32				1482					A
4		8	6,5	3,2	1521	90		43,9	1	1	D
6		213	5,9	3,0	704	508		12,2	3	4	B
Misch-N		221				435	4 + 6	16,8	4	5	B
8		613				1800					A
7		204	5,5	2,8	720	557		9,9	2	3	A
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

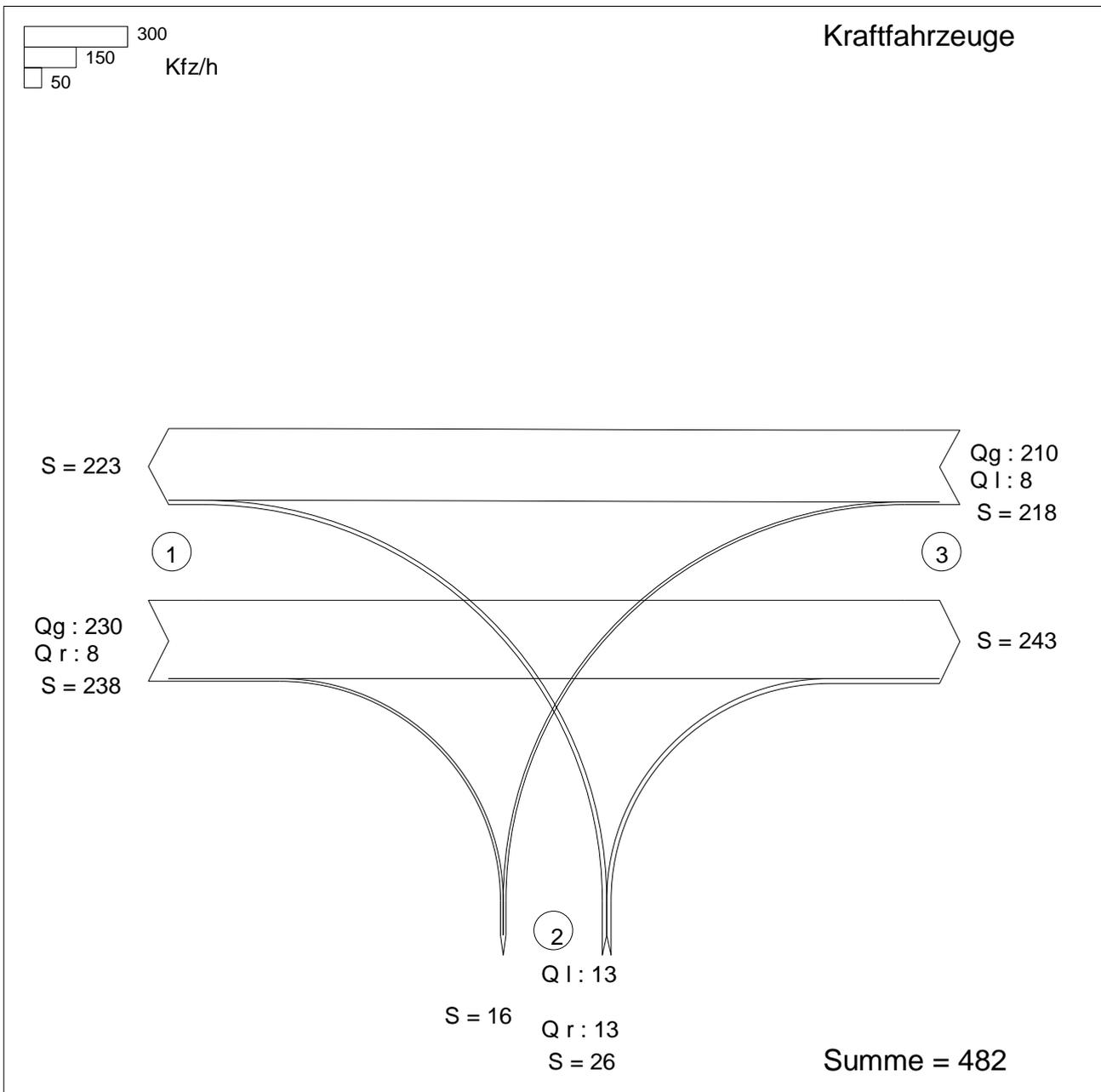
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM STELLPLATZANLAGE LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM STELLPLATZANLAGE LANGER WEG.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		230				1800					A
3		8				1482					A
4		13	6,5	3,2	522	547		6,7	1	1	A
6		13	5,9	3,0	304	828		4,4	1	1	A
Misch-N		26				659	4 + 6	5,7	1	1	A
8		210				1800					A
7		8	5,5	2,8	308	890		4,1	1	1	A
Misch-H		218				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

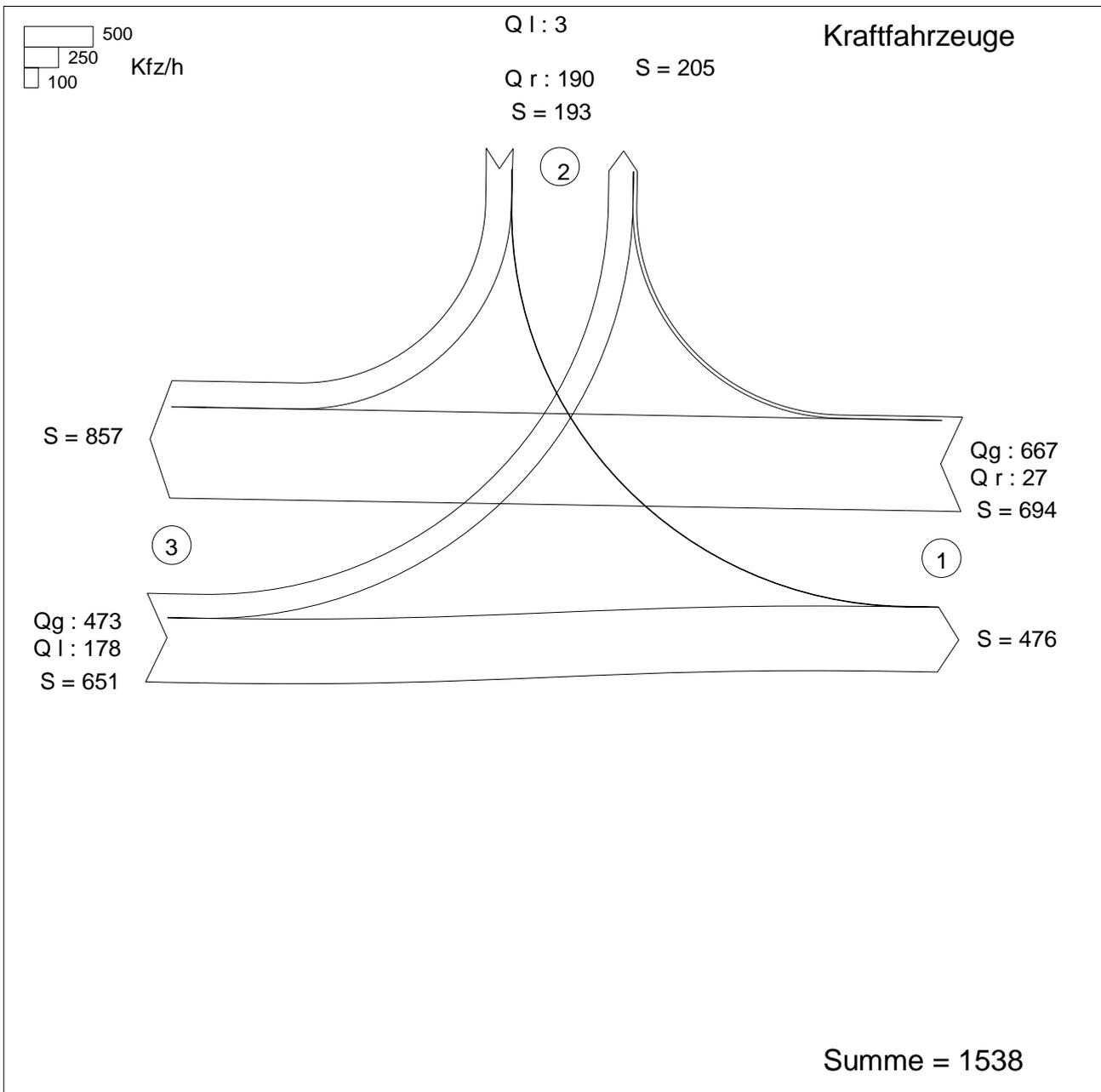
Hauptstrasse : Langer Weg  
 Langer Weg  
 Nebenstrasse : Stellplatzanlage

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN WC SMO CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN WC SMO CB STR\_LANGER WEG.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		682				1800					A
3		27				1482					A
4		3	6,5	3,2	1413	107		34,6	1	1	D
6		192	5,9	3,0	751	480		12,5	2	3	B
Misch-N		195				456	4 + 6	13,8	3	4	B
8		482				1800					A
7		184	5,5	2,8	764	530		10,1	2	3	B
Misch-H		482				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

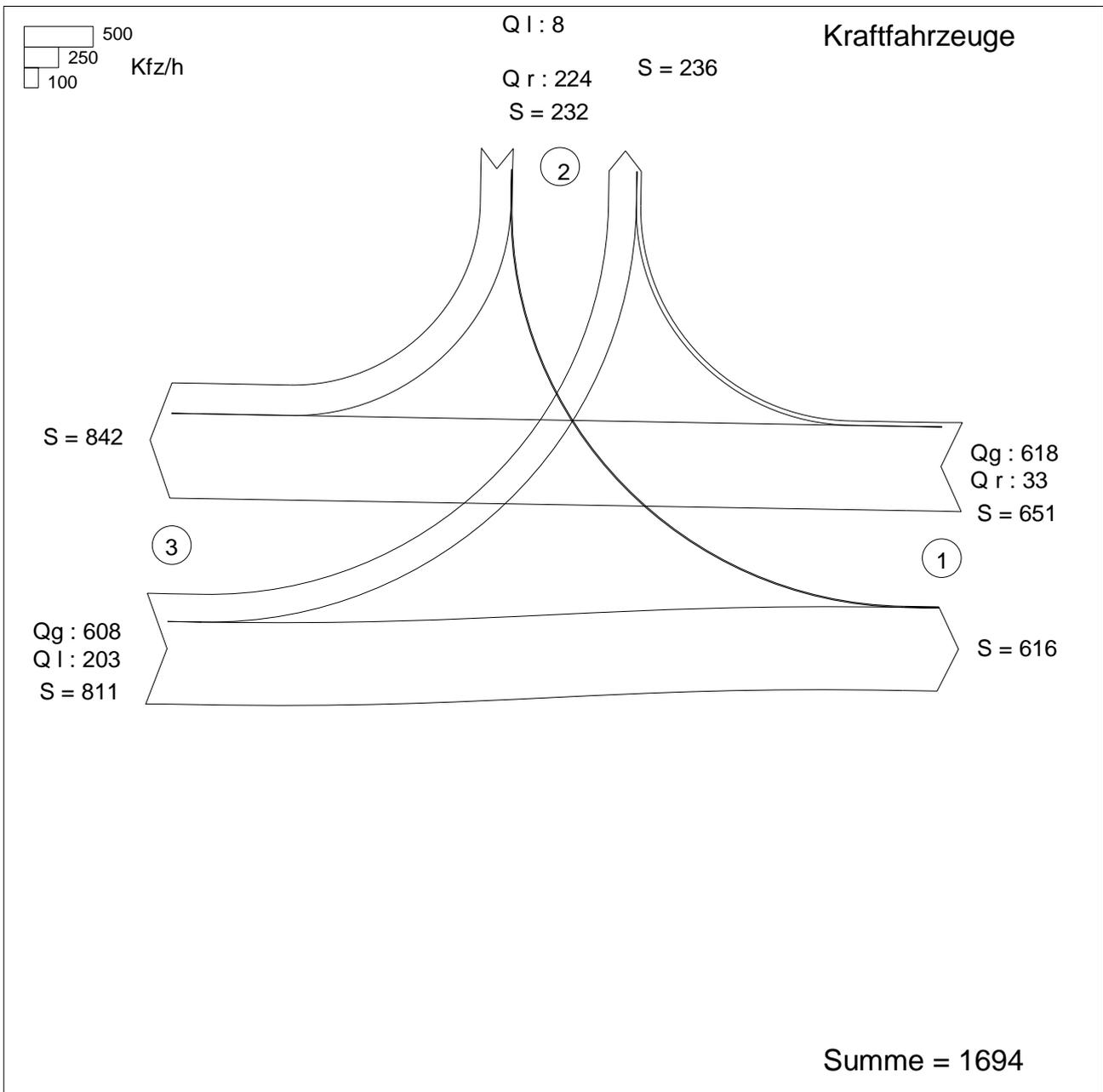
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN WC SNM CB STR\_LANGER WEG.kob



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN WC SNM CB STR\_LANGER WEG.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		625				1800					A
3		33				1482					A
4		8	6,5	3,2	1528	88		45,0	1	1	D
6		226	5,9	3,0	705	507		12,8	3	4	B
Misch-N		234				436	4 + 6	17,8	4	6	B
8		613				1800					A
7		210	5,5	2,8	721	556		10,1	2	3	B
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

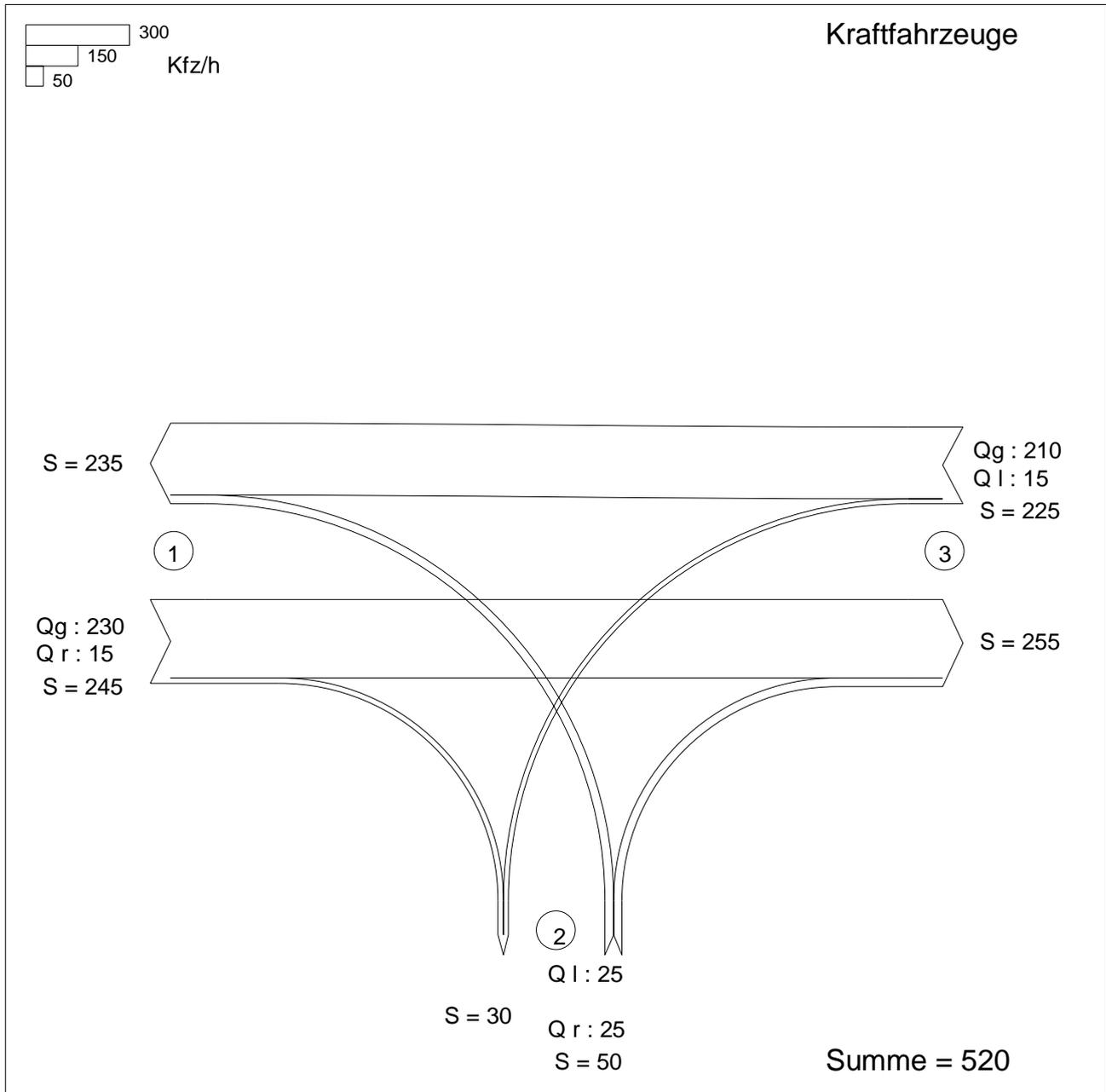
Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN WC SNM STELLPLATZANLAGE LANGER WEG.kob



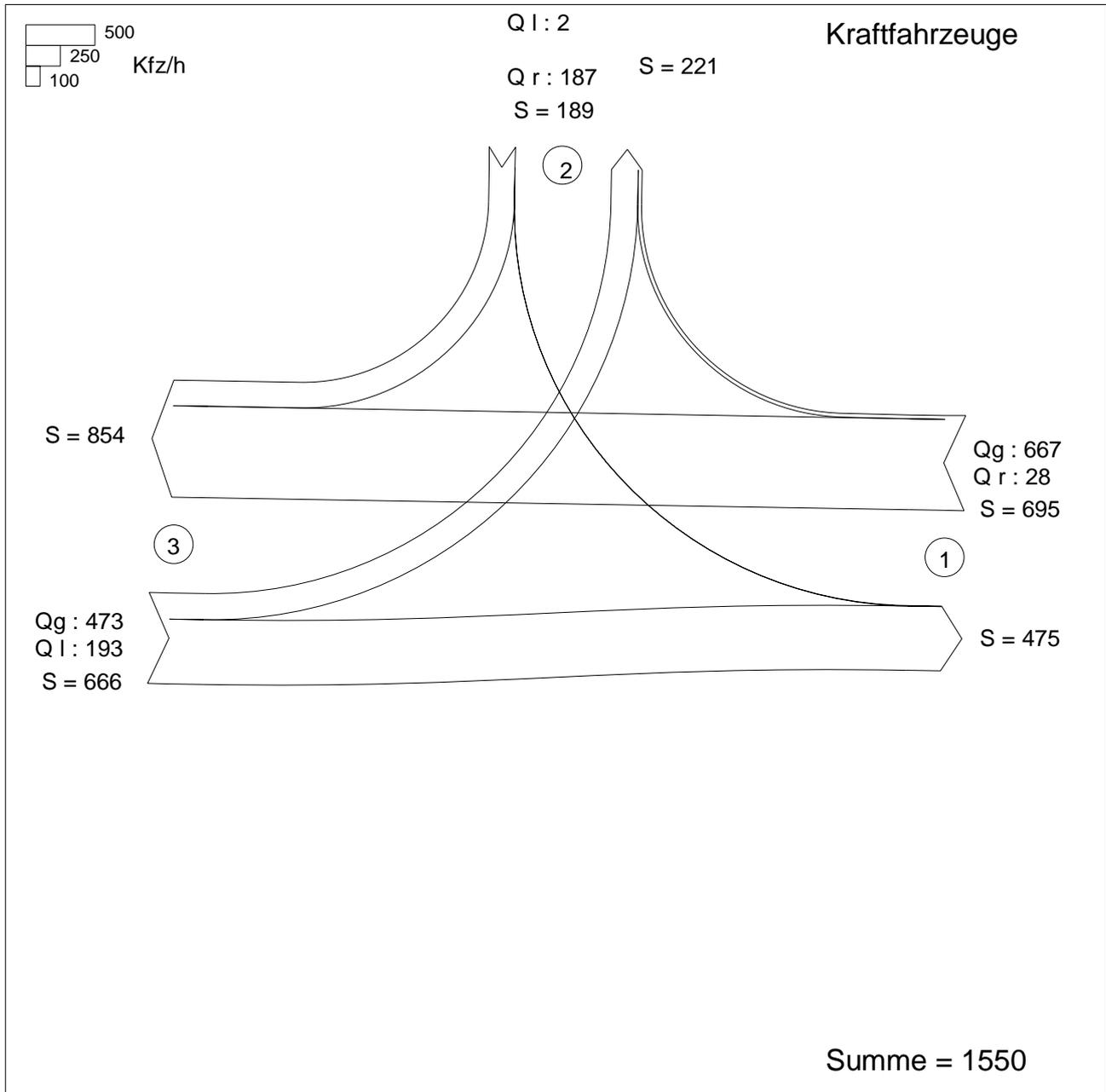
Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

**Szenario 2**  
**Parkhaus mit 264 Stellplätzen**

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG.kob

Szenario 2  
 Parkhaus



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG.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		682				1800					A
3		28				1482					A
4		2	6,5	3,2	1428	100		36,7	1	1	D
6		189	5,9	3,0	751	479		12,5	2	3	B
Misch-N		191				461	4 + 6	13,4	3	4	B
8		482				1800					A
7		199	5,5	2,8	765	529		10,6	2	3	B
Misch-H		482				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : D

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

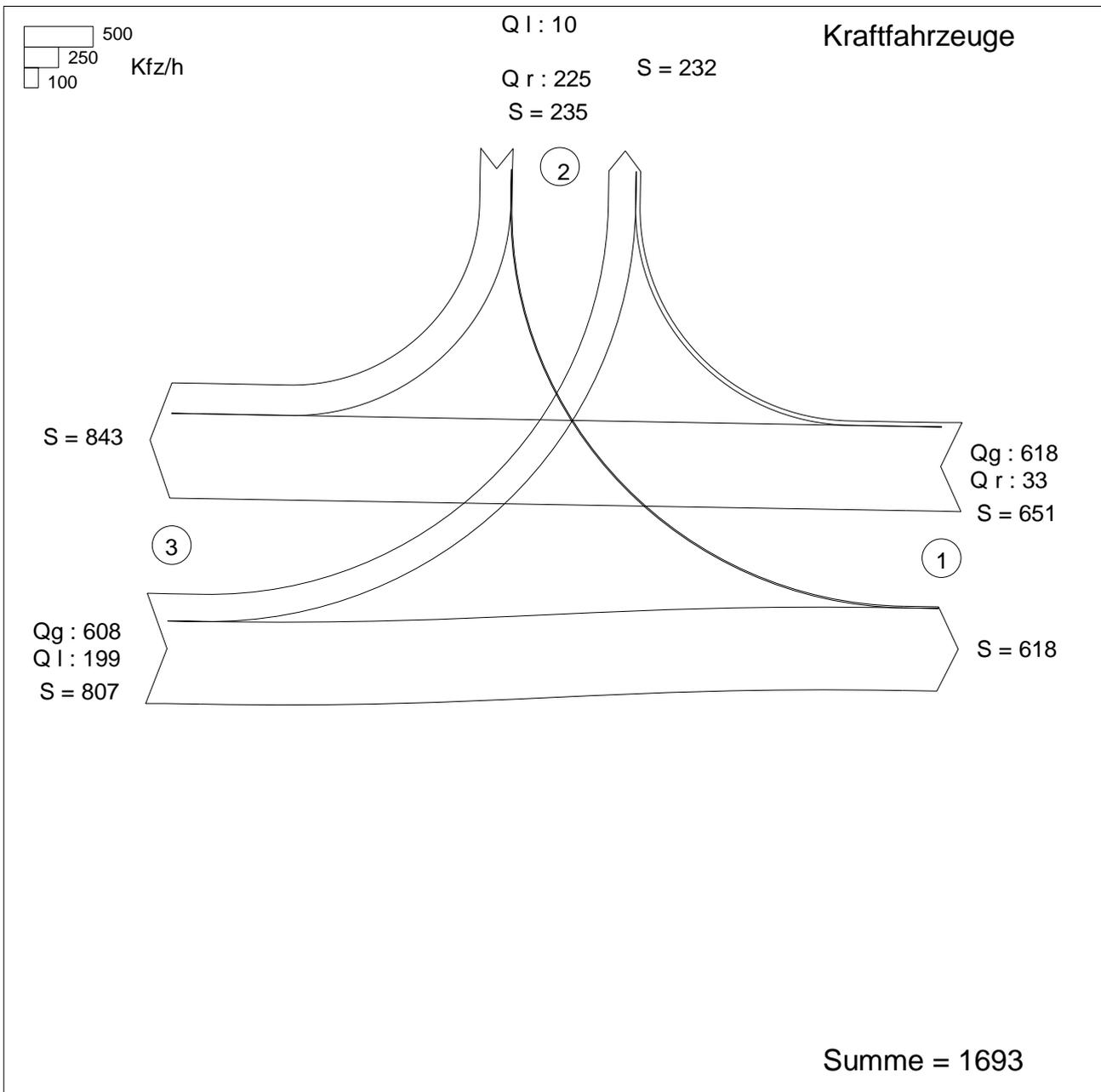
HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM CB STR\_LANGER WEG.kob

**Szenario 2  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM CB STR\_LANGER WEG.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		625				1800					A
3		33				1482					A
4		10	6,5	3,2	1524	89		45,6	1	1	E
6		227	5,9	3,0	705	507		12,9	3	4	B
Misch-N		237				423	4 + 6	19,3	4	6	B
8		613				1800					A
7		206	5,5	2,8	721	556		10,0	2	3	A
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : E

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

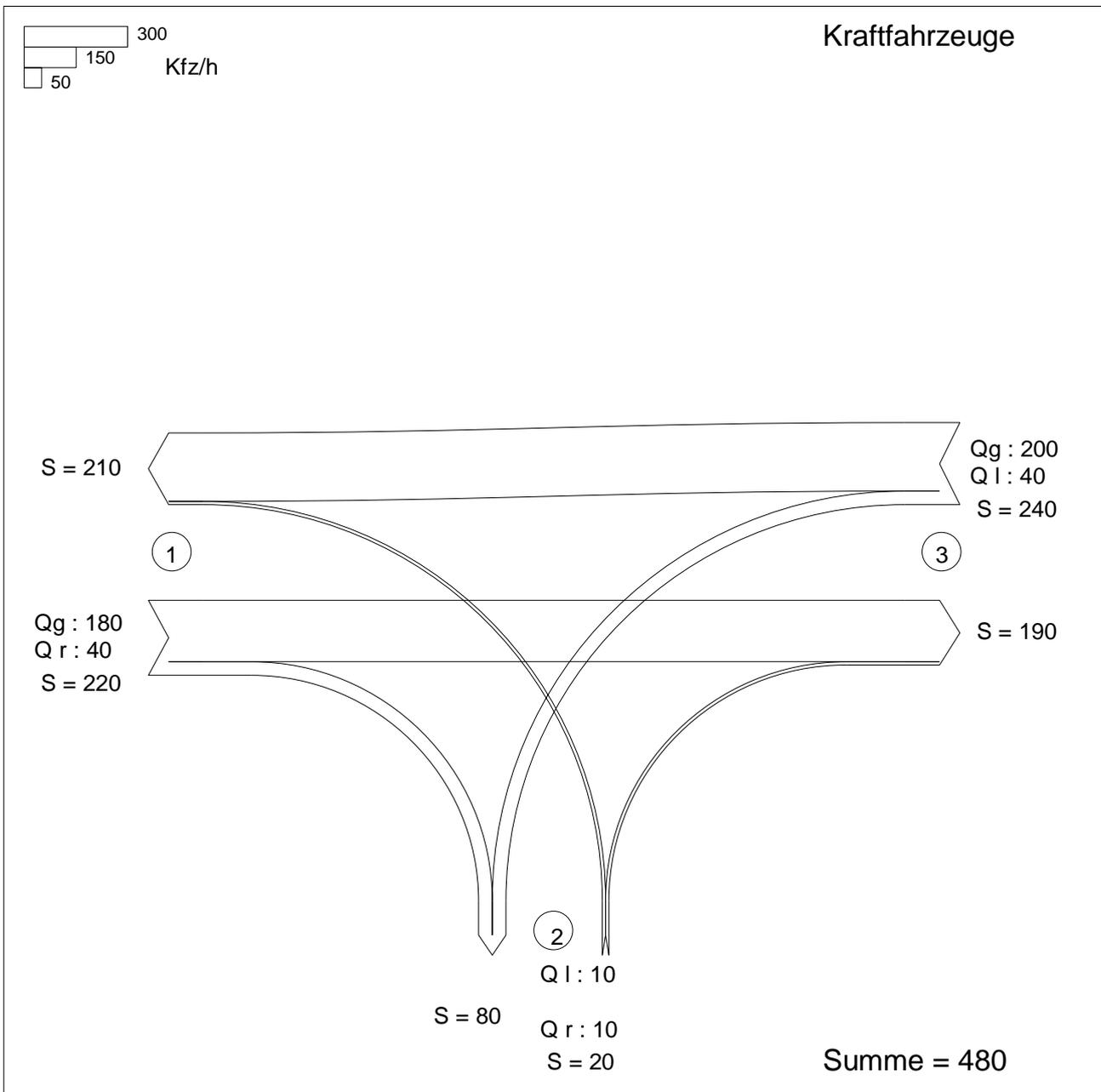
HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS LANGER WEG.kob

**Szenario 2  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS LANGER WEG.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		180				1800					A
3		40				1482					A
4		10	6,5	3,2	510	534		6,9	1	1	A
6		10	5,9	3,0	270	863		4,2	1	1	A
Misch-N		20				660	4 + 6	5,6	1	1	A
8		200				1800					A
7		40	5,5	2,8	290	908		4,1	1	1	A
Misch-H		240				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Langer Weg  
 Langer Weg  
 Nebenstrasse : Stellplatzanlage

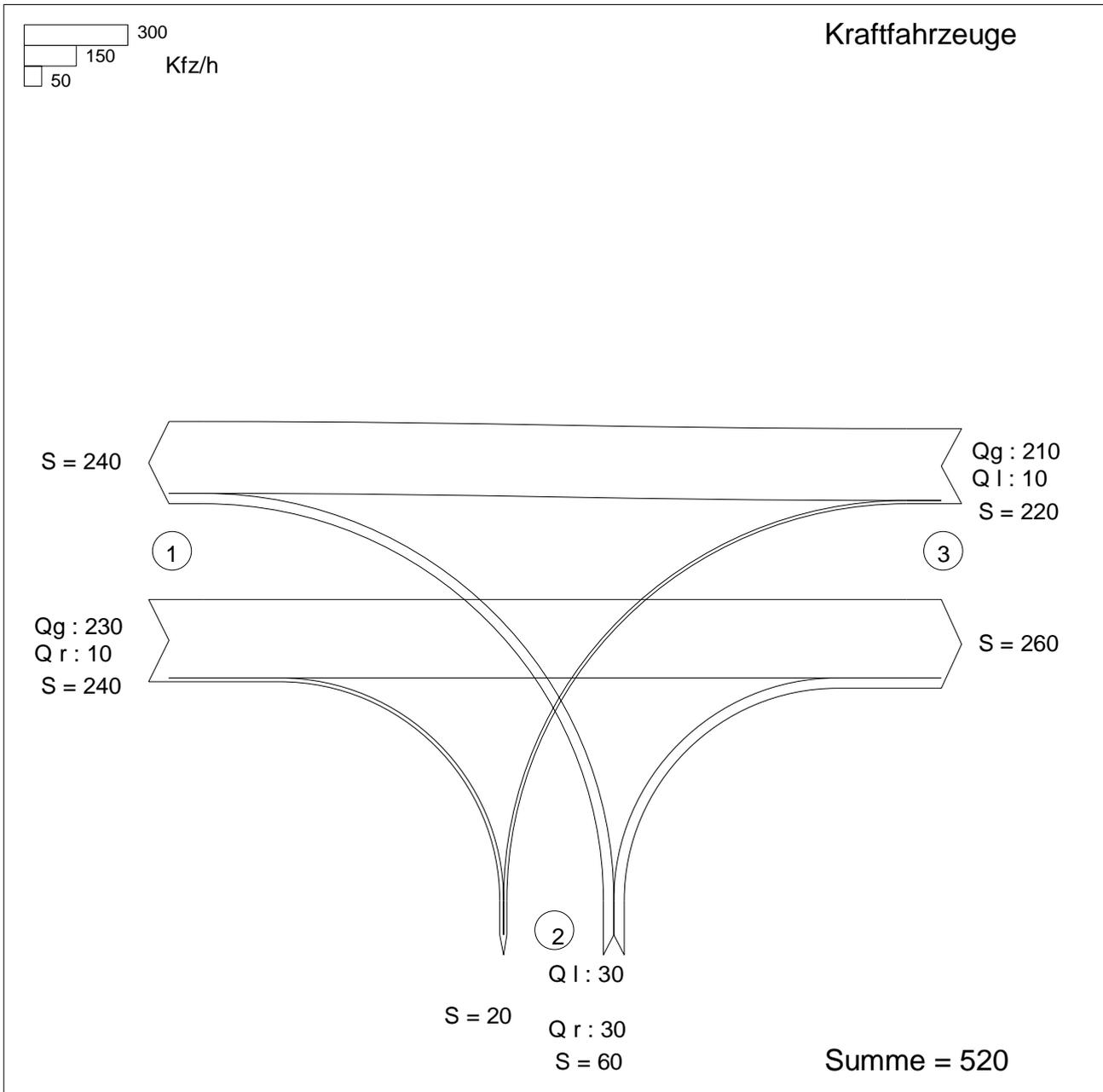
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM Parkhaus LANGER WEG.kob

**Szenario 2  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM Parkhaus LANGER WEG.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		230				1800					A
3		10				1482					A
4		30	6,5	3,2	525	544		7,0	1	1	A
6		30	5,9	3,0	305	827		4,5	1	1	A
Misch-N		60				656	4 + 6	6,0	1	1	A
8		210				1800					A
7		10	5,5	2,8	310	888		4,1	1	1	A
Misch-H		220				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Langer Weg  
 Langer Weg  
 Nebenstrasse : Stellplatzanlage

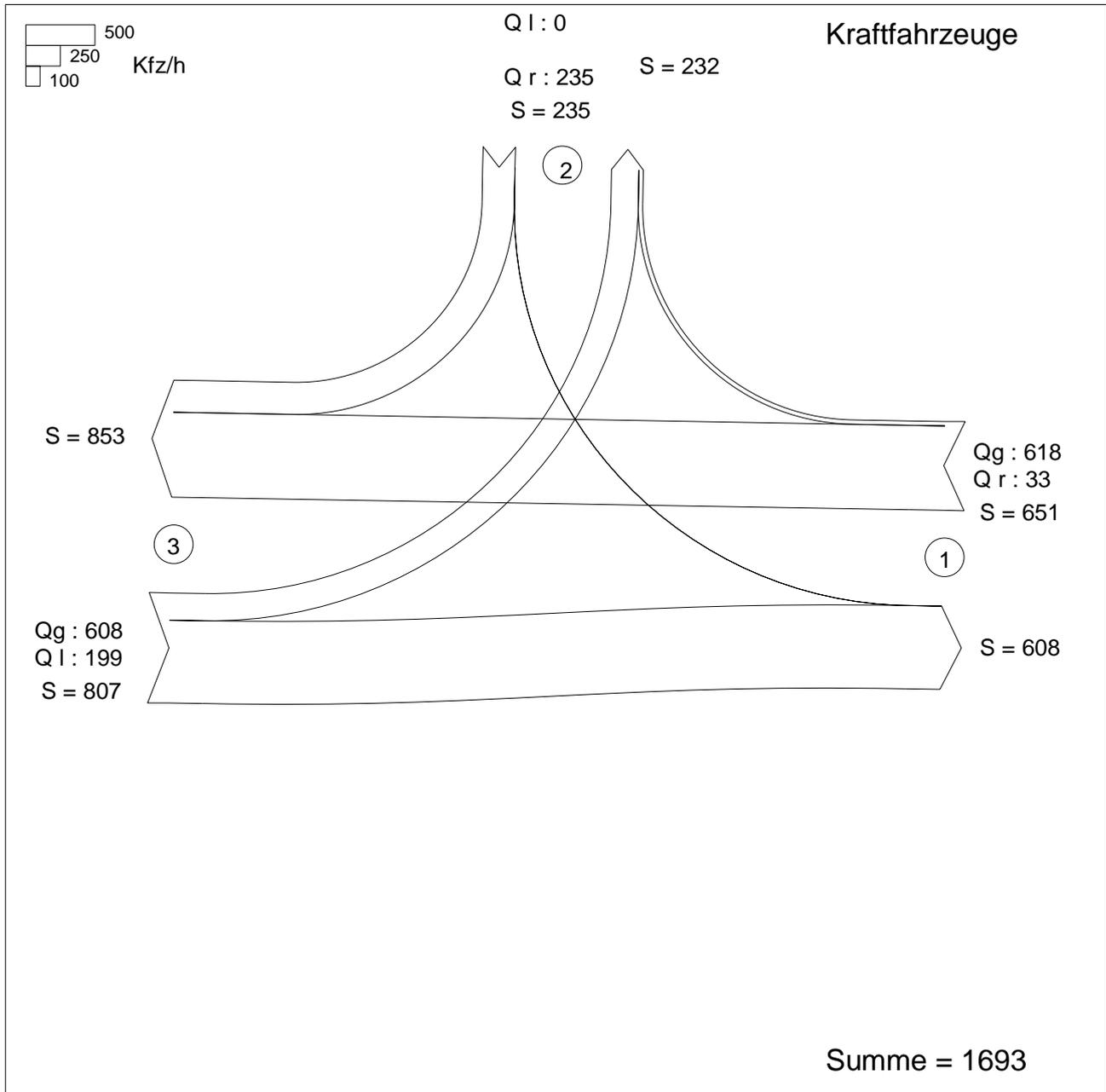
HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.18

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG ohne Linkseinbieger.kob

**Szenario 2 Parkhaus  
ohne Linkseinbieger**



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG ohne Linkseinbieger.kob

**Szenario 2 Parkhaus  
 ohne Linkseinbieger**



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		625				1800					A
3		33				1482					A
4		0	6,5	3,2	1524	89					
6		237	5,9	3,0	705	507		13,3	3	4	B
Misch-N		237				507	4 + 6	13,3	3	4	B
8		613				1800					A
7		206	5,5	2,8	721	556		10,0	2	3	A
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

**HBS 2015 S5**

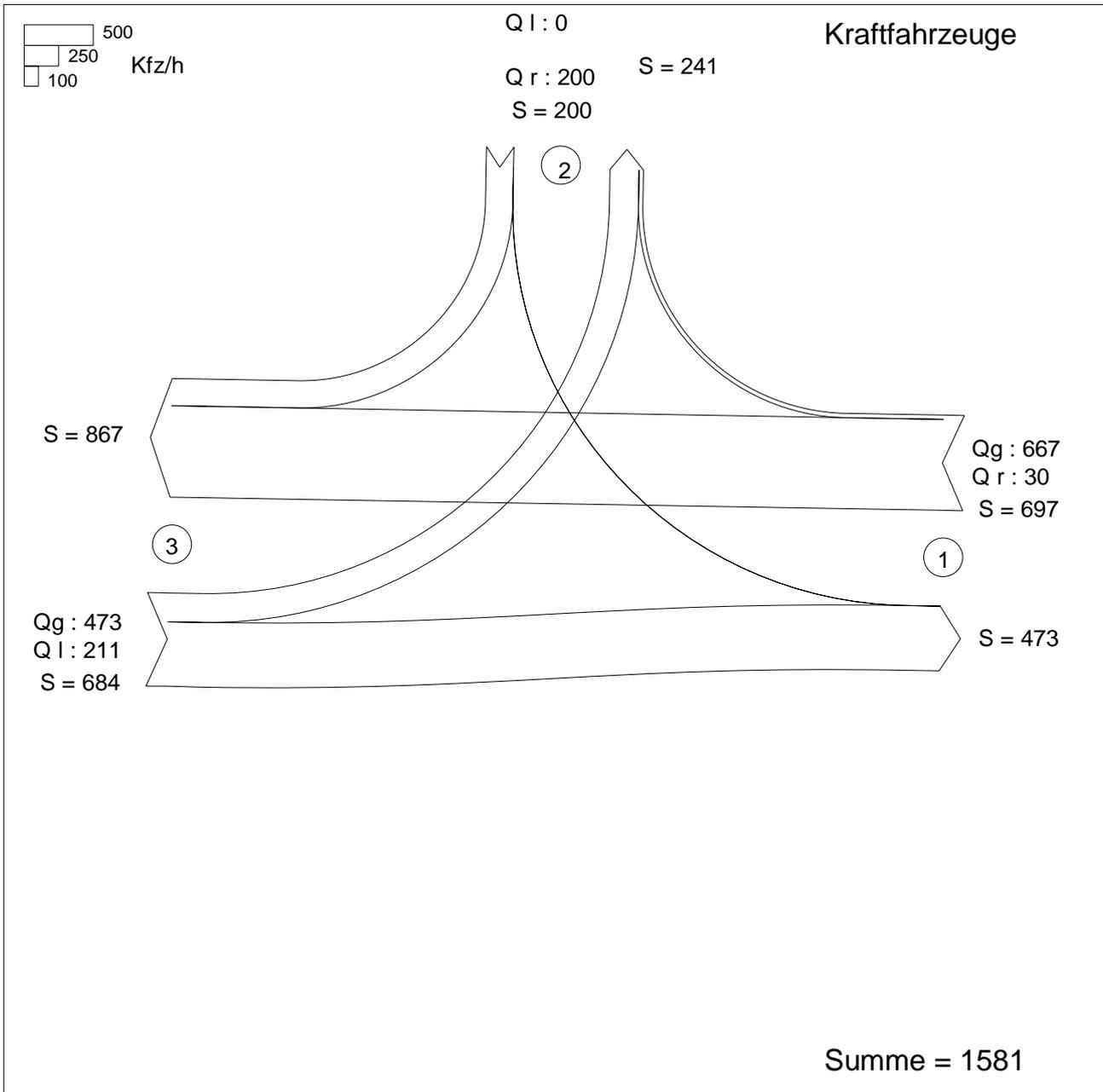
NOBEL Version 7.1.19

**Szenario 3**  
**Parkhaus mit 484 Stellplätzen**

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO CB STR\_LANGER WEG\_Sz3 ohne Linkseinbieger.kob

**Szenario 3  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO CB STR\_LANGER WEG\_Sz3 ohne Linkseinbieger.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		682				1800					A
3		30				1482					A
4		0	6,5	3,2	1447	92					
6		202	5,9	3,0	752	479		13,0	3	4	B
Misch-N		202				479	4 + 6	13,0	3	4	B
8		482				1800					A
7		217	5,5	2,8	767	528		11,3	3	4	B
Misch-H		482				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

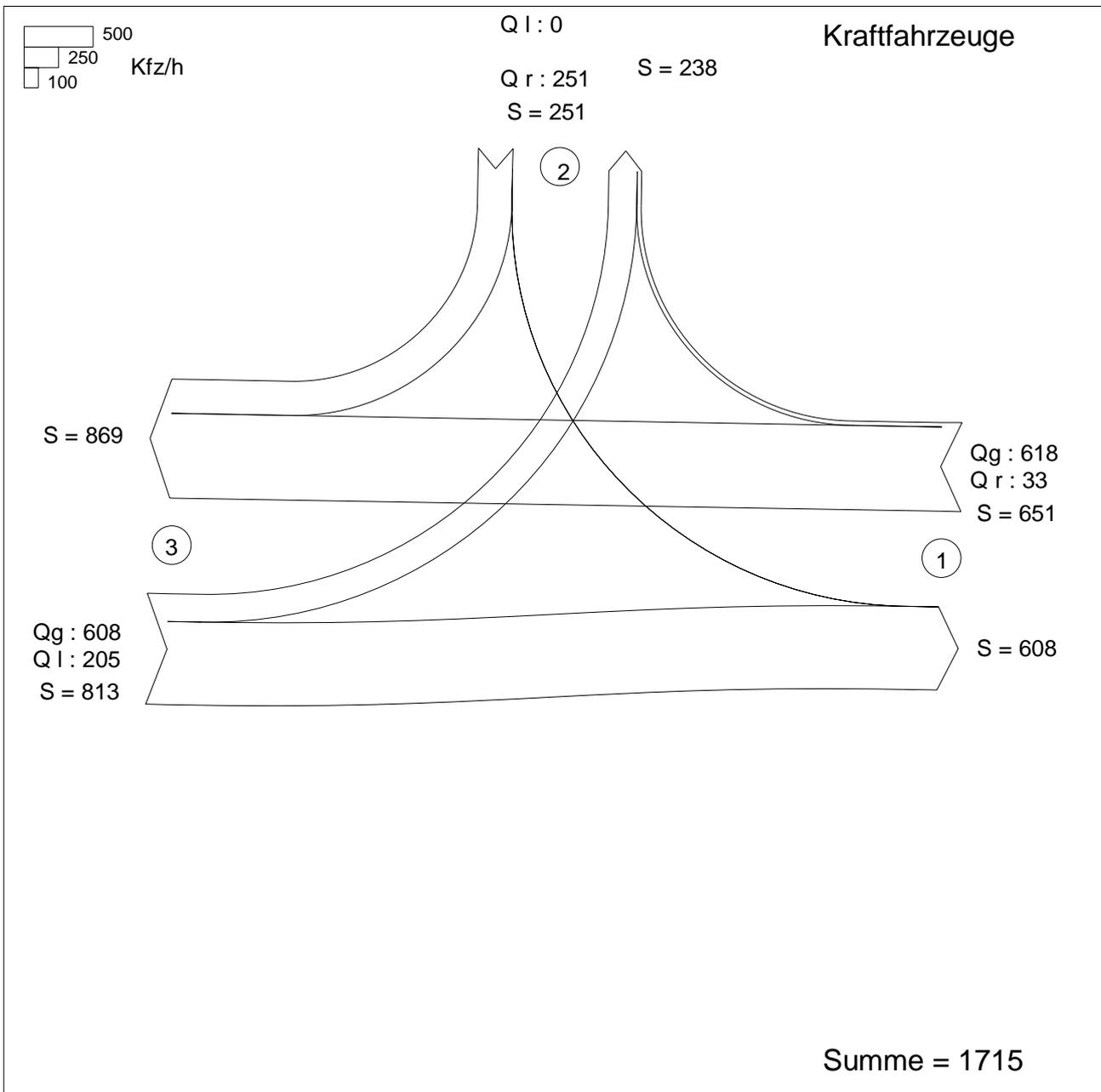
HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.19

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG\_Sz3 OHNE LINKSEINBIEGER.kob

**Szenario 3  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Carl-Bertelsmann-Str.  
 Zufahrt 2: Langer Weg  
 Zufahrt 3: Carl-Bertelsmann-Straße

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Carl-Bertelsmann-Straße / Langer Weg  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS CB STR\_LANGER WEG\_Sz3 OHNE LINKSEINBIEGER.KOD



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		625				1800					A
3		33				1482					A
4		0	6,5	3,2	1530	87					
6		253	5,9	3,0	705	507		14,2	3	5	B
Misch-N		253				507	4 + 6	14,2	3	5	B
8		613				1800					A
7		212	5,5	2,8	721	556		10,2	2	3	B
Misch-H		613				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Carl-Bertelsmann-Str.  
 Carl-Bertelsmann-Straße  
 Nebenstrasse : Langer Weg

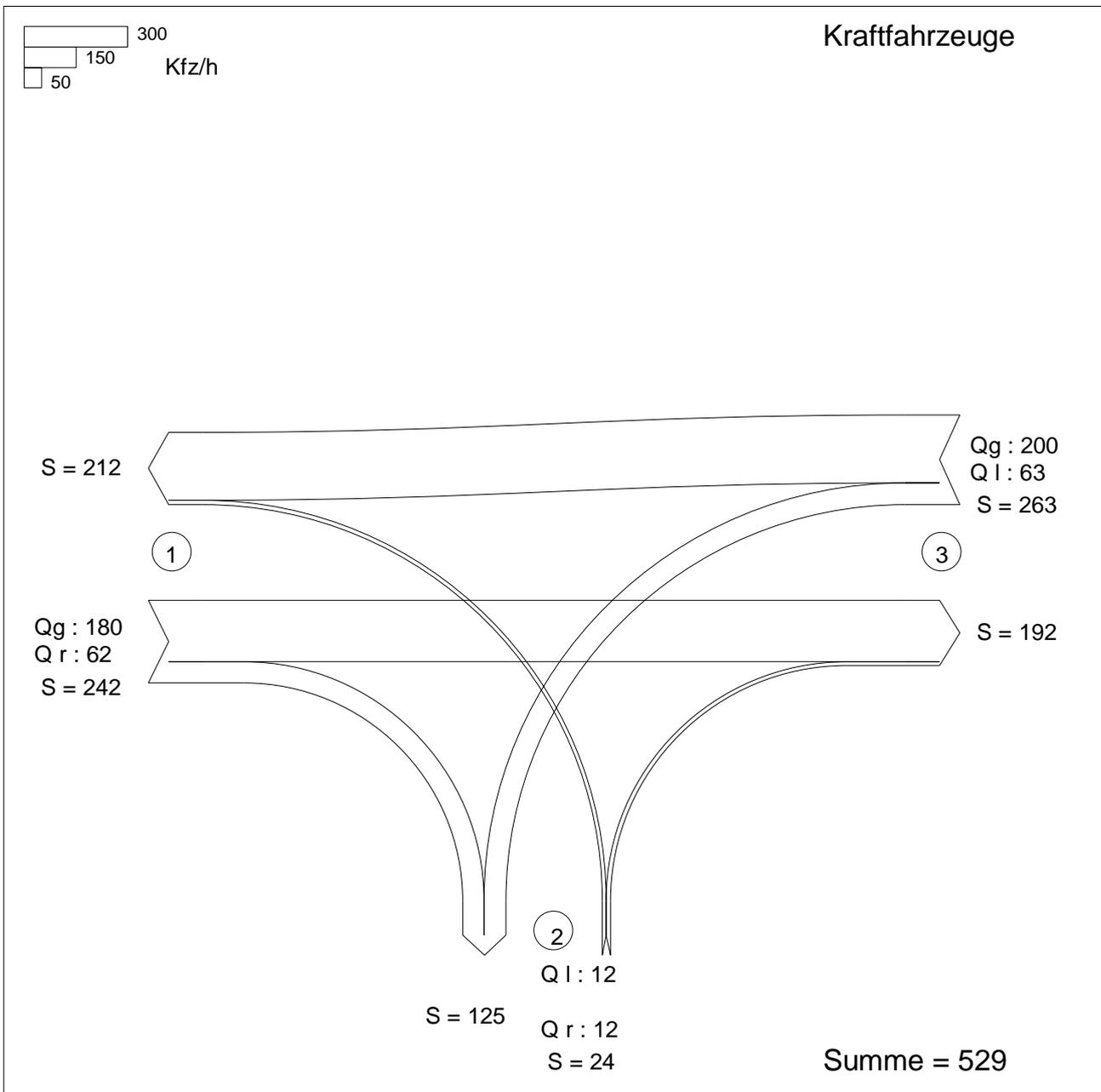
HBS 2015 S5

NOBEL Version 7.1.19

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS LANGER WEG\_Sz3.kob

**Szenario 3  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze morgens  
 Datei : PROGPLAN SMO PARKHAUS LANGER WEG\_Sz3.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		180				1800					A
3		62				1482					A
4		12	6,5	3,2	544	494		7,5	1	1	A
6		12	5,9	3,0	281	851		4,3	1	1	A
Misch-N		24				625	4 + 6	6,0	1	1	A
8		200				1800					A
7		63	5,5	2,8	312	886		4,4	1	1	A
Misch-H		263				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Langer Weg  
 Langer Weg  
 Nebenstrasse : Stellplatzanlage

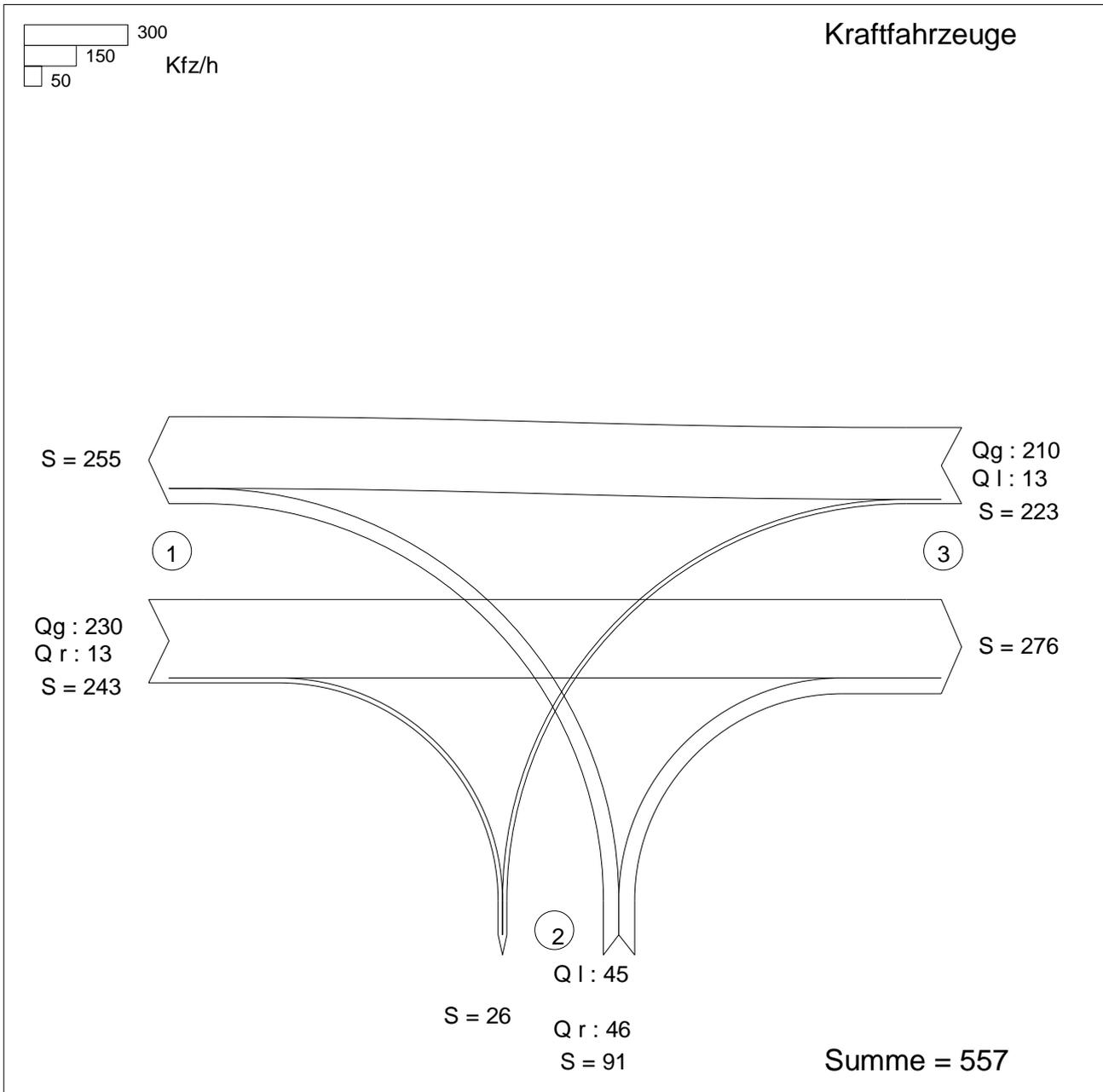
HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS LANGER WEG\_Sz3.kob

**Szenario 3  
Parkhaus**



Zufahrt 1: Langer Weg  
 Zufahrt 2: Stellplatzanlage  
 Zufahrt 3: Langer Weg

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Stellplatzanlage Langer Weg (Gleis 13)  
 Knotenpunkt : Langer Weg / Stellplatzanlage  
 Stunde : Spitze nachmittags  
 Datei : PROGPLAN SNM PARKHAUS LANGER WEG\_Sz3.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		230				1800					A
3		13				1482					A
4		45	6,5	3,2	530	538		7,3	1	1	A
6		46	5,9	3,0	307	825		4,6	1	1	A
Misch-N		91				653	4 + 6	6,4	1	1	A
8		210				1800					A
7		13	5,5	2,8	313	885		4,1	1	1	A
Misch-H		223				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : A

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Langer Weg

Langer Weg

Nebenstrasse : Stellplatzanlage

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19