

Städtebauliche Entwicklung östlich der Brunhildenstraße  
Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße  
Teil Fließender MIV

Bericht

Auftraggeber:  
Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH

25.02.2021

## Inhalt

1	Ausgangssituation und Vorgehensweise _____	2
2	Untersuchungsraum und Rahmenbedingungen _____	3
3	Bestandsanalyse _____	5
3.1	Methodik _____	5
3.2	Verkehrserhebungen _____	6
3.3	Verkehrsablauf _____	9
4	Prognosebelastungen _____	10
4.1	Neuverkehre Entwicklungen _____	10
4.1.1	Methodik _____	10
4.1.2	Nutzungskonzept/ Strukturdaten _____	11
4.1.3	Lokale Entwicklungen Quartier (Bausteine 1 bis 3) _____	12
4.1.4	Mobilitätszentrum (Baustein 4) _____	15
4.1.5	Entwicklung Zweibörn (Baustein 5) _____	17
4.2	Allgemeiner Prognosezuschlag _____	18
4.3	Dimensionierungsbelastungen _____	19
5	Bewertung der Verkehrsqualität _____	22
5.1	Leistungsfähigkeit _____	22
5.2	Maßnahmenkonzept im Netz _____	24
5.2.1	Knoten 1: 1. Ring/ New-York-Straße _____	24
5.2.2	Knoten 9: 2. Ring/ Brunhildenstraße _____	24
5.2.3	Knoten 11: Mainzer Straße/ Weidenbornstraße _____	25
5.2.4	Gesamtbewertung _____	26
5.3	Anbindungsvarianten Mobilitätszentrum _____	26
5.3.1	Variante A: Bestandslösung U-Turn _____	26
5.3.2	Variante B1: Direktanbindung Nord _____	28
5.3.3	Variante B2: Direktanbindung Süd _____	30
5.3.4	Variante C: Overfly _____	32
5.3.5	Gesamtbewertung _____	33
6	Zusammenfassung und Empfehlungen _____	34

## 1 Ausgangssituation und Vorgehensweise

Im Rahmen des geplanten Neubaus eines Mobilitätszentrums an der Berliner Straße, sind die Fragestellungen zu den verkehrlichen Auswirkungen der zu erwartenden zusätzlichen Verkehre im Untersuchungsraum zu betrachten. Dabei sind auch weitere relevante Entwicklungsmaßnahmen innerhalb des Quartiers zu berücksichtigen. Ziel der Untersuchung ist die grundsätzliche Prüfung der verkehrlichen Machbarkeit der geplanten Entwicklung.

Im vorliegenden Gutachten sind die Fragestellungen zum fließenden MIV zu beantworten. Die Verkehrsführung zum und vom Mobilitätszentrum ist zu prüfen und sicherzustellen. Die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit an den Einzelknoten im Untersuchungsraum sind nachzuweisen.

Das Arbeitsprogramm der Untersuchung beinhaltet eine Bestandsaufnahme bzw. Zustandserfassung des aktuellen Verkehrsablaufs im betrachteten Netzabschnitt. Dabei sind Verkehrserhebungen an den relevanten Knotenpunkten im Streckenzug durchzuführen.

Für die geplanten Entwicklungen ist die Verkehrsnachfrage und deren Verkehrsverteilung im Quell- und Zielverkehr während der bemessungsrelevanten Hauptverkehrszeiten zu ermitteln. Unter Berücksichtigung der ermittelten Neuverkehre sind die Prognosebelastungen an den Einzelknoten im Untersuchungsraum abzuleiten.

Anschließend sind Lösungskonzepte zu erarbeiten und zu bewerten, die einen sicheren und leistungsfähigen Verkehrsablauf an den Einzelknoten im Untersuchungsraum gewährleisten. Für die Anbindung des Mobilitätszentrums an die Berliner Straße sind verschiedene Varianten zu betrachten. Die Leistungsfähigkeitsbewertungen erfolgen gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015).

## 2 Untersuchungsraum und Rahmenbedingungen

Der Untersuchungsraum wird begrenzt durch den 1. und 2. Ring, die Berliner Straße und die Mainzer Straße (Bild 1). Er beinhaltet 11 Knotenpunkte:

- 1.) KP Berliner Str./ G.-Stresemann-Ring/ New-York-Str.
- 2.) KP Berliner Str./ Anbindung Parkplatz
- 3.) KP Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str.
- 4.) KP Berliner Str./ Friedensstr.
- 5.) KP Wettinerstr./ G.-Stresemann-Ring
- 6.) KP Wettinerstr./ Welfenstr.
- 7.) KP Wettinerstr./ Balthasar-Neumann-Str.
- 8.) KP Wettinerstr./ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- 9.) KP Brunhildenstr./ Siegfriedring
- 10.) KP Mainzer Str./ Welfenstr.
- 11.) KP Mainzer Str./ Weidenbornstr.



Bild 1: Untersuchungsraum

Da am Knotenpunkt 5 Wettinerstr./ G.-Stresemann-Ring nur rechts rein- und rausgefahren werden darf, sind hier keine Kapazitätsdefizite zu erwarten. Der Knotenpunkt wird daher nach der ersten Begutachtung nicht weiter betrachtet.

Relevant sind die bestehenden Parkieranlagen 'Berliner Straße' und 'Balthasar-Neumann-Straße' (Bild 2). Beide Anlagen entfallen im Zuge der Gebietsentwicklungen.

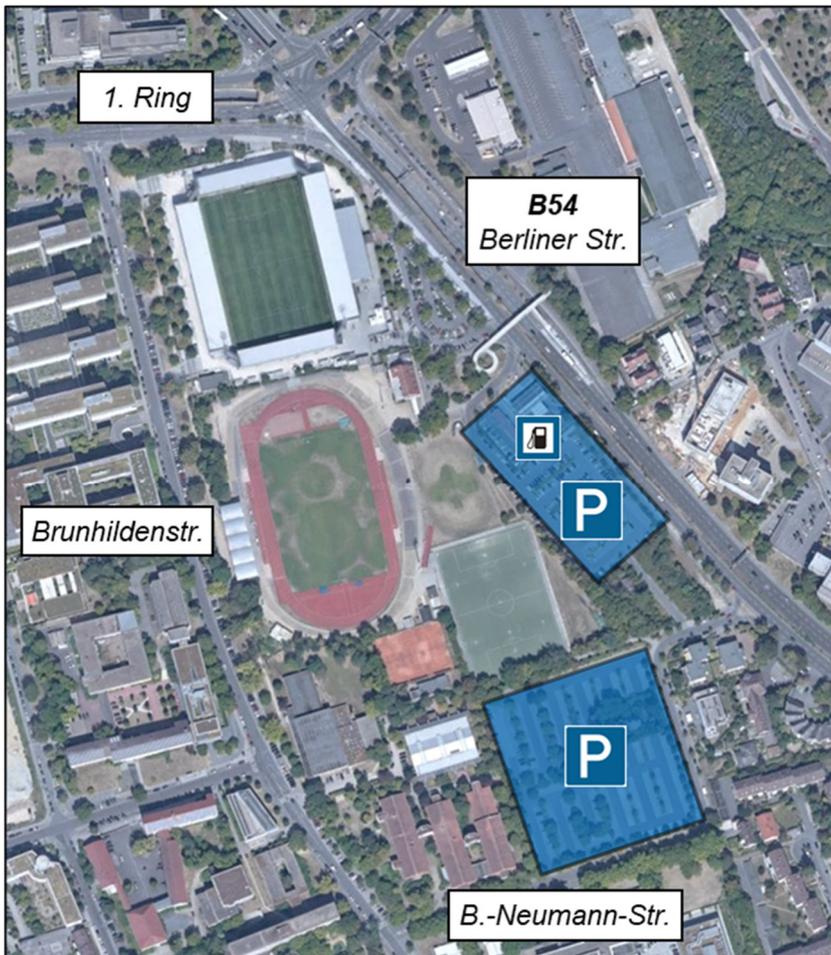


Bild 2: Wegfallende Parkieranlagen

Der Parkplatz Berliner Straße verfügt über rund 250 unbewirtschaftete Stellplätze. Die Ein- und Ausfahrten sind getrennt. Der Parkplatz Balthasar-Neumann-Straße hat rund 500 bewirtschaftete Stellplätze, bei einer Tagesgebühr von 4 EUR. Der Parkplatz verfügt über insgesamt 3 gemeinsame Ein- und Ausfahrten.

Für das Mobilitätszentrum muss eine direkte Anbindung an die Berliner Straße sichergestellt werden. Weitere Rahmenbedingungen des Gutachtens stellen die geplanten Entwicklungen im Bereich der Brunhildenstraße dar (Wohnen, Gewerbe, Schule, Kita).

### 3 Bestandsanalyse

#### 3.1 Methodik

Als Grundlage zur Entwicklung möglicher Lösungskonzepte ist die Zustandserfassung des Verkehrsablaufs im betrachteten Netzabschnitt unerlässlich. Für die Zusammenstellung der ursächlichen Mängel im Verkehrsablauf und zur Benennung des wesentlichen Handlungsbedarfs sind folgende Arbeitsschritte erforderlich:

- Erhebung der aktuellen Verkehrsbelastungen.
- Systematische Bestandsaufnahme der relevanten örtlichen Randbedingungen.
- Analytische Ermittlung der bewertungsrelevanten Kenngrößen des Verkehrsablaufs (Leistungsfähigkeitsreserven, Wartezeiten, Rückstaulängen) für die maßgebenden Hauptverkehrszeiten gemäß HBS.

Die Verkehrsqualität an Knotenpunkten orientiert sich gemäß HBS (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) an der mittleren Wartezeit von Verkehrsströmen. Als Beurteilungskategorien sind hierzu Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F entsprechend den Schulnoten von „sehr gut“ bis „ungenügend“ definiert. Die Zuordnung von mittleren Wartezeiten zu Qualitätsstufen unterscheidet sich für signalgeregelte und vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte: Als noch ausreichend (QSV: D) wird die Verkehrsqualität an Lichtsignalanlagen bei einer mittleren Wartezeit von bis zu 70 sec angesehen, während an vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten die Grenze zwischen ausreichender und mangelhafter Verkehrsqualität bei einer mittleren Wartezeit von 45 sec gezogen wird. Die Qualitätsstufen QSV in Abhängigkeit der mittleren Wartezeit sind in Tabelle 1 für signalisierte und vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte aufgeführt.

QSV	zulässige mittlere Wartezeit Kfz-Verkehr [s]	
	Lichtsignalanlage	vorfahrtsgeregelter KP und Kreisverkehrsplatz
A	≤ 20	≤ 10
B	≤ 35	≤ 20
C	≤ 50	≤ 30
D	≤ 70	≤ 45
E	> 70	> 45
F	> 70 ( $\alpha > 1$ )*	> 45 ( $\alpha > 1$ )*

\* $\alpha$  := Sättigungsgrad

Tabelle 1: HBS-Qualitätsstufen signalisierte und vorfahrtsgeregelte Knotenpunkte

## 3.2 Verkehrserhebungen

Im Rahmen der Untersuchung fanden umfangreiche Verkehrserhebungen mittels Videoerfassung statt. Neben der Erhebung der Knotenpunkte, wurden auch die Ströme der Ein- und Ausfahrten der Parkieranlagen erfasst. Zusätzlich wurde die Anzahl und die Verteilung der U-Turn-Fahrten am Knotenpunkt Berliner Straße/ G.-Stresemann-Ring/ New-York-Straße ermittelt. Die Daten sind als Anlage dem Bericht beigelegt und nachfolgend in den wesentlichen Punkten zusammengefasst.

Verkehrserhebungen wurden an den Knotenpunkten

- KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkplatz
- KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr.
- KP 8: Wettinerstr./ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- KP 10: Mainzer Str./ Welfenstr.

während der morgen- und abendlichen Hauptverkehrszeiten (Stundengruppen 06.00 - 09.00 Uhr bzw. 15.00 - 19.00 Uhr) am 30.09.2020 durchgeführt. Auch die Ein- und Ausfahrten der Parkieranlagen sowie die Stromverfolgung der U-Turn-Fahrten wurden an diesem Tag im Zeitraum von 06.00 - 19.00 Uhr erhoben. Für die übrigen Knoten lagen aktuelle Verkehrserhebungen aus den Jahren 2018/19 vor (Bild 3).

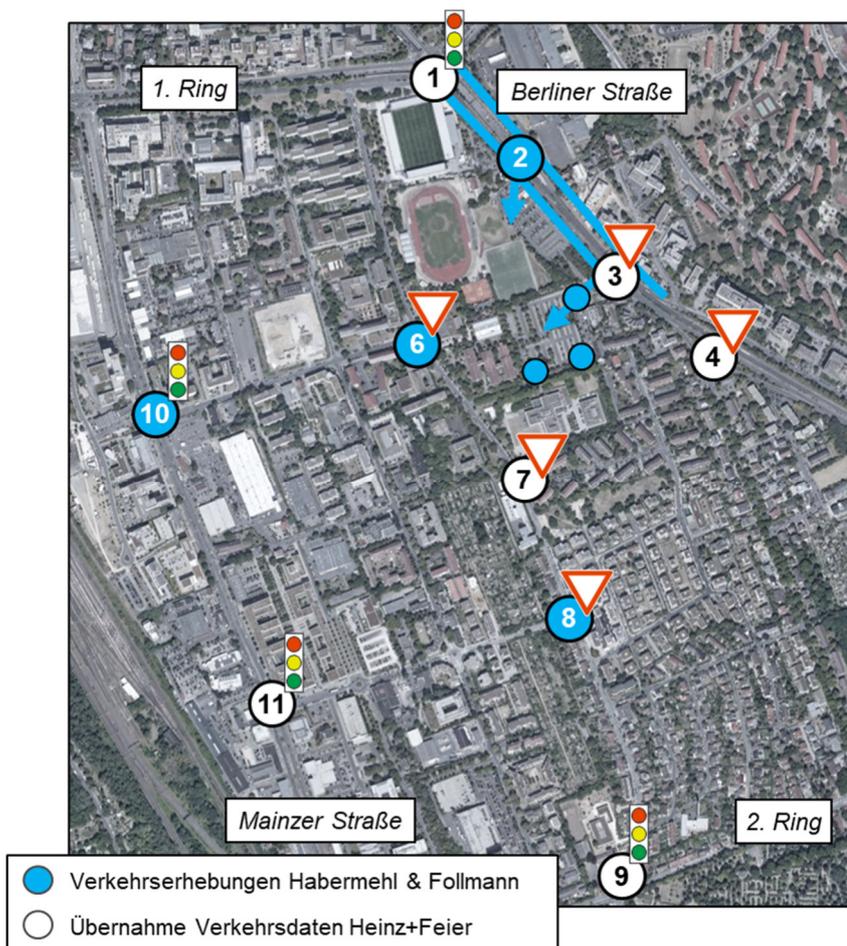


Bild 3: Übersicht Verkehrserhebungen

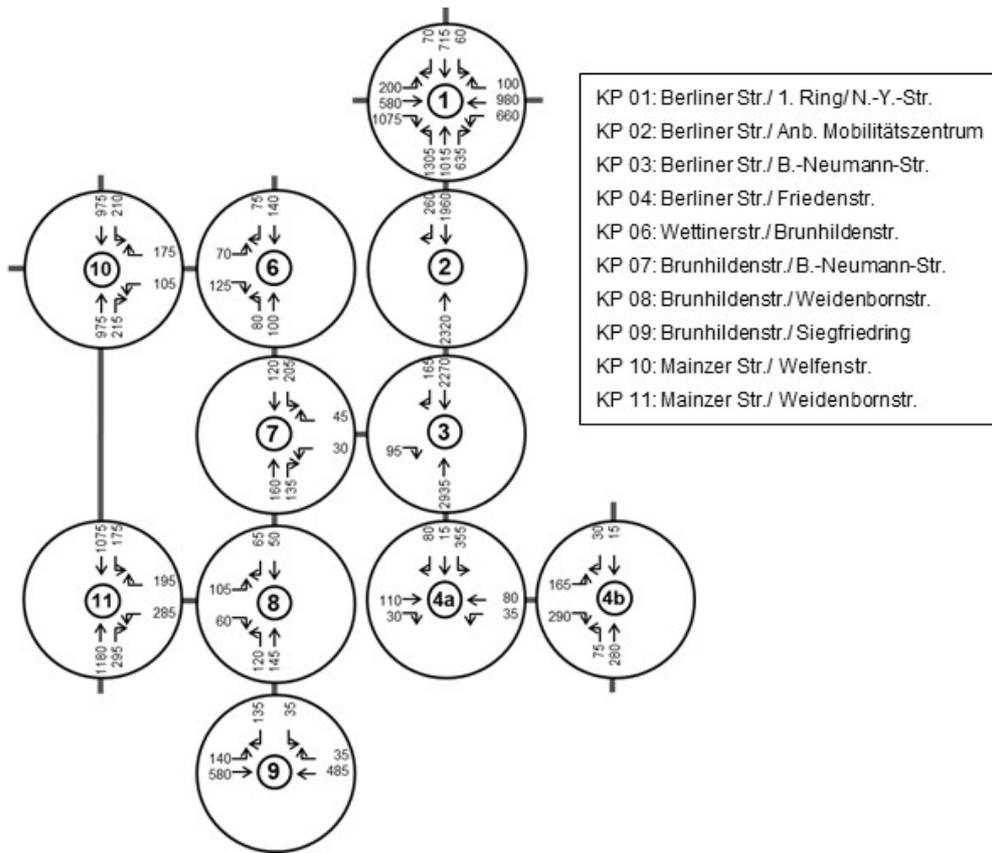


Bild 4: Verkehrsbelastungen Status Quo Morgenspitze [Pkw-E/h]

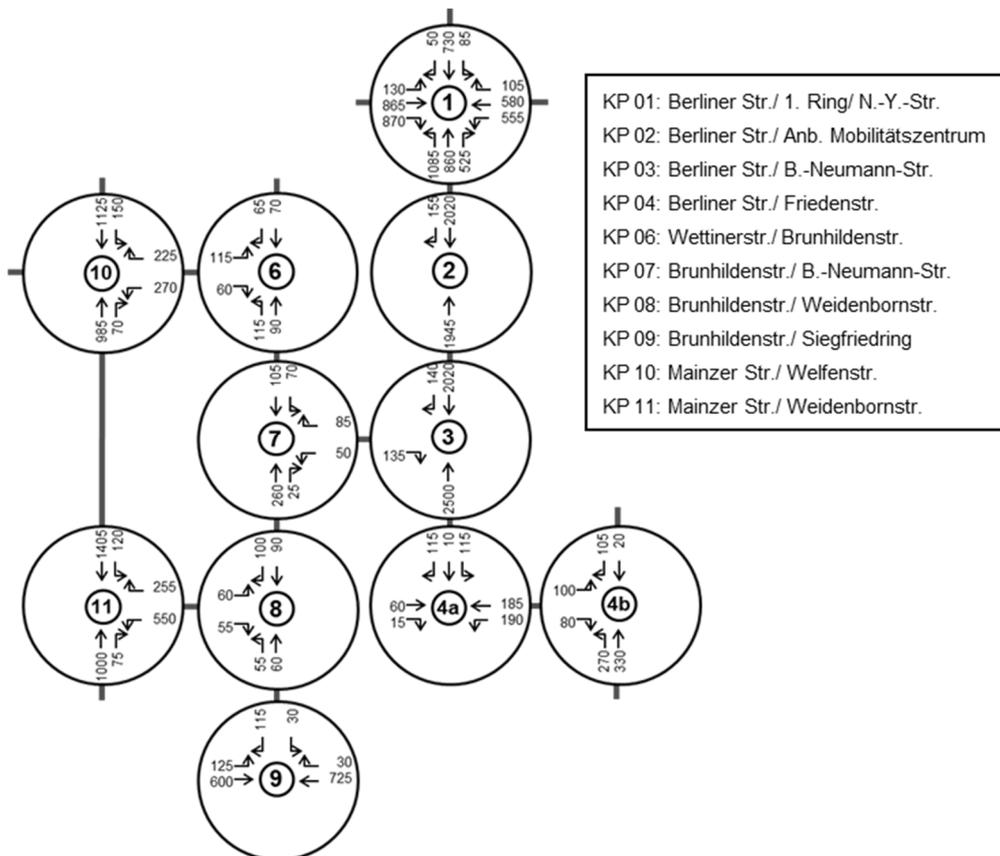


Bild 5: Verkehrsbelastungen Status Quo Abendspitze [Pkw-E/h]

Die zeitliche Verteilung der bestehenden Parkierungsanlage 'Balthasar-Neumann-Straße' zeigt Bild 6. Hier wird die durch die Schulen und Betriebe ausgeprägte Morgenspitze deutlich. In Bild 7 ist die zugehörige räumlich Verteilung dargestellt. Die Bedeutungen der Berliner Straße und des U-Turns werden deutlich.

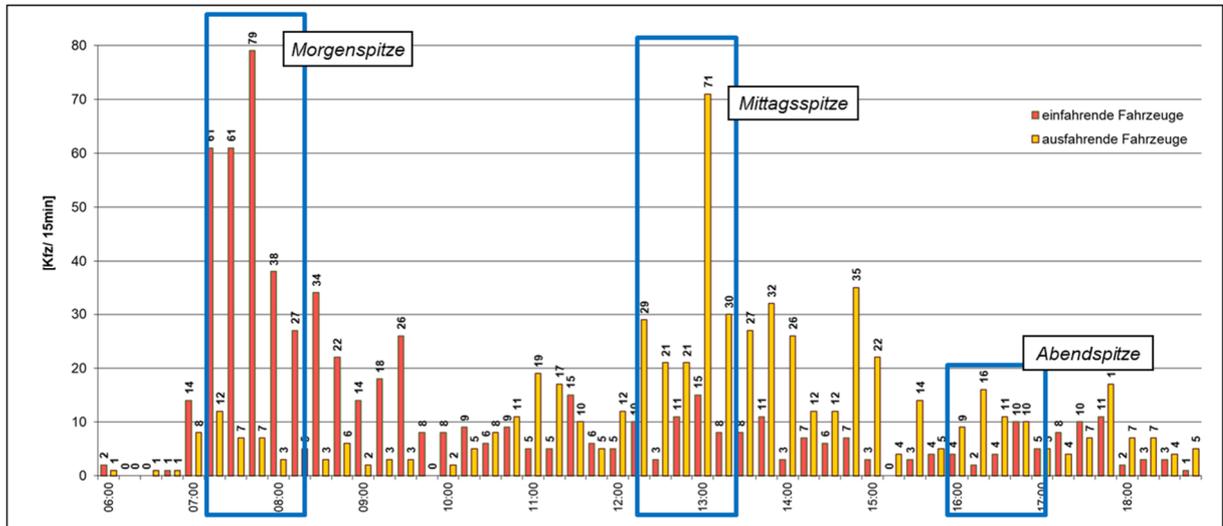


Bild 6: Erhebung Ein-/ Ausfahrten Parkplatz B.-Neumann-Str.

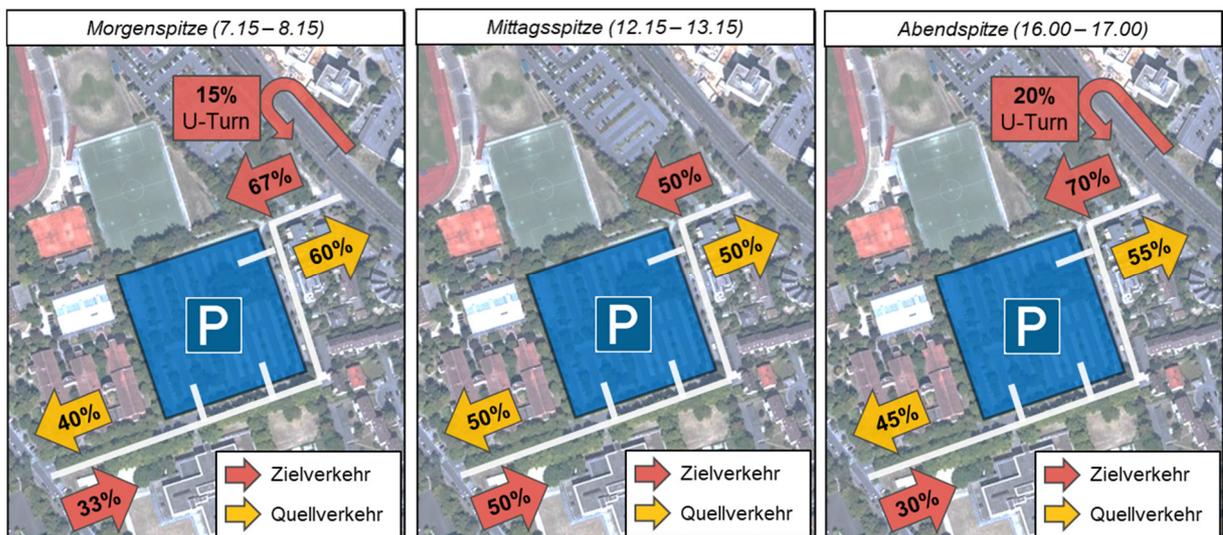


Bild 7: Räumliche Verteilung Bestandsverkehre Parkplatz B.-Neumann-Str.

### 3.3 Verkehrsablauf

Die HBS-Bewertung (Bild 8) zeigt, dass einzelne Knotenpunkte bereits im Bestand überlastet oder an der Kapazitätsgrenze sind:

- KP 1: nördliche Zufahrt in Morgen- und Abendspitze überlastet
- KP 1 U-Turn (UT): vorfahrts geregelt nicht leistungsfähig
- KP 9: Kapazitätsgrenze aufgrund Überstauung Linksabbieger in der den Spitzenstunden, insbesondere Abendspitze (trotz QSV=B bzw. D, Rückstaulängen 35 bzw. 42m bei vorhandene Aufstelllänge von 16m).
- KP 11: Linkseinbieger Morgenspitze an Kapazitätsgrenze

Alle HBS-Berechnungen sind als Anlage dem Bericht beigelegt.

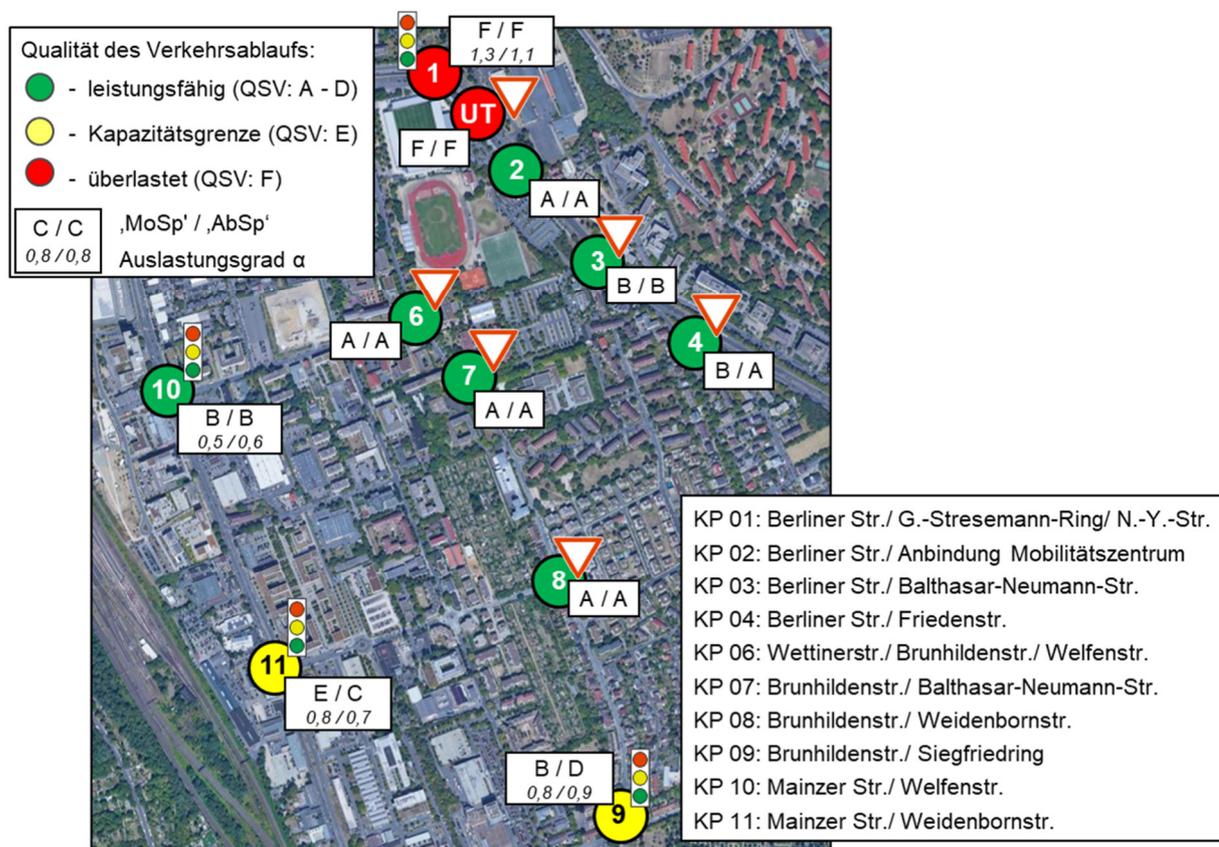


Bild 8: HBS-Bewertung Status Quo

## 4 Prognosebelastungen

Die Prognosebelastungen für den Planfall mit Mobilitätszentrum setzen sich zusammen aus den Status Quo-Belastungen, den Neuverkehren der geplanten Entwicklungen und einem Prognosezuschlag infolge der grundsätzlichen Verkehrsentwicklung in Wiesbaden.

### 4.1 Neuverkehre Entwicklungen

#### 4.1.1 Methodik

Von zentraler Bedeutung für das Verkehrsaufkommen ist die Zahl der Personen, die ein Gebiet nutzen und dadurch Verkehr erzeugen. Für die jeweiligen Verkehrsnachfragegruppen bestimmt die Abschätzung der Anzahl der Personen je Nutzung als Schlüsselgröße maßgeblich die gebietsbezogene Verkehrsnachfrage.

Die Bearbeitungsschritte für die Ermittlung der Erzeugung gebietsbezogener Kfz-Neuverkehre erfolgen gemäß Heft 42 der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung bzw. „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (FGSV Heft 147, August 2006).

Die maßgeblichen Arbeitsschritte bei der Verkehrsabschätzung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Definition von Art und Maß der Nutzung (Eingangsrößen)
  - Definition der Verkehrsnachfragegruppen
  - Abschätzung der Personenanzahl je Nutzung (Schlüsselgrößen)
  - Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV je Nutzer
    - Abschätzung der Wegehäufigkeit je Verkehrsnachfragegruppe
    - Abschätzung des MIV-Aufkommens je Verkehrsnachfragegruppe
    - Abschätzung der verkehrszweckbezogenen Pkw-Besetzung
    - Berücksichtigung weiterer Einflussfaktoren
    - (z.B. Anwesenheitsfaktoren, Binnenverkehrsanteile, Mitnahmeeffekte)
- ⇒  $\text{Kfz-Fahrten}_{\text{V-Nachfragegruppe}} = \text{Schlüsselgröße} \times \text{Wegehäufigkeit} \times \text{Einflussfaktoren}$

- **Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage**

Die verkehrstechnische Dimensionierung der Anlagen des Kfz-Verkehrs erfolgt nicht für Tagesbelastungen, sondern für Spitzenstundenbelastungen. Die Tagesbelastungen sind daher über prozentuale Verteilungen auf die einzelnen Stundenintervalle umzurechnen. Grundlage hierfür sind nutzerspezifische Tagesganglinien der jeweiligen Verkehrsnachfragegruppen, die eine Unterteilung in Quell- und Zielverkehrsanteile beinhalten. Da die jeweiligen Spitzenwerte der Belastungen

aus den verschiedenen Verkehrszwecken i.d.R. nicht zeitgleich auftreten, ist abschließend aus der Überlagerung aller Verkehrszwecke die bemessungsrelevante werktägliche Verkehrsnachfrage in den Spitzenverkehrszeiten zu ermitteln.

⇒  $\text{Tagesverkehr}_{24h} = 50\% \text{ Quellverkehr}_{24h} + 50\% \text{ Zielverkehr}_{24h}$

⇒  $\text{Quell-/ Zielverkehr}_h = \text{Quell-/ Zielverkehr}_{24h} \times \text{Stundenanteil}$

mit: 1 Pkw = 1,0 Pkw-E; 1 Lkw = 2,0 Pkw-E

Die jeweiligen Arbeitsschritte zur Abschätzung der Verkehrsnachfrage mit den durchgeführten Berechnungen können der Anlage entnommen werden.

#### 4.1.2 Nutzungskonzept/ Strukturdaten

Neben dem Mobilitätszentrum sind die übrigen relevanten Entwicklungen im Quartier zu berücksichtigen. Insgesamt sind für 5 verschiedene Bausteine die Neuverkehre zu berechnen (Bild 9).

##### *Baustein 1: Wohnen/ Gewerbe/ Einzelhandel*

Kenngroße:

- 273 WE (273 Stellplätze)
- Gewerbe (1.640m<sup>2</sup> BGF)
- kleinflächiger Einzelhandel (< 800m<sup>2</sup>)

##### *Baustein 2: Grundschule/ Kita/ Sporthalle*

Kenngroße:

- Grundschule (4.579 m<sup>2</sup> BGF/ 400 Schüler)
- Kita (1.306 m<sup>2</sup> BGF/ 80 Kinder)
- 2-Feld-Sporthalle (1.768m<sup>2</sup> BGF)

##### *Baustein 3: Erweiterung Berufsschule, Sporthalle*

Kenngroße:

- 3-Feld-Sporthalle (5.332m<sup>2</sup> BGF)
- Erweiterung Berufsschule (1.100 Schüler, gleichbleibend)

##### *Baustein 4: Mobilitätszentrum*

Kenngroße:

- Mobilitätszentrum (2 Bauabschnitte)
- 1. BA: 1.200 Stellplätze
- 2. BA: 2.000 Stellplätze (inkl. 1. BA)
- Berücksichtigung Park & Ride/Bike, Car-Sharing und e-Mobility-Hub

### Baustein 5: Entwicklung Zweibörn

Kenngroße:

- Wohnen, Kita und Versicherung
- Übernahme vorliegende Untersuchung Büro T+T, 12/ 2018

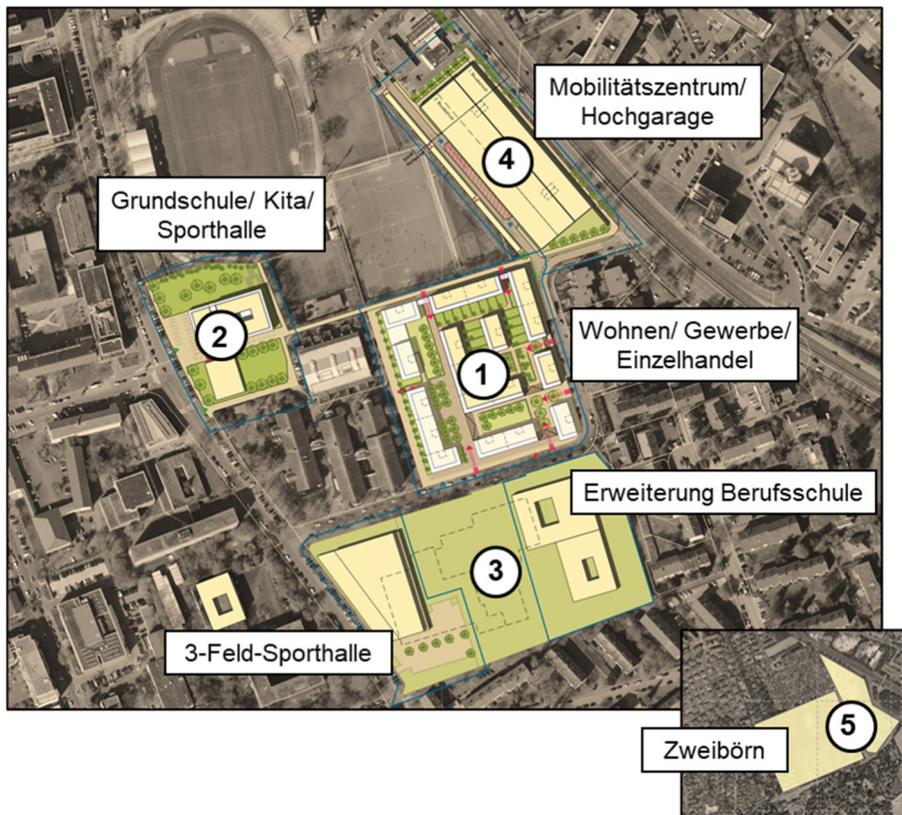


Bild 9: geplante Entwicklungen (Bausteine)

#### 4.1.3 Lokale Entwicklungen Quartier (Bausteine 1 bis 3)

##### Nachfrage

Die resultierende Verkehrsnachfrage der Bausteile 1 bis 3 lässt sich im werktäglichen Tagesverkehr mit 2.390 Kfz-Fahrten/Tag (Gesamtaufkommen aus Ziel- und Quellverkehr) abschätzen (Bild 10).

In den Spitzenstunden lässt sich das Verkehrsaufkommen mit

- Morgenspitze: ca. 112 Pkw-E/h im ZV und 88 Pkw-E/h im QV
- Abendspitze: ca. 95 Pkw-E/h im ZV und 91 Pkw-E/h im QV

abschätzen (Bild 11).

(1) WA:	Wohnen	610 Kfz/ 24h
	Gewerbe	560 Kfz/ 24h
	Einzelhandel	530 Kfz/ 24h
(2) SO:	Grundschule	290 Kfz/ 24h
	Kita	150 Kfz/ 24h
	Sporthalle	90 Kfz/ 24h
(3) SO:	3-Feld-Sporthalle	260 Kfz/ 24h
		2.390 Kfz/24h*
		* Summe Quell- und Zielverkehre
	SV-Anteil (>3,5 to)	~ 3,5 %

Bild 10: Entwicklungen Bausteine 1 bis 3, Neuverkehre Werktag

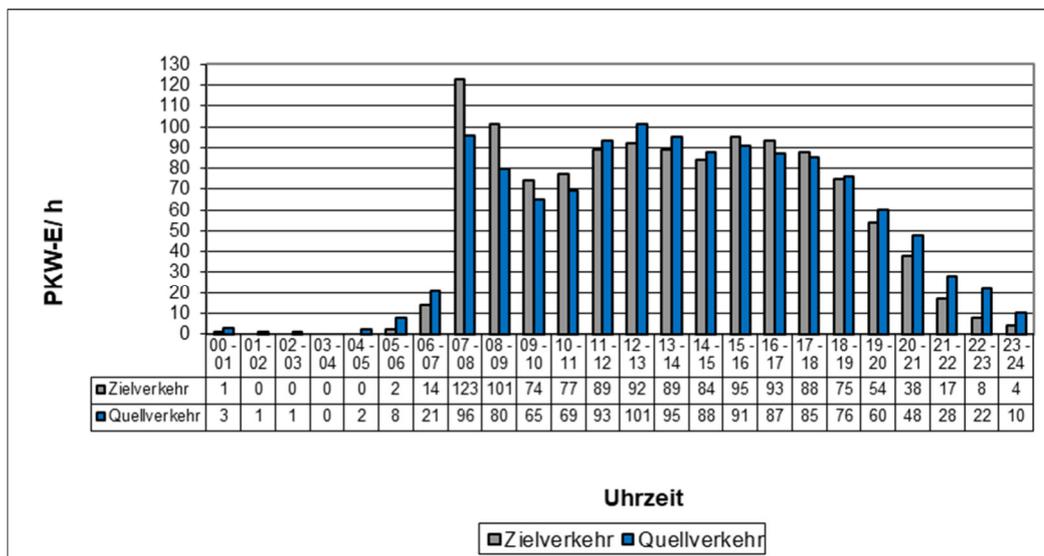


Bild 11: Entwicklungen Bausteine 1 bis 3, Neuverkehre Spitzenstunden Werktag

## Verteilung

Die Neuverkehre müssen unter plausiblen Annahmen im Untersuchungsraum verteilt werden. Hierbei wird das Verkehrsmodell der Stadt Wiesbaden herangezogen. Die beiden bestehenden Verkehrszellen im Abschnitt 1. Ring – Berliner Straße – 2. Ring – Mainzer Straße dienen als Grundlage. Dabei dient die nordwestliche Zelle aufgrund ihrer Nutzungsstruktur der Verteilung der gewerblichen Nutzungen, die südöstliche Zelle für Wohnnutzungen. In den nachfolgenden Abbildungen ist die angesetzte Verteilung dokumentiert.

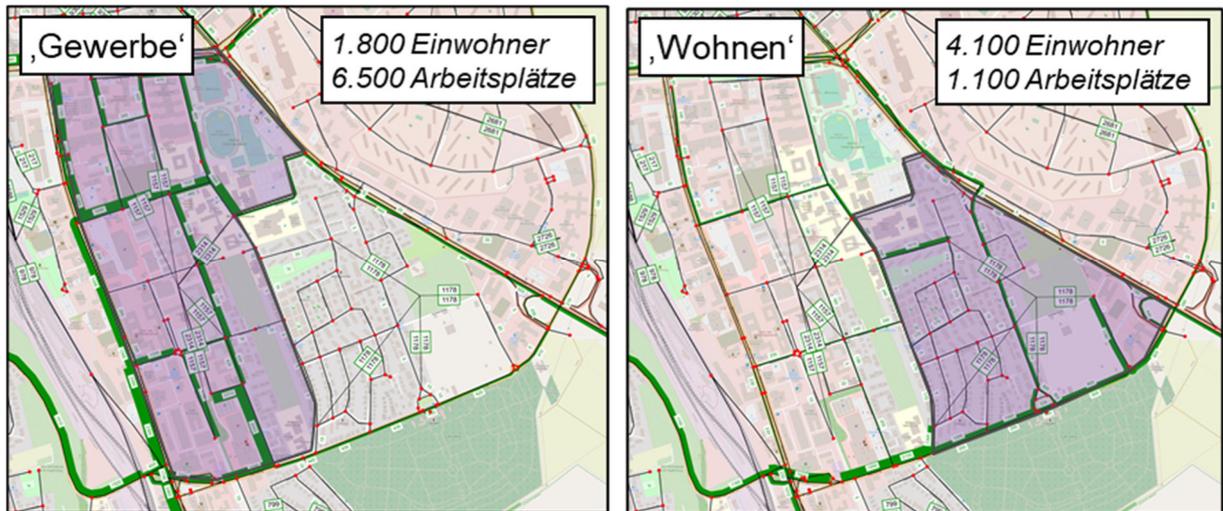


Bild 12: Verkehrsnachfragemodell Stadt Wiesbaden 2020, Analyse Nullfall, Quell-/Zielbeziehungen Verkehrszelle Untersuchungsraum

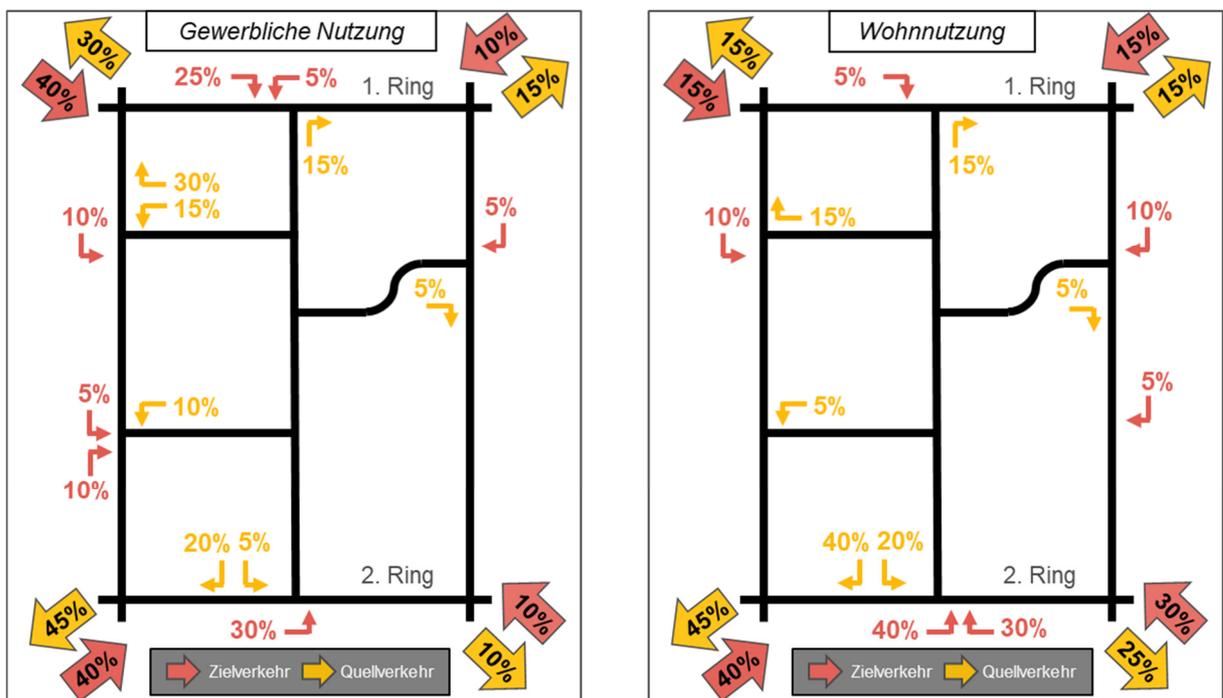


Bild 13: Räumliche Verteilung Neuverkehre Bausteine 1-3

#### 4.1.4 Mobilitätszentrum (Baustein 4)

Die Verkehrsnachfrage des Mobilitätszentrums hängt von verschiedenen Faktoren ab. Unterschieden werden muss zwischen öffentlichen und privaten Nutzungen, zwischen Bestandsparkern und Neukunden sowie dem Nutzungsangebot (Park & Ride, Car-Sharing, E-Mobilität etc.). In Bild 14 sind die verschiedenen Nutzergruppen und deren Netzwerke und Verteilung in einer Übersicht zusammengestellt.

##### Varianten

Weiterhin werden in der Untersuchung zwei Varianten betrachtet. Dabei geht es um die Auswirkungen von Teilnutzungen des Mobilitätszentrums durch die Entwicklungen des Bausteins 1 (Wohnen):

- In der ersten Variante sollen 30% der Anwohner von Baustein 1 in einer eigenen Tiefgarage Stellplätze erhalten. Die übrigen 70% sollen im Mobilitätszentrum parken.
- In Variante 2 sollen 100% der Anwohner in einer separaten Tiefgarage parken und 0% im Mobilitätszentrum. Die Variante stellt für die Verkehrsnachfrage die worst-case-Betrachtung dar, da hier zusätzliche Stellplätze im Mobilitätszentrum zur Verfügung stehen.

Parkhaus	Nutzergruppe	Netzwerke	Verteilung
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ öffentlich</li> <li>→ privat/ reserviert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Bestandsnutzer</li> <li>→ Anwohner</li> <li>→ Beschäftigte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ wirksam (Neuverkehre)</li> <li>→ nicht wirksam (Bestandsverkehr)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ zeitlich (über den Tag)</li> <li>→ räumlich (im Netz)</li> </ul>
Variantenbetrachtung			
Variante 1: 30% Anwohner in eigener Tiefgarage; 70% Parkhaus Variante 2: 100% Anwohner in eigener Tiefgarage → worst case			

Bild 14: Nutzungskonzept und Varianten Baustein 4

##### Stellplatznachfrage

Für die Stellplätze des Mobilitätszentrums ergeben sich je Variante und Nutzung unterschiedliche Nachfragen. Neben der unterschiedlichen zeitlichen und räumlichen Wirkung der einzelnen Stellplatznachfrage, muss auch die jeweilige Wirksamkeit im Netz

beachtet werden. Teilweise treten hier Bestandsverkehre auf, teilweise sind Neuverkehre im Netz zu berücksichtigen. Bild 15 zeigt die angenommene Stellplatznachfrage in einer Übersicht.

	Nutzergruppe	Stellplätze Variante 1	Stellplätze Variante 2	Netzwerkung (Bestand/ Neu)	Zeitliche Verteilung	Räumliche Verteilung
<b>öffentlich</b>						
Ersatz Parkplätze	Bestandsnutzer	750	750	nicht wirksam		
Erweiterung Parkangebot	Bestandsnutzer	200	200	nicht wirksam		
Park+Ride/ Park+Bike	Beschäftigte	680	780	wirksam	Eigene Erhebung (VU Neu Isenburg)	Ansatz: 100% Berliner Str.
Car-Sharing	Anwohner	20	20	wirksam	HSVV Heft 42/ FGSV Heft 147	Zählung/ Kennz.- erfassung Parkplatz
<b>privat / reserviert</b>						
E-Mobilität	Anwohner	60	60	nicht wirksam		
Reservierte Parkplätz	Anwohner/ Beschäftigte	100	190	wirksam	HSVV Heft 42/ FGSV Heft 147	Zählung/ Kennz.- erfassung Parkplatz
Stellplätze Neuentwicklung	Anwohner	190*	0	wirksam	HSVV Heft 42/ FGSV Heft 147	Verkehrsnachfrage- modell Stadt Wiesbaden
<b>Summe</b>		<b>2000</b>	<b>2000</b>			

\* Neuverkehre bereits in lokaler Entwicklung (Baustein 1) berücksichtigt

Bild 15: Stellplatznachfrage und Varianten Baustein 4

## Verkehrsnachfrage

Die resultierende Verkehrsnachfrage des Mobilitätszentrums lässt sich im werktäglichen Tagesverkehr in Variante 1 mit 2.120 Kfz-Fahrten/Tag und in Variante 2 mit 2.640 Kfz-Fahrten/Tag (Gesamtaufkommen aus Ziel- und Quellverkehren) abschätzen.

In den Spitzenstunden lässt sich das Verkehrsaufkommen mit

Variante 1:

- Morgenspitze: ca. 183 Pkw-E/h im ZV und 22 Pkw-E/h im QV
- Abendspitze: ca. 74 Pkw-E/h im ZV und 158 Pkw-E/h im QV

Variante 2:

- Morgenspitze: ca. 222 Pkw-E/h im ZV und 34 Pkw-E/h im QV
- Abendspitze: ca. 93 Pkw-E/h im ZV und 195 Pkw-E/h im QV

abschätzen.

## Verteilung

Die Neuverkehre der reservierten Parkplätze (Anwohner/ Beschäftigte) sowie des Car-Sharings werden entsprechend der Bestandserhebungen der derzeitigen Parkplätze verteilt (Bild 16). Die Park+Ride-Verkehre werden zu 100% auf die Berliner Straße angesetzt. Die Anwohnerverkehre von Baustein 1 werden entsprechend der gewählten Verteilung in Kapitel 4.1.3 verteilt (Grundlage Verkehrsmodell Stadt Wiesbaden).

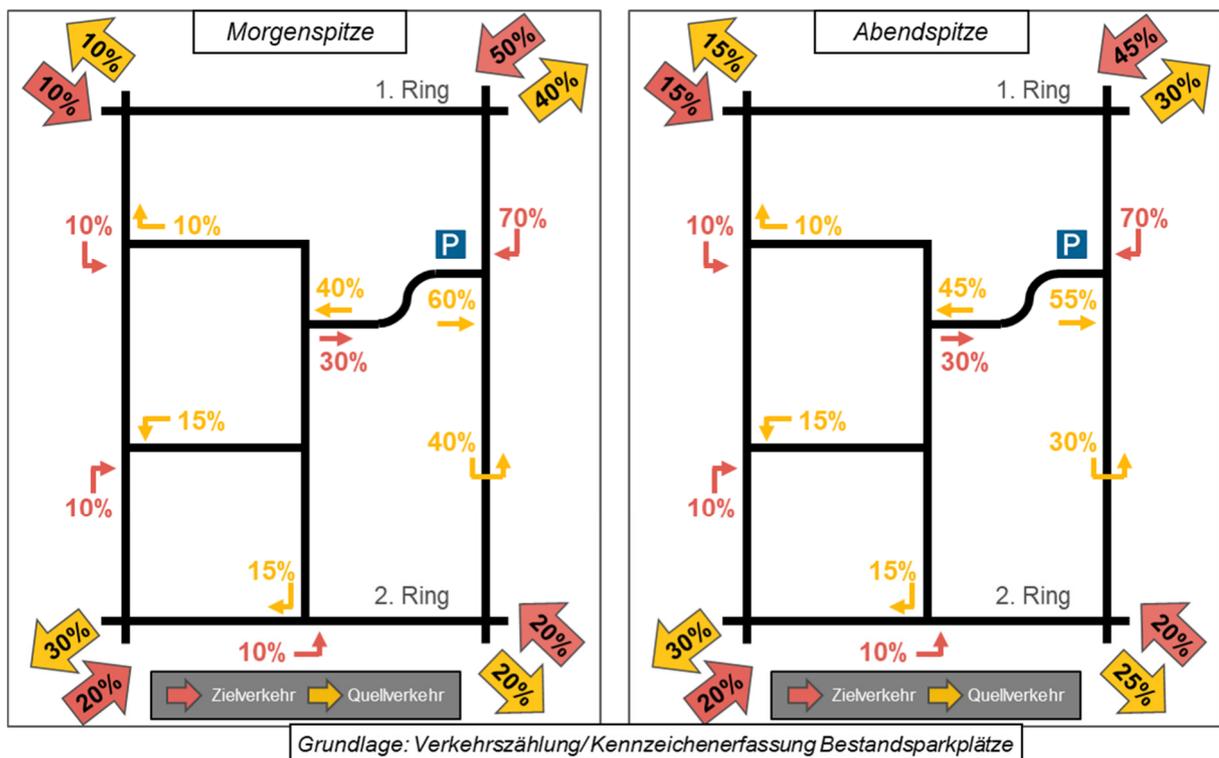


Bild 16: Räumliche Verteilung Neuverkehre Bausteine 1-3

### 4.1.5 Entwicklung Zweibörn (Baustein 5)

Als relevant für die Quartiersverkehre ist auch die südöstlich gelegene Entwicklungsmaßnahme 'Zweibörn' anzusehen und entsprechend zu berücksichtigen. Hier werden die Ergebnisse der vorliegenden Verkehrsuntersuchung vom Büro T+T mit Stand 12/2018 übernommen.

Die Verkehrsnachfrage im werktäglichen Tagesverkehr beträgt 5.450 Kfz-Fahrten/Tag. In den Spitzenverkehrszeiten werden morgens 195 Pkw-E/h im Zielverkehr und 224 Pkw-E/h im Quellverkehr sowie abends 225 Pkw-E/h im Zielverkehr und 192 Pkw-E/h im Quellverkehr prognostiziert.

Die Verkehrsverteilung wird nutzungsspezifisch unterschieden in Wohnen/ Kita und Gewerbe Versicherung und ist in der nachfolgenden Übersicht dokumentiert.

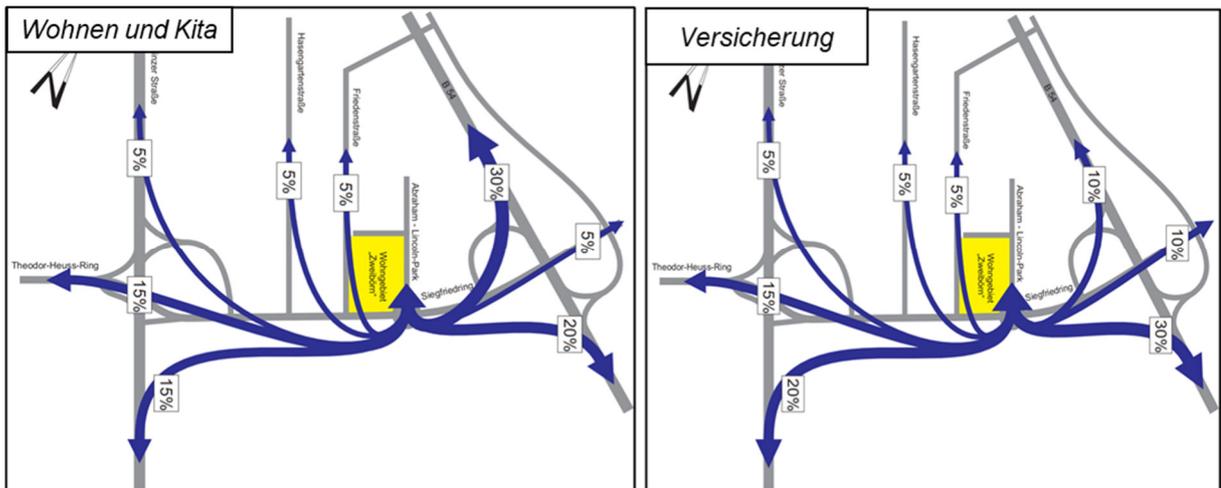


Bild 17: Verteilung Neuverkehre Entwicklung Baustein 5 (Quelle T+T, 12/2018)

### 4.2 Allgemeiner Prognosezuschlag

Der Ansatz für die allgemeine Verkehrszunahme wird auf Grundlage des Verkehrsnachfragemodells der Stadt Wiesbaden (Stand 2020) ermittelt. In Bild 18 ist das Differenznetz Analyse-Nullfall zu Prognose-Nullfall graphisch dargestellt.

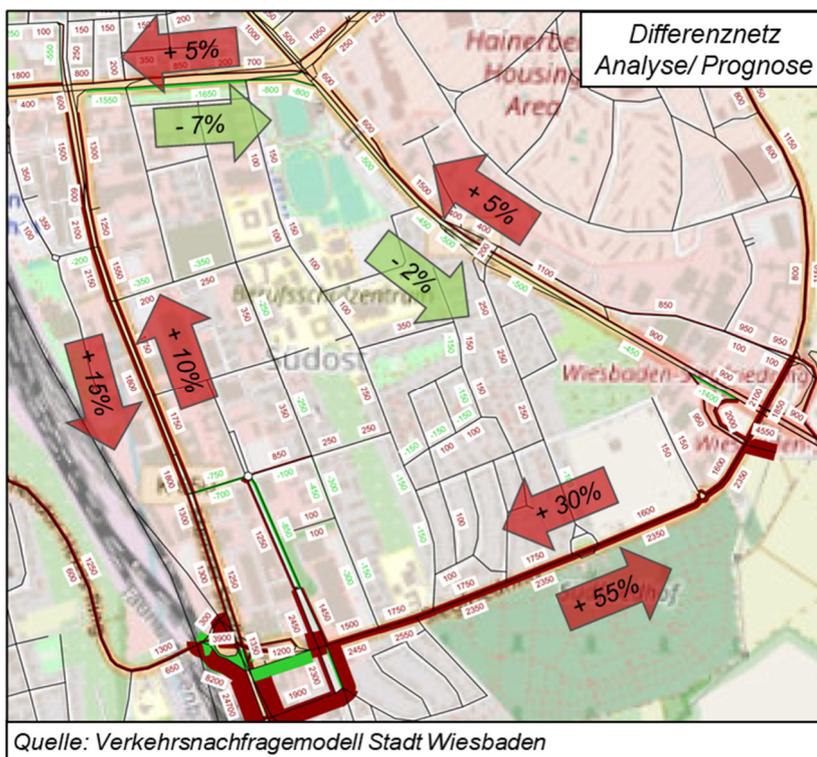


Bild 18 Differenznetz A0 zu P0, Tagesverkehr [Kfz/24h]

Der Vergleich der Verkehrsbelastungen im Netz in den einzelnen Modellbetrachtungen führt, bezogen auf den zu untersuchenden Netzabschnitt, zu folgendem Ergebnis:

- Im maßgebenden Bereich Berliner Straße – 1. Ring gibt es geringe Zu- und Abnahmen. Die Änderungen zum Status Quo sind insgesamt gering.
  - Im Zuge der Mainzer Straße werden Zunahmen von 10-15% im Tagesverkehr prognostiziert.
  - Im 2. Ring sind die Zunahmen mit über 30% teilweise deutlich. Hier spiegelt sich die angestrebte Verkehrsstrategie mit Verkehrsverlagerungen vom 1. auf den 2. Ring wider. Allerdings konnte nicht ausgeschlossen werden, dass relevante Entwicklungen, insbesondere Zweibörn in den Modelldaten bereits berücksichtigt sind.
  - Anzumerken bleibt auch, dass das Verkehrsmodell der Stadt Wiesbaden nur für die Tagesverkehrsbetrachtung vorliegt. Aussagen zu Änderungen in den Spitzenverkehrszeiten können modellmäßig nicht gegeben werden.
- Es wird eine pauschale Verkehrszunahme im kompletten klassifizierten Grundnetz von 5% angesetzt.

### 4.3 Dimensionierungsbelastungen

Aus der Überlagerung der aktuellen Bestandsbelastungen, der Neuverkehre der lokalen Entwicklungen (Bausteine 1 bis 5) und dem Ansatz eines prognostischen Zuschlags ergeben sich die Dimensionierungsbelastungen an den Einzelknoten. Unterschieden wird zwischen den beiden Varianten 1 (Parken Baustein 1 in Mobilitätszentrum) und Variante 2 (kein Parken Baustein 1 in Mobilitätszentrum).

In den beiden nachfolgenden Abbildungen sind die Dimensionierungsbelastungen im Prognosehorizont 2030 zusammengefasst. Dabei wird von einer Beibehaltung des Bestandsnetzes ausgegangen, d.h. die Anbindung des Mobilitätszentrums an die Berliner Straße erfolgt von Süden kommend noch über die Wendefahrt (U-Turn) am Knotenpunkt 1.

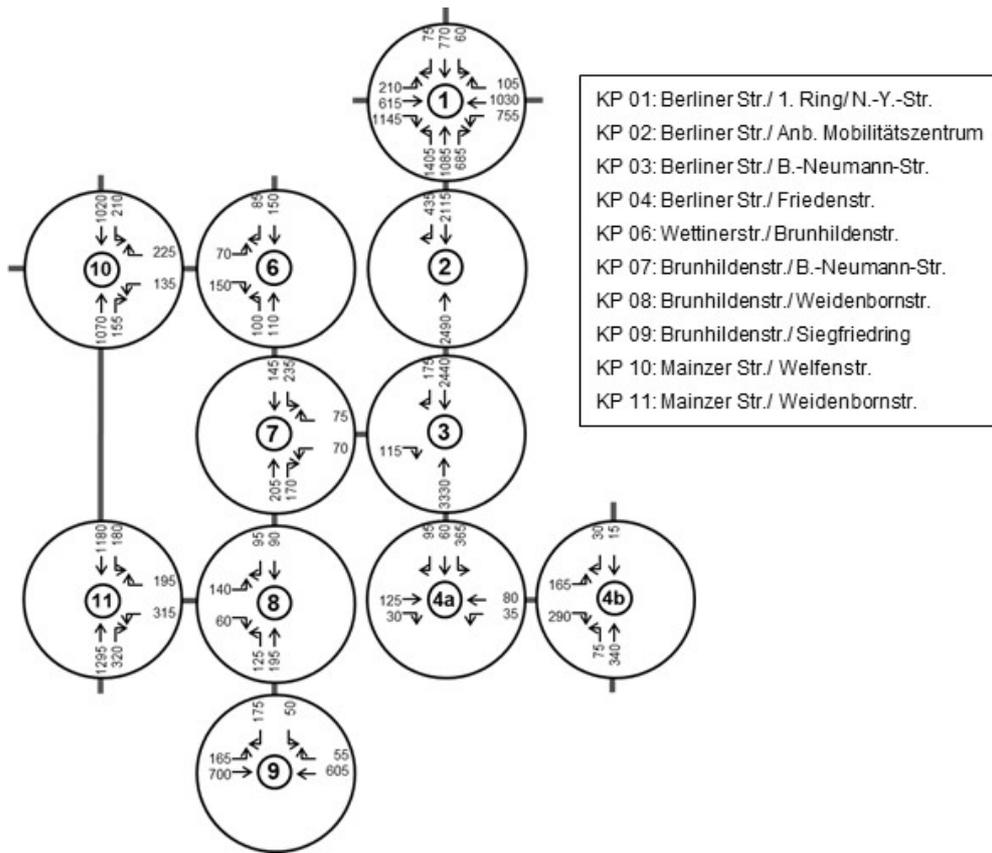


Bild 19: Verkehrsbelastungen Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze [Pkw-E/h]

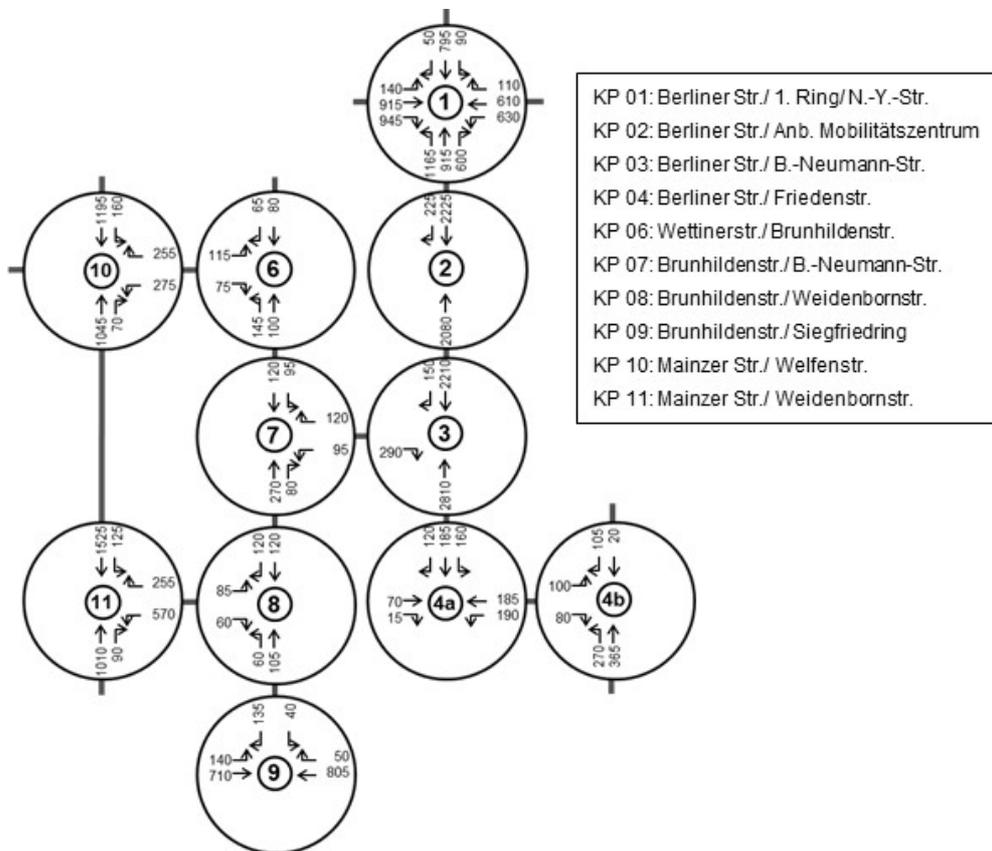


Bild 20: Verkehrsbelastungen Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze [Pkw-E/h]

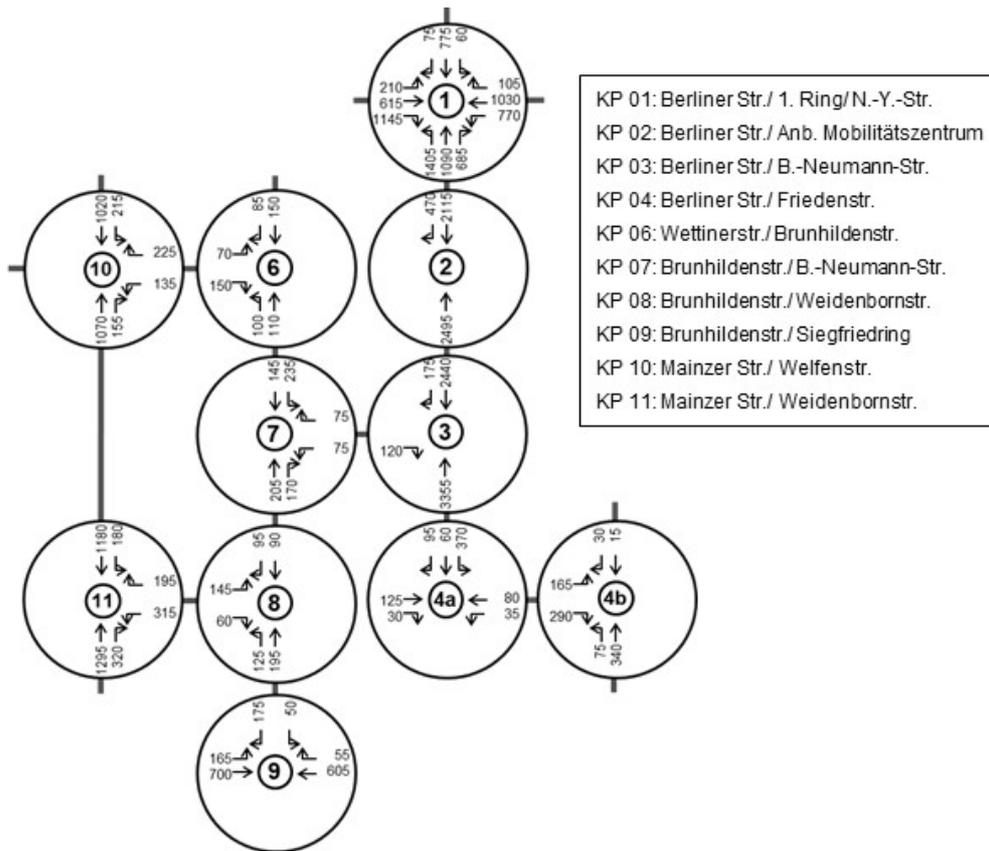


Bild 21: Verkehrsbelastungen Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze [Pkw-E/h]

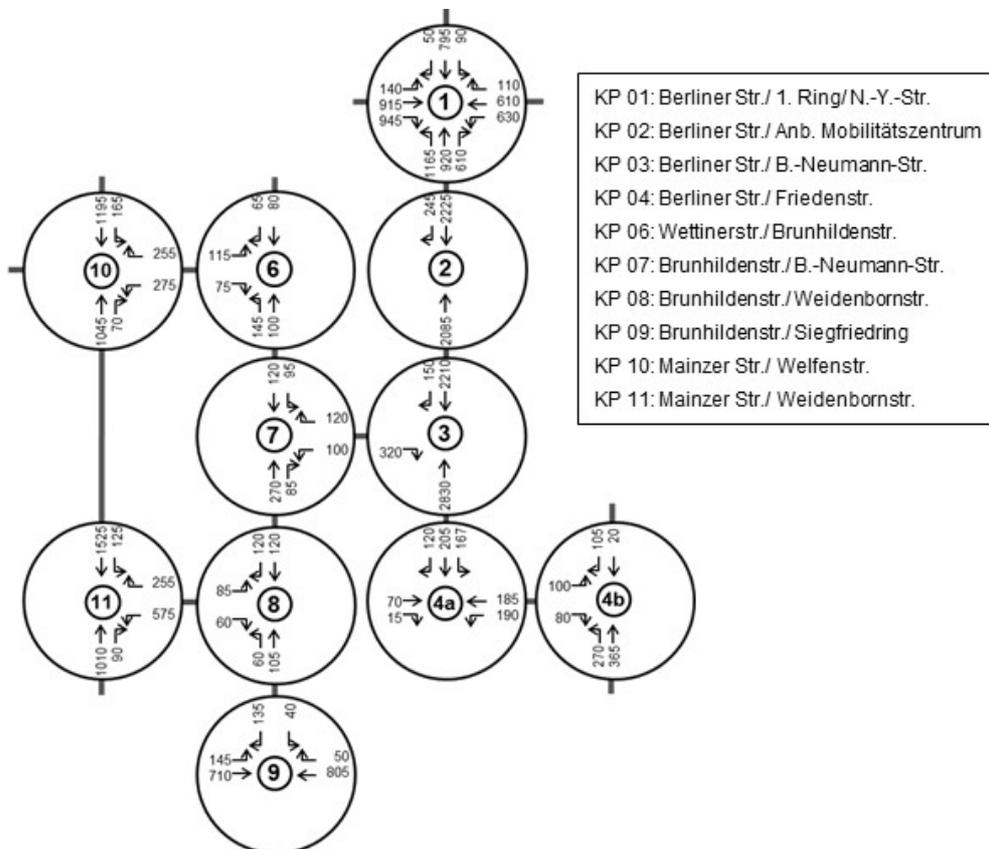


Bild 22: Verkehrsbelastungen Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze [Pkw-E/h]

## 5 Bewertung der Verkehrsqualität

Mit den ermittelten Dimensionierungsbelastungen für den Prognosehorizont 2030 sind das Bestandnetz bzw. die jeweiligen Einzelknoten nach HBS zu bewerten. Dabei wird von der bestehenden Knotenpunktsform ausgegangen. Sofern Kapazitätsdefizite vorliegen, werden an den jeweiligen Knotenpunkten Maßnahmen entwickelt, die eine ausreichende Leistungsfähigkeit sicherstellen. Die direkte Anbindung des Mobilitätszentrums an die Berliner Straße wird in einer separaten Variantenbetrachtung in Kapitel 5.3 betrachtet. Anfangs wird der bestehende U-Turn am Knotenpunkt 1. Ring/ New-York-Straße zu Grunde gelegt.

### 5.1 Leistungsfähigkeit

Die Bewertung der Leistungsfähigkeit nach HBS erfolgt für beide zu untersuchenden Varianten:

- Variante 1 mit 70% Anwohnerparken Baustein 1 im Mobilitätszentrum und
- Variante 2 mit 0% Anwohnerparken Baustein 1 im Mobilitätszentrum (worst case-Szenario).

In **Variante 1** (Bild 23) verschärfen sich die Kapazitätsdefizite an den bereits im Bestand nicht leistungsfähigen Knotenpunkten:

- KP 1: Berliner Str./ G.-Stresemann-Ring/ New-York-Str.
- KP 1 U-Turn
- KP 9: Brunhildenstr./ Siegfriedring
- KP 11: Mainzer Str./ Weidenbornstr.

Die übrigen Knotenpunkte im Untersuchungsraum bleiben auch mit den erhöhten Prognosebelastungen leistungsfähig.

Auch in der höher belasteten **Variante 2** (Bild 24) sind die drei o.g. Knotenpunkte und der U-Turn nicht leistungsfähig. Auch hier werden an den übrigen Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erzielt.

Somit sind für die drei Knotenpunkt KP 1, KP 9 und KP 11 Maßnahmenkonzepte zur Steigerung der Leistungsfähigkeit zu prüfen. Die Situation der U-Turn-Fahrten wird im Rahmen des Anbindungskonzepts (Kapitel 5.3) betrachtet.

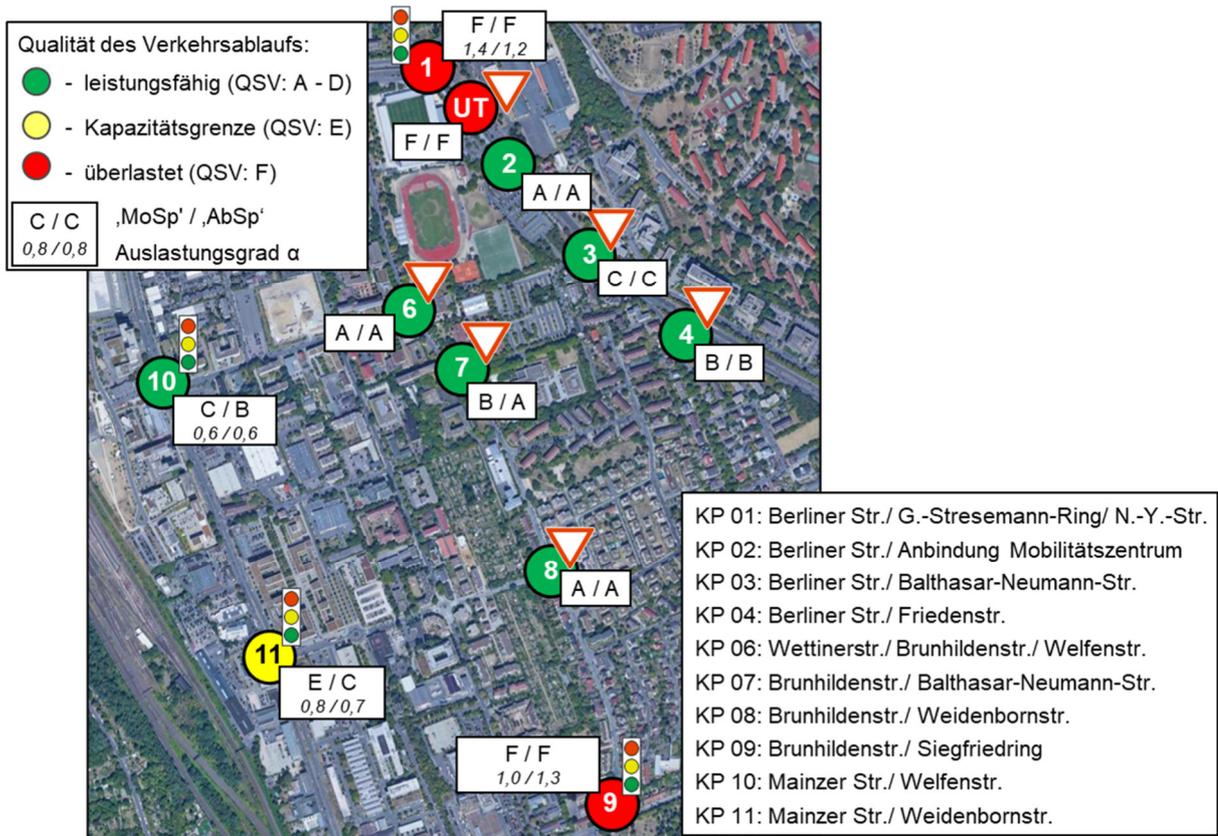


Bild 23: HBS-Bewertung Prognose 2030, Variante 1

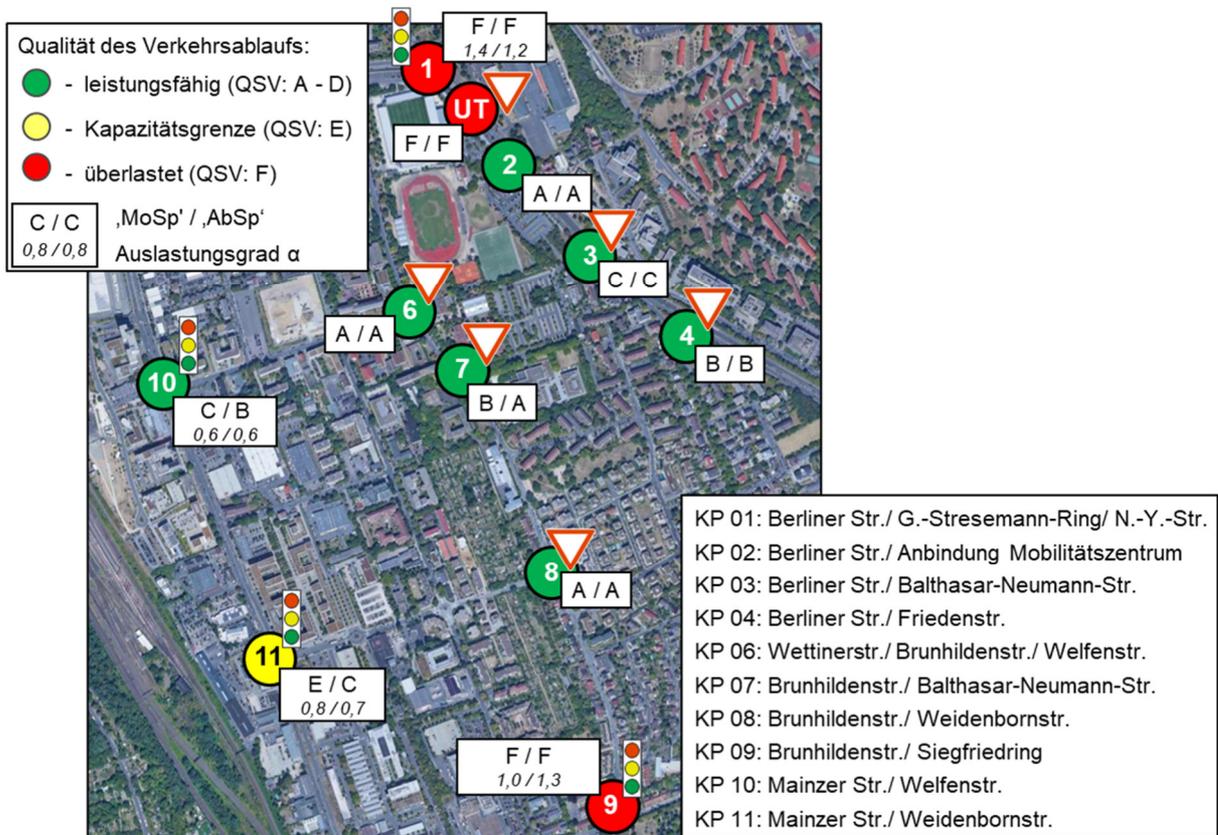


Bild 24: HBS-Bewertung Prognose 2030, Variante 2

## 5.2 Maßnahmenkonzept im Netz

### 5.2.1 Knoten 1: 1. Ring/ New-York-Straße

Der signalisierte Knotenpunkt ist bereits im Bestand überlastet. Durch Erhöhung der Umlaufzeit auf 90 Sekunden und Anpassung der Grünzeiten kann für die Prognosebelastungen Variante 2 in der Abendspitze eine Qualitätsstufe D erzielt werden. In der Morgenspitze wird zumindest die Stufe E erzielt, was eine deutliche Verbesserung zum Status Quo darstellt (Bild 25).

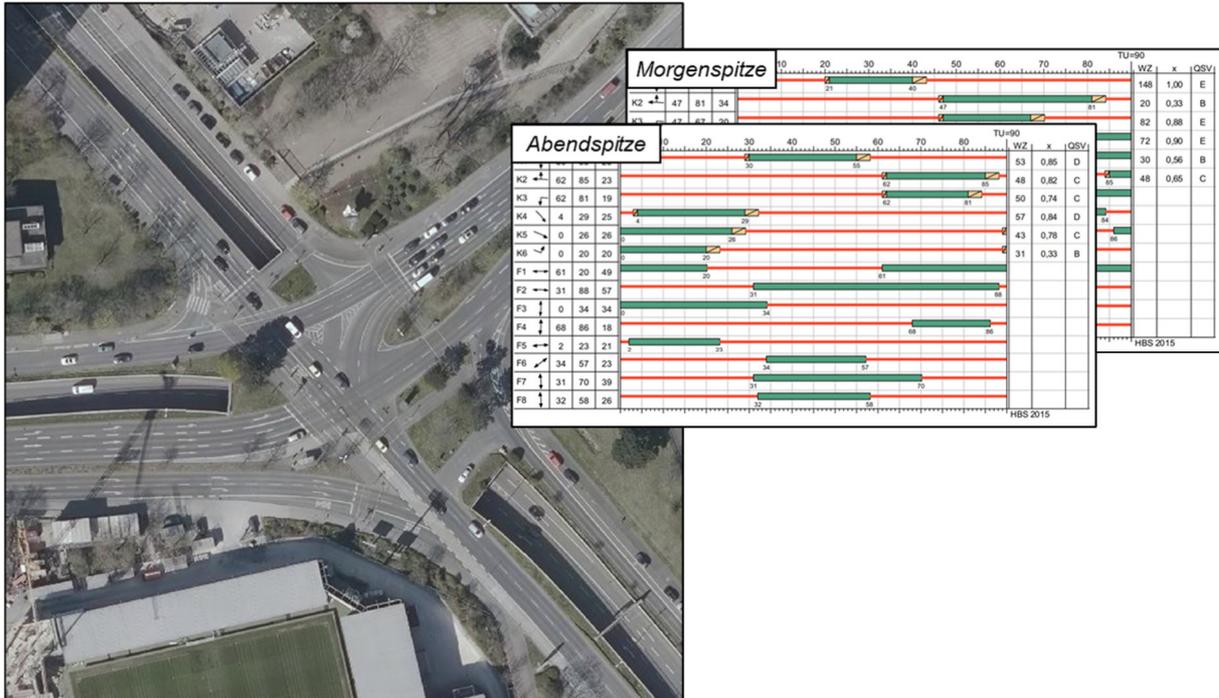


Bild 25: Maßnahmenkonzept KP 1, 1. Ring/ New-York-Str.

### 5.2.2 Knoten 9: 2. Ring/ Brunhildenstraße

Auch am signalisierten Knotenpunkt 2. Ring/ Brunhildenstraße erfolgt die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit mittels Überplanung der Signalsteuerung. Bereits ab einer Umlaufzeit von 75 Sekunden werden in beiden Spitzenstunden ausreichende Kapazitäten erzielt (Bild 26). Insbesondere eine Erhöhung der Grünzeiten im Zuge des 2. Rings ist erforderlich.

Problematisch bleibt die zu geringe Aufstelllänge für den Linksabbieger der Zufahrt West. Unabhängig weiterer Erschließungsmaßnahmen sind hier begleitende Maßnahmen, z.B. eine Stauraumüberwachung erforderlich.



Bild 26: Maßnahmenkonzept KP 9, 2.Ring/ Brunhildenstraße

### 5.2.3 Knoten 11: Mainzer Straße/ Weidenbornstraße

Am einfachsten sind die Lösungsansätze am Knotenpunkt Mainzer Straße/ Weidenbornstraße. Hier genügt eine Anpassung der Grünzeiten im vorhandenen Umlauf, um auch in der Morgenspitze eine befriedigende Verkehrsqualität sicherzustellen (Bild 27).

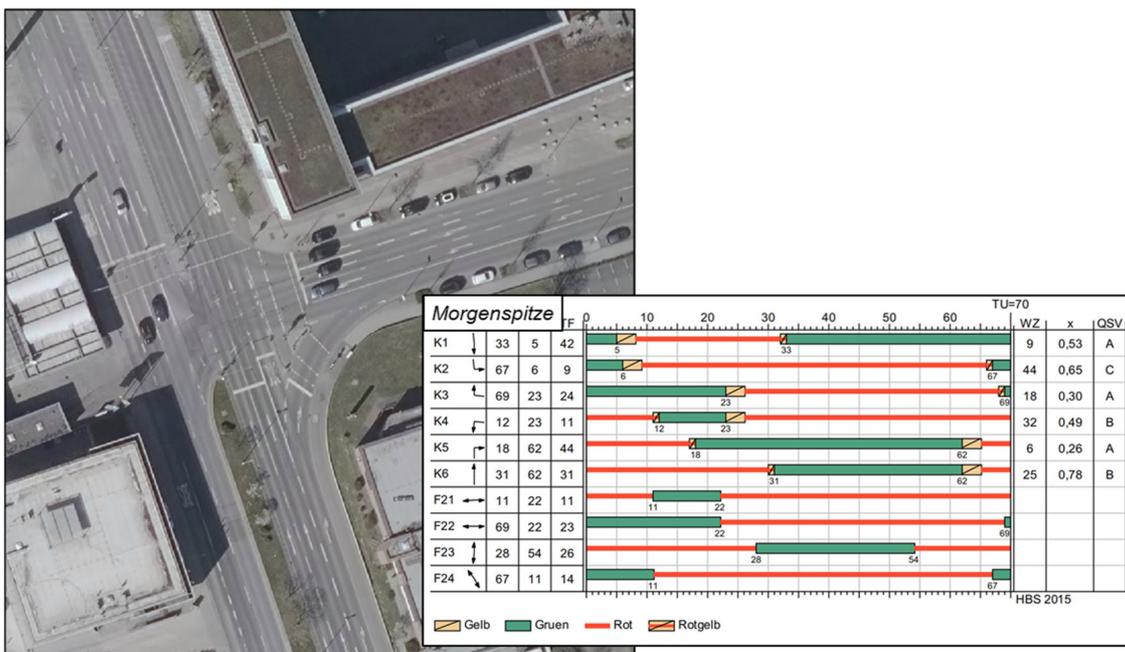


Bild 27: Maßnahmenkonzept KP 11, Mainzer Straße/ Weidenbornstraße

## 5.2.4 Gesamtbewertung

Insgesamt kann an allen Knotenpunkten im Untersuchungsraum eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität im Prognosehorizont 2030 erzielt werden. Ausnahme hiervon ist lediglich der Knotenpunkt 1. Ring/ New-York-Straße, der sich morgens an seiner Kapazitätsgrenze bewegt, damit aber immer noch eine bessere Verkehrsqualität aufweist, als derzeit im Bestand.

## 5.3 Anbindungsvarianten Mobilitätszentrum

Bereits im Status Quo fehlt stadteinwärts, d.h. von Süden kommend, eine direkte Anbindung der Parkieranlagen. Lediglich der U-Turn am Knotenpunkt 1. Ring/ New-York-Straße stellt eine Wendemöglichkeit dar.

Für das Mobilitätszentrums ist eine sichere und leistungsfähige Anbindung auch stadteinwärts zu gewährleisten. Im Zuge einer Variantenbetrachtung werden folgende Ansätze untersucht:

- Variante A: Optimierung Bestandslösung über U-Turn
- Variante B: Direktanbindung Berliner Straße plangleich
  - B1: Nördliche Anbindung Höhe Tankstelle
  - B2: Südliche Anbindung Höhe B.-Neumann-Straße
- Variante C: Direktanbindung Berliner Straße planfrei (Overfly)

### 5.3.1 Variante A: Bestandslösung U-Turn

Bei der Anbindung des Mobilitätszentrums über das Bestandsnetz erfolgt stadteinwärts eine indirekte Führung. Nach der Vorbeifahrt am Mobilitätszentrum muss am Knotenpunkt 1. Ring/ New-York-Straße gewendet werden (Bild 28). Der U-Turn ist vorfahrts geregelt. Nach der Wendefahrt ist die Zufahrt zum Zentrum – wie für die Verkehre stadtauswärts – rechts vor der Tankstelle. Die Ausfahrt erfolgt über die B.-Neumann-Straße auf die Berliner Straße in Fahrtrichtung Osten. Verkehre mit dem Ziel Innenstadt werden über den Doppelknoten Friedensstraße geführt.

Durch den dauerhaften Zufluss auf die Berliner Straße ist der U-Turn vorfahrts geregelt nicht leistungsfähig. Aufgrund der schlechten Einsehbarkeit der feindlichen Ströme ist auch ein latentes Sicherheitsproblem feststellbar (Bild 29). Eine Signalisierung und Einbindung des U-Turns in die bestehende Steuerung am Knotenpunkt 1. Ring/ New-York-Straße ist nicht umsetzbar. Da der U-Turn nur in einer eigenen Phase freigegeben werden kann, wäre eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit die Folge. Aufgrund der bereits bestehenden Qualitätsstufe E am Knoten, ist dies nicht möglich.

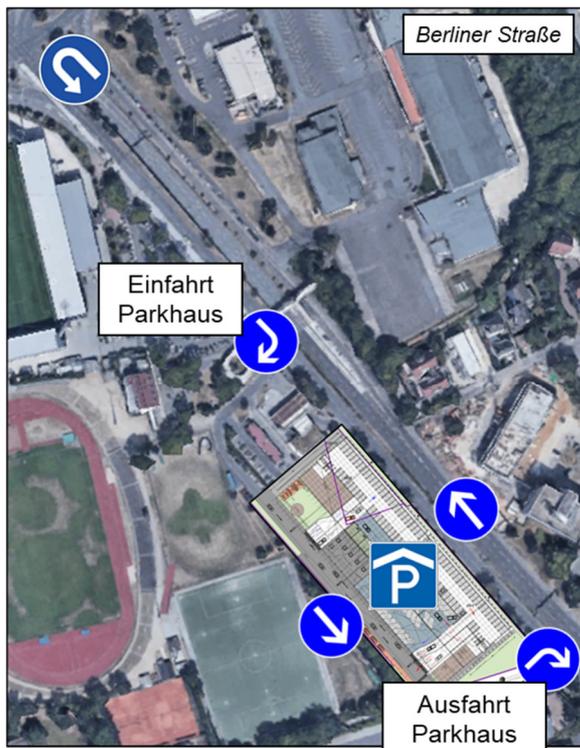


Bild 28: Anbindungskonzept Variante A, U-Turn



Bild 29: Vor-Ort-Situation U-Turn

→ *Der U-Turn stellt keine zukunftssichere, leistungsfähige und verkehrssichere Anbindung für das Mobilitätszentrum da. Eine übergangsweise Nutzung sollte nur kurzzeitig angedacht werden. Eine dauerhafte Nutzung ist nicht zu empfehlen.*

### 5.3.2 Variante B1: Direktanbindung Nord

Bei den Betrachtungen mit plangleicher Direktanbindung erfolgt die Zufahrt über einen neuen Knotenpunkt in der Berliner Straße. In der Variante Anbindung Nord wird der Knotenpunkt in Höhe der Tankstelle bzw. der bestehenden Einfahrt zum Parkplatz 'Berliner Straße' angeordnet (Bild 30). Die Ausfahrt erfolgt weiterhin über die Balthasar-Neumann-Straße. Für die direkte Führung von Süden kommend, muss ein separater Linksabbiegestreifen eingerichtet werden. Der Knotenpunkt ist zu signalisieren.



Bild 30: Anbindungskonzept Variante B1, Direktanbindung Nord

#### Bauliche Machbarkeit (Ersteinschätzung)

Der Knotenpunkt befindet sich bereits im Bereich der Rampe Berliner Straße, der Fußgängerbrücke und der Haltestelle. Bei Verkleinerung des Trennstreifens kann die zusätzliche Fahrspur eingerichtet werden. Alle Spuren in Fahrtrichtung Nord besitzen dann allerdings eine minimale Fahrstreifenbreite (Bild 31).

→ *Die bauliche Umsetzung der Maßnahme ist schwierig und müsste weiter im Detail geprüft werden.*

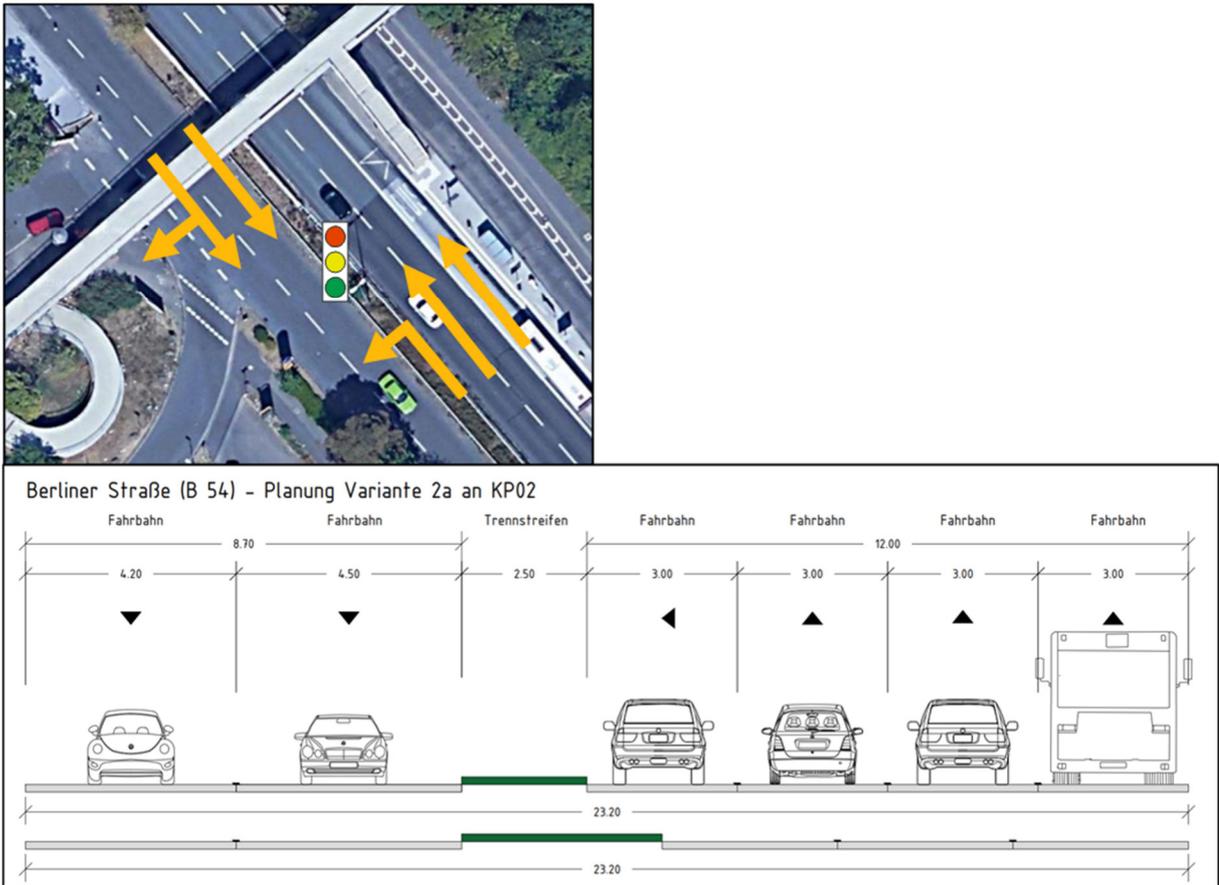


Bild 31: Querschnitt Variante B1, Direktanbindung Nord

Verkehrstechnische Machbarkeit

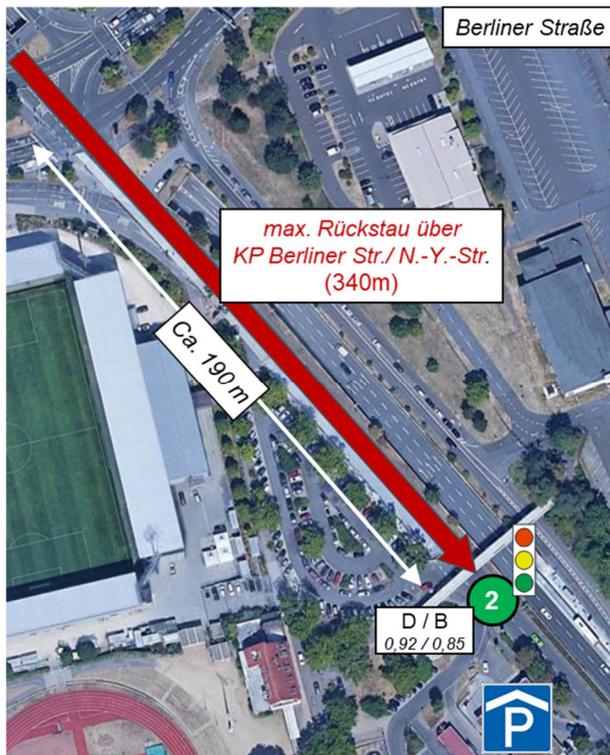


Bild 32: Kapazität/ Rückstau Variante B1, Direktanbindung Nord

Rechnerisch ergibt sich eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Durch die hohen Verkehrsbelastungen stadtauswärts beträgt die Auslastung der Hauptrichtung in der Morgenspitze allerdings 92%. Der korrespondierende 95%-Rückstau beträgt dann 340m. Dies führt zu einer Überstauung des Nachbarknotens 1. Ring/ New-York-Straße (Bild 32).

→ *Verkehrstechnisch Variante B1 Direktanbindung Nord nicht zu empfehlen.*

### 5.3.3 Variante B2: Direktanbindung Süd

In der Variante mit Direktanbindung Süd wird der neue Knotenpunkt in Höhe der Balthasar-Neumann-Straße angeordnet (Bild 33). Die Ausfahrt erfolgt weiterhin über die Balthasar-Neumann-Straße. Auch in dieser Variante ist ein separater Linksabbiegestreifen für die Verkehre von Süden kommend einzurichten. Die Verkehre von Norden kommend fahren weiterhin im Bereich der Tankstelle ab. Das Mobilitätszentrum muss in dieser Variante daher von beiden Richtungen erreichbar sein (Zweirichtungsverkehr vor Parkhaus erforderlich). Der Knotenpunkt ist zu signalisieren.

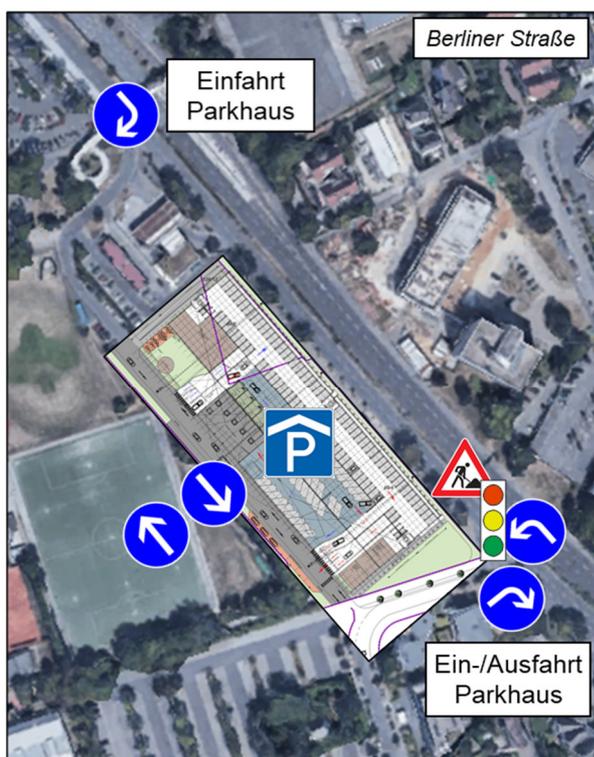


Bild 33: Anbindungskonzept Variante B2, Direktanbindung Süd

## Bauliche Machbarkeit (Ersteinschätzung)

In einer Ersteinschätzung zeigt sich, dass die zusätzliche Linksabbiegespur bei Neu-aufteilung des zur Verfügung stehenden Straßenraums eingerichtet werden kann (Bild 34). Die Spurbreiten sind in allen Relationen ausreichend.

→ Die bauliche Umsetzung der Maßnahme erscheint grundsätzlich möglich. Eine Prüfung im Detail ist erforderlich.

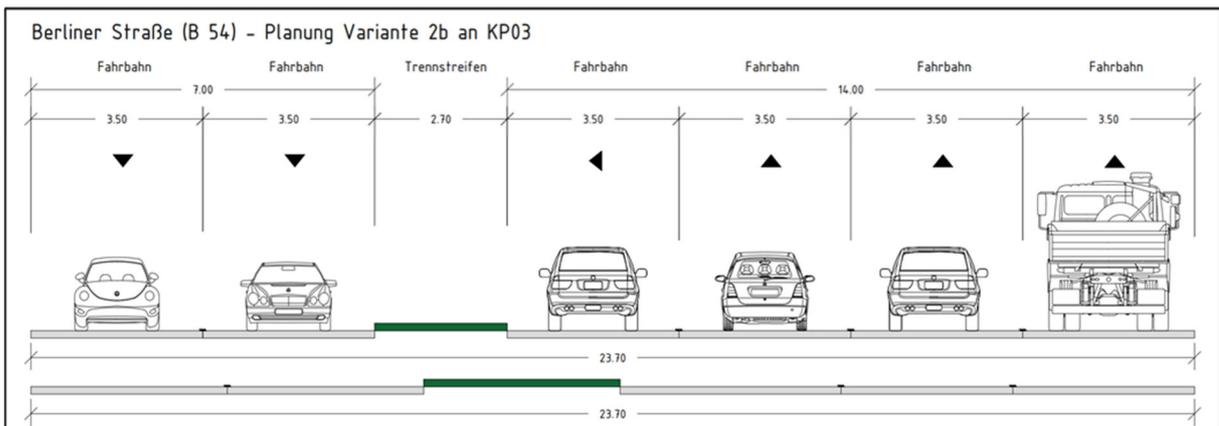
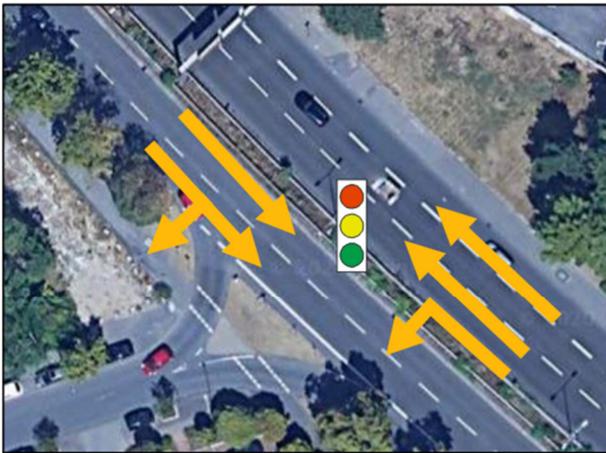


Bild 34: Querschnitt Variante B2, Direktanbindung Süd

## Verkehrstechnische Machbarkeit

Rechnerisch ergibt sich eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Die Auslastung der Hauptrichtung stadtauswärts bleibt hoch. Durch den Teilabfluss der Zielverkehre zum Mobilitätszentrum im Bereich der Tankstelle ist die Kapazität im Vergleich zu Variante B1 aber besser. Gleiches gilt auch für den korrespondierenden 95%-Rückstau. Er beträgt in der Morgenspitze 220m. Eine Überstauung des Knotens 1. Ring/ New-York-Straße ist damit ausgeschlossen. Grundsätzlich bleibt der Rückstau aber hoch (Bild 35).

→ Verkehrstechnisch Variante B2 Direktanbindung Süd möglich.

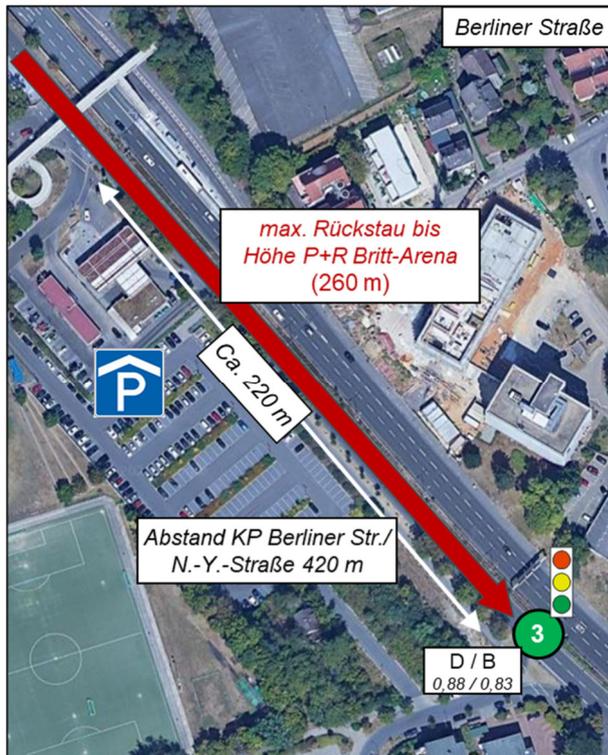


Bild 35: Kapazität/ Rückstau Variante B2, Direktanbindung Süd

### 5.3.4 Variante C: Overfly

In Variante C wird eine planfreie Direktanbindung betrachtet. Die Anbindung des Mobilitätszentrums für die Verkehre von Süden kommend erfolgt über einen Overfly direkt in das Gebäude. Die Verkehre von Norden kommend werden weiterhin in Höhe der Tankstelle rechts abgeführt. Die Ausfahrt erfolgt über die Balthasar-Neumann-Straße (Bild 36).

Grundsätzlich bietet diese Variante auch Potenziale für die übrigen Verkehrsteilnehmer, z.B. zur direkten Verbindung des Mobilitätszentrums mit der Haltestelle oder für die konfliktfreie Querung der Berliner Straße für Radfahrer.

#### Bauliche Machbarkeit (Ersteinschätzung)

Im Rahmen dieses Gutachtens kann keine Einschätzung zur baulichen Machbarkeit getroffen werden. Die Prüfung der Rampenlage, der Entwicklungslänge etc. erfordert ein eigenständiges Gutachten.

#### Verkehrstechnische Machbarkeit

Durch die konfliktfreie Führung der von Süden kommenden Verkehre ist diese Variante aus verkehrstechnischer Sicht die optimale Lösung.

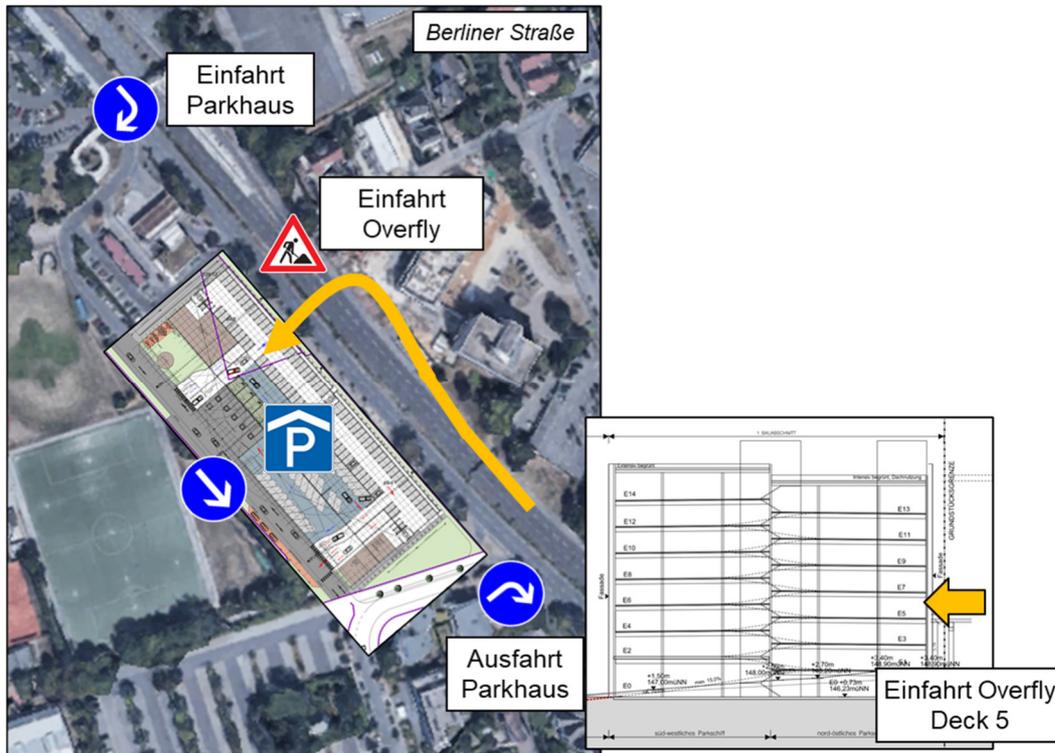


Bild 36: Anbindungskonzept Variante C, Overfly

### 5.3.5 Gesamtbewertung

Eine Direktanbindung der von Süden kommenden Verkehre über einen neuen, signalisierten Knotenpunkt in Höhe der Balthasar-Neumann-Straße gemäß Variante B2 stellt eine sichere und leistungsfähige Variante dar. Die planfreie Führung mittels Overfly (Variante C) ist verkehrstechnisch optimal, die bauliche Machbarkeit ist aber zu prüfen. Nur als provisorische Übergangslösung ist die Beibehaltung der Bestandsführung über den U-Turm am Knoten 1. Ring/ New-York-Straße anzusehen.

## 6 Zusammenfassung und Empfehlungen

Aufgabe der vorliegenden Untersuchung war der Nachweis der äußeren verkehrlichen Erschließung des geplanten Mobilitätszentrums Berliner Straße in Wiesbaden. Dabei wurden auch weitere relevante lokale Entwicklungen innerhalb des Quartiers berücksichtigt. Für die direkte Anbindung des Mobilitätszentrums an die Berliner Straße wurde zusätzlich eine Variantenbetrachtung durchgeführt. Aus der Untersuchung resultieren folgende grundsätzlichen Aussagen und Empfehlungen:

- *Die **äußere verkehrliche Erschließung** des geplanten Mobilitätszentrums Berliner Straße ist **sichergestellt**.*
- *Hierfür sind signaltechnische Maßnahmen an den Knotenpunkten*
  - *1. Ring/ New-Yorker-Straße,*
  - *2. Ring/ Brunhildenstraße und*
  - *Mainzer Straße/ Weidenbornstraße**erforderlich.*
- *Weiterhin ist die sichere und leistungsfähige Anbindung des Mobilitätszentrums an die Berliner Straße zu gewährleisten. Lösungsmöglichkeit ist eine direkte Anbindung der von Süden kommenden Verkehre durch einen zusätzlichen signalisierten Knotenpunkt im Bereich der Balthasar-Neumann-Straße.*

## Anlagenverzeichnis

### **Anlage 1 Dokumentation der Verkehrserhebung**

- 1.1: KP 2 Berliner Str./ Anbindung Parkplatz
- 1.2: KP 6 Wettinerstr./ Welfenstr.
- 1.3: KP 8 Wettinerstr./ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- 1.4: KP 10 Mainzer Str./ Welfenstr.
- 1.5: B.-Neumann-Str./ Anbindung Parkplatz

### **Anlage 2 Verkehrsnachfrage Entwicklungsgebiet**

- 2.1: Baustein 1-3
- 2.2: Mobilitätszentrum

### **Anlage 3 Dimensionierungsbelastungen**

- 3.1: Status Quo Morgenspitze
- 3.2: Status Quo Abendspitze
- 3.3: Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze
- 3.4: Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze
- 3.5: Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze
- 3.6: Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze

### **Anlage 4 Kapazitätsbetrachtungen**

- 4.1: KP 1 Berliner Str./ G.-Stresemann-Ring/ New-York-Str.
- 4.2: KP 2 Berliner Str./ Anbindung Parkplatz
- 4.3: KP 3 Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str.
- 4.4: KP 4 Berliner Str./ Friedenstr.
- 4.5: KP 6 Wettinerstr./ Brunhildenstr./ Welfenstr.
- 4.6: KP 7 Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str.
- 4.7: KP 8 Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- 4.8: KP 9 Brunhildenstr./ Siegfriedring
- 4.9: KP 10 Mainzer Str./ Welfenstr.
- 4.10: KP 11 Mainzer Str./ Weidenbornstr.
- 4.11: KPneu Berliner Str./ Anbindung Mobilitätszentrum

## Anlagenverzeichnis

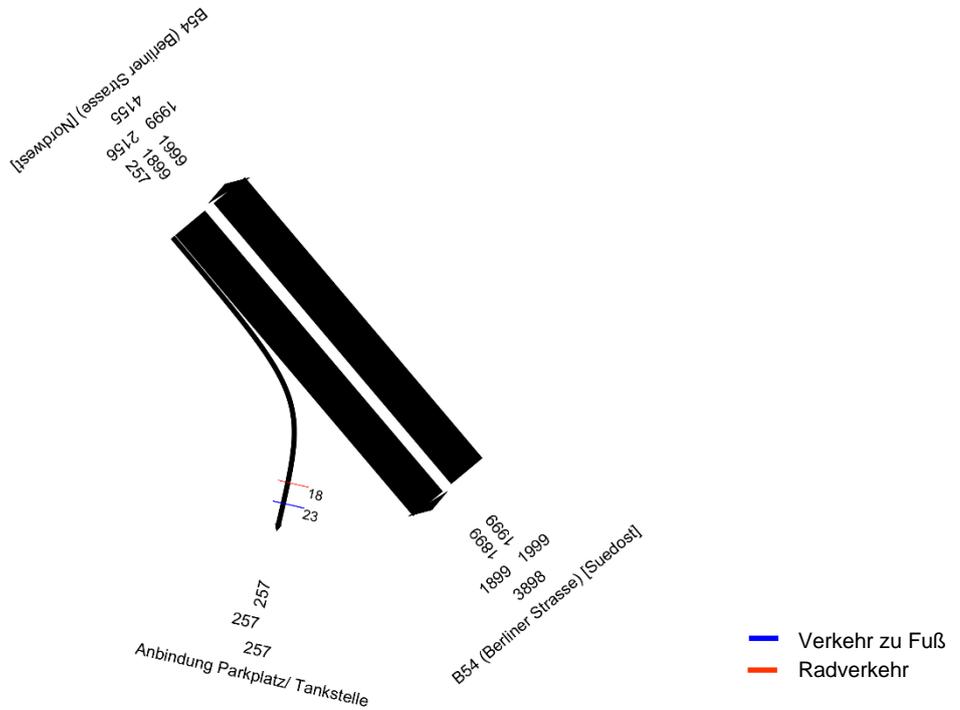
### Anlage 1: Dokumentation der Verkehrserhebung

- Anlage 1.x Knotenpunkte
  - Blatt 1: Morgenspitze [Kfz/ h]  
Morgenspitze [Kfz<sub>sv</sub> / h]
  - Blatt 2: Abendspitze [Kfz/ h]  
Abendspitze [Kfz<sub>sv</sub> / h]
  - Blatt 3: Hochgerechneter werktäglicher Tagesverkehr [Kfz/ 24h]  
Hochgerechnete werktägliche Schwerverkehrsbel. [Kfz<sub>sv</sub>/ 24h]
  - Blatt 4: Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/ 15min]
  - Blatt 5: Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbel. [Kfz<sub>sv</sub>/ 15min]
  - Blatt 6: Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]
  
- Anlage 1.1 KP2: Berliner Str./ Anbindung Parkplatz
- Anlage 1.2 KP6: Wettinerstr./ Welfenstr.
- Anlage 1.3 KP8: Wettinerstr./ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- Anlage 1.4 KP10: Mainzer Str./ Welfenstr.
- Anlage 1.5 B.-Neumann-Str./ Anbindung Parkplatz

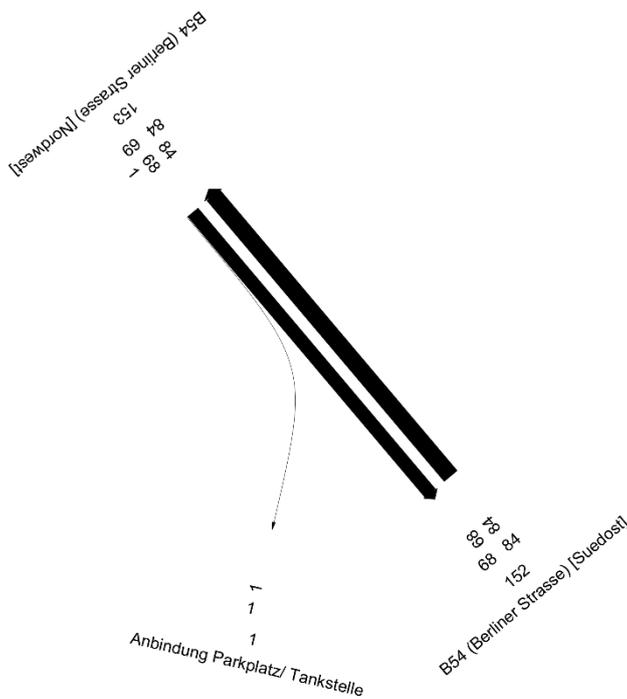
## Anlage 1.1 - Blatt 1

### Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:15 – 08:15 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Morgenspitze 07:15 – 08:15 Uhr

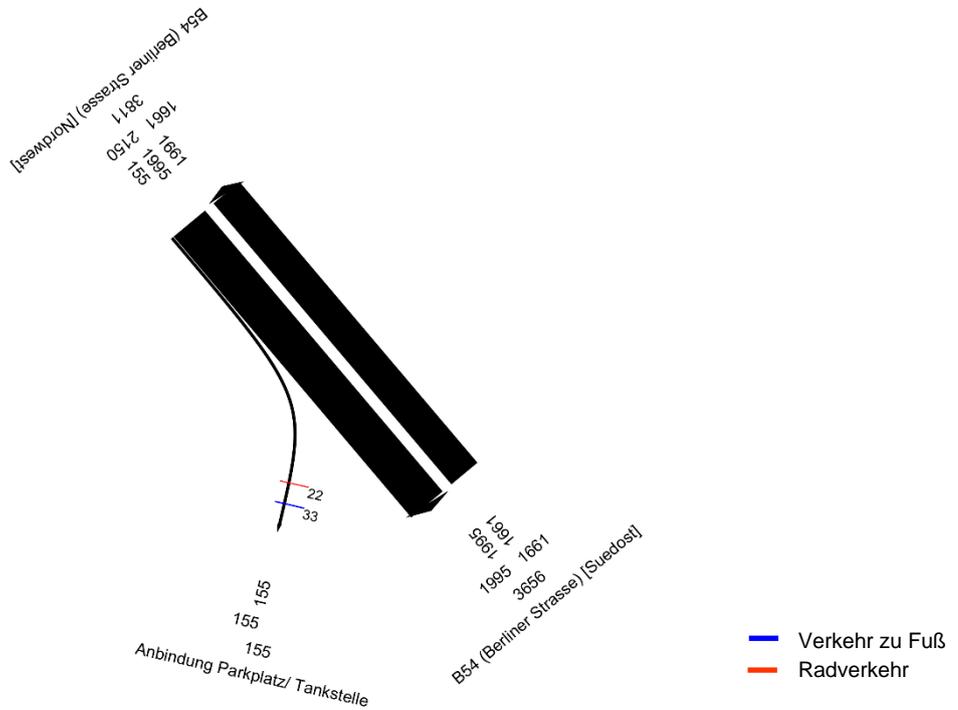


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

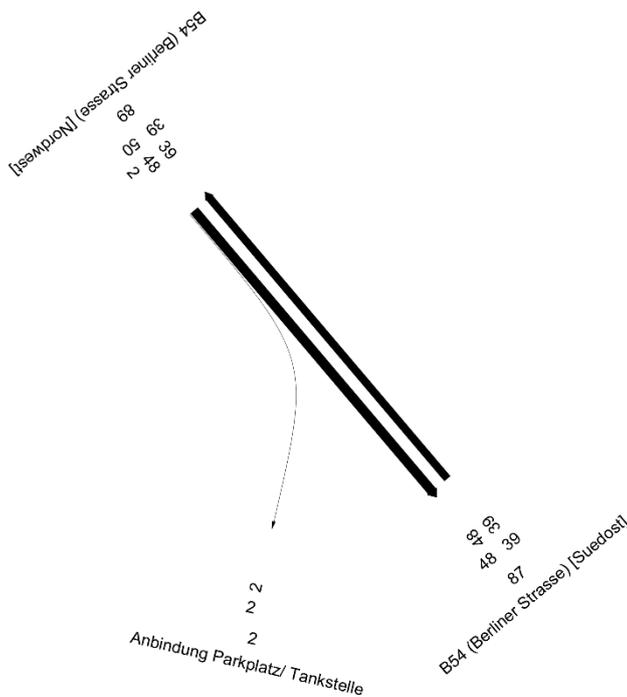
## Anlage 1.1 - Blatt 2

### Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 16:45 – 17:45 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Abendspitze 16:45 – 17:45 Uhr

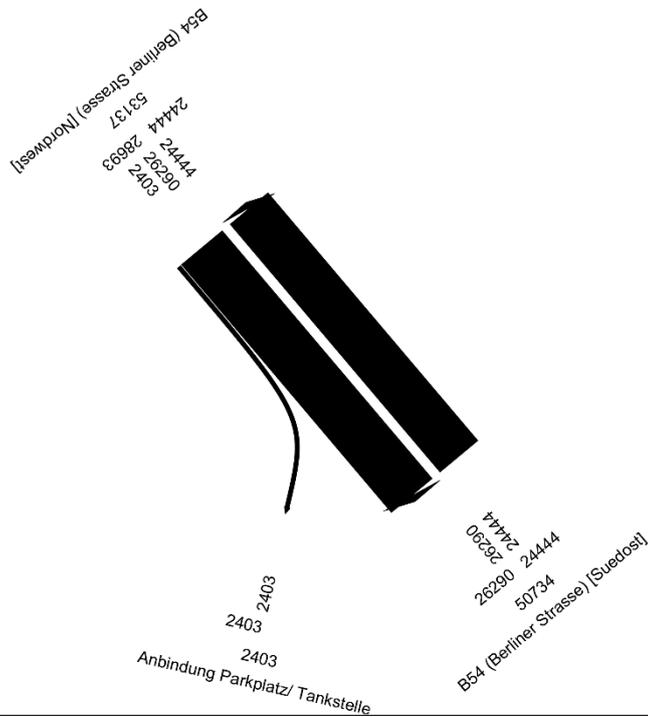


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

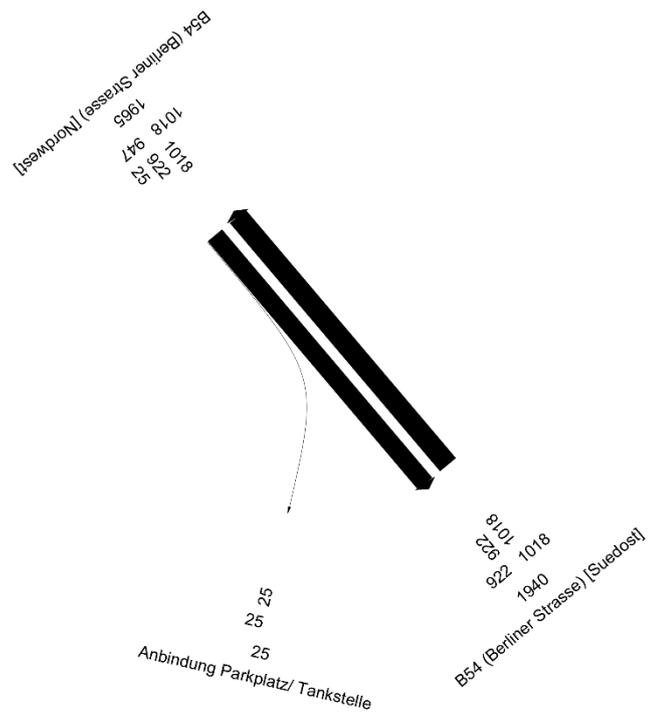
### Anlage 1.1 - Blatt 3

#### Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



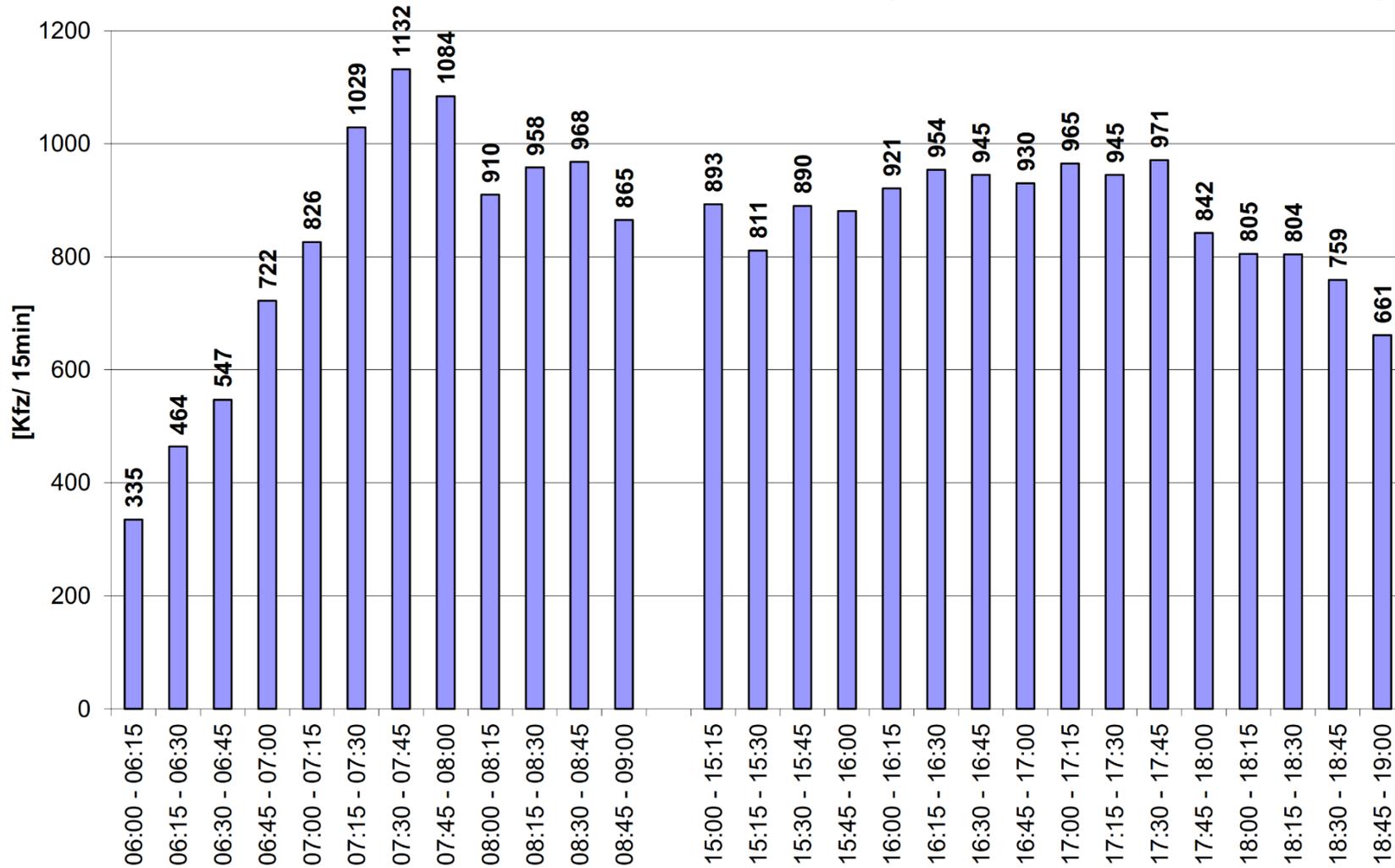
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz<sub>SV</sub>/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.1 - Blatt 4**

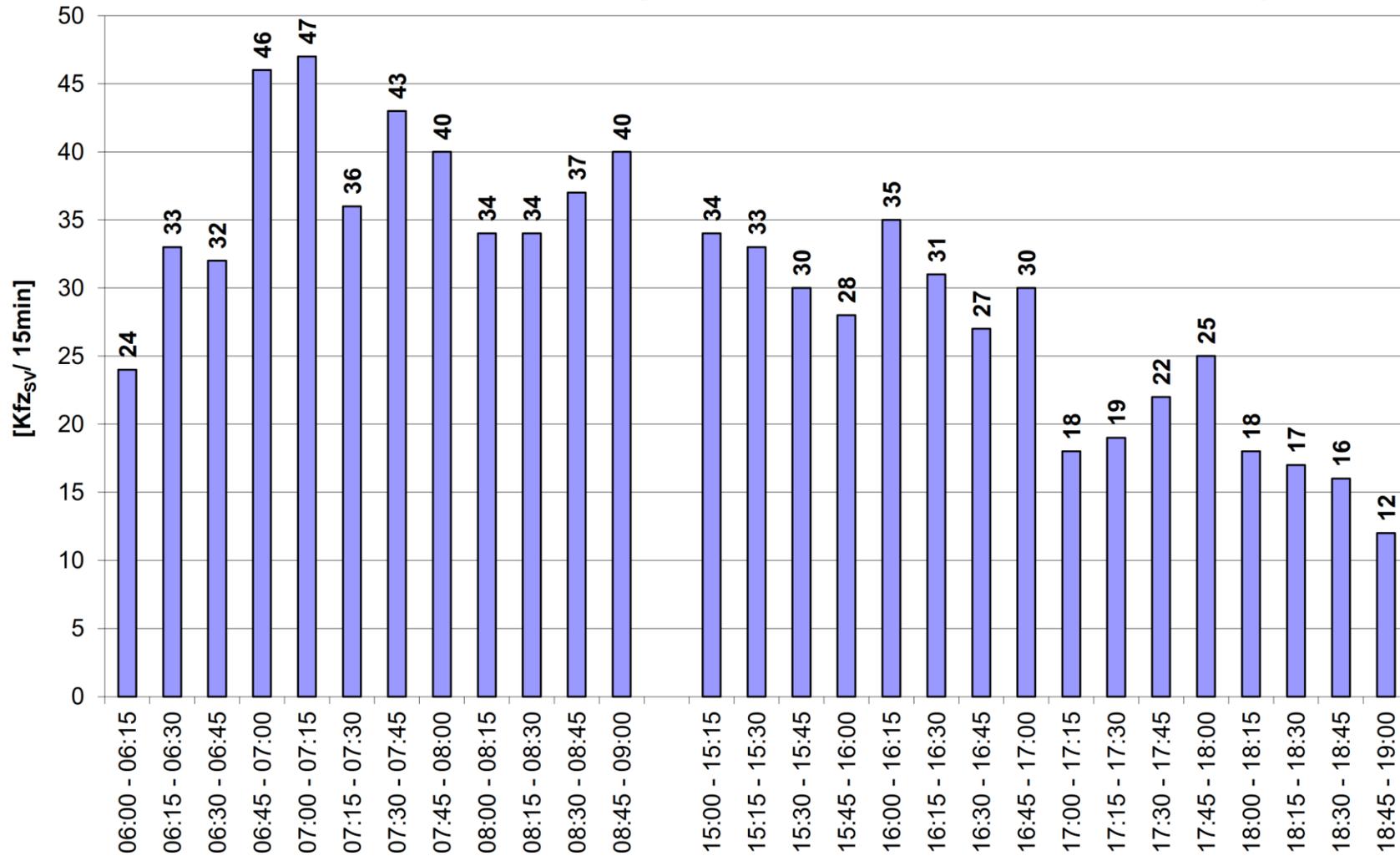
Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle  
 Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/15min]



Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.1 - Blatt 5**

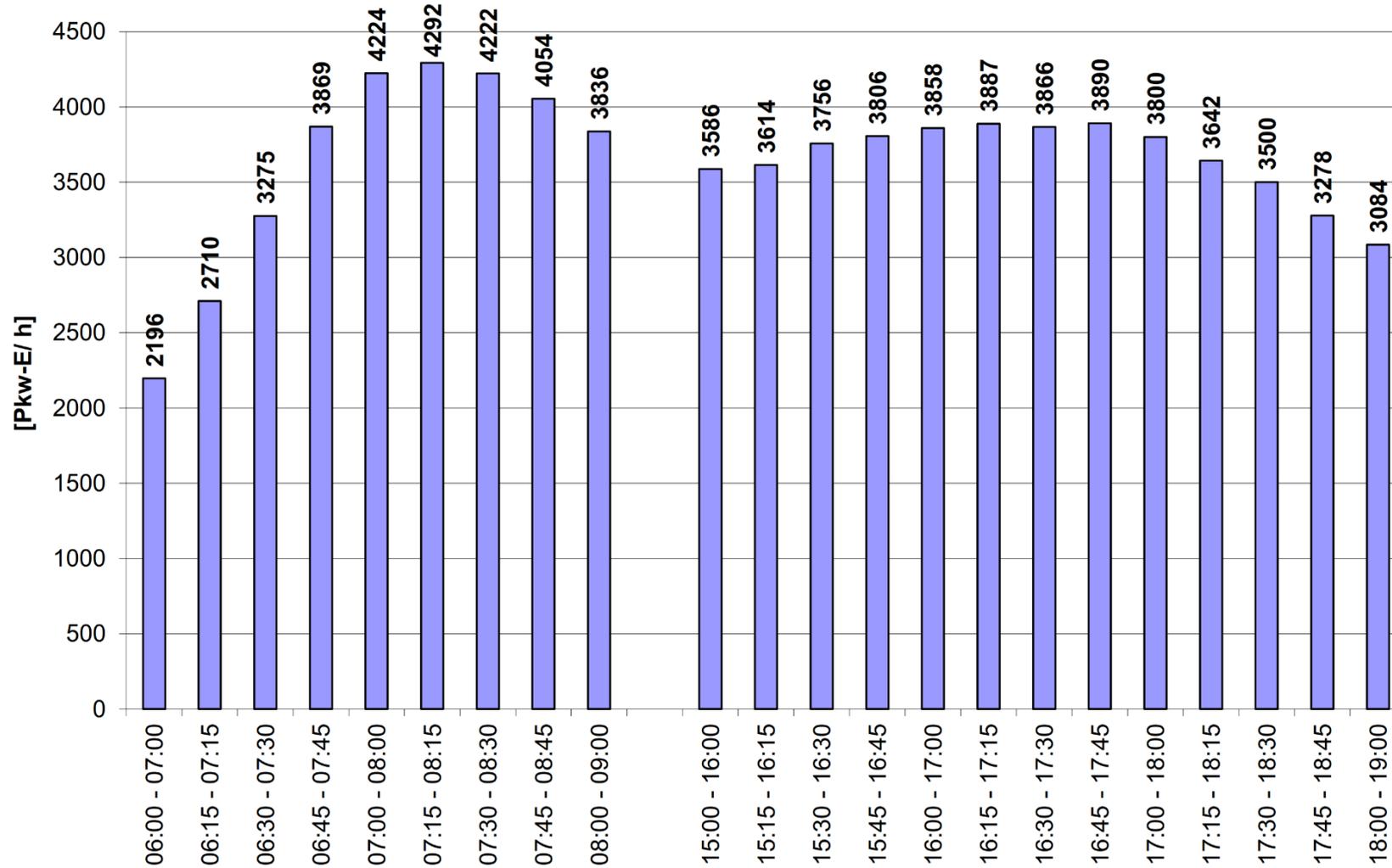
Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle  
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/15min]



Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.1 - Blatt 6**

Knotenstromzählung: KP 02 – B54 (Berliner Str.)/ Anbindung Parkplatz; Tankstelle  
 Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]

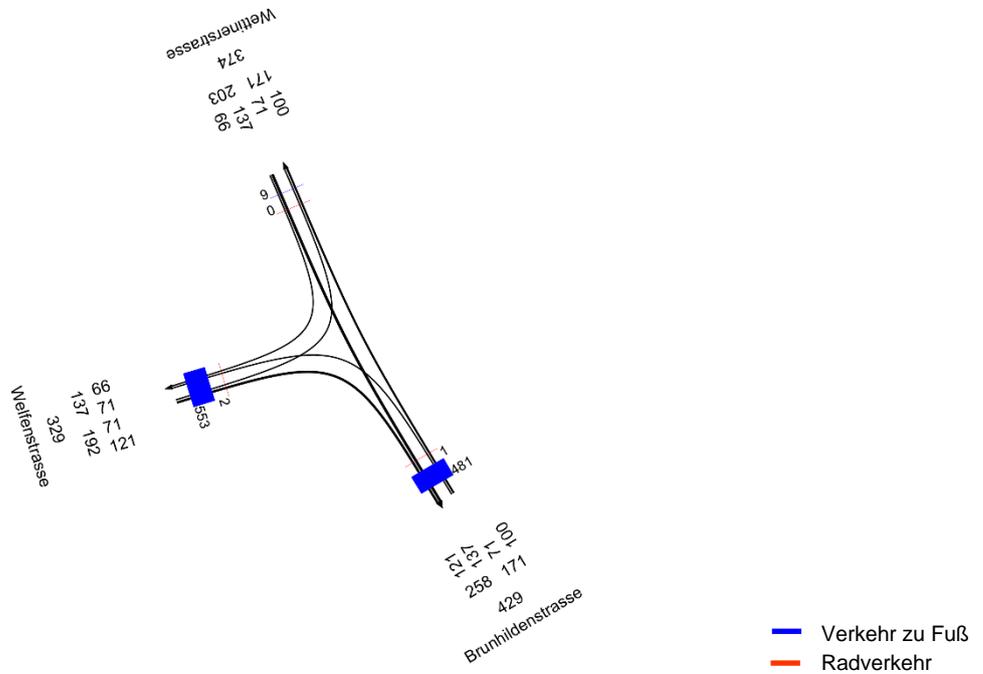


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

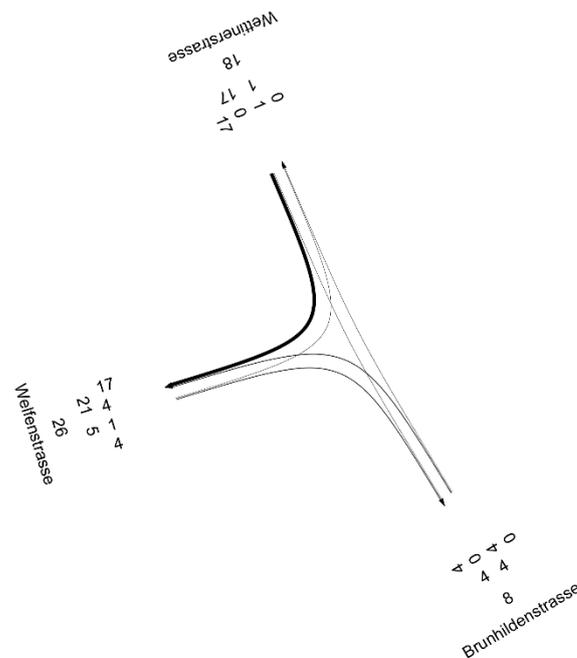
## Anlage 1.2 - Blatt 1

Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:00 – 08:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Morgenspitze 07:00 – 08:00 Uhr

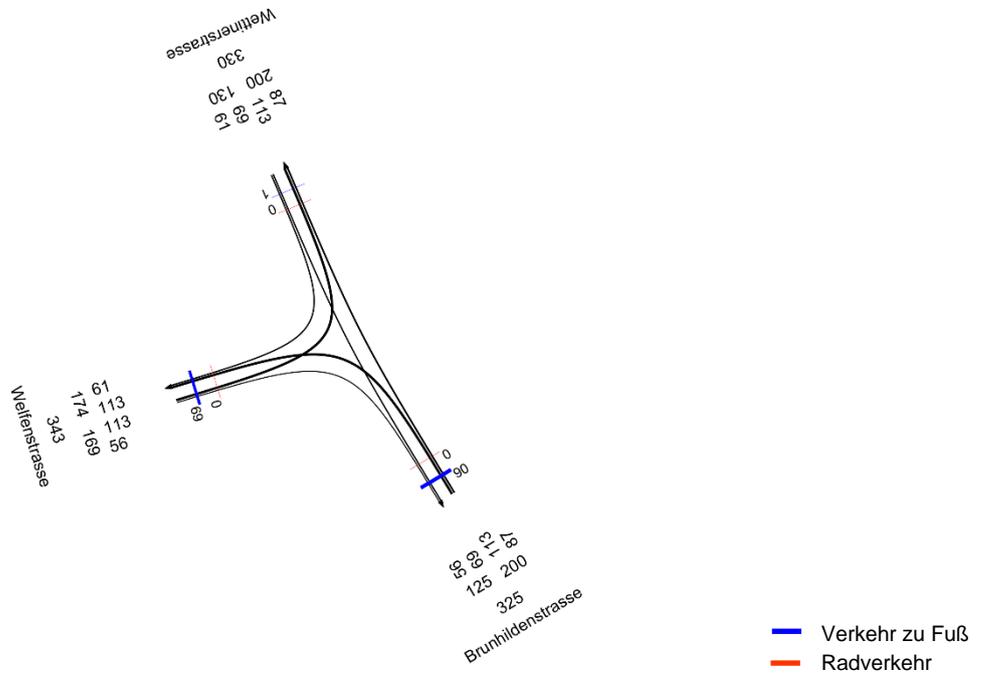


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

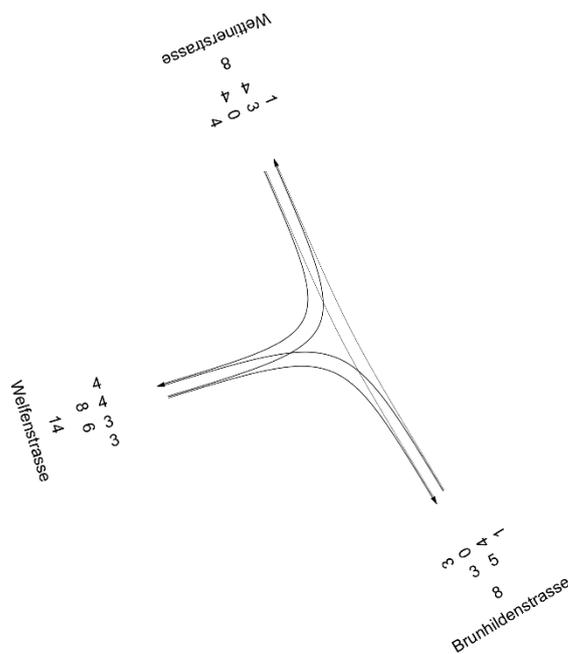
## Anlage 1.2 - Blatt 2

Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr

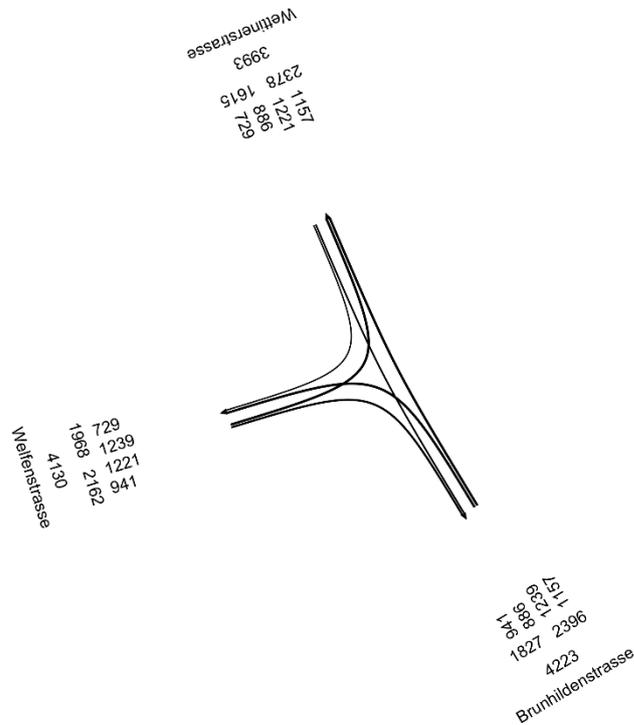


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

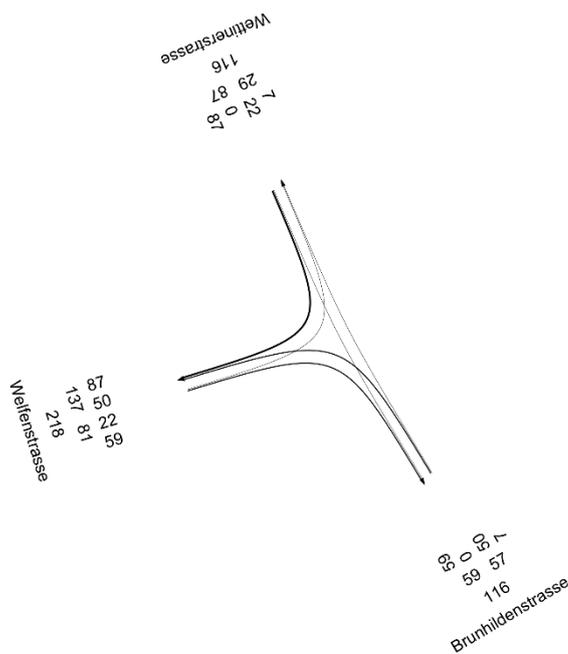
### Anlage 1.2 - Blatt 3

#### Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



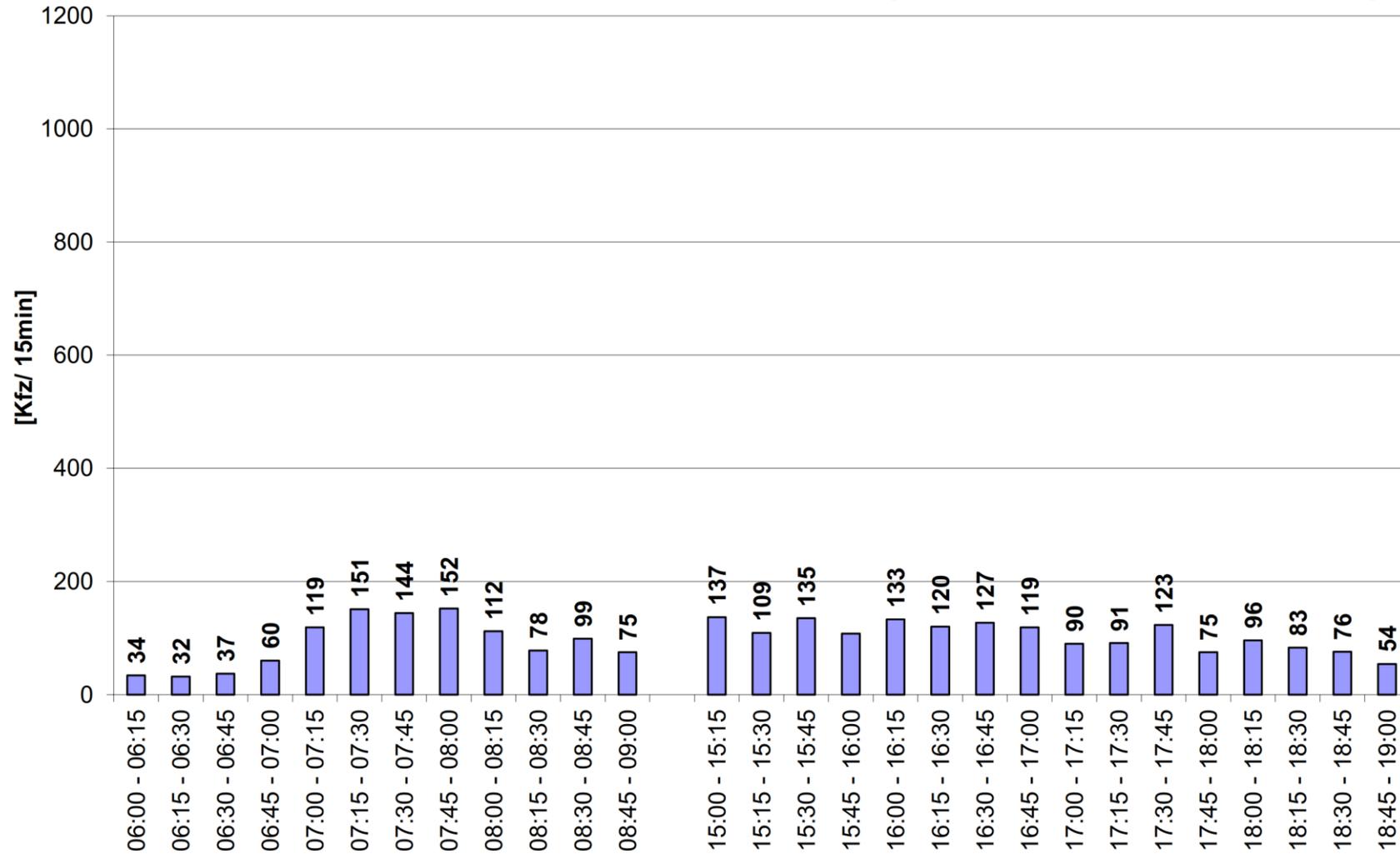
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz<sub>SV</sub>/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.2 - Blatt 4**

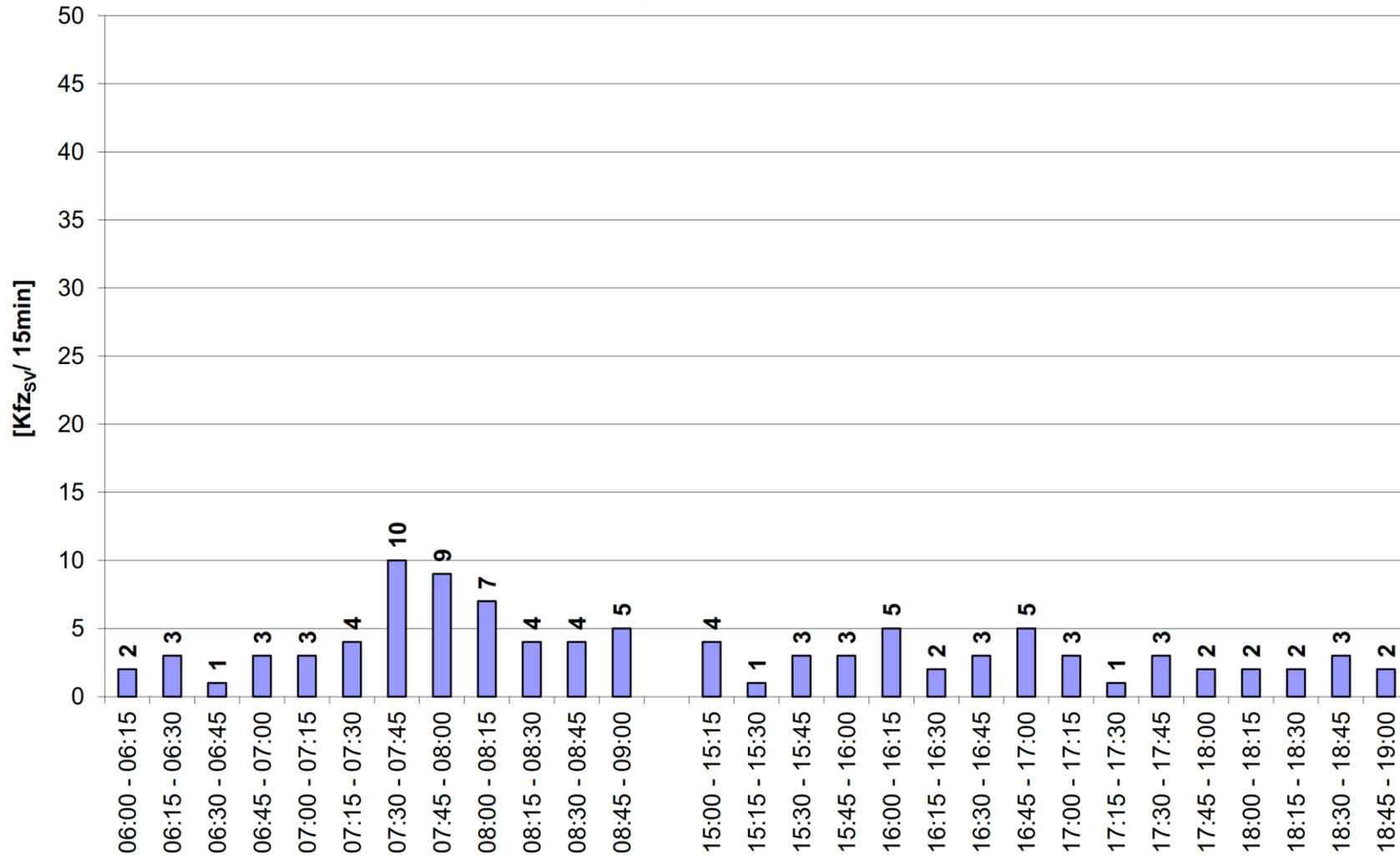
Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.  
 Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/15min]



Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.2 - Blatt 5**

Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.  
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/15min]

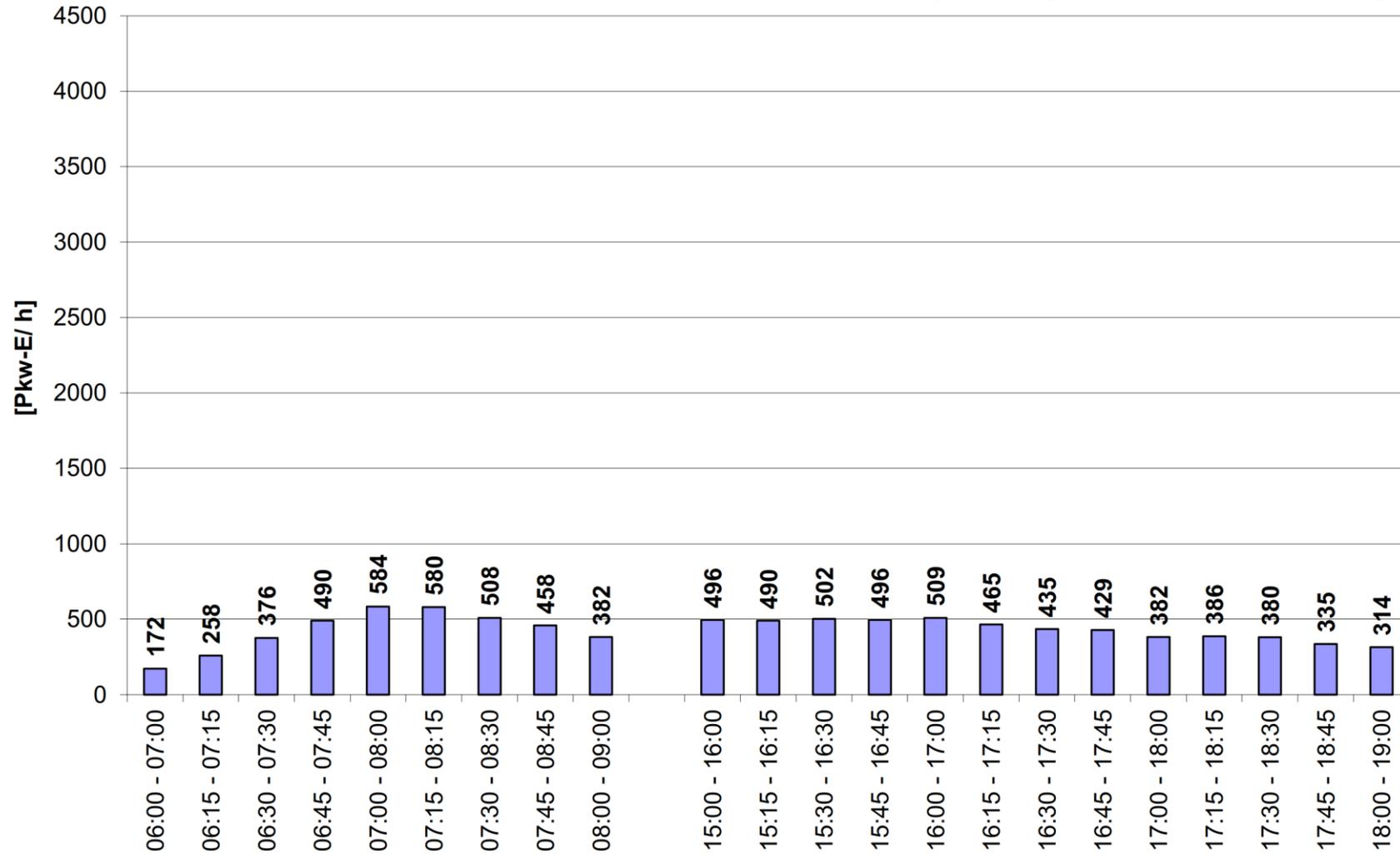


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.2 - Blatt 6**

Knotenstromzählung: KP 06 – Welfenstr./ Brunhildenstr./ Wettinerstr.

Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]



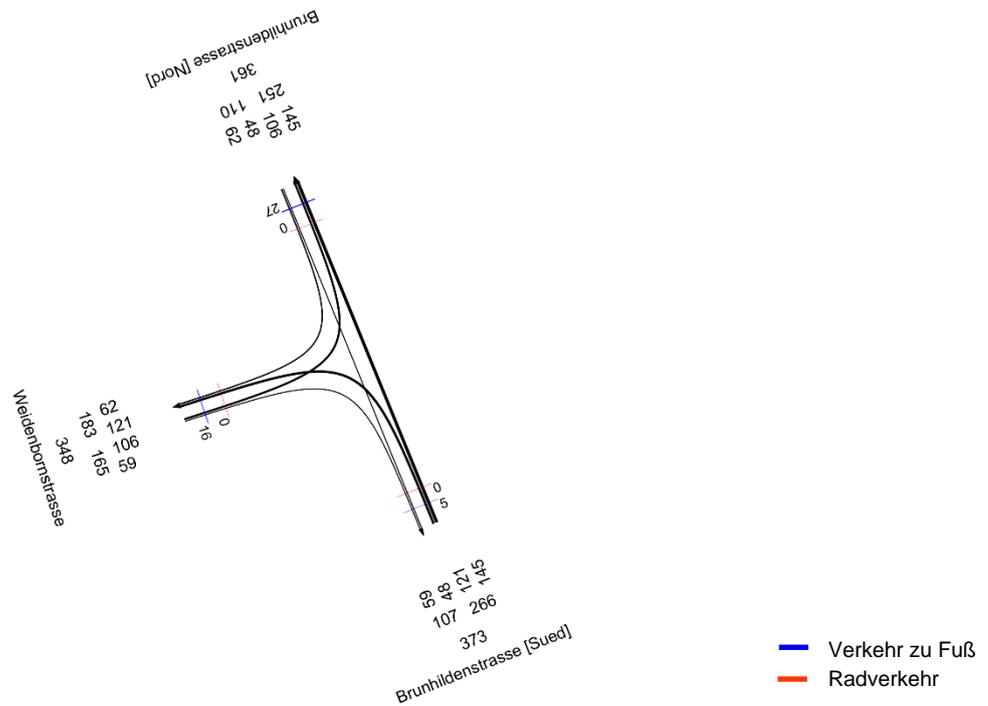
Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

## Anlage 1.3 - Blatt 1

### Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.

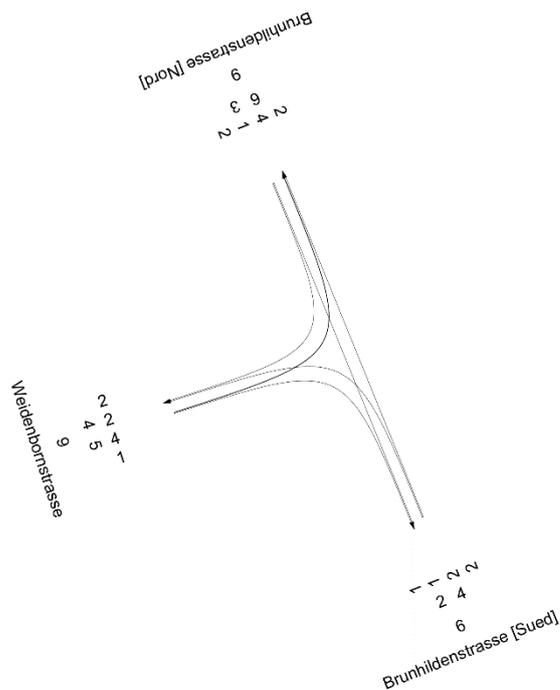
Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]:

Morgenspitze 07:15 – 08:15 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]:

Morgenspitze 07:15 – 08:15 Uhr

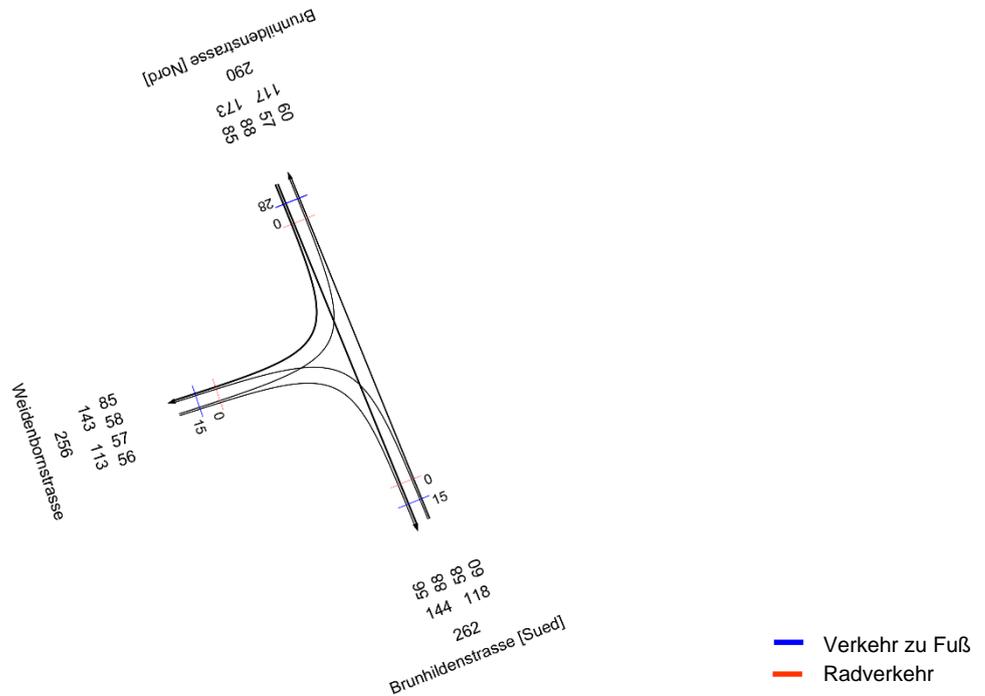


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

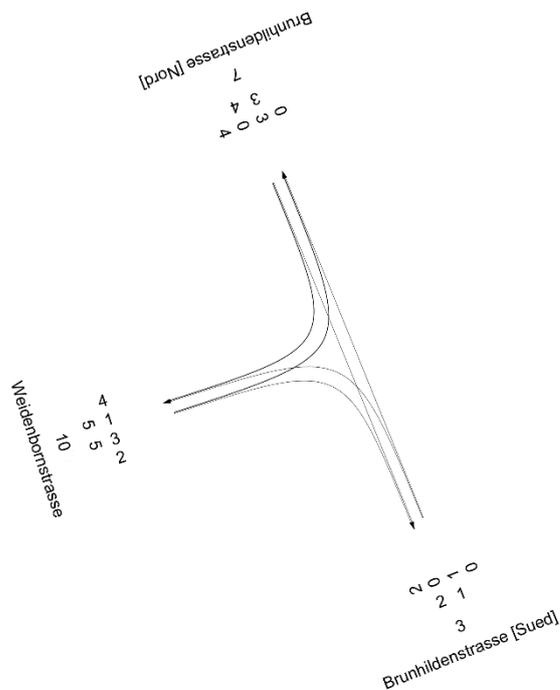
## Anlage 1.3 - Blatt 2

### Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 15:00 – 16:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Abendspitze 15:00 – 16:00 Uhr

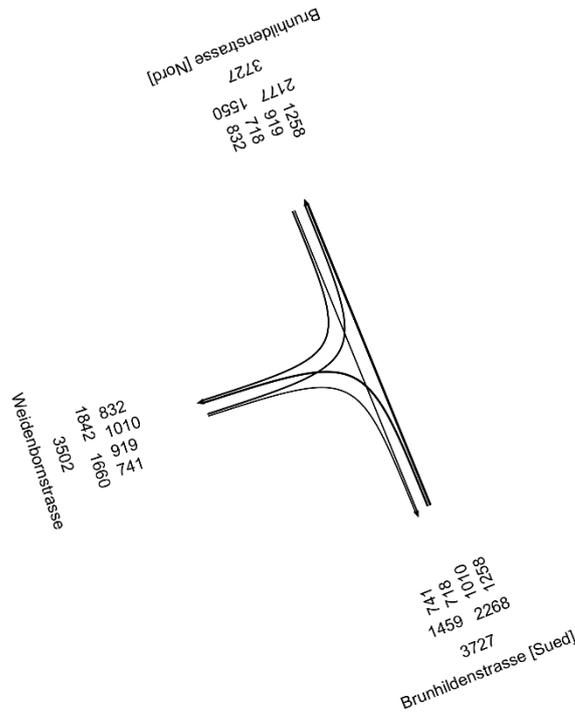


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

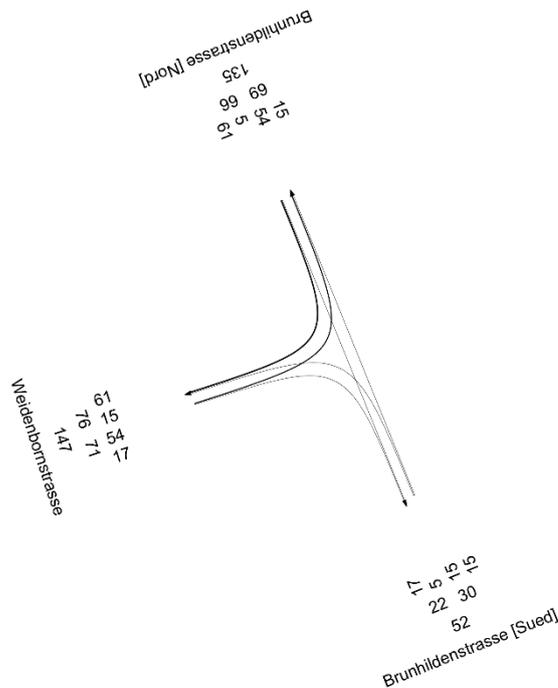
### Anlage 1.3 - Blatt 3

#### Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



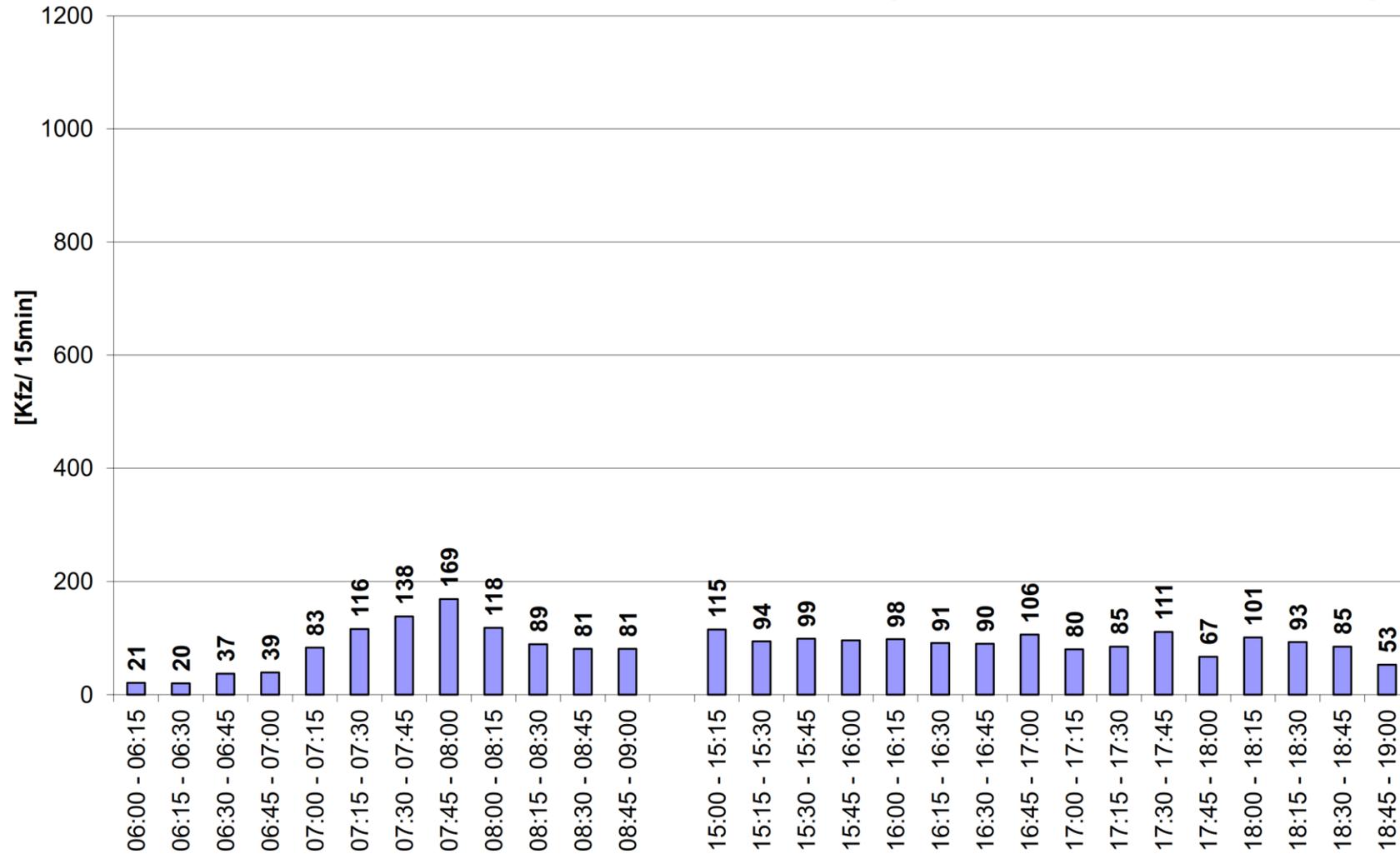
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz<sub>SV</sub>/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.3 - Blatt 4**

Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.  
Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/15min]

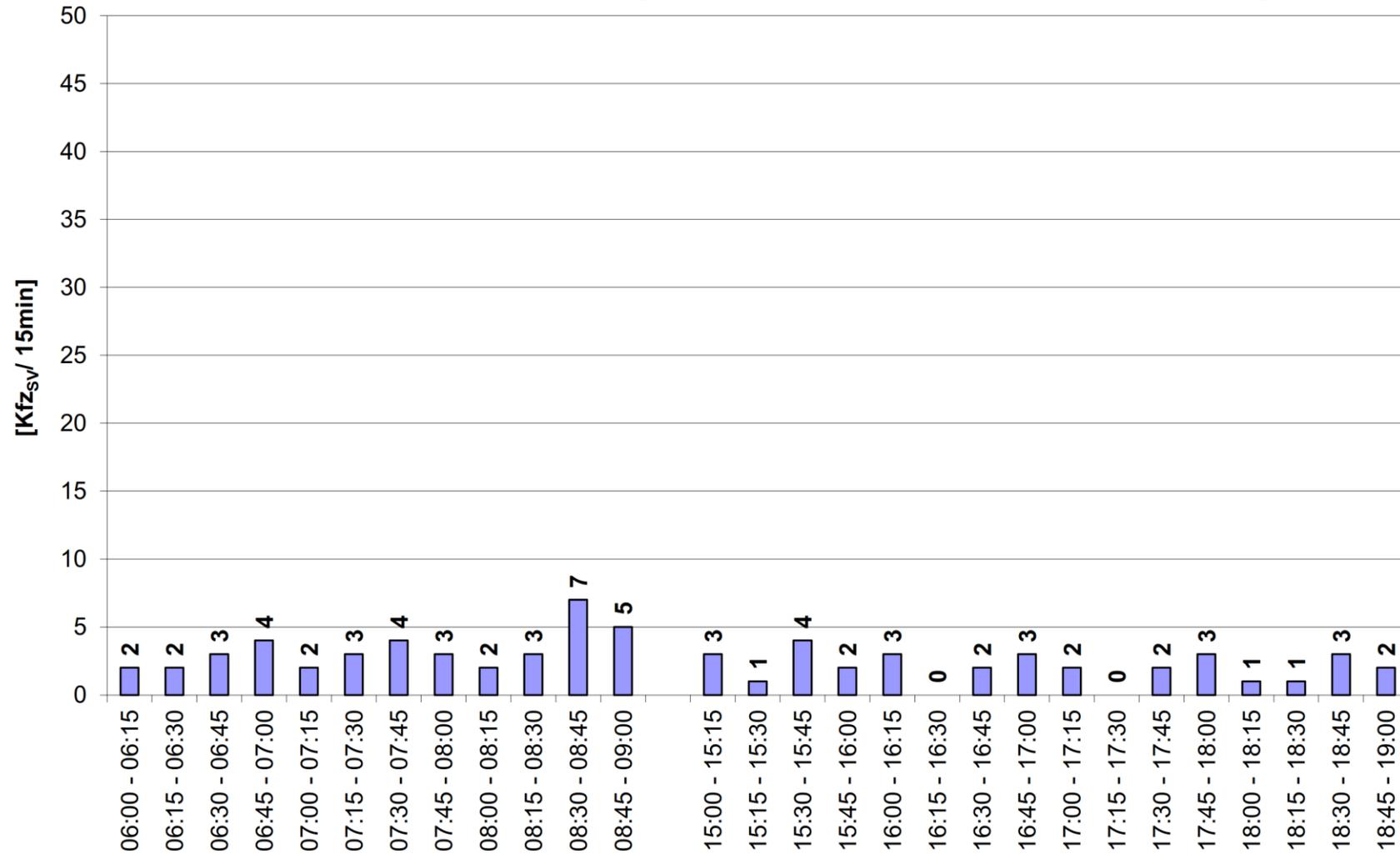


Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.3 - Blatt 5**

Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.

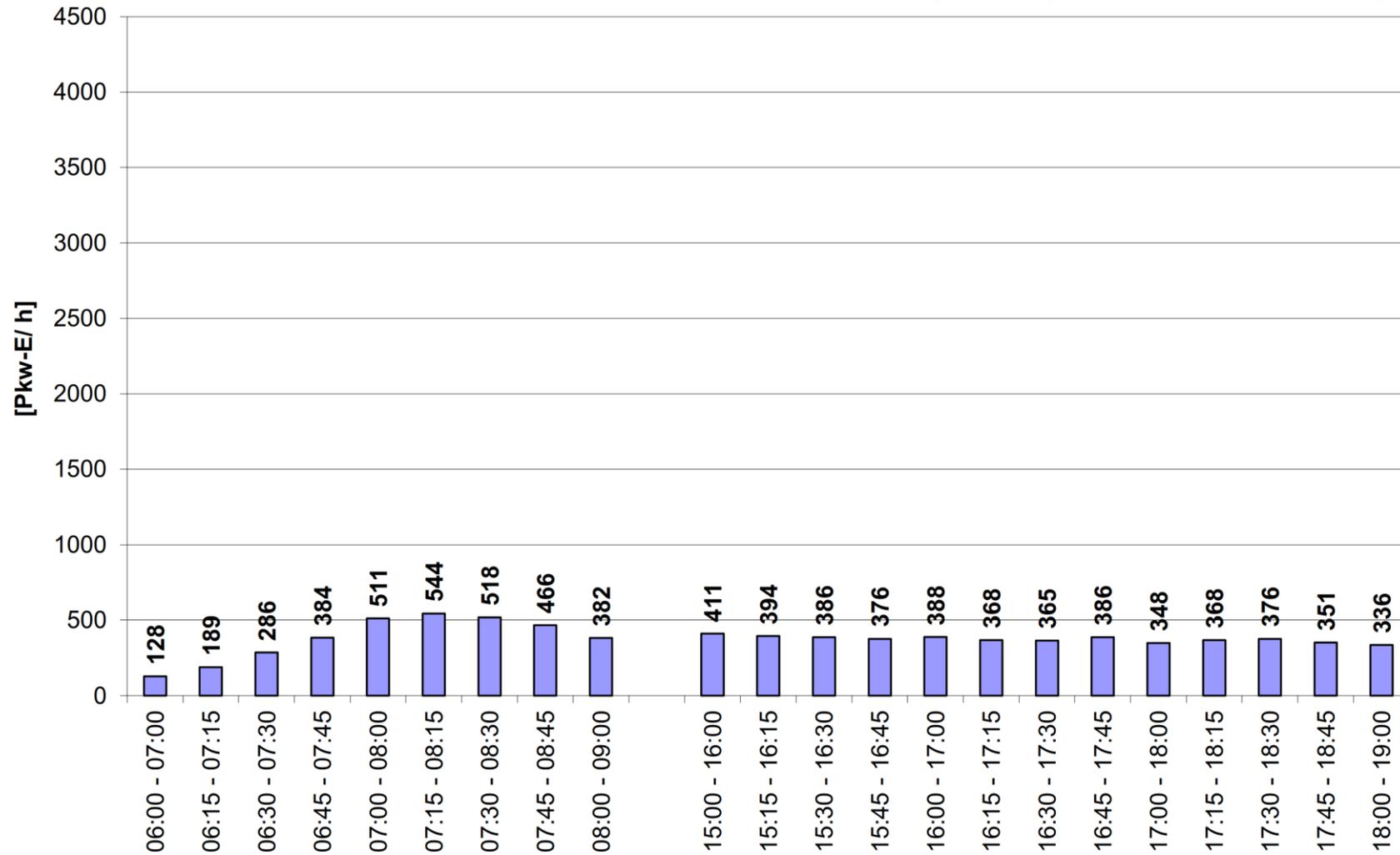
Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/15min]



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.3 - Blatt 6**

**Knotenstromzählung: KP 08 – Weidenbornstr./ Brunhildenstr.  
Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]**

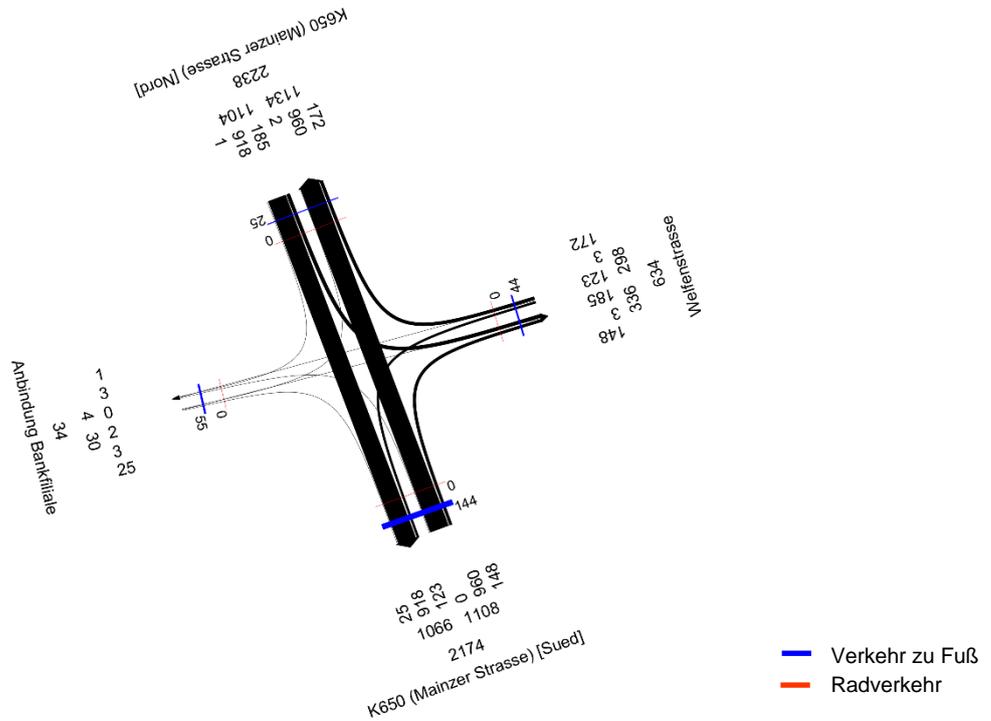


Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

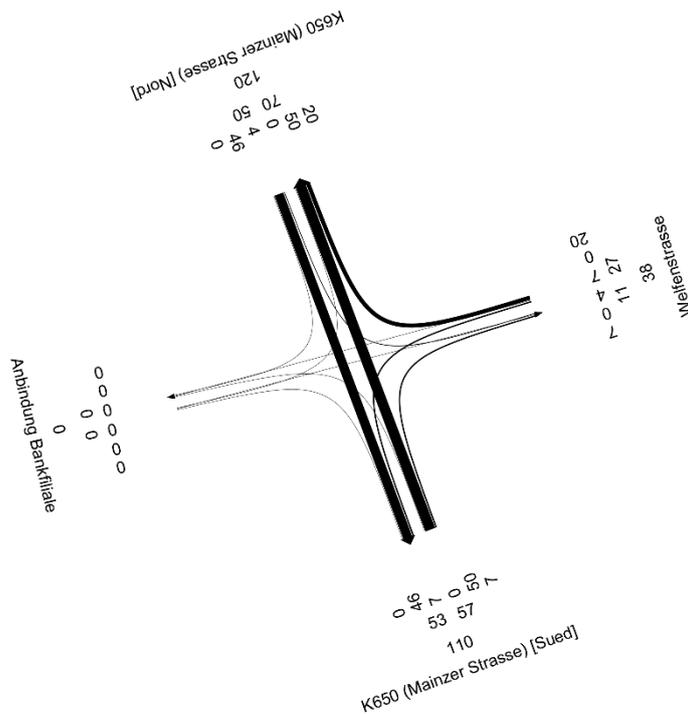
## Anlage 1.4 - Blatt 1

### Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:45 – 08:45 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Morgenspitze 07:45 – 08:45 Uhr

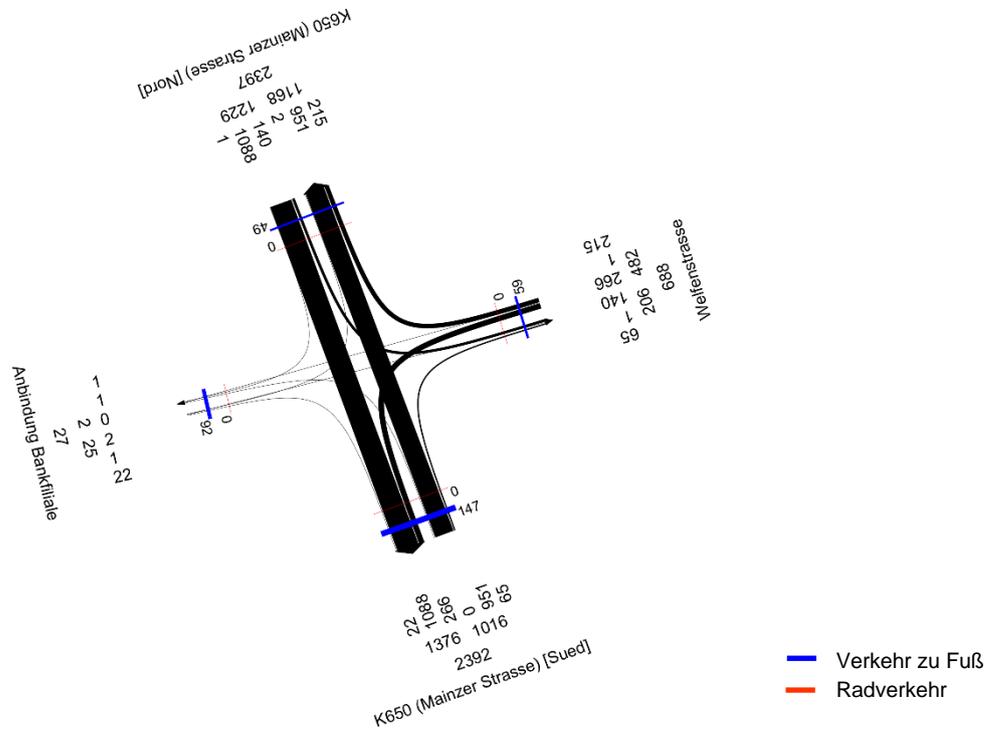


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

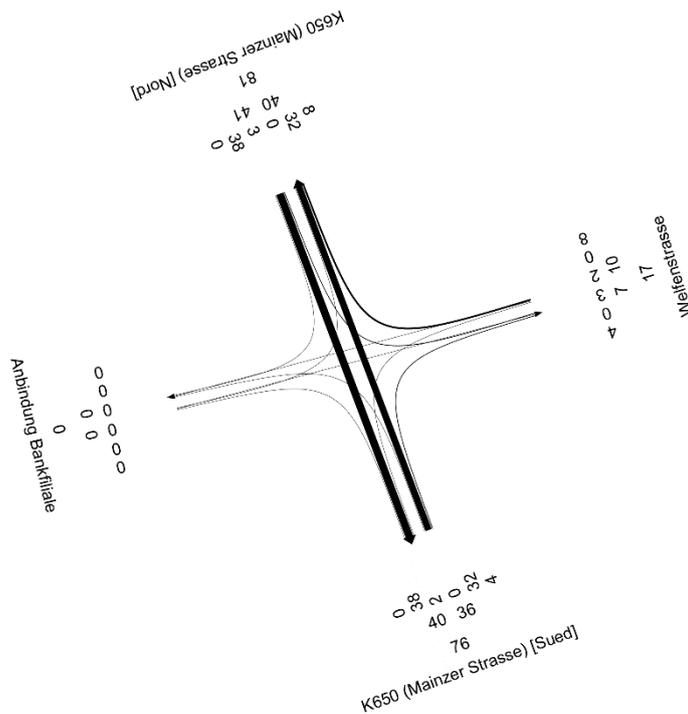
## Anlage 1.4 - Blatt 2

### Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr



Schwerverkehrsbelastungen > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/ h]: Abendspitze 16:00 – 17:00 Uhr

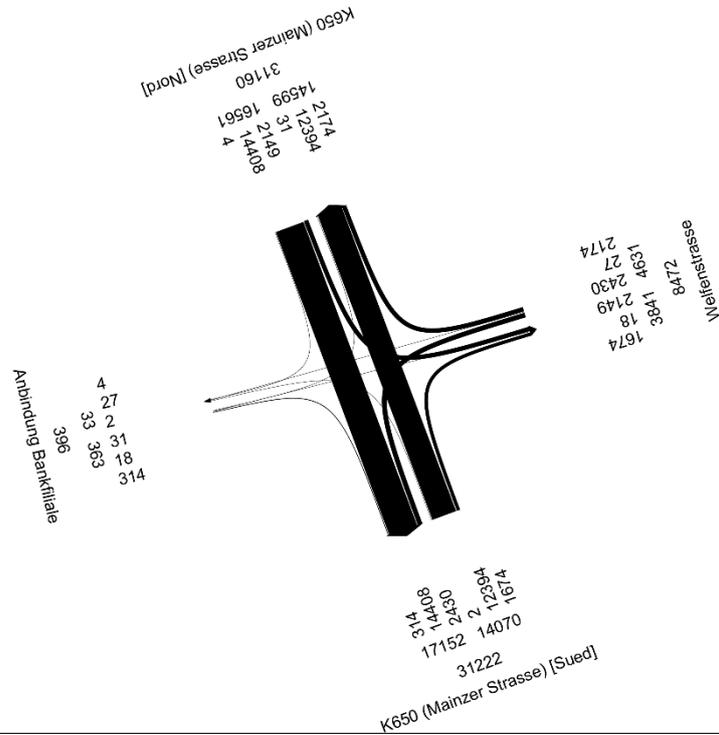


Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

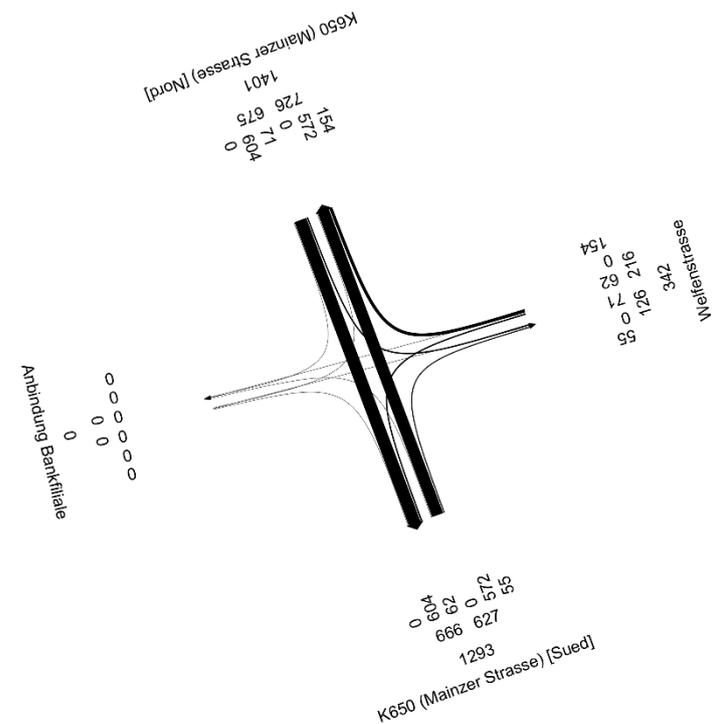
### Anlage 1.4 - Blatt 3

#### Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale

werktägliche Kfz-Belastungen [Kfz/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



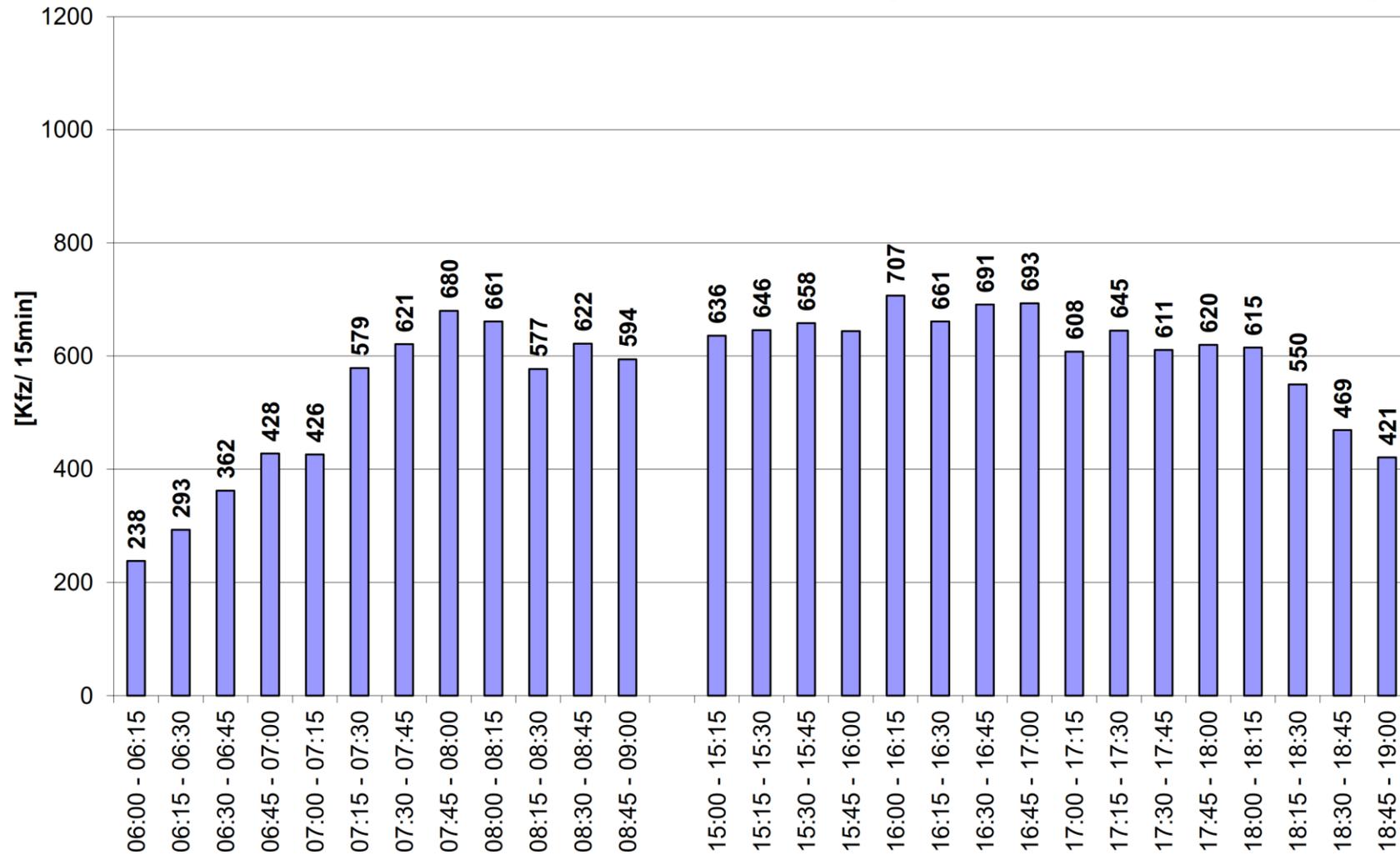
werktägliche Schwerverkehrsbelastung [Kfz<sub>sv</sub>/24h]:                      hochgerechneter Tagesverkehr 00:00 – 24:00 Uhr



  
 Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.4 - Blatt 4**

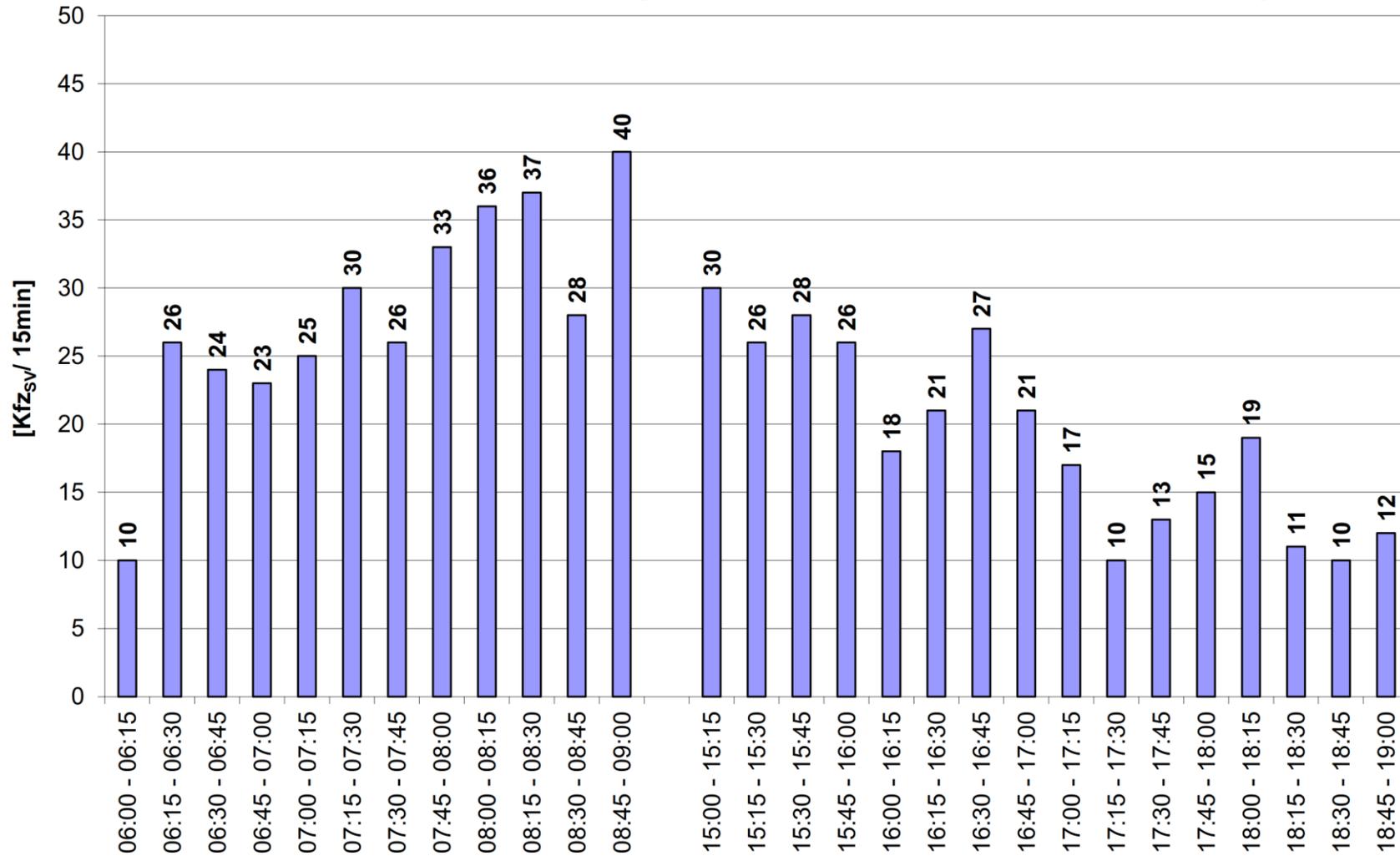
Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale  
 Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/15min]



Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.4 - Blatt 5**

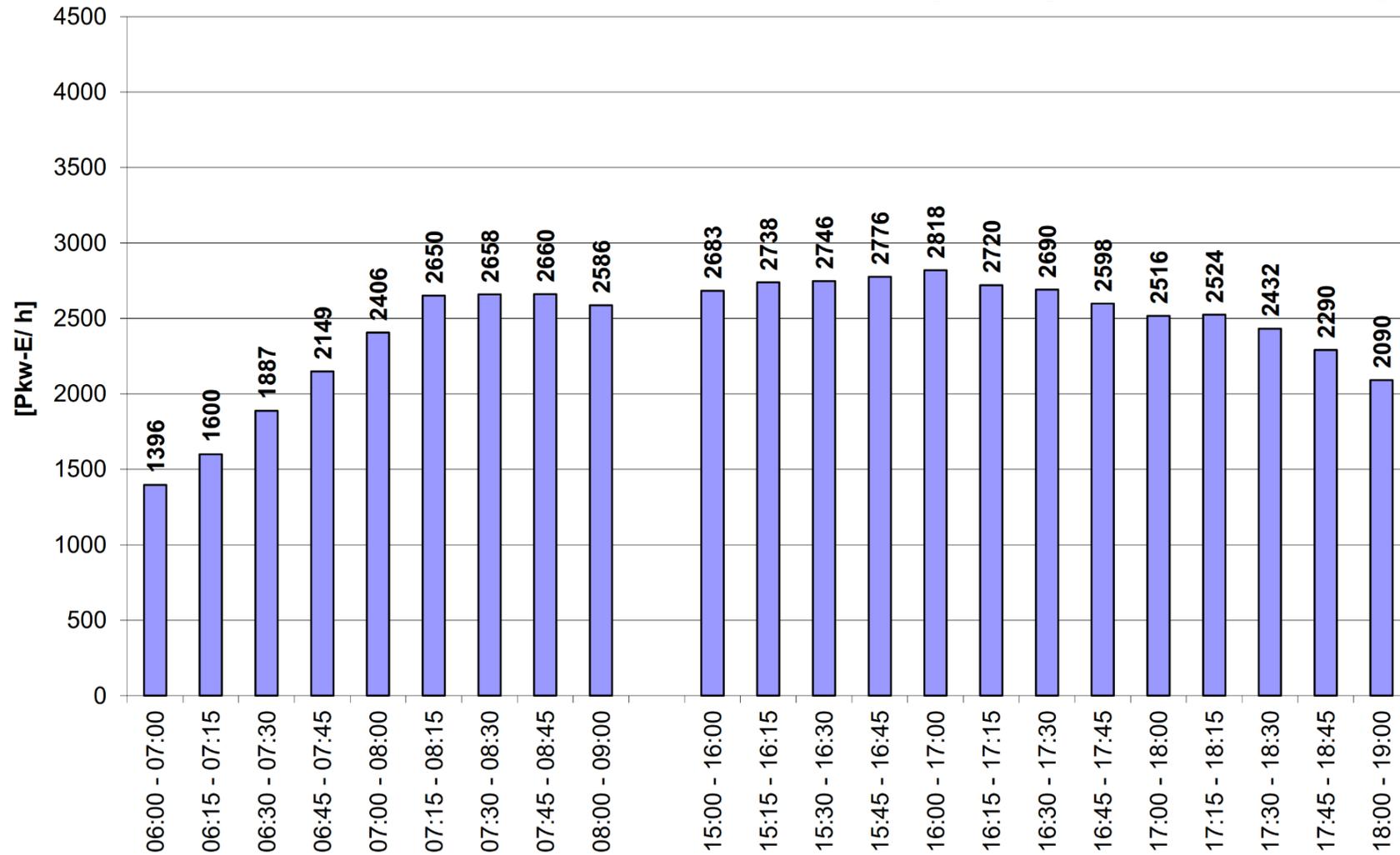
Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale  
 Ganglinie der viertelstündlichen Schwerverkehrsbelastung > 3,5 t [Kfz<sub>sv</sub>/15min]



Erhebung  
 Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 1.4 - Blatt 6**

Knotenstromzählung: KP 10 – K650 (Mainzer Str.)/ Welfenstr./ Anbindung Bankfiliale  
Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]

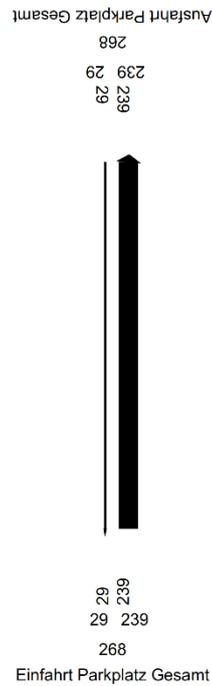


Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

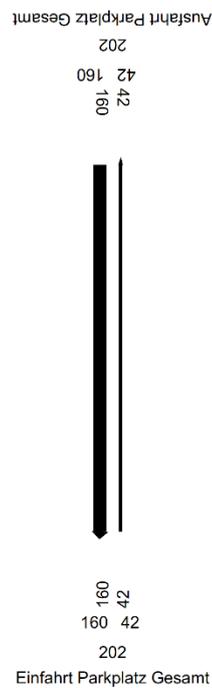
## Anlage 1.5 - Blatt 1

### Knotenstromzählung: KP 15 – Gesamt Ein- und Ausfahrt Parkplatz

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Morgenspitze 07:15 – 08:15 Uhr



Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Mittagsspitze 13:00 – 14:00 Uhr

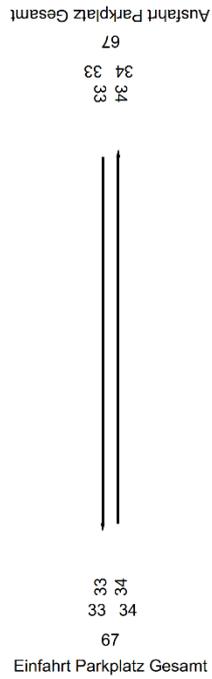


Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

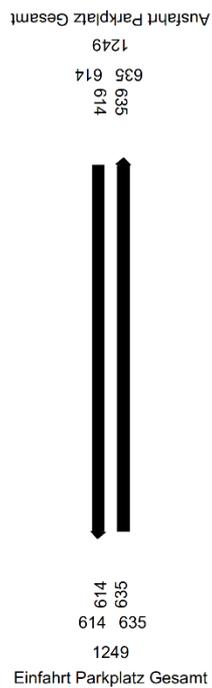
## Anlage 1.5 - Blatt 2

### Knotenstromzählung: KP 15 – Gesamt Ein- und Ausfahrt Parkplatz

Bemessungsverkehrsstärken [Kfz/ h]: Abendspitze 17:00 – 18:00 Uhr



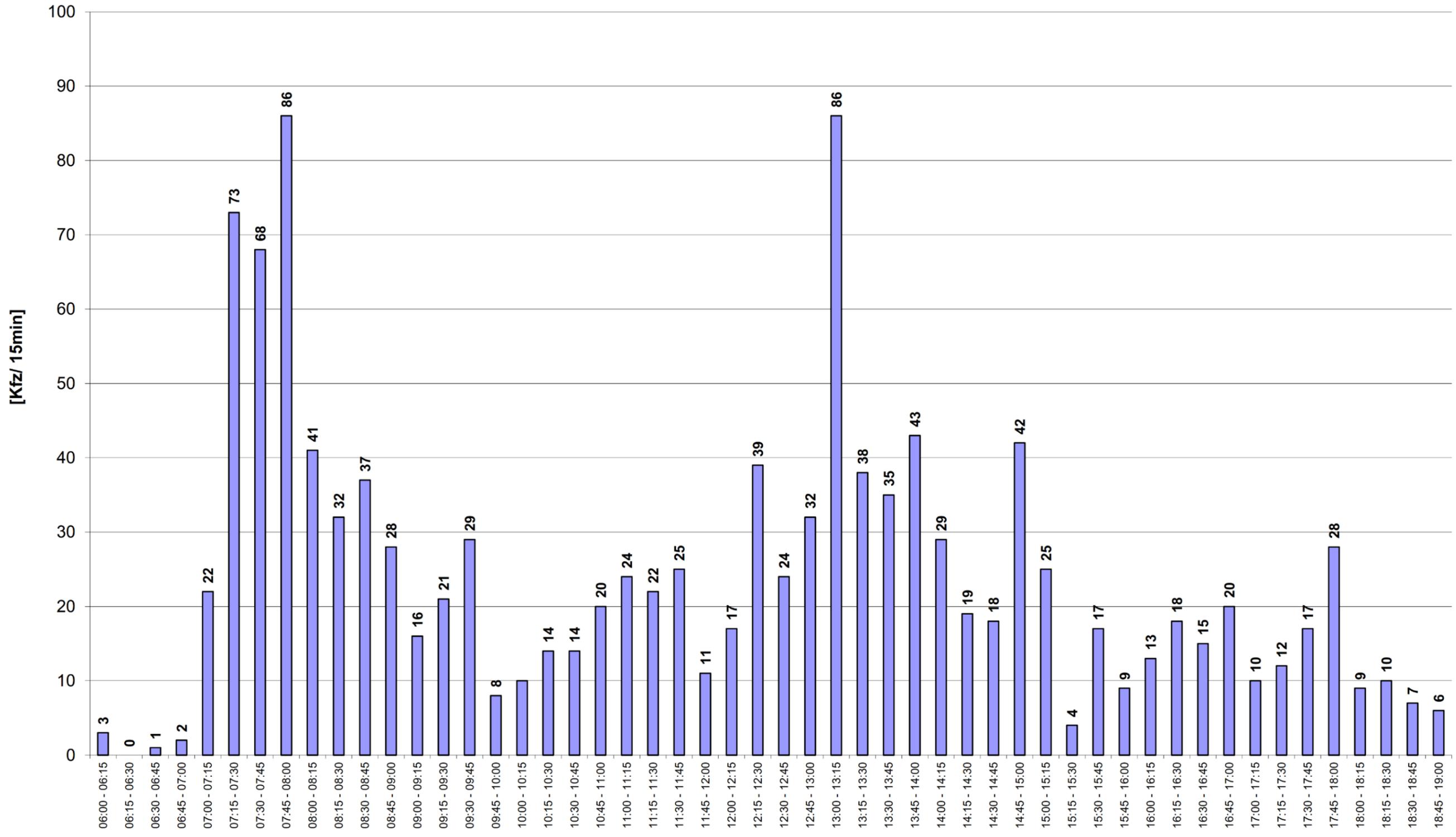
Kfz-Belastungen [Kfz/ 13h]: Stundengruppe 6:00 – 19:00 Uhr



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

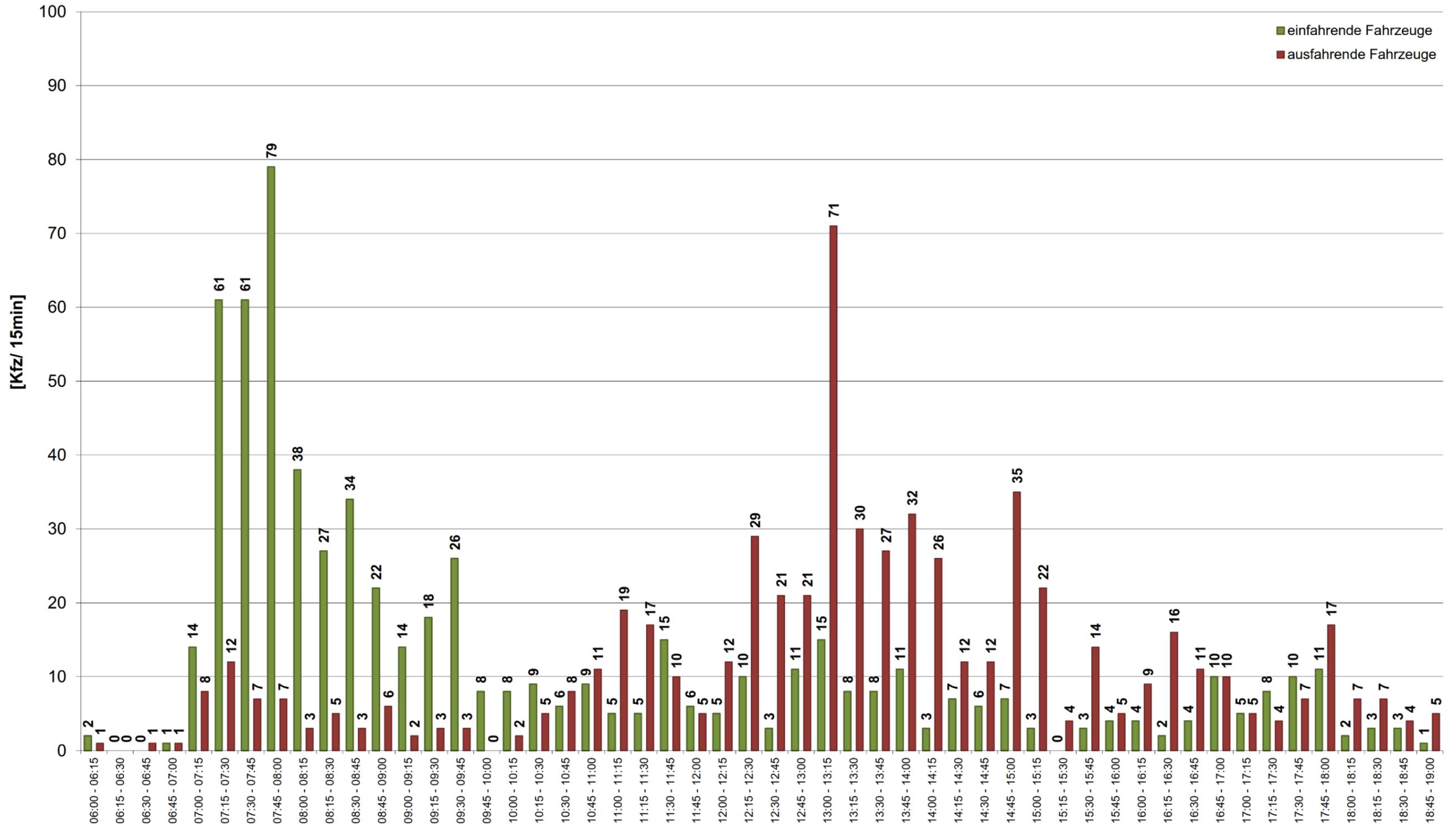
Anlage 1.5 - Blatt 4

Knotenstromzählung: KP 15 – Gesamt Ein- und Ausfahrt Parkplatz  
Ganglinie der viertelstündlichen Kfz-Belastung [Kfz/15min]



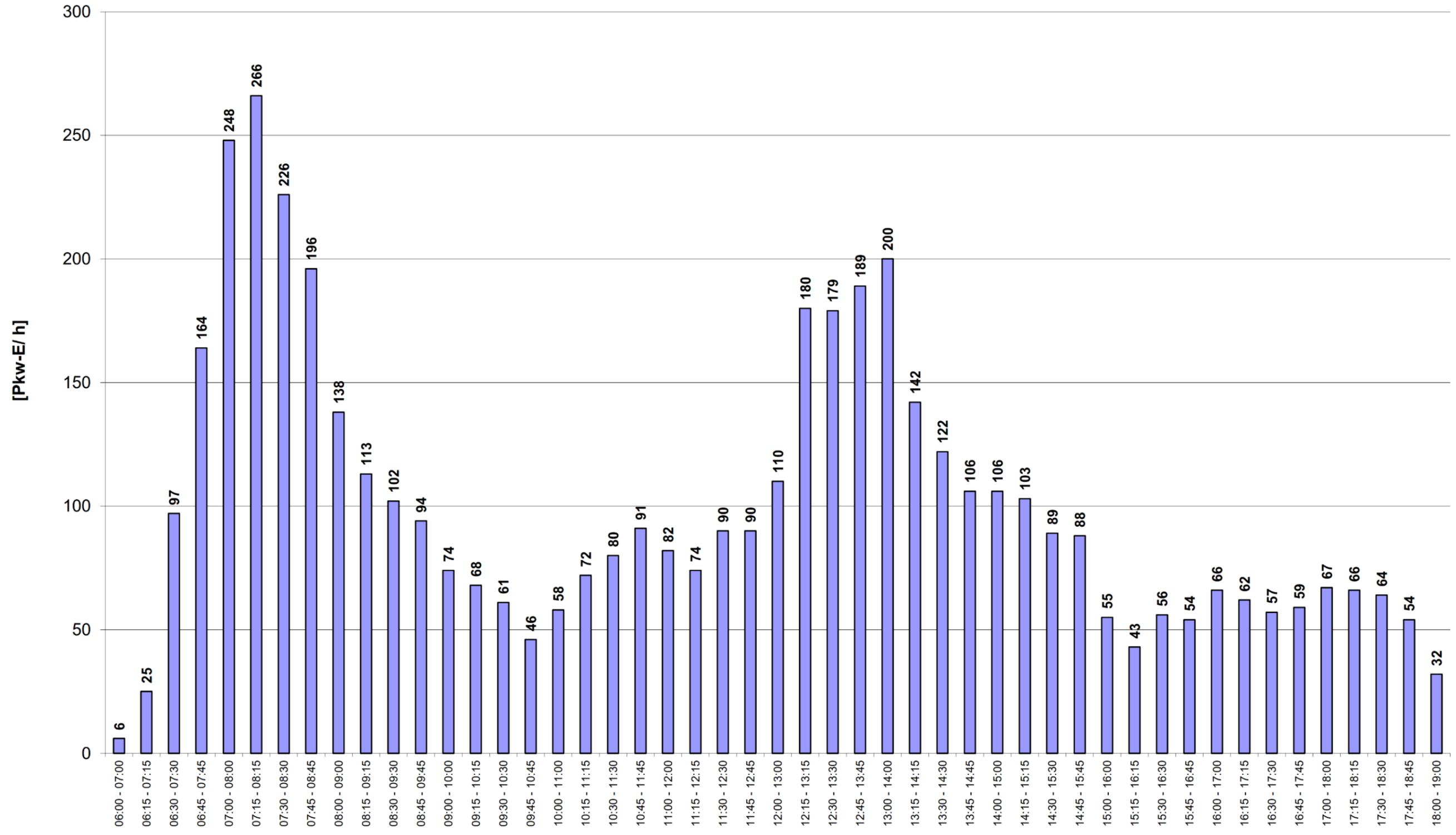
Anlage 1.5 - Blatt 5

Knotenstromzählung: KP 15 – Gesamt Ein- und Ausfahrt Parkplatz  
 Ganglinie der viertelstündlichen ein- und ausfahrenden Kfz-Belastung [Kfz/15min]



Anlage 1.5 - Blatt 6

Knotenstromzählung: KP 15 – Gesamt Ein- und Ausfahrt Parkplatz  
Ganglinie der gleitenden Stundenbelastung [Pkw-E/ h]



Erhebung  
Mittwoch, 30.09.2020

**Anlage 2.1: Verkehrsnachfrage lokale Entwicklungen (Baustein 1-3)**Art und Maß der baulichen Nutzung

Die geplanten Nutzungen anliegend an der Berliner Straße setzen sich aus drei Bausteinen zusammen, welche folgende Nutzungen beinhalten.

- Baustein 1: Wohnen/ Gewerbe/ Einzelhandel
- Baustein 2: Grundschule/ Kita/ Sporthalle
- Baustein 3: 3-Feld-Sporthalle

Gemäß allgemeinen Abschätzungen, bzw. Vorgaben des AG sind folgende Strukturdaten über Art und Maß der baulichen Nutzung als Eingangsgrößen für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen.

Baustein 1:

Lfd. Nr.	Art der Nutzung	Maß der Nutzung	Bemerkungen
I	Wohngebiet/ Wohnen	273 Wohneinheiten	1 Stellplatz/ WE
II	Gewerbe	1.640 m <sup>2</sup> BGF	
III	Kleinflächiger Einzelhandel	< 800 m <sup>2</sup>	

Baustein 2:

Lfd. Nr.	Art der Nutzung	Maß der Nutzung	Bemerkungen
I	Grundschule	4.579 m <sup>2</sup> BGF/ 400 Schüler	
II	Kita	1.306 m <sup>2</sup> BGF/ 80 Kinder	
III	2-Feld-Sporthalle	1.768 m <sup>2</sup> BGF	

Baustein 3:

Lfd. Nr.	Art der Nutzung	Maß der Nutzung	Bemerkungen
I	3-Feld-Sporthalle	5.332 m <sup>2</sup> BGF	
II	Erweiterung Berufsschule	1.100 Schüler	Schülerzahl im Vergleich zum Bestand gleichbleibend

**Baustein1:****I Wohnen**

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

**Wohnen****Nutzung 273 WE**

MIV-Anteil: 45,00 %	(für Einwohner)
MIV-Anteil: 55,00 %	(für Besucher)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,5	(für Einwohner)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,7	(für Besucher)
Binnenverkehr innerhalb des Gebiets: 10,00 %	(für Einwohner)
Außerhalb des Gebiets stattfindender Einwohnerverkehr 15,00 %	(für Einwohner)
Anteil Besucherverkehr: 13,00 %	(für Einwohner)

**Einwohnerzahl**

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Einwohnerdichte [Einwohner/ WE]	Einwohnerzahl [Einwohner]
	[%]	[Wohneinheiten]		
WA	100	273	2,3	628
Summe	100	273		628

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	spezifische Wegehäufigkeit Einwohnerverkehr [Wege/ Einwohner]	Lkw-Fahrtenhäufigkeit [Wege/ Einwohner]
WA	3,50	0,05

**Verkehrserzeugung MIV**

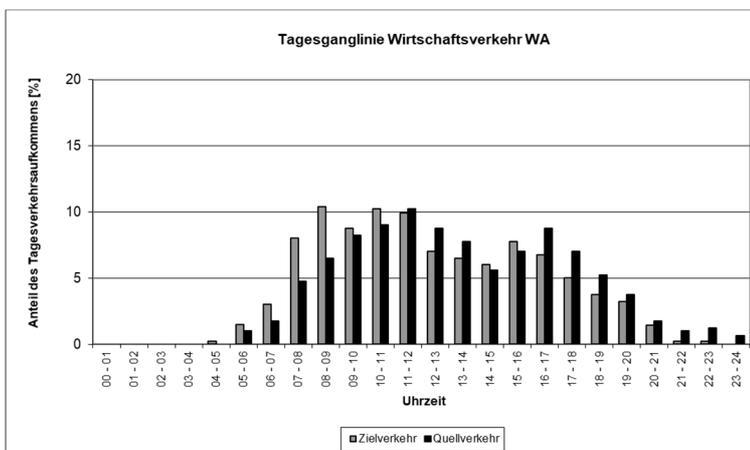
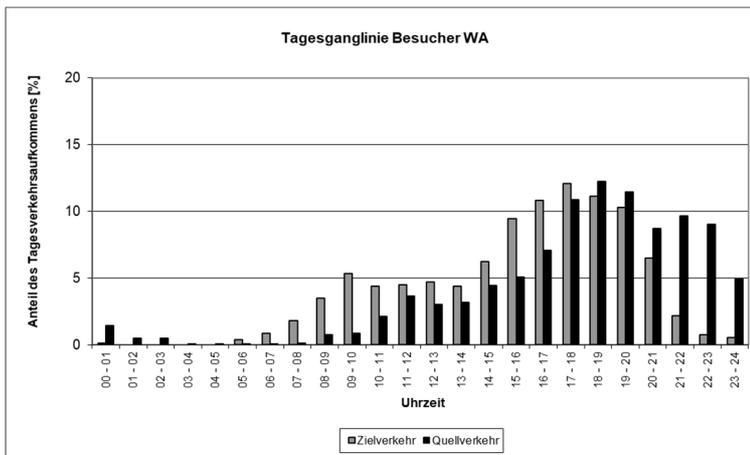
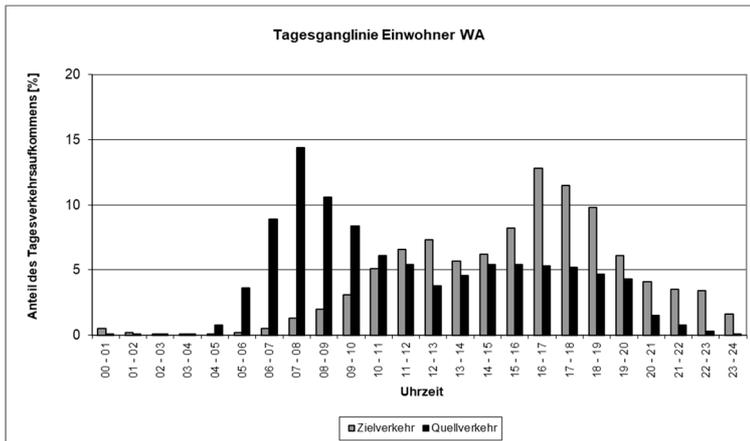
Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten	Verkehrserzeugung	
	Einwohner [Kfz/ 24h]	Besucher [Kfz/ 24h]	Lieferverkehr [Kfz/ 24h]	[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
WA	504	77	31	612	643
Summe	504	77	31	612	643

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Wohnnutzung

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien für das Gebiet mit Wohnnutzung sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

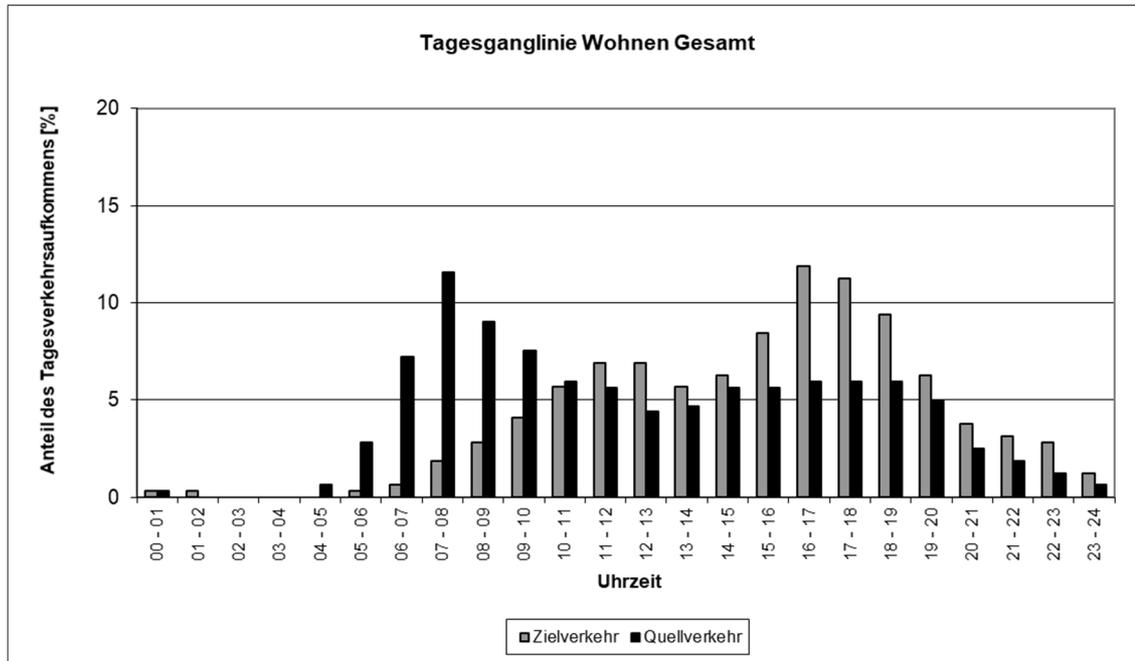
Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



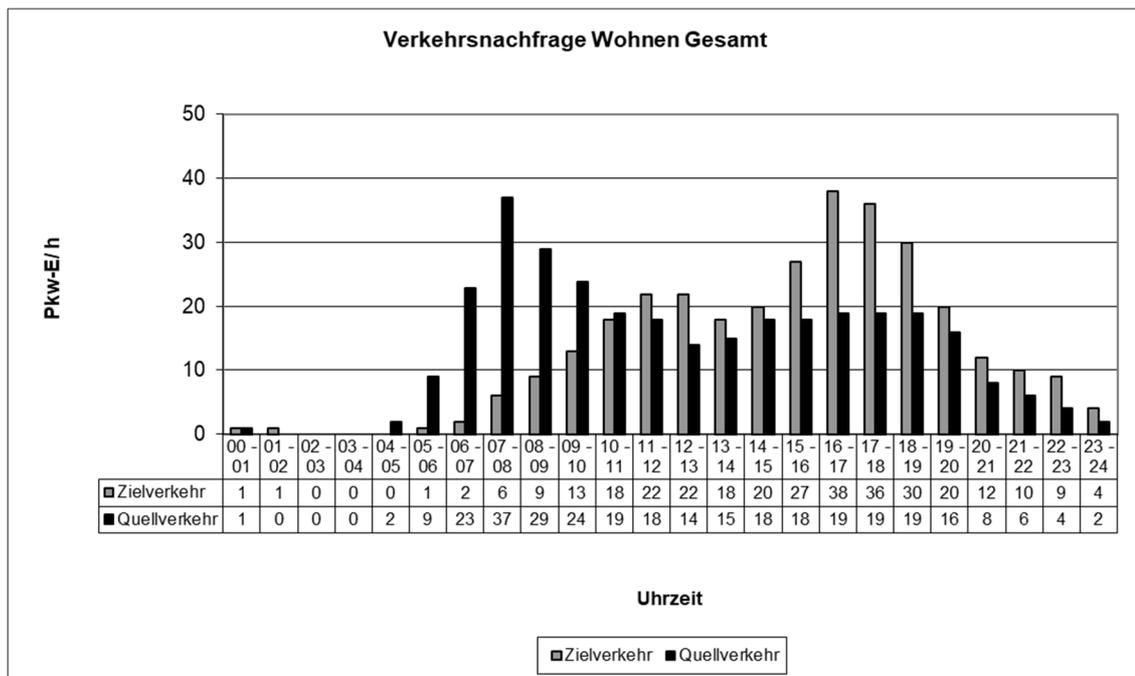
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für das Wohnnutzung wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



## II Gewerbe

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

### Gewerbe

**Gesamtfläche: 1.640 m<sup>2</sup> BGF**  
 MIV-Anteil: 50,00 % (für Beschäftigte)  
 MIV-Anteil: 45,00 % (für Besucher/ Kunden)  
 Anwesenheitsfaktor: 0,85 (für Beschäftigte)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 (für Beschäftigte)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 (für Besucher/ Kunden)

#### Beschäftigtenzahl

Art der gewerblichen Nutzung	Anteil an Nutzung		Beschäftigungsdichte [qm/Beschäftigte]	Beschäftigtenzahl [Beschäftigte]
	[%]	[qm Bruttogeschossfläche]		
Handwerk	25,0	410	65	6
Dienstleistung/ Büro	75,0	1230	35	35
Summe	100,0	1640,00		41

#### Wegehäufigkeit

Art der gewerblichen Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem]
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	Besucher-/ Kundenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	
Handwerk	4,00	1,50 Wege/ Beschäftigtem	0,30
Dienstleistung/ Büro	3,00	35,00 Wege/ Beschäftigtem	0,10

#### Verkehrserzeugung MIV

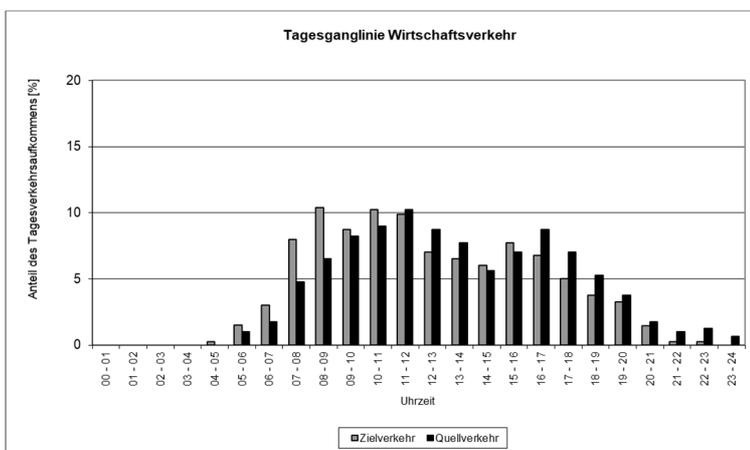
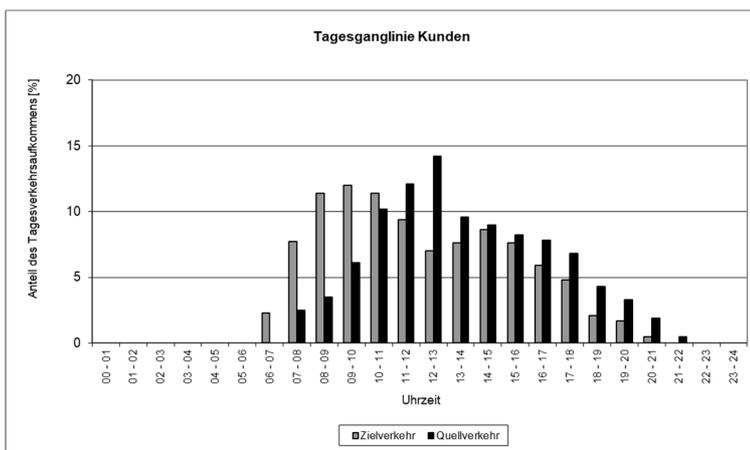
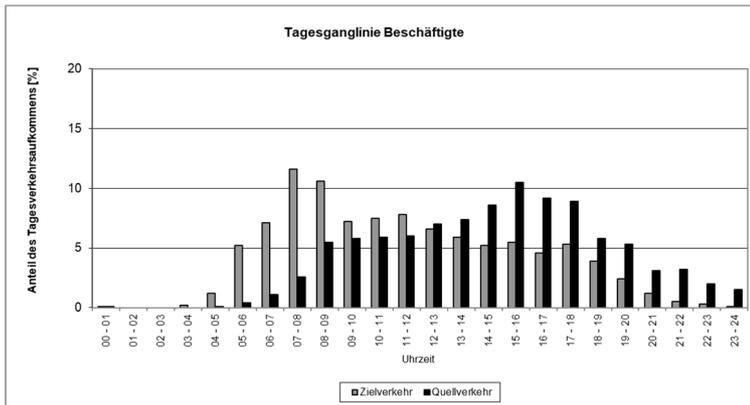
Art der gewerblichen Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	Verkehrserzeugung	
	Beschäftigte [Kfz/ 24h]	Besucher/ Kunden [Kfz/ 24h]		[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Handwerk	9	4	2	15	17
Dienstleistung/ Büro	41	501	4	546	550
Summe	50	505	6	561	567

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Gewerbe

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

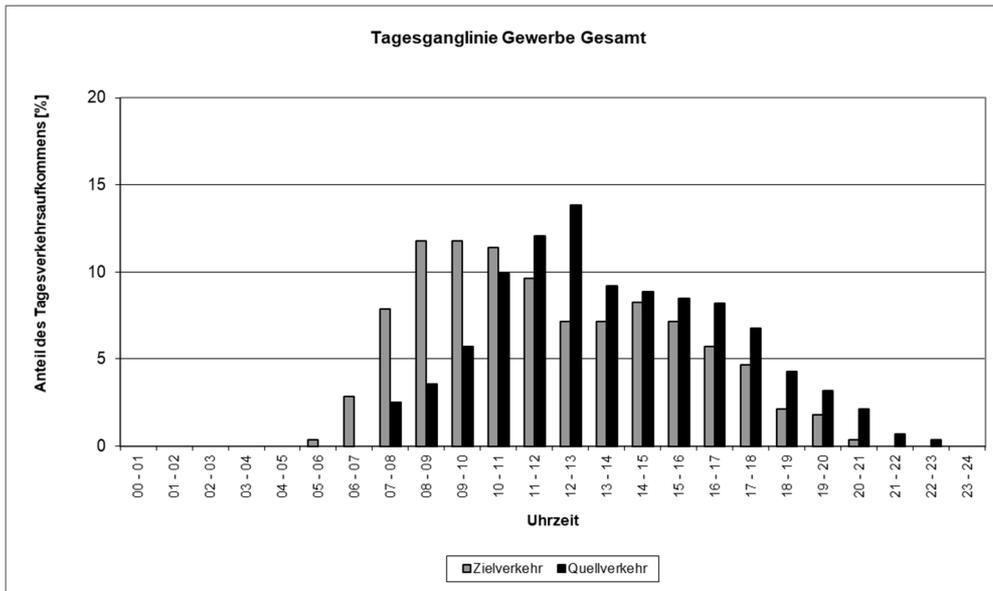
Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



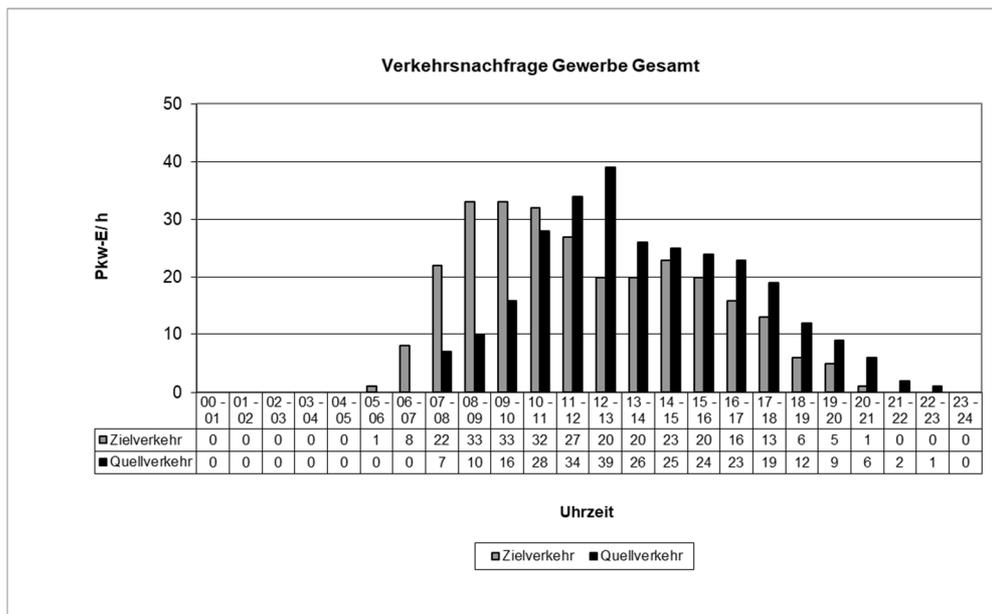
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die gewerbliche Nutzung wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



### III Einzelhandel

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

#### Einzelhandel

MIV-Anteil: 50,00 %	(für Beschäftigte)
MIV-Anteil: 45,00 %	(Kunden sonstiges)
Anwesenheitsfaktor: 0,85	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,3	(für Kunden)
Verbundeffekt: 25,00 %	(für Kunden)
Konkurrenzeffekt: 10,00 %	(für Kunden)
Mitnahmeeffekt: 10,00 %	(für Kunden)

#### Beschäftigtenzahl

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Beschäftigungsdichte [m <sup>2</sup> VKF/ Beschäftigter]	Beschäftigtenzahl [Beschäftigte]
	[%]	[m <sup>2</sup> VKF bzw. BGF]		
Sonstiger kleinflächiger Einzelhandel	100	800 m <sup>2</sup> VKF	90 m <sup>2</sup> VKF/Beschäftigter	9
Summe	100	800		9

#### Kundenzahl

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Kundendichte [Kunden/ m <sup>2</sup> VKF]	Kundenzahl [Kunden]
	[%]	[m <sup>2</sup> VKF bzw. BGF]		
Sonstiger kleinflächiger Einzelhandel	100	800 m <sup>2</sup> VKF	1,50	1.200
Summe	100	800		1.200

#### Wegehäufigkeit

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Kenngröße]
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	Besucher-/ Kundenverkehr [Wege/ Kenngröße]	
Sonstiger kleinflächiger Einzelhandel	2,25	2,00 Wege/ Kunde	2,00 Lkw-Fahrten/ 100m <sup>2</sup> VKF

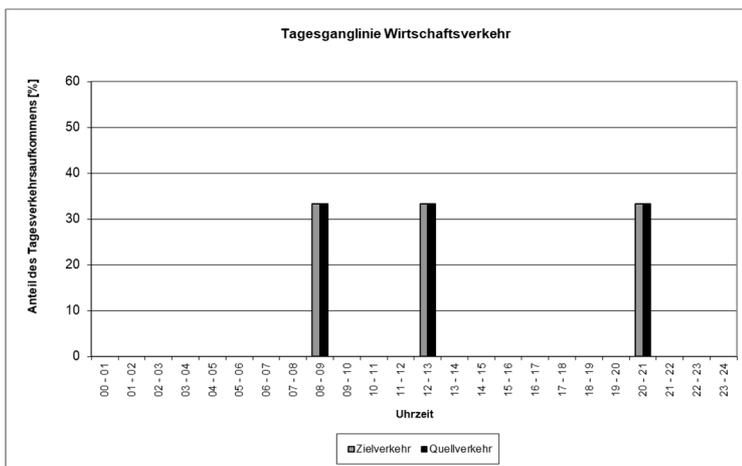
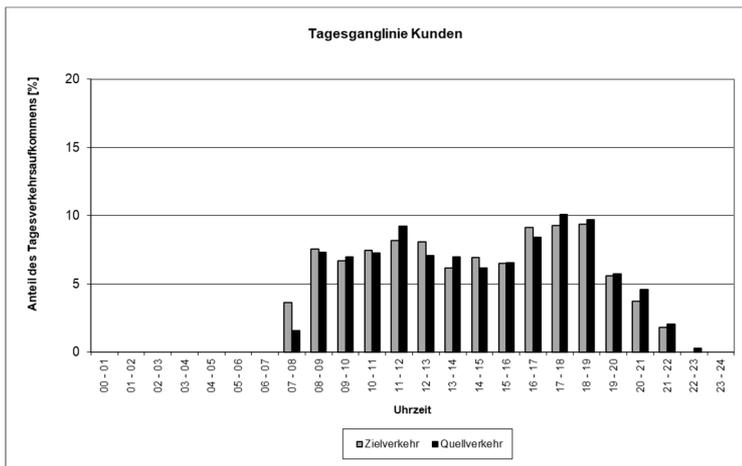
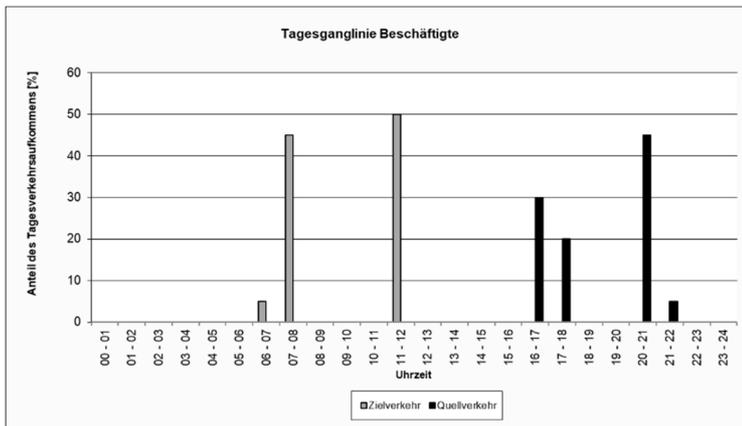
#### Verkehrserzeugung MIV + Güterverkehr

Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	Verkehrserzeugung	
	Beschäftigte [Kfz/ 24h]	Kunden [Kfz/ 24h]		[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Sonstiger kleinflächiger Einzelhandel	8	505	16	529	545
Summe	8	505	16	529	545

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

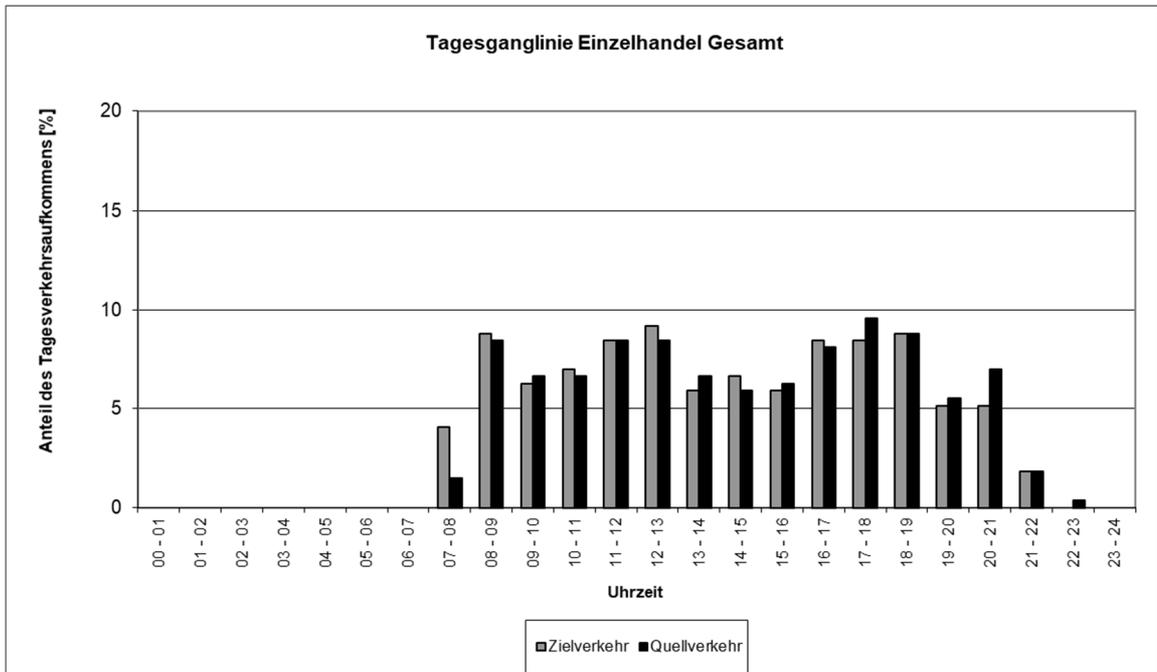
Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert. Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



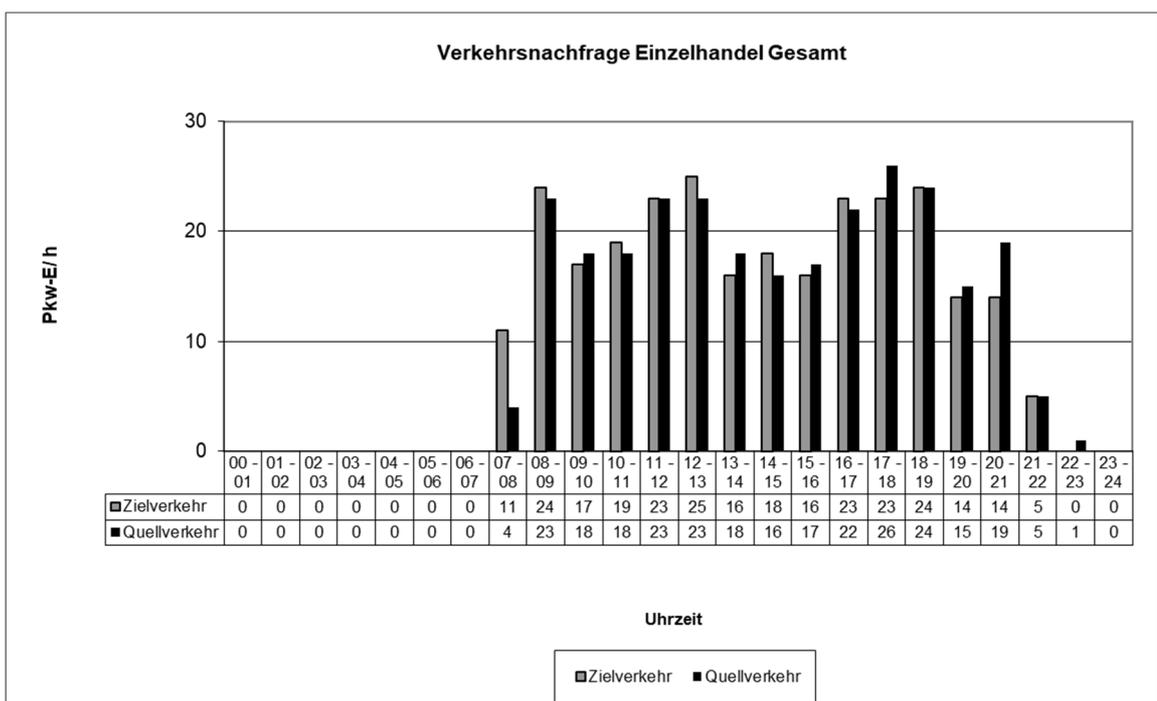
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für den Einzelhandel wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



**Baustein2:****I Kindertagesstätte**

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

**Kindertagesstätte**

**Nutzung 80 Kita-Plätze**  
**1.306 m² BGF**

MIV-Anteil: 40,00 % (für Begleitung)  
 MIV-Anteil: 60,00 % (für Beschäftigte)  
 Anwesenheitsfaktor: 0,75 (für Beschäftigte)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 0,5 (für Begleitung)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 (für Beschäftigte)

**Besucherzahl**

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Belegung [ Kinder/Kita-Platz]	Kinder [Kinder]
	[%]	[Kita-Plätze]		
Kindertagesstätte (Grippe)	25,0	20	1	20
Kindertagesstätte (Elementargruppe)	75,0	60	1	60
Summe	100,0	80		80

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Beschäftigungsdichte [ Beschäftigte/Kita-Platz]	Beschäftigtenzahl [Beschäftigte]
	[%]	[Kita-Plätze]		
Kindertagesstätte (Grippe)	25,0	20	0,24	5
Kindertagesstätte (Elementargruppe)	75,0	60	0,18	11
Summe	25,0	80		16

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem]
	Begleitender Verkehr [Wege/ Kind]	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	
Kindertagesstätte (Grippe)	2,00	2,30 Wege/ Beschäftigtem	0,15
Kindertagesstätte (Elementargruppe)	2,00	2,30 Wege/ Beschäftigtem	

**Verkehrserzeugung MIV**

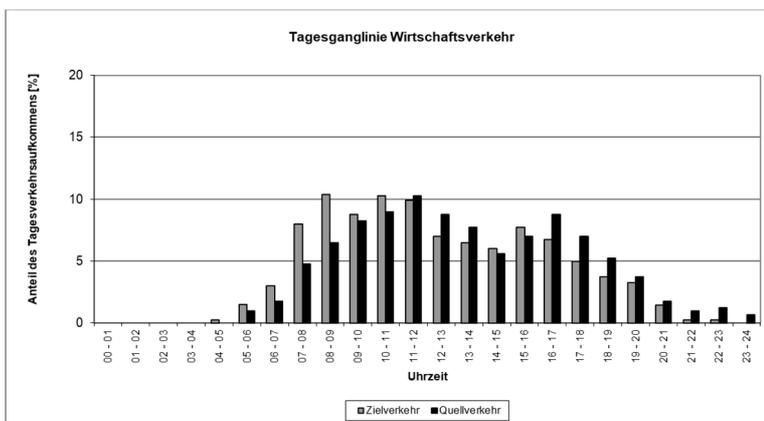
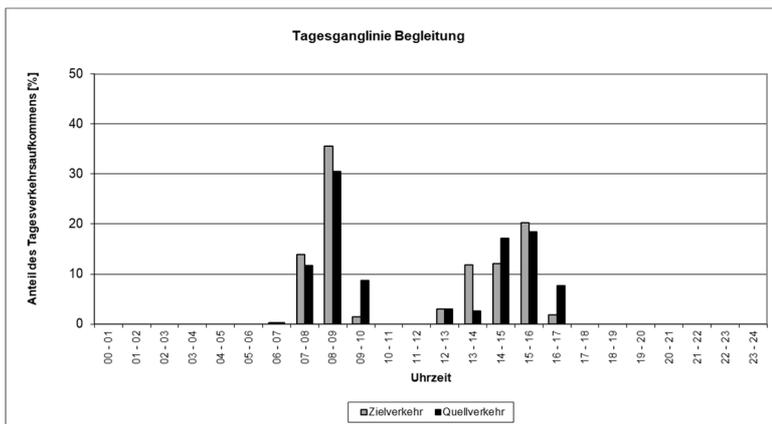
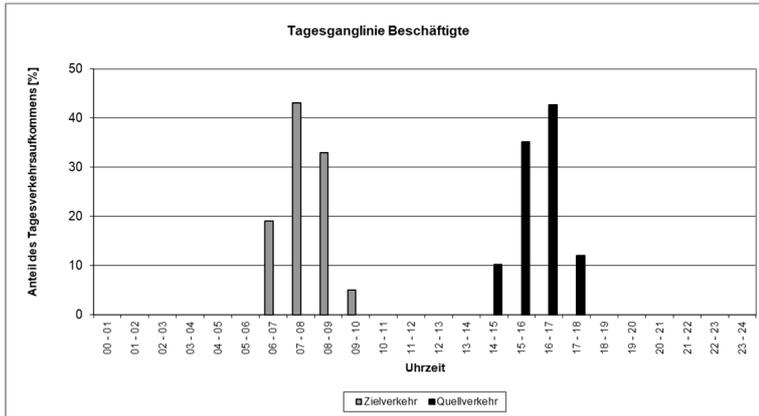
Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	Verkehrserzeugung	
	Begleitung [Kfz/ 24h]	Beschäftigte [Kfz/ 24h]		[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Kindertagesstätte (Grippe)	32	5	2	39	41
Kindertagesstätte (Elementargruppe)	96	10		106	106
Summe	128	15	2	145	147

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

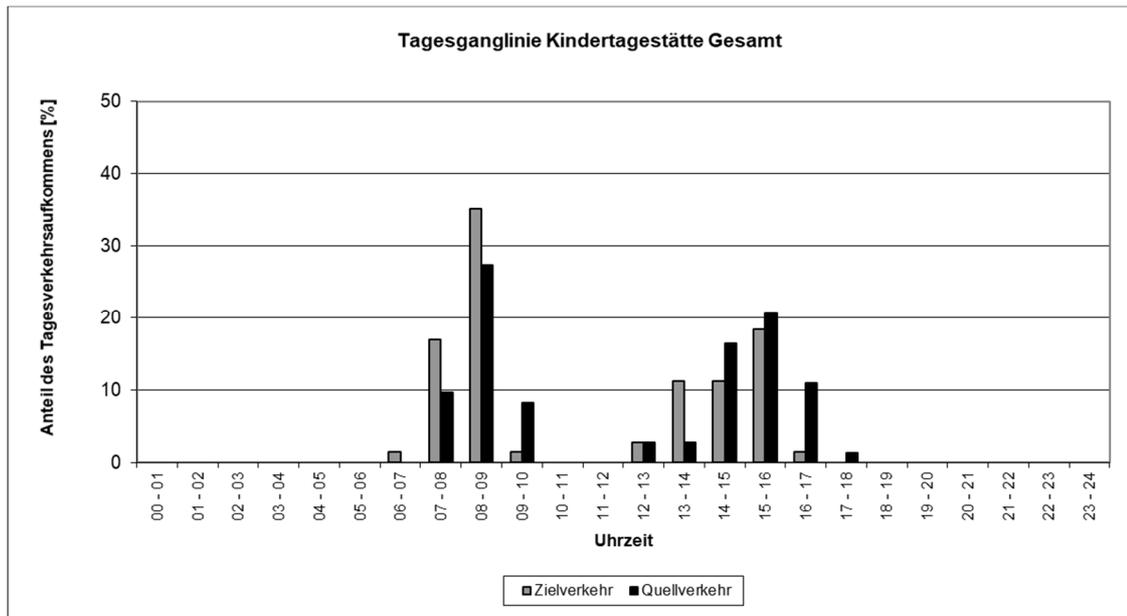
Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



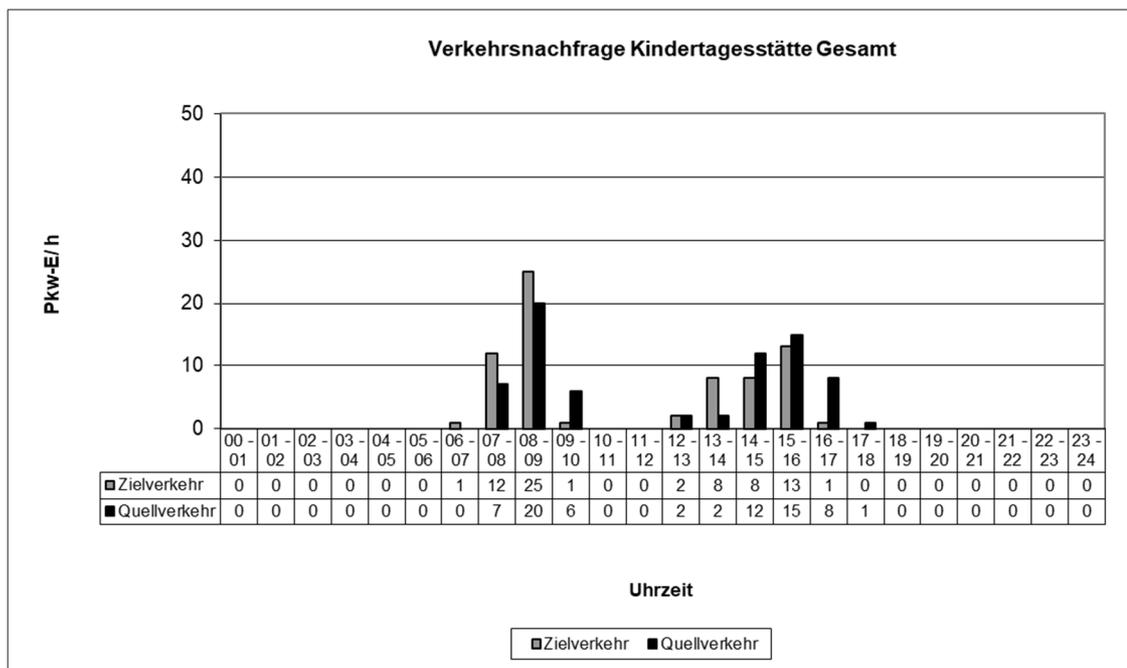
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die Kindertagesstätte wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



## II Grundschule

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

### Grundschule

**Nutzung 400 Schüler**  
**4.579 m² BGF**

MIV-Anteil: 60,00 % (für Beschäftigte)  
 MIV-Anteil: 15,00 % (für Begleiter/ Kinder)  
 Anwesenheitsfaktor: 0,85 (für Beschäftigte)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1 (für Beschäftigte)  
 spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 0,5 (für Begleiter/ Kinder)

#### **Besucherzahl**

Art der Nutzung	Personendichte [Beschäftigte/ Schüler]	Besucherzahl [Besucher]
Schüler		400
Beschäftigte	0,04	16
Summe		416

#### **Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	Hol-/ Bringverkehr [Wege/ Schüler]	Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Beschäftigtem]
Besucher	2,30	2	0,75

#### **Verkehrserzeugung MIV**

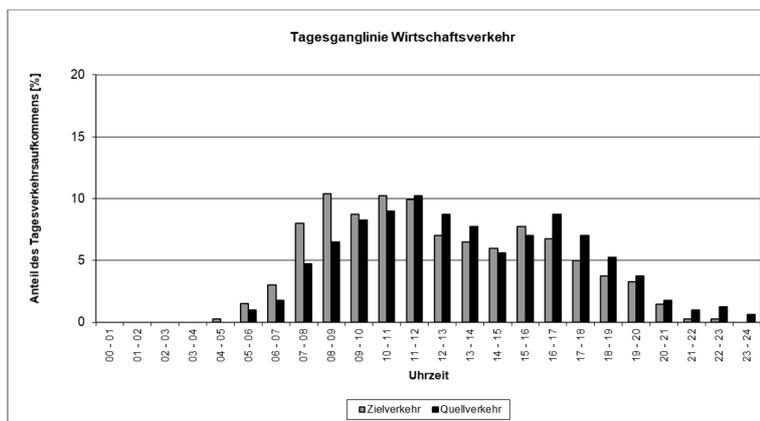
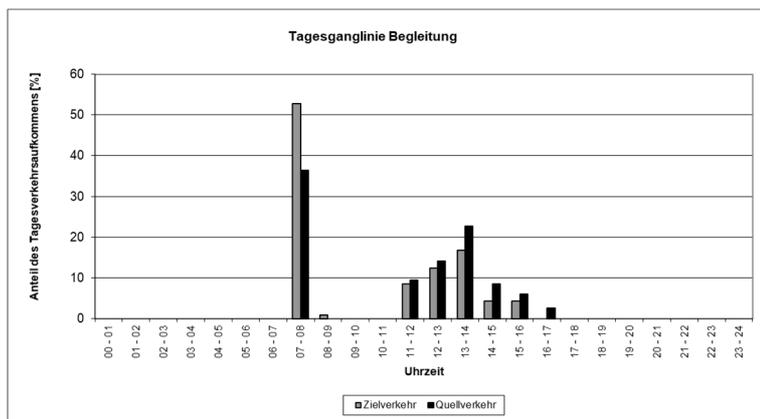
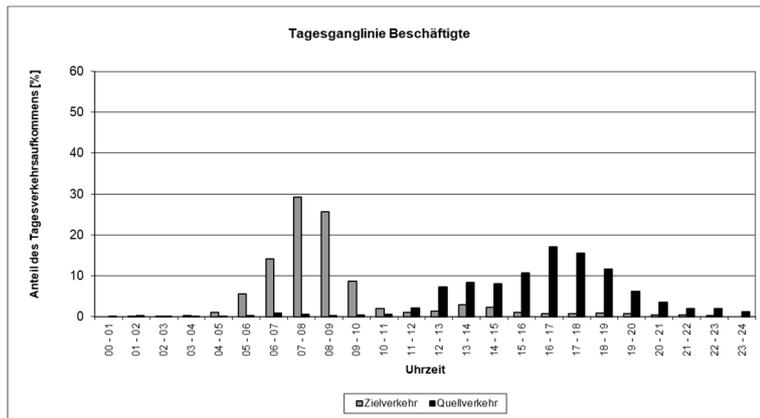
Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten	Verkehrserzeugung	
	Beschäftigte [Kfz/ 24h]	Begleitung [Kfz/ 24h]	Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Besucher	17	240	34	291	325
Summe	17	240	34	291	325

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

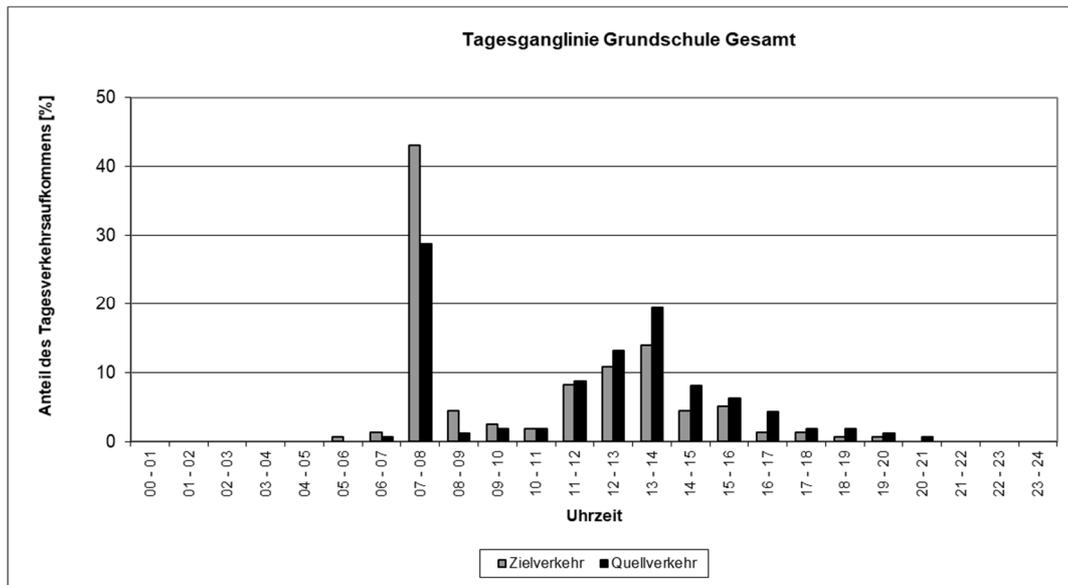
Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



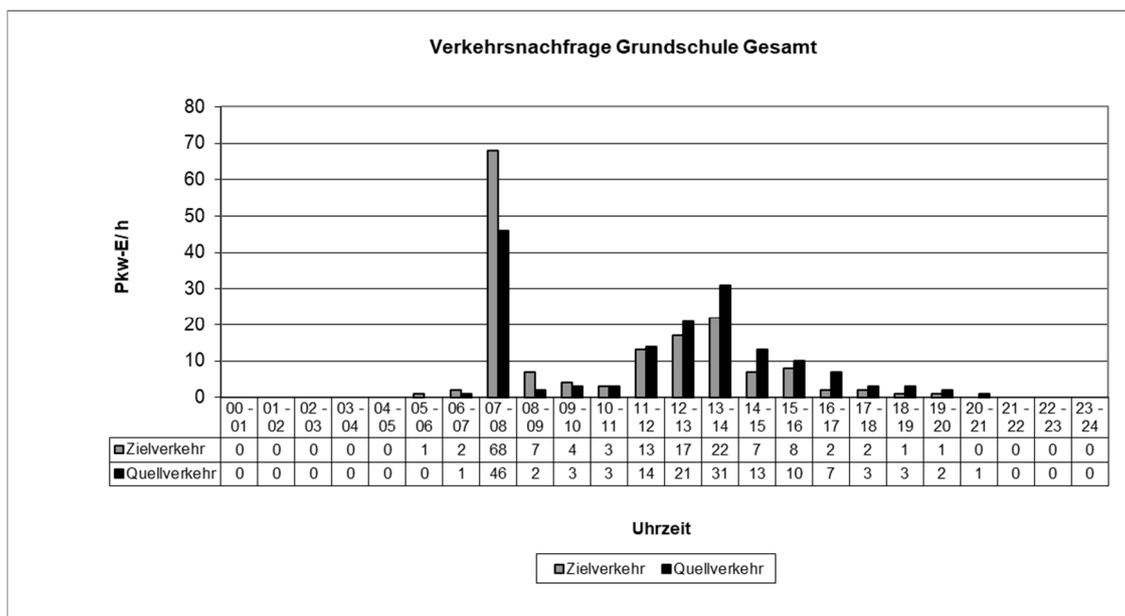
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die Grundschule wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



### III Sporthalle

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

#### Sporthalle

MIV-Anteil: 50,00 %	(für Beschäftigte)
MIV-Anteil: 50,00 %	(Besucher)
Anwesenheitsfaktor: 0,85	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,25	(für Besucher)

#### Beschäftigtenzahl

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Beschäftigungsdichte [Beschäftigte/ 100 m <sup>2</sup> BGF]	Beschäftigtenzahl [Beschäftigte]
	[%]	[m <sup>2</sup> VKF bzw. BGF]		
Sporthalle	100	1768 m <sup>2</sup> BGF		2
Summe	100	1.768		2

#### Kundenzahl

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Besucherdichte [Besucher/ 100 m <sup>2</sup> BGF]	Besucherzahl [Besucher]
	[%]	[m <sup>2</sup> VKF bzw. BGF]		
Sporthalle	100	1.768	6,00	106
Summe	100	1.768		106

#### Wegehäufigkeit

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Kenngröße]
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	Besucher-/ Kundenverkehr [Wege/ Kenngröße]	
Sporthalle	2,75	2,00 Wege/ Besucher	0,00 Lkw-Fahrten/ 100m <sup>2</sup> BGF

#### Verkehrserzeugung MIV + Güterverkehr

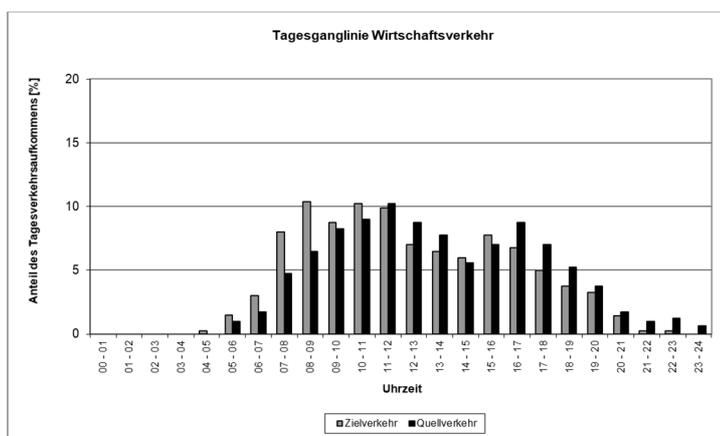
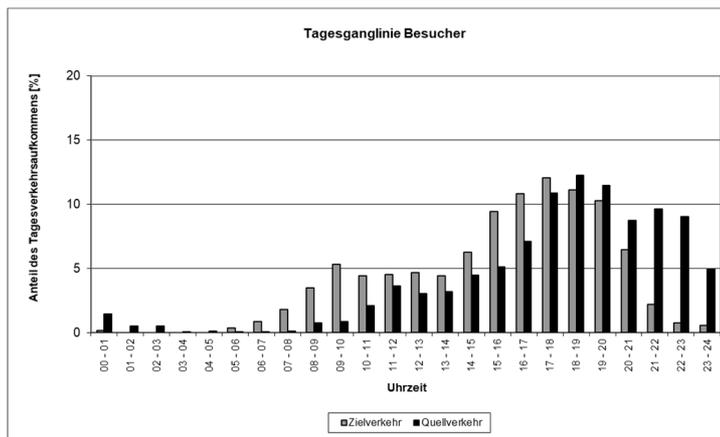
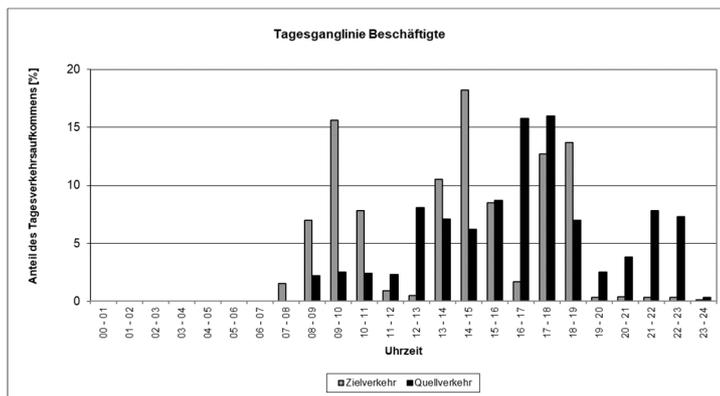
Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	Verkehrserzeugung	
	Beschäftigte [Kfz/ 24h]	Kunden [Kfz/ 24h]		[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Sporthalle	2	85	0	87	87
Summe	2	85	0	87	87

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

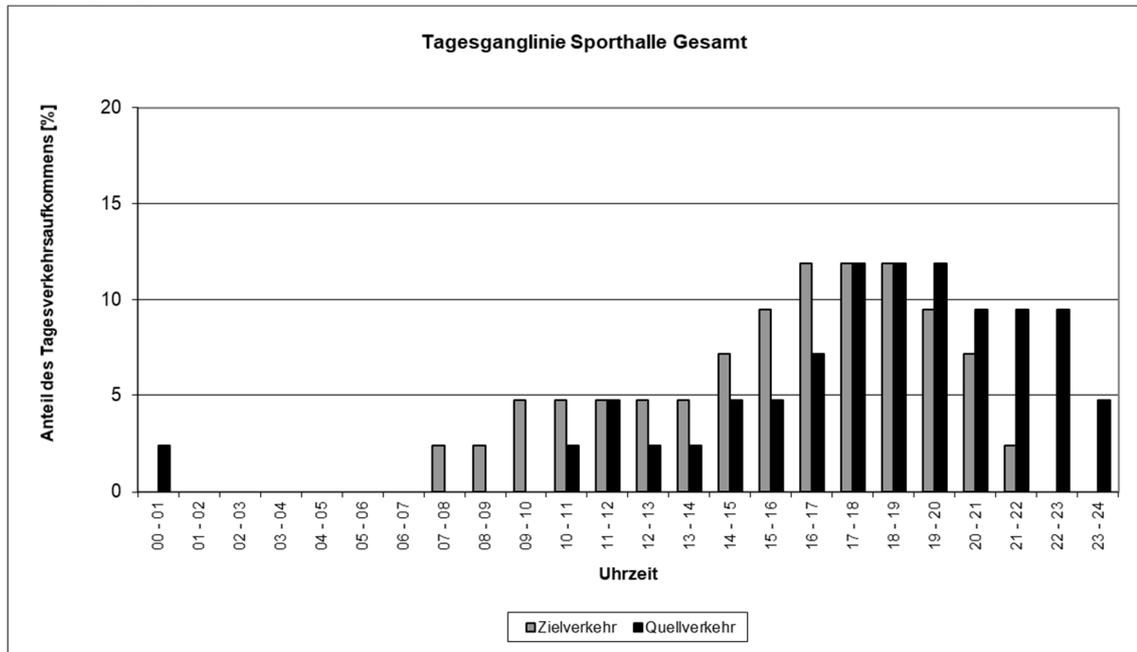
Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



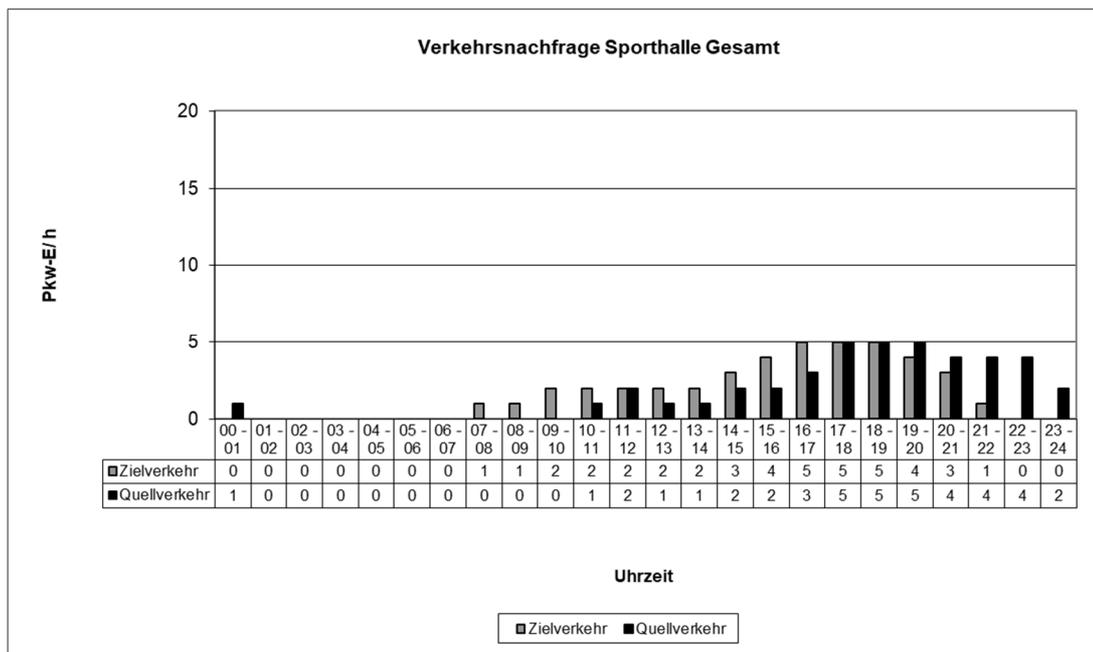
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die Sporthalle wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



**Baustein 3:****I 3-Feld-Sporthalle**

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

**Sporthalle**

MIV-Anteil: 50,00 %	(für Beschäftigte)
MIV-Anteil: 50,00 %	(Besucher)
Anwesenheitsfaktor: 0,85	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,1	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad: 1,25	(für Besucher)

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Beschäftigungsdichte [Beschäftigte/ 100 m² BGF]	Beschäftigtenzahl [Beschäftigte]
	[%]	[m² VKF bzw. BGF]		
Sporthalle	100	5332 m² BGF		2
Summe	100	5.332		2

**Kundenzahl**

Art der Nutzung	Anteil an Nutzung		Besucherdichte [Besucher/ 100 m² BGF]	Besucherzahl [Besucher]
	[%]	[m² VKF bzw. BGF]		
Sporthalle	100	5.332	6,00	320
Summe	100	5.332		320

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		Lkw-Fahrtenhäufigkeit Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Lkw-Fahrten/ Kenngröße]
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Beschäftigtem]	Besucher-/ Kundenverkehr [Wege/ Kenngröße]	
Sporthalle	2,75	2,00 Wege/ Besucher	0,00 Lkw-Fahrten/ 100m² BGF

**Verkehrserzeugung MIV + Güterverkehr**

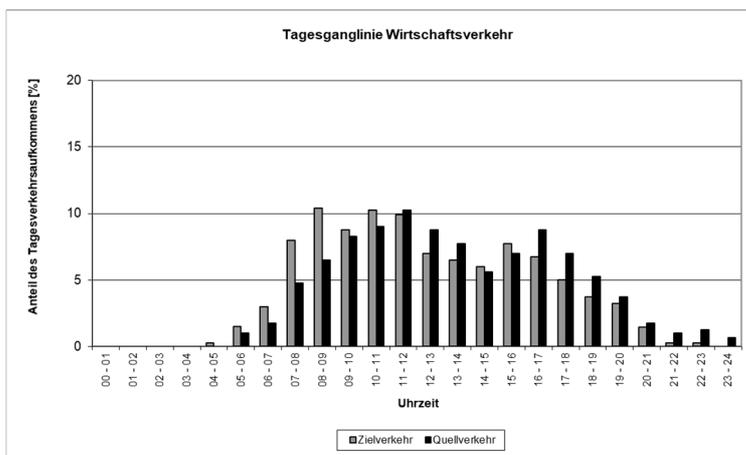
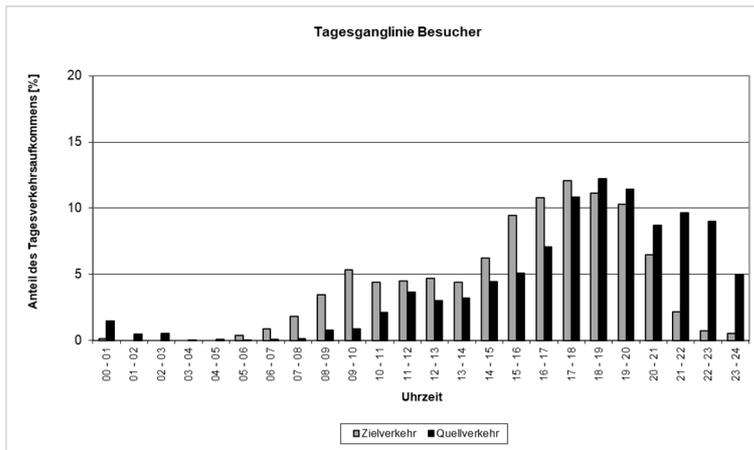
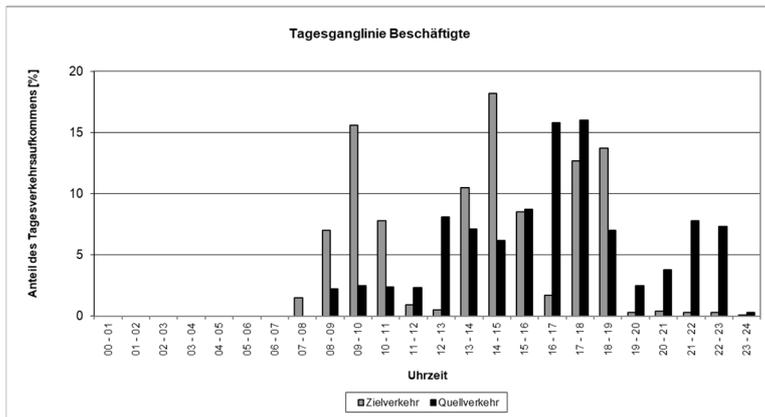
Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Liefer- und Wirtschaftsverkehr [Kfz/ 24h]	Verkehrserzeugung	
	Beschäftigte [Kfz/ 24h]	Kunden [Kfz/ 24h]		[Kfz/ 24h]	[Pkw-E/ 24h]
Sporthalle	2	256	0	258	258
Summe	2	256	0	258	258

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinien sind nachfolgend getrennt nach Nutzergruppen dokumentiert.

Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



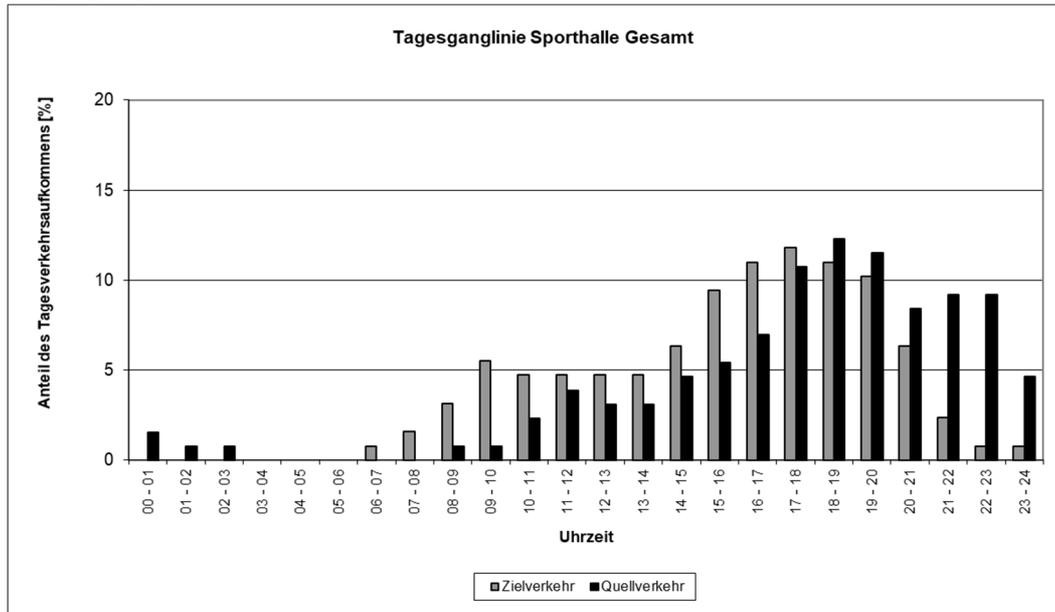
- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinien**

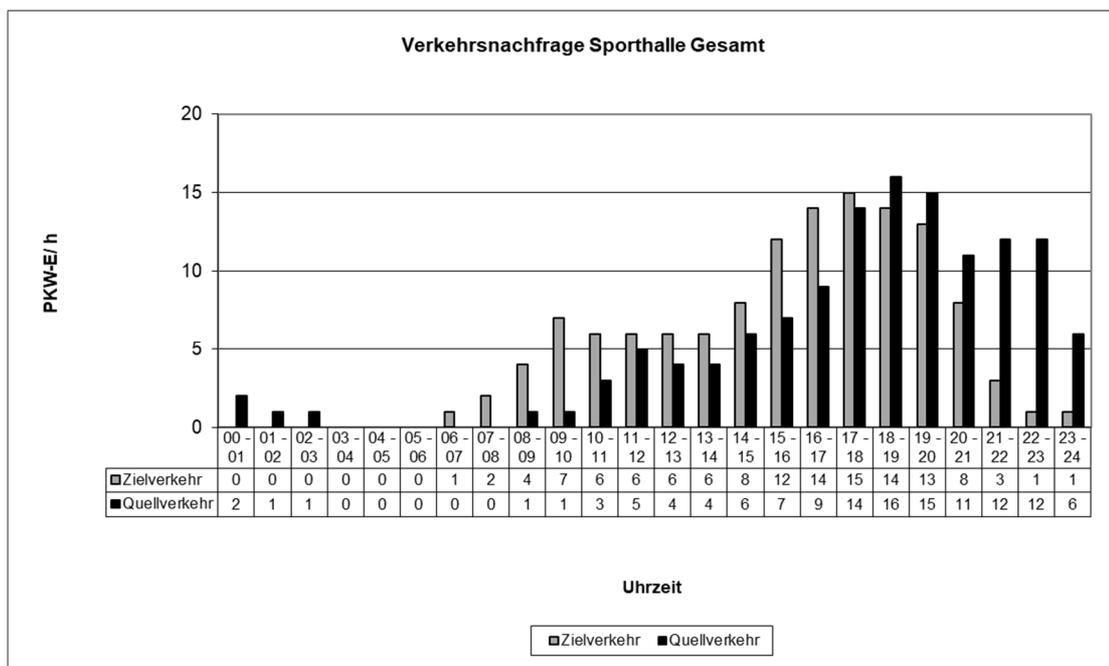
⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die 3-Feld-Sporthalle wie folgt abgeschätzt werden:

⇒ **Tagesganglinie**



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**



## Anlage 2.2: Verkehrsnachfrage Mobilitätszentrum

### Art und Maß der baulichen Nutzung

Für die geplanten Nutzung des Mobilitätszentrums ergeben sich 2 Varianten

- Variante 1: 30% Anwohner in TG Baustein 1
- Variante 2: 100% Anwohner in TG Baustein 1

Gemäß allgemeinen Abschätzungen sind folgende Strukturdaten über Art und Maß der baulichen Nutzung als Eingangsgrößen für die Ermittlung der Verkehrsnachfrage zu berücksichtigen.

#### Variante 1:

Lfd. Nr.	Art der Nutzung	Maß der Nutzung	Bemerkungen
I	Park+Ride/ Park+Bike	680 Stellplätze	Beschäftigtenverkehr
II	Car-Sharinge	20 Stellplätze	Anwohnerverkehr
III	Reservierte Parkplätze	100 Stellplätze	Anwohner-/ Beschäftigtenverkehr

#### Variante 2:

Lfd. Nr.	Art der Nutzung	Maß der Nutzung	Bemerkungen
I	Park+Ride/ Park+Bike	780 Stellplätze	Beschäftigtenverkehr
II	Car-Sharinge	20 Stellplätze	Anwohnerverkehr
III	Reservierte Parkplätze	190 Stellplätze	Anwohner-/ Beschäftigtenverkehr

Variante 1:I Park+Ride/ Park+Bike

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

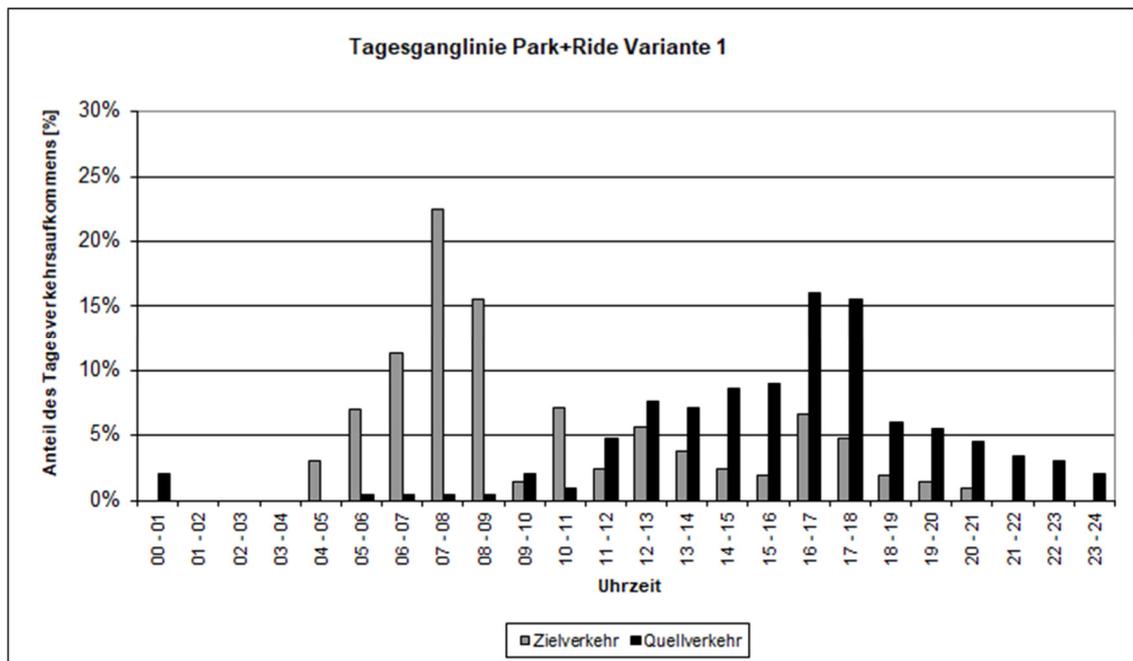
<b>Stellplatzzahl P+R</b>		<b>680</b>
Auslastung P+R	80%	544
Stellplatzumschlag (Pkw je Stellplatz):	1,6	870 Kfz/ 24h
Wege P+R	2,0	1.741 Kfz/ 24h
Quellverkehr P+R:		870 Kfz/ 24h
Zielverkehr P+R:		870 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Park+Ride/ Park+Bike

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

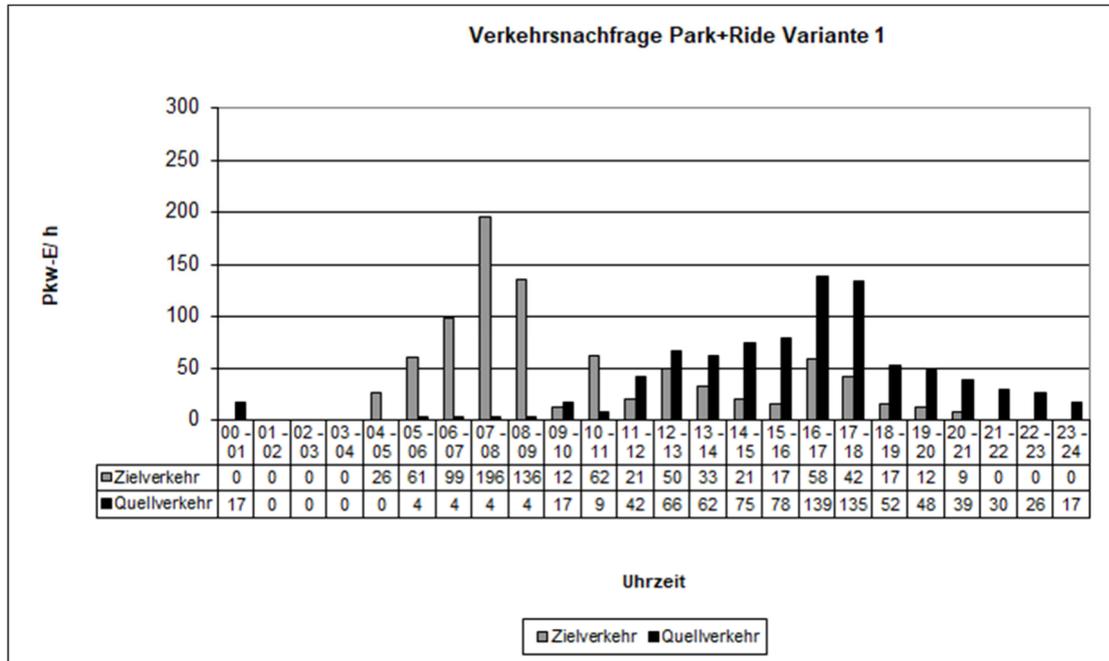
Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für den Park+Ride-Verkehr ist nachfolgend dokumentiert.

Grundlage: Eigene Erhebung (VU Neu-Isenburg)



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für den Park+Ride-Verkehr wie folgt abgeschätzt werden:



## II Car-Sharing

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

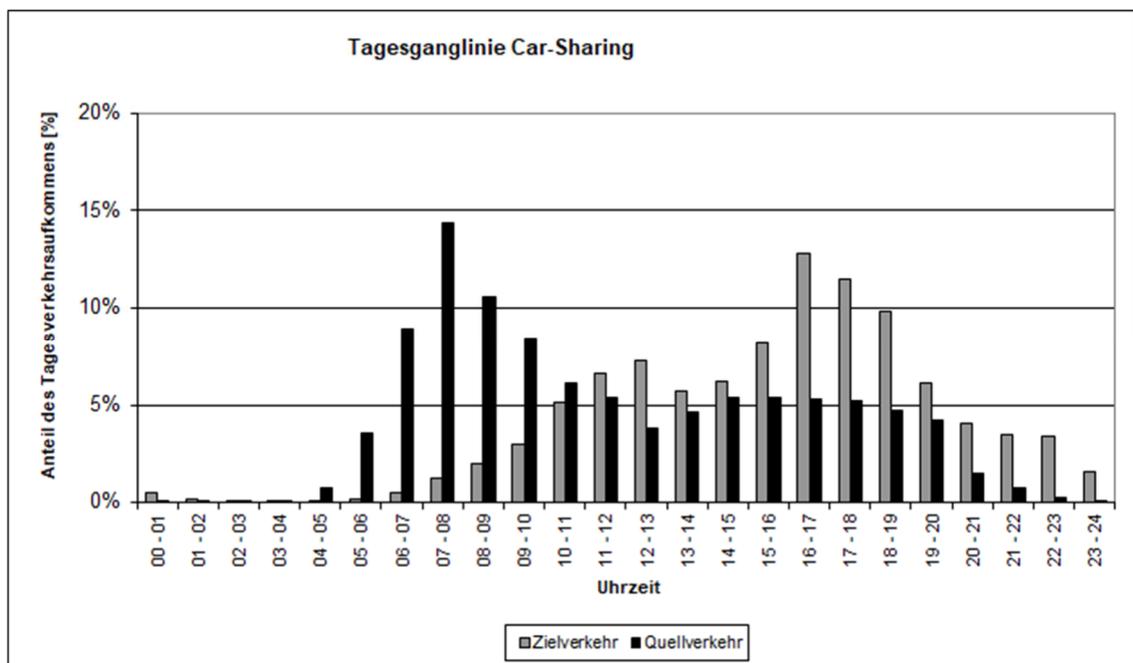
<b>Reserviert Stellplatzzahl Car-Sharing</b>		<b>20</b>
Belegung Car-Sharing	100%	20
Wege Car-Sharing	3,5	70 Kfz/ 24h
Quellverkehr Car-Sharing:		35 Kfz/ 24h
Zielverkehr Car-Sharing:		35 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Car-Sharing

### ⇒ Nutzerspezifische Tagesganglinie

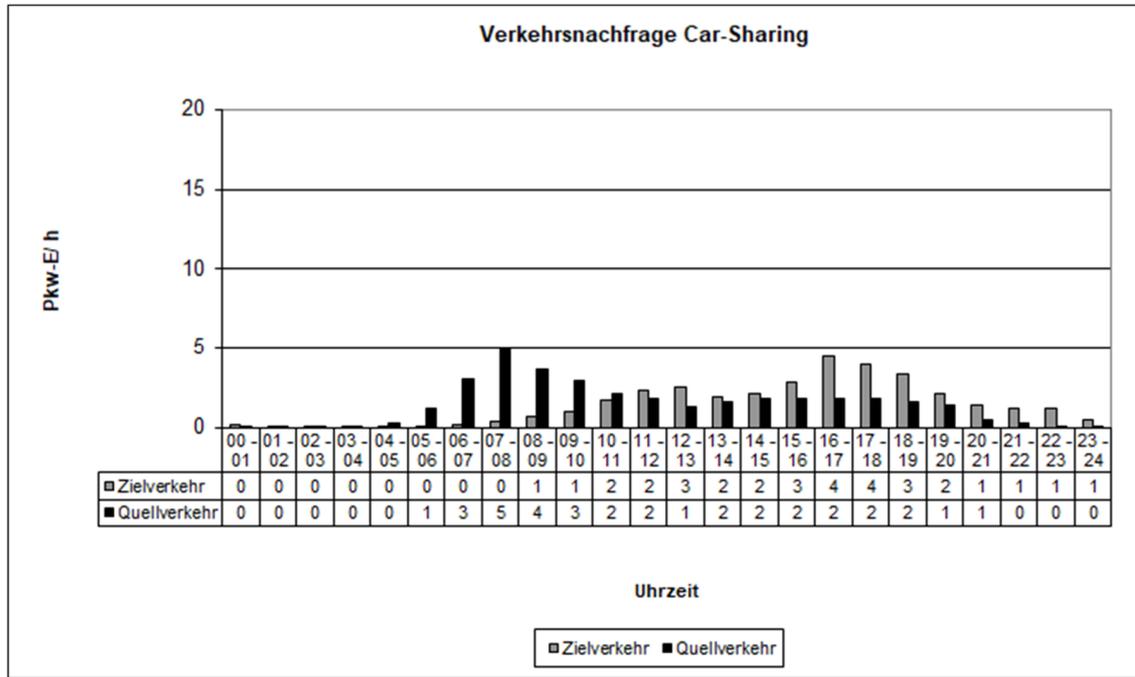
Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für den Car-Sharing-Verkehr ist nachfolgend dokumentiert.

Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für den Car-Sharing-Verkehr wie folgt abgeschätzt werden:



## II Reservierte Parkplätze

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

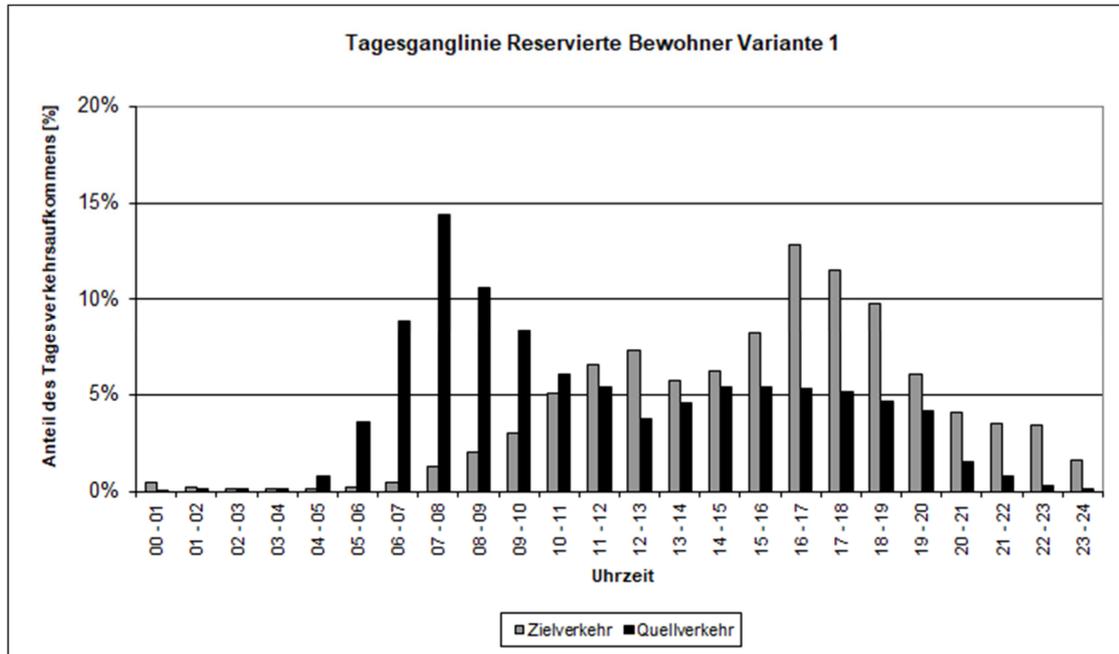
<b>Reserviert Stellplatzzahl Bewohner</b>		<b>50</b>
Belegung Bewohner	100%	50
Wege Bewohner	3,5	175 Kfz/ 24h
Quellverkehr Reserviert Bewohner:		88 Kfz/ 24h
Zielverkehr Reserviert Bewohner:		88 Kfz/ 24h

<b>Reserviert Stellplatzzahl Beschäftigte</b>		<b>50</b>
Belegung Beschäftigter	85%	43
Wege Beschäftigte	3,0	128 Kfz/ 24h
Quellverkehr Reserviert Beschäftigte:		64 Kfz/ 24h
Zielverkehr Reserviert Beschäftigte:		64 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Reservierte Bewohner

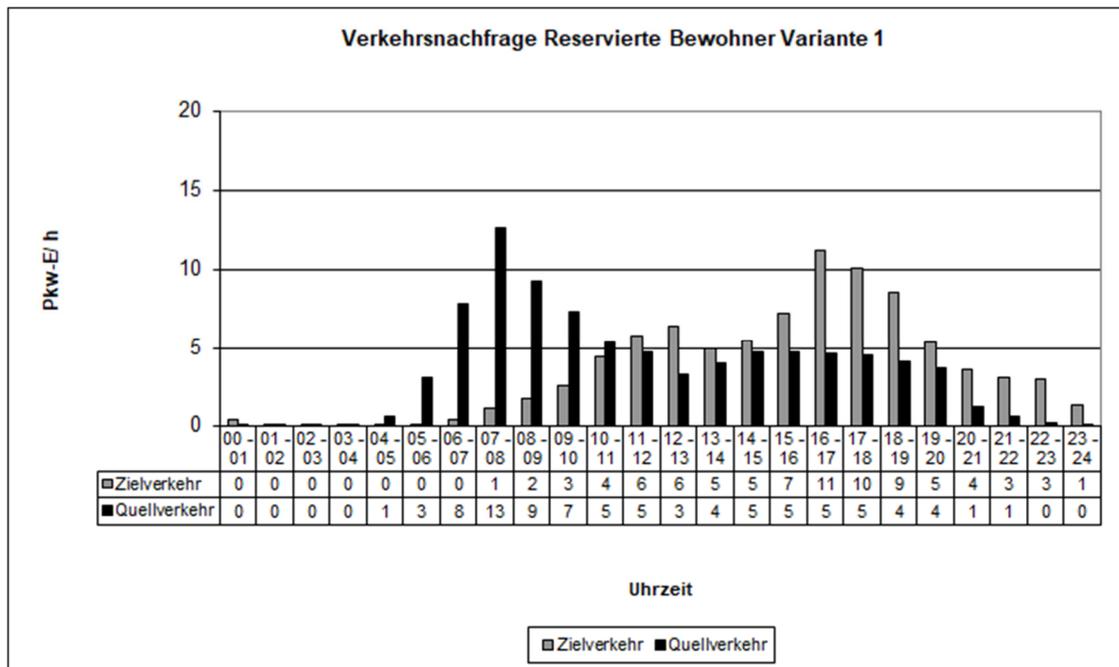
⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für die reservierten Bewohner-Stellplätze ist nachfolgend dokumentiert. Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

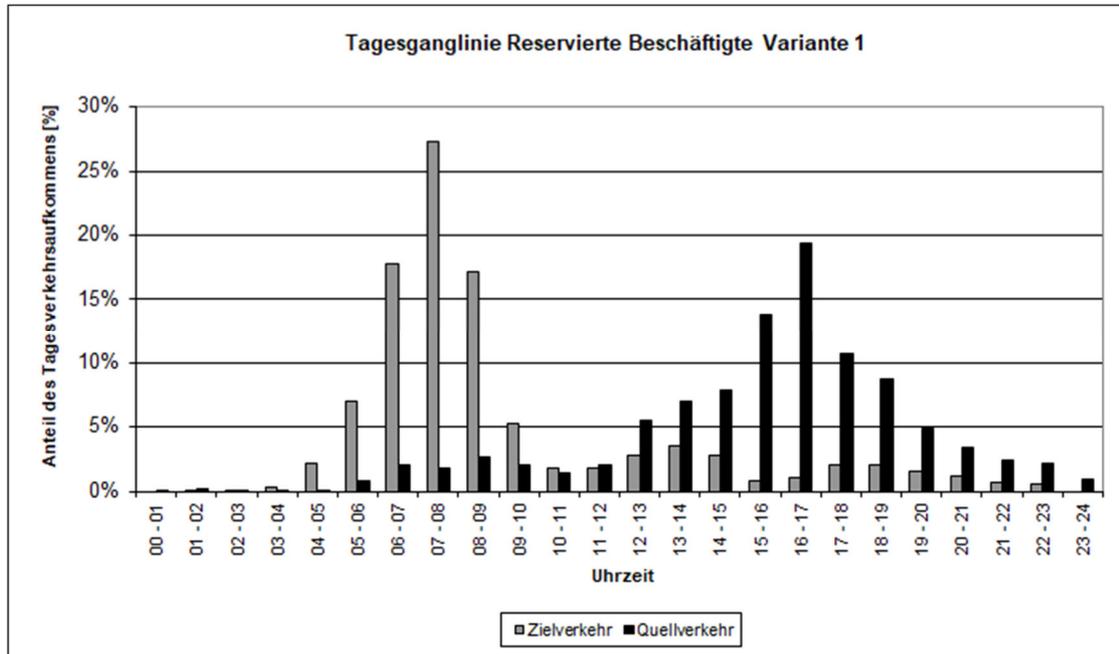
Das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die reservierten Bewohner-Stellplätze kann wie folgt abgeschätzt werden:



- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Reservierte Beschäftigte

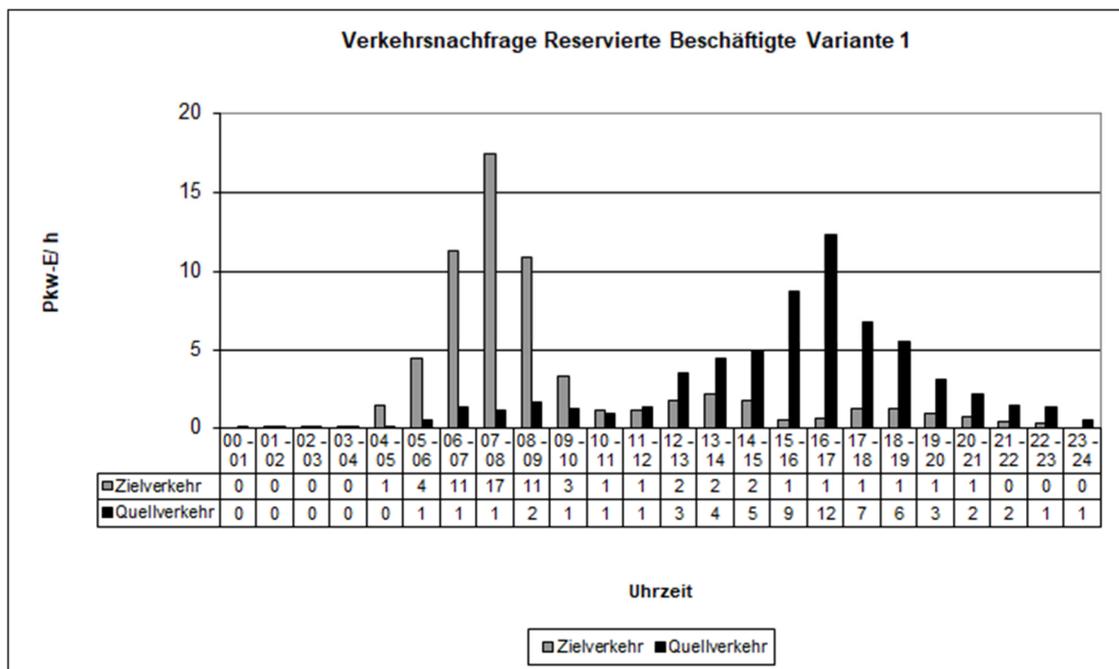
⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für die reservierten Beschäftigten-Stellplätze ist nachfolgend dokumentiert. Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die reservierten Beschäftigten-Stellplätze kann wie folgt abgeschätzt werden:



Variante 2:I Park+Ride/ Park+Bike

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

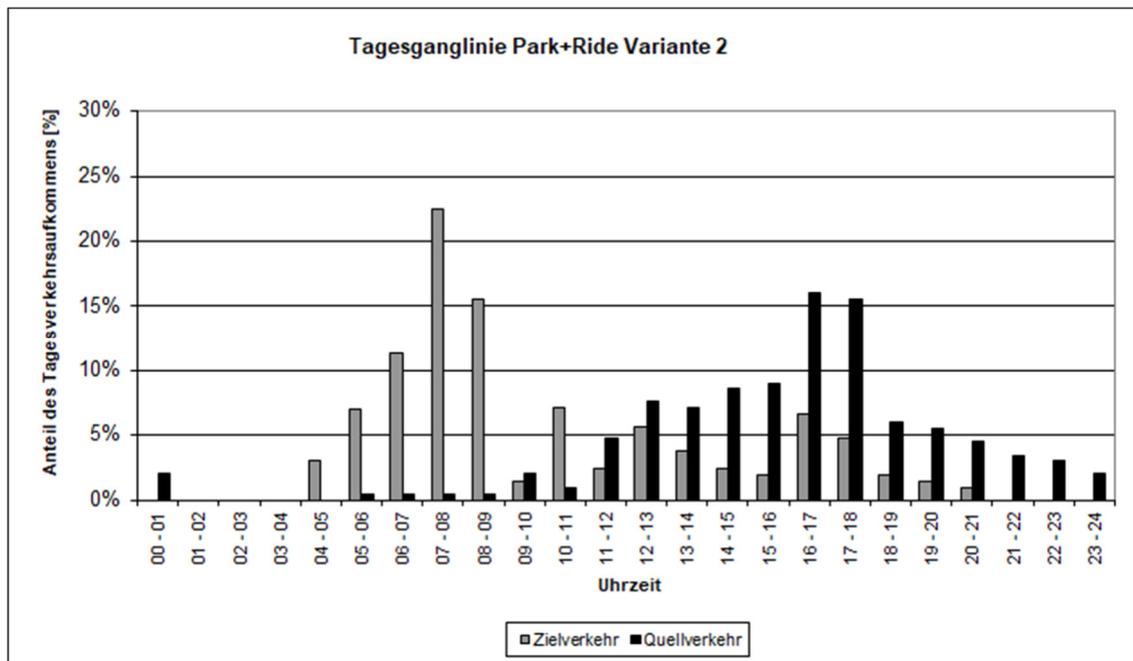
<b>Stellplatzzahl P+R</b>		<b>780</b>
Auslastung P+R	80%	624
Stellplatzumschlag (Pkw je Stellplatz):	1,6	998 Kfz/ 24h
Wege P+R	2,0	1.997 Kfz/ 24h
Quellverkehr P+R:		998 Kfz/ 24h
Zielverkehr P+R:		998 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Park+Ride/ Park+Bike

⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

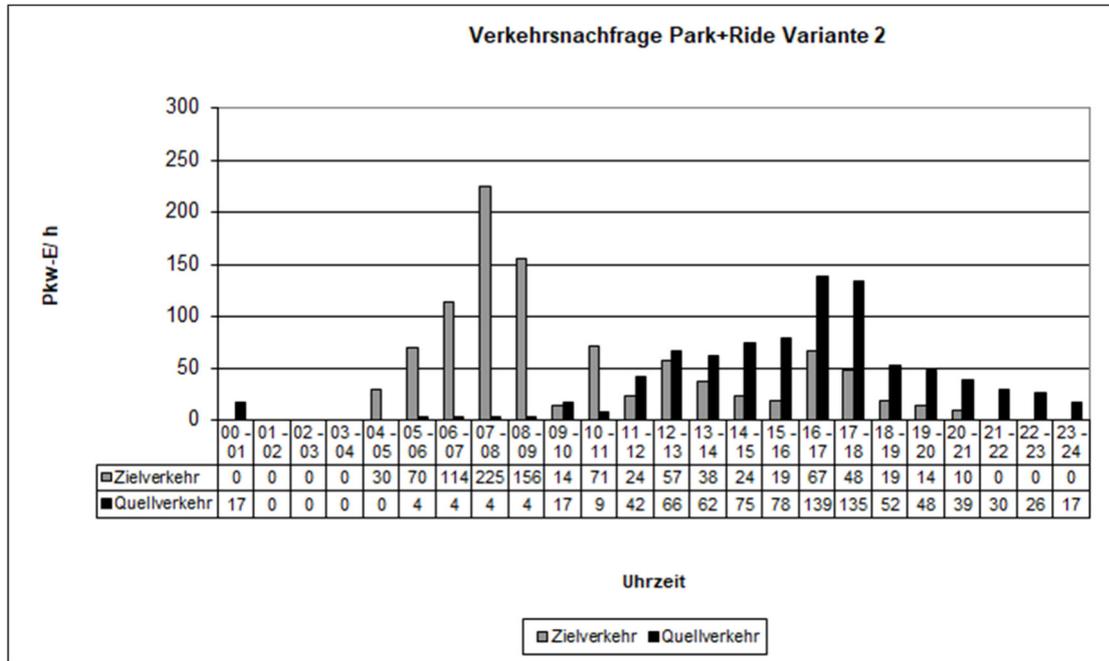
Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für den Park+Ride-Verkehr ist nachfolgend dokumentiert.

Grundlage: Eigene Erhebung (VU Neu-Isenburg)



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für den Park+Ride-Verkehr wie folgt abgeschätzt werden:



## II Car-Sharing

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

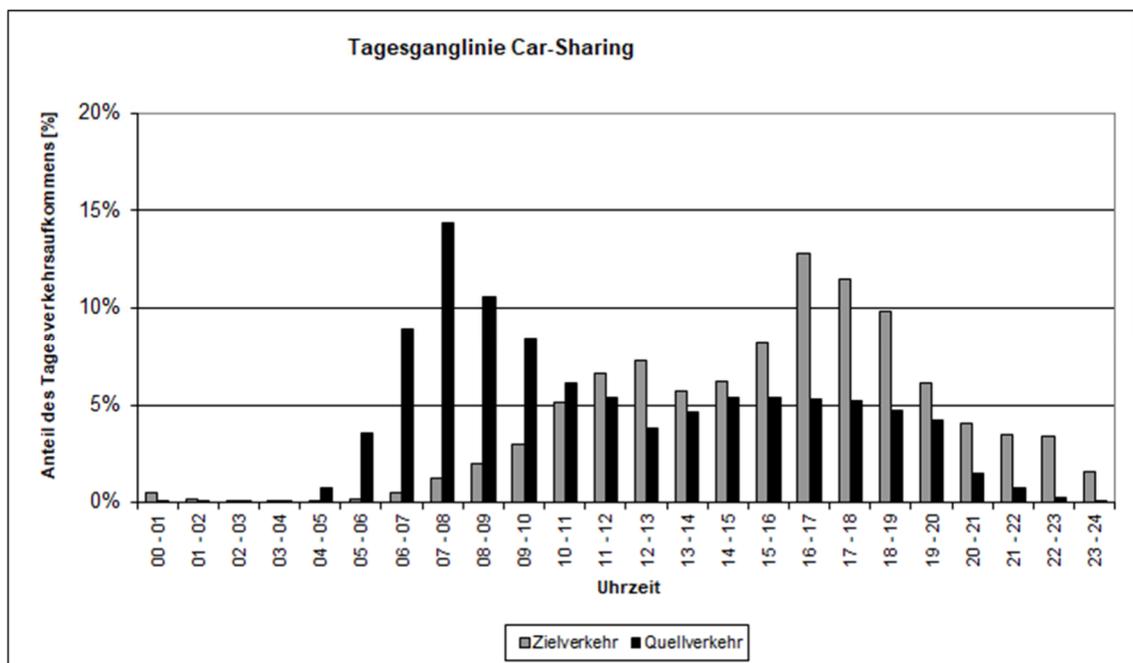
<b>Reserviert Stellplatzzahl Car-Sharing</b>		<b>20</b>
Belegung Car-Sharing	100%	20
Wege Car-Sharing	3,5	70 Kfz/ 24h
Quellverkehr Car-Sharing:		35 Kfz/ 24h
Zielverkehr Car-Sharing:		35 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Car-Sharing

### ⇒ Nutzerspezifische Tagesganglinie

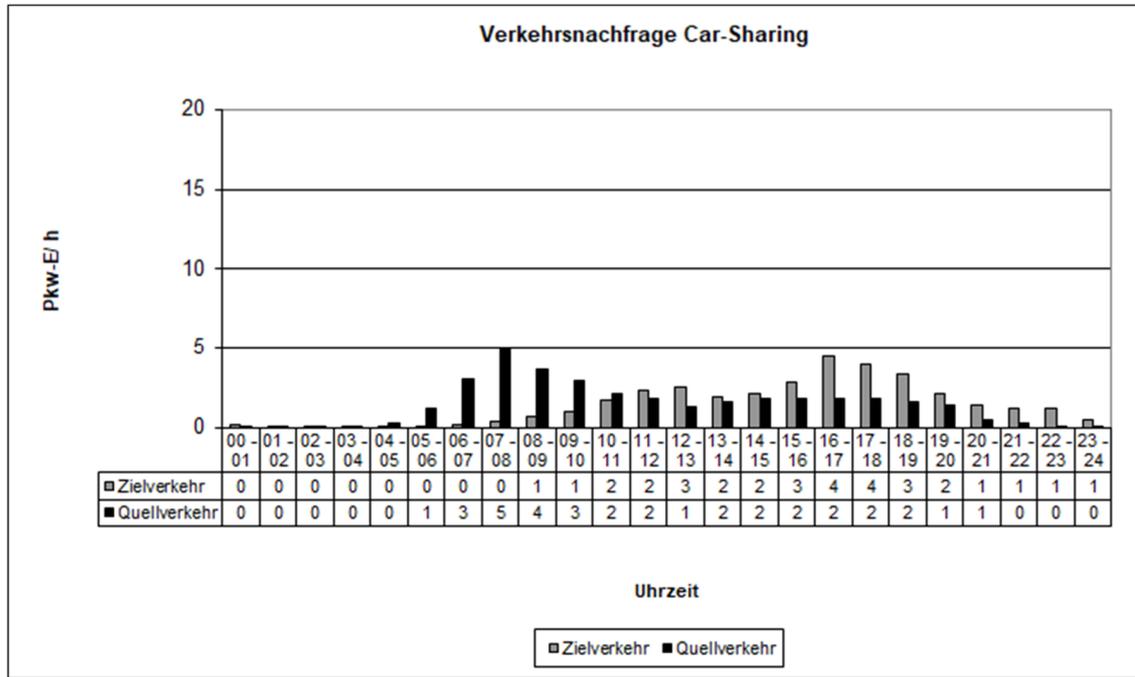
Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für den Car-Sharing-Verkehr ist nachfolgend dokumentiert.

Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Zusammenfassend kann das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für den Car-Sharing-Verkehr wie folgt abgeschätzt werden:



## II Reservierte Parkplätze

- Abschätzung der werktäglichen Verkehrsnachfrage im MIV

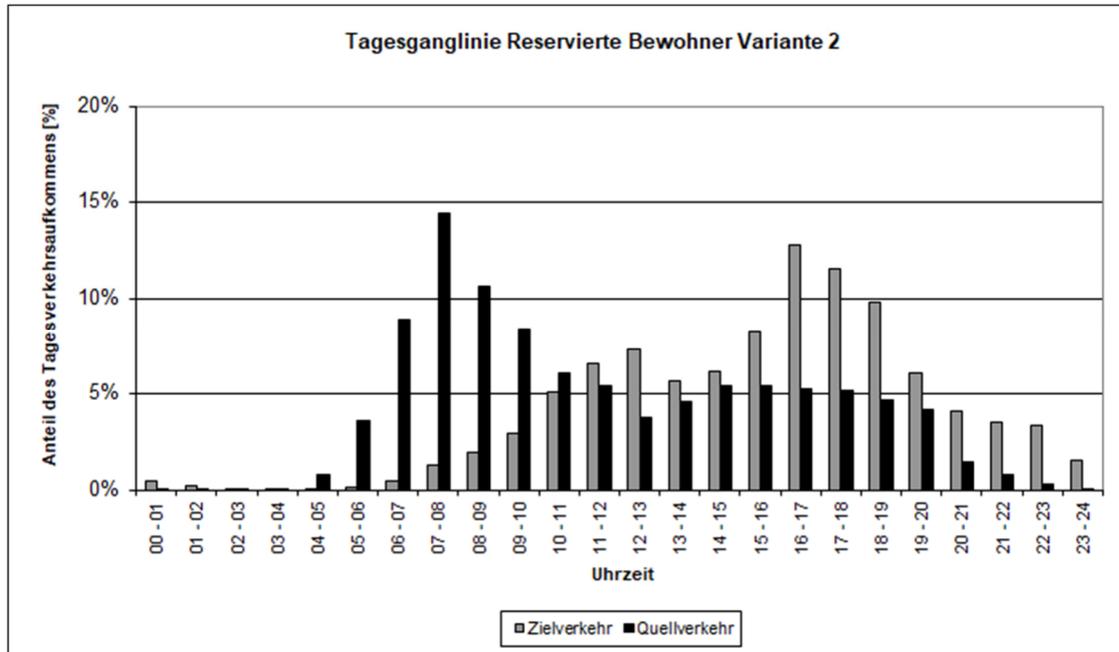
<b>Reserviert Stellplatzzahl Bewohner</b>		<b>95</b>
Belegung Bewohner	100%	95
Wege Bewohner	3,5	333 Kfz/ 24h
Quellverkehr Reserviert Bewohner:		166 Kfz/ 24h
Zielverkehr Reserviert Bewohner:		166 Kfz/ 24h

<b>Reserviert Stellplatzzahl Beschäftigte</b>		<b>95</b>
Belegung Beschäftigter	85%	81
Wege Beschäftigte	3,0	242 Kfz/ 24h
Quellverkehr Reserviert Beschäftigte:		121 Kfz/ 24h
Zielverkehr Reserviert Beschäftigte:		121 Kfz/ 24h

- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Reservierte Bewohner

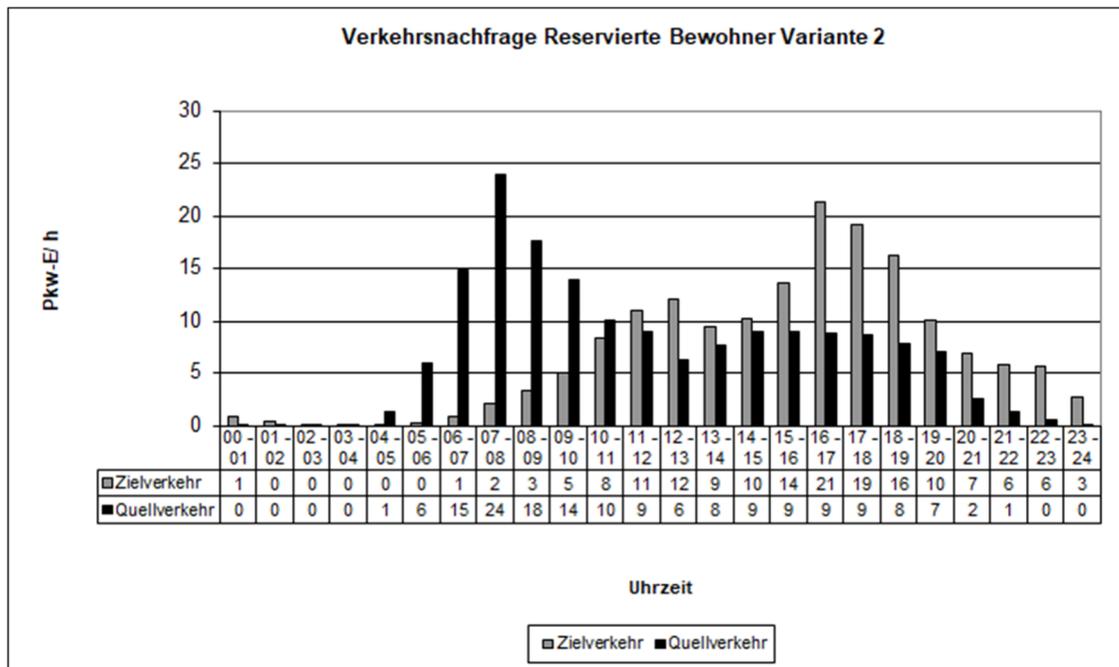
⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für die reservierten Bewohner-Stellplätze ist nachfolgend dokumentiert. Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020



⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

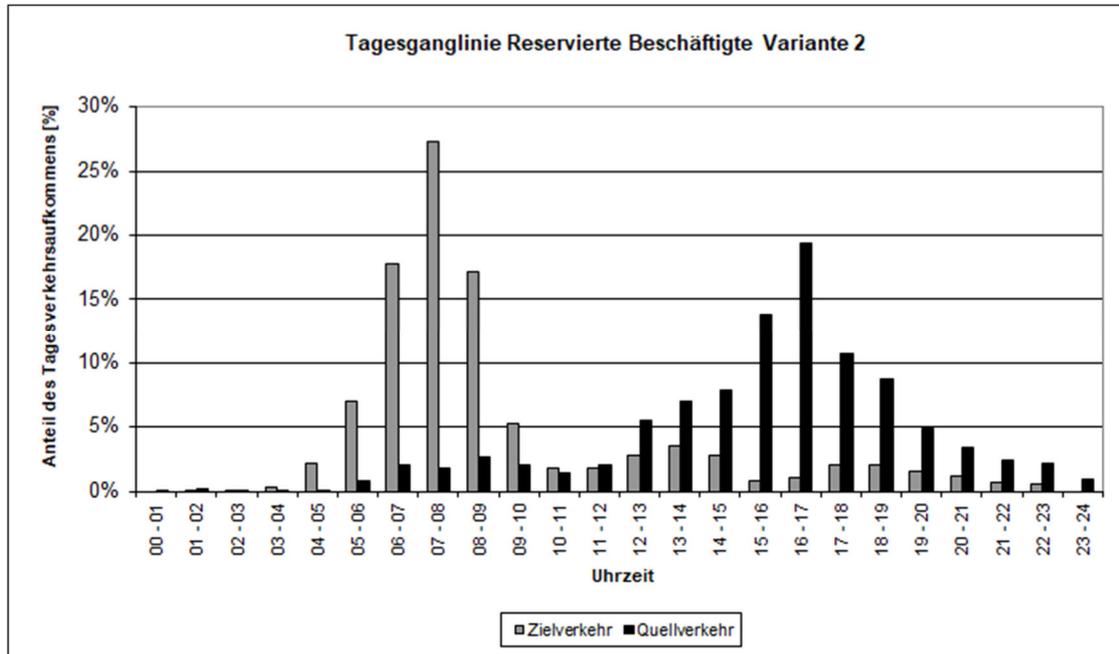
Das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die reservierten Bewohner-Stellplätze kann wie folgt abgeschätzt werden:



- Zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage Reservierte Beschäftigte

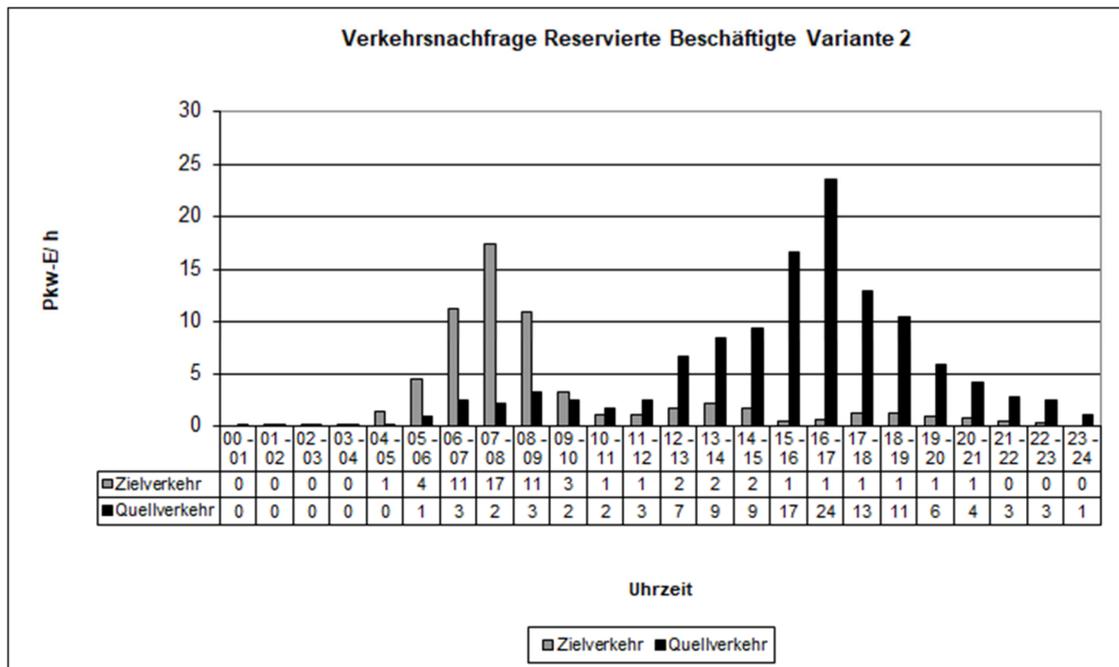
⇒ **Nutzerspezifische Tagesganglinie**

Die angesetzten nutzerspezifischen Tagesganglinie für die reservierten Beschäftigten-Stellplätze ist nachfolgend dokumentiert. Grundlage: Programm Ver\_Bau, Bosserhoff, 2020

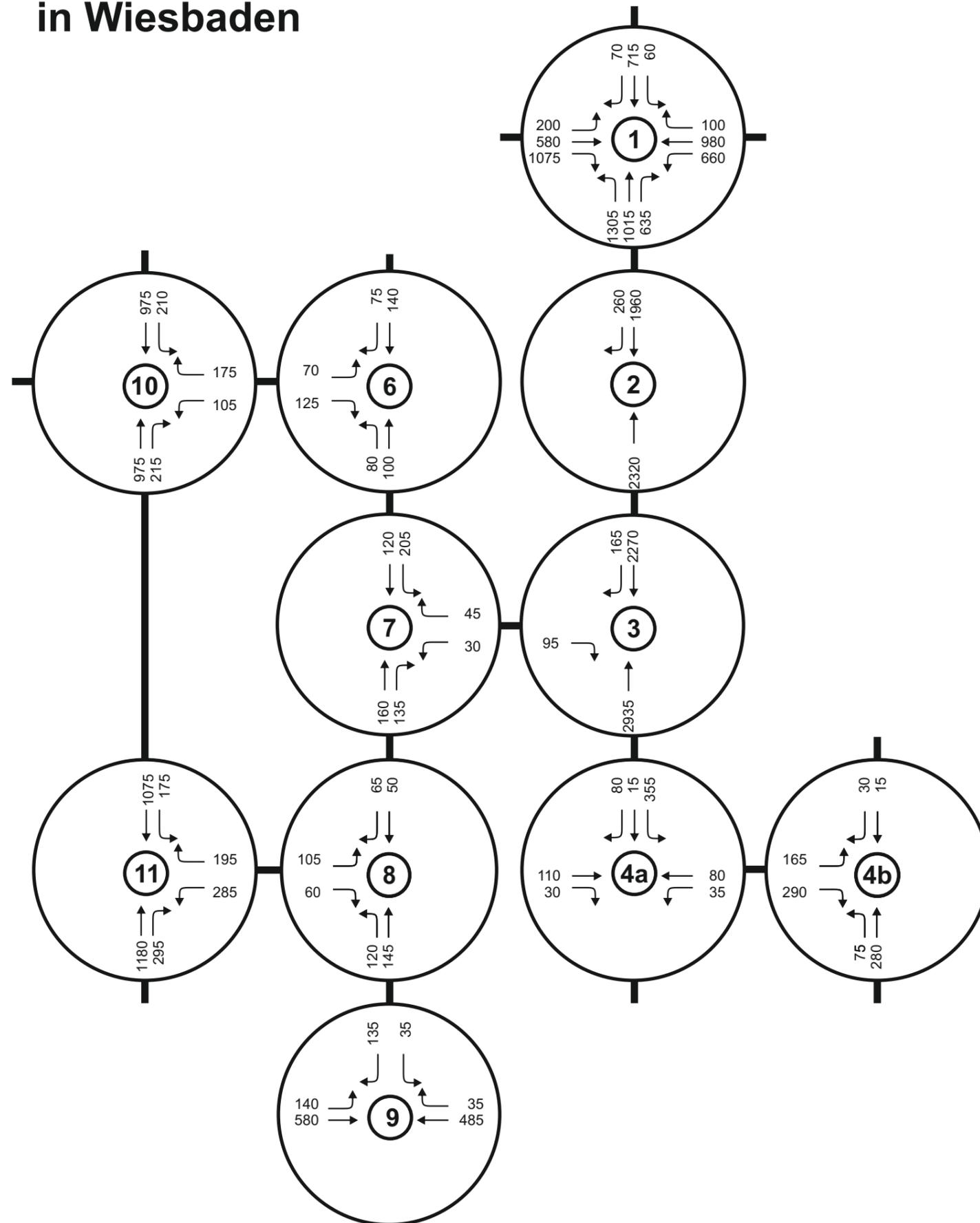


⇒ **Resultierende Verkehrsnachfrage in Stunden-Intervallen**

Das werktägliche Verkehrsaufkommen in den einzelnen Stunden-Intervallen für die reservierten Beschäftigten-Stellplätze kann wie folgt abgeschätzt werden:

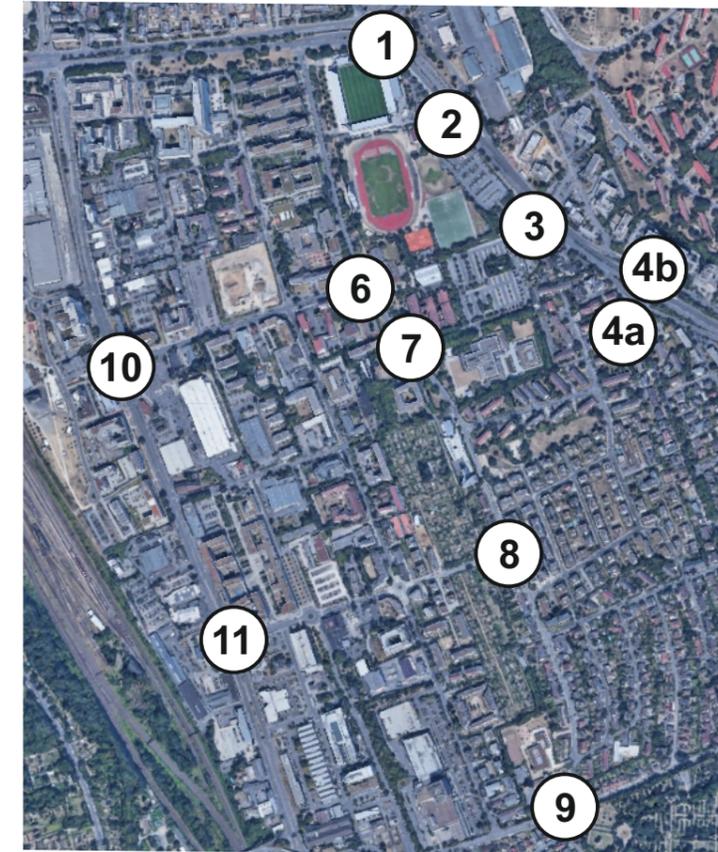


# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden



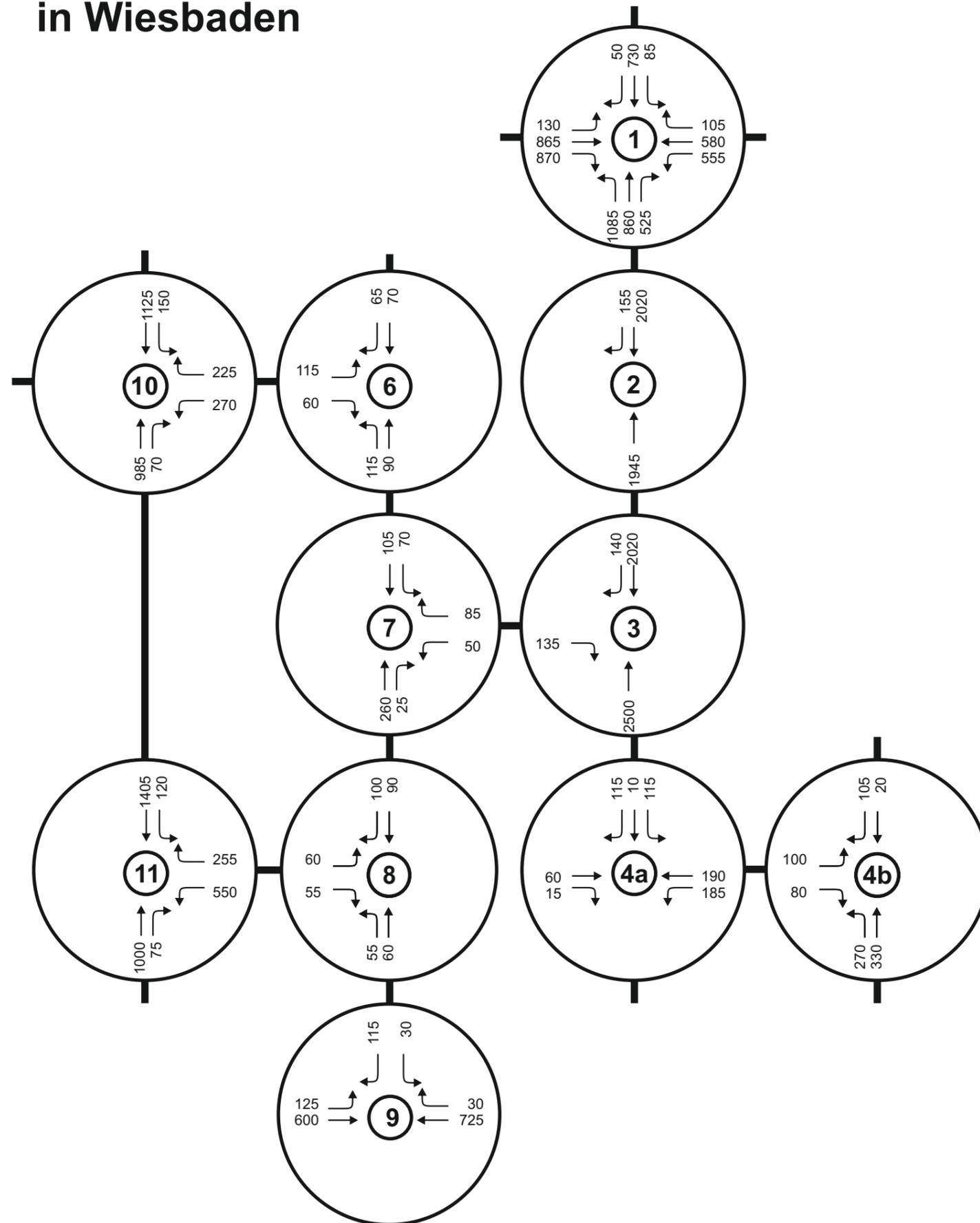
# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Status Quo - Morgenspitze

- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße



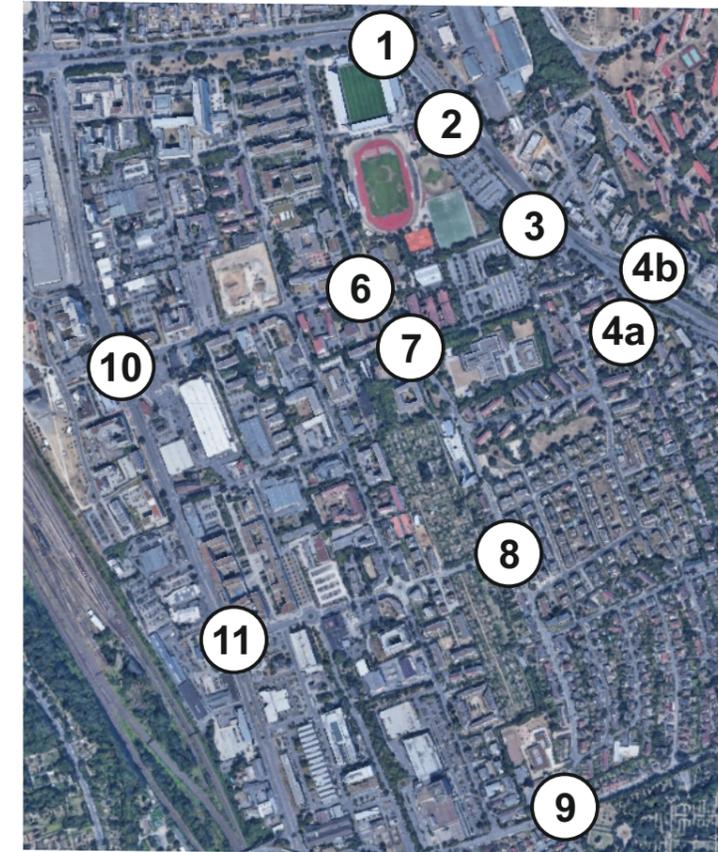
<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.: 2020 810
	Zeichen
Bearbeitet	MKo
Gezeichnet	MKo
Anlage	3,1
Datum	02/ 2020
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Status Quo - Morgenspitze</b>

# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden



# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Status Quo - Abendspitze

- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße

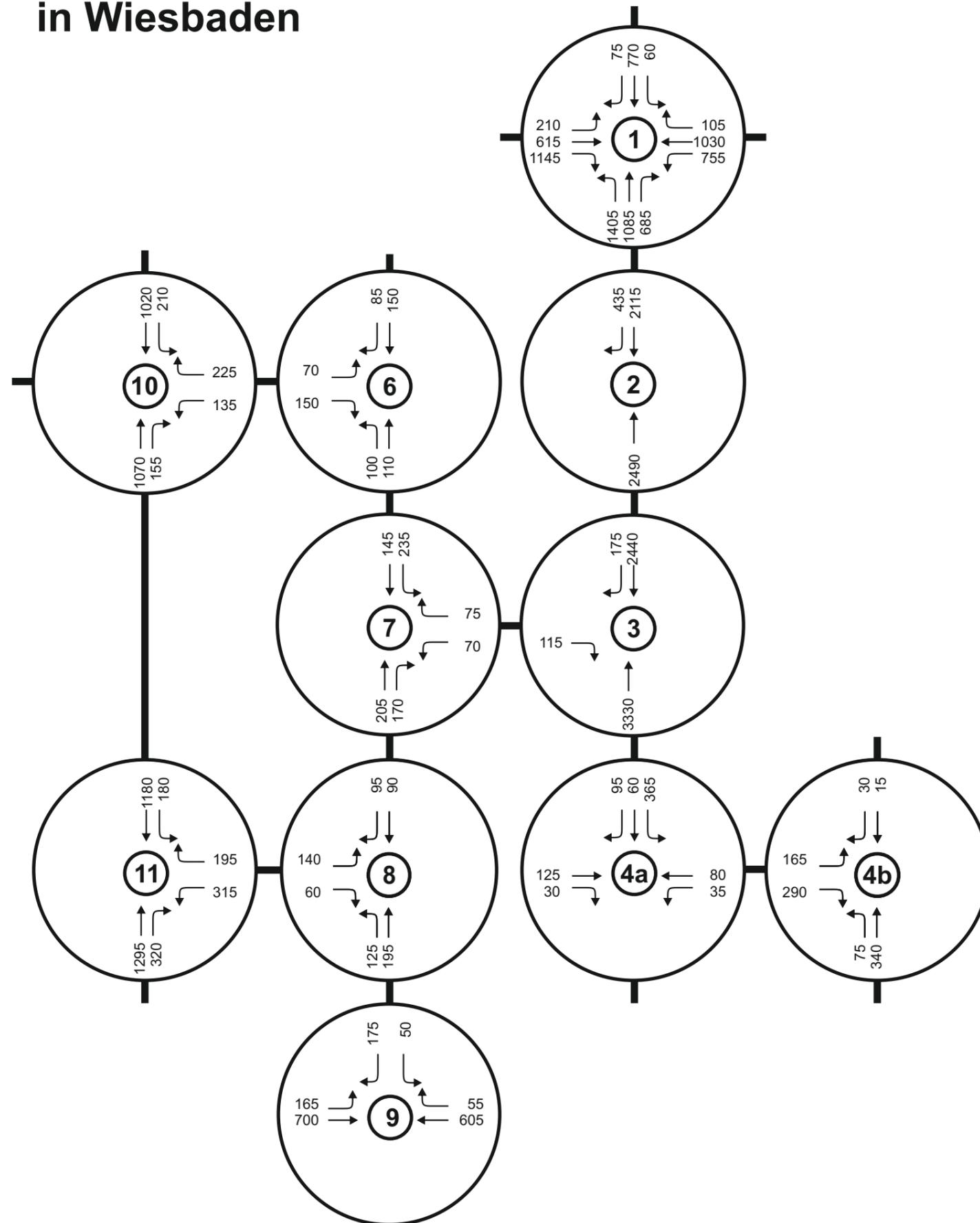


<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.:	2020 810
		Zeichen
	Bearbeitet	MKo
	Gezeichnet	MKo
	Anlage	3.2
	Datum	02/ 2020

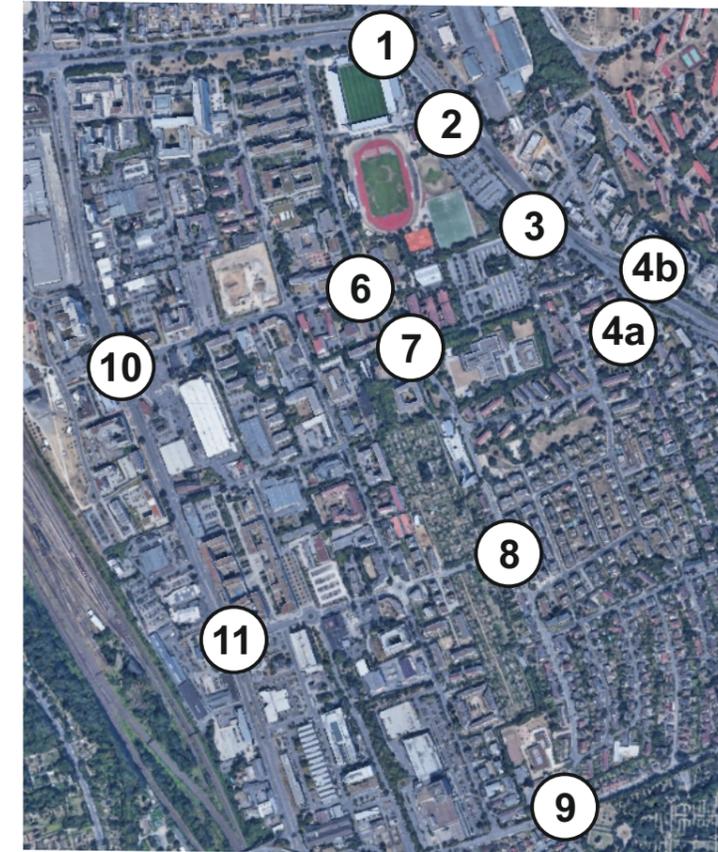
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Status Quo - Abendspitze</b>

# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden

# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Prognose 2030 Planfall Variante 1 - Morgenspitze



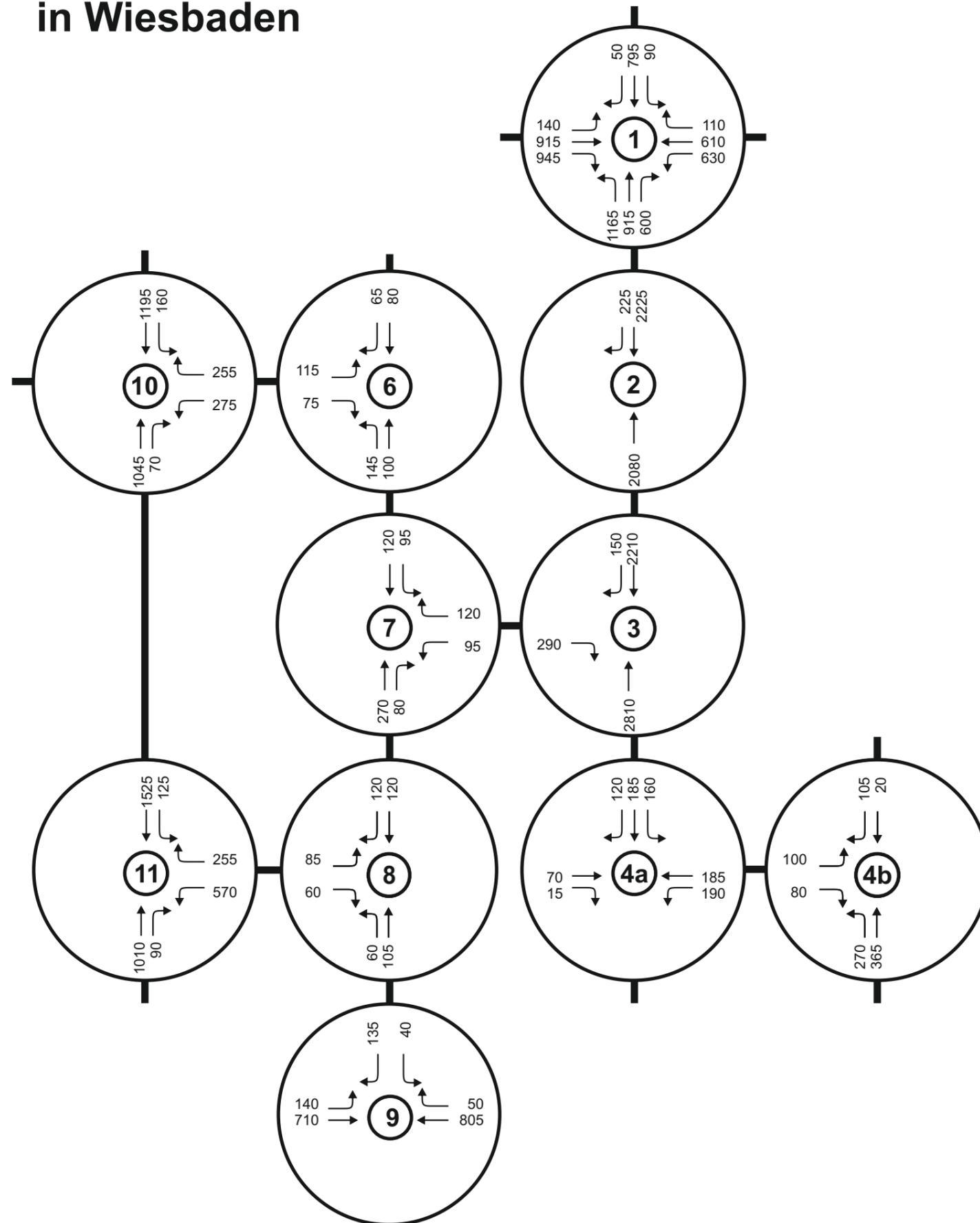
- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße



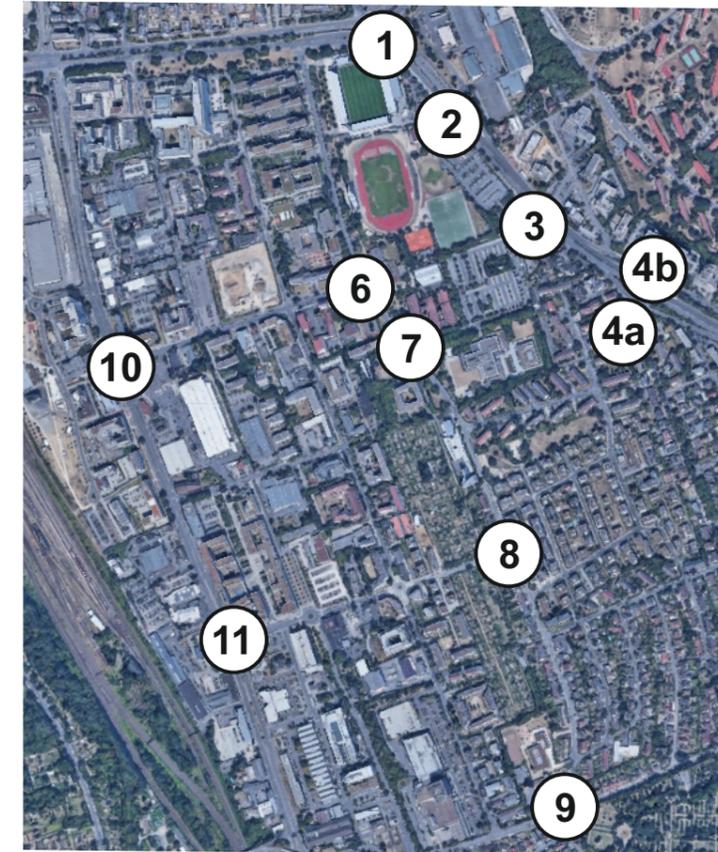
<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.: 2020 810
	Zeichen
Bearbeitet	MKo
Gezeichnet	MKo
Anlage	3.3
Datum	02/ 2020
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Prognose 2013 Variante 1 Morgenspitze</b>

# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden

# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Prognose 2030 Planfall Variante 1 - Abendspitze



- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße

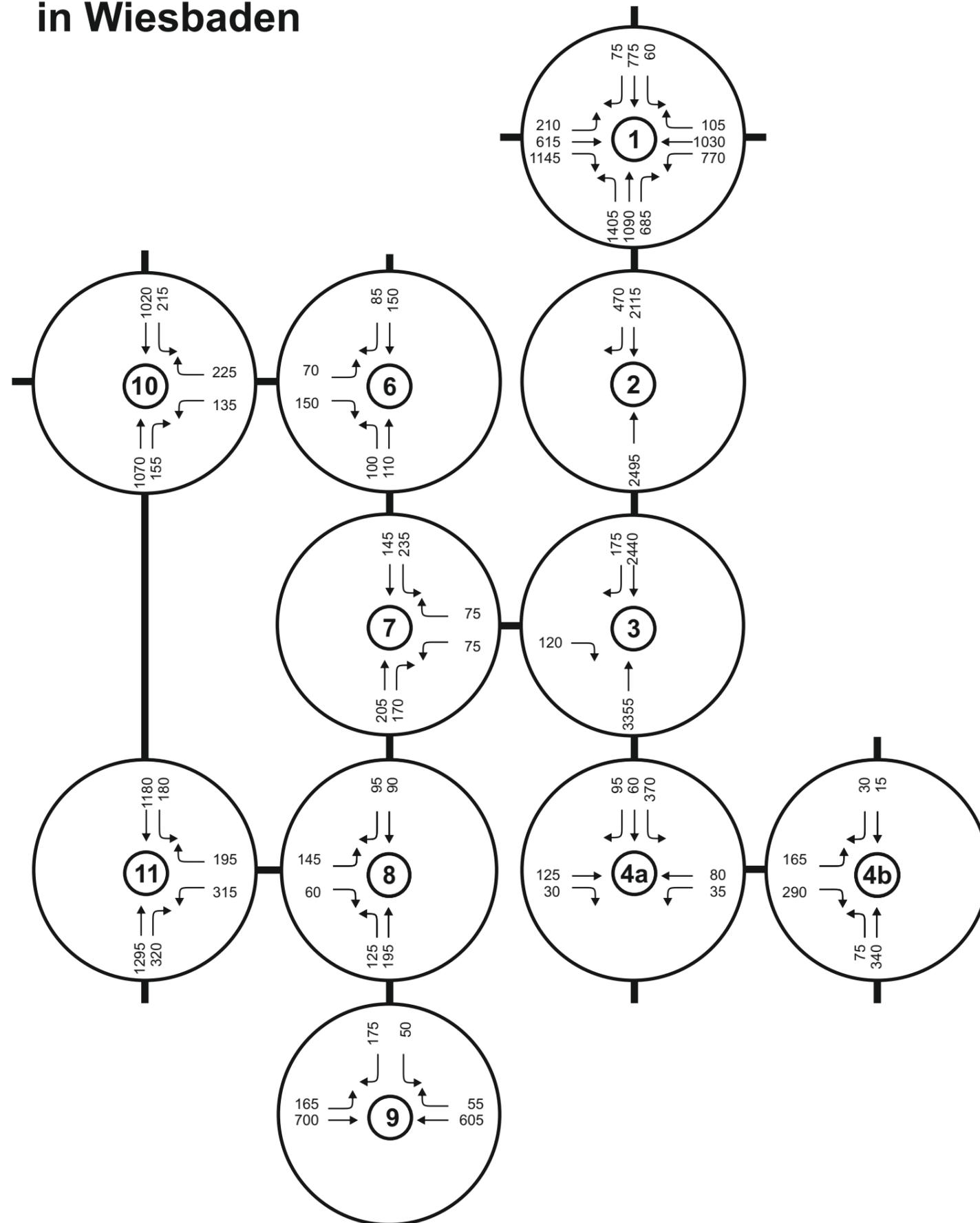


<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.:	2020 810
		Zeichen
	Bearbeitet	MKo
	Gezeichnet	MKo
	Anlage	3,4
	Datum	02/ 2020

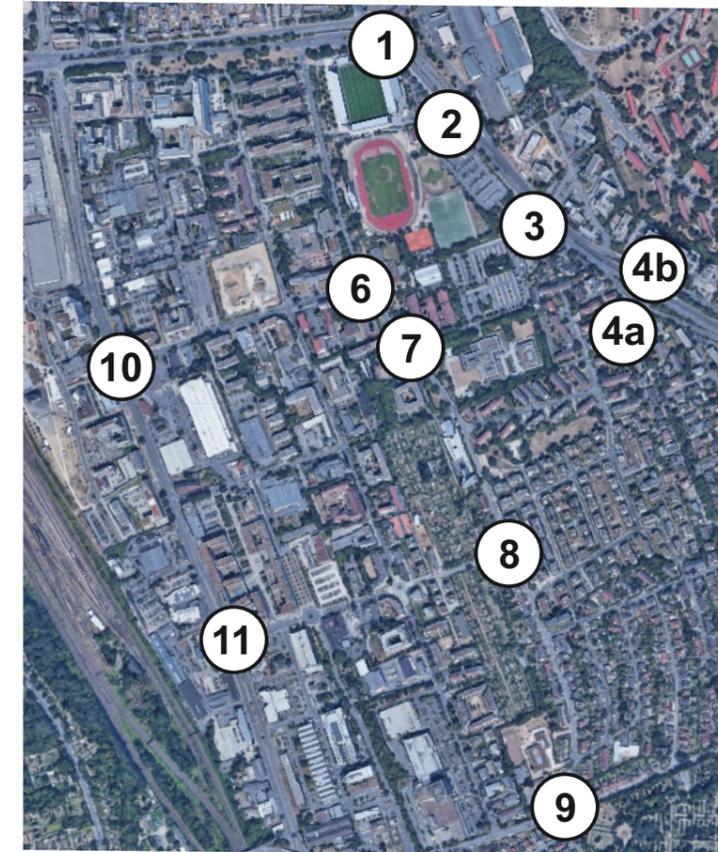
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze</b>

# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden

# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Prognose 2030 Planfall Variante 2 - Morgenspitze



- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße

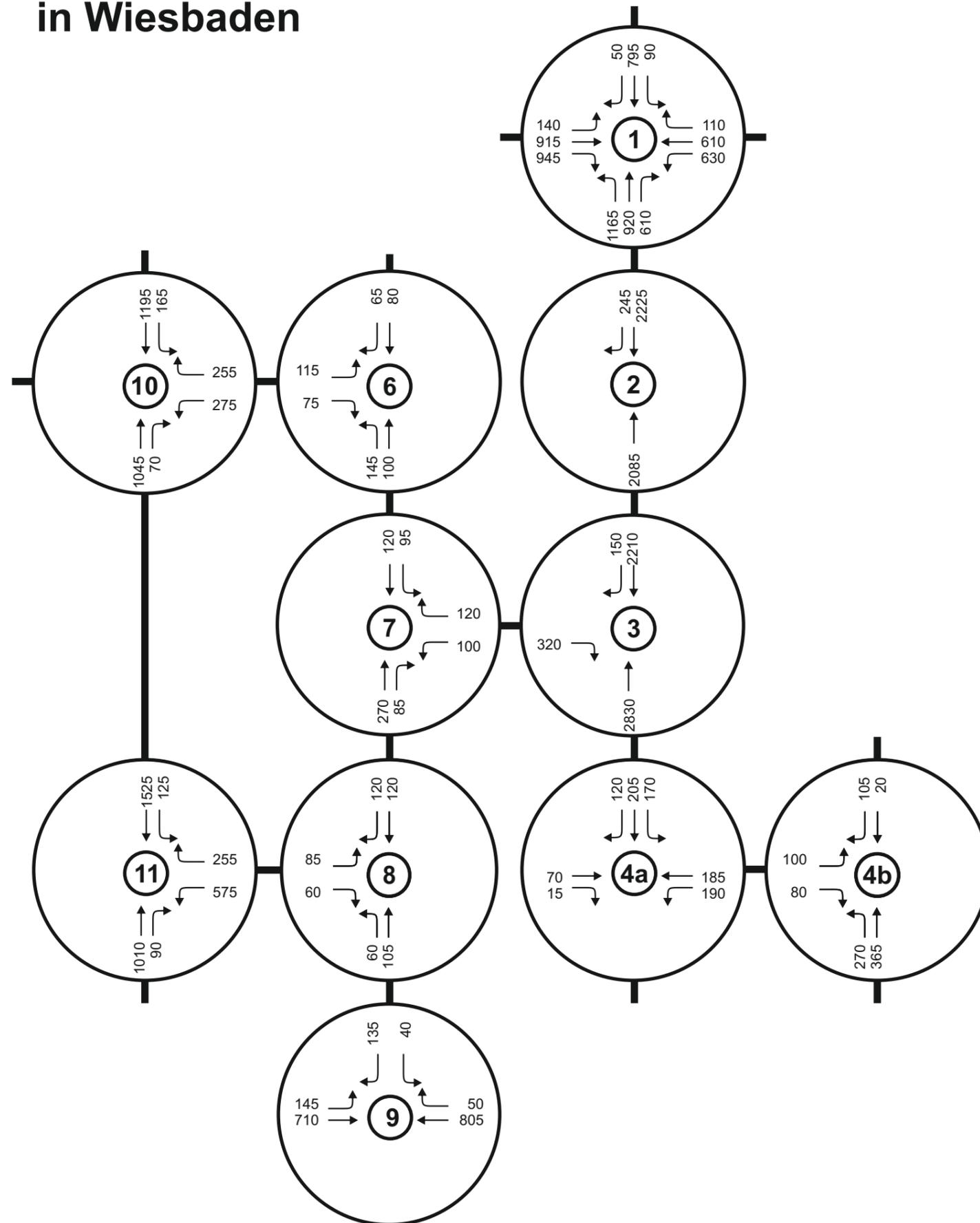


<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> INGENIEURGESELLSCHAFT MBH	Projekt-Nr.: 2020 810
	Zeichen
Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Bearbeitet: MKo
	Gezeichnet: MKo
	Anlage: 3.5
	Datum: 02/ 2020

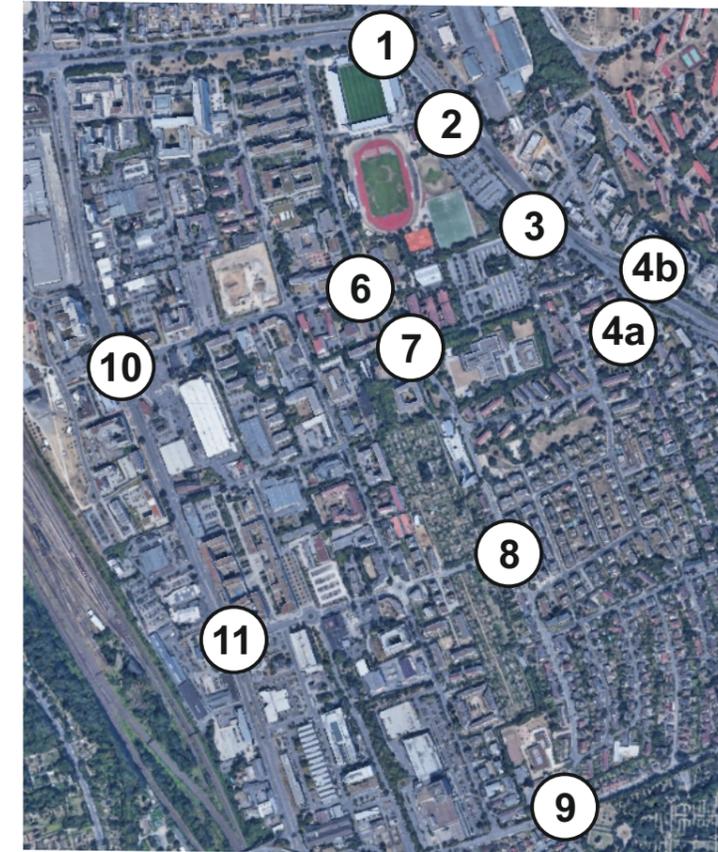
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze</b>

# Verkehrstechnische Untersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden

# Dimensionierungsbelastungen [Pkw-E/h] Prognose 2030 Planfall Variante 2 - Abendspitze



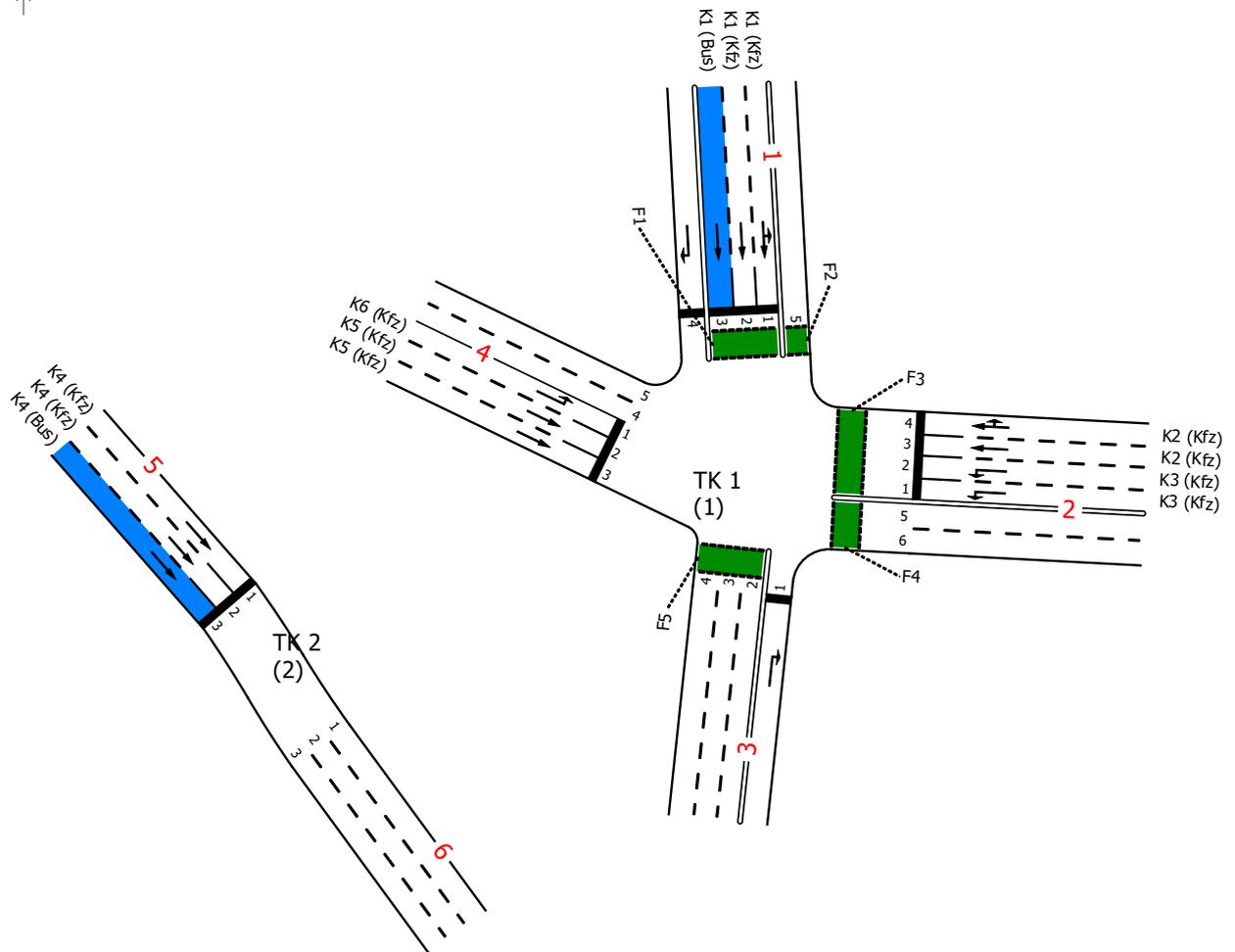
- ① Berliner Str./ 1. Ring/ New-York-Str.
- ② Berliner Str./ Andbindung Parkplatz
- ③ Berliner Str./ B.-Neumann-Str.
- ④ Berliner Str./ Friedenstr.
- ⑥ Wettinerstr./ Brunhildenstr.
- ⑦ Brunhildenstr./ B.-Neumann-Str.
- ⑧ Brunhildenstr./ Weidenbornstr.
- ⑨ Brunhildenstr./ Siegfriedring
- ⑩ Mainzer Str./ Welfenstr.
- ⑪ Mainzer Str./ Weidenbornstraße



<b>HABERMEHL FOLLMANN</b> <small>INGENIEURGESELLSCHAFT MBH</small> Frankfurter Str. 79 · D-63110 Rodgau Telefon 06106 8525-5 · Fax 06106 8525-95 info@habermehl-follmann.de · www.habermehl-follmann.de	Projekt-Nr.: 2020 810
	Zeichen
Bearbeitet	MKo
Gezeichnet	MKo
Anlage	3,6
Datum	02/ 2020
Auftraggeber:	<b>Stadtentwicklungsgesellschaft Wiesbaden mbH</b>
Projektbezeichnung:	<b>Verkehrsuntersuchung Parkhaus Berliner Straße in Wiesbaden</b>
Planbezeichnung:	<b>Dimensionierungsbelastungen Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze</b>

LISA

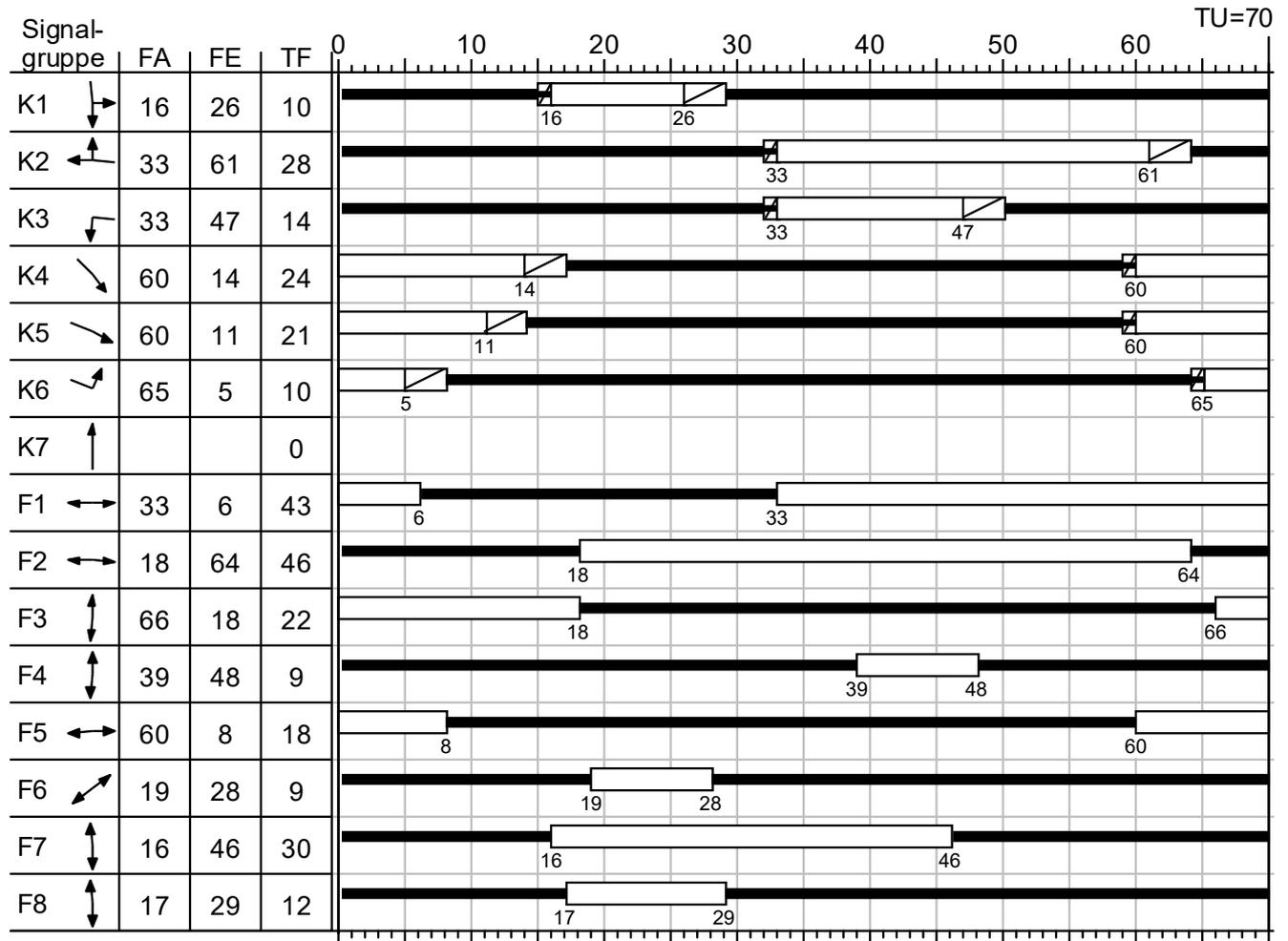
KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 1

LISA

**MoSp\_SQ**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 2

LISA

## MIV - MoSp\_SQ (TU=70) - MoSp\_SQ

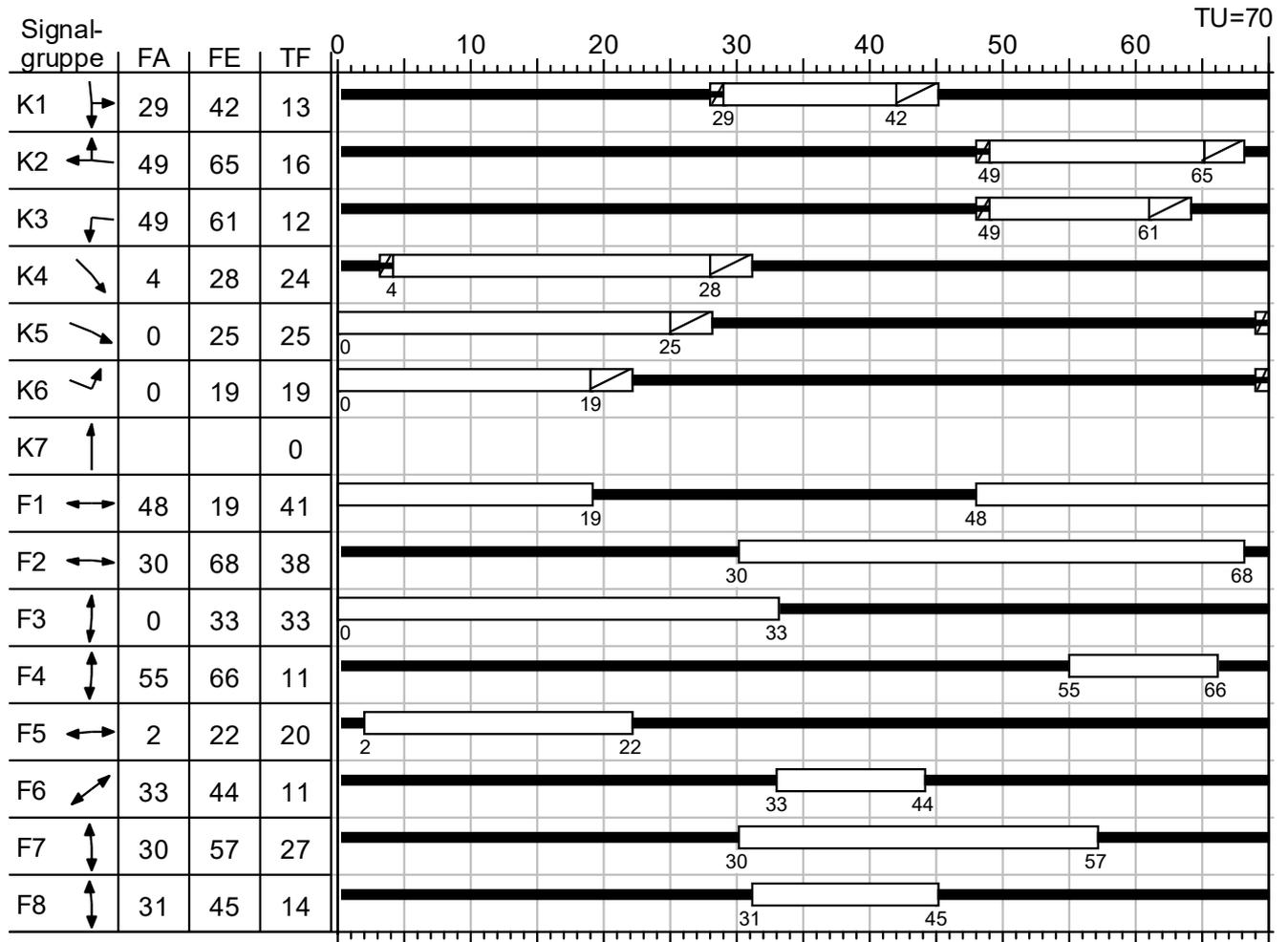
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	4																							
	2		K1	10	11	60	0,157	372	7,233	1,883	1912	300	6	38,421	45,654	57,081	358,240		-	1,240	490,557	F		
	1		K1	10	11	60	0,157	371	7,214	2,050	1756	286	6	44,552	51,766	63,934	401,250		-	1,297	590,089	F		
2	4		K2	28	29	42	0,414	524	10,189	1,873	1922	767	15	1,471	9,888	15,206	93,973		-	0,683	24,282	B		
	3		K2	28	29	42	0,414	525	10,208	2,030	1773	734	14	1,773	10,270	15,690	97,058		-	0,715	25,768	B		
	2		K3	14	15	56	0,214	328	6,378	1,951	1845	396	8	3,740	9,832	15,135	92,081		-	0,828	60,279	D		
	1		K3	14	15	56	0,214	328	6,378	1,997	1803	387	8	4,388	10,512	15,995	97,314		-	0,848	67,236	D		
3	1																							
4	1		K6	10	11	60	0,157	189	3,675	2,087	1725	271	5	1,518	4,997	8,778	55,828		-	0,697	48,094	C		
	2		K5	21	22	49	0,314	276	5,367	1,894	1901	599	12	0,511	4,816	8,527	53,822		-	0,461	22,330	B		
	3		K5	21	22	49	0,314	276	5,367	1,894	1901	599	12	0,511	4,816	8,527	53,822		-	0,461	22,330	B		
5	2		K4	24	25	46	0,357	521	10,131	1,854	1942	692	13	2,263	11,172	16,825	103,979		-	0,753	31,564	B		
	1		K4	24	25	46	0,357	521	10,131	1,854	1942	692	13	2,263	11,172	16,825	103,979		-	0,753	31,564	B		
Knotenpunktsummen:								4231				5723												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,803	123,799		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 3

LISA

### AbSp\_SQ



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 4

LISA

## MIV - AbSp\_SQ (TU=70) - AbSp\_SQ

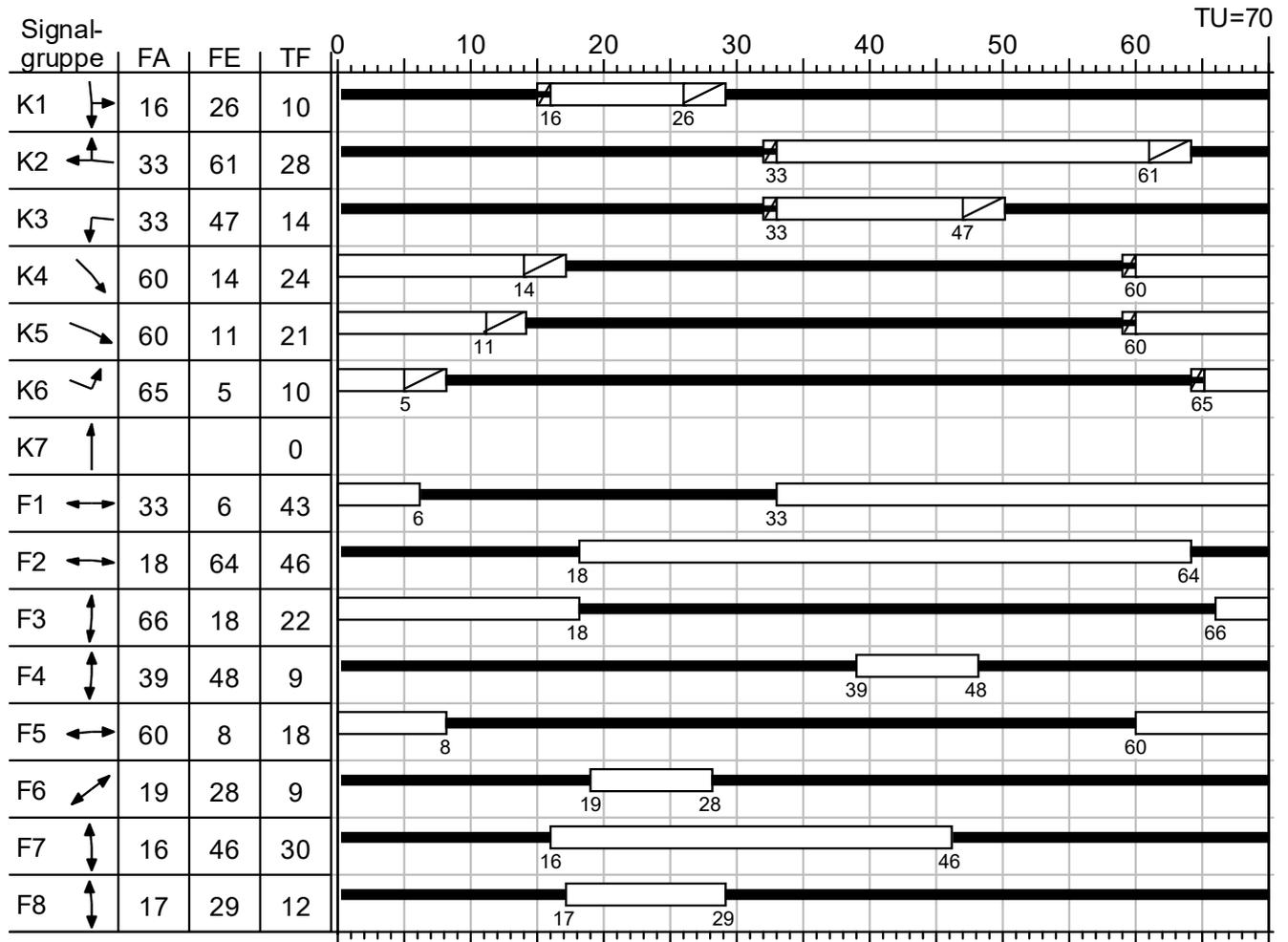
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	4	↙																						
	2	↓	K1	13	14	57	0,200	397	7,719	1,854	1942	388	8	17,680	25,399	33,922	209,638		-	1,023	192,041	F		
	1	↘	K1	13	14	57	0,200	394	7,661	2,018	1784	370	7	21,346	29,007	38,116	235,328		-	1,065	235,411	F		
2	4	↙	K2	16	17	54	0,243	337	6,553	1,863	1933	456	9	2,009	8,073	12,878	79,509		-	0,739	40,606	C		
	3	←	K2	16	17	54	0,243	335	6,514	2,018	1784	433	8	2,523	8,596	13,555	83,363		-	0,774	45,679	C		
	2	↘	K3	12	13	58	0,186	274	5,328	1,930	1865	347	7	2,745	7,829	12,561	75,592		-	0,790	55,663	D		
	1	↘	K3	12	13	58	0,186	274	5,328	1,975	1823	339	7	3,111	8,215	13,062	78,607		-	0,808	60,330	D		
3	1	↘																						
4	1	↘	K6	19	20	51	0,286	130	2,528	1,969	1828	523	10	0,188	2,131	4,600	27,600		-	0,249	20,505	B		
	2	↘	K5	25	26	45	0,371	430	8,361	1,818	1980	735	14	0,892	7,609	12,274	74,380		-	0,585	22,055	B		
	3	↘	K5	25	26	45	0,371	430	8,361	1,818	1980	735	14	0,892	7,609	12,274	74,380		-	0,585	22,055	B		
5	2	↘	K4	24	25	46	0,357	424	8,244	1,850	1946	693	13	1,014	7,797	12,519	77,217		-	0,612	23,784	B		
	1	↘	K4	24	25	46	0,357	424	8,244	1,850	1946	693	13	1,014	7,797	12,519	77,217		-	0,612	23,784	B		
Knotenpunktsummen:								3849				5712												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,734	70,554		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 5

LISA

**MoSp\_Planfall\_Variante\_1**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 6

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_1**

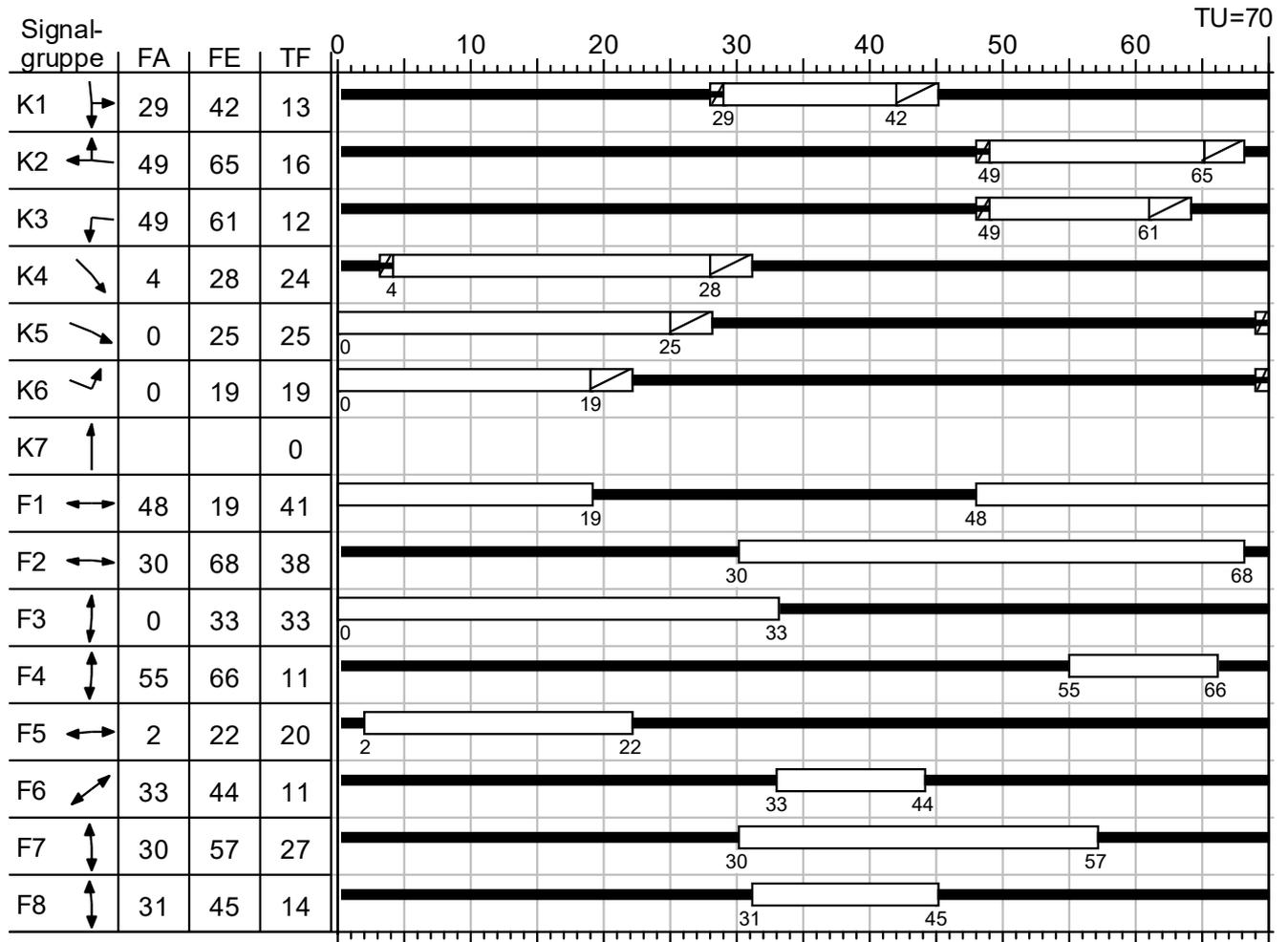
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	4	↙																						
	2	↓	K1	10	11	60	0,157	400	7,778	1,881	1914	300	6	51,877	59,655	72,718	455,942		-	1,333	652,029	F		
	1	↘	K1	10	11	60	0,157	399	7,758	2,051	1755	287	6	57,694	65,452	79,134	497,120		-	1,390	752,983	F		
2	4	↙	K2	28	29	42	0,414	157	3,053	1,996	1804	736	14	0,153	2,132	4,601	28,600		-	0,213	14,182	A		
	3	←	K2	28	29	42	0,414	147	2,858	2,261	1592	659	13	0,162	2,007	4,403	30,328		-	0,223	14,126	A		
	2	↘	K3	14	15	56	0,214	375	7,292	1,947	1849	397	8	10,337	17,521	24,600	149,371		-	0,945	120,840	E		
	1	↘	K3	14	15	56	0,214	375	7,292	1,993	1806	387	8	12,270	19,501	26,969	163,756		-	0,969	141,420	E		
3	1	↘																						
4	1	↘	K6	10	11	60	0,157	211	4,103	2,087	1725	271	5	2,457	6,398	10,676	67,899		-	0,779	60,978	D		
	2	↘	K5	21	22	49	0,314	294	5,717	1,886	1909	599	12	0,583	5,219	9,083	57,114		-	0,491	22,977	B		
	3	↘	K5	21	22	49	0,314	294	5,717	1,886	1909	599	12	0,583	5,219	9,083	57,114		-	0,491	22,977	B		
5	2	↘	K4	24	25	46	0,357	556	10,811	1,856	1940	692	13	3,315	13,060	19,172	118,598		-	0,803	37,532	C		
	1	↘	K4	24	25	46	0,357	556	10,811	1,856	1940	692	13	3,315	13,060	19,172	118,598		-	0,803	37,532	C		
Knotenpunktsummen:								3764				5619												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,855	194,478		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 7

LISA

### AbSp\_Planfall\_Variante\_1



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 8

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_1**

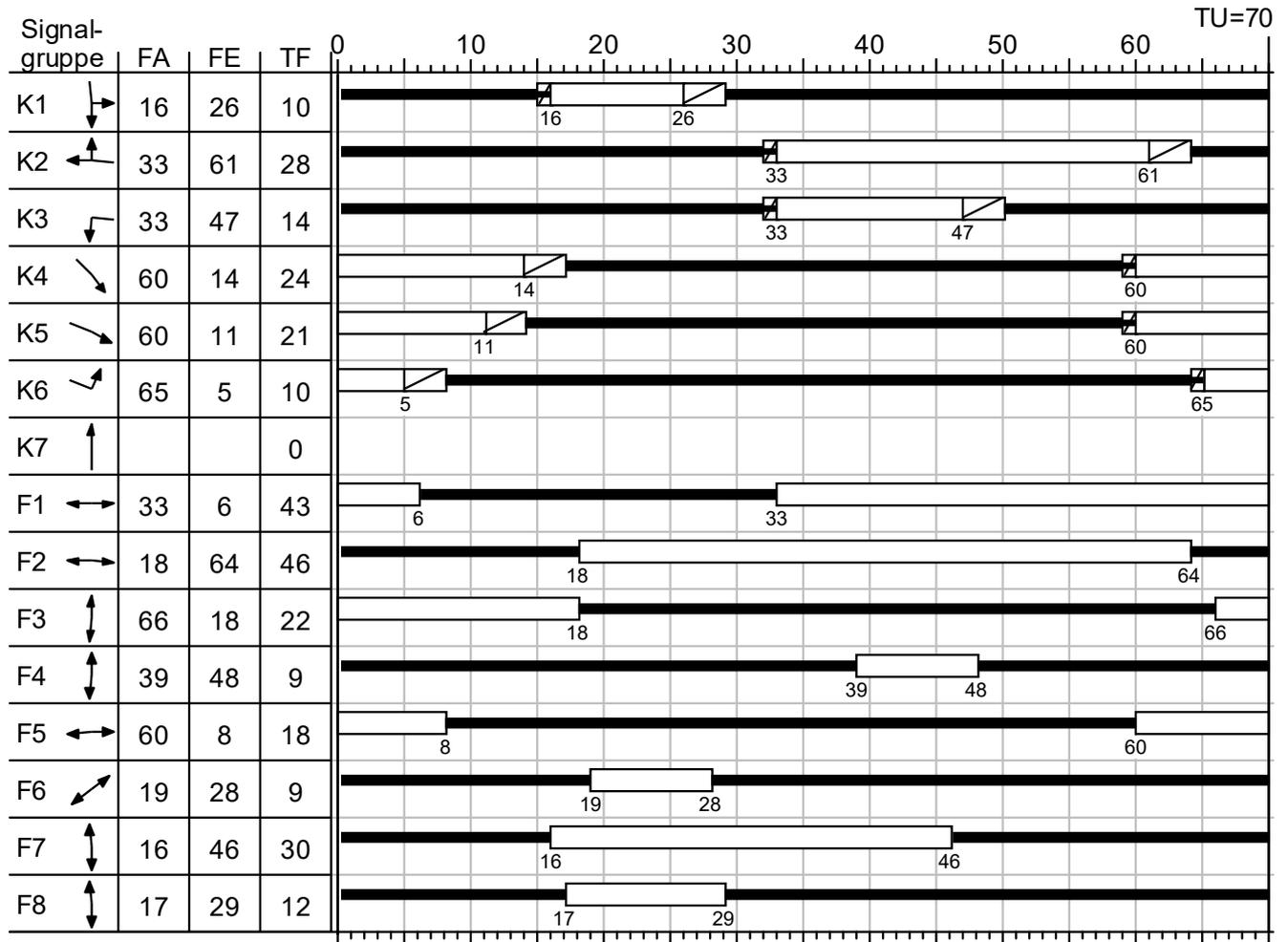
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;TK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	4																								
	2		K1	13	14	57	0,200	431	8,381	1,856	1940	388	8	27,492	35,873	46,002	284,568			-	1,111	283,080	F		
	1		K1	13	14	57	0,200	428	8,322	2,018	1784	370	7	32,353	40,675	51,461	317,720			-	1,157	342,506	F		
2	4		K2	16	17	54	0,243	354	6,883	1,858	1938	457	9	2,556	8,992	14,063	86,487			-	0,775	45,137	C		
	3		K2	16	17	54	0,243	352	6,844	2,020	1782	434	8	3,322	9,775	15,063	92,728			-	0,811	52,536	D		
	2		K3	12	13	58	0,186	308	5,989	1,943	1853	345	7	6,180	12,026	17,891	108,419			-	0,893	92,297	E		
	1		K3	12	13	58	0,186	308	5,989	1,989	1810	337	7	7,278	13,151	19,284	116,861			-	0,914	105,688	E		
3	1																								
4	1		K6	19	20	51	0,286	140	2,722	1,969	1828	523	10	0,209	2,314	4,887	29,322			-	0,268	20,763	B		
	2		K5	25	26	45	0,371	455	8,847	1,818	1980	736	14	1,046	8,266	13,128	79,556			-	0,618	23,083	B		
	3		K5	25	26	45	0,371	455	8,847	1,818	1980	736	14	1,046	8,266	13,128	79,556			-	0,618	23,083	B		
5	2		K4	24	25	46	0,357	461	8,964	1,850	1946	694	13	1,322	8,877	13,916	85,834			-	0,664	25,825	B		
	1		K4	24	25	46	0,357	461	8,964	1,850	1946	694	13	1,322	8,877	13,916	85,834			-	0,664	25,825	B		
Knotenpunktsummen:								4153				5714													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,795	99,151		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																					

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;TK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 9

LISA

**MoSp\_Planfall\_Variante\_2**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 10

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

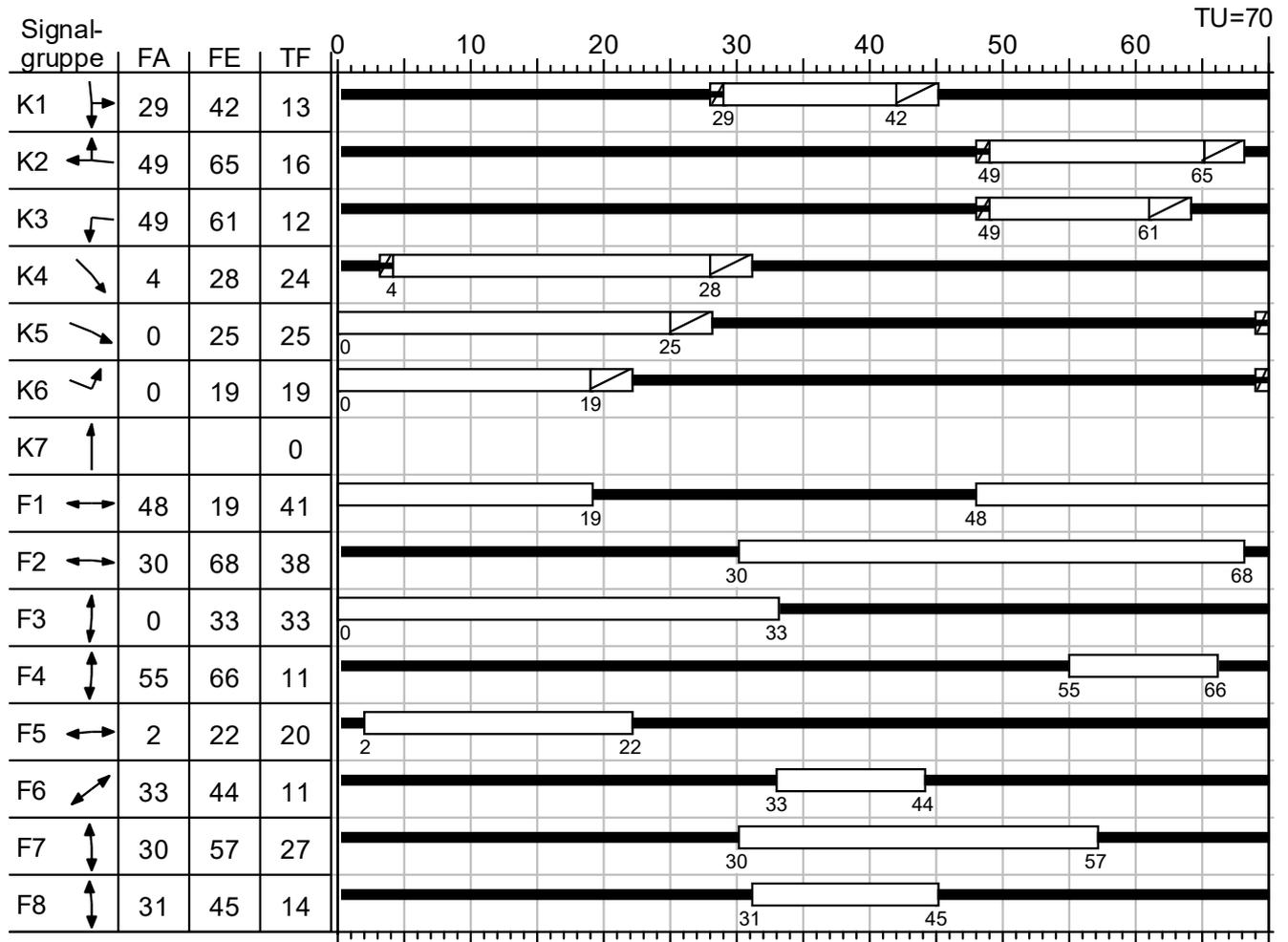
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	4																								
	2		K1	10	11	60	0,157	401	7,797	1,881	1914	300	6	52,461	60,258	73,386	460,130			-	1,337	659,037	F		
	1		K1	10	11	60	0,157	400	7,778	2,050	1756	286	6	58,759	66,537	80,332	504,164			-	1,399	768,919	F		
2	4		K2	28	29	42	0,414	157	3,053	1,996	1804	736	14	0,153	2,132	4,601	28,600			-	0,213	14,182	A		
	3		K2	28	29	42	0,414	147	2,858	2,261	1592	659	13	0,162	2,007	4,403	30,328			-	0,223	14,126	A		
	2		K3	14	15	56	0,214	381	7,408	1,940	1856	397	8	11,660	18,989	26,359	159,419			-	0,960	132,947	E		
	1		K3	14	15	56	0,214	381	7,408	1,985	1814	387	8	13,686	21,062	28,824	174,328			-	0,984	154,703	E		
3	1																								
4	1		K6	10	11	60	0,157	199	3,869	2,087	1725	271	5	1,866	5,553	9,538	60,662			-	0,734	52,900	D		
	2		K5	21	22	49	0,314	294	5,717	1,886	1909	599	12	0,583	5,219	9,083	57,114			-	0,491	22,977	B		
	3		K5	21	22	49	0,314	294	5,717	1,886	1909	599	12	0,583	5,219	9,083	57,114			-	0,491	22,977	B		
5	2		K4	24	25	46	0,357	556	10,811	1,856	1940	692	13	3,315	13,060	19,172	118,598			-	0,803	37,532	C		
	1		K4	24	25	46	0,357	556	10,811	1,856	1940	692	13	3,315	13,060	19,172	118,598			-	0,803	37,532	C		
Knotenpunktssummen:								3766				5618													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,858	199,552		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																					

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 11

LISA

### AbSp\_Planfall\_Variante\_2



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 12

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

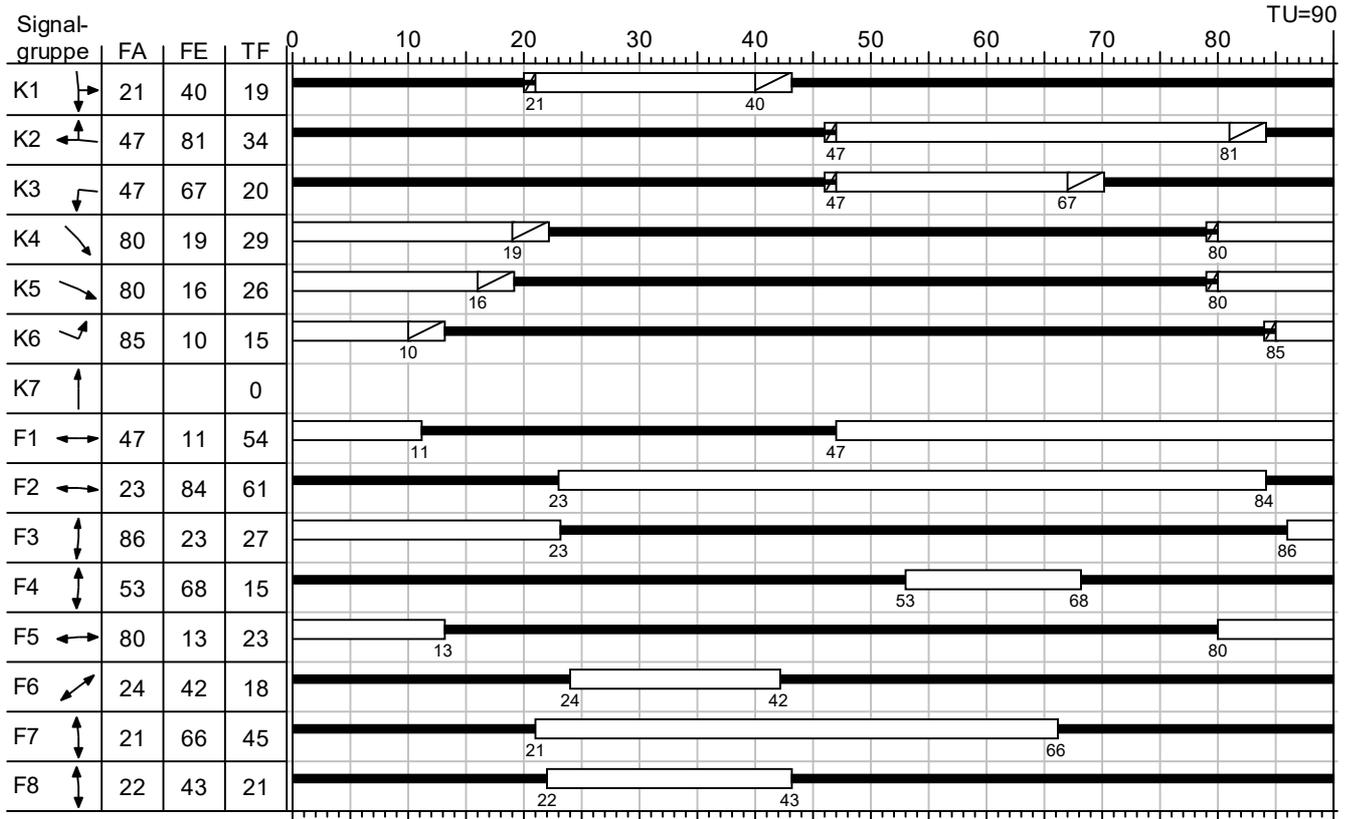
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;LK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	4	↙																						
	2	↓	K1	13	14	57	0,200	431	8,381	1,856	1940	388	8	27,492	35,873	46,002	284,568		-	1,111	283,080	F		
	1	↘	K1	13	14	57	0,200	429	8,342	2,018	1784	370	7	32,694	41,036	51,870	320,245		-	1,159	345,824	F		
2	4	↙	K2	16	17	54	0,243	354	6,883	1,858	1938	457	9	2,556	8,992	14,063	86,487		-	0,775	45,137	C		
	3	←	K2	16	17	54	0,243	352	6,844	2,020	1782	434	8	3,322	9,775	15,063	92,728		-	0,811	52,536	D		
	2	↘	K3	12	13	58	0,186	311	6,047	1,943	1853	345	7	6,610	12,523	18,508	112,158		-	0,901	96,834	E		
	1	↘	K3	12	13	58	0,186	311	6,047	1,989	1810	337	7	7,831	13,774	20,051	121,509		-	0,923	111,652	E		
3	1	↘																						
4	1	↘	K6	19	20	51	0,286	140	2,722	1,969	1828	523	10	0,209	2,314	4,887	29,322		-	0,268	20,763	B		
	2	↘	K5	25	26	45	0,371	455	8,847	1,818	1980	736	14	1,046	8,266	13,128	79,556		-	0,618	23,083	B		
	3	↘	K5	25	26	45	0,371	455	8,847	1,818	1980	736	14	1,046	8,266	13,128	79,556		-	0,618	23,083	B		
5	2	↘	K4	24	25	46	0,357	461	8,964	1,850	1946	694	13	1,322	8,877	13,916	85,834		-	0,664	25,825	B		
	1	↘	K4	24	25	46	0,357	461	8,964	1,850	1946	694	13	1,322	8,877	13,916	85,834		-	0,664	25,825	B		
Knotenpunktsummen:								4160				5714												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,797	100,336		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;LK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 13

LISA

**MoSpVar2\_angepasst**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 14

LISA

**MIV - MoSpVar2\_angepasst (TU=90) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

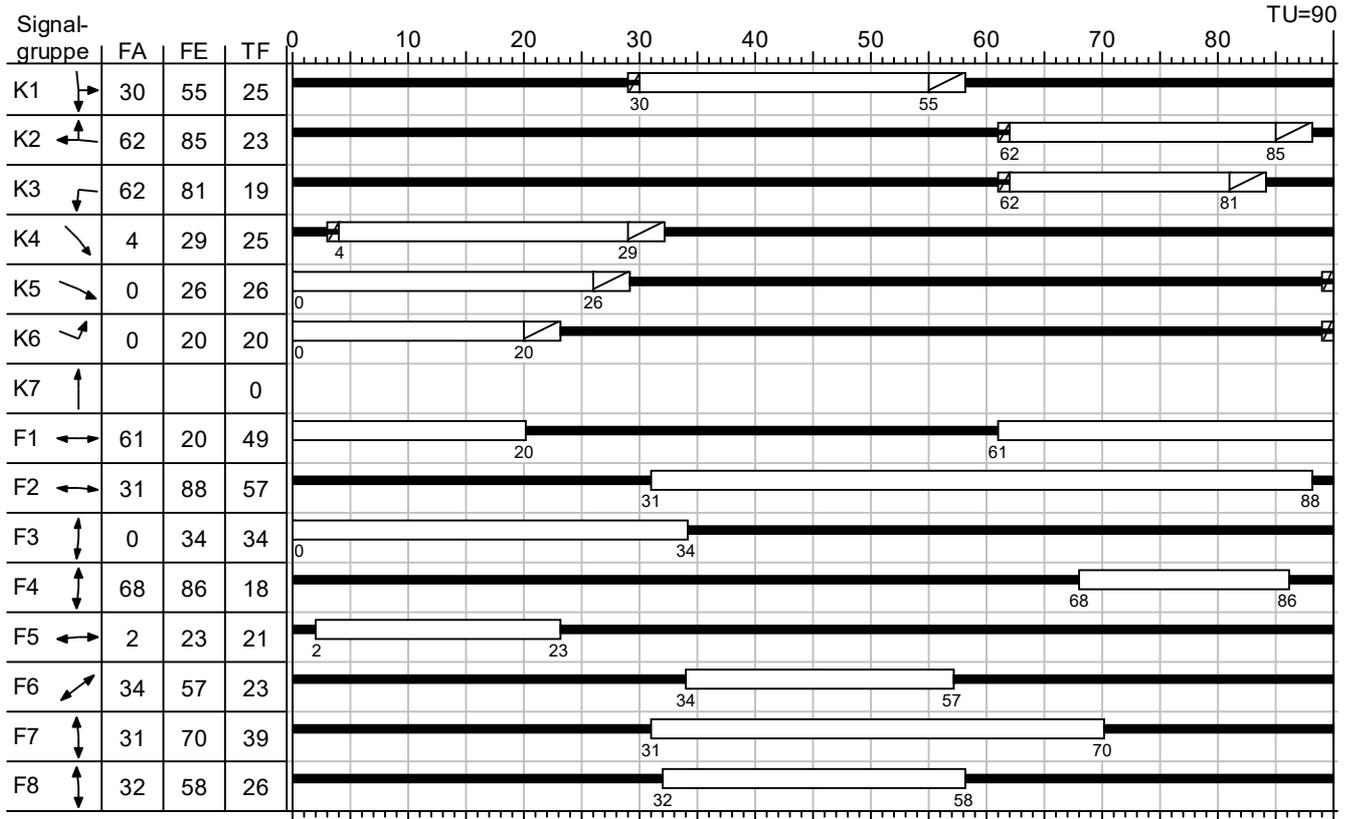
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	4																								
	2		K1	19	20	71	0,222	401	10,025	1,881	1914	424	11	10,875	20,748	28,452	178,394			-	0,946	126,814	E		
	1		K1	19	20	71	0,222	400	10,000	2,050	1756	405	10	14,574	24,538	32,916	206,581			-	0,988	164,028	E		
2	4		K2	34	35	56	0,389	157	3,925	1,996	1804	692	17	0,166	2,818	5,657	35,164			-	0,227	19,626	A		
	3		K2	34	35	56	0,389	147	3,675	2,261	1592	619	15	0,176	2,649	5,402	37,209			-	0,237	19,530	A		
	2		K3	20	21	70	0,233	381	9,525	1,940	1856	432	11	6,149	15,344	21,969	132,869			-	0,882	84,563	E		
	1		K3	20	21	70	0,233	381	9,525	1,985	1814	422	11	7,397	16,649	23,550	142,430			-	0,903	96,629	E		
3	1																								
4	1		K6	15	16	75	0,178	199	4,975	2,087	1725	307	8	1,186	5,809	9,885	62,869			-	0,648	48,277	C		
	2		K5	26	27	64	0,300	294	7,350	1,886	1909	573	14	0,642	6,723	11,108	69,847			-	0,513	30,095	B		
	3		K5	26	27	64	0,300	294	7,350	1,886	1909	573	14	0,642	6,723	11,108	69,847			-	0,513	30,095	B		
5	2		K4	29	30	61	0,333	556	13,900	1,856	1940	645	16	5,746	18,750	26,073	161,288			-	0,862	60,151	D		
	1		K4	29	30	61	0,333	556	13,900	1,856	1940	645	16	5,746	18,750	26,073	161,288			-	0,862	60,151	D		
Knotenpunktsummen:								3766				5737													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,774	75,847		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																					

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 15

LISA

**AbSpVar2\_angepasst**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 16

LISA

**MIV - AbSpVar2\_angepasst (TU=90) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;π<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung			
1	4																									
	2		K1	25	26	65	0,289	431	10,775	1,856	1940	561	14	2,478	12,324	18,261	112,963			-	0,768	45,140	C			
	1		K1	25	26	65	0,289	429	10,725	2,018	1784	534	13	3,213	13,103	19,225	118,695			-	0,803	50,709	D			
2	4		K2	23	24	67	0,267	354	8,850	1,858	1938	502	13	1,644	9,667	14,925	91,789			-	0,705	42,018	C			
	3		K2	23	24	67	0,267	352	8,800	2,020	1782	476	12	2,015	10,051	15,413	94,882			-	0,739	45,360	C			
	2		K3	19	20	71	0,222	311	7,775	1,943	1853	411	10	2,238	9,509	14,724	89,227			-	0,757	52,343	D			
	1		K3	19	20	71	0,222	311	7,775	1,989	1810	402	10	2,503	9,807	15,103	91,524			-	0,774	55,304	D			
3	1																									
4	1		K6	20	21	70	0,233	140	3,500	1,969	1828	426	11	0,283	3,190	6,211	37,266			-	0,329	31,063	B			
	2		K5	26	27	64	0,300	455	11,375	1,818	1980	596	15	2,403	12,729	18,763	113,704			-	0,763	43,111	C			
	3		K5	26	27	64	0,300	455	11,375	1,818	1980	596	15	2,403	12,729	18,763	113,704			-	0,763	43,111	C			
5	2		K4	25	26	65	0,289	461	11,525	1,850	1946	562	14	3,731	14,470	20,903	128,930			-	0,820	53,714	D			
	1		K4	25	26	65	0,289	461	11,525	1,850	1946	562	14	3,731	14,470	20,903	128,930			-	0,820	53,714	D			
Knotenpunktssummen:								4160				5628														
Gewichtete Mittelwerte:																							0,759	47,748		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																										

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;π<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätssstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP01 LSA 1251 Berliner Str./G.-Stresemann-Ring/New-York-Str.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Status Quo	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.1 / Blatt 17

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 1 - Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		1959	2 FS			3600					A
3		258				1600					A
4		0	6,5	3,2	4264	3					
6		0	5,9	3,0	1087	318					
Misch-N		0				108	4 + 6	0,0	0	0	A
8		2285	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2173	108					
Misch-H		2285				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)  
Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 2 - Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2019	2 FS			3600					A
3		156				1600					A
4		0	6,5	3,2	3985	5					
6		0	5,9	3,0	1075	323					
Misch-N		0				111	4 + 6	0,0	0	0	A
8		1932	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2150	111					
Misch-H		1932				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)  
Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 3 - Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2078	2 FS			3600					A
3		437				1600					A
4		0	6,5	3,2	4644	2					
6		0	5,9	3,0	1239	264					
Misch-N		0				89	4 + 6	0,0	0	0	A
8		2450	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2478	76					
Misch-H		2450				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 4 - Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2212	2 FS			3600					A
3		227				1600					A
4		0	6,5	3,2	4338	3					
6		0	5,9	3,0	1201	276					
Misch-N		0				94	4 + 6	0,0	0	0	A
8		2070	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2402	83					
Misch-H		2070				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)  
Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 5 - Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2090	2 FS			3600					A
3		470				1600					A
4		0	6,5	3,2	4668	2					
6		0	5,9	3,0	1256	259					
Misch-N		0				87	4 + 6	0,0	0	0	A
8		2460	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2511	74					
Misch-H		2460				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

## Anlage 4.2 KP 2: Berliner Str./ Anbindung Parkhaus - Blatt 6 - Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2212	2 FS			3600					A
3		243				1600					A
4		0	6,5	3,2	4348	3					
6		0	5,9	3,0	1209	274					
Misch-N		0				93	4 + 6	0,0	0	0	A
8		2072	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2418	82					
Misch-H		2072				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)  
Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Anbindung Parkhaus

### Anlage 4.3 KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str. - Blatt 1 - Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2268	2 FS			3600					A
3		164				1600					A
4		0	6,5	3,2	5066	1					
6		95	5,9	3,0	1109	310		16,8	2	2	B
Misch-N											
8		2934	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2380	85					
Misch-H		2934				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)  
Berliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

### Anlage 4.3 KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str. - Blatt 2 - Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2018	2 FS			3600					A
3		140				1600					A
4		0	6,5	3,2	4396	3					
6		137	5,9	3,0	992	357		16,3	2	3	B
Misch-N											
8		2500	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2123	115					
Misch-H		2500				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Beliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Str.

### Anlage 4.3 KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str. - Blatt 3 - Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2415	2 FS			3600					A
3		173				1600					A
4		0	6,5	3,2	5564	1					
6		116	5,9	3,0	1184	282		21,6	3	4	C
Misch-N											
8		3286	2 FS			3600					B
7		0	5,5	2,8	2539	71					
Misch-H		3286				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Beliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Str.

**Anlage 4.3      KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 4 -      Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2137	2 FS			3600					A
3		148				1600					A
4		0	6,5	3,2	3775	7					
6		291	5,9	3,0	1051	332		71,3	14	18	E
Misch-N		291				332	4 + 6	71,3	14	18	E
8		1766	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2248	99					
Misch-H		1766				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Beliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Str.

**Anlage 4.3      KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 5 -      Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2415	2 FS			3600					A
3		173				1600					A
4		0	6,5	3,2	5589	1					
6		122	5,9	3,0	1184	282		22,4	3	4	C
Misch-N											
8		3311	2 FS			3600					B
7		0	5,5	2,8	2539	71					
Misch-H		3311				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **C**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Beliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Str.

**Anlage 4.3      KP 3: Berliner Str./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 6 -      Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		2137	2 FS			3600					A
3		148				1600					A
4		0	6,5	3,2	4793	2					
6		320	5,9	3,0	1051	332		119,3	20	25	E
Misch-N		320				332	4 + 6	119,3	20	25	E
8		2784	2 FS			3600					A
7		0	5,5	2,8	2248	99					
Misch-H		2784				3600					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Berliner Straße (Nord)

Beliner Straße (Süd)

Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Str.

## Anlage 4.4      KP 4: Berliner Str./ Friedenstr.

### - Blatt 1 -      Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		354	5,5	2,8	0	1286		4,0	2	2	A
2		13	2 FS			3600					A
3		82				1600					A
Misch-H		449				3600					
4		0									
5		112	5,6	3,2	349	553		8,6	1	2	A
6		30	5,9	3,0	4	1194		3,1	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		35	5,6	3,2	484	392		10,2	1	1	B
11		78	5,6	3,2	427	507		8,9	1	1	A
12		0									
Misch-N		112				465	10+11+12	10,7	1	2	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)

Rampe B54 (Ost)

Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)

Friedenstraße (Nord)

## Anlage 4.4      KP 4: Berliner Str./ Friedenstr. - Blatt 2 -      Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		114	5,5	2,8	0	1286		3,3	1	1	A
2		11	2 FS			3600					A
3		113				1600					A
Misch-H		238				3600					
4		0									
5		60	5,6	3,2	113	904		4,7	1	1	A
6		17	5,9	3,0	4	1195		3,1	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		189	5,6	3,2	185	773		6,2	1	2	A
11		187	5,6	3,2	222	801		5,9	1	2	A
12		0									
Misch-N		376				787	10+11+12	8,7	3	5	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)

Rampe B54 (Ost)

Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)

Friedenstraße (Nord)

### Anlage 4.4 KP 4: Berliner Str./ Friedenstr. - Blatt 3 - Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		361	5,5	2,8	0	1286		4,0	2	2	A
2		56	2 FS			3600					A
3		92				1600					A
Misch-H		509				3600					
4		0									
5		120	5,6	3,2	399	519		9,5	1	2	A
6		31	5,9	3,0	26	1163		3,2	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		35	5,6	3,2	543	354		11,4	1	1	B
11		81	5,6	3,2	487	471		9,8	1	1	A
12		0									
Misch-N		115				429	10+11+12	12,0	2	2	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)  
Rampe B54 (Ost)  
Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)  
Friedenstraße (Nord)

**Anlage 4.4      KP 4: Berliner Str./ Friedenstr.**  
**- Blatt 4 -      Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		156	5,5	2,8	0	1286		3,4	1	1	A
2		184	2 FS			3600					A
3		120				1600					A
Misch-H		460				3600					
4		0									
5		70	5,6	3,2	328	687		6,3	1	1	A
6		17	5,9	3,0	90	1075		3,4	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		189	5,6	3,2	410	561		9,7	2	3	A
11		187	5,6	3,2	444	604		8,6	2	3	A
12		0									
Misch-N		376				581	10+11+12	17,4	6	8	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)

Rampe B54 (Ost)

Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)

Friedenstraße (Nord)

**Anlage 4.4      KP 4: Berliner Str./ Friedenstr.**  
**- Blatt 5 -      Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		366	5,5	2,8	0	1286		4,1	2	2	A
2		60	2 FS			3600					A
3		92				1600					A
Misch-H		518				3600					
4		0									
5		120	5,6	3,2	408	511		9,7	1	2	A
6		31	5,9	3,0	28	1160		3,2	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		35	5,6	3,2	552	348		11,6	1	1	B
11		81	5,6	3,2	496	464		9,9	1	1	A
12		0									
Misch-N		115				422	10+11+12	12,3	2	2	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)

Rampe B54 (Ost)

Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)

Friedenstraße (Nord)

**Anlage 4.4      KP 4: Berliner Str./ Friedenstr.**  
**- Blatt 6 -      Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		165	5,5	2,8	0	1286		3,4	1	1	A
2		204	2 FS			3600					A
3		120				1600					A
Misch-H		489				3600					
4		0									
5		70	5,6	3,2	357	660		6,6	1	1	A
6		17	5,9	3,0	100	1062		3,4	1	1	A
Misch-N											
9		0									
8		0	2 FS								
7		0									
Misch-H		0				3600					
10		189	5,6	3,2	439	537		10,3	2	3	B
11		187	5,6	3,2	473	580		9,2	2	3	A
12		0									
Misch-N		376				557	10+11+12	19,6	6	9	B

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Rampe B54 (West)

Rampe B54 (Ost)

Nebenstrasse : Friedenstraße (Süd)

Friedenstraße (Nord)

## Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr. - Blatt 1 -      Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		141				1800					A
3		75				1600					A
4		83	6,5	3,2	350	645		6,5	1	1	A
6		123	5,9	3,0	174	970		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		100				1800					A
7		78	5,5	2,8	207	1016		3,9	1	1	A
Misch-H		100				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
Brunhildenstraße

Nebenstrasse : Welfenstraße

## Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr. - Blatt 2 -      Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		69				1800					A
3		63				1600					A
4		116	6,5	3,2	301	669		6,6	1	1	A
6		58	5,9	3,0	100	1063		3,7	1	1	A
Misch-N											
8		88				1800					A
7		116	5,5	2,8	130	1109		3,7	1	1	A
Misch-H		88				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
Brunhildenstraße

Nebenstrasse : Welfenstraße

**Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr.**  
**- Blatt 3 -      Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		149				1800					A
3		78				1600					A
4		72	6,5	3,2	381	607		6,8	1	1	A
6		145	5,9	3,0	182	961		4,5	1	1	A
Misch-N											
8		109				1800					A
7		94	5,5	2,8	215	1006		4,1	1	1	A
Misch-H		109				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
 Brunhildenstraße  
 Nebenstrasse : Welfenstraße

**Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr.**  
**- Blatt 4 -      Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		78				1800					A
3		64				1600					A
4		115	6,5	3,2	345	614		7,3	1	2	A
6		75	5,9	3,0	109	1051		3,8	1	1	A
Misch-N											
8		99				1800					A
7		140	5,5	2,8	139	1097		3,8	1	1	A
Misch-H		99				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
 Brunhildenstraße  
 Nebenstrasse : Welfenstrasse

**Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr.**  
**- Blatt 5 -      Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		149				1800					A
3		78				1600					A
4		72	6,5	3,2	382	606		6,8	1	1	A
6		147	5,9	3,0	182	961		4,5	1	1	A
Misch-N											
8		109				1800					A
7		95	5,5	2,8	215	1006		4,1	1	1	A
Misch-H		109				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
Brunhildenstraße  
Nebenstrasse : Welfenstraße

**Anlage 4.5      KP 6: Wettinerstr./ Welfenstr.**  
**- Blatt 6 -      Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		78				1800					A
3		64				1600					A
4		115	6,5	3,2	347	611		7,4	1	2	A
6		76	5,9	3,0	109	1051		3,8	1	1	A
Misch-N											
8		99				1800					A
7		142	5,5	2,8	139	1097		3,8	1	1	A
Misch-H		99				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Wettinerstraße  
 Brunhildenstraße  
 Nebenstrasse : Welfenstraße

## Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str. - Blatt 1 -      Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		162				1800					A
3		134				1600					A
4		29	6,5	3,2	545	409		9,7	1	1	A
6		43	5,9	3,0	226	911		4,3	1	1	A
Misch-N											
8		118				1800					A
7		205	5,5	2,8	292	922		5,0	1	2	A
Misch-H		323				1356	7 + 8	3,5	1	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
Brunhildenstraße (Nord)  
Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

## Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str. - Blatt 2 -      Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		262				1800					A
3		26				1600					A
4		52	6,5	3,2	442	567		7,0	1	1	A
6		85	5,9	3,0	271	862		4,6	1	1	A
Misch-N											
8		103				1800					A
7		71	5,5	2,8	284	930		4,2	1	1	A
Misch-H		174				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
Brunhildenstraße (Nord)  
Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

**Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 3 -      Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		203				1800					A
3		165				1600					A
4		68	6,5	3,2	655	324		14,5	1	2	B
6		70	5,9	3,0	282	851		4,8	1	1	A
Misch-N											
8		145				1800					A
7		234	5,5	2,8	363	850		5,9	2	2	A
Misch-H		378				1266	7 + 8	4,1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
 Brunhildenstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

**Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 4 -      Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		269				1800					A
3		81				1600					A
4		91	6,5	3,2	517	492		9,1	1	2	A
6		118	5,9	3,0	305	827		5,1	1	1	A
Misch-N											
8		120				1800					A
7		95	5,5	2,8	345	868		4,7	1	1	A
Misch-H		215				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
 Brunhildenstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

**Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 5 -      Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		203				1800					A
3		169				1600					A
4		71	6,5	3,2	657	322		14,7	1	2	B
6		71	5,9	3,0	284	849		4,8	1	1	A
Misch-N											
8		145				1800					A
7		234	5,5	2,8	367	846		5,9	2	2	A
Misch-H		378				1260	7 + 8	4,1	2	2	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **B**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
 Brunhildenstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

**Anlage 4.6      KP 7: Brunhildenstr./ Balthasar-Neumann-Str.**  
**- Blatt 6 -      Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		269				1800					A
3		83				1600					A
4		97	6,5	3,2	519	489		9,3	1	2	A
6		93	5,9	3,0	306	826		4,9	1	1	A
Misch-N											
8		120				1800					A
7		96	5,5	2,8	347	866		4,7	1	1	A
Misch-H		216				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Süd)  
 Brunhildenstraße (Nord)  
 Nebenstrasse : Balthasar-Neumann-Straße

## Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr. - Blatt 1 -      Status Quo Morgenspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		47				1800					A
3		63				1600					A
4		105	6,5	3,2	341	626		7,0	1	1	A
6		58	5,9	3,0	78	1091		3,5	1	1	A
Misch-N											
8		143				1800					A
7		121	5,5	2,8	109	1136		3,6	1	1	A
Misch-H		264				1800	7 + 8	2,3	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)  
Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

## Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr. - Blatt 2 -      Status Quo Abendspitze

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		88				1800					A
3		86				1600					A
4		60	6,5	3,2	247	759		5,3	1	1	A
6		56	5,9	3,0	130	1024		3,7	1	1	A
Misch-N											
8		60				1800					A
7		57	5,5	2,8	172	1057		3,6	1	1	A
Misch-H		117				1800	7 + 8	2,1	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)  
Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

**Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr.**  
**- Blatt 3 -      Prognose 2030 Variante 1 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		89				1800					A
3		91				1600					A
4		137	6,5	3,2	445	534		9,3	2	2	A
6		58	5,9	3,0	132	1021		3,7	1	1	A
Misch-N											
8		194				1800					A
7		123	5,5	2,8	176	1052		3,9	1	1	A
Misch-H		316				1800	7 + 8	2,4	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)  
 Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

**Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr.**  
**- Blatt 4 -      Prognose 2030 Variante 1 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		119				1800					A
3		114				1600					A
4		82	6,5	3,2	335	668		6,3	1	1	A
6		58	5,9	3,0	174	970		4,0	1	1	A
Misch-N											
8		103				1800					A
7		59	5,5	2,8	229	991		3,9	1	1	A
Misch-H		162				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)

Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

**Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr.**  
**- Blatt 5 -      Prognose 2030 Variante 2 Morgenspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		90				1800					A
3		93				1600					A
4		139	6,5	3,2	449	531		9,5	2	2	A
6		58	5,9	3,0	134	1019		3,7	1	1	A
Misch-N											
8		196				1800					A
7		123	5,5	2,8	179	1049		3,9	1	1	A
Misch-H		318				1800	7 + 8	2,5	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)

Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

**Anlage 4.7      KP 8: Brunhildenstr./ Weidenbornstr.**  
**- Blatt 6 -      Prognose 2030 Variante 2 Abendspitze**

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]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		122				1800					A
3		117				1600					A
4		83	6,5	3,2	341	663		6,4	1	1	A
6		58	5,9	3,0	179	965		4,1	1	1	A
Misch-N											
8		104				1800					A
7		59	5,5	2,8	235	984		3,9	1	1	A
Misch-H		163				1800	7 + 8	2,2	1	1	A

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **A**

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

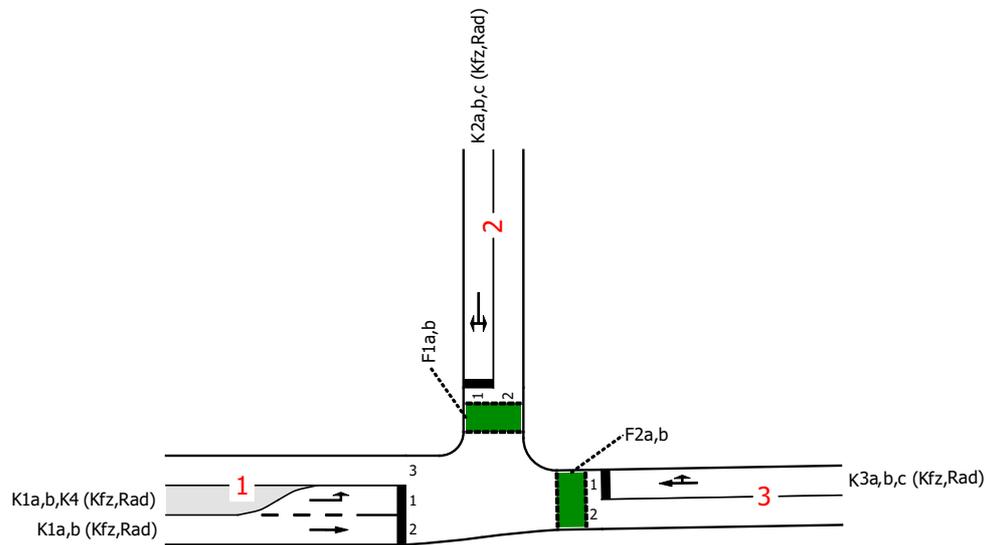
Hauptstrasse : Brunhildenstraße (Nord)

Brunhildenstraße (Süd)

Nebenstrasse : Weidenbornstraße

LISA

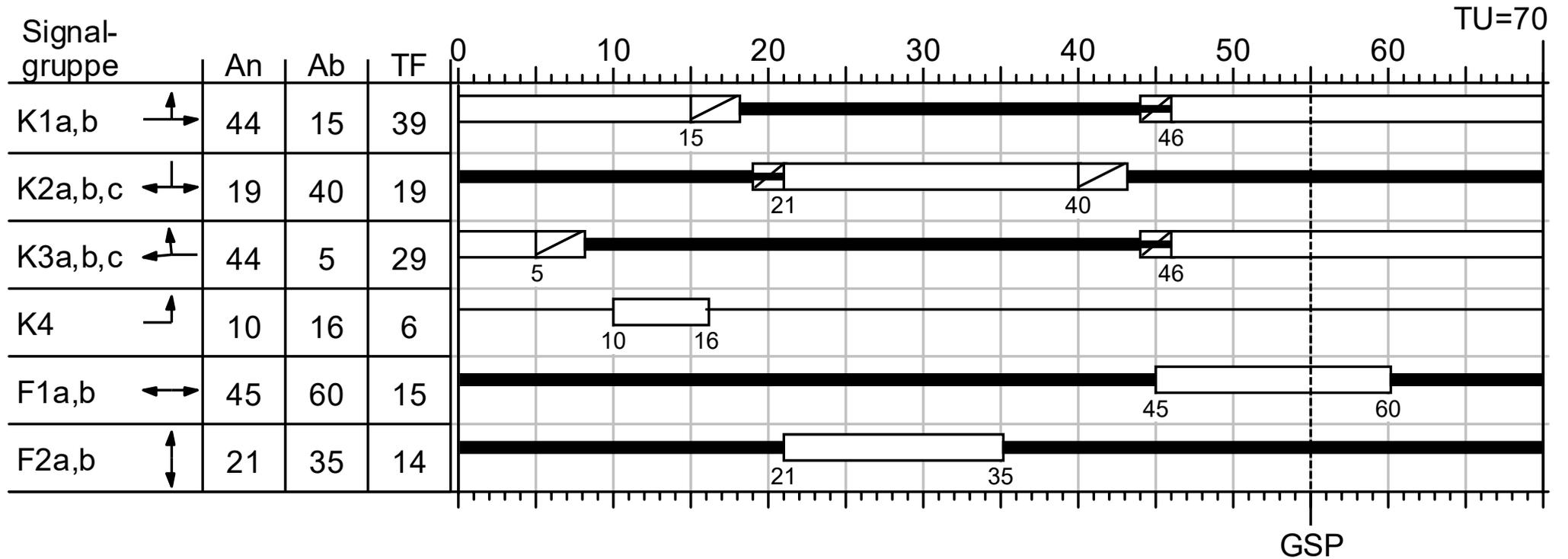
KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 1

LISA

## MoSp\_SQ



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 2

LISA

## MIV - MoSp\_SQ (TU=70) - MoSp\_SQ

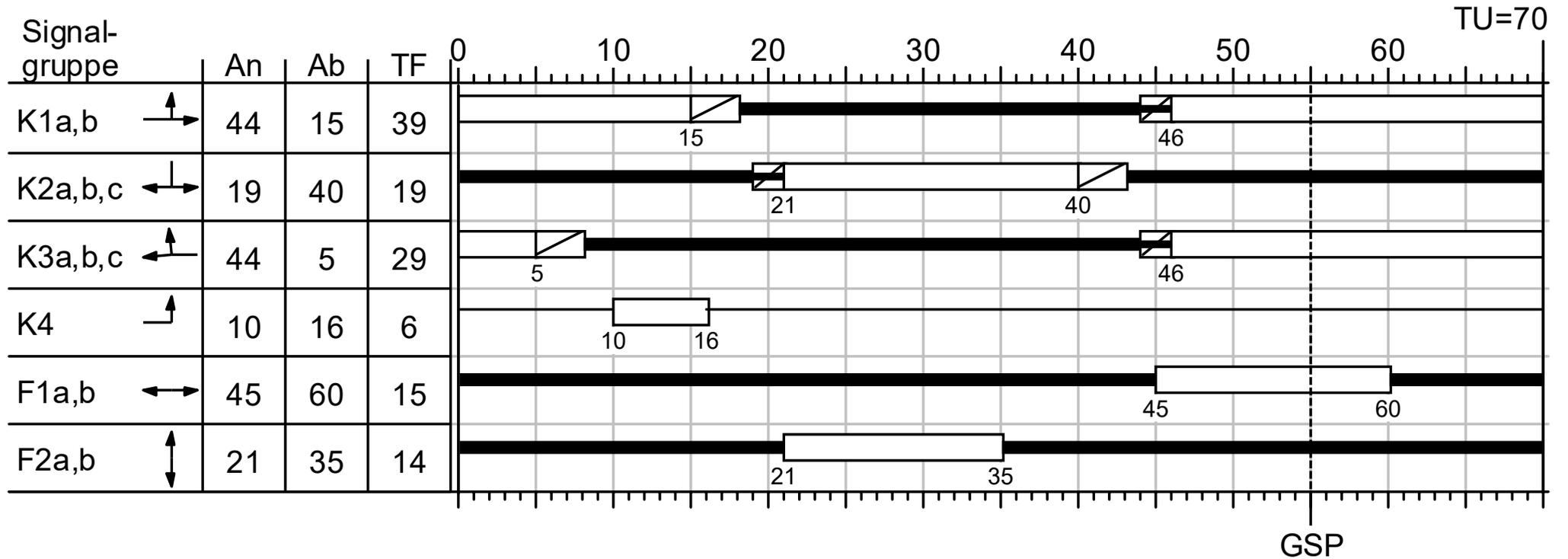
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>F</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	140	2,722	2,145	1678	312	6	0,483	2,901	5,782	35,247	16,000	x	0,449	30,877	B			
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	577	11,219	1,829	1968	1124	22	0,645	7,452	12,069	73,573		-	0,513	11,176	A			
	1+2		K1a,b, K4					717	13,942	1,891	1904	948	18	2,350	13,575	19,806	120,737		-	0,756	23,070	B			
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	182	3,539	2,082	1729	495	10	0,339	3,163	6,171	37,581		-	0,368	22,407	B			
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	507	9,858	1,867	1928	827	16	1,022	8,660	13,637	83,786		-	0,613	19,932	A			
Knotenpunktsummen:								1406				2446													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,530	15,787		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>F</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 3

LISA

## AbSp\_SQ



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 4

LISA

## MIV - AbSp\_SQ (TU=70) - AbSp\_SQ

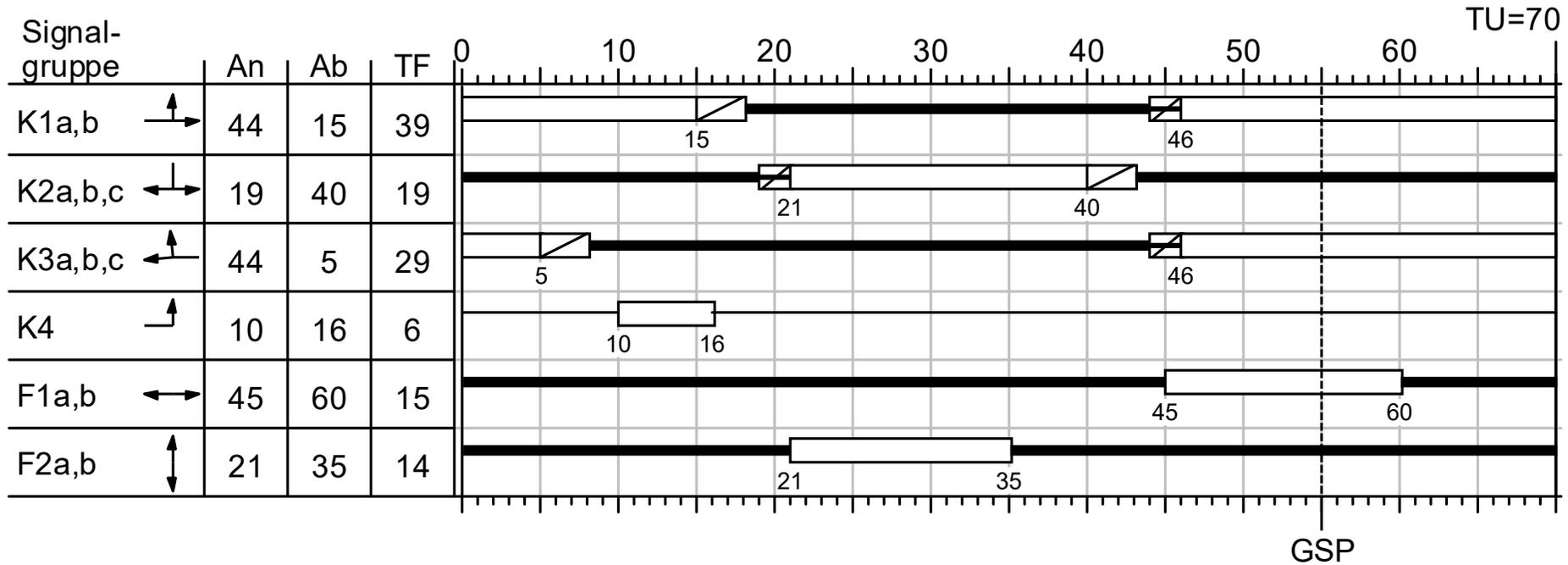
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	125	2,431	2,149	1675	185	4	1,323	3,660	6,896	42,121	16,000	x	0,676	55,696	D			
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	590	11,472	1,827	1970	1125	22	0,677	7,700	12,393	75,473		-	0,524	11,358	A			
	1+2		K1a,b, K4					715	13,903	1,884	1911	794	15	9,706	22,696	30,753	187,286		-	0,901	63,138	D			
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	142	2,761	2,090	1723	492	10	0,232	2,381	4,991	30,545		-	0,289	21,149	B			
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	740	14,389	1,857	1939	832	16	8,518	21,799	29,695	182,268		-	0,889	55,304	D			
Knotenpunktsummen:								1597				2449													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,672	32,592		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 5

LISA

## MoSp\_Planfall\_Variante\_1



Signalplan mit Logik

Ein : 16.12.2014 um 09:45 Uhr

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 6

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_1**

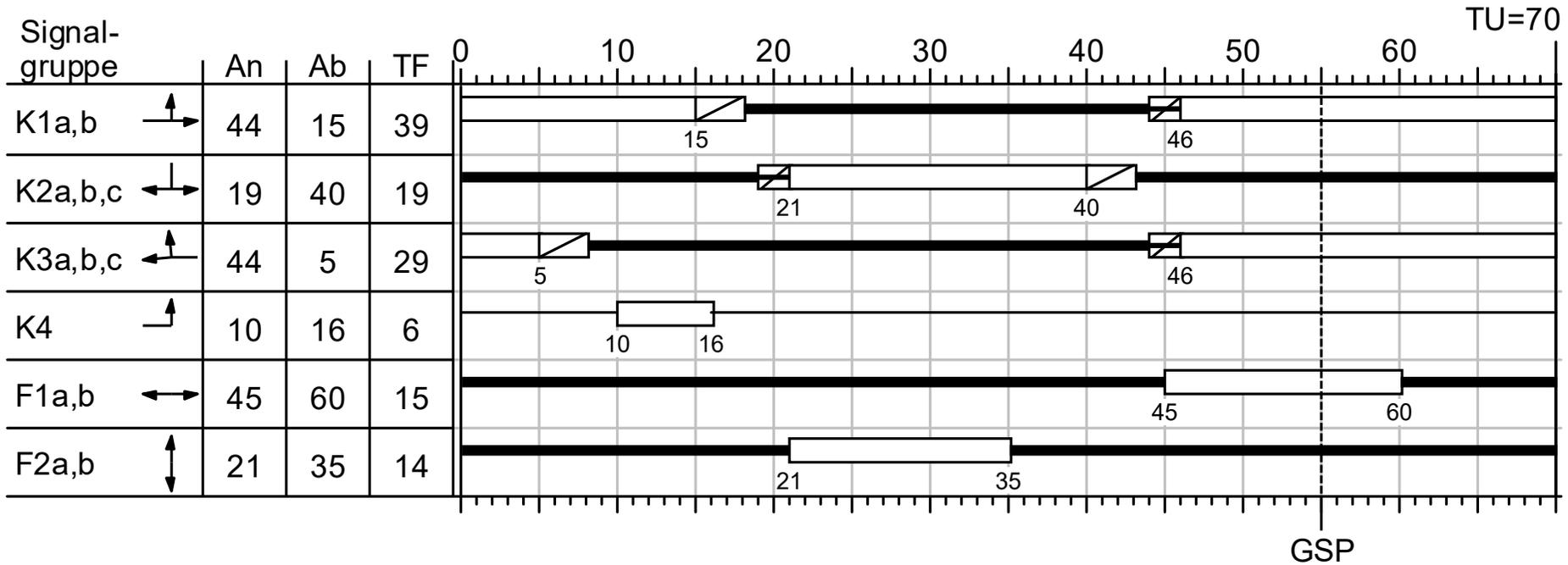
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	162	3,150	2,141	1681	232	5	1,508	4,513	8,106	49,317	16,000	x	0,698	52,179	D		
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	692	13,456	1,827	1970	1125	22	1,035	9,932	15,262	92,946		-	0,615	13,240	A		
	1+2		K1a,b, K4					854	16,606	1,887	1908	851	17	30,267	46,873	58,452	355,973		-	1,004	147,429	F		
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	222	4,317	2,080	1731	495	10	0,483	4,018	7,408	45,026		-	0,448	23,978	B		
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	647	12,581	1,867	1928	827	16	2,837	13,647	19,895	121,757		-	0,782	29,522	B		
Knotenpunktsummen:								1723				2447												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,656	20,738		
				TU = 70 s T = 3600 s Instanzenaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 7

LISA

## AbSp\_Planfall\_Variante\_1



Signalplan mit Logik

Ein : 16.12.2014 um 09:45 Uhr

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 8

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_1**

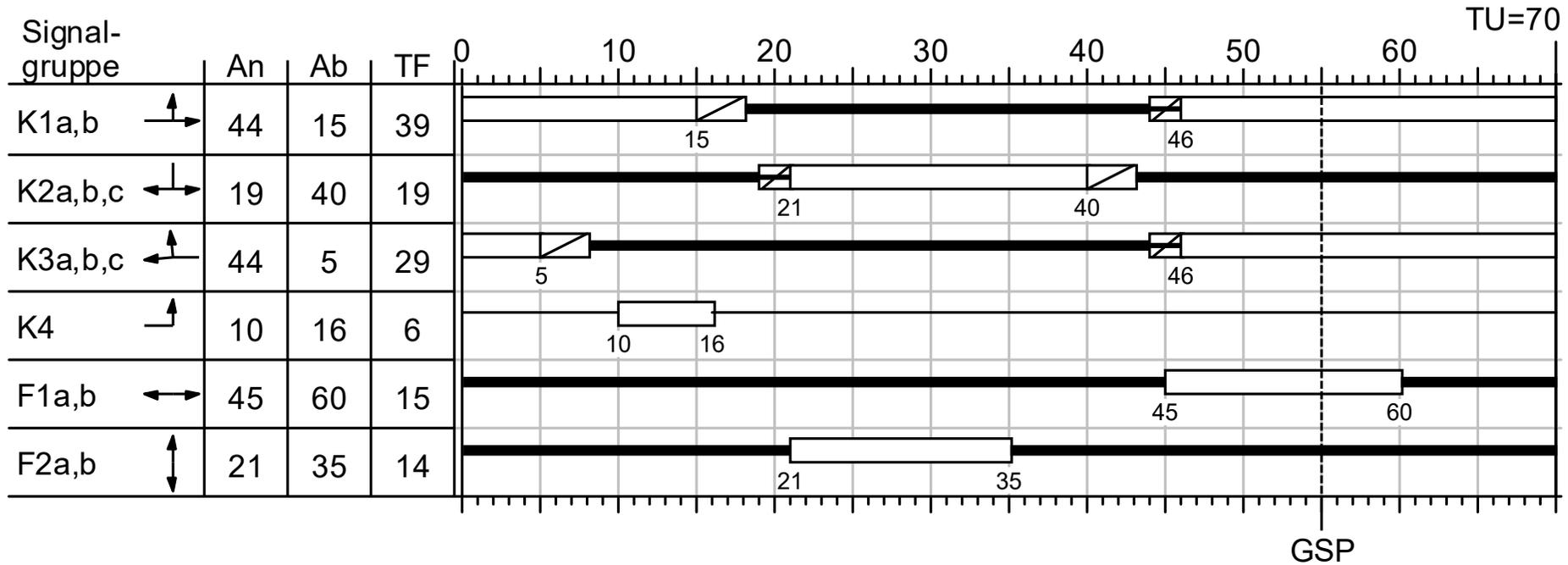
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;PK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	140	2,722	2,145	1678	120	2	12,763	15,485	22,140	134,965	16,000	x	1,167	415,370	F		
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	712	13,844	1,827	1970	1125	22	1,133	10,434	15,897	96,813		-	0,633	13,713	A		
	1+2		K1a,b, K4					852	16,567	1,880	1915	639	12	108,359	124,926	143,829	875,919		-	1,333	633,783	F		
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	173	3,364	2,087	1725	493	10	0,313	2,983	5,904	36,026		-	0,351	22,120	B		
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	842	16,372	1,860	1935	830	16	31,975	48,347	60,106	368,209		-	1,014	158,672	F		
Knotenpunktsummen:								1867				2448												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,779	79,867		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrschleifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrschleifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrschleifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;PK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 9

LISA

## MoSp\_Planfall\_Variante\_2



Signalplan mit Logik

Ein : 16.12.2014 um 09:45 Uhr

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 10

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

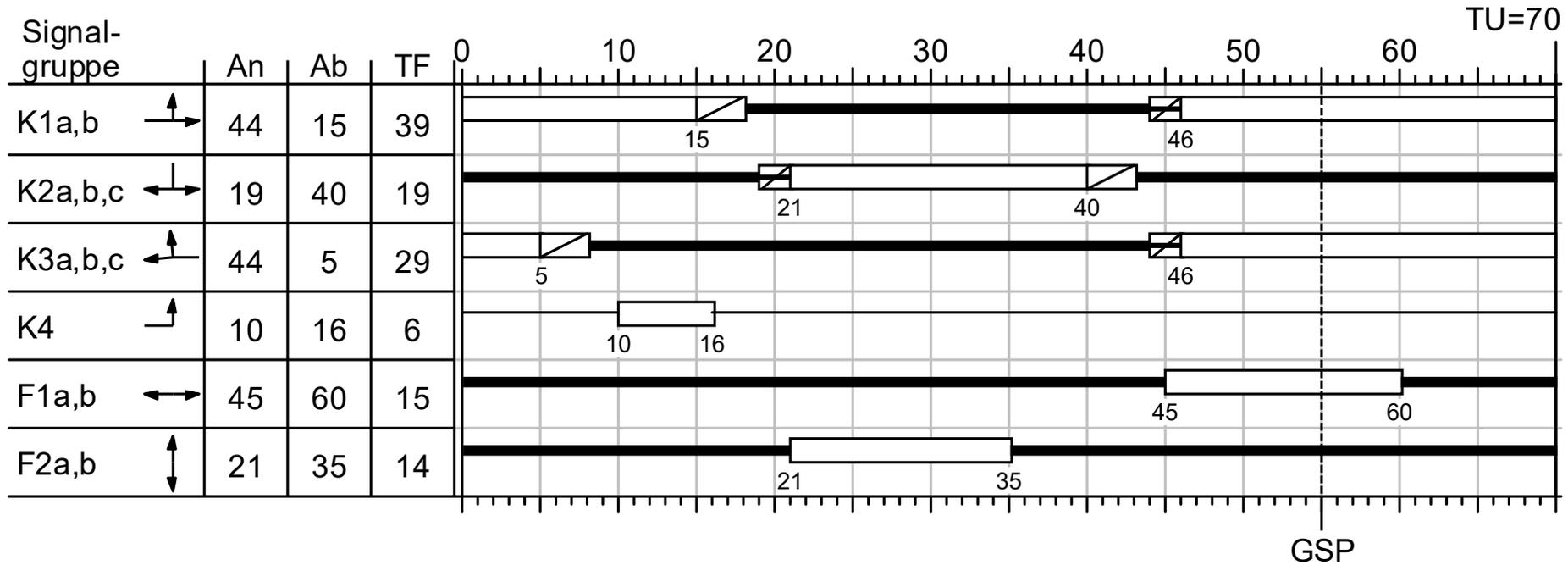
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	164	3,189	2,141	1681	231	4	1,607	4,656	8,305	50,528	16,000	x	0,710	53,920	D		
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	692	13,456	1,827	1970	1125	22	1,035	9,932	15,262	92,946		-	0,615	13,240	A		
	1+2		K1a,b, K4					856	16,644	1,888	1907	845	16	32,244	48,888	60,713	369,742		-	1,013	156,866	F		
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	223	4,336	2,080	1731	495	10	0,489	4,043	7,444	45,245		-	0,451	24,041	B		
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	648	12,600	1,867	1928	827	16	2,882	13,723	19,988	122,327		-	0,784	29,741	B		
Knotenpunktssummen:								1727				2447												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,657	20,826		
				TU = 70 s T = 3600 s Instanzenaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 11

LISA

## AbSp\_Planfall\_Variante\_2



Signalplan mit Logik

Ein : 16.12.2014 um 09:45 Uhr

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 12

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

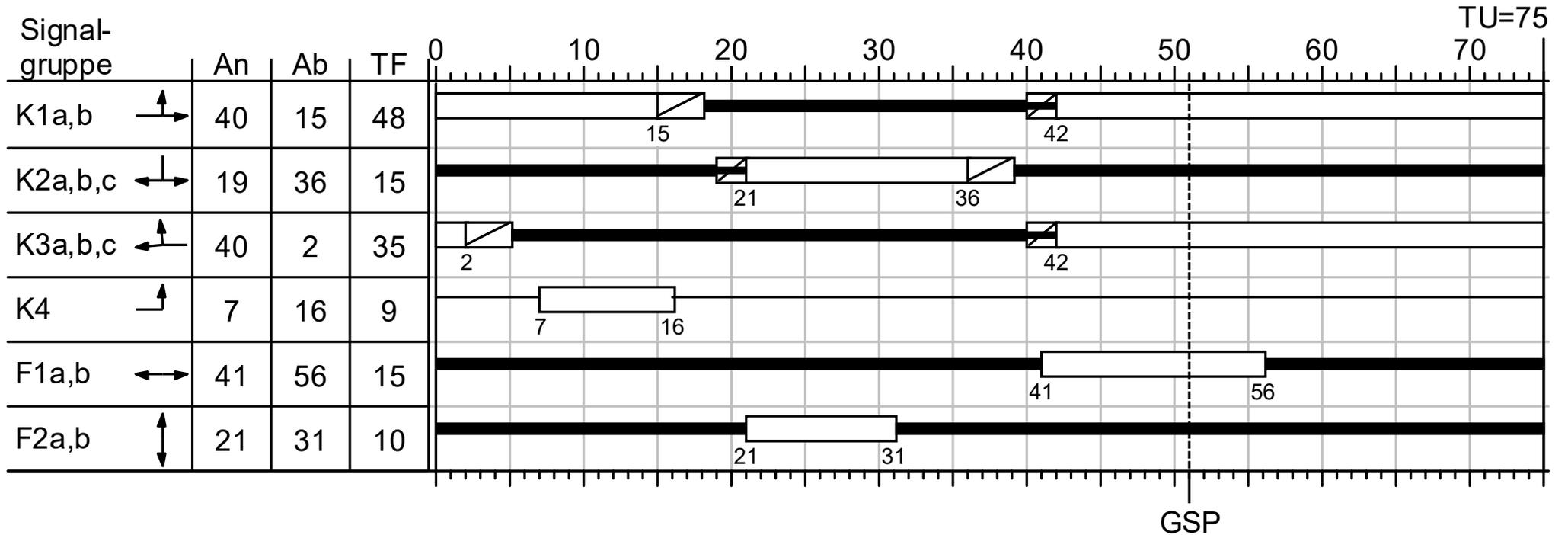
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;PK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	↕	K1a,b, K4	39	40	31	0,571	141	2,742	2,145	1678	120	2	13,175	15,917	22,664	138,160	16,000	x	1,175	427,730	F		
	2	→	K1a,b	39	40	31	0,571	712	13,844	1,827	1970	1125	22	1,133	10,434	15,897	96,813		-	0,633	13,713	A		
	1+2		K1a,b, K4					853	16,586	1,880	1915	636	12	110,370	126,956	146,012	889,213		-	1,341	648,116	F		
2	1	↔	K2a,b,c	19	20	51	0,286	176	3,422	2,087	1725	493	10	0,322	3,043	5,993	36,569		-	0,357	22,223	B		
3	1	↕	K3a,b,c	29	30	41	0,429	842	16,372	1,860	1935	830	16	31,975	48,347	60,106	368,209		-	1,014	158,672	F		
Knotenpunktsummen:								1871				2448												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,778	79,749		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;PK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 13

LISA

## MoSpVar2\_angepasst



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 14

LISA

**MIV - MoSpVar2\_angepasst (TU=75) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

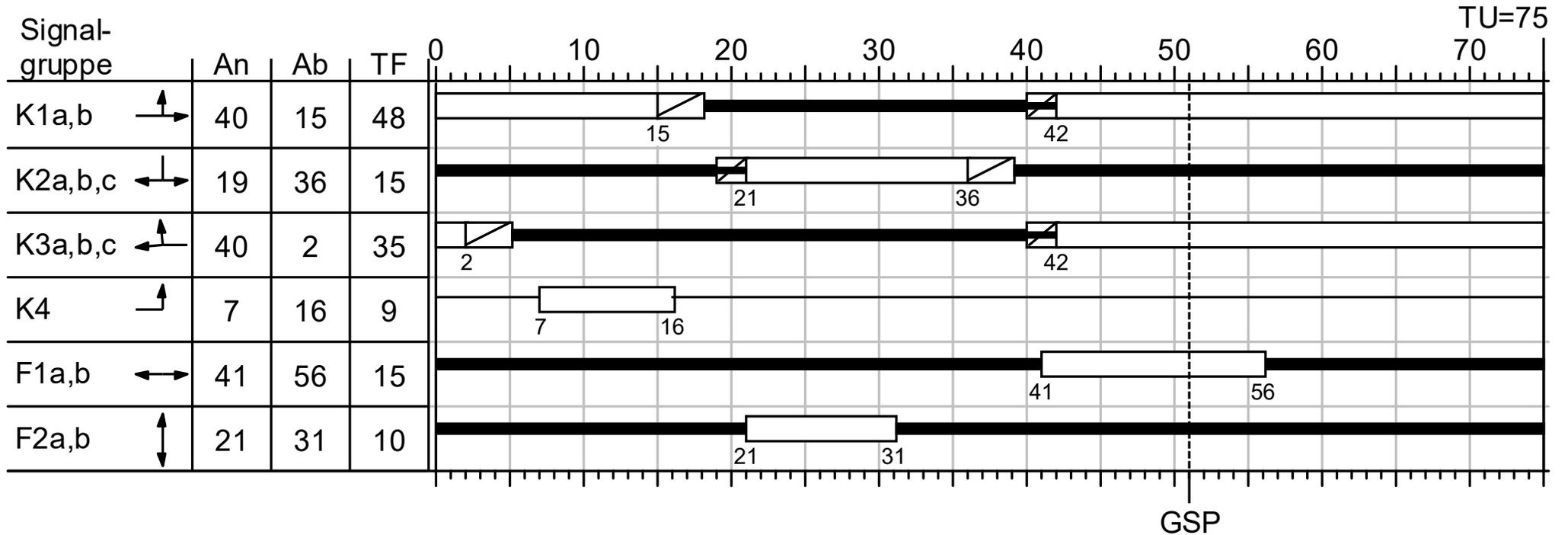
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>a</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	1	↗	K1a,b, K4	48	49	27	0,653	164	3,417	2,141	1681	334	7	0,580	3,613	6,828	41,542	16,000	x	0,491	32,916	B			
	2	→	K1a,b	48	49	27	0,653	692	14,417	1,827	1970	1286	27	0,721	8,433	13,344	81,265		-	0,538	8,979	A			
	1+2		K1a,b, K4					856	17,833	1,888	1907	1025	21	4,717	19,686	27,190	165,587		-	0,835	31,141	B			
2	1	↔	K2a,b,c	15	16	60	0,213	223	4,646	2,080	1731	369	8	0,964	5,160	9,002	54,714		-	0,604	36,061	C			
3	1	↖	K3a,b,c	35	36	40	0,480	648	13,500	1,867	1928	925	19	1,641	12,221	18,133	110,974		-	0,701	21,669	B			
Knotenpunktsummen:								1727				2580													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,608	17,237		
TU = 75 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperzeit	[s]
f <sub>a</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 15

LISA

## AbSpVar2\_angepasst



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 16

LISA

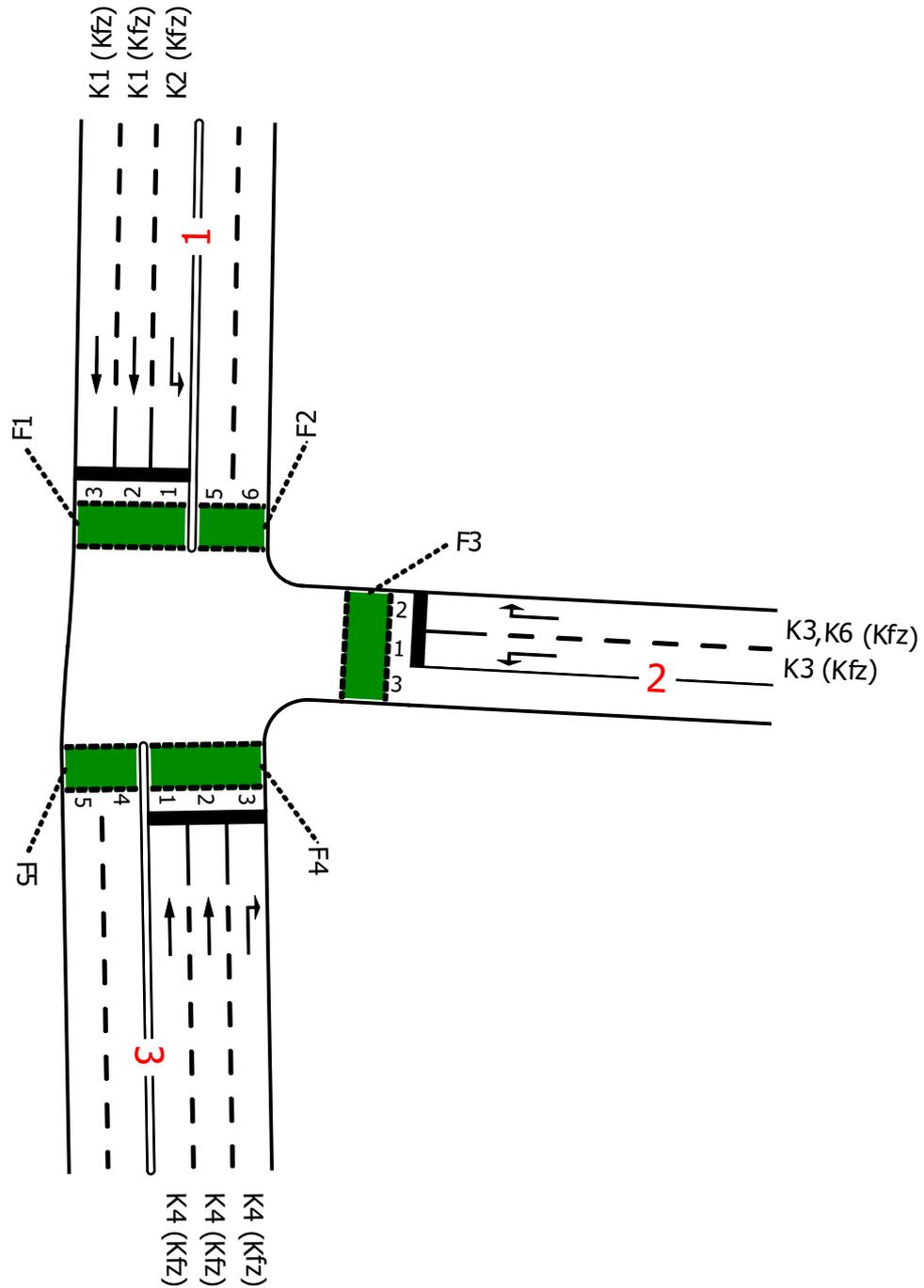
**MIV - AbSpVar2\_angepasst (TU=75) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	1	↕	K1a,b, K4	48	49	27	0,653	141	2,938	2,145	1678	236	5	0,920	3,675	6,917	42,166	16,000	x	0,597	44,248	C			
	2	→	K1a,b	48	49	27	0,653	712	14,833	1,827	1970	1286	27	0,776	8,841	13,870	84,468		-	0,554	9,247	A			
	1+2		K1a,b, K4					853	17,771	1,880	1915	944	20	10,925	27,179	35,996	219,216		-	0,904	59,052	D			
2	1	↔	K2a,b,c	15	16	60	0,213	176	3,667	2,087	1725	367	8	0,553	3,767	7,049	43,013		-	0,480	31,296	B			
3	1	↕	K3a,b,c	35	36	40	0,480	842	17,542	1,860	1935	929	19	11,138	27,279	36,112	221,222		-	0,906	61,104	D			
Knotenpunktssummen:								1871				2582													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,705	34,658		
TU = 75 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP09 LSA 1509 Brunhildenstr./ Siegfriedring				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.8 / Blatt 17

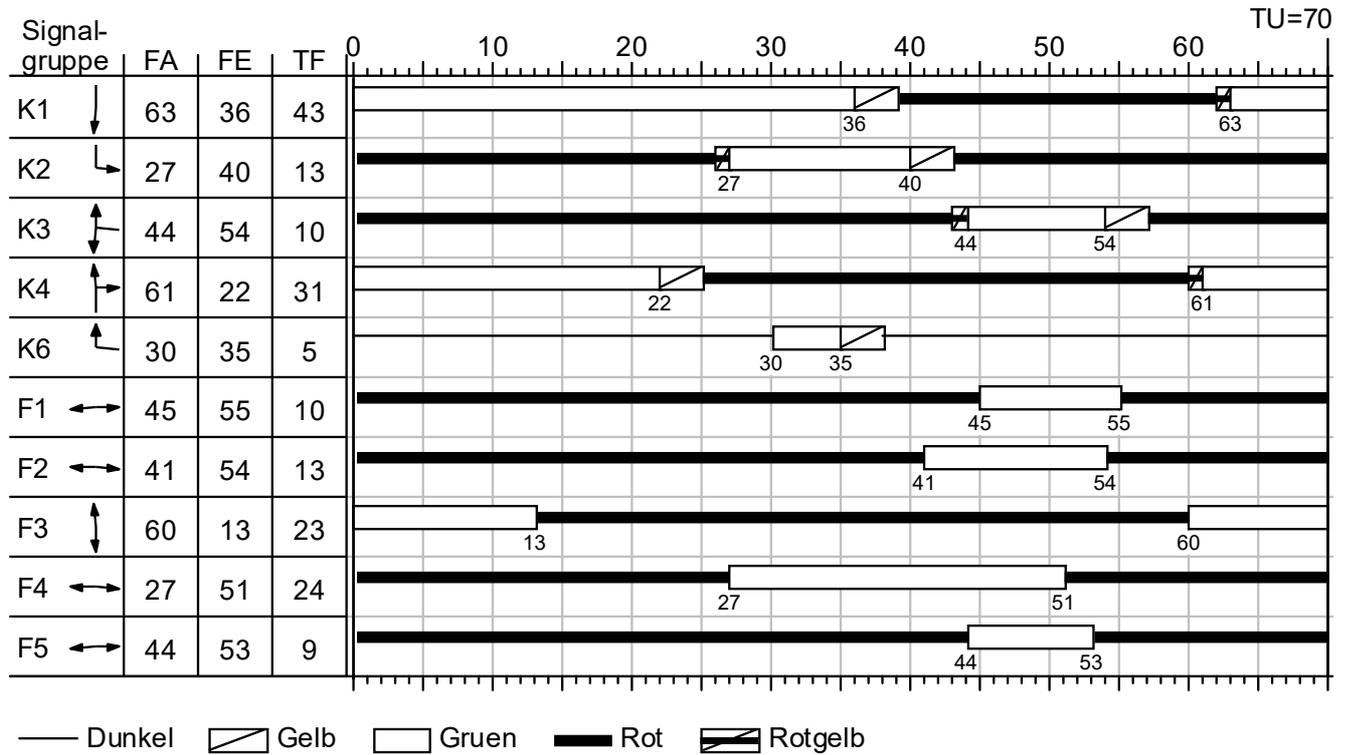
KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 1

LISA

**MoSp\_SQ**



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 2

LISA

## MIV - MoSp\_SQ (TU=70) - MoSp\_SQ

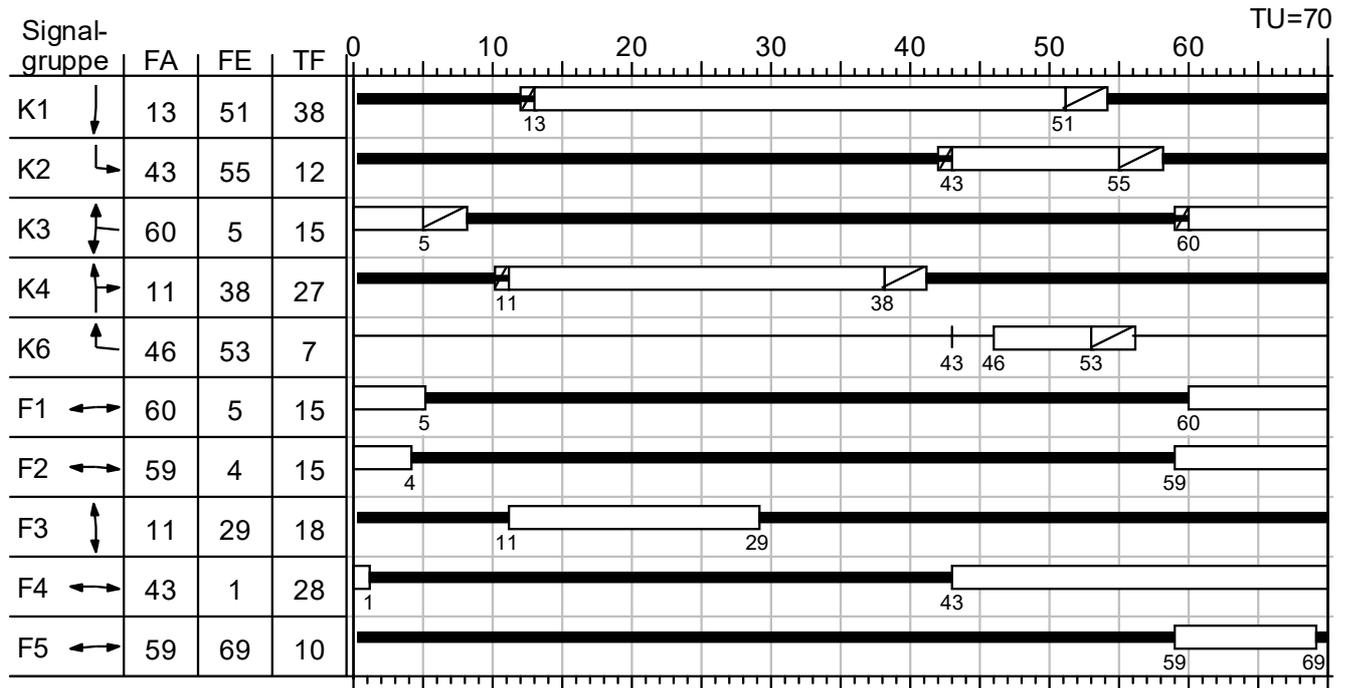
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;nK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	43	44	27	0,629	482	9,372	1,973	1825	1148	22	0,428	5,153	8,992	59,131		-	0,420	7,889	A		
	2	↓	K1	43	44	27	0,629	436	8,478	1,800	2000	1258	24	0,308	4,331	7,851	47,106		-	0,347	7,043	A		
	1	↘	K2	13	14	57	0,200	185	3,597	2,111	1705	341	7	0,728	3,956	7,320	44,798		-	0,543	32,815	B		
2	2	↖	K3, K6	15	16	55	0,229	172	3,344	2,170	1659	380	7	0,492	3,369	6,473	43,071		-	0,453	27,875	B		
	1	↖	K3	10	11	60	0,157	123	2,392	2,053	1754	275	5	0,478	2,646	5,397	34,357		-	0,447	33,007	B		
3	1	↑	K4	31	32	39	0,457	454	8,828	1,800	2000	914	18	0,600	6,802	11,213	67,278		-	0,497	15,715	A		
	2	↑	K4	31	32	39	0,457	506	9,839	1,987	1812	828	16	1,012	8,424	13,333	88,318		-	0,611	18,718	A		
	3	↗	K4	31	32	39	0,457	148	2,878	2,039	1766	807	16	0,126	1,831	4,119	25,974		-	0,183	11,824	A		
Knotenpunktssummen:								2506				5951												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,458	16,023		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;nK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 3

LISA

### AbSp\_SQ



— Dunkel    Gelb    Grün    Rot    Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 4

LISA

## MIV - AbSp\_SQ (TU=70) - AbSp\_SQ

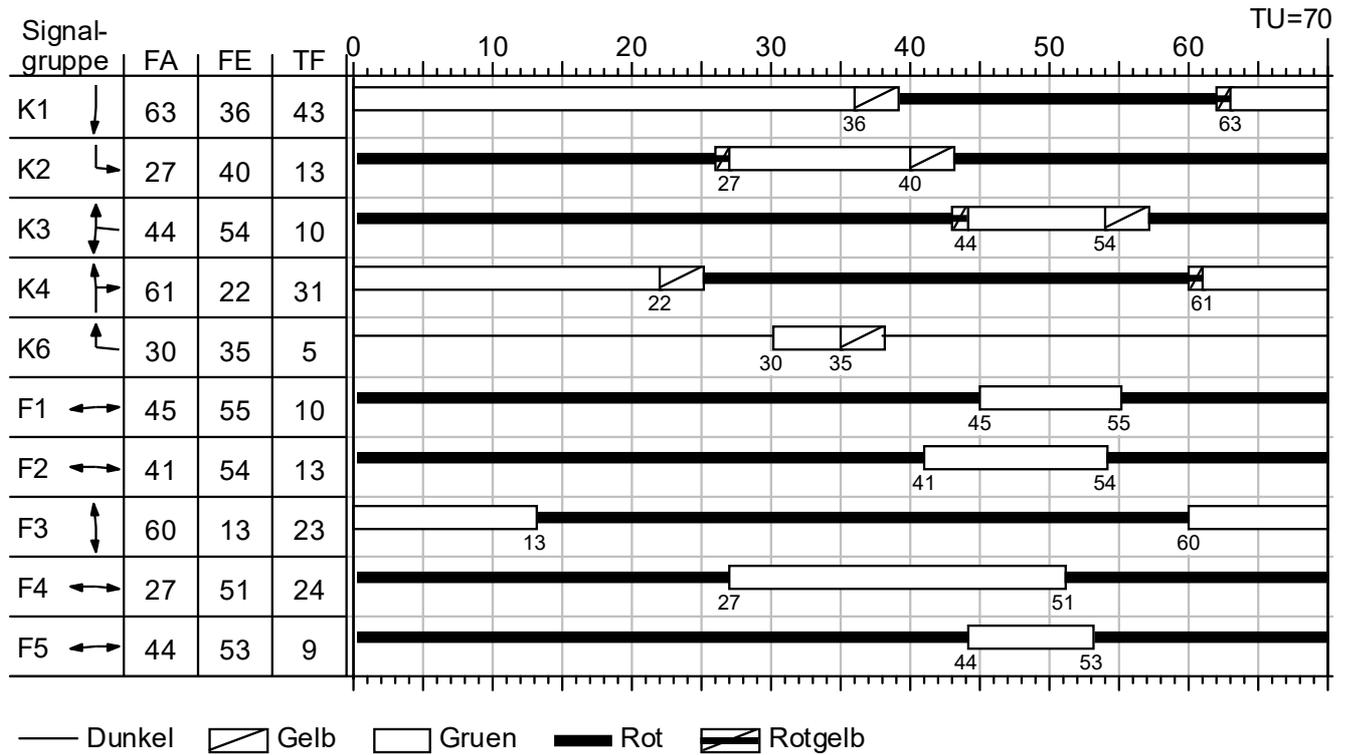
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	38	39	32	0,557	563	10,947	1,922	1873	1043	20	0,727	7,663	12,345	79,107		-	0,540	12,332	A		
	2	↓	K1	38	39	32	0,557	525	10,208	1,800	2000	1114	22	0,536	6,667	11,034	66,204		-	0,471	11,044	A		
	1	↘	K2	12	13	58	0,186	140	2,722	2,113	1704	317	6	0,468	2,882	5,753	35,243		-	0,442	30,583	B		
2	2	↖	K3, K6	22	23	48	0,329	215	4,181	2,031	1773	583	11	0,340	3,533	6,712	41,802		-	0,369	20,035	B		
	1	↖	K3	15	16	55	0,229	266	5,172	1,950	1846	423	8	1,091	5,750	9,805	59,301		-	0,629	33,592	B		
3	1	↑	K4	27	28	43	0,400	460	8,944	1,800	2000	800	16	0,852	7,822	12,552	75,312		-	0,575	20,198	B		
	2	↑	K4	27	28	43	0,400	491	9,547	1,919	1876	750	15	1,263	9,025	14,106	90,222		-	0,655	23,135	B		
	3	↗	K4	27	28	43	0,400	65	1,264	2,053	1754	702	14	0,057	0,845	2,400	15,235		-	0,093	13,379	A		
Knotenpunktssummen:								2725				5732												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,533	19,004		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 5

LISA

### MoSp\_Planfall\_Variante\_1



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 6

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_1**

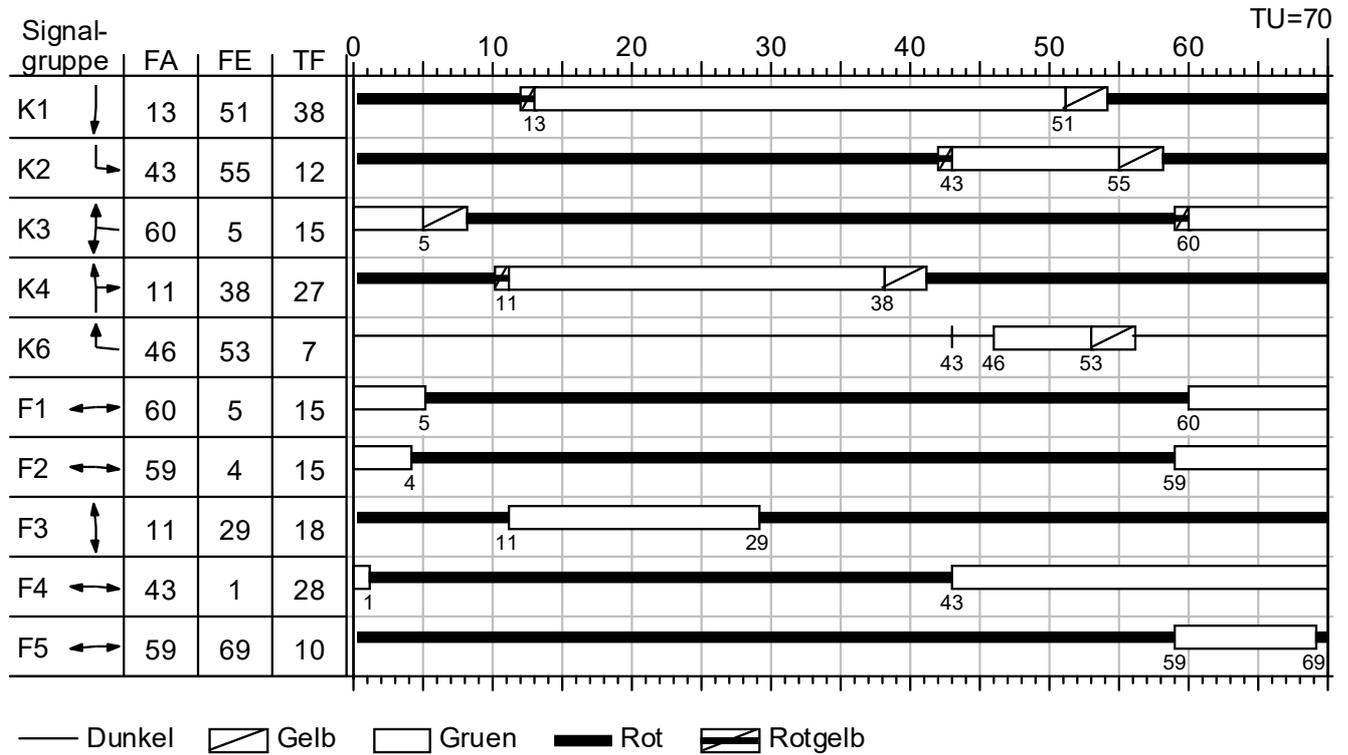
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	43	44	27	0,629	511	9,936	1,969	1828	1150	22	0,476	5,591	9,590	62,949		-	0,444	8,174	A		
	2	↓	K1	43	44	27	0,629	463	9,003	1,800	2000	1258	24	0,340	4,686	8,347	50,082		-	0,368	7,241	A		
	1	↘	K2	13	14	57	0,200	204	3,967	2,130	1690	338	7	0,962	4,571	8,187	50,547		-	0,604	35,724	C		
2	2	↖	K3, K6	15	16	55	0,229	200	3,889	2,178	1653	379	7	0,683	4,094	7,516	50,192		-	0,528	30,155	B		
	1	↖	K3	10	11	60	0,157	126	2,450	2,051	1755	276	5	0,499	2,724	5,515	35,075		-	0,457	33,304	B		
3	1	↑	K4	31	32	39	0,457	483	9,392	1,800	2000	914	18	0,688	7,410	12,014	72,084		-	0,528	16,312	A		
	2	↑	K4	31	32	39	0,457	536	10,422	1,978	1820	832	16	1,194	9,213	14,346	94,598		-	0,644	19,790	A		
	3	↗	K4	31	32	39	0,457	150	2,917	2,037	1767	808	16	0,129	1,860	4,167	26,252		-	0,186	11,853	A		
Knotenpunktssummen:								2673				5955												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,491	16,950		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 7

LISA

### AbSp\_Planfall\_Variante\_1



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 8

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_1**

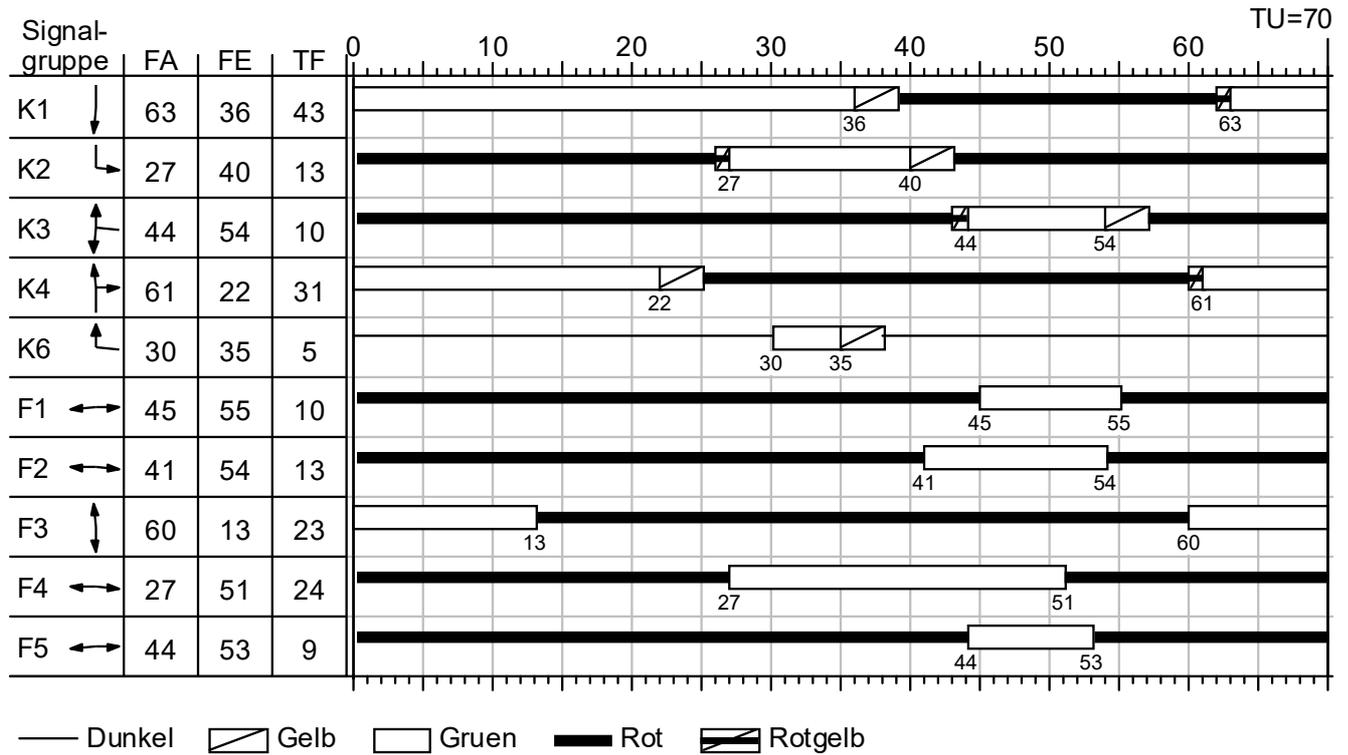
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	38	39	32	0,557	596	11,589	1,922	1873	1043	20	0,838	8,366	13,258	84,957		-	0,571	12,964	A		
	2	↓	K1	38	39	32	0,557	556	10,811	1,800	2000	1114	22	0,606	7,239	11,789	70,734		-	0,499	11,471	A		
	1	→	K2	12	13	58	0,186	159	3,092	2,109	1707	318	6	0,602	3,377	6,485	39,649		-	0,500	32,384	B		
2	2	↖	K3, K6	22	23	48	0,329	245	4,764	2,023	1780	586	11	0,424	4,130	7,567	46,946		-	0,418	20,876	B		
	1	↖	K3	15	16	55	0,229	273	5,308	1,950	1846	423	8	1,182	5,984	10,121	61,212		-	0,645	34,471	B		
3	1	↑	K4	27	28	43	0,400	487	9,469	1,800	2000	800	16	1,002	8,513	13,448	80,688		-	0,609	21,167	B		
	2	↑	K4	27	28	43	0,400	522	10,150	1,919	1876	750	15	1,584	10,024	15,379	98,364		-	0,696	25,064	B		
	3	→	K4	27	28	43	0,400	67	1,303	2,049	1757	703	14	0,058	0,871	2,449	15,517		-	0,095	13,395	A		
Knotenpunktssummen:								2905				5737												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,565	19,989		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 9

LISA

### MoSp\_Planfall\_Variante\_2



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 10

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

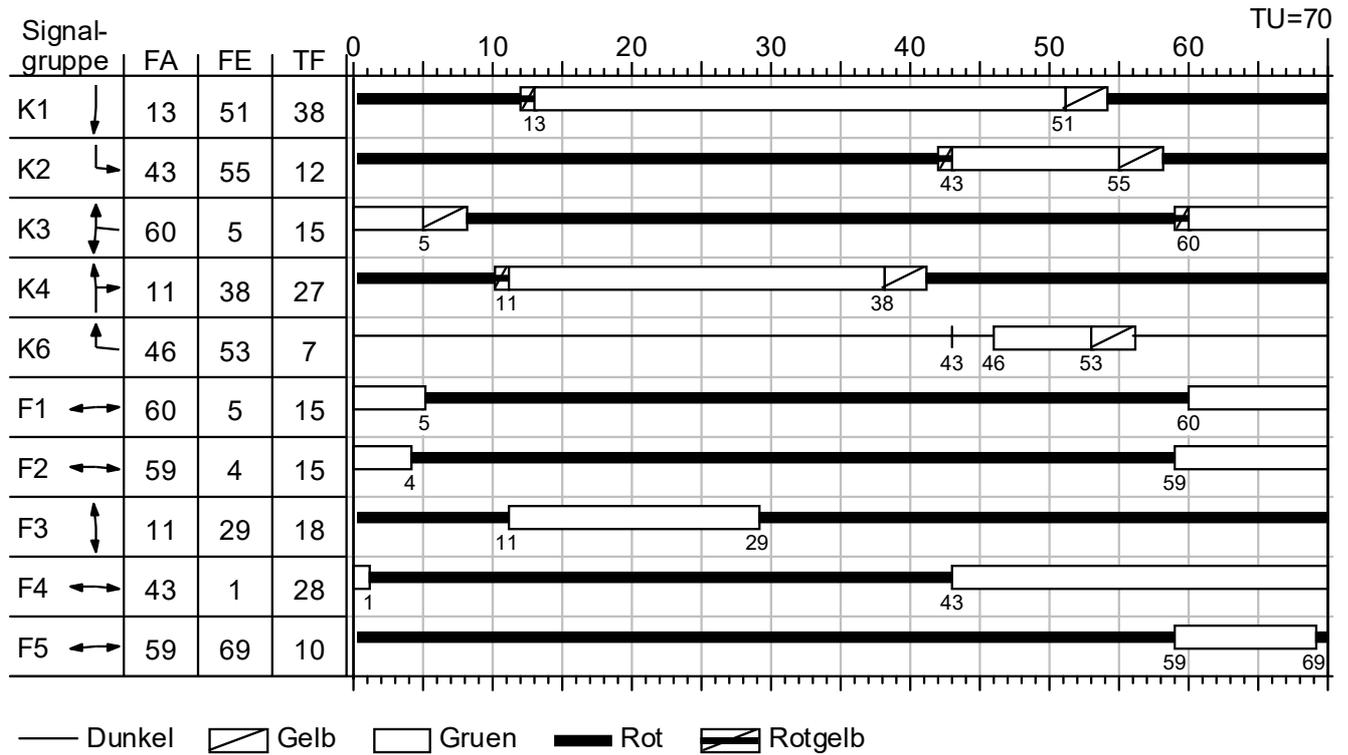
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	43	44	27	0,629	511	9,936	1,969	1828	1150	22	0,476	5,591	9,590	62,949		-	0,444	8,174	A		
	2	↓	K1	43	44	27	0,629	463	9,003	1,800	2000	1258	24	0,340	4,686	8,347	50,082		-	0,368	7,241	A		
	1	↘	K2	13	14	57	0,200	206	4,006	2,130	1690	338	7	0,985	4,634	8,275	51,090		-	0,609	35,998	C		
2	2	↖	K3, K6	15	16	55	0,229	201	3,908	2,176	1654	379	7	0,689	4,119	7,551	50,380		-	0,530	30,224	B		
	1	↖	K3	10	11	60	0,157	126	2,450	2,051	1755	276	5	0,499	2,724	5,515	35,075		-	0,457	33,304	B		
3	1	↑	K4	31	32	39	0,457	483	9,392	1,800	2000	914	18	0,688	7,410	12,014	72,084		-	0,528	16,312	A		
	2	↑	K4	31	32	39	0,457	536	10,422	1,978	1820	832	16	1,194	9,213	14,346	94,598		-	0,644	19,790	A		
	3	↗	K4	31	32	39	0,457	150	2,917	2,037	1767	808	16	0,129	1,860	4,167	26,252		-	0,186	11,853	A		
Knotenpunktssummen:								2676				5955												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,491	16,996		
				TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 11

LISA

### AbSp\_Planfall\_Variante\_2



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 12

LISA

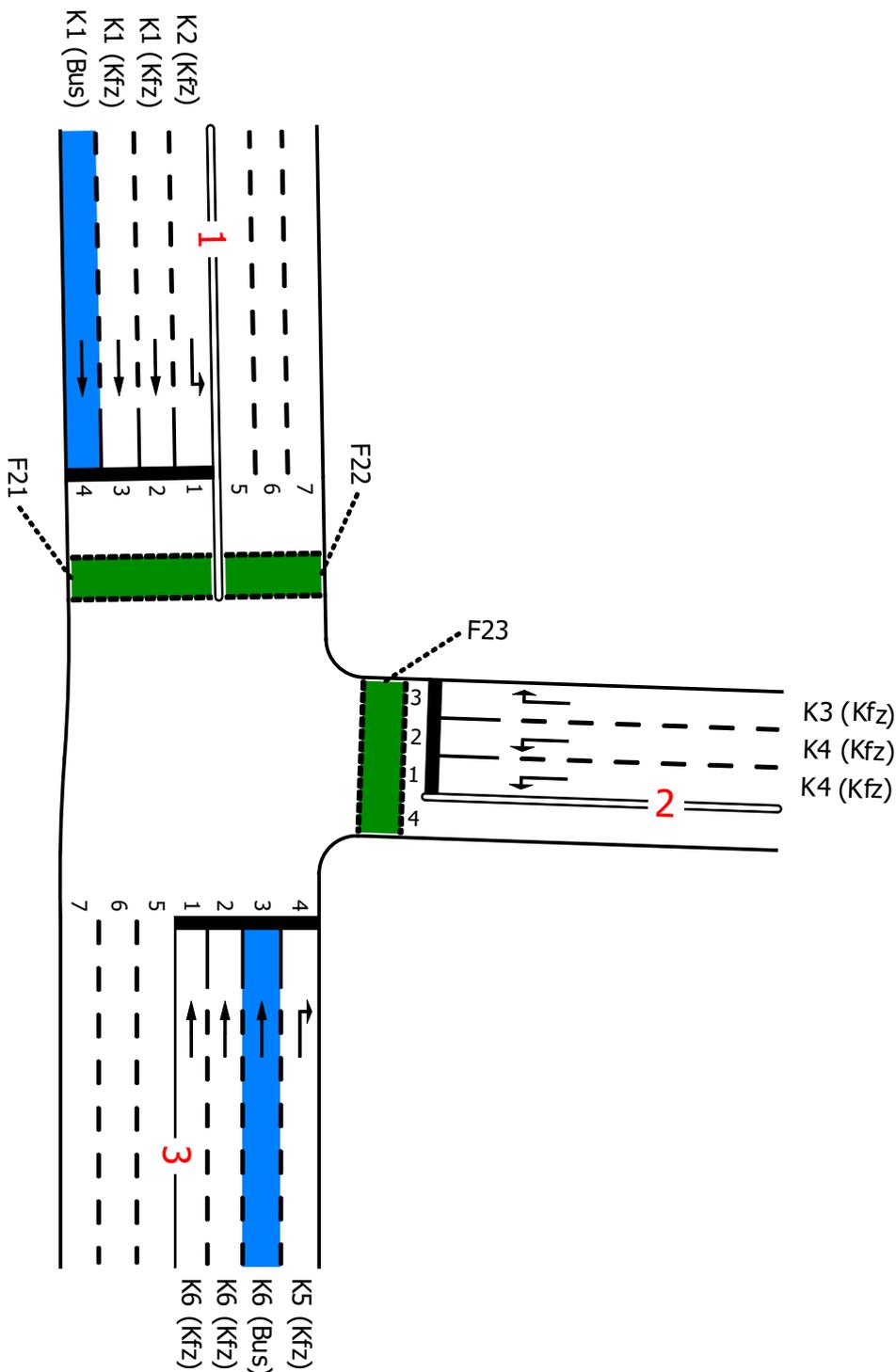
**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	38	39	32	0,557	596	11,589	1,922	1873	1043	20	0,838	8,366	13,258	84,957		-	0,571	12,964	A		
	2	↓	K1	38	39	32	0,557	556	10,811	1,800	2000	1114	22	0,606	7,239	11,789	70,734		-	0,499	11,471	A		
	1	→	K2	12	13	58	0,186	160	3,111	2,109	1707	318	6	0,610	3,404	6,524	39,888		-	0,503	32,490	B		
2	2	↖	K3, K6	22	23	48	0,329	247	4,803	2,021	1781	586	11	0,431	4,173	7,628	47,278		-	0,422	20,947	B		
	1	↖	K3	15	16	55	0,229	273	5,308	1,950	1846	423	8	1,182	5,984	10,121	61,212		-	0,645	34,471	B		
3	1	↑	K4	27	28	43	0,400	487	9,469	1,800	2000	800	16	1,002	8,513	13,448	80,688		-	0,609	21,167	B		
	2	↑	K4	27	28	43	0,400	522	10,150	1,919	1876	750	15	1,584	10,024	15,379	98,364		-	0,696	25,064	B		
	3	→	K4	27	28	43	0,400	67	1,303	2,049	1757	703	14	0,058	0,871	2,449	15,517		-	0,095	13,395	A		
Knotenpunktssummen:								2908				5737												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,566	20,006		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP10 LSA 1501 Mainzer Str./ Welfenstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.9 / Blatt 13

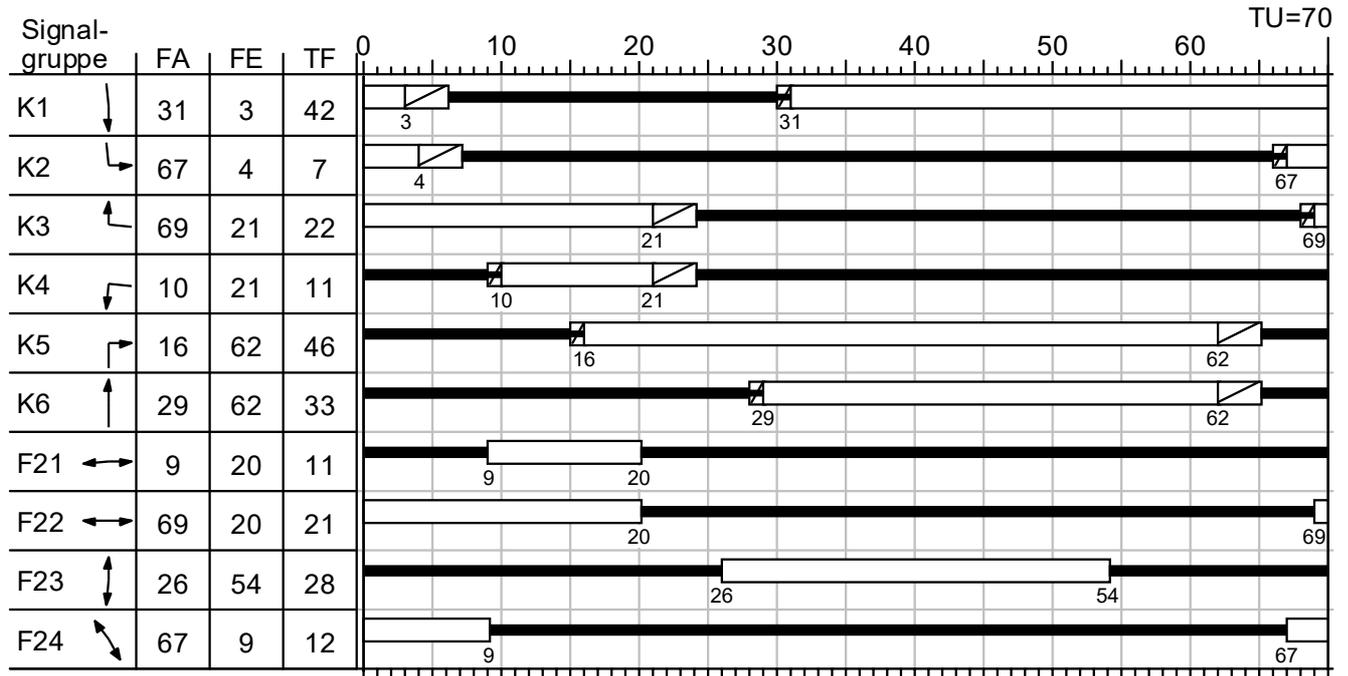
KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 1

LISA

**MoSp\_SQ**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 2

LISA

**MIV - MoSp\_SQ (TU=70) - MoSp\_SQ**

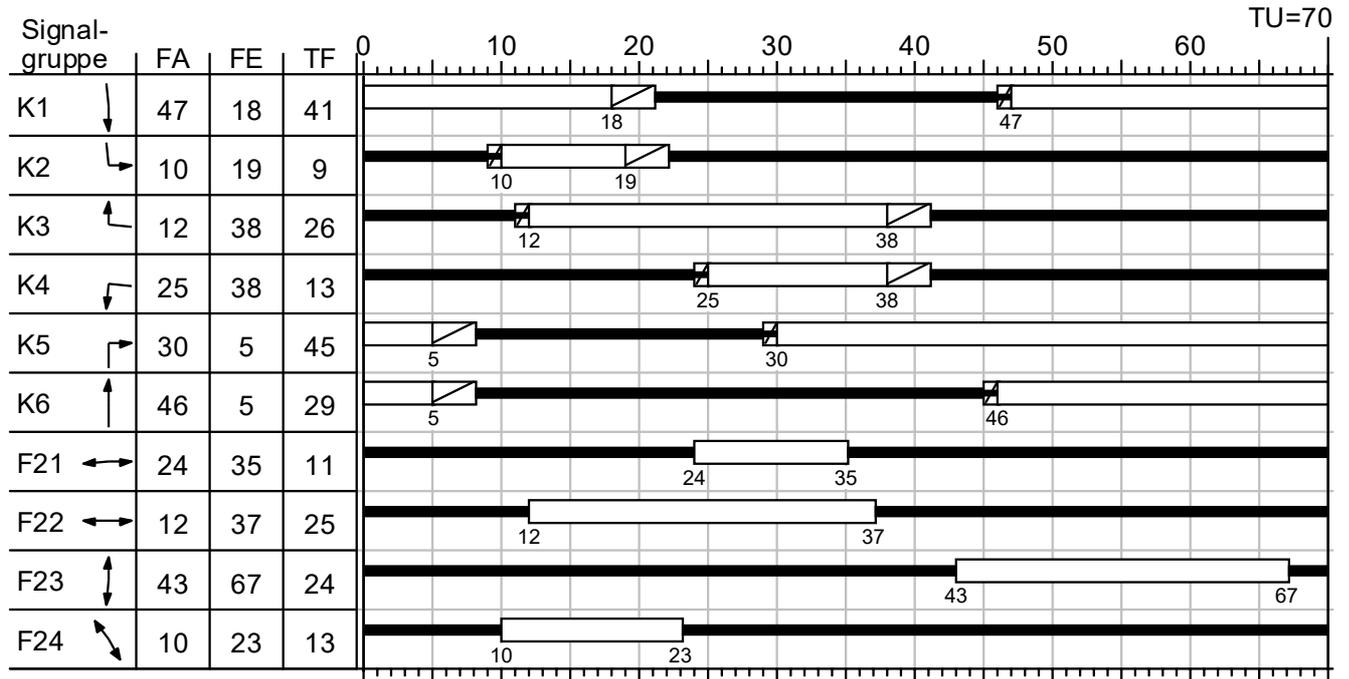
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;nK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	3	↓	K1	42	43	28	0,614	538	10,461	1,980	1818	1116	22	0,562	6,297	10,541	69,571		-	0,482	9,220	A			
	2	↓	K1	42	43	28	0,614	521	10,131	1,800	2000	1228	24	0,436	5,723	9,769	58,614		-	0,424	8,328	A			
	1	→	K2	7	8	63	0,114	174	3,383	1,911	1884	215	4	2,854	6,156	10,352	62,919		-	0,809	78,054	E			
2	3	↖	K3	22	23	48	0,329	189	3,675	2,067	1742	573	11	0,284	3,050	6,004	37,465		-	0,330	19,462	A			
	2	↘	K4	11	12	59	0,171	141	2,742	1,936	1860	318	6	0,471	2,930	5,825	36,453		-	0,443	31,357	B			
	1	↖	K4	11	12	59	0,171	140	2,722	1,888	1907	326	6	0,443	2,878	5,747	34,482		-	0,429	30,850	B			
3	1	↑	K6	33	34	37	0,486	570	11,083	1,969	1828	888	17	1,183	9,463	14,666	87,996		-	0,642	18,236	A			
	2	↑	K6	33	34	37	0,486	593	11,531	1,980	1818	884	17	1,381	10,176	15,571	102,769		-	0,671	19,346	A			
	4	→	K5	46	47	24	0,671	290	5,639	1,926	1869	1254	24	0,170	2,365	4,966	30,422		-	0,231	4,971	A			
Knotenpunktsummen:								3156				6802													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,519	18,570		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;nK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 3

LISA

### AbSp\_SQ



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 4

LISA

**MIV - AbSp\_SQ (TU=70) - AbSp\_SQ**

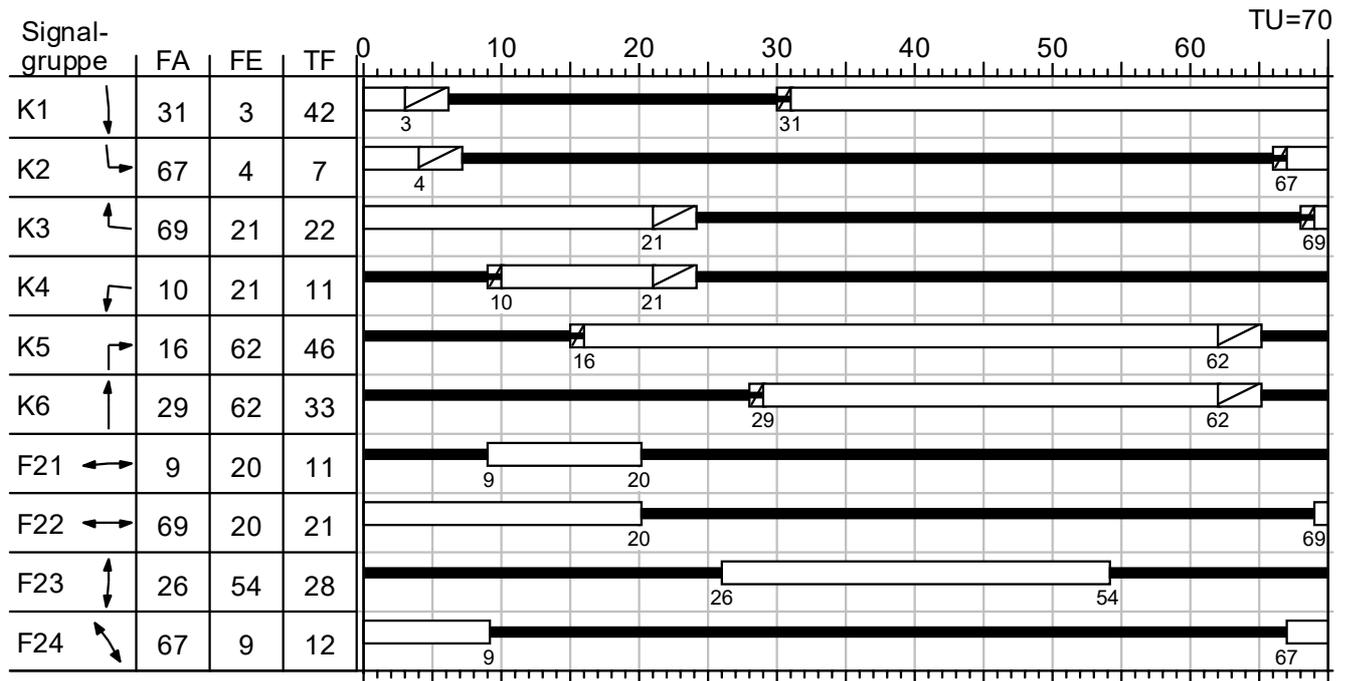
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	3	↓	K1	41	42	29	0,600	700	13,611	1,944	1852	1111	22	1,116	9,869	15,182	98,379		-	0,630	12,619	A		
	2	↓	K1	41	42	29	0,600	682	13,261	1,800	2000	1200	23	0,827	8,874	13,912	83,472		-	0,568	10,976	A		
	1	↘	K2	9	10	61	0,143	120	2,333	1,898	1897	271	5	0,470	2,605	5,335	32,202		-	0,443	33,688	B		
2	3	↖	K3	26	27	44	0,386	256	4,978	1,987	1812	699	14	0,336	3,895	7,233	43,398		-	0,366	17,096	A		
	2	↖	K4	13	14	57	0,200	273	5,308	1,882	1913	383	7	1,698	6,651	11,013	67,003		-	0,713	42,085	C		
	1	↖	K4	13	14	57	0,200	272	5,289	1,888	1907	381	7	1,707	6,643	11,002	66,012		-	0,714	42,261	C		
3	1	↑	K6	29	30	41	0,429	454	8,828	1,969	1828	784	15	0,868	7,574	12,228	73,368		-	0,579	19,169	A		
	2	↑	K6	29	30	41	0,429	467	9,081	1,915	1880	807	16	0,868	7,767	12,480	79,672		-	0,579	19,055	A		
	4	↗	K5	45	46	25	0,657	72	1,400	1,905	1890	1242	24	0,034	0,533	1,768	10,714		-	0,058	4,380	A		
Knotenpunktssummen:								3296				6878												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,577	19,915		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 5

LISA

### MoSp\_Planfall\_Variante\_1



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 6

LISA

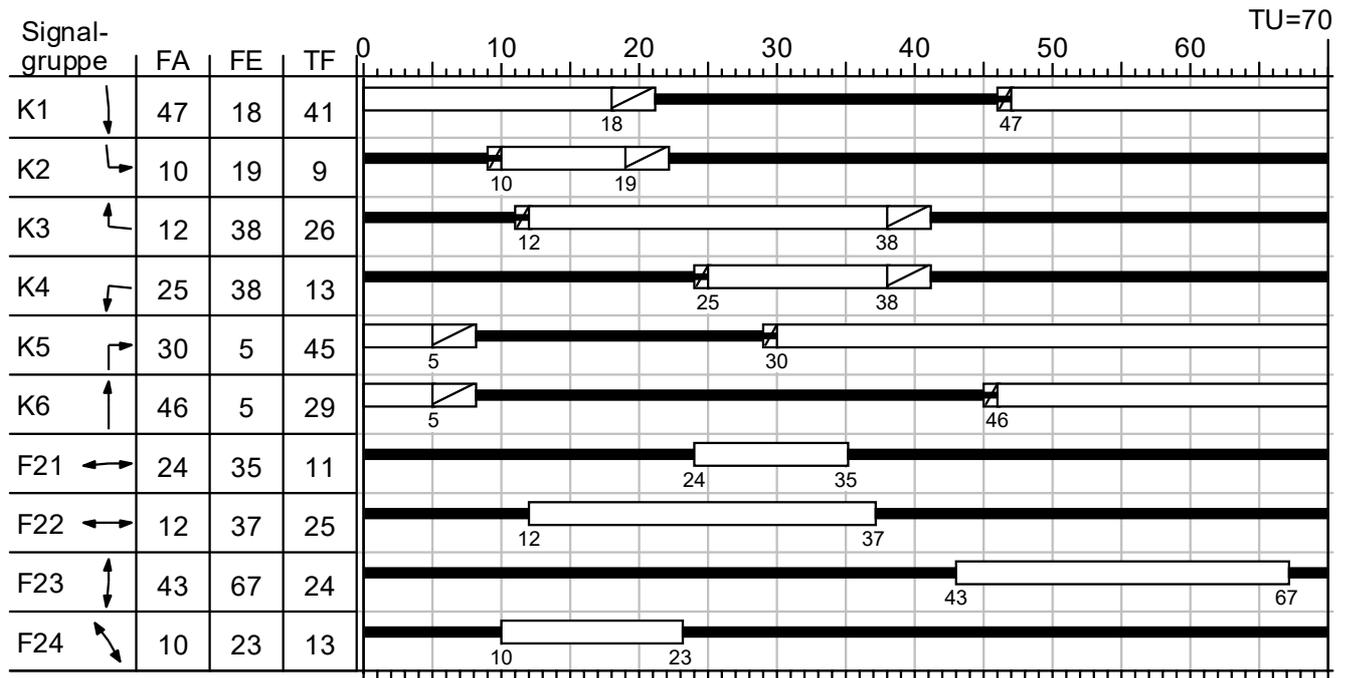
**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_1**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	3	↓	K1	42	43	28	0,614	590	11,472	1,975	1823	1119	22	0,686	7,233	11,781	77,543		-	0,527	9,916	A			
	2	↓	K1	42	43	28	0,614	533	10,364	1,800	2000	1228	24	0,456	5,910	10,021	60,126		-	0,434	8,446	A			
	1	→	K2	7	8	63	0,114	176	3,422	1,894	1901	217	4	2,897	6,238	10,462	63,023		-	0,811	78,335	E			
2	3	↖	K3	22	23	48	0,329	189	3,675	2,067	1742	573	11	0,284	3,050	6,004	37,465		-	0,330	19,462	A			
	2	↘	K4	11	12	59	0,171	155	3,014	1,928	1867	319	6	0,567	3,292	6,361	39,654		-	0,486	32,633	B			
	1	↖	K4	11	12	59	0,171	149	2,897	1,888	1907	326	6	0,500	3,105	6,085	36,510		-	0,457	31,613	B			
3	1	↑	K6	33	34	37	0,486	585	11,375	1,969	1828	888	17	1,294	9,896	15,216	91,296		-	0,659	18,850	A			
	2	↑	K6	33	34	37	0,486	647	12,581	1,973	1825	887	17	1,949	11,963	17,813	117,138		-	0,729	22,231	B			
	4	→	K5	46	47	24	0,671	306	5,950	1,924	1871	1255	24	0,183	2,524	5,211	31,891		-	0,244	5,055	A			
Knotenpunktsummen:								3330				6812													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,547	19,382		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 7

### AbSp\_Planfall\_Variante\_1



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 8

LISA

**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_1 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_1**

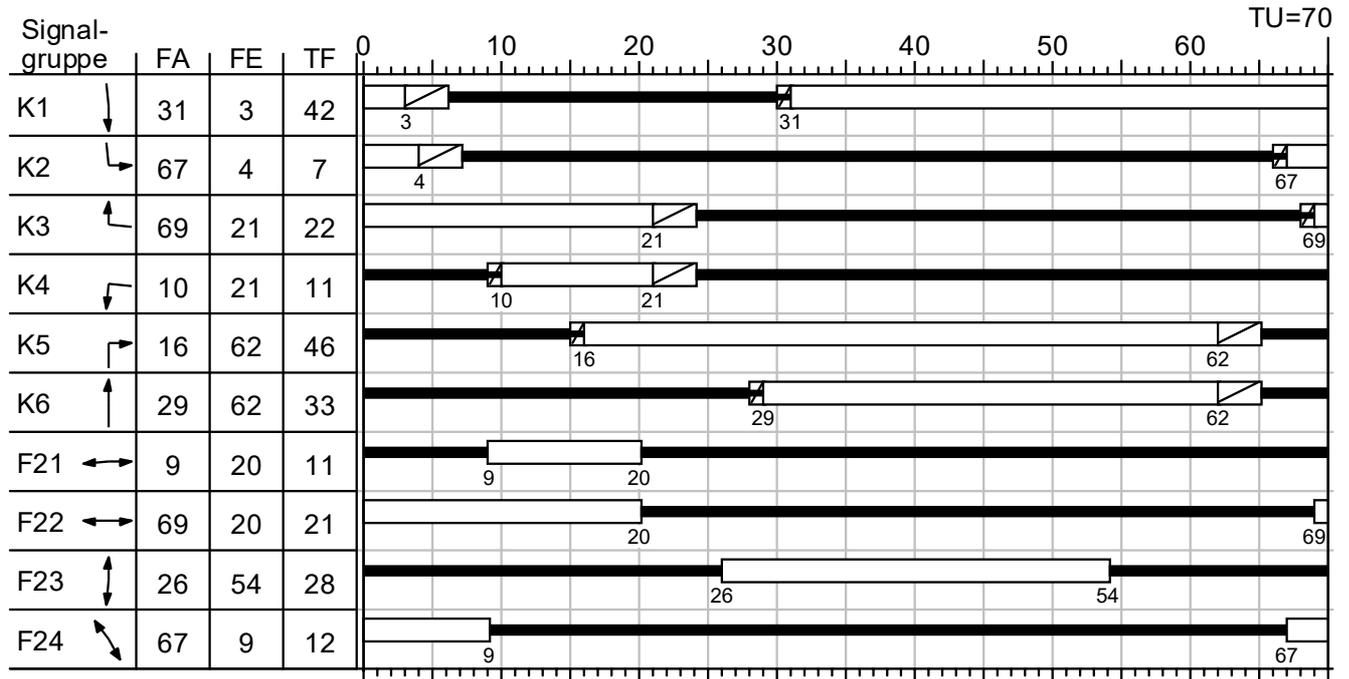
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	3	↓	K1	41	42	29	0,600	764	14,856	1,940	1856	1114	22	1,509	11,608	17,370	112,349		-	0,686	14,393	A			
	2	↓	K1	41	42	29	0,600	704	13,689	1,800	2000	1200	23	0,905	9,358	14,532	87,192		-	0,587	11,360	A			
	1	→	K2	9	10	61	0,143	122	2,372	1,898	1897	271	5	0,484	2,657	5,414	32,679		-	0,450	33,904	B			
2	3	↖	K3	26	27	44	0,386	256	4,978	1,987	1812	699	14	0,336	3,895	7,233	43,398		-	0,366	17,096	A			
	2	↘	K4	13	14	57	0,200	285	5,542	1,895	1900	380	7	2,123	7,339	11,921	73,028		-	0,750	46,466	C			
	1	↖	K4	13	14	57	0,200	279	5,425	1,888	1907	381	7	1,899	6,983	11,452	68,712		-	0,732	44,185	C			
3	1	↑	K6	29	30	41	0,429	472	9,178	1,969	1828	784	15	0,968	8,033	12,826	76,956		-	0,602	19,830	A			
	2	↑	K6	29	30	41	0,429	505	9,819	1,915	1880	807	16	1,089	8,755	13,759	87,837		-	0,626	20,459	B			
	4	→	K5	45	46	25	0,657	86	1,672	1,935	1860	1222	24	0,042	0,643	1,999	12,306		-	0,070	4,440	A			
Knotenpunktsummen:								3473				6858													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,608	21,063		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 9

LISA

**MoSp\_Planfall\_Variante\_2**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 10

LISA

**MIV - MoSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

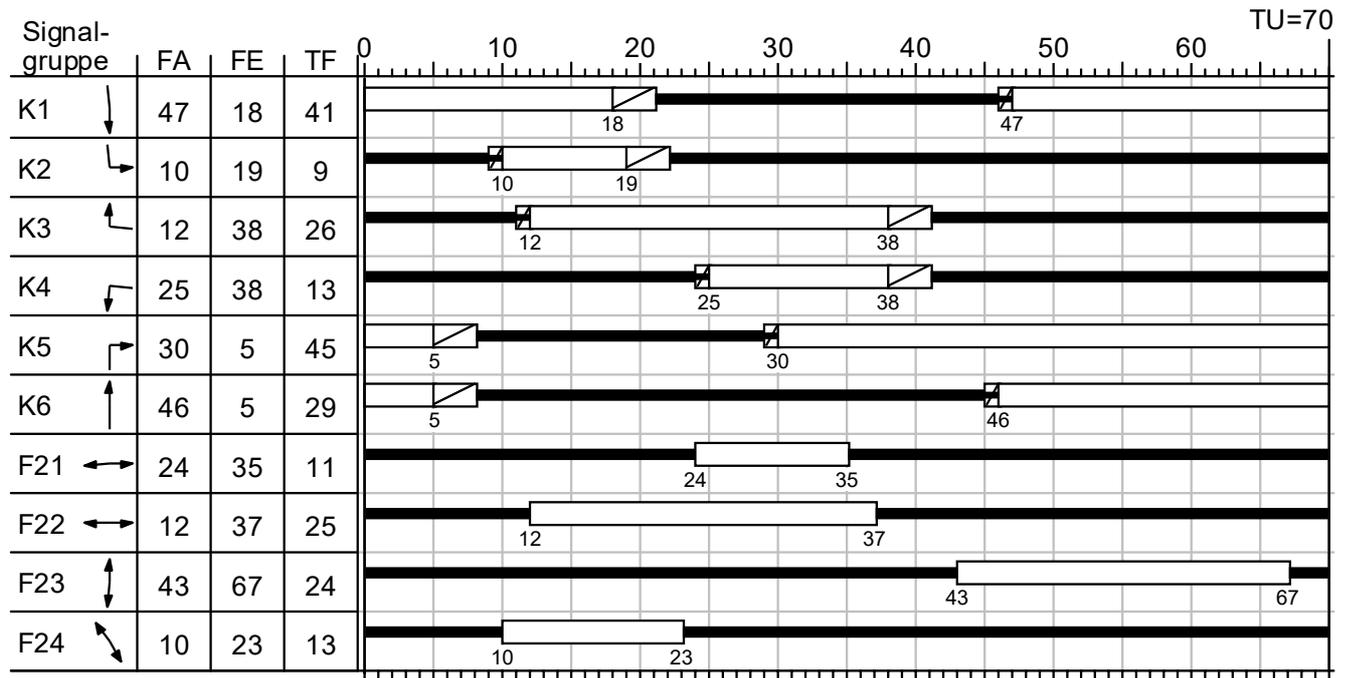
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;nK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	3	↓	K1	42	43	28	0,614	590	11,472	1,975	1823	1119	22	0,686	7,233	11,781	77,543		-	0,527	9,916	A			
	2	↓	K1	42	43	28	0,614	533	10,364	1,800	2000	1228	24	0,456	5,910	10,021	60,126		-	0,434	8,446	A			
	1	→	K2	7	8	63	0,114	176	3,422	1,894	1901	217	4	2,897	6,238	10,462	63,023		-	0,811	78,335	E			
2	3	↖	K3	22	23	48	0,329	189	3,675	2,067	1742	573	11	0,284	3,050	6,004	37,465		-	0,330	19,462	A			
	2	↘	K4	11	12	59	0,171	156	3,033	1,926	1869	320	6	0,572	3,316	6,396	39,834		-	0,488	32,678	B			
	1	↖	K4	11	12	59	0,171	150	2,917	1,888	1907	326	6	0,507	3,131	6,124	36,744		-	0,460	31,706	B			
3	1	↑	K6	33	34	37	0,486	585	11,375	1,969	1828	888	17	1,294	9,896	15,216	91,296		-	0,659	18,850	A			
	2	↑	K6	33	34	37	0,486	647	12,581	1,973	1825	887	17	1,949	11,963	17,813	117,138		-	0,729	22,231	B			
	4	→	K5	46	47	24	0,671	308	5,989	1,922	1873	1257	24	0,184	2,542	5,238	32,025		-	0,245	5,061	A			
Knotenpunktsummen:								3334				6815													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,547	19,388		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;nK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 11

LISA

### AbSp\_Planfall\_Variante\_2



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 12

LISA

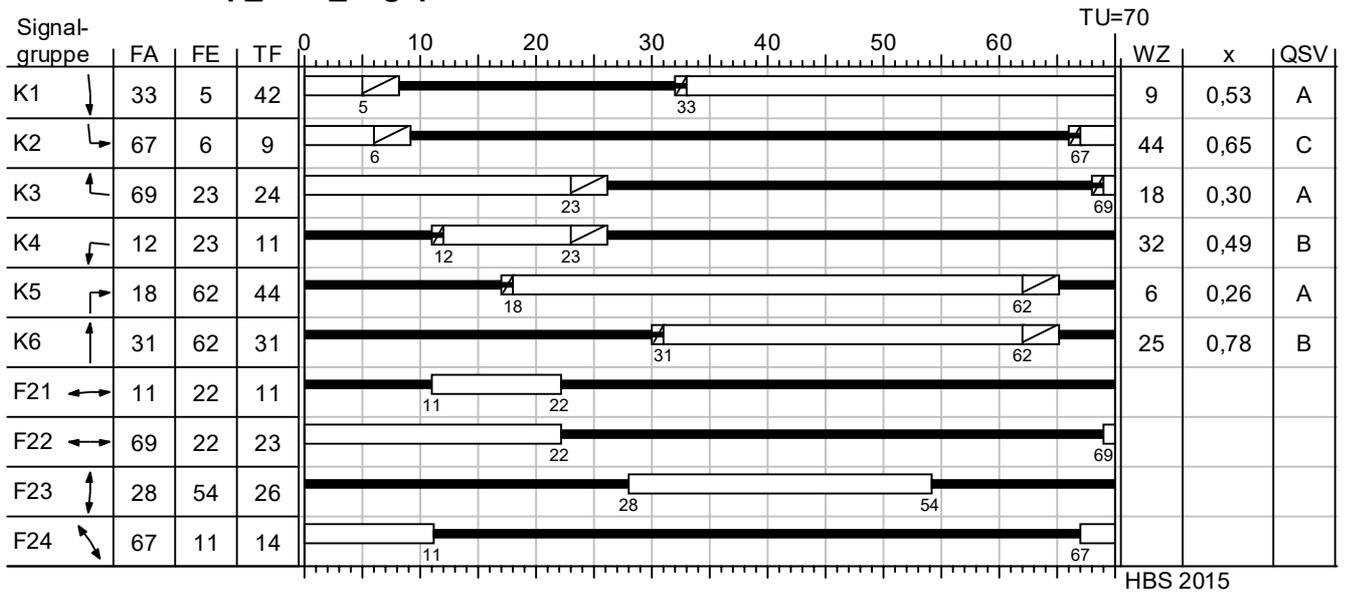
**MIV - AbSp\_Planfall\_Variante\_2 (TU=70) - AbSp\_Planfall\_Variante\_2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
1	3	↓	K1	41	42	29	0,600	764	14,856	1,940	1856	1114	22	1,509	11,608	17,370	112,349		-	0,686	14,393	A			
	2	↓	K1	41	42	29	0,600	704	13,689	1,800	2000	1200	23	0,905	9,358	14,532	87,192		-	0,587	11,360	A			
	1	→	K2	9	10	61	0,143	122	2,372	1,898	1897	271	5	0,484	2,657	5,414	32,679		-	0,450	33,904	B			
2	3	↖	K3	26	27	44	0,386	256	4,978	1,987	1812	699	14	0,336	3,895	7,233	43,398		-	0,366	17,096	A			
	2	↘	K4	13	14	57	0,200	286	5,561	1,895	1900	380	7	2,164	7,402	12,003	73,530		-	0,753	46,873	C			
	1	↖	K4	13	14	57	0,200	281	5,464	1,888	1907	381	7	1,970	7,098	11,604	69,624		-	0,738	44,893	C			
3	1	↑	K6	29	30	41	0,429	472	9,178	1,969	1828	784	15	0,968	8,033	12,826	76,956		-	0,602	19,830	A			
	2	↑	K6	29	30	41	0,429	505	9,819	1,915	1880	807	16	1,089	8,755	13,759	87,837		-	0,626	20,459	B			
	4	→	K5	45	46	25	0,657	87	1,692	1,935	1860	1222	24	0,042	0,651	2,016	12,410		-	0,071	4,443	A			
Knotenpunktsummen:								3477				6858													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,608	21,169		
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 13

**MoSp\_Var2\_angepasst**



HBS 2015

Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 14

LISA

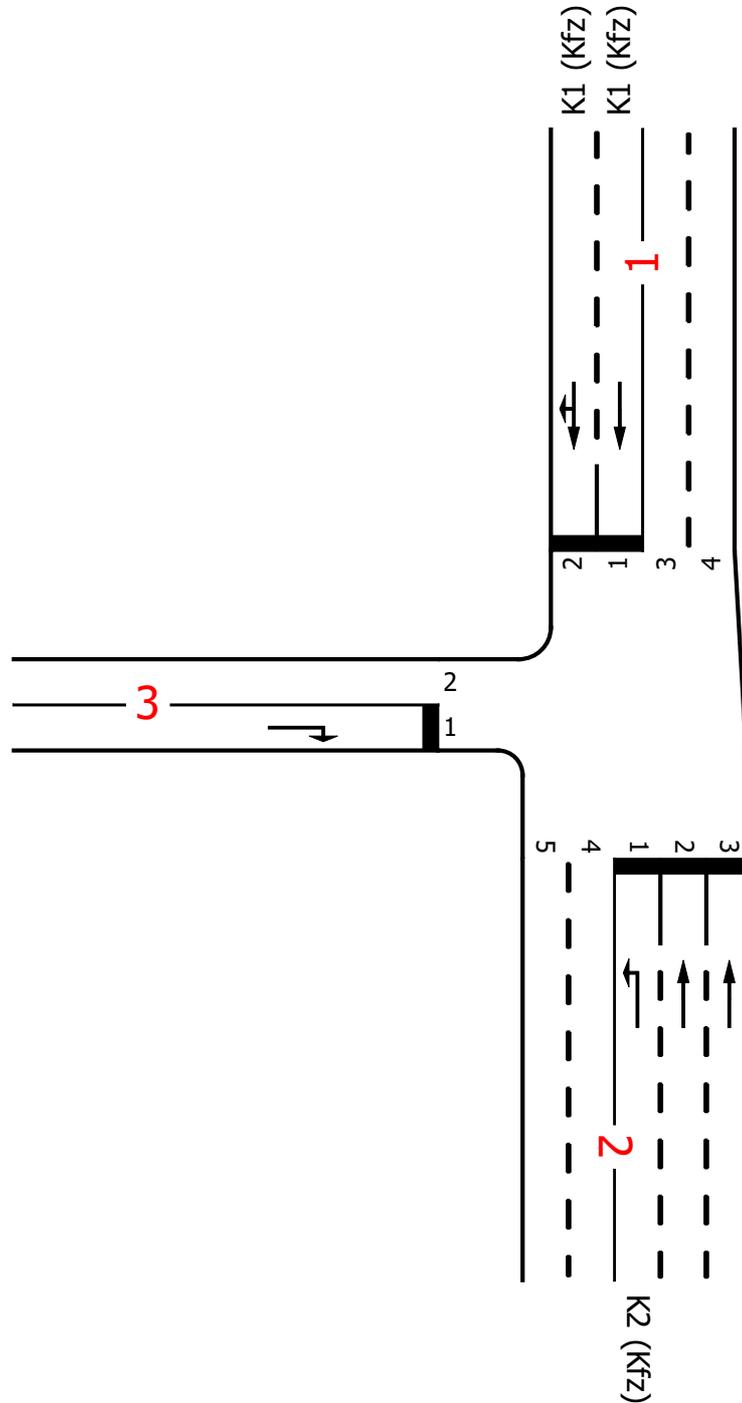
**MIV - MoSp\_Var2\_angepasst (TU=70) - MoSp\_Planfall\_Variante\_2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;nK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung			
1	3	↓	K1	42	43	28	0,614	590	11,472	1,975	1823	1119	22	0,686	7,233	11,781	77,543		-	0,527	9,916	A				
	2	↓	K1	42	43	28	0,614	533	10,364	1,800	2000	1228	24	0,456	5,910	10,021	60,126		-	0,434	8,446	A				
	1	→	K2	9	10	61	0,143	176	3,422	1,894	1901	272	5	1,174	4,406	7,956	47,927		-	0,647	43,865	C				
2	3	↖	K3	24	25	46	0,357	189	3,675	2,067	1742	622	12	0,251	2,902	5,783	36,086		-	0,304	17,685	A				
	2	↘	K4	11	12	59	0,171	156	3,033	1,926	1869	320	6	0,572	3,316	6,396	39,834		-	0,488	32,678	B				
	1	↖	K4	11	12	59	0,171	150	2,917	1,888	1907	326	6	0,507	3,131	6,124	36,744		-	0,460	31,706	B				
3	1	↑	K6	31	32	39	0,457	585	11,375	1,969	1828	835	16	1,636	10,724	16,262	97,572		-	0,701	22,237	B				
	2	↑	K6	31	32	39	0,457	647	12,581	1,973	1825	834	16	2,708	13,293	19,459	127,962		-	0,776	27,679	B				
	4	→	K5	44	45	26	0,643	308	5,989	1,922	1873	1204	23	0,196	2,755	5,562	34,006		-	0,256	5,926	A				
Knotenpunktsummen:								3334			6760															
Gewichtete Mittelwerte:																						0,555	19,199			
TU = 70 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																										

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;nK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KP11 LSA 1502 Mainzer Str./ Weidenbornstr.				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	Bestand	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.10 / Blatt 15

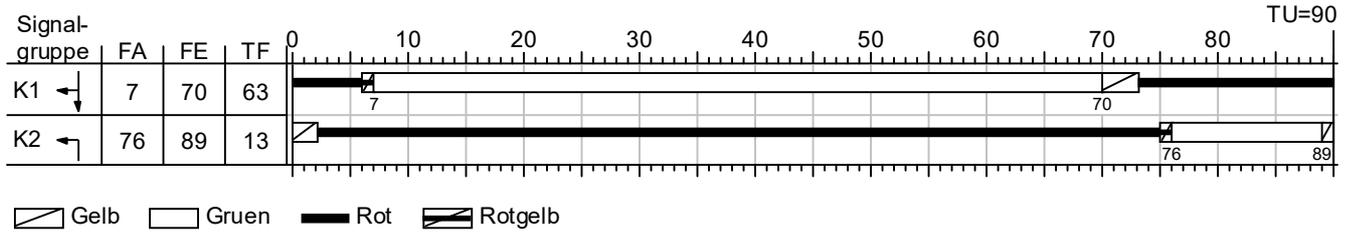
KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B1 Direktanb. Nord	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 1

LISA

**MoSp\_Var2**



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B1 Direktanb. Nord	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 2

LISA

**MIV - MoSp\_Var2 (TU=90) - MoSp\_Var2**

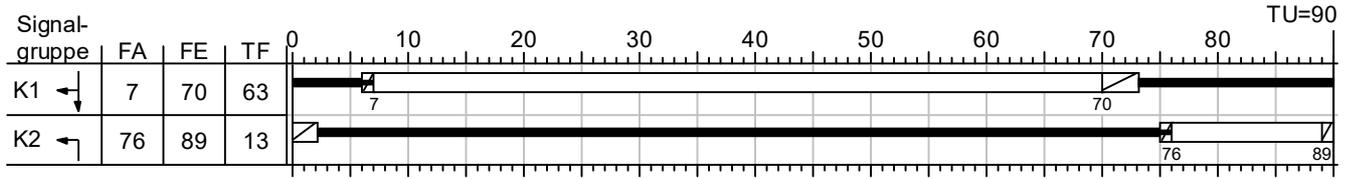
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>a</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2	↔	K1	63	64	27	0,711	1272	31,800	1,849	1947	1384	35	16,598	43,114	54,219	336,700		-	0,919	54,018	D		
	1	↓	K1	63	64	27	0,711	1262	31,550	1,863	1932	1374	34	16,270	42,524	53,553	332,564		-	0,918	53,451	D		
2	1	↔	K2	13	14	77	0,156	227	5,675	1,800	2000	312	8	1,825	7,228	11,775	70,650		-	0,728	57,220	D		
	2	↑																						
	3	↑																						
3	1	↔																						
Knotenpunktsummen:								2761				3070												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,903	54,022		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>a</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>k</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B1 Direktanb. Nord	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 3

LISA

**AbSp\_Var2**



Gelb
  Gruen
  Rot
  Rotgelb

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B1 Direktanb. Nord	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 4

LISA

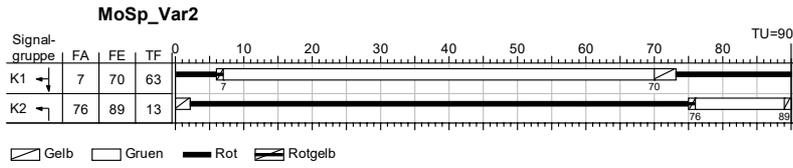
**MIV - AbSp\_Var2 (TU=90) - AbSp\_Var2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2	↔	K1	63	64	27	0,711	1176	29,400	1,840	1957	1391	35	5,521	26,805	35,561	218,914		-	0,845	23,704	B		
	1	↓	K1	63	64	27	0,711	1171	29,275	1,849	1947	1386	35	5,518	26,711	35,452	218,455		-	0,845	23,747	B		
2	1	↔	K2	13	14	77	0,156	77	1,925	1,800	2000	312	8	0,186	1,876	4,192	25,152		-	0,247	35,486	C		
	2	↑																						
	3	↑																						
3	1	↔																						
Knotenpunktsummen:								2424				3089												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,826	24,099		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>c</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B1 Direktanb. Nord	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 5

LISA



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B2 Direktanb. Süd	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 6

LISA

**MIV - MoSp\_Var2 (TU=90) - MoSp\_Var2**

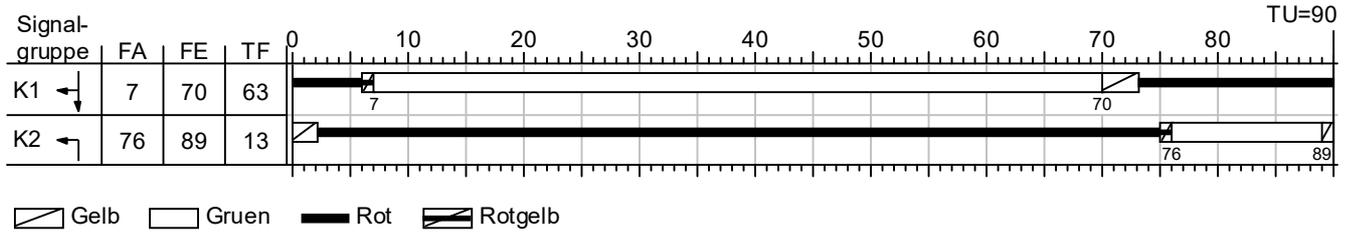
Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;nK</sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2	↔	K1	63	64	27	0,711	1212	30,300	1,854	1942	1380	35	8,651	31,956	41,516	257,565		-	0,878	32,571	B		
	1	↓	K1	63	64	27	0,711	1208	30,200	1,861	1934	1375	34	8,774	32,046	41,620	258,210		-	0,879	32,994	B		
2	1	↔	K2	13	14	77	0,156	227	5,675	1,800	2000	312	8	1,825	7,228	11,775	70,650		-	0,728	57,220	D		
	2	↑																						
	3	↑																						
3	1	↔																						
Knotenpunktsummen:								2647				3067												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,866	34,878		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;nK</sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B2 Direktanb. Süd	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 7

LISA

**AbSp\_Var2**



Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B2 Direktanb. Süd	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 8

LISA

**MIV - AbSp\_Var2 (TU=90) - AbSp\_Var2**

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>c</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	2	↔	K1	63	64	27	0,711	1148	28,700	1,841	1955	1390	35	4,436	24,533	32,910	202,594		-	0,826	20,596	B		
	1	↓	K1	63	64	27	0,711	1144	28,600	1,849	1947	1386	35	4,388	24,381	32,732	201,695		-	0,825	20,488	B		
2	1	↔	K2	13	14	77	0,156	77	1,925	1,800	2000	312	8	0,186	1,876	4,192	25,152		-	0,247	35,486	C		
	2	↑																						
	3	↑																						
3	1	↔																						
Knotenpunktsummen:								2369				3088												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,807	21,028		
				TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

- Zuf Zufahrt [-]
- Fstr.Nr. Fahrstreifen-Nummer [-]
- Symbol Fahrstreifen-Symbol [-]
- SGR Signalgruppe [-]
- t<sub>f</sub> Freigabezeit [s]
- t<sub>A</sub> Abflusszeit [s]
- t<sub>s</sub> Sperrzeit [s]
- f<sub>A</sub> Abflusszeitanteil [-]
- q Belastung [Kfz/h]
- m Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf [Kfz/U]
- t<sub>b</sub> Mittlerer Zeitbedarfswert [s/Kfz]
- q<sub>s</sub> Sättigungsverkehrsstärke [Kfz/h]
- C Kapazität des Fahrstreifens [Kfz/h]
- n<sub>c</sub> Abflusskapazität pro Umlauf [Kfz/U]
- N<sub>GE</sub> Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende [Kfz]
- N<sub>MS</sub> Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau [Kfz]
- N<sub>MS,95</sub> Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird [Kfz]
- L<sub>x</sub> Erforderliche Stauraumlänge [m]
- LK Länge des kurzen Aufstellstreifens [m]
- N<sub>MS,95>n<sub>K</sub></sub> Kurzer Aufstellstreifen vorhanden [-]
- x Auslastungsgrad [-]
- t<sub>w</sub> Mittlere Wartezeit [s]
- QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs [-]

Projekt	Verkehrsgutachten Mobilitätszentrum Berliner Straße - Fließender Verkehr				
Knotenpunkt	KPneu Berliner Straße/ Anbindung Mobilitätszentrum				
Auftragsnr.	2020 0810	Variante	B2 Direktanb. Süd	Datum	25.02.2021
Bearbeiter		Abzeichnung		Anlage	4.11 / Blatt 9