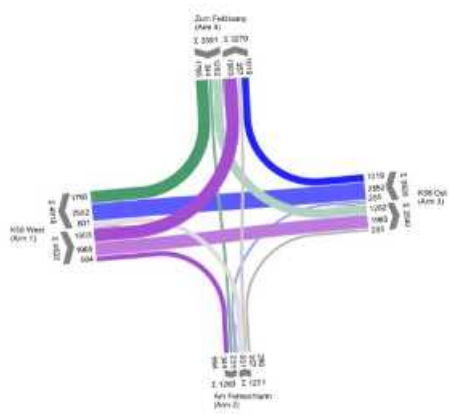
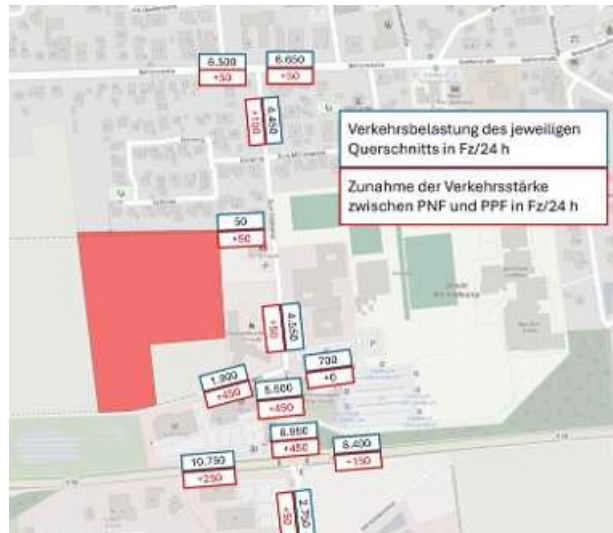


Verkehrsgutachten

Bebauungsplan Nr. 119 „Westlich der
Feuerwehrtechnischen Zentrale“ Teil 2
in Schiffdorf

07.05.2026



Impressum

Auftraggeber: Silvester Gerbatowski
Im Gewerbepark 5
27619 Schiffdorf

Auftragnehmer: Sweco GmbH
Karl-Ferdinand-Braun-Straße
28359 Bremen

Bearbeitung: Jasper Püschel (M.Sc.)
Thorben Kölsch (M.Sc.)

Bearbeitungszeitraum: 10/2025-05/2026

Projekt	Verkehrsgutachten Bebauungsplan Nr. 119 in Schiffdorf
Projektnummer	71004075
Auftraggeber	Silvester Gerbatowski
Datum	07.05.2026
Document Reference	JAPU 260507_verkehrsgutachten_schiffdorf_bplan11 9_sweco_v3.docx3

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen	7
2	Bestandssituation	9
2.1	Plan- und Untersuchungsgebiet	9
2.2	Verkehrliche Erreichbarkeit	10
2.2.1	Motorisierter Individualverkehr	10
2.2.2	Öffentlicher Verkehr	11
2.2.3	Radverkehr	12
2.2.4	Fußverkehr	13
2.3	Verkehrsmengen Analysefall 2025	15
2.3.1	Knotenpunkt 1 – Zum Feldkamp/Schulzentrum	19
2.3.2	Knotenpunkt 2 – Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm	20
2.3.3	Knotenpunkt 3 Zum Feldkamp/Bohlenstraße	22
3	Vorhaben und geplante Erschließung	24
4	Prognosenufall 2040	25
4.1	Bebauungsplan Nr. 119/1 – „Westlich der FTZ“	28
4.2	Bebauungsplan Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbeparks“	29
4.3	Wohngebiet „Zu den Schiffdörfer Gärten“	31
5	Neuverkehr Prognoseplanfall 2040	33
5.1	Neuverkehrsabschätzung	34
5.2	Modal Split	35
5.3	Ergebnis Neuverkehrsaufkommen	36
5.4	Zeitliche Verteilung – Tagesganglinien	37
5.5	Räumliche Verteilung des Neuverkehrs	38
6	Leistungsfähigkeitsuntersuchung	41
6.1	KP 1: Zum Feldkamp/Schulzentrum	44
6.2	KP 2: K 58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm	46
6.2.1	Kapazitätsgrenze	51
6.3	KP 3: Bohlenstraße/Zum Feldkamp	54
6.4	KP Plan: Zum Feldkamp/Planstraße	56
7	Verkehrliche Beurteilung	58
8	Fazit	61

Anhang

- Anhang 1 Verkehrserhebungsbericht
- Anhang 2 Leistungsfähigkeitsberechnungen

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verkehrsentwicklung nach Nutzungen von Analysefall 2025 bis Prognoseplanfall 2040	8
Abbildung 2: Plangebiet und Untersuchungsgebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	9
Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse motorisierter Individualverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	10
Abbildung 4: ÖV-Linien und -Haltestellen im Untersuchungsgebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	11
Abbildung 5: Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	13
Abbildung 6: Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	14
Abbildung 7: Erhebungsstandorte (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)	15
Abbildung 8: Übersichtskarte der baustellenbedingten Beeinträchtigungen während der Erhebung (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	16
Abbildung 9: Querschnittsbelastungen in der Analyse 2025 in Fz/24 h (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	18
Abbildung 10: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 1 Zum Feldkamp/Schulzentrum in Fz/24h	19
Abbildung 11: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm ohne Korrektur basierend auf der Auswertung der FCD-Daten in Fz/24h	20
Abbildung 12: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm mit Korrektur basierend auf der Auswertung der FCD-Daten in Fz/24h	21
Abbildung 13: Verkehrsbelastung des KP 3 Bohlenstraße/Zum Feldkamp in Fz/24h	22
Abbildung 14: Verortung des städtebaulichen Entwurf Westliche FTZ-Variante 4 (Winkenbach Raum- und Umweltplanung, 2025; Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	24
Abbildung 15: Veränderung der regionalen Quellverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 – motorisierter Verkehr (Personenverkehr)	26
Abbildung 16: Veränderung der regionalen Quellverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 – motorisierter Verkehr (Güterverkehr).....	27
Abbildung 17: Räumliche Verkehrsaufteilung des Vorhaben Bebauungsplan Nr. 119 Teil 1 „Westlich der FTZ“ Errichtung einer KiTa	28
Abbildung 18: Räumliche Verkehrsaufteilung Bebauungsplan Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbeparks“ (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)	30
Abbildung 19: Räumliche Verkehrsaufteilung Entwicklung „Zu den Schiffdörfer Gärten“ (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	32
Abbildung 20: Tagesganglinie Kfz-Neuverkehr Wohnen.....	37
Abbildung 21: Räumliche Verteilung des prognostizierten Kfz-Verkehrs im Umfeld des Plangebiets (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	39
Abbildung 22: KP 1 Belastungen im Prognoseplanfall Morgenspitze	45
Abbildung 23: KP 1 Belastungen im Prognoseplanfall Nachmittagsspitze	45
Abbildung 24: KP 2 Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze	46
Abbildung 25: KP 2 Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagsspitze	47
Abbildung 26: Städtebauliches Gesamtkonzept, Erweiterung 2. Bauabschnitt (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	51
Abbildung 27: KP 3 Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze	54
Abbildung 28: KP 3 Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagsspitze	54

Abbildung 29: KP Plan Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze	56
Abbildung 30: KP Plan Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagsspitze	56
Abbildung 31: Querschnittsbelastungen im Prognoseplanfall und Veränderungen zum Prognosenullfall in Kfz/24h (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	58
Abbildung 32: Relevante Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Plangebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025).....	60

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Prozentuale Zunahme der Verkehrsmengen entlang der K 58 aufgrund der Baustellen auf der B 71 und der BAB A 27 in 2025 ggü. 2023.....	17
Tabelle 2: Median Geschwindigkeiten der K 58 in Erhebungswoche 2025 (mit Baustellen) ggü. September 2023 (ohne Baustellen).....	17
Tabelle 3: Wohnflächen und Wohneinheiten nach Größe.....	34
Tabelle 4: Ergebnisse Neuverkehrserzeugung Wohnen.....	34
Tabelle 5: Angenommene Modal-Split-Werte je Nutzendengruppe (Arbeitstag) auf Basis der „MiD 2017“ ...	35
Tabelle 6: Neuverkehrsaufkommen je verkehrserzeugender Gruppe in Wege je Tag	36
Tabelle 7: Neuverkehrsaufkommen je verkehrserzeugender Gruppe in Kfz-Fahrten je Tag.....	36
Tabelle 8: Routen für räumliche Verkehrsverteilung	38
Tabelle 9: Anteile des täglichen Kfz-Neuverkehrs auf den relevanten Querschnitten*	40
Tabelle 10: Qualitätsstufen nach HBS 2015 (Teil S – Stadtstraßen – Tabelle S4-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV))	41
Tabelle 11: Qualitätsstufen nach HBS 2015 (Teil S – Stadtstraßen – Tabelle S5-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV))	43
Tabelle 12: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP 1	44
Tabelle 13: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP 2 Kfz-Verkehr	48
Tabelle 14: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP 2 Querungsverkehr angepasste Festzeitprogramme	49
Tabelle 15: Aufstelllängen L95 Linksabbieger K 58 West Morgenspitze	49
Tabelle 16: Aufstelllängen L95 Zum Feldkamp	50
Tabelle 17: Detailbetrachtung Kapazität relevanter Fahrstreifen am KP 2 Prognoseplanfall	52
Tabelle 18: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP Plan	55
Tabelle 19: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP Plan	57

Abkürzungsverzeichnis

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
Kfz	Kraftfahrzeug
KiTa	Kindertageseinrichtung
KP	Knotenpunkt
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Leichtverkehr
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PNF	Prognosenullfall
PPF	Prognoseplanfall
QS	Querschnitt
QSV	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
SV	Schwerverkehr
WE	Wohneinheiten

1 Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 119 Teil 2 für Wohnbauflächen im Bereich „Westlich der FTZ“ der Einheitsgemeinde Schiffdorf sollen ca. 90 Wohneinheiten errichtet werden. Der Neuverkehr dieses Vorhabens ist im Zuge dieses Verkehrsgutachtens abzuschätzen und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz, insbesondere die bestehenden Knotenpunkte, zu beurteilen.

In einem ersten Schritt wird die Erreichbarkeit des Plangebiets analysiert und die geplante Erschließung vorgestellt. Anschließend werden die erwartbaren Neuverkehre der zukünftigen Nutzungen abgeschätzt.

Zudem gibt eine Verkehrserhebung an drei Knotenpunkten (KP) Aufschluss über die bestehenden Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet. Die Erhebung fand am Dienstag, den 30.09.2025, statt. Die Quantifizierung bestehender Verkehrsmengen dient mehreren Zielen dieser Verkehrsuntersuchung:

- verkehrliche Einordnung der Bestandssituation
- geografische Verteilung der neu entstehenden Quell- und Zielverkehre, Ausweisung von Tagesganglinien und Spitzenstunden
- Bewertung der Auswirkungen der Neuverkehre und deren Verteilung auf das Bestandsnetz
- Leistungsfähigkeitsnachweis im Analysefall 2025, im Prognosenullfall 2040 und im Prognoseplanfall 2040 an zentralen, vom Mehrverkehr betroffenen KP
- Ausweisen von Lärmkennwerten nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen (RLS-19)

Im Falle nicht ausreichender Leistungsfähigkeiten werden betriebliche und/oder bauliche Maßnahmen zur Herstellung der Leistungsfähigkeit formuliert. Zudem wird für die identifizierte Engstelle im Verkehrsnetz ermittelt, wie hoch die Kapazitätsreserven sind, um beurteilen zu können, in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen eine weitere Wohnbauentwicklung im direkten Umfeld des Plangebiets verkehrstechnisch möglich ist.

Die diesem Bericht zugrunde liegende Vorgehensweise zeigt die folgende Abbildung:



Abbildung 1: Verkehrsentwicklung nach Nutzungen von Analysefall 2025 bis Prognoseplanfall 2040

Analysefall

Im Analysefall wird die erhobene Verkehrsbelastung aus 2025 der Bewertung zugrunde gelegt.

Prognosenullfall

Für den Prognosenullfall (PNF) 2040 werden bekannte lokale und allgemeine Entwicklungen bis 2040, die unabhängig vom Planvorhaben zu erwarten sind, berücksichtigt.

Prognoseplanfall

Der Prognoseplanfall (PPF) basiert auf dem PNF. Im PPF werden zusätzlich zu den im PNF betrachteten lokalen Entwicklungen bis 2040 das Planvorhaben und dessen verkehrliche Auswirkungen analysiert und bewertet.

Es werden die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte jeweils unter den Verkehrsbelastungen im Analysefall 2025 und im Prognoseplanfall 2040 nachgewiesen.

2 Bestandssituation

2.1 Plan- und Untersuchungsgebiet

Das untersuchte Plangebiet liegt im Ortsteil Schiffdorf der gleichnamigen Einheitsgemeinde. In der Gemeinde Schiffdorf wohnten zum Stichtag 30.09.2025 15.364 Einwohnende; im Ortsteil Schiffdorf selbst wohnten zum gleichen Zeitpunkt 3.912 Einwohnende (Gemeinde Schiffdorf, 2025). Schiffdorf liegt im Landkreis Cuxhaven in Niedersachsen unmittelbar an der Landesgrenze zum Land Bremen. Denn westlich von Schiffdorf befindet sich Schiffdorferdamm, ein östlicher Stadtteil der Stadtgemeinde Bremerhaven im Land Bremen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 119 „Westlich der Feuerwehrtechnischen Zentrale“ Teil 2 und somit das Plangebiet des Vorhabens ist in Abbildung 2 rot dargestellt.



Abbildung 2: Plangebiet und Untersuchungsgebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Das direkte Umfeld des Plangebietes stellt sich im Norden als Wohngebiet insbesondere mit Einfamilienhäusern dar. Unmittelbar südlich des Plangebiets befindet sich ein Nahversorgungszentrum bestehend aus einem Supermarkt und einem Discounter. Im Südosten befinden sich weiterhin eine Kindertageseinrichtung (KiTa) in Planung. Östlich des Plangebiets liegen neben der Feuerwehrtechnischen Zentrale des Landkreises Cuxhaven weitere Wohnbebauung sowie das Schulzentrum Schiffdorf mit der Max-Eyth-Schule und der Oberschule Schiffdorf.

Erwähnenswerte Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Planungsgebiets sind

- die nördlich des Plangebiets befindliche Bohlenstraße als Hauptstraße der Gemeinde Schiffdorfs,
- die K 58 als überörtliche Verbindung zwischen Bremerhaven und dem Landkreis Cuxhaven im Süden sowie

- die Straße Zum Feldkamp im Osten, welche die beiden Hauptstraßen in süd-nördlicher Richtung miteinander verbindet.

Die Bohlenstraße weist neben jeweils einem Richtungsfahstreifen einen Parkstreifen nördlich der Fahrbahn auf. Die K 58 ist eine einbahnige Straße mit im Umfeld der Planung beidseitigen, begleitenden Fuß- und Radwegen. Die Straße Zum Feldkamp kann als Sammelstraße eingeordnet werden, weist allerdings einen beengten Straßenraum auf. Die Erschließung des Plangebiets erfolgt von der östlich gelegenen Straße Zum Feldkamp.

2.2 Verkehrliche Erreichbarkeit

Nachstehend wird auf die Erreichbarkeit des Plangebiets für den

- motorisierten Individualverkehr (MIV),
- den öffentlichen Verkehr (ÖV),
- den Radverkehr
- und den Fußverkehr

eingegangen.

2.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Erreichbarkeit des Plangebiets für den MIV innerhalb einer Fahrzeit von 5 (blau), 10 (hellblau), 15 (grün) und 20 (gelb) Minuten.

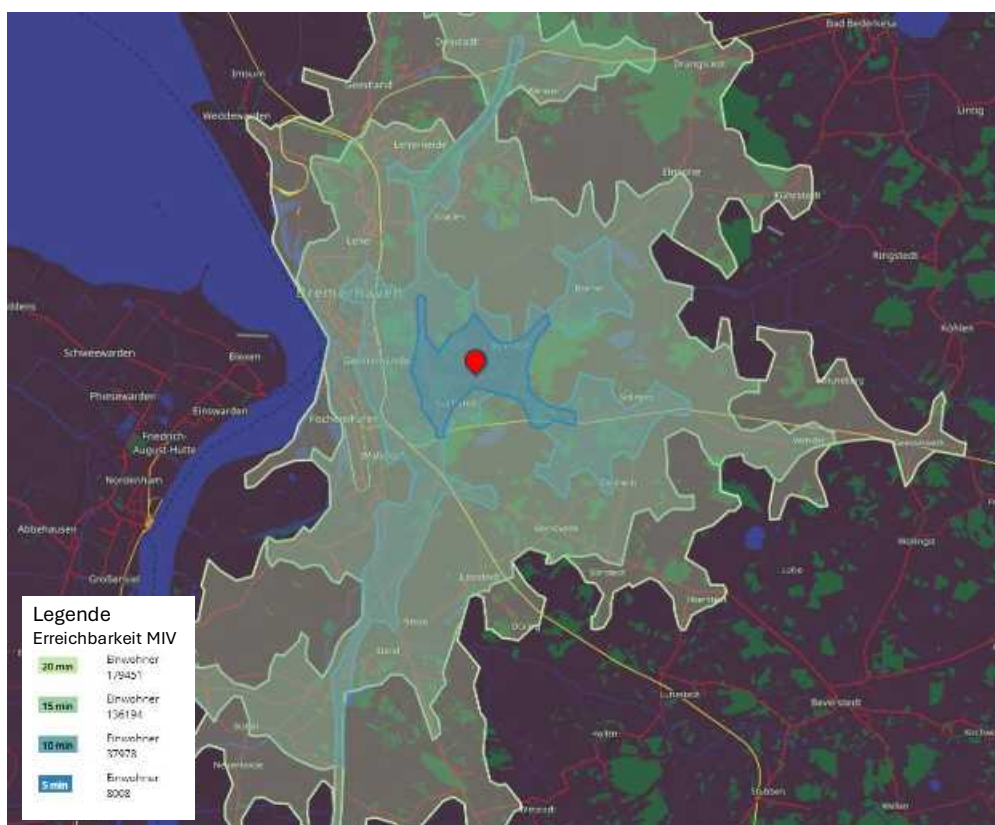


Abbildung 3: Erreichbarkeitsanalyse motorisierter Individualverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Das Plangebiet ist über die Straße Zum Feldkamp aus allen Richtungen insgesamt gut zu erreichen. Insbesondere über die K 58 sind die BAB A 27 sowie die B 71 schnell zu erreichen. Die

Anschlussstelle Bremerhaven-Geestemünde der A 27 befindetlich sich in weniger als 2 km Entfernung.

Innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit wohnen knapp 38.000 Einwohnende. Es können Teile Bremerhavens im Nordwesten von Schiffdorf erreicht werden. Wird die Wegzeit für den MIV auf 20 Minuten vergrößert, können knapp 180.000 Einwohnende im Bestand das Plangebiet erreichen.

Die Lage und Erreichbarkeit des Standorts für den MIV sind als sehr gut zu bewerten.

2.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem ÖV ist über verschiedene Buslinien möglich. Die im Untersuchungsgebiet liegenden Bushaltestellen zeigt die nachstehende Abbildung. Üblicherweise liegt der Einzugsbereich einer Bushaltestelle bei 300 m. Das Planungsgebiet liegt teilweise im Einzugsgebiet der östlich gelegenen Bushaltestelle Schiffdorf Schulzentrum. Der nördliche Teil des Planungsgebiets liegt außerdem im Einzugsgebiet der Bushaltestelle Bohlenstraße. Beide Haltestellen sind aus dem Planungsgebiet zu Fuß in ca. 3 bis 8 Minuten erreichbar. In weiterer Entfernung im Nordosten befindet sich außerdem die Haltestelle Schiffdorf Grundschule.

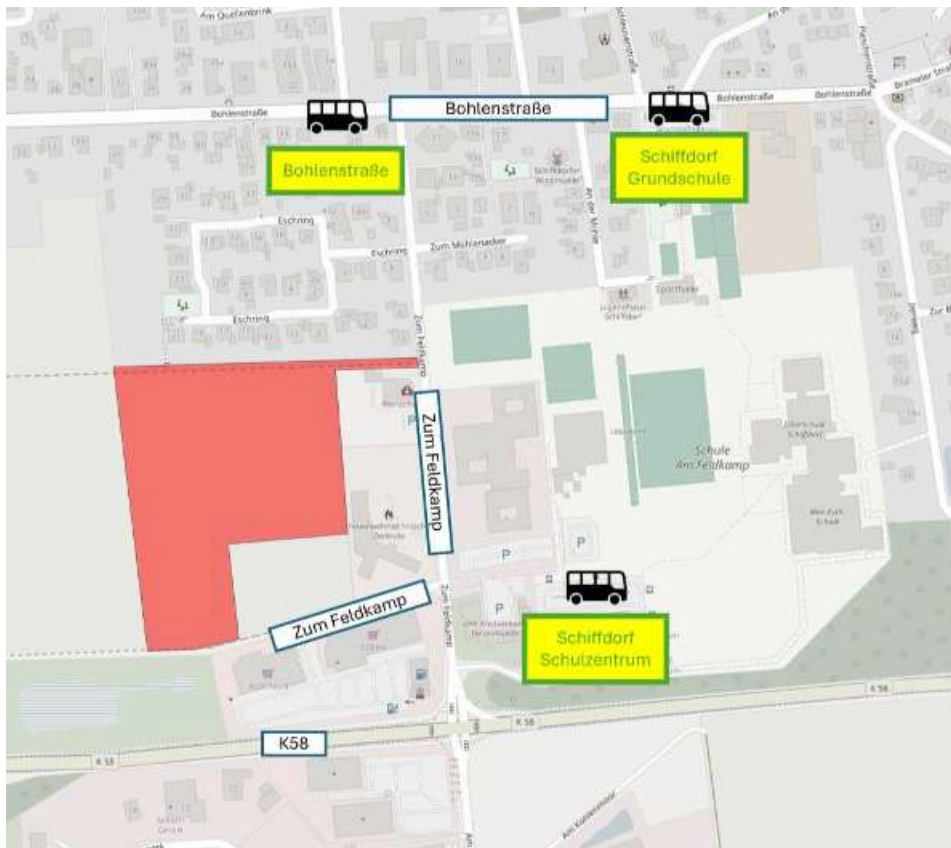


Abbildung 4: ÖV-Linien und -Haltestellen im Untersuchungsgebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Die Haltestelle Schiffdorf Schulzentrum wird lediglich im Schulverkehr durch die Buslinien 529 (Ri. Bad Bederkesa Schulzentrum), 531 (aus Uthlede), 550 (Ri. Bremerhaven Hbf/Bismarckstraße), 553 (Ri. Wehden Feuerwehr bzw. Spaden Grundschule), 568 (Ri. Geestenseth Bahnhof bzw. Wehld Bahnhof), 577 (Ri. Loxstedt Grundschule bzw. Beverstedt Wilhelm-Giese-Straße) und 581 (Ri. Bremerhaven Carsten-Börger-Straße) angefahren. Daneben wird die Haltestelle bei Bedarf durch die Anrufsammeltaxen AST 72 (Ri. Geestenseth Hammoor) und AST 78 (Ri. Wehden Feuerwehr) bedient.

Die Haltestellen Bohlenstraße sowie Schiffdorf Grundschule werden halbstündlich durch die Buslinie 507 bedient. Diese führt von Schiffdorf-Bramel (Montag bis Freitag stündlich) über Schiffdorf Mitte nach Bremerhaven und weiter nach Spaden Einkaufszentrum. Nach 20:00 Uhr, an Samstagen von Betriebsbeginn bis 8:00 Uhr und bis Betriebsschluss nach 16:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen endet die Buslinie 507 bereits in Bremerhaven Hauptbahnhof. In den frühen Abendstunden an Samstagen sowie von 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr an Sonntagen wird der Takt zu einem Zwanzig-Minuten-Takt verdichtet. Von der Haltestelle Bohlenstraße bis zum Bremerhavener Hauptbahnhof beträgt die Fahrzeit ca. 17 Minuten, bis zu den Havenwelten in Bremerhaven Mitte 24 Minuten. Neben der Buslinie 507 werden beide Haltestellen bei Bedarf durch die Anrufsammeltaxen AST 72 (Ri. Geestenseth Hammoor) und AST 79 (Ri. Bramel bzw. Schiffdorf Stadtgrenze) bedient.

Die Anbindung des Standorts an den ÖV ist ausbaufähig. Insbesondere die vergleichsweise langen Distanzen zu den beschriebenen Bushaltestellen und das eingeschränkte Angebot beschränken die Nutzung des ÖVs im Plangebiet.

2.2.3 Radverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Erreichbarkeit des Plangebiets für den Radverkehr innerhalb einer Fahrzeit von 5 (blau), 10 (hellblau), 15 (grün) und 20 (gelb) Minuten. Innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit wohnen etwa 11.000 Einwohnende. Es können die Ortschaften Schiffdorf, Schifferdamm und Surheides gänzlich erreicht werden. Wird die Wegzeit für den Radverkehr auf 20 Minuten vergrößert, können ca. 57.000 Einwohnende im Bestand das Plangebiet erreichen. Mit dem Rad können innerhalb von 20 Minuten weite Teile Bremerhavens erreicht werden, insbesondere auch der Bremerhavener Hauptbahnhof und die Innenstadt.



Abbildung 5: Erreichbarkeitsanalyse Radverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Vom Kfz-Verkehr getrennte Radinfrastruktur existiert im Umfeld des Planungsgebiets nur entlang der K 58 sowie in Bremerhaven entlang der Schiffdorfer Chaussee (Verlängerung der Bohlenstraße). In der Bohlenstraße selbst sind die Gehwege für den Radverkehr freigegeben. Ansonsten erfolgt die Radverkehrsführung zumeist im Mischverkehr mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30 km/h oder weniger.

Die Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem Fahrrad ist als sehr gut zu bewerten. Allerdings wird der Radverkehr zumeist im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt.

2.2.4 Fußverkehr

Die nachstehende Abbildung zeigt die Erreichbarkeit des Plangebiets für den Fußverkehr innerhalb Fahrzeit von 5 (blau), 10 (hellblau), 15 (grün) und 20 (gelb) Minuten. Innerhalb von 10 Gehminuten wohnen ca. 1.300 Einwohnende. Wird die Wegzeit für den Fußverkehr auf 20 Minuten vergrößert, können ca. 6.400 Einwohnende im Bestand das Plangebiet erreichen. Das erreichbare Gebiet umfasst nahezu ganz Schiffdorf selbst und weite Teile der Bremerhavener Stadtteile Schiffdorferdamm und Surheide.

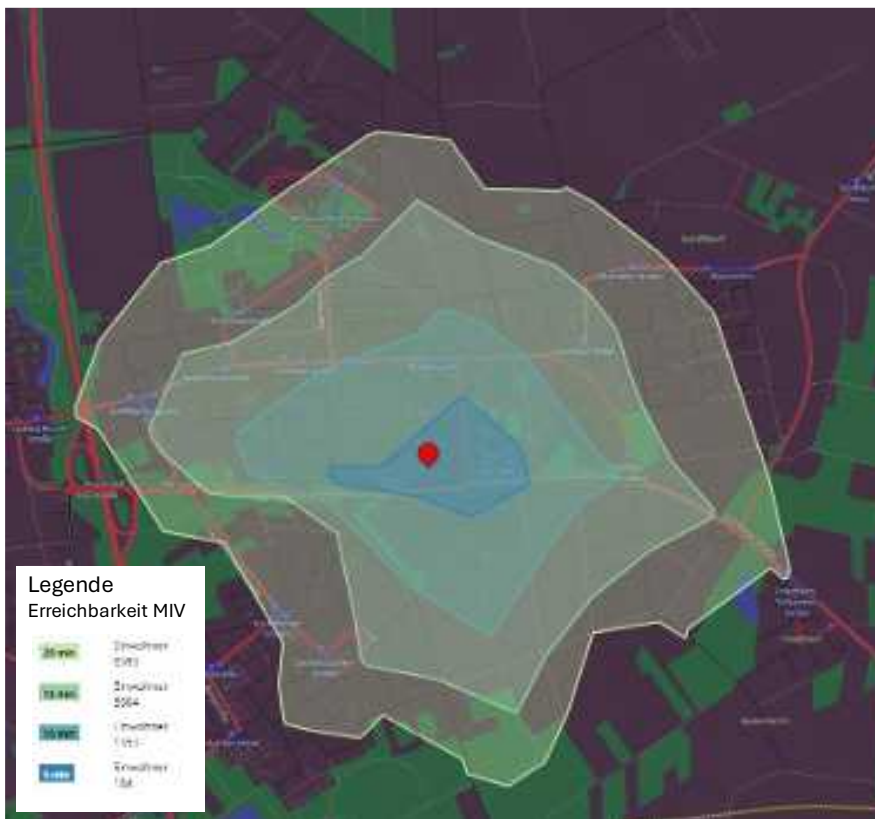


Abbildung 6: Erreichbarkeitsanalyse Fußverkehr (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Entlang aller des unmittelbaren Straßennetzes sind Gehwege vorhanden. In der Straße Zum Feldkamp sind hingegen lediglich auf der westlichen bzw. nördlichen Seite Gehwege vorhanden und somit auf dem, Plangebiet zugewandten Straßenseiten. Die K 58 kann durch die Lichtsignalanlage am Knoten mit der Straße Zum Feldkamp gesichert gequert werden (vgl. Abbildung 2).

Die nähräumige Erreichbarkeit des Plangebiets wird insgesamt als gut bewertet. Die Nahversorgung an der Straße Zum Feldkamp West, das Schulzentrum Schiffdorf sowie der Gewerbepark südlich der K 58 sind fußläufig gut erreichbar.

2.3 Verkehrsmengen Analysefall 2025

Zur Bestimmung der Verkehrsmengen in der Bestandssituation, dem Analysefall 2025, wurde eine Verkehrserhebung an drei Knotenpunkten (KP) am Dienstag, den 30.09.2025, außerhalb von Ferien und Wochen mit Feiertagen im Untersuchungsgebiet durchgeführt. Die Erhebungsstandorte werden in Abbildung 7 geografisch verortet.

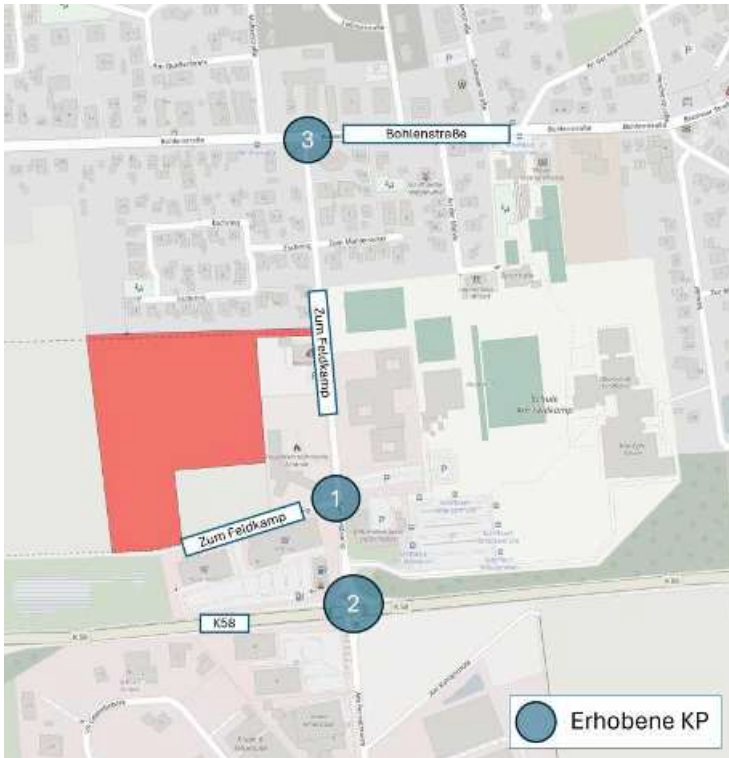


Abbildung 7: Erhebungsstandorte (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Die Erhebungsstandorte sind die Folgenden:

- **KP 1:** Zum Feldkamp/Schulzentrum
- **KP 2:** Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm
- **KP 3:** Bohlenstraße/Zum Feldkamp

Die Fahrzeuge wurden getrennt nach Knotenströmen und Fahrzeugkategorien (Pkw, Lkw, Last-/Sattelzug, Bus, Krad, Fahrrad) in 15-Minuten-Intervallen erfasst. Darüber hinaus wurden Fahrräder und zu Fuß Gehende im Zuge der Nebenanlagen erfasst. Es werden neben der Tagesbelastung die Spitzenstunden sowie der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) ausgewertet. Die Ergebnisse stellen die Situation am Erhebungstag dar und sind teilweise abhängig von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise Witterung und Temperatur.

Am Erhebungstag Ende September herrschten gemäßigte Temperaturen ohne Niederschlag. Während des gesamten Erhebungszeitraumes war die nahezu parallel zur K 58 verlaufende B 71 zwischen Stinstedt und Bexhövede in beide Richtungen gesperrt. Weiterhin war im Zählungszeitraum der Verkehr auf der BAB A 27 im Bereich der Anschlussstelle Bremerhaven-Wulsdorf aufgrund eines Brückenneubaus beeinträchtigt. Dabei war insbesondere die Ausfahrt aus Norden kommend gesperrt. Für die Hauptfahrbahn bestand anstatt der zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung eine einspurige Verkehrsführung in beiden Richtungen vor. Dies hat erhebliche

Auswirkungen auf die Kapazität der Autobahn. Die Abbildung 8 verortet die beschriebenen baustellenbedingten Beeinträchtigungen.



Abbildung 8: Übersichtskarte der baustellenbedingten Beeinträchtigungen während der Erhebung (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Durch die Baumaßnahmen sind insbesondere Fahrten von Beverstedt über die BAB A 27 in Richtung Norden beeinträchtigt worden. Für diese Quell-Ziel-Relation war während der Erhebung die günstigste Route über die L 128 (nicht dargestellt), L 143 und die K 58 zur Anschlussstelle Bremerhaven-Geestemünde.

Um die baustellenbedingten Effekte zu berücksichtigen, wurden die Verkehrsmengen entlang der K 58 mithilfe von Floating-Car-Daten des Anbieters TomTom korrigiert. Dazu wurden die Verkehrsmengen von 12 repräsentativen Tagen vor den baustellenbedingten Störungen aus dem Jahr 2023 (alle Diensttage, Mittwoch und Donnerstag im September 2023) mit den Verkehrsmengen von drei repräsentativen Tagen aus dem Jahr 2025 (Erhebungswoche: 30.9-02.10.2025) jeweils richtungsbezogen ins Verhältnis gesetzt. Es wird lediglich der an KP 2 geradeaus entlang der K 58 fahrende Verkehr analysiert, da der Verkehr der beiden Zufahrtsstraßen Zum Feldkamp und Am Fernsehturm als weitestgehend unbeeinflusst von den Baustellen angenommen werden kann. Dies stellt sicher, dass der von der K 58 abbiegende Verkehr zudem nicht unterschätzt wird.

Floating-Car-Daten, auch kurz FCD genannt, werden aus der Bewegung von Fahrzeugen gewonnen. Fahrzeuge fungieren dabei als mobile Sensoren und liefern Echtzeitdaten über ihre Position, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung. Die Daten werden hauptsächlich durch GPS- und Telematik-Systeme in Fahrzeugen erhoben, welche regelmäßig Positions-, Geschwindigkeits- und Richtungsdaten an zentrale Server senden. Auch Fahrzeugflotten wie Taxis oder Lieferwagen tragen zur Datenerhebung bei. Die gesammelten Informationen werden anonymisiert und verarbeitet, um ein umfassendes Bild der aktuellen Verkehrslage zu erstellen. Historische FCD erlauben die Analyse von zurückliegenden Verkehrssituationen z. B. hinsichtlich der Quell-Ziel-Verkehre, durchschnittliche Geschwindigkeiten u. Ä. FCD werden daher nicht nur für Echtzeit-Navigationsdienste und -verkehrsmanagement eingesetzt, sondern zunehmend auch in der Verkehrsplanung.

Die baustellenbedingte prozentuale Zunahme der Verkehrsmengen entlang der K 58 aufgrund der Baustellensituation während des Erhebungszeitraums ggü. dem Normalzustand (2023) sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

Tabelle 1: Prozentuale Zunahme der Verkehrsmengen entlang der K 58 aufgrund der Baustellen auf der B 71 und der BAB A 27 in 2025 ggü. 2023

Zeitraum/Fahrtrichtung	Von Ost nach West	Von West nach Ost
24 h	84 %	128 %
6 bis 22 Uhr	86 %	129 %
22 bis 6 Uhr	58 %	107 %

Eine deutliche Zunahme der Verkehre durch die Baustellen auf der B 71 und der BAB A 27 während der Erhebung in 2025 ggü. 2023 ist sowohl in Richtung Westen als auch in Richtung Osten beobachtbar. Allerdings fallen die baustellenbedingten Steigerungen in Richtung Osten mit ca. 640 Kfz/24 h (128 %) deutlich größer aus als in Richtung Westen (ca. 410 Kfz/24 h; 84 %). Auffällig ist weiterhin, dass die Zunahme im Tagesverkehr jeweils ca. 20 bis 25 % über denen des Nachtverkehrs liegen. Dies kann damit begründet werden, dass tagsüber, insbesondere in den Spitzenstunden, die BAB A 27 aufgrund der Kapazitätseinschränkung häufig Stauereignisse vorliegen und entsprechend Ausweichrouten attraktiver werden.

Die deutlich erhöhte Verkehrsbelastung werden durch eine Analyse der im Median gefahrenen Geschwindigkeiten in den Knotenpunktzufahrten bestätigt, was in Tabelle 2 dargestellt ist.

Tabelle 2: Median Geschwindigkeiten der K 58 in Erhebungswoche 2025 (mit Baustellen) ggü. September 2023 (ohne Baustellen)

Median Geschwindigkeiten	Zufahrt West		Zufahrt Ost	
	2023	2025	2023	2025
Morgenspitzenstunde	27 km/h	19 km/h	45 km/h	17 km/h
Nachmittagsspitzenstunde	42 km/h	11 km/h	51 km/h	45 km/h

Der Median der Geschwindigkeiten in den Spitzenstunden fällt im Jahr 2025 ggü. 2023 während der Baustellensituation insbesondere nachmittags in der westlichen Zufahrt sowie morgens in der östlichen Zufahrt deutlich geringer aus. Diese beiden Richtungen sind besonders belastet (morgens in Richtung Bremerhaven und nachmittags umgekehrt). Zu erwähnen ist jedoch, dass seit 2023 das Signalprogramm am Knoten umgestellt wurde und eine separate Phase für die linksabbiegenden Fahrzeuge der K 58 West und Ost eingefügt wurde, welche sich auch auf die Geschwindigkeiten in der Zufahrt auswirkt. Insgesamt unterstreichen die geringeren Geschwindigkeitsniveaus jedoch die gestiegenen Verkehrsmengen während des Erhebungszeitraums ggü. September 2023, als keine Baustellen im Umfeld vorlagen.

Durch die Berücksichtigung der baustellenbedingten und damit temporären Effekte auf die Verkehrsmengen entlang der K 58 wird sichergestellt, dass keine systematische Überschätzung der Verkehrsmengen zu Lasten der Leistungsfähigkeiten eintritt.

Die sich durch die Korrektur ergebenden Querschnittsbelastungen der Analyse sind in Abbildung 9 dargestellt.



Abbildung 9: Querschnittsbelastungen in der Analyse 2025 in Fz/24 h (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

2.3.1 Knotenpunkt 1 – Zum Feldkamp/Schulzentrum

Die Abbildung 10 zeigen die Belastung des Fahrzeugverkehrs (inkl. der auf der Fahrbahn verkehrende Radverkehr) am KP 1 Zum Feldkamp/Schulzentrum.

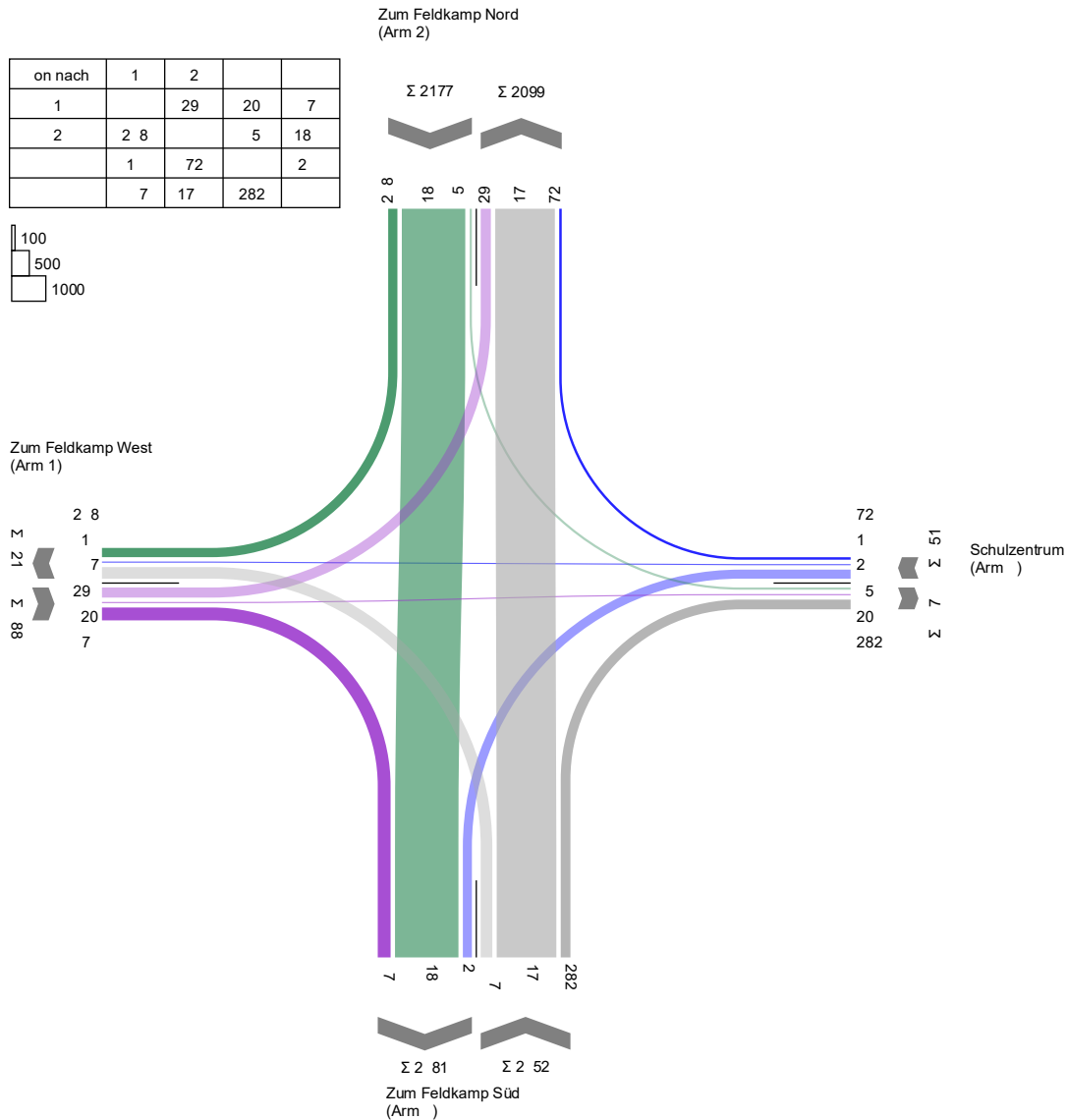


Abbildung 10: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 1 Zum Feldkamp/Schulzentrum in Fz/24h

Am KP 1 Zum Feldkamp/Schulzentrum dominiert der Verkehr in Nord-Süd-Richtung. Die Verkehre von und zum Schulzentrum erfolgt insbesondere aus Zum Feldkamp Süd. Insgesamt weist der Arm Schulzentrum die geringsten Verkehrsstärken auf. Dies ist stimmig, da dieser Arm lediglich das Schulzentrum und umliegende Institutionen an das öffentliche Verkehrsnetz anschließt. Die Verkehre aus bzw. zu Zum Feldkamp West verteilen sich zu ca. 44 % auf Zum Feldkamp Süd und 56 % auf Zum Feldkamp Nord. Die Beziehung zwischen Zum Feldkamp West und dem Schulzentrum hingegen ist vernachlässigbar.

Der Radverkehrsanteil am gesamten KP ist mit ca. 6,8 % relativ gering. Der Radverkehr findet zu ca. zwei Dritteln im Mischverkehr und zu einem Drittel auf den Furten, welche den Arm zum

Feldkamp West bzw. Zum Feldkamp Nord queren, statt. Dabei dominiert der Verkehr auf der Achse Zum Feldkamp Süd-Zum Feldkamp Nord in beiden Fällen.

Im Fußverkehr ist eine ähnliche Verteilung der Wege auf den nördlichen und westlichen Knotenpunktarm zu beobachten. Jeweils ca. 135 zu Fuß Gehende nutzen diese Querung jeweils pro Tag.

2.3.2 Knotenpunkt 2 – Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm

Die nachstehende Darstellung zeigt zunächst die Belastung des Fahrzeugverkehrs (inkl. auf der Fahrbahn verkehrende Radverkehr) am KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm am Erhebungstag und somit ohne Korrektur durch die FCD.

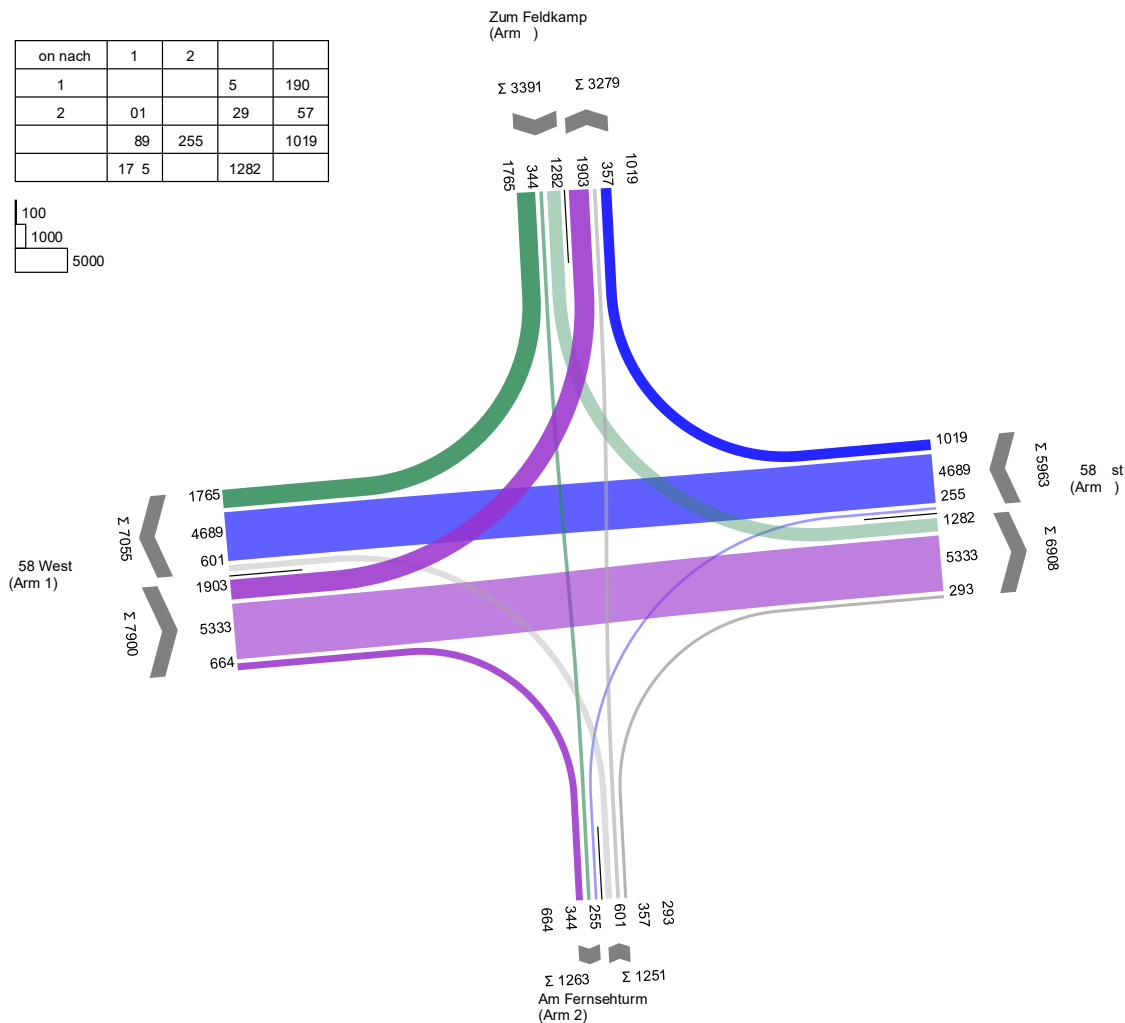


Abbildung 11: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm ohne Korrektur basierend auf der Auswertung der FCD-Daten in Fz/24h

In der anschließenden Abbildung wird die Belastung des Kfz-Verkehrs am KP 2 nach Korrektur durch die FCD-Daten dargestellt.

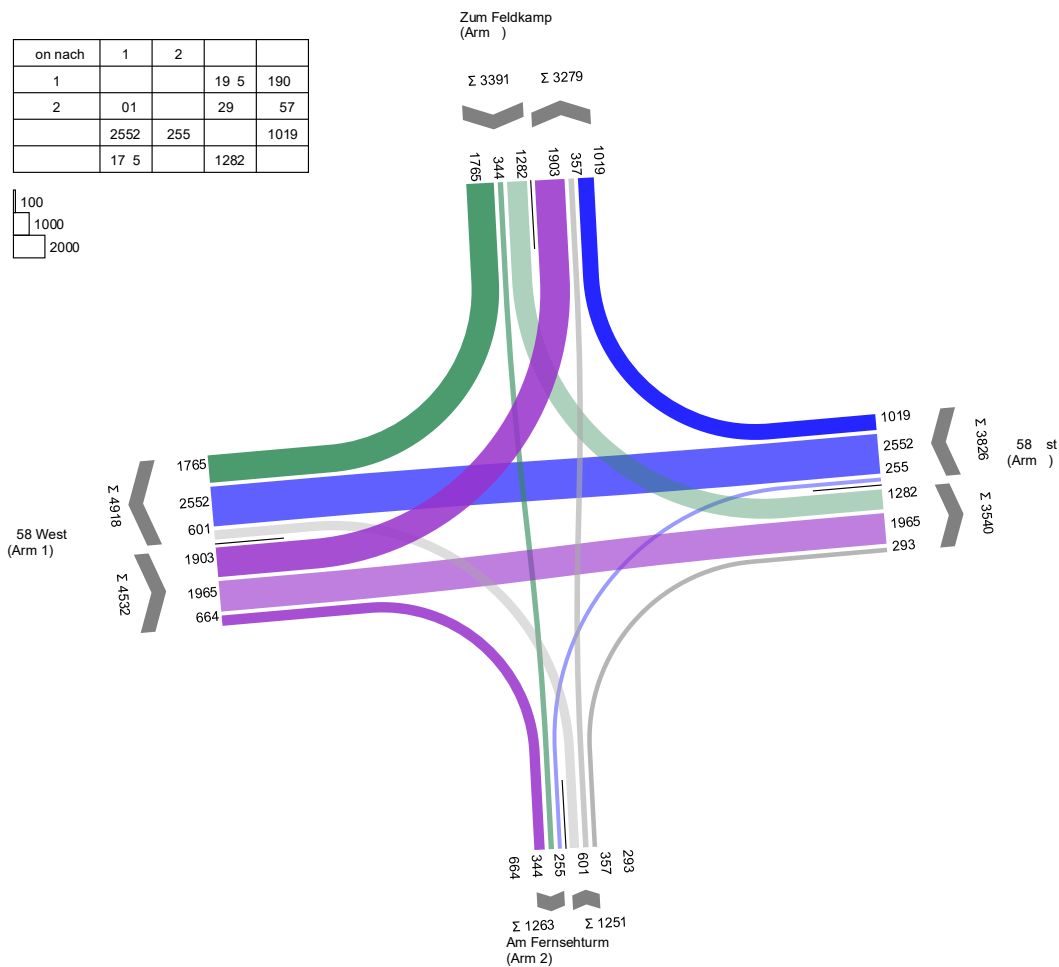


Abbildung 12: Tägliche Verkehrsbelastung des KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm mit Korrektur basierend auf der Auswertung der FCD-Daten in Fz/24h

Die Baustellen zum Zeitpunkt der Zählung ändern maßgeblich das Belastungsbild am KP 2 (vgl. Abbildung 11 und Abbildung 12). Während in der Zählung die Verkehre entlang der K 58 den Knoten mit ca. 10.000 Fahrten/24 h dominieren, sind diese im korrigierten Zustand mit ca. 4.500 Fahrten/24 h nur etwas stärker als die Fahrtbeziehungen zwischen der K 58 West und Zum Feldkamp (3.800 Fahrten/24 h). Dies verdeutlicht die Notwendigkeit, die baustellenbedingten Effekte bei der Betrachtung der Leistungsfähigkeiten zu berücksichtigen.

Eine Betrachtung der Fahrtbeziehungen aus Zum Feldkamp und Am Fernsehturm zeigt die enge Verzahnung Schiffdorfs mit der Stadt Bremerhaven. So sind die Verkehre von zwischen der K 58 und Zum Feldkamp um ca. 1.350 Fahrten/24 h stärker als die Fahrtbeziehungen zwischen der K 58 Ost und Zum Feldkamp.

Der Radverkehr ist am KP 2 von nachgeordneter Bedeutung. Die wenigen Radfahrenden im Mischverkehr sind vor allem auf der Fahrbeziehung Zum Feldkamp-Am Fernsehturm zu verordnen (67 von insgesamt 90 Fahrten/24 h). Deutlich stärker sind die Radverkehrsmengen auf den Furten. Auch hier dominiert mit 198 von 245 Fahrten/24 h die Furt, welche die K 58 quert.

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Fußverkehr: Auch dieser ist von nachgeordneter Bedeutung und wird durch den Querungsverkehr auf der Furt über die westliche K 58 mit 132 von 155 Wegen/24 h dominiert.

2.3.3 Knotenpunkt 3 Zum Feldkamp/Bohlenstraße

Die nachstehende Darstellung zeigt die Belastung des Fahrzeugverkehrs (inkl. auf der Fahrbahn verkehrende Radverkehr) am KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm am Erhebungstag.

on nach	1	2	
1		10 1	2197
2	977		1020
	20	1108	

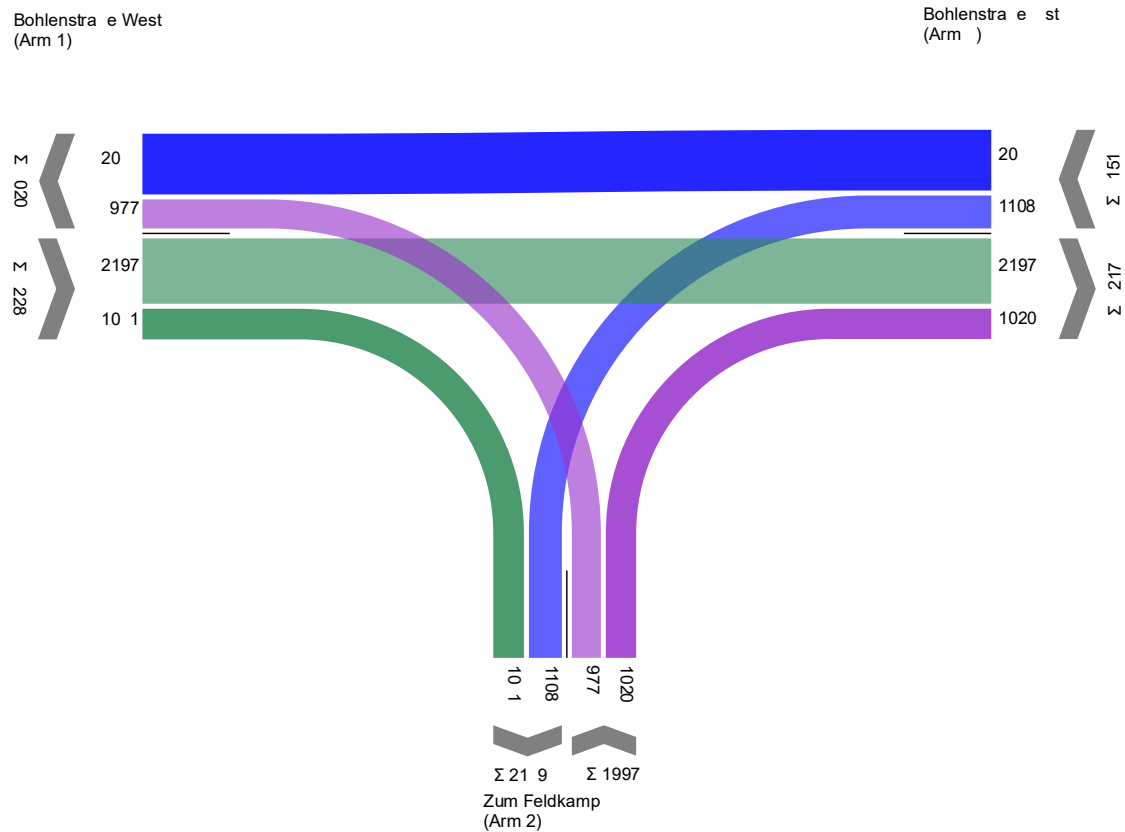
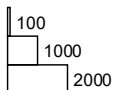


Abbildung 13: Verkehrsbelastung des KP 3 Bohlenstraße/Zum Feldkamp in Fz/24h

Die Bohlenstraße ist sowohl westlich als auch östlich der Einmündung Zum Feldkamp mit mehr als 6.000 Kfz/24 h belastet. Es fahren ca. zwei Drittel der Fahrzeuge auf der Achse Bohlenstraße West-Bohlenstraße Ost. Ein Drittel der Querschnittsbelastung in der Bohlenstraße West und Ost stammt aus einer Fahrtbeziehung mit Zum Feldkamp. Der Quell- und Zielverkehr von Zum Feldkamp kommt in etwas zu gleichen Teilen aus der Bohlenstraße West und der Bohlenstraße Ost.

Die Aussagen zum Radverkehr beziehen sich in Ermangelung von Furten und den entsprechenden Zählraten ausschließlich auf den Radverkehr als Teil des Mischverkehrs. Der Radverkehrsanteil beträgt lediglich 2,8 %. Die meisten Radfahrenden fahren auf der Achse Bohlenstraße West-

Bohlenstraße Ost insbesondere in Richtung Westen (69 Fahrten/24 h in Richtung Westen zu 48 Fahrten/24 h in Richtung Osten).

3 Vorhaben und geplante Erschließung

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 119 Teil 2 für Wohnbauflächen im Bereich „Westlich der FTZ“ der Einheitsgemeinde Schiffdorf sollen ca. 90 Wohneinheiten errichtet werden. Dabei sind neben Mehrfamilienhäusern auch freistehende Einfamilienhäuser und Reihenhäuser vorgesehen. Diesem Verkehrsgutachten liegt dabei der städtebauliche Entwurf Westliche FTZ-Variante 4 zugrunde, der in Abbildung 14 dargestellt ist

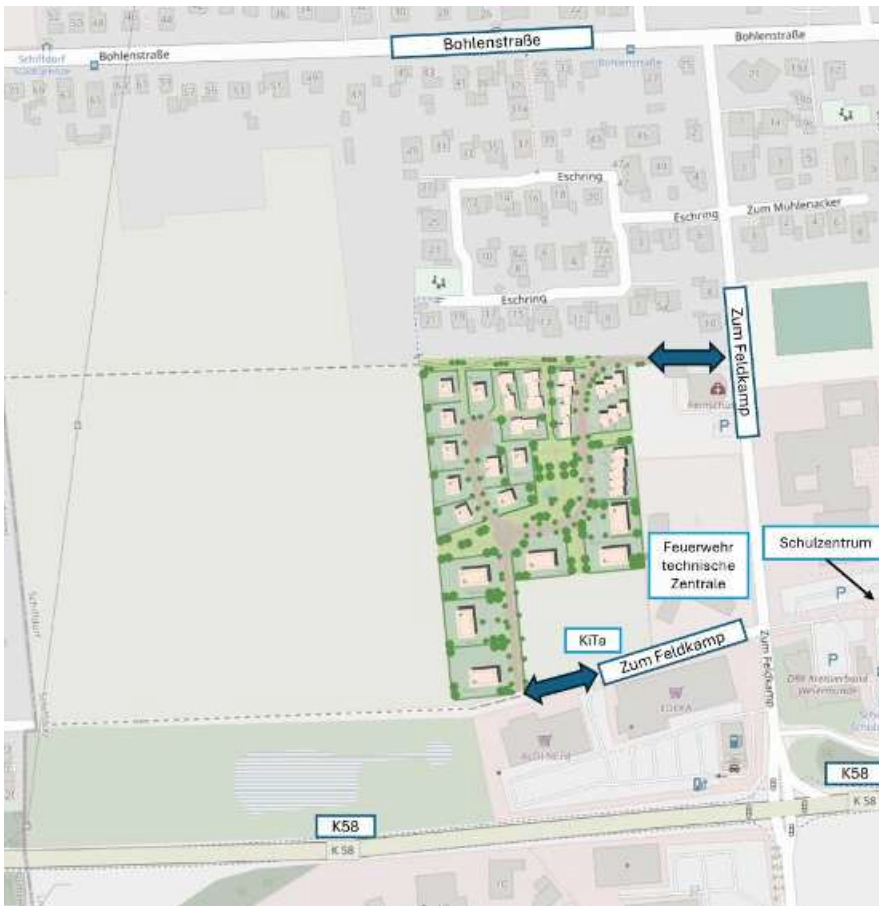


Abbildung 14: Verortung des städtebaulichen Entwurf Westliche FTZ-Variante 4 (Winkenbach Raum- und Umweltplanung, 2025; Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Die Erschließung des Bebauungsplangebiets erfolgt für den Kfz-Verkehr über

- die bestehende Straße Zum Feldkamp im Süden und
- eine neu zu errichtende Anbindung im Norden,

welche in der weiteren Untersuchung als Planstraße bezeichnet wird. Dazu ist die Umwandlung des bestehenden landwirtschaftlichen Weges südlich des Eschring angedacht. Innerhalb des Plangebietes ist im Nordwesten eine Stichstraße geplant, während der östliche und südwestliche Bereich durch eine Nord-Süd-Achse erschlossen wird, die die Straße Zum Feldkamp im Süden mit der neu zu errichtenden Straße verbindet. Daneben sind weitere Wege für die aktive Mobilität angedacht, sowohl innerhalb des Plangebiets als auch als Verbindung zum Bestand. Das Plangebiet zeichnet sich durch kurze Distanzen zu den Nahversorgern südlich von Zum Feldkamp West sowie zu Einrichtungen des Gemeinbedarfs insbesondere des Schulzentrum Schiffdorf.

4 Prognosenullfall 2040

Für die Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrsentwicklung in der Umgebung des Planungsgebiets bis zum Jahr 2040 erfolgt eine Betrachtung der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung sowie der Entwicklung der Personenverkehrsleistung pro Kopf. Als Grundlage dieser Verkehrsprognose dient die vom Bundesministerium für Verkehr Ende 2024 veröffentlichte Verkehrsprognose 2040, welche ebenfalls eine aggregierte Prognose für den Landkreis Cuxhaven beinhaltet. Für den Landkreis Cuxhaven wird bis in das Jahr 2040 von einer Zunahme des Personenverkehrsaufkommens um ca. 5 % ggü. 2019 ausgegangen (vgl. Abbildung 15).

In Bezug auf den Güterverkehr wurde für den Landkreis Cuxhaven eine Zunahme des Aufkommens der Bezugsgröße Versand und Empfang (gemessen in Tonnen) von 10 bis 20 % ermittelt (vgl. Abbildung 16). Diese Bezugsgröße ist nicht gleichzusetzen mit dem Schwerverkehrsaufkommen und somit den Lkw-Fahrten. Dies wird damit begründet, dass einerseits von weiterhin steigenden Beladungen (mehr Güter und somit mehr versendete und empfangene Tonnen je Fahrzeug) auszugehen ist. Jedoch ist der Busverkehr Bestandteil des Schwerverkehrs (da >3,5 t), welcher jedoch dem Personenverkehr zugeordnet wird. Aus diesen beiden Gründen wird auf Basis der Zunahme des Güterverkehrs (Gewicht transportierter Güter) von 10 % bis 20 % die Zunahme des Lkw-Verkehrsaufkommens um etwa 5 % abgeschätzt.

Die Verkehrsentwicklungen für den Personen- und Güterverkehr werden nur für den Verkehr entlang des klassifizierten Straßennetzes bzw. Hauptstraßennetzes angewendet. Dies betrifft für die zu untersuchenden Knoten lediglich den geradeausfahrenden Verkehr entlang der K 58.

Im Prognosenullfall sollen weiterhin die aus aktueller Sicht gesichert anzunehmenden Entwicklungen und die mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzten Maßnahmen berücksichtigt werden. Folgende beiden Vorhaben sind planungsrechtlich gesichert und weisen eine unmittelbare verkehrliche Auswirkung auf das Plangebiet auf und werden daher im Prognosenullfall dieser Untersuchung angesetzt:

- Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 119 „Westlich der FTZ“ – Teil 1, Ortschaft Schiffdorf der Gemeinde Schiffdorf: Errichtung einer vierzügigen KiTa
- Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbeplans“, Ortschaft Schiffdorf der Gemeinde Schiffdorf: Errichtung eines Gewerbegebietes
- Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 5 Wohngebiet „Zu den Schiffdörfer Gärten“ – in Umsetzung / in Teilen bereits bebaut

Für diese Gebiete sind detaillierte Informationen zu den vorgesehenen Entwicklungen vorhanden, die im nachfolgenden Kapitel erläutert werden.

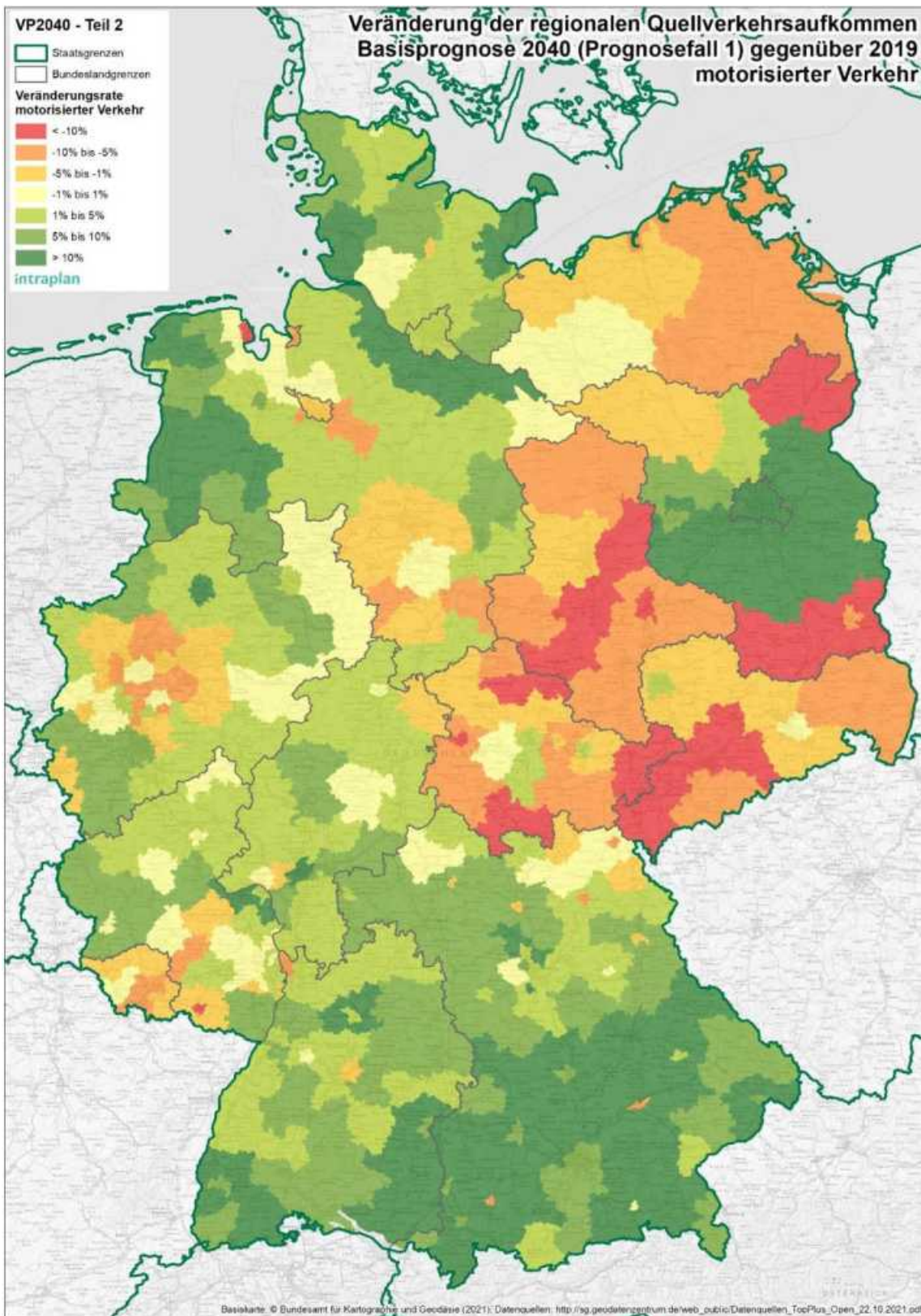


Abbildung 15: Veränderung der regionalen Quellverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 – motorisierter Verkehr (Personenverkehr)

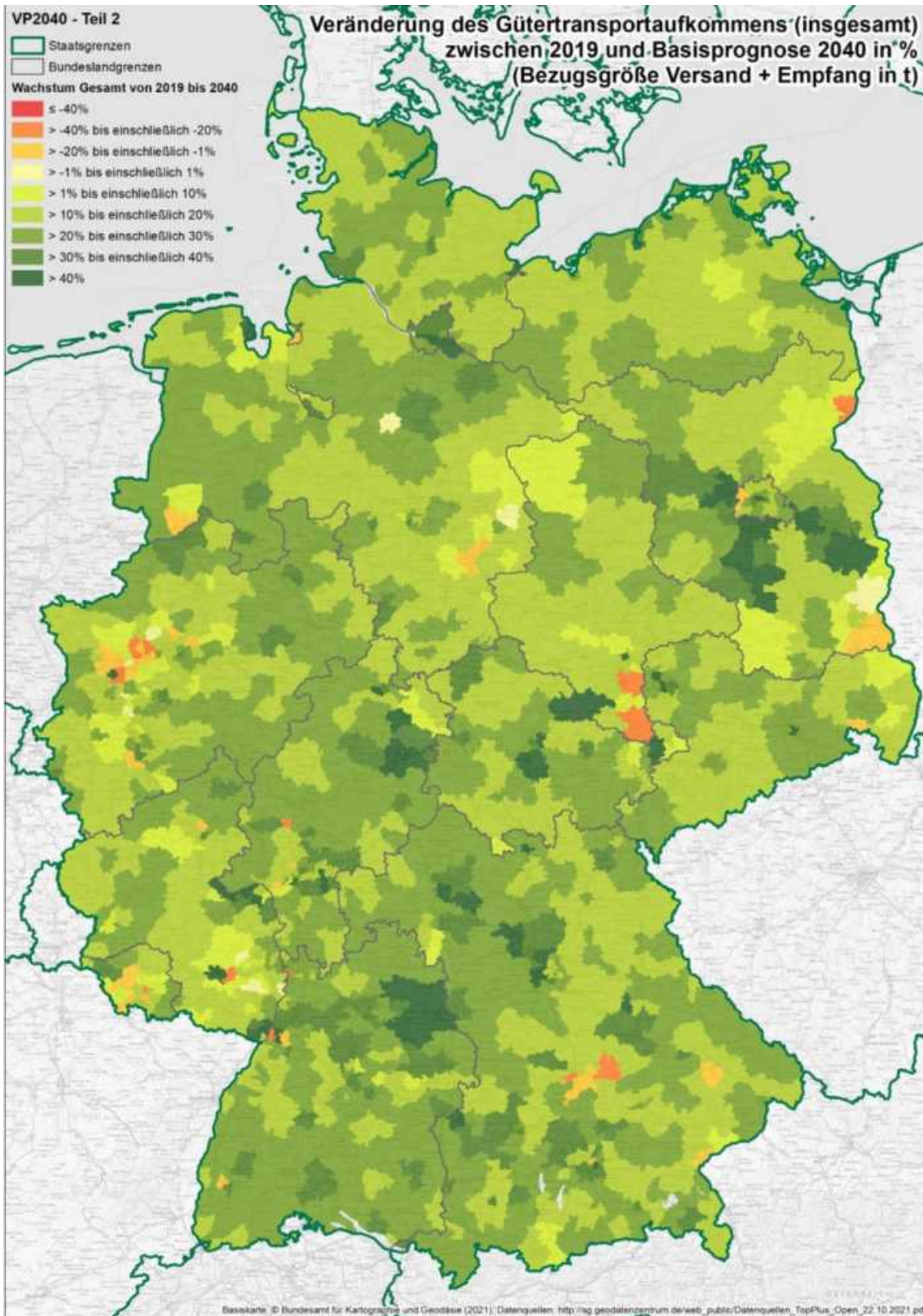


Abbildung 16: Veränderung der regionalen Quellverkehrsaufkommen 2040 gegenüber 2019 – motorisierter Verkehr (Güterverkehr)

4.1 Bebauungsplan Nr. 119/1 – „Westlich der FTZ“

Für den Bebauungsplan Nr. 119/1 – „Westlich der FTZ“ liegt kein gesondertes Verkehrsgutachten vor. In Absprachen mit der Gemeinde Schiffdorf wurde von einer **vierzügigen KiTa** mit 80 bis 100 Kindern und entsprechend 18 bis 26 Mitarbeitende ausgegangen. Die Neuverkehrserzeugung wurde mittels des Programms „Ver_Bau“ (2025) unter folgenden Annahmen getroffen:

	Nutzende	Beschäftigte	Güterverkehr
Anzahl	80 bis 100	18 bis 26	-
Anwesenheit	90 %	90 %	-
Wege je Person bzw. je 100 qm BGF	4	2,0 bis 2,5	0,13 bis 0,17
MIV-Anteil	30 bis 50 %	60 bis 70 %	-
Pkw-Besetzungsgrad	1,2	1,2	-

Ca. 92 bis 187 Kfz-Fahrten/24 h werden erwartet. Für das weitere Vorgehen werden im Mittel **138 Kfz-Fahrten/24 h angesetzt**. Davon sind durchschnittlich zwei Fahrten pro Tag dem Schwerverkehr zur Ver- und Entsorgung der KiTa zuzuordnen.

Die räumliche Aufteilung dieser Neuverkehrsmenge zeigt die nachstehende Abbildung. Zur Abschätzung der Verkehrsaufteilung wurden im KP 1 Zum Feldkamp/Schulzentrum die derzeitigen Reisezeiten zu möglichen Quell- bzw. Zielorte herangezogen. An den KP 2 Zum Feldkamp/K 58/Am Fernsehturm und KP 3 Bohlenstraße/Zum Feldkamp wurde die derzeitige Verkehrsverteilung angesetzt.

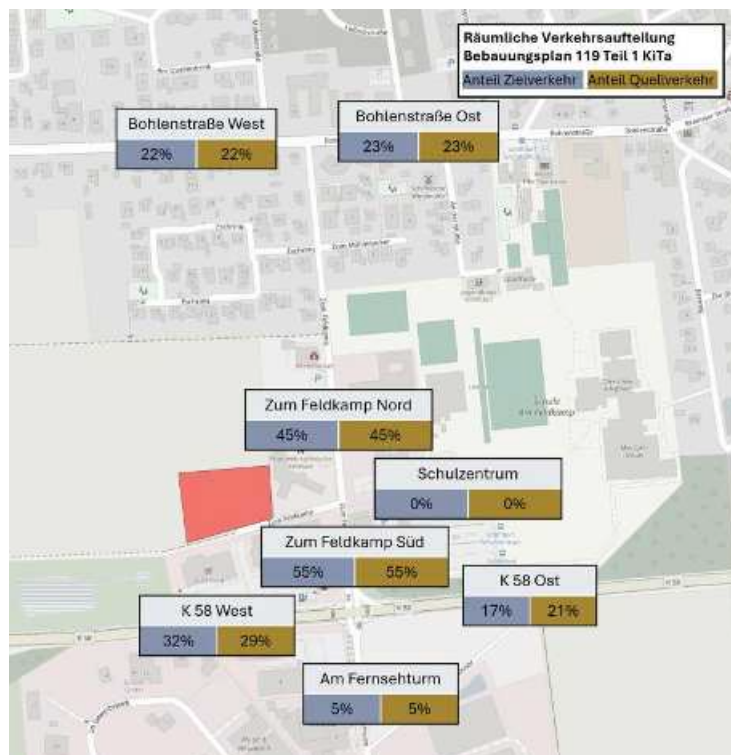


Abbildung 17: Räumliche Verkehrsaufteilung des Vorhaben Bebauungsplan Nr. 119 Teil 1 „Westlich der FTZ“ Errichtung einer KiTa

Für die zeitliche Verteilung der Neuverkehrsmenge durch die Nutzenden und die Beschäftigten wurde die Tagesganglinie nach Kalfhues (2018) für Kindergärten und Kindertagesstätten gewählt. Für den geringen Güterverkehr wurde eine eigene Abschätzung getroffen.

4.2 Bebauungsplan Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbeparks“

Zum Bebauungsplan Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbeparks“ liegt kein Verkehrsgutachten vor. Im Bebauungsplangebiet ist der Bau einer Selbstbedienungswaschanlage sowie von Kleinlagerflächen vorgesehen. Das Verkehrserzeugungspotential für den MIV wird mit **234 Kfz-Fahrten/24 h** abgeschätzt, davon entfallen 6 Kfz-Fahrten/24 h auf Beschäftigte und 228 Kfz-Fahrten/24 h auf Kundinnen und Kunden. Diese Verkehrsmenge teilt sich jeweils zur Hälfte auf den Quell- und auf den Zielverkehr auf. Die zeitliche Verteilung auf Basis der Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) für Städtereionen (Beschäftigtenverkehr) und eigener Überlegungen, abgeleitet von Tagesganglinien ähnlicher Betriebe (Kundenverkehr), weist eine ausgeprägte Mittagsspitze auf. Ab 5:00 Uhr zeigt sich eine stetige Zunahme des Kfz-Verkehrs bis zur Spitzenstunde zwischen 14:00 und 15:00 Uhr. Danach fällt die erzeugte Verkehrsmenge zunächst langsam und ab 18:00 Uhr schneller ab. Nach 22:00 Uhr sind keine Fahrten erwartbar.

Die Lage des Areals zeigt in Rot die nachstehende Abbildung. In dieser dargestellt ist zudem die räumliche Aufteilung der erläuterten Neuverkehrsmenge, für die sich auf die durchgeführten Verkehrszählungen gestützt wurde. Zur Einfachheit der Darstellung der Verkehrsaufteilung werden in der Abbildung nur die Quell-Ziel-Richtungen berücksichtigt und keine Zwischenschritte bspw. in Zum Feldkamp angegeben.

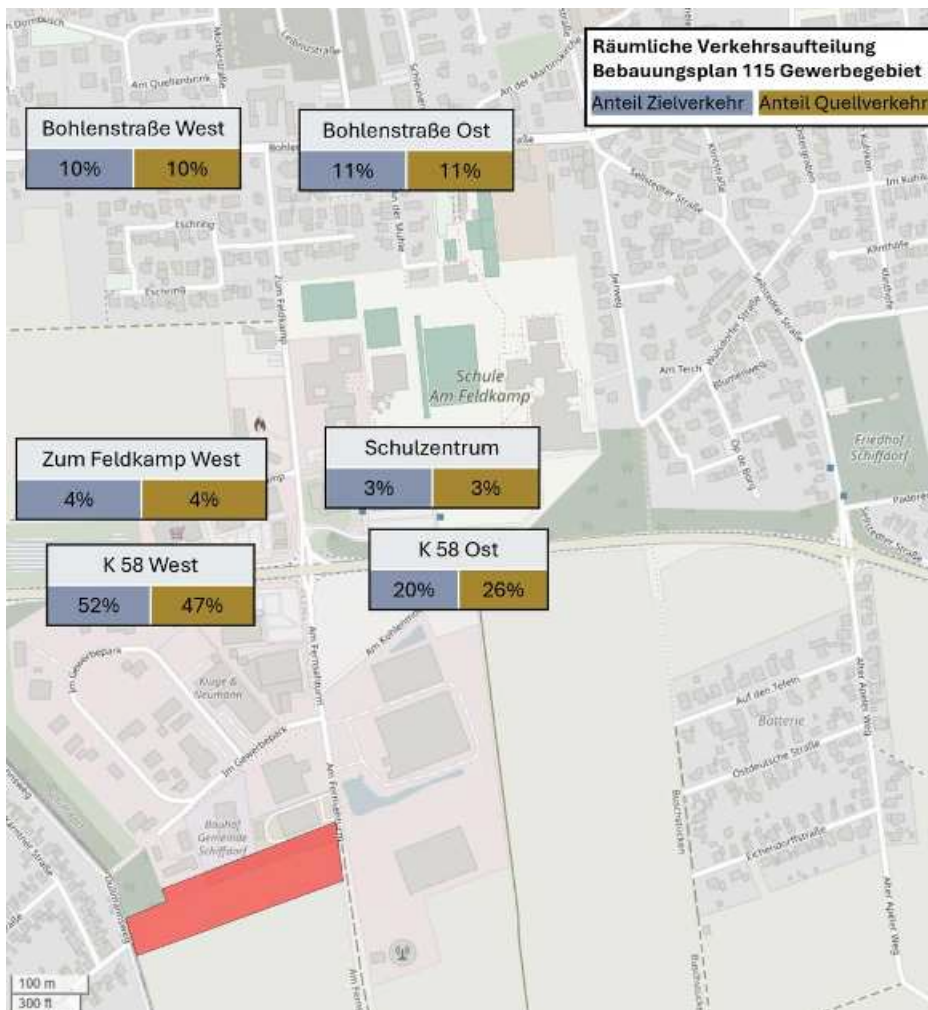


Abbildung 18: Räumliche Verkehrsaufteilung Bebauungsplan Nr. 115 „Gewerbegebiet südlich des Gewerbestraßens“ (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Miturkender, 2025)

4.3 Wohngebiet „Zu den Schiffdörfer Gärten“

Nördlich des Plangebiets wird im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 5 „Bismarckstraße“ das Wohngebiet „Zu den Schiffdörfer Gärten“ entwickelt. Dieses befindet sich in der Umsetzung und ist somit teilweise bereits bebaut. In den kommenden Jahren ist vorgesehen, die restlichen 4 Einfamilienhäuser und 79 Wohneinheiten (WE) in Mehrfamilienhäusern zu errichten, sodass sich die Gesamtzahl aus bestehenden und zukünftig zu errichtenden WE auf etwa 165 WE beläuft. Hierbei sind auch die 28 WE der Hofstelle Koop enthalten. Das Verkehrserzeugungspotential für den MIV für die zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht umgesetzten 4 Einfamilienhäuser und 79 WE in Mehrfamilienhäusern wird mit **356 Kfz-Fahrten/24 h** abgeschätzt, davon entfallen 292 Kfz-Fahrten/24 h auf die Bewohnenden und 52 Kfz-Fahrten/24 h auf Besuchende. 12 Kfz-Fahrten/24 h sind dem Güterverkehr zuzuordnen. Es wird angenommen, dass diese im Schwerverkehr erfolgen. Diese Verkehrsmengen teilen sich jeweils zur Hälfte auf den Quell- und auf den Zielverkehr auf. Für die zeitliche Verteilung der Verkehre wurden folgende Ganglinien gewählt:

- Bewohnendenverkehr: Mittelwert aller von Clouth (2018) betrachteter Wohngebiete im städtischen Umfeld (jeweils drei Wohngebiete in der inneren Stadt, der Urbanisierungszone und der äußeren Stadt)
- Besuchendenverkehr: „MiD 2017“ für Freizeitnutzungen in einer Stadtregion
- Güterverkehr: Mittelwert aller von Clouth (2018) betrachteter Wohngebiete

Der Verlauf der Überlagerung der Tagesganglinien ist daher vergleichbar mit Abbildung 20.

Die Lage des Areals zeigt in Rot die nachstehende Abbildung. In dieser dargestellt ist zudem die räumliche Aufteilung der erläuterten Neuverkehrsmenge, für die sich auf die durchgeführten Verkehrszählungen gestützt wurde. Zur Einfachheit der Darstellung der Verkehrsaufteilung werden in der Abbildung nur die Quell-Ziel-Richtungen berücksichtigt und keine Zwischenschritte bspw. in Zum Feldkamp angegeben.

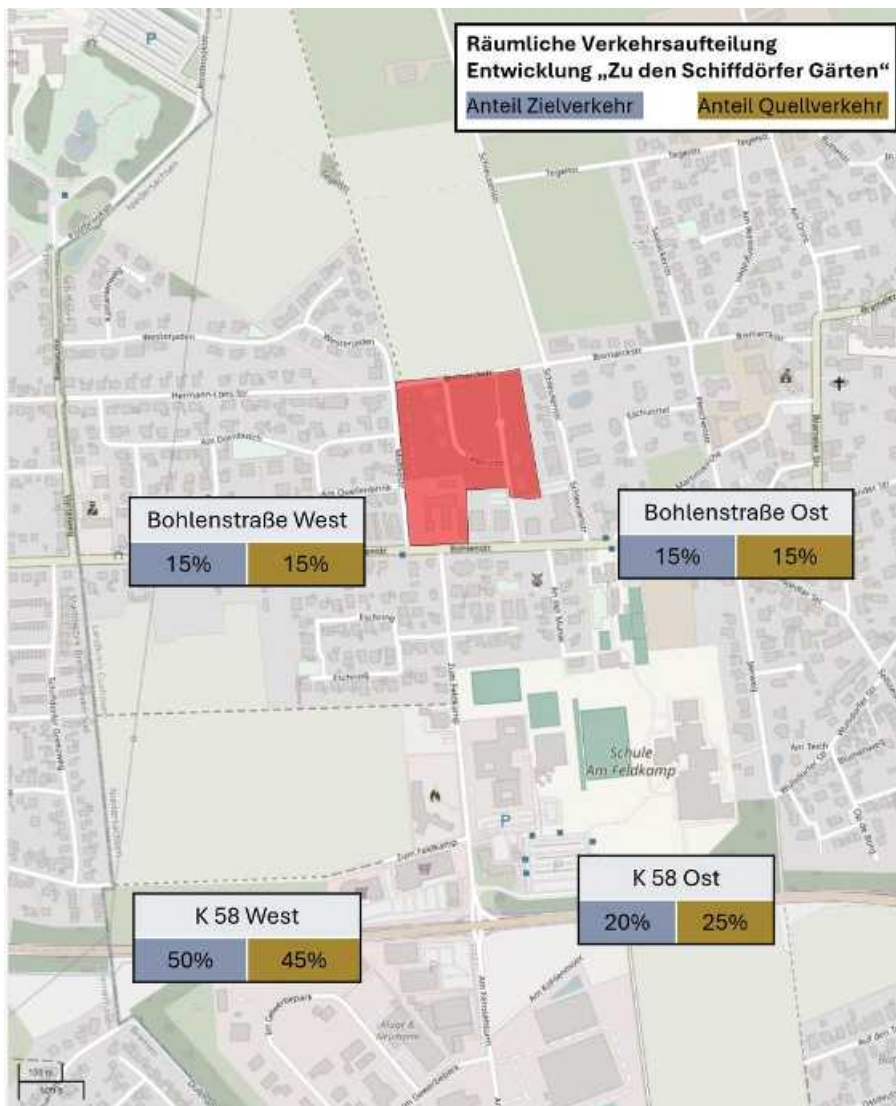


Abbildung 19: Räumliche Verkehrsaufteilung Entwicklung „Zu den Schiffdörfer Gärten“ (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Zwischenfazit: Die in dieser Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigenden Vorhaben erzeugen kumuliert betrachtet etwa 726 Kfz-Fahrten/24 h. Hiervon belasten alle Fahrten die in dieser Verkehrsuntersuchung betrachteten KP und Straßenquerschnitte. Hinzu kommen insbesondere für die KiTa und das Wohngebiet Wege mit dem ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß, die nicht Bestandteil dieses Verkehrsgutachtens sind.

5 Neuverkehr Prognoseplanfall 2040

Die Abschätzung der Neuverkehre, welche durch neue Wohnbebauung induziert werden, basiert auf der Grundlage von empirischen Untersuchungen. Die Berechnung der zu erwartenden Verkehrsmengen erfolgt anhand von Strukturgrößen der zu erwartenden Nutzungen sowie ortsspezifischen Mobilitätskennziffern.

Die Verkehrsmengen werden anhand der Eingangsdaten zur Anzahl der Wohneinheiten ermittelt. Um zukünftige Quell- und Zielverkehre anzunähern, werden ortstypische Kennwerte verwendet. Diese entstammen der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ und werden im Programm „Ver_Bau“ (2025) angesetzt. Die für das Plangebiet gewählten, repräsentativen Kennwerte wurden plausibilisiert und mit der Gemeinde Schiffdorf abgestimmt. Das Vorhaben umfasst die Errichtung von ca. 90 Wohneinheiten. Dabei sind neben Mehrfamilienhäusern auch freistehende Einfamilienhäuser und Reihenhäuser vorgesehen.

Zunächst wird die Anzahl der erzeugten Wege pro Tag und anschließend der MIV-Anteil am Modal Split angesetzt und ermittelt. Mittels Anwendung von Ganglinien je Nutzung wird die zeitliche Verteilung der Wege und somit die stündliche Verkehrsstärke für jedes Verkehrsmittel ermittelt, um insbesondere die zusätzliche Kfz-Belastung in den Spitzenstunden für die Leistungsfähigkeitsnachweise zu ermitteln. Es werden die Neuverkehrsmengen des Kfz-Neuverkehrs in einer 24 h-Tagesganglinie und in den relevanten Spitzenstunden ermittelt.

Hinweise:

- Es wird ein durchschnittlicher Wochentag zwischen Montag und Freitag betrachtet und nachstehend als „**Arbeitstag**“ bezeichnet. Die entstehenden Verkehre am Wochenende unterscheiden sich von den Verkehren an einem Arbeitstag und fallen empirisch betrachtet im Plangebiet geringer aus.
- Das Verfahren zur Neuverkehrsabschätzung im Programm „Ver_Bau“ schätzt für einen Teil der Nutzungen die Wege des Güterverkehrs ab und für einen anderen Teil der Nutzungen die Wege des Schwerverkehrs. Güterverkehr kann durch Fahrzeuge >3,5 t oder Fahrzeuge <3,5 t durchgeführt werden. Somit kann der Güterverkehr dem Schwerverkehr (>3,5 t → Lkw-Fahrten) in Teilen zugeordnet werden. Der andere Anteil an Güterlieferungen kann durch Lieferfahrzeuge des Leichtverkehrs (<3,5 t) erfolgen.

Der Prozess der empirischen Verkehrsabschätzung stellt somit eine nutzergruppenfeine und der lokalen Örtlichkeit angepasste Ableitung der Verkehrserzeugung sicher. Viele der verwendeten Kennwerte werden im Verfahren nach Ver_Bau mit einem Mindest- und Maximalwert dargelegt. Das Verkehrsaufkommen wird in den nachstehenden Kapiteln nutzerspezifisch ermittelt und die gemittelte Anzahl der Wege pro Arbeitstag angegeben.

Anmerkung: Die abgeschätzten Verkehrsmengen sind Prognosewerte, deren ungerundete Darlegung eine Scheingenauigkeit vortäuscht. Aufgrund der mathematischen Berechnung werden die ungerundeten Datensätze verwendet, um rundungsbedingte Ungenauigkeiten (Fehlerfortpflanzung) zu vermeiden. Selbstverständlich kann eine Prognose niemals vollkommen exakt ausfallen.

5.1 Neuverkehrsabschätzung

Der Neuverkehr für das Wohngebiet setzt sich im Allgemeinen aus Bewohnenden-, Besuchenden- und Lieferverkehr zusammen. Um die Verkehrsmengen möglichst realistisch abschätzen zu können, ist die Anzahl der Wohneinheiten (WE) und/oder die Wohndichte erforderlich. Gemäß eines Worst-Case-Ansatzes wird von insgesamt 100 WE ausgegangen, um die Neuverkehrsmengen nicht zu unterschätzen. In Plangebiet ist die Verteilung der Wohneinheiten auf folgende Kategorien und Größenkategorien anzunehmen:

Tabelle 3: Wohnflächen und Wohneinheiten nach Größe

Wohnnutzung	Geschossanzahl	Grundstücksflächen [m ²]	Anzahl WE	Anteil WE je Kat. an Gesamt-WE
Einfamilienhäuser	I	180 bis 203	10	10 %
Einfamilienhäuser	I+	260 bis 600	10	10 %
Reihenhäuser	II	143 bis 203	10	10 %
Mehrfamilienhäuser	II+	972 bis 1.520	70	70 %
			100	100 %

Folgende Kennziffern wurden auf die Anzahl der WE angewandt:

- Haushaltsgröße
 - Einfamilienhäuser und Reihenhäuser: 3,0 bis 3,5 Einwohnende/WE
 - Mehrfamilienhäuser: 2,0 bis 2,5 Einwohner
- Wege/Einwohnende/Tag: 3,5 (gemäß MiD 2017, Niedersachsen bzw. Großstädte)
- Anteil der Einwohnendenwege außerhalb des Gebiets: 15 %
- Anteil des Besuchendenverkehrs: 15 % (Worst-Case nach Ver_Bau)
- Lkw-Fahrten/Einwohnende/Tag: 0,05

Ergebnis

In der nachfolgenden Tabelle werden die Ergebnisse der Neuverkehrsabschätzung dargestellt. Zudem werden die Wege des Güterverkehrs ausgewiesen, der für Wohnnutzungen insbesondere in Form von Entsorgungs- und Lieferverkehr auftritt (bspw. Paketdienste oder Entsorgungsunternehmen).

Tabelle 4: Ergebnisse Neuverkehrserzeugung Wohnen

Ergebnisse	Minimum	Maximum
Einwohner	230	280
∑ Wege/Arbeitstag der Einwohnenden	684	833
∑ Wege/Arbeitstag der Besuchenden	121	147
∑ Wege/Arbeitstag des Güterverkehrs	13	15

Die Wohnnutzung erzeugt durch Bewohnenden-, Besuchenden- und Güterverkehr folglich in Summe etwa **818 bis 995 Wege/Arbeitstag**. Der Anteil des Güterverkehrs am Wegeaufkommen beträgt etwa 1,5 %.

5.2 Modal Split

In diesem Schritt erfolgt eine standort-, nutzungs- und fahrtzweckabhängige Aufteilung des Neuverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Dabei werden Kenngrößen zum Modal Split erwendet, die im Rahmen der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ erhoben wurden. Mit dem Modal Split wird der Anteil der Wege eines Verkehrsmittels am Gesamtwegeaufkommen angegeben. Folgende Verkehrsmittel werden im Modal Split betrachtet:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Öffentlicher Verkehr (ÖV)
- Fahrradverkehr
- Fußverkehr

Die Anzahl der ausgewiesenen Fußwege schließt nicht die Zuwegungen zu den ÖPNV-Haltestellen mit ein. Hierdurch entsteht zusätzlicher Fußgängerverkehr im Untersuchungsgebiet. Da sich das hiervorliegende Gutachten vorwiegend mit dem Kfz-Verkehr befasst, werden in Tabelle 5 öffentlicher Verkehr, Fahrradverkehr und Fußverkehr als nicht-motorisierter Individualverkehr (NMIV) zusammengefasst. In die Überlegungen zum Modal Split des Bebauungsplangebiets sind folgende Tatsachen eingeflossen:

- Für den Wegezweck Einkauf, der einen wesentlichen Anteil am Wegeaufkommen von Einwohnenden ausmacht, ist aufgrund der räumlichen Nähe zum Nahversorger sowie Lebensmitteldiscounter südlich des westlichen Arms von Zum Feldkamp die Abwicklung der Wege überwiegend im NMIV zu erwarten. Bei größeren Einkäufen, Kauf spezifischerer Waren und Wegeketten, die weiter entfernte Ziele miteinschließen, ist die Nutzung des MIV zu erwarten.
- Für den Wegezweck Ausbildung ist aufgrund der räumlichen Nähe zur geplanten KiTa und den bestehenden Schulen im Plangebiet (Schule am Feldkamp, Förderschule mit Schwerpunkt Lernen; Grundschule Schiffdorf; Oberschule Schiffdorf; Max-Eyth-Schule Schiffdorf, Berufsbildende Schulen) ebenfalls ein hoher NMIV-Anteil zu erwarten. Der Besuch einer gymnasialen Oberstufe sowie einer Hochschule ist im direkten Umfeld des Bebauungsplangebiets nicht möglich.
- Aufgrund der Lage in direkter Nähe zu Bremerhaven kann eine Vielzahl von Zielen (z. B. Bremerhaven-Geestemünde, einschließlich des Hauptbahnhofs) mit dem Fahrrad grundsätzlich und innerhalb von 20 Minuten erreicht werden. Der Radverkehrsanteil für dortige Ziele kann als moderat eingestuft werden.
- Der ÖPNV-Anteil wird aufgrund der großen Distanzen zu den nächsten Bushaltestellen und dem nur eingeschränkt attraktiven Halbstunden-Takt als nur mäßig eingeschätzt.

Die für diese Verkehrsuntersuchung angenommenen Modal Split-Werte werden in Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5: Angenommene Modal-Split-Werte je Nutzendengruppe (Arbeitstag) auf Basis der „MiD 2017“

Modal Split	MIV		NMIV	
	Min.	Max.	Min.	Max.
Einwohnendenverkehr	50 %	60 %	40 %	50 %
Besuchendenverkehr	60 %	70 %	30 %	40 %
Güterverkehr	100 %	100 %	0 %	0 %

Hinweise:

- Für den Einwohnendenverkehr wird der Modal Split des MIV aus den Werten der „MiD 2017“ für Großstädte (ca. 50 %) und Niedersachsen bzw. den städtischen Raum (ca. 60 %) angesetzt.
- Für Besuchende der Bewohnenden wurde eine vergleichsweise unattraktive Erschließung durch den Umweltverbund und damit ein hoher Modal Split des MIV von 60 bis 70 % angenommen. Diese Einschätzung beruht insbesondere auf den langen Distanzen zu den nächsten Bushaltestellen.
- Der Anteil der MIV-Mitfahrer und MIV-Fahrer ergibt sich aus dem Anteil des allgemeinen, gesamten MIVs und dem angesetzten Pkw-Besetzungsgrad von 1,3 (Einwohnendenverkehr) bzw. 1,5 (Besuchendenverkehr).

5.3 Ergebnis Neuverkehrsaufkommen

Die Ergebnisse der Verkehrserzeugung für jede der drei verkehrserzeugenden Gruppen zeigt Tabelle 6.

Tabelle 6: Neuverkehrsaufkommen je verkehrserzeugender Gruppe in Wege je Tag

<u>Wege/ Arbeitstag</u>	Bewohnende		Besuchende		Güter		Gesamt		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Ø
Wohnen	684	833	121	147	13	15	818	995	907

Das Vorhaben erzeugt somit **ca. 818 bis 995 Wege/Arbeitstag**. **Gemittelt sind dies 907 Wege/Arbeitstag**.

Kombiniert mit den angenommenen Modal-Split-Werten und Pkw-Besetzungsgraden je verkehrserzeugende Gruppe ergeben sich folgende Kfz-Fahrten/Arbeitstag:

Tabelle 7: Neuverkehrsaufkommen je verkehrserzeugender Gruppe in Kfz-Fahrten je Tag

<u>Kfz-Wege/ Arbeitstag</u>	Bewohnende		Besuchende		Güter		Gesamt		
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Ø
Wohnen	262	384	47	70	13	15	322	469	396

Zentrale Ergebnisse sind:

- Die Mehrheit der erzeugten Kfz-Fahrten ist auf den Einwohnendenverkehr mit einem Anteil von ca. 80 % zurückzuführen.
- Aufgrund keiner güterlastigen Nutzungen folgt aus den Berechnungen aus den Annahmen, dass der Anteil des Güterverkehrs am Kfz-Verkehr 3-4 % beträgt. Da voraussichtlich nicht der gesamte Güterverkehr durch Fahrzeuge des SV abgewickelt wird, liegt der SV-Anteil vermutlich geringfügig darunter.

Im Sinne der Betrachtung des Worst-Case-Szenarios werden **469 Kfz-Fahrten/Tag, davon 15 SV-Fahrten/Tag**, als anzusetzende Neuverkehrsmenge ermittelt.

5.4 Zeitliche Verteilung – Tagesganglinien

Die Verteilung des arbeitstäglichen Gesamtverkehrs wird mittels Tagesganglinien je verkehrserzeugender Gruppe auf empirischen Grundlagen basierend berechnet. Es werden separate Ganglinien für den Einwohnenden-, Besuchenden- und den Güterverkehr erstellt und anschließend zu einer gesamten Tagesganglinie aggregiert.

Für das Vorhaben werden folgende Ganglinien gewählt:

- Bewohnendenverkehr: Mittelwert aller von Clouth (2018) betrachteter Wohngebiete im städtischen Umfeld (jeweils drei Wohngebiete in der inneren Stadt, der Urbanisierungszone und der äußeren Stadt)
- Besuchendenverkehr: „MiD 2017“ für Freizeitnutzungen in einer Stadtregion
- Güterverkehr: Mittelwert aller von Clouth (2018) betrachteter Wohngebiete

Abbildung 20 zeigt die Verteilung des durch die Wohnnutzung verursachten gesamten Kfz-Neuverkehrs an einem Arbeitstag.

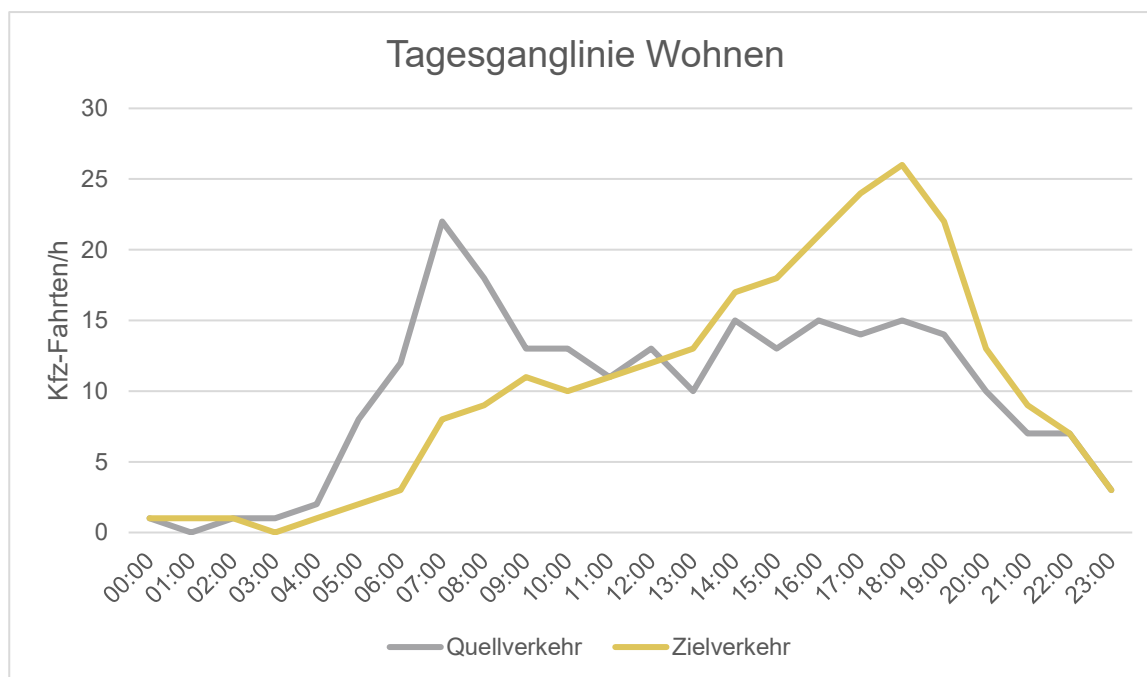


Abbildung 20: Tagesganglinie Kfz-Neuverkehr Wohnen

Morgens dominiert der Quellverkehr aus dem Plangebiet, der überwiegend Pendelnden zuzuschreiben ist. Es werden bis zu 22 Kfz-Wege/h durchgeführt. Gemeinsam mit dem Zielverkehr werden in der Morgenspitze 30 Kfz-Wege/h erzeugt. Ab mittags dominiert der Zielverkehr zum Plangebiet mit einer Spitze von 26 Zielwegen/h zwischen 18 Uhr und 19 Uhr. Gemeinsam mit dem Quellverkehr werden abends bis zu ca. 40 Kfz-Wege/h erzeugt. Zwischen 16 und 17 Uhr, wenn das bestehende Verkehrsaufkommen insbesondere auf der K 58 nachmittags/abends am höchsten ist, werden ca. 35 Kfz-Wege/h erwartet.

5.5 Räumliche Verteilung des Neuverkehrs

Die geschätzten Verkehrsmengen werden auf das Straßennetz unter Berücksichtigung der Quell- und Zielströme umgelegt. Für die räumliche Aufteilung des Neuverkehrs wurde sich auf folgende Eingangsdaten gestützt:

- Strukturdaten/Attraktivität der relevanten Quell- und Zielrichtungen
- Ergebnisse der Erhebung (Anteile von Abbiegern an den verschiedenen KP)

Für die Verkehrsverteilung wird zunächst eine prozentuale Verteilung der Quellen und Ziele, also Start- und Zielorte, am KP 1 (Zum Feldkamp/Schulzentrum) und am Planknoten (Zum Feldkamp/Planstraße) vorgenommen. An den KP 2 (K 58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm) und 3 (Bohlenstraße/Zum Feldkamp) erfolgt dann die Verteilung der Neuverkehre anhand der derzeitigen, erhobenen Verkehrsverteilung.

Die Routen, um das Plangebiet zu verlassen bzw. zu diesem zu fahren, sind die Folgenden:

Tabelle 8: Routen für räumliche Verkehrsverteilung

Route	Ziel- und Quellrichtung
Bohlenstraße West	Bremerhaven-Schiffdorferdamm und tlw. -Geestemünde
Bohlenstraße Ost	Schiffdorf-Ort und tlw. Schiffdorf-Bramel
K 58 West	Schiffdorf-Spaden, -Laven und -Wehden, Andere Stadtbezirke Bremerhavens, Fernziele (über A27, Anschlussstelle) Geestemünde
K 58 Ost	Schiffdorf-Sellstedt, -Wehdel und Geestenseth, tlw. Einheitsgemeinde Beverstedt und Stadt Geestland
Am Fernsehturm	Gewerbepark Schiffdorf

Abbildung 21 zeigt die kartenbasierte, angenommene Verkehrsverteilung für die prognostizierten Neuverkehre im Umfeld des Plangebiets auf die insgesamt zehn verschiedenen Routen für den Kfz-Verkehr.

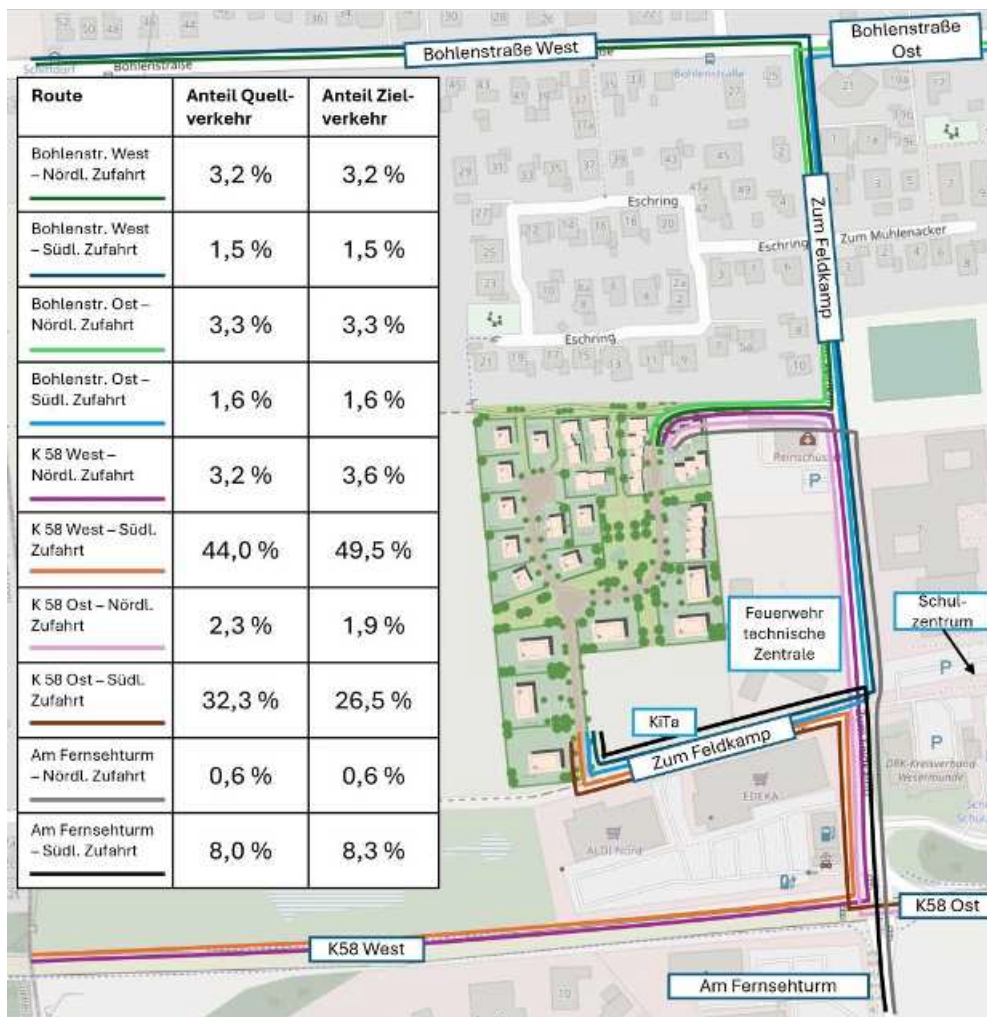


Abbildung 21: Räumliche Verteilung des prognostizierten Kfz-Verkehrs im Umfeld des Plangebiets (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Es wird erwartet, dass sich die Mehrheit des Verkehrs vom Bebauungsplangebiet in Richtung Süden orientiert bzw. aus Richtung Süden in das Bebauungsplangebiet fährt. Von dort orientiert sich der Verkehr insbesondere in Richtung Bremerhaven, d.h. in Richtung Westen. Dabei handelt es sich nicht nur um den Quell- und Zielverkehr von Bremerhaven selbst, sondern auch Fahrten von bzw. zu Fernzielen über das höherrangige Netz (BAB A 27). Die Bohlenstraße wird nur geringfügig durch den nahräumlichen Neuverkehr von bzw. aus einzelnen Orts- bzw. Stadtteilen von Schiffdorf und Bremerhaven genutzt werden. Basierend auf den Strukturdaten wurde die Annahme getroffen, dass lediglich rd. 10 % des Quell- und Zielverkehrs das Bebauungsplangebiet in Richtung Norden verlassen. Dementsprechend nutzen ca. 90,4 % den südlichen Arm der Straße Zum Feldkamp.

Am KP 2 (K 58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm) im Süden und sowie KP 3 im Norden (Bohlenstraße/Zum Feldkamp) erfolgt die Verteilung der Neuverkehre anhand der erhobenen Verkehrsverteilung. Es wird demnach angenommen, dass die Neuverkehrsmengen sich räumlich ähnlich verteilen wie die Bestandsverkehrsmengen. Die Ergebnisse aus der Erhebung werden für die Anwendung auf die Neuverkehrsmengen als plausibel erachtet. Am KP 2 zeigt sich auch in der Erhebung die starke Fahrtbeziehung zwischen der K 58 West und Zum Feldkamp. Wie zu erwarten ist die Fahrbeziehung Zum Feldkamp-Am Fernsehturm von nachrangiger Bedeutung. Im KP 3 verteilt sich der Verkehr annähernd gleichmäßig auf die westliche und östliche Bohlenstraße.

Aufgrund der unterschiedlichen Verteilung der Quell- und Zielverkehre im Bestand am KP 2 (K 58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm) und KP 3 (Bohlenstraße/Zum Feldkamp) unterscheiden sich die Quell- und Zielverkehre auch im Prognosefall. Zum Beispiel wird der Quellverkehr aus dem Bebauungsplangebiets heraus zu 32,3 % die östliche K 58 nutzen, während nur 26,5 % des Zielverkehrs in das Bebauungsplangebiet aus der östlichen K 58 stammen. Diese Differenz zwischen Quell- und Zielverkehr von knapp 6 % ist bereits in den Erhebungsdaten vorhanden und wird lediglich in den Prognosefall fortgeschrieben.

Für den Güterverkehr ab 3,5 t (=Schwerverkehr) wird eine identische Verteilung aus dem bzw. in das Bebauungsplangebiet angenommen. Das heißt, dass sich der Schwerverkehr sowohl im KP 1 sowie im Planknotenpunkt identisch wie der Leichtverkehr räumlich verteilt. Aufgrund der unterschiedlichen erhobenen Verteilung des Leicht- und Schwerverkehrs am KP 2 und KP 3 wird in diesen KP eine geringfügig andere Verkehrsverteilung angenommen. Aufgrund der geringen Verkehrsstärke des Güterverkehrs wird an dieser Stelle auf die detaillierte Darstellung der Unterschiede zwischen Leicht- und Schwerverkehr verzichtet.

Werden die ermittelten 469 Kfz-Neuverkehrsfahrten/Arbeitstag auf diese betrachteten Routen umgelegt, ergeben sich folgende Kfz-Fahrten auf den jeweiligen Routen, welche das Untersuchungsgebiet im Prognoseplanfall zusätzlich mit Verkehr belasten. In der nachfolgenden Tabelle 9 sind Mehrverkehrsmengen aus bzw. in das Plangebiet auf ausgewählten Querschnitten für den Leichtverkehr und dem Schwerverkehr dargestellt.

Tabelle 9: Anteile des täglichen Kfz-Neuverkehrs auf den relevanten Querschnitten*

Verkehrsverteilung B-Plan Nr. 119/2 Leichtverkehr	Quellverkehr		Zielverkehr	
	229 Kfz/24h		229 Kfz/24h	
	Anteil	Absolut	Anteil	Absolut
Bohlenstraße West	4,7 %	11 Kfz/24h	4,7 %	11 Kfz/24h
Bohlenstraße Ost	4,9 %	11 Kfz/24h	4,9 %	11 Kfz/24h
K 58 West	47,4 %	109 Kfz/24h	53,4 %	122 Kfz/24h
K 58 Ost	34,4 %	79 Kfz/24h	28,5 %	65 Kfz/24h
Am Fernsehturm	8,6 %	20 Kfz/24h	8,8 %	20 Kfz/24h

Verkehrsverteilung B-Plan Nr. 119/2 Schwerverkehr	Quellverkehr		Zielverkehr	
	8 Kfz/24h		8 Kfz/24h	
	Anteil	Absolut	Anteil	Absolut
Bohlenstraße West	3,4 %	0 Kfz/24h	5,0 %	0 Kfz/24h
Bohlenstraße Ost	6,2 %	1 Kfz/24h	4,5 %	0 Kfz/24h
K 58 West	42,4 %	3 Kfz/24h	52,3 %	4 Kfz/24h
K 58 Ost	41,0 %	3 Kfz/24h	27,4 %	2 Kfz/24h
Am Fernsehturm	7,1 %	1 Kfz/24h	10,7 %	1 Kfz/24h

* aufgrund von Rundungen weicht die Summe der Einzelwerte vom angegebenen Gesamtwert ab

6 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

In diesem Kapitel werden die Leistungsfähigkeitsnachweise für die zu untersuchenden KP im Analysefall 2025, also im Bestand, und dem Prognoseplanfall (PPF), das heißt nach Umsetzung des zu untersuchenden Vorhabens, erbracht. Die Kfz-Verkehrsmengen werden gemäß Kapitel 5 auf die Knotenpunkte zeitlich und räumlich verteilt.

Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) stellt ein technisches Regelwerk dar, das standardisierte Verfahren zur Kapazitätsermittlung und Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt. Das HBS unterscheidet in den Bewertungskriterien zwischen signalisierten und nichtsignalisierten KP.

Leistungsfähigkeit nach HBS Teil Stadtstraßen an Knotenpunkten ohne LSA

Für die Untersuchung der Leistungsfähigkeit von nichtsignalisierten KP an Stadtstraßen wird das HBS Teil S4, Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage an Stadtstraßen, herangezogen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015a). Bei nichtsignalisierten KP wird die mittlere Wartezeit für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsqualität eines solchen Knotenpunktes für den Fahrzeugverkehr ist die schlechteste Verkehrsqualität der betroffenen einzelnen Nebenströme oder Mischströme maßgebend.

Im Folgenden wird die Bewertung der Leistungsfähigkeit an nichtsignalisierten KP auf Stadtstraßen anhand der mittleren Wartezeit als Qualitätskriterium dargestellt.

Tabelle 10: Qualitätsstufen nach HBS 2015 (Teil S – Stadtstraßen – Tabelle S4-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV))

		Kfz-Verkehr
	QSV	mittlere Wartezeit t_w [s]
leistungsfähig	A	≤ 10
	B	≤ 20
	C	≤ 0
	D	≤ 5
nicht leistungsfähig	E	> 45
	F	- (Verkehrsstärke > Kapazität)

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) an nichtsignalisierten KP bedeuten:

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

Leistungsfähigkeit nach HBS Teil Stadtstraßen an Knotenpunkten mit LSA

Für die Untersuchung der Leistungsfähigkeit von signalisierten KP-Varianten an Stadtstraßen wird das HBS Teil S5, Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage an Stadtstraßen, herangezogen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015a).

Bei signalisierten KP wird die mittlere Wartezeit für jeden einzelnen Fahrstreifen getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Bewertung der Verkehrsqualität eines solchen Knotenpunktes für den Fahrzeugverkehr ist die schlechteste Verkehrsqualität der betroffenen Fahrstreifen maßgebend.

Für den Fuß- und Radverkehr an Furten wird indessen nicht die mittlere Wartezeit, sondern die maximale Wartezeit für die Bewertung gemäß HBS herangezogen. Bei geteilten Furten ist für die Bestimmung der Qualitätsstufe ist die längere der beiden Richtungen maßgebend.

Im Folgenden wird die Bewertung der Leistungsfähigkeit an signalisierten Knotenpunkten auf Stadtstraßen anhand der mittleren Wartezeit als Qualitätskriterium dargestellt.

Tabelle 11: Qualitätsstufen nach HBS 2015 (Teil S – Stadtstraßen – Tabelle S5-1: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV))

		Kfz-Verkehr	Fuß- und Radverkehr
	QSV	mittlere Wartezeit t_w [s]	maximale Wartezeit t_w [s]
leistungsfähig	A	≤ 20	≤ 30
	B	≤ 5	≤ 40
	C	≤ 50	≤ 55
	D	≤ 70	≤ 70
nicht leistungsfähig	E	> 70	≤ 85
	F	- (Verkehrsstärke > Kapazität)	> 85

Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) an signalisierten KP bedeuten:

QSV A	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.	↑
QSV B	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.	
QSV C	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.	↓
QSV D	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.	
QSV E	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.	↑
QSV F	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.	

6.1 KP 1: Zum Feldkamp/Schulzentrum

Der bewertete KP ist ein nichtsignalisierter, vierarmiger KP, mit uneingeschränkten Fahrbeziehungen. Lediglich im südlichen Arm (Zum Feldkamp Süd) existiert ein gesonderter Linksabbiegerstreifen. Während in der Analyse der westliche Knotenarm nur die Anbindung der Nahversorgungseinrichtung darstellt, wird im Prognosenullfall die KiTa über diesen Arm erschlossen sowie im Prognoseplanfall auch das betrachtete Baugebiet.

Die Knotenstrombelastungspläne für die Morgenspitze und Nachmittagsspitze im Prognoseplanfall 2040 zeigen Abbildung 22 und Abbildung 23 auf der folgenden Seite. Die Nord-Süd- bzw. Süd-Nord-Verkehre auf Zum Feldkamp bleiben auch im Prognoseplanfall die dominierenden Ströme im KP 1. Der Arm 3 (Schulzentrum) ist am geringsten belastet. Allerdings zeigt sich ein verhältnismäßig starker Zielverkehr in der Morgenspitze aus dem südlichen Arm.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Analysefall 2025, den Prognosenullfall 2040 und den Prognoseplanfall 2040 in den beiden Spitzenstunden basierend auf den Berechnungen und Annahmen in den voran gegangenen Kapiteln.

Tabelle 12: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP 1

Untersuchungsfall	Spitzenstunde	Maßgebender Verkehrsstrom	Mittlere Wartezeit	QSV
Analysefall 2025	Morgenspitze	Geradeausfahrer aus Zum Feldkamp West	5,8 s	A
	Nachmittagsspitze	Geradeausfahrer aus Schulzentrum	6,0 s	A
Prognosenullfall 2040	Morgenspitze	Linkseinbieger Schulzentrum	6,3 s	A
	Nachmittagsspitze	Geradeausfahrer aus Schulzentrum und Linkseinbieger Zum Feldkamp West	6,2 s	A
Prognoseplanfall 2040	Morgenspitze	Linkseinbieger Schulzentrum	6,6 s	A
	Nachmittagsspitze	Geradeausfahrer Schulzentrum und Linkseinbieger Zum Feldkamp West	6,5 s	A

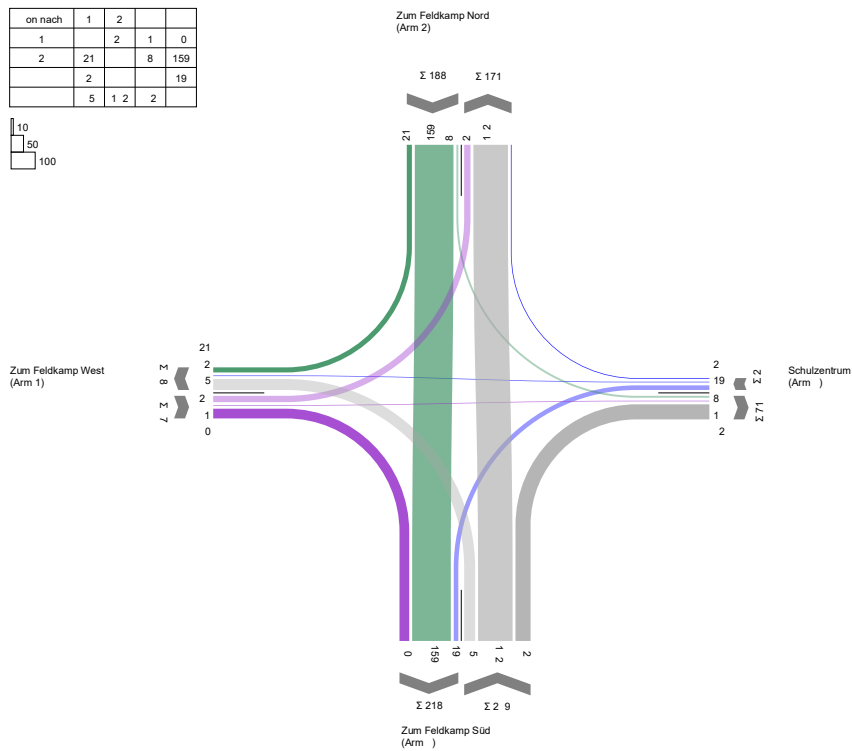


Abbildung 22: KP 1 Belastungen im Prognoseplanfall Morgenspitze

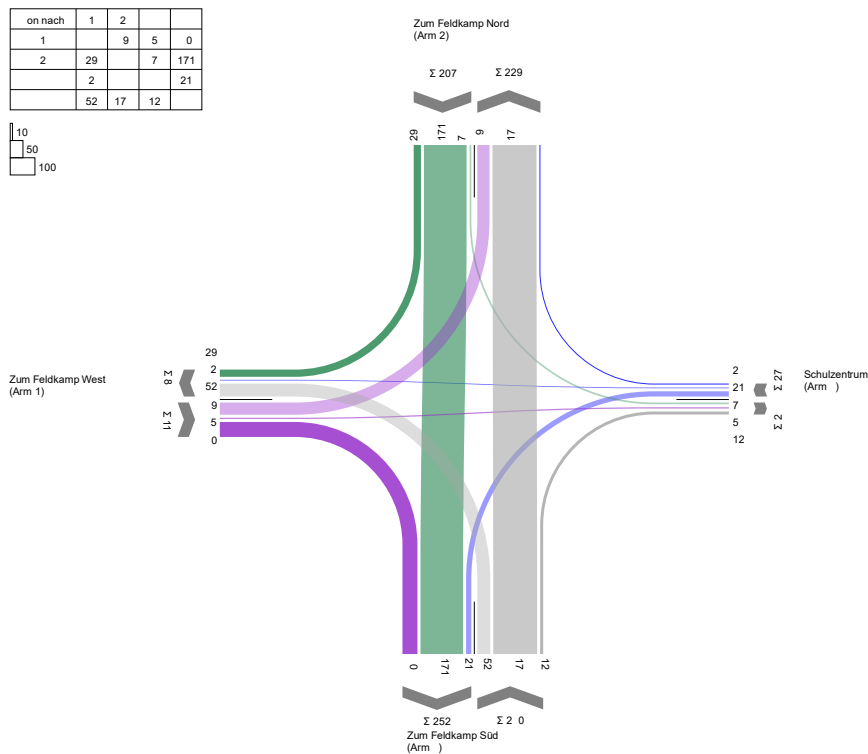


Abbildung 23: KP 1 Belastungen im Prognoseplanfall Nachmittagsspitze

Zentrale Ergebnisse sind:

- Der KP ist sowohl im Analysefall, Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall mit einer **QSV von A sehr leistungsfähig**.
- Es bestehen sehr geringe mittlere Wartezeiten und hohe Kapazitätsreserven.
- Die in 95 % der Zeit maximal auftretenden Rückstaulängen belaufen sich in allen Zufahrten auf maximal 7 m. Dabei wurde auch die bedingte Verträglichkeit der abbiegenden Ströme mit dem Rad- und Fußverkehr zur Querung Zum Feldkamp West und Nord berücksichtigt. Der vorhandene kurze Linksabbiegerstreifen aus Richtung Zum Feldkamp Süd, auf dem sich ca. 3 Pkw aufstellen können, ist demnach ausreichend lang.

6.2 KP 2: K 58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm

KP 2 ist ein signalisierter, vierarmiger KP. Der Rechtsabbieger aus der östlichen K 58 in Zum Feldkamp wird über eine Dreiecksinsel an der Lichtsignalanlage vorbeigeführt und ist gegenüber in Zum Feldkamp einfahrenden Fahrzeugen wartepflichtig. Furten bestehen über alle vier Knotenarme mit Ausnahme über die östliche K 58. Die Knotenstrombelastungspläne für die Morgenspitze und Nachmittagspitze im Prognoseplanfall 2040 zeigen die nachstehenden beiden Abbildungen.

Spitzenstunde 07:15 08:15

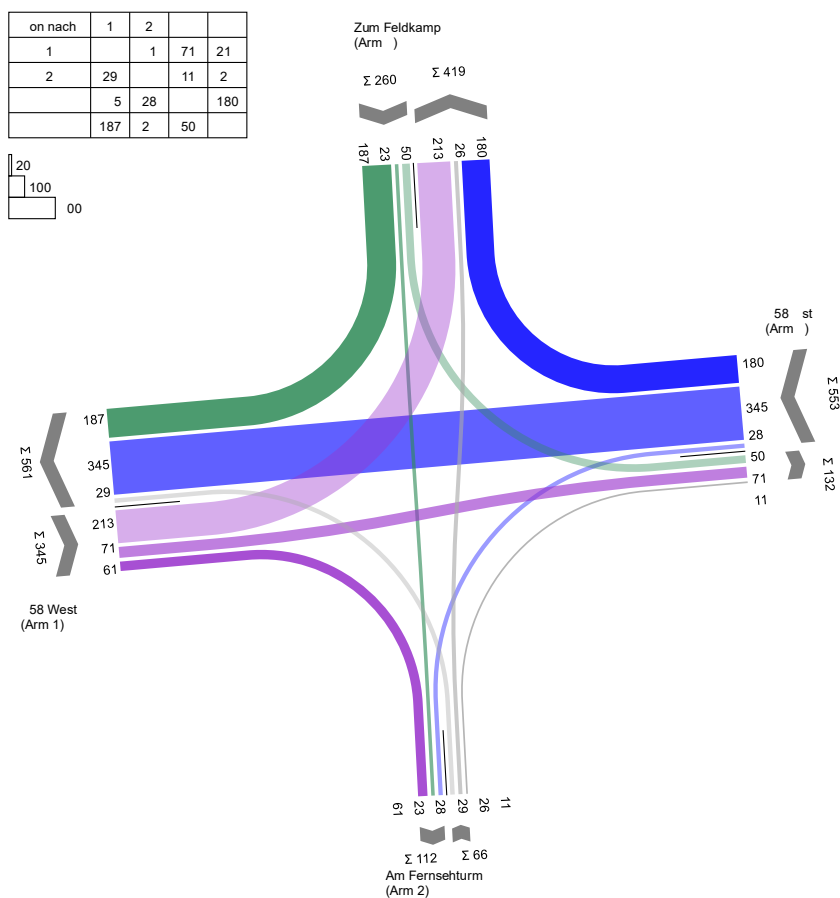


Abbildung 24: KP 2 Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze

Spitzenstunde 1 :15 17:15

on nach	1	2		
1		5	259	1
2	87			2
	129	19		8
	1	1	1	8

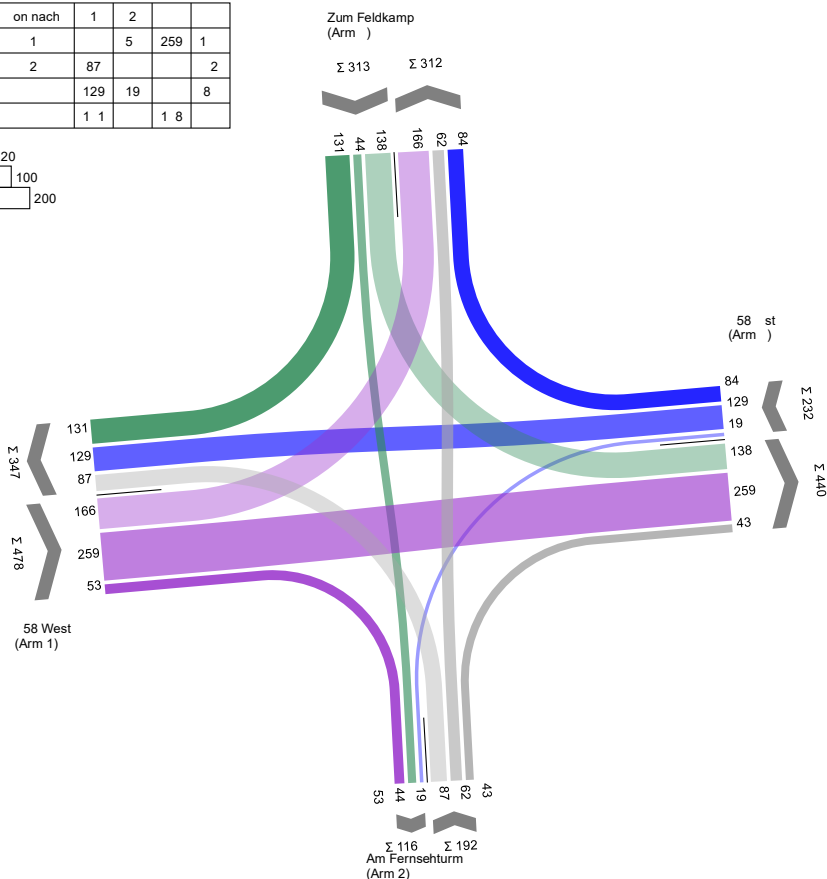


Abbildung 25: KP 2 Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagsspitze

Beim geradeausfahrenden Verkehr der K 58 liegt eine deutliche Asymmetrie vor. Morgens dominiert der Verkehr in Richtung Bremerhaven, nachmittags kehrt sich dies um. Hervorzuheben ist morgens auch ein recht starker Verkehr aus beiden Richtungen der K 58 in Richtung Zum Feldkamp. Die Straße Zum Feldkamp weist morgens und nachmittags eine Querschnittsbelastung von 620-665 Kfz/h auf. Die westliche K 58 ist in beiden Spitzenstunden stärker belastet als die K 58 Ost, da sich die Verkehre aus den beiden untergeordneten Zufahrten mehrheitlich in Richtung K 58 West orientieren und umgekehrt. Die maximale Querschnittsbelastung auf der K 58 West wird morgens erreicht und beträgt rd. 900 Kfz/24 h. Über die Straße Am Fernsehturm fahren im Querschnitt maximal 300 Kfz/h – deutlich weniger als über die Straße Zum Feldkamp.

Die Lichtsignalanlage wird als Einzelanlage vollverkehrsabhängig betrieben. Diese weist folgende Merkmale auf:

- Die Anlage zeigt grundsätzlich grün für die Hauptrichtung (K58).
- Diese Phase wird nur nach Anforderung feindlicher Ströme verlassen
- Die beiden Linksabbiegerströme der K58 West/Ost werden gesichert geführt. Das heißt, dass keine bedingten Verträglichkeiten mit dem geradeausfahrenden Verkehr vorliegen.
- Die beiden untergeordneten Zufahrten (Zum Feldkamp, Am Fernsehturm) werden in derselben Phase freigegeben.
- Die Anforderung durch Querungsverkehr an eine der drei Furten hat im Allgemeinen Einfluss auf den Ablauf des Signalprogramms.

Es existiert ein vollverkehrsabhängiges Signalprogramm für den Tagesbetrieb sowie eines für die Nachmittagsspitze. Zu beiden liegt ein Festzeiteratzprogramm mit einer Umlaufzeit von 90 s (Tagesprogramm) und 100 s (Nachmittagsprogramm) vor. Folgende maximalen Freigabezeiten besitzen die einzelnen Signalgruppen:

- Geradeausfahrer + Rechtsabbieger K 58 West: 30 s
- Geradeausfahrer K 58 Ost: 30 s (tagsüber), 45 s (nachmittags)
- Linksabbieger K 58 West: 15 s
- Linksabbieger K 58 Ost: 15 s (tagsüber), 18 s (nachmittags)
- Zum Feldkamp: 30 s (tagsüber), 15 s (nachmittags)
- Am Fernsehturm: 30 s (tagsüber), 20 s (nachmittags)

Als Basis für die Bewertung der Morgenspitze wird als Grundlage das Festzeitprogramm für den Tagesbetrieb herangezogen. Dieses wird aufgrund des starken Linksabbiegerstroms aus der K 58 West für diese Signalgruppe angepasst und dessen maximale Freigabezeit von 15 s angesetzt, da angenommen werden kann, dass die verkehrsabhängige Steuerung auf den starken Linksabbiegerstrom im Realbetrieb reagiert. Dies konnte durch manuelle Sichtung der Zählvideos bestätigt werden. Für die Nachmittagsspitze wird zusätzlich die Verkehrsströme aus der Straße Zum Feldkamp auf die maximale Freigabezeit von 15 s verlängert.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Analysefall 2025, den Prognosenullfall 2040 und den Prognoseplanfall 2040 in den beiden Spitzenstunden basierend auf den Berechnungen und Annahmen in den vorangegangenen Kapiteln.

Tabelle 13: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP 2 Kfz-Verkehr

Unter- suchungs- fall	Spitzenstunde	Maßgebender Verkehrsstrom		Gesamter Knotenpunkt		
		Strombezeichnung	Mittlere Wartezeit	QSV	Mittlere Wartezeit	Auslastungs- grad
Analyse- fall 2025	Morgenspitze	Linksabbieger K 58 West	45,0 s	C	24,5 s	25,4 %
	Nachmittagsspitze	Mischstrom geradeaus+rechts Zum Feldkamp	52,0 s	D	31,6 s	32,9 %
Prognose- nullfall 2040	Morgenspitze	Linksabbieger K 58 West	46,1 s	C	24,9 s	27,1 %
	Nachmittagsspitze	Mischstrom geradeaus+rechts Zum Feldkamp	54,9 s	D	32,6 s	35,4 %
Prognose- planfall 2040	Morgenspitze	Linksabbieger K 58 West	46,9 s	C	25,1 s	27,4 %
	Nachmittagsspitze	Mischstrom geradeaus+rechts Zum Feldkamp	57,3 s	D	33,4 s	36,7 %

In den nachfolgenden beiden Tabellen werden die QSV des Querungsverkehrs (Fuß- und Rad auf den Furten) dargestellt, welche von den maximalen Wartezeiten abhängen. Die maximalen Wartezeiten sind abhängig vom Signalprogramm und unabhängig von den Belastungszahlen. Die nachfolgende Tabelle basiert auf den angepassten Festzeitprogrammen, die auch für den Kfz-Verkehr herangezogen wurden.

Tabelle 14: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung KP 2 Querungsverkehr angepasste Festzeitprogramme

Spitzenstunde	Furt	Maximale Wartezeit	QSV
Tagesprogramm/ Morgenspitze (Umlaufzeit: 96s)	K58 West	79 s	E
	Am Fernsehturm	49 s	C
	Zum Feldkamp	64 s	D
Nachmittagsspitze (Umlaufzeit: 106s)	K58 West	86 s	F
	Am Fernsehturm	56 s	D
	Zum Feldkamp	73 s	E

Die folgende Tabelle basiert auf einen Beispielumlauf des Tagesprogramms und Nachmittagsprogramms, wenn alle Kfz-Signalgruppen anfordern, jedoch keine Phase verlängert wird, die auch für den Kfz-Verkehr herangezogen wurden.

Beispielumlauf (Umlaufzeit: 80s)	K58 West	69 s	D
	Am Fernsehturm	46 s	C
	Zum Feldkamp	56 s	D

Zentrale Ergebnisse für den KP 2 sind die Folgenden:

- Der gesamte KP ist in allen Untersuchungsfällen mit einer QSV von C in der Morgenspitze sowie D in der Nachmittagsspitze ausreichend leistungsfähig.
- Morgens ist der Linksabbieger der westlichen K 58 maßgebender Verkehrsstrom, welcher die QSV des gesamten KP bestimmt. Nachmittags trifft dies auf den Mischstrom des geradeausfahrenden und linksabbiegenden Verkehrs aus Zum Feldkamp.
- Vom Analysefall zum Prognosenullfall sowie vom Prognosenullfall zum Prognoseplanfall erhöhen sich die mittleren Wartezeiten des maßgebenden Verkehrsstroms sowie im Mittel am KP und der Auslastungsgrad jeweils nur sehr geringfügig.
- **Es bestehen somit ausreichend hohe Kapazitätsreserven für den Fall steigender Verkehrsmengen.**
- Ein **geringfügiger Mangel besteht in der Aufstelllänge des Linksabbiegers aus der K 58 West**. Die L95 ist die Rückstaulänge, die in 95 % der Zeit nicht überschritten wird. **Zur Verfügung steht etwa 58 m Aufstelllänge für den Linksabbieger**. Die L95 ist morgens länger als nachmittags und stellt sich in den Untersuchungsfällen wie folgt dar:

Tabelle 15: Aufstelllängen L95 Linksabbieger K 58 West Morgenspitze

Untersuchungsfall	L95 Linksabbieger K 58 West	Resultierender Rückstau K 58
Analysefall 2025	60 m	83 m
Prognosenullfall 2040	62 m	89 m
Prognoseplanfall 2040	64 m	90 m

Dies bedeutet, dass sich bereits im Bestand sowie im Prognosenullfall in seltenen Fällen in der Morgenspitze ein Rückstauereignis auf den geradeausfahrenden Strom der K 58 ereignet, welches sich jedoch schnell wieder abbaut. Dies beeinträchtigt die Leistungsfähigkeit des geradeausfahrenden Verkehrs negativ, ohne jedoch Leistungsfähigkeitsdefizite zu verursachen. **Im Prognoseplanfall steigt die L95 wiederum**

geringfügig auf 64 m. Dieser Vorgang der Beeinträchtigung des geradeausfahrenden Verkehrs mindert die Verkehrssicherheit geringfügig. Es wird empfohlen, zu beobachten, wie oft und wie kritisch sich ein Überstauen des Linksabbiegerstreifens in der Morgenspitze darstellt. Bevor eine kostenintensive Verlängerung der Aufstellfläche weiterverfolgt wird, sollten die Möglichkeiten zur Anpassung des Signalprogramms evaluiert und ausgeschöpft werden.

- Die Aufstelllänge des Linksabbiegers aus Richtung der östlichen K 58 beträgt im Prognoseplanfall maximal 14 m. Zur Verfügung steht eine Aufstelllänge von ca. 56 m, welche somit mehr als ausreichend ist.
- In der Zufahrt Zum Feldkamp kommt es häufiger zu einer Überstauung der Ein- und Ausfahrt des Parkplatzes des Nahversorgers/der Tankstelle, welche sich ca. 52 m von der Haltelinie entfernt befindet. Die L95 in der Zufahrt in den Untersuchungsfällen stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 16: Aufstelllängen L95 Zum Feldkamp

Untersuchungsfall	Spitzenstunde	L95 Zum Feldkamp
Analysefall 2025	Morgenspitze	63 m
	Nachmittagsspitze	78 m
Prognosenullfall 2040	Morgenspitze	69 m
	Nachmittagsspitze	86 m
Prognoseplanfall 2040	Morgenspitze	73 m
	Nachmittagsspitze	92 m

Somit werden ein- und ausfahrende Fahrzeuge des Parkplatzes häufiger durch den Rückstau potenziell blockiert – bereits in der Analyse sowie in der Prognose mit höherer Wahrscheinlichkeit. Der Rückstau kann sich jedoch aufgrund der verkehrsabhängigen Steuerung stets abbauen und wächst nicht kontinuierlich an.

- Die maximalen Wartezeiten für den Querungsverkehr (Fuß- und Radverkehr) schwanken aufgrund der vollverkehrsabhängigen Steuerung stark und sind abhängig von der Umlaufzeit. Am geringsten fällt die maximale Wartezeit an der Querung Am Fernsehturm aus, am zweitgeringsten an der Querung Zum Feldkamp. Beide Furten sind jedoch zehnmal geringer mit Fuß- und Radverkehr frequentiert als die Furt der K 58 West, welche die höchste maximale Wartezeit aufweist und teilweise nicht leistungsfähig ist.
- Aufgrund der verkehrsabhängigen Steuerung ist davon auszugehen, dass die tatsächlichen Wartezeiten etwas geringer ausfallen als angegeben, sodass die Verkehre am KP zukünftig ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden können, insbesondere wenn sich andere räumliche und/oder zeitliche Neuverkehrsverteilungen einstellen als prognostiziert.

6.2.1 Kapazitätsgrenze

Das städtebauliche Gesamtkonzept sieht vor, über einen 2. Bauabschnitt potenziell die Flächen westlich des untersuchten Plangebiets (1. Bauabschnitt) ebenfalls mit Wohnbebauung vorzusehen. Die Fläche teilt sich auf einen südlichen und nördlichen Bauabschnitt auf und wird in der nachstehenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 26: Städtebauliches Gesamtkonzept, Erweiterung 2. Bauabschnitt (Quelle: Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Die Erschließung soll nach Möglichkeit über Zum Feldkamp im Osten erfolgen sowie über einen nördlichen Anschluss an die Bohlenstraße. Es soll überprüft werden, wie hoch die Kapazitätsreserven am bereits im Prognoseplanfall gut ausgelasteten KP 2 sind, damit der KP 2 die die zusätzlichen Verkehrsmengen des 2. Bauabschnitts leistungsfähig abgewickelt werden kann. Eine separate Erschließung des 2. Bauabschnitts über die K 58 soll vermieden werden.

Es werden für die Analyse die Ströme am KP 2 herangezogen,

- welche bereits eine gute Auslastung aufweisen und
- auf denen weiterer Neuverkehr durch den 2. Bauabschnitt erwartet wird.

Dies trifft auf

- den Linksabbieger der K 58 West zu (Zielverkehr zum 2. Bauabschnitt über Zum Feldkamp) und
- die gesamte Zufahrt (Rechtsabbiegerstreifen und Mischfahrstreifen geradeaus+rechts) Zum Feldkamp (Quellverkehr des 2. Bauabschnitts)

zu.

Für diese Fahrstreifen zeigt die nachstehende Tabelle Ergebnisse aus der Leistungsfähigkeitsbewertung im Prognoseplanfall.

Tabelle 17: Detailbetrachtung Kapazität relevanter Fahrstreifen am KP 2 Prognoseplanfall

Fahrstreifen KP2 Prognoseplanfall	Spitzenstunde	Verkehrsstärke [Kfz/h]	mittl. Wartezeit [s]	QSV	Auslastungsgrad	Zulässiger zus. Verkehr [Kfz/h]
Linksabbieger K58 West	Morgenspitze	213	46,9	C	61,4%	64
	Nachmittagsspitze	166	41,0	C	41,9%	154
Rechtsabbieger Zum Feldkamp	Morgenspitze	187	46,0	C	57,2%	73
	Nachmittagsspitze	131	39,1	C	33,2%	35
Mischfahrstreifen geradeaus+links Zum Feldkamp	Morgenspitze	73	39,1	C	25,7%	34
	Nachmittagsspitze	182	57,3	D	63,7%	29

Der Auslastungsgrad ist im PPF bei allen Fahrstreifen mit maximal 63,7 % noch im akzeptablen Bereich. In der letzten Spalte der Tabelle wird der zusätzliche Verkehr dargestellt, welche für den Fahrstreifen noch aufgenommen werden kann, sodass die QSV von D gerade noch erreicht wird. Die Zufahrt Zum Feldkamp ist als Engpass zu betrachten, da nur sehr wenig Aufstellraum für den zweiten Fahrstreifen (für ca. 5 Pkw) in der Zufahrt vorhanden ist. Der Rückstau reicht jedoch häufig darüber hinaus.

Diese zusätzlichen zulässigen Verkehrsmengen können rückgerechnet werden auf eine mögliche Einwohnendenzahl im 2. Bauabschnitt, unter der Voraussetzung, dass diese eine identische Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung aufweisen. In der Untersuchung wurden für das Plangebiet 230 bis 280 Einwohnende angesetzt. Rechnerisch lässt sich die Aussage ableiten, dass im 2. Bauabschnitt etwa dreimal so viele Einwohnende untergebracht werden können, ohne dass der KP 2 ein Leistungsdefizit (QSV von E) aufweist. Um jedoch auf der etwaige Unsicherheiten zu berücksichtigen, kann die Aussage getroffen werden, dass **der KP 2 voraussichtlich auch dann weiterhin leistungsfähig betrieben werden kann, wenn ein Wohnbauvorhaben im 2. Bauabschnitt umgesetzt wird, das mind. etwa doppelt so viele Einwohnende wie im 1. Bauabschnitt aufweist.**

Anmerkungen:

- Diese Aussagen beruhen auch auf der Annahme, dass sich die Verkehrsmengen aus dem 2. Bauabschnitt identisch zu den Verkehrsmengen aus dem 1. Bauabschnitt räumlich verteilen. Für den 1. Bauabschnitt wurde ermittelt, dass mit ca. 90 % des Neuverkehrs die deutliche Mehrheit den KP 2 belastet und nur ca. 10 % die nördliche Bohlenstraße. Aufgrund der Lage des Bauabschnitts ist jedoch davon auszugehen, dass der Anteil des Neuverkehrs, welche den KP 2 belasten, etwas geringer als 90 % ausfällt.

- Die Aussagen berücksichtigen nicht, dass potenziell Änderungen an der Steuerungslogik der Lichtsignalanlage vorgenommen werden könnten, indem bspw. dem Verkehr aus der Zufahrt Zum Feldkamp mehr Freigabezeit eingeräumt wird als derzeit maximal möglich.
- Mit zusätzlichen Verkehrsmengen auf dem Linksabbiegerstreifen der K 58 West erhöht sich die Rückstauwahrscheinlichkeit auf den geradeausfahrenden Verkehr. Somit würde sich durch den 2. Bauabschnitt die Notwendigkeit zur Erhöhung des Aufstellraums des Linksabbiegerstreifens erhöhen.

6.3 KP 3: Bohlenstraße/Zum Feldkamp

Der KP 3 ist ein nichtsignalisierter dreiarmliger KP. Der KP besitzt lediglich in Zum Feldkamp einen gesonderten Linksabbiegerstreifen. Die Knotenstrombelastungspläne für die Morgenspitze und Nachmittagsspitze im Prognoseplanfall 2040 zeigen Abbildung 27 bzw. Abbildung 28.

von nach	1	2	
1			79
2	111		7
	252	105	

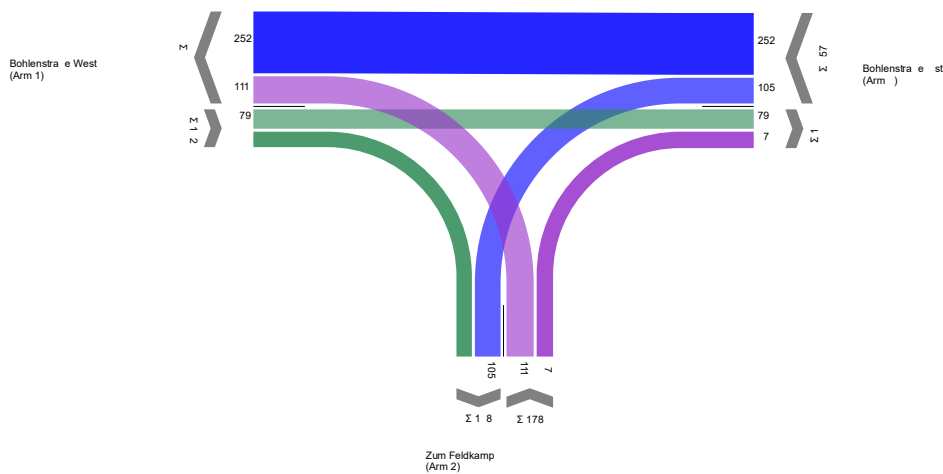


Abbildung 27: KP 3 Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze

von nach	1	2	
1		120	15
2	82		117
	151	91	

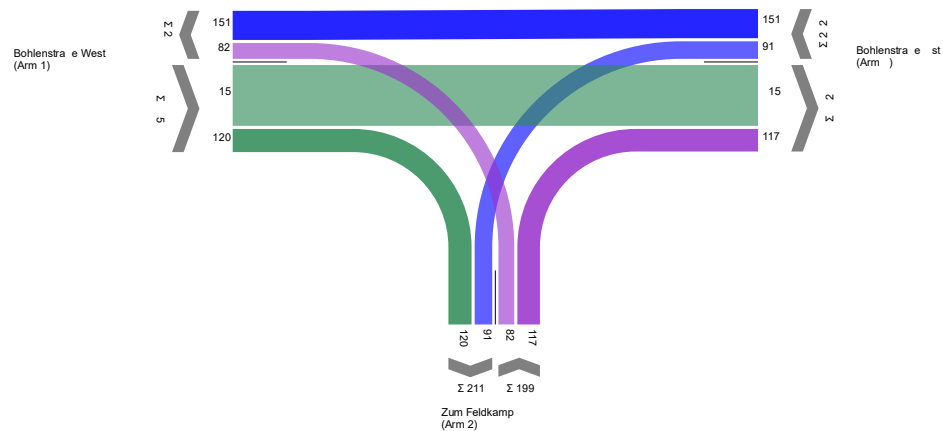


Abbildung 28: KP 3 Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagsspitze

In den beiden Spitzenstunden dominiert der geradeausfahrende Verkehr entlang der Bohlenstraße deutlich. Dabei zeigt sich in der Richtung des Verkehrs eine starke Abhängigkeit von der Tageszeit: In der Morgenspitze fahren ca. 75 % des Verkehrs in Richtung Westen (Bremerhaven), während diese in der Nachmittagsspitze nur ca. 33 % ausmachen

Morgens ist Zum Feldkamp mit etwa 335 Kfz/h im Querschnitt schwächer belastet als nachmittags. Aus Zum Feldkamp fahren die meisten Fahrzeuge in der Morgenspitze in die westliche Bohlenstraße. In der Abendspitze hingegen fahren die meisten Fahrzeuge in Richtung Bohlenstraße Ost. Die einfahrenden Fahrzeuge verteilen sich nahezu gleichmäßig auf die Bohlenstraße West und Ost.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Analysefall 2025, den Prognosenullfall 2040 und den Prognoseplanfall 2040 in den beiden Spitzenstunden basierend auf den Berechnungen und Annahmen in den voran gegangenen Kapiteln.

Tabelle 18: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP Plan

Untersuchungsfall	Spitzenstunde	Maßgebender Verkehrsstrom	Mittlere Wartezeit	QSV
Analysefall 2025	Morgenspitze	Linkseinbieger aus Zum Feldkamp	9,6 s	A
	Nachmittagsspitze		10,7 s	B
Prognosenullfall 2040	Morgenspitze		10,1 s	B
	Nachmittagsspitze		11,7 s	B
Prognoseplanfall 2040	Morgenspitze		10,2 s	B
	Nachmittagsspitze		12,2 s	B

Zentrale Ergebnisse für den KP 3 sind die Folgenden:

- **Die QSV verändern sich von Analyse zu Prognoseplanfall nur in der Morgenspitze.** Der gesamte KP ist im PPF mit einer **QSV von A bzw. B gut leistungsfähig**. Die Linkseinbieger aus Zum Feldkamp sind in jedem der betrachteten Fälle der maßgebende Verkehrsstrom mit der höchsten mittleren Wartezeit und bestimmen folglich die QSV des KP. In der Morgenspitze des PPF wird die QSV A lediglich um 0,2 s nicht erreicht. Die Verschlechterung zwischen Analysefall und Prognoseplanfall beträgt lediglich 0,6 s und ist folglich kaum wahrnehmbar.
- Geringfügige, aber kaum spürbare Zunahmen im PPF ggü. dem Analysefall für die mittleren Wartezeiten und den Auslastungsgrad sind morgens und nachmittags zu erwarten.
- In allen Zufahrten sind die vorhandenen Stauräume für die in 95 % der Zeit maximal auftretenden Rückstaulängen ausreichend lang (vgl. Anlage). Der Linkseinbiegerstreifen in Zum Feldkamp ist ausreichend dimensioniert.
- **Es bestehen somit ausreichend hohe Kapazitätsreserven.**

6.4 KP Plan: Zum Feldkamp/Planstraße

KP Plan ist ein nichtsignalisierter, dreiarmer KP, über den die Erschließung des Plangebiets erfolgen soll. Es liegt keine zusätzliche Fläche für die Linksabbieger aus Richtung des südlichen Zum Feldkamp vor. Auch in der Planstraße werden keine getrennten Abbiegestreifen angenommen.

Die Knotenstrombelastungspläne für die Morgenspitze und Nachmittagspitze im Prognoseplanfall zeigen die nachstehenden beiden Abbildungen.

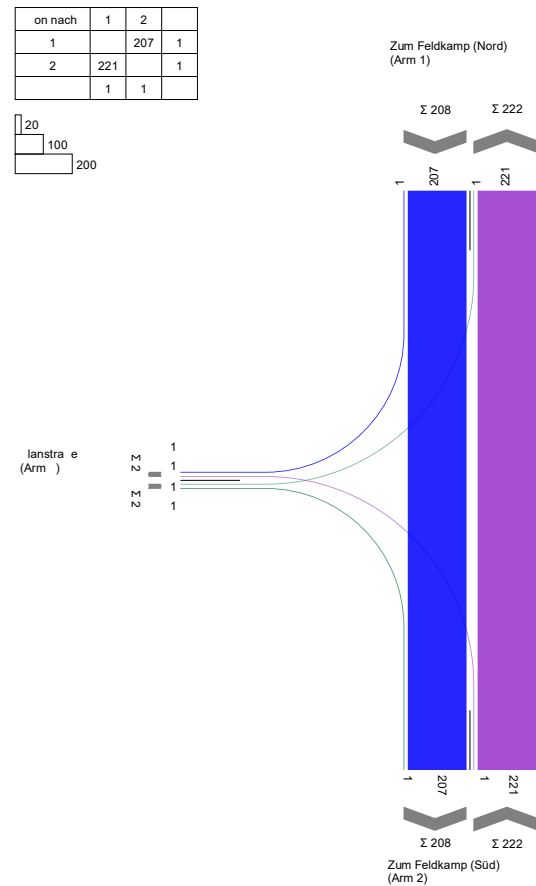
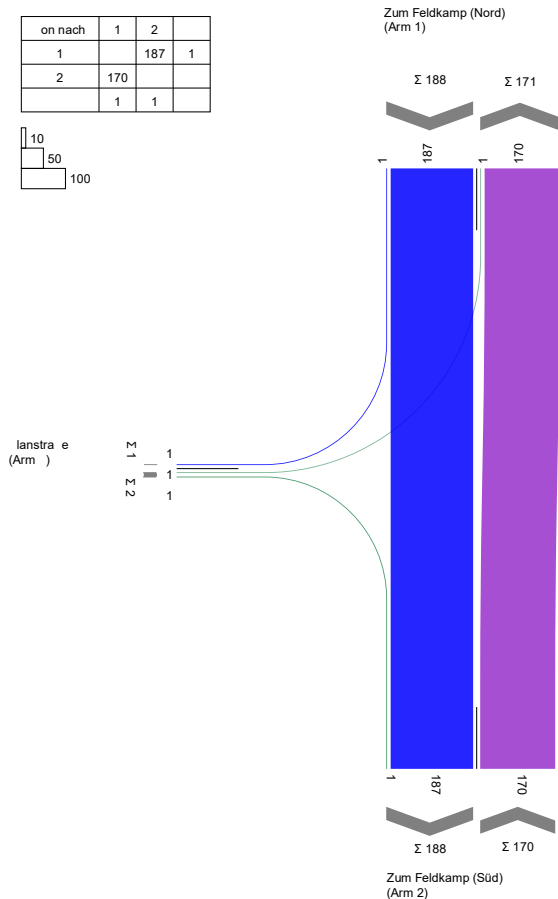


Abbildung 29: KP Plan Prognoseplanfall Belastungen Morgenspitze

Abbildung 30: KP Plan Prognoseplanfall Belastungen Nachmittagspitze

Die zu erwartenden Verkehrsmengen des Quell- und Zielverkehrs der Planstraße in der Morgen- und Nachmittagspitze sind besonders gering. Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für den Prognoseplanfall 2040 in den beiden Spitzenstunden basierend auf den Berechnungen und Annahmen in den voran gegangenen Kapiteln.

Tabelle 19: Ergebnisse Leistungsfähigkeitsuntersuchung Kfz-Verkehr KP Plan

Untersuchungsfall	Spitzenstunde	Maßgebender Verkehrsstrom	Mittlere Wartezeit	QSV
Prognoseplanfall 2040	Morgenspitze	Linkseinbieger Planstraße	5,2 s	A
	Nachmittagsspitze	Linkseinbieger Stichstraße	5,8 s	A

Zentrale Ergebnisse sind:

- Der KP ist im Prognoseplanfall mit einer **QSV von A sehr leistungsfähig**.
- Es bestehen sehr geringe mittlere Wartezeiten und hohe Kapazitätsreserven.
- Die in 95 % der Zeit maximal auftretenden Rückstaulängen belaufen sich in allen Zufahrten auf maximal auf 6 m.

7 Verkehrliche Beurteilung

Verkehrliche Einordnung

In der nachstehenden Abbildung sind die vorhabenbedingten Verkehrszunahmen pro Arbeitstag auf den Querschnitten im Untersuchungsgebiet ggü. dem Prognose Nullfall dargestellt.

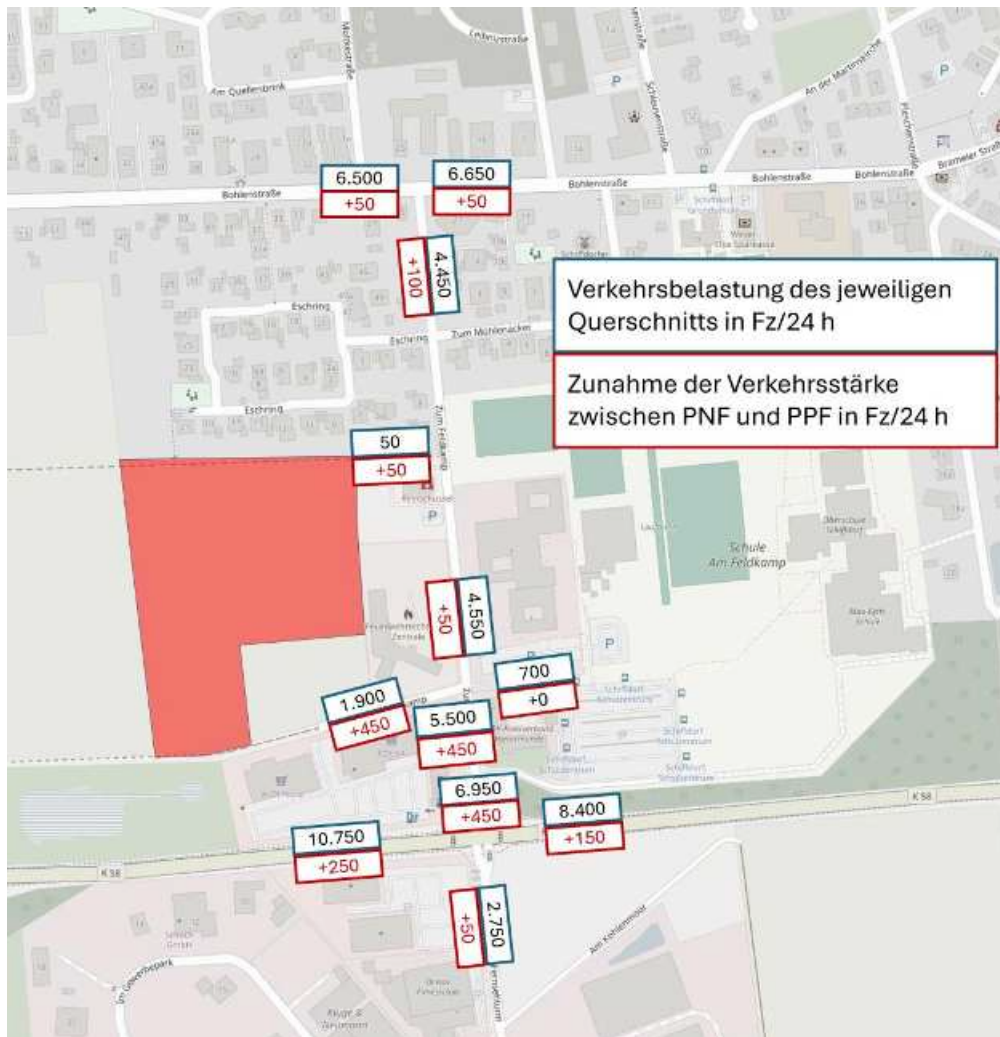


Abbildung 31: Querschnittsbelastungen im Prognoseplanfall und Veränderungen zum Prognose Nullfall in Kfz/24h (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Die absolute sowie relative Zunahme der Verkehrsbelastung ggü. dem Prognose Nullfall fällt insgesamt gering aus. Eine Ausnahme stellt nachvollziehbarerweise die Straße Zum Feldkamp West dar. Durch diese werden im Prognose Nullfall lediglich die KiTa und die Nahversorger erschlossen. Im Prognoseplanfall erfolgt die Erschließung des Bebauungsplangebiets hauptsächlich über die westliche Straße Zum Feldkamp. Dadurch steigt die Verkehrsbelastung aufgrund der Neuverkehrsmengen um knapp 25 % gegenüber dem Prognose Nullfall. Eine höhere prozentuale Steigerung mit 7-8 % ist außerdem auf der Straße Zum Feldkamp im Abschnitt zwischen Ein- und Ausfahrt Schulzentrum und der K 58 zu erwarten. In diesem Abschnitt befindet sich keine sensible Wohnnutzung, jedoch Fußverkehr aufgrund des Schulzentrums und der Nahversorgungseinrichtungen.

Im Bereich der Wohnbebauung von Schiffdorf-Ort sind lediglich geringfügige Mehrbelastungen (bis max. 2 %) durch das Vorhaben im Prognoseplanfall zu erwarten. Im Alltag der Bewohnenden ist aufgrund der geringen absoluten und relativen Zunahme des Verkehrs keine wahrnehmbare Verschlechterung der Verkehrssituation erwartbar.

Insgesamt ist die Entwicklung des Bebauungsplangebiets als verkehrsverträglich zu bewerten.

Führung des Fuß- und Radverkehrs

Im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes, insbesondere der aktiven Mobilität, und somit zur Reduktion des Kfz-Verkehrs sind eine attraktive Fuß- und Radinfrastruktur im Plangebiet sowie Anbindungen an das Bestandsnetz vorzusehen.

Dabei sind insbesondere die Bedürfnisse des Schulverkehrs zum bzw. vom Schulzentrum zu berücksichtigen. Die Führung des nichtmotorisierten Schulverkehrs sollte über die südliche Zufahrt zum Plangebiet und Zum Feldkamp West erfolgen. Zur Querung von Zum Feldkamp Nord ist derzeit keine Querungshilfe vorhanden. Eine Querungshilfe ist unabhängig von der Umsetzung des Bebauungsplangebiets zum Schutz des Fußverkehrs zum Schulzentrum empfehlenswert.

Ein gewisses Konfliktpotential weist der Bereich um die zukünftige KiTa in der Straße Zum Feldkamp auf. Hol- und Bringverkehr und Beschäftigtenverkehr der KiTa, Neuverkehr des Plangebiets sowie bestehende Verkehrsmengen bergen grundsätzlich ein Risiko für den dort auftretenden sensiblen Fuß- und Radverkehr (Kinder und Schülerinnen und Schüler). Es liegen jedoch keine konkreten Informationen zur Lage bzw. Ausgestaltung der Stellplätze der KiTa und der Konzeptionierung des Hol- und Bringverkehrs vor. Bei der Ausgestaltung der westlichen Straße zum Feldkamp ist der Sicherheit des Rad- und vor allem Fußverkehrs ein entsprechend hoher Stellenwert einzuräumen.

Weiterhin ist sicherzustellen, dass attraktive Zuwege zu den Bushaltestellen Schiffdorfs bestehen. Dabei ist insbesondere die am nächsten gelegene Haltestelle Bohlenstraße anzubinden. Eine vom Kfz-Verkehr nahezu unabhängige Führung ist über den Fußweg zwischen dem bestehenden landwirtschaftlichen Weg im Norden des Bebauungsplangebiets und dem Eschring, den Eschring selbst und den Fußgängerweg zwischen Eschring und Bohlenstraße möglich (vgl. Abbildung 32).

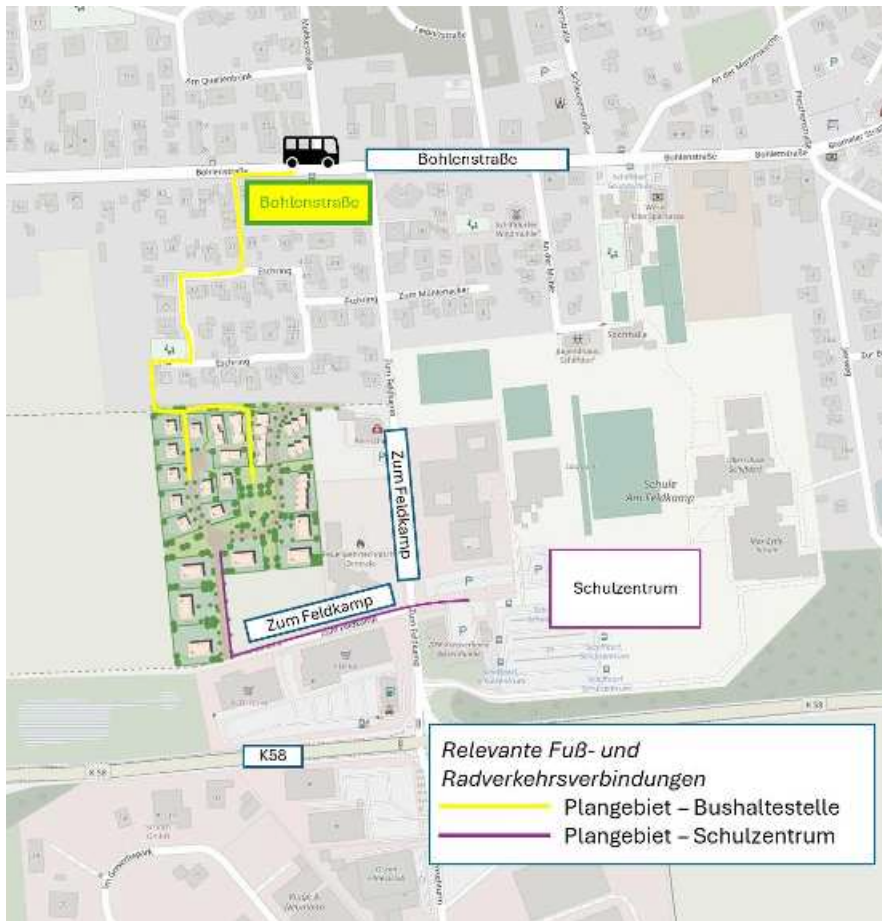


Abbildung 32: Relevante Fuß- und Radverkehrsverbindungen im Plangebiet (Quelle Hintergrundkarte: OpenStreetMap+Mitwirkende, 2025)

Das Plangebiet ist durch Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur attraktiv zu erschließen. Dabei sollten insbesondere der Schulverkehr und die Zuwege zum ÖPNV berücksichtigt werden.

8 Fazit

Das Wohnbauvorhaben „Westlich der Feuerwehrtechnischen Zentrale“ Teil 2, Bebauungsplan Nr. 119 soll in Schiffdorf entwickelt werden. Die neu entstehenden Wohnnutzungen erzeugen Verkehre, die im Zuge des Verkehrsgutachtens abzuschätzen und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsnetz zu analysieren waren.

Eine Verkehrserhebung an drei Knotenpunkten (KP) im Plan- und Untersuchungsgebiet gab Aufschluss über die bestehenden Verkehrsmengen. Verkehrlich abgeschätzt und untersucht wurden die Auswirkungen der Errichtung von ca. 90 Wohneinheiten, welche nördlich der K 58 und westlich der Straße Zum Feldkamp Ortsteil Schiffdorf der gleichnamigen Einheitsgemeinde zu verorten sind.

Die wesentlichen Ergebnisse dieser Untersuchung werden nachstehend beschrieben und beurteilt.

Bestandssituation:

- Die Lage und Erreichbarkeit des Standorts für den Kfz-Verkehr sind als sehr gut zu bewerten, während die Anbindung des Standorts an den ÖV als ausbaufähig beurteilt wird. Die vergleichsweise langen Distanzen zu den beschriebenen Bushaltestellen und das eingeschränkte Angebot beschränken die Nutzung des ÖVs im Plangebiet.
- Die Erreichbarkeit des Plangebiets mit dem Fahrrad ist als sehr gut zu bewerten. Allerdings wird der Radverkehr zumeist im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die nahäumige Erreichbarkeit des Plangebiets zu Fuß und mit dem Fahrrad wird insgesamt als gut bewertet. Die Nahversorgung an der Straße Zum Feldkamp West, das Schulzentrum Schiffdorf sowie der Gewerbepark südlich der K 58 sind über sehr kurze Wege erreichbar.
- Da während der Verkehrserhebung Beeinträchtigungen durch Baustellen auf der B 71 und A 27 vorlagen, wurden Floating-Car-Daten verwendet, um die Verkehrszählwerte zu bereinigen.
- Die Straße Zum Feldkamp spielt für die Erschließung des Plangebiets die zentrale Rolle. Die Verkehrsbelastung nördlich der K 58 beträgt ca. 6.700 Kfz/24 h und fällt in Richtung Norden kontinuierlich bis ca. 4.000 Kfz/24 h vor der Einmündung Bohlenstraße ab.
- Die K 58 stellt mit mehr als 9.000 Kfz/24 h westlich der Einmündung zum Feldkamp eine verhältnismäßig hoch ausgelastete Kreisstraße dar. Die K 58 gewährleistet die Anbindung des Plangebiets an das klassifizierte Netz dar und führt bspw. zur A 27 und Bremerhaven.

Prognosenullfall

- Im Prognosenullfall wurde die Errichtung einer vierzügigen KiTa unmittelbar neben dem Wohnbauvorhaben, die Entwicklung eines Gewerbegebietes südlich der K 54 in Schiffdorf, die vollständige, restliche Entwicklung des Gebiets „Zu den Schiffdorfer Gärten“ sowie eine allgemeine Verkehrszunahme von 5 % basierend auf der Verkehrsprognose 2040 für die Hauptstraße angesetzt.
- Die geplanten Vorhaben der drei Gebietsentwicklungen erzeugen kumuliert betrachtet etwa 726 Kfz/24 h.

Erschließung und Neuverkehr des Vorhabens:

- Durch die Wohnflächen wächst die Bevölkerung in Schiffdorf um etwa 230 bis 280 Einwohnende. Die Wohnnutzung erzeugt durch Bewohnenden-, Besuchenden und Güterverkehr in Summe etwa **818 bis 995 Wege/Arbeitstag, davon 322 bis 469 Kfz/24 h.**
- Im Sinne der Betrachtung des Worst-Case-Szenarios werden **469 Kfz-Fahrten/Tag, davon 15 SV-Fahrten/Tag** für die Untersuchung angesetzt.

- Es wird erwartet, dass mit knapp 90 % des Neuverkehrs die Straße Zum Feldkamp West (südliche Erschließungsachse) verwenden und nur geringfügige Mengen die Planstraße im Norden. Entsprechend orientiert sich auch die Mehrheit des Verkehrs in Richtung der K 58.

Leistungsfähigkeiten:

- **Alle KP** sind in der Morgen- und Nachmittagsspitze im untersuchten Analysefall 2025, im Prognosenufall 2040 und im Prognoseplanfall 2040 nach dem HBS **ausreichend leistungsfähig**. Es bestehen ausreichende Kapazitätsreserven.
- Der KP 2 (K 58/Zum Feldkamp) kann voraussichtlich auch dann leistungsfähig betrieben werden, wenn ein Wohnbauvorhaben in einem 2. Bauabschnitt westlich des Plangebiets umgesetzt wird, das mind. etwa doppelt so viele Einwohnende wie im 1. Bauabschnitt (dem hier untersuchten Vorhaben) aufweist.
- Ein geringfügiger Mangel besteht in der Aufstelllänge des Linksabbiegers aus Richtung der K 58 West. In seltenen Fällen überstaut der Linksabbieger den Fahrstreifen des geradeausfahrenden Verkehrs bereits im Bestand. Dies wird sich durch die Zunahme des Verkehrs im Prognosenufall und Prognoseplanfall geringfügig häufiger ereignen. Falls dies die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt, was es zu beobachten gilt, sollten vor einer möglichen Verlängerung des Aufstellbereichs die Spielräume zur Anpassung des Signalprogramms eruiert werden.

Die absolute sowie relative Zunahme der Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet fällt im Allgemeinen gering aus. Durch die Neuverkehrsmengen werden keine unzumutbaren zusätzlichen Belastungen, insbesondere in sensiblen Bereichen, hervorgerufen. Für die nahräumige Erschließung des Fußverkehrs sollte vor allem eine sichere Zuwegung für den Schulverkehr und die Zuwege zum ÖPNV berücksichtigt werden. **Insgesamt ist die Entwicklung des Bebauungsplangebiets als verkehrsverträglich zu bewerten.**

Anlage - Verkehrserhebungsbericht

zum Verkehrsgutachten
Bebauungsplan Nr. 119 „Westlich der
Feuerwehrtechnischen Zentrale“ Teil 2
in Schiffdorf

Impressum

Auftraggeber: Silvester Gerbatowski
Im Gewerbepark 5
27619 Schiffdorf

Auftragnehmer: Sweco GmbH
Karl-Ferdinand-Braun-Straße
28359 Bremen

Bearbeitung: Jasper Püschel (M.Sc.)
Thorben Kölsch (M.Sc.)

Bearbeitungszeitraum: 10/2025-05/2026

Inhaltsverzeichnis

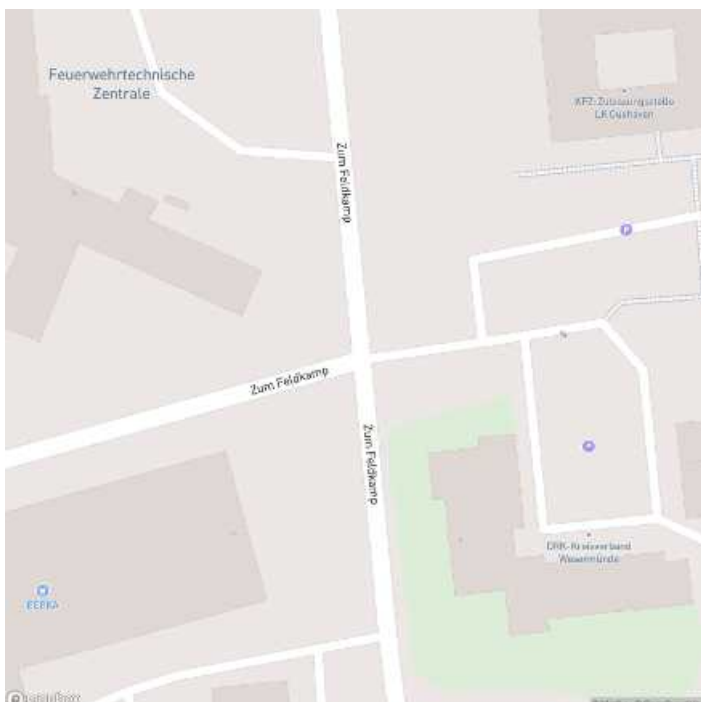
1	KP1: Zum Feldkamp / Zufahrt Schulzentrum	1
2	KP2: K 58 / Am Fernsehturm / Zum Feldkamp	12
3	KP3: Bohlenstraße / Zum Feldkamp	20

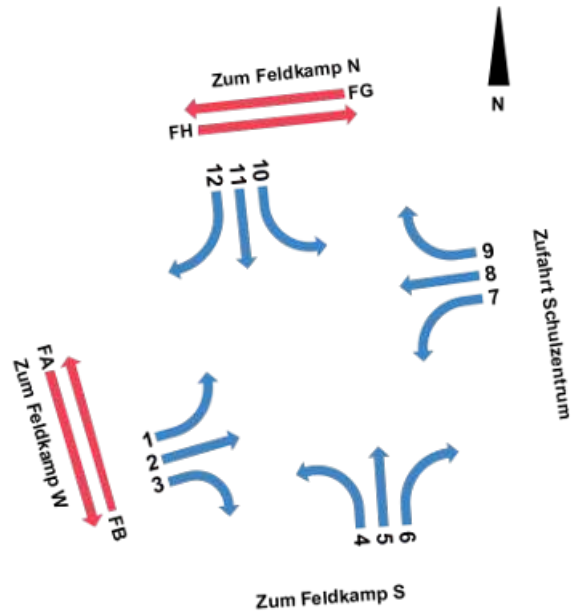
Projekt	Verkehrsgutachten Bebauungsplan Nr. 119 in Schiffdorf
Projektnummer	71004075
Auftraggeber	Silvester Gerbatowski
Datum	07.05.2026
Document Reference	TK 260507_anlage1_verkehrserhebungsbericht_v g_schiffdorf_deckblatt

Verkehrserhebungsbericht

KP1

Straßen	Zum Feldkamp - Zufahrt Schulzentrum
Koordinaten	53.52732266827155, 8.647154260886433
Erhebungsdatum	Dienstag 30.09.2025, Mittwoch 08.10.2025
Erhebungszeitraum	00:15 - 20:15
Anzahl der verwendeten Kameras	3
Kunde	Sweco GmbH
Berichtsdatum	14.10.2025



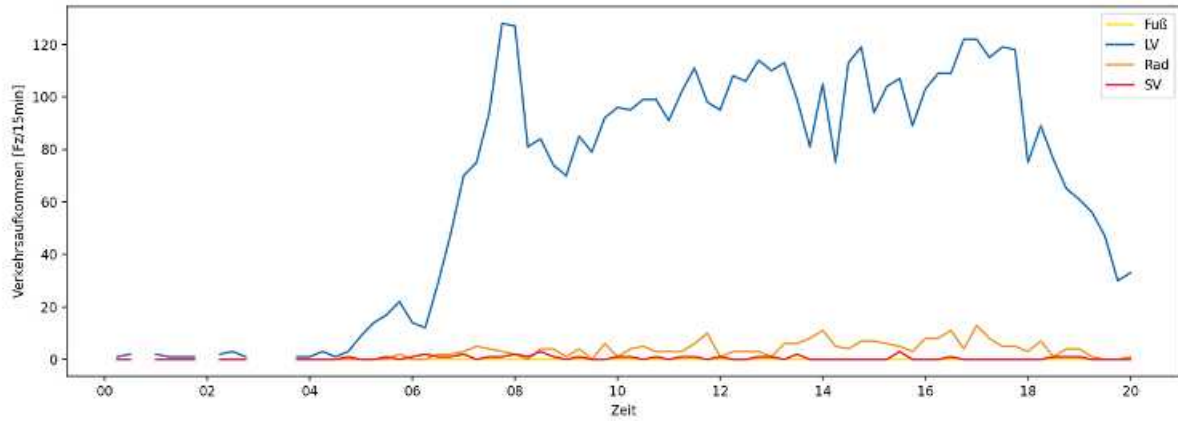


Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH
01:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
02:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	Lfw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
03:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	Lfw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
04:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
05:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	2	24	1	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	3	24	1	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0
06:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	2	24	1	0	0	0	0	31	0	0	0	0	0
06:00	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	3	24	1	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0

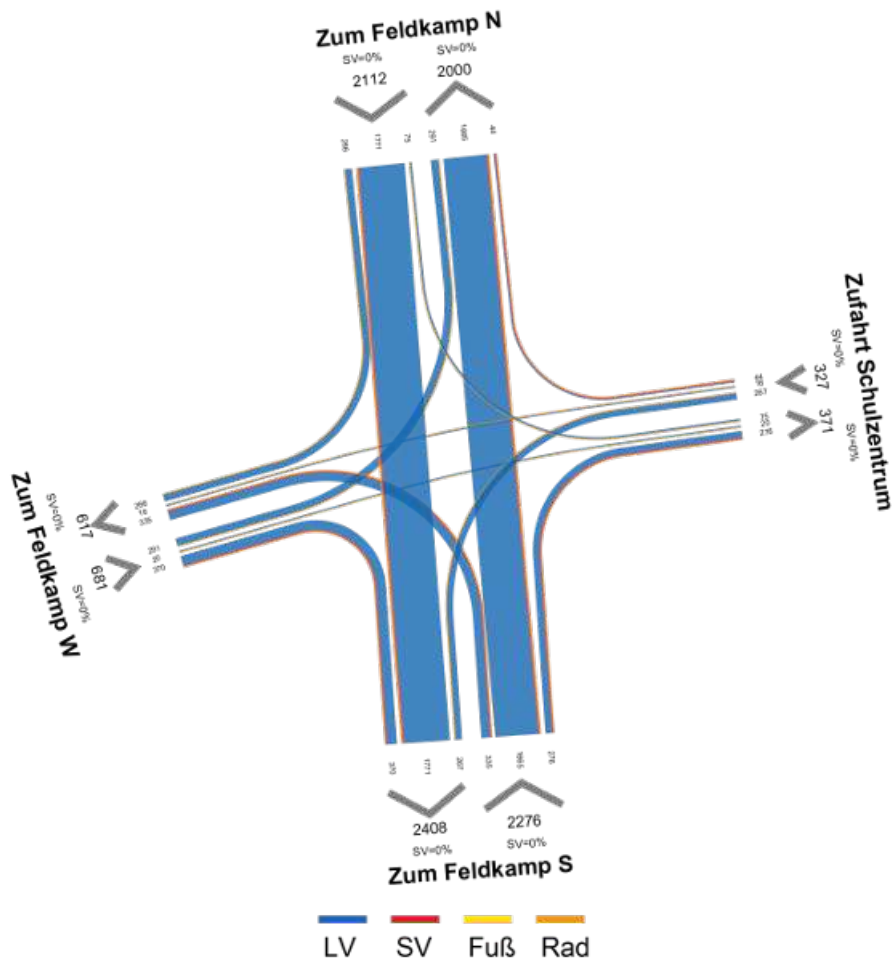
Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH
06:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	1	35	8	2	0	0	2	50	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
07:00	Sattelzug	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	1	2	37	9	2	0	1	2	54	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	3	0	4	4	10	3	2	0	0	0	12	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
07:00	Pkw	13	1	8	21	122	37	10	1	0	4	107	4	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	1	7	1	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	16	1	13	25	133	40	12	1	0	4	122	4	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
08:00	Lfw	0	0	4	0	10	4	1	0	1	0	8	2	0	0	0	0
	Lkw	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Pkw	12	0	14	13	87	41	24	1	3	5	121	11	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	1	0	4	1	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	12	0	19	14	100	46	25	1	4	5	134	13	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
08:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	4	0	10	4	1	0	1	0	8	2	0	0	0	0
	Lkw	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Pkw	12	0	14	13	87	41	24	1	3	5	121	11	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	1	0	4	1	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	Kfz	12	0	19	14	100	46	25	1	4	5	134	13	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	1	2	9	1	3	0	1	1	11	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	12	0	13	28	82	16	15	1	4	4	97	19	0	0	0	0
09:00	Radfahrer	1	0	0	0	4	1	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	13	0	14	30	92	17	18	1	5	5	112	20	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	2	0	8	3	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0
10:00	Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
	Pkw	20	1	28	29	102	12	17	0	2	6	121	26	0	0	0	0
	Radfahrer	3	0	0	0	3	0	1	1	1	0	4	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	13	0	14	30	92	17	18	1	5	5	112	20	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	Krad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	2	0	8	3	3	0	0	0	6	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Pkw	20	1	28	29	102	12	17	0	2	6	121	26	0	0	0	0
	Radfahrer	3	0	0	0	3	0	1	1	1	0	4	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	21	1	31	29	111	15	20	0	2	6	130	26	0	0	0	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	1	3	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	1	2	7	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Pkw	21	0	39	24	115	14	17	1	3	6	118	20	0	0	0	0
	Radfahrer	1	2	0	0	1	3	6	0	0	3	6	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	Kfz	21	0	31	29	111	15	20	0	2	6	130	26	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	2	0	1	1	2	2	0	0	1	0	7	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Pkw	33	0	29	33	124	16	20	1	5	2	122	20	0	0	0	0
12:00	Radfahrer	1	0	0	0	4	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	35	0	30	35	126	19	20	1	6	2	131	20	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	6	2	6	0	0	0	0	0	7	2	0	0	0	0
12:00	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	16	0	31	34	118	11	22	2	3	5	121	16	0	0	0	0
	Radfahrer	1	2	0	0	5	0	6	1	0	1	5	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	16	0	38	36	127	11	22	2	3	5	128	18	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	Krad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	1	1	10	0	0	0	0	0	3	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	26	1	34	17	114	18	15	0	3	9	129	29	0	0	0	0
	Radfahrer	2	1	0	0	8	2	3	1	0	1	9	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	26	1	35	18	125	18	15	0	3	9	132	30	0	0	0	0

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH
15:00	Bus	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	2	2	10	0	2	0	0	0	16	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	19	0	21	9	103	10	37	0	2	2	130	22	0	0	0	0
	Radfahrer	3	3	0	0	5	0	1	0	0	1	6	2	0	0	0	0
16:00	Sattelzug	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	21	0	23	11	116	10	39	0	2	2	150	23	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	Krad	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	1	0	6	0	1	0	0	0	10	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	30	1	22	32	136	10	12	2	4	6	133	32	0	0	0	0
	Radfahrer	3	1	1	1	8	3	5	0	1	0	7	1	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	30	1	24	32	145	10	13	2	4	6	144	33	0	0	0	0
17:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	5	1	5	1	1	0	1	0	8	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	32	1	40	33	142	10	17	1	2	6	136	30	0	0	0	0
	Radfahrer	0	5	0	1	5	6	8	0	0	1	4	1	0	0	0	0
18:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	32	1	45	34	147	11	18	1	3	6	145	31	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	1	0	2	1	5	0	1	0	0	1	2	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	18	0	32	20	91	26	3	1	2	3	81	15	0	0	0	0
	Radfahrer	1	0	0	0	4	3	0	1	2	0	3	1	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	19	0	34	21	98	26	4	1	2	4	83	15	0	0	0	0
19:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Pkw	9	1	16	11	69	7	11	0	1	3	55	5	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
20:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	9	1	17	12	71	7	11	0	1	3	58	5	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	3	0	1	0	16	0	1	0	0	0	11	1	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	3	0	1	0	16	0	1	0	0	0	11	1	0	0	0	0
21:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Gesamtverkehr

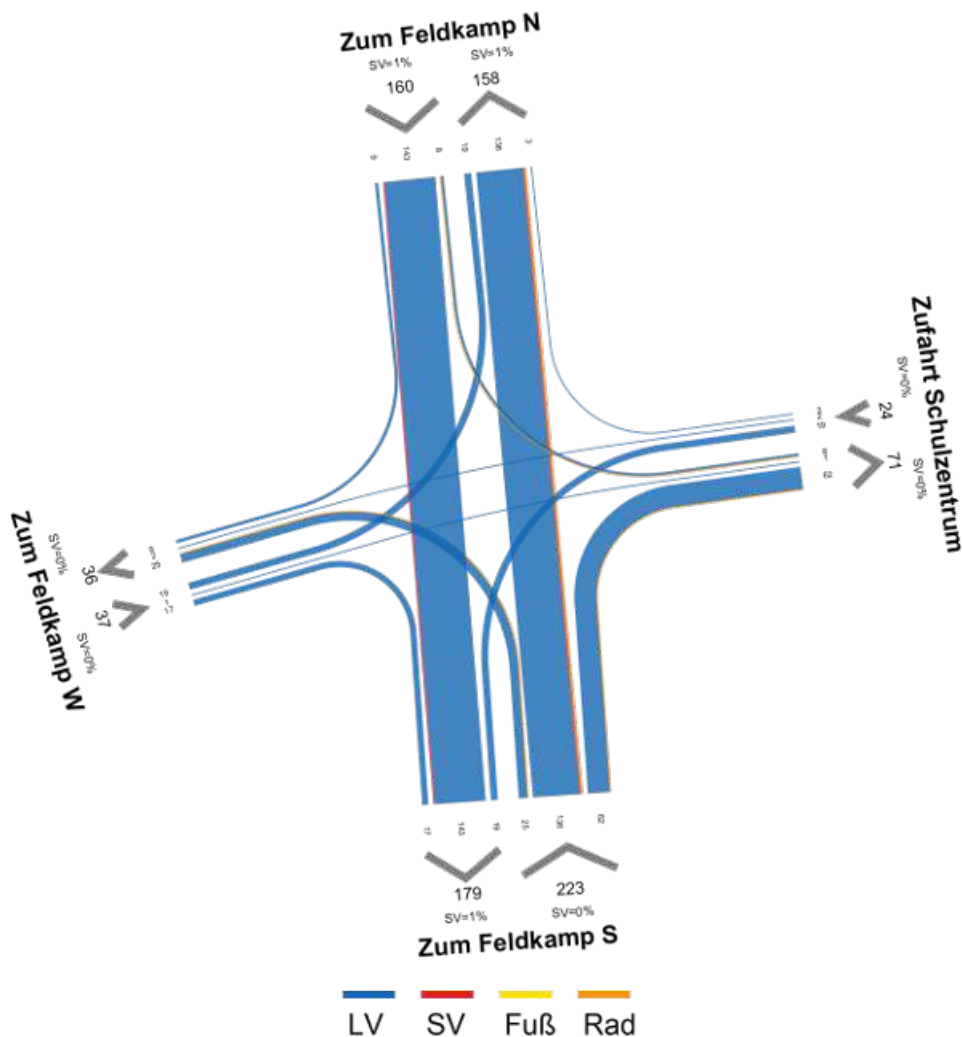


	Zum Feldkamp W	Zum Feldkamp S	Zufahrt Schulzentrum	Zum Feldkamp N
Zum Feldkamp W	0	370	20	291
Zum Feldkamp S	335	0	276	1665
Zufahrt Schulzentrum	16	267	0	44
Zum Feldkamp N	266	1771	75	0



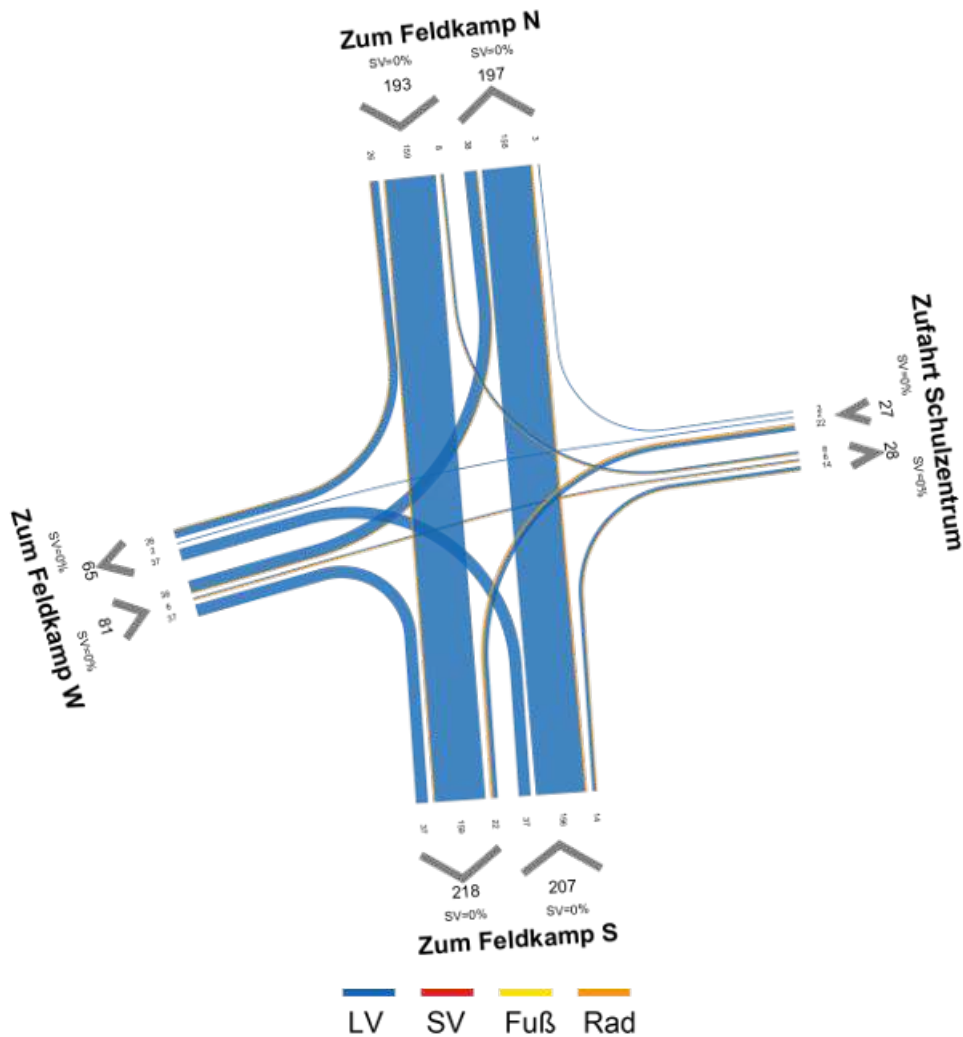
Morgenspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 07:30 - 08:30

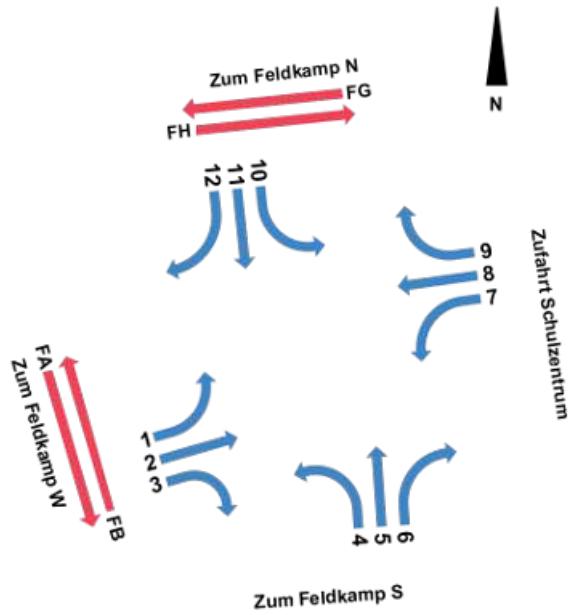
Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
07:30	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
07:45	Pkw	4	0	4	4	32	11	2	0	0	1	29	1
	Radfahrer	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	3	0	2	2	3	0	0	0	0	0	5	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
08:00	Pkw	5	1	1	7	46	15	2	1	0	3	31	1
	Radfahrer	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	1	0	1	2	0	0	1	0	3	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
08:15	Pkw	4	0	3	5	27	23	9	0	2	2	39	2
	Radfahrer	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	2	0	3	1	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
08:30	Pkw	3	0	4	5	12	8	5	1	0	1	30	4
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Abendspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 16:45 - 17:45

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
16:45	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	Pkw	11	0	9	9	40	2	0	1	1	2	36	6
	Radfahrer	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	Pkw	12	0	12	12	29	1	3	0	0	2	40	5
	Radfahrer	0	3	0	0	3	1	4	0	0	0	1	1
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	1	0	2	0	0	0	1	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	Pkw	10	1	7	10	33	5	2	0	1	2	36	4
	Radfahrer	0	2	0	0	1	0	2	0	0	1	2	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	4	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45	Pkw	4	0	6	5	42	2	8	1	0	1	32	10
	Radfahrer	0	0	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



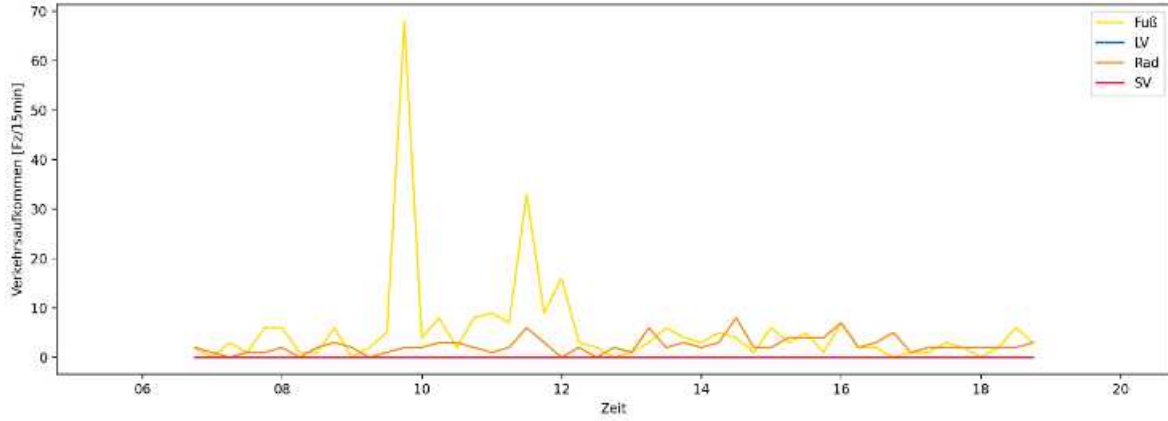


Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH	
05:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:00	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	4
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	5	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	1
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	3	42	2
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH
10:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	7	6	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	3	1	0
11:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	10	21	11
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	5	0	3
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	8	2
12:00	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	1	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	5	2
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	4	1	1
14:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	4	3	1
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	7	2	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	5	2
15:00	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	4	1	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	4	4	1
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	10	0	0
17:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	2	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	2	3
18:00	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	3	1
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	FA	FB	FG	FH
20:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Gesamtverkehr



Zum Feldkamp W
Zum Feldkamp S
Zufahrt Schulzentrum
Zum Feldkamp N

Zum Feldkamp W
Zum Feldkamp W
Zum Feldkamp W
Zum Feldkamp W

0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0

Zum Feldkamp N

118
34

Zum Feldkamp W

154
87

Zufahrt Schulzentrum

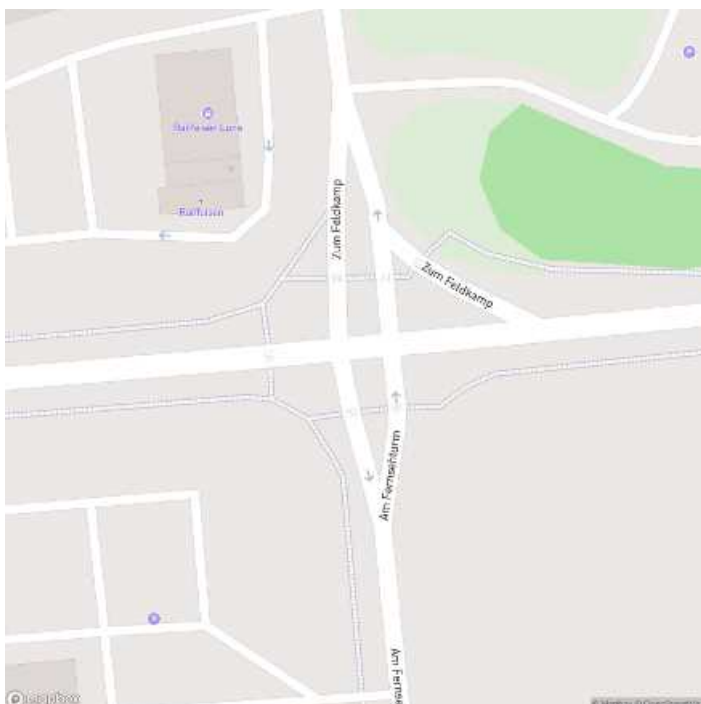
Zum Feldkamp S

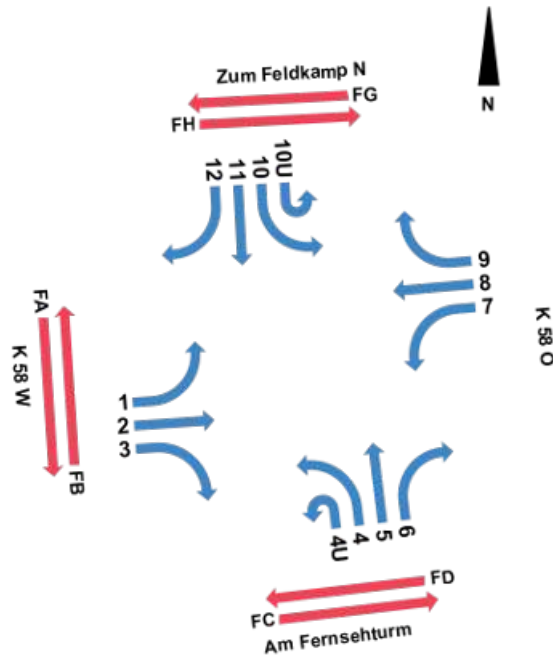
LV SV Fuß Rad

Verkehrserhebungsbericht

KP2

Straßen	K 58 - Am Fernsehturm - Zum Feldkamp
Koordinaten	53.52617107727488, 8.647327806251164
Erhebungsdatum	Dienstag 30.09.2025
Erhebungszeitraum	00:00 - 00:00
Anzahl der verwendeten Kameras	3
Kunde	Sweco GmbH
Berichtsdatum	18.10.2025





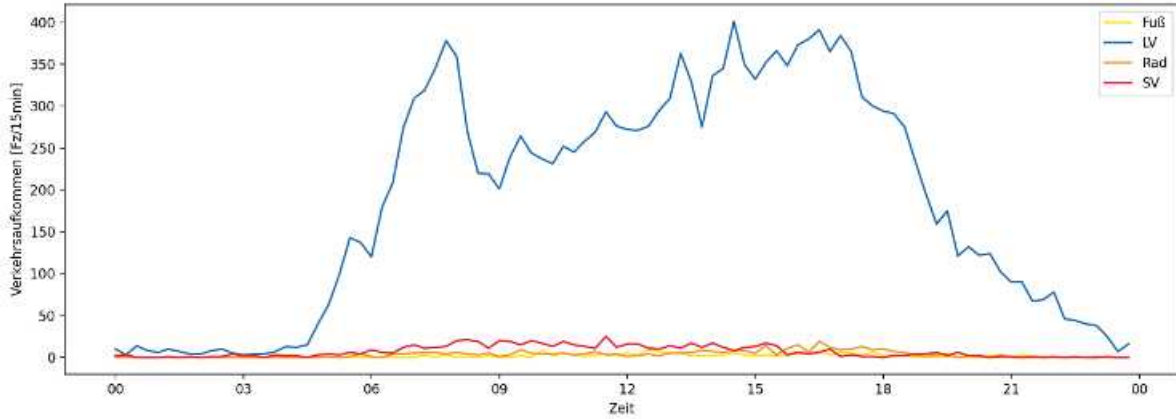
Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U	FA	FB	FC	FD	FG	FH	
00:00	Bus	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	1	25	1	0	1	0	0	4	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	1	25	1	1	1	0	1	8	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00	Lfw	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	4	12	0	0	0	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	4	18	1	0	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	2	13	1	0	1	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	3	14	2	2	1	0	0	9	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	Lfw	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	6	1	0	0	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	9	1	0	0	0	0	12	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	15	3	0	0	0	1	49	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	18	5	0	0	1	1	53	2	2	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00	Lfw	0	1	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	0	15	3	0	0	0	1	49	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	18	5	0	0	1	1	53	2	2	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U	FA	FB	FC	FD	FG	FH	
05:00	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	2	5	1	2	0	0	0	0	18	1	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	1	1	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	15	61	36	3	2	0	11	219	24	6	3	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	21	71	39	6	3	0	11	241	25	8	4	30	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00	Lfw	4	17	3	4	1	1	2	63	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	1	2	1	1	1	0	0	5	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	31	127	39	7	2	4	14	368	30	6	5	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	3	3	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	7	0	1	0	0	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	36	154	43	13	4	5	17	441	32	7	6	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	Bus	1	3	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	1	0	0	0
	Krad	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	16	26	10	14	7	7	2	36	4	4	4	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	1	7	1	2	1	1	1	5	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	143	153	49	12	3	3	30	512	125	25	14	126	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00	Radfahrer	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	3	0	0	0	7	1	0	1	2	0	0
	Sattelzug	1	7	5	2	1	0	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	164	196	65	30	12	11	34	559	131	31	21	148	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	3	5	0	0	0	0	0	2	3	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0
	Krad	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	Lfw	15	35	8	7	3	2	0	27	4	7	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	3	3	3	2	0	0	1	10	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	111	122	34	18	17	2	13	327	105	52	16	127	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	6	5	1	0	0	0	0
	Sattelzug	0	6	8	7	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	134	171	53	34	20	4	14	370	114	65	17	143	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
	Krad	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	14	23	6	8	3	4	2	21	8	6	4	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	2	9	6	6	0	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	100	173	26	22	10	13	15	270	57	42	25	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	9	6	0	1	1	0	0
	Sattelzug	3	8	9	8	0	0	3	11	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	119	215	47	44	13	17	20	308	66	50	29	94	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	10	0	0	0	1	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00	Lfw	7	32	12	9	1	5	1	20	5	1	5	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	2	7	6	3	0	0	0	7	2	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	99	167	25	27	25	18	12	220	63	70	23	107	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	3	4	3	2	0	0	0
	Sattelzug	2	7	4	8	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	110	213	47	47	26	23	15	256	70	73	28	121	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	Bus	5	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	1	0	1	1	1
	Krad	1	2	0	0	1	0	0	0	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	5	25	9	7	3	4	3	10	3	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	1	9	0	1	0	2	3	10	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	127	260	22	20	25	15	12	221	62	102	25	117	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	8	3	1	2	0	0	0
	Sattelzug	0	4	7	3	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	139	301	38	31	29	21	18	250	67	111	29	122	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	9	0	0	2	1	1
	Krad	0	1	0	1	0	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00	Lfw	8	31	8	8	2	0	1	17	1	3	1	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	3	2	3	1	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	141	276	36	19	28	20	8	188	66	92	28	116	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	3	0	0
	Sattelzug	1	8	5	12	0	0	2	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	150	319	51	43	31	20	11	219	68	99	31	125	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00	Bus	3	2	0	0	0	0	2	3	5	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	6	1	2	0	0	0
	Krad	0	5	0	0	0	0	0	4	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	9	38	8	7	0	6	0	15	4	4	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	1	3	0	1	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	135	372	19	22	15	19	10	218	72	112	22	146	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00	Radfahrer	0	0	0	0	6	0	0	0	1	0	3	1	0								

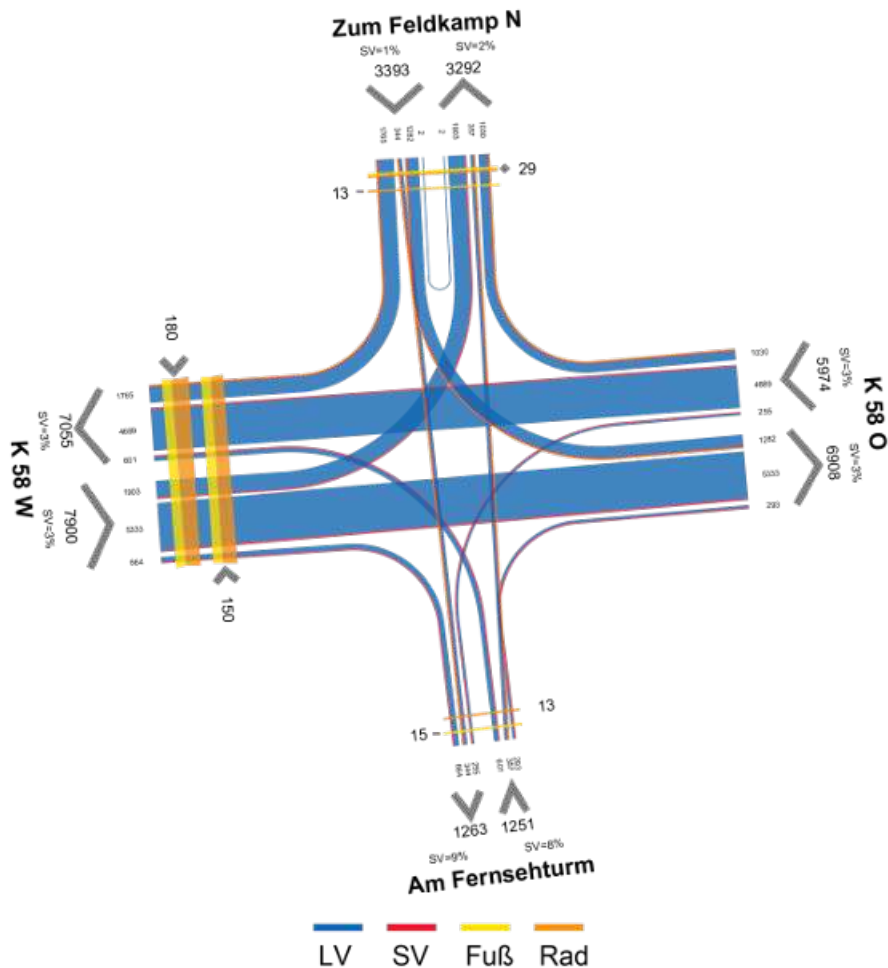
Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U	FA	FB	FC	FD	FG	FH	
14:00	Bus	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	6	0	0	0	0
	Krad	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	5	38	11	5	4	2	3	36	3	1	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	5	3	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	125	434	49	58	22	23	20	249	71	115	17	129	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	Radfahrer	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	3	2	0	0	10	7	1	1	1	1	0
	Sattelzug	2	10	5	5	0	1	2	5	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	132	494	68	71	26	26	26	293	77	116	19	132	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	3	1	0	0	0	0	0	0	1	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	0	0	0	2
	Krad	1	6	0	0	0	0	0	3	1	5	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00	Lfw	8	60	16	7	3	4	6	34	1	6	7	8	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	8	1	0	1	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	106	433	33	41	19	30	18	238	37	113	15	137	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	2	2	0	0	12	9	1	0	4	1	0
	Sattelzug	2	6	3	4	0	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	120	514	53	52	23	36	28	281	40	127	22	149	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	Bus	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	11	0	0	1	1	
	Krad	1	3	0	0	4	0	0	4	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	8	64	4	6	2	8	2	34	6	8	6	5	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	145	475	37	67	46	35	12	236	65	98	25	100	0	0	0	0	0	0	0	0	
16:00	Radfahrer	0	0	0	0	11	0	0	0	0	4	0	0	0	0	14	18	1	0	3	1	
	Sattelzug	0	7	2	2	1	0	3	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	154	554	43	75	53	43	17	277	73	108	32	106	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	7	1	0	2	2	
	Krad	1	2	0	0	0	0	0	4	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	Lfw	8	30	0	3	2	0	1	24	4	7	4	10	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	170	430	31	45	21	27	9	211	54	134	23	102	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	4	0	0	0	1	0	1	0	0	0	18	10	0	2	3	2	
	Sattelzug	0	7	2	2	1	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	179	465	31	49	23	27	10	241	59	141	28	113	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	1	0	
	Krad	0	1	0	0	1	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	5	20	1	2	0	1	0	18	2	4	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	124	364	18	22	16	9	5	221	56	90	12	91	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	Radfahrer	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	9	7	4	0	1	0	
	Sattelzug	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	131	389	19	24	17	10	6	243	58	95	13	97	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	0	0	1	0
	Krad	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18:00	Lfw	1	17	3	1	0	1	0	11	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	75	217	10	10	10	5	5	123	27	58	2	65	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2	3	0	0	0	0	
	Sattelzug	0	2	1	0	0	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	76	241	15	13	10	6	7	142	28	61	3	66	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	
	Krad	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	0	3	1	1	0	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	43	188	7	18	5	4	6	93	14	35	4	48	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2	1	0	0	0	0	
	Sattelzug	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	43	193	8	19	5	6	7	102	14	35	4	49	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	0	0	0	0
	Krad	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00	Lfw	0	5	0	2	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Pkw	19	147	3	4	3	9	0	75	6	11	4	22	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kfz	20	153	3	6	3	9	0	79	6	11	5	23	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Krad	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lfw	0	5	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	15	122	1	1	0	1	0	25	5	15	1	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Sattelzug	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	Kfz	15	130	1	1	0	1	0	27	6	15	1	12	1	0	0	0	0	0	0	0	

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U	FA	FB	FC	FD	FG	FH
23:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	3	45	0	6	1	2	0	20	0	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	Sattelzug	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:00	Kfz	3	48	0	6	1	2	0	21	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	

Gesamtverkehr

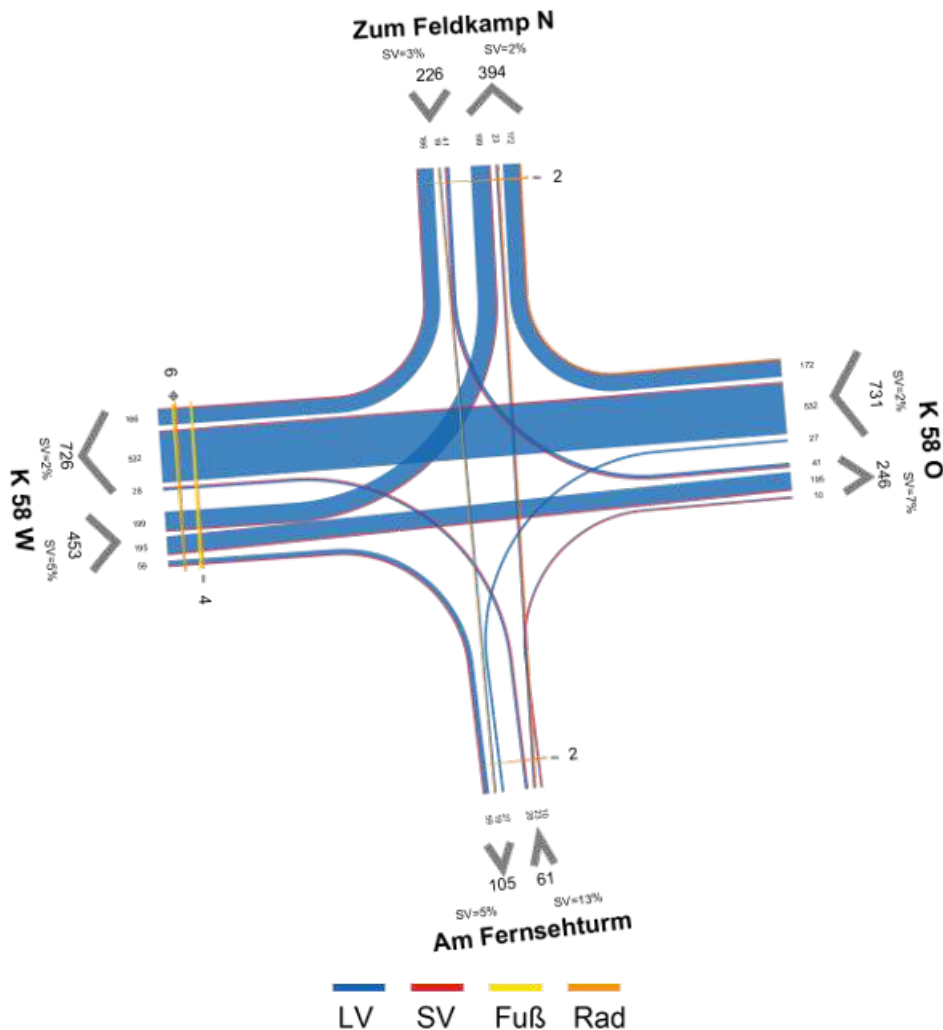


	K 58 W	Am Fernsehturm	K 58 O	Zum Feldkamp N
K 58 W	0	664	5333	1903
Am Fernsehturm	601	0	293	357
K 58 O	4689	255	0	1030
Zum Feldkamp N	1765	344	1282	2



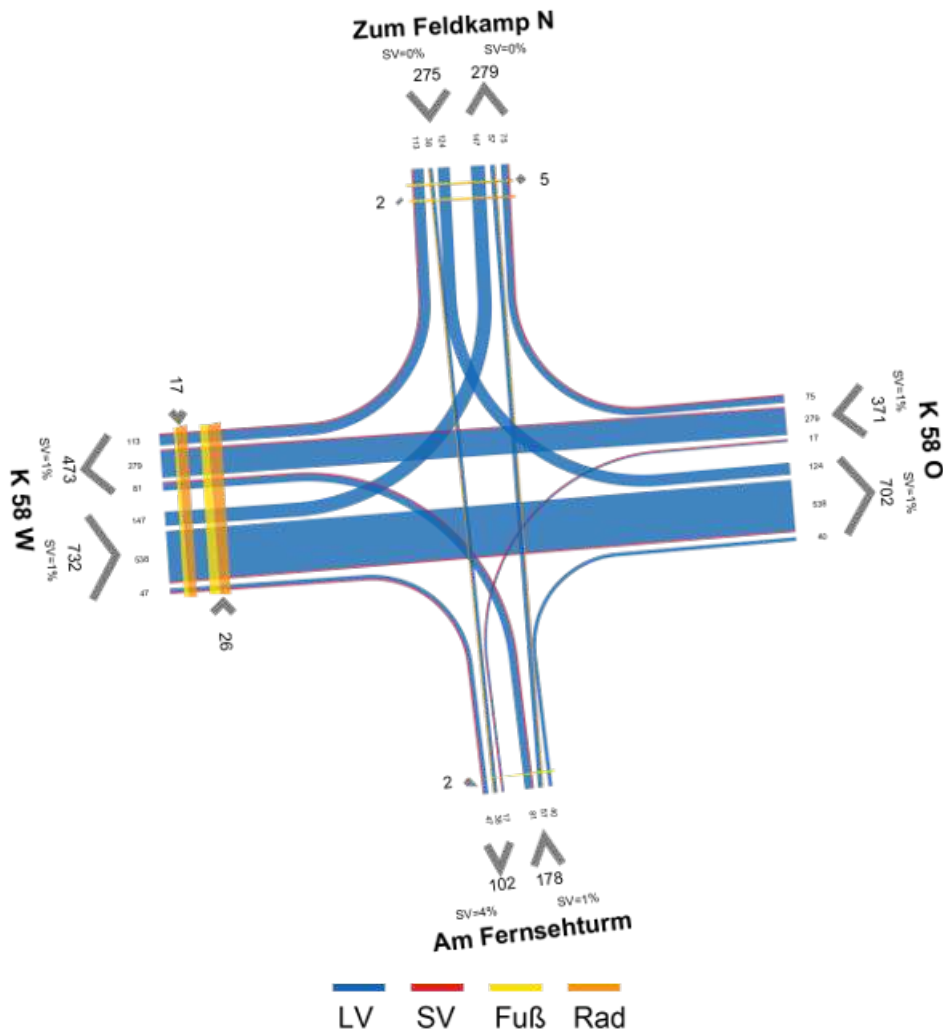
Morgenspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 07:15 - 08:15

Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U
07:15	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
	Lfw	3	8	1	5	2	4	0	6	0	2	1	7	0	0
	Lkw	0	3	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Pkw	26	44	18	4	1	1	13	119	20	4	3	25	0	0
07:30	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
	Sattelzug	0	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	Lfw	5	8	2	1	2	0	0	7	2	0	0	3	0	0
	Lkw	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	33	36	10	1	0	2	4	157	28	4	2	37	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0
07:45	Sattelzug	1	2	2	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0
	Bus	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45	Krad	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
	Lfw	4	4	3	2	1	1	1	12	1	2	2	3	0	0
	Lkw	1	1	0	1	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0
	Pkw	61	40	13	3	1	0	5	109	56	13	1	37	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00	Bus	3	2	0	0	0	0	0	2	3	1	0	1	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Lfw	2	10	0	4	1	1	0	6	2	1	0	5	0	0
	Lkw	1	1	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	0	0
	Pkw	56	31	6	4	6	0	4	102	54	12	7	42	0	0
08:15	Radfahrer	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0



Abendspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 16:15 - 17:15

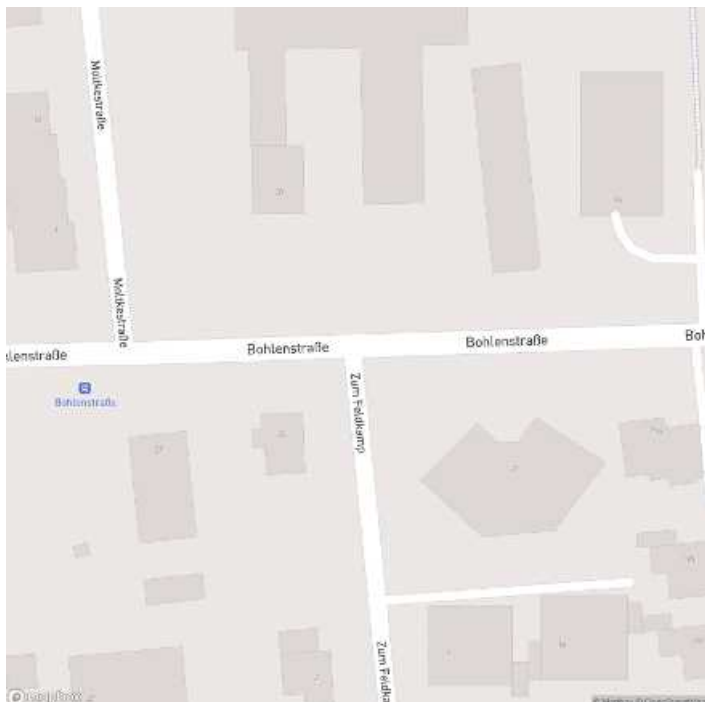
Zeit	Klasse	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	10U	4U
16:15	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0
	Lfw	2	19	2	1	1	2	0	10	1	2	2	0	0	0
	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	25	121	8	13	7	5	4	68	18	25	10	31	0	0
16:30	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	Sattelzug	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	1	1	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Lfw	2	14	0	1	0	0	1	9	3	3	2	1	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	35	106	11	34	15	15	1	63	21	19	3	25	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	Sattelzug	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Bus	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45	Krad	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0
	Lfw	3	13	0	3	1	2	0	6	2	3	0	1	0	0
	Lkw	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	41	117	12	9	9	9	5	48	14	31	7	26	0	0
	Radfahrer	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0
	Sattelzug	0	2	1	1	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0
17:00	Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Lfw	3	6	0	0	1	0	0	6	2	3	2	4	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Pkw	35	130	12	18	7	7	4	63	12	37	7	24	0	0
17:15	Radfahrer	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

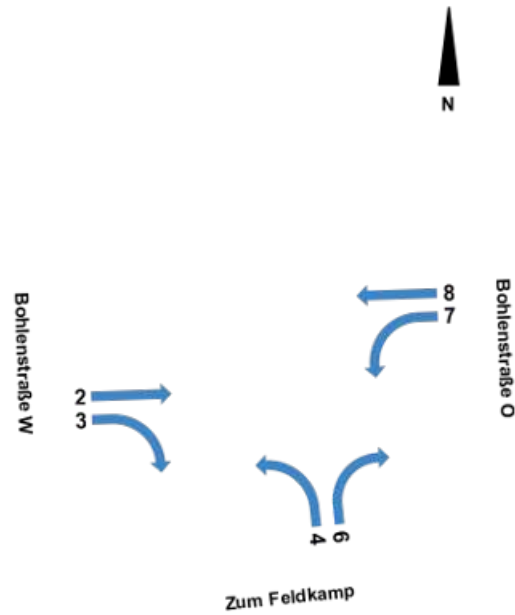


Verkehrserhebungsbericht

KP3

Straßen	Bohlenstraße - Zum Feldkamp
Koordinaten	53.53101081625371, 8.646582424598284
Erhebungsdatum	Dienstag 30.09.2025
Erhebungszeitraum	00:15 - 00:00
Anzahl der verwendeten Kameras	1
Kunde	Sweco GmbH
Berichtsdatum	14.10.2025



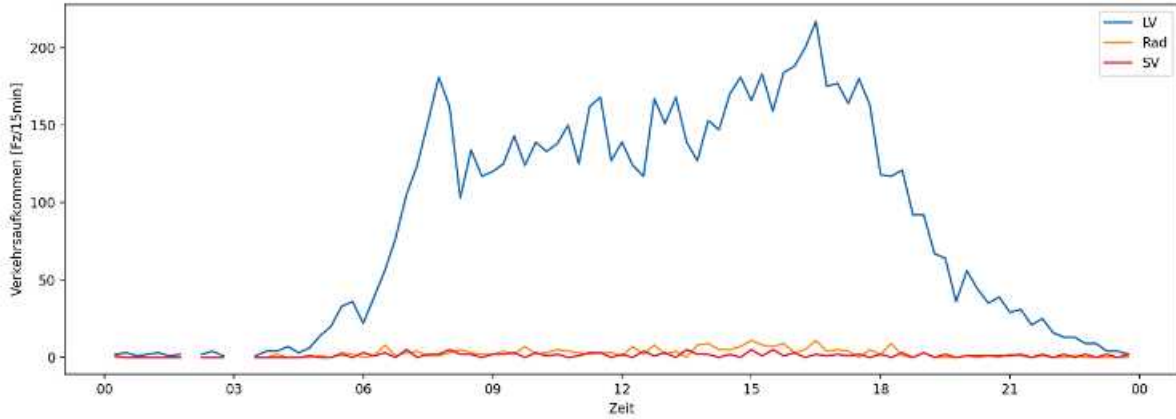


Zeit	Klasse	2	3	4	6	7	8
01:00	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	3	1	1	2	0	1
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0
02:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	3	1	1	2	0	1
	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	1	1	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
03:00	Pkw	0	0	1	1	1	2
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	0	0	1	2	2	2
	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0
04:00	Lfw	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	2	0	1	0	0	2
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	2	0	1	0	0	2
05:00	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	0
	Lfw	1	1	0	0	1	0
	Lkw	0	1	0	0	0	0
	Pkw	3	0	1	0	3	10
	Radfahrer	0	0	1	0	0	1
06:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	4	2	1	0	4	10
	Bus	1	0	0	0	0	1
	Krad	0	0	0	1	0	0
	Lfw	0	1	0	0	1	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
07:00	Pkw	6	18	21	4	15	36
	Radfahrer	0	1	1	0	0	4
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	7	19	21	5	16	37

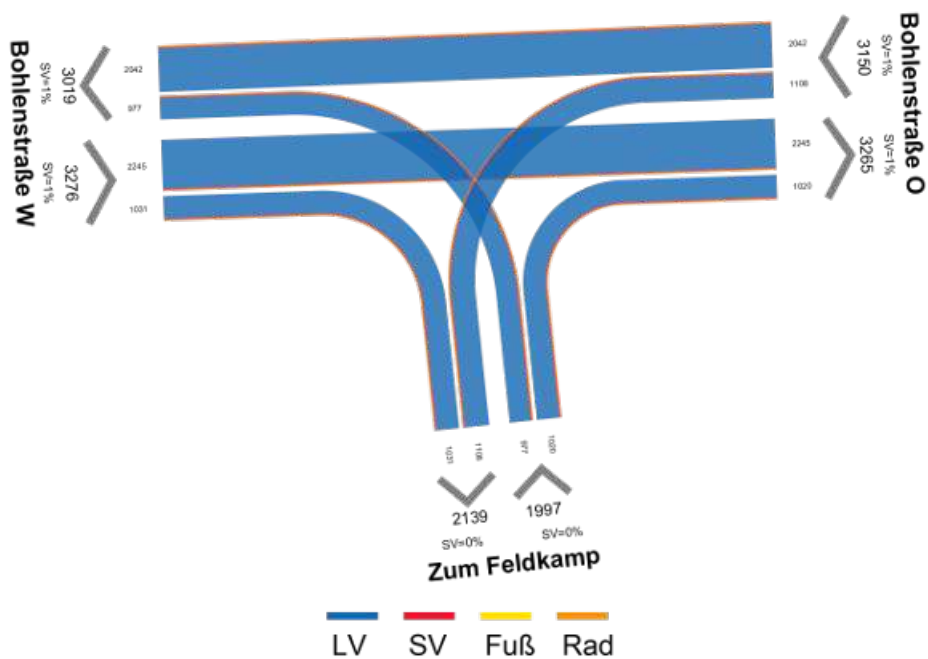
Zeit	Klasse	2	3	4	6	7	8
06:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	0	0	0	0	1	1
	Lfw	1	1	0	3	2	3
	Lkw	0	1	1	1	0	0
	Pkw	30	19	25	6	29	73
	Radfahrer	0	0	3	0	1	6
07:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	33	21	26	10	32	79
	Bus	3	0	0	0	1	3
07:00	Krad	1	0	0	0	4	6
	Lfw	1	2	6	7	8	11
	Lkw	0	0	0	0	1	0
	Pkw	59	35	93	45	75	209
	Radfahrer	2	0	0	0	1	6
	Sattelzug	0	0	0	0	0	1
08:00	Kfz	64	37	99	52	89	230
	Bus	3	0	0	0	1	2
	Krad	0	0	1	1	2	2
08:00	Lfw	10	2	1	4	4	5
	Lkw	0	1	1	0	0	0
	Pkw	81	54	61	54	84	150
	Radfahrer	2	2	1	1	3	4
	Sattelzug	1	0	0	0	0	0
	Kfz	95	57	64	59	91	159
09:00	Bus	2	0	0	0	1	2
	Krad	0	0	0	1	3	1
	Lfw	7	2	5	7	7	7
	Lkw	1	0	0	0	0	1
	Pkw	109	48	57	42	70	146
	Radfahrer	2	2	2	1	3	5
10:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	119	50	62	50	81	157
	Bus	2	0	0	0	0	3
10:00	Krad	0	0	0	1	1	1
	Lfw	7	3	6	0	2	4
	Lkw	0	0	0	0	0	1
	Pkw	122	71	57	65	83	137
	Radfahrer	2	1	2	1	2	6
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
11:00	Kfz	131	74	63	66	86	146
	Bus	2	0	0	1	0	2
	Krad	4	2	1	1	0	3
11:00	Lfw	12	2	4	2	2	4
	Lkw	0	1	0	1	0	0
	Pkw	142	74	45	93	69	122
	Radfahrer	1	2	0	2	3	3
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	160	79	50	98	71	131
12:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	0	1	0	0	0	0
	Lfw	7	3	4	2	3	9
	Lkw	0	1	1	0	0	1
	Pkw	132	66	69	80	79	92
	Radfahrer	5	2	1	2	2	6
13:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	141	71	74	82	82	104
	Bus	4	0	0	3	0	2
13:00	Krad	4	0	0	0	0	0
	Lfw	6	4	2	3	2	7
	Lkw	0	0	0	0	0	1
	Pkw	158	63	59	77	73	127
	Radfahrer	4	2	3	1	1	3
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
14:00	Kfz	172	67	61	83	75	137
	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	0	2	1	0	0	0
14:00	Lfw	8	2	7	1	2	10
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	169	85	74	64	82	144
	Radfahrer	6	4	5	1	6	4
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	179	89	82	65	84	156
15:00	Bus	3	1	1	2	0	2
	Krad	4	2	0	2	1	1
	Lfw	10	11	4	7	4	9
	Lkw	0	0	0	1	0	1
	Pkw	218	80	52	74	83	130
	Radfahrer	8	6	3	1	8	9
16:00	Sattelzug	0	0	0	1	0	0
	Kfz	235	94	57	87	88	143

Zeit	Klasse	2	3	4	6	7	8
16:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	4	0	1	1	2	3
	Lfw	16	6	3	3	2	7
	Lkw	1	1	0	0	0	0
	Pkw	280	97	61	102	77	115
	Radfahrer	3	3	6	8	0	3
17:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	303	104	65	106	81	127
17:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	2	0	0	0	2	1
	Lfw	6	5	2	3	3	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	204	102	81	91	69	112
	Radfahrer	6	1	0	2	1	4
18:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	1
	Kfz	214	107	83	94	74	117
18:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	1	0	0	0	0	2
	Lfw	2	2	1	2	1	4
	Lkw	0	0	0	1	0	0
	Pkw	134	41	55	54	57	92
	Radfahrer	2	1	2	1	3	3
19:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	139	43	56	57	58	100
19:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	1	0	0	0	0	2
	Lfw	0	2	0	0	0	2
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	64	36	34	43	25	50
	Radfahrer	1	1	1	0	0	0
20:00	Sattelzug	1	0	0	0	0	0
	Kfz	68	38	34	43	25	56
20:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	1	0	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	55	19	22	22	15	39
	Radfahrer	1	0	0	0	0	1
21:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	57	19	22	23	15	42
21:00	Bus	3	0	0	0	0	2
	Krad	0	1	0	0	0	0
	Lfw	0	1	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	43	10	10	8	13	20
	Radfahrer	2	0	1	0	0	1
22:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	46	12	10	8	13	22
22:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	0	0	0	0	0	0
	Lfw	0	0	0	0	1	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	10	13	10	5	5	7
	Radfahrer	1	0	0	0	0	0
23:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	12	13	10	5	6	9
23:00	Bus	2	0	0	0	0	2
	Krad	2	0	0	0	0	1
	Lfw	0	0	0	0	0	0
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	6	5	1	1	1	2
	Radfahrer	0	0	0	0	0	0
00:00	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Kfz	10	5	1	1	1	5

Gesamtverkehr

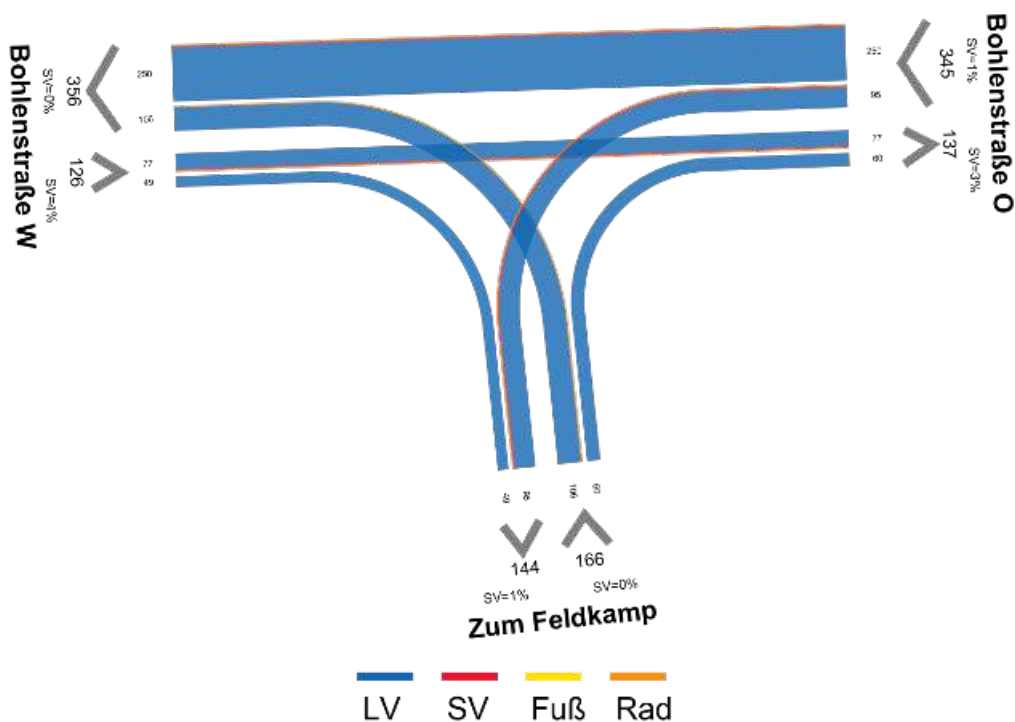


	Bohlenstraße W	Zum Feldkamp	Bohlenstraße O
Bohlenstraße W	0	1031	2245
Zum Feldkamp	977	0	1020
Bohlenstraße O	2042	1108	0



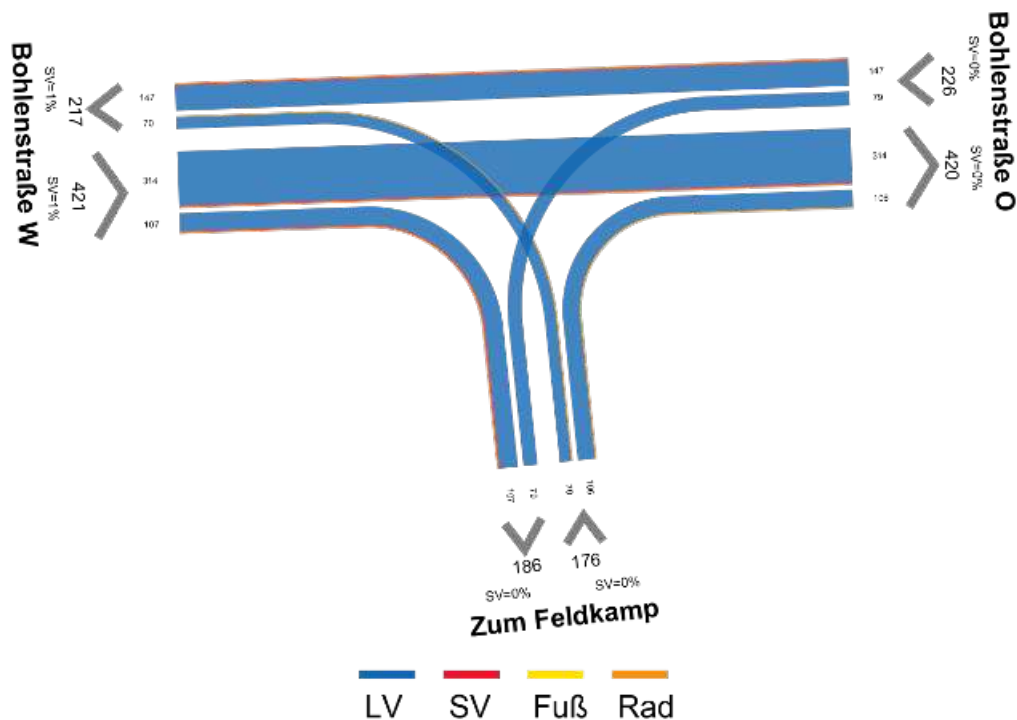
Morgenspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 07:15 - 08:15

Zeit	Klasse	2	3	4	6	7	8
07:15	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	1	0	0	0	1	2
	Lfw	1	2	1	1	2	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	12	9	14	12	11	54
07:30	Radfahrer	0	0	0	0	0	4
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Bus	1	0	0	0	0	1
07:30	Krad	0	0	0	0	1	0
	Lfw	0	0	3	1	2	3
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	16	7	29	10	23	57
	Radfahrer	0	0	0	0	0	1
07:45	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
	Bus	1	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	0	0	0	3
07:45	Lfw	0	0	1	2	1	4
	Lkw	0	0	0	0	1	0
	Pkw	20	11	37	17	19	66
	Radfahrer	1	0	0	0	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
08:00	Bus	2	0	0	0	1	1
	Krad	0	0	1	0	1	0
	Lfw	1	1	0	1	2	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0
	Pkw	20	19	19	16	29	51
08:15	Radfahrer	0	0	1	0	1	1
	Sattelzug	1	0	0	0	0	0



Abendspitzenstunde für den motorisierten Verkehr: 15:45 - 16:45

Zeit	Klasse	2	3	4	6	7	8
15:45	Bus	1	0	0	0	0	0
	Krad	0	1	0	1	1	0
	Lfw	5	0	1	1	1	5
	Lkw	0	0	0	0	0	0
-	Pkw	54	22	17	16	20	39
	Radfahrer	4	2	1	1	0	1
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
16:00	Bus	1	0	0	0	0	1
	Krad	0	0	0	0	1	0
	Lfw	7	2	0	1	0	3
	Lkw	0	1	0	0	0	0
-	Pkw	74	23	12	21	22	22
	Radfahrer	1	0	1	1	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
16:15	Bus	0	0	0	0	0	0
	Krad	0	0	1	0	0	1
	Lfw	5	3	1	0	0	1
	Lkw	0	0	0	0	0	0
-	Pkw	72	26	15	20	17	38
	Radfahrer	0	0	1	2	0	2
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0
16:30	Bus	0	0	0	0	0	1
	Krad	2	0	0	1	0	1
	Lfw	4	1	1	1	1	0
	Lkw	1	0	0	0	0	0
-	Pkw	81	24	17	35	16	32
	Radfahrer	2	2	2	5	0	0
	Sattelzug	0	0	0	0	0	0



Anlage 2

Leistungsfähigkeiten

zum Verkehrsgutachten
Bebauungsplan Nr. 119 „Westlich der
Feuerwehrtechnischen Zentrale“ Teil 2
in Schiffdorf

Impressum

Auftraggeber: Silvester Gerbatowski
Im Gewerbepark 5
27619 Schiffdorf

Auftragnehmer: Sweco GmbH
Karl-Ferdinand-Braun-Straße
28359 Bremen

Bearbeitung: Jasper Püschel (M.Sc.)
Thorben Kölsch (M.Sc.)

Bearbeitungszeitraum: 10/2025-05/2026

Inhaltsverzeichnis

1	Analyse	
	1.1 KP1: Zum Feldkamp / Zufahrt Schulzentrum	4
	1.2 KP2: K 58 / Am Fernsehturm / Zum Feldkamp	10
	1.3 KP3: Bohlenstraße / Zum Feldkamp	35
2	Prognosenufall	
	2.1 KP1: Zum Feldkamp / Zufahrt Schulzentrum	41
	2.2 KP2: K 58 / Am Fernsehturm / Zum Feldkamp	47
	2.3 KP3: Bohlenstraße / Zum Feldkamp	61
3	Prognoseplanfall	
	3.1 KP1: Zum Feldkamp / Zufahrt Schulzentrum	66
	3.2 KP2: K 58 / Am Fernsehturm / Zum Feldkamp	72
	3.3 KP3: Bohlenstraße / Zum Feldkamp	83
	3.4 KP Plan: Planstraße / Zum Feldkamp	89

Projekt	Verkehrsgutachten Bebauungsplan Nr. 119 in Schiffdorf
Projektnummer	71004075
Auftraggeber	Silvester Gerbatowski
Datum	07.05.2025
Document Reference	TK 260507_anlage2_leistungsfähigkeiten_vg_schiffdorf

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 449 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: ANF 2025 Analyse
 Uhrzeit: 7:15-8:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	155	1078	0,993	1070	0,023	0,977	0,969
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,075	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,038	1,000	---
B	4 (4)	371	679	1,000	646	0,029	---	---
	5 (3)	357	661	1,000	641	0,003	0,997	0,966
	6 (2)	169	976	0,996	972	0,003	0,997	---
C	7 (2)	200	1024	1,000	1024	0,007	0,992	0,969
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,081	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,993	1589	0,006	1,000	---
D	10 (4)	358	692	0,996	664	0,029	---	---
	11 (3)	384	637	1,000	617	0,002	0,998	0,968
	12 (2)	151	998	1,000	998	0,017	0,983	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	25	0,980	1070	1092	0,023	1067	3,4	A
	2	138	0,978	1800	1840	0,075	1702	0,0	A
	3	62	0,992	1600	1613	0,038	1551	0,0	A
B	4	19	1,000	646	646	0,029	627	5,7	A
	5	2	1,000	641	641	0,003	639	5,6	A
	6	3	1,000	972	972	0,003	969	3,7	A
C	7	8	0,938	1024	1092	0,007	1084	3,3	A
	8	146	1,000	1800	1800	0,081	1654	0,0	A
	9	9	1,000	1589	1589	0,006	1580	2,3	A
D	10	19	1,000	664	664	0,029	645	5,6	A
	11	1	1,000	617	617	0,002	616	5,8	A
	12	17	1,000	998	998	0,017	981	3,7	A
A	2+3	200	0,983	1732	1763	0,113	1563	0,0	A
B	4+5+6	24	1,000	674	674	0,036	650	5,5	A
C	7+8+9	163	0,997	1800	1806	0,090	1643	2,2	A
D	10+11+12	37	1,000	783	783	0,047	746	4,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	25	0,980	1092	95	0,07	6
	2+3	200	0,983	1763	95	0,38	6
B	4+5+6	24	1,000	674	95	0,11	6
C	7+8+9	163	0,997	1806	95	0,30	6
D	10+11+12	37	1,000	783	95	0,15	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,8	A
		F1	146	371	2,8		
		F2	225				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	1	25	0,1		
		F4	24				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	138	301	2,1		
		F6	163				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	39	0,2		
		F8	37				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	1	3,4	A
A	2+3	9	0,0	A
B	4+5+6	0	5,537681831	A
C	7+8+9	4	2,191705597	A
D	10+11+12	0	4,828031194	A

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 514 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: ANF 2025 Analyse
 Uhrzeit: 16:30-17:30

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	187	1039	0,995	1034	0,036	0,964	0,957
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,086	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	1,000	---
B	4 (4)	428	629	1,000	575	0,030	---	---
	5 (3)	398	624	1,000	597	0,003	0,997	0,954
	6 (2)	167	978	0,998	976	0,004	0,996	---
C	7 (2)	173	1056	1,000	1056	0,007	0,993	0,957
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,087	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,995	1592	0,016	1,000	---
D	10 (4)	391	661	0,998	627	0,061	---	---
	11 (3)	391	631	1,000	604	0,003	0,997	0,954
	12 (2)	174	971	1,000	971	0,041	0,959	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	37	1,000	1034	1034	0,036	997	3,6	A
	2	161	0,966	1800	1864	0,086	1703	0,0	A
	3	12	0,958	1600	1670	0,007	1658	0,0	A
B	4	21	0,833	575	690	0,030	669	5,4	A
	5	2	1,000	597	597	0,003	595	6,0	A
	6	4	0,875	976	1116	0,004	1112	3,2	A
C	7	7	1,000	1056	1056	0,007	1049	3,4	A
	8	160	0,981	1800	1834	0,087	1674	0,0	A
	9	27	0,963	1592	1653	0,016	1626	2,2	A
D	10	40	0,963	627	652	0,061	612	5,9	A
	11	4	0,500	604	1207	0,003	1203	3,0	A
	12	39	1,013	971	958	0,041	919	3,9	A
A	2+3	173	0,965	1785	1849	0,094	1676	0,0	A
B	4+5+6	27	0,852	616	723	0,037	696	5,2	A
C	7+8+9	194	0,979	1800	1838	0,106	1644	2,2	A
D	10+11+12	83	0,964	759	788	0,105	705	5,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	37	1,000	1034	95	0,11	6
	2+3	173	0,965	1849	95	0,31	6
B	4+5+6	27	0,852	723	95	0,12	6
C	7+8+9	194	0,979	1838	95	0,35	6
D	10+11+12	83	0,964	788	95	0,35	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,7	A
		F1	160	370	2,7		
		F2	210				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	4	31	0,2		
		F4	27				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	161	355	2,6		
		F6	194				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	85	0,5		
		F8	83				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	0	3,6	A
A	2+3	12	0,0	A
B	4+5+6	8	5,172608252	A
C	7+8+9	8	2,18988806	A
D	10+11+12	8	5,109517355	A



K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf

Bestand

Auftraggeber: Silvester Gerbatowski

Bearbeiter: japu

Firma:

Auftragsnr.: 71008632-001

Datum: 07.11.2025

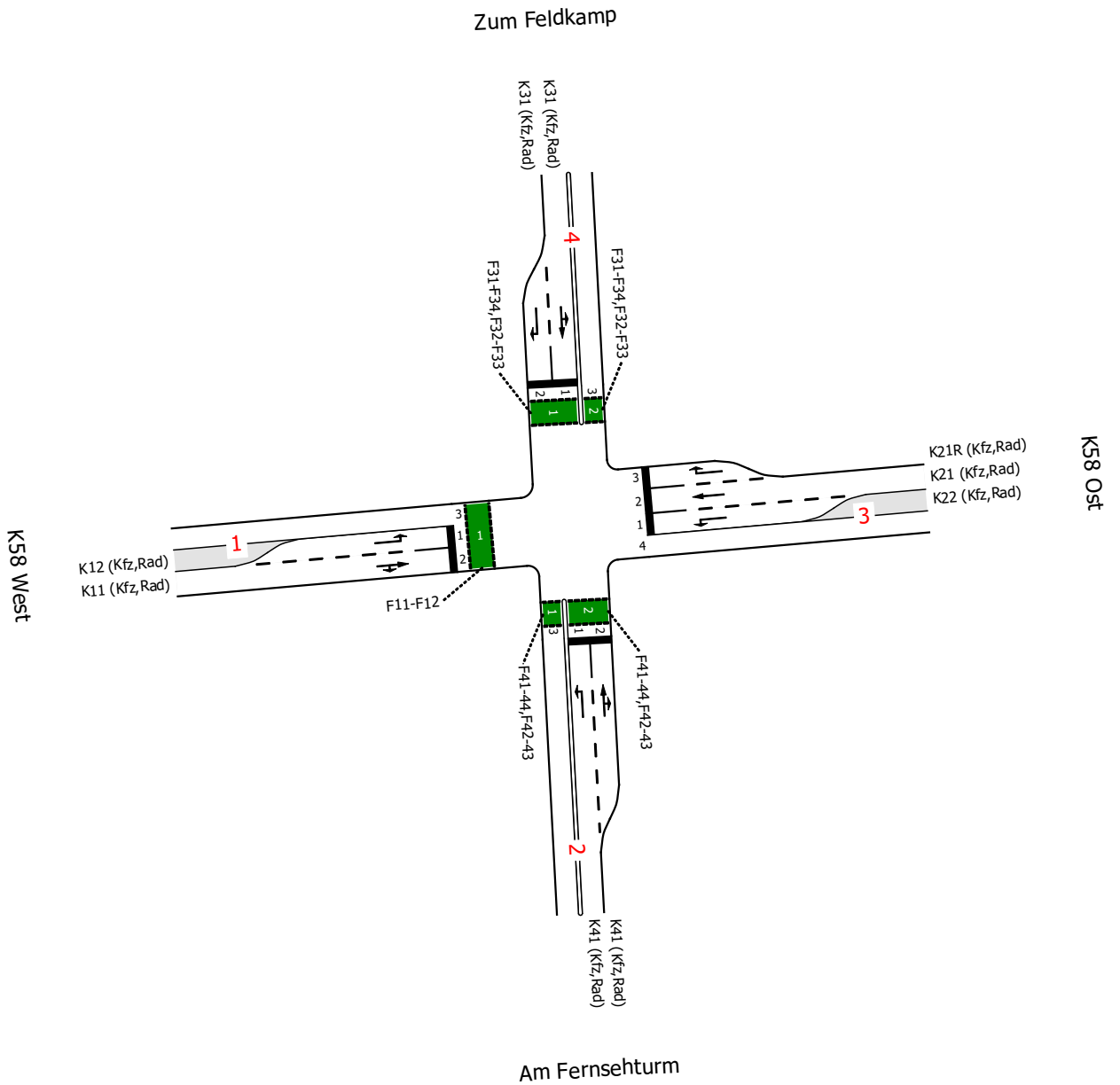
LISA



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	11

LISA

K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	12

Signalgruppen



LISA

	Name	Typ	ID-Nr.	Signalisierte Ströme	Progressiv	Teil-knoten	Symbol	tf _{min}	tf _{max}	ts _{min}	ts _{max}	Anwurf	Abwurf	V _{max} [km/h]	Dunkel/Aus = Freigabe	Farbbild Aus Gelb-Blk	Verkehrsart
1	K11	Kfz (3-feldig)	1	Arm 1 -> 2,3	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 5s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
2	K12	Kfz (3-feldig)	2	Arm 1 -> 4	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 5s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
3	K21	Kfz (3-feldig)	3	Arm 3 -> 1	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
4	K22	Kfz (3-feldig)	4	Arm 3 -> 2	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
5	K31	Kfz (3-feldig)	5	Arm 4 -> 1,2,3	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
6	K41	Kfz (3-feldig)	6	Arm 2 -> 1,3,4	-	TK 1		10	-	1	-	Rotgelb 1s	Gelb 3s	-	-	Dunkel	Kfz;Rad
7	K21R	Kfz Rotgelb (2-feldig)	10	Arm 3 -> 4	-	TK 1		-	-	1	-	-	Gelb 5s	-	X	Dunkel	Kfz;Rad
8	F11-F12	Fuß/Rad (2-feldig)	7	Arm 1 (quer.): Furt 1	-	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.
9	F31-F34	Fuß/Rad (2-feldig)	8	Arm 4 (quer.): Furt 1;Furt 2	außen	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.
10	F32-F33	Fuß/Rad (2-feldig)	9	Arm 4 (quer.): Furt 1;Furt 2	außen	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.
11	F41-44	Fuß/Rad (2-feldig)	11	Arm 2 (quer.): Furt 2;Furt 1	-	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.
12	F42-43	Fuß/Rad (2-feldig)	12	Arm 2 (quer.): Furt 2;Furt 1	-	TK 1		5	-	1	-	-	-	-	-	Dunkel	Rad;Fußg.

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf						
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm						
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand			Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung				Blatt	13

Zwischenzeitenmatrix ZZM



LISA

		EINFAHREND											
		K11	K12	K21	K22	K31	K41	K21R	F11-F12	F31-F34	F32-F33	F41-44	F42-43
RÄUMEND	K11	█	-	-	7	7	7	-	7	-	-	-	-
	K12	-	█	7	7	7	7	11	7	8	8	-	-
	K21	-	5	█	-	6	5	-	8	-	-	-	-
	K22	5	5	-	█	5	5	-	-	-	-	7	7
	K31	6	5	5	5	█	-	-	-	5	5	10	10
	K41	5	5	6	5	-	█	10	-	7	7	5	5
	K21R	-	2	-	-	-	3	█	-	-	-	-	-
	F11-F12	13	13	10	-	-	-	-	█	-	-	-	-
	F31-F34	-	3	-	-	11	4	-	-	█	-	-	-
	F32-F33	-	3	-	-	11	4	-	-	-	█	-	-
	F41-44	-	-	-	5	5	8	-	-	-	-	█	-
	F42-43	-	-	-	5	5	8	-	-	-	-	-	█

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf			
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm			
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum 07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt 14

LISA

KP2 Analysefall 2025 ohne FCD Morgenspitze

Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		59	195	199
	2	28		10	23
	3	532	27		172
	4	166	19	41	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	47	79,66
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	10,17
Lkw	6	10,17
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	59	100 %
SV-Anteil	6	10,17

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	151	77,44
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	30	15,38
Lkw	11	5,64
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,54
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	195	100 %
SV-Anteil	14	7,18

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	176	88,44
Krad	3	1,51
Rad	0	0,00
Lieferfzg	14	7,04
Lkw	3	1,51
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,51
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	199	100 %
SV-Anteil	6	3,02

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	12	42,86
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	12	42,86
Lkw	4	14,29
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	28	100 %
SV-Anteil	4	14,29

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	3	30,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	60,00
Lkw	1	10,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	10	100 %
SV-Anteil	1	10,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	8	34,78
Krad	0	0,00
Rad	7	30,43
Lieferfzg	6	26,09
Lkw	2	8,70
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	23	100 %
SV-Anteil	2	8,70

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	15

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	487	91,54
Krad	2	0,38
Rad	0	0,00
Lieferfzg	31	5,83
Lkw	9	1,69
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	0,56
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	532	100 %
SV-Anteil	12	2,26

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	26	96,30
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	3,70
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	27	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	158	91,86
Krad	2	1,16
Rad	4	2,33
Lieferfzg	5	2,91
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,74
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	172	100 %
SV-Anteil	3	1,74

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	141	84,94
Krad	2	1,20
Rad	0	0,00
Lieferfzg	18	10,84
Lkw	4	2,41
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,60
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	166	100 %
SV-Anteil	5	3,01

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	13	68,42
Krad	0	0,00
Rad	3	15,79
Lieferfzg	3	15,79
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	19	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	33	80,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	12,20
Lkw	1	2,44
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	4,88
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	41	100 %
SV-Anteil	3	7,32

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	16

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	487	91,54
Krad	2	0,38
Rad	0	0,00
Lieferfzg	31	5,83
Lkw	9	1,69
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	0,56
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	532	100 %
SV-Anteil	12	2,26

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	26	96,30
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	3,70
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	27	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	158	91,86
Krad	2	1,16
Rad	4	2,33
Lieferfzg	5	2,91
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,74
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	172	100 %
SV-Anteil	3	1,74

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	141	84,94
Krad	2	1,20
Rad	0	0,00
Lieferfzg	18	10,84
Lkw	4	2,41
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,60
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	166	100 %
SV-Anteil	5	3,01

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	13	68,42
Krad	0	0,00
Rad	3	15,79
Lieferfzg	3	15,79
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	19	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

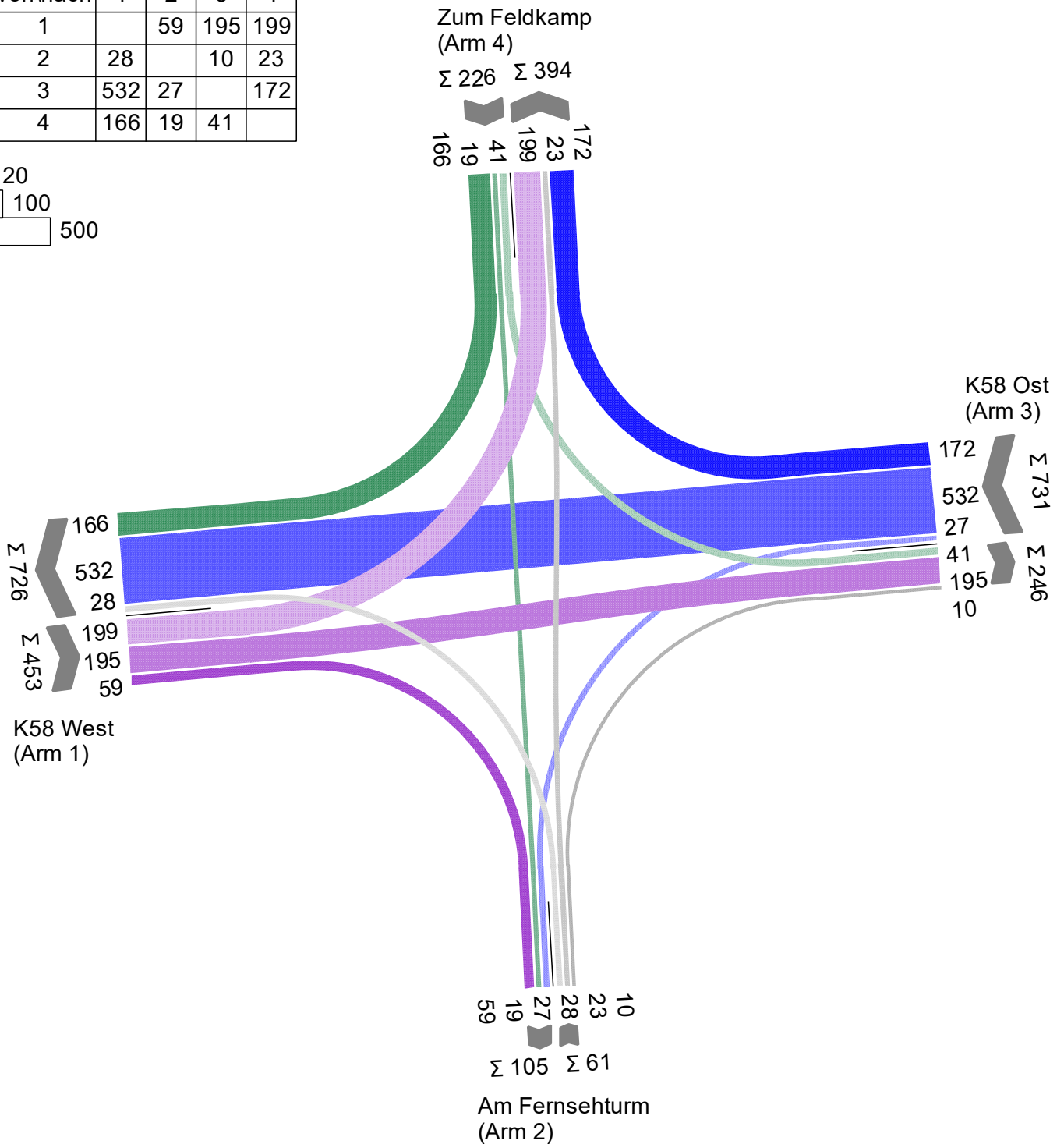
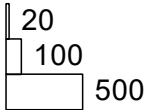
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	33	80,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	12,20
Lkw	1	2,44
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	4,88
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	41	100 %
SV-Anteil	3	7,32

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	17

KP2 Analysefall 2025 ohne FCD Morgenspitze

Spitzenstunde 07:15 - 08:15

von\nach	1	2	3	4
1		59	195	199
2	28		10	23
3	532	27		172
4	166	19	41	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	18

LISA

KP2 Analysefall 2025 ohne FCD Nachmittagsspitze Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		47	538	147
	2	81		40	57
	3	279	17		75
	4	113	38	124	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	43	91,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	2	4,26
Lkw	2	4,26
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	47	100 %
SV-Anteil	2	4,26

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	474	88,10
Krad	1	0,19
Rad	0	0,00
Lieferfzg	52	9,67
Lkw	9	1,67
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	0,37
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	538	100 %
SV-Anteil	11	2,04

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	136	92,52
Krad	1	0,68
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	6,80
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	147	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	74	91,36
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	6,17
Lkw	2	2,47
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	81	100 %
SV-Anteil	2	2,47

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	36	90,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	4	10,00
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	40	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	38	66,67
Krad	4	7,02
Rad	12	21,05
Lieferfzg	3	5,26
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	57	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	19

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	242	86,74
Krad	4	1,43
Rad	0	0,00
Lieferfzg	31	11,11
Lkw	2	0,72
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	279	100 %
SV-Anteil	2	0,72

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	14	82,35
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	5,88
Lkw	2	11,76
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	17	100 %
SV-Anteil	2	11,76

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	65	86,67
Krad	1	1,33
Rad	0	0,00
Lieferfzg	8	10,67
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	1,33
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	75	100 %
SV-Anteil	1	1,33

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	106	93,81
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	5,31
Lkw	1	0,88
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	113	100 %
SV-Anteil	1	0,88

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	27	71,05
Krad	2	5,26
Rad	3	7,89
Lieferfzg	6	15,79
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	38	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	112	90,32
Krad	1	0,81
Rad	0	0,00
Lieferfzg	11	8,87
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	124	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf

Knotenpunkt K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm

Auftragsnr. 71008632-001

Variante

Bestand

Datum

06.05.2026

Bearbeiter japu

Abzeichnung

Blatt

20

LISA

KP2 Analysefall 2025 ohne FCD Nachmittagsspitze Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		47	538	147
	2	81		40	57
	3	279	17		75
	4	113	38	124	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	43	91,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	2	4,26
Lkw	2	4,26
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	47	100 %
SV-Anteil	2	4,26

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	474	88,10
Krad	1	0,19
Rad	0	0,00
Lieferfzg	52	9,67
Lkw	9	1,67
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	0,37
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	538	100 %
SV-Anteil	11	2,04

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	136	92,52
Krad	1	0,68
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	6,80
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	147	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	74	91,36
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	6,17
Lkw	2	2,47
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	81	100 %
SV-Anteil	2	2,47

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	36	90,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	4	10,00
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	40	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

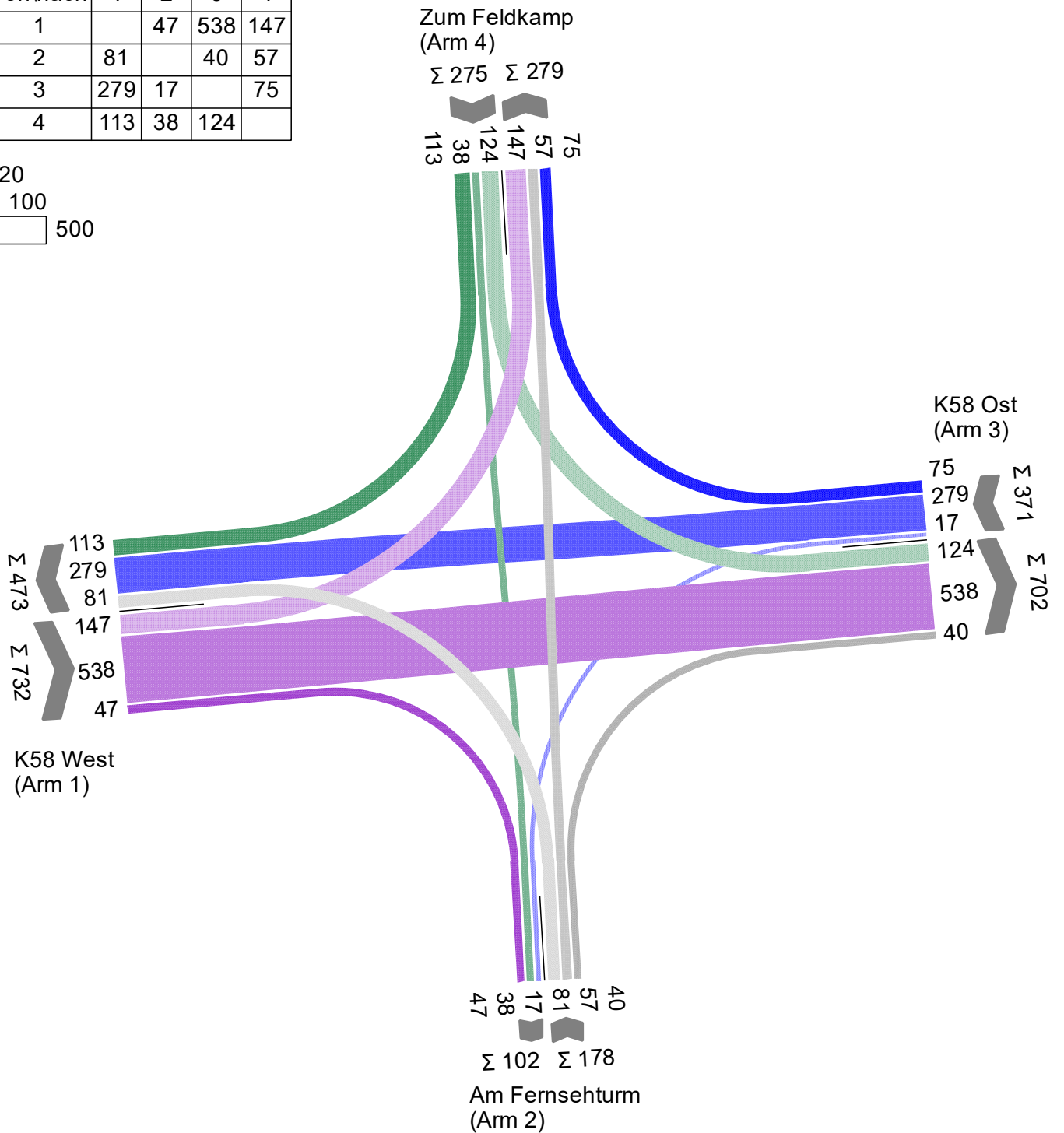
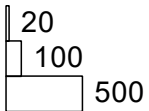
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	38	66,67
Krad	4	7,02
Rad	12	21,05
Lieferfzg	3	5,26
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	57	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	21

KP2 Analysefall 2025 ohne FCD Nachmittagsspitze

Spitzenstunde 16:15 - 17:15

von\nach	1	2	3	4
1		47	538	147
2	81		40	57
3	279	17		75
4	113	38	124	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	22

LISA

KP2 Analysefall 2025 mit FCD Morgenspitze

Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		59	67	199
	2	28		10	23
	3	328	27		172
	4	166	19	41	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	47	79,66
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	10,17
Lkw	6	10,17
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	59	100 %
SV-Anteil	6	10,17

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	52	77,61
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	14,93
Lkw	4	5,97
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	1,49
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	67	100 %
SV-Anteil	5	7,46

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	176	88,44
Krad	3	1,51
Rad	0	0,00
Lieferfzg	14	7,04
Lkw	3	1,51
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,51
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	199	100 %
SV-Anteil	6	3,02

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	12	42,86
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	12	42,86
Lkw	4	14,29
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	28	100 %
SV-Anteil	4	14,29

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	3	30,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	60,00
Lkw	1	10,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	10	100 %
SV-Anteil	1	10,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	8	34,78
Krad	0	0,00
Rad	7	30,43
Lieferfzg	6	26,09
Lkw	2	8,70
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	23	100 %
SV-Anteil	2	8,70

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	23

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	300	91,46
Krad	1	0,30
Rad	0	0,00
Lieferfzg	19	5,79
Lkw	6	1,83
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	0,61
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	328	100 %
SV-Anteil	8	2,44

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	26	96,30
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	3,70
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	27	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	158	91,86
Krad	2	1,16
Rad	4	2,33
Lieferfzg	5	2,91
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,74
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	172	100 %
SV-Anteil	3	1,74

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	141	84,94
Krad	2	1,20
Rad	0	0,00
Lieferfzg	18	10,84
Lkw	4	2,41
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,60
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	166	100 %
SV-Anteil	5	3,01

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	13	68,42
Krad	0	0,00
Rad	3	15,79
Lieferfzg	3	15,79
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	19	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

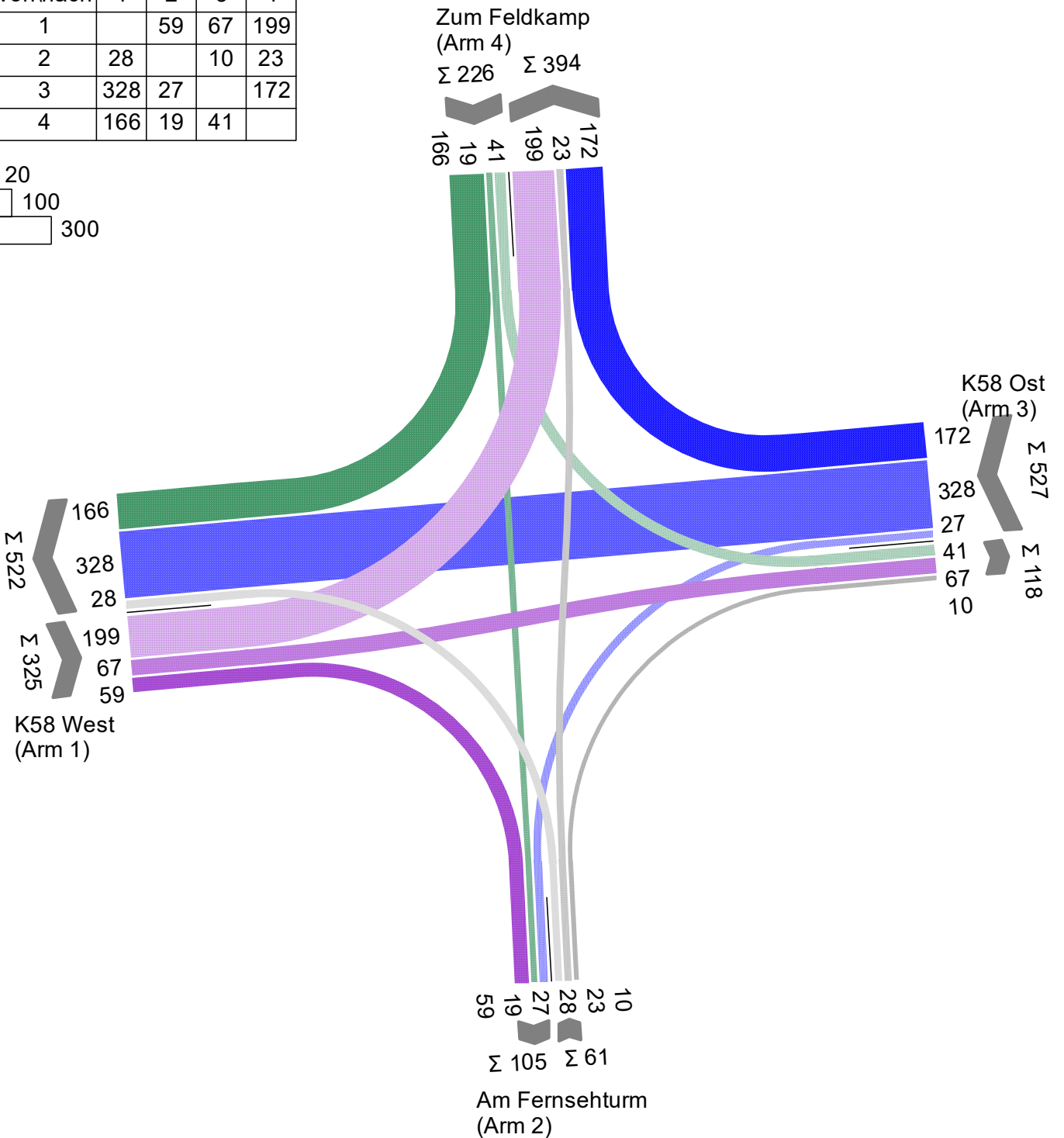
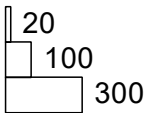
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	33	80,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	12,20
Lkw	1	2,44
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	4,88
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	41	100 %
SV-Anteil	3	7,32

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	24

KP2 Analysefall 2025 mit FCD Morgenspitze

Spitzenstunde 07:15 - 08:15

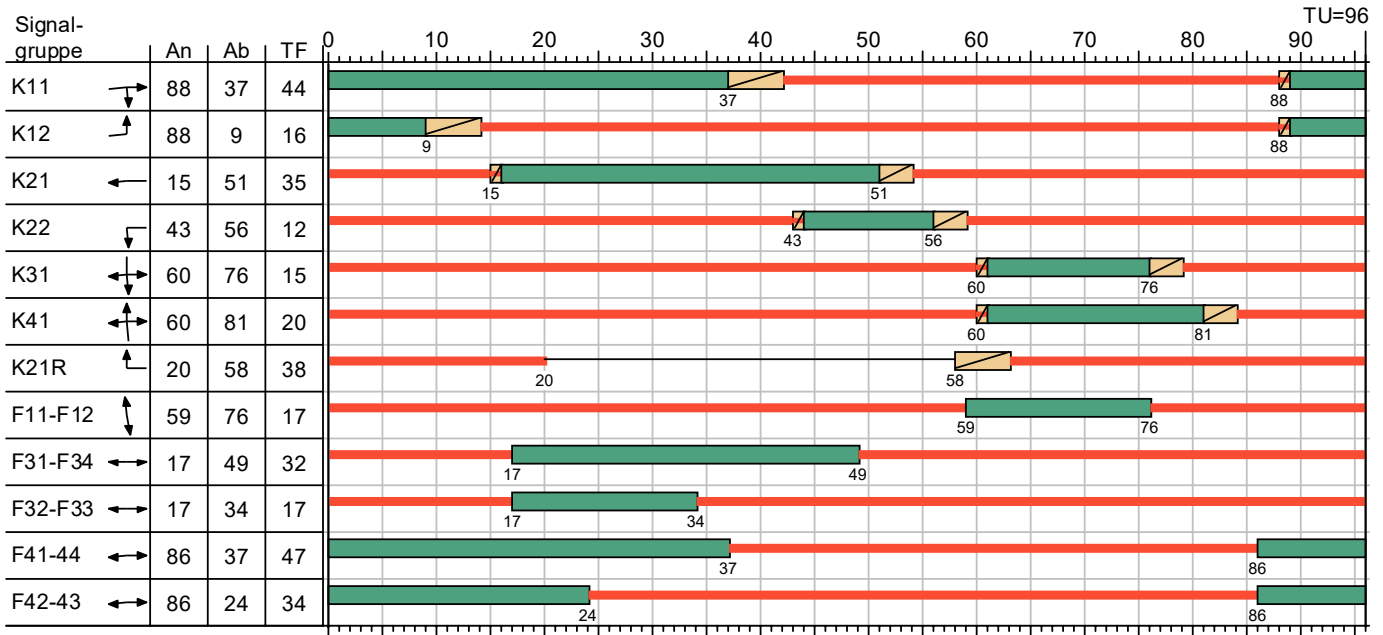
von\nach	1	2	3	4
1		59	67	199
2	28		10	23
3	328	27		172
4	166	19	41	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	25

LISA

FZP SZP9 MS ANF max. Verl. K12












Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	3	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Analysefall 2025 mit FCD Morgenspitze	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	26

LISA

MIV - FZP SZP9 MS ANF max. Verl. K12 (TU=96) - KP2 Analysefall 2025 mit FCD Morgenspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K12	16	17	80	0,177	199	5,307	1,841	1955	346	9	0,841	5,703	9,742	59,796	58,000	x	0,575	44,946	C		
	2		K11	44	45	52	0,469	126	3,360	1,918	1877	880	23	0,093	2,005	4,400	27,878		-	0,143	14,887	A		
	1+2		K11, K12					325	8,667	1,871	1924	558	15	0,876	8,279	13,145	83,287		-	0,582	34,762	B		
2	1		K41	20	21	76	0,219	28	0,747	1,993	1806	242	6	0,073	0,730	2,175	14,446		-	0,116	37,652	C		
	2		K41	20	21	76	0,219	26	0,693	1,956	1841	403	11	0,038	0,587	1,883	12,360	56,000	-	0,065	30,040	B		
3	3		K21R	38	39	58	0,406	168	4,480	1,823	1975	802	21	0,149	3,057	6,014	36,553		-	0,209	19,175	A		
	2		K21	35	36	61	0,375	328	8,747	1,832	1965	737	20	0,477	7,039	11,526	70,401		-	0,445	24,836	B		
	1		K22	12	13	84	0,135	27	0,720	1,800	2000	270	7	0,062	0,693	2,101	12,606	58,000	-	0,100	37,233	C		
4	2		K31	15	16	81	0,167	166	4,427	1,841	1955	326	9	0,627	4,657	8,307	50,988	32,000	x	0,509	43,325	C		
	1		K31	15	16	81	0,167	57	1,520	1,871	1924	278	7	0,145	1,486	3,548	22,459		-	0,205	38,119	C		
	1+2		K31					223	5,947	1,849	1947	424	11	0,678	5,931	10,050	63,617		-	0,526	38,912	C		
Knotenpunktssummen:								1125				3612												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,254	24,494		
				TU = 96 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	27

LISA

Fußgängerverkehr - FZP SZP9 MS ANF max. Verl. K12 (TU=96)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	79				79,000	E	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	49	0,000	49	0,000	49,000	C	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	64	0,000	64	0,000	64,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	28

LISA

KP2 Analysefall 2025 mit FCD Nachmittagspitze Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		47	247	147
	2	81		40	57
	3	123	17		75
	4	113	38	124	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	43	91,49
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	2	4,26
Lkw	2	4,26
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	47	100 %
SV-Anteil	2	4,26

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	218	88,26
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	24	9,72
Lkw	4	1,62
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,40
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	247	100 %
SV-Anteil	5	2,02

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	136	92,52
Krad	1	0,68
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	6,80
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	147	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	74	91,36
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	6,17
Lkw	2	2,47
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	81	100 %
SV-Anteil	2	2,47

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	36	90,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	4	10,00
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	40	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	38	66,67
Krad	4	7,02
Rad	12	21,05
Lieferfzg	3	5,26
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	57	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	29

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	107	86,99
Krad	2	1,63
Rad	0	0,00
Lieferfzg	13	10,57
Lkw	1	0,81
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	123	100 %
SV-Anteil	1	0,81

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	14	82,35
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	5,88
Lkw	2	11,76
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	17	100 %
SV-Anteil	2	11,76

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	65	86,67
Krad	1	1,33
Rad	0	0,00
Lieferfzg	8	10,67
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	1,33
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	75	100 %
SV-Anteil	1	1,33

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	106	93,81
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	5,31
Lkw	1	0,88
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	113	100 %
SV-Anteil	1	0,88

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	27	71,05
Krad	2	5,26
Rad	3	7,89
Lieferfzg	6	15,79
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	38	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

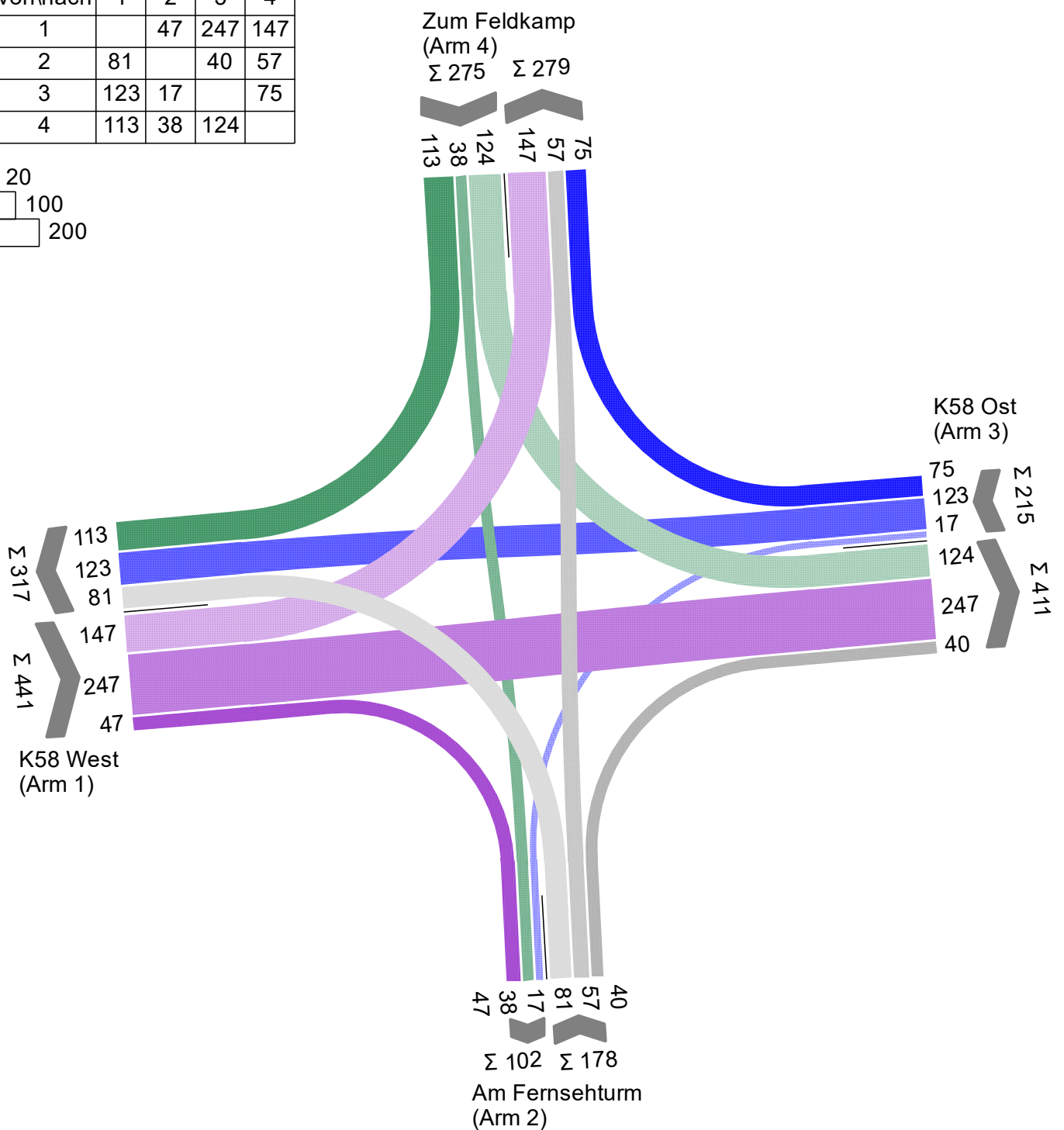
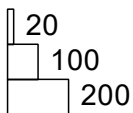
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	112	90,32
Krad	1	0,81
Rad	0	0,00
Lieferfzg	11	8,87
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	124	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	30

KP2 Analysefall 2025 mit FCD Nachmittagspitze

Spitzenstunde 16:15 - 17:15

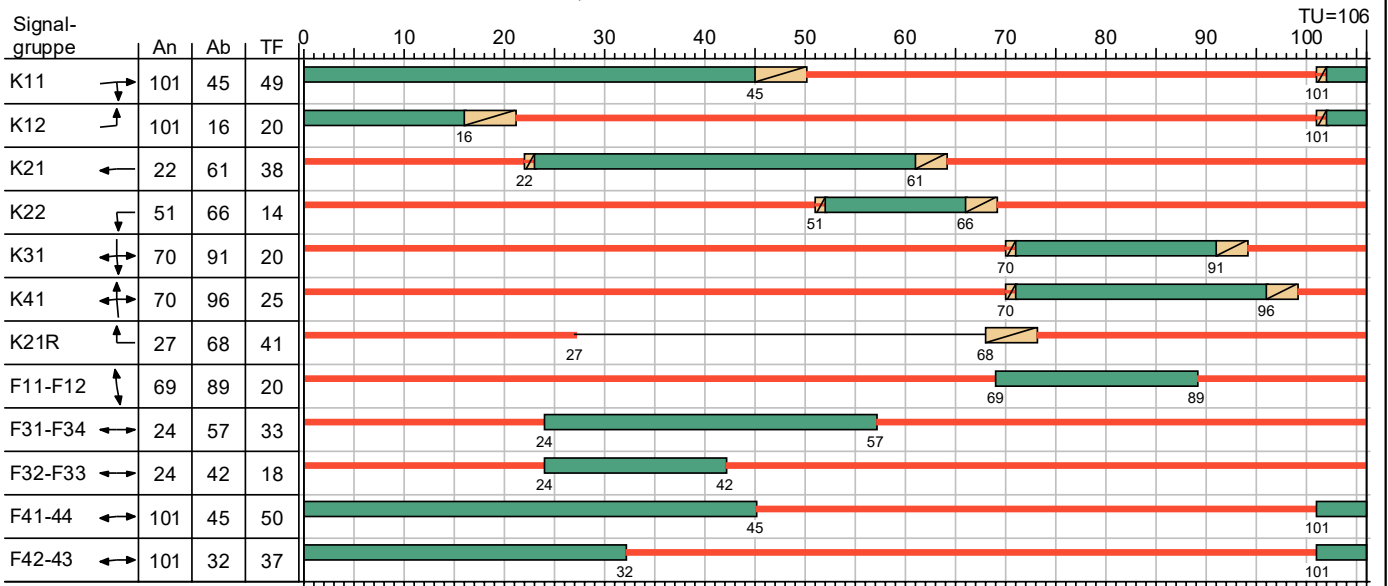
von\nach	1	2	3	4
1		47	247	147
2	81		40	57
3	123	17		75
4	113	38	124	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	31

LISA

FZP SZP10 NS ANF max. Verl. K12, K31












Eigenschaften

Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	4	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Analysefall 2025 mit FCD Nachmittagspitze	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	32

LISA

MIV - FZP SZP10 NS ANF max. Verl. K12, K31 (TU=106) - KP2 Analysefall 2025 mit FCD Nachmittagspitze

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _v [m]	LK [m]	N _{MS,95>PK} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K12	20	21	86	0,198	147	4,328	1,800	2000	396	12	0,343	4,090	7,510	45,060	58,000	-	0,371	39,911	C		
	2		K11	49	50	57	0,472	294	8,657	1,832	1965	928	27	0,267	5,642	9,659	58,823		-	0,317	18,411	A		
2	1		K41	25	26	81	0,245	81	2,385	1,834	1963	300	9	0,211	2,318	4,893	29,916		-	0,270	42,193	C		
	2		K41	25	26	81	0,245	85	2,503	1,800	2000	490	14	0,117	2,090	4,535	27,210	56,000	-	0,173	32,409	B		
3	3		K21R	41	42	65	0,396	75	2,208	1,818	1980	784	23	0,059	1,446	3,480	21,089		-	0,096	20,370	B		
	2		K21	38	39	68	0,368	123	3,622	1,811	1988	732	22	0,113	2,553	5,255	31,719		-	0,168	23,120	B		
	1		K22	14	15	92	0,142	17	0,501	1,958	1839	261	8	0,038	0,471	1,632	10,654	58,000	-	0,065	39,904	C		
4	2		K31	20	21	86	0,198	113	3,327	1,813	1986	393	12	0,231	3,061	6,020	36,373	32,000	x	0,288	38,267	C		
	1		K31	20	21	86	0,198	159	4,682	1,800	2000	286	8	0,769	5,128	8,958	53,748		-	0,556	51,968	D		
	1+2		K31					272	8,009	1,805	1994	449	13	0,978	8,165	12,998	77,988		-	0,606	44,700	C		
Knotenpunktsummen:								1094				4177												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,329	31,587		
				TU = 106 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
t _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
-x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
k	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	33

LISA

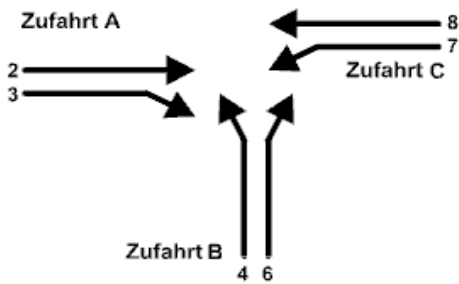
Fußgängerverkehr - FZP SZP10 NS ANF max. Verl. K12, K31 (TU=106)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	86				86,000	F	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	56	0,000	56	0,000	56,000	D	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	73	0,000	73	0,000	73,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	34

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 637 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: ANF 2025 / Analyse
Uhrzeit: 7:00-8:00

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,044	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,031	---
B	4 (3)	448	535	1,000	482	0,218	---
	6 (2)	103	825	1,000	825	0,073	---
C	7 (2)	127	1113	1,000	1113	0,086	0,900
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,138	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	78	1,019	1800	1766	0,044	1688	0,0	A
	3	49	1,000	1600	1600	0,031	1551	0,0	A
B	4	105	1,000	482	482	0,218	377	9,6	A
	6	60	1,000	825	825	0,073	765	4,7	A
C	7	95	1,005	1113	1107	0,086	1012	3,6	A
	8	250	0,994	1800	1811	0,138	1561	0,0	A
A	2+3	127	1,012	1718	1698	0,075	1571	0,0	A
B	4+6	165	1,000	748	748	0,221	583	6,2	A
C	7+8	345	0,997	1800	1805	0,191	1460	2,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	127	1,012	1698	95	0,24	7
B	4+6	165	1,000	748	95	0,85	6
C	7+8	345	0,997	1805	95	0,71	6

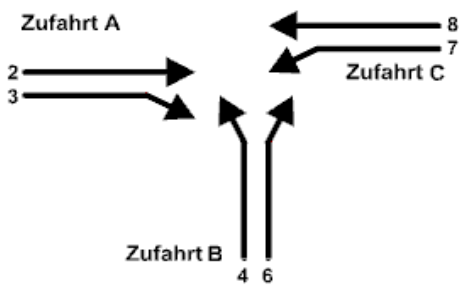
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	250	377	2,8	2,8	A
		F2	127				
		F23	---				
B	nein	F23	---	165	1,1	1,1	A
		F3	0				
		F4	165				
		F45	---				
C	nein	F45	---	423	3,3	3,3	A
		F5	78				
		F6	345				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	2	0,0	A
A	3	0	0	A
B	4	0	9,557740525	A
B	6	0	4,706502885	A
C	7	1	3,558140846	A
C	8	6	0	A

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 818 Fz/h

A-C /B
Knotenpunkt: Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: ANF 2025 Analyse
 Uhrzeit: 15:30-16:30

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,173	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,064	---
B	4 (3)	596	442	1,000	394	0,170	---
	6 (2)	365	618	1,000	618	0,160	---
C	7 (2)	417	800	1,000	800	0,101	0,890
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,082	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	313	0,995	1800	1809	0,173	1496	0,0	A
	3	104	0,990	1600	1616	0,064	1512	0,0	A
B	4	69	0,971	394	406	0,170	337	10,7	B
	6	101	0,980	618	631	0,160	530	6,8	A
C	7	82	0,982	800	815	0,101	733	4,9	A
	8	149	0,990	1800	1818	0,082	1669	0,0	A
A	2+3	417	0,994	1746	1756	0,237	1339	0,0	A
B	4+6	170	0,976	797	817	0,208	647	5,6	A
C	7+8	231	0,987	1800	1824	0,127	1593	2,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	417	0,994	1756	95	0,93	6
B	4+6	170	0,976	817	95	0,79	6
C	7+8	231	0,987	1824	95	0,43	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	149	566	4,8	4,8	A
		F2	417				
		F23	---				
B	nein	F23	---	170	1,1	1,1	A
		F3	0				
		F4	170				
		F45	---				
C	nein	F45	---	544	4,6	4,6	A
		F5	313				
		F6	231				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	6	0,0	A
A	3	2	0	A
B	4	4	10,69258367	B
B	6	4	6,79230859	A
C	7	3	4,914302375	A
C	8	5	0	A

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 505 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: PNF Planung
 Uhrzeit: 7:15-8:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	179	1049	0,993	1041	0,038	0,962	0,954
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,077	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,038	1,000	---
B	4 (4)	415	640	1,000	595	0,032	---	---
	5 (3)	400	622	1,000	594	0,003	0,997	0,951
	6 (2)	173	971	0,996	968	0,003	0,997	---
C	7 (2)	204	1019	1,000	1019	0,007	0,992	0,954
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,088	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,993	1589	0,013	1,000	---
D	10 (4)	395	658	0,996	621	0,040	---	---
	11 (3)	421	605	1,000	577	0,002	0,998	0,953
	12 (2)	169	977	1,000	977	0,025	0,975	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	40	0,988	1041	1055	0,038	1015	3,5	A
	2	142	0,979	1800	1839	0,077	1697	0,0	A
	3	62	0,992	1600	1613	0,038	1551	0,0	A
B	4	19	1,000	595	595	0,032	576	6,3	A
	5	2	1,000	594	594	0,003	592	6,1	A
	6	3	1,000	968	968	0,003	965	3,7	A
C	7	8	0,938	1019	1087	0,007	1079	3,3	A
	8	158	1,000	1800	1800	0,088	1642	0,0	A
	9	21	1,000	1589	1589	0,013	1568	2,3	A
D	10	25	1,000	621	621	0,040	596	6,0	A
	11	1	1,000	577	577	0,002	576	6,2	A
	12	24	1,000	977	977	0,025	953	3,8	A
A	2+3	204	0,983	1734	1764	0,116	1560	0,0	A
B	4+5+6	24	1,000	625	625	0,038	601	6,0	A
C	7+8+9	187	0,997	1800	1805	0,104	1618	2,2	A
D	10+11+12	50	1,000	751	751	0,067	701	5,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	40	0,988	1055	95	0,12	6
	2+3	204	0,983	1764	95	0,39	6
B	4+5+6	24	1,000	625	95	0,12	6
C	7+8+9	187	0,997	1805	95	0,35	6
D	10+11+12	50	1,000	751	95	0,21	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	3,1	A
		F1	158	402	3,1		
		F2	244				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	1	25	0,1		
		F4	24				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	142	329	2,4		
		F6	187				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	52	0,3		
		F8	50				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 555 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: PNF Planung
 Uhrzeit: 16:30-17:30

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	198	1026	0,995	1021	0,038	0,962	0,955
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,090	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	1,000	---
B	4 (4)	459	602	1,000	541	0,032	---	---
	5 (3)	417	608	1,000	580	0,003	0,997	0,951
	6 (2)	173	971	0,998	969	0,004	0,996	---
C	7 (2)	179	1049	1,000	1049	0,007	0,993	0,955
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,995	1592	0,017	1,000	---
D	10 (4)	409	645	0,998	610	0,078	---	---
	11 (3)	409	615	1,000	587	0,005	0,995	0,950
	12 (2)	184	958	1,000	958	0,054	0,946	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	39	1,000	1021	1021	0,038	982	3,7	A
	2	167	0,967	1800	1861	0,090	1694	0,0	A
	3	12	0,958	1600	1670	0,007	1658	0,0	A
B	4	21	0,833	541	650	0,032	629	5,7	A
	5	2	1,000	580	580	0,003	578	6,2	A
	6	4	0,875	969	1108	0,004	1104	3,3	A
C	7	7	1,000	1049	1049	0,007	1042	3,5	A
	8	170	0,982	1800	1832	0,093	1662	0,0	A
	9	28	0,964	1592	1651	0,017	1623	2,2	A
D	10	49	0,969	610	629	0,078	580	6,2	A
	11	5	0,600	587	978	0,005	973	3,7	A
	12	51	1,010	958	949	0,054	898	4,0	A
A	2+3	179	0,966	1785	1847	0,097	1668	0,0	A
B	4+5+6	27	0,852	584	686	0,039	659	5,5	A
C	7+8+9	205	0,980	1800	1836	0,112	1631	2,2	A
D	10+11+12	105	0,971	746	768	0,137	663	5,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	39	1,000	1021	95	0,12	6
	2+3	179	0,966	1847	95	0,32	6
B	4+5+6	27	0,852	686	95	0,12	6
C	7+8+9	205	0,980	1836	95	0,38	6
D	10+11+12	105	0,971	768	95	0,47	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	2,9	A
		F1	170	388	2,9		
		F2	218				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	5	32	0,2		
		F4	27				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	167	372	2,8		
		F6	205				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	107	0,7		
		F8	105				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

LISA

KP2 Prognosenullfall Morgenspitze V3 Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		61	71	210
	2	29		11	25
	3	345	28		177
	4	177	21	48	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	49	80,33
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	9,84
Lkw	6	9,84
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	61	100 %
SV-Anteil	6	9,84

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	31	43,66
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	34	47,89
Lkw	3	4,23
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	4,23
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	71	100 %
SV-Anteil	6	8,45

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	185	88,10
Krad	4	1,90
Rad	0	0,00
Lieferfzg	18	8,57
Lkw	3	1,43
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	210	100 %
SV-Anteil	3	1,43

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	13	44,83
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	12	41,38
Lkw	4	13,79
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	29	100 %
SV-Anteil	4	13,79

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	3	27,27
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	7	63,64
Lkw	1	9,09
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	11	100 %
SV-Anteil	1	9,09

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	9	36,00
Krad	0	0,00
Rad	7	28,00
Lieferfzg	7	28,00
Lkw	2	8,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	25	100 %
SV-Anteil	2	8,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	47

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	337	97,68
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	6	1,74
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	0,58
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	345	100 %
SV-Anteil	8	2,32

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	27	96,43
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	3,57
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	28	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	163	92,09
Krad	3	1,69
Rad	3	1,69
Lieferfzg	5	2,82
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,69
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	177	100 %
SV-Anteil	3	1,69

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	170	96,05
Krad	2	1,13
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	3	1,69
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	1,13
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	177	100 %
SV-Anteil	5	2,82

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	15	71,43
Krad	0	0,00
Rad	3	14,29
Lieferfzg	3	14,29
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	21	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

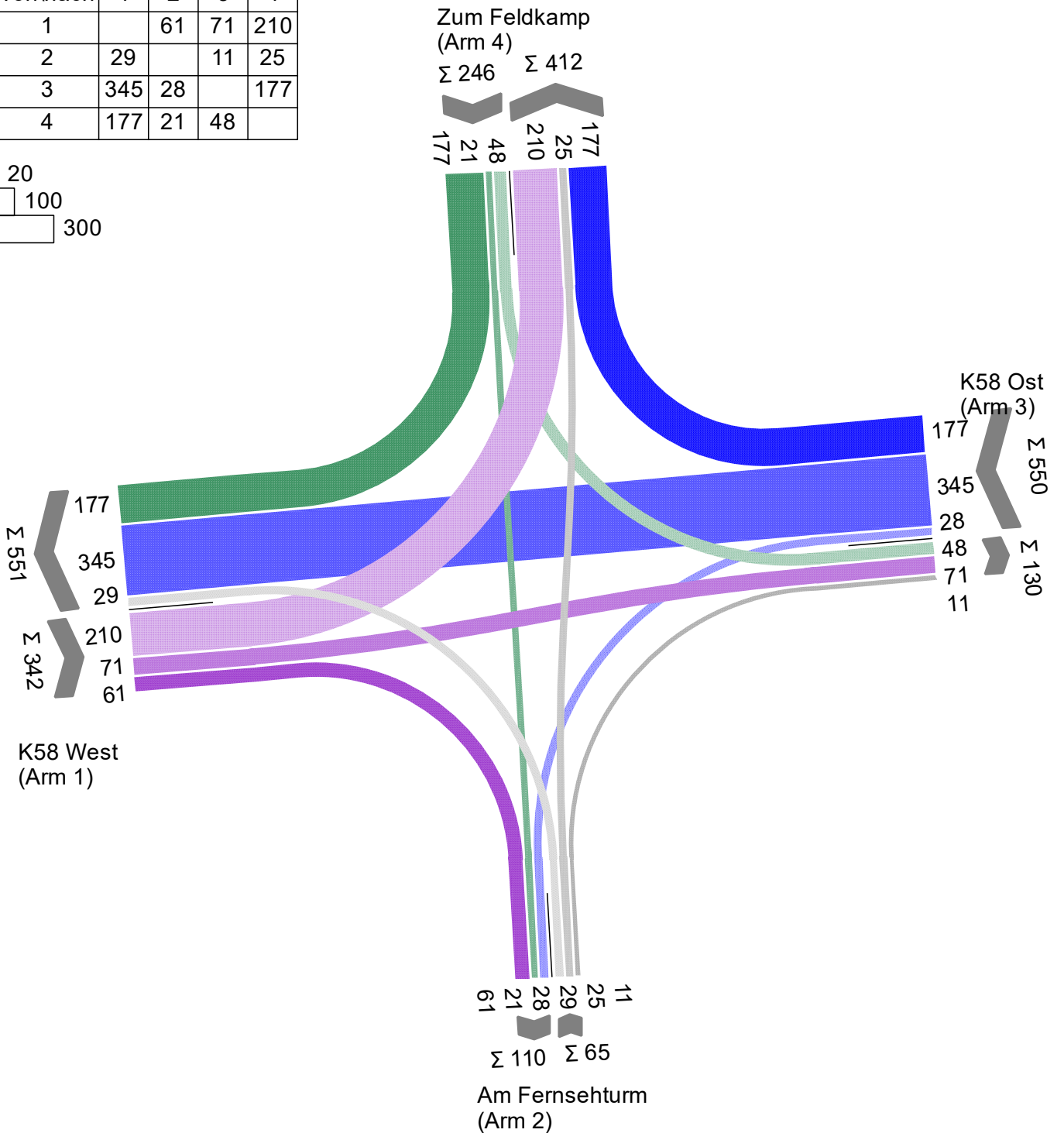
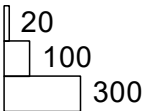
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	39	81,25
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	12,50
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	6,25
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	48	100 %
SV-Anteil	3	6,25

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	48

KP2 Prognosenullfall Morgenspitze V3

Spitzenstunde 07:00 - 08:00

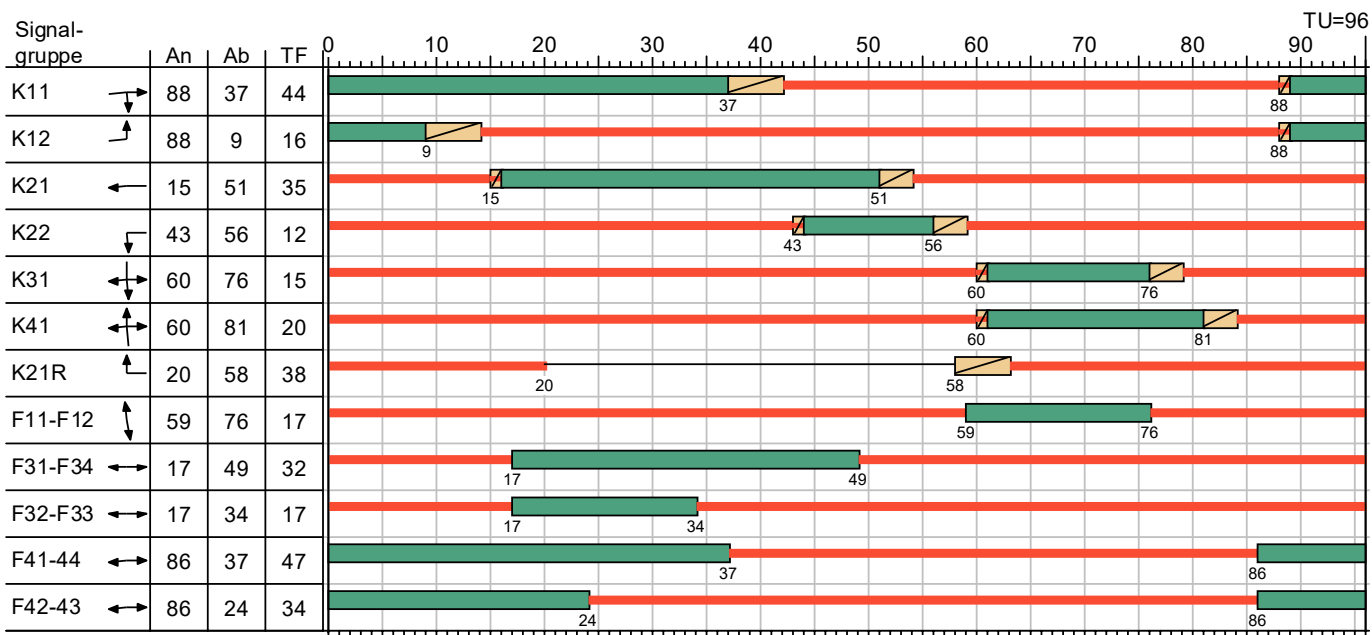
von\nach	1	2	3	4
1		61	71	210
2	29		11	25
3	345	28		177
4	177	21	48	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	49

LISA

FZP SZP9 MS PNF V3 max. Verl. K12












Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	18	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Prognosenullfall Morgenspitze V3	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	50

LISA

MIV - FZP SZP9 MS PNF V3 max. Verl. K12 (TU=96) - KP2 Prognosenullfall Morgenspitze V3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _c [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>N_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K12	16	17	80	0,177	210	5,600	1,820	1978	350	9	0,945	6,101	10,278	62,346	58,000	x	0,600	46,095	C		
	2		K11	44	45	52	0,469	132	3,520	1,922	1873	878	23	0,099	2,110	4,567	29,128		-	0,150	14,964	A		
	1+2		K11, K12					342	9,120	1,860	1936	562	15	0,996	8,860	13,894	88,616		-	0,609	35,767	C		
2	1		K41	20	21	76	0,219	29	0,773	1,985	1814	237	6	0,077	0,760	2,234	14,785		-	0,122	38,006	C		
	2		K41	20	21	76	0,219	29	0,773	1,939	1857	406	11	0,042	0,656	2,026	13,165	56,000	-	0,071	30,113	B		
3	3		K21R	38	39	58	0,406	174	4,640	1,823	1975	802	21	0,157	3,179	6,194	37,647		-	0,217	19,277	A		
	2		K21	35	36	61	0,375	345	9,200	1,831	1966	737	20	0,528	7,502	12,134	74,042		-	0,468	25,320	B		
	1		K22	12	13	84	0,135	28	0,747	1,800	2000	270	7	0,065	0,720	2,155	12,930	58,000	-	0,104	37,293	C		
4	2		K31	15	16	81	0,167	177	4,720	1,838	1959	327	9	0,721	5,043	8,841	54,160	32,000	x	0,541	44,553	C		
	1		K31	15	16	81	0,167	66	1,760	1,862	1934	278	7	0,176	1,736	3,964	24,902		-	0,237	38,693	C		
	1+2		K31					243	6,480	1,844	1952	431	11	0,804	6,571	10,906	68,511		-	0,564	39,992	C		
Knotenpunktssummen:								1190				3608												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,271	24,908		
TU = 96 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																								

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _a	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _c	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>N_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	51

LISA

Fußgängerverkehr - FZP SZP9 MS PNF V3 max. Verl. K12 (TU=96)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	79				79,000	E	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	49	0,000	49	0,000	49,000	C	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	64	0,000	64	0,000	64,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	52

LISA

KP2 Prognosenullfall Nachmittagsspitze V3 Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		53	259	156
	2	87		43	61
	3	129	19		78
	4	124	42	131	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	51	96,23
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	2	3,77
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	53	100 %
SV-Anteil	2	3,77

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	227	87,64
Krad	1	0,39
Rad	0	0,00
Lieferfzg	25	9,65
Lkw	5	1,93
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,39
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	259	100 %
SV-Anteil	6	2,32

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	144	92,31
Krad	1	0,64
Rad	0	0,00
Lieferfzg	11	7,05
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	156	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	80	91,95
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	5,75
Lkw	2	2,30
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	87	100 %
SV-Anteil	2	2,30

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	39	90,70
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	4	9,30
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	43	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	42	68,85
Krad	4	6,56
Rad	12	19,67
Lieferfzg	3	4,92
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	61	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	53

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	110	85,27
Krad	4	3,10
Rad	0	0,00
Lieferfzg	14	10,85
Lkw	1	0,78
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	129	100 %
SV-Anteil	1	0,78

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	16	84,21
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	5,26
Lkw	2	10,53
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	19	100 %
SV-Anteil	2	10,53

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	66	84,62
Krad	2	2,56
Rad	0	0,00
Lieferfzg	9	11,54
Lkw	1	1,28
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	78	100 %
SV-Anteil	1	1,28

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	113	91,13
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	8,06
Lkw	1	0,81
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	124	100 %
SV-Anteil	1	0,81

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	30	71,43
Krad	2	4,76
Rad	3	7,14
Lieferfzg	7	16,67
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	42	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

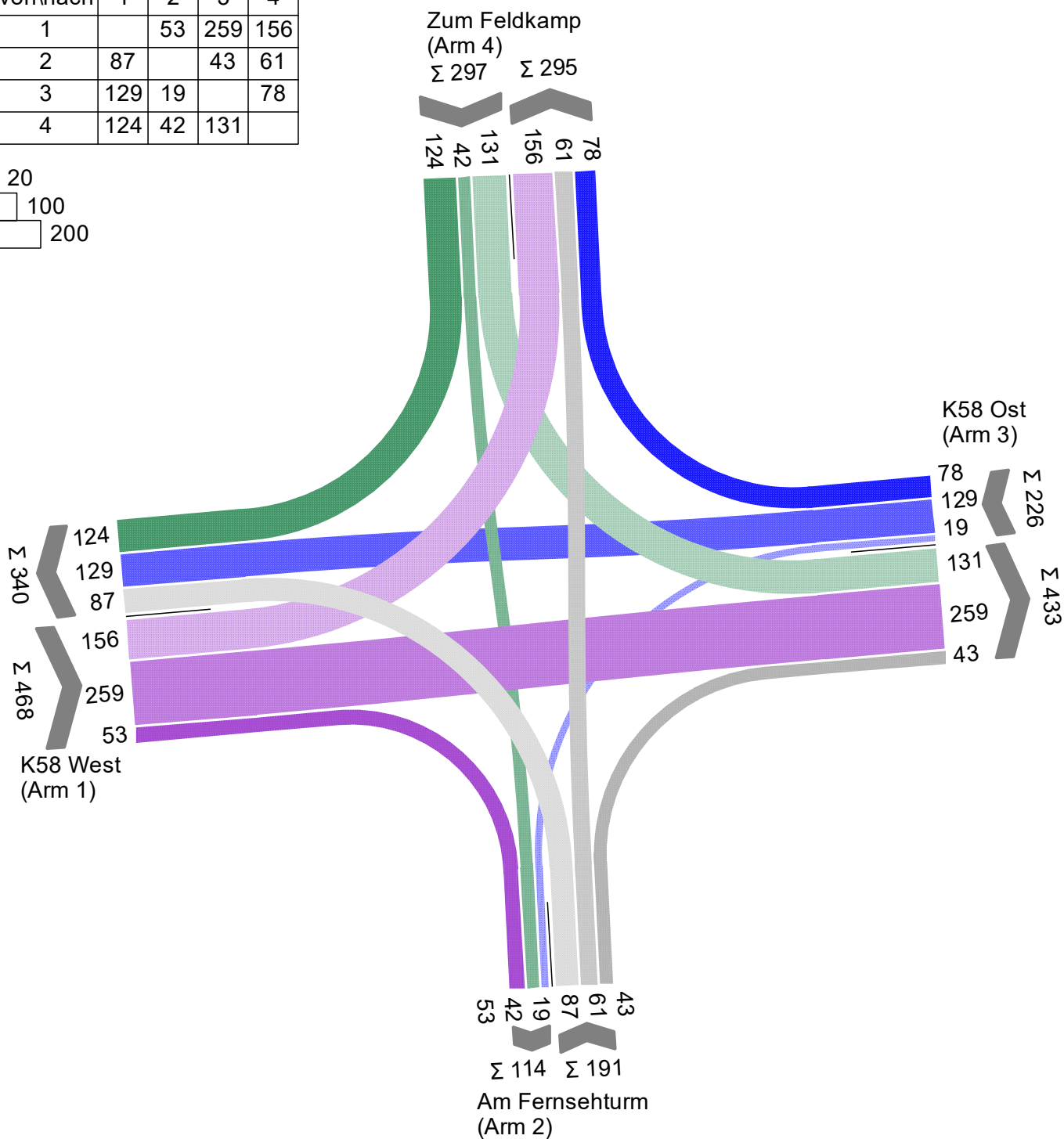
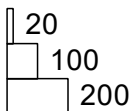
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	118	90,08
Krad	1	0,76
Rad	0	0,00
Lieferfzg	12	9,16
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	131	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	54

KP2 Prognosenullfall Nachmittagsspitze V3

Spitzenstunde 16:15 - 17:15

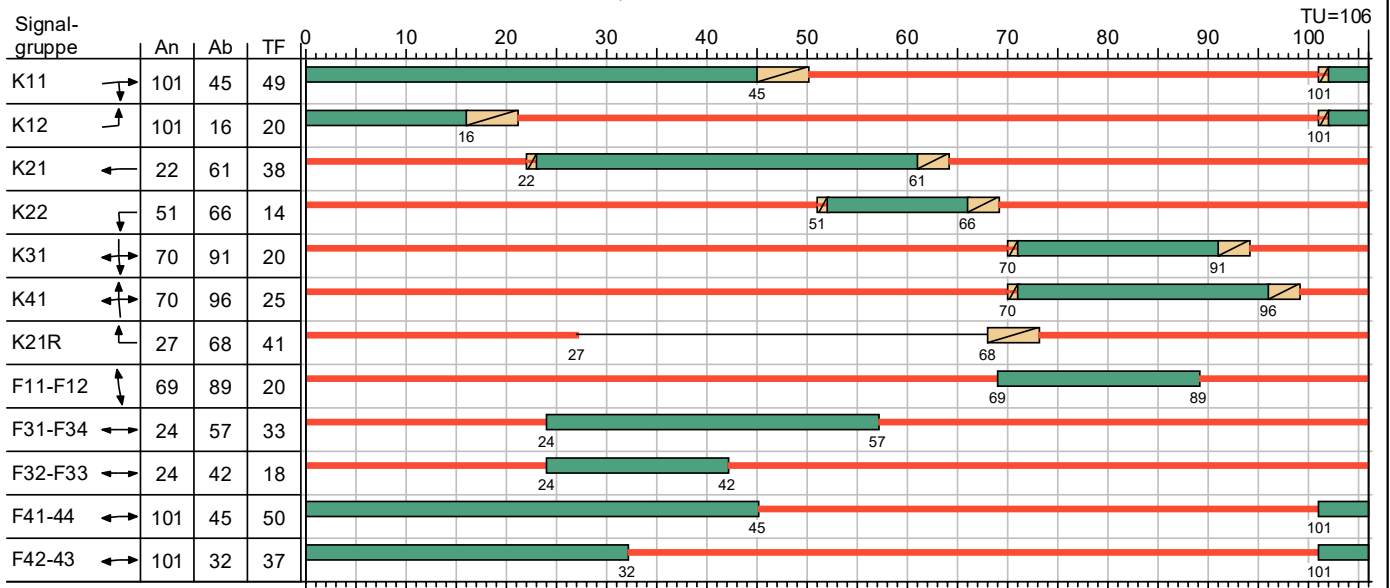
von\nach	1	2	3	4
1		53	259	156
2	87		43	61
3	129	19		78
4	124	42	131	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	55

LISA

FZP SZP10 NS PNF V3 max. Verl. K12, K31












Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	20	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Prognosenullfall Nachmittagsspitze V3	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	56

LISA

MIV - FZP SZP10 NS PNF V3 max. Verl. K12, K31 (TU=106) - KP2 Prognosenufall Nachmittagsspitze V3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _v [m]	LK [m]	N _{MS,95>PK} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K12	20	21	86	0,198	156	4,593	1,800	2000	396	12	0,380	4,376	7,914	47,484	58,000	-	0,394	40,429	C		
	2		K11	49	50	57	0,472	312	9,187	1,834	1963	926	27	0,294	6,062	10,226	62,399		-	0,337	18,713	A		
2	1		K41	25	26	81	0,245	87	2,562	1,831	1966	293	9	0,242	2,523	5,209	31,785		-	0,297	43,133	C		
	2		K41	25	26	81	0,245	92	2,709	1,800	2000	490	14	0,130	2,274	4,824	28,944	56,000	-	0,188	32,625	B		
3	3		K21R	41	42	65	0,396	78	2,297	1,818	1980	784	23	0,061	1,505	3,580	21,695		-	0,099	20,404	B		
	2		K21	38	39	68	0,368	129	3,798	1,811	1988	732	22	0,120	2,687	5,459	32,951		-	0,176	23,226	B		
	1		K22	14	15	92	0,142	19	0,559	1,942	1854	263	8	0,043	0,528	1,757	11,375	58,000	-	0,072	40,009	C		
4	2		K31	20	21	86	0,198	124	3,651	1,811	1988	394	12	0,264	3,387	6,500	39,234	32,000	x	0,315	38,769	C		
	1		K31	20	21	86	0,198	170	5,006	1,800	2000	282	8	0,952	5,651	9,671	58,026		-	0,603	54,895	D		
	1+2		K31					294	8,657	1,806	1993	447	13	1,266	9,145	14,259	85,554		-	0,658	47,629	C		
Knotenpunktsummen:								1167				4166												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,354	32,598		
				TU = 106 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
t _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
-x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
k	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	57

LISA

Fußgängerverkehr - FZP SZP10 NS PNF V3 max. Verl. K12, K31 (TU=106)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	86				86,000	F	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	56	0,000	56	0,000	56,000	D	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	73	0,000	73	0,000	73,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	58

LISA

KP2 Prognoseplanfall Morgenspitze V3 Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		61	71	213
	2	29		11	26
	3	345	28		180
	4	187	23	50	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	50	81,97
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	9,84
Lkw	5	8,20
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	61	100 %
SV-Anteil	5	8,20

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	30	42,25
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	35	49,30
Lkw	3	4,23
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	4,23
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	71	100 %
SV-Anteil	6	8,45

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	185	86,85
Krad	4	1,88
Rad	0	0,00
Lieferfzg	18	8,45
Lkw	6	2,82
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	213	100 %
SV-Anteil	6	2,82

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	13	44,83
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	12	41,38
Lkw	4	13,79
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	29	100 %
SV-Anteil	4	13,79

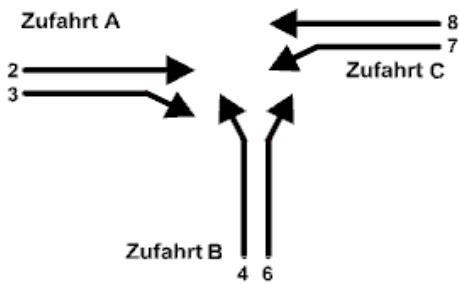
Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	3	27,27
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	7	63,64
Lkw	1	9,09
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	11	100 %
SV-Anteil	1	9,09

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	11	42,31
Krad	0	0,00
Rad	6	23,08
Lieferfzg	7	26,92
Lkw	2	7,69
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	26	100 %
SV-Anteil	2	7,69

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 669 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: PNF Planung
Uhrzeit: 7:00-8:00

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,045	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,038	---
B	4 (3)	463	524	1,000	467	0,235	---
	6 (2)	109	819	1,000	819	0,081	---
C	7 (2)	139	1097	1,000	1097	0,093	0,892
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,139	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	79	1,019	1800	1766	0,045	1687	0,0	A
	3	60	1,000	1600	1600	0,038	1540	0,0	A
B	4	110	1,000	467	467	0,235	357	10,1	B
	6	66	1,000	819	819	0,081	753	4,8	A
C	7	102	1,005	1097	1092	0,093	990	3,6	A
	8	252	0,994	1800	1811	0,139	1559	0,0	A
A	2+3	139	1,011	1709	1691	0,082	1552	0,0	A
B	4+6	176	1,000	738	738	0,238	562	6,4	A
C	7+8	354	0,997	1800	1805	0,196	1451	2,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	139	1,011	1691	95	0,27	7
B	4+6	176	1,000	738	95	0,93	6
C	7+8	354	0,997	1805	95	0,73	6

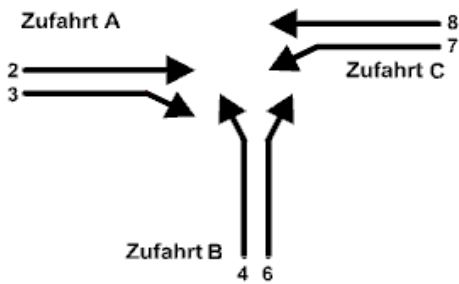
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	252	391	2,9	2,9	A
		F2	139				
		F23	---				
B	nein	F23	---	176	1,2	1,2	A
		F3	0				
		F4	176				
		F45	---				
C	nein	F45	---	433	3,4	3,4	A
		F5	79				
		F6	354				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 868 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: PNF Analyse
Uhrzeit: 15:30-16:30

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,174	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,070	---
B	4 (3)	614	433	1,000	379	0,211	---
	6 (2)	372	614	1,000	614	0,186	---
C	7 (2)	428	790	1,000	790	0,113	0,876
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,083	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	315	0,995	1800	1809	0,174	1494	0,0	A
	3	113	0,991	1600	1614	0,070	1501	0,0	A
B	4	82	0,976	379	389	0,211	307	11,7	B
	6	116	0,983	614	625	0,186	509	7,1	A
C	7	91	0,984	790	803	0,113	712	5,1	A
	8	151	0,990	1800	1818	0,083	1667	0,0	A
A	2+3	428	0,994	1743	1753	0,244	1325	0,0	A
B	4+6	198	0,980	773	789	0,251	591	6,1	A
C	7+8	242	0,988	1800	1823	0,133	1581	2,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	428	0,994	1753	95	0,97	6
B	4+6	198	0,980	789	95	1,00	12
C	7+8	242	0,988	1823	95	0,46	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	151	579	5,0	5,0	A
		F2	428				
		F23	---				
B	nein	F23	---	198	1,3	1,3	A
		F3	0				
		F4	198				
		F45	---				
C	nein	F45	---	557	4,7	4,7	A
		F5	315				
		F6	242				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 528 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: PPF Planung
 Uhrzeit: 7:15-8:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	180	1047	0,993	1040	0,043	0,957	0,949
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,077	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,038	1,000	---
B	4 (4)	437	621	1,000	564	0,034	---	---
	5 (3)	406	617	1,000	586	0,003	0,997	0,946
	6 (2)	173	971	0,996	968	0,003	0,997	---
C	7 (2)	204	1019	1,000	1019	0,007	0,992	0,949
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,088	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,993	1589	0,013	1,000	---
D	10 (4)	401	652	0,996	613	0,042	---	---
	11 (3)	427	600	1,000	569	0,002	0,998	0,948
	12 (2)	170	975	1,000	975	0,042	0,958	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	45	0,989	1040	1052	0,043	1007	3,6	A
	2	142	0,979	1800	1839	0,077	1697	0,0	A
	3	62	0,992	1600	1613	0,038	1551	0,0	A
B	4	19	1,000	564	564	0,034	545	6,6	A
	5	2	1,000	586	586	0,003	584	6,2	A
	6	3	1,000	968	968	0,003	965	3,7	A
C	7	8	0,938	1019	1087	0,007	1079	3,3	A
	8	159	1,000	1800	1800	0,088	1641	0,0	A
	9	21	1,000	1589	1589	0,013	1568	2,3	A
D	10	26	1,000	613	613	0,042	587	6,1	A
	11	1	1,000	569	569	0,002	568	6,3	A
	12	40	1,025	975	952	0,042	912	3,9	A
A	2+3	204	0,983	1734	1764	0,116	1560	0,0	A
B	4+5+6	24	1,000	597	597	0,040	573	6,3	A
C	7+8+9	188	0,997	1800	1805	0,104	1617	2,2	A
D	10+11+12	67	1,015	789	777	0,086	710	5,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	45	0,989	1052	95	0,13	6
	2+3	204	0,983	1764	95	0,39	6
B	4+5+6	24	1,000	597	95	0,13	6
C	7+8+9	188	0,997	1805	95	0,35	6
D	10+11+12	67	1,015	777	95	0,28	7

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	3,1	A
		F1	159	408	3,1		
		F2	249				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	1	25	0,1		
		F4	24				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	142	330	2,4		
		F6	188				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	69	0,4		
		F8	67				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts

Knotenverkehrsstärke: 588 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Zum Feldkamp/Schulen

Verkehrsdaten: Datum: PPF Planung
Uhrzeit: 16:15-17:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s
Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0	staufreier Zustand p_x bzw. p_z
A	1 (2)	200	1024	0,995	1019	0,051	0,949	0,942
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,095	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	1,000	---
B	4 (4)	492	576	1,000	506	0,035	---	---
	5 (3)	441	588	1,000	553	0,004	0,996	0,939
	6 (2)	182	961	0,998	959	0,004	0,996	---
C	7 (2)	188	1038	1,000	1038	0,007	0,992	0,942
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	1,000	---
	9 (1)	0	1600	0,995	1592	0,018	1,000	---
D	10 (4)	433	624	0,998	583	0,082	---	---
	11 (3)	433	595	1,000	560	0,005	0,995	0,937
	12 (2)	186	957	1,000	957	0,063	0,937	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	52	1,000	1019	1019	0,051	967	3,7	A
	2	176	0,969	1800	1858	0,095	1682	0,0	A
	3	12	0,958	1600	1670	0,007	1658	0,0	A
B	4	21	0,833	506	607	0,035	586	6,1	A
	5	2	1,000	553	553	0,004	551	6,5	A
	6	4	0,875	959	1096	0,004	1092	3,3	A
C	7	7	1,000	1038	1038	0,007	1031	3,5	A
	8	171	0,982	1800	1832	0,093	1661	0,0	A
	9	29	0,966	1592	1649	0,018	1620	2,2	A
D	10	49	0,969	583	601	0,082	552	6,5	A
	11	5	0,600	560	933	0,005	928	3,9	A
	12	60	1,008	957	949	0,063	889	4,1	A
A	2+3	188	0,968	1786	1845	0,102	1657	0,0	A
B	4+5+6	27	0,852	549	645	0,042	618	5,8	A
C	7+8+9	207	0,981	1800	1835	0,113	1628	2,2	A
D	10+11+12	114	0,974	739	759	0,150	645	5,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{pE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	1	52	1,000	1019	95	0,16	6
	2+3	188	0,968	1845	95	0,34	6
B	4+5+6	27	0,852	645	95	0,13	6
C	7+8+9	207	0,981	1835	95	0,38	6
D	10+11+12	114	0,974	759	95	0,53	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	---	---	3,1	A
		F1	171	411	3,1		
		F2	240				
		F23	---				
B	nein	F23	---			---	---
		F3	5	32	0,2		
		F4	27				
		F45	---				
C	nein	F45	---			---	---
		F5	176	383	2,9		
		F6	207				
		F67	---				
D	nein	F67	---			---	---
		F7	2	116	0,7		
		F8	114				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	337	97,68
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	6	1,74
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	0,58
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	345	100 %
SV-Anteil	8	2,32

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	25	89,29
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	3,57
Lkw	2	7,14
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	28	100 %
SV-Anteil	2	7,14

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	166	92,22
Krad	2	1,11
Rad	4	2,22
Lieferfzg	5	2,78
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	1,67
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	180	100 %
SV-Anteil	3	1,67

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	180	96,26
Krad	2	1,07
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	3	1,60
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	2	1,07
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	187	100 %
SV-Anteil	5	2,67

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	20	86,96
Krad	0	0,00
Rad	2	8,70
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	1	4,35
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	23	100 %
SV-Anteil	1	4,35

Arm 4 nach 3 (links)

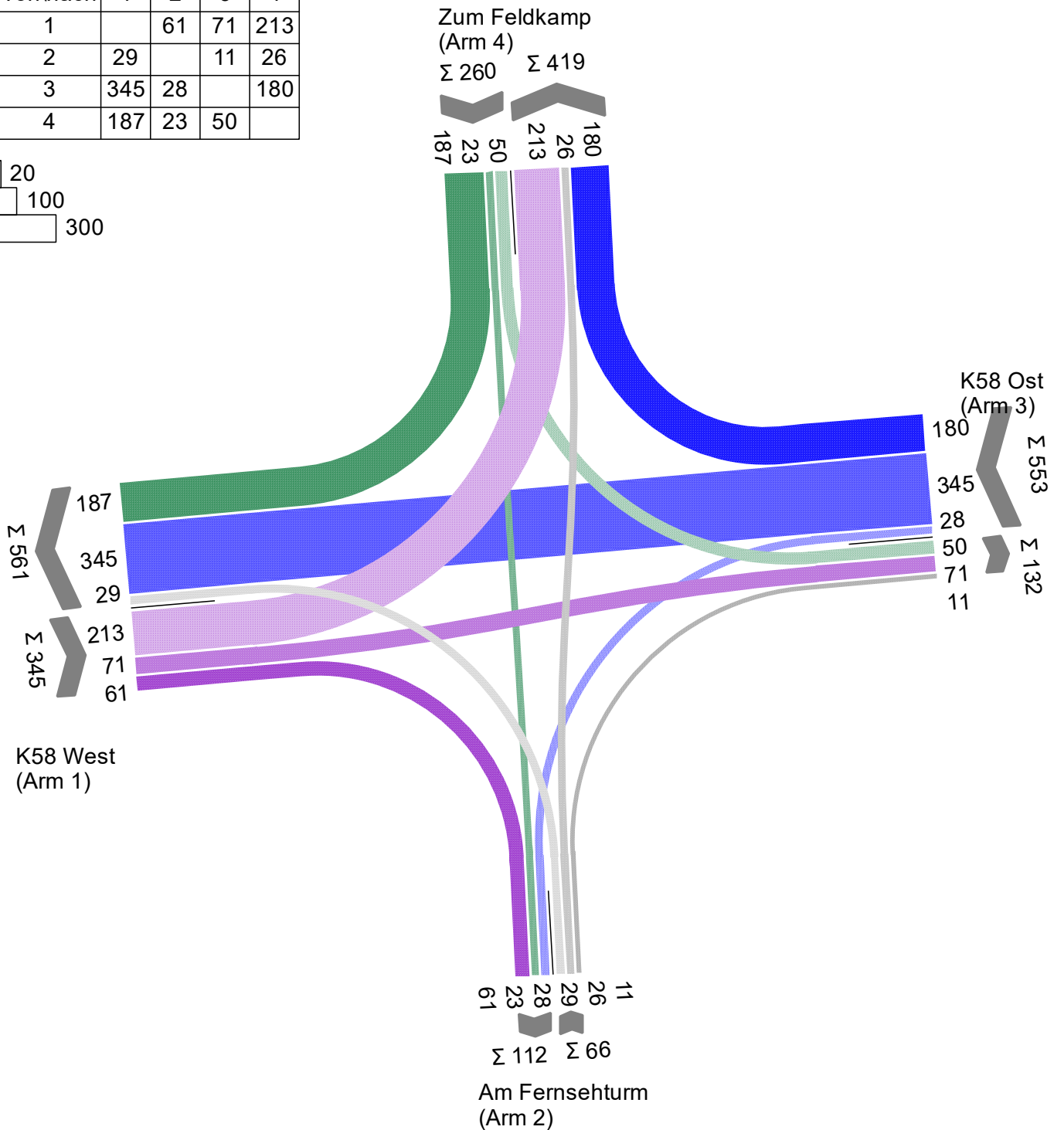
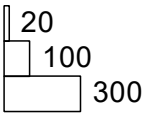
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	41	82,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	6	12,00
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	3	6,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	50	100 %
SV-Anteil	3	6,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	72

KP2 Prognoseplanfall Morgenspitze V3

Spitzenstunde 07:15 - 08:15

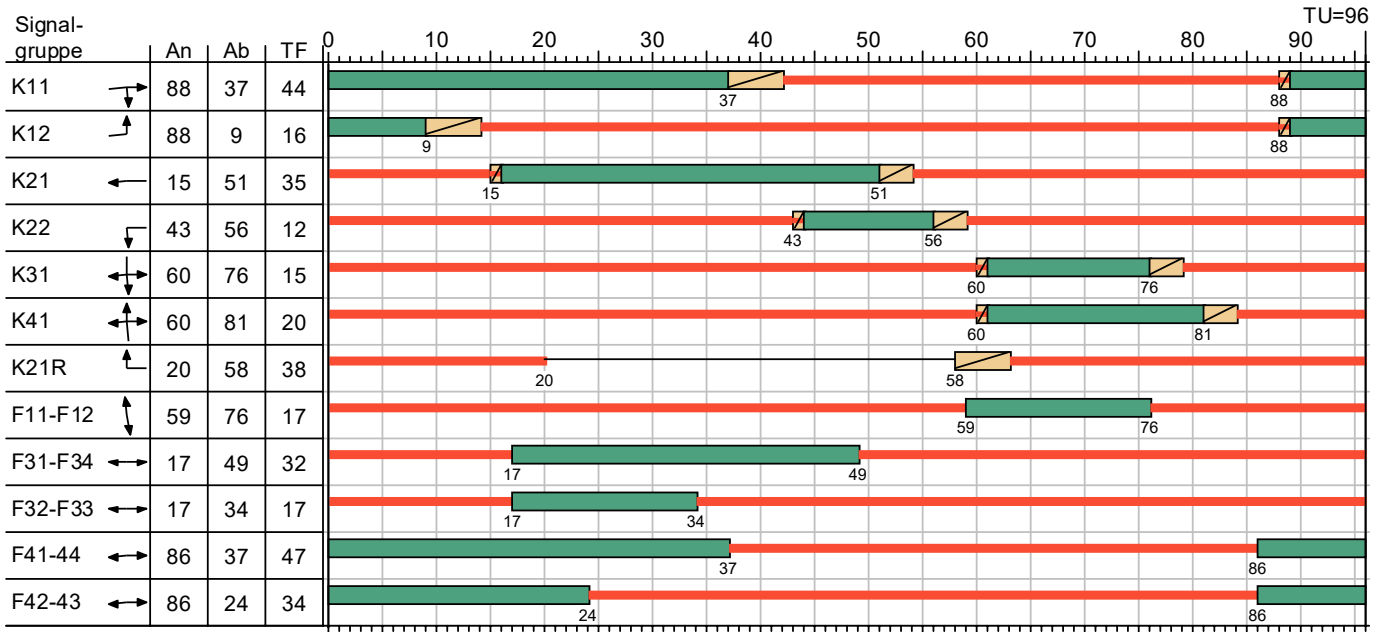
von\nach	1	2	3	4
1		61	71	213
2	29		11	26
3	345	28		180
4	187	23	50	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	73

LISA

FZP SZP9 MS PPF V3 max. Verl. K12



Eigenschaften			
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein
ID-Nr.	17	Anfo-Nr.	-
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-
Versatz	0	Parametersatz	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Prognoseplanfall Morgenspitze V3	ÖV-Parametersatz	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz	-
		Zwischenzeitenmatrix	ZZM
		VB Freigabeanfang	VMFA
		VB Freigabeende	VMFE
		Min-/Max-Liste	-
		Einschaltplan	-
		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	74

LISA

MIV - FZP SZP9 MS PPF V3 max. Verl. K12 (TU=96) - KP2 Prognoseplanfall Morgenspitze V3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _a [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>nc} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1	↖	K12	16	17	80	0,177	213	5,680	1,838	1959	347	9	1,009	6,254	10,483	64,219	58,000	x	0,614	46,944	C		
	2	↗	K11	44	45	52	0,469	132	3,520	1,912	1883	883	24	0,098	2,108	4,563	29,103		-	0,149	14,951	A		
	1+2		K11, K12					345	9,200	1,866	1929	555	15	1,061	9,041	14,126	90,096		-	0,622	36,526	C		
2	1	↖	K41	20	21	76	0,219	29	0,773	1,985	1814	232	6	0,080	0,765	2,244	14,851		-	0,125	38,333	C		
	2	↗	K41	20	21	76	0,219	31	0,827	1,930	1865	408	11	0,046	0,703	2,121	13,680	56,000	-	0,076	30,180	B		
3	3	↖	K21R	38	39	58	0,406	176	4,693	1,823	1975	802	21	0,159	3,219	6,253	38,006		-	0,219	19,303	A		
	2	↗	K21	35	36	61	0,375	345	9,200	1,831	1966	737	20	0,528	7,502	12,134	74,042		-	0,468	25,320	B		
	1	↖	K22	12	13	84	0,135	28	0,747	1,897	1898	256	7	0,068	0,724	2,163	13,679	58,000	-	0,109	37,407	C		
4	2	↖	K31	15	16	81	0,167	187	4,987	1,836	1961	327	9	0,829	5,422	9,360	57,283	32,000	x	0,572	45,951	C		
	1	↗	K31	15	16	81	0,167	71	1,893	1,876	1919	276	7	0,196	1,879	4,197	26,315		-	0,257	39,080	C		
	1+2		K31					258	6,880	1,847	1949	432	12	0,936	7,106	11,614	72,820		-	0,597	41,293	C		
Knotenpunktssummen:								1212				3594												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,274	25,143		
				TU = 96 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

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

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	75

LISA

Fußgängerverkehr - FZP SZP9 MS PPF V3 max. Verl. K12 (TU=96)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	79				79,000	E	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	49	0,000	49	0,000	49,000	C	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	64	0,000	64	0,000	64,000	D	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	76

LISA

KP2 Prognoseplanfall Nachmittagsspitze V3 Fuß-/Radf.-Belastungen

Fz		Nach Arm			
		1	2	3	4
Von Arm	1		53	259	166
	2	87		43	62
	3	129	19		84
	4	131	44	138	

Arm	Fußgänger	Rad
1	0	0
2	0	0
3		
4	0	0

Arm 1 nach 2 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	51	96,23
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	2	3,77
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	53	100 %
SV-Anteil	2	3,77

Arm 1 nach 3 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	227	87,64
Krad	1	0,39
Rad	0	0,00
Lieferfzg	25	9,65
Lkw	5	1,93
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	1	0,39
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	259	100 %
SV-Anteil	6	2,32

Arm 1 nach 4 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	166	100,00
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	0	0,00
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	166	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 1 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	80	91,95
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	5	5,75
Lkw	2	2,30
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	87	100 %
SV-Anteil	2	2,30

Arm 2 nach 3 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	39	90,70
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	4	9,30
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	43	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 2 nach 4 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	43	69,35
Krad	4	6,45
Rad	12	19,35
Lieferfzg	3	4,84
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	62	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	77

LISA

Arm 3 nach 1 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	110	85,27
Krad	4	3,10
Rad	0	0,00
Lieferfzg	14	10,85
Lkw	1	0,78
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	129	100 %
SV-Anteil	1	0,78

Arm 3 nach 2 (links)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	16	84,21
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	1	5,26
Lkw	2	10,53
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	19	100 %
SV-Anteil	2	10,53

Arm 3 nach 4 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	71	84,52
Krad	2	2,38
Rad	0	0,00
Lieferfzg	10	11,90
Lkw	1	1,19
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	84	100 %
SV-Anteil	1	1,19

Arm 4 nach 1 (rechts)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	119	90,84
Krad	0	0,00
Rad	0	0,00
Lieferfzg	11	8,40
Lkw	1	0,76
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	131	100 %
SV-Anteil	1	0,76

Arm 4 nach 2 (gerade)

Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	32	72,73
Krad	2	4,55
Rad	3	6,82
Lieferfzg	7	15,91
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	44	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Arm 4 nach 3 (links)

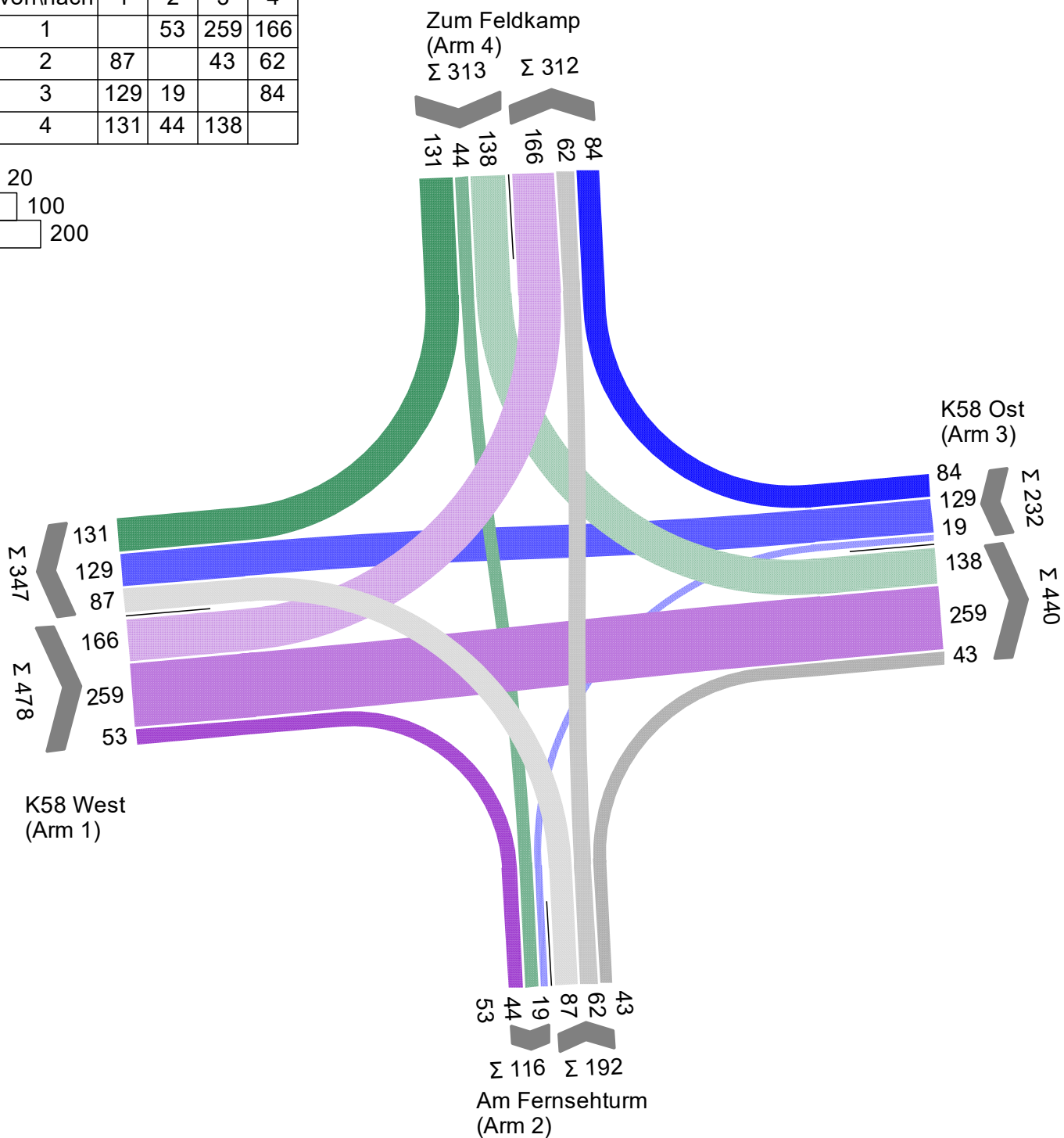
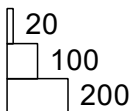
Fahrzeugart	Anzahl	Anteil %
Pkw	124	89,86
Krad	1	0,72
Rad	0	0,00
Lieferfzg	13	9,42
Lkw	0	0,00
Lastzug	0	0,00
Tram	0	0,00
Bus	0	0,00
Benutzerdef.1	0	0,00
Benutzerdef.2	0	0,00
Gesamt	138	100 %
SV-Anteil	0	0,00

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	78

KP2 Prognoseplanfall Nachmittagsspitze V3

Spitzenstunde 16:15 - 17:15

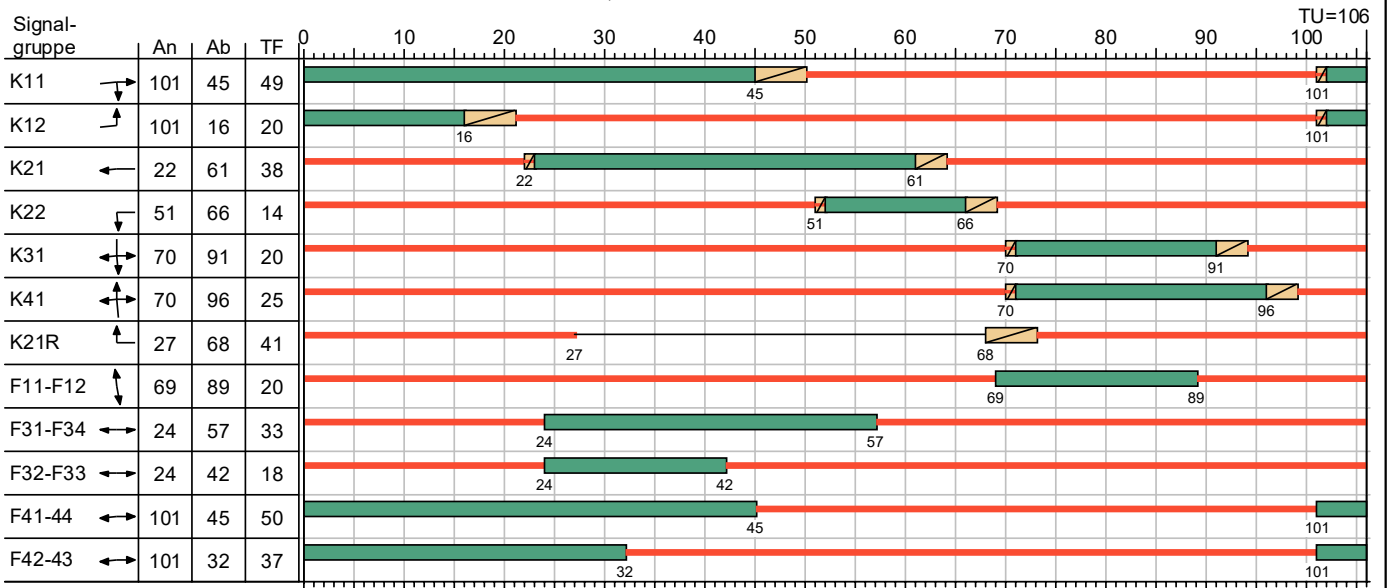
von\nach	1	2	3	4
1		53	259	166
2	87		43	62
3	129	19		84
4	131	44	138	



Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	79

LISA

FZP SZP10 NS PPF V3 max. Verl K12, K31












Eigenschaften

Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	19	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: KP2 Prognoseplanfall Nachmittagsspitze V3	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz		Ausschaltplan	-

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	80

LISA

MIV - FZP SZP10 NS PPF V3 max. Verl K12, K31 (TU=106) - KP2 Prognoseplanfall Nachmittagsspitze V3

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _v [m]	LK [m]	N _{MS,95>PK} [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung	
1	1		K12	20	21	86	0,198	166	4,888	1,800	2000	396	12	0,425	4,700	8,367	50,202	58,000	-	0,419	41,038	C		
	2		K11	49	50	57	0,472	312	9,187	1,834	1963	926	27	0,294	6,062	10,226	62,399		-	0,337	18,713	A		
2	1		K41	25	26	81	0,245	87	2,562	1,831	1966	289	9	0,246	2,532	5,223	31,871		-	0,301	43,413	C		
	2		K41	25	26	81	0,245	93	2,738	1,800	2000	490	14	0,132	2,300	4,865	29,190	56,000	-	0,190	32,656	B		
3	3		K21R	41	42	65	0,396	84	2,473	1,816	1982	785	23	0,067	1,627	3,784	22,908		-	0,107	20,498	B		
	2		K21	38	39	68	0,368	129	3,798	1,811	1988	732	22	0,120	2,687	5,459	32,951		-	0,176	23,226	B		
	1		K22	14	15	92	0,142	19	0,559	1,942	1854	263	8	0,043	0,528	1,757	11,375	58,000	-	0,072	40,009	C		
4	2		K31	20	21	86	0,198	131	3,857	1,811	1988	394	12	0,287	3,598	6,806	41,081	32,000	x	0,332	39,110	C		
	1		K31	20	21	86	0,198	179	5,271	1,800	2000	281	8	1,119	6,093	10,268	61,608		-	0,637	57,303	D		
	1+2		K31					310	9,128	1,805	1995	446	13	1,545	9,934	15,264	91,584		-	0,695	50,271	D		
Knotenpunktsummen:								1200				4162												
Gewichtete Mittelwerte:																					0,367	33,397		
				TU = 106 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																				

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _F	Freigabezeit	[s]
t _A	Abflusszeit	[s]
t _S	Sperrzeit	[s]
t _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
-x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>PK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
k	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	81

LISA

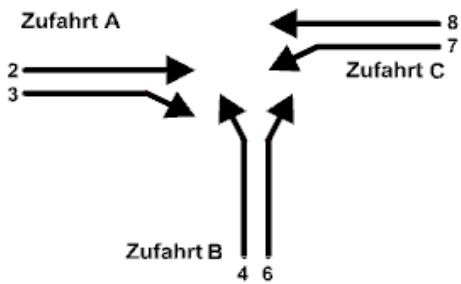
Fußgängerverkehr - FZP SZP10 NS PPF V3 max. Verl K12, K31 (TU=106)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F11-F12	Einzelne Furt	-	86				86,000	F	
2	Furt 2, Furt 1	F41-44	Geteilte Furt	-	56	0,000	56	0,000	56,000	D	
4	Furt 1, Furt 2	F31-F34	Geteilte Furt	-	73	0,000	73	0,000	73,000	E	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]

Projekt	Verkehrsgutachten B-Plan Nr. 119 Schiffdorf				
Knotenpunkt	K58/Zum Feldkamp/Am Fernsehturm				
Auftragsnr.	71008632-001	Variante	Bestand	Datum	06.05.2026
Bearbeiter	japu	Abzeichnung		Blatt	82

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 675 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: PPF Planung
Uhrzeit: 7:00-8:00

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,045	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,039	---
B	4 (3)	468	521	1,000	463	0,238	---
	6 (2)	111	818	1,000	818	0,081	---
C	7 (2)	142	1094	1,000	1094	0,096	0,888
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,139	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	79	1,019	1800	1766	0,045	1687	0,0	A
	3	63	1,000	1600	1600	0,039	1537	0,0	A
B	4	110	1,000	463	463	0,238	353	10,2	B
	6	66	1,000	818	818	0,081	752	4,8	A
C	7	105	1,005	1094	1089	0,096	984	3,7	A
	8	252	0,994	1800	1811	0,139	1559	0,0	A
A	2+3	142	1,011	1706	1689	0,084	1547	0,0	A
B	4+6	176	1,000	731	731	0,241	555	6,5	A
C	7+8	357	0,997	1800	1805	0,198	1448	2,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	142	1,011	1689	95	0,27	7
B	4+6	176	1,000	731	95	0,95	6
C	7+8	357	0,997	1805	95	0,74	6

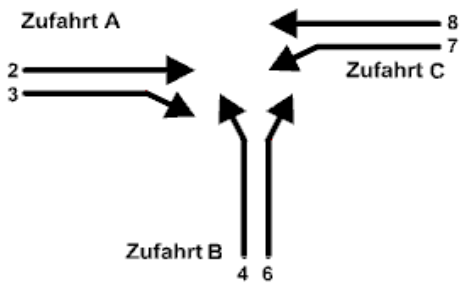
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	252	394	3,0	3,0	A
		F2	142				
		F23	---				
B	nein	F23	---	176	1,2	1,2	A
		F3	0				
		F4	176				
		F45	---				
C	nein	F45	---	436	3,4	3,4	A
		F5	79				
		F6	357				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 884 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Bohlenstraße / Zum Feldkamp

Verkehrsdaten: Datum: PPF Planung
Uhrzeit: 15:30-16:30

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,174	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,074	---
B	4 (3)	625	426	1,000	368	0,217	---
	6 (2)	375	612	1,000	612	0,188	---
C	7 (2)	435	783	1,000	783	0,124	0,864
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,083	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	315	0,995	1800	1809	0,174	1494	0,0	A
	3	120	0,992	1600	1613	0,074	1493	0,0	A
B	4	82	0,976	368	378	0,217	296	12,2	B
	6	117	0,983	612	622	0,188	505	7,1	A
C	7	99	0,985	783	795	0,124	696	5,2	A
	8	151	0,990	1800	1818	0,083	1667	0,0	A
A	2+3	435	0,994	1740	1750	0,249	1315	0,0	A
B	4+6	199	0,980	760	776	0,257	577	6,2	A
C	7+8	250	0,988	1800	1822	0,137	1572	2,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	435	0,994	1750	95	0,99	6
B	4+6	199	0,980	776	95	1,03	12
C	7+8	250	0,988	1822	95	0,48	6

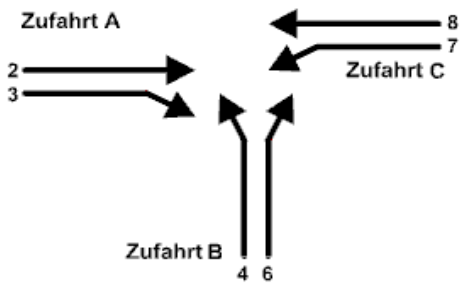
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	151	586	5,1	5,1	B
		F2	435				
		F23	---				
B	nein	F23	---	199	1,3	1,3	A
		F3	0				
		F4	199				
		F45	---				
C	nein	F45	---	565	4,8	4,8	A
		F5	315				
		F6	250				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							B

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 360 Fz/h

A-C /B
Knotenpunkt: Zum Feldkamp / Planstraße
Verkehrsdaten: Datum: PPF Planung
 Uhrzeit: 7:15-8:15
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,104	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	358	692	1,000	692	0,001	---
	6 (2)	188	954	1,000	954	0,001	---
C	7 (2)	188	1038	1,000	1038	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,093	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	187	1,000	1800	1800	0,104	1613	0,0	A
	3	1	1,000	1600	1600	0,001	1599	0,0	A
B	4	1	1,000	692	692	0,001	691	5,2	A
	6	1	1,000	954	954	0,001	953	3,8	A
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	170	0,982	1800	1832	0,093	1662	0,0	A
A	2+3	188	1,000	1799	1799	0,105	1611	0,0	A
B	4+6	2	1,000	802	802	0,002	800	4,5	A
C	7+8	170	0,982	1800	1832	0,093	1662	0,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	188	1	1798,803987	95	0,35	6
B	4+6	2	1	801,9315108	95	0,01	6
C	7+8	170	0,982352941	1832,335329	95	0,31	6

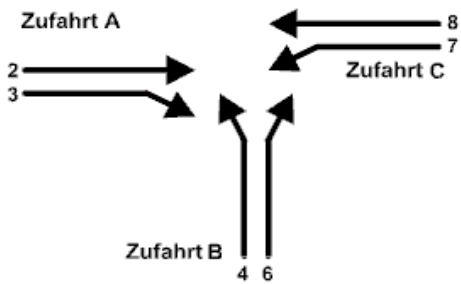
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	170	358	2,6	2,6	A
		F2	188				
		F23	---				
B	nein	F23	---	2	0,0	0,0	A
		F3	0				
		F4	2				
		F45	---				
C	nein	F45	---	357	2,6	2,6	A
		F5	187				
		F6	170				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 432 Fz/h

Knotenpunkt: A-C /B
Zum Feldkamp / Planstraße

Verkehrsdaten: Datum: PPF / Planung
Uhrzeit: 16:15-17:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s
Qualitätsstufe: **D**

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,112	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	430	627	1,000	626	0,002	---
	6 (2)	208	931	1,000	931	0,001	---
C	7 (2)	208	1015	1,000	1015	0,001	0,999
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,121	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	207	0,973	1800	1849	0,112	1642	0,0	A
	3	1	1,000	1600	1600	0,001	1599	0,0	A
B	4	1	1,000	626	626	0,002	625	5,8	A
	6	1	1,000	931	931	0,001	930	3,9	A
C	7	1	1,000	1015	1015	0,001	1014	3,6	A
	8	221	0,986	1800	1825	0,121	1604	0,0	A
A	2+3	208	0,974	1799	1848	0,113	1640	0,0	A
B	4+6	2	1,000	749	749	0,003	747	4,8	A
C	7+8	222	0,986	1800	1825	0,122	1603	2,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A	2+3	208	0,973557692	1847,748304	95	0,38	6
B	4+6	2	1	748,8987854	95	0,01	6
C	7+8	222	0,986486486	1824,657534	95	0,41	6

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	221	429	3,3	3,3	A
		F2	208				
		F23	---				
B	nein	F23	---	2	0,0	0,0	A
		F3	0				
		F4	2				
		F45	---				
C	nein	F45	---	429	3,3	3,3	A
		F5	207				
		F6	222				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							A

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

**Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer
bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr
(Übertrag der berechneten Wartezeiten)**

Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV