

# Bauvorhaben Haitzinger Straße in Passau

## Kurzbericht zur Verkehrsuntersuchung

erstellt im Auftrag der  
Stonehill International Group

- Projekt-Nr. 2084 -

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius  
André Kirschner, M.Sc.

**November 2020**



INGENIEURBÜRO FÜR VERKEHRS-  
UND INFRASTRUKTURPLANUNG

Dr.-Ing. Philipp Ambrosius  
Dr.-Ing. Harald Blanke

Westring 25 · 44787 Bochum

Telefon 0234 / 9130-0  
Fax 0234 / 9130-200  
email [info@ambrosiusblanke.de](mailto:info@ambrosiusblanke.de)  
web [www.ambrosiusblanke.de](http://www.ambrosiusblanke.de)

## **BAUVORHABEN HAITZINGER STRASSE IN PASSAU** **VERKEHRSUNTERSUCHUNG**

### **1. Ausgangslage und Aufgabenstellung**

Die Stonehill International Group beabsichtigt, auf einem Grundstück an der Haitzinger Straße in Passau ein Neubauvorhaben zu realisieren, das nach derzeitigem Projektstand ein Studentenwohnheim und Mietwohnungen umfassen soll. Das Grundstück liegt im östlichen Abschnitt der Haitzinger Straße an deren Nordseite und wird aktuell von einem Logistikunternehmen genutzt. Auf der gegenüberliegenden Seite der Straße entsteht derzeit das Wohnbauvorhaben Brauhöfe Passau.

Im Zuge der Entwicklung des Bauvorhabens ist zu untersuchen, welche verkehrlichen Auswirkungen durch das Bauvorhaben zu erwarten sind und ob gegebenenfalls besondere Maßnahmen erforderlich werden, um auch in Zukunft eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu ermöglichen.

Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der westlich gelegenen Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke. Aus früheren Verkehrsuntersuchungen wurde bereits deutlich, dass dieser Knotenpunkt insbesondere zu den morgendlichen Spitzenverkehrszeiten eine hohe Auslastung aufweist, die die Leistungsfähigkeit der Linkseinbieger von Osten nach Westen negativ beeinflusst. Alle anderen Verkehrsströme an diesem Knotenpunkt sowie an den ebenfalls untersuchten Knotenpunkten im Zuge der Auerspergstraße zeigten hingegen eine gute Verkehrsqualität mit ausreichenden Leistungsreserven.

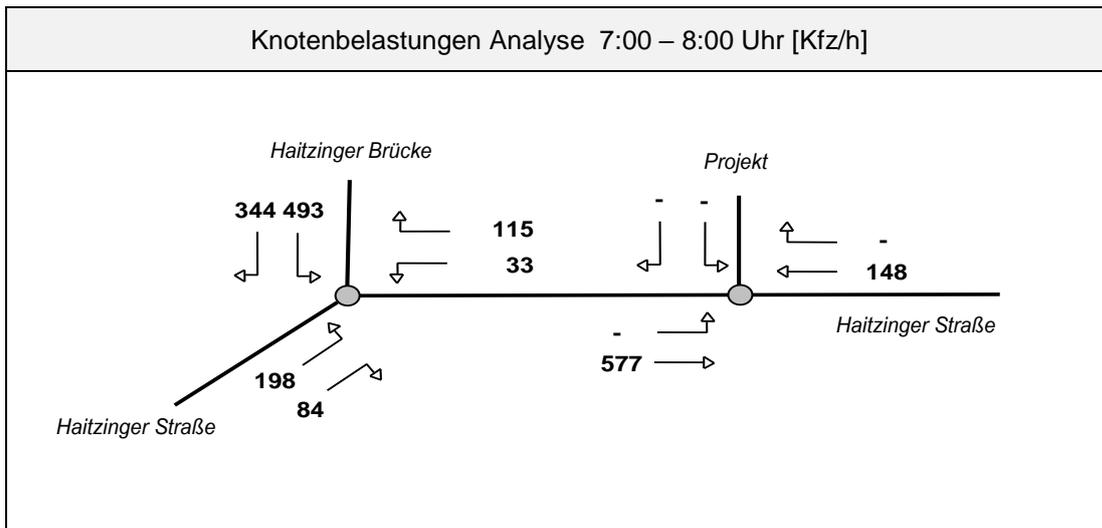
Für das geplante Vorhaben ist daher vorrangig zu untersuchen, welche zusätzlichen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr durch die Neubebauung erzeugt werden. Anhand dieser Ergebnisse ist dann zu prüfen, wie sich diese Zusatzverkehrsmengen auf den Knotenpunkt an der Haitzinger Straße auswirken und ob Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs erforderlich werden.

### **2. Analyse-Verkehrsbelastung**

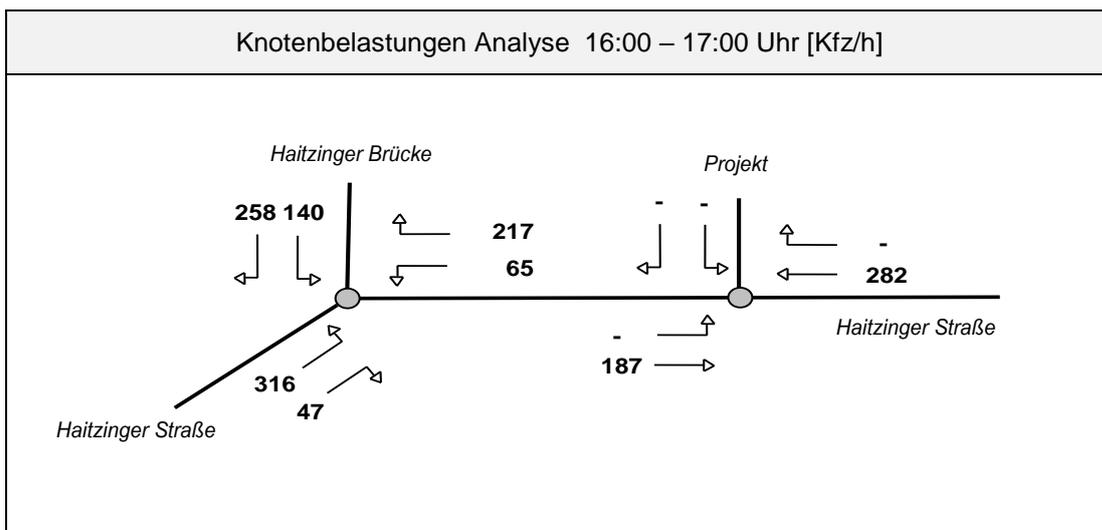
Als Grundlage für die vorliegende Verkehrsuntersuchung waren die aktuellen Verkehrsmengen an dem Knotenpunkt Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke zu erfassen. Hierzu wurde am Donnerstag, dem 12.11.2020 in den Zeiträumen 7:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr eine Zählung aller Verkehrsströme im Knoten vorgenommen mit einer Unterscheidung nach Fahrzeugarten im Kfz-Verkehr sowie einer Erfassung der Rad- und Fußverkehrsströme. Im Ergebnis zeigten sich die Gesamtverkehrsmengen (Summe aller Zufahrten) im Knoten wie folgt:

7:00 – 8:00 Uhr:	1.243 Kfz/h, 25 Radfahrende/h, 14 zu Fuß Gehende/h
8:00 – 9:00 Uhr:	732 Kfz/h, 18 Radfahrende/h, 9 zu Fuß Gehende/h
9:00 – 10:00 Uhr:	727 Kfz/h, 13 Radfahrende/h, 6 zu Fuß Gehende/h
15:00 – 16:00 Uhr:	800 Kfz/h, 19 Radfahrende/h, 17 zu Fuß Gehende/h
16:00 – 17:00 Uhr:	1.047 Kfz/h, 14 Radfahrende/h, 15 zu Fuß Gehende/h
17:00 – 18:00 Uhr:	749 Kfz/h, 14 Radfahrende/h, 23 zu Fuß Gehende/h
18:00 – 19:00 Uhr:	481 Kfz/h, 12 Radfahrende/h, 10 zu Fuß Gehende/h

Die morgendliche Spitzenstunde ist eindeutig im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr anzusetzen, die nachmittägliche Spitzenstunde im Zeitraum von 16:00 bis 17:00 Uhr. Die Gesamtbelastungen im Kfz- und Radverkehr sind in den Abbildungen 1 und 2 dargestellt.



**Abbildung 1** Analyseverkehrsstärke in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke



**Abbildung 2** Analyseverkehrsstärke in der Nachmittagspitze 16:00 bis 17:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke

### 3. Verkehrserzeugung des Vorhabens

Für die Bestimmung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens der geplanten Nutzung wird das Verfahren von Dr. Bosserhoff mit dem Programm Ver\_Bau herangezogen. Mit diesem Programm kann nicht nur die Gesamtverkehrserzeugung einer Nutzung ermittelt werden, sondern auch die detaillierte tageszeitliche Verteilung des Ziel- und Quellverkehrsaufkommens, auf deren Grundlage die maßgeblichen stündlichen Verkehrsmengen für die Überprüfung der Knotenleistungsfähigkeit bestimmt werden. Bestimmende Größen für das Gesamtverkehrsaufkommen von Wohngebieten sind die Anzahl der Bewohner und ihre durchschnittliche tägliche Wegehäufigkeit sowie der Anteil des zu erwartenden Besucherverkehrs. Das Kfz-Verkehrsaufkommen bestimmt sich dann aus den MIV-Anteilen der Bewohner und Besucher.

Auf dem Projektareal ist die Errichtung von Studentenappartements für 255 Bewohner sowie 80 Mietwohneinheiten mit einer Durchschnittsfläche von etwa 60 m<sup>2</sup> je Einheit geplant.

Ausgehend von einer für innerstädtische Bereiche typischen Haushaltsgröße und einem hohen Motorisierungsgrad werden für die Verkehrserzeugung der Wohnungen folgende Kennzahlen angesetzt:

- Haushaltsgröße: 2,1 Pers./Wohneinheit
- Wegehäufigkeit der Bewohner: 4,0 Wege/Bewohner u. Tag
- Anteil der Wege außerhalb des Gebiets: 17,9 %
- MIV-Anteil Bewohner: 70 %
- Anteil des Besucherverkehrs: 10 %
- MIV-Anteil Besucher: 70 %

Für die Studentenappartements werden angesetzt:

- Haushaltsgröße: 1 Pers./Wohneinheit
- Wegehäufigkeit: 4,3 Wege/Bewohner u. Tag
- Anteil der Wege außerhalb des Gebiets: 17,9 %
- MIV-Anteil Bewohner: 30 %
- Anteil des Besucherverkehrs: 10 %
- MIV-Anteil Besucher: 30 %

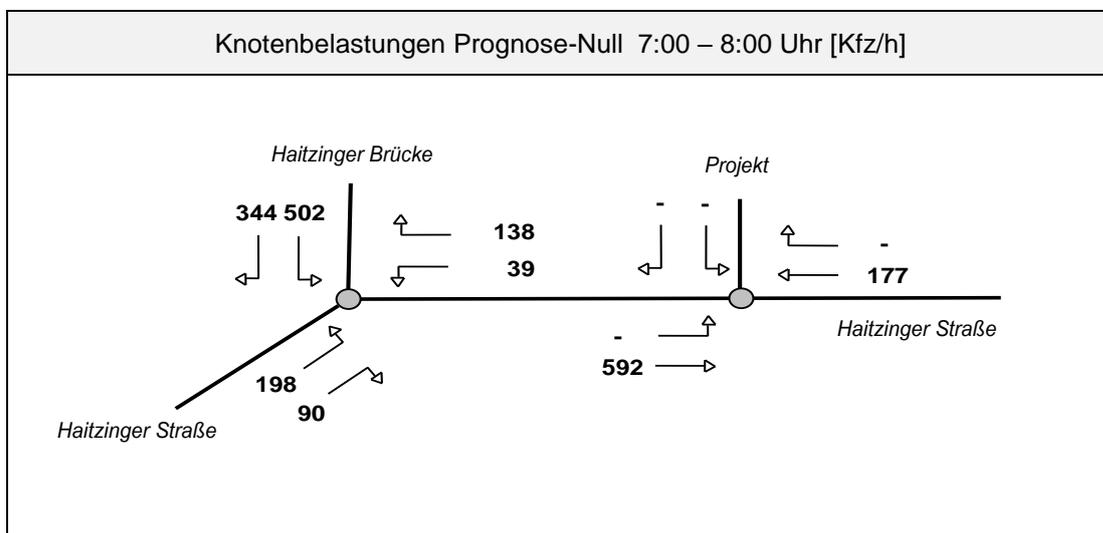
Zusammengefasst ist durch die neue Wohnbebauung ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 240 Pkw-Fahrten/Tag jeweils im Ziel- und Quellverkehr zu erwarten. Auf der Basis von normierten Tagesganglinien lässt sich das stündliche Quell- und Zielverkehrsaufkommen des wohnungsbezogenen Verkehrs ermitteln. Die Spitzenstundenbelastungen liegen dann morgens im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr bei 3 Kfz/h im Zielverkehr und 49 Kfz/h im Quellverkehr und nachmittags von 16:00 bis 17:00 Uhr bei 13 Kfz/h im Zielverkehr und 13 Kfz/h im Quellverkehr, jeweils unter Einbeziehung des Besucherverkehrs. Der Spitzenwert im nachmittäglichen Zielverkehr mit 35 Kfz/h tritt erst im Zeitraum von 18:00 bis 19:00 Uhr auf bei einem gleichzeitigen Quellverkehrsaufkommen von 7 Kfz/h. In diesem Zeitraum ist aber das allgemeine Verkehrsaufkommen um mehr als 50 % geringer als im Zeitraum von 16:00 bis 17:00 Uhr, so dass dieser Zeitraum maßgebend für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung bleibt.

Zeitraum	Quellverkehr			Zielverkehr		
	Bewohner	Besucher	gesamt	Bewohner	Besucher	gesamt
	%	%	Pkw/h	%	%	Pkw/h
00 - 01	0	0,50	0	2,20	0	5
01 - 02	0	0	0	0	02	0
02 – 03	0	0	0	0	0	0
03 – 04	0	0,40	0	0	0	0
04 – 05	0	0,25	0	0	0	0
05 – 06	0	0	0	1,10	0	2
06 – 07	6,38	2,00	14	0	3,00	1
07 – 08	22,34	3,00	<b>49</b>	1,10	3,25	<b>3</b>
08 – 09	20,21	3,50	44	3,30	1,50	7
09 – 10	4,26	1,75	10	2,20	2,00	5
10 – 11	6,38	1,25	14	0	2,25	1
11 – 12	6,38	3,50	15	3,30	4,00	8
12 – 13	4,26	4,50	10	12,09	4,90	27
13 – 14	8,51	3,25	19	4,40	3,50	10
14 – 15	3,19	4,50	8	6,59	5,00	15
15 – 16	4,26	3,40	10	3,30	5,25	8
16 – 17	5,32	4,75	<b>13</b>	5,49	6,00	<b>13</b>
17 – 18	3,19	8,00	9	7,69	12,00	19
18 – 19	2,13	11,50	<b>7</b>	14,29	15,20	<b>35</b>
19 – 20	1,06	12,70	5	6,59	17,75	19
20 – 21	1,06	9,50	5	8,79	9,90	21
21 – 22	1,06	8,50	4	4,40	2,25	10
22 – 23	0	8,00	2	6,59	1,25	15
23 – 24	0	5,25	1	6,59	1,00	14
	100	100	<b>240</b>	100	100	<b>240</b>

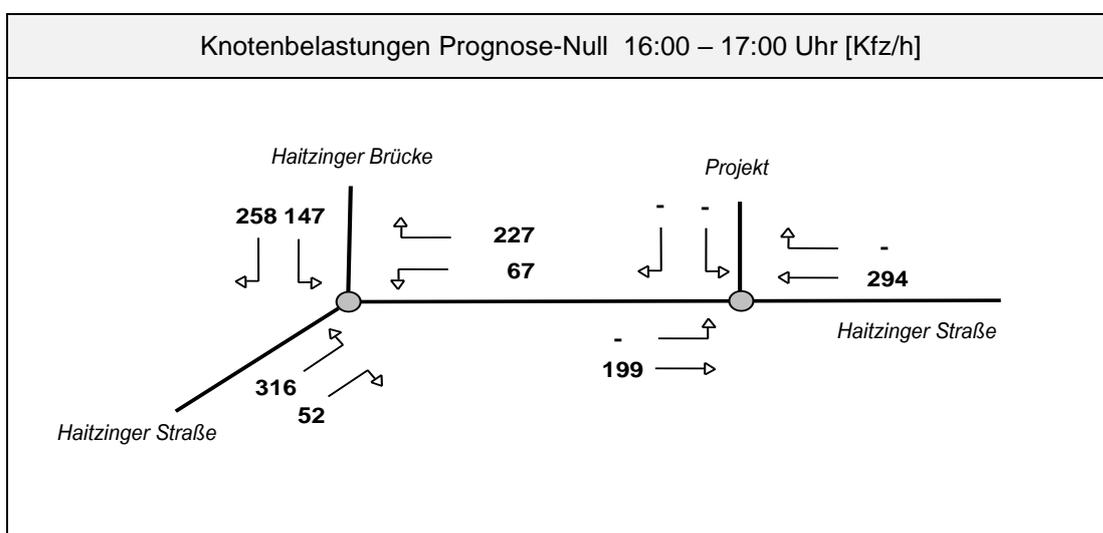
**Tabelle 1:** Stundenwerte des Quell- und Zielverkehrs

#### 4. Prognose-Verkehrsmengen und Verkehrsverteilung

Für die Bestimmung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke ist es erforderlich, neben den im vorhergehenden Kapitel dargestellten Neuverkehrsmengen der geplanten Nutzung auch das zusätzliche Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen, das aus dem benachbarten Wohnbauprojekt „Brauohöfe Passau“ zu erwarten ist. Dieses Bauvorhaben befindet sich bereits im Stadium der Realisierung, so dass die dadurch entstehende Verkehrszunahme in jedem Fall den Analyseverkehrsmengen hinzuzurechnen ist. Die Stärke dieses Zusatzverkehrsaufkommen kann der Verkehrsuntersuchung des Gutachters vom Juli 2019 entnommen werden. Diese Zusatzverkehrsmengen werden den aktuellen Zählwerten am Knotenpunkt hinzuaddiert. Damit ergeben sich die in den Abbildungen 3 und 4 dargestellten Verkehrsstärken, die als Prognose-Nullfall definiert werden.



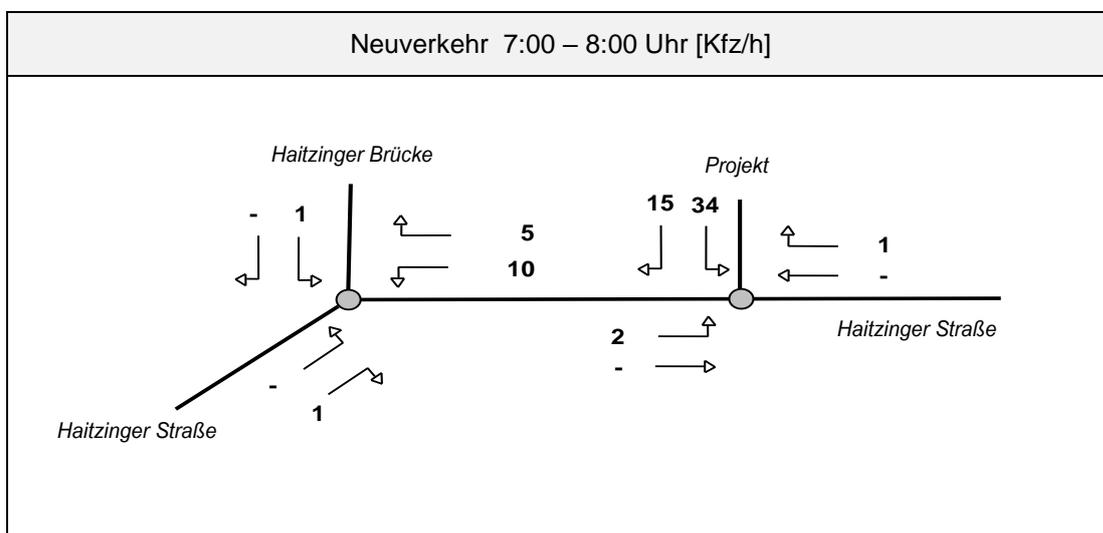
**Abbildung 3** Verkehrsstärke des Prognose-Nullfalls in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke



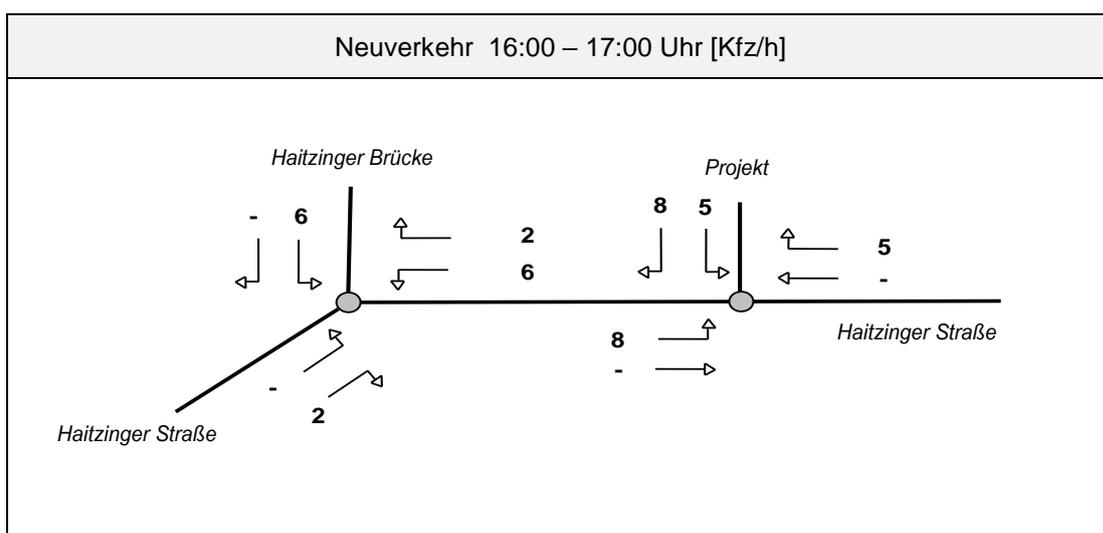
**Abbildung 4** Verkehrsstärke des Prognose-Nullfalls in der Nachmittagsspitze 16:00 bis 17:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke

Für die räumliche Verteilung des Neuverkehrs werden die gleichen Annahmen getroffen, die auch den Prognosebetrachtungen beim Projekt „Brauohöfe“ unterlegt wurden. Es wird davon ausgegangen, dass die Quellverkehrsströme im Kfz-Verkehr zu 40 % in Richtung Innenstadt und zu 60 % in Richtung stadtauswärts orientiert sind. Von den in Richtung stadtauswärts orientierten Verkehren wird wiederum angenommen, dass sie morgens zur Hälfte die Haitzinger Straße in Richtung Westen befahren und zur Hälfte den Weg über die Auerspergstraße und Spitalhofstraße wählen. Für den Zielverkehr von außerhalb wird hingegen unterstellt, dass er in Gänze direkt von Westen zufließt, dabei zu einem Viertel über die westliche Haitzinger Straße und zu drei Vierteln über die Haitzinger Brücke.

Daraus ergibt sich die in den Abbildungen 5 und 6 dargestellte Verteilung des Neuverkehrs.

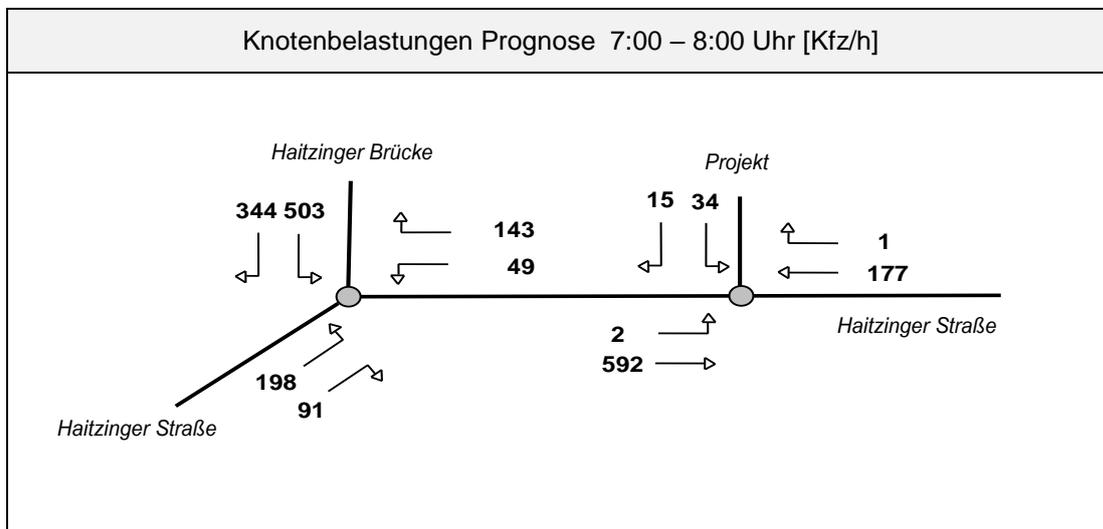


**Abbildung 5** Verteilung des Neuverkehrs in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke

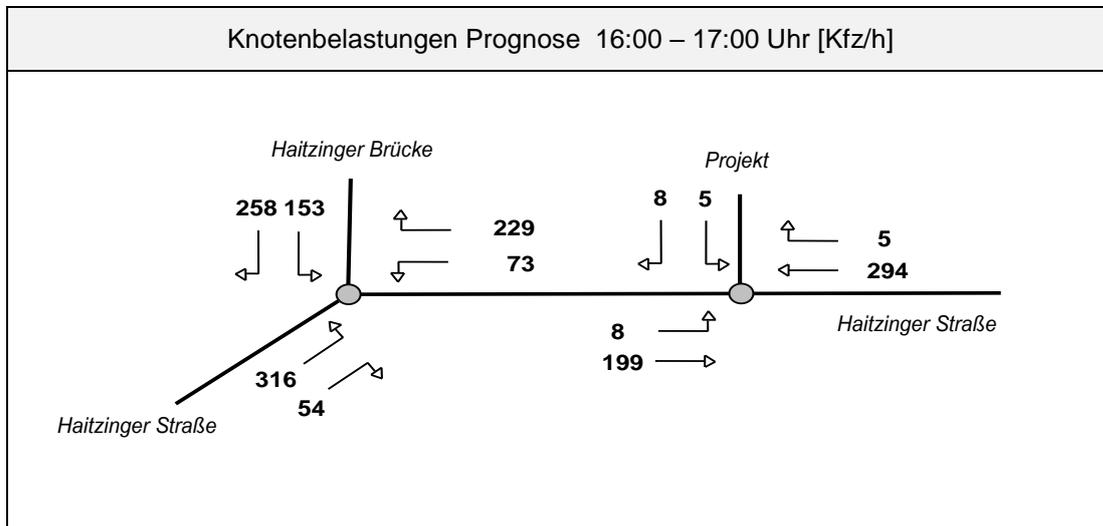


**Abbildung 6** Verteilung des Neuverkehrs in der Nachmittagspitze 16:00 bis 17:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke

Aus der Überlagerung der Verkehrsmengen des Prognose-Nullfalles mit dem Neuverkehr des Vorhabens ergeben sich dann die Prognoseverkehrsmengen, die den Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Knotenpunkt Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke zugrunde gelegt werden. Diese Prognoseverkehrsmengen sind in den Abbildungen 7 und 8 dargestellt.



**Abbildung 7** Verkehrsstärke des Prognosefalls in der Morgenspitze 7:00 bis 8:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke



**Abbildung 8** Verkehrsstärke des Prognosefalls in der Nachmittagspitze 16:00 bis 17:00 Uhr an der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke

## 5. Leistungsfähigkeit

Die Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der Einmündung Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke erfolgt auf der Grundlage der Berechnungsverfahren nach dem *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015)* mit Hilfe von EDV-gestützten Rechenprogrammen der Technischen Universität Dresden (Prof. Dr.-Ing. habil. Werner Schnabel, Arbeitsgruppe Verkehrstechnik).

Als wesentliches Kriterium zur Beschreibung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage wird die mittlere Wartezeit der Kraftfahrzeugströme angesehen. Bei der zusammenfassenden Beurteilung der Verkehrssituation in einer untergeordneten Zufahrt ist die schlechteste Qualität aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Als maximaler Grenzwert einer ausreichenden Verkehrsqualität wird für jeden Fahrzeugstrom eines Knotenpunktes 45 s Wartezeit angesetzt. Die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F, mit den in der Tabelle 1 dargestellten Grenzwerten der mittleren Wartezeit, können folgendermaßen charakterisiert werden.

- Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt 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 ergeben 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 Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Die Qualitätsstufe D beschreibt die Mindestanforderungen an die Verkehrsqualität eines Knotenpunktes bzw. eines Verkehrsstroms. Sie sollte im Allgemeinen auch in der Spitzenstunde für alle Ströme an einem Knotenpunkt eingehalten werden. Die Stufe E sollte nur in besonderen Ausnahmefällen einer Bemessung zugrunde gelegt werden.

Qualitätsstufe	Mittlere Wartezeit w [sec]
A	≤ 10 sec
B	≤ 20 sec
C	≤ 30 sec
D	≤ 45 sec
E	> 45 sec
F	--

**Tabelle 2:** Grenzwerte der mittleren Wartezeit an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehrsplätzen für verschiedene Qualitätsstufen (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015)

Als Vergleichsmaßstab zur Bewertung der künftigen Verkehrssituation wurde die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes für die Situation bei Analyseverkehr und die Situation im Prognose-Nullfall untersucht.

An der östlichen Zufahrt der Haitzinger Straße zur Einmündung der Haitzinger Brücke sind getrennte Fahrspuren für Rechts- und Linkseinbieger vorhanden. Die beiden übrigen Knotenzufahrten sind einstreifig als Mischverkehrsspuren anzusetzen.

Die Ergebnisse dieser Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den folgenden Tabellen 3 und 4 zusammengestellt.

Zufahrt		Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
7:00 – 8:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1482
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	61,0	<b>E</b>	59
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	4,8	<b>A</b>	753
	Zufahrt Nord	8,4	<b>A</b>	425
16:00 – 17:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1411
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	13,1	<b>B</b>	276
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	6,3	<b>A</b>	568
	Zufahrt Nord	2,6	<b>A</b>	1404

**Tabelle 3:** Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke im Analysefall

Zufahrt		Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
7:00 – 8:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1473
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	76,8	<b>E</b>	46
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	4,9	<b>A</b>	732
	Zufahrt Nord	9,0	<b>A</b>	399
16:00 – 17:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1404
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	13,6	<b>B</b>	265
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	6,5	<b>A</b>	556
	Zufahrt Nord	2,6	<b>A</b>	1397

**Tabelle 4:** Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke im Prognose-Nullfall

Wie bereits in der früheren Untersuchung festgestellt zeigt sich in der Morgenstunde beim Linkseinbiegestrom aus der östlichen Haitzinger Straße im Analysefall eine Verkehrssituation im Grenzbereich, die mit der Qualitätsstufe E bewertet wird. In der Nachmittagsspitzenstunde wird durch den geringeren Zufluss von der Haitzinger Brücke bei dem Linkseinbiegestrom die Qualitätsstufe B erreicht. Im Prognose-Nullfall verändern sich die mittleren Wartezeiten nicht wesentlich oder auch nur kaum spürbar. Die Qualitätseinstufung des Verkehrsablaufs bleibt in allen Zufahrten unverändert.

Durch den Neuverkehr des hier betrachteten Bauvorhabens ist wiederum nur eine sehr geringe Erhöhung des Verkehrsaufkommens in den einzelnen Knotenströmen zu erwarten. Die daraus ermittelten wesentlichen Kennwerte der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität sind in der Tabelle 5 zusammengefasst.

Auch durch diesen Neuverkehr werden die Verkehrsverhältnisse im Knotenpunkt nicht verändert. In der Morgenspitzenstunde verbleibt der Linkseinbiegestrom im Zuge der Haitzinger Straße von Osten nach Westen weiterhin in der Qualitätsstufe E, die Kapazitätsreserve liegt dann noch bei 35 Fz/h, so dass auch im Prognosefall noch eine substantielle Kapazitätsreserve bis zum Erreichen der Stufe F gegeben ist. Alle anderen Verkehrsströme und alle Ströme in der Nachmittagsspitzenstunde werden in einer guten bis sehr guten Verkehrsqualität abgewickelt.

Die wesentliche Ursache für die geringe Kapazität des Linkseinbiegestroms liegt in der hohen Verkehrsmenge des Linksabbiegestroms von der Haitzinger Brücke in die Haitzinger Straße. Wie die Ergebnisse der Verkehrszählung vom 12.11.2020 – die in der Größenordnung mit den Ergebnissen einer städtischen Zählung im Jahr 2017 übereinstimmen – verdeutlichen, tritt diese hohe Verkehrsmenge von 493 Fz/h aber tatsächlich nur im Zeitraum von 7:00 bis 8:00 Uhr auf, während in der nachfolgenden Stunde nur noch eine Verkehrsstärke von 180 Fz/h, also weniger als 40 % des Vorstundenwertes festzustellen ist. In der Bewertung dieser Situation während der Morgenspitzenstunde

wurde daher auch bislang schon berücksichtigt, dass die etwas angespannte Situation eines einzelnen Verkehrsstroms tatsächlich nur in der absoluten Spitzenstunde gegeben ist.

Zufahrt		Mittlere Wartezeit [sec/Fz]	Stufe der Verkehrsqualität	Kapazitätsreserve [Pkw-E/h]
7:00 – 8:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1471
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	99,5	<b>E</b>	35
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	5,0	<b>A</b>	727
	Zufahrt Nord	9,0	<b>A</b>	395
16:00 – 17:00 Uhr	Zufahrt West	0,0	<b>A</b>	1401
	Zufahrt Ost - Linkseinbieger	14,3	<b>B</b>	251
	Zufahrt Ost - Rechtseinbieger	6,5	<b>A</b>	553
	Zufahrt Nord	2,6	<b>A</b>	1391

**Tabelle 5:** Mittlere Wartezeiten, Qualitätsstufen und Kapazitätsreserven am Knotenpunkt Haitzinger Straße / Haitzinger Brücke im Prognosefall

Bochum, 30.11.2020

**ambrosius blanke** verkehr.infrastruktur,

ambrosius blanke verkehr.infrastruktur Westring 25 44787 Bochum Tel.: 0234 / 91 30 – 0 email: info@ambrosiusblanke.de