



# **BAUVORHABEN „NÖRDLICH STUHLSATZENHAUSWEG“ IN SAARBRÜCKEN**

## **VERKEHRSGUTACHTEN**

NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT

**STAND 08/2023**

## **ERLÄUTERUNGSBERICHT**

## INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
<b>1</b>	<b>ALLGEMEINES</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES</b>	<b>2</b>
	2.1 L 251	2
	2.2 L 252	2
	2.3 STUHLSATZENHAUS	2
	2.4 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS	3
	2.5 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)	4
	2.6 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)	5
<b>3</b>	<b>ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS</b>	<b>7</b>
	3.1 <b>AUSGANGSSITUATION 2018</b>	<b>7</b>
	3.1.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS	7
	3.1.2 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)	8
	3.1.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)	8
	3.1.4 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“	9
	3.2 <b>PROGNOSEHORIZONT 2040</b>	<b>10</b>
	3.2.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS	10
	3.2.2 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)	11
	3.2.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)	11
	3.2.4 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“	12
	3.3 <b>VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN</b>	<b>13</b>
	3.4 <b>ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN</b>	<b>13</b>
	3.4.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS	14
	3.4.2 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“	15
	3.4.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)	16
	3.4.4 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)	17
<b>4</b>	<b>QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS</b>	<b>18</b>
	4.1 <b>AUSGANGSSITUATION 2018</b>	<b>18</b>
	4.2 <b>PROGNOSE 2040</b>	<b>19</b>
	4.3 <b>PLANFALL</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG</b>	<b>20</b>
	5.1 <b>KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS</b>	<b>20</b>
	5.2 <b>KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“</b>	<b>21</b>
	5.3 <b>KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)</b>	<b>21</b>
	5.4 <b>KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)</b>	<b>22</b>

BAUVORHABEN „NÖRDLICH STUHLSATZENHAUSWEG“ IN SAARBRÜCKEN

VERKEHRSGUTACHTEN – NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT  
STAND 08/2023

ERLÄUTERUNGSBERICHT

---

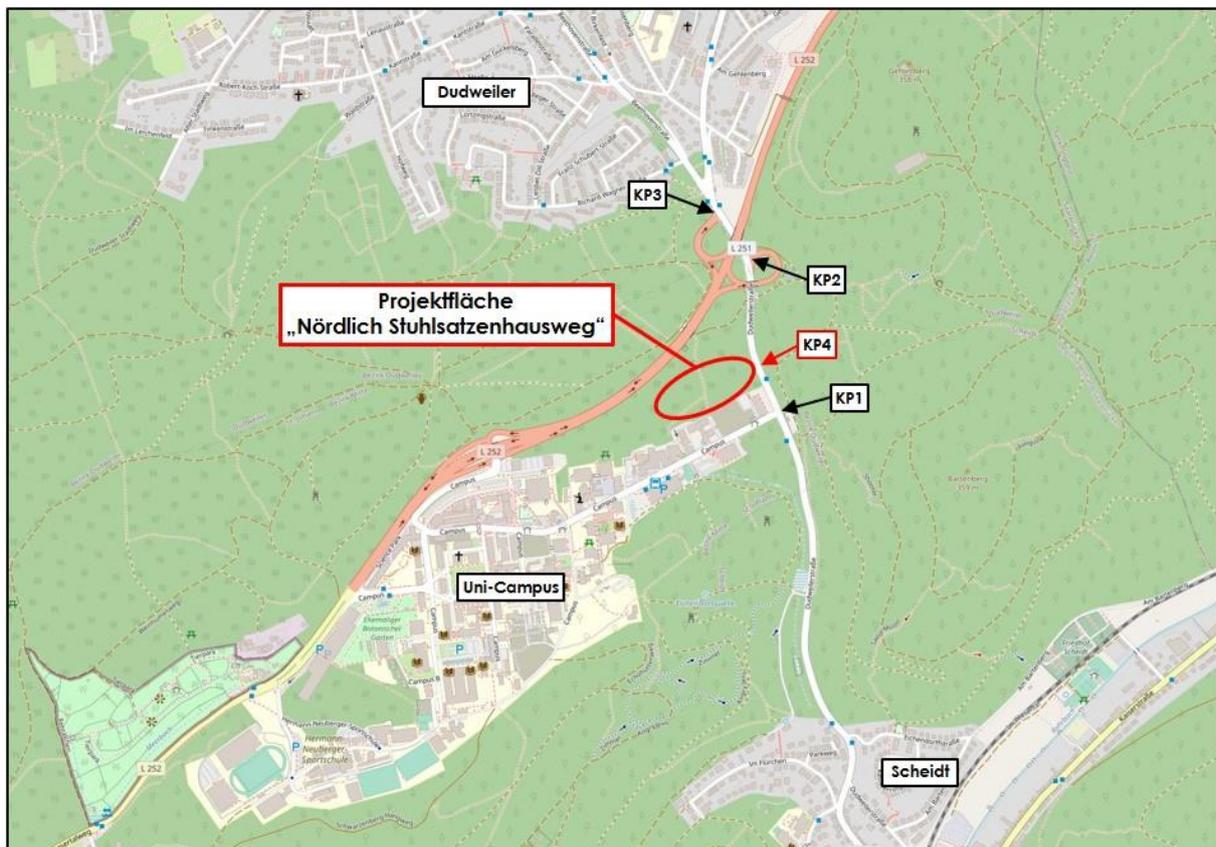
<b>5.5</b>	<b>RAD- UND FUSSVERKEHRSFÜHRUNG</b>	<b>23</b>
<b>5.6</b>	<b>ERGEBISZUSAMMENSTELLUNG UND FOLGERUNGEN</b>	<b>23</b>

## 1 ALLGEMEINES

In unmittelbarer Nähe zum Campus Saarbrücken der Universität des Saarlandes sowie dem bereits bestehenden Institut für Cybersicherheit „CISPA 0“ und dem im Bau befindlichen „CISPA 1“ soll über ein Bebauungsplanverfahren für die Projektfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“ Baurecht geschaffen werden.

Gegenstand dieser Untersuchung ist die Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs nach HBS 2015 für:

- den bestehenden Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus (KP 1)
- den bestehenden Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd; KP 2)
- den bestehenden Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord; KP 3) sowie
- den geplanten Knotenpunkt L 251 / Anbindung „Projektfläche“ (KP 4)



Übersichtskarte (Kartengrundlage: OpenStreetMap)

## **2 BESCHREIBUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES**

Das Untersuchungsgebiet liegt in unmittelbarer Nähe zum Campus Saarbrücken der Universität des Saarlandes und umfasst den bestehenden Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus (Anbindung Uni-Ost) sowie die beiden Anbindungen der L 251 mit der L 252 (Rampen Süd und Nord) des teilplanfreien Knotenpunktes L 251 / L 252.

### **2.1 L 251**

Die L 251 ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) der Verbindungsfunktionsstufe III (regional) zuzuordnen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL) ist die L 251 im Untersuchungsgebiet in die Kategoriengruppe LS III einzustufen.

Fußgänger und Radverkehre werden außerorts entsprechend auf von der Fahrbahn abgesetztem Geh- und Radweg geführt.

### **2.2 L 252**

Die L 252 ist nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) der Verbindungsfunktionsstufe II (überregional) zuzuordnen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Ausgabe 2012 (RAL) ist die L 252 im Untersuchungsgebiet in die Kategoriengruppe LS II einzustufen.

### **2.3 STUHLSATZENHAUS**

Als innerstädtische Straße ist die Straße „Stuhlsatzenhaus“ als Erschließungsstraße der Kategoriengruppe ES IV mit nahräumiger Verbindungsfunktionsstufe nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN) einzustufen. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06) kann die Straße „Stuhlsatzenhaus“ der Entwurfssituation „Sammelstraße“ zugeordnet werden.

## 2.4 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS

Der Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus ist derzeit als Einmündung mit vorfahrregelnden Verkehrszeichen ausgebaut.

Im Zuge der L 251 ist gegenwärtig ein Linksabbiegestreifen mit einer Gesamtlänge von ca. 40 m vorhanden. Die Länge der Aufstellstrecke dessen beläuft sich auf ca. 20 m. Die Einleitung in den Linksabbiegestreifen erfolgt in Form einer geschlossenen Einleitung. Für den Rechtsabbieger ist kein gesonderter Fahrstreifen vorhanden. Die Führung erfolgt hier zusammen mit dem geradeaus führenden Fahrstreifen.

In der Knotenpunktzufahrt „Stuhlsatzenhaus“ sind für den Rechts- und Linksabbieger derzeit keine gesonderten Fahrstreifen vorhanden. Bedingt durch die Aufweitung des Fahrstreifens der Knotenzufahrt ist ein Aufstellbereich nach Definition nach HBS gegeben. Weiter ist im untergeordneten Knotenast „Stuhlsatzenhaus“ die Querung des im Zuge der L 251 verlaufenden Geh- und Radweges angelegt. Die Querung ist dabei als Furt abmarkiert.



Knotenanzufahrt L 251, FR Dudweiler



Knotenanzufahrt L 251, FR Scheidt



Knotenanzufahrt Stuhlsatzenhaus



Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus

## 2.5 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)

Der südliche Ast des teilplanfreien Knotenpunktes L 251 / L 252 (Rampe Süd) ist derzeit in Form einer Einmündung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen an die L 251 angebunden.

Im Zuge der L 251 ist gegenwärtig ein Linksabbiegestreifen mit einer Gesamtlänge von ca. 46 m vorhanden. Die Länge der Aufstellstrecke dessen beläuft sich auf ca. 20 m. Die Einleitung in den Linksabbiegestreifen erfolgt in Form einer geschlossenen Einleitung. Für den Rechtsabbieger ist kein gesonderter Fahrstreifen vorhanden. Die Führung des Rechtsabbiegers erfolgt mittels Ausfahrkeil. Die Dreiecksinsel ist lediglich als Sperrfläche ab markiert.

In der Knotenpunktzufahrt aus Richtung L 252 kommend (Rampe Süd) sind für den Rechts- und Linkseinbieger derzeit keine gesonderten Fahrstreifen vorhanden. Bedingt durch die Aufweitung des Fahrstreifens der Knotenzufahrt ist ein Aufstellbereich nach Definition nach HBS gegeben. Weiter ist im untergeordneten Knotenast ein Tropfen baulich ausgebildet.



Knotenanzufahrt L 251, FR Dudweiler



Knotenanzufahrt L 251, FR Scheidt



Knotenanzufahrt L 252 (Rampe Süd)



Blickrichtung KP L 251 / L 252 (Rampe Nord)

---

## **2.6 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)**

Der nördliche Ast des teilplanfreien Knotenpunktes L 251 / L 252 (Rampe Süd) ist ebenfalls als Einmündung mit vorfahrtregelnden Verkehrszeichen an die L 251 angebunden.

Im Zuge der L 251 ist gegenwärtig ein Linksabbiegestreifen mit einer Gesamtlänge von rd. 40 m vorhanden. Die Länge der Aufstellstrecke dessen beläuft sich auf ca. 20 m. Die Einleitung in den Linksabbiegestreifen erfolgt in Form einer geschlossenen Einleitung. Für den Rechtsabbieger ist kein gesonderter Fahrstreifen vorhanden. Die Führung erfolgt hier zusammen mit dem geradeaus führenden Fahrstreifen.

In der Knotenpunktzufahrt aus Richtung L 252 kommend (Rampe Nord) sind getrennte Fahrstreifen für den Rechts- und Linkseinbieger mit einer Aufstelllänge von jeweils rd. 30 m vorhanden. Weiter ist im untergeordneten Knotenast die Querung des im Zuge der L 251 verlaufenden Geh- und Radweges angelegt. Die Querung für den Radfahrer ist dabei als durchgängige Furt abmarkiert. Die Führung des Fußgängers erfolgt getrennt davon. Hierfür ist ein Tropfen mit Querungsstelle baulich angelegt.

BAUVORHABEN „NÖRDLICH STUHLSATZENHAUSWEG“ IN SAARBRÜCKEN

VERKEHRSGUTACHTEN – NACHWEIS DER VERKEHRSVERTRÄGLICHKEIT  
STAND 08/2023

ERLÄUTERUNGSBERICHT

SEITE 6



**Knotenzufahrt L 251, FR Dudweiler**



**Knotenzufahrt L 251, FR Scheidt**



**Knotenzufahrt L 252 (Rampe Nord)**



**Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord)**

### 3 ERMITTLUNG DES VERKEHRSAUFKOMMENS

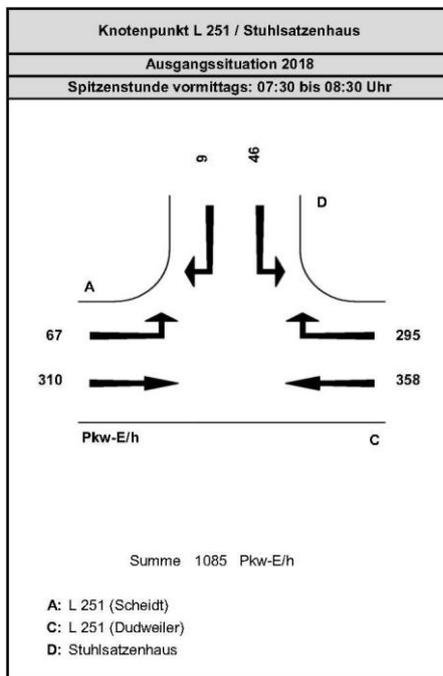
#### 3.1 AUSGANGSSITUATION 2018

Die Ermittlung der vorhandenen Verkehrsstärken erfolgt auf Basis der am Donnerstag, dem 26.04.2018 an den Knotenpunkten

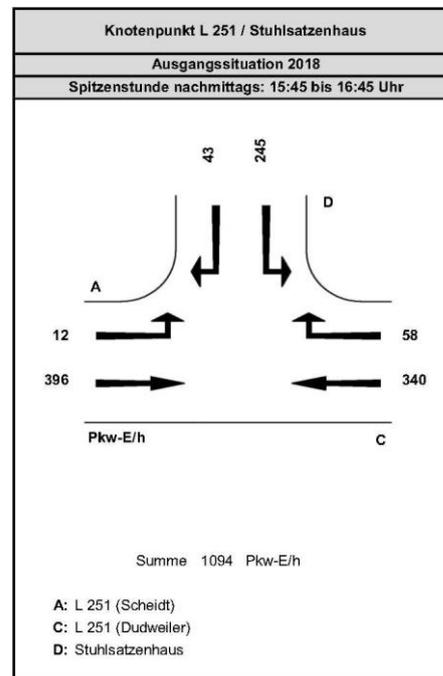
- L 251 / Stuhlsatzenhaus
- L 251 / L 252 (Rampe Süd)
- L 251 / L 252 (Rampe Nord)

durchgeführten Verkehrszählungen. Die Auswertungen erfolgten für den Zeitraum von 6:00 bis 10:00 Uhr sowie von 15:00 bis 19:00 Uhr.

##### 3.1.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS

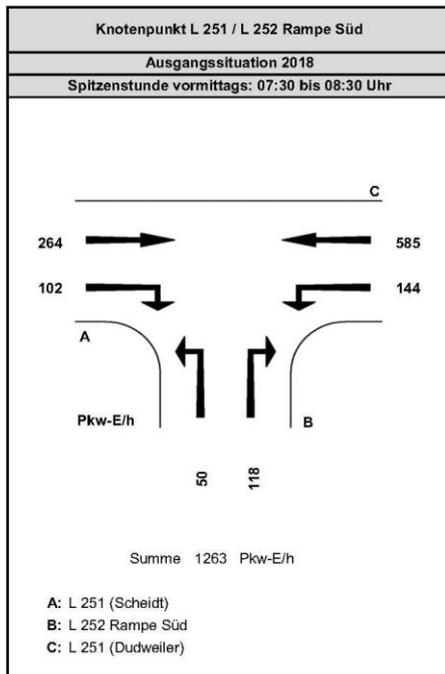


Vormittagsspitze Ausgangssituation 2018

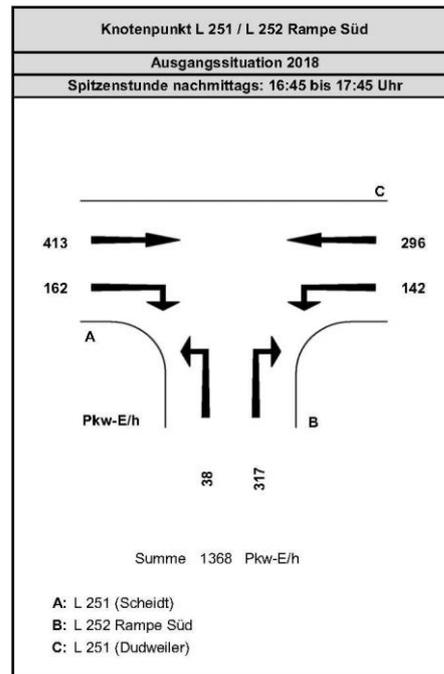


Nachmittagsspitze Ausgangssituation 2018

### 3.1.2 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)

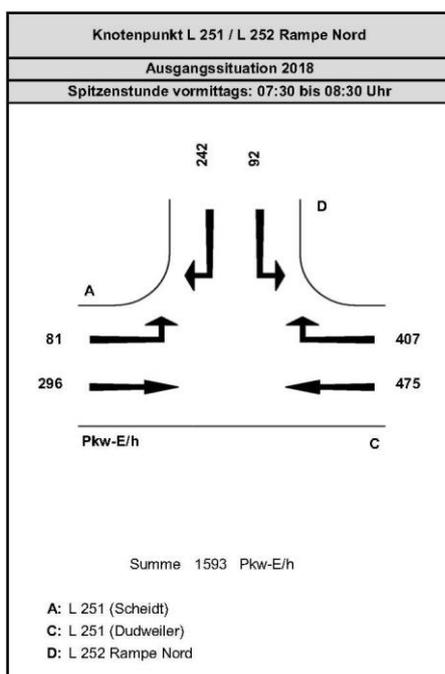


Vormittagsspitze Ausgangssituation 2018

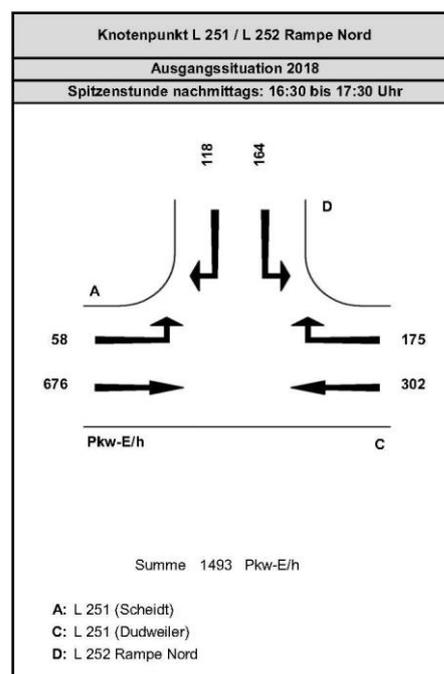


Nachmittagsspitze Ausgangssituation 2018

### 3.1.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)



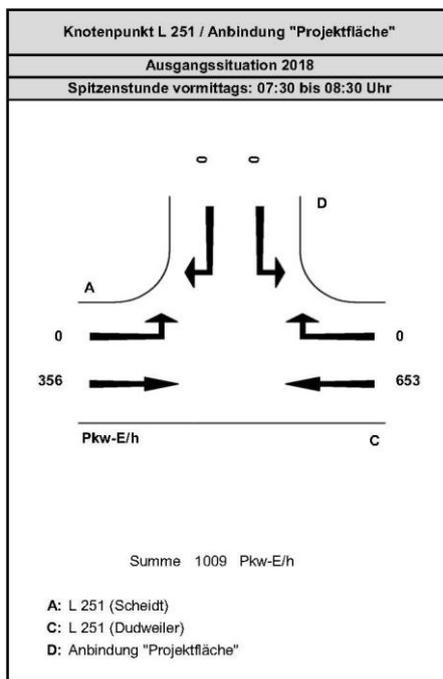
Vormittagsspitze Ausgangssituation 2018



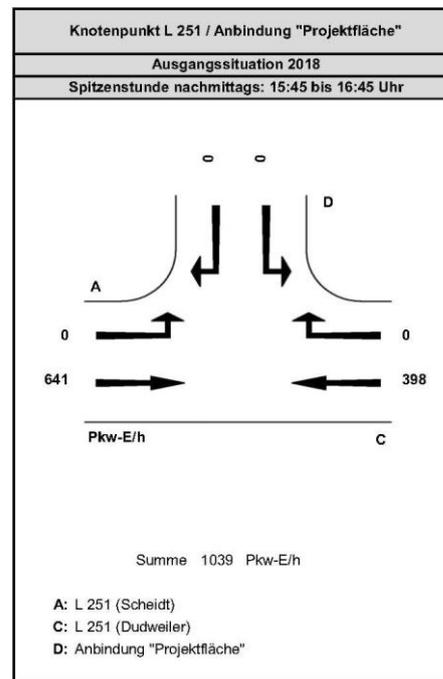
Nachmittagsspitze Ausgangssituation 2018

### 3.1.4 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“

Die Verkehrsstärken der geradeaus führenden Verkehrsströme am geplanten Knotenpunkt L 251 / Anbindung „Projektfläche“ werden über die Zähldaten des benachbarten Knotenpunktes L 251 /Stuhlsatzenhaus ermittelt.



Vormittagsspitze Ausgangssituation 2018

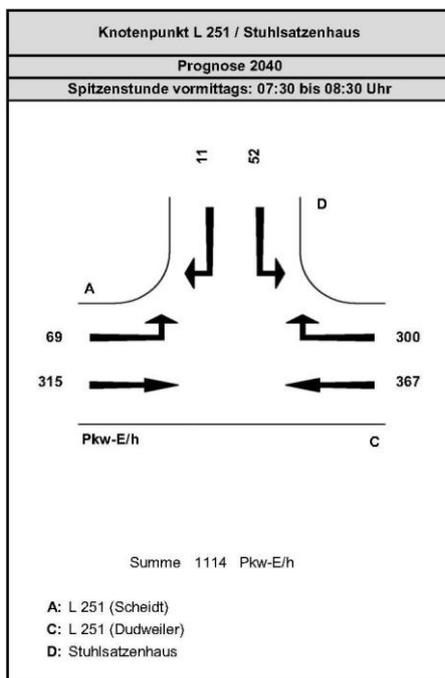


Nachmittagsspitze Ausgangssituation 2018

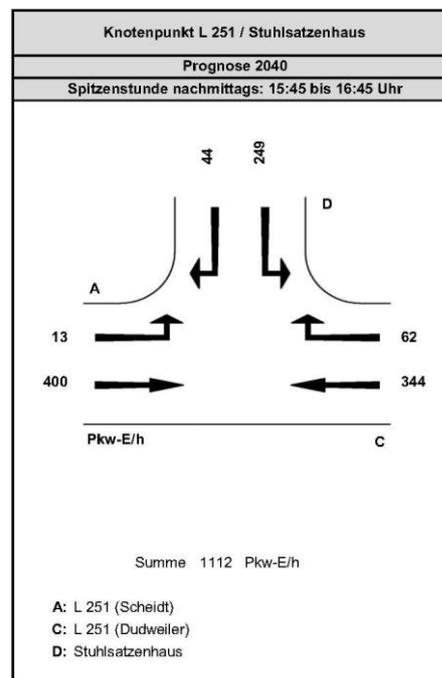
### 3.2 PROGNOSEHORIZONT 2040

Ausgehend von den vorliegenden Verkehrsdaten aus dem Jahre 2018 ist das Verkehrsaufkommen im Jahre 2040 zu prognostizieren. Dabei wird beim Pkw-Verkehr eine jährliche Steigerung von 0,0 % und beim Schwerverkehr eine jährliche Steigerung von 1,0 % angesetzt (aktuelle Steigerungsraten des LfS).

#### 3.2.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS

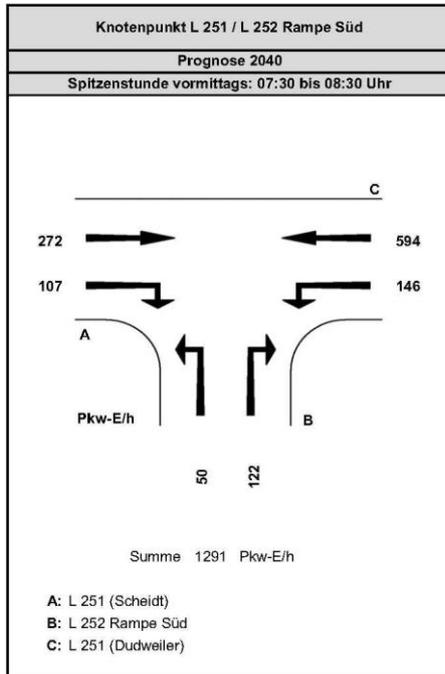


Vormittagsspitze Prognose 2040

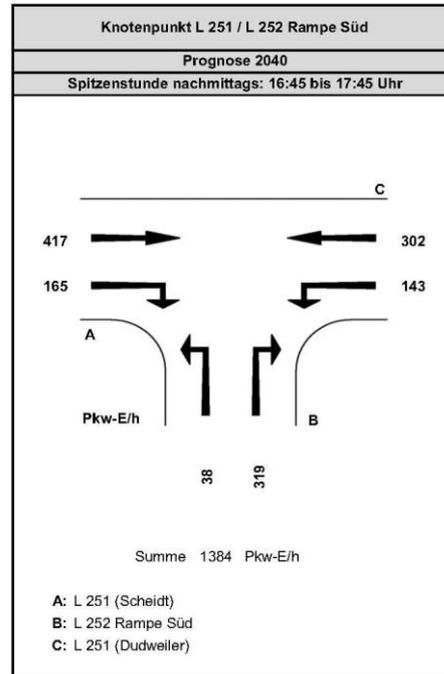


Nachmittagsspitze Prognose 2040

### 3.2.2 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)

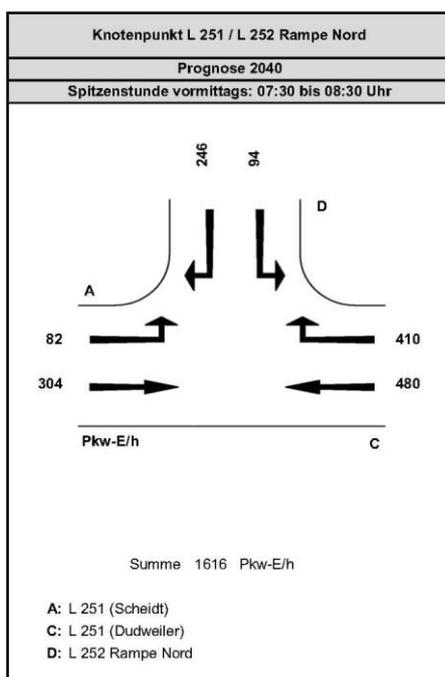


Vormittagsspitze Prognose 2040

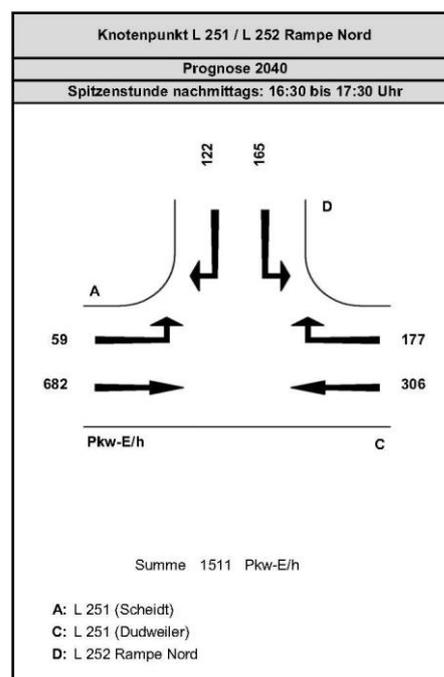


Nachmittagsspitze Prognose 2040

### 3.2.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)

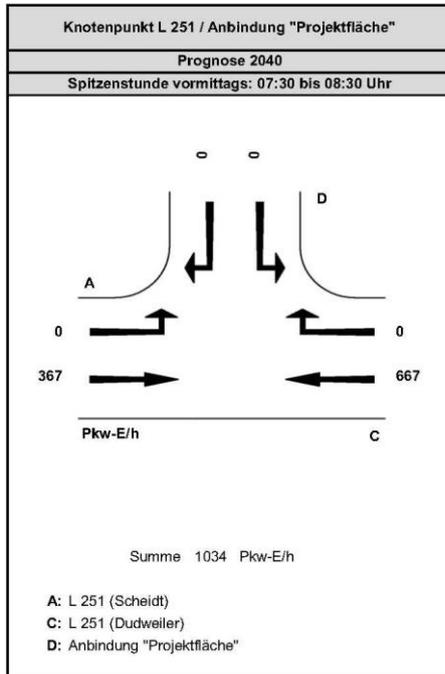


Vormittagsspitze Prognose 2040

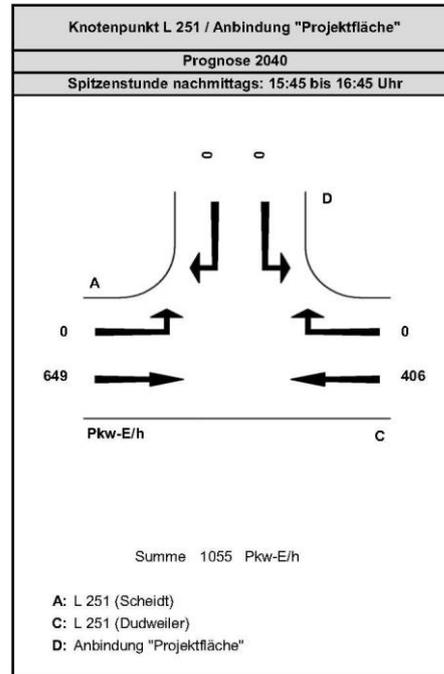


Nachmittagsspitze Prognose 2040

**3.2.4 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“**



**Vormittagsspitze Prognose 2040**



**Nachmittagsspitze Prognose 2040**

---

### **3.3 VERKEHRSAUFKOMMEN GEPLANTE NUTZUNGEN**

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt auf Grundlage der geplanten Flächen und Nutzungen in Verbindung mit den Erfahrungswerten des Programmes „Ver\_Bau“ (Dr. Bosserhoff).

Die detaillierte Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus den geplanten Nutzungen ist in der Anlage 1 dargestellt.

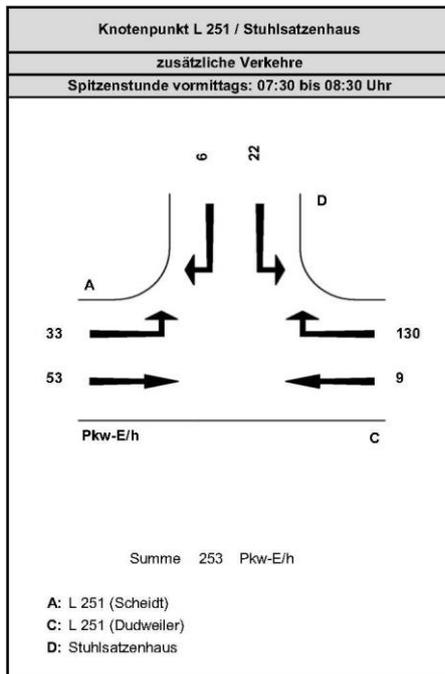
### **3.4 ERMITTLUNG DES MASSGEBENDEN VERKEHRSAUFKOMMEN**

Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens erfolgt für die Vor- und Nachmittagsspitze des allgemeinen Verkehrs.

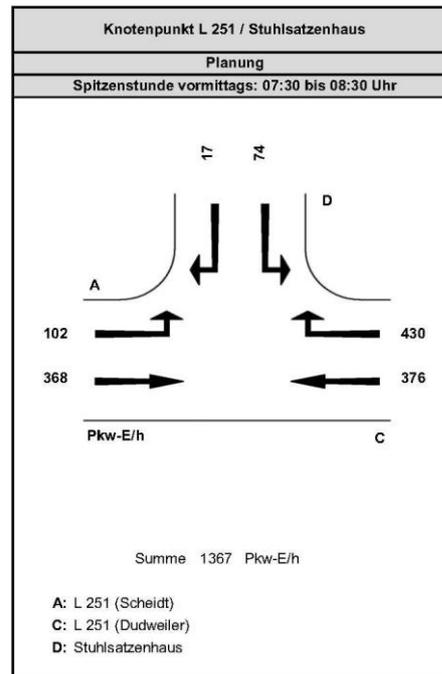
Die Verteilung der zusätzlichen Verkehre erfolgt in etwa über die Verhältnisse der vorhandenen Verkehrsströme der betreffenden Knotenpunkte.

Im Rahmen einer Worst-Case-Betrachtung werden in der Vor- und Nachmittagsspitze die Spitzenstunden des allgemeinen Verkehrs mit den Spitzstunden der geplanten Nutzungen überlagert.

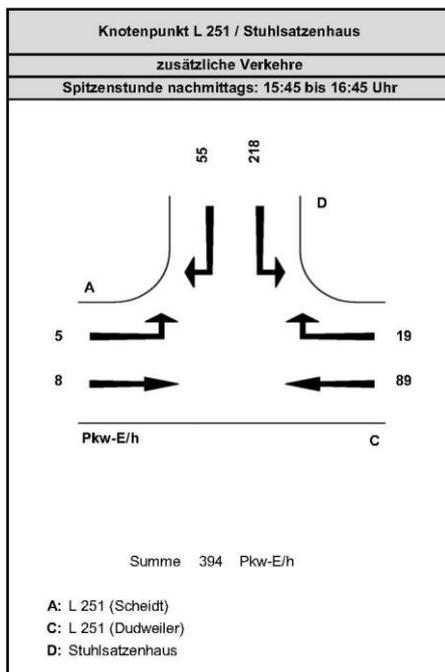
### 3.4.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS



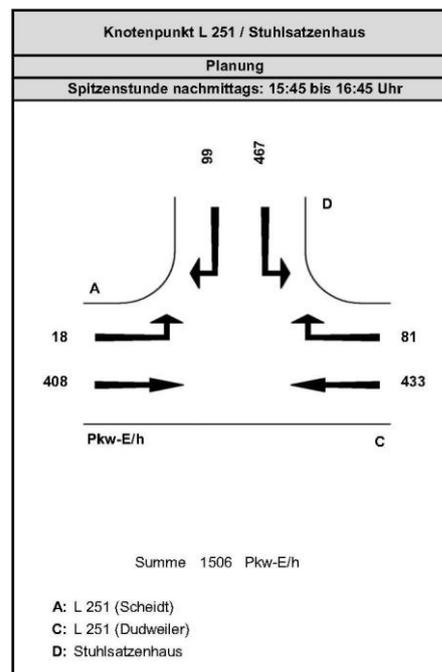
zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

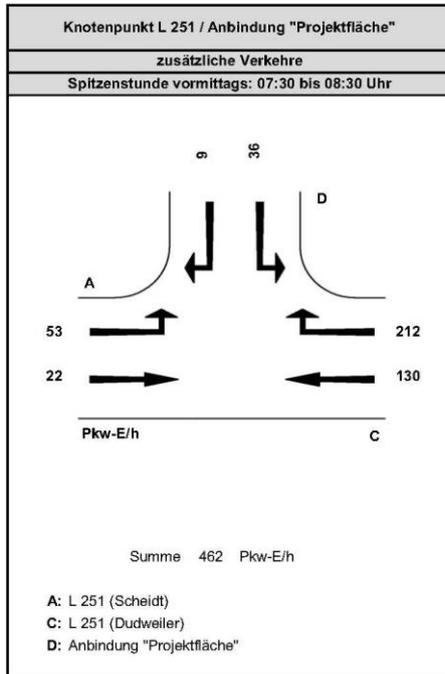


zusätzliche Verkehre; Nachmittagsspitze

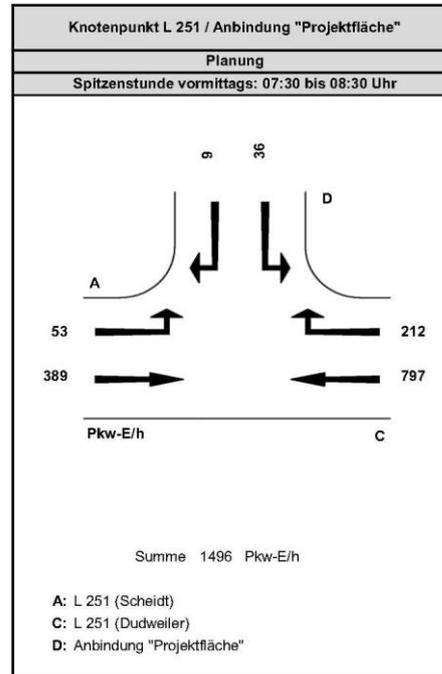


Knotenbelastung überlagert

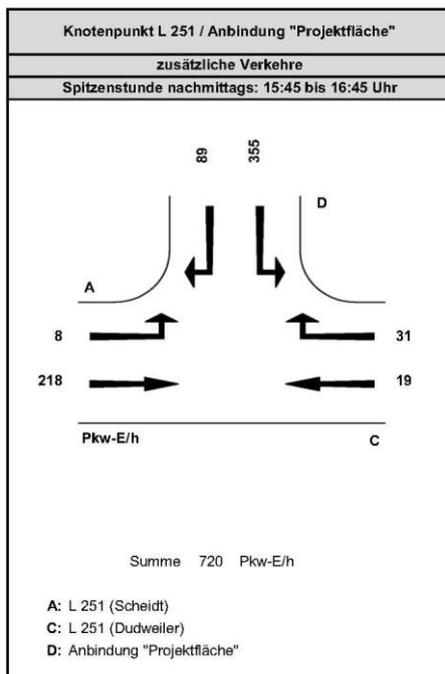
### 3.4.2 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“



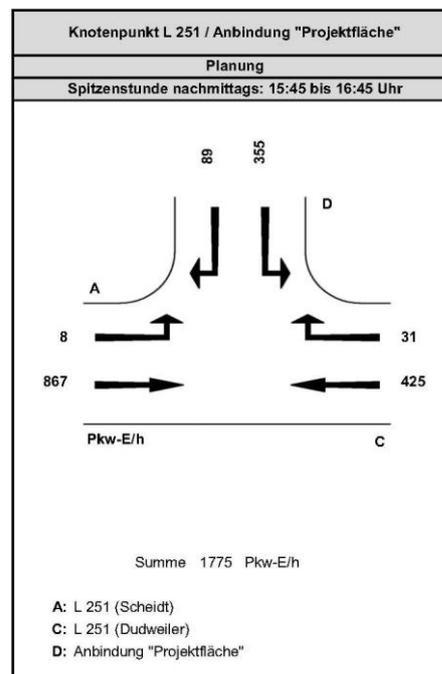
zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

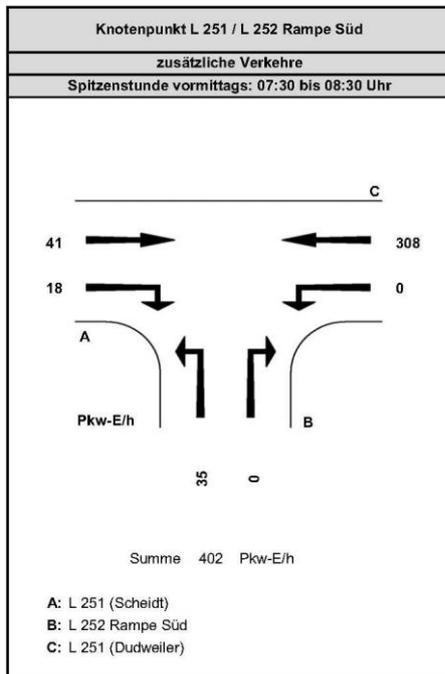


zusätzliche Verkehre; Nachmittagsspitze

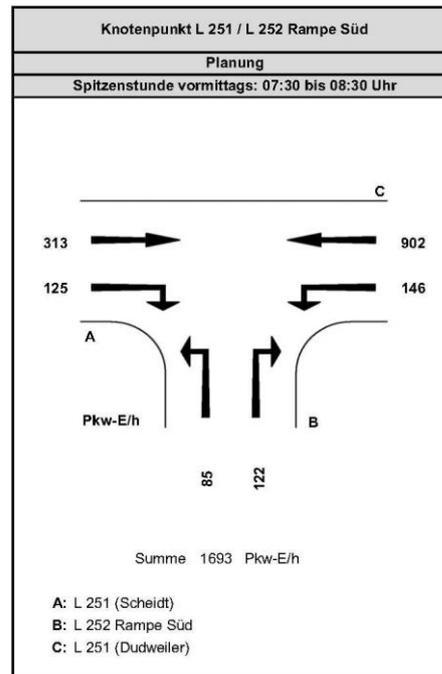


Knotenbelastung überlagert

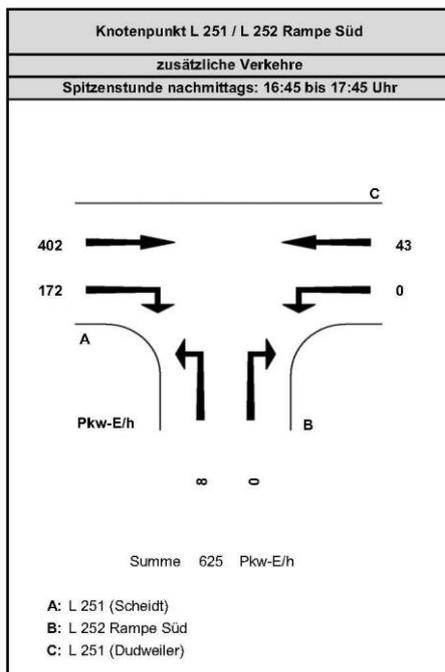
### 3.4.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)



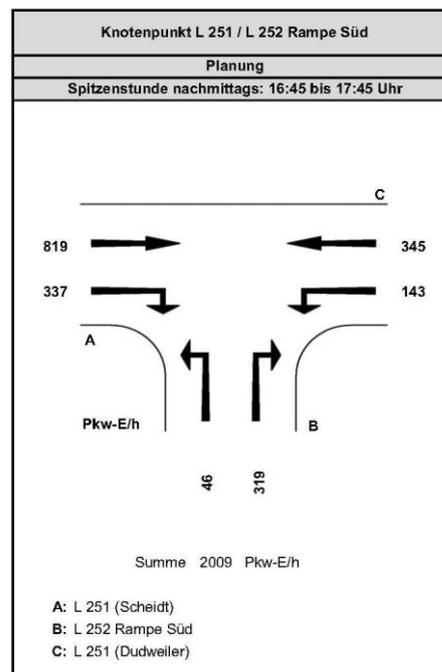
zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

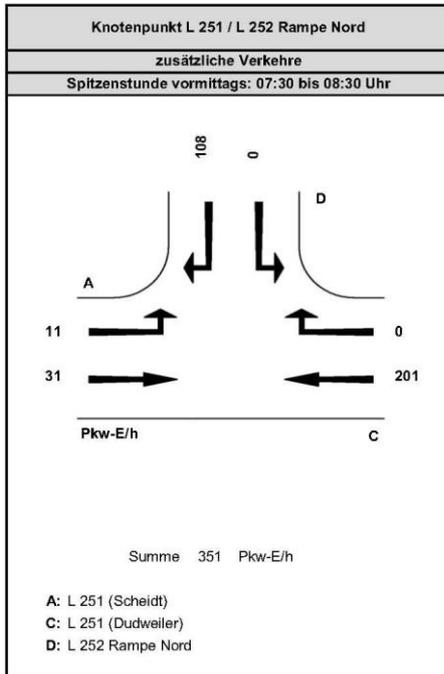


zusätzliche Verkehre; Nachmittagsspitze

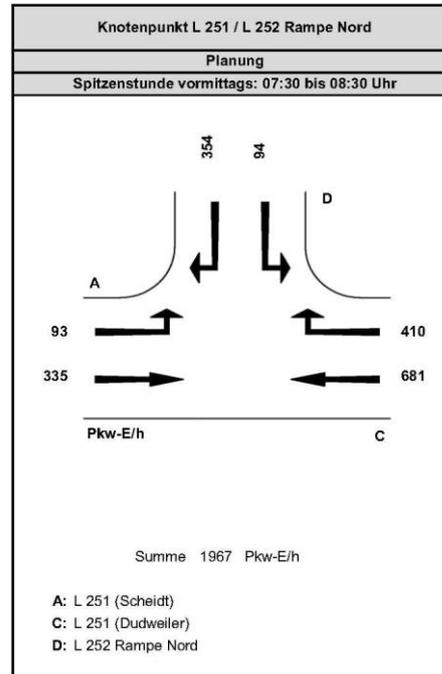


Knotenbelastung überlagert

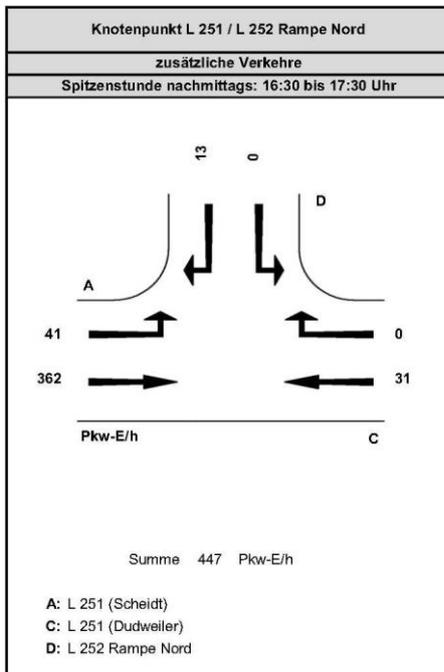
### 3.4.4 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)



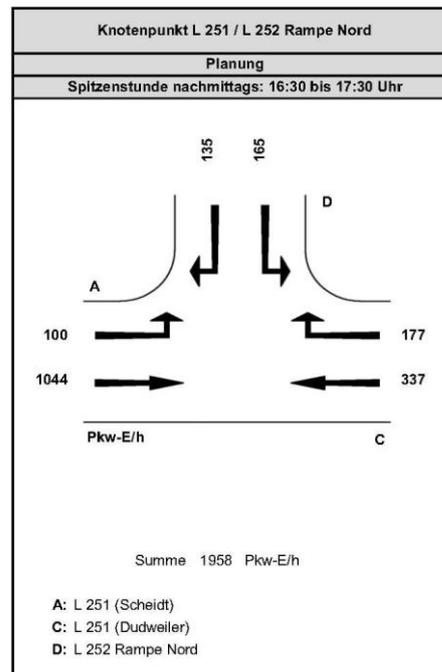
zusätzliche Verkehre; Vormittagsspitze



Knotenbelastung überlagert



zusätzliche Verkehre; Nachmittagsspitze



Knotenbelastung überlagert

## 4 QUALITÄT DES VERKEHRSABLAUFS

Die Überprüfung bzw. Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt für die vorfahrtgeregelteten Knotenpunkte über das Programm „Knosimo“, Version 5.2.2 (bps GmbH) mit dem Verfahren nach HBS.

Dieses Verfahren liefert eine Abschätzung der Qualität des Verkehrsablaufs von vorfahrtgeregelteten Knotenpunkten mit der Angabe von möglichen Rückstaulängen und Verlustzeiten für die einzelnen Knotenströme.

Die Überprüfung bzw. Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs an lichtsignalgeregelteten Knotenpunkten wird mit dem Programm „Ampel“, Version 6.3.9 (bps GmbH) mit dem Verfahren nach HBS durchgeführt.

Die Ermittlung des maßgebenden Verkehrsaufkommens ist unter Punkt 3.4 dargestellt.

### 4.1 AUSGANGSSITUATION 2018

Ausgangssituation 2018					
Knotenpunkt		vorfahrtgeregelt		lichtsignalgeregelt	
		Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze	Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze
L 251 / Stuhlsatzenhaus	KP1	QSV B	QSV D	-	-
L 251 / Anbindung "Projekt- fläche"	KP4	-	-	-	-
L 251 / L 252 (Rampe Süd)	KP2	QSV C	QSV C	-	-
L 251 / L 252 (Rampe Nord)	KP3	QSV D	QSV E	-	-

Tabelle 1: Auswertung Ausgangssituation 2018

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in den Anlagen 2 (vorfahrtgeregelt) und 3 (lichtsignalgeregelt) dargestellt.

## 4.2 PROGNOSE 2040

Prognose 2040					
Knotenpunkt		vorfahrtgeregelt		lichtsignalgeregelt	
		Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze	Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze
L 251 / Stuhlsatzenhaus	KP1	QSV C	QSV D	-	-
L 251 / Anbindung "Projekt- fläche"	KP4	-	-	-	-
L 251 / L 252 (Rampe Süd)	KP2	QSV C	QSV C	-	-
L 251 / L 252 (Rampe Nord)	KP3	QSV E	QSV E	-	-

Tabelle 2: Auswertung Prognose 2040

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in den Anlagen 2 (vorfahrtgeregelt) und 3 (lichtsignalgeregelt) dargestellt.

## 4.3 PLANFALL

Planfall					
Knotenpunkt		vorfahrtgeregelt		lichtsignalgeregelt	
		Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze	Vormittags- spitze	Nachmittags- spitze
L 251 / Stuhlsatzenhaus	KP1	QSV D	QSV F	QSV A	QSV B
L 251 / Anbindung "Projekt- fläche"	KP4	QSV E	QSV F	QSV A	QSV B
L 251 / L 252 (Rampe Süd)	KP2	QSV F	QSV F	QSV B	QSV C
L 251 / L 252 (Rampe Nord)	KP3	QSV F	QSV F	QSV A	QSV A

Tabelle 3: Auswertung Planfall

Die detaillierten Berechnungsergebnisse sind in den Anlagen 2 (vorfahrtgeregelt) und 3 (lichtsignalgeregelt) dargestellt.

## 5 GUTACHTERLICHE EMPFEHLUNG

### 5.1 KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS

In der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** erreicht der vorfahrtgeregelter Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus in der **Prognose 2040** die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs C (QSV C) bzw. D (QSV D)** nach HBS 2015.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in den betrachteten Spitzenstunden der Fall ist. Somit weist der Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus in der Prognose 2040 eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Im **Planfall** wird anhand den Simulationsergebnissen in der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D) bzw. F (QSV F)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus erreicht. Folglich weist der Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus im Planfall keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr auf.

Nach der Vorbemessung einer Lichtsignalsteuerung (wartezeitenoptimierte Festzeitsteuerung) wird in der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** im Planfall die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A) bzw. B (QSV B)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus erreicht.

Zur leistungsfähigen Abwicklung der zukünftigen Verkehre des Planfalles ist der vorfahrtgeregelter Knotenpunkt L 251 / Stuhlsatzenhaus daher in einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) umzubauen.

Ein Kreisverkehrsplatz wurde aufgrund seines Flächenbedarfes in Bezug auf die vorhandene Einmündungssituation nicht weiter betrachtet. Die Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes ginge mit größeren Eingriffen in die Seitenräume (insbesondere östlich des heutigen Straßenraumes) einher.

## 5.2 KNOTENPUNKT L 251 / ANBINDUNG „PROJEKTFLÄCHE“

Nach den Simulationsergebnissen wird in der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagspitze** bei vorfahrtgeregelter Verkehrsführung die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs E (QSV E) bzw. F (QSV F)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / Anbindung „Projektfläche“ erreicht.

Somit weist eine vorfahrtgeregelte Anbindung des geplanten Vorhabens an die L 251 im Planfall keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Entsprechend der Vorbemessung einer Lichtsignalanlage (wartezeitenoptimierte Festzeitsteuerung) wird in der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagspitze** im Planfall am Knotenpunkt L 251 / Anbindung „Projektfläche“ die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A) bzw. B (QSV B)** nach HBS 2015 erreicht.

Die neue Anbindung der Projektfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“ an die L 251 ist in Form einer Einmündung mit Lichtsignalanlage nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) auszubauen.

Ein Kreisverkehrsplatz wurde aufgrund seines Flächenbedarfes und den damit verbundenen seitlichen Eingriffen in bewaldetes Gebiet nicht weiter betrachtet.

## 5.3 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)

Innerhalb der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagspitze** erreicht der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd) in der **Prognose 2040** jeweils die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs C (QSV C)** nach HBS 2015.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen, was beim vorgenannten Knotenpunkt in den betrachteten Spitzenstunden der Fall ist. Somit weist der Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd) in der Prognose 2040 eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.

Im **Planfall** wird nach den Simulationsergebnissen innerhalb der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagspitze** jeweils die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs F (QSV F)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd) erreicht. Folglich weist der Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd) im Planfall keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr auf.

Anhand der Vorbemessung einer Lichtsignalanlage (wartezeitenoptimierte Festzeitsteuerung) wird einer mit Lichtsignalsteuerung in der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** im Planfall die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs B (QSV B) bzw. C (QSV C)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Süd) erreicht.

Der Knotenpunkt ist hierfür in einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) umzubauen.

Ein Kreisverkehrsplatz wurde aufgrund seines Flächenbedarfes in Bezug auf die vorhandene Einmündungssituation mit den daran anschließenden Auf- und Abfahrrampen sowie größere seitliche Eingriffe je nach Lage des Kreismitelpunktes nicht weiter betrachtet.

#### 5.4 KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)

Innerhalb der betrachteten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** erreicht der vorfahrtgeregelt Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord) in der **Prognose 2040** jeweils die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs E (QSV E)** nach HBS 2015.

Insgesamt ist bei Knotenpunkten i.d.R. mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs D (QSV D, ausreichend) nach HBS 2015 nachzuweisen. Somit weist der Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord) in der Prognose 2040 keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr auf.

Im **Planfall** wird nach den Simulationsergebnissen innerhalb der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** jeweils die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs F (QSV F)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord) erreicht. Folglich weist der Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord) im Planfall keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr auf.

Entsprechend der Vorbemessung einer Lichtsignalanlage (wartezeitenoptimierte Festzeitsteuerung) wird einer mit Lichtsignalsteuerung in der untersuchten **Vor- bzw. Nachmittagsspitze** im Planfall jeweils die **Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs A (QSV A)** nach HBS 2015 am Knotenpunkt L 251 / L 252 (Rampe Nord) erreicht.

Der Knotenpunkt ist hierfür in einen lichtsignalgesteuerten Knotenpunkt nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) umzubauen.

Ein Kreisverkehrsplatz wurde aufgrund seines Flächenbedarfes in Bezug auf die vorhandene Einmündungssituation mit den daran anschließenden Auf- und Abfahrrampen sowie größere seitliche Eingriffe je nach Lage des Kreismitelpunktes nicht weiter betrachtet.

## **5.5 RAD- UND FUSSVERKEHRSFÜHRUNG**

Die Rad- und Fußverkehrsführung in den Knotenpunkten erfolgt außerorts entsprechend auf von der Fahrbahn abgesetztem Geh- und Radweg nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL). Die Querungen von Knotenästen erfolgen im Planfall in allen vier Knotenpunkten gesichert über signalisierte Furten.

## **5.6 ERGEBISZUSAMMENSTELLUNG UND FOLGERUNGEN**

Im Planfall sind die vier in diesem Gutachten betrachteten Knotenpunkte als lichtsignalgesteuerte Einmündungen nach den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) um- bzw. auszubauen. Vorfahrt geregelt sind die Knotenpunkte nicht mehr ausreichend leistungsfähig.

Die Rad- und Fußverkehrsführung in den Knotenpunkten erfolgt außerorts entsprechend auf von der Fahrbahn abgesetztem Geh- und Radweg. Die Querungen von Knotenästen erfolgen im Planfall in allen vier Knotenpunkten gesichert über signalisierte Furten.

Die verkehrstechnischen Nachweise der lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte im Planfall basieren auf einer wartezeitoptimierten Festzeitsteuerung. Weitergehende Betrachtungen von verkehrsabhängigen Steuerungen, Koordinierung von Lichtsignalanlagen sowie Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Lichtsignalsteuerung sind nicht Bestandteil dieses Verkehrsgutachtens.

Gesonderte Fahrstreifen für den öffentlichen Verkehr sind nicht vorgesehen.

Kreisverkehrsplätze wurden aufgrund ihres Flächenbedarfes im Vergleich zur Einmündungssituation und dem damit verbundenen Mehrbedarf an seitlichen Eingriffen nicht weiter betrachtet.

Eine detaillierte, tabellarische Zusammenstellung der Ergebnisse und Folgerungen ist in der Anlage 4 enthalten.

Aufgestellt:  
Saarbrücken, den 11. August 2023

Ulrich Gänssle  
Dipl.-Ing. (FH)

i.A. Sven Keßler  
M.Eng.

## **ANLAGE 1 – VERKEHRSERMITTLUNG**

Projektfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Zusammenstellung Gesamtareal					
Gebiet	BGF	Quellverkehre		Zielverkehre	
		Vormittagsspitze	Nachmittagsspitze	Vormittagsspitze	Nachmittagsspitze
	[m²]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]	[Pkw-E/h]
SO6	15.990	8	149	85	8
SO8	10.329	6	97	56	6
SO9	15.056	8	140	81	8
SO10	14.358	8	133	78	8
SO11	6.927	5	65	40	5
SO9	4.300	19	7	14	16
SO9	1.770	15	28	19	7
CISPA 1	10.331	6	97	56	6
<b>Summe</b>	<b>79.061</b>	<b>72</b>	<b>714</b>	<b>426</b>	<b>61</b>

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO6	15.837	30	528	68%	1,1	3,4	80%	888									
				528					888	1%	5	30%	134	17%	76	1%	5	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO6	15.837	30	528	28%		3,4	80%	403									
				528					403	1%	3	30%	61	17%	35	1%	3	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrs-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO6	15.837	30	528	4%		3,4	80%	58									
				528					58	1%	1	30%	9	17%	5	1%	1	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgänger-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO6	15.837	30	528	0%		3,4	80%	0									
				528					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0	

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem					Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO6	15.837	528	0,05					27									
									27	1%	1	30%	5	17%	3	1%	1	

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	915	6	139	79	6
Radverkehrsaufkommen	58	1	9	5	1
Fußgänger-aufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		8	149	85	8

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO8	10.329	30	345	68%	1,1	3,4	80%	581									
				345					581	1%	3	30%	88	17%	50	1%	3	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO8	10.329	30	345	28%		3,4	80%	263									
				345					263	1%	2	30%	40	17%	23	1%	2	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrsanteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO8	10.329	30	345	4%		3,4	80%	38									
				345					38	1%	1	30%	6	17%	4	1%	1	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgängeranteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO8	10.329	30	345	0%		3,4	80%	0									
				345					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0	

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem				Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze					
									07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr					
									QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]		
Dienstleistungen	SO8	10.329	345	0,05				18										
								18	1%	1	30%	3	17%	2	1%	1		

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	599	4	91	52	4
Radverkehrsaufkommen	38	1	6	4	1
Fußgänger-aufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		6	97	56	6

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	SO9	15.056	30	502	68%	1,1	3,4	80%	845								
				502					845	1%	5	30%	127	17%	72	1%	5

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	SO9	15.056	30	502	28%		3,4	80%	383								
				502					383	1%	2	30%	58	17%	33	1%	2

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrsanteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	SO9	15.056	30	502	4%		3,4	80%	55								
				502					55	1%	1	30%	9	17%	5	1%	1

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgängeranteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	SO9	15.056	30	502	0%		3,4	80%	0								
				502					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem				Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
									07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
									QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO9	15.056	502	0,05				26									
								26	1%	1	30%	4	17%	3	1%	1	

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	871	6	131	75	6
Radverkehrsaufkommen	55	1	9	5	1
Fußgängeraufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		8	140	81	8

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	SO10	14.358	30	479	68%	1,1	3,4	80%	806								
				479					806	1%	5	30%	121	17%	69	1%	5

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	SO10	14.358	30	479	28%		3,4	80%	365								
				479					365	1%	2	30%	55	17%	32	1%	2

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrsanteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	SO10	14.358	30	479	4%		3,4	80%	53								
				479					53	1%	1	30%	8	17%	5	1%	1

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgängeranteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	SO10	14.358	30	479	0%		3,4	80%	0								
				479					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem					Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	SO10	14.358	479	0,05					24								
									24	1%	1	30%	4	17%	3	1%	1

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	830	6	125	72	6
Radverkehrsaufkommen	53	1	8	5	1
Fußgänger-aufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		8	133	78	8

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO11	6.927	30	231	68%	1,1	3,4	80%	389									
				231					389	1%	2	30%	59	17%	34	1%	2	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO11	6.927	30	231	28%		3,4	80%	176									
				231					176	1%	1	30%	27	17%	15	1%	1	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrsanteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
Dienstleistungen	SO11	6.927	30	231	4%		3,4	80%	26									
				231					26	1%	1	30%	4	17%	3	1%	1	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgängeranteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	
Dienstleistungen	SO11	6.927	30	231	0%		3,4	80%	0									
				231					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0	

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem				Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze					
									07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr					
									QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]		
Dienstleistungen	SO11	6.927	231	0,05				12										
								12	1%	1	30%	2	17%	2	1%	1		

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	401	3	61	36	3
Radverkehrsaufkommen	26	1	4	3	1
Fußgänger-aufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		5	65	40	5

**Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Kita Beschäftigtenverkehre**

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte je Fläche	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
		[m²]	[Beschäftigte/100 m² BGF]		[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Beschäftigtem]	[%]	[Fahren/24h]								
Kita	SO9	1.770	2,2	39	68%	1,1	2,0	85%	41								
				39					41	0%	0	42%	9	43%	9	0%	0

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte je Fläche	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
		[m²]	[Beschäftigte/100 m² BGF]		[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Beschäftigtem]	[%]	[Fahrgäste/24h]								
Kita	SO9	1.770	2,2	39	28%		2,0	85%	19								
				39					19	0%	0	42%	4	43%	5	0%	0

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte je Fläche	Beschäftigte	Radverkehrs-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
		[m²]	[Beschäftigte/100 m² BGF]		[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Beschäftigtem]	[%]	[Radfahrende/24h]								
Kita	SO9	1.770	2,2	39	4%		2,0	85%	3								
				39					3	0%	0	42%	1	43%	1	0%	0

Nutzung	Gebiet	BGF	Beschäftigte je Fläche	Beschäftigte	Fußgänger-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgängeraufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
		[m²]	[Beschäftigte/100 m² BGF]		[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Beschäftigtem]	[%]	[Fußgänger/24h]								
Kita	SO9	1.770	2,2	39	0%		2,0	85%	0								
				39					0	0%	0	42%	0	43%	0	0%	0

**Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Kita Nutzerverkehre**

Nutzung	Gebiet	BGF	Nutzer je Fläche	Nutzer	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
		[m²]	[Nutzer/100 m² BGF]		[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Nutzer]	[%]	[Fahren/24h]								
Kita	SO9	1.770	9	160	70%	1,5	2,0	80%	120								
				160					120	25%	15	26%	16	11%	7	11%	7

**Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Kita Lieferverkehre**

Nutzung	Gebiet	BGF	Lkw-Fahrten je Fläche	Lkw-Fahrten	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
									07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
									QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	
		[m²]	[Lkw-Fahrten/100 m² BGF]		[Personen/Pkw]	[Wege/Nutzer]	[%]	[Fahren/24h]									
Kita	SO9	1.770	0,15					3									
								3	0%	0	42%	1	43%	1	0%	0	

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

<b>Kraftverkehrsaufkommen</b>	44	15	26	17	7
<b>Radverkehrsaufkommen</b>	3	0	1	1	0
<b>Fußgängeraufkommen</b>	0	0	0	0	0
<b>Pkw-Einheiten/h</b>		15	28	19	7

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Wohnnutzung Einwohnerverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Nutzer je Fläche	Bewohner	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
									07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
									[m²]	[m²]	[%]	[Personen/Pkw]	[Wege/Bewohner]	[Fahrten/24h]	QV [%]	QV [Fz/h]
Studentenwohnen	SO9	4.300	3,4	147	68%	1,3	3,1	239								
				147				239	11%	14	3%	4	7%	9	9%	11

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Einwohner	Bewohner	ÖPNV-Anteil Bewohner	Wegehäufigkeit	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
								07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
								[m²]	[m²]	[%]	[Wege/Bewohner]	[Fahrgäste/24h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Studentenwohnen	SO9	4.300	3,4	147	28%	3,1	128									
				147			128	11%	8	3%	2	7%	5	9%	6	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Einwohner	Bewohner	Radverkehrs-Anteil	Wegehäufigkeit	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
								07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
								[m²]	[m²]	[%]	[Wege/Bewohner]	[Radfahrende/24h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Studentenwohnen	SO9	4.300	3,4	147	4%	3,1	19									
				147			19	11%	2	3%	1	7%	1	9%	1	

Nutzung	Gebiet	BGF	Fläche je Einwohner	Bewohner	Fußgänger-Anteil	Wegehäufigkeit	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze				
								07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr				
								[m²]	[m²]	[%]	[Wege/Bewohner]	[Fußgänger/24h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Studentenwohnen	SO9	4.300	3,4	147	0%	3,1	0									
				147			0	11%	0	3%	0	7%	0	9%	0	

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Wohnnutzung Besucher- und Wirtschaftsverkehre

Nutzung	Gebiet	BGF	Bewohner	Anteil Besucher- und Wirtschaftsverkehre	Verkehrsaufkommen Besucher- und Wirtschaftsverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze						
						07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr						
						[m²]	[m²]	[%]	[Fahrten/24h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]
Studentenwohnen	SO9	4.300	147	15%	36											
					36	11%	2	3%	1	7%	2	9%	2			

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	275	16	5	11	13
Radverkehrsaufkommen	19	2	1	1	1
Fußgängeraufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		19	7	14	16

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Beschäftigte inkl. Besucher-/Kundenverkehr und Geschäftsverkehr

Nutzung	Gebäude	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	MIV-Anteil	Besetzungsgrad der Fahrzeuge	Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Kraftverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	CISPA 1	10.331	30	345	68%	1,1	3,4	80%	581								
				345					581	1%	3	30%	88	17%	50	1%	3

Nutzung	Gebäude	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	ÖPNV-Anteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fahrgastaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	CISPA 1	10.331	30	345	28%		3,4	80%	263								
				345					263	1%	2	30%	40	17%	23	1%	2

Nutzung	Gebäude	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Radverkehrsanteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Radverkehrsaufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	CISPA 1	10.331	30	345	4%		3,4	80%	38								
				345					38	1%	1	30%	6	17%	4	1%	1

Nutzung	Gebäude	BGF	Fläche je Beschäftigtem	Beschäftigte	Fußgängeranteil		Wegehäufigkeit	Anwesenheitsfaktor	Fußgänger-aufkommen	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]	QV [%]	QV [Fg/h]	ZV [%]	ZV [Fg/h]
Dienstleistungen	CISPA 1	10.331	30	345	0%		3,4	80%	0								
				345					0	1%	0	30%	0	17%	0	1%	0

Projekfläche „Nördlich Stuhlsatzenhausweg“: Ermittlung des Verkehrsaufkommens - Gewerbenutzung (Dienstleistungen) Lieferverkehre

Nutzung	Gebäude	BGF	Beschäftigte	Lkw-Fahrten je Beschäftigtem					Verkehrsaufkommen Lieferverkehre gesamt	Vormittagsspitze				Nachmittagsspitze			
										07:00 bis 08:00 Uhr				16:00 bis 17:00 Uhr			
										QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]	QV [%]	QV [Fz/h]	ZV [%]	ZV [Fz/h]
Dienstleistungen	CISPA 1	10.331	345	0,05					18								
									18	1%	1	30%	3	17%	2	1%	1

**Hinweis:** Die Anteile MIV, ÖPNV und Radverkehre wurden entsprechend den Spannen der Zielwerte 2030 (Pendlerverkehre) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Saarbrücken angesetzt. Der Fußgängeranteil wird im Hinblick auf die Lage des Uni-Campus außerhalb der Stadt nicht angesetzt.

Kraftverkehrsaufkommen	599	4	91	52	4
Radverkehrsaufkommen	38	1	6	4	1
Fußgängeraufkommen	0	0	0	0	0
Pkw-Einheiten/h		6	97	56	6

**ANLAGE 2 – QUALITÄT DES VER-  
KEHRSABLAUFS**  
- VORFAHRTGEREGELT -

## **ANLAGE 2.1 – KNOTENPUNKT L 251 / STUHLSATZENHAUS**

- AUSGANGSSITUATION 2018
- PROGNOSE 2040
- PLANFALL

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

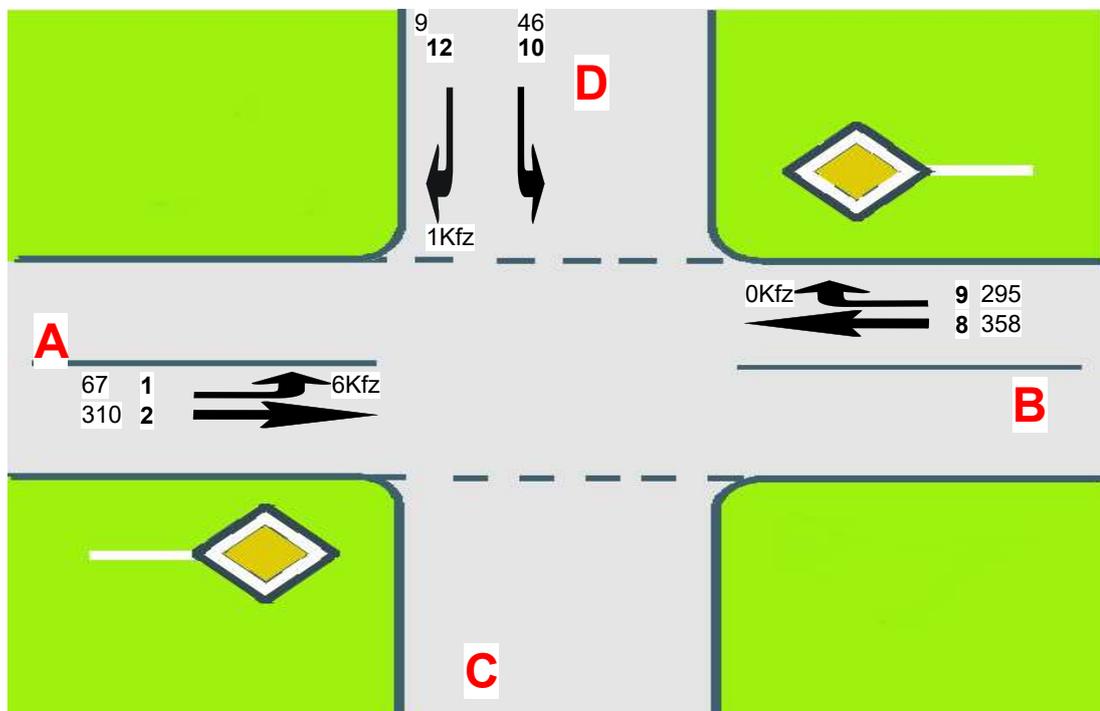
Knotenpunktbezeichnung : KP1, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	19,4	16,2	23,0	64,0	0,2	0	1	6	84	1,2	6	72	72	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	320	320	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	359	359	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	294	294	0	A
10	18,4	26,0	40,0	209,8	0,2	1	1	4	51	1,2	4	42	42	0	B
12	1,9	14,5	18,0	55,1	0,0	0	0	2	8	1,1	3	8	8	0	A
Sum	39,6	2,2		209,8	0,1			6		0,1	6	1095			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



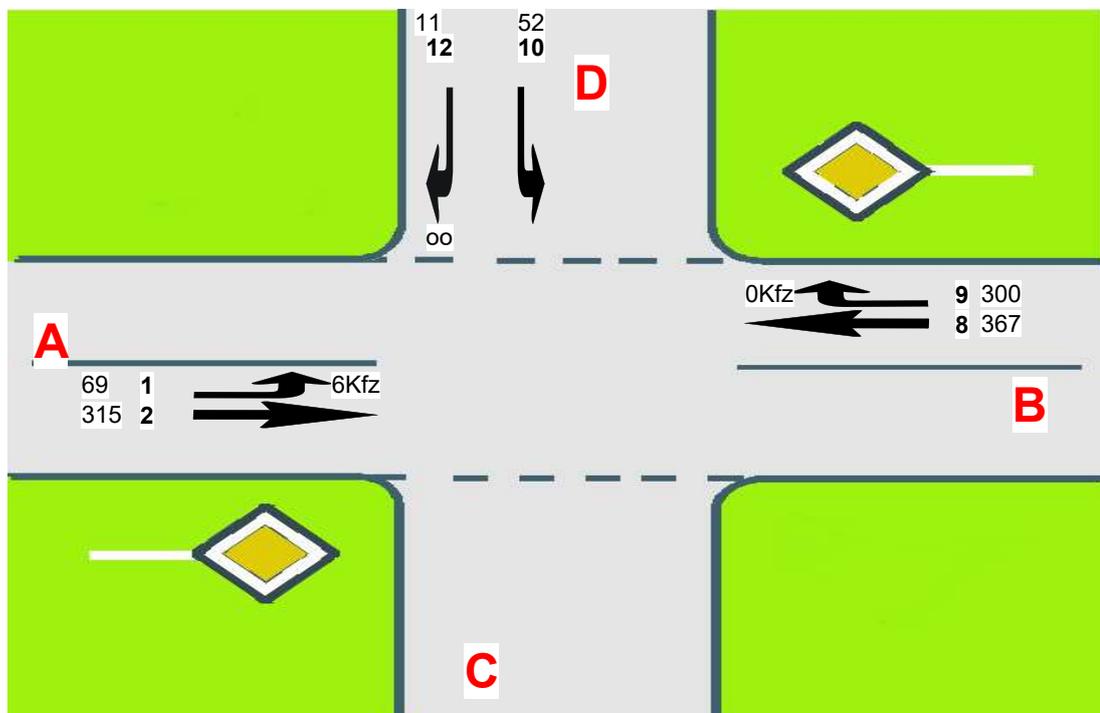
A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

Knotenpunktbezeichnung : KP1, Prognose 2040

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_VS.EIN

Übersicht von 07:30 bis 08:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	20,5	16,7	23,0	106,9	0,2	0	1	5	85	1,1	5	74	74	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	324	324	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	367	367	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	299	299	0	A
10	22,8	29,0	48,0	218,9	0,3	1	2	5	60	1,3	6	47	47	0	C
12	3,0	18,7	19,0	188,7	0,0	0	0	2	10	1,1	3	10	10	0	B
Sum	46,3	2,5		218,9	0,1			5		0,1	6	1122			



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

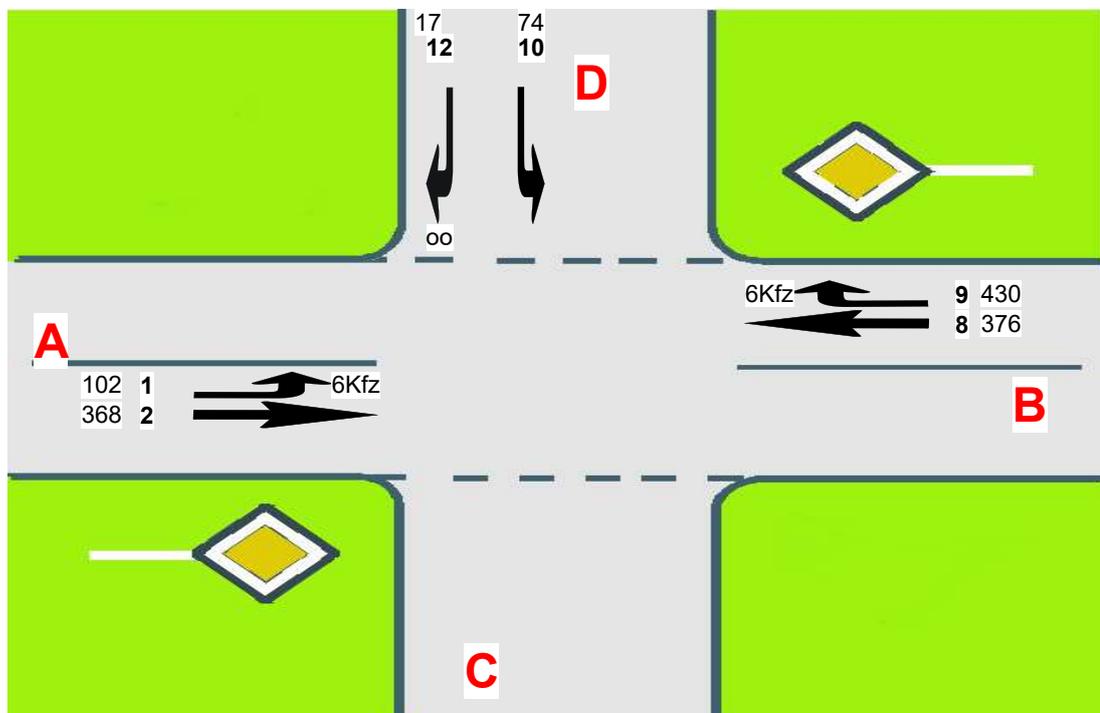
Knotenpunktbezeichnung : KP1, Planfall

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	29,7	18,3	27,0	119,3	0,3	1	1	5	123	1,3	5	97	97	0	B
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	363	363	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	366	366	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	427	427	0	A
10	47,6	41,2	73,0	476,7	0,6	1	3	11	115	1,7	11	69	68	1	D
12	4,2	14,0	18,0	53,0	0,0	0	0	2	19	1,0	2	18	18	0	A
Sum	81,5	3,6		476,7	0,2			11		0,2	11	1340			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 15:45 bis 16:45

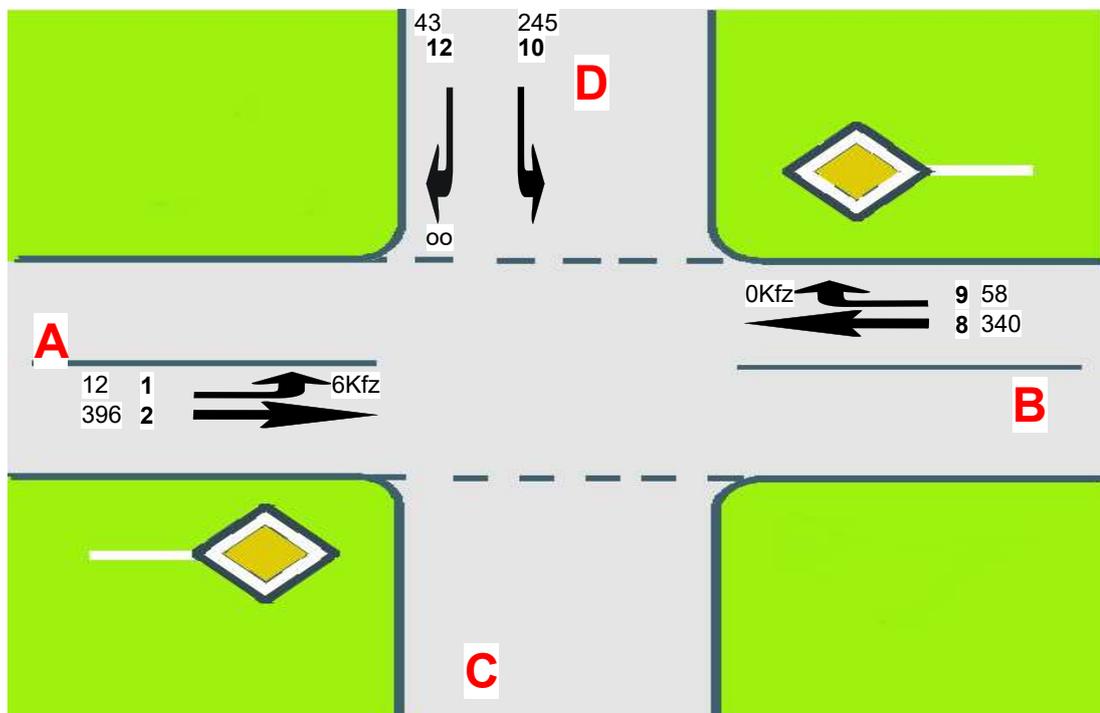
Knotenpunktbezeichnung : KP1, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_NS.EIN

### Übersicht von 15:45 bis 16:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	2,5	12,3	14,0	41,4	0,0	0	0	2	12	1,0	2	12	12	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	382	382	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	339	339	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	59	59	0	A
10	186,4	46,6	68,0	580,5	2,6	7	11	38	801	3,3	38	240	239	1	D
12	26,2	36,2	51,0	543,7	0,3	1	2	6	124	2,9	35	44	44	0	C
Sum	215,1	12,0		580,5	0,5			38		0,9	38	1075			

### Übersicht von 15:45 bis 16:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 15:45 bis 16:45

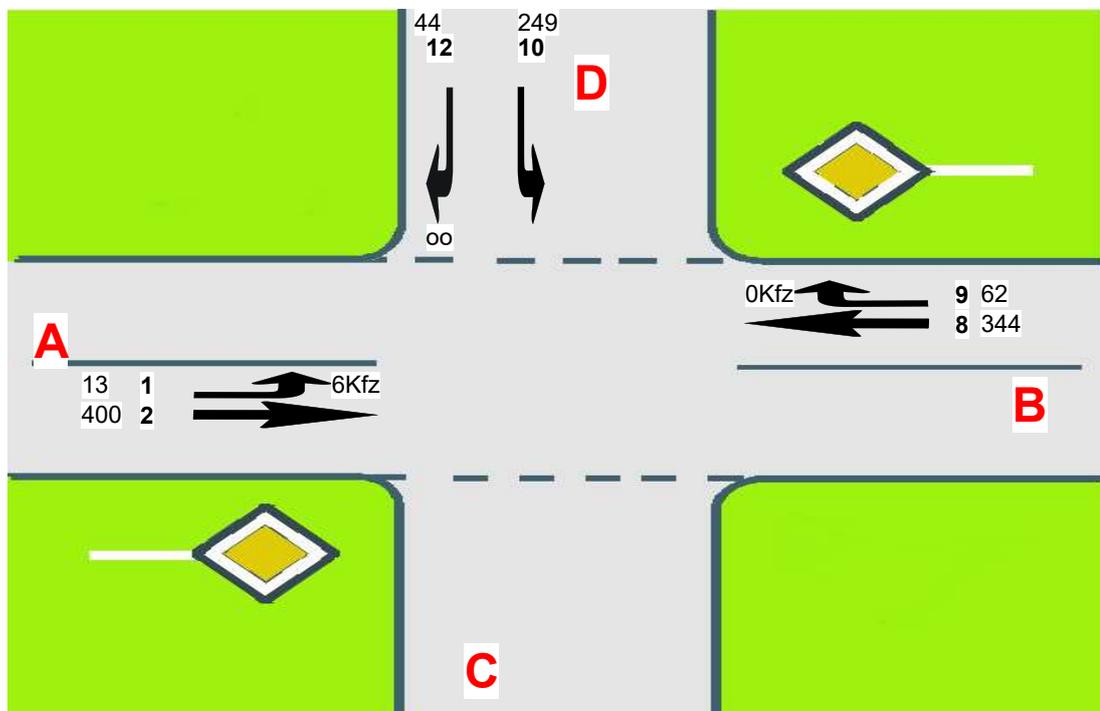
Knotenpunktbezeichnung : KP1, Prognose 2040

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_NS.EIN

### Übersicht von 15:45 bis 16:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	2,7	12,2	16,0	28,0	0,0	0	0	2	13	1,0	2	13	13	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	387	387	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	346	346	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	63	63	0	A
10	160,4	39,4	67,0	251,2	2,1	4	8	22	744	3,0	22	244	239	5	D
12	20,0	27,2	47,0	167,9	0,2	1	1	5	109	2,5	18	44	44	0	B
Sum	183,0	10,0	251,2	0,4				22		0,8	22	1098			

### Übersicht von 15:45 bis 16:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 15:45 bis 16:45

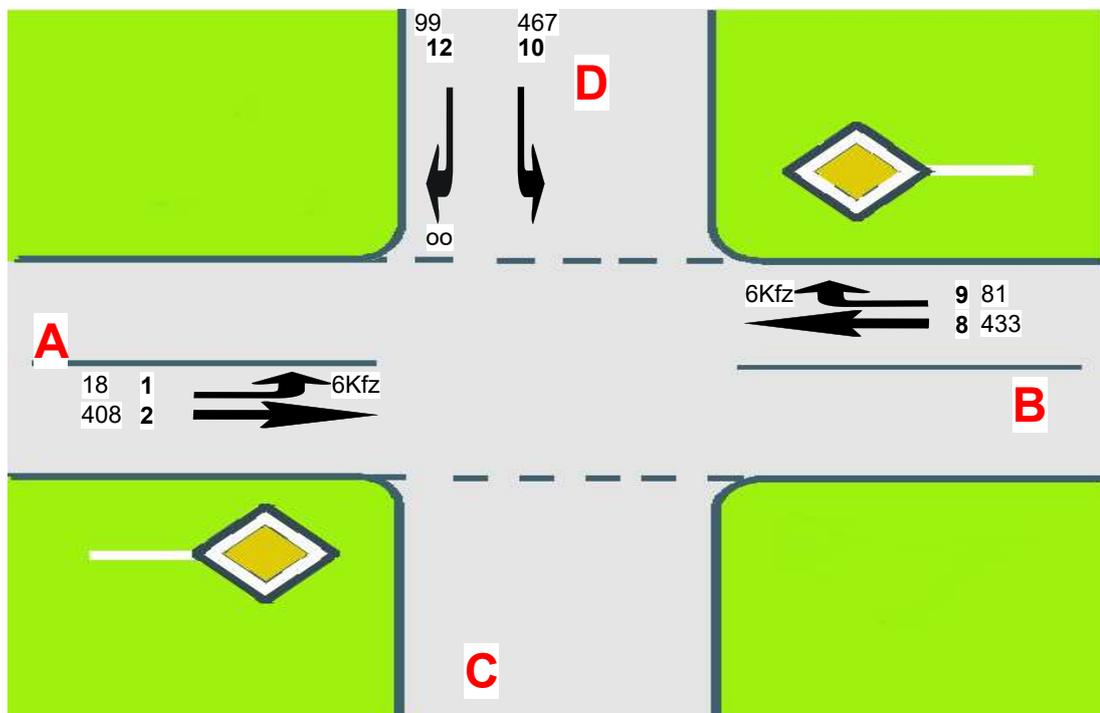
Knotenpunktbezeichnung : KP1, Planfall

Name der Datei : KP1\_ Stuhlsatzenhaus\_NS.EIN

### Übersicht von 15:45 bis 16:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	
1	3,9	12,9	16,0	42,9	0,0	0	0	2	19	1,0	2	18	18	0	A	
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	401	401	0	A	
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	432	432	0	A	
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	78	78	0	A	
15	194,2	659,1	1123,1	1622,5	85,7	160	197	224	259	20	54,8	141	473	301	172	F
12	957,7	574,1	1037,1	1512,1	15,8	30	38	46	48	15	48,1	131	100	65	35	F
Sun	6155,9	245,9		1622,5	16,9			224		20,5	141	1502				

### Übersicht von 15:45 bis 16:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

**ANLAGE 2.2 – KNOTENPUNKT L 251 /  
ANBINDUNG „PRO-  
JEKTFLÄCHE“**

- PLANFALL

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

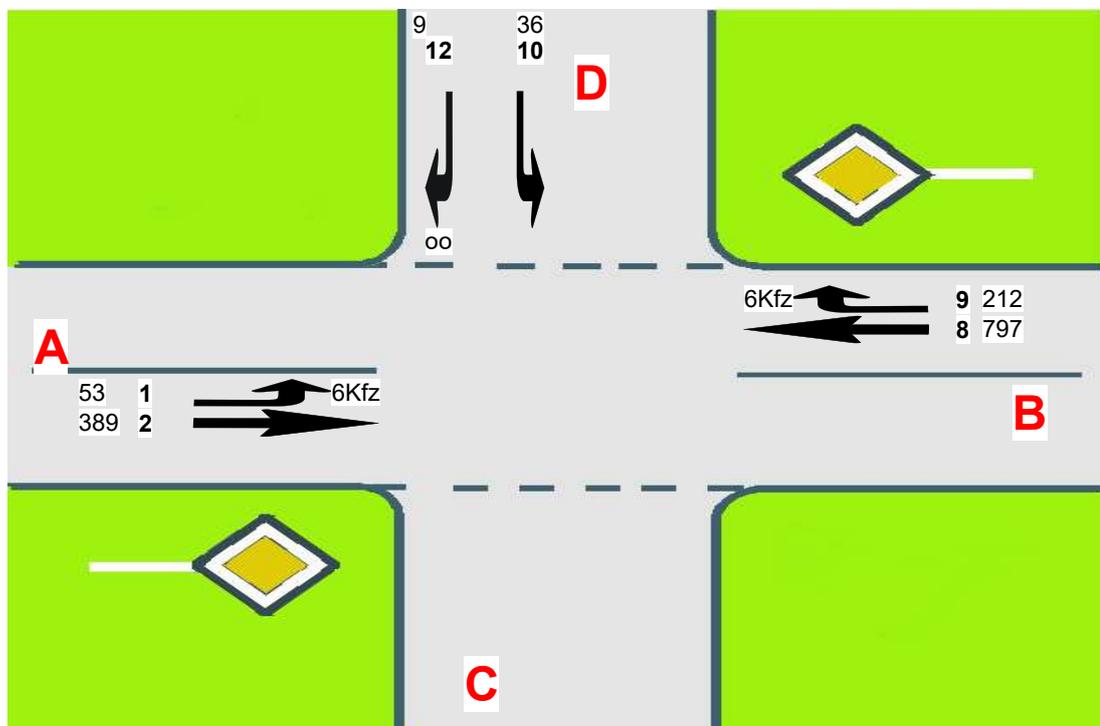
Knotenpunktbezeichnung : KP4, Planfall

Name der Datei : KP4\_CISPA2\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges [min]	VZ mitt [sec]	VZ 85% [sec]	VZ max [sec]	RS mitt [Pkw-E]	RS 85% [Pkw-E]	RS 95% [Pkw-E]	RS max [Pkw-E]	H ges [-]	H mitt [-]	H max [-]	Fz. ang. [Pkw-E]	Fz. abg. [Pkw-E]	Fz. wart. [Pkw-E]	QSV [-]
1	21,3	24,9	38,0	207,5	0,2	1	1	6	64	1,3	6	51	50	1	B
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	384	384	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	802	802	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	206	206	0	A
10	32,4	56,8	108,0	344,9	0,5	1	2	7	51	1,5	7	34	34	0	E
12	3,4	22,4	32,0	94,6	0,0	0	0	1	9	1,0	1	9	9	0	B
Sum	57,1	2,3		344,9	0,1			7		0,1	7	1487			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
C=Zufahrt unten  
B=Zufahrt rechts  
D=Zufahrt oben

## Übersicht von 15:45 bis 16:45

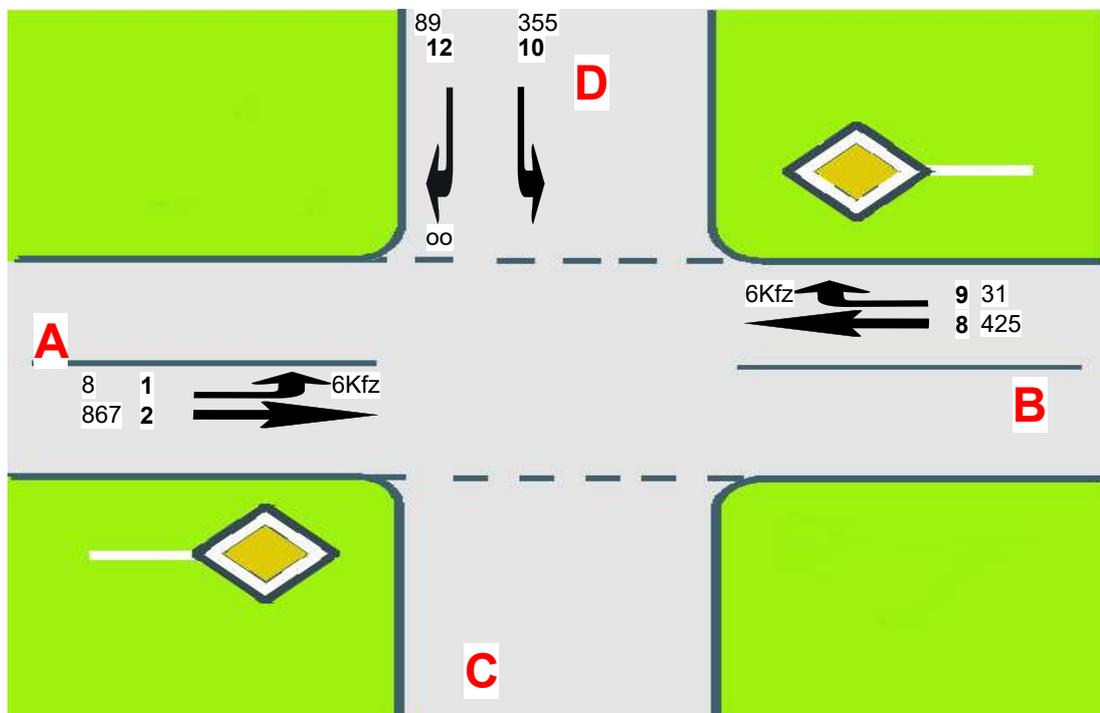
Knotenpunktbezeichnung : KP4, Planfall

Name der Datei : KP4\_CISPA2\_NS.EIN

### Übersicht von 15:45 bis 16:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	1,5	11,9	14,0	30,5	0,0	0	0	1	7	1,0	1	7	7	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	860	860	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	424	424	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	32	32	0	A
16	445,1	1078,2	1795,1	2367,4	106,9	210	241	251	16182	45,1	95	359	147	212	F
17	1459,2	993,1	1674,2	2290,3	24,2	49	55	58	3696	41,9	95	88	38	50	F
Sun	7906,0	268,1	2367,4	21,8				251		11,2	95	1769			

### Übersicht von 15:45 bis 16:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## **ANLAGE 2.3 – KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE SÜD)**

- AUSGANGSSITUATION 2018
- PROGNOSE 2040
- PLANFALL

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

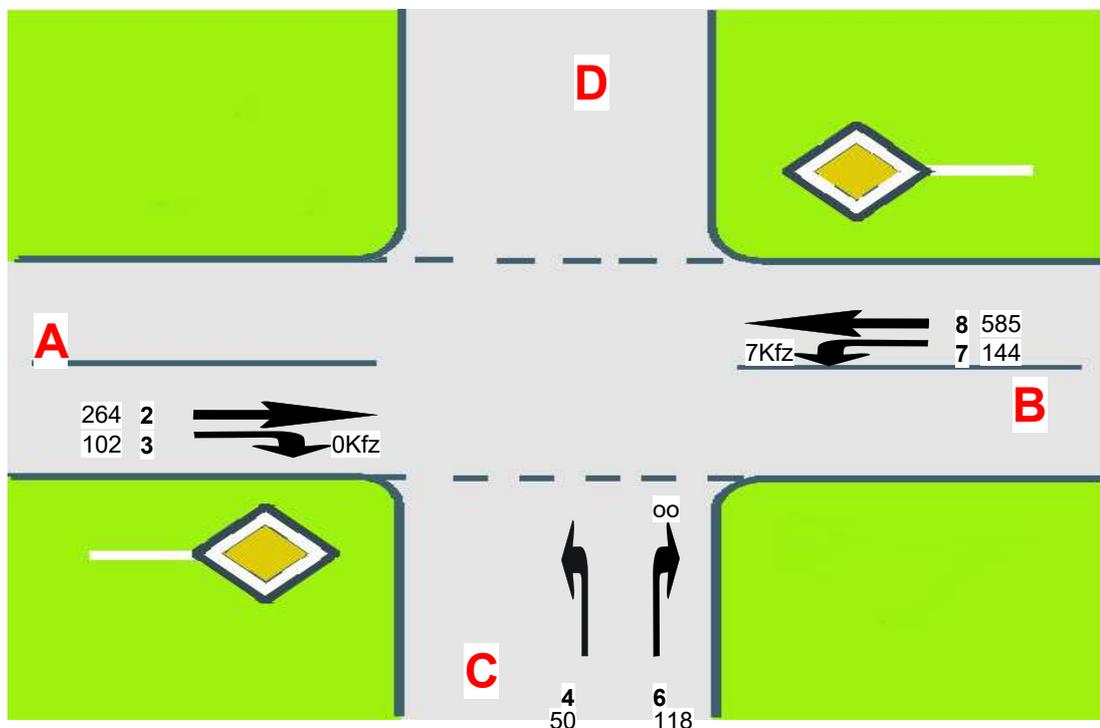
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP2\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	270	270	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	110	110	0	A
4	26,5	35,4	60,0	226,7	0,3	1	2	6	61	1,3	6	45	45	0	C
6	26,6	13,4	17,0	91,8	0,2	1	1	4	139	1,2	4	119	119	0	A
7	30,2	12,8	16,0	45,3	0,2	1	1	4	162	1,1	4	142	142	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	590	590	0	A
Sum	83,3	3,9		226,7	0,1			6		0,3	6	1276			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

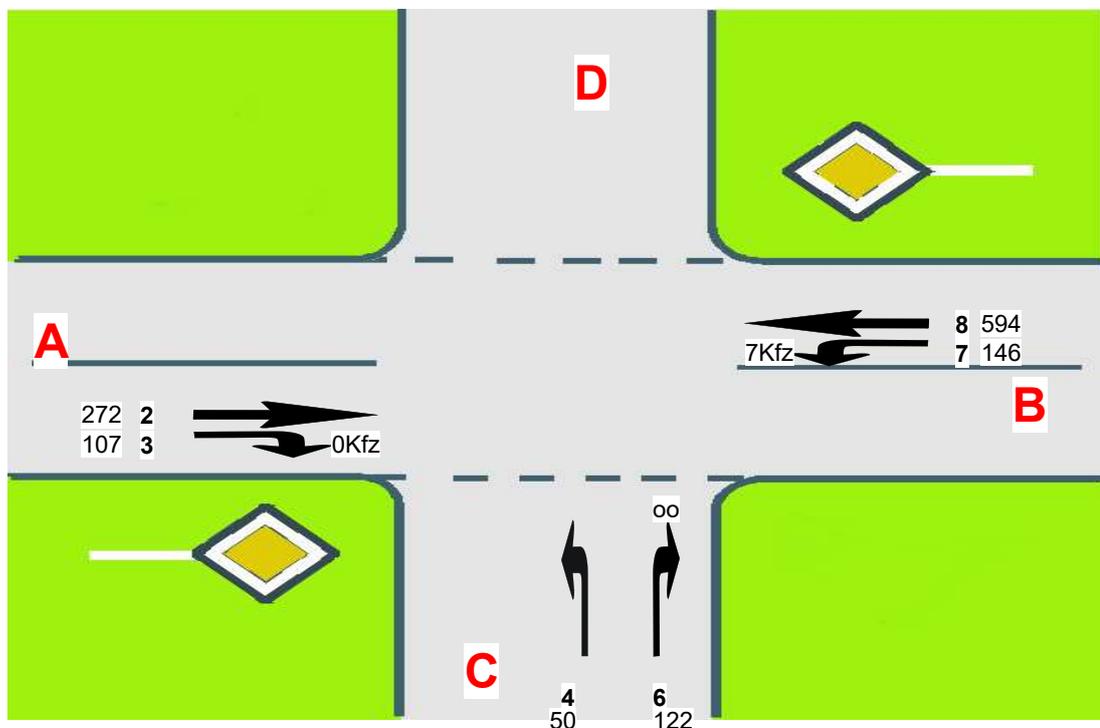
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Prognose 2040

Name der Datei : KP2\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	279	279	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	115	115	0	A
4	27,9	37,5	61,0	250,7	0,4	1	2	8	62	1,4	8	45	44	1	C
6	28,9	14,1	18,0	125,1	0,2	1	1	4	145	1,2	6	123	123	0	A
7	31,6	13,1	17,0	68,5	0,2	1	1	5	169	1,2	5	145	145	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	598	598	0	A
Sum	88,4	4,1		250,7	0,1			8		0,3	8	1305			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

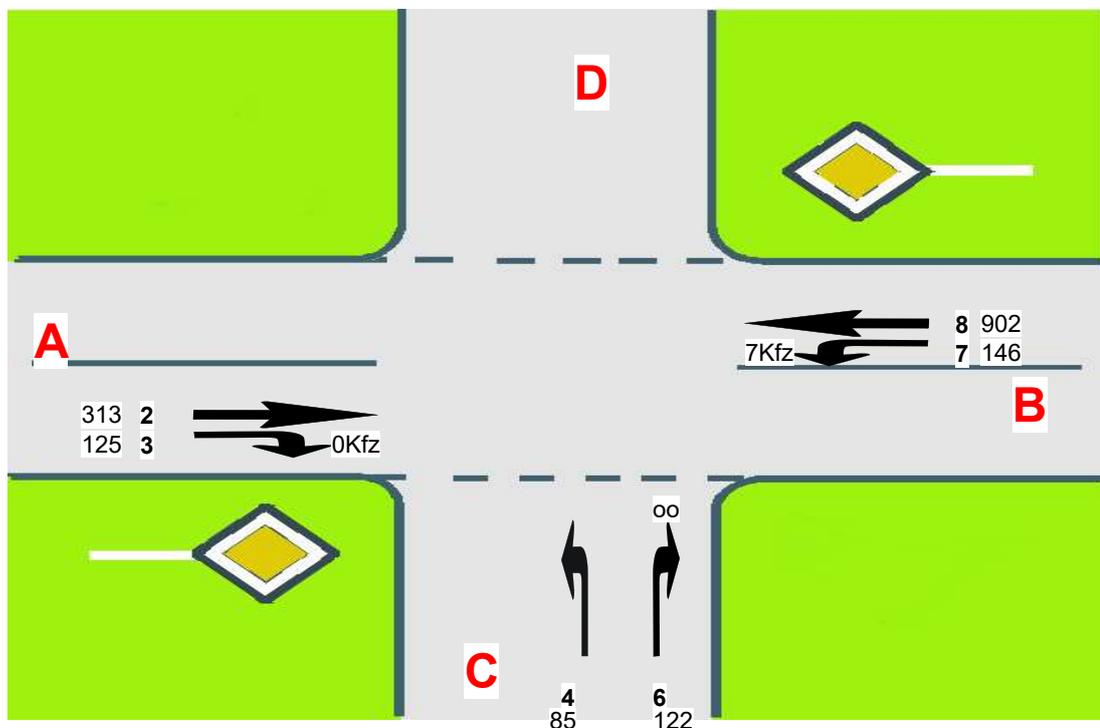
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Planfall

Name der Datei : KP2\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	304	304	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	126	126	0	A
4	355,3	274,4	562,1	1612,9	5,8	14	26	37	481	6,2	36	78	70	8	F
6	338,4	169,5	409,1	1492,9	5,4	20	34	60	631	5,3	36	120	110	10	F
7	32,2	13,3	17,0	52,1	0,2	1	1	4	168	1,1	4	146	146	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	902	902	0	A
Sum	725,9	26,0		1612,9	1,9			60		0,8	36	1676			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 16:45 bis 17:45

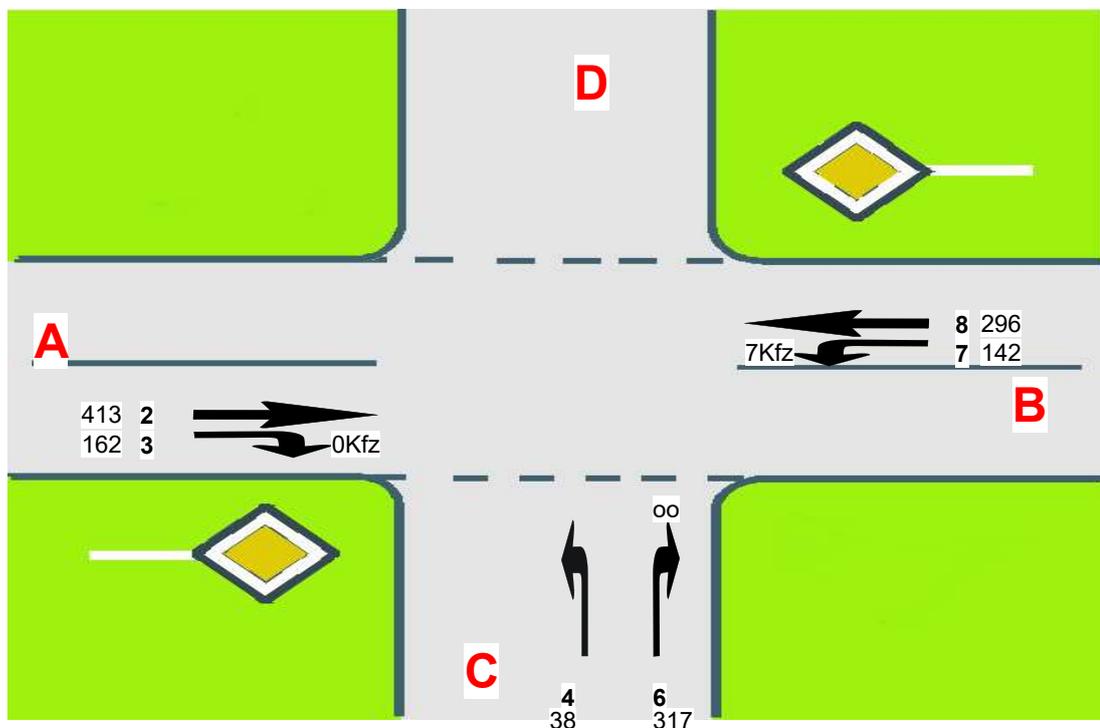
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP2\_NS.EIN

### Übersicht von 16:45 bis 17:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	420	420	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	172	172	0	A
4	18,7	29,8	49,0	219,2	0,2	1	1	4	54	1,4	13	38	38	0	C
6	106,8	20,4	29,0	149,1	1,1	2	4	15	626	2,0	15	314	312	2	B
7	35,5	15,1	20,0	85,5	0,3	1	1	5	171	1,2	5	141	141	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	290	290	0	A
Sum	160,9	7,0	219,2	0,3				15		0,6	15	1374			

### Übersicht von 16:45 bis 17:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 16:45 bis 17:45

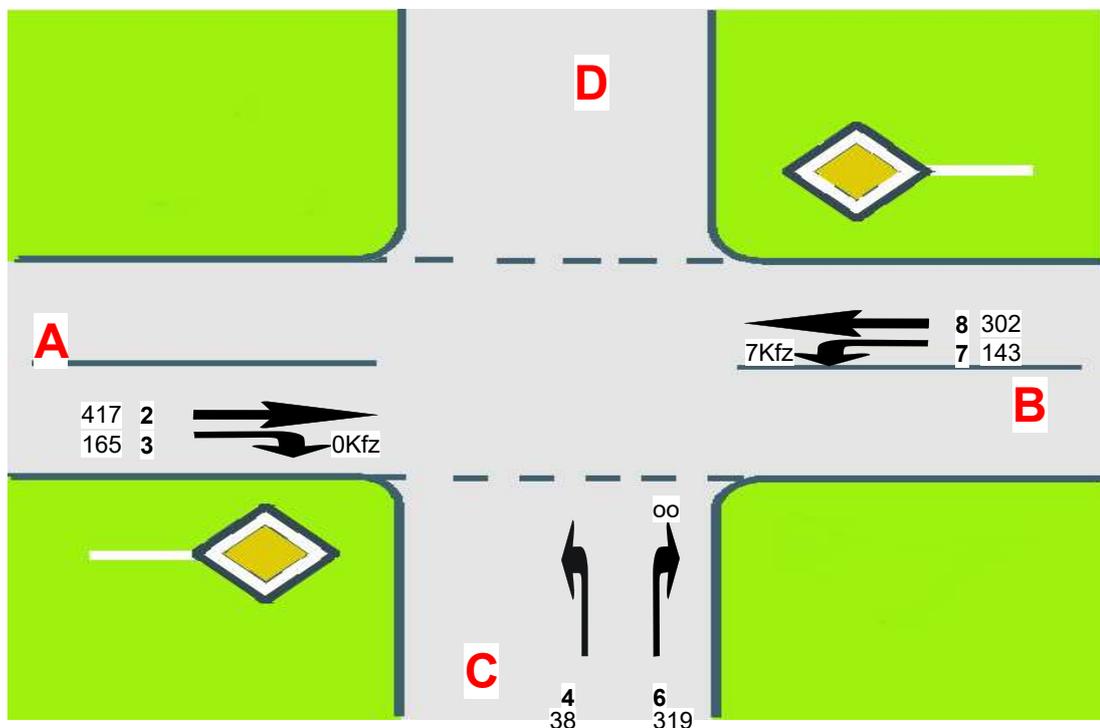
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Prognose 2040

Name der Datei : KP2\_NS.EIN

### Übersicht von 16:45 bis 17:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	422	422	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	176	176	0	A
4	19,1	30,9	52,0	147,3	0,2	1	1	3	54	1,5	9	37	37	0	C
6	105,1	20,0	30,0	125,5	1,1	2	4	14	623	2,0	14	316	315	1	B
7	37,5	15,8	21,0	81,6	0,3	1	2	5	181	1,3	5	143	143	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	296	296	0	A
Sum	161,7	7,0		147,3	0,3			14		0,6	14	1388			

### Übersicht von 16:45 bis 17:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 16:45 bis 17:45

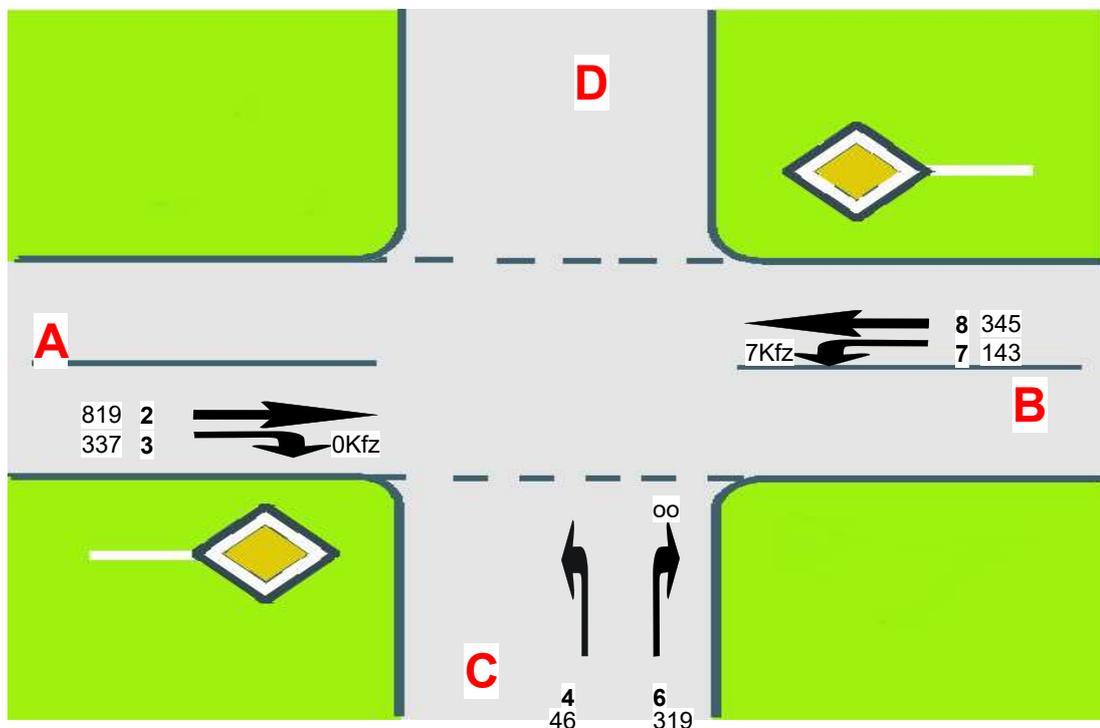
Knotenpunktbezeichnung : KP2, Planfall

Name der Datei : KP2\_NS.EIN

### Übersicht von 16:45 bis 17:45

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	811	811	0	A
3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	335	335	0	A
4	327,3	445,3	736,1	1040,1	5,4	10	12	16	1091	24,7	78	44	36	8	F
5	2022,1	379,6	696,1	1080,1	33,1	68	82	97	8722	27,3	82	320	257	63	F
7	91,6	38,3	70,0	256,6	1,2	3	4	12	305	2,1	12	144	143	1	D
8	0,8	0,1	4,0	50,8	0,0	0	0	5	6	0,0	6	343	343	0	A
Sun	2441,7	73,4	1080,1	6,6				97		5,1	82	1997			

### Übersicht von 16:45 bis 17:45



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## **ANLAGE 2.4 – KNOTENPUNKT L 251 / L 252 (RAMPE NORD)**

- AUSGANGSSITUATION 2018
- PROGNOSE 2040
- PLANFALL

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

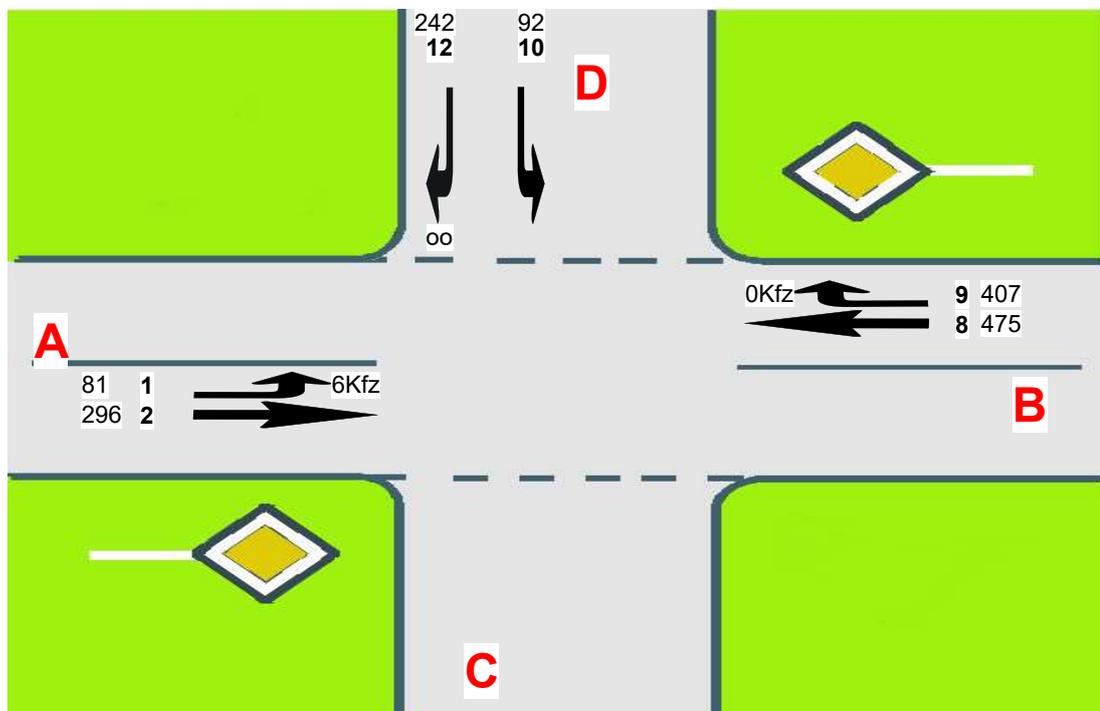
Knotenpunktbezeichnung : KP3, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP3\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	30,3	20,6	32,0	119,8	0,3	1	2	6	113	1,3	6	88	87	1	B
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	303	303	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	475	475	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	407	407	0	A
10	76,6	46,6	86,0	293,6	1,1	2	4	9	199	2,0	9	99	97	2	D
12	90,0	22,6	35,0	162,0	1,0	2	4	14	471	2,0	15	239	237	2	B
Sum	196,9	7,3		293,6	0,4			14		0,5	15	1611			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

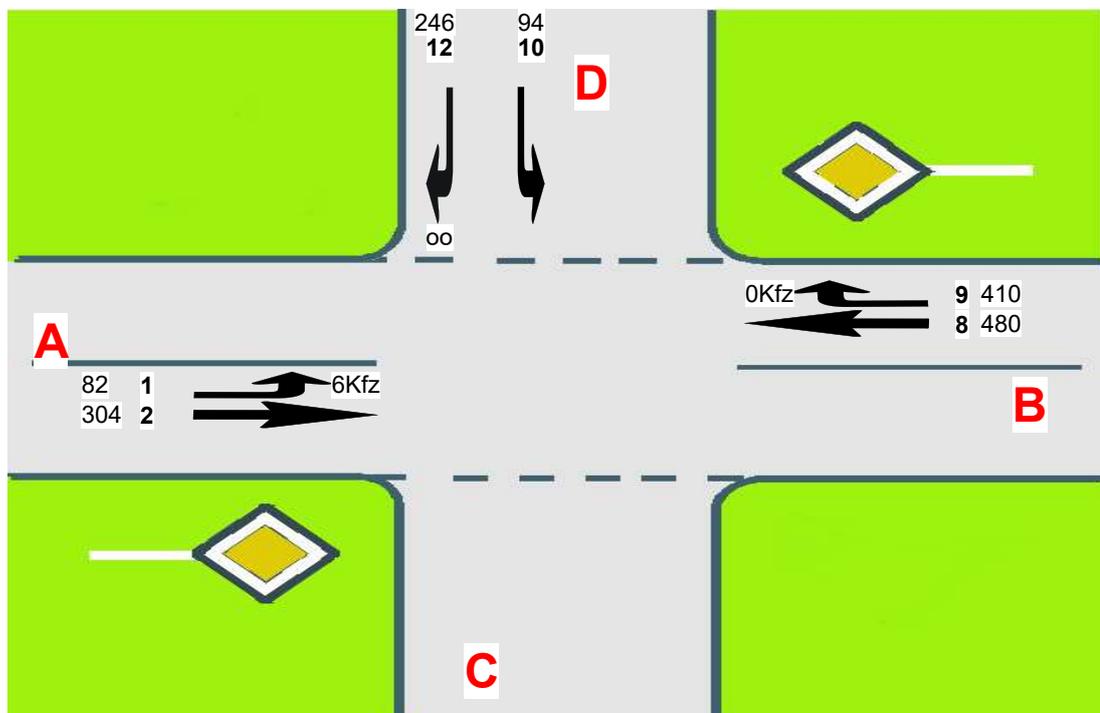
Knotenpunktbezeichnung : KP3, Prognose 2040

Name der Datei : KP3\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	31,9	21,5	33,0	128,6	0,3	1	2	7	115	1,3	4	89	88	1	B
2	0,0	0,0	4,0	5,8	0,0	0	0	1	0	0,0	2	312	312	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	482	482	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	407	407	0	A
10	90,5	54,4	93,0	481,7	1,3	3	5	14	227	2,3	20	100	97	3	E
12	99,4	24,6	38,0	303,4	1,1	2	5	19	506	2,1	17	243	240	3	B
Sum	221,7	8,1	481,7	0,5				19		0,5	20	1634			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

## Übersicht von 07:30 bis 08:30

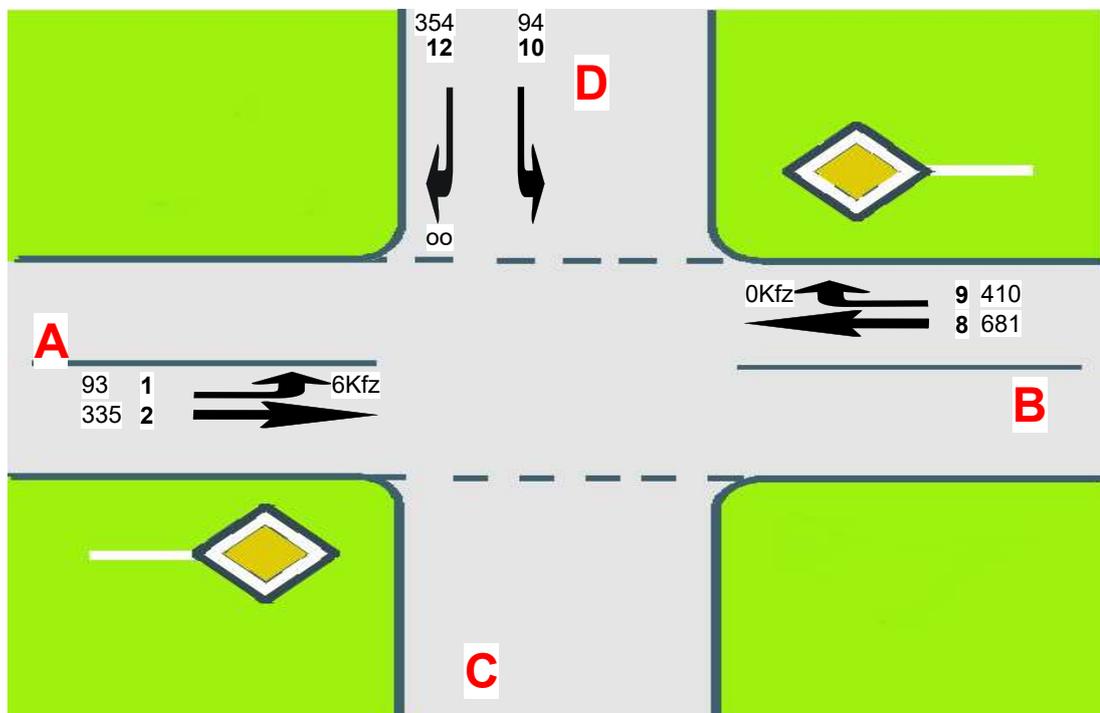
Knotenpunktbezeichnung : KP3, Planfall

Name der Datei : KP3\_VS.EIN

### Übersicht von 07:30 bis 08:30

Strom	VZ ges	VZ mitt	VZ 85%	VZ max	RS mitt	RS 85%	RS 95%	RS max	H ges	H mitt	H max	Fz. ang.	Fz. abg.	Fz. wart.	QSV
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	42,8	28,6	47,0	259,5	0,5	1	2	11	135	1,5	11	90	89	1	C
2	0,1	0,0	4,0	20,3	0,0	0	0	2	1	0,0	4	332	332	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	688	688	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	402	402	0	A
10	312,6	199,1	373,0	795,7	5,0	10	15	28	1266	13,4	64	94	88	6	F
12	983,3	163,3	332,0	727,5	15,6	40	47	69	5285	14,6	69	361	340	21	F
Sur	1338,7	40,8		795,7	3,5			69		3,4	69	1967			

### Übersicht von 07:30 bis 08:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

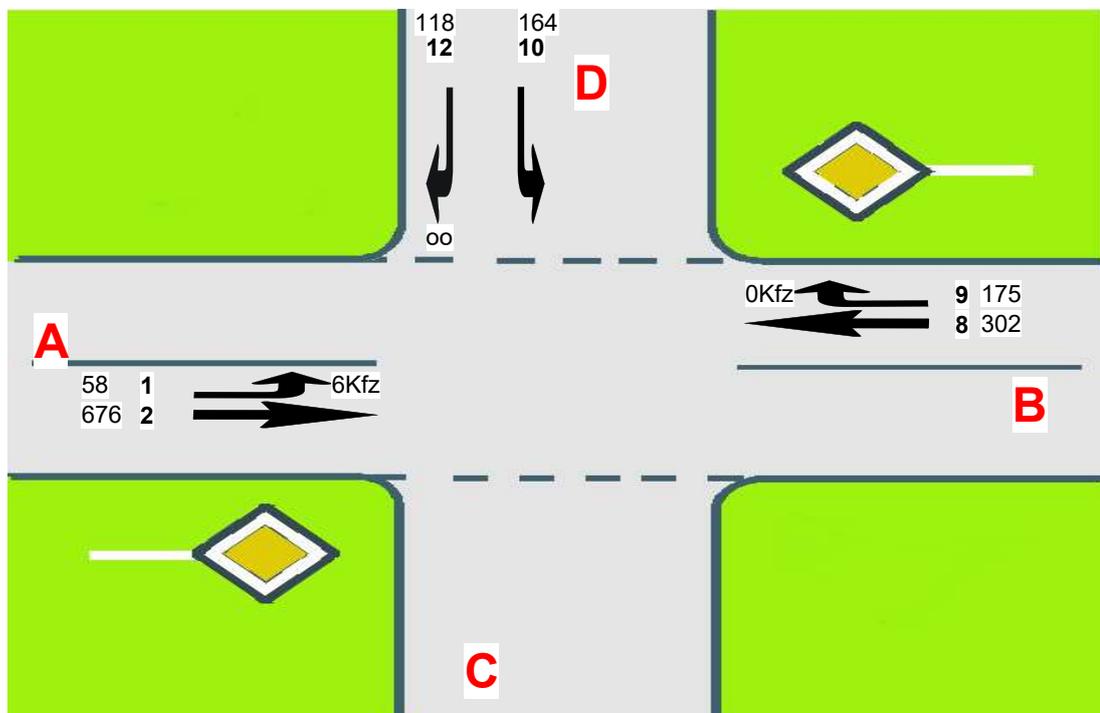
## Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : KP3, Ausgangssituation 2018

Name der Datei : KP3\_NS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
	ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.	
	[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]
1	13,7	13,7	18,0	56,5	0,1	0	1	5	65	1,1	5	60	60	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	678	678	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	303	303	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	173	173	0	A
10	275,2	100,3	198,0	603,8	4,2	11	18	34	808	4,9	30	165	158	7	E
12	99,6	50,3	97,0	463,9	1,4	3	8	20	383	3,2	26	119	117	2	D
Sum	388,6	15,6		603,8	1,0			34		0,8	30	1498			

Übersicht von 16:30 bis 17:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

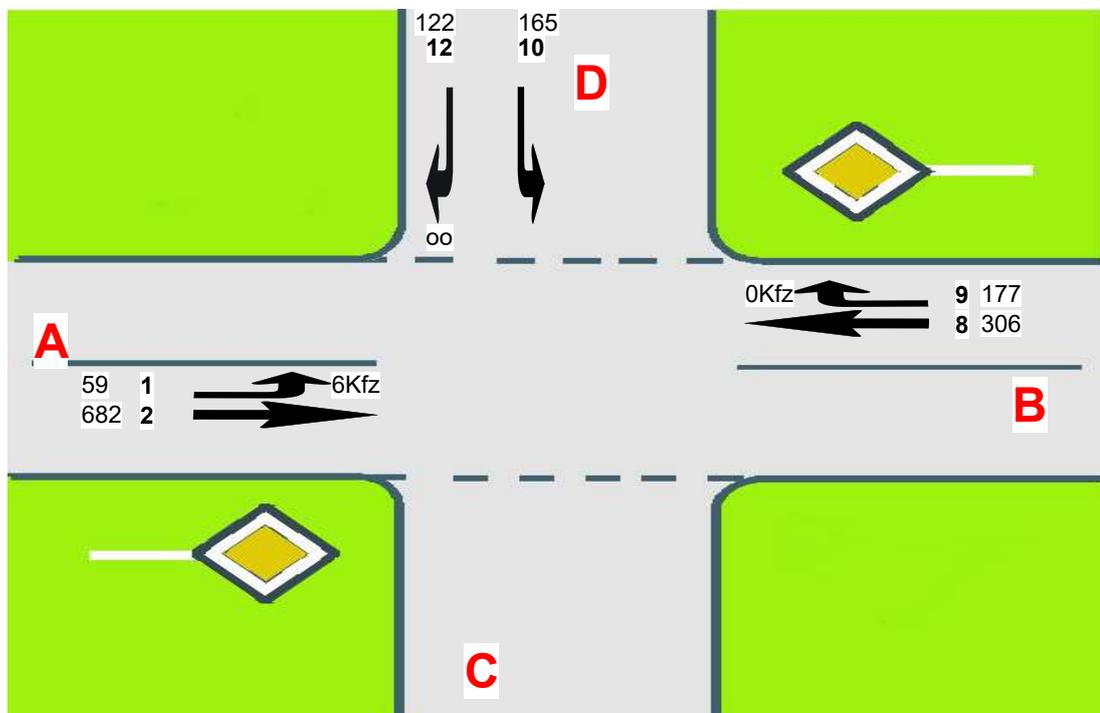
## Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : KP3, Prognose 2040

Name der Datei : KP3\_NS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.		
[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]
1	13,7	13,4	17,0	47,3	0,1	0	1	3	65	1,1	3	62	62	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	683	683	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	306	306	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	175	175	0	A
10	424,5	153,5	336,0	703,4	6,7	16	24	44	1260	7,6	44	166	160	6	E
12	162,4	79,8	199,0	607,4	2,4	6	13	23	577	4,7	39	122	119	3	E
Sum	600,7	23,8		703,4	1,5			44		1,3	44	1513			

Übersicht von 16:30 bis 17:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

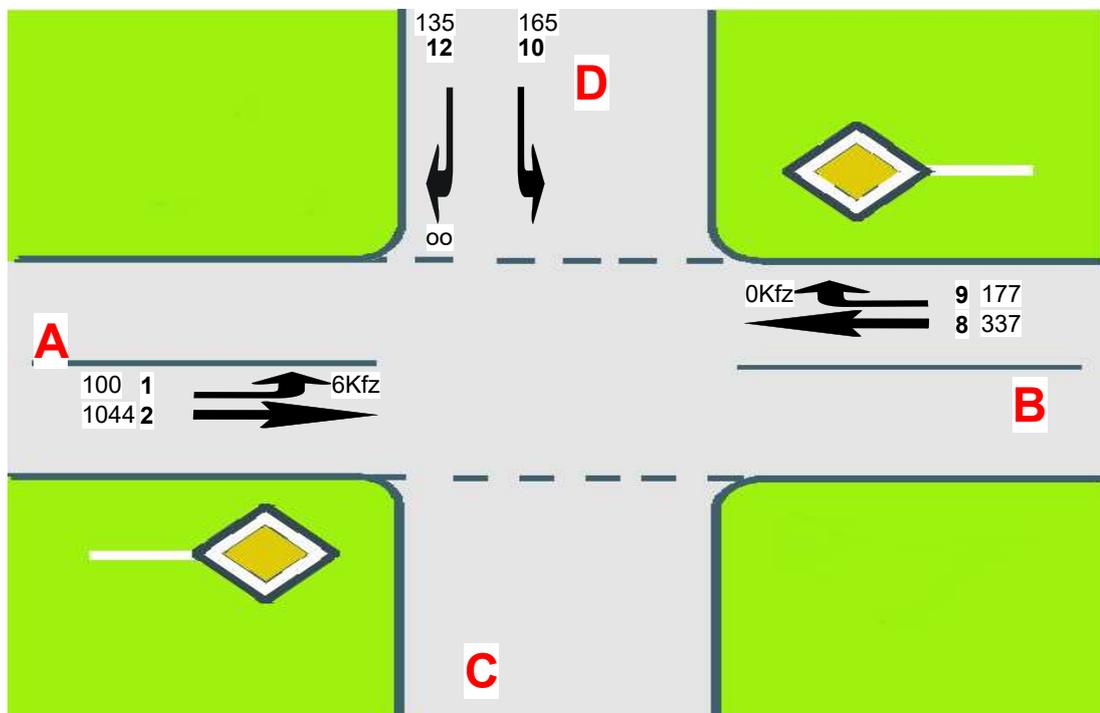
## Übersicht von 16:30 bis 17:30

Knotenpunktbezeichnung : KP3, Planfall

Name der Datei : KP3\_NS.EIN

Übersicht von 16:30 bis 17:30															
Strom	VZ	VZ	VZ	VZ	RS	RS	RS	RS	H	H	H	Fz.	Fz.	Fz.	QSV
ges	mitt	85%	max	mitt	85%	95%	max	ges	mitt	max	ang.	abg.	wart.		
[min]	[sec]	[sec]	[sec]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]	[-]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[-]	[-]
1	23,8	14,3	18,0	83,5	0,2	0	1	4	114	1,1	4	100	100	0	A
2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	1033	1033	0	A
8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	341	341	0	A
9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	0	0	0	0,0	0	169	169	0	A
10	182,4	779,1	1412,0	2076,8	36,1	74	86	109	3204	19,1	50	168	88	80	F
11	1480,6	675,1	1331,1	1943,6	24,5	54	66	79	2329	17,7	52	132	76	56	F
Sum	3686,8	113,9		2076,8	10,1			109		2,9	52	1942			

Übersicht von 16:30 bis 17:30



A=Zufahrt links  
 C=Zufahrt unten  
 B=Zufahrt rechts  
 D=Zufahrt oben

**ANLAGE 3 – QUALITÄT DES VER-  
KEHRSABLAUFS**

- LICHTSIGNALGEREGELT -

**ANLAGE 3.1 – KNOTENPUNKT L 251 /  
STUHLSATZENHAUS**

- PLANFALL

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Ausgangsdaten										
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP1, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze							Bearbeiter:			
Umlaufzeit $t_U$ : 50 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	376	0	0			1,000		1	nein	nein
2	430	0	0			1,000		1	nein	nein
3	74	0	0			1,000		1	nein	nein
4	17	0	0			1,000		1	nein	nein
5	102	0	0			1,000		1	nein	nein
6	368	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F3	15	0		9,00					
1	F4	15	0		4,40					
2	F1	20	0		10,00					
2	F2	20	0		8,00					

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr	

Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg	Stadt:
Knotenpunkt: KP1, Planfall	Datum: 07.08.2023
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze	Bearbeiter:

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	21	880					
2	K2	1,800	2000	16	680					
3	K3	1,800	2000	8	360					
4	K4	1,800	2000	19	800					
5	K5	1,800	2000	8	360					
6	K6	1,800	2000	23	960					

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K2	430		430			9,640			680
12	K1	376	376				6,881			880
21	K4	17		17			0,710			800
22	K3	74			74		2,447			360
31	K6	368	368				6,306			960
32	K5	102			102		3,149			360

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg						Stadt: _____				
Knotenpunkt: KP1, Planfall						Datum: 07.08.2023				
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze						Bearbeiter: _____				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2	430	0,632	0,34	1,122	6,143	58	19,8	A
12	K1	1	376	0,427	0,44	0,442	4,043	41	11,5	A
21	K4	4	17	0,021	0,40	0,012	0,155	4	9,1	A
22	K3	3	74	0,206	0,18	0,146	1,021	15	18,9	A
31	K6	6	368	0,383	0,48	0,364	3,621	38	9,6	A
32	K5	5	102	0,283	0,18	0,226	1,450	19	20,0	A
Gesamt			0	0,000					0,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F3	15	0	1	33					B
1	F4	15	0	1	45					C
2	F1	20	0	1	45					C
2	F2	20	0	1	30					A
Gesamtbewertung:									C	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
	<b>Ausgangsdaten</b>									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg						Stadt: _____				
Knotenpunkt: KP1, Planfall						Datum: 07.08.2023				
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze						Bearbeiter: _____				
Umlaufzeit $t_U$ : 59 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	433	0	0			1,000		1	nein	nein
2	81	0	0			1,000		1	nein	nein
3	467	0	0			1,000		1	nein	nein
4	99	0	0			1,000		1	nein	nein
5	18	0	0			1,000		1	nein	nein
6	408	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F3	15	0		9,00					
1	F4	15	0		4,40					
2	F1	20	0		10,00					
2	F2	20	0		8,00					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg					Stadt: _____					
Knotenpunkt: KP1, Planfall					Datum: 07.08.2023					
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze					Bearbeiter: _____					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	21	746					
2	K2	1,800	2000	28	983					
3	K3	1,800	2000	20	712					
4	K4	1,800	2000	28	983					
5	K5	1,800	2000	5	203					
6	K6	1,800	2000	20	712					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K2	81		81			1,978			983
12	K1	433	433				10,164			746
21	K4	99		99			2,291			983
22	K3	467			467		11,612			712
31	K6	408	408				9,781			712
32	K5	18			18		1,121			203

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt: _____			
Knotenpunkt: KP1, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze							Bearbeiter: _____			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2	81	0,082	0,49	0,050	0,753	12	8,1	A
12	K1	1	433	0,580	0,37	0,873	6,552	61	19,0	A
21	K4	4	99	0,101	0,49	0,062	0,930	14	8,3	A
22	K3	3	467	0,656	0,36	1,267	7,698	70	22,4	B
31	K6	6	408	0,573	0,36	0,843	6,253	59	19,6	A
32	K5	5	18	0,089	0,10	0,054	0,321	7	25,0	B
Gesamt			0	0,000					0,0	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F3	15	0	1	40					B
1	F4	15	0	1	54					C
2	F1	20	0	1	54					C
2	F2	20	0	1	39					B
Gesamtbewertung:										C

**ANLAGE 3.2 – KNOTENPUNKT L 251 /  
ANBINDUNG „PRO-  
JEKTFLÄCHE“**

- PLANFALL

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Ausgangsdaten										
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP4, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze							Bearbeiter:			
Umlaufzeit $t_U$ : 46 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]	Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich	
1	797	0	0			1,000	1	nein	nein	
2	212	0	0			1,000	1	nein	nein	
3	36	0	0			1,000	1	nein	nein	
4	9	0	0			1,000	1	nein	nein	
5	53	0	0			1,000	1	nein	nein	
6	389	0	0			1,000	1	nein	nein	
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
Fußgänger-/Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
2	F1	20	0		9,30					
2	F2	20	0		8,00					

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: <u>Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg</u>						Stadt: _____				
Knotenpunkt: <u>KP4, Planfall</u>						Datum: <u>07.08.2023</u>				
Zeitabschnitt: <u>Vormittagsspitze</u>						Bearbeiter: _____				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	23	1043					
2	K2	1,800	2000	17	783					
3	K3	1,800	2000	5	261					
4	K4	1,800	2000	13	609					
5	K5	1,800	2000	5	261					
6	K6	1,800	2000	31	1391					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K2	212		212			4,078			783
12	K1	797	797				15,202			1043
21	K4	9		9			0,509			609
22	K3	36			36		1,491			261
31	K6	389	389				4,146			1391
32	K5	53			53		1,969			261

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP4, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze							Bearbeiter:			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2	212	0,271	0,39	0,212	2,056	24	10,5	A
12	K1	1	797	0,764	0,52	2,506	10,607	91	17,4	A
21	K4	4	9	0,015	0,30	0,008	0,089	3	11,2	A
22	K3	3	36	0,138	0,13	0,089	0,497	9	18,9	A
31	K6	6	389	0,280	0,70	0,222	2,101	25	3,2	A
32	K5	5	53	0,203	0,13	0,143	0,748	12	19,8	A
Gesamt			0	0,000					0,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
2	F1	20	0	1	41					C
2	F2	20	0	1	24					A
Gesamtbewertung:										C

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
	<b>Ausgangsdaten</b>									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg								Stadt:		
Knotenpunkt: KP4, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze							Bearbeiter:			
Umlaufzeit $t_U$ : 56 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	425	0	0			1,000		1	nein	nein
2	31	0	0			1,000		1	nein	nein
3	355	0	0			1,000		1	nein	nein
4	89	0	0			1,000		1	nein	nein
5	8	0	0			1,000		1	nein	nein
6	867	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
2	F1	20	0		9,30					
2	F2	20	0		8,00					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg						Stadt:				
Knotenpunkt: KP4, Planfall						Datum: 07.08.2023				
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze						Bearbeiter:				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	19	714					
2	K2	1,800	2000	24	893					
3	K3	1,800	2000	16	607					
4	K4	1,800	2000	27	1000					
5	K5	1,800	2000	8	321					
6	K6	1,800	2000	30	1107					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$\eta_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K2	31		31			1,052			893
12	K1	425	425				9,885			714
21	K4	89		89			2,024			1000
22	K3	355			355		8,894			607
31	K6	867	867				18,742			1107
32	K5	8			8		0,606			321

AMPEL Version 6.3.9

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP4, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze							Bearbeiter:			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>90,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K2	2	31	0,035	0,45	0,020	0,291	6	8,8	A
12	K1	1	425	0,595	0,36	0,936	6,334	59	19,4	A
21	K4	4	89	0,089	0,50	0,054	0,779	12	7,5	A
22	K3	3	355	0,585	0,30	0,889	5,566	53	21,8	B
31	K6	6	867	0,783	0,55	2,919	13,549	112	19,3	A
32	K5	5	8	0,025	0,16	0,014	0,119	4	20,0	A
Gesamt			0	0,000					0,0	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
2	F1	20	0	1	51					C
2	F2	20	0	1	38					B
Gesamtbewertung:									C	

**ANLAGE 3.3 – KNOTENPUNKT L 251 /  
L 252 (RAMPE SÜD)**

- PLANFALL

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg					Stadt: _____					
Knotenpunkt: KP2, Planfall					Datum: 10.08.2023					
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze					Bearbeiter: _____					
Umlaufzeit $t_U$ : 50 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	146	0	0			1,000		1	nein	nein
2	902	0	0			1,000		1	nein	nein
3	122	0	0			1,000		1	ja	nein
4	85	0	0			1,000		1	ja	nein
5	313	0	0			1,000		1	nein	nein
6	125	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12	40	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr	
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg	Stadt: _____	
Knotenpunkt: KP2, Planfall	Datum: 10.08.2023	
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze	Bearbeiter: _____	

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	8	360					
2	K2	1,800	2000	33	1360					
3	K3	1,800	2000	7	320					
4	K3	1,800	2000	7	320					
5	K4	1,800	2000	22	920					
6	K5	1,800	2000	32	1320					

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K2	902	902				12,780			1360
12	K1	146			146	6,667	4,283			360
21	K3	207		122	85		6,653		320	
31	K4	313	313				5,558			920
41	K5	125		125			1,858			1320

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg					Stadt: _____					
Knotenpunkt: KP2, Planfall					Datum: 10.08.2023					
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze					Bearbeiter: _____					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>90,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K2	2	902	0,663	0,68	1,332	8,634	77	8,2	A
12	K1	1	146	0,406	0,18	0,400	2,194	26	22,1	B
21	K3	3, 4	207	0,647	0,16	1,181	3,875	40	33,0	B
31	K4	5	313	0,340	0,46	0,298	3,082	33	9,8	A
41	K5	6	125	0,095	0,66	0,058	0,688	11	3,2	A
Gesamt			1693	0,537					12,4	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
									Gesamtbewertung:	B

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP2, Planfall							Datum: 10.08.2023			
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze							Bearbeiter:			
Umlaufzeit $t_U$ : 60 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	143	0	0			1,000		1	nein	nein
2	345	0	0			1,000		1	nein	nein
3	319	0	0			1,000		1	ja	nein
4	46	0	0			1,000		1	ja	nein
5	819	0	0			1,000		1	nein	nein
6	337	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12	40	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg	Stadt:
Knotenpunkt: KP2, Planfall	Datum: 10.08.2023
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze	Bearbeiter:

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	6	233					
2	K2	1,800	2000	37	1267					
3	K3	1,800	2000	13	467					
4	K3	1,800	2000	13	467					
5	K4	1,800	2000	28	967					
6	K5	1,800	2000	44	1500					

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K2	345	345				5,104			1267
12	K1	143			143	6,667	5,810			233
21	K3	365		319	46		12,476		467	
31	K4	819	819				23,135			967
41	K5	337		337			3,773			1500



**ANLAGE 3.4 – KNOTENPUNKT L 251 /  
L 252 (RAMPE NORD)**

- PLANFALL

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg							Stadt:			
Knotenpunkt: KP3, Planfall							Datum: 07.08.2023			
Zeitabschnitt: Vormittagsspitze							Bearbeiter:			
Umlaufzeit $t_U$ : 45 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	681	0	0			1,000		1	nein	nein
2	410	0	0			1,000		1	nein	nein
3	94	0	0			1,000		1	nein	nein
4	354	0	0			1,000		1	nein	nein
5	93	0	0			1,000		1	nein	nein
6	335	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
2	F1	20	0		10,10					
2	F2	20	0		9,40					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: <u>Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg</u>	Stadt: _____
Knotenpunkt: <u>KP3, Planfall</u>	Datum: <u>07.08.2023</u>
Zeitabschnitt: <u>Vormittagsspitze</u>	Bearbeiter: _____

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	20	933					
2	K2	1,800	2000	14	667					
3	K3	1,800	2000	6	311					
4	K4	1,800	2000	15	711					
5	K5	1,800	2000	6	311					
6	K6	1,800	2000	30	1378					

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K2	410		410			8,579			667
12	K1	681	681				13,048			933
21	K4	354		354			6,912			711
22	K3	94			94		2,891			311
31	K6	335	335				3,611			1378
32	K5	93			93		2,866			311



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsätzenhausweg					Stadt:					
Knotenpunkt: KP3, Planfall					Datum: 07.08.2023					
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze					Bearbeiter:					
Umlaufzeit $t_U$ : 42 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	337	0	0			1,000		1	nein	nein
2	177	0	0			1,000		1	nein	nein
3	165	0	0			1,000		1	nein	nein
4	135	0	0			1,000		1	nein	nein
5	100	0	0			1,000		1	nein	nein
6	1044	0	0			1,000		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
2	F1	20	0		10,10					
2	F2	20	0		9,40					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

**Formblatt 2** Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage  
 Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg Stadt: \_\_\_\_\_  
 Knotenpunkt: KP3, Planfall Datum: 07.08.2023  
 Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze Bearbeiter: \_\_\_\_\_

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K1	1,800	2000	16	810					
2	K2	1,800	2000	11	571					
3	K3	1,800	2000	7	381					
4	K4	1,800	2000	16	810					
5	K5	1,800	2000	6	333					
6	K6	1,800	2000	26	1286					

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K2	177		177			3,810			571
12	K1	337	337				5,771			810
21	K4	135		135			2,608			810
22	K3	165			165		4,218			381
31	K6	1044	1044				17,975			1286
32	K5	100			100		2,859			333

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Projektfläche nördlich Stuhlsatzenhausweg					Stadt:					
Knotenpunkt: KP3, Planfall					Datum: 07.08.2023					
Zeitabschnitt: Nachmittagsspitze					Bearbeiter:					
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K2	2	177	0,310	0,29	0,258	1,877	23	13,4	A
12	K1	1	337	0,416	0,41	0,421	3,234	35	10,8	A
21	K4	4	135	0,167	0,41	0,112	1,117	16	8,5	A
22	K3	3	165	0,433	0,19	0,451	2,150	25	19,3	A
31	K6	6	1044	0,812	0,64	3,809	12,906	108	16,3	A
32	K5	5	100	0,300	0,17	0,246	1,269	17	18,0	A
Gesamt			0	0,000					0,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
2	F1	20	0	1	37					B
2	F2	20	0	1	28					A
Gesamtbewertung:										B

**ANLAGE 4 – ERGEBNISZUSAMMEN-  
STELLUNG UND FOLGE-  
RUNGEN**

Ergebniszusammenstellung und Folgerungen																			
Knotenpunkt	Strom nach HBS	Strom nach LSA-Berechnung	Signalgruppe	Bezeichnung	Fahrtrichtung	QSV	Rückstaulänge	QSV	Rückstaulänge	Art des Fahrstreifens		Knotenpunktform		Aufstelllänge des Fahrstreifens	Knotenpunkt-abstand				
						Vormittagsspitze		Nachmittagsspitze		Bestand	Planung	Bestand	Planung	[m]	[m]				
							[m]		[m]										
L 251 / Stuhlsatzenhaus	KP1	8	1	K1	Geradeaus	Scheidt	A	41	A	61	Mischfahrstreifen	gesondert	Einmündung, vorfahrtgeregelt	Einmündung, lichtsignal-gesteuert	65				
		9	2	K2	Rechtsabbieger	Uni	A	58	A	12		gesondert			60				
		10	3	K3	Linkseinbieger	Dudweiler	A	15	B	70	Mischfahrstreifen	gesondert			70				
		12	4	K4	Rechtseinbieger	Scheidt	A	4	A	14		gesondert			15				
		1	5	K5	Linksabbieger	Uni	A	19	B	7	gesondert	gesondert			20				
		2	6	K6	Geradeaus	Dudweiler	A	38	A	59	gesondert	gesondert			60				
L 251 / Anbindung "Projektfläche"	KP4	8	1	K1	Geradeaus	Scheidt	A	91	A	59	-	gesondert	-	Einmündung, lichtsignal-gesteuert	95				
		9	2	K2	Rechtsabbieger	Projektfläche	A	24	A	6		gesondert			25				
		10	3	K3	Linkseinbieger	Dudweiler	A	9	B	53		gesondert			55				
		12	4	K4	Rechtseinbieger	Scheidt	A	3	A	12		gesondert			15				
		1	5	K5	Linksabbieger	Projektfläche	A	12	A	4		gesondert			15				
		2	6	K6	Geradeaus	Dudweiler	A	25	A	112		gesondert			115				
L 251 / L 252 (Rampe Süd)	KP2	7	1	K1	Linksabbieger	L 252	B	26	C	35	gesondert	gesondert	Einmündung, vorfahrtgeregelt	Einmündung, lichtsignal-gesteuert	35				
		8	2	K2	Geradeaus	Scheidt	A	77	A	31	gesondert	gesondert			80				
		4	3	K3	Rechts- und Linkseinbieger	Dudweiler/ Scheidt	B	40	C	75	Mischfahrstreifen	Mischfahrstreifen			-	-	-	-	
		6	4																gesondert
		2	5	K4	Geradeaus	Dudweiler	A	33	B	139	Mischfahrstreifen	gesondert							140
		3	6	K5	Rechtsabbieger	L 252	A	11	A	23	Mischfahrstreifen (Rechtsabbieger als Ausfahrkeil)	gesondert							25
L 251 / L 252 (Rampe Nord)	KP3	8	1	K1	Geradeaus	Scheidt	A	78	A	35	Mischfahrstreifen	gesondert	Einmündung, vorfahrtgeregelt	Einmündung, lichtsignal-gesteuert					80
		9	2	K2	Rechtsabbieger	L 252	A	51	A	23		gesondert							55
		10	3	K3	Linkseinbieger	Dudweiler	A	17	A	25	gesondert	gesondert			25				
		12	4	K4	Rechtseinbieger	Scheidt	A	41	A	16	gesondert	gesondert			45				
		1	5	K5	Linksabbieger	L 252	A	17	A	17	gesondert	gesondert			20				
		2	6	K6	Geradeaus	Dudweiler	A	22	A	108	gesondert	gesondert			110				