Bebauungsplan Nr. 174 „Griebnitzsee - Ufer“

FACHBEITRAG VERKEHR ZUR DEFINITION VON WEGEBREITEN FÜR DEN GEPLANTEN UFERWEG AM GRIEBNITZSEE IN POTSDAM- BABELSBERG

(Prognose des Fußgänger- und Radverkehrs)

Land: Brandenburg

Auftraggeber: JAHN, MACK & PARTNER

Datum: Mai 2026

PLANUNG ■ BAULEITUNG ■ PROJEKTSTEUERUNG ■ SIGEKO

PST GmbH ■ Eisenbahnstraße 26 ■ 14542 Werder (Havel) ■ Tel:03327 57 442 0 ■ Fax:03327 57442 10

Impressum

Auftraggeber: JAHN, MACK & PARTNER
WILHELM-KABUS-STR. 74
10829 BERLIN

Auftragnehmer: PST GmbH
Eisenbahnstraße 26
14542 Werder (Havel)
Tel.: 03327/574 42-0
Fax: 03327/574 4210
E-Mail: ing@pst-gmbh.de

PST GmbH
Niederlassung Berlin
Drakestraße 8
12205 Berlin
Tel.: 030/890 627-40
Fax: 030/890 627-49

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Stefan Goldmann
M. Sc. Mohammed Alnazli
Dipl.-Ing Lutz Gableske

Berlin, 11.05.2026

Inhaltsverzeichnis

Kapitel A

1. Darstellung der Planungsmaßnahme 8
1.1 Aufgabenstellung 8
1.2 Planerische Beschreibung 8
1.3 Planungshistorie mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen 11
1.4 Zielvorgabe Radverkehrsprognose 12

Kapitel B

2. Untersuchungsraum 16
2.1 IST-Situation – aktuelle Nutzbarkeit /Erreichbarkeit Griebnitzsee-Ufer 17
2.1.1 Zugänglicher Uferabschnitt A1 18
2.1.2 Zugänglicher Uferabschnitt A2 20
2.1.3 Zugänglicher Uferabschnitt A3 21
2.1.4 Zugänglicher Uferabschnitt A4 22
2.1.5 Zugänglicher Uferabschnitt A5 23
2.1.6 Zugänglicher Uferabschnitt A6 25
2.2 Ist-Situation Karl-Marx-Straße zur Lage, Funktion und Nutzung 26
2.3 Ist-Situation Rudolf-Breitscheid-Straße zur Lage, Funktion und Nutzung 28
3. Verkehrserhebung 30
3.1 Erfassungsquerschnitte /-technik 30
3.2 Erfassungsergebnis 32
3.3 Auswertung der Ergebnisse 34
4. Verkehrsprognose / Potentialanalyse 42
4.1 Methodik 42
4.2 Ermittlung der Prognose des Fußgänger- und Radverkehrs 50
4.2.1 Entwicklung der Stadt Potsdam 50
4.2.2 Entwicklung des Verhältnisses aus den zusätzlichen Erholungsflächen 52
4.2.3 Umlegung der Nutzungsverteilung zwischen Radfahrern und Fußgängern 54
4.2.4 Umlage von Verkehrsteilnehmern aus der Karl-Marx-Straße 56
4.2.5 Prognosewerte für die Karl-Marx-Straße auf Grundlage der Einwohnerentwicklung 58

5. Vergleichsuferwege 62
5.1 IST-Situation von 2 Vergleichswegen 63
5.2 Verkehrserhebung der 2 Vergleichswege 64
5.3 Gegenüberstellung der 3 Uferwege 68
6. Wegedimensionierung 70
6.1 Methodik 70
6.2 Dimensionierungsempfehlung Griebnitzsee-Uferweg auf Grundlage NRVP 2020 77
7. Verkehrskonzeptionelle Empfehlungen für den geplanten Uferweg Griebnitzsee 85
7.1 Wertung der Untersuchungsergebnisse zur Wegedimensionierung 85
7.2 Handlungsempfehlung zur Gestaltung des geplanten Uferwegs 87

Kapitel C

8. Zusammenfassung 93
Anlagen 98

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersichtskarte BP Nr. 174 der Stadt Potsdam ... 9
Abbildung 2 Betrachtungsraum Griebnitzsee ... 16
Abbildung 3 südlicher Griebnitzsee-Uferweg – öffentlich zugängliche Abschnitte ... 17
Abbildung 4 Uferabschnitt A1 und Stichweg S1 ... 19
Abbildung 5 Uferabschnitt A2 und Stichweg S2 ... 20
Abbildung 6 Uferabschnitt A3 und Stichweg S3 ... 21
Abbildung 7 Uferabschnitt A4 und Stichweg S4 und S5 ... 22
Abbildung 8 Uferabschnitt A5 und Stichweg S6 ... 24
Abbildung 9 Uferabschnitt A6 und Stichweg S7 ... 25
Abbildung 10 IST-Zustand und Funktion Karl-Marx-Straße ... 26
Abbildung 11 Unfallstatistik K-M-S für 2018/2019/2020 ... 27
Abbildung 12 Unfallstatistik R-B-S für 2018/2019/2020 ... 29
Abbildung 13 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Griebnitzsee ... 30
Abbildung 14 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Jungfernsee ... 31
Abbildung 15 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Templiner See ... 31
Abbildung 16 Auszug SrV2018 zur Jahresverteilung bei der Verkehrsmittelwahl ... 36
Abbildung 17 Übersicht Bemessungsfall wochentags (ohne Ferien) ... 37
Abbildung 18 Eigentumsverhältnisse – Nutzungsflächen Ufer ... 47
Abbildung 19 Uferweg Jungfernsee ... 63
Abbildung 20 Uferweg Templiner See ... 63
Abbildung 21 Erfassungsquerschnitt am Jungfernsee – QJ1 ... 65
Abbildung 22 Erfassungsquerschnitt am Jungfernsee – QJ2 ... 65
Abbildung 23 Erfassungsquerschnitt am Templiner See – QT1 ... 66
Abbildung 24 Erfassungsquerschnitt am Templiner See – QT2 ... 66
Abbildung 25 Nutzungsabhängige Einsatzgrenze für die gemeinsame Führung ... 71
Abbildung 26 Bezug Griebnitzsee-Uferweg zur Radschnellwegeverbindung Potsdam/Berlin ... 74
Abbildung 27 Bestimmung der erforderlichen Führungsformen nach NRVP ... 75
Abbildung 28 Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der Wegbreite ... 77
Abbildung 29 Wegedimensionierung für den Untersuchungsfall U5 - beispielhaft ... 81
Abbildung 30 Verkehrszeichen VZ 240 ... 86
Abbildung 31 Ausschilderung Gehweg mit Duldung Radverkehr über VZ1022-10 ... 87
Abbildung 32 Uferweg Templiner See mit Asphaltbelag ... 89
Abbildung 33 Uferweg Templiner See – Ausführung mit Wassergebundener Decke ... 90

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Erfassungskategorien der Rad-/Fußgängerzählung ... 32
Tabelle 2 Erfassungs-/Nutzungszeitkategorien ... 34
Tabelle 3 Auswertung der Seezugänge Griebnitzsee für die 5 Nutzungszeitkategorien ... 38
Tabelle 4 Zusammenstellung der Erhebung aus 2006 + 2007 + 2008 ... 40
Tabelle 5 Einwohnerprognosewerte der Stadt Potsdam im direkten Einzugsbereich ... 51
Tabelle 6 1. Prognoseschritt künftige Nutzer Uferweg Griebnitzsee ... 52
Tabelle 7 Flächenangaben Erholungsflächen mit und ohne Bebauungsplan – siehe auch Abb. 18 ... 53
Tabelle 8 2. Prognoseschritt künftige Nutzer Uferweg Griebnitzsee ... 54
Tabelle 9 Prognosewerte nach Nutzergruppen im Spitzenstundenwert – gem. Ziffer 3.3 – Pkt. 2a. ... 55
Tabelle 10 Prognosewerte nach Nutzergruppen im Spitzenstundenwert – gem. Ziffer 3.3 – Pkt. 2b. ... 56
Tabelle 11 Erhebungswerte der Karl-Marx-Straße aus 2022 ... 57
Tabelle 12 Prognosewerte Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040 ... 59
Tabelle 13 anteiliger Prognosewerte (30%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040 ... 60
Tabelle 14 anteiliger Prognosewerte (50%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040 ... 61
Tabelle 15 anteiliger Prognosewerte (70%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040 ... 62
Tabelle 16 Auswertung – Mittelwerte Erfassung am Jungfernsee ... 67
Tabelle 17 Auswertung – Mittelwerte Erfassung am Templiner See ... 67
Tabelle 18 Zusammenfassende Auflistung der betrachteten Planfälle mit Prognosewerten ... 78
Tabelle 19 Empfohlenen Wegebreiten für die Untersuchungsfälle U1 bis U36 ... 83

BEGRIFFE UND ABKÜRZUNGEN

Grundsätzlich gelten die Begrifflichkeiten der BBSV1[1]. Im Besonderen werden verwendet:

DTVw	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
K-M-S	Karl-Marx-Straße
R-B-S	Rudolf-Breitscheid-Straße
BMVi	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
VerBau	spezialisiertes Softwaretool zur Prognose des Verkehrsaufkommens
SrV18	Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragungen 2018
RSV	Radschnellverbindung

[1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Begriffsbestimmungen für das Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2020.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Bestandserfassung
Anlage 1.1	Übersicht Bestand Uferweg
Anlage 1.2	Übersicht Bestand Uferabschnitte - Stichwege
Anlage 1.3	Übersicht Bestand öffentliche Straßen
Anlage 2	Verkehrserhebung
Anlage 2.1	Verkehrserhebung - Methodik
Anlage 2.2	Verkehrserhebung-Übersichtsplan
Anlage 2.3	Verkehrserhebung - Zählstellen
Anlage 2.4	Verkehrserhebung - Vergleichsuferwege
Anlage 3	Erfassungsdaten Verkehrserhebung
Anlage 3.1	Eingabeformular 02.06.2022 - Beispiel
Anlage 4	Auswertung Temperatur Phase 01 - 02.06. - 26.06.22
Anlage 5	Auswertung Niederschlag Phase 01 - 02.06. - 26.06.22
Anlage 6	Erhebung Tageswerte - Zusammenfassung Querschnitte
Anlage 7	Auswertung der Verkehrserhebung - Tabellenform
Anlage 8	Auswertung der Verkehrserhebung- Grafik
Anlage 9	Untersuchungsfälle
Anlage 10	Diagramm Wegbreitenbestimmung nach NRVP
Anlage 11	Diagramme Wegbreitenbestimmung -Untersuchungsfälle 1 bis 36
Anlage 12	Auswertungstabelle für die Untersuchungsfälle 1 bis 36

Kapitel A

1. Darstellung der Planungsmaßnahme

1.1 Aufgabenstellung

Im südöstlichen Teil der Landeshauptstadt Potsdam liegt der Griebnitzsee, der eine wichtige Naherholungsfunktion hat.

Ziel der Planung ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen durchgängigen öffentlichen Uferweg und die dauerhafte Erlebbarkeit der Uferzone des Griebnitzsees für die Allgemeinheit. Es ist ein parallel zum Ufer verlaufender durchgängiger öffentlicher Uferweg vorgesehen. Die Ergebnisse der Untersuchung sollen eine Grundlage für den Abwägungsprozess zur Errichtung und Ausgestaltung der Wegefläche liefern.

Essenzieller Leistungsbestandteil der aktuellen Untersuchung ist eine detaillierte Ermittlung, Gewichtung und Abwägung privater und öffentlicher Belange. Neben den Grundleistungen und den besonderen Leistungen zum Bebauungsplan sind Fachgutachten zu erstellen. Es soll eine detaillierte Prognose zum Fußgänger- und Radverkehr erstellt werden, mit der das voraussichtliche Verkehrsaufkommen auf dem vorgesehenen öffentlichen Uferweg eingeschätzt werden soll. Diese Prognose soll unter anderem dazu dienen, die künftige Breite des öffentlichen Uferwegs rechtssicher zu belegen.

1.2 Planerische Beschreibung

Der geplante Uferweg am Griebnitzsee soll im Potsdamer Stadtteil Babelsberg zwischen der Stubenrauchstraße und der Wasserstraße (parallel zu Rudolfs-Breitscheid-Straße, Virchowstraße, Karl-Marx-Straße) ufernah verlaufen. Die Funktion des Uferwegs dient hauptsächlich der Naherholung und dem Freizeitverkehr. Für den Alltagsverkehr hat dieser ebenfalls eine Bedeutung.

Der Uferweg war von 1989 bis 2008 durchgängig öffentlich zugänglich. Derzeit ist der Uferweg nur in Teilabschnitten vorhanden, die mit dem Fahrrad nicht sinnvoll zu befahren sind, da diese entweder Sackgassen sind oder über Treppen angebunden werden.

Im rechtsunwirksamen Bebauungsplan Nr. 125 „Uferzone Griebnitzsee“ wurde der Festsetzung zum Uferweg eine 3,0 m befestigte Wegefläche und ein beidseitiger 0,5 m breiter Sicherheitsabstand zugrunde gelegt. Für die Aufstellung des neuen Bebauungsplans Nr. 174 "Griebnitzsee-Ufer" (Geltungsbereich gemäß Abb. 1) soll mit Hilfe dieser Untersuchung eine für die heutigen und zukünftigen Nutzungen angemessene Breite des Uferwegs ermittelt werden.

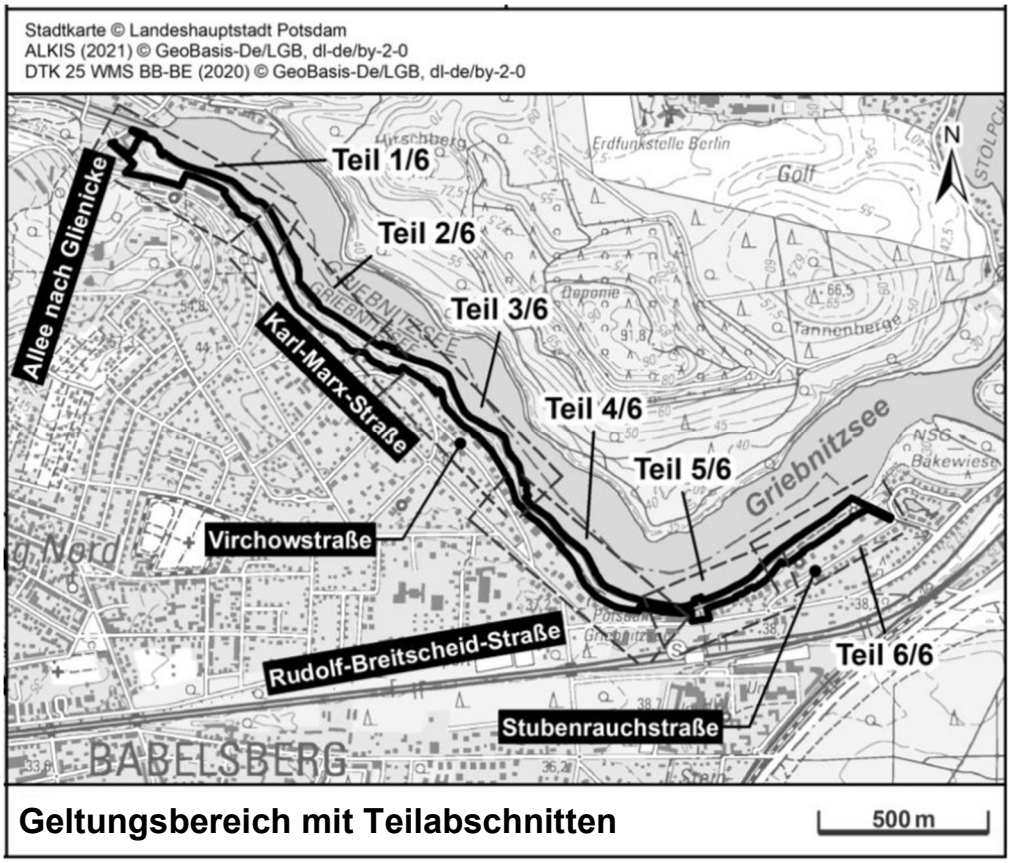


Abbildung 1 Übersichtskarte BP Nr. 174 der Stadt Potsdam

Ziel ist die Definition einer angemessenen nutzbaren Wegebreite des Uferwegs, welche die verkehrlichen Bedürfnisse des Fuß- und des Radverkehrs heute sowie in der Zukunft im Alltags- sowie Freizeitverkehr berücksichtigt. Ziel ist es auch abzuschätzen, wie viele Fußgänger und Radfahrer in der maßgeblichen Spitzenstunde (an einen Werktag sowie an einem Sonn- oder Feiertag) den Uferweg nutzen.

Aus den zu erwartenden Nutzerzahlen sowie vorliegenden Erfahrungswerten anderer vergleichbarer Wege ist eine angemessene Wegebreite darzulegen.

Aufgabenbeschreibung

1. Bestandsaufnahme – siehe Ziffer 2 des Fachbeitrags

- Auswertung von Unterlagen und Plänen zum bisher geplanten Uferweg.
- Prüfung und Bewertung der Querschnittzählungen des Fuß- und Radverkehrs am Uferweg Griebnitzsee von 2006.

2. Verkehrszählungen – siehe Ziffer 3 des Fachbeitrags

Durchführung von Querschnitterhebungen des Fußverkehrs und des Radverkehrs im Umfeld des Griebnitzsees als Langzeiterfassung, um außerhalb und innerhalb der Sommerferien eine Aussage zur gegenwärtigen Nutzung treffen zu können. Es wurden die Erhebungen auch mit den Wetterdaten an den Erhebungstagen abgeglichen und bewertet.

3. Analyse von vergleichbaren Uferwegen in Potsdam – Ziffer 5 im Text

- Jungfernsee
- Templiner See

Aufgrund der Erhebungen und Auswertung der Daten sind Aussagen und Rückschlüsse auf die jeweils vorhandene Wegebreite zu ziehen. Aus diesen Erkenntnissen sind Empfehlungen für die zu wählende Wegebreite des geplanten Uferwegs am Griebnitzsee zu erarbeiten.

4. Prognose – siehe Ziffer 4 des Fachbeitrags

Erstellung einer Trendprognose aus der Verkehrszählung des Fuß- und Radverkehrs von 2006 für die zukünftige Nutzung des geplanten Uferwegs auf Grundlage der erwarteten Entwicklung Potsdams sowie der Erkenntnisse aus vergleichbaren Uferwegen in Potsdam.

5. Bestimmung einer angemessenen Wegebreite - siehe Ziffer 6 des Fachbeitrags

Bestimmung einer angemessenen Wegebreite bzw. Alternativvorschläge zum Radverkehr für den geplanten Uferweg am Griebnitzsee auf Grundlage von Forschungen wie dem Leitfaden „Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen“ von 2020 und vorliegenden Regelwerken.

In dieser Untersuchung wurden die folgenden Voruntersuchungen / Bebauungsplanungen / statistischen Untersuchungen berücksichtigt:

- Statistische Daten und Prognosen zur Einwohnerentwicklung und Touristischen Entwicklung der Stadt Potsdam.
- Daten des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen von 2003, 2008, 2013 und 2018 für Potsdam (Verkehrsdaten für mittlere Werktage)
- EUSKA Unfalldaten der Polizei von 2015-2020 für die vorhandenen Uferwege
- SrV 2018, TU Dresden
- Prognosewerte zur Einwohnerentwicklung der Stadt Potsdam

1.3 Planungshistorie mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen

Mit dem Ziel, die Uferflächen des Griebnitzsees einer Nutzung durch die Allgemeinheit zuzuführen, wurden 2 Bebauungsplanentwürfe aufgestellt. In den 1990er Jahren der Bebauungsplan Nr. 8 „Griebnitzsee“, welcher vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg für nichtig erklärt wurde und der Bebauungsplan Nr. 125 „Uferzone Griebnitzsee“ welcher vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg für unwirksam erklärt wurde.

Wesentliche Gründe hierfür waren die mangelnde Berücksichtigung der Eigentümerbelange (u.a. Sicherheitsinteressen, Wahrung der Privatsphäre der Eigentümer und Höhe und Art der zulässigen Abgrenzung zwischen Uferweg und privaten Flächen) sowie die aus gerichtlicher Sicht unzureichende Prognose des Fußgänger- und Radverkehrs.

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschlussfassung vom 03.06.2020 bekräftigt, dass sie an der Realisierung eines durchgängig öffentlich begehbaren Uferwegs am Griebnitzsee festhält.

Es erfolgte am 22.09.2021 der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 174 „Griebnitzsee-Ufer“ durch die Stadtverordnetenversammlung Potsdam.

Aus Gründen der Gleichbehandlung der Eigentümer und Anwohner soll auf eine Teilung des räumlichen Geltungsbereichs im weiteren Aufstellungsverfahren zunächst verzichtet werden. Im Interesse einer baldigen Aktivierung der Uferzone für einen durchgängigen Uferweg soll im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligungsschritte überprüft werden, ob eine erfolgreiche Realisierung in Teil-Bebauungsplänen unter Bezugnahme auf Topografie und städtebauliche Bedingungen dargestellt werden kann.

1.4 Zielvorgabe Radverkehrsprognose

Eine der Forderungen aus dem letzten Gerichtsurteil zum Bebauungsplan Nr. 125 ist die genauere Bezifferung der zu erwartenden Verkehrsmengen an Fußgängern und Radfahrern auf dem angedachten Uferweg Griebnitzsee.

Aktueller Stand der Technik ist, dass verkehrstechnische Prognoseberechnungen für die Anzahl von Wegen und deren Modal-Split mittels HBS 2015 für konkrete Bebauungsvorhaben (Gewerbegebiete / Wohnungsbebauungen) ermittelt werden können. Ein dazu verwendetes und anerkanntes Instrument ist die VerBau von Dr. Bosserhoff, die statistischen Erhebungen auf städtischer, Landes- und Bundesebene erstellt hat und mit den Ermittlungsvorgaben der HBS verbindet.

Im Ergebnis können die prognostizierten Wegehäufigkeiten getrennt nach motorisiertem Individualverkehr, nichtmotorisierten Verkehren (Fußgänger und Radfahrer) und dem ÖPNV (öffentlicher Nahverkehr) ausgewiesen werden.

Anschließend werden diese Verkehre über angenommene übergeordnete Verkehrsbeziehungen prozentual auf das Straßen-/Wegenetz verteilt.

Ausgangspunkt dieser Prognoseermittlung, bei dieser Technik, sind immer Verkehrsverursachende Gebiets-/Flächenentwicklungen.

Für den zu betrachtenden Untersuchungsraum, bzw. die Fläche des BP Nr. 174 handelt es sich vordergründig um eine Herstellung einer durchgehenden Wegeverbindung und lediglich sekundär über die zusätzlich erschlossenen städtischen Uferflächen um zusätzlichen Nutzungsraum.

Damit kann ein oben beschriebenes statistisches Prognosetool nicht in Ansatz gebracht werden.

Um die technischen Möglichkeiten von verkehrstechnischen Prognosen nachzuweisen, wurden neben Literaturrecherchen auch einschlägig bekannte Wissenschaftler kontaktiert, die sich mit der Prognose und der Simulation von Verkehr beschäftigen.

Unter anderem wurde Verbindung aufgenommen und Abstimmungen geführt mit Dr. Bosserhoff, Prof. Becker an der TU Dresden und Ing. Huber an der TU Dresden und Prof. Kühl an der Uni Ostfalia.

Im Ergebnis des stattgefundenen technischen Austausches wurden folgende übereinstimmende Aussagen getroffen:

- Ein neuer Weg selbst ruft kein Verkehr hervor, so dass es auch keine Richtlinie oder Arbeitspapier gibt, nach denen Verkehrsmengenprognosen ermittelt werden können.

- Wie stark ein neuer Weg angenommen wird, hängt unter anderem davon ab
  - Welche übergeordnete Verbindungsfunktion stellt er da?
  - Welchen Ausbauzustand haben parallele Straßen?

  - Welche Neigungen haben die Straßen und Wege?
  - Welche Schutz-/Sicherungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer gibt es im Umfeld (Sicherheitsempfinden)?

Als Empfehlung der Befragten ist festzuhalten, dass zur künftigen Verkehrsnutzung des Griebnitzsee-Uferwegs nur über eine Verkehrssimulation belastbare Aussagen getroffen werden kann.

Eine solche Simulationssoftware die allgemeine Gültigkeit besitzt und auch eine abschließende Rechtssicherheit darstellt ist aktuell nicht vorhanden.

Über das BMVi und der TU Dresden wird in diesem Jahr (2022-2025) ein neues Programm gestartet – RadSim.

Wann diese Technik den Status anerkannte Regel der Technik erreicht und damit belastbare Aussagen, für das hier zu bewertenden Bebauungsplanverfahren liefert ist nicht absehbar.

Abgesehen von dem Satus der Radwegesimulation verbleibt immer noch die zu treffende Aussage zu den Grundlagenzahlen an Radfahrern und Fußgängern, die in dem Simulationsnetz in Ansatz gebracht werden.

In den aktuellen Simulationsuntersuchungen der TU Dresden werden diese Ausgangsparameter über Verkehrserfassungen und prozentualer Erhöhung über Einwohnerentwicklungen oder Gebietsentwicklungen gebildet.

Da gegenwärtig kein anders technisches Instrument bzw. Regelwerk vorhanden ist, mit dem sich eine künftige Prognosezahl an Fußgängern und Radfahrern ermitteln lässt, wird in dieser Untersuchung auf das gleiche Vorgehen wie in den Programmen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVi) gesetzt. Diese Programme dienen der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020. Dazu wurde ein „Leitfaden für Planer*innen für Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbständigen Wegen“ veröffentlicht.

Der Inhalt des Leitfadens basiert auf einem Forschungsprojekt, welches im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans NRVP 2020 durchgeführt wurde (Hantschel, et al., 2019). In diesem Projekt wurden verschiedene Fragestellungen zur Führung des Fuß- und Radverkehrs auf selbstständigen Wegen untersucht. Dazu zählten unter anderem Fragen zu:

- aktuellem Erkenntnisstand zu Verkehrsablauf, -sicherheit und Akzeptanz,
- Erforderliche Randbedingungen und infrastrukturelle Ausstattung selbstständiger Wege
- Einfluss der Art der Trennung bzw. der Wegbreite selbstständiger Wege auf das Unfallgeschehen
- Einfluss der Gestaltung selbstständiger Wege auf Komfort und Verkehrssicherheitsempfinden für die Nutzenden

Eine weitere maßgebliche Komponente bildet die Anzahl der erwarteten Fußgänger und Radfahrer (Potentialabschätzung/Prognose).

Somit ist die aktuelle Verkehrszahl an Radfahrern und Fußgängern zu erfassen. Dies kann dann über die Entwicklungsprognosen der Stadt Potsdam zu Einwohnern und der touristischen Besucherzahl angepasst werden. Über die prozentuale Erhöhung der aktuellen Nutzfläche am Ufer zu der eines durchgängigen Uferwegs mit zusätzlichen Nutzflächen werden die erfassten Verkehrsmengen fortgeschrieben. Darüber hinaus werden auch Parallelverkehre auf der Karl-Marx-Straße (K-M-S) anteilig auf den Uferweg umgelegt.

Im Detail wird dieses Vorgehen in der Ziffer 6- Wegedimensionierung - Methodik Verkehrsprognose beschrieben.

Kapitel B

2. Untersuchungsraum

Im südöstlichen Teil der Landeshauptstadt Potsdam liegt der Griebnitzsee. Die Uferzonen stellen eine lokale, innerstädtische Verbindungsmöglichkeit zwischen dem Park Babelsberg und dem Universitätscampus Griebnitzsee, sowie der S-Bahnstation Babelsberg/Griebnitzsee dar. Für die angrenzenden Nutzungsstrukturen kann auch eine weiterführende Verbindung östlich in Richtung Berlin-Wannsee und westlich in Richtung nördliches Stadtzentrum Potsdam in Betracht kommen.

Diese regionalen Bezüge werden auf Grund vorhandener paralleler Fahrwege über das vorhandene Straßen- und Radwegenetz eher der touristischen / Naherholung-Nutzung zu geschrieben. Der Untersuchungsraum liegt zwischen der B1, B2, dem Campus der Universität Potsdam und der Nuthestraße sowie A115 (siehe Abb. 2).

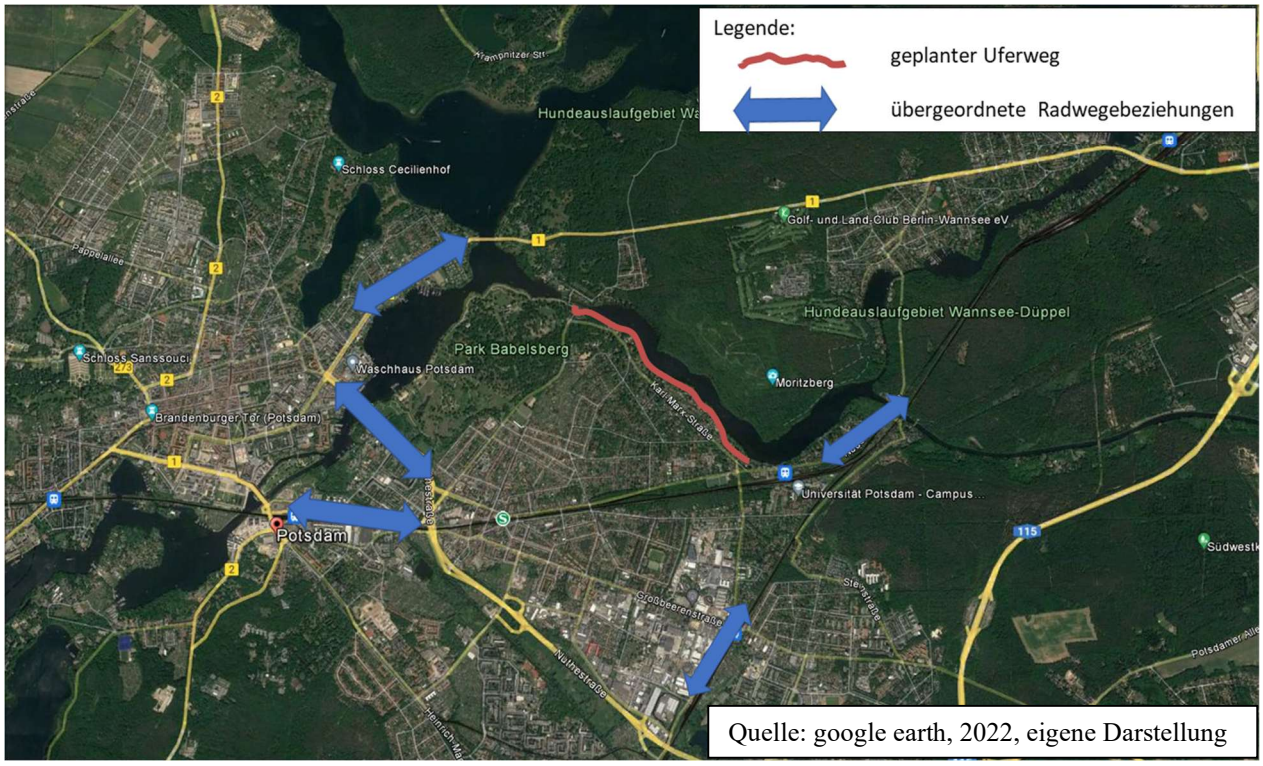


Abbildung 2 Betrachtungsraum Griebnitzsee

Die Lage der Uferzone im Stadtgebiet verläuft parallel zu Bestandsstraßen, die bereits jetzt eine attraktive und direktere Radwegeführung anbieten. Dazu kommen die topografischen Gegebenheiten. Die Höhensituation angrenzend der Uferzone ist geprägt von Steigungen und dadurch sind Teilabschnitte nur über Treppenanlagen erreichbar. Die Nutzung für Radfahrer mit Start und/oder Ziel in Zwischenabschnitten des Uferwegs sind daher weniger attraktiv. Aus den aufgezeigten Gründen und auch den übergeordneten Radwegeverbindungen, erscheint ein Ausweichen auf den geplanten Uferweg für eine werktägliche Nutzung eher unwahrscheinlich (siehe Abbildung 2, mit den blauen Pfeilen dargestellten direkteren übergeordneten Verkehrsverbindungen auf dem vorhandenen Straßennetz).

2.1 IST-Situation – aktuelle Nutzbarkeit /Erreichbarkeit Griebnitzsee-Ufer

Aktuell bestehen auf der südlichen Uferseite 7 Stichwege (5 davon als Sackgassen) die den Zugang zum Ufer ermöglichen. Zwischen den Stichwegen S4 und S5 besteht eine Verbindung über den benannten Uferwegabschnitt A4 (sieh Abb. 3).

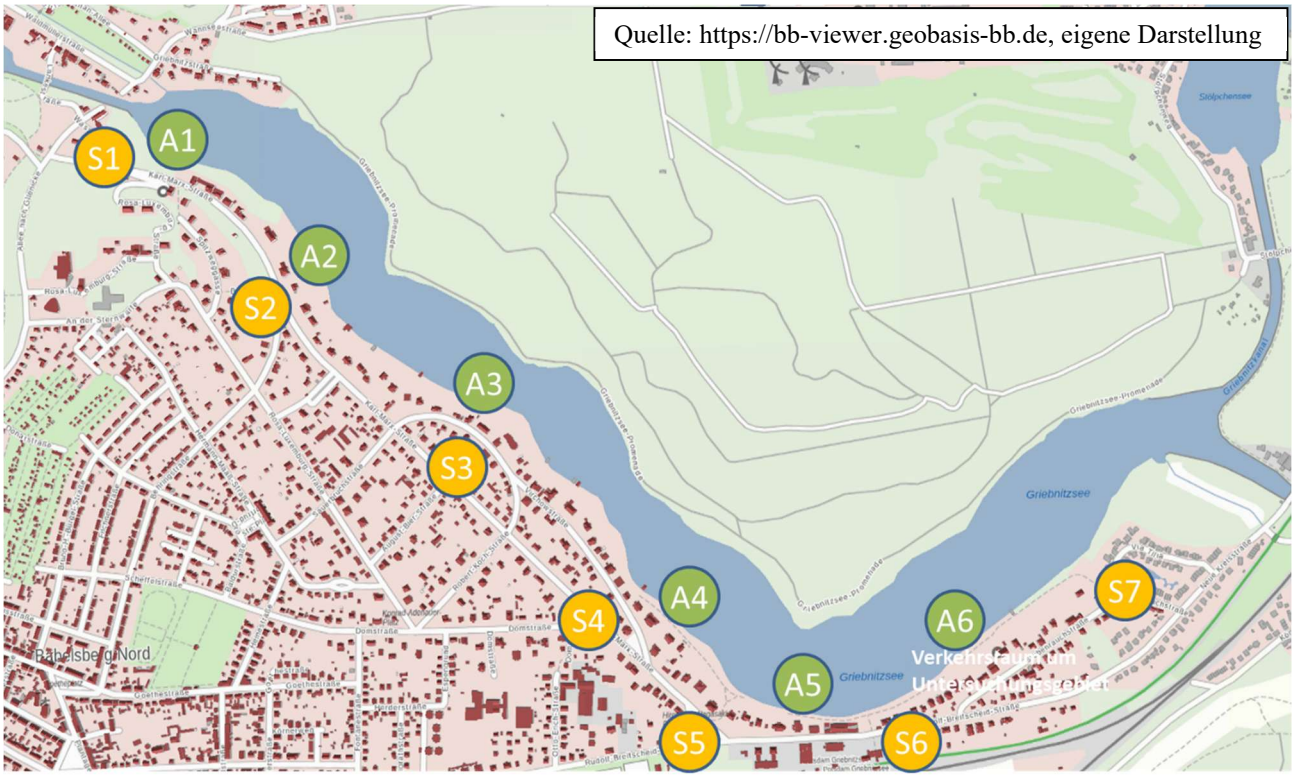


Abbildung 3 südlicher Griebnitzsee-Uferweg – öffentlich zugängliche Abschnitte

Bis auf die Stichwege S5 und S7 sind die Uferzonen nicht ebenerdig (nur über Treppenanlagen) zu erreichen und stellen auf Grund der baulichen Wegeführung eher ein Hindernis für die Nutzung durch Radfahrer dar.

2.1.1 Zugänglicher Uferabschnitt A1

Über die Wasserstraße und den Stichweg 1 ist der öffentlich zugängliche Uferabschnitt A1 erreichbar. Es existiert noch eine „wilde Wegeführung“ durch den Wald, der eine fußläufige Abkürzung zwischen Wasserstraße und K-M-S darstellt. Diese ist ungefestigt und eher als eine Art Trampelpfad zu bezeichnen. Die Zuwegung zum Ufer ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet.

Über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Nutzung durch Radfahrer erlaubt. Nach StVO sei hier jedoch auf die eingeschränkte Nutzung durch Radfahrer (verminderte Geschwindigkeit) und Vorrangnutzung durch die Fußgänger hingewiesen.

Die topografischen Gegebenheiten bieten hier den Fußgängern und Radfahrern lediglich eine sehr steile Anbindung an die vorhandenen Straßen-/Wegenetze. Diese Gefällesituation sollte auch im Hinblick auf die Bedürfnisse/Ansprüche von körperlich beeinträchtigten Menschen untersucht und im Hinblick auf die Nutzbarkeit dieser Nutzer in den weiteren Planungsphasen mit betrachtet werden.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung Uferabschnitt ------

Abbildung 4 Uferabschnitt A1 und Stichweg S1

2.1.2 Zugänglicher Uferabschnitt A2

Über die K-M-S (zwischen Hausnummer 26 und 27) und dem Stichweg 2 ist der öffentlich zugängliche Uferabschnitt A2 erreichbar.

Die Zuwegung zum Ufer ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet. Über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Nutzung durch Radfahrer erlaubt. Nach StVO sei hier jedoch auf die eingeschränkte Nutzung durch Radfahrer (verminderte Geschwindigkeit) und Vorrangnutzung durch die Fußgänger hingewiesen.

Auf Grund der topografischen Gegebenheiten sowie der baulichen Gestaltung mittels einer Treppe ist hier für die Radfahrer nur eine eingeschränkte Nutzung gegeben.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung **Uferabschnitt** ------

Abbildung 5 Uferabschnitt A2 und Stichweg S2

2.1.3 Zugänglicher Uferabschnitt A3

Über die Virchowstraße (zwischen Hausnummer 41 und 43) und dem Stichweg S3 ist der öffentlich zugängliche Uferabschnitt A3 (Der Abschnitt ist hier lediglich auf das Wegegrundstück begrenzt) erreichbar.

Die Zuwegung zum Ufer ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet. Über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Nutzung durch Radfahrer erlaubt. Nach StVO sei hier jedoch auf die eingeschränkte Nutzung durch Radfahrer (verminderte Geschwindigkeit) und Vorrangnutzung durch die Fußgänger hingewiesen.

Auf Grund der topografischen Gegebenheiten (Höhensituation, Hanglage mit teils deutlichen Höhenunterschieden zum Uferbereich) sowie der baulichen Gestaltung mittels einer Treppenanlage ist hier für die Radfahrer nur eine eingeschränkte Nutzung gegeben.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung **Uferabschnitt** ------

Abbildung 6 Uferabschnitt A3 und Stichweg S3

2.1.4 Zugänglicher Uferabschnitt A4

Über die Virchowstraße (zwischen Hausnummer 5 und 7) und dem Stichweg 4 sowie der K-M-S (zwischen Hausnummer 1 und 2) und dem Stichweg 5 ist der zugängliche Uferabschnitt A4 erreichbar.

Die Wegeführung am Ufer ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet. Eine Nutzung durch Radfahrer ist auf diesem Abschnitt somit nicht erlaubt. S5 stellt einen ebenerdigen Zugang zum Uferweg dar, welcher eine Nutzung mittels Fahrrads topografisch und baulich ermöglichen würde.

Abschnitt 4 ist derzeit der einzige vorhandene Abschnitt, der über 2 Zugänge erreichbar ist.

Während unseres Untersuchungszeitraums war eine Benutzung des Zugangs S5 nicht gegeben. Der Zugang war baulich abgesperrt.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung **Uferabschnitt** ------

Abbildung 7 Uferabschnitt A4 und Stichweg S4 und S5

2.1.5 Zugänglicher Uferabschnitt A5

Über die Rudolf-Breitscheid-Straße (künftig R-B-S) 190 und den Stichweg 6 ist der zugängliche Uferabschnitt A5 erreichbar.

Die Zuwegung zum Ufer ist nur über eine lange Treppe möglich. Der Uferweg ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet. Über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Nutzung durch Radfahrer erlaubt. Nach StVO sei hier jedoch die eingeschränkte Nutzung durch Radfahrer (verminderte Geschwindigkeit) und Vorrangnutzung durch die Fußgänger hingewiesen.

Auf Grund der topografischen Gegebenheiten sowie der baulichen Gestaltung mittels einer Treppenanlage ist hier für die Radfahrer nur eine eingeschränkte Nutzung zumindest auf dem Stich zum Uferweg gegeben.

Darüber hinaus ist in diesem Abschnitt eine Anlegestelle der Sternschifffahrt und gegenüber der R-B-S der S-Bahnhof Griebnitzsee. Insofern kann bei diesem Stichweg 6 davon ausgegangen werden, dass dieser neben der Ufernutzung auch Start/Ziel-Punkt von weiteren überregionalen Tagesausflügen sein wird.

Als eine weitere Nutzung ist ein Kanuverleih ansässig der diesen Abschnitt 5 als Start- und Zielpunkt für Rudertouren verwendet.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung **Uferabschnitt** ------

Abbildung 8 Uferabschnitt A5 und Stichweg S6

2.1.6 Zugänglicher Uferabschnitt A6

Über die Stubenrauch-Straße (östlich Hausnummer 30) und dem Stichweg 7 ist der öffentlich zugängliche Uferabschnitt A6 erreichbar.

Die Zuwegung zum Ufer ist über den Stichweg 7 ebenerdig möglich. Der Uferweg ist als Gehweg verkehrstechnisch gekennzeichnet. Über das Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ wird die Nutzung durch Radfahrer erlaubt. Nach StVO sei hier jedoch die eingeschränkte Nutzung durch Radfahrer (verminderte Geschwindigkeit) und Vorrangnutzung durch die Fußgänger hingewiesen.

In diesem Ufer-/Wegeabschnitt befindet sich das Mauerdenkmal. Ein Gedenkort mit unter Denkmalschutz stehenden Mauerteilen, die eine touristischen Zielort darstellen. Insofern kann bei diesem Stichweg 7 davon ausgegangen werden, dass dieser neben der Ufernutzung auch ein Start/Ziel-Punkt für ergänzende überregionale Tagesbesucher sein wird.

Als eine weitere Nutzung sind ein Spielplatz und Sitzmöglichkeiten vorhanden, die ebenfalls ein ergänzendes Naherholungsziel darstellen.

Quelle: https://bb-viewer.geobasis-bb.de, eigene Darstellung **Uferabschnitt** ------

Abbildung 9 Uferabschnitt A6 und Stichweg S7

2.2 Ist-Situation Karl-Marx-Straße zur Lage, Funktion und Nutzung

Die K-M-S ist die in großen Teilen des südwestlichen Ufers parallellaufende übergeordnete vorhandene Straße, die die Haupterschließungsrichtungen vom Park Babelsberg bis zum S-Bahnhof Griebnitzsee und dem Campusgelände darstellt.

Die K-M-S stellt die nächstgelegene durchgängige Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger dar, die die Verkehre des geplanten durchgängigen Uferwegs aktuell mit aufnimmt. Über diese Straße verkehren zu großem Anteil die Anwohnerverkehre der direkt angrenzenden Wohnbebauungen / Wohnviertel über anbindende Wohnstraßen. Auf der K-M-S verkehrt auch der ÖPNV in Form von der Buslinie 616.

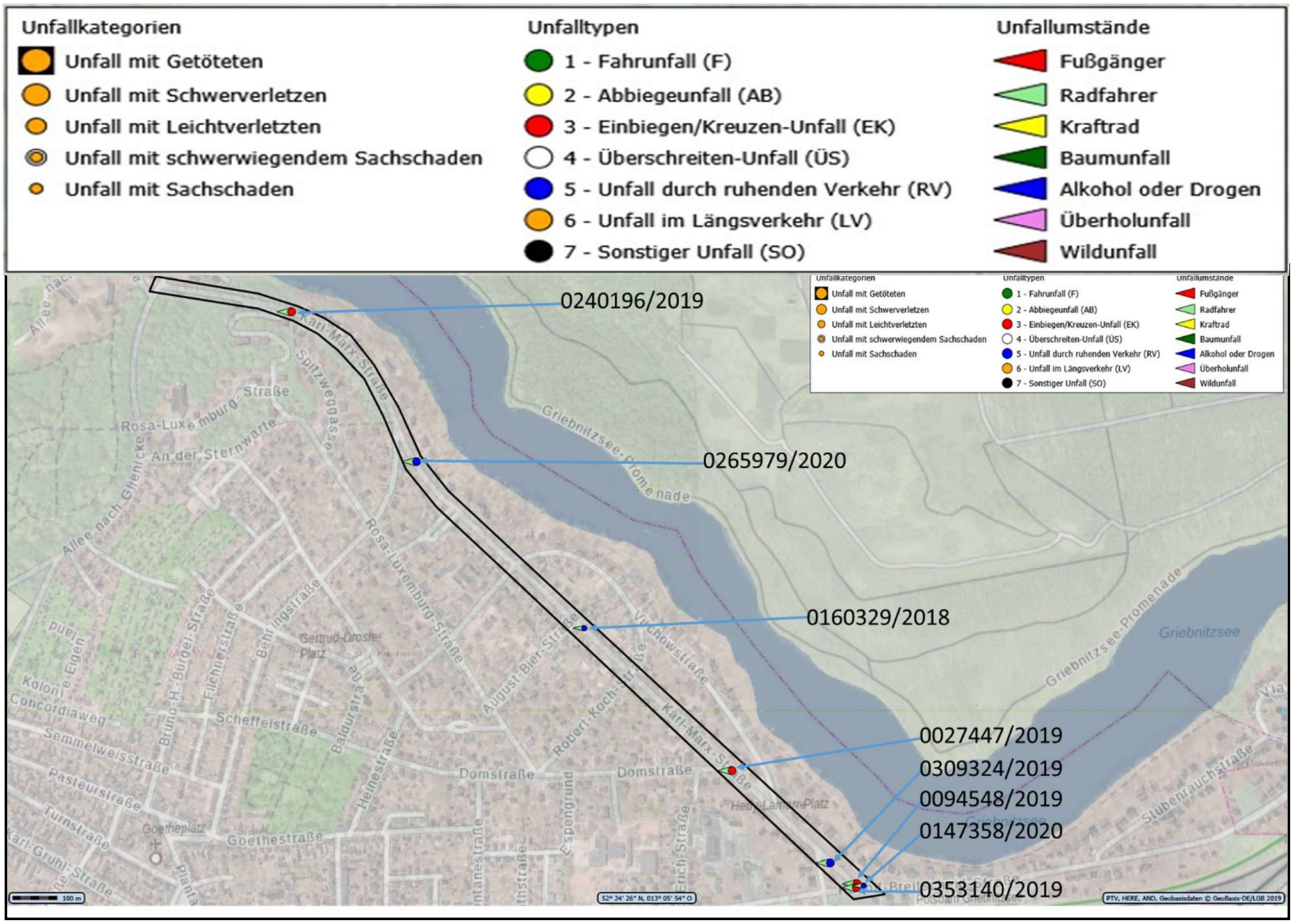
Auf Grund dieser lagetechnischen und verkehrstechnischen Funktion der K-M-S wird diese im Untersuchungsraum mit betrachtet.

Die K-M-S wird wegen Ihrer Nutzung als Erschließungsstraße eingestuft. Es ist ein beidseitiger Gehweg vorhanden. Auf der Fahrbahn ist beidseitiges Parken erlaubt. Der Radverkehr wird aktuell ohne Sicherheits-/Schutzanlagen im Mischverkehr geführt.

Quelle: eigene Darstellung, Fotos

Abbildung 10 IST-Zustand und Funktion Karl-Marx-Straße

Auf Grund der Verkehrsführung wurden zur Bewertung der IST-Situation auch die Unfallstatistik der Polizei Potsdam gesichtet. Es wurden dabei die Jahresscheiben 2018/2019/2020 ausgewertet [Quelle: Polizeidirektion Potsdam].



Quelle: Auszug der Dienststelle PI-PDM vom 17.11.2021 aus PTV, HERE, AND

Abbildung 11 Unfallstatistik K-M-S für 2018/2019/2020

Die aufgetretenen, erfassten 8 Unfälle betreffen alle Radfahrer. Dabei handelt es sich überwiegend um an Wochentagen aufgetretene Unfälle durch Abbiegevorgänge und durch Parksituation längs der Fahrbahn.

Im Vergleich zu weiterführenden Straßen wie die R-B-S, die einen einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr vorhält, sind auf der K-M-S mehr Unfälle in den betrachteten Jahresscheiben zu vermerken. In weiterführenden Betrachtungen dieses Fachbeitrags wird auf die verkehrstechnischen Möglichkeiten zur Verbesserung eingegangen.

2.3 Ist-Situation Rudolf-Breitscheid-Straße zur Lage, Funktion und Nutzung

Die R-B-S verläuft südöstlich des Ufers parallel und ist eine übergeordnete Straße, die die Haupterschließungsrichtungen bis zur S-Bahnstation Griebnitzsee und im weiteren Verlauf als Kreisstraße in die südwestlichen Stadtbezirke Berlins darstellt.

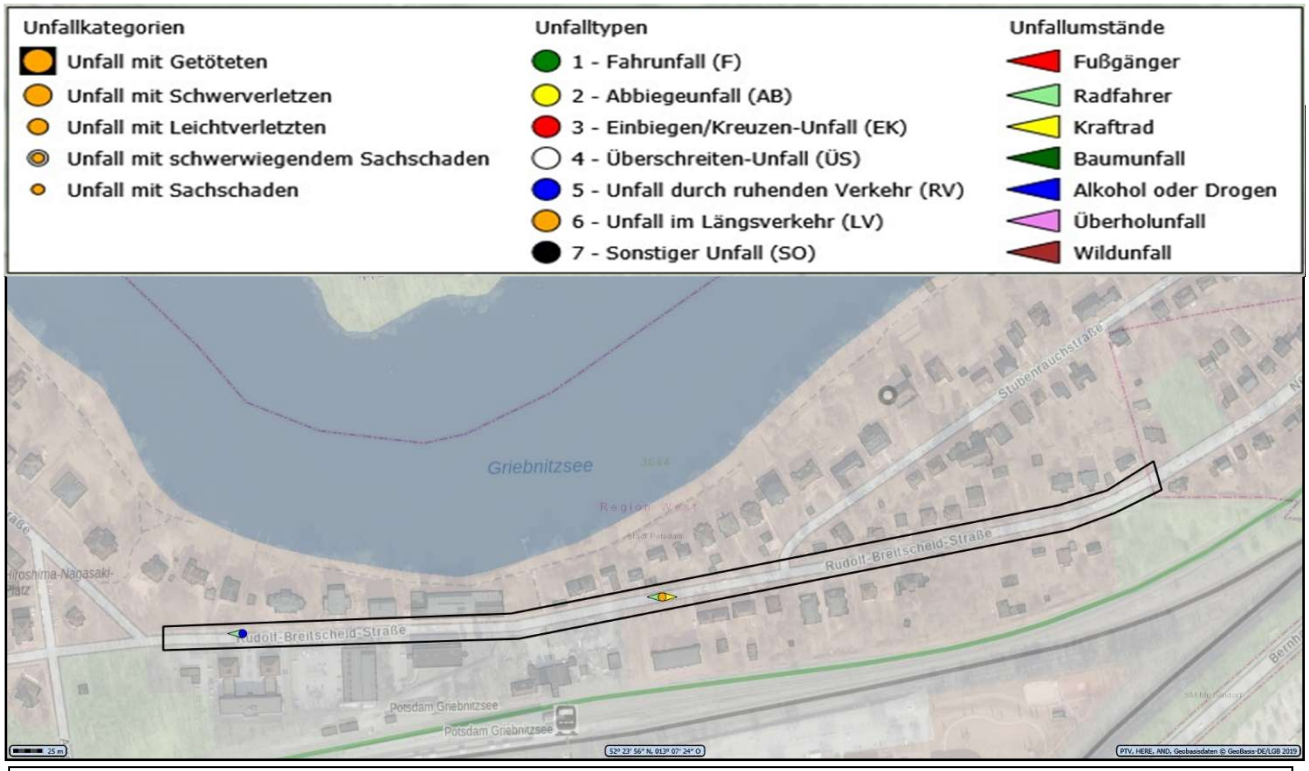
Neben den Anwohner-Verkehren, stellt somit die R-B-S die nächstgelegene durchgängige Wegeverbindung für Radfahrer und Fußgänger dar, die die Verkehre des geplanten durchgängigen Uferwegs aktuell mit aufnimmt. In der R-B-S verkehrt auch der ÖPNV in Form von der Buslinie 118.

Auf Grund dieser lagetechnischen und verkehrstechnischen Funktion der R-B-S wird diese im Untersuchungsraum mit betrachtet.

Im Rahmen der aktuell in Erarbeitung befindlichen Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr 2040 wird die R-B-S als HS IV dargestellt (Hauptverkehrsstraße).

Es ist ein beidseitiger Gehweg vorhanden. Auf der Fahrbahn ist im Abschnitt Hiroshima-Nagasaki-Platz bis S-Bahn Griebnitzsee beidseitiges Parken nicht untersagt. Der Radverkehr wird aktuell in diesem Abschnitt über einen beidseitig markierten Schutzstreifen geführt.

Auf Grund der Verkehrsführung wurden zur Bewertung der IST-Situation auch die Unfallstatistik der Polizei Potsdam gesichtet. Es wurden dabei die Jahresscheiben 2018/2019/2020 ausgewertet [Quelle: Polizeidirektion Potsdam].



Quelle: Auszug der Dienststelle PI-PDM vom 17.11.2021 aus PTV, HERE, AND

Abbildung 12 Unfallstatistik R-B-S für 2018/2019/2020

Die aufgetretenen, erfassten 2 Unfälle betreffen alle Radfahrer. Dabei handelt es sich um Unfälle des Längsverkehrs in Verbindung mit Parksituation längs der Fahrbahn.

In weiterführenden Betrachtungen dieses Fachbeitrags wird auf die verkehrstechnischen Möglichkeiten zur Verbesserung eingegangen.

3. Verkehrserhebung

3.1 Erfassungsquerschnitte /-technik

Die Erhebung fand über 2 Zählperioden vom 02.06. bis 26.06.2022 außerhalb der Sommerferien und vom 23.07. bis 31.07.2022 innerhalb der Sommerferien statt. Dadurch konnten Informationen über das Nutzungsverhalten über einen längeren Zeitraum getrennt außerhalb und innerhalb der Ferien und auch zu einem Sonderereignis, Pfingstfest erlangt werden.

Die Lage und Beschreibung der Zählquerschnitte entnehmen Sie der Anlage 2.2.

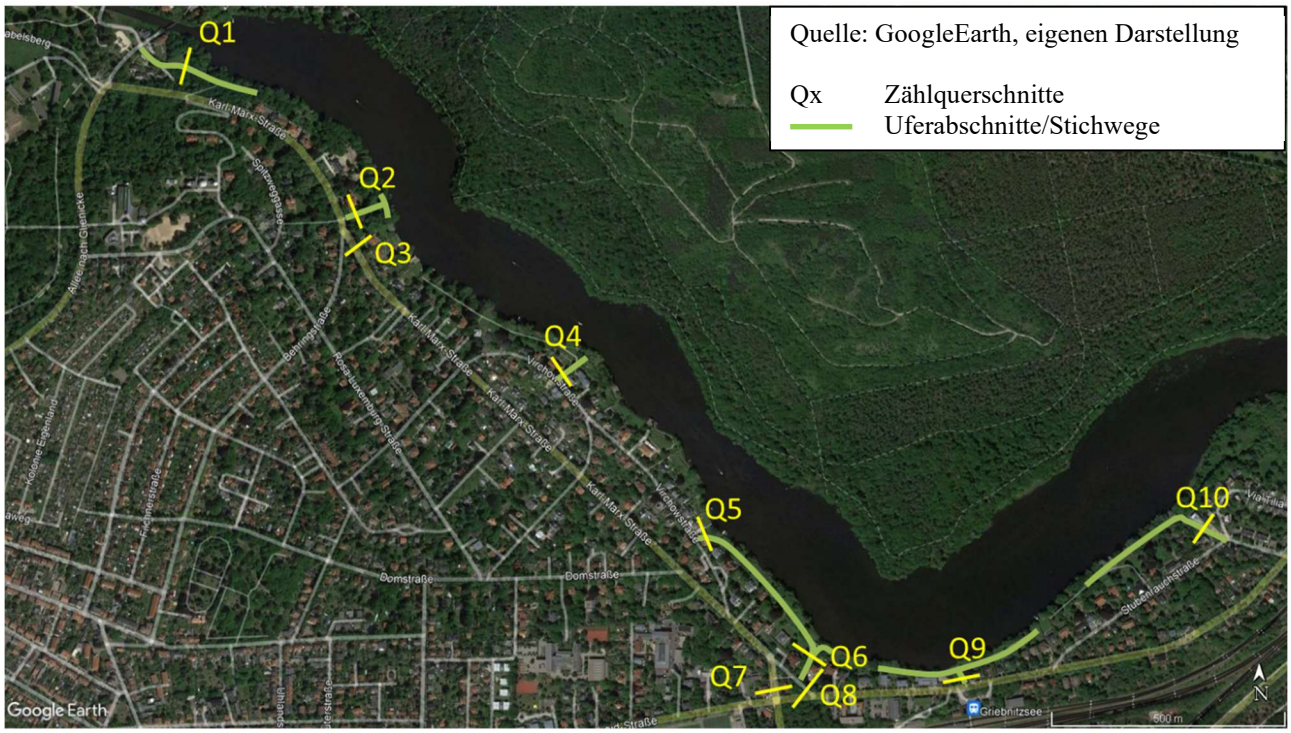


Abbildung 13 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Griebnitzsee

Die Erfassung erfolgte via Videotechnik und unter Berücksichtigung der DGSVO.

Neben dem Griebnitzsee wurden auch vergleichbare Uferwege im gleichen Zeitraum miterfasst. Dabei handelt es sich um Uferwege am Templiner See und am Jungfernsee.

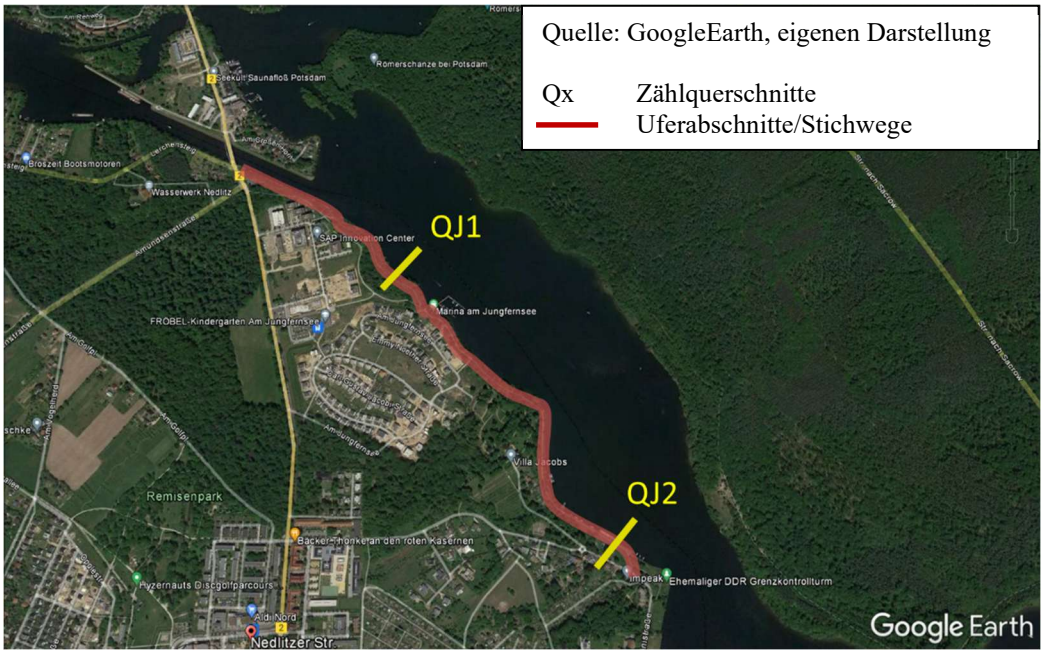


Abbildung 14 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Jungfernsee

Abbildung 15 Übersichtsplan Erhebungsquerschnitte am Templiner See

3.2 Erfassungsergebnis

Für alle vollständig erfassten/gezählten Tage wurde in der Zeitspanne von 06:00 bis 22:00 Uhr die Videos ausgewertet und die Nutzer der im folgenden aufgeführten Nutzergruppen in einem 15-minütigen Takt ausgewiesen.

Tabelle 1 Erfassungskategorien der Rad-/Fußgängerzählung

Querschnittszählungen Seezugänge S1 bis S7								
Querschnittzählungen Q1 bis Q3								
Vergleichsquerschnitte V1 bis V4								
zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	$\sum$	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad

Die Ergebnisse der einzelnen Erfassungsstellen pro Erfassungstag liegen einsehbar bei der Stadt Potsdam vor. Dem Bericht werden alle Tageszusammenfassung in der Anlage 7 beigelegt.

Die Erfassungen liefern in Bezug auf die Rad- und Fußgängernutzung die erwartbaren Ergebnisse. So wurden an den Seezugängen des Griebnitzsee, in Abhängigkeit der baulichen Zugänglichkeit (Treppen) deutlich höhere Anteile an Fußgängerverkehren gegenüber Radfahrenden gezählt. Bei den Zugängen S1 bis S3 sind die Zahlen rund halb so groß wie bei S4 und S7. Auch in Bezug auf die nutzbaren Flächen am Uferbereich wird damit bestätigt, dass bei größeren Nutzflächen auch höhere Besucherzahlen zu registrieren waren. In diesem Abschnitt sind auch die Zugänge S4+S5 miteinander verbunden und zwischen S4 und S5 auch plangleich mit dem Fahrrad befahrbar. Der Seezugang S5 konnte nicht vollständig miterfasst werden, da hier auf Grund von Warnungen und Absperrungen vor Seidenspinnerraupe durch die Stadt, der Zugang nur eingeschränkt nutzbar war.

Eine separate Bewertungssituation stellt auch der Zugang S6 dar, da hier die Anlegestelle zur weißen Flotte gegeben ist und sich damit die deutlich höheren Fußgängerzahlen gegenüber den anderen Zugängen begründen.

Auf der K-M-S wurden im nördlichen Querschnitt Q3 höhere Anteile an Radverkehr gegenüber dem Fußgängerverkehr gezählt. Im Süden der K-M-S liegt das Verhältnis eher zugunsten des Fußverkehrs. Die Zahlen sind plausibel und mit den angrenzenden Wohnbebauungen sowie der südlich gelegenen Hochschule begründbar.

In Richtung Norden-Westen liegt das Ziel der Anwohner vorwiegend im Stadtzentrum Potsdams. Auf Grund der dabei zurückzulegenden Distanzen begründet sich die höhere Nutzung des Fahrrads. Im Süden ist vorrangig vom Ziel der S-Bahn auszugehen, die dann eher fußläufig im Nutzungsverbund genutzt wird.

Die Querschnittserfassungen an den beiden Uferwegen Jungfernsee und Templiner See spiegeln die deutlich höheren Fahrradanteilen der im Vorfeld durchgeführten Inaugenscheinnahme wider. Die Radfahranteile liegen bis zum 3-fachen über dem der Fußgängeranteile. Diese Verteilung erscheint plausibel im Hinblick auf die Quell-Ziel-Bezüge und die zurückzulegenden Entfernungen über diese beiden Uferwege. So besteht über den Uferweg Jungfernsee eine attraktive und auch technisch gute Verbindung von Campus Jungfernsee, den angrenzenden Gemeinden/Vororten Fahrland/Neu Fahrland in die Nauener Vorstadt, weiterführend bis Potsdam Süd und auch über die RSV bis nach Berlin zu gelangen. Die trifft ähnlich auch für den Templiner See zu.

Hier besteht die Möglichkeit für die nicht motorisierten Verkehre, unabhängig der B1 und ohne große Umwegigkeiten aus den Städten Werder, den Gemeinden Geltow und weiteren Vororten Ziele in Potsdam Mitte, bzw. auch direkt gelegene Ziele am Uferweg (u.a. den Olympiastützpunkt) zu erreichen.

3.3 Auswertung der Ergebnisse

Die Auswertung erfolgte für verschiedenen Nutzungszeitkategorien mit ggf. differenzierenden Nutzungsverhalten.

Tabelle 2 Erfassungs-/Nutzungszeitkategorien

Nutzungszeitkategorien	von	bis
Pfingsten	04.06.2022	06.06.2022
Wochentage außerhalb der Ferien	02.06.2022 07.06.2022 13.06.2022 20.06.2022	03.06.2022 10.06.2022 17.06.2022 24.06.2022
Wochenenden außerhalb der Ferien	11.06.2022 18.06.2022 25.06.2022	12.06.2022 19.06.2022 26.06.2022
Wochentage in den Ferien	18.07.2022 25.07.2022 05.08.2022	21.07.2022 29.07.2022 06.08.2022
Wochenenden in den Ferien	16.07.2022 23.07.2022 30.07.2022	17.07.2022 24.07.2022 31.07.2022

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass über die insgesamt 25 ausgewerteten Untersuchungstage eine Nutzung die Seezugänge über den gesamten Tagesverlauf - hier 06:00 bis 22:00 Uhr festzustellen war.

Zwischen 11:00 und 18:00 Uhr konnten relativ konstante Nutzungsverhalten über alle Seezugänge festgestellt werden. Die Spitzenstundenwerte für Fußgänger und Radfahrer liegen ebenfalls in diesem Zeitfenster. Lediglich an Wochenenden und Feiertagen wurden diese Spitzenstundenwerte teilweise auch zwischen 19:00 und 20:00 Uhr erfasst.

Die im Jahr 2022 durchgeführte Auswertung über 25 Tage erlaubt eine Bewertung zum durchschnittlichen Nutzungsverhalten über das Jahr verteilt. Im Hinblick auf die Verwendbarkeit der Auswertungsergebnisse für eine Bewertung zur Nutzung und Dimensionierung eines Uferweges wären die stärker durch den Rad- und Fußgängerverkehr genutzten Jahres-/Witterungsperioden (Sommermonate) die in Ansatz zu bringenden, da insbesondere für diese Nutzungszeiträume eine sichere Wegeführung zur Verfügung gestellt sein sollte. Im Herbst, Winter und Frühjahr liegen die Nutzungszahlen darunter. Dies belegen auch die verkehrstechnischen Untersuchungen der TU Dresden, die auch explizit die Stadt Potsdam untersucht haben (siehe Abb. 16) und auch die Erfassungs-/Auswertungszeiträume als die mit den höchsten Anteilen des nichtmotorisierten Verkehrs benennen.

Für das Besucherpotential am Uferweg kann mit Bezug auf die SrV2018 von einem Worst-Case-Betrachtungsansatz ausgegangen werden, da die Nutzung von Fußverkehren und Radverkehrsanteilen für den Erfassungszeitraum als wesentlich höher beziffert wird als in den anderen Jahreszeiten.

Mobilität in Städten – SrV 2018

Potsdam

Teilraum: **Ost/Südostraum**

Zeitraum: **Gesamtes Jahr**

Wochentag: **Mittlerer Werktag**

Berechnet am: **17.11.2019**

Tab 6.16

Verkehrsmittelwahl nach Quartal

	Verkehrsmittelanteile						
Quartal	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖV	Summe	*Ungewichtete Fallzahl*	*Gewichtete Fallzahl*
Januar–März	27,8 %	9,5 %	41,5 %	21,1 %	100 %	*752*	*784*
April–Juni	24,2 %	19,9 %	34,2 %	21,7 %	100 %	*662*	*712*
Juli–September	17,2 %	31,0 %	35,7 %	16,0 %	100 %	*367*	*446*
Oktober–Dezember	27,1 %	17,9 %	32,0 %	23,0 %	100 %	*781*	*688*

Abbildung 16 Auszug SrV2018 zur Jahresverteilung bei der Verkehrsmittelwahl
Quelle: TU Dresden | Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik | Mobilität in Städten – SrV 2018

Im Rahmen der Auswertung wurden die Nutzer auf die für die weitere Untersuchung relevanten Wegeabschnitten zusammengefasst und sowohl Tageswerte als auch Spitzenstundenwerte ermittelt. Die Auswertungsergebnisse sind in Anlage 7 tabellarisch und in Anlage 8 ergänzend grafisch aufgearbeitet.

Beispielhaft wird hier die grafische Auswertung am Griebnitzsee für Wochentage außerhalb der Ferien abgebildet (siehe Abb. 17).

Für jede Nutzungszeitkategorie wurden die Mittelwerte aus den Einzeltagen (06:00 bis 22:00 Uhr) und pro Zählstelle gebildet. Für den geplanten Uferweg Griebnitzsee wurden dann die einzelnen Seezugänge zusammengezogen und ebenfalls ein Mittelwert gebildet, da davon ausgegangen wird, dass bei einer durchgängigen Nutzung und durch die Treppenanlagen überwiegend nicht der gleiche Seezugang als Quell- und Zielzugang Verwendung finden wird.

Das gleiche betrifft die Auswertung der Karl-Marx-Straße, für die sowohl ein Mittelwert an den Querschnitten Nord und Süd (nördlich Hiroshima-Nagasaki-Platz) gebildet wurde und dann ein Mittelwert zwischen den beiden Querschnitten, da davon ausgegangen werden kann, dass ein erheblicher Anteil des Fuß- und Radverkehrs aus den angrenzenden Wohngebieten der K-M-S resultieren (siehe Abb. 17).

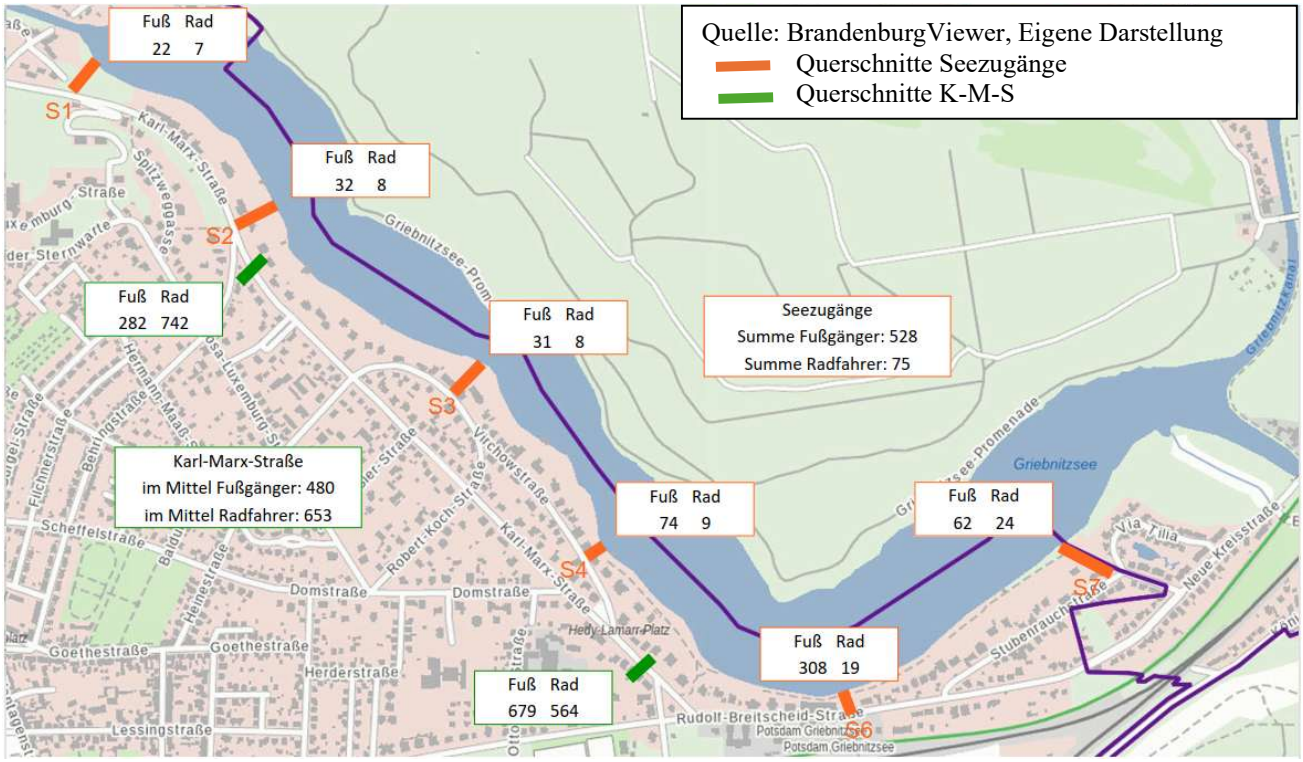


Abbildung 17 Übersicht Bemessungsfall wochentags (ohne Ferien)

Es werden die über die jeweiligen Nutzungszeitkategorien erfassten Mittelwerte für die weiteren Auswertungen verwendet. Mit den Mittelwertansätzen werden die weiteren Vergleiche mit Altuntersuchungen aus 2008/2009 und auch die weiterführenden Prognoseberechnungen (Verhältnisberechnungen aus Nutzfläche, Bevölkerungswachstum, etc.) durchgeführt.

Dieser Ansatz liefert über die Summierung der einzelnen Nutzer pro Seezugang ebenfalls einen Worst-Case-Ansatz, da für eine durchgängige Uferwegnutzung nicht prognostiziert werden kann, wo diese Nutzer künftig den Uferweg anfahren und wieder verlassen werden.

Tabelle 3 Auswertung der Seezugänge Griebnitzsee für die 5 Nutzungszeitkategorien

Nutzungszeitkategorien	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7					
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr			Spitzenstundenwerte - 1h		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Feiertage - Pfingsten 2022	1.071	192	1.263	133	21	154
Wochenenden in den Ferien	730	115	845	79	15	94
Wochenenden außerhalb Ferien	918	122	1.040	109	13	122
Wochentage in den Ferien	501	69	570	52	4	56
Wochentage außerhalb Ferien	528	75	603	48	6	54

Die ausgewerteten Ergebnisse der Tabelle 3 sind plausibel und stellen vergleichbare Größenordnungen zu den ermittelten Spitzenstundenanteilen dar (zwischen 10% und 11%).

Für die in den Nutzungszeitkategorien gebildeten Mittelwerte zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (linke Spalte Summe Nutzung Seezugänge S1 bis S7) werden die Gesamtnutzung mit den direkt aus der Erfassung ausgewerteten Spitzenstundenwerten (Mittelwerten aus den Spitzenstundenanteilen je Nutzungszeitkategorie) verglichen. Zwischen den Nutzungszeitkategorien liegen die Verhältnisse beider Auswertungsergebnisse in der gleichen Größenordnung, was die Weiterverwendbarkeit der gebildeten Spitzenstundenwerte für die Wegedimensionierung unterstreicht. Die als geringfügig zu bewertenden Abweichungen begründen sich mit den einzelnen Nutzungszeitkategorien und der Erfassung im Sommerquartal.

Für den Griebnitzsee und in den weiterführenden Betrachtungen wird angenommen, dass der Bemessungsfall Feiertag (Pfingsten) ein Extremereignis (PPF 03) darstellt und die Wochenendwerte außerhalb der Ferien den allgemein in Ansatz zu bringenden maßgeblichen Bemessungsfall (-bis) (PPF 02) sowie die Wochentage außerhalb der Ferien den Mindest-Bemessungsfall (von-) (PPF01) bilden.

Die ermittelten Verhältnisse zwischen Fußgängern und Radfahrern sind ebenfalls plausibel, da zum gegenwärtigen Zeitpunkt die einzelnen Uferwegabschnitte größtenteils durch Treppen erreichbar sind und keine durchgehende Verbindung besteht.

Das Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern wird den vorliegenden Erfassungen aus dem Jahr 2006-2008 gegenübergestellt. Bei einer durchgängigen Wegeführung ist eine aktuell nicht plangleiche Anbindung des Radverkehrs an das Straßennetz gegebene, welche zu einem höheren Anteil an fußläufigen Nutzern führt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen 2006-2008 bestand eine durchgehende Wegeführung. Aus den Erfassungszahlen dieser früheren Erhebungen lassen sich größere Nutzungsanteile für den Radverkehr ablesen.

Es wird davon ausgegangen, dass es bei einer durchgängigen Uferwegnutzung sehr wahrscheinlich wieder zu einer Verschiebung der Nutzergruppenverteilung kommt.

Somit stellen die Nutzerverhältnisse zwischen Radfahrern und Fußgängern aus den Jahren 2006 bis 2008 den plausiblen Ansatz für die weiterführenden Prognosewerte dar.

Durch die Stadt Potsdam wurden in den Jahren 2006 bis 2008 Verkehrserhebungen des Fußgänger- und Radverkehrs auf dem damals durchgängig befahr-/begehbaren Uferweg durchgeführt. Die Erhebungen fanden an drei Wochentagen außerhalb der Ferien (17.06.2006, 06.10.2007, 14.06.2008) statt und wurden an 2 Querschnitten des Uferwegs durchgeführt.

Die Querschnitte entsprechen den im IST-Zustand bewerteten Seezugängen S1 und S6.

Mit der Auswertung lässt sich feststellen, dass mit dem damaligen durchgängigen Uferweg ein höherer Radverkehrsanteil gegenüber der Erfassung aus 2022 gegeben ist. Es wird außerdem im Verlauf des Uferweges eine Verschiebung der Nutzungsverhältnisse zwischen den Seezugängen S1 und S6 deutlich. So ist der Radverkehrsanteil im nördlichen Abschnitt deutlich höher als im Süden (S-Bahnhof/Weiße Flotte).

Aus den erfassten 6h-Zählungen lässt sich eine ca. hälftige Verteilung zwischen Fuß-/Radverkehr feststellen.

Tabelle 4 Zusammenstellung der Erhebung aus 2006 + 2007 + 2008

2006	Querschnitte (Höhe Wasserstraße uns S-Bhf. Griebnitzsee (S1, S6)						
	Spitzenstundenwerte - 1h Wasserstraße = S1			Spitzenstundenwerte - 1h S-Bhf. Griebnitzsee = S6			
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	WM-Fussball
Samstags	8	68	76	26	65	91	
Anteile [%] - Spitzenstunde	11%	89%		29%	71%		
Anteile [%] - Zählzeit von 6h	28%	72%		49%	51%		

2007	Querschnitte (Höhe Wasserstraße uns S-Bhf. Griebnitzsee (S1, S6)					
	Spitzenstundenwerte - 1h Wasserstraße = S1			Spitzenstundenwerte - 1h S-Bhf. Griebnitzsee = S6		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Samstags	46	64	110	73	31	104
Anteile [%] - Spitzenstunde	42%	58%		70%	30%	
Anteile [%] - Zählzeit von 6h	42%	58%		59%	41%	

2008	Querschnitte (Höhe Wasserstraße uns S-Bhf. Griebnitzsee (S1, S6)								
	Spitzenstundenwerte - 1h Wasserstraße = S1			Spitzenstundenwerte - 1h S-Bhf. Griebnitzsee = S6					
				östlich Treppe			westlich Treppe		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Samstags	58	45	103	56	54	110	86	58	144
Anteile [%] - Spitzenstunde	56%	44%		51%	49%		60%	40%	
Anteile [%] - Zählzeit von 6h	42%	58%		54%	46%		61%	39%	

Quelle: die aufgeführten Zahlen Fußgänger Radfahrer stammten aus den Zählprotokollen der Stadt Potsdam aus 2006, 2007, 2008 – Tabelle aus eigener Darstellung

Die Differenzen zwischen den beiden Querschnitten sind plausibel, da in Höhe des Querschnitts R-B-S (S6) sowohl S-Bahnfahrer/Fährennutzer an- und abfahren sowie auch attraktive Zwischenverbindungen zwischen S-Bahnhof und Nagasaki-Platz bestehen.

Auch auf dieser Betrachtungsgrundlage ist die geänderte Verkehrsverteilung zwischen Radfahrern und Fußgängern plausibel. Für die Nutzer im Querschnitt Wasserstraße liegen die Start- und Zielpunkte (Potsdam Mitte oder S-Bahnhof/Berlin) weiter entfernt und nutzen somit vorwiegend das Fahrrad.

In der Auswertung der Jahresmessungen 2006 bis 2008 ist zu berücksichtigen, dass es sich im eine Tagesmessung von 2 x 3 Stunden handelt. Die Zahlenwerte der Spitzenstunden geben dafür ein konstantes Bild für die Nutzung über die 3 Jahre wieder.

Die erfassten Nutzer lassen sich somit für die weiteren Betrachtungen auf rund 110 für die Spitzenstunde definieren.

Damit liegen die damaligen Erfassungen bei einem durchgängigen Uferweg unter den in 2022 erfassten Nutzerzahlen auf den einzeln, größtenteils getrennt voneinander erreichbaren Uferzonen. Die neueren Erfassungen sollten somit der Höhe nach die weitere Bemessungsgrundlage darstellen.

Jedoch sollte für eine Prognose das doch stark differenzierte Nutzungsverhalten zwischen Radfahrern und Fußgängern zum IST-Zustand Berücksichtigung finden.

1.	**Die Prognose wird in den weiteren Betrachtungen auf Grundlage der Zählungen 2022 gebildet**
2.	**Das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern wird in den weiteren Betrachtungen mit einem örtlichen Bezug in zwei Untervarianten weiter betrachtet:**
2. a.	**Radfahrer : Fußgänger = 43 : 57 - vorwiegend im Bereich S4 bis S7 zu erwarten**
2. b.	**Radfahrer : Fußgänger = 58 : 42 - vorwiegend im Bereich S1 bis S4 zu erwarten**

Die hier gebildete/gewählten Verhältnisse für 2.a. und 2.b. gründen auf den Erfassungen von 2007 und 2008 (siehe Tabelle 4) aus denen Mittelwerte an den jeweiligen Querschnitten in Höhe S1 und S6 gebildet wurden. Die Zahlen aus 2006 wurden in dem Mittelwert nicht mitberücksichtigt, da davon ausgegangen wird, dass die Zählungen zum damaligen Zeitpunkt durch die stattfindende Fußball-WM zu sehr beeinflusst wurden. Dies spiegelt auch die sehr homogenen Auswertungsergebnisse zwischen 2007 und 2008 wider die sogar in unterschiedlichen Jahreszeiten erfasst wurden. Für das Verhältnis 2.a. wurden die 6h-Verkehrszahlen aus 2007 und 2008 in Höhe des S-Bahnhofs Griebnitzsee herangezogen und für 2.b. die 6h-Verkehrszahlen, ebenfalls aus 2007 und 2008 für den Querschnitt Wasserstraße.

4. Verkehrsprognose / Potentialanalyse

4.1 Methodik

Um verlässlich abschätzen zu können, wie viele Menschen künftig mit dem Fahrrad oder zu Fuß im Plangebiet unterwegs sein werden, braucht es ein systematisches Vorgehen. Dabei wird sowohl die aktuelle Situation analysiert als auch die zukünftige Entwicklung berücksichtigt. Die Vorgehensweise besteht aus mehreren Schritten:

I. Zieldefinition

Zu Beginn der Untersuchung ist eine klare Definition der Zielsetzung unerlässlich.

Diese Zielvorgaben wurden unter Ziffer 1, 1.4 ausführlich beschrieben

II. Erhebung des Ist-Zustands

Die fundierte Analyse des Status quo bildet die Basis jeder Prognose. Hierzu gehören die folgenden Erhebungsbausteine:

a) Verkehrszählungen – siehe Ziffer 3

Zur quantitativen Erfassung des aktuellen Radverkehrsaufkommens kommen manuelle Zählungen zum Einsatz. Ein längerer Erfassungszeitraum ermöglicht eine kontinuierliche Datenerfassung und liefert belastbare Langzeitdaten. Die Erhebungen wurden über den gesamten Tag und an allen Wochentagen sowie auch in und außerhalb von Schulferien durchgeführt, um die dazugehörigen Unterschiede der Nutzung abbilden zu können.

Es wird gezählt, wie viele Menschen mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind.

Diese Zählungen finden:

- über den ganzen Tag verteilt
- an verschiedenen Wochentagen
- an Wochenenden
- während und außerhalb der Ferien

statt. Dadurch lassen sich typische Nutzungsmuster erkennen.

b) Infrastrukturinventur - Erfassung der Infrastruktur – siehe Ziffer 2.1

Zusätzlich wird untersucht, wie gut die vorhandenen Wege sind. Dabei wird z. B. erfasst:

- Zustand der Wege
- Breite
- Art der Nutzung (Radweg, Fußweg etc.)

III. Berücksichtigung wichtiger Einflussfaktoren – siehe Ziffer 4.2

Die Entwicklung des Radverkehrs wird von einer Vielzahl externer Faktoren beeinflusst. Dazu zählen demografische Entwicklungen (Bevölkerungswachstum), städtebauliche Trends (neue Wohn- und Gewerbegebiete), geplante Infrastrukturmaßnahmen sowie politische Ziele und Strategien (kommunale Radverkehrskonzepte).

IV. Entwicklung von Szenarien

Basierend auf den Einflussfaktoren werden mehrere Zukunftsszenarien entwickelt, um verschiedene Entwicklungspfade des Rad-/Fußverkehrs abzubilden.

Referenzszenario: Fortschreibung der aktuellen Trends ohne zusätzliche Maßnahmen.

Zielszenario: Prognose, bei der ein mögliches Ziel erreicht werden könnte (z. B. Radverkehrsanteil von 25 % bis 2030 – Verlagerung zusätzlicher Radverkehre durch Verkehrslenkung).

Diese Szenarien dienen als Grundlage für eine vergleichende Bewertung und für die Formulierung von Handlungsempfehlungen.

V. Modellierung und Prognose

Die eigentliche Prognose erfolgt auf Grundlage der verfügbaren Daten nach:

a) Hochrechnung

Die heutigen Zählwerte werden in die Zukunft übertragen. Dabei werden Trends und erwartete Entwicklungen berücksichtigt.

Hier wird unter Wachstumsszenarien und demografischen Entwicklungen und zusätzlich erschlossenen Nutzungsflächen das künftige Aufkommen abgeschätzt (siehe Ziffer 4.2.1 und 4.2.2).

b) Potenzialanalyse

Zusätzlich wird das theoretische Potenzial für den Radverkehr durch Umstiegsbereitschaft von anderen Verkehrswegen abgeschätzt. Dabei werden parallele Wege in unmittelbarer Nähe identifiziert und analysiert, welche Nutzergruppen die neue Maßnahme vermehrt nutzen könnten. Vereinfacht heißt das, es wird untersucht, wie viele Menschen künftig zusätzlich auf das Fahrrad umsteigen könnten, z. B. wenn bessere/sicherere Wege vorhanden sind.

VI. Validierung und Plausibilitätsprüfung

Zur Sicherstellung der Qualität der Prognose wird eine Validierung durchgeführt. Diese wird durch Abgleich mit anderen Uferwegen in der Stadt erfolgen. Dabei werden Annahmen überprüft und ggf. kalibriert. Mit den vergleichbaren Projekten wird sichergestellt, dass die Prognosewerte realistisch sind (siehe Ziffer 5).

VII. Dokumentation und Darstellung

Die Ergebnisse der Prognose werden in anschaulicher Form aufbereitet. Neben tabellarischen Darstellungen (Radverkehrsaufkommen je Korridor) werden visuelle Elemente wie Karten und Vergleiche zwischen Szenarien dargestellt (siehe Ziffer 4.2.5).

VIII. Handlungsempfehlungen – siehe Ziffer 7

Auf Basis der Prognoseergebnisse werden konkrete Maßnahmen / Planungsempfehlungen für die Gestaltung der Fuß- und Radverkehrsanlage abgeleitet. Ergänzend werden infrastrukturelle Maßnahmen (Lückenschlüsse, Netzausbauten), aber auch strategische Empfehlungen gegeben.

Im Detail wurden die folgenden Bearbeitungsschritte gewählt, um eine möglichst breite und belastbare Grundlage für die Prognosewerte zu erhalten. Für eine belastbare Aussage einer auskömmlichen und sicheren Wegebreite, wurde in den Sommermonaten gezählt. In diesem Zeitraum ist temperatur- und wetterbedingt mit einer größeren Radnutzung zu rechnen. Es wurde in der Erfassung auch unterschieden zwischen Wochentagen und Wochenenden sowie auch Nutzungsverhalten in Ferienzeiten (Sommerschulferien + Pfingstfeiertage) erfasst.

1) Verkehrserfassung (Anlage 2)
   1. Zählperiode 04.06. – 26.06.2022 (3 Wochen, inkl. Pfingsten)
   2. Zählperiode 16.07. – 31.07.2022 (2 Wochen, Ferien)

2) Auswertung der Erhebung zum nichtmotorisierten Verkehr (Anlage 3.2)
   - Es wurden Nutzergruppen (Radfahrer/Fußgänger) gebildet und separat ausgewertet
   - Es wurden Cluster für die zu erstellende Prognose gebildet (Nutzer auf vorhandenen Straßenabschnitten und den Seezugängen)
   - Getrennt nach Wochentag/Wochenende und feiertags-/Ferienzeit wurden Mittelwerte gebildet, um eine homogenes Nutzungsverhalten für die Prognose in den Ansatz zu bringen
   - Es erfolgt ein Abgleich der Erhebungen mit den Ergebnissen der SrV 2018.
   - Damit erfolgt die Bildung des Bemessungsfalls / der Bemessungsfälle:

     Gemäß Ziffer 4.1, Punkt V. erfolgt mit den Erhebungen eine Hochrechnung und Potentialanalyse durch ergänzendes Nutzungsverhalten.

     Daraus resultieren unterschiedliche Prognoseverhältnisse zwischen Radfahrern und Fußgängern, die bei den weiteren Handlungsempfehlungen Berücksichtigung finden.
   - Vergleich der Erhebungsergebnisse mit den Bestandszählungen, die für einen durchgehenden Uferweg aus den Jahren 2007 und 2008 vorliegen.

Es wurde untersucht, wie sich das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern mit einem durchgehenden Uferweg verändert (siehe Ziffer 4.2.3).

Zusammenfassend erfolgt die Auswertung der Daten über die folgenden detaillierten Analysepunkte:

- Unterscheidung zwischen Radfahrern und Fußgängern
- getrennte Betrachtung von Wochentagen, Wochenenden und Ferien
- Bildung von Durchschnittswerten für typische Nutzung
- Vergleich mit älteren Daten und Studien

3) Prognosebildung unter Berücksichtigung der Entwicklung der Stadt Potsdam

Die zukünftige Nutzung wurde anhand mehrerer Faktoren abgeschätzt:

- Bevölkerungswachstum

  Je mehr Einwohner, desto mehr Nutzer.

  Deshalb wurden Prognosen für die Jahre 2030 und 2040 erstellt.

- Neue nutzbare Flächen

  Durch einen durchgehenden Uferweg werden mehr Bereiche zugänglich.

  Das führt dazu, dass mehr Menschen diese Wege nutzen können.

- Veränderungen im Nutzungsverhalten

  Ein durchgehender Weg macht das Radfahren attraktiver. Dadurch kann sich das Verhältnis zwischen Fußgängern und Radfahrern verändern.

- Ermittlung der Nutzer auf Grundlage der Einwohnerentwicklung (siehe Ziffer 4.2.1)

Die Menge an künftigen Nutzern (N_{neu}) wird evaluiert über die Wachstumsraten der Einwohnerentwicklung ($r_{Einwohner}$).

Die Entwicklungsfaktoren werden aus den ausgewerteten Zählungen und der Einwohner-Prognosewerte der Stadt Potsdam gebildet. Dabei wird zwischen 2 Prognosehorizonten unterschieden (2030 und 2040):

$$N_{evaluiert\ 2030} = N_{neu} \times r_{Einwohner\ 2030} \text{ pro Bemessungsfall}$$

$$N_{evaluiert\ 2040} = N_{neu} \times r_{Einwohner\ 2040} \text{ pro Bemessungsfall}$$

Es erfolgt ein Abgleich der gebildeten Faktoren mit den Zählwerten der Nutzer aus 2007/2008 und den Zählungen aus 2022.

- Ermittlung der Nutzer auf Grund zusätzlicher Nutzungsflächen (siehe Ziffer 4.2.2)

  Im Rahmen der B-Planunterlagen wurden auch die Eigentumsverhältnisse entlang des geplanten Uferweges dargestellt, bzw. somit auch die Flächen dargestellt (Flächen der Stadt Potsdam) die mit einem durchgehenden Weg wieder erreichbar wären (Abb. 18).

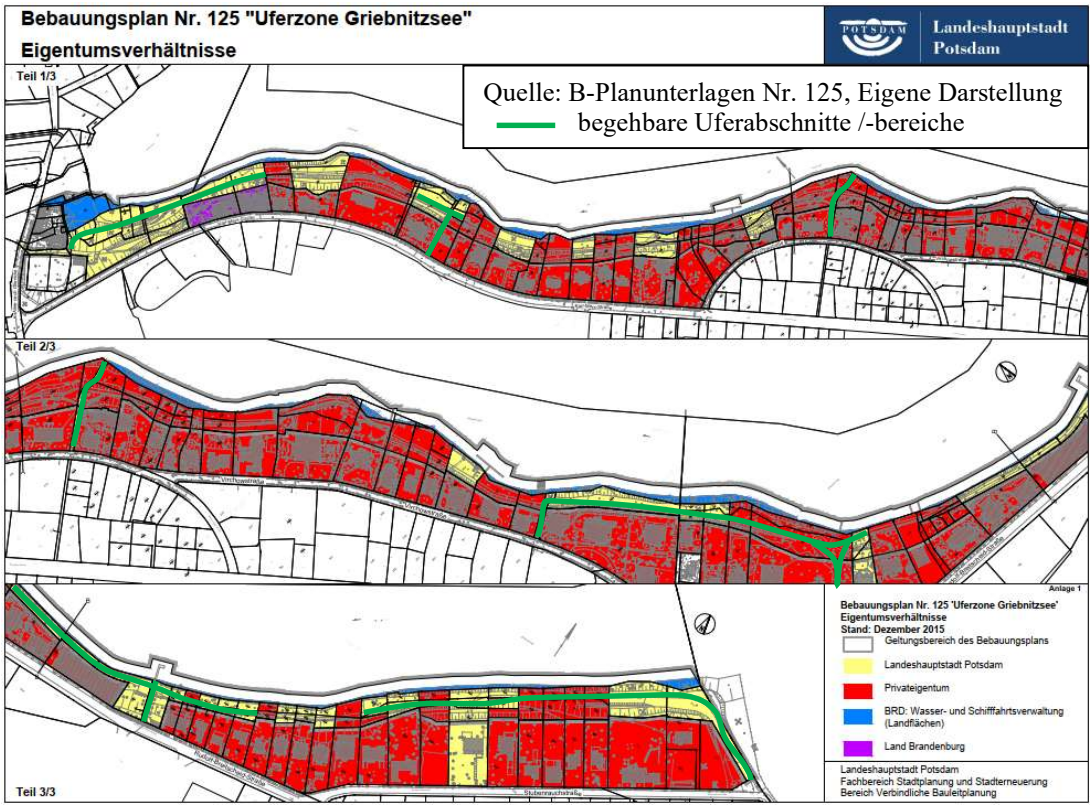


Abbildung 18 Eigentumsverhältnisse – Nutzungsflächen Ufer

Im IST-Zustand verfügt der Uferweg über 6 Teilabschnitte im Untersuchungsbereich, die eine definierte Fläche an Uferzugänglichkeit für die Einwohner und die Naherholung ermöglichen (Uferfläche A1 in m²).

Mit der Herstellung eines durchgängigen Fuß-/Radwegs werden durch die öffentlichen Flächen, die in Hinblick auf die Naherholungsqualität neugestaltet werden sollen, weitere Uferstreifen für die Nutzergruppen erreichbar und erlebbar werden.

weitere Uferstreifen für die Nutzergruppen erreichbar und erlebbar (Uferfläche A2 in m²)

➔ $N_{evaluiert\ 2030 + 2040}$ → Ermittlung Nutzer bei Einwohnerwachstum, die die aktuell erreichbaren Flächen nutzen würden (Uferflächen in m²)

➔ Ableitung der künftigen Nutzer ($N_{neu\ 2030}$ und $N_{neu\ 2030}$) resultierend aus dem Verhältnis von A1 : A2 pro Bemessungsfall

- Ermittlung und Anwendung der Verhältnisse zwischen Radfahrern und Fußgängern auf Grundlage der Erfassung 2007 und 2008 am Griebnitzsee (durchgängige Wegeführung)

  Bei einer durchgängigen Wegeführung ist, die aktuell nicht plangleiche Anbindung des Radverkehrs an das Straßennetz gegeben und wird sehr wahrscheinlich zu einer Verschiebung der Nutzergruppenverteilung führen.

  $N_{neu\ 2030\ Rad} + N_{neu\ 2030\ Fuß}$ pro Bemessungsfall

  $N_{neu\ 2040\ Rad} + N_{neu\ 2040\ Fuß}$ pro Bemessungsfall

- Umlegung der Zahlen von K-M-S auf den Uferweg

Ein wichtiger Punkt ist die Frage:

Weichen Menschen vom parallelen Streckenabschnitt der K-M-S auf den neuen Weg aus?

Da es dazu kein genaues Modell gibt, wurden drei Szenarien angenommen:

- 30 % wechseln
- 50 % wechseln
- 70 % wechseln

Diese Werte werden als sogenannte „Worst-Case-Szenarien“ genutzt, um auf der sicheren Seite zu planen.

Im Falle eines durchgehenden Uferwegs wird angenommen, dass einige Nutzer der K-M-S, auf Grund der gegenwärtigen Verkehrsführung, auf den Uferweg ausweichen würden. Da kein Radwegemodell vorliegt werden 3 Nutzungsänderungsszenarien (+30% / +50% / +70%) in Ansatz gebracht und bei den weiteren Handlungsempfehlungen berücksichtigt

Am Ende entstehen verschiedene Prognosen für die Jahre 2030 und 2040, jeweils mit unterschiedlichen Annahmen.

Diese helfen dabei:

- die zukünftige Nutzung abzuschätzen
- die richtige Breite und Gestaltung der Wege zu planen

In den bisherigen Zwischenschritten bezogen sich die Hochrechnungen direkt auf den Uferweg. In diesem Schritt werden Verkehre aus der parallelen K-M-S in den gewählten prozentualen Anteilen überlagert. Es wird dahingehend als Worst-Case zu bewerten sein, da trotz durchgehendem Uferweg die Zwischenanbindungen wegen der Topographie / Treppenanlagen für Radfahrer nicht ideal sind.

Daraus resultieren dann die Prognose-Planfälle 2030 und 2040 zur Abschätzung der Nutzerzahlen für den Uferweg pro Bemessungsfall

$N_{2030\text{-}Rad\text{-}30}$	→	$N_{neu\ 2030\ Rad}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Rad\text{-}30}$
$N_{2030\text{-}Fuß\text{-}30}$	→	$N_{neu\ 2030\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}30}$
$N_{2040\text{-}Rad\text{-}30}$	→	$N_{neu\ 2040\ Rad}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Rad\text{-}30}$
$N_{2040\text{-}Fuß\text{-}30}$	→	$N_{neu\ 2040\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}30}$

$N_{2030\text{-}Rad\text{-}50}$	→	$N_{neu\ 2030\ Rad}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Rad\text{-}50}$
$N_{2030\text{-}Fuß\text{-}50}$	→	$N_{neu\ 2030\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}50}$
$N_{2040\text{-}Rad\text{-}50}$	→	$N_{neu\ 2040\ Rad}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Rad\text{-}50}$
$N_{2040\text{-}Fuß\text{-}50}$	→	$N_{neu\ 2040\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}50}$

$N_{2030\text{-}Rad\text{-}70}$	→	$N_{neu\ 2030\ Rad}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Rad\text{-}70}$
$N_{2030\text{-}Fuß\text{-}70}$	→	$N_{neu\ 2030\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}70}$
$N_{2030\text{-}Fuß\text{-}70}$	→	$N_{neu\ 2030\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}70}$
$N_{2040\text{-}Fuß\text{-}70}$	→	$N_{neu\ 2040\ Fuß}$	+	$K\text{-}M\text{-}S_{Fuß\text{-}70}$

4.2 Ermittlung der Prognose des Fußgänger- und Radverkehrs

4.2.1 Entwicklung der Stadt Potsdam

Grundlage für diesen ersten Prognoseschritt bilden die städtischen Prognosezahlen zur Einwohnerentwicklung der Stadt Potsdam.

Ausgangsgrundlage bilden die bestehenden Nutzflächen, die sich bei einer steigenden Einwohnerzahl auch als Steigerung der Nutzer im IST-Zustand bemerkbar machen.

Für die Einwohnerentwicklung wird nicht die Prognoseentwicklung von Potsdam gesamt (2022 bis 2030 = +8,9% und 2030 bis 2040 = +8,2%) aus der SrV 18 verwendet, da für das zu betrachtende Stadtgebiet detailliertere Prognosewerte der Stadt Potsdam vorliegen.

Im direkten Einzugsbereich des geplanten Uferwegs liegen die Stadteile Babelsberg Süd und Nord und im weiteren angrenzenden Gebiet an den Uferweg in Richtung Süd-Ost noch Stern, Drewitz und Kirchsteigfeld für die die Stad Potsdam direkt zuzuweisende Einwohnerentwicklungsprognosen ausgewiesen hat [Quelle: Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2020 bis 2040 der Landeshauptstadt Potsdam, Stand 23.12.2022].

Tabelle 5 Einwohnerprognosewerte der Stadt Potsdam im direkten Einzugsbereich

Einwohnerprognose	**in % gegenüber dem Ausgangsjahr 2019**				
	2022	2030	Steigerung 2022 - 2030	2040	Steigerung 2030 - 2040
Babelsberg Nord + Süd	3,2%	9,6%	6,4%	16,2%	6,6%
Stern, Drewitz, Kirchsteigfeld	0,50%	6,20%	5,7%	11,50%	5,3%
Mittelwert			**6,1%**		**6,0%**

Quelle**:** Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2020 bis 2040 der Landeshauptstadt Potsdam von 23.12.2022 – Datensatz: 2022-12-23_20200831_Potsdam_SR_PR_Bevölkerungsprognose_2019_2040 Steckbriefe – die Zahlen 2022 + 2030 + 2040 stamme aus dem Papier der Stadt Potsdam und die prozentuale Entwicklung wurde im Rahmen dieser Untersuchung gebildet

Für den Tourismus wird keine ergänzende Berechnung vorgenommen.

Es wird davon ausgegangen, dass die touristischen Nutzer bereits in den Daten von 2022 enthalten sind und somit auch in den Prognosen für die Zukunft automatisch mitberücksichtigt werden.

Mit den Prognosen der Stadt Potsdam zur Bevölkerungsentwicklung wurde ein Faktor für das Wachstum von heute bis 2030 (1,061) und für die Jahre 2030 bis 2040 (1,060) in Ansatz gebracht. Daraus bilden sich die fortgeschriebenen Nutzerzahlen für den Zeitraum 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und für die Spitzenstunde im ersten Prognose-Bearbeitungsschritt für die 3 Planfälle und die Jahresscheiben 2030 sowie 2040.

Tabelle 6 1. Prognoseschritt künftige Nutzer Uferweg Griebnitzsee

Bemessungsfälle	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7 aus Erfassung 2022 - gem. Ziffer 3.3, Tabelle 3		Faktor zw. Bestand und Planung	1. Prognoseschritt für Nutzer auf Griebnitz-see-Uferweg	
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr Gesamt	Spitzen-stun-den-werte - 1h Gesamt		von 06:00 bis 22:00 Uhr Nutzer - Gesamt	Spitzen-stunden-werte - 1h Nutzer - Gesamt
2030				**2030**	
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	601	54	1,061	638	57
PPF02 – Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.040	122	1,061	1.103	129
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.263	154	1,061	1.340	163
2040				**2040**	
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	638	57	1,060	676	61
PPF02 – Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.103	129	1,060	1.170	137
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.340	163	1,060	1.420	173

4.2.2 Entwicklung des Verhältnisses aus den zusätzlichen Erholungsflächen

Mit der bestehenden IST-Situation stehen den Nutzern des Uferwegs 26.921 m² Grünfläche zur Erholung zur Verfügung.

Mit dem Bezug der Verkehrsprognoseberechnungen für künftige Nutzungen des motorisierten Individualverkehrs, des ÖPNV, des Fußgänger- und Radverkehrs nach HBS 2015 für Gebietsentwicklungen, werden die zu erwartenden Nutzungszahlen auf Grundlage der anrechenbaren Flächen mit einem linearen Ansatz gebildet. Dieser Ansatz wird auch hier verwendet. So sind die Nutzerzahlen durch die Erfassung 2022 bekannt und um die Einwohnerentwicklung im 1. Prognoseschritt fortgeschrieben.

Mit dem durchgehenden Uferweg am Griebnitzsee werden auch weitere städtische Grünflächen wieder erreichbar und sollen zukünftig für die Nutzer qualifiziert werden. Es wird davon ausgegangen das zusätzlich erschlossenen Grün-/Freizeitflächen auch zu zusätzlichen Nutzern führen werden. Die Grundlage für diese Zahlen bildet die in der Abbildung 18 dargestellten Grundstücks-/Eigentumsverhältnisse.

Tabelle 7 Flächenangaben Erholungsflächen mit und ohne Bebauungsplan – siehe auch Abb. 18

	Flächen in m²		Faktor zw. Bestand und Planung
	Bestand*	Planung**, ***	
öffentl. zug. Grünflächen	31.011	48.165	1,55
davon Wege	*4.090*	*12.682*	3,10
davon nur Grünfläche	**26.921**	**35.484**	**1,32**
öffentl. Straßenverkehrsfläche "Wasserstraße"	748	748	

* Flurstücke im öfftl. Eigentum ohne gefangene Grundstücke, zzgl. Flurstücke 90/3 und 91/3

** alle Flurstücke im öfftl. Eigentum zzgl. Flurstücke 90/3 und 91/3

*** nur Weg 4,0 m Breite, Verlauf auf Grundlage BP 125, ohne "Arrondierungsflächen bei Überplanung privater Gartenbereiche

Mit diesen gebildeten Faktoren ermitteln sich für die Prognosehorizonte 2030 und 2040 die folgenden Nutzerwerte für die Bemessungsfälle.

Tabelle 8 2. Prognoseschritt künftige Nutzer Uferweg Griebnitzsee

Bemessungsfälle	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7 inkl. der Einwohnerent-wicklung- gem. 3.1		Faktor zw. Bestand und Planung	2. Prognoseschritt für Nutzer auf Griebnitzsee-Uferweg	
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr Gesamt	Spitzenstun-den-werte - 1h Gesamt		von 06:00 bis 22:00 Uhr Nutzer - Ge-samt	Spitzenstun-den-werte - 1h Nutzer - Ge-samt
2030				**2030**	
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	638	57	1,32	840	76
PPF02 – Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.103	122	1,32	1.454	161
PPF03 - Feiertage - Pfings-ten 2022 (extrem)	1.340	154	1,32	1.766	203
2040				**2040**	
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	676	61	1,32	891	80
PPF02 – Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.170	137	1,32	1.542	181
PPF03 - Feiertage - Pfings-ten 2022 (extrem)	1.420	173	1,32	1.872	228

4.2.3 Umlegung der Nutzungsverteilung zwischen Radfahrern und Fußgängern

Gemäß Ziffer 3.3 wird die Nutzungsverteilung in Anlehnung an die Kenntnisse der Uferweg-nutzung aus den Erhebungen von 2007 und 2008 angewandt, da zu diesem Zeitpunkt eine durchgehende Uferwegnutzung bereits gegeben war.

Das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern wird wie folgt in Ansatz gebracht:

9.3. a. Radfahrer : Fußgänger = 43 : 57 - vorwiegend im Bereich S4 bis S7 zu erwarten

Radfahrer 43%
Fußgänger 57%

9.3. b. Radfahrer : Fußgänger = 58 : 42 - vorwiegend im Bereich S1 bis S4 zu erwarten

Radfahrer 58%
Fußgänger 42%

Tabelle 9 Prognosewerte nach Nutzergruppen im Spitzenstundenwert – gem. Ziffer 3.3 – Pkt. 2a.

gem. Ziffer 3.3 - 2.a. - Radfahrer : Fußgänger = 43 : 57 - vorwiegend im Bereich S4 bis S7 zu erwarten						
Bemessungsfälle	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7 - gem. 3.2		3. Prognoseschritt für Nutzer auf Griebnitzsee-Uferweg Radfahrer : Fußgänger = 43 : 57			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr Gesamt	Spitzen-stunden-werte - 1h Gesamt	von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h	
			Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer
2030			**2030**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	840	76	479	361	43	32
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.454	161	829	625	92	69
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.766	203	1.007	759	116	87
2040			**2040**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	891	80	508	383	46	34
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.542	181	879	663	103	78
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.872	228	1.067	805	130	98

Tabelle 10 Prognosewerte nach Nutzergruppen im Spitzenstundenwert – gem. Ziffer 3.3 – Pkt. 2b.

gem. Ziffer 3.3 - 2.b. - Radfahrer : Fußgänger = 58 : 42- vorwiegend im Bereich S1 bis S4 zu erwarten						
Bemessungsfälle	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7 - gem. 3.2		3. Prognoseschritt für Nutzer auf Griebnitzsee-Uferweg Radfahrer : Fußgänger = 58 : 42			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr Gesamt	Spitzen-stunden-werte - 1h Gesamt	von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h	
			Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer
2030			**2030**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	840	76	353	487	32	44
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.454	161	611	844	68	93
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.340	203	563	777	85	118
2040			**2040**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	891	80	374	517	34	46
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.542	181	648	894	76	105
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.872	228	786	1.086	96	132

4.2.4 Umlage von Verkehrsteilnehmern aus der Karl-Marx-Straße

Zusammenfassend lässt sich für die K-M-S feststellen, dass über die insgesamt 25 ausgewerteten Untersuchungstage eine Nutzung der K-M-S durch Fußgänger und Radfahrer über den gesamten Tagesverlauf - hier 06:00 bis 22:00 Uhr festzustellen war. Die K-M-S wurde über 3 Querschnitte (Q3 im Norden und Q7+8 im Süden erfasst). Wie auch bei den Seezugängen wurden die Mittelwerte aus den Tageszählungen und für die Spitzenstunden gebildet (siehe Ziffer 3.3 und Anlagen 3.1, 3.2 und 6).

Das Nutzungsverhalten für den Tagesverlauf ist vom Wochentag, von der Feriensaison, bzw. von den Arbeitszeiten abhängig. So lassen sich in den Wochentagen und außerhalb der Ferienzeit eine Früh- und Spätspitze feststellen, die von den Arbeitszeiten geprägt sind. Somit sind Wochentags bereits ab 07:00 Uhr stärkere Nutzungsfrequenzen gegenüber dem Wochenende zu verzeichnen.

An den Wochenenden beginnt die höhere Nutzungsfrequenz ab 10:00 Uhr.

Die Spitzenstundenwerte für Fußgänger und Radfahrer liegen an Wochentagen in der Nachmittagsspitze zwischen 16:00 und 17:00 Uhr.

An den Wochenenden und Feiertagen wurden durchgehend von 12:00 Uhr bis 19:00 Uhr ähnliche hohe Stundenwerte gemessen, die dann ab 19:00 Uhr wieder deutlich abnehmen.

Es werden die über die jeweiligen Nutzungszeitkategorien erfassten Mittelwerte (gem. Ziffer 3.3 und Anlage 6) für die weiteren Auswertungen verwendet.

An der K-M-S wurden 3 Querschnitte erfasst und ausgewertet der Querschnitt Q1 beschreibt in Summe der Nord und Südrichtung die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer, die den nördlichen Teil der K-M-S nutzen. Im Süden wurden beide Querschnitte am Hiroshima-Nagasaki-Platz erfasst und der Mittelwert beschreibt in Summe der Nord und Südrichtung die Anzahl der Fußgänger und Radfahrer, die den südlichen Teil der K-M-S nutzen. Um eine durchschnittliche Nutzung an Radfahrern und Fußgängern im Abschnitt zwischen Hiroshima-Nagasaki-Platz und Behringstraße zu definieren, wurde der Mittelwert zwischen dem nördlichen und dem südlichen Querschnitt gebildet.

Tabelle 11 Erhebungswerte der Karl-Marx-Straße aus 2022

Nutzungszeitkategorien	Mittelwert der Nutzungen für die Karl-Marx-Straße zwischen Hiroshima-Nagasaki-Platz und Behringstraße					
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr			Spitzenstundenwerte - 1h		
	Fuß-gän-ger	Rad-fahrer	Gesamt	Fuß-gän-ger	Rad-fah-rer	Gesamt
Feiertage - Pfingsten 2022	558	954	1.511	96	139	235
Wochenenden in den Ferien	382	717	1.099	49	127	176
Wochenenden außerhalb der Ferien	378	771	1.149	69	89	158
Wochentage in den Ferien	348	582	930	52	80	132
Wochentage außerhalb der Ferien	480	653	1.133	82	82	164

Die hier in Ansatz gebrachten Mittelwerte für die K-M-S begründen sich mit der weiterzuführenden Betrachtung.

Da davon ausgegangen wird, dass anteilig Verkehrsteilnehmer/Nutzer der K-M-S bei einem durchgängigen Uferweg diesen dann nutzen würden, spiegelt am ehesten der Mittelwert den Anteil der Nutzer wider, die Ihre Ziel- und Starpunkte nördlich/südlich des Uferwegs haben und nicht in den danebenliegenden Wohngebieten.

In den weiteren Betrachtungen sollen die K-M-S - Verkehre anteilig auf den Uferweg umgelegt werden. So wird angenommen, dass auch hier der Bemessungsfall Feiertag (Pfingsten) ein Extremereignis (PPF 03) darstellt und die Wochenendwerte außerhalb der Ferien den allgemein in Ansatz zu bringenden maßgeblichen Bemessungsfall (-bis) (PPF 02) sowie die Wochentage außerhalb der Ferien den Mindest-Bemessungsfall (von-) (PPF01) bilden.

4.2.5 Prognosewerte für die Karl-Marx-Straße auf Grundlage der Einwohnerentwicklung

Gemäß Ziffer 4.2.1 zur Prognoseentwicklung am Uferweg wird auch für die Verkehrsteilnehmer der K-M-S eine Prognose für 2030 und 2040 in Anlehnung an die Einwohnerentwicklung gebildet. Details siehe 4.2.1 und Tabelle 12

Tabelle 12 Prognosewerte Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040

Bemessungsfälle	Summe der Nutzungen für die K-M-S - gem. Tabelle 11				Faktor zw. Bestand und Planung	1. Prognoseschritt für Karl-Marx-Straße			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h			von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h	
	Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fahrer		Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fahrer
2030						**2030**			
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	480	653	82	82	1,061	510	693	87	87
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	378	771	69	89	1,061	401	818	73	94
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	558	954	96	139	1,061	592	1.012	102	147
2040						**2040**			
PPF01 - Wochentag außer-halb der Ferien (von)	510	693	87	87	1,060	540	735	92	92
PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	401	818	73	94	1,060	425	867	78	100
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	592	1.012	102	147	1,060	627	1.072	108	156

Daraus resultieren die anteiligen Verkehrswerte, mit denen die Prognosewerte des geplanten Uferwegs überlagert werden.

Tabelle 13 anteiliger Prognosewerte (30%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040

Bemessungsfälle	Nutzungen für die K-M-S- Prognose - gem. Tabelle 12				Anteil 30%	Karl-Marx-Straße - Anteil 30%			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h			von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h	
	Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fah-rer		Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fahrer
2030						**2030**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	510	693	87	87	30%	153	208	26	26
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	401	818	73	94	30%	120	245	22	28
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	592	1.012	102	147	30%	178	303	31	44
2040						**2040**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	540	735	92	92	30%	162	220	28	28
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	425	867	78	100	30%	128	260	23	30
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	627	1.072	108	156	30%	188	322	32	47

Tabelle 14 anteiliger Prognosewerte (50%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040

Bemessungsfälle	Nutzungen für die K-M-S- Prognose - gem. Tabelle 12				Anteil 50%	Karl-Marx-Straße - Anteil 50%			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h			von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h	
	Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fah-rer		Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fahrer
2030						**2030**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	510	693	87	87	50%	255	346	44	44
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	401	818	73	94	50%	200	409	37	47
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	592	1.012	102	147	50%	296	506	51	74
2040						**2040**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	540	735	92	92	50%	270	367	46	46
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	425	867	78	100	50%	213	433	39	50
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	627	1.072	108	156	50%	314	536	54	78

Tabelle 15 anteiliger Prognosewerte (70%) Karl-Marx-Straße für 2030 und 2040

Bemessungsfälle	Nutzungen für die K-M-S- Prognose - gem. Tabelle 12				Anteil 70%	Karl-Marx-Straße - Anteil 70%			
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h			von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstunden-werte - 1h	
	Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fah-rer		Fuß-gänger	Rad-fahrer	Fuß-gänger	Rad-fahrer
2030						**2030**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	510	693	87	87	70%	357	485	61	61
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	401	818	73	94	70%	281	573	51	66
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	592	1.012	102	147	70%	414	708	71	103
2040						**2040**			
PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	540	735	92	92	70%	378	514	65	65
PPF02 - Wochenen-den außerhalb der Ferien (bis)	425	867	78	100	70%	298	607	54	70
PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (ext-rem)	627	1.072	108	156	70%	439	751	76	109

5. Vergleichsuferwege

Um Vergleiche zu dem Untersuchungsgebiet Griebnitzsee ziehen zu können und Validierungen für die Prognoseermittlung zu erhalten, wurden an 2 weiteren Uferwegen, die für die gemeinsame Geh- und Radwegenutzung freigegeben sind, die Verkehrssituation bewertet. Dafür wurden für die 2 Uferwege im gleichen Zeitfenster die Verkehre erfasst.

5.1 IST-Situation von 2 Vergleichswegen

Es wurde der Uferweg am Jungfernsee – nördlicher Abschnitt untersucht.

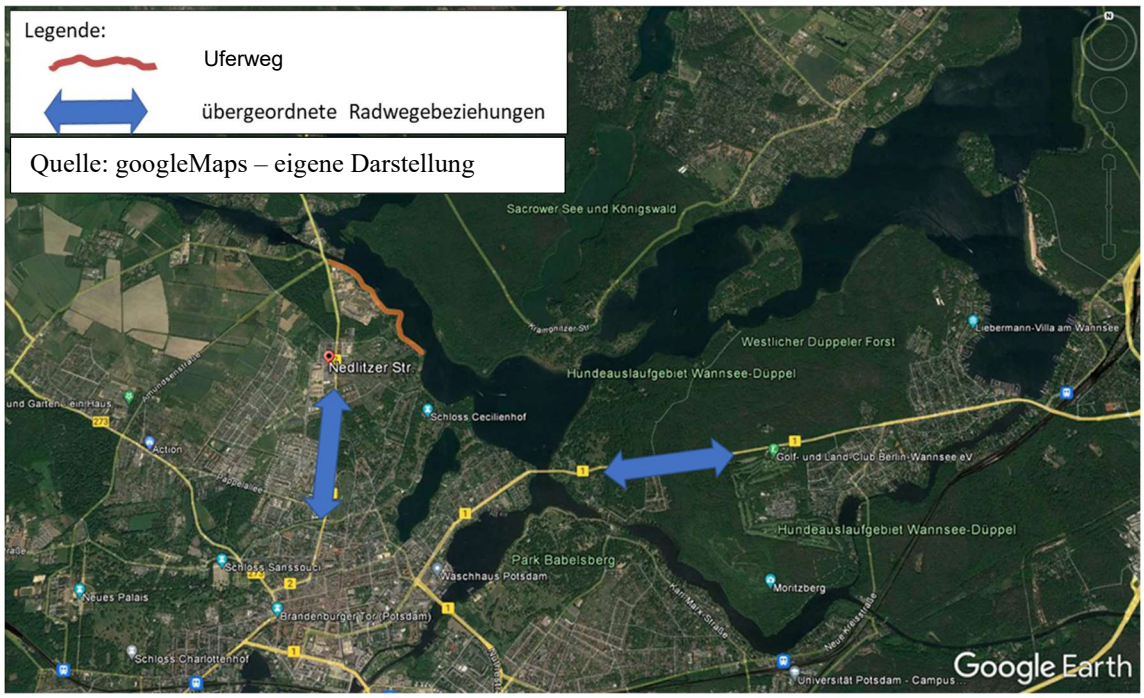


Abbildung 19 Uferweg Jungfernsee

Und ein Abschnitt des Uferwegs am Templiner See.

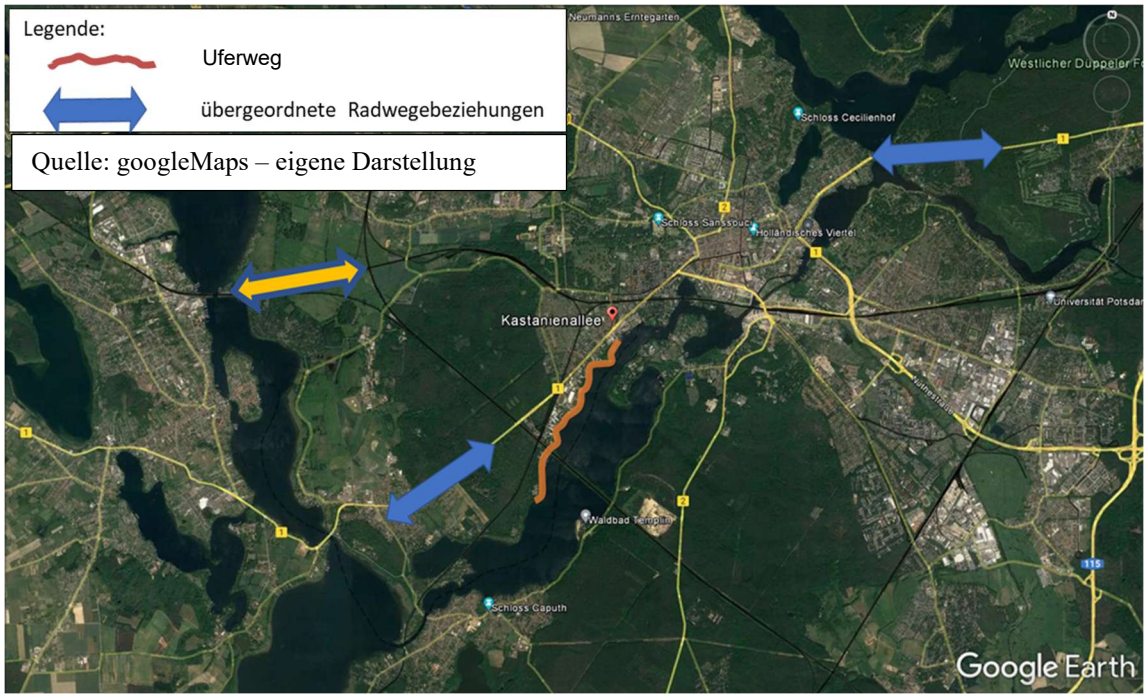


Abbildung 20 Uferweg Templiner See

Die Bestandswege haben Verbindungsfunktionen für Vororte und Stadtrandbezirke mit der Innenstadt/Potsdam Mitte.

Im Hinblick auf die Quell-Ziel-Bezüge und die zurückzulegenden Entfernungen über diese beiden Uferwege kann von einem höheren Fahrradanteil gegenüber dem geplanten Uferweg Griebnitzsee ausgegangen werden

Es besteht über den Uferweg Jungfernsee eine attraktive und auch technisch gute Verbindung von Campus Jungfernsee, den angrenzenden Gemeinden/Vororten Fahrland/Neu Fahrland in die Nauener Vorstadt, weiterführend bis Potsdam Süd und auch über die Radschnellverbindung (RSV) um bis nach Berlin zu gelangen.

Dies trifft ähnlich auch für den Templiner See zu. Hier besteht die Möglichkeit für die nicht motorisierten Verkehre, unabhängig der B1 und ohne große Umwegigkeiten aus den Städten Werder, den Gemeinden Geltow und weiteren Vororten. Ziele in Potsdam Mitte, bzw. auch direkt gelegene Ziele am Uferweg (u.a. den Olympiastützpunkt) zu erreichen.

5.2 Verkehrserhebung der 2 Vergleichswege

Die Verkehrserhebung wurde wie unter Ziffer 3.1 dargestellt und beschrieben durchgeführt. Die Ergebnisse werden unter Ziffer 3.3 und Anlage 3.2 mit aufgeführt.

Für jeden Uferweg wurden an den Anfangs- und Endpunkten Querstellenmessungen durchgeführt.

Jungfernsee:

Abbildung 21 Erfassungsquerschnitt am Jungfernsee – QJ1

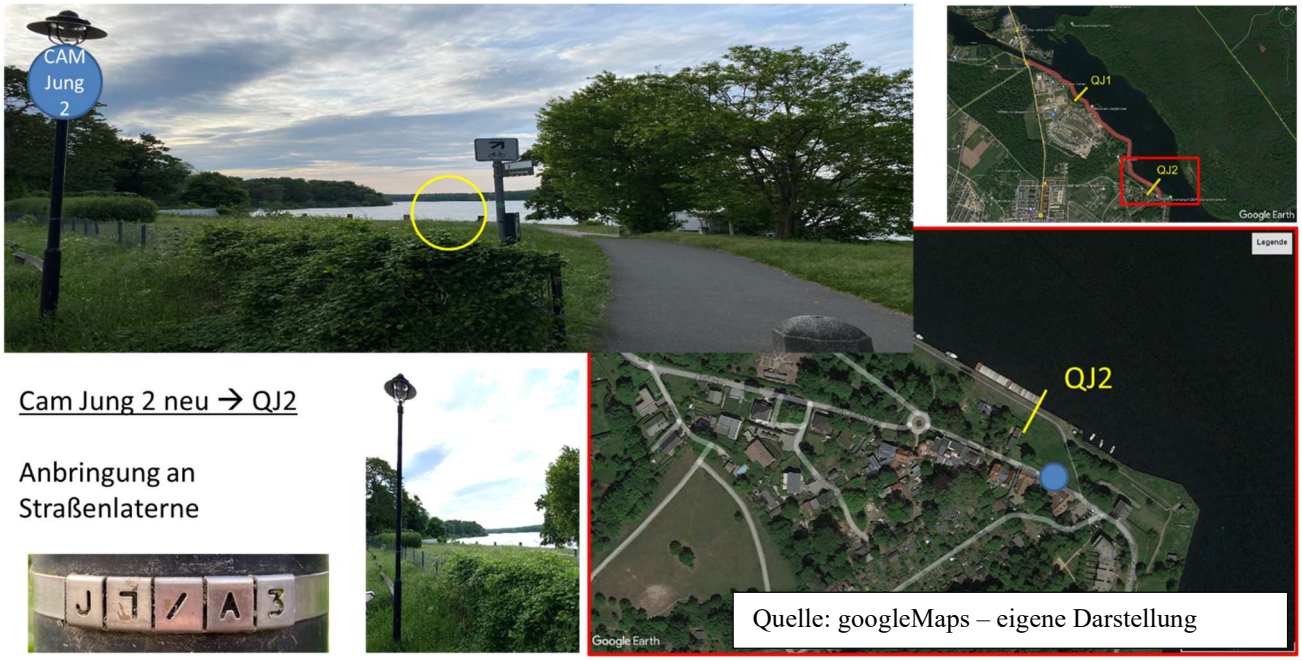


Abbildung 22 Erfassungsquerschnitt am Jungfernsee – QJ2

Templiner See:

Abbildung 23 Erfassungsquerschnitt am Templiner See – QT1

Abbildung 24 Erfassungsquerschnitt am Templiner See – QT2

Bei der Auswertung ergaben sich die folgenden ausgewerteten Mittelwerte zwischen den erfassten Querschnitten für die jeweilige Nutzungszeitperiode.

Tabelle 16 Auswertung – Mittelwerte Erfassung am Jungfernsee

Nutzungszeitkategorien	Mittelwert der Nutzungen für den Uferweg Jungfernsee zwischen QJ1 und QJ2		
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Feiertage - Pfingsten 2022	489	1.277	1.766
Wochenenden in den Ferien	399	1.011	1.410
Wochenenden außerhalb der Ferien	425	842	1.267
Wochentage in den Ferien	198	604	802
Wochentage außerhalb der Ferien	212	626	838

Tabelle 17 Auswertung – Mittelwerte Erfassung am Templiner See

Nutzungszeitkategorien	Mittelwert der Nutzungen für den Uferweg Templiner See zwischen QT1 und QT2		
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Feiertage - Pfingsten 2022	1.130	3.393	4.523
Wochenenden in den Ferien	874	2.380	3.254
Wochenenden außerhalb der Ferien	771	2.204	2.975
Wochentage in den Ferien	682	1.980	2.662
Wochentage außerhalb der Ferien	774	1.808	2.582

Im Ergebnis der Erfassung lässt sich feststellen, dass an den beiden Uferwegen deutlich höhere Nutzungszahlen durch Fußgänger und Radfahrer erfasst wurden.

Die Verhältnisse zwischen den beiden Nutzergruppen sind auch deutlich zum Radverkehr gelagert. So sind am Templiner See und am Jungfernsee an den Wochentagen und Wochenenden, unabhängig der Ferien, Verhältnisse von 1:3 erfasst worden.

Zwischen den Wochentagen außerhalb und in den Ferien wurden auch ähnliche Größenordnungen der Nutzungen erfasst, was für eine regelmäßige Nutzung, z. B. für Arbeitswege spricht.

Der höhere Anteil an Radfahrern begründet sich mit der unter Ziffer 5.1 beschriebenen örtlichen und verkehrstechnischen Lage der Wege im Bezug zum Erschließungsnetz der Stadt Potsdam.

5.3 Gegenüberstellung der 3 Uferwege

Für eine Gegenüberstellung der Uferwege, wird neben den Erhebungszahlen auch weitere Bewertungskategorien wie in Abb. 27 herangezogen. Diese sind:

- Netzplanung
- Aufenthaltsqualität
- Zeitliche Verteilung

<u>Netzplanung</u>

Für die Netzplanung kann festgestellt werden, im Rahmen der Radverkehrsinfrastrukturplanung der Stadt Potsdam die Bereiche der Uferwege / Radwege in verschiedene Kategorien eingeteilt wurden. Die zwei Kategorien sind das Grundnetz für den geplanten Uferweg Griebnitzsee und das Hauptnetz 2. Stufe für die beiden anderen Uferwege.

1. Grundnetz – Griebnitzsee – geplanter Uferweg: Das Grundnetz bildet die Basis des Radverkehrsnetzes. Es umfasst in der Regel die wichtigsten, flächendeckenden Radwege, die alle Ortsteile und zentrale Punkte einer Region verbinden. Die Radwege im Grundnetz sind meist breit, durchgehend und komfortabel gestaltet, um den Alltagsverkehr zu fördern. Sie sind so ausgelegt, dass sie eine sichere und bequeme Nutzung für alle Radfahrenden gewährleisten, unabhängig von der jeweiligen Route.

2. Hauptnetz 2. Stufe – Bereiche der Uferwege Templiner See und Jungfernsee: Das Hauptnetz 2. Stufe ist eine ergänzende Kategorie, die auf dem Grundnetz aufbaut. Es umfasst zusätzliche, oft spezifischere Radwege, die bestimmte wichtige Verbindungen oder touristische Routen abdecken. Diese Wege können variierende Qualitätsstandards aufweisen und sind vor allem für den überregionalen oder touristischen Radverkehr konzipiert. Das Hauptnetz 2. Stufe dient dazu, das Radverkehrsnetz zu erweitern und spezielle Bedürfnisse zu erfüllen, die im Grundnetz nicht vollständig abgedeckt werden.

Zusammenfassend lässt sich damit festhalten, dass das Grundnetz die grundlegende, flächendeckende Radverkehrsinfrastruktur bildet, die alle Ortsteile verbindet und auf Alltagsradverkehr ausgelegt ist.

Das Hauptnetz 2. Stufe ergänzt das Grundnetz durch spezielle, oft touristisch oder überregional orientierte Radwege, die zusätzliche Verbindungen schaffen.

Die Erhebungsergebnisse spiegeln die hier gewählten Netzplanungen wider. Die Prognosezahlen mit den vorgeschlagenen Prognoseentwicklungen für den geplanten Uferweg Griebnitzsee erscheinen in dieser Hinsicht plausibel.

Im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und die zeitliche Verteilung der Nutzung sind die 3 Uferwege nur bedingt vergleichbar. Wie die Netzplanung und auch die Erhebungen wiedergeben, wird am geplanten Uferweg Griebnitzsee, auf Grunde der beschriebenen Lage, Höhensituation und Einbindung in das Erschließungsnetz der Stadt Potsdam von einer anteilig höheren Freizeitnutzung (auch Werktags) als bei den beiden anderen Uferwegen ausgegangen werden können.

Für die Aussagen zum geplanten Uferweg Griebnitzsee kann somit, im Vergleich zu den beiden anderen bestehenden Uferwegen festgehalten werden, dass die prognostizierten Nutzungszahlen in der gebildeten Größenordnung und Nutzungsverteilung plausibel erscheinen.

Für die Wegedimensionierung des geplanten Uferwegs Griebnitzsee wird empfohlen, diesen gemäß dem gewählten Leitfaden nach NRVP 2020 zu planen.

Die Uferwege Templiner See und Jungfernsee können zum Vergleich/Validierung der aktuellen Untersuchung herangezogen werden.

Auf Grund der übergeordneten Verkehrsverteilung / Nutzungsziele, sowie dem Alter der vorhandenen Uferwege, sollten diese für die Wegedimensionierung des geplanten Uferweg Griebnitzsee nicht herangezogen werden.

6. Wegedimensionierung

6.1 Methodik

Die zu ermittelten Nutzerzahlen des Uferwegs stellen nur einen Teil der verkehrstechnischen Forderungen dar. In einer weiterführenden fachlichen Beurteilung ist eine Aussage zu treffen auf welchen Wegebreiten die verschiedenen Nutzergruppen gemeinsam oder getrennt voneinander geführt werden sollten.

Für die Dimensionierung von Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen können als allgemein anerkannte Empfehlungen folgende Unterlagen zur Anwendung kommen:

- ERA-10 – Ziffer 10 – selbständig geführte Radwege
- EFA 2002 – Ziffer 3.1.2.4 - Selbständig geführte Gehwege

Beide Unterlagen sind aktuell gültig aber gemäß Veröffentlichungsdatum schon etwas älter. Durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ist eine Aktualisierung der ERA frühestens 2025 in Aussicht gestellt. So wird empfohlen bereits jetzt aktuellere Planungsempfehlungen wie Empfehlungen aus dem NRVP 2020; Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen; Leitfaden für Planer:innen im Vergleich mit einzubeziehen.

Die ERA 10 trifft Aussagen zu straßenbegleitender Fuß- und Radverkehrsführung, welches für den Uferweg nur bedingt zutrifft, da es sich um einen selbstständig geführten Weg handelt.

So wird gemäß ERA-10; Ziffer 10.2 bei wichtigen Radverkehrsverbindungen, vor allem im Grünbereich, bei starkem Fußgänger- oder Radverkehr eine Trennung der Verkehre empfohlen. [Quelle: ERA 10]

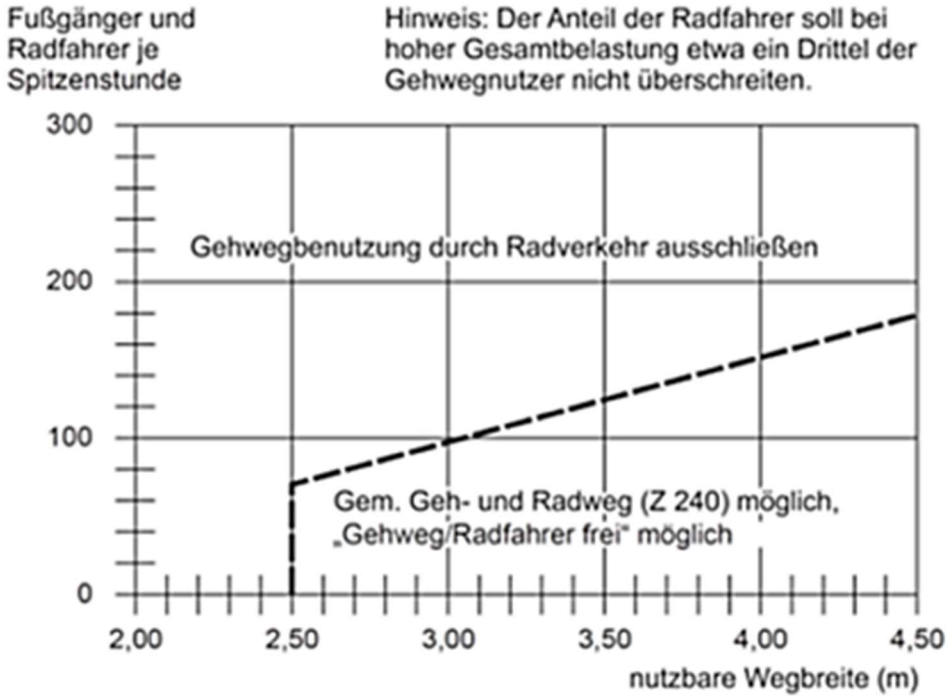


Abbildung 25 Nutzungsabhängige Einsatzgrenze für die gemeinsame Führung von straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehr

Mit Bezug auf diese Grafik sollte somit bei einer Wegbreite von 3,00m ab einer höheren Auslastung von 100 Fußgängern und Radfahrern in der Spitzenstunde eine Gehwegbenutzung durch Radfahrer ausgeschlossen werden.

Grundsätzlich ist jedoch festzuhalten, dass die in Abbildung 25 dargestellten Empfehlungen nicht für den zu untersuchenden Uferweg in Ansatz zubringen sind. Die Abbildung zeigt Einsatzgrenzen von straßenbegleitenden Wegen. Bei diesen gibt es dann auch die Möglichkeit den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Diese Möglichkeit gibt es nicht / würde es am Uferweg nicht geben.

Mit Bezug zum Radverkehrskonzept 2017 der Stadt Potsdam ist festzuhalten, dass sowohl die K-M-S als auch die R-B-S parallel zum durchgehend geplanten Uferweg, als Hauptroute der 1. Stufe für den Radverkehr ausgewiesen sind und in den weiteren Ausbauplanungen die entsprechenden Radwegeführungen Berücksichtigung finden werden. Der geplante durchgehende Uferweg am Griebnitzsee ist Teil des ausgewiesenen Grundnetzes[2] (s. Zielnetz Radverkehr im Radverkehrskonzept, Karte 1).

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) des BMDV ist die strategische Leitlinie zur Radverkehrsförderung in Deutschland. Er bündelt Ziele, Maßnahmen und Handlungsfelder zur sichereren, komfortablen und attraktiven Mobilität für Radfahrende und arbeitet mit Ländern, Kommunen, Forschungseinrichtungen, Verbänden und Bürgerbeteiligung.

- Vier zentrale Handlungsfelder (NRVP 3.0 bis 2030):
  1. Bessere Rahmenbedingungen: Ausbau der Radinfrastruktur, Mitnahme im ÖPNV, Integration in Verkehrsplanung.
  2. Sichere & saubere Mobilität: Verkehrssicherheit erhöhen, Unfälle reduzieren, CO_2-Reduktion fördern.
  3. Innovationen & Digitalisierung: Intelligente Verkehrssteuerung, digitale Navigation, Förderung von Pedelecs/Lastenrädern/Sharing.
  4. Fahrrad- und Verkehrskultur: Bewusstsein, fahrradfreundliche Betriebe/Kommunen, Miteinander im Verkehr.

- Zielkategorien (Ausbau/Ergebnisse):
  - Infrastruktur & Planung: Radverkehrsnetze ausbauen
  - Sicherheit & Vision Zero: Unfallrückgänge
  - Intermodalität & Verknüpfung: bessere Anbindung an Bahn/Bus/Auto
  - Förderung & Finanzierung: Bundesmittel für Radverkehr
  - Forschung & Digitalisierung: neue Technologien

[2]Radverkehrskonzept Potsdam 2017, DS. – NR. 17/SVV/0020, beschlossen durch die Stadtverordneten am 03. Mai 2017

- NRVP 3.0: Fokus auf nachhaltige, flächendeckende Förderung, zentrale Rolle der Radschnellwege (5–20 km) zur Alltagsmobilität, Verknüpfung mit Bahnhöfen/ÖPNV, Interaktion von Haupt- und Nebenrouten. Zwei weitere Wegkategorien:
  - Nebenrouten (Ergänzungsnetz): Quartiere, weniger befahrene Strecken
  - Freizeit- & touristische Radwege: Fernradwege/Radreisen
  - Intermodale Verbindungen & Abstellanlagen: Schnittstellen zu ÖPNV/Sharing
- Warum Kommunen NRVP anwenden:
  - finanzielle Förderung,
  - bessere Sicherheit,
  - attraktivere Städte,
  - Nachhaltigkeit/Klimaschutz,
  - Intermodalität/Vernetzung.

Aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) wurden Planungsempfehlungen (Leitfaden für Planer:innen für „Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen“) ausgesprochen, welche detaillierter auf die Weggestaltung und Nutzung eingehen.

So wurde für den Untersuchungsraum, gemeinsam mit der Stadt Potsdam, ein Konzept entwickelt, wie die geplanten Berliner Radschnellwege in die benachbarten Kommunen verlängert werden und besser vernetzt werden können.

Die vorgeschlagenen Streckenverläufe bestätigen die Abb. 26 mit den angesetzten überregionalen Hauptverkehrsachsen.

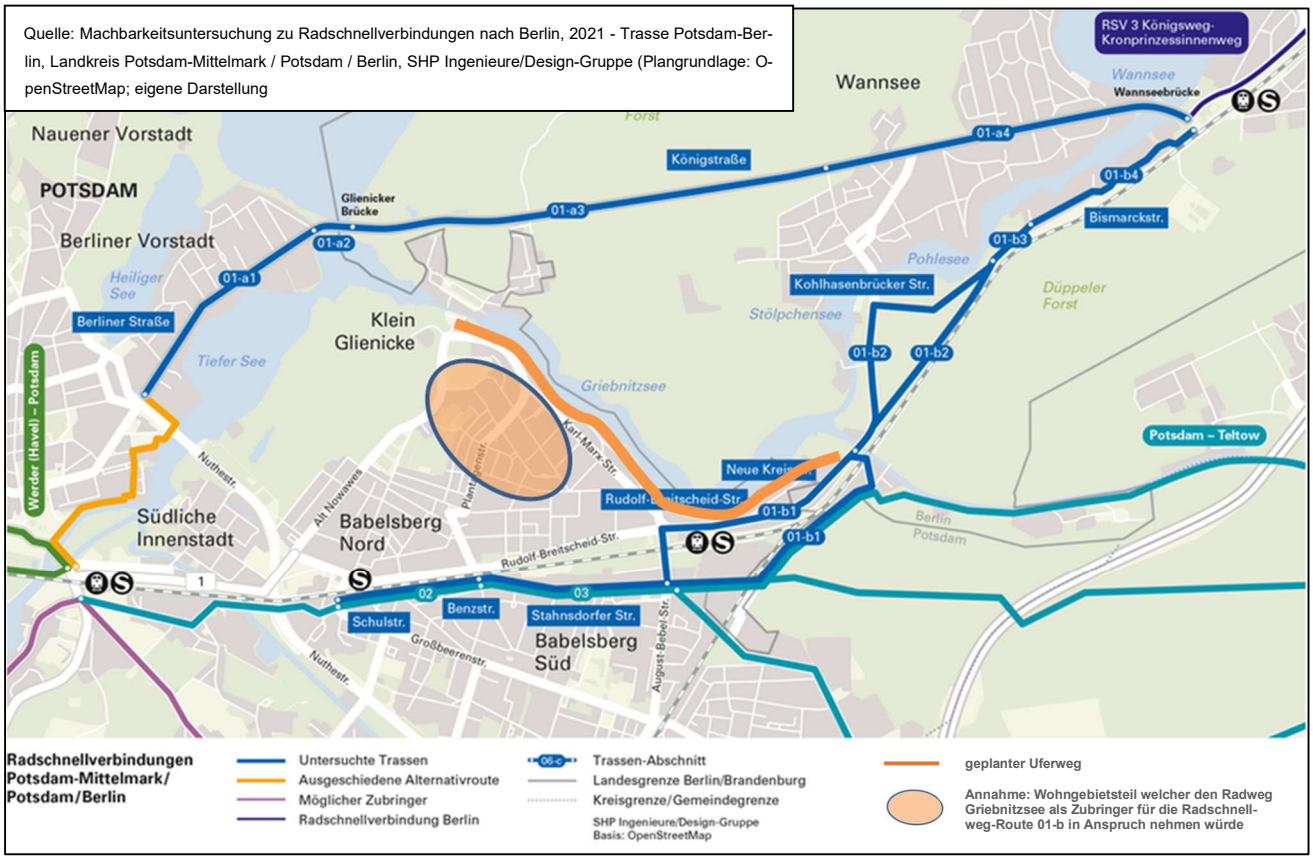


Abbildung 26 Bezug Griebnitzsee-Uferweg zur Radschnellwegeverbindung Potsdam/Berlin

Nach unserer Einschätzung besteht nur ein indirekter Bezug des angrenzenden Wohngebiets und dem Radweg Griebnitzsee als Zubringer für die Radschnellweg-Route 01-b.

Nach Bewertung durch PST verbleibt der geplante Griebnitzsee-Uferweg, auch mit den geplanten Radschnellwegen, in der Kategorie Grundnetzstandard und kann damit zu einer Verbesserung der Vernetzung der Radschnellwege untereinander dienen.

In der Planungsempfehlung werden neben der beschriebenen Führungsform und Anzahl an Verkehrsteilnehmern auch die Aufenthaltsqualität in der Wegebreite berücksichtigt (siehe Abb. 27).

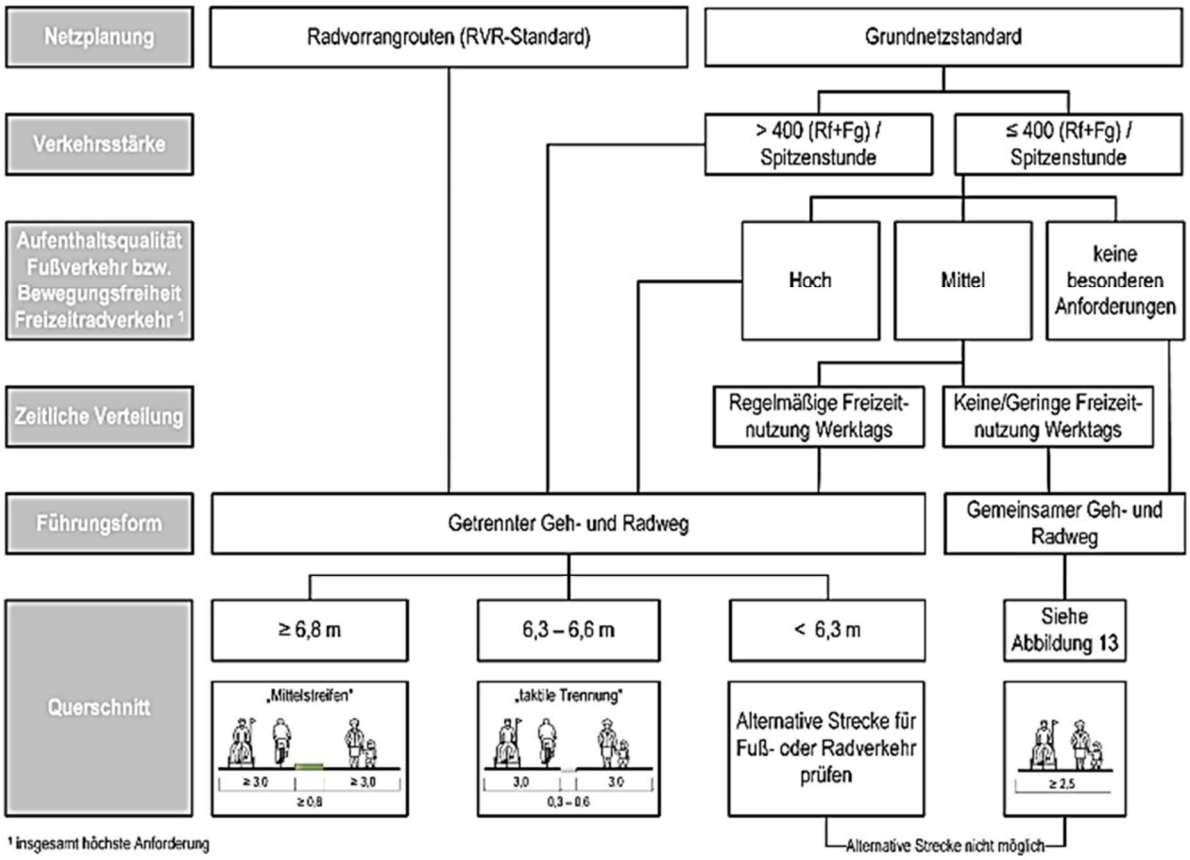


Abbildung 27 Bestimmung der erforderlichen Führungsformen nach NRVP

Bei einer Nutzung von weniger als 400 Verkehrsteilnehmern pro Stunde wird, eine gemeinsame Wegeführung als möglich erachtet (siehe Abb. 27 – Verkehrsstärke). Neben der Verkehrsstärke von Radfahrern und Fußgängern wird auch die Aufenthaltsqualität sowie die zeitliche Nutzungsverteilung und die Führungsformen mit bewertet.

Das Diagramm Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der Wegbreite nach NRVP 2020 aus der Studie „Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen“ (siehe Abb. 28), stellt die verträglichen Verkehrsstärken von Fußgängern und Radfahrern in Abhängigkeit von der Wegbreite dar. Es hilft Planern, zu entscheiden, ob eine gemeinsame oder getrennte Führung sinnvoll ist.

Aufbau des Diagramms

- Y-Achse: Fußgängerverkehrsstärke (Personen pro Stunde)
- X-Achse: Radverkehrsstärke (Fahrten pro Stunde)
- Linien im Diagramm: Sie markieren verschiedene Wegbreiten (z. B. 2,50 m, 3,00 m, 4,00 m).

Als Hilfestellung zur Interpretation des Diagramms

- Links unten: Geringe Fußgänger- und Radverkehrsstärken → Gemeinsame Nutzung ist unproblematisch, auch bei schmalen Wegen.
- Mitte des Diagramms: Höhere Verkehrsdichten → Ab einer bestimmten Belastung muss der Weg breiter sein (z. B. 3,00 m statt 2,50 m).
- Rechts oben: Sehr hohe Fußgänger- und Radverkehrsbelastung → Gemeinsame Nutzung wird konfliktträchtig, eine Trennung der Verkehre ist notwendig.

Aus dem Diagramm lassen sich die planerischen Konsequenzen ableiten, dass bei geringer Auslastung eine schmalere gemeinsame Wegeführung (z. B. 2,50 m) reicht, ab mittleren Verkehrsstärken die Wegbreite auf 3,00 m oder mehr erhöht werden sollten und bei hoher Nutzung eine Trennung von Rad- und Fußverkehr (z. B. mit separaten Wegen) erforderlich ist.

Gemäß Abb. 28 unter Punkt 4 wird über die linearen, parallel verlaufenden Funktionen für die geringe und mittlere Aufenthaltsqualität eine Differenz der Wegebreite von 0,65 m angegeben.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Diagramm zeigt, ab wann sich eine gemeinsame Nutzung von Fuß- und Radwegen als problematisch erweist, bzw. um Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren. Es dient als wichtige Planungshilfe für Planer und Kommunen, um Konflikte zu vermeiden und Wege entsprechend den erwarteten Verkehrsstärken zu dimensionieren.

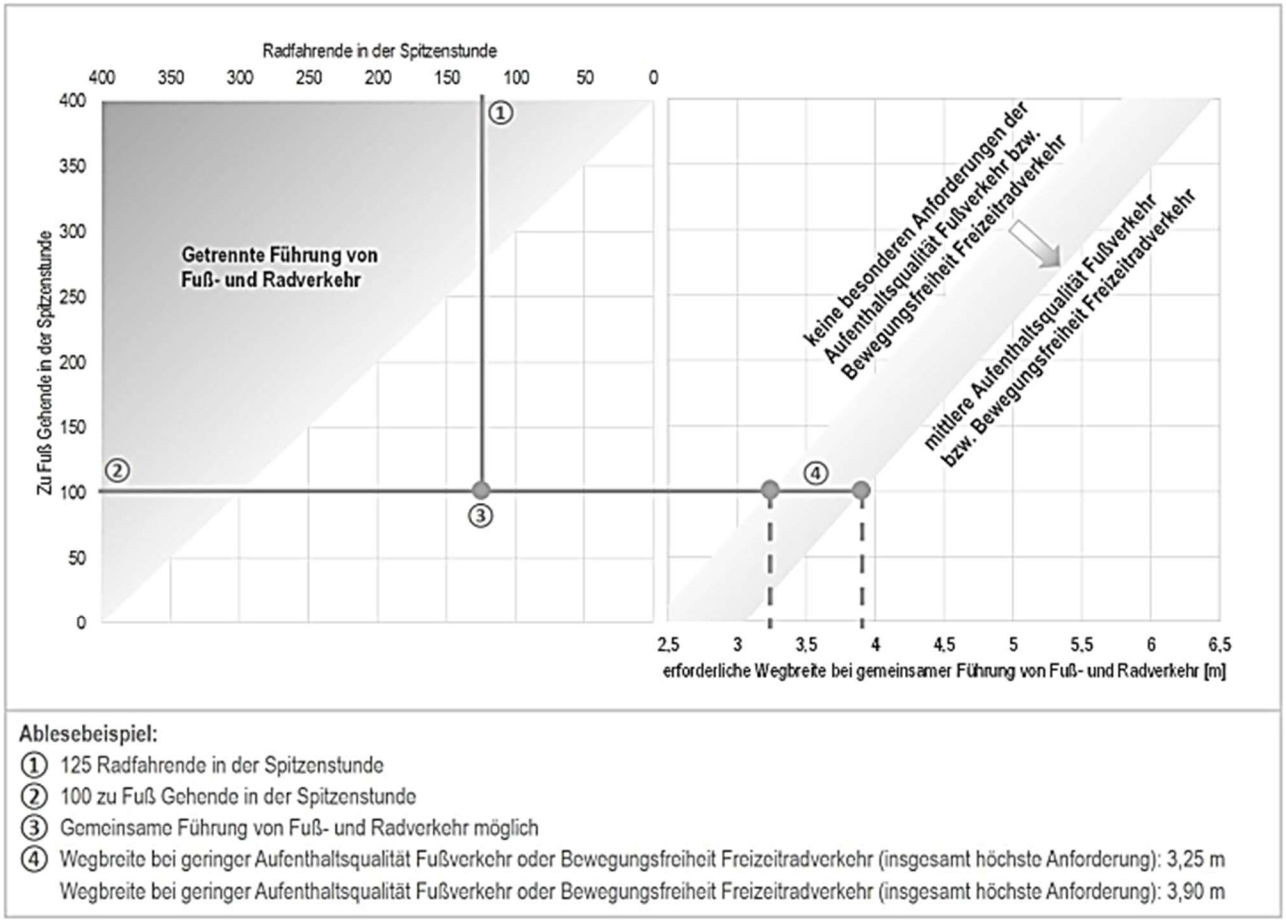


Abbildung 28 Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der Wegbreite nach NRVP 2020

6.2 Dimensionierungsempfehlung Griebnitzsee-Uferweg auf Grundlage NRVP 2020

Mit den aufgeführten Bemessungsfällen, Prognosehorizonten und Spannweiten für die Nutzungsverteilung ergeben sich insgesamt 36 Untersuchungsfälle (U1 bis U36), für die gemäß den Empfehlungen des NRVP 2020 eine Bewertung für Wegebreiten durchgeführt wurde. Dabei werden jeweils 12 Bemessungsfälle pro anteilige Überlagerung durch die K-M-S (3 x 12 für 30% und 50% und 70%) gebildet (gem. Ziffer 4.2.5, Tabellen 13, 14 und 15).

In den 3 Überlagerungsgruppen werden die jeweiligen Untersuchungsfälle nach Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern (siehe Ziffer 4.2.3) und den Prognosehorizonten des Bevölkerungswachstums (siehe Ziffer 4.2.1) abgebildet.

Über die gebildeten 3 Prognose-Planfälle (PPF 01 bis 03) ergeben sich damit die hier bewerteten 3 x 4 x 3 = 36 Untersuchungsfälle für die Dimensionierungsempfehlung/-bewertung des geplanten Radweges.

Tabelle 18 Zusammenfassende Auflistung der betrachteten Planfälle mit Prognosewerten

Plan-fall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prog—nose--horizont	Bemessungsfall	Prognosewerte		
					Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgän-ger	Rad-fahrer	Gesamt Fg +Rf
U1	30%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	69	58	127
U2	30%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	114	97	211
U3	30%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	147	131	278
U4	30%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	74	62	135
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	126	108	234
U6	30%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	162	145	307
U7	30%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	58	70	128
U8	30%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	90	121	211
U9	30%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	116	162	278
U10	30%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	62	74	135
U11	30%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	99	135	234
U12	30%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	128	179	307
U13	50%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	87	76	162
U14	50%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	129	116	245
U15	50%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	167	161	328
U16	50%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	92	80	172
U17	50%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	142	128	270
U18	50%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	184	176	360
U19	50%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	76	88	163
U20	50%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	105	140	245
U21	50%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	136	192	328
U22	50%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	80	92	172
U23	50%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	115	155	270

Plan-fall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prog-nose-horizont	Bemessungsfall	Prognosewerte		
					Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgän-ger	Rad-fahrer	Gesamt Fg +Rf
U24	50%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	150	210	360
U25	70%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	104	93	197
U26	70%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	143	135	278
U27	70%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	187	190	378
U28	70%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	111	99	209
U29	70%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	157	148	305
U30	70%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	206	207	413
U31	70%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	93	105	198
U32	70%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	119	159	278
U33	70%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	156	221	378
U34	70%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	99	111	209
U35	70%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	130	175	305
U36	70%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	172	241	413

Grundsätzlich stellen die Prognosewerte der Spitzenstunde für Radfahrer und Fußgänger nicht die alleinige Bewertung für die Wegedimensionierung dar.

So ist, gemäß der mit der Stadt Potsdam als Grundlage für die Dimensionierung zu verwendender Leitfaden für Planer*innen zum NRVP 2020, Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen (gem. Ziffer 6) anzuwenden und für die Wegedimensionierung weitere Kategorien, wie die Netzplanung, die Aufenthaltsqualität und zeitliche Verteilung zu berücksichtigen.

Für den Uferweg wurde definiert, dass dieser im Bezug zur Netzplanung der Radschnellwege zum Grundnetzstandard zu zählen ist.

Für die Untersuchungsfälle 30 und 36 ergeben sich prognostizierte Verkehrsstärken von mehr als 400 Rf+Fg / Spitzenstunde.

Gemäß dem Leitfaden wäre somit eine getrennte Geh- und Radwegeführung zu empfehlen, welche eine Mindestbreite von > 6,30 m bedingen würde. Soweit diese Breite nicht realisierbar ist, sollten alternative Strecken für Fuß- oder Radverkehr gesucht werden.

Für die prognostizierte Verkehrsstärken von weniger als 400 Rf+Fg / Spitzenstunde stellt die Aufenthaltsqualität einen Einflussfaktor dar (siehe Abb. 27). Da der Uferweg vorrangig zur Naherholung der Allgemeinheit vorgesehen ist, wird von mindestens einer „mittleren“ Qualität ausgegangen.

Mit der alleinigen Bewertung der Prognosewerte für den Uferweg ist von einer regelmäßigen Freizeitnutzung Werktags auszugehen. Gemäß Abbildung 27 wäre somit eine getrennte Geh- und Radwegeführung zu empfehlen, welche eine Mindestbreite von > 6,30 m. Soweit diese Breite nicht realisierbar ist, sollten alternative Strecken für Fuß- oder Radverkehr gesucht werden.

Auf Grund der anzunehmenden Überlagerungen, bzw. Verlagerungen von Verkehrsteilnehmern der K-M-S, kann auf dem geplanten Uferweg von einem prozentual geringeren Anteil an Freizeitnutzung an Werktagen ausgegangen werden. Zu gegenwärtigen Zeitpunkt wird davon ausgegangen, dass an dem geplanten Uferweg keine gastronomischen Einrichtungen vorgesehen sind. Offizielle Badestellen und andere größere Freizeitanlagen sind am geplanten Uferweg aktuell nicht vorgesehen.

Die Radwegweisung und auch der Berliner Mauerweg werden aktuell nicht über den Uferweg geführt. Die war auch schon so, als dieser noch durchgängig offen war. Damit bestand und würde auch schon eine alternative Führung für den Radverkehr zum geplanten Uferweg bestehen.

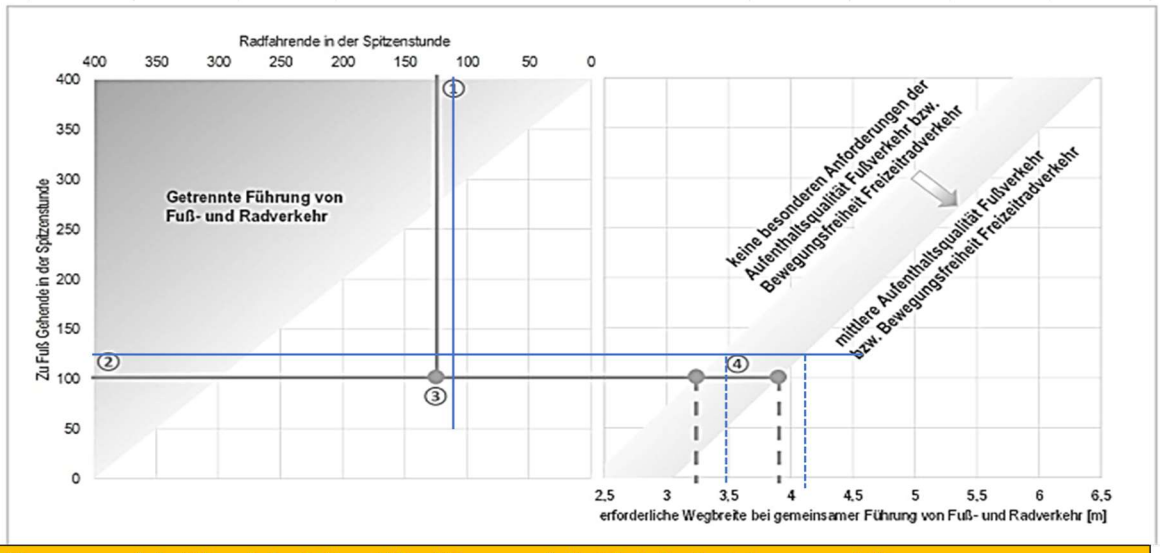
Damit würde sich der Uferweg vorrangig an Spaziergänger und an Verkehrsteilnehmer/Radfahrer mit erhöhtem Zeitkontingent und hohem Sicherheitsempfinden richten, um den möglichen Verkehrskonflikten auf den parallel verlaufenden Straßen zu entgehen.

Nach dieser Annahme wurden für die restlichen Bemessungsfälle gemäß Abbildung 28 empfohlene Wegebreiten (von-bis) ermittelt. Diese Werte können Sie der Anlage 10 entnehmen. Die Herleitungsdiagramme zu den einzelnen Bemessungsfällen sind ebenfalls in Anlage 11 beigefügt.

Als Beispiel ist hier im Textteil der Untersuchungsfall 5 dargestellt. Dieser geht von dem bemessungsrelevanten (-bis) – Planfall PPF02 aus, berücksichtigt das Entwicklungsszenario 2040 für die Stadt Potsdam und geht von dem ursprünglichen Verhältnis zwischen Rad- und Fußverkehr von 43:57 (gemäß den Erfassungen am durchgehenden Uferweg von 2007 und 2008). Zusätzlich wird noch die Entwicklungsannahme berücksichtigt, dass 30% der Verkehrsteilnehmer (Fuß-/Rad) der K-M-S den geplanten Uferweg nutzen würden.

Untersuchungsfall U5

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.007	923	126	108	234



Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Abbildung 29 Wegedimensionierung für den Untersuchungsfall U5 - beispielhaft

Aus den 36 Untersuchungsfällen bilden die Prognosewerte mit dem Entwicklungshorizont 2040 und dem PPF2 Wochenenden außerhalb der Ferien sowie einer Umlegung von 30% der Nutzungsanteile aus der K-M-S den realistischsten Ansatz (siehe Abb. 29) der auch für die weiteren Wegeplanungen Verwendung finden sollte.

Aus diesem Untersuchungsfall ergeben sich für die Trendprognose Nutzerzahlen von durchschnittlich 1.900 Nutzern am Tag (1.007 Fg + 923 Rf [gem. Abb. 29 und Anlage 11]) auf dem geplanten Uferweg.

Die Ausreiser bilden die Untersuchungsfälle an den Feiertagen (Pfingsten), bei denen im Prognosehorizont 2040 so hohe Verkehrsmengen zu berücksichtigen wären, dass einen gemeinsame Geh- und Radwegeführung nicht empfohlen wird. Da diese Feiertage mit der höchsten Sonnendauer nur 3 Tage im Jahr sind, stellen die nicht den durchschnittlichen Jahreswert dar.

Die empfohlenen Wegebreiten (unter Berücksichtigung des Sicherheitsstreifens von 0,50m beidseitig) liegen alle über 4,00m. Auch bei einer Zielbreite von bis zu 4,50m erfüllen nur 17 der Untersuchungsfälle diesen Wert. Auf Grund der eher anzustrebenden mittleren Aufenthaltsqualität für einen Uferweg wären auch tendenziell die oberen Wegebreitenempfehlungen in Ansatz zu bringen.

Bei einem 2026 doch anzustrebenden Planungshorizont von 14 Jahren (20240) würden keiner der gebildeten Untersuchungsfälle eine Wegebreite von 4,00m, bzw. 4,50m realisieren können.

Zusammenfassend für alle Untersuchungsfälle ergeben sich die folgenden Wegebreitenempfehlungen nach dem Leitfaden des NRVP 2020.

Tabelle 19 Empfohlenen Wegebreiten für die Untersuchungsfälle U1 bis U36

Plan-fall-Nr.	Anteilige Prog-nose-werte K-M-S	Verhält-nis Rad-fahrer Fußgän-ger	Prog-nose-hori-zont	Bemessungsfall	Annahme: keine besondere Anforderung bis mittlere Aufenthaltsqualität und keine bis geringe Freizeitnutzung an Werktagen			
					Empfohlene Weg-breite gemeinsamer Fuß-Radweg		Vorhaltebreite bei beidseitigem Sicher-heitsstreifen von 0,50 m	
					von	bis	von	bis
U1	30%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U2	30%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U3	30%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,60 m	4,25 m	4,60 m	5,25 m
U4	30%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,05 m	3,70 m	4,05 m	4,70 m
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U6	30%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U7	30%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U8	30%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U9	30%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U10	30%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	2,90 m	3,55 m	3,90 m	4,55 m
U11	30%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,25 m	3,90 m	4,25 m	4,90 m
U12	30%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U13	50%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U14	50%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U15	50%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,85 m	4,50 m	4,85 m	5,50 m
U16	50%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U17	50%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,55 m	4,20 m	4,55 m	5,20 m
U18	50%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,90 m	4,55 m	4,90 m	5,55 m
U19	50%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U20	50%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,30 m	3,95 m	4,30 m	4,95 m
U21	50%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U22	50%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,10 m	3,75 m	4,10 m	4,75 m
U23	50%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U24	50%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,65 m	4,30 m	4,65 m	5,30 m

Plan-fall-Nr.	Anteilige Prog-nose-werte K-M-S	Verhält-nis Rad-fahrer Fußgän-ger	Prog-nose-hori-zont	Bemessungsfall	Annahme: keine besondere Anforderung bis mittlere Aufenthaltsqualität und keine bis geringe Freizeitnutzung an Werktagen			
					Empfohlene Weg-breite gemeinsamer Fuß-Radweg		Vorhaltebreite bei beidseitigem Sicher-heitsstreifen von 0,50 m	
					von	bis	von	bis
U25	70%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,30 m	3,95 m	4,30 m	4,95 m
U26	70%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,60 m	4,25 m	4,60 m	5,25 m
U27	70%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,95 m	4,60 m	4,95 m	5,60 m
U28	70%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,35 m	4,00 m	4,35 m	5,00 m
U29	70%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U30	70%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)				
U31	70%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,20 m	3,75 m	4,20 m	4,75 m
U32	70%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,45 m	4,10 m	4,45 m	5,10 m
U33	70%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U34	70%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,25 m	3,90 m	4,25 m	4,90 m
U35	70%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U36	70%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)				

7. Verkehrskonzeptionelle Empfehlungen für den geplanten Uferweg Griebnitzsee

7.1 Wertung der Untersuchungsergebnisse zur Wegedimensionierung

Für die weiterführenden Planungen wird empfohlen die Prognosehorizonte von 2040 weiter zu verfolgen. Die Untersuchungsfälle für 2030 würden bereits in 4 Jahren erreicht sein und das B-Planverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Für eine zukunftsorientierte Planung/Umsetzung wäre damit der Planungsausblick von 14 Jahren zu empfehlen.

Für einen realistischen Ansatz wird eine anteilige Verlagerung von 30% der K-M-S auf den geplanten Uferweg gesehen.
Diese Annahme sollte trotzdem als eine Worst-Case-Betrachtung angesehen werden, da in Richtung Norden die Querschnittswerte auf der K-M-S eher kleiner ausfallen.

Somit ist mit dem homogenen Ansatz auf dem Streckenverlauf die sichere Variante für den Bemessungsfall gegeben.

Für ein konfliktfreies und sicheres Verkehrsverhalten mit Potential auf ggf. weitere Entwicklungen der Stadt Potsdam sollte nicht von den Minderwerten ausgegangen werden. Es wird empfohlen die obere Grenze der zu empfehlenden Wegebreiten zu verwenden.

Für eine sichere Wegeführung wäre noch abzuwägen, wie oft ein solches Extremereignis wie Pfingsten im Jahr auftritt und ob darauf aufbauend der Weg dimensioniert werden sollte. Planungstechnisch wird empfohlen, auch in Anlehnung an andere Planungsrichtlinien für weitere Verkehrsteilnehmer (wie die RASt06), nicht von Extremereignissen auszugehen und eher wie beim DTVw (durchschnittlichen täglichen Verkehr werktags) eine Dimensionierung/Planung zu gründen oder alternative verkehrstechnische Empfehlungen/Konzepte zu entwickeln.

Für die in dieser Untersuchung empfohlenen Untersuchungsfälle U5 und U11 werden Wegebreiten für den PPF02 (Wochenende außerhalb der Ferien) von 3,90 bis 4,15 m, gemäß dem anzuwendenden Leitfaden empfohlen (für die Extremereignisse [PPF03] von 4,10 bis 4,40 m).

Es sollte für die Wege und möglichen angrenzenden Zaunanlagen zusätzlich ein Sicherheitsstreifen von mindestens 0,50 m beidseitig mit vorgesehen werden.

Insofern für den geplanten Uferweg die hier benannten Wegebreiten mit Sicherheitsstreifen nicht umsetzbar sind, bestehen neben der Ausbildung eines selbständig geführten getrennten Geh- und Radweges weitere verkehrstechnische Möglichkeiten zur Führung des Fuß-und Radverkehrs.

So ist es wie in einigen Teilabschnitten auch bereits jetzt, auf dem geplanten durchgängigen Uferweg möglich, geregelt durch das VZ240 – gemeinsamer Gehweg-/Radweg, beide Verkehrsteilnehmer auf dem geplanten Uferweg zu führen.

Abbildung 30 Verkehrszeichen VZ 240

Dabei ist die gegenseitige Rücksichtnahme das oberste Gebot und der Radverkehr muss seine Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anpassen. Das bedeutet, dass sie sich oft im Schritttempo bewegen müssen, besonders bei hohem Fußgängeraufkommen.

Ein Gehweg, der mit dem Verkehrszeichen (VZ) 239 (blaues Schild mit Fußgängersymbol) gekennzeichnet ist, darf grundsätzlich nicht mit dem Fahrrad befahren werden. Es handelt sich um einen exklusiven Verkehrsraum für Fußgänger. Alternativ zum gemeinsamen Geh- und Radweg kann jedoch auch die Duldung des Radverkehrs auf dem Gehweg erfolgen.

Mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei" (VZ 1022-10) unter dem Gehwegschild, ist das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Fußgänger haben hierbei absoluten Vorrang, dürfen weder behindert noch gefährdet werden.

Abbildung 31 Ausschilderung Gehweg mit Duldung Radverkehr über VZ1022-10

Entsprechende Empfehlungen werden ebenfalls im Leitfaden des NRVP 2020, auf Seite 20 behandelt.

7.2 Handlungsempfehlung zur Gestaltung des geplanten Uferwegs

Auf Grund der empfohlenen Wegebreiten und der empfohlenen StVO-rechtlichen Beschilderung des geplanten Uferweges empfiehlt sich der Bezug zu den bereits in Ziffer 5.1 benannten Vergleichs-Uferwegen. Beide Uferwege (Jungfernsee / Templiner See) sind abschnittsweise als gemeinsamer Geh- und Radweg beschildert. Somit kann auch die vorhandene Ausgestaltung als Anlehnung Verwendung finden. Es gibt keine starre Vorgabe für Oberflächenbeläge. Auch bei den Vergleichswegen finden sich abschnittsweise unterschiedliche Ausführungen des Oberflächenbelags.

Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg (bei Verkehrszeichen **VZ 240**) gibt es keine „eine“ Standardlösung – aber es haben sich klare Empfehlungen aus der Praxis etabliert.

Entscheidend sind Nutzung, Lage und Belastung.

Empfohlener Wegeaufbau

1. Oberfläche (Deckschicht)

- **Asphalt (fein, glatt)** zu empfehlende Lösung

  ✓ angenehm für Radfahrer

  ✓ auch gut für Fußgänger (Kinderwagen, Rollstuhl)

  ✓ langlebig und pflegeleicht

- **Alternative:**
  - Betonpflaster → eher zweite Wahl (unruhiger zu fahren)
  - wassergebundene Decke → für naturnahe Wege, nicht bei viel Verkehr

2. Tragschicht (darunter)

- Schottertragschicht (gut verdichtet)
- sorgt dafür, dass der Weg stabil bleibt und sich nicht verformt

3. Frostschutzschicht

- grober Schotter/Kies
- verhindert Schäden durch Frost im Winter

Wichtige Zusatzpunkte

Sicherheit

- gute Sicht (keine engen Kurven)
- klare Beschilderung
- ggf. Markierungen (Mittellinie bei viel Verkehr)

Barrierefreiheit

- möglichst glatte Oberfläche
- keine hohen Kanten oder Stufen

Entwässerung

- leichtes Gefälle (ca. 2 %)
- damit Regenwasser ablaufen kann

Naturnahe Wege

Wenn der Weg z. B. am Wasser oder im Landschaftsraum liegt:

- wassergebundene Decke möglich
- aber:
    - schlechter bei Regen
    - höherer Pflegeaufwand
    - weniger komfortabel fürs Radfahren

Gestaltungsbeispiele aus den Vergleichswegen:

Abbildung 32 Uferweg Templiner See mit Asphaltbelag

Abbildung 33 Uferweg Templiner See – Ausführung mit Wassergebundener Decke

Für den geplanten Uferweg verbleiben neben der Gestaltung des Weges auch die vorhandene Höhensituation. So wird mit einem durchgehenden Uferweg die Thematik der teilweise vorhandenen Treppenanlagen / Stufenanlagen in den einzelnen Stichwegen nicht verbessert. Dafür gibt es ebenfalls Lösungen / Handlungsempfehlungen. Diese werden oft dort eingesetzt, wo Höhenunterschiede überwunden werden müssen, aber trotzdem auch Radfahrer oder Personen mit Kinderwagen durchkommen sollen.

Typische Beispiele allgemeinverständlich erklärt:

1. Treppe mit seitlicher „Schieberampe“

Beschreibung:	Neben der Treppe verläuft eine schmale Metall- oder Betonrinne.
Nutzung:	Fußgänger gehen ganz normal die Treppe
	Radfahrer schieben ihr Fahrrad in der Rinne hoch oder runter
Einsatzorte:	steile Uferwege
	Parks
	kurze Verbindungen zwischen Straßen

Vorteile:	platzsparend
	günstig umzusetzen
Nachteile:	nicht barrierefrei
	eher unbequem (nur Schieben möglich)

2. Treppe + parallele Rampe

Beschreibung:	Neben der Treppe gibt es eine richtige Rampe.
Nutzung:	Fußgänger: Treppe
	Radfahrer / Kinderwagen / Rollstuhl: Rampe
Einsatzorte:	größere Höhenunterschiede
	stark genutzte Wege
Vorteile:	komfortabel
	Barrierearm (je nach Steigung)
Nachteile:	braucht mehr Platz

3. **Getrennter Verlauf: Treppe + Umweg-Rampe**

Beschreibung:	Die Treppe ist direkt, die Rampe führt in Schleifen oder mit Umweg nach oben.
Nutzung:	schneller Weg: Treppe
	barrierearmer Weg: längere Rampe
Einsatzorte:	Parks
	Uferanlagen
	Hanglagen
Vorteile:	gute Lösung bei wenig Platz in der direkten Linie
	auch für Rollstühle geeignet (bei geringer Steigung)

4. „Stufenrampe“ (Kombilösung)

Beschreibung: Eine schräge Fläche mit kleinen, flachen Stufen oder Rillen.

Nutzung: Rad kann vorsichtig geschoben oder gerollt werden
teilweise auch fahrbar (je nach Ausführung)

Diese Lösung ist umstritten und nicht überall empfohlen, weil sie für Fußgänger unangenehm sein kann und für Rollstühle oft ungeeignet ist.

Kapitel C

8. Zusammenfassung

Im südöstlichen Teil der Landeshauptstadt Potsdam liegt der Griebnitzsee, der eine wichtige Naherholungsfunktion hat.

Ziel der Planung ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen durchgängigen öffentlichen Uferweg und die dauerhafte Erlebbarkeit der Uferzone des Griebnitzsees für die Allgemeinheit. Es ist ein parallel zum Ufer verlaufender durchgängiger öffentlicher Uferweg vorgesehen.

Der geplante Uferweg am Griebnitzsee soll im Potsdamer Stadtteil Babelsberg zwischen der Stubenrauchstraße und der Wasserstraße (parallel zu Rudolfs-Breitscheid-Straße, Virchowstraße, Karl-Marx-Straße) ufernah verlaufen.

Der Uferweg war von 1989 bis 2008 durchgängig öffentlich zugänglich. Derzeit ist der Uferweg nur in Teilabschnitten vorhanden, die mit dem Fahrrad nicht sinnvoll zu befahren sind, da diese entweder Sackgassen sind oder über Treppen angebunden werden.

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit Beschlussfassung vom 03.06.2020 bekräftigt, dass sie an der Realisierung eines durchgängig öffentlich begehbaren Uferwegs am Griebnitzsee festhält.

Es erfolgte am 22.09.2021 der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 174 „Griebnitzsee-Ufer“ durch die Stadtverordnetenversammlung Potsdam.

Im Interesse einer baldigen Aktivierung der Uferzone für einen durchgängigen Uferweg soll im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligungsschritte überprüft werden, ob eine erfolgreiche Realisierung des Bebauungsplanes ggf. in Teilabschnitten und unter Bezugnahme auf Topografie und städtebauliche Bedingungen realisiert werden kann.

Die Aufgabe wurde in den folgenden 4 Bearbeitungsschritten erarbeitet:

1. Bestandsaufnahme
2. Verkehrszählungen
3. Prognose
4. Bestimmung einer angemessenen Wegebreite

Die Erhebung fand über 2 Zählperioden vom 02.06. bis 26.06.2022 außerhalb der Sommerferien und vom 23.07. bis 31.07.2022 innerhalb der Sommerferien statt. Dadurch konnten Nutzungsverhalten über einen längeren Zeitraum getrennt außerhalb und innerhalb der Ferien und auch zu einem Sondereregnis, Pfingstfest erlangt werden.

Nutzungszeitkategorien	Summe der Nutzungen für die Seezugänge S1 bis S7					
	Summe von 06:00 bis 22:00 Uhr			Spitzenstundenwerte - 1h		
	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt
Feiertage - Pfingsten 2022	1.071	192	1.263	133	21	154
Wochenenden in den Ferien	730	115	845	79	15	94
Wochenenden außerhalb Ferien	918	122	1.040	109	13	122
Wochentage in den Ferien	501	69	570	52	4	56
Wochentage außerhalb Ferien	528	75	603	48	6	54

Im Rahmen der Auswertung wurden die Nutzer auf die für die weitere Untersuchung relevanten Wegeabschnitte zusammengefasst und sowohl Tageswerte als auch Spitzenstundenwerte ermittelt. Die Auswertungsergebnisse sind in Anlage 7 tabellarisch und in Anlage 8 ergänzend grafisch aufgearbeitet.

Für den Griebnitzsee und in den weiterführenden Betrachtungen wird angenommen, dass der Bemessungsfall Feiertag (Pfingsten) ein Extremereignis (PPF 03) darstellt und die Wochenendwerte außerhalb der Ferien den allgemein in Ansatz zu bringenden maßgeblichen Bemessungsfall (-bis) (PPF 02) sowie die Wochentage außerhalb der Ferien den Mindest-Bemessungsfall (von-) (PPF01) bilden.

Die Prognose wurde auf Grundlage der Erhebung gebildet und in Teilfortschreibungen die Tageswerte sowie die Spitzenstundenwerte jeweils ermittelt.

Das Verkehrspotential auf dem geplanten Uferweg wurde über die folgenden Prognoseschritte ermittelt:

1. Prognosen der Stadt Potsdam zur Bevölkerungsentwicklung

   Faktor für das Wachstum von heute bis 2030 (1,061) und für die Jahre 2030 bis 2040 (1,060)
2. Faktor (1,32) für die zusätzlichen erschlossenen Grünflächen
3. Verhältnisse zwischen Fußgängern und Radfahrer, aufbauend auf Erfassungen der Stadt Potsdam von 2007 und 2008

Mit den 3 Planfällen, den Prognosehorizonten 2030/2040, den 2 Teilstrecken mit unterschiedlichen Verhältnissen zwischen Fußgängern und Radfahrern und der Umlegung anteiliger Nutzer aus der der parallel verlaufenden Karls-Marx-Straße auf den geplanten Uferweg, ergaben sich 36 Untersuchungsfälle.

Aus den 36 Untersuchungsfällen bilden die Prognosewerte mit dem Entwicklungshorizont 2040 und dem PPF2 Wochenenden außerhalb der Ferien sowie einer Umlegung von 30% der Nutzungsanteile aus der K-M-S den realistischsten Ansatz, der auch für die weiteren Wegeplanungen Verwendung finden sollte. Aus diesem Untersuchungsfall ergeben sich für die Trendprognose Nutzerzahlen von durchschnittlich 1.900 Nutzern am Tag auf dem geplanten Uferweg (siehe Ziffer 6.2, Abbildung 29).

Für die Wegedimensionierung stellen die Prognosewerte der Spitzenstunde für Radfahrer und Fußgänger nicht die alleinige Bewertung dar.

Gemäß der Abstimmung mit der Stadt Potsdam, ist als Grundlage für die Dimensionierung der zu verwendende Leitfaden für Planer*innen zum NRVP 2020, Radfahrende und zu Fuß Gehende auf gemeinsamen und getrennten selbstständigen Wegen anzuwenden. Für die Wegedimensionierung sind weitere Kategorien, wie die Netzplanung, die Aufenthaltsqualität und zeitliche Verteilung zu berücksichtigen.

Für die prognostizierten Verkehrsstärken von weniger als 400 Rf+Fg / Spitzenstunde stellt die Aufenthaltsqualität einen Einflussfaktor dar (siehe Abb. 29). Da der Uferweg vorrangig zur Naherholung der Allgemeinheit vorgesehen ist, wird von mindestens einer „mittleren" Qualität ausgegangen.

Mit der Bewertung der Prognosewerte für den Uferweg ist von einer regelmäßigen Freizeitnutzung Werktags auszugehen. Eine getrennte Geh- und Radwegeführung wäre somit zu empfehlen, welche eine Mindestbreite von > 6,30 m nach dem Leitfaden bedingt. Soweit diese Breite nicht realisierbar ist, sollten alternative Strecken für Fuß- oder Radverkehr gesucht werden.

Auf Grund der anzunehmenden Überlagerungen, bzw. Verlagerungen von Verkehrsteilnehmern der K-M-S, kann auf dem geplanten Uferweg zukünftig von einem prozentual geringeren Anteil an Freizeitnutzung an Werktagen ausgegangen werden.

Damit würde sich der Uferweg vorrangig an Spaziergänger und an Verkehrsteilnehmer/Radfahrer mit erhöhtem Zeitkontingent und hohem Sicherheitsempfinden richten, um den möglichen Verkehrskonflikten auf den parallel verlaufenden Straßen zu entgehen.

Nach dieser Annahme wurden für die Bemessungsfälle die zu empfehlenden Wegebreiten (von-bis) ermittelt. Für die zu empfehlenden Untersuchungsfälle U5 und U11 werden Wegebreiten für den PPF02 (Wochenende außerhalb der Ferien) von 3,90 bis 4,15 m, gemäß dem anzuwendenden Leitfaden empfohlen (für das Extremereignis [PPF03] von 4,10 bis 4,40 m).

Es sollten für die Wege und möglichen angrenzenden Zaunanlagen zusätzlich ein Sicherheitsstreifen von mindestens 0,50 m beidseitig mit vorgesehen werden.

Insofern für den geplanten Uferweg die hier benannten Wegebreiten mit Sicherheitsbereichen nicht umsetzbar sind, bestehen neben der Ausbildung eines selbständig geführten getrennten Geh – und Radweges weitere verkehrstechnische Möglichkeiten zur Führung des Fuß- und Radverkehrs. So ist wie in einigen Teilabschnitten auch bereits jetzt, auf dem geplanten durchgängigen Uferweg möglich, geregelt durch das VZ240 – gemeinsamer Gehweg-/Radweg, beide Verkehrsteilnehmer auf dem geplanten Uferweg zu führen.

Alternativ wäre auch die Ausschilderung als Gehweg mit der Duldung von Radverkehr über das VZ 1022-10 möglich. Diese Variante stellt einen erheblichen Eingriff für den Radverkehr dar, da die Fußgänger immer Vorrang haben und nur Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf.

Um auf dem geplanten Uferweg die Sicherheit beider Nutzergruppen zu wahren, wäre auch über einen verbesserte/sicherere Radwegeführung entlang der K-M-S zu prüfen. Für den werktäglichen Verkehr würden die Radfahrer vermehrt auf der Straße verbleiben. Zur Verbesserung der Sicherheit sollte geprüft werden, ob der vorhandenen Straßenquerschnitt Umnutzungen, wie das Errichten eines gemeinsamen Geh- Radweges oder eines Schutzstreifens ermöglicht. Es können die vorhandenen Stichwege dahingehend bewertet werden, ob in den Bereichen von Stufenanlagen, bzw. Treppen Rinnen oder Rampen realisiert werden können. So wäre ggf. eine barrierefreie Führung und/oder für den Radverkehr die Verbindung zwischen K-M-S und geplante Uferweg verbessert.

Für die parallel untersuchten 2 anderen Uferwege spiegeln die Erhebungsergebnisse die gewählten Netzplanungen der Stadt Potsdam wider. Im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und die zeitliche Verteilung der Nutzung sind die 3 Uferwege nur bedingt vergleichbar.

Zum geplanten Uferweg Griebnitzsee kann somit, im Vergleich zu den beiden anderen bestehenden Uferwegen festgehalten werden, dass die prognostizierten Nutzungszahlen in der gebildeten Größenordnung und Nutzungsverteilung plausibel erscheinen. Für die Wegedimensionierung des geplanten Uferwegs Griebnitzsee wird empfohlen, diese gemäß dem gewählten Leitfaden zum NRVP 2020 zu planen und nicht von den bestehenden Uferwegen abzuleiten.

Für die weitere bauliche Ausgestaltung des geplanten Uferweges kann sich an den Vergleichswegen orientiert werden.

Anlagen

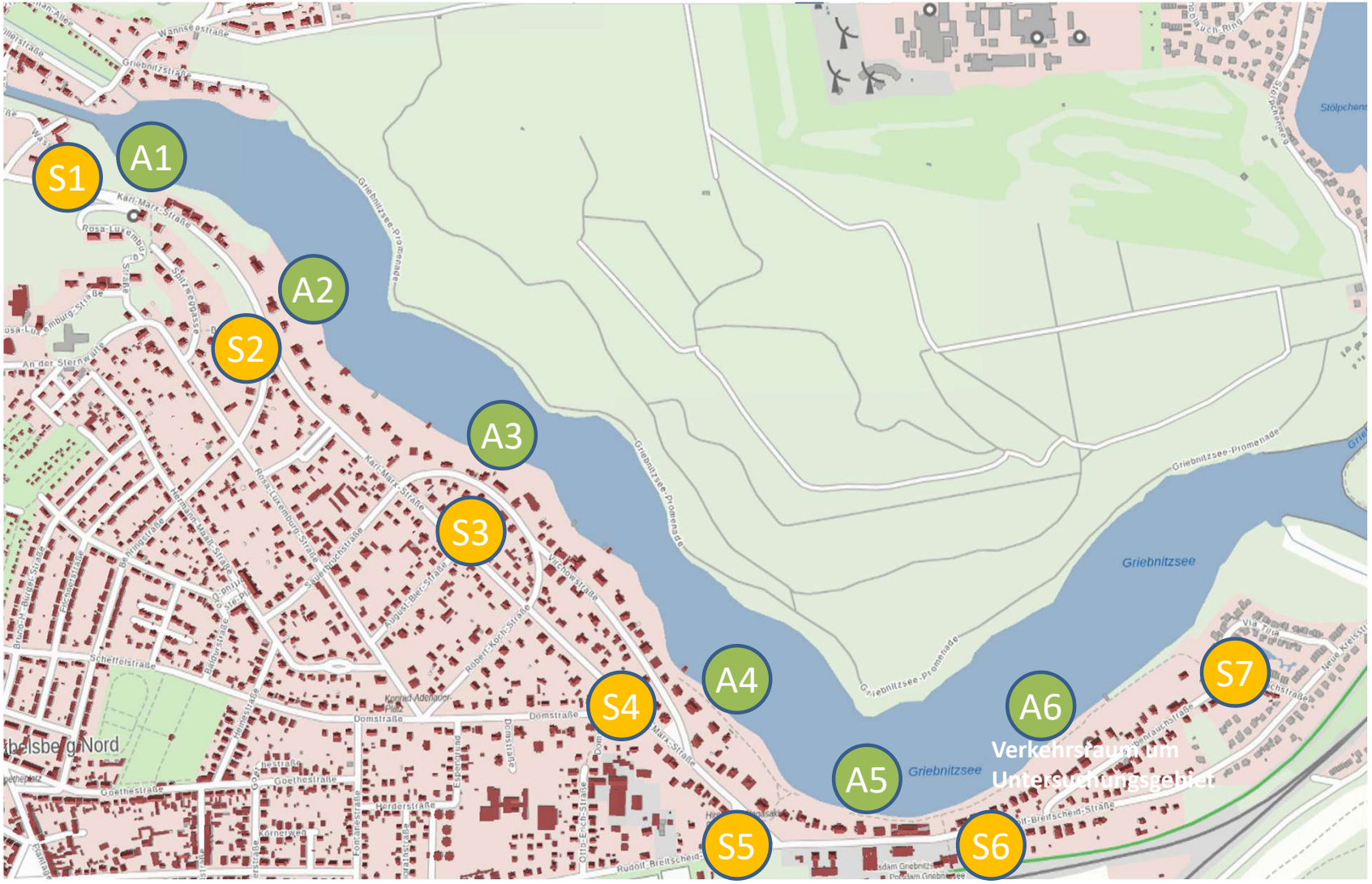
Untersuchungsraum - Anlage 1.1

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Keine durchgehende Wegeverbindung vorhanden

6 Abschnitte die öffentlich Zugänglich sind

- 5x als Sackgasse
- 1x mit zwei Stichver-
  bindungen



Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Sackgasse

2. Zufahrt unbefestigt

Beide Zu-Ausfahrten sehr steil für Radfahrer

Anbindung an Wasserstraße

Uferabschnitt A1

Stichweg S1

Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Uferabschnitt A2

Stichweg S2

Sackgasse

Steile Treppenanlage

Uferweg teilweise befestigt

Stichweg für Radfahrer nicht benutzbar

Anbindung an Karl-Marx-Straße

Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Uferabschnitt A3

Stichweg S3

Sackgasse

Steile Treppenanlage

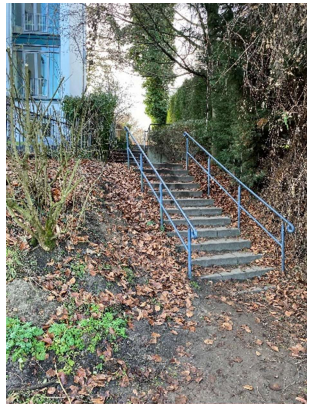
Uferweg teilweise befestigt

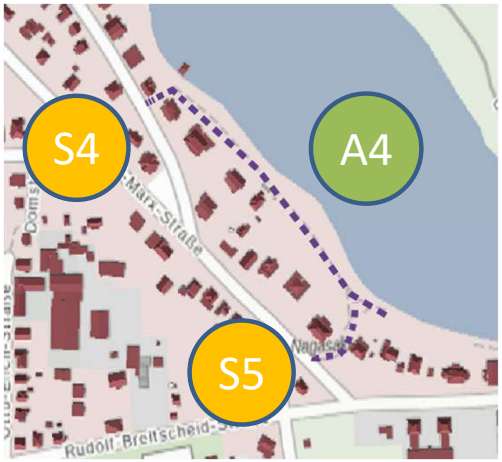
Stichweg für Radfahrer nicht benutzbar

Anbindung an Virchow-Straße

Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer





Durchgängig mit Naherholungsanlagen
Nur Gehweg erlaubt
Einseitige Steile Treppenanlage bei S4
Uferweg wassergebundene Decke
Nur ein Stichweg für Radfahrer benutzbar
-Sackgasse oder tragen – Anbindung
1x Virchow-Straße
1x Karl-Marx-Straße

Uferabschnitt A4

Stichweg S4

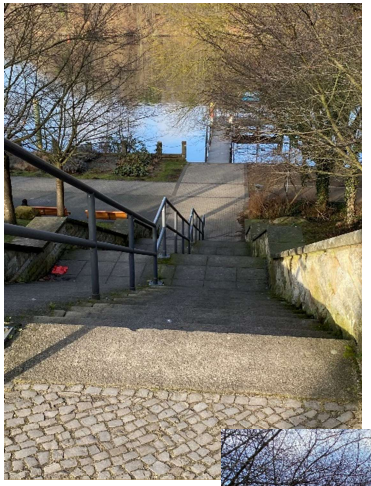
Stichweg S5

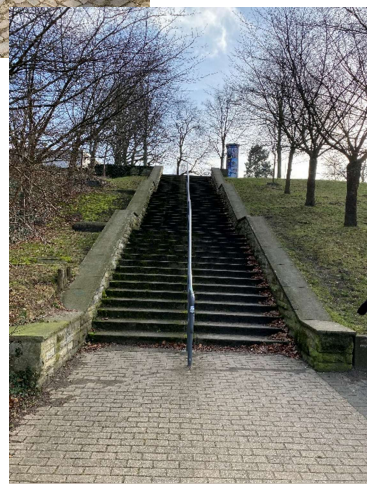
Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Uferabschnitt A5

Stichweg S6





Sackgasse

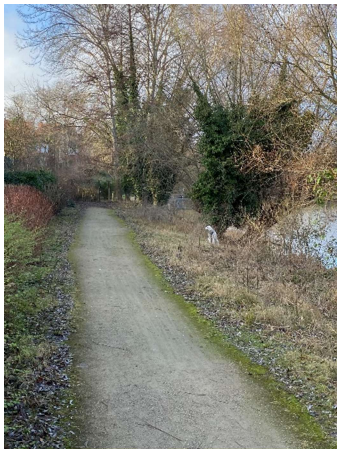
Anschluss an S-Bahn und Sternschifffahrt

Für Radfahrer ungeeignet

Steile Treppenanlage

Uferweg wassergebundene Decke

Anbindung Karl-Marx-Straße



Untersuchungsraum - Anlage 1.2

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Sackgasse mit Naherholungsanlagen + Denkmal + Spielplatz

Für Radfahrer geeignet

Uferweg wassergebundene Decke

Anbindung Stubenrauch-straße

Uferabschnitt A6

Stichweg S7

Untersuchungsraum - Anlage 1.3

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

<u>Karl-Marx-Straße</u>

Erschließungsstraße

für Radfahrer im Mischverkehr – keine Sicherheits-/ Schutzanlagen

Beidseitiger Gehweg

Beidseitiges Parken auf Fahrbahn

Längsneigung, bergauf in Richtung Stadt

Möglichkeiten zur parallelen, sicheren Weiterführung des Radverkehrs gegeben

Untersuchungsraum - Anlage 1.3

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

<u>Virchowstraße</u>

Wohnstraße

für Radfahrer im Mischverkehr – keine Sicherheits-/ Schutzanlagen

Beidseitiger Gehweg – sehr schmal

einseitiges Parken auf Fahrbahn

Platzmangel für weiterführende Fahrradanlagen

Untersuchungsraum - Anlage 1.3

Untersuchungsraum
Griebnitzsee-Ufer

Stubenrauchstraße

Wohnstraße

für Radfahrer im Mischverkehr – keine Sicherheits-/ Schutzanlagen

einseitiger Gehweg

einseitiges Parken auf Fahrbahn

Platzmangel für weiterführende Fahrradanlagen

Verkehrszählung Uferweg Griebnitzsee – Jungfernsee – Templiner See

Zählungen erfolgt per Videoerfassung
Erfassungszeiträume:

- 1. Zählperiode 04.06. – 26.06.2022 (3 Wochen, inkl. Pfingsten)
- 2. Zählperiode 16.07. – 31.07.2022 (2 Wochen, Ferien)
- 3. Zählperiode 27.08. – 04.09 (Ausweichperiode, falls der Juni verregnet ist)

In unserem Vorhaben nur eine Box pro Zählstandort

Verkehrszählung Uferweg Griebnitzsee – Jungfernsee – Templiner See

Zählungen erfolgt per Videoerfassung

Ausschilderung und Kontaktdaten

Kontaktdaten des Auftraggebers
Name
Anschrift
Telefon / E-Mail-Adresse

Datenschutzbeauftragter des Auftraggebers
Holger Prentkowski
Reetwerder 25B, 21029 Hamburg
040-72693333 kontakt@verkehrszählung.de

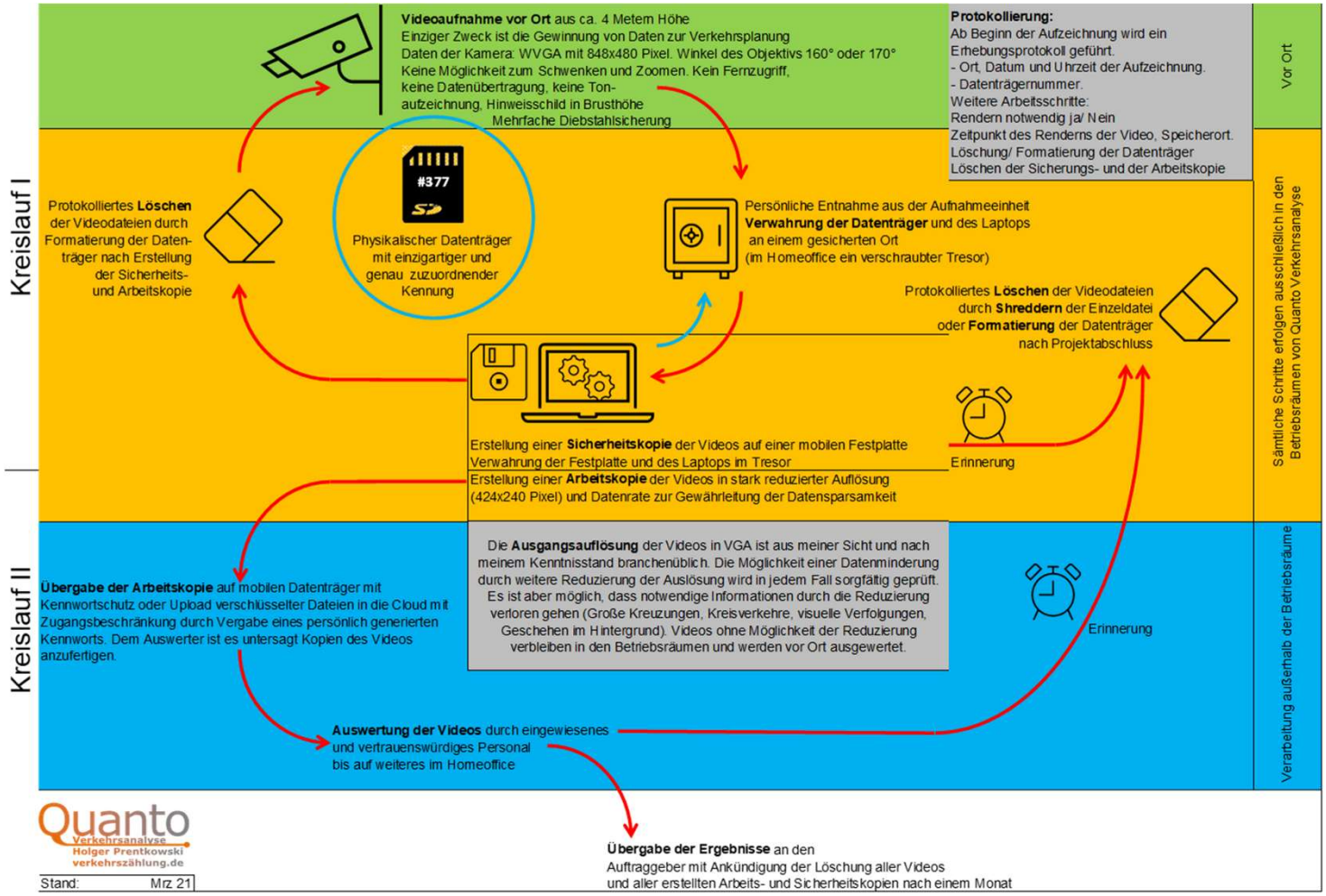
Kontaktdaten des Auftragsverarbeiters:
Quanto Verkehrsanalyse, Holger Prentkowski
Reetwerder 25B, 21029 Hamburg
Mobilnummer 0177 782 6861
E-Mail-Adresse: kontakt@verkehrszählung.de

Zweck und Rechtsgrundlage der Datenverarbeitung:
Die Verarbeitung erfolgt auf Weisung des Haupt-Auftraggebers. Für den Auftraggeber führen wir eine Verkehrsdatenerfassung zu statistischen Zwecken durch. Die Erhebung erfolgt über optoelektronische Erfassungsgeräte. Ein berechtigtes Interesse der Verkehrsdatenerfassung nach Art. 6 (1) lit. f DSGVO in Verbindung mit § 32 HDSG liegt zwischen Haupt-Auftraggeber und den betroffenen Personen vor. Das Ziel des berechtigten Interesses liegt auf der Optimierung des Verkehrsflusses. Weitere Informationen dazu kann Ihnen der Auftraggeber mitteilen.

Speicherdauer
Die Löschung aller Aufzeichnungen erfolgt nach Projektabschluss.

Verkehrszählung Uferweg Griebnitzsee – Jungfernsee – Templiner See

Zählungen erfolgt unter Einhaltung der DGSVO



Verkehrszählung Uferweg Griebnitzsee – Jungfernsee – Templiner See

Beispiel
Videoerhebungsprotokoll

Videoerhebungsprotokoll: fortlaufende Nummer #2020/ 258

Erhebung vom:	05.12.2020	Datenträger #
bis:	06.12.2020	337
in:	Kiel	
Koordinaten:	54.29669, 10.15087	
Kameratyp und -auflösung	Kameratyp wählen	848 x 480
Resultat	Aufnahme erfolgreich	
Verzeichnis der Sicherungskopie:		
Reduzierungsrendern möglich?		
Datenträger #337 formatiert am:		
Name der Arbeitskopie Tag 1:		
Name der Arbeitskopie Tag 2:		
Name der Arbeitskopie Tag 3:		
Name der Arbeitskopie Tag 4:		
Name der Arbeitskopie Tag 5:		
Name der Arbeitskopie Tag 6:		
Name der Arbeitskopie Tag 7:		
Verzeichnis der Arbeitskopien verschlüsselt	7423646551	

Screenshot der Arbeitskopie in Originalauflösung (vergrößert auf Breite 18cm):

Übergabe der ausgewerteten Daten am:	Mittwoch, 20. Mai 2020
daraus resultiert Löschung nach 60 Tagen bzw. dem darauf folgenden Arbeitstag	**Sonntag, 19. Juli 2020**
Lösung der Sicherungskopie ist erfolgt am:	
durch:	
Lösung der Arbeitskopie(n) ist erfolgt am:	
durch:	

Verkehrszählung - Anlage 2.2

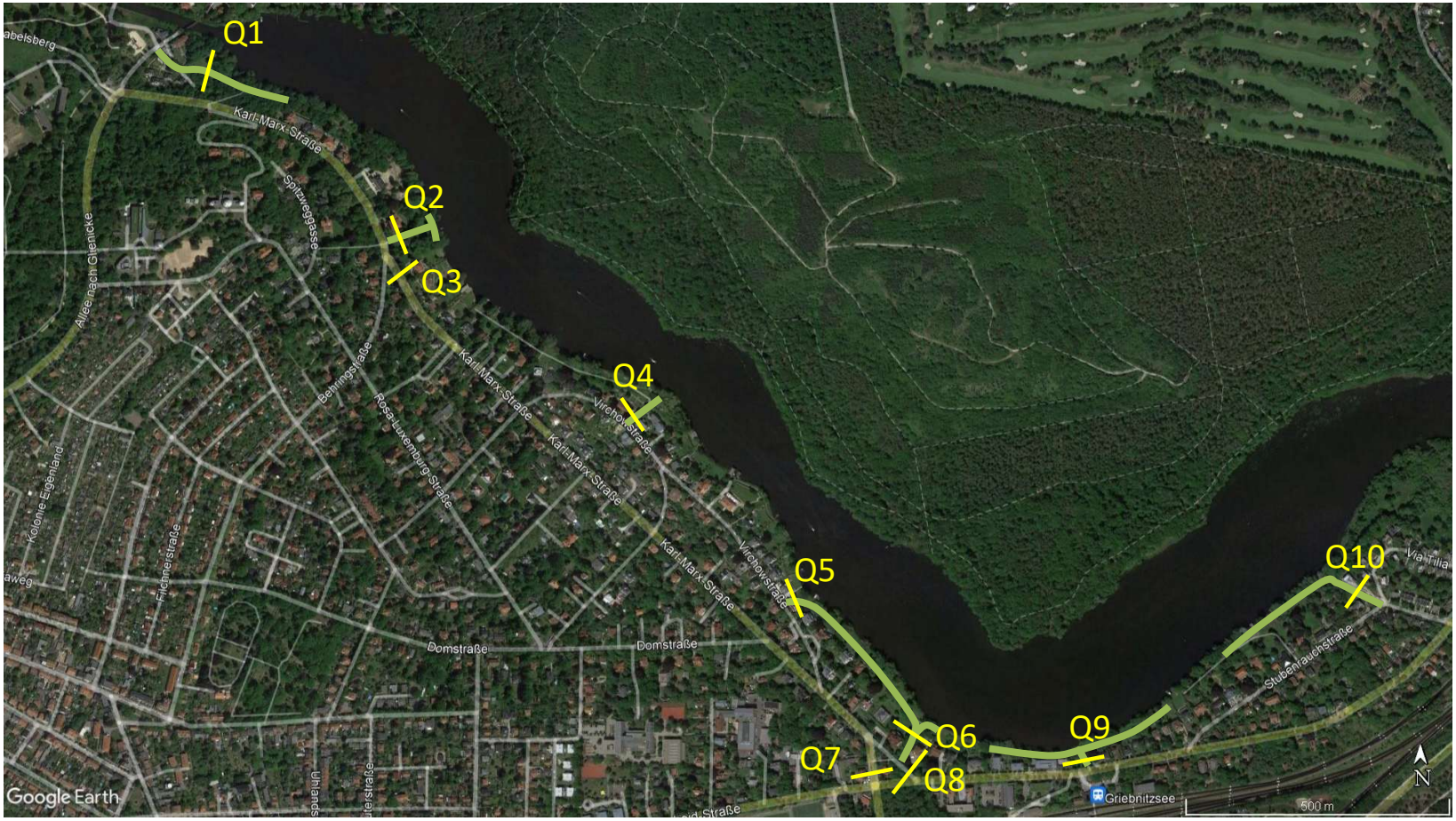
Gesamt Uferweg Griebnitzsee

Zählungen sollen per Videoerfassung erfolgen

Gemäß Methodik wären somit die Rad- und Fußgängerverkehre für die aktuelle erreichbaren Abschnitte und für die K-M-S zu erfassen.

10 x Zählquerschnitte primär

um die übergeordneten Wegebeziehungen näher zu beschreiben

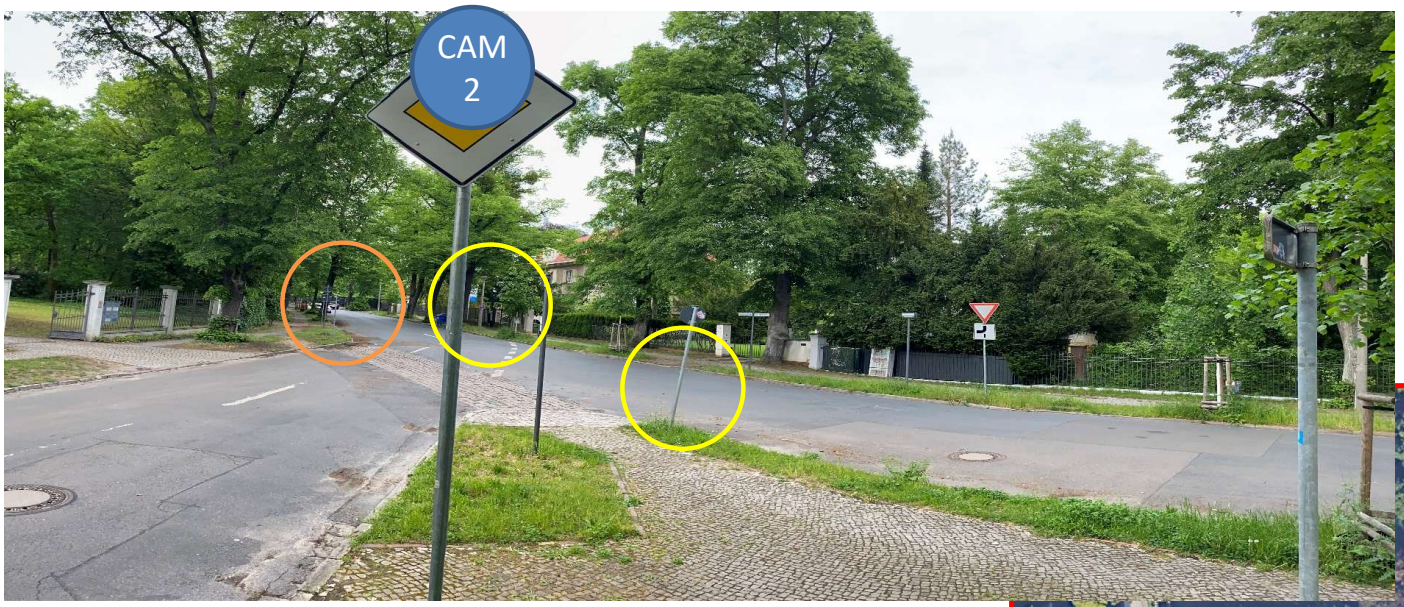


Verkehrszählung - Anlage 2.3

Cam 1 → Q1

Anbringung an Laternenmast

Verkehrszählung - Anlage 2.3



Cam 2 → Q2 + Q3

Anbringung an Rückseite Verkehrskennzeichen, Kamera nicht sichtbar hinter VZ, bzw. beeinträchtigt nicht die Wahrnehmung des VZ

Verkehrszählung - Anlage 2.3

Cam 3 → Q4

Anbringung an Laternenmast über VZ

Verkehrszählung - Anlage 2.3

<u>Cam 4 → Q5</u>

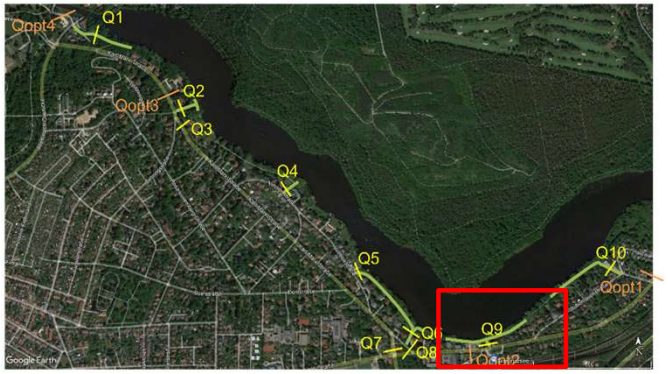
Anbringung an Laternenmast

Verkehrszählung - Anlage 2.3

Cam 5 → Q6 + Q7 + Q8

Anbringung an Laternenmast oberhalb VZ

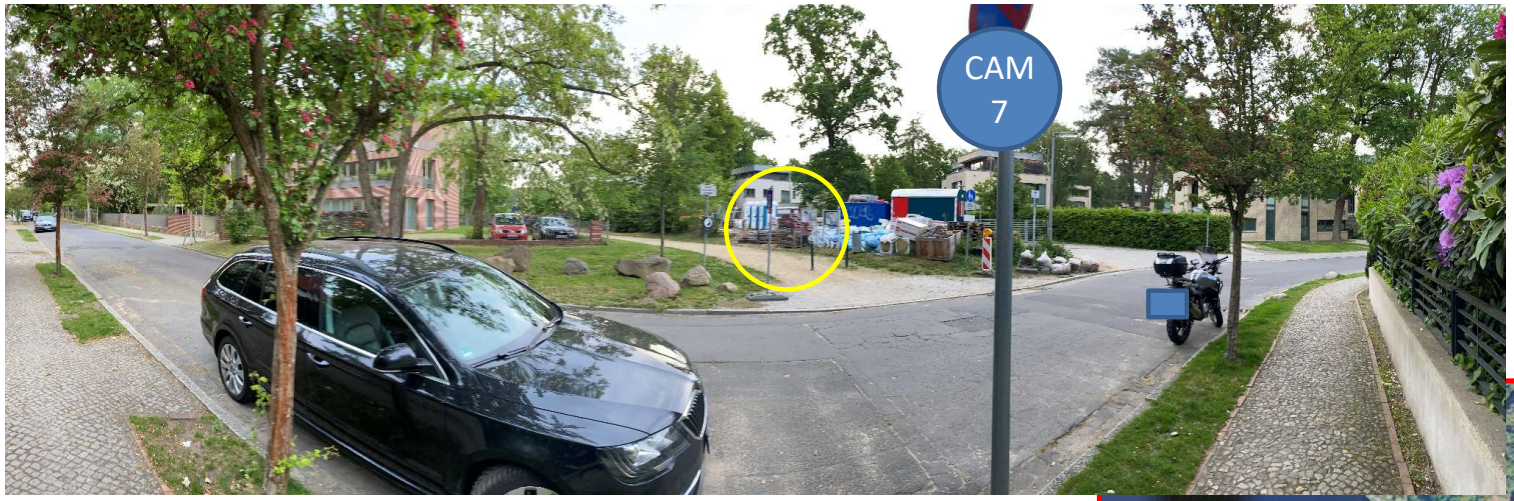
Verkehrszählung - Anlage 2.3



Cam 6 → Q9

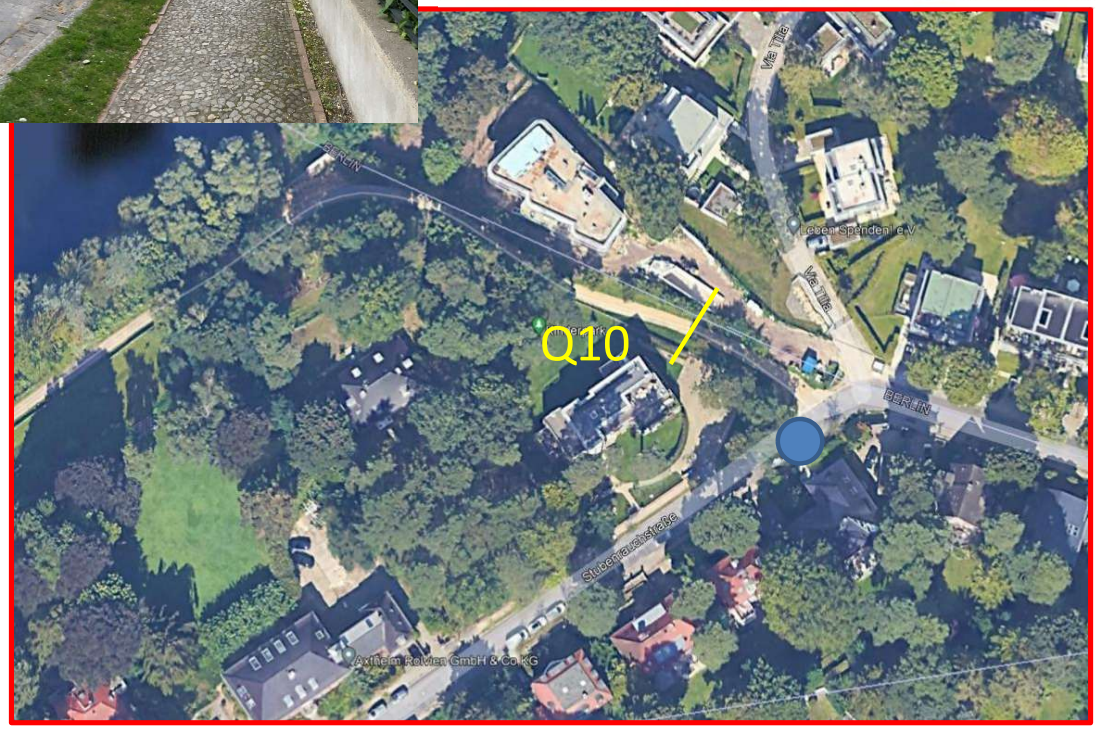
Anbringung an Laternenmast oberhalb VZ

Verkehrszählung - Anlage 2.3



<u>Cam 7 neu → Q10</u>

Anbringung an Mast Verkehrszeichen mit Verlängerung in Stubenrauchstraße



Verkehrszählung - Anlage 2.4

Uferweg Jungfernsee

Zählungen sollen per Videoerfassung erfolgen

Gemäß Methodik wären die Rad- und Fußgängerverkehre für 2 Querschnitte zu erheben.

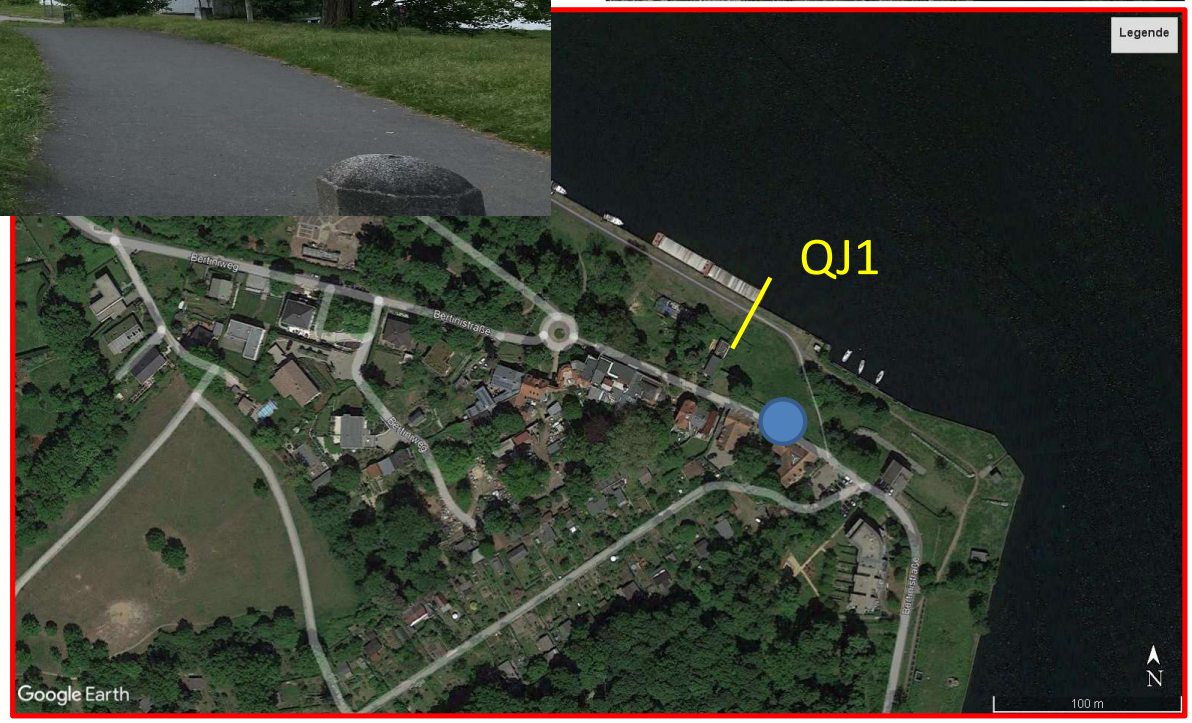
2 x Zählquerschnitte

Verkehrszählung - Anlage 2.4

<u>Cam Jung 1→ QJ1-neu</u>

Anbringung an Straßenlaterne

Verkehrszählung - Anlage 2.4



<u>Cam Jung 2 neu → QJ2</u>

Anbringung an Straßenlaterne

Verkehrszählung - Anlage 2.4

Uferweg Templiner See

Zählungen sollen per Videoerfassung erfolgen

Gemäß Methodik wären die Rad- und Fußgängerverkehre für 2 Querschnitte zu erheben.

2 x Zählquerschnitte

Verkehrszählung - Anlage 2.4

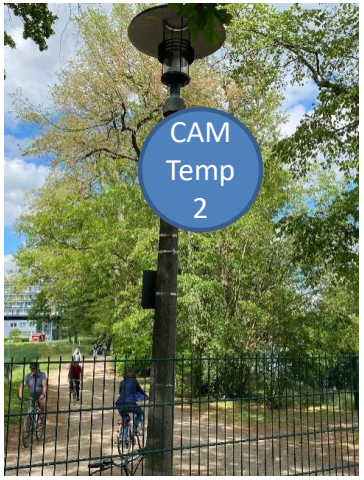
Cam Temp 1 → QT1

Anbringung an Mast mit
Verlängerung
Kennzeichen Radweg

Verkehrszählung - Anlage 2.4

Cam Temp 2 → QT2

Anbringung an Laternenmast



Zählung in	Potsdam VU Griebnitzsee - Fuß/Radweg
Querschnitt	S1 - Wasserstraße
Katgorie	Seezugang
Koordinaten	52.407281, 13.102920
Richtung 1 auf die Kamera zu	vom Griebnitzsee kommend
Richtung 2 von der Kamera weg	zum Griebnitzsee

Cam 01

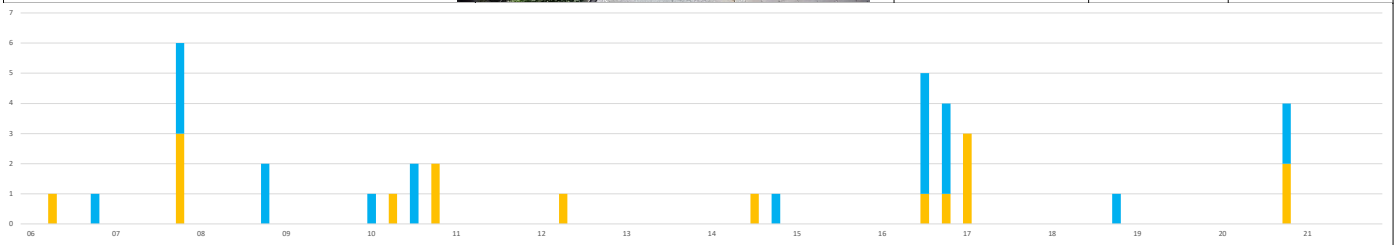
vor den Sommerferien Berlin und Brandenburg
Donnerstag, 2. Juni 2022

Anmerkungen

Anlage 3.1

PST.

vom Griebnitzsee kommend	zum Griebnitzsee	Querschnitt
16	20	36



Uhrzeit		vom Griebnitzsee kommend									zum Griebnitzsee									Querschnitt									Uhrzeit	
		zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Richtung 1	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Richtung 2	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Quer-schnitt	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad		
06	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**		0		0	0	0	0	0	**0**		0		0	0	0	0	0	**0**		0		00 bis 14	06
	15 bis 29	1	0	0	0	0	**1**		0		0	0	0	0	0	**0**		0		1	0	0	0	0	**1**		0		15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**		0		0	0	0	0	0	**0**		0		0	0	0	0	0	**0**		0		30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	2	0	0	45 bis 59	
07	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	00 bis 14	07
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	3	0	0	0	0	**3**	3	0	0	3	0	0	0	0	**3**	3	0	0	6	0	0	0	0	**6**	6	0	0	45 bis 59	
08	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	6	0	0	00 bis 14	08
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	6	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	6	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	2	0	0	0	0	**2**	2	0	0	2	0	0	0	0	**2**	2	0	0	45 bis 59	
09	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	00 bis 14	09
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
10	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	00 bis 14	10
	15 bis 29	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	2	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	2	0	0	**2**	3	2	2	0	0	2	0	0	**2**	4	2	2	30 bis 44	
	45 bis 59	0	2	0	0	0	**2**	3	2	2	0	0	0	0	0	**0**	3	0	2	0	2	0	0	0	**2**	6	2	4	45 bis 59	
11	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	3	0	2	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	5	0	4	00 bis 14	11
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	4	0	4	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
12	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	00 bis 14	12
	15 bis 29	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	45 bis 59	
13	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	00 bis 14	13
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
14	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	00 bis 14	14
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	2	0	0	45 bis 59	
15	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	00 bis 14	15
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	2	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
16	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	00 bis 14	16
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	4	0	0	0	0	**4**	4	0	0	5	0	0	0	0	**5**	5	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	1	0	0	0	0	**1**	2	0	0	1	0	2	0	0	**3**	7	2	2	2	0	2	0	0	**4**	9	2	2	45 bis 59	
17	00 bis 14	3	0	0	0	0	**3**	5	0	0	0	0	0	0	0	**0**	7	0	2	3	0	0	0	0	**3**	12	0	2	00 bis 14	17
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	5	0	0	0	0	0	0	0	**0**	7	0	2	0	0	0	0	0	**0**	12	0	2	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	4	0	0	0	0	0	0	0	**0**	3	0	2	0	0	0	0	0	**0**	7	0	2	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	3	0	0	45 bis 59	
18	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	00 bis 14	18
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	1	0	0	0	0	**1**	1	0	0	45 bis 59	
19	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	00 bis 14	19
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	0	0	0	0	0	**0**	1	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
20	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	00 bis 14	20
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	2	0	0	**2**	2	2	2	0	0	2	0	0	**2**	2	2	2	0	0	4	0	0	**4**	4	4	4	45 bis 59	
21	00 bis 14	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	4	0	4	00 bis 14	21
	15 bis 29	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	4	0	4	15 bis 29	
	30 bis 44	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	2	0	2	0	0	0	0	0	**0**	4	0	4	30 bis 44	
	45 bis 59	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	0	0	0	0	0	**0**	0	0	0	45 bis 59	
		zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Richtung 1	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Richtung 2	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	Σ Quer-schnitt	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad		
06:00 bis 10:00		4	0	0	0	0	4	3	0	0	6	0	0	0	0	6	3	0	0	10	0	0	0	0	10	6	0	0	06:00 bis 10:00	
15:00 bis 19:00		5	0	0	0	0	5	5	0	0	6	0	2	0	0	8	7	2	2	11	0	2	0	0	13	12	2	2	15:00 bis 19:00	
06:00 bis 22:00		**12**	**2**	**2**	**0**	**0**	**16**	**5**	**4**	**2**	**14**	**0**	**6**	**0**	**0**	**20**	**7**	**6**	**2**	**26**	**2**	**8**	**0**	**0**	**36**	**12**	10	**4**	**06:00 bis22:00**	
Stundenwerte																														
06 bis 07 Uhr		1	0	0	0	0	**1**		0	0	1	0	0	0	0	**1**		0	0	2	0	0	0	0	**2**		0	0	06 bis 07 Uhr	
07 bis 08 Uhr		3	0	0	0	0	**3**		0	0	3	0	0	0	0	**3**		0	0	6	0	0	0	0	**6**		0	0	07 bis 08 Uhr	
08 bis 09 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	2	0	0	0	0	**2**		0	0	2	0	0	0	0	**2**		0	0	08 bis 09 Uhr	
09 bis 10 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	09 bis 10 Uhr	
10 bis 11 Uhr		1	2	0	0	0	**3**		2	0	1	0	2	0	0	**3**		2	2	2	2	2	0	0	**6**		4	2	10 bis 11 Uhr	
11bis 12 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	11bis 12 Uhr	
12 bis 13 Uhr		1	0	0	0	0	**1**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	1	0	0	0	0	**1**		0	0	12 bis 13 Uhr	
13 bis 14 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	13 bis 14 Uhr	
14 bis 15 Uhr		1	0	0	0	0	**1**		0	0	1	0	0	0	0	**1**		0	0	2	0	0	0	0	**2**		0	0	14 bis 15 Uhr	
15 bis 16 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	15 bis 16 Uhr	
16 bis 17 Uhr		2	0	0	0	0	**2**		0	0	5	0	2	0	0	**7**		2	2	7	0	2	0	0	**9**		2	2	16 bis 17 Uhr	
17 bis 18 Uhr		3	0	0	0	0	**3**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	3	0	0	0	0	**3**		0	0	17 bis 18 Uhr	
18 bis 19 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	1	0	0	0	0	**1**		0	0	1	0	0	0	0	**1**		0	0	18 bis 19 Uhr	
19 bis 20 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	19 bis 20 Uhr	
20 bis 21 Uhr		0	0	2	0	0	**2**		2	2	0	0	2	0	0	**2**		2	2	0	0	4	0	0	**4**		4	4	20 bis 21 Uhr	
21 bis 22 Uhr		0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	0	0	0	0	0	**0**		0	0	21 bis 22 Uhr	

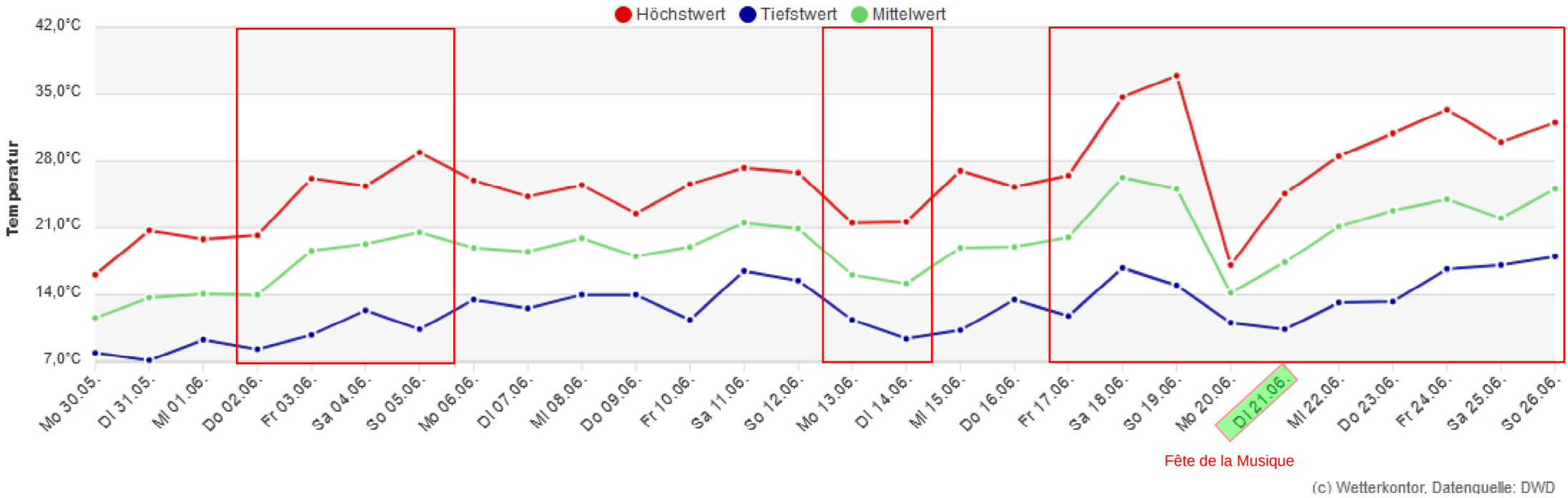
Anlage 4

Höchst- und Tiefstwerte, Niederschlag und Sonnenschein

Zeitraum: 30.05.2022 bis 26.06.2022

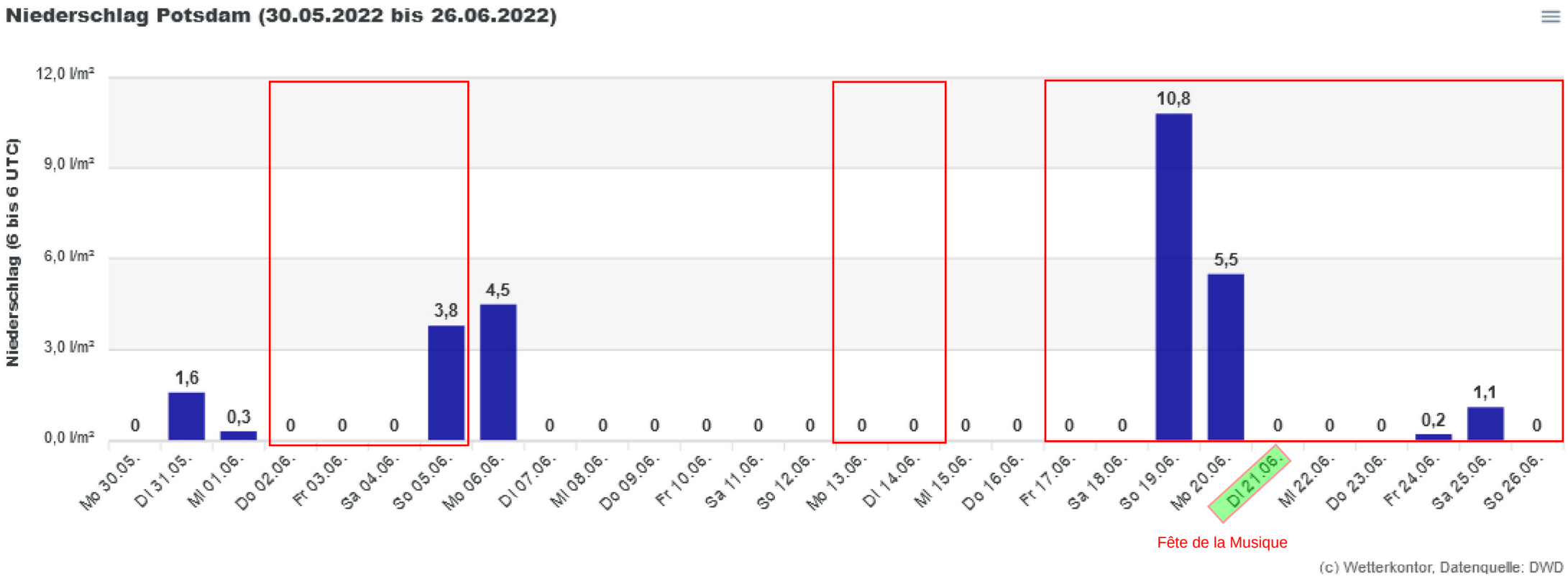
Werte in Tabellenform

Temperaturen Potsdam (30.05.2022 bis 26.06.2022)



(c) Wetterkontor, Datenquelle: DWD

Anlage 5

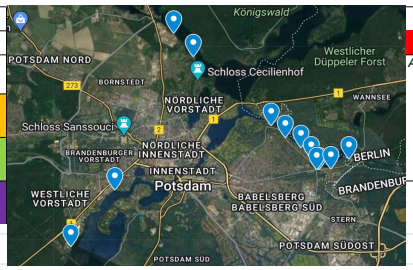

Niederschlag Potsdam (30.05.2022 bis 26.06.2022)
Niederschlag (6 bis 6 UTC)
12,0 l/m²
9,0 l/m²
6,0 l/m²
3,0 l/m²
0,0 l/m²
0
1,6
0,3
0
0
0
3,8
4,5
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
0
10,8
5,5
0
0
0
0,2
1,1
0
Mo 30.05.
Di 31.05.
Mi 01.06.
Do 02.06.
Fr 03.06.
Sa 04.06.
So 05.06.
Mo 06.06.
Di 07.06.
Mi 08.06.
Do 09.06.
Fr 10.06.
Sa 11.06.
So 12.06.
Mo 13.06.
Di 14.06.
Mi 15.06.
Do 16.06.
Fr 17.06.
Sa 18.06.
So 19.06.
Mo 20.06.
Di 21.06.
Mi 22.06.
Do 23.06.
Fr 24.06.
Sa 25.06.
So 26.06.
Fête de la Musique
(c) Wetterkontor, Datenquelle: DWD

Zählung in	Potsdam VU Griebnitzsee - Fuß/Radweg
Querschnitt	Zusammenfassung der Querschnitte 1 bis 11
Katgorie	
Koordinaten	

Querschnittzählungen Seezugänge S1 bis S7

Querschnittzählungen Q1 bis Q3

Vergleichsquerschnitte V1 bis V4



vor den Sommerferien Berlin und Brandenburg

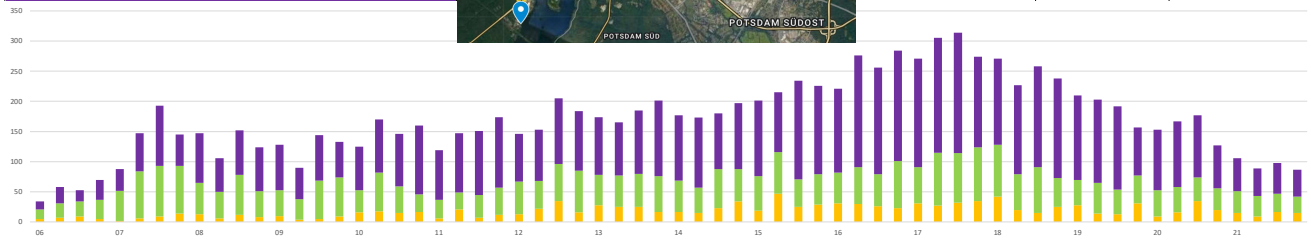
Donnerstag, 2. Juni 2022

Anmerkungen

Anlage 6

PST.

Querschnittzählungen Seezugänge S1 bis S7	Querschnittzählungen Q1 bis Q3	Vergleichsquerschnitte V1 bis V4
1185	3295	6501



Uhrzeit		Querschnittzählungen Seezugänge S1 bis S7									Querschnittzählungen Q1 bis Q3									Vergleichsquerschnitte V1 bis V4									Uhrzeit	
		zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad		
06	00 bis 14	2	0	3	0	0	**5**		3		6	0	10	0	0	**16**		10		8	0	5	0	0	**13**		5		00 bis 14	06
	15 bis 29	7	0	0	0	0	**7**		0		7	0	17	0	0	**24**		17		5	0	22	0	0	**27**		22		15 bis 29	
	30 bis 44	9	0	0	0	0	**9**		0		11	0	14	0	0	**25**		14		5	0	14	0	0	**19**		14		30 bis 44	
	45 bis 59	5	0	0	0	0	**5**	26	0	3	12	0	20	0	0	**32**	97	20	61	10	1	22	0	0	**33**	92	23	64	45 bis 59	
07	00 bis 14	2	0	0	0	0	**2**	23	0	0	16	0	34	0	0	**50**	131	34	85	5	2	29	0	0	**36**	115	31	90	00 bis 14	07
	15 bis 29	6	0	0	0	0	**6**	22	0	0	37	0	41	0	0	**78**	185	41	109	11	0	52	0	0	**63**	151	52	120	15 bis 29	
	30 bis 44	9	0	0	0	0	**9**	22	0	0	35	0	48	0	1	**84**	244	48	143	9	2	89	0	0	**100**	232	91	197	30 bis 44	
	45 bis 59	14	0	0	0	0	**14**	31	0	0	25	0	54	0	0	**79**	291	54	177	11	0	41	0	0	**52**	251	41	215	45 bis 59	
08	00 bis 14	13	0	0	0	0	**13**	42	0	0	23	0	29	0	0	**52**	293	29	172	18	0	64	0	0	**82**	297	64	248	00 bis 14	08
	15 bis 29	6	0	0	0	0	**6**	42	0	0	14	1	29	0	0	**44**	259	30	161	17	1	38	0	0	**56**	290	39	235	15 bis 29	
	30 bis 44	11	0	1	0	0	**12**	45	1	1	26	1	39	0	0	**66**	241	40	153	22	0	51	1	0	**74**	264	51	195	30 bis 44	
	45 bis 59	8	0	0	0	0	**8**	39	0	1	21	0	22	0	0	**43**	205	22	121	16	0	57	0	0	**73**	285	57	211	45 bis 59	
09	00 bis 14	8	0	1	0	1	**10**	36	1	2	18	1	23	0	1	**43**	196	24	116	28	1	46	0	0	**75**	278	47	194	00 bis 14	09
	15 bis 29	4	0	0	0	0	**4**	34	0	2	19	0	15	0	0	**34**	186	15	101	10	0	41	1	0	**52**	274	41	196	15 bis 29	
	30 bis 44	5	0	0	0	0	**5**	27	0	1	32	0	32	0	0	**64**	184	32	93	20	1	54	0	0	**75**	275	55	200	30 bis 44	
	45 bis 59	9	0	0	0	0	**9**	28	0	1	24	0	41	0	0	**65**	206	41	112	17	0	42	0	0	**59**	261	42	185	45 bis 59	
10	00 bis 14	16	0	0	0	0	**16**	34	0	0	15	0	22	0	0	**37**	200	22	110	16	0	56	0	0	**72**	258	56	194	00 bis 14	10
	15 bis 29	16	0	2	0	0	**18**	48	2	2	26	0	38	0	0	**64**	230	38	133	26	0	62	0	0	**88**	294	62	215	15 bis 29	
	30 bis 44	7	2	4	0	2	**15**	58	6	8	23	0	21	0	0	**44**	210	21	122	23	0	64	0	0	**87**	306	64	224	30 bis 44	
	45 bis 59	12	5	0	0	0	**17**	66	5	13	11	0	18	0	0	**29**	174	18	99	48	0	66	0	0	**114**	361	66	248	45 bis 59	
11	00 bis 14	4	0	2	0	0	**6**	56	2	15	14	0	17	0	0	**31**	168	17	94	18	0	64	0	0	**82**	371	64	256	00 bis 14	11
	15 bis 29	18	2	1	0	0	**21**	59	3	16	17	0	11	0	0	**28**	132	11	67	28	0	70	0	0	**98**	381	70	264	15 bis 29	
	30 bis 44	7	0	0	0	0	**7**	51	0	10	16	0	22	0	0	**38**	126	22	68	19	0	87	0	0	**106**	400	87	287	30 bis 44	
	45 bis 59	12	0	0	0	0	**12**	46	0	5	22	0	23	0	0	**45**	142	23	73	24	0	93	0	0	**117**	403	93	314	45 bis 59	
12	00 bis 14	13	0	0	0	0	**13**	53	0	3	34	0	20	0	0	**54**	165	20	76	24	1	54	0	0	**79**	400	55	305	00 bis 14	12
	15 bis 29	21	0	1	0	0	**22**	54	1	1	31	0	15	0	0	**46**	183	15	80	21	0	64	0	0	**85**	387	64	299	15 bis 29	
	30 bis 44	30	3	1	0	1	**35**	82	4	5	34	0	27	0	0	**61**	206	27	85	36	2	71	0	0	**109**	390	73	285	30 bis 44	
	45 bis 59	15	0	1	0	0	**16**	86	1	6	37	1	31	0	0	**69**	230	32	94	28	0	71	0	0	**99**	372	71	263	45 bis 59	
13	00 bis 14	28	0	0	0	0	**28**	101	0	6	26	0	24	0	0	**50**	226	24	98	47	0	49	0	0	**96**	389	49	257	00 bis 14	13
	15 bis 29	21	0	4	0	0	**25**	104	4	9	22	0	30	0	0	**52**	232	30	113	22	0	65	1	0	**88**	392	65	258	15 bis 29	
	30 bis 44	21	1	2	0	1	**25**	94	3	8	28	0	25	2	0	**55**	226	25	111	32	0	72	1	0	**105**	388	72	257	30 bis 44	
	45 bis 59	16	0	0	0	1	**17**	95	0	7	21	0	37	1	0	**59**	216	37	116	42	2	81	0	0	**125**	414	83	269	45 bis 59	
14	00 bis 14	13	0	4	0	0	**17**	84	4	11	25	0	27	0	0	**52**	218	27	119	25	0	83	0	0	**108**	426	83	303	00 bis 14	14
	15 bis 29	15	0	0	0	0	**15**	74	0	7	14	0	28	0	0	**42**	208	28	117	26	0	88	2	0	**116**	454	88	326	15 bis 29	
	30 bis 44	23	0	0	0	0	**23**	72	0	4	27	0	37	1	0	**65**	218	37	129	23	0	68	1	0	**92**	441	68	322	30 bis 44	
	45 bis 59	34	0	0	0	0	**34**	89	0	4	20	1	32	1	0	**54**	213	33	125	14	0	95	0	0	**109**	425	95	334	45 bis 59	
15	00 bis 14	16	0	0	0	3	**19**	91	0	0	18	0	38	1	0	**57**	218	38	136	22	1	102	0	0	**125**	442	103	354	00 bis 14	15
	15 bis 29	38	5	3	0	1	**47**	123	8	8	32	0	37	0	0	**69**	245	37	145	24	0	75	0	0	**99**	425	75	341	15 bis 29	
	30 bis 44	21	0	4	0	0	**25**	125	4	12	20	0	26	0	0	**46**	226	26	134	36	0	127	0	0	**163**	496	127	400	30 bis 44	
	45 bis 59	27	0	2	0	0	**29**	120	2	14	11	0	38	1	0	**50**	222	38	139	25	0	121	1	0	**147**	534	121	426	45 bis 59	
16	00 bis 14	30	0	0	0	1	**31**	132	0	14	15	0	36	0	0	**51**	216	36	137	29	2	105	3	0	**139**	548	107	430	00 bis 14	16
	15 bis 29	25	0	5	0	0	**30**	115	5	11	28	0	33	0	0	**61**	208	33	133	23	1	161	0	0	**185**	634	162	517	15 bis 29	
	30 bis 44	26	0	0	0	0	**26**	116	0	7	19	2	32	0	0	**53**	215	34	141	35	2	138	2	0	**177**	648	140	530	30 bis 44	
	45 bis 59	21	0	2	0	0	**23**	110	2	7	29	2	46	1	0	**78**	243	48	151	48	0	135	0	0	**183**	684	135	544	45 bis 59	
17	00 bis 14	28	1	0	0	2	**31**	110	1	8	32	0	28	0	0	**60**	252	28	143	64	1	115	0	0	**180**	725	116	553	00 bis 14	17
	15 bis 29	25	1	1	0	0	**27**	107	2	5	35	0	53	0	0	**88**	279	53	163	60	2	128	0	0	**190**	730	130	521	15 bis 29	
	30 bis 44	24	1	6	0	1	**32**	113	7	12	42	0	40	0	0	**82**	308	40	169	53	0	147	0	0	**200**	753	147	528	30 bis 44	
	45 bis 59	28	0	6	0	1	**35**	125	6	16	53	0	34	2	0	**89**	319	34	155	51	0	99	0	0	**150**	720	99	492	45 bis 59	
18	00 bis 14	37	0	4	0	1	**42**	136	4	19	46	2	37	1	0	**86**	345	39	166	44	1	98	0	0	**143**	683	99	475	00 bis 14	18
	15 bis 29	17	1	0	0	2	**20**	129	1	18	33	0	26	0	0	**59**	316	26	139	49	0	99	0	0	**148**	641	99	444	15 bis 29	
	30 bis 44	13	2	0	0	0	**15**	112	2	13	30	2	44	0	0	**76**	310	46	145	52	3	112	0	0	**167**	608	115	412	30 bis 44	
	45 bis 59	23	2	0	0	0	**25**	102	2	9	27	0	21	0	0	**48**	269	21	132	48	3	114	0	0	**165**	623	117	430	45 bis 59	
19	00 bis 14	26	1	1	0	0	**28**	88	2	7	24	0	18	0	0	**42**	225	18	111	71	2	66	1	0	**140**	620	68	399	00 bis 14	19
	15 bis 29	13	0	0	0	1	**14**	82	0	6	30	0	20	1	0	**51**	217	20	105	47	3	87	1	0	**138**	610	90	390	15 bis 29	
	30 bis 44	12	1	0	0	0	**13**	80	1	5	27	0	14	0	0	**41**	182	14	73	52	0	86	0	0	**138**	581	86	361	30 bis 44	
	45 bis 59	29	0	2	0	0	**31**	86	2	5	27	0	19	0	0	**46**	180	19	71	33	0	47	0	0	**80**	496	47	291	45 bis 59	
20	00 bis 14	9	0	0	0	0	**9**	67	0	3	24	0	20	0	0	**44**	182	20	73	35	1	64	0	0	**100**	456	65	288	00 bis 14	20
	15 bis 29	15	0	1	0	0	**16**	69	1	4	24	0	18	0	0	**42**	173	18	71	43	3	63	0	0	**109**	427	66	264	15 bis 29	
	30 bis 44	28	2	4	0	1	**35**	91	6	9	16	0	22	1	0	**39**	171	22	79	44	0	59	0	0	**103**	392	59	237	30 bis 44	
	45 bis 59	16	0	4	0	0	**20**	80	4	11	19	0	17	0	0	**36**	161	17	77	36	4	31	0	0	**71**	383	35	225	45 bis 59	
21	00 bis 14	14	1	0	0	0	**15**	86	1	12	25	0	11	0	0	**36**	153	11	68	20	0	35	0	0	**55**	338	35	195	00 bis 14	21
	15 bis 29	7	0	2	0	0	**9**	79	2	13	19	0	15	0	0	**34**	145	15	65	22	0	24	0	0	**46**	275	24	153	15 bis 29	
	30 bis 44	15	0	2	0	0	**17**	61	2	9	13	0	17	0	0	**30**	136	17	60	34	0	17	0	0	**51**	223	17	111	30 bis 44	
	45 bis 59	13	0	2	0	0	**15**	56	2	7	17	1	8	1	0	**27**	127	9	52	30	1	14	0	0	**45**	197	15	91	45 bis 59	
		zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad	zu Fuß	Rad schiebend	auf Rad fahrend	auf E-Scooter	mit Wasser-sportgerät	∑	MGS	Σ mit Rad	MGS auf Rad		
06:00 bis 10:00		118	0	5	0	1	124	45	5	3	326	3	468	0	2	799	293	471	177	212	8	667	2	0	889	297	675	248	06:00 bis 10:00	
15:00 bis 19:00		399	13	33	0	12	457	136	46	19	470	8	569	6	0	1.053	345	577	169	663	16	1.876	6	0	2.561	753	1892	553	15:00 bis 19:00	
06:00 bis 22:00		**1.056**	**31**	**78**	**0**	**20**	**1.185**	**136**	109	**19**	**1.524**	**14**	**1.741**	**14**	**2**	**3.295**	**345**	1755	**177**	**1.884**	**43**	**4.559**	**15**	**0**	**6.501**	**753**	4602	**553**	**06:00 bis22:00**	
Stundenwerte																														
06 bis 07 Uhr		23	0	3	0	0	**26**		3	3	36	0	61	0	0	**97**		61	61	28	1	63	0	0	**92**		64	63	06 bis 07 Uhr	
07 bis 08 Uhr		31	0	0	0	0	**31**		0	0	113	0	177	0	1	**291**		177	177	36	4	211	0	0	**251**		215	211	07 bis 08 Uhr	
08 bis 09 Uhr		38	0	1	0	0	**39**		1	1	84	2	119	0	0	**205**		121	119	73	1	210	1	0	**285**		211	210	08 bis 09 Uhr	
09 bis 10 Uhr		26	0	1	0	1	**28**		1	1	93	1	111	0	1	**206**		112	111	75	2	183	1	0	**261**		185	183	09 bis 10 Uhr	
10 bis 11 Uhr		51	7	6	0	2	**66**		13	6	75	0	99	0	0	**174**		99	99	113	0	248	0	0	**361**		248	248	10 bis 11 Uhr	
11bis 12 Uhr		41	2	3	0	0	**46**		5	3	69	0	73	0	0	**142**		73	73	89	0	314	0	0	**403**		314	314	11bis 12 Uhr	
12 bis 13 Uhr		79	3	3	0	1	**86**		6	3	136	1	93	0	0	**230**		94	93	109	3	260	0	0	**372**		263	260	12 bis 13 Uhr	
13 bis 14 Uhr		86	1	6	0	2	**95**		7	6	97	0	116	3	0	**216**		116	116	143	2	267	2	0	**414**		269	267	13 bis 14 Uhr	
14 bis 15 Uhr		85	0	4	0	0	**89**		4	4	86	1	124	2	0	**213**		125	124	88	0	334	3	0	**425**		334	334	14 bis 15 Uhr	
15 bis 16 Uhr		102	5	9	0	4	**120**		14	9	81	0	139	2	0	**222**		139	139	107	1	425	1	0	**534**		426	425	15 bis 16 Uhr	
16 bis 17 Uhr		102	0	7	0	1	**110**		7	7	91	4	147	1	0	**243**		151	147	135	5	539	5	0	**684**		544	539	16 bis 17 Uhr	
17 bis 18 Uhr		105	3	13	0	4	**125**		16	13	162	0	155	2	0	**319**		155	155	228	3	489	0	0	**720**		492	489	17 bis 18 Uhr	
18 bis 19 Uhr		90	5	4	0	3	**102**		9	4	136	4	128	1	0	**269**		132	128	193	7	423	0	0	**623**		430	423	18 bis 19 Uhr	
19 bis 20 Uhr		80	2	3	0	1	**86**		5	3	108	0	71	1	0	**180**		71	71	203	5	286	2	0	**496**		291	286	19 bis 20 Uhr	
20 bis 21 Uhr		68	2	9	0	1	**80**		11	9	83	0	77	1	0	**161**		77	77	158	8	217	0	0	**383**		225	217	20 bis 21 Uhr	
21 bis 22 Uhr		49	1	6	0	0	**56**		7	6	74	1	51	1	0	**127**		52	51	106	1	90	0	0	**197**		91	90	21 bis 22 Uhr	

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für wochentags ohne Ferien

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	2	0	0	0	1	0	2	0	1	0	14	8	22	23	3	2	7	4	4	4	2	8	2	3	5	12	2	2	5	13	9	7	8	14	2	2	2	2
07 bis 08 Uhr	1	0	2	0	0	0	3	0	3	0	4	0	15	10	21	25	22	15	31	23	20	16	35	29	2	4	15	28	3	4	15	27	12	15	52	58	4	5	6	5
08 bis 09 Uhr	1	0	1	0	1	0	3	0	5	0	3	0	9	7	19	19	7	8	20	14	23	16	18	24	6	5	17	25	5	7	16	25	22	18	46	51	10	12	24	15
09 bis 10 Uhr	1	0	1	0	1	1	4	1	9	1	3	1	10	5	27	17	10	8	12	10	19	13	14	18	5	5	12	14	6	7	12	16	29	14	54	53	12	10	22	22
10 bis 11 Uhr	1	0	1	1	1	1	3	0	12	1	4	2	13	5	26	19	11	9	10	7	14	10	22	14	5	5	20	15	7	8	18	15	17	18	66	69	17	22	33	34
11bis 12 Uhr	1	1	4	1	1	0	2	1	17	1	4	2	11	11	28	19	18	19	11	13	10	14	17	22	4	5	18	20	4	7	22	20	20	26	67	81	20	19	65	48
12 bis 13 Uhr	2	0	3	1	1	0	4	1	24	2	5	2	9	8	26	25	23	32	18	16	19	21	20	18	7	8	20	17	6	12	19	18	26	26	59	74	20	14	76	49
13 bis 14 Uhr	2	1	3	1	2	1	7	1	23	1	3	3	10	14	35	26	25	22	15	13	19	19	21	22	7	7	23	20	7	9	21	17	23	32	72	71	16	19	65	40
14 bis 15 Uhr	2	0	3	1	1	1	6	1	23	1	3	4	13	7	37	24	25	36	16	15	23	22	23	36	5	7	27	25	6	8	26	23	22	26	80	74	15	18	47	49
15 bis 16 Uhr	1	1	4	1	3	1	5	1	28	2	4	2	10	6	36	32	37	43	16	12	23	25	33	26	4	5	36	24	5	7	36	23	28	30	107	87	14	18	47	67
16 bis 17 Uhr	2	1	3	1	3	0	6	1	29	2	5	2	9	15	32	35	37	53	18	20	20	29	30	29	6	10	33	32	7	10	34	31	37	34	121	99	10	12	58	76
17 bis 18 Uhr	3	1	1	1	4	1	6	1	28	2	5	2	11	8	33	31	38	43	14	13	22	23	24	24	8	9	31	24	10	11	34	24	51	45	116	94	25	38	64	93
18 bis 19 Uhr	2	0	2	0	2	1	6	0	30	2	5	1	11	8	23	21	31	44	15	13	21	19	29	22	9	12	29	22	10	10	27	23	44	47	101	100	37	34	72	83
19 bis 20 Uhr	1	0	2	1	4	1	4	1	23	2	4	1	7	6	15	14	31	38	15	12	22	17	23	15	9	9	19	16	12	13	20	13	49	47	59	78	41	41	59	65
20 bis 21 Uhr	2	0	1	0	3	0	5	0	24	1	6	1	5	3	7	14	27	24	14	12	16	12	14	12	8	8	11	9	7	8	12	9	53	50	42	60	28	22	51	44
21 bis 22 Uhr	3	1	0	0	2	0	7	0	26	2	3	1	3	3	4	6	24	10	8	11	10	8	10	6	6	6	6	4	6	4	7	4	44	36	29	36	17	21	28	28

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 02.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	2	2	1	0	2	0	4	0	3	0	15	6	23	19	4	3	4	7	4	4	3	5	1	2	7	14	2	2	6	13	12	6	8	13	2	1	2	1
07 bis 08 Uhr	3	0	5	0	0	0	2	0	3	0	4	0	16	10	16	32	37	17	31	25	14	19	38	35	3	1	20	32	3	2	19	31	9	13	46	56	3	2	6	5
08 bis 09 Uhr	1	0	0	0	3	0	7	0	7	1	2	0	7	11	12	17	8	15	19	18	28	15	23	32	6	7	20	25	6	5	19	26	17	16	40	42	3	13	23	16
09 bis 10 Uhr	0	0	3	1	1	0	3	0	6	0	1	0	5	6	39	10	29	17	14	22	24	12	11	16	3	2	10	14	4	6	8	14	27	11	55	55	14	8	17	12
10 bis 11 Uhr	1	2	3	0	0	0	2	0	16	3	5	2	16	4	21	18	12	18	13	3	13	12	34	10	4	8	15	13	7	12	12	14	12	17	52	70	27	26	32	40
11bis 12 Uhr	0	0	3	0	1	0	1	0	14	2	3	1	11	11	24	13	20	14	10	5	6	7	12	9	3	5	13	19	6	7	17	19	16	24	56	78	14	14	80	32
12 bis 13 Uhr	1	0	3	0	3	0	6	2	26	0	3	1	16	9	21	10	25	32	15	17	21	33	16	15	8	11	19	8	4	15	17	7	32	28	62	57	9	2	53	40
13 bis 14 Uhr	0	0	5	0	2	0	6	1	28	0	3	3	18	8	34	22	16	4	16	5	25	26	15	24	10	15	14	9	10	13	18	7	27	26	54	78	11	31	62	27
14 bis 15 Uhr	1	0	3	0	2	0	3	0	30	0	5	2	10	10	42	20	13	13	8	8	18	22	15	32	2	2	26	29	3	5	23	27	21	25	74	80	12	18	45	30
15 bis 16 Uhr	0	0	5	0	4	1	6	2	35	2	2	2	8	6	35	23	16	7	4	5	20	24	45	27	8	2	35	28	4	8	34	29	30	26	105	94	11	18	47	54
16 bis 17 Uhr	4	1	4	2	3	0	7	0	28	1	6	0	12	19	27	31	18	11	14	16	18	13	36	27	7	13	42	41	9	12	40	44	34	34	130	105	7	19	61	81
17 bis 18 Uhr	2	0	2	1	11	0	11	3	24	1	5	4	15	11	23	43	47	40	17	20	23	26	26	26	13	12	45	35	8	14	48	34	69	50	99	88	27	35	48	95
18 bis 19 Uhr	1	0	1	0	5	0	8	1	27	2	5	2	8	9	18	10	27	41	24	11	31	20	32	37	10	9	36	15	9	9	35	16	46	46	93	79	35	29	76	80
19 bis 20 Uhr	0	0	3	1	4	0	6	0	21	1	7	2	6	6	17	10	18	27	9	5	33	18	23	7	7	7	20	10	9	10	17	10	48	29	46	63	35	58	54	71
20 bis 21 Uhr	0	2	1	0	1	0	8	0	19	4	7	0	5	2	12	13	16	24	9	15	23	13	17	11	2	3	11	6	4	5	13	8	56	45	35	50	33	10	58	44
21 bis 22 Uhr	0	0	0	0	0	0	5	0	18	2	2	2	3	5	6	3	28	18	14	7	4	16	17	5	1	3	8	3	1	5	6	3	25	33	14	22	17	21	19	16

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 03.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	2	0	0	0	1	0	4	0	1	0	11	4	24	25	3	1	13	10	4	4	3	8	1	3	6	8	4	3	5	8	6	9	9	11	3	9	2	1
07 bis 08 Uhr	2	0	1	0	0	0	2	0	2	0	5	0	18	11	23	15	29	18	60	43	18	13	41	24	3	7	13	28	6	7	10	29	10	17	43	52	4	2	9	4
08 bis 09 Uhr	0	0	1	0	0	0	2	0	3	0	3	1	13	10	21	15	7	11	26	34	20	17	20	19	12	6	10	22	8	4	12	22	21	20	40	49	6	5	16	13
09 bis 10 Uhr	0	0	3	0	1	1	5	5	10	2	2	10	15	10	31	20	7	6	8	0	12	16	21	15	6	5	13	16	8	6	12	18	19	17	60	59	7	5	18	15
10 bis 11 Uhr	1	0	1	0	4	5	3	2	18	0	3	0	14	6	29	24	9	11	7	7	27	5	13	9	6	2	36	10	4	2	31	10	20	31	56	61	9	18	29	17
11bis 12 Uhr	3	0	7	0	0	0	4	0	17	0	3	0	9	13	22	18	14	19	7	5	17	19	23	21	8	7	31	26	8	7	22	29	28	25	72	68	21	13	39	69
12 bis 13 Uhr	3	0	1	0	4	0	6	0	23	2	3	1	5	3	31	18	19	40	15	16	19	17	29	23	10	10	20	17	9	13	29	20	27	31	42	83	20	4	80	41
13 bis 14 Uhr	2	0	4	1	2	0	6	3	9	1	1	5	6	13	40	31	34	37	17	12	16	24	35	28	10	13	27	32	6	2	24	30	35	26	107	85	12	15	59	35
14 bis 15 Uhr	3	0	3	0	0	2	8	1	12	2	2	4	18	4	69	33	25	36	11	7	16	25	26	54	11	8	40	31	9	5	40	34	49	32	104	88	15	19	43	58
15 bis 16 Uhr	2	0	2	0	1	2	10	3	24	3	2	1	4	8	30	49	51	66	26	19	35	32	50	28	3	5	38	27	6	11	46	25	25	42	110	65	14	23	58	80
16 bis 17 Uhr	3	0	4	1	4	0	5	0	31	1	2	0	5	7	34	39	73	63	15	23	19	34	33	32	13	17	30	30	11	7	32	27	36	36	129	96	11	5	54	83
17 bis 18 Uhr	4	0	0	1	1	0	6	2	47	1	8	0	12	4	43	34	46	57	17	25	21	9	23	29	9	10	35	21	19	19	30	24	59	45	127	120	7	16	72	76
18 bis 19 Uhr	3	2	1	0	2	0	4	0	38	1	5	1	7	10	23	22	37	45	10	11	24	20	26	34	7	26	30	31	15	10	27	30	54	54	85	101	39	38	87	107
19 bis 20 Uhr	3	0	2	0	0	1	3	3	31	3	8	0	14	7	13	16	30	54	11	6	18	11	20	15	21	15	14	16	6	15	14	14	63	69	52	75	41	21	61	63
20 bis 21 Uhr	5	0	1	0	1	0	4	0	41	1	11	0	5	3	6	14	39	33	10	5	22	18	8	6	14	10	12	7	10	10	12	7	59	46	36	69	25	37	44	43
21 bis 22 Uhr	1	3	1	0	0	0	9	0	52	2	7	1	5	2	2	5	23	16	8	13	19	10	8	8	17	3	13	5	17	1	12	5	58	48	22	34	21	23	38	16

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 13.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	3	0	0	0	0	1	1	0	1	0	22	4	20	22	2	1	9	2	2	5	2	9	2	1	4	15	0	0	4	15	9	4	4	9	0	0	4	3
07 bis 08 Uhr	1	0	2	0	0	0	2	0	4	1	4	0	13	13	15	25	28	12	31	15	19	23	32	36	5	7	17	31	4	6	15	29	14	18	65	64	3	4	4	4
08 bis 09 Uhr	1	0	1	0	2	0	3	0	2	0	5	1	6	2	19	17	15	11	33	15	31	14	19	33	5	7	12	28	0	5	14	27	18	13	33	53	6	9	19	26
09 bis 10 Uhr	1	0	1	0	1	0	3	0	13	1	0	1	7	5	13	12	13	5	20	28	13	6	17	18	2	2	11	15	2	2	13	17	15	9	56	50	9	14	33	13
10 bis 11 Uhr	2	0	0	1	1	0	2	0	10	1	6	2	11	5	14	16	20	12	12	14	11	11	9	12	10	3	17	11	6	2	17	12	21	21	52	84	7	9	44	28
11bis 12 Uhr	1	0	3	0	3	0	6	0	12	0	3	1	10	13	36	20	8	13	8	14	14	12	16	11	6	5	16	17	0	6	17	17	20	21	67	104	14	23	92	39
12 bis 13 Uhr	1	0	3	0	1	0	6	0	11	1	7	2	16	12	36	17	18	23	17	15	10	22	33	18	10	10	19	16	9	17	18	17	25	22	78	69	17	8	93	58
13 bis 14 Uhr	0	0	3	0	1	0	21	1	23	3	2	1	4	13	29	28	16	11	17	18	18	17	38	23	6	8	13	8	6	15	12	9	25	26	89	90	20	20	66	35
14 bis 15 Uhr	1	0	3	0	0	4	20	1	21	2	3	0	9	2	25	21	23	41	36	41	64	20	19	35	5	11	25	15	8	1	22	10	16	31	96	79	23	24	45	51
15 bis 16 Uhr	0	0	2	0	1	0	3	0	21	2	4	2	5	5	29	23	19	20	43	28	25	17	35	19	1	6	19	17	0	3	23	15	23	22	85	67	30	34	53	88
16 bis 17 Uhr	1	2	2	0	5	0	4	1	12	1	9	3	12	13	20	31	22	33	38	56	23	27	38	36	5	12	21	18	3	5	16	18	41	28	115	98	5	8	37	81
17 bis 18 Uhr	2	0	2	0	3	1	6	1	8	0	2	2	10	8	18	10	20	24	27	27	27	34	31	18	8	5	31	17	2	7	27	15	34	29	100	63	49	48	60	81
18 bis 19 Uhr	0	0	1	0	1	1	1	0	19	0	8	1	12	6	17	16	11	27	8	12	16	20	29	16	10	12	30	15	8	7	33	14	43	30	109	79	42	52	52	74
19 bis 20 Uhr	0	0	2	0	6	1	2	0	12	0	5	1	9	3	6	4	20	23	17	19	18	11	18	14	12	7	8	7	11	7	10	7	51	39	45	45	43	26	39	66
20 bis 21 Uhr	5	0	0	0	5	1	10	0	15	1	15	0	2	3	1	3	9	14	14	16	8	12	7	8	7	15	6	10	10	12	10	9	35	48	32	40	14	24	29	31
21 bis 22 Uhr	0	0	2	0	4	0	7	0	21	3	1	0	3	3	4	0	8	8	7	9	3	4	10	1	7	5	0	2	5	1	0	5	29	28	34	14	22	29	20	21

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 14.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	2	2	0	0	2	0	2	0	3	0	18	10	22	25	0	1	9	2	4	3	3	11	0	4	4	17	3	3	2	17	4	7	8	20	1	1	5	4
07 bis 08 Uhr	0	0	1	0	0	0	4	0	1	1	5	0	11	10	26	24	6	2	23	25	9	15	34	37	0	4	17	27	2	5	15	28	13	19	52	63	6	8	8	6
08 bis 09 Uhr	1	0	3	0	3	0	3	0	8	0	7	0	9	7	12	19	2	1	23	7	26	20	20	29	7	3	16	26	3	2	18	22	17	21	44	47	24	19	22	20
09 bis 10 Uhr	3	0	0	2	0	0	4	0	11	1	2	0	9	8	23	25	3	4	24	7	24	7	10	23	5	6	14	24	6	9	14	21	17	16	51	46	16	20	25	26
10 bis 11 Uhr	2	0	0	1	3	2	4	3	9	1	4	0	20	5	25	31	4	1	9	7	14	10	17	17	2	8	24	14	3	6	24	11	17	10	90	96	17	37	47	34
11bis 12 Uhr	0	5	3	2	2	1	1	1	16	3	6	5	14	9	19	13	10	11	12	22	12	11	21	17	5	9	18	25	8	9	23	24	15	22	75	119	24	36	105	63
12 bis 13 Uhr	1	1	1	1	1	1	3	1	29	1	4	5	6	3	34	22	10	19	17	15	12	11	12	16	5	14	20	27	5	13	15	30	29	23	51	91	35	15	110	47
13 bis 14 Uhr	1	0	3	0	1	0	5	0	17	0	4	2	10	14	31	28	29	25	15	16	15	12	19	14	8	5	19	21	9	9	21	20	34	33	72	67	14	11	94	39
14 bis 15 Uhr	0	1	9	1	4	0	6	0	14	0	4	2	8	7	26	26	33	63	14	10	19	18	16	37	6	4	16	20	7	5	14	18	29	33	61	80	14	21	50	41
15 bis 16 Uhr	0	0	4	1	6	0	9	0	15	0	2	1	14	3	32	34	62	87	19	14	15	21	38	33	1	7	51	20	5	5	47	23	59	41	105	98	22	23	52	65
16 bis 17 Uhr	0	0	4	1	1	0	7	0	28	5	5	8	11	23	32	31	48	92	14	11	23	40	23	30	3	10	44	35	4	6	44	27	50	49	135	105	12	14	53	73
17 bis 18 Uhr	4	3	1	1	3	0	11	0	28	7	3	3	9	12	37	30	48	35	12	16	20	26	31	21	8	10	32	28	2	10	30	24	54	56	149	90	41	59	61	113
18 bis 19 Uhr	2	0	1	2	1	2	5	1	21	3	4	3	22	11	24	25	39	34	28	18	26	19	37	15	10	6	23	22	7	10	23	21	72	73	130	119	30	27	82	78
19 bis 20 Uhr	0	0	1	1	5	0	4	1	18	5	4	0	15	6	17	21	27	36	15	19	28	8	21	15	5	6	26	19	16	18	26	15	66	66	82	90	55	71	53	80
20 bis 21 Uhr	1	1	0	0	1	2	2	1	23	2	10	0	2	2	8	16	34	23	20	22	8	6	16	15	9	5	7	2	7	10	8	2	38	74	62	57	42	37	42	49
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	2	0	5	1	19	1	1	0	4	1	1	4	19	4	6	16	5	5	8	1	3	2	7	7	3	6	5	6	49	36	31	32	23	28	17	57

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 17.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	1	0	2	0	3	0	0	0	11	9	31	24	5	3	9	6	5	3	3	7	1	4	7	18	1	4	7	17	18	14	7	10	1	1	3	2
07 bis 08 Uhr	0	0	2	0	1	0	5	0	1	0	3	0	9	9	19	26	26	35	31	36	20	17	41	25	2	4	16	30	3	2	17	22	15	18	66	59	5	5	4	7
08 bis 09 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	5	1	1	0	3	7	39	24	5	4	15	9	14	15	17	22	8	7	19	28	7	8	18	27	48	22	59	61	8	8	34	12
09 bis 10 Uhr	0	0	2	0	0	0	6	0	10	1	5	1	21	5	39	33	17	4	14	3	10	12	10	15	9	7	16	14	11	11	17	14	21	17	38	39	15	12	45	25
10 bis 11 Uhr	0	0	2	0	1	0	7	0	16	0	2	1	4	2	27	21	16	15	16	12	17	4	33	30	6	8	35	20	7	10	34	14	21	18	82	96	13	12	28	34
11bis 12 Uhr	2	0	5	0	1	0	2	1	28	0	9	3	15	10	37	18	22	26	21	12	7	14	13	30	1	6	33	35	2	9	29	31	20	60	92	99	24	24	91	57
12 bis 13 Uhr	6	0	6	1	4	0	7	5	27	3	13	1	9	4	33	52	27	36	29	20	32	16	17	18	8	8	27	26	10	12	29	24	32	58	73	99	27	29	95	75
13 bis 14 Uhr	5	2	2	1	5	2	8	2	19	4	3	8	7	12	40	30	25	30	20	16	6	7	30	33	3	5	27	26	10	13	21	22	19	25	95	85	13	20	95	41
14 bis 15 Uhr	2	0	2	4	3	1	10	3	32	5	1	21	7	12	50	29	18	46	11	16	24	22	42	63	4	10	35	32	9	15	31	34	26	17	95	95	21	18	60	74
15 bis 16 Uhr	0	1	3	0	3	1	2	1	32	1	4	2	14	8	40	36	48	57	20	15	21	17	24	39	4	4	52	21	5	4	47	24	32	26	119	117	14	21	50	100
16 bis 17 Uhr	5	4	2	1	7	1	10	1	30	1	6	5	9	11	41	50	71	93	13	20	38	33	34	35	5	9	41	67	7	10	44	68	32	32	113	132	11	13	87	93
17 bis 18 Uhr	1	0	2	0	5	2	9	1	31	3	5	1	12	2	27	29	83	77	12	13	17	19	30	31	9	8	40	27	17	6	39	27	52	58	115	91	21	49	101	101
18 bis 19 Uhr	1	0	0	0	4	3	4	1	41	3	9	0	7	6	21	20	59	88	5	11	19	20	20	25	6	8	26	20	9	9	26	18	39	40	101	108	50	14	76	82
19 bis 20 Uhr	1	0	1	2	2	1	2	0	37	2	5	0	5	12	12	17	59	43	10	7	34	24	23	14	3	10	22	14	8	10	15	14	43	44	61	64	26	21	66	72
20 bis 21 Uhr	2	0	1	0	1	0	4	0	19	2	0	0	5	4	4	17	25	26	6	4	18	3	10	4	4	6	18	11	9	9	20	11	95	74	40	69	31	32	45	53
21 bis 22 Uhr	0	0	0	0	2	1	25	0	20	7	3	1	2	2	4	6	33	13	1	7	15	3	13	5	5	12	7	4	2	2	5	2	72	63	39	49	15	7	23	32

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 20.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	14	7	5	7	3	2	2	0	3	6	2	11	2	3	1	4	2	1	1	8	7	2	4	4	0	0	1	1
07 bis 08 Uhr	0	0	3	0	0	0	4	0	4	0	1	1	18	3	5	7	11	8	2	5	17	12	7	9	1	2	6	7	1	1	5	4	5	5	11	14	1	1	2	5
08 bis 09 Uhr	1	0	2	0	0	0	2	0	2	0	2	0	10	11	3	7	6	11	3	3	24	21	7	9	0	2	5	7	0	2	5	6	4	5	34	12	3	2	1	2
09 bis 10 Uhr	1	0	1	0	0	0	4	0	1	0	2	0	2	8	3	6	13	22	2	7	23	21	2	11	4	1	2	1	3	2	1	1	36	5	24	17	2	0	1	16
10 bis 11 Uhr	0	0	4	0	0	0	1	0	2	0	1	0	14	7	3	8	13	4	3	2	8	11	0	3	1	1	0	1	1	1	0	1	4	6	8	13	13	10	9	29
11bis 12 Uhr	4	0	2	0	0	0	0	1	6	0	2	0	5	11	5	7	20	22	3	6	11	16	6	15	0	1	0	2	1	1	0	2	18	18	17	29	13	1	5	4
12 bis 13 Uhr	2	0	1	2	0	0	2	0	6	0	3	0	10	8	5	2	20	12	5	6	12	14	1	9	0	0	1	1	0	2	1	1	12	12	14	18	10	5	25	7
13 bis 14 Uhr	1	0	2	0	0	0	5	0	1	0	1	0	16	14	5	6	25	16	7	4	18	13	4	2	0	0	0	2	0	3	0	2	10	36	14	8	3	9	12	9
14 bis 15 Uhr	0	0	2	0	0	0	2	0	4	0	1	0	19	10	7	9	18	22	4	4	21	27	8	6	3	3	2	0	0	1	3	0	10	17	29	14	6	8	6	12
15 bis 16 Uhr	0	1	3	0	3	0	3	0	14	0	6	0	12	9	8	10	29	34	4	4	55	32	16	8	5	9	8	1	3	5	10	1	23	25	36	36	5	9	3	18
16 bis 17 Uhr	0	0	2	0	2	0	5	1	13	0	4	0	12	23	13	19	29	37	8	3	25	30	10	19	3	9	8	11	3	14	4	10	26	28	57	38	17	5	26	6
17 bis 18 Uhr	1	0	2	0	1	0	4	0	8	1	3	0	18	14	15	11	38	31	4	3	24	18	10	8	8	12	9	7	10	10	8	7	61	37	73	59	18	42	19	29
18 bis 19 Uhr	0	1	0	0	4	0	5	0	13	2	3	1	4	3	9	2	27	29	1	2	20	17	17	5	19	13	15	9	12	11	12	7	45	43	60	45	41	48	43	50
19 bis 20 Uhr	0	0	0	0	2	1	7	0	25	2	1	1	0	0	0	0	33	24	6	4	18	21	14	12	13	8	13	5	14	5	14	6	44	46	45	43	45	24	16	29
20 bis 21 Uhr	2	0	0	0	0	0	4	0	13	1	6	1	0	0	0	0	24	20	6	1	14	15	13	26	1	6	0	4	2	5	1	4	32	35	26	35	17	11	27	30
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	1	0	2	0	13	0	3	1	0	0	1	1	18	11	3	5	12	3	3	1	3	5	6	2	6	6	4	2	17	20	14	10	9	12	18	15

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 21.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	1	4	1	0	0	1	0	5	0	1	0	20	8	30	27	1	1	7	6	3	3	1	7	0	0	1	11	1	3	1	10	7	4	12	15	1	1	1	1
07 bis 08 Uhr	1	0	2	0	2	1	2	0	5	1	3	1	18	14	20	23	18	16	33	18	31	24	32	30	2	3	15	30	5	7	17	31	10	10	60	67	3	7	5	6
08 bis 09 Uhr	0	0	2	0	0	0	2	1	8	0	3	0	28	6	12	24	3	4	13	7	22	22	11	24	5	6	20	22	6	8	17	21	38	13	47	54	10	16	32	10
09 bis 10 Uhr	1	0	2	0	1	3	3	0	24	0	1	0	11	1	33	15	5	4	15	6	40	11	12	19	6	5	11	12	8	8	11	10	31	20	49	55	11	9	16	37
10 bis 11 Uhr	1	1	1	0	0	3	5	0	12	1	2	0	5	3	24	14	8	3	7	1	12	10	24	15	6	7	16	7	2	9	16	12	27	29	80	69	37	37	31	25
11bis 12 Uhr	1	1	7	2	4	1	0	1	15	1	4	2	16	11	31	23	10	21	14	4	13	12	13	14	7	7	20	18	3	6	21	15	25	18	83	88	52	32	76	40
12 bis 13 Uhr	1	0	5	0	0	0	4	1	41	4	4	3	8	10	23	17	30	44	22	13	20	25	27	13	13	12	32	17	6	17	35	19	35	25	54	85	14	37	106	58
13 bis 14 Uhr	3	1	2	4	2	1	7	2	28	1	2	4	7	20	45	26	40	41	19	18	22	21	16	16	3	6	25	29	6	10	24	17	24	30	92	83	12	18	84	41
14 bis 15 Uhr	0	0	2	1	0	3	1	1	30	2	8	10	7	11	38	25	47	64	15	16	14	15	29	33	2	6	37	38	2	2	14	21	24	43	77	87	19	19	81	62
15 bis 16 Uhr	0	3	7	3	1	1	4	0	36	4	9	0	8	5	28	39	44	53	9	7	19	26	37	28	2	6	42	18	1	4	41	22	27	34	125	96	8	12	39	67
16 bis 17 Uhr	1	0	3	3	3	2	7	0	36	4	10	4	10	9	50	34	32	91	15	12	15	41	35	23	9	12	29	25	7	14	46	22	39	42	122	139	17	14	91	85
17 bis 18 Uhr	3	2	1	1	2	1	4	0	23	2	6	8	12	4	47	32	26	58	7	3	24	22	37	27	6	14	41	34	11	15	34	36	36	48	115	131	30	54	82	113
18 bis 19 Uhr	4	0	3	0	5	0	14	1	23	1	2	0	8	9	35	17	43	89	18	15	25	18	42	25	6	13	35	28	5	4	33	24	37	59	119	119	37	43	76	74
19 bis 20 Uhr	3	0	3	0	3	0	4	1	17	0	3	0	3	5	10	9	47	70	15	14	21	18	35	17	5	7	17	12	5	8	32	20	38	32	61	84	56	74	76	72
20 bis 21 Uhr	2	0	3	0	1	0	5	1	17	0	4	1	7	4	9	7	47	28	12	8	12	8	12	11	6	8	6	10	5	3	7	11	59	40	44	50	38	11	59	42
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	3	0	2	0	21	1	4	1	1	2	3	2	36	5	12	9	6	7	12	1	4	3	0	3	3	5	9	3	37	18	32	25	8	12	21	37

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 22.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	2	0	0	0	2	0	2	0	0	0	7	10	24	29	1	0	10	2	2	3	1	8	2	2	3	6	1	1	7	15	10	7	4	16	3	3	1	1
07 bis 08 Uhr	2	1	3	0	0	0	3	0	4	1	5	0	17	7	25	29	5	6	47	25	23	14	46	36	0	1	10	24	2	1	18	32	16	18	55	61	1	0	6	4
08 bis 09 Uhr	2	0	2	0	0	1	2	0	5	0	4	0	2	2	18	17	8	6	32	20	36	12	18	30	2	1	22	37	3	9	18	28	18	21	55	60	16	23	31	12
09 bis 10 Uhr	1	0	2	0	2	2	7	2	11	0	7	0	12	1	30	21	4	2	15	10	24	13	16	27	4	8	17	20	4	8	12	16	40	19	76	72	17	7	26	24
10 bis 11 Uhr	1	1	0	0	1	0	8	0	21	4	4	3	15	5	35	20	6	1	5	11	12	13	31	14	2	5	17	29	20	18	13	34	20	16	95	45	12	20	44	64
11bis 12 Uhr	0	2	2	1	0	1	1	1	31	2	4	0	12	11	31	20	15	10	17	16	9	27	25	27	3	2	13	25	5	9	35	25	18	39	61	78	17	20	44	75
12 bis 13 Uhr	2	0	4	2	0	1	5	2	29	3	6	2	4	11	18	35	21	5	20	19	24	22	17	12	7	10	24	19	13	12	21	22	27	23	64	100	23	13	81	70
13 bis 14 Uhr	6	0	1	4	1	2	6	1	45	0	5	3	10	19	42	39	6	5	9	6	43	27	18	35	14	4	39	35	15	12	36	30	18	37	61	75	31	20	67	43
14 bis 15 Uhr	6	1	4	0	1	2	8	1	27	1	2	3	32	1	33	18	17	10	11	12	18	31	40	64	10	12	33	23	3	3	25	30	20	18	89	80	16	15	52	49
15 bis 16 Uhr	3	2	6	0	0	2	6	2	35	4	5	1	16	5	63	34	27	13	10	9	17	32	30	34	6	3	46	30	8	6	51	25	32	31	145	101	16	16	62	55
16 bis 17 Uhr	0	0	2	0	1	0	7	1	40	2	4	2	5	16	36	49	10	21	20	10	23	23	31	35	4	3	49	34	6	7	46	33	27	34	133	112	10	14	55	97
17 bis 18 Uhr	6	1	1	0	6	0	6	2	37	2	10	1	8	9	33	56	19	11	14	7	26	41	18	51	3	4	38	33	10	6	46	27	53	44	135	117	18	30	70	98
18 bis 19 Uhr	6	0	5	0	2	1	11	1	35	3	4	3	15	21	28	34	17	19	19	12	18	27	31	17	4	7	44	39	14	16	32	53	44	42	119	144	29	39	91	94
19 bis 20 Uhr	3	0	2	0	11	1	5	1	21	2	4	2	9	8	21	17	15	27	21	12	20	23	34	17	4	7	28	38	26	23	38	17	40	47	62	121	51	36	63	72
20 bis 21 Uhr	1	1	2	0	7	0	7	0	26	1	3	0	12	7	15	27	25	24	21	17	18	11	25	16	8	9	25	19	13	14	17	21	52	35	73	85	13	20	90	35
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	4	0	5	0	36	1	4	1	2	2	4	12	23	5	12	17	7	13	11	7	11	13	12	8	10	8	15	4	43	39	29	47	16	30	45	42

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 23.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	13	15	19	27	1	0	5	2	1	0	5	2	1	3	6	15	1	2	6	18	12	12	14	20	2	1	3	1
07 bis 08 Uhr	0	0	0	0	1	0	2	0	6	0	5	0	15	13	32	33	15	10	35	19	15	10	35	19	0	2	13	35	0	3	12	39	17	18	64	74	6	8	10	6
08 bis 09 Uhr	0	0	0	0	0	0	6	0	10	1	5	0	2	3	23	21	5	1	24	11	5	1	24	11	11	7	23	29	18	17	18	30	23	24	49	79	10	12	30	18
09 bis 10 Uhr	0	2	2	2	0	0	5	0	5	0	2	0	5	2	42	21	1	1	5	7	1	1	5	7	3	7	19	17	11	5	22	20	38	10	77	67	11	14	25	18
10 bis 11 Uhr	0	0	2	1	2	0	2	0	11	1	8	16	24	4	52	13	4	3	28	6	4	3	28	6	10	0	23	21	15	12	26	22	13	11	67	84	13	18	33	38
11bis 12 Uhr	1	0	4	0	4	0	1	0	13	1	11	1	7	13	24	31	7	6	9	43	7	6	9	43	4	1	28	15	5	5	28	18	18	17	66	61	8	14	70	48
12 bis 13 Uhr	0	1	3	0	1	0	2	5	19	2	7	2	6	5	27	50	23	26	23	30	23	26	23	30	5	2	17	18	1	9	16	22	22	18	79	75	30	19	57	45
13 bis 14 Uhr	1	9	2	1	2	1	3	0	34	0	5	0	12	19	35	32	20	19	19	22	20	19	19	22	5	2	29	20	4	8	28	19	19	47	66	71	18	38	66	71
14 bis 15 Uhr	4	1	2	1	1	1	3	0	31	0	2	0	8	1	38	26	12	19	18	18	12	19	18	18	2	2	33	12	6	6	35	12	8	26	75	75	12	14	35	55
15 bis 16 Uhr	0	1	3	2	7	0	5	0	33	0	5	1	5	5	55	31	12	19	14	12	12	19	14	12	4	5	33	35	4	5	29	35	21	33	122	113	5	8	62	65
16 bis 17 Uhr	6	0	2	1	0	0	8	0	39	3	8	2	7	27	40	37	11	19	21	25	11	19	21	25	1	4	34	38	2	5	41	42	48	19	145	91	5	10	64	78
17 bis 18 Uhr	4	0	2	2	7	0	6	0	32	2	2	1	9	9	46	38	6	12	9	10	6	12	9	10	5	15	28	21	8	19	45	26	41	42	156	104	6	36	64	109
18 bis 19 Uhr	1	1	3	1	1	2	6	0	49	0	5	1	9	5	31	41	10	17	12	24	10	17	12	24	9	7	39	32	9	13	43	31	20	36	136	125	41	22	82	111
19 bis 20 Uhr	2	1	2	2	1	1	5	1	37	5	7	5	7	4	25	33	17	30	21	25	17	30	21	25	10	12	30	19	17	14	27	14	61	46	80	105	44	56	92	88
20 bis 21 Uhr	0	0	1	0	1	1	4	0	43	1	4	3	7	4	9	36	20	18	16	19	20	18	16	19	9	6	14	15	9	3	21	15	47	42	47	85	45	20	74	75
21 bis 22 Uhr	2	1	1	0	3	0	5	0	36	8	4	1	4	11	7	14	16	4	7	21	16	4	7	21	9	2	4	6	7	9	12	9	41	31	41	79	20	37	33	26

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 24.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7	
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer
06 bis 07 Uhr	0	1	3	1	0	0	2	0	3	0	0	0
07 bis 08 Uhr	2	1	2	0	0	0	3	0	2	1	7	0
08 bis 09 Uhr	1	0	2	0	3	0	4	1	4	1	4	0
09 bis 10 Uhr	1	0	1	0	0	0	5	2	5	0	5	0
10 bis 11 Uhr	1	0	1	4	1	0	2	0	10	1	4	0
11bis 12 Uhr	0	0	5	2	0	0	4	1	22	2	3	6
12 bis 13 Uhr	2	2	3	1	3	2	3	0	33	1	6	0
13 bis 14 Uhr	1	0	3	2	5	1	3	0	32	1	6	1
14 bis 15 Uhr	1	0	2	1	4	0	4	0	34	2	1	1
15 bis 16 Uhr	2	1	5	0	3	2	7	0	35	2	1	7
16 bis 17 Uhr	4	0	3	1	3	0	5	3	30	0	3	1
17 bis 18 Uhr	1	0	2	1	7	1	4	0	45	5	3	3
18 bis 19 Uhr	0	0	5	1	2	0	5	1	39	4	8	0
19 bis 20 Uhr	2	0	2	0	6	2	5	4	18	0	3	2
20 bis 21 Uhr	0	0	3	1	8	0	5	2	23	0	5	1
21 bis 22 Uhr	21	3	1	0	3	0	7	0	24	0	0	0

	Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST			
	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	10	4	26	25	7	5	4	6	7	5	1	7
07 bis 08 Uhr	17	13	26	33	49	25	16	16	32	12	41	40
08 bis 09 Uhr	5	9	33	32	12	14	8	12	21	19	16	26
09 bis 10 Uhr	15	6	16	11	9	14	3	11	21	27	33	27
10 bis 11 Uhr	8	7	31	26	19	22	4	6	17	22	31	27
11bis 12 Uhr	13	7	49	28	53	50	7	4	8	14	28	36
12 bis 13 Uhr	7	11	33	24	40	84	18	10	20	21	21	27
13 bis 14 Uhr	9	7	47	21	39	34	11	14	9	23	12	24
14 bis 15 Uhr	7	9	45	33	44	47	27	15	23	18	20	17
15 bis 16 Uhr	9	4	41	39	66	74	12	8	14	25	42	27
16 bis 17 Uhr	9	4	31	32	54	72	18	27	8	28	34	30
17 bis 18 Uhr	6	7	43	22	49	85	17	10	36	20	21	23
18 bis 19 Uhr	13	3	20	26	42	50	20	15	22	16	39	25
19 bis 20 Uhr	2	5	28	12	42	42	27	12	17	7	17	13
20 bis 21 Uhr	8	4	8	10	30	25	21	14	21	13	18	5
21 bis 22 Uhr	2	5	6	14	32	11	5	10	14	10	6	10

	Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	5	3	12	10	1	1	7	10	8	7	14	22	2	3	2	1
07 bis 08 Uhr	5	4	22	39	2	5	23	26	14	13	54	72	9	9	8	5
08 bis 09 Uhr	5	7	19	22	3	6	22	36	18	20	55	51	13	17	32	21
09 bis 10 Uhr	5	3	11	11	4	8	8	25	49	20	49	69	17	8	18	31
10 bis 11 Uhr	4	7	20	19	6	10	11	17	15	21	79	76	20	33	33	29
11bis 12 Uhr	0	8	11	18	1	15	30	16	18	19	76	84	16	11	48	54
12 bis 13 Uhr	1	3	22	17	4	8	12	21	18	23	72	58	18	11	62	51
13 bis 14 Uhr	7	7	37	17	5	6	27	12	22	35	71	68	27	8	42	57
14 bis 15 Uhr	6	7	26	54	8	32	48	40	15	16	102	64	8	20	53	53
15 bis 16 Uhr	9	7	32	39	12	14	33	34	9	16	115	79	13	11	46	73
16 bis 17 Uhr	5	8	27	25	13	22	27	22	41	37	135	77	7	13	55	81
17 bis 18 Uhr	10	4	12	16	11	8	28	23	49	40	95	72	28	12	63	116
18 bis 19 Uhr	4	17	15	10	10	10	10	13	41	42	60	76	27	23	55	79
19 bis 20 Uhr	11	12	8	15	4	16	6	12	36	48	56	92	11	19	72	40
20 bis 21 Uhr	15	9	8	7	5	9	12	3	57	58	27	61	19	19	43	38
21 bis 22 Uhr	3	7	2	0	3	1	5	5	66	45	30	45	17	12	47	21

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für Pfingsten

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	3	2	5	2	1	1	3	2	4	2	3	4	4	1	2	1	2	1	2	1	3	3	4	4	0	1	1	3
07 bis 08 Uhr	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	9	6	7	6	10	10	8	5	2	4	3	3	2	3	5	4	4	9	4	3	10	9	13	13	6	2	5	4
08 bis 09 Uhr	2	0	0	0	1	0	2	0	6	0	3	1	7	12	18	18	18	12	12	15	4	4	4	5	9	13	10	8	10	14	4	9	23	11	28	13	5	4	7	6
09 bis 10 Uhr	1	0	5	1	2	0	4	0	16	1	1	1	8	9	49	18	26	16	20	7	11	12	8	14	13	15	12	12	12	21	18	13	34	21	55	35	10	13	9	20
10 bis 11 Uhr	1	0	5	2	3	1	7	3	26	2	3	3	16	11	61	30	27	22	17	9	9	13	37	23	17	20	60	23	14	19	56	22	31	35	113	123	23	29	34	36
11bis 12 Uhr	4	1	6	3	2	3	17	2	66	1	15	13	54	17	88	32	35	26	18	12	50	16	41	19	14	17	78	52	14	14	72	52	40	45	173	160	21	33	118	100
12 bis 13 Uhr	4	0	6	0	7	2	20	5	47	3	16	12	22	12	96	31	35	28	34	19	22	12	48	24	19	24	62	75	14	37	64	77	36	40	159	157	32	34	172	154
13 bis 14 Uhr	6	4	2	2	6	1	8	3	47	7	6	13	26	20	96	57	41	32	25	12	11	20	66	25	25	36	78	76	12	24	77	70	56	46	176	164	30	25	160	156
14 bis 15 Uhr	5	4	2	3	6	1	8	2	58	5	10	7	15	14	66	60	58	38	32	16	20	11	65	41	18	34	87	64	15	24	77	60	60	68	209	161	31	22	124	174
15 bis 16 Uhr	3	4	3	2	5	2	15	3	77	7	7	10	19	14	65	80	44	60	19	20	19	20	47	44	24	23	74	96	27	18	78	98	71	71	180	218	34	19	176	225
16 bis 17 Uhr	3	3	5	2	7	4	11	0	96	2	11	11	17	10	51	76	57	54	29	34	32	23	46	43	24	22	56	68	19	23	50	70	65	77	158	203	37	20	239	199
17 bis 18 Uhr	6	1	3	2	10	1	12	0	76	4	7	4	7	17	26	57	50	60	17	24	16	21	22	55	19	27	61	50	11	22	67	46	63	81	134	198	35	31	195	159
18 bis 19 Uhr	4	2	3	1	5	2	10	0	67	1	9	5	9	6	21	44	34	53	17	17	15	20	23	30	11	14	37	42	13	16	30	38	85	88	94	188	48	30	190	131
19 bis 20 Uhr	7	1	1	0	2	2	9	1	37	3	11	4	10	5	13	25	41	33	18	20	13	18	20	25	12	23	35	26	12	18	37	24	69	72	68	125	31	30	143	60
20 bis 21 Uhr	2	0	1	0	2	0	4	1	34	4	7	1	2	4	4	23	36	28	13	15	6	13	7	15	9	5	17	13	7	5	17	10	53	57	55	74	15	27	98	51
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	2	0	5	0	26	2	7	0	2	3	5	14	30	18	7	12	10	5	7	5	14	8	11	9	15	6	10	11	65	64	60	49	28	22	42	48

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 04.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	3	2	4	2	2	1	2	3	7	3	2	4	4	1	2	1	3	1	2	0	1	1	3	4	0	0	0	4
07 bis 08 Uhr	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	2	0	4	6	6	8	11	13	6	3	3	4	5	6	2	0	4	4	4	8	2	2	8	5	12	17	0	0	5	2
08 bis 09 Uhr	4	0	0	0	1	0	3	0	5	0	4	1	3	7	13	13	22	20	16	23	6	5	7	8	10	13	9	6	8	11	5	5	24	9	30	8	6	4	10	5
09 bis 10 Uhr	1	0	3	0	1	0	3	0	10	1	1	2	8	4	25	20	27	21	26	13	7	7	11	13	13	5	5	11	7	10	8	12	28	12	55	34	12	12	12	11
10 bis 11 Uhr	0	0	3	2	1	0	6	2	12	0	1	0	8	7	50	25	31	27	13	12	6	13	24	32	13	17	30	21	10	17	25	21	28	24	80	125	13	27	23	19
11bis 12 Uhr	2	2	2	4	1	4	8	2	38	1	10	4	9	5	43	19	37	29	15	14	12	19	33	23	10	5	53	40	4	10	39	34	37	26	164	175	13	32	124	67
12 bis 13 Uhr	0	0	4	0	2	1	10	1	20	6	21	11	20	8	68	22	29	28	15	18	27	11	27	12	10	15	38	42	3	33	46	55	31	37	108	168	30	24	177	114
13 bis 14 Uhr	6	2	1	0	0	2	3	1	59	9	4	15	14	11	61	41	42	36	32	12	13	15	43	17	19	29	49	51	5	22	55	45	32	30	143	115	20	15	142	112
14 bis 15 Uhr	3	0	0	4	2	1	4	0	37	2	3	2	9	11	38	32	45	35	33	13	11	10	47	27	16	24	39	45	8	10	39	41	46	46	189	129	24	19	87	126
15 bis 16 Uhr	1	0	1	2	5	0	12	0	39	2	2	9	18	12	55	41	40	65	21	19	15	19	30	28	18	20	52	91	9	8	49	100	47	36	152	171	34	12	126	163
16 bis 17 Uhr	0	2	4	1	3	0	4	0	48	0	11	10	14	1	32	57	54	51	25	23	20	17	58	37	22	19	32	58	7	14	32	59	49	65	176	165	26	11	182	193
17 bis 18 Uhr	7	1	1	3	5	0	7	0	51	3	4	1	7	15	23	25	56	49	18	18	10	17	16	57	15	23	71	34	3	12	73	30	64	69	138	130	18	15	142	174
18 bis 19 Uhr	2	1	4	1	5	3	6	0	57	1	8	2	9	2	22	27	32	53	21	20	14	17	15	15	6	13	37	26	10	16	28	19	89	97	94	133	45	29	120	152
19 bis 20 Uhr	4	1	1	0	1	0	2	2	18	1	4	4	8	6	12	13	33	30	21	18	14	11	27	20	7	22	23	19	11	27	30	23	65	81	66	98	26	22	100	60
20 bis 21 Uhr	1	1	1	0	0	0	5	1	38	0	8	1	0	4	3	24	40	31	11	13	3	8	7	7	13	6	14	11	5	2	15	8	49	47	51	59	14	21	67	45
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	3	0	6	0	26	0	11	0	3	4	6	10	37	24	6	9	9	4	5	4	16	7	17	6	15	9	16	5	45	54	63	48	24	14	34	48

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 05.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	2	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	3	1	6	2	0	0	3	1	1	0	3	3	3	1	2	1	1	1	2	1	4	5	4	4	0	2	1	2
07 bis 08 Uhr	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	3	0	14	5	8	4	9	6	9	6	1	3	1	0	2	6	5	3	3	9	5	3	12	12	13	8	11	3	4	5
08 bis 09 Uhr	1	0	0	0	0	0	2	0	7	1	3	0	10	16	23	22	13	3	8	6	2	2	1	2	8	12	11	10	11	17	3	12	21	12	26	17	4	3	4	7
09 bis 10 Uhr	1	0	6	3	2	0	5	0	23	0	2	0	7	13	73	15	24	10	14	1	15	16	5	14	13	24	18	13	16	31	27	14	39	29	54	35	7	14	6	29
10 bis 11 Uhr	2	0	6	2	5	1	8	3	40	4	5	5	23	15	71	35	22	16	21	6	12	12	50	14	20	22	90	24	18	21	86	22	33	46	146	121	32	31	45	53
11bis 12 Uhr	5	0	11	1	3	2	26	2	94	1	21	21	98	29	132	45	33	22	21	9	87	12	49	14	18	28	102	64	23	17	104	69	43	63	181	145	28	33	111	133
12 bis 13 Uhr	8	1	8	0	13	3	29	10	75	1	10	13	24	16	123	40	40	28	53	20	16	13	69	36	28	33	85	108	24	41	82	99	40	42	210	146	34	43	167	193
13 bis 14 Uhr	6	6	2	3	13	0	14	6	35	5	8	11	37	29	131	72	39	27	18	12	8	25	88	33	31	43	106	100	18	26	99	95	79	61	208	212	39	35	177	199
14 bis 15 Uhr	7	8	4	1	10	2	11	5	80	8	17	11	20	16	94	88	70	40	31	19	28	11	82	55	20	43	135	83	22	37	115	79	74	90	228	193	37	25	160	222
15 bis 16 Uhr	4	7	4	2	5	4	18	5	114	12	12	10	19	16	75	119	48	55	16	21	23	20	63	60	30	26	95	100	45	28	106	95	94	105	207	264	34	25	226	287
16 bis 17 Uhr	7	3	7	3	10	7	19	0	144	5	11	12	20	18	70	94	59	56	32	45	44	28	34	48	25	24	80	77	30	31	67	80	81	88	139	240	47	28	296	204
17 bis 18 Uhr	6	2	4	0	14	2	16	1	101	5	10	6	7	18	29	89	44	70	16	29	22	24	28	53	23	31	50	65	19	32	60	61	62	93	130	266	51	47	247	143
18 bis 19 Uhr	6	3	3	0	4	1	13	0	77	2	10	8	9	10	20	60	35	52	13	13	15	22	31	44	15	15	37	58	16	16	32	56	80	78	93	243	50	31	260	109
19 bis 20 Uhr	11	0	1	0	3	3	16	0	56	4	18	4	12	3	14	36	48	36	15	21	12	24	13	29	17	23	46	33	12	9	44	24	72	62	70	152	35	37	185	59
20 bis 21 Uhr	4	0	1	0	4	0	4	0	30	8	6	2	4	3	5	21	32	25	14	16	9	17	7	23	5	4	19	14	9	7	19	11	56	67	58	88	15	33	129	57
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	0	0	5	0	26	4	2	1	1	2	3	17	22	12	7	15	10	5	8	6	11	9	5	11	14	2	4	17	85	73	56	49	32	30	50	48

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für Wochenende in den Ferien

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	0	1	0	1	0	1	2	2	1	2	2	1	1	1	0	2	1	1	1	3	2	3	6	2	1	4	3
07 bis 08 Uhr	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	0	4	3	6	1	4	6	6	5	3	1	2	1	2	2	2	2	2	3	2	1	11	7	6	6	4	5	3	3
08 bis 09 Uhr	0	0	1	0	0	0	2	0	3	1	2	1	10	6	3	5	9	8	9	13	5	3	2	3	7	9	5	8	7	8	5	8	16	16	17	13	11	12	8	9
09 bis 10 Uhr	0	0	1	0	1	1	6	0	12	2	2	2	9	6	11	11	14	12	19	17	15	11	10	8	9	14	17	12	9	15	16	13	25	21	38	32	16	16	20	24
10 bis 11 Uhr	2	0	2	0	3	1	6	1	20	1	5	2	12	8	30	12	17	17	19	19	18	15	15	10	10	14	29	26	10	19	26	24	30	27	71	65	21	21	72	53
11bis 12 Uhr	2	0	2	1	2	2	5	1	37	2	5	5	7	10	43	18	15	19	32	24	13	16	36	15	13	27	56	35	13	23	53	39	35	33	109	114	22	17	112	83
12 bis 13 Uhr	3	2	2	2	3	2	5	3	43	1	5	2	13	10	59	27	15	22	33	24	11	11	41	23	13	18	53	46	15	23	59	44	29	26	105	97	22	21	92	100
13 bis 14 Uhr	5	2	3	1	9	4	7	1	50	2	5	5	13	7	57	33	24	23	32	26	14	18	38	21	18	28	77	49	15	23	72	49	43	39	118	93	23	19	93	116
14 bis 15 Uhr	1	1	4	2	4	1	8	1	45	3	6	11	16	8	57	49	22	16	35	35	20	16	39	39	14	13	69	55	17	12	69	50	44	42	119	114	20	20	109	113
15 bis 16 Uhr	4	2	2	1	7	1	11	1	47	3	6	4	12	8	43	37	25	18	39	29	23	16	26	27	20	22	52	53	14	18	52	54	43	42	134	130	21	19	126	120
16 bis 17 Uhr	3	2	4	1	4	1	11	0	51	2	5	8	11	10	42	47	31	26	32	35	18	21	25	32	15	17	57	55	20	16	57	49	56	59	135	154	23	25	148	128
17 bis 18 Uhr	3	2	2	1	5	0	9	1	42	1	7	3	11	12	30	38	19	31	24	32	18	27	24	27	18	12	48	53	22	13	48	48	57	63	106	170	20	14	141	98
18 bis 19 Uhr	2	1	1	0	4	1	6	1	39	3	5	3	8	10	19	43	18	30	15	34	16	18	17	21	13	16	33	45	10	13	36	42	61	59	72	134	17	18	123	74
19 bis 20 Uhr	1	0	1	1	3	1	6	0	28	1	6	1	9	9	18	32	25	28	17	24	21	19	10	23	15	8	26	21	14	13	26	18	48	57	58	109	25	20	85	54
20 bis 21 Uhr	2	0	2	0	2	0	7	0	23	1	5	1	7	6	14	22	26	18	12	16	11	10	10	11	11	11	18	15	11	10	16	15	60	55	50	52	19	16	40	46
21 bis 22 Uhr	0	0	1	0	1	0	6	0	17	0	5	0	6	9	3	9	15	10	5	7	10	10	6	7	6	7	6	5	8	7	6	4	61	44	40	40	16	19	24	34

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 23.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	2	1	0	1	1	1	0	1	0	4	0	1	0	1	1	0	2	0	2	3	1
07 bis 08 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	2	0	1	0	0	1	1	1	3	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	4	3	3	0	0	0	1
08 bis 09 Uhr	0	0	4	0	0	0	3	0	3	0	0	0	3	5	0	2	1	3	1	6	4	4	2	1	0	4	0	0	1	6	0	0	7	7	6	4	5	6	1	3
09 bis 10 Uhr	1	0	0	0	0	0	5	0	2	1	2	0	3	4	2	4	5	6	7	11	15	16	3	6	8	12	0	3	5	6	0	3	15	11	13	8	10	8	10	12
10 bis 11 Uhr	0	0	2	0	4	0	7	0	4	0	2	3	13	9	12	3	21	15	10	16	27	22	7	6	9	16	9	9	9	15	8	8	33	21	53	35	9	14	27	32
11bis 12 Uhr	0	0	3	3	0	0	3	0	24	0	5	0	8	5	28	5	19	24	15	16	18	21	30	10	5	9	19	16	6	11	18	20	29	32	62	88	21	14	95	55
12 bis 13 Uhr	0	4	0	2	6	0	7	0	33	1	3	1	19	9	31	21	15	15	26	19	13	8	17	23	13	5	26	24	10	6	23	20	42	29	60	86	20	26	77	52
13 bis 14 Uhr	2	0	2	0	15	0	8	0	29	3	5	1	17	3	25	19	12	22	22	17	11	16	20	17	8	28	40	30	10	16	39	29	37	48	86	73	22	23	61	67
14 bis 15 Uhr	0	0	2	1	3	0	4	0	30	1	2	1	6	9	28	22	20	15	13	17	13	14	21	21	15	1	42	29	4	6	41	26	43	29	83	62	14	10	56	57
15 bis 16 Uhr	1	0	3	0	5	0	9	0	21	2	11	1	11	6	21	29	16	14	30	25	15	20	18	19	10	16	50	29	10	12	47	33	33	39	110	75	9	9	89	89
16 bis 17 Uhr	1	3	3	0	4	2	9	0	41	3	5	12	10	8	24	36	22	25	32	28	23	18	15	25	6	14	41	41	7	13	33	34	66	53	130	111	16	15	99	127
17 bis 18 Uhr	9	2	1	1	3	0	9	0	35	1	5	1	8	11	28	19	11	33	25	22	12	23	20	21	31	14	45	30	25	11	50	30	55	76	106	123	23	20	99	106
18 bis 19 Uhr	1	2	2	0	6	0	9	0	30	0	3	1	11	10	24	29	9	26	7	23	16	15	28	16	9	15	25	28	7	6	29	23	45	46	82	108	21	12	104	81
19 bis 20 Uhr	1	0	2	2	1	0	5	0	29	0	3	0	13	6	12	23	28	41	15	17	32	25	8	20	19	9	22	12	7	9	23	9	59	59	52	81	23	25	63	56
20 bis 21 Uhr	2	0	2	0	5	0	8	1	25	1	6	0	6	10	22	20	31	23	17	16	21	18	16	10	14	9	10	8	13	6	7	10	54	58	47	45	20	27	43	36
21 bis 22 Uhr	0	0	3	0	0	0	5	0	33	0	2	0	7	7	3	6	10	9	3	6	13	10	8	10	5	11	5	5	17	11	5	2	76	47	49	39	7	10	13	45

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 24.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	1	1	1	2	2	1	2	3	0	0	0	1	0	0	0	2	6	4	3	8	1	1	4	4
07 bis 08 Uhr	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	3	11	3	2	6	7	7	3	1	2	2	5	2	3	2	3	4	2	1	8	7	6	8	3	4	6	2
08 bis 09 Uhr	0	0	0	0	0	0	3	0	2	0	7	0	11	7	3	6	14	14	13	18	9	1	1	2	6	9	5	6	7	8	7	5	24	23	20	15	15	17	10	13
09 bis 10 Uhr	0	0	0	0	4	1	5	1	6	0	4	2	18	4	14	9	19	9	26	20	20	5	15	3	12	18	32	14	15	19	28	14	29	28	50	38	21	20	17	30
10 bis 11 Uhr	3	1	5	0	5	1	7	1	15	0	11	3	7	9	34	14	17	20	24	17	21	11	17	20	16	17	42	30	9	31	36	28	33	36	75	69	25	23	93	74
11bis 12 Uhr	4	0	1	0	3	2	9	0	39	1	7	6	9	12	59	33	17	25	46	30	8	12	49	23	20	51	81	38	19	41	75	46	38	36	140	122	27	31	134	111
12 bis 13 Uhr	2	0	4	5	2	1	8	1	36	0	3	5	18	11	97	39	18	22	40	26	21	23	61	23	14	34	84	65	16	47	109	77	36	24	134	105	24	25	97	172
13 bis 14 Uhr	10	3	5	2	19	0	8	3	64	2	10	10	20	11	69	42	41	38	44	35	17	25	34	23	34	30	116	70	23	38	107	62	52	47	161	127	31	28	118	137
14 bis 15 Uhr	0	2	7	4	10	2	6	3	53	1	5	22	21	10	82	77	22	10	61	43	25	22	57	63	19	28	108	78	35	17	112	81	58	51	152	140	24	33	159	156
15 bis 16 Uhr	4	2	2	2	4	3	15	2	46	0	3	8	21	9	76	50	29	12	50	33	31	25	39	40	36	33	61	76	17	27	66	70	48	54	120	173	35	34	173	136
16 bis 17 Uhr	5	1	9	2	4	0	15	0	49	0	9	7	11	8	70	51	35	29	57	46	20	33	33	31	23	25	85	58	32	30	84	59	50	78	145	221	35	31	189	126
17 bis 18 Uhr	2	3	4	0	6	0	12	3	31	0	11	6	9	10	36	49	35	26	22	42	16	43	34	38	21	11	44	59	37	18	42	51	77	79	121	183	27	17	185	107
18 bis 19 Uhr	3	0	1	0	0	0	10	0	43	1	7	0	6	12	12	57	35	28	19	48	13	23	9	25	30	18	40	55	26	25	49	60	81	72	78	191	20	9	160	86
19 bis 20 Uhr	1	0	1	0	1	1	5	0	26	2	10	4	3	8	22	47	14	17	16	38	20	16	12	15	16	5	35	38	18	15	36	28	61	61	71	138	22	20	118	57
20 bis 21 Uhr	5	0	2	0	3	0	10	0	33	2	6	2	10	8	13	27	20	24	12	22	15	9	7	14	18	11	28	23	12	17	26	22	66	61	50	63	19	16	48	72
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	1	1	11	0	20	1	11	0	2	15	2	14	14	9	7	14	15	9	4	4	8	5	6	5	9	6	10	3	63	57	50	40	34	35	19	36

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 30.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	0	2	3	3	2	1	0	3	1	1	0	2	0	5	6	3	0	3	2
07 bis 08 Uhr	0	0	0	0	1	0	1	0	3	0	0	0	3	0	4	2	5	6	10	8	1	1	3	1	1	1	1	1	3	2	1	1	15	7	9	5	5	7	3	2
08 bis 09 Uhr	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	1	0	10	4	4	2	9	8	13	15	4	3	3	3	9	12	5	9	10	5	4	10	15	18	16	19	11	14	9	5
09 bis 10 Uhr	1	0	0	0	0	0	7	0	16	4	0	0	1	7	6	18	12	16	18	19	8	5	9	19	4	11	10	12	2	13	12	15	18	15	48	34	17	15	22	21
10 bis 11 Uhr	1	0	0	0	0	0	4	0	17	0	3	0	6	4	11	10	17	18	14	25	6	18	4	4	5	4	13	30	12	11	13	25	27	24	63	60	20	17	62	47
11bis 12 Uhr	1	0	0	1	1	0	2	2	27	1	5	0	4	5	35	11	18	16	29	26	6	12	30	11	10	21	47	29	7	22	44	29	22	20	79	111	20	10	91	42
12 bis 13 Uhr	3	2	2	2	2	3	3	4	26	1	3	0	5	6	33	20	17	27	29	32	6	2	23	14	12	15	25	36	13	13	31	29	18	21	106	108	25	17	110	48
13 bis 14 Uhr	5	0	2	1	2	12	7	1	29	2	2	5	8	6	51	37	17	7	27	25	16	16	38	22	13	32	62	26	11	25	56	25	43	22	89	78	11	12	86	119
14 bis 15 Uhr	2	0	2	4	0	0	8	0	42	1	13	4	10	7	33	36	19	21	24	29	24	18	23	40	12	6	43	23	11	10	44	21	52	42	128	106	13	12	99	97
15 bis 16 Uhr	4	3	1	2	9	0	7	0	51	1	6	3	5	5	27	21	15	21	35	22	28	7	26	21	8	7	44	39	9	7	41	45	30	33	143	122	18	16	113	121
16 bis 17 Uhr	2	4	3	0	3	0	9	2	44	2	3	3	14	8	34	33	22	18	20	19	14	14	15	30	7	10	38	64	13	5	39	48	50	42	159	102	19	17	98	160
17 bis 18 Uhr	2	2	3	0	4	0	5	1	55	1	4	1	10	10	24	41	9	13	23	30	15	15	21	24	11	10	50	43	16	12	51	39	43	36	96	175	18	17	133	86
18 bis 19 Uhr	3	1	1	0	4	2	3	3	26	3	5	4	7	11	25	28	15	44	22	30	20	19	16	14	5	19	41	52	6	6	36	46	58	50	86	96	15	12	106	74
19 bis 20 Uhr	2	0	1	1	5	4	7	0	32	2	9	1	4	6	23	42	19	22	27	28	18	14	11	41	7	11	26	19	14	17	21	17	37	65	66	112	27	17	73	54
20 bis 21 Uhr	0	0	2	0	1	1	6	0	18	1	3	2	3	3	15	15	31	16	12	9	4	7	10	9	6	10	22	17	9	11	21	17	71	55	45	48	13	11	29	44
21 bis 22 Uhr	0	0	0	0	2	0	4	0	9	1	2	0	5	4	5	9	15	9	8	4	7	12	9	7	5	7	8	3	2	2	6	3	45	44	32	53	8	9	36	20

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 31.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	2	0	2	0	0	1	2	1	3	2	0	1	0	0	1	1	0	1	1	2	5	6	2	2	4	3
07 bis 08 Uhr	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	5	7	6	0	7	12	7	4	3	0	1	0	1	5	5	5	1	4	4	3	12	8	6	7	9	8	4	5
08 bis 09 Uhr	0	0	1	0	1	0	1	0	7	4	3	4	15	8	6	10	12	8	10	11	4	3	2	6	14	12	9	15	10	12	9	15	17	15	24	14	11	11	12	13
09 bis 10 Uhr	0	0	2	1	1	3	9	0	23	1	3	5	13	10	22	12	20	18	24	19	16	16	14	5	11	14	24	20	14	20	22	19	36	30	42	48	16	20	31	31
10 bis 11 Uhr	3	0	2	0	3	1	7	1	45	2	3	1	20	10	63	19	12	14	29	19	16	9	32	10	10	19	50	36	11	19	48	36	26	25	92	96	29	29	106	58
11bis 12 Uhr	3	0	3	1	5	5	7	3	60	5	2	16	8	19	49	21	6	12	39	24	21	17	33	16	15	28	78	55	20	17	74	59	49	44	155	133	18	12	128	125
12 bis 13 Uhr	8	2	2	0	3	5	3	5	78	1	14	2	8	12	73	28	8	22	37	17	4	12	61	32	12	18	76	60	21	24	71	51	21	28	119	90	20	16	83	129
13 bis 14 Uhr	5	6	3	0	2	3	5	1	78	4	5	4	5	9	81	32	24	23	33	25	13	14	61	22	15	20	88	69	16	12	85	81	39	37	134	93	29	14	108	139
14 bis 15 Uhr	1	4	7	0	4	3	16	2	54	9	4	17	26	7	86	59	26	17	43	51	19	11	54	32	11	17	84	88	16	15	80	73	23	46	114	148	28	23	120	141
15 bis 16 Uhr	7	4	3	0	10	1	14	1	69	7	4	5	12	13	46	47	38	24	39	37	16	13	21	28	25	31	51	68	19	24	53	67	60	40	163	150	21	15	130	133
16 bis 17 Uhr	6	1	4	2	6	1	13	0	71	5	4	11	9	14	40	66	46	33	19	48	15	20	36	43	23	18	64	57	26	14	71	54	57	61	105	183	21	36	207	100
17 bis 18 Uhr	2	1	3	2	7	0	13	2	47	1	9	7	17	18	32	43	19	51	27	35	27	28	21	23	7	11	51	78	8	12	49	72	51	60	100	197	13	3	145	92
18 bis 19 Uhr	2	0	2	1	5	0	5	0	58	9	6	6	7	6	15	59	14	23	10	33	16	13	14	28	7	13	24	44	2	13	31	39	59	68	43	139	10	40	121	53
19 bis 20 Uhr	1	0	2	0	6	0	7	1	25	1	3	1	14	16	13	17	37	32	8	13	14	20	7	14	16	7	19	16	15	9	22	17	33	43	44	105	29	18	85	47
20 bis 21 Uhr	3	0	0	0	0	0	3	0	18	2	4	2	7	4	4	26	23	8	5	18	3	5	8	9	6	12	10	10	10	5	8	10	50	46	56	53	23	11	39	31
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	2	0	3	0	5	0	4	0	9	11	1	7	22	12	1	3	5	7	1	8	5	5	3	8	3	9	3	8	58	28	29	29	13	20	28	35

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für Wochenende ohne Ferien

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	7	4	9	7	3	0	2	3	0	1	3	3	5	5	6	3	2	4	4	4	6	5	8	4	1	0	1	2
07 bis 08 Uhr	1	0	1	0	1	0	3	0	4	1	3	0	11	9	16	11	13	17	13	12	3	4	5	5	4	6	9	9	6	10	8	6	16	11	15	12	2	3	4	7
08 bis 09 Uhr	1	0	3	0	1	0	4	0	7	1	2	0	8	9	24	15	24	20	18	12	9	6	9	8	10	10	12	17	10	7	12	16	20	19	39	30	9	14	6	11
09 bis 10 Uhr	2	0	2	0	1	0	7	1	12	1	3	2	10	7	47	21	25	27	16	13	11	7	18	14	10	11	27	24	11	28	17	22	27	26	60	62	14	15	20	29
10 bis 11 Uhr	2	0	4	1	6	0	7	1	26	2	2	2	18	6	49	21	34	28	24	12	11	10	25	14	10	25	37	32	16	23	33	28	26	25	95	89	16	22	55	50
11bis 12 Uhr	2	1	3	1	4	4	6	2	44	4	7	3	18	7	43	28	28	23	16	14	18	14	29	21	16	13	38	39	16	15	47	37	33	37	111	79	24	14	75	88
12 bis 13 Uhr	4	1	3	4	8	2	8	0	46	5	5	3	9	11	43	24	27	35	23	19	15	14	30	18	10	12	47	38	19	17	41	34	27	19	106	83	19	13	67	92
13 bis 14 Uhr	3	1	4	2	4	1	4	2	52	4	6	5	6	8	53	29	40	31	11	10	18	12	28	19	11	13	42	35	18	17	49	37	25	36	103	83	13	16	75	99
14 bis 15 Uhr	2	1	4	1	4	1	7	2	70	4	5	5	7	9	51	38	37	31	17	14	21	23	30	17	11	15	36	45	17	17	36	42	31	26	97	103	19	17	83	107
15 bis 16 Uhr	2	2	4	3	4	1	10	1	81	2	8	4	9	7	42	52	43	41	18	11	22	21	23	19	12	13	35	35	23	23	39	40	39	35	106	102	21	17	90	100
16 bis 17 Uhr	1	2	4	1	10	1	10	1	68	1	10	5	10	9	34	61	45	36	14	15	19	20	22	33	17	15	49	46	27	23	40	38	64	34	101	127	17	18	94	94
17 bis 18 Uhr	1	1	4	1	4	1	12	1	62	2	7	4	10	11	28	39	45	56	11	19	21	20	18	27	12	12	36	31	28	19	41	38	46	54	90	155	14	15	126	86
18 bis 19 Uhr	3	1	3	0	5	2	4	0	61	2	9	4	6	5	22	37	34	50	12	12	11	15	19	26	7	6	18	24	21	17	28	25	33	59	72	120	19	21	144	86
19 bis 20 Uhr	2	0	2	1	3	0	7	0	24	2	8	1	5	7	16	32	26	35	11	13	14	15	15	24	7	10	21	20	14	29	18	22	49	44	48	99	15	19	105	51
20 bis 21 Uhr	2	0	3	1	2	0	4	1	34	2	7	0	7	11	8	15	22	22	8	13	14	10	11	12	5	7	12	9	18	13	19	9	65	49	40	65	18	14	79	39
21 bis 22 Uhr	1	1	1	0	3	0	2	0	19	1	4	0	3	3	3	10	18	8	4	9	6	12	7	6	5	4	9	5	11	11	12	8	49	48	29	44	15	15	48	26

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 18.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	1	0	8	1	5	4	5	0	1	3	0	0	2	5	6	4	4	2	3	3	4	5	2	2	4	3	2	1	1	1
07 bis 08 Uhr	2	0	0	0	1	0	5	0	4	1	4	0	9	11	16	3	6	16	12	9	2	3	7	7	0	6	10	6	3	6	11	8	10	3	20	7	3	1	1	5
08 bis 09 Uhr	1	1	3	0	1	0	6	0	8	2	2	0	8	5	33	10	14	14	20	4	12	8	5	8	11	8	6	16	9	5	6	14	25	21	32	30	9	14	1	13
09 bis 10 Uhr	2	0	0	0	0	0	6	2	18	1	3	8	11	6	62	37	12	13	15	5	10	7	26	13	9	6	21	24	5	47	18	19	15	29	84	60	19	18	14	24
10 bis 11 Uhr	2	0	2	0	3	1	6	2	36	7	5	6	18	5	54	22	32	16	22	15	19	9	41	22	9	50	35	43	27	21	28	38	32	22	125	109	12	14	42	58
11bis 12 Uhr	1	0	7	2	3	4	5	2	38	5	9	2	12	8	45	33	14	23	21	9	15	22	34	35	29	5	53	51	24	11	57	48	25	43	140	99	27	9	107	92
12 bis 13 Uhr	3	0	4	3	10	2	7	0	33	13	3	1	6	6	60	21	35	37	23	12	19	16	42	36	11	9	47	35	25	20	50	43	30	15	138	85	15	11	76	110
13 bis 14 Uhr	1	1	2	1	4	1	7	1	48	5	6	2	4	2	66	25	14	27	8	8	17	8	28	15	12	8	55	38	12	6	58	34	20	39	120	76	15	28	78	116
14 bis 15 Uhr	2	0	3	1	6	0	7	5	76	3	5	3	3	2	47	48	32	29	8	4	40	12	49	17	11	14	26	41	17	9	25	42	43	36	114	91	40	12	87	125
15 bis 16 Uhr	1	0	6	3	4	1	9	1	99	3	3	4	6	10	43	51	43	51	2	11	32	25	38	14	10	11	28	19	24	22	29	22	36	44	146	114	10	13	74	139
16 bis 17 Uhr	3	1	2	0	24	0	4	1	86	2	13	4	5	1	36	68	43	35	6	3	22	27	21	44	10	12	43	68	23	36	42	62	51	34	78	128	33	25	100	109
17 bis 18 Uhr	2	0	8	3	2	0	8	0	80	2	9	4	9	9	30	55	65	75	6	4	18	16	21	23	4	10	41	36	32	13	45	35	31	44	101	142	9	17	162	120
18 bis 19 Uhr	2	2	3	0	3	2	2	1	96	2	11	0	4	7	19	40	34	55	3	2	13	14	26	39	0	3	25	25	14	10	28	22	32	52	96	138	17	11	132	89
19 bis 20 Uhr	1	0	4	1	2	1	7	0	30	6	6	2	8	9	18	42	28	43	7	6	10	33	20	24	4	10	28	28	10	21	25	28	71	52	77	160	25	31	135	72
20 bis 21 Uhr	0	0	11	4	3	1	7	1	46	6	8	0	12	17	10	17	19	28	4	15	21	10	17	20	7	6	19	11	7	14	23	13	81	47	49	117	12	15	136	61
21 bis 22 Uhr	1	1	1	0	0	1	3	0	26	3	2	0	2	2	5	22	12	2	3	3	11	12	9	11	12	8	5	6	21	16	10	8	53	68	48	55	17	25	65	28

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 19.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	7	9	14	11	3	1	6	2	0	0	5	2	4	5	11	3	1	4	8	3	7	6	12	8	0	0	0	2
07 bis 08 Uhr	0	0	2	0	0	0	5	0	2	0	1	0	9	9	19	18	14	20	18	13	7	4	8	1	5	2	14	17	9	10	10	12	20	16	11	18	3	2	7	11
08 bis 09 Uhr	1	0	3	0	1	0	2	0	7	0	2	0	10	10	24	19	24	23	18	13	9	2	12	11	3	10	23	26	20	13	23	25	13	20	40	25	6	17	11	12
09 bis 10 Uhr	0	0	6	0	0	0	10	1	11	0	3	2	6	7	43	17	27	23	14	10	6	5	19	17	12	13	27	27	9	22	20	30	35	17	60	71	11	12	20	28
10 bis 11 Uhr	0	1	4	0	7	0	12	1	31	0	2	2	19	6	55	15	38	44	25	8	15	14	19	12	8	13	25	35	20	25	31	29	18	27	86	65	21	37	65	53
11bis 12 Uhr	3	1	4	4	5	8	9	4	45	4	3	7	16	1	46	23	34	18	9	4	13	12	31	17	12	10	36	25	12	18	45	29	29	27	84	66	25	10	43	80
12 bis 13 Uhr	4	1	3	4	1	3	6	0	53	5	6	3	6	8	41	21	28	38	19	21	7	9	34	10	5	3	48	25	16	12	43	31	26	17	77	82	13	11	65	88
13 bis 14 Uhr	5	3	4	2	1	0	2	1	50	5	9	10	4	8	59	23	51	26	4	6	10	5	20	13	7	17	30	21	21	17	34	20	20	31	97	69	12	8	74	85
14 bis 15 Uhr	2	2	5	0	5	0	6	1	88	11	6	12	3	3	50	35	29	15	23	18	7	22	23	21	15	9	28	36	28	17	32	27	28	22	71	79	17	30	68	75
15 bis 16 Uhr	6	5	3	2	4	0	13	1	94	4	13	4	5	5	46	61	21	12	20	8	17	9	19	18	14	9	23	33	26	31	25	37	37	30	93	97	46	16	82	94
16 bis 17 Uhr	2	2	3	2	4	2	14	4	74	1	9	5	19	9	34	75	13	13	23	40	19	15	9	22	15	13	44	28	23	14	26	33	101	34	83	132	5	24	74	76
17 bis 18 Uhr	2	2	0	0	6	0	13	0	72	0	7	3	8	10	28	32	32	29	16	36	22	19	17	27	13	17	24	33	13	16	32	32	70	79	60	192	23	14	123	82
18 bis 19 Uhr	3	2	4	0	10	4	5	1	52	2	16	5	8	8	15	37	16	28	16	25	5	14	22	25	9	8	22	27	20	18	22	24	32	66	64	118	19	34	137	44
19 bis 20 Uhr	5	1	2	0	0	0	4	1	19	0	9	0	6	8	13	23	19	29	6	22	11	9	11	19	7	11	10	20	11	19	17	19	52	46	32	75	18	24	110	39
20 bis 21 Uhr	0	0	0	0	1	1	4	1	12	2	9	1	3	10	10	10	26	19	12	11	11	16	9	6	4	6	7	2	18	11	12	7	74	55	37	33	13	20	41	23
21 bis 22 Uhr	0	0	1	0	4	0	2	1	9	1	3	0	4	2	3	1	20	7	6	9	1	1	5	2	3	0	5	2	7	8	7	3	35	36	27	22	17	10	32	22

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 25.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	4	0	2	0	4	1	8	8	1	0	0	3	0	2	2	3	5	6	3	4	2	4	1	2	7	5	7	3	0	0	1	1
07 bis 08 Uhr	0	0	1	0	0	0	2	0	10	0	4	0	8	5	9	9	9	7	14	16	0	5	4	11	4	4	2	4	6	5	3	4	16	13	18	10	0	1	2	3
08 bis 09 Uhr	2	0	1	0	1	0	5	0	9	0	4	0	5	12	9	10	13	5	25	20	5	7	9	7	11	8	8	8	1	3	7	8	22	16	43	21	6	14	7	5
09 bis 10 Uhr	0	0	2	0	0	0	9	1	9	1	6	0	12	4	13	22	17	23	21	21	16	7	15	11	11	13	15	16	13	17	10	13	27	28	38	80	15	13	5	26
10 bis 11 Uhr	3	0	4	0	11	0	2	1	19	1	0	0	23	6	33	19	21	11	25	21	7	10	13	17	13	5	22	21	8	9	21	21	24	31	93	102	17	16	74	36
11bis 12 Uhr	2	1	1	0	7	1	5	0	27	3	4	3	11	9	29	18	14	19	14	19	22	15	28	12	6	8	28	25	9	4	36	27	26	48	99	84	27	26	82	100
12 bis 13 Uhr	1	2	2	2	5	3	7	0	39	1	2	0	21	8	33	23	16	37	27	16	16	22	10	12	10	11	22	22	10	17	32	19	36	14	100	84	36	20	67	76
13 bis 14 Uhr	0	0	2	0	6	2	5	2	62	2	3	2	8	4	36	26	55	45	18	14	28	17	37	15	10	14	26	22	6	14	45	30	38	37	88	92	13	9	78	71
14 bis 15 Uhr	2	1	5	3	2	0	11	3	40	1	5	0	18	22	54	23	31	23	19	19	17	26	27	18	2	19	39	50	3	16	36	62	19	26	110	92	11	7	69	99
15 bis 16 Uhr	0	2	5	0	4	2	5	3	63	2	9	4	15	3	26	42	46	41	28	16	28	20	12	20	11	18	42	40	18	12	50	45	34	26	113	83	14	17	82	81
16 bis 17 Uhr	0	2	5	0	8	0	16	0	57	2	12	0	7	10	28	35	41	37	21	10	17	23	22	21	13	13	46	33	21	7	37	25	67	33	150	102	14	9	81	116
17 bis 18 Uhr	2	0	7	0	1	2	15	1	51	1	12	1	11	14	26	19	27	51	17	24	32	24	20	30	10	9	27	15	24	17	36	18	38	44	134	111	13	14	84	66
18 bis 19 Uhr	4	0	2	0	4	2	0	0	26	2	1	6	8	5	23	23	24	41	18	12	15	16	17	14	5	5	8	19	15	11	20	15	27	74	45	74	18	20	122	149
19 bis 20 Uhr	0	0	0	2	6	0	9	1	15	0	4	0	1	5	17	20	24	17	21	3	18	7	12	29	7	9	19	24	12	35	9	24	26	26	29	56	4	7	33	42
20 bis 21 Uhr	5	0	1	0	2	0	2	0	36	1	2	0	2	8	10	20	16	14	8	12	5	10	12	8	7	9	11	5	17	11	15	5	66	50	33	38	16	5	48	32
21 bis 22 Uhr	1	2	1	0	2	0	4	0	24	0	4	1	1	2	1	8	25	12	5	13	5	13	9	7	1	2	16	9	8	10	15	7	67	55	18	48	9	18	32	30

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 26.06.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	7	4	8	6	4	0	1	4	0	1	3	1	4	6	5	4	2	3	4	4	7	8	9	3	0	0	0	3
07 bis 08 Uhr	0	0	2	0	1	0	1	0	1	1	2	0	19	10	18	14	23	23	6	10	4	3	0	2	8	12	8	7	6	17	7	1	18	11	9	13	2	6	5	7
08 bis 09 Uhr	1	0	4	0	1	0	3	0	3	0	1	0	9	8	28	19	44	37	10	12	9	7	8	5	16	12	10	16	10	8	11	18	18	19	41	42	13	9	6	12
09 bis 10 Uhr	5	0	0	1	3	0	5	1	10	1	1	0	9	9	68	8	43	47	12	15	12	7	12	13	8	10	44	30	17	27	21	25	30	28	56	36	11	16	40	36
10 bis 11 Uhr	2	1	6	2	3	0	8	1	21	0	0	0	12	7	52	29	45	40	23	4	4	5	27	6	9	33	64	28	9	36	50	25	31	21	76	78	14	20	38	51
11bis 12 Uhr	2	2	2	0	3	2	5	1	67	3	13	2	32	8	50	39	50	30	20	24	21	5	24	19	17	30	33	55	20	25	51	43	53	28	121	67	16	11	66	80
12 bis 13 Uhr	7	1	2	8	16	1	13	1	59	2	10	8	4	23	37	30	30	29	22	26	18	8	32	13	12	23	70	69	26	20	39	41	16	29	107	80	10	10	61	94
13 bis 14 Uhr	7	2	7	6	5	3	4	3	50	4	8	8	8	19	49	42	41	26	15	12	15	19	26	31	14	12	56	57	33	29	59	62	21	37	107	94	11	18	70	125
14 bis 15 Uhr	3	1	3	1	4	3	5	1	75	3	6	6	2	10	54	47	57	58	18	16	18	30	19	12	15	18	49	51	20	26	50	35	34	18	94	149	6	17	108	127
15 bis 16 Uhr	2	0	3	6	6	1	14	0	69	1	8	6	9	8	51	53	61	59	21	10	9	28	24	24	11	14	45	48	24	26	52	55	47	41	73	112	13	22	122	87
16 bis 17 Uhr	0	1	5	2	6	2	5	1	55	0	6	12	7	14	38	65	81	60	6	7	18	15	35	44	31	20	64	53	41	33	56	33	38	35	93	146	16	15	122	76
17 bis 18 Uhr	1	3	3	0	7	0	13	2	47	5	3	10	12	10	28	48	54	69	5	12	11	20	15	29	20	11	50	39	43	30	50	65	44	47	65	176	12	16	135	77
18 bis 19 Uhr	2	0	2	0	3	0	9	0	69	2	10	4	4	1	30	46	61	75	9	9	11	15	12	25	12	7	17	23	35	27	41	38	39	45	81	151	23	17	184	61
19 bis 20 Uhr	1	0	1	0	3	0	7	0	32	3	16	0	6	5	14	42	34	50	10	20	15	10	17	22	9	10	26	8	22	39	21	16	47	50	54	106	11	12	142	49
20 bis 21 Uhr	2	0	1	0	3	0	5	1	42	2	8	0	10	9	3	14	27	27	8	15	20	4	7	12	3	5	9	19	29	16	25	10	38	43	41	71	31	16	91	40
21 bis 22 Uhr	2	0	0	0	4	0	2	0	15	2	9	0	3	5	2	10	16	10	3	12	6	21	4	3	2	6	9	3	7	9	16	12	42	32	21	49	16	8	62	23

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für wochentags in den Ferien

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	4	2	5	5	2	0	5	6	4	3	4	5	0	2	3	10	0	1	2	10	5	6	8	12	2	2	5	3
07 bis 08 Uhr	1	0	1	0	1	0	1	0	2	0	2	0	6	5	12	10	6	5	20	17	10	11	4	20	2	3	11	19	2	4	11	19	10	11	28	30	6	8	11	11
08 bis 09 Uhr	1	0	1	0	0	0	2	0	4	1	2	0	6	7	13	20	7	8	22	26	13	15	7	18	4	6	12	16	4	8	12	15	16	16	39	40	10	14	18	17
09 bis 10 Uhr	0	0	1	0	1	0	4	0	8	0	3	1	8	4	14	14	10	9	22	20	26	7	10	15	3	3	17	15	5	4	16	13	19	15	44	51	11	9	43	23
10 bis 11 Uhr	1	1	2	1	2	0	6	0	12	2	4	1	8	7	18	17	12	12	21	19	14	15	14	16	4	5	24	16	6	7	23	15	20	20	70	102	17	18	102	44
11bis 12 Uhr	2	2	2	0	3	0	6	1	21	1	3	4	8	7	27	16	11	12	21	14	16	16	15	16	4	5	26	18	6	9	22	17	18	28	78	133	17	16	121	66
12 bis 13 Uhr	1	1	3	1	2	1	6	1	20	1	4	2	9	6	22	18	19	25	23	21	17	24	18	15	8	11	26	21	8	13	29	17	39	22	64	101	12	16	78	48
13 bis 14 Uhr	1	1	2	1	2	1	5	0	24	2	3	1	9	2	25	19	26	18	26	22	20	17	18	15	4	4	22	17	6	6	24	16	25	43	78	83	14	14	67	67
14 bis 15 Uhr	1	2	3	2	3	1	4	2	22	1	2	3	6	6	29	21	22	15	20	23	11	14	20	10	4	7	31	24	4	4	26	22	18	20	82	77	11	9	67	71
15 bis 16 Uhr	2	1	2	1	3	1	5	1	28	3	2	1	6	7	28	24	20	19	23	25	12	17	18	20	5	8	35	26	7	8	34	25	25	22	114	88	17	16	72	82
16 bis 17 Uhr	4	1	3	0	3	0	7	0	30	1	5	1	6	6	26	31	19	21	35	35	15	18	20	21	10	6	26	28	7	8	26	26	29	24	111	90	17	13	74	105
17 bis 18 Uhr	3	1	1	0	2	0	6	0	31	1	6	2	9	8	26	31	22	19	29	31	13	33	20	22	5	7	33	28	6	10	29	24	41	41	119	97	14	22	76	104
18 bis 19 Uhr	2	0	2	1	4	0	7	0	27	2	5	1	9	10	28	29	17	28	21	28	16	23	26	19	10	6	29	25	14	10	24	21	44	41	104	80	24	24	64	83
19 bis 20 Uhr	1	0	1	1	0	0	5	0	28	1	4	1	6	5	23	16	22	28	18	17	16	14	21	14	6	10	23	14	7	10	21	12	41	47	68	57	23	24	45	60
20 bis 21 Uhr	1	0	0	0	1	0	5	0	25	1	5	1	7	7	10	10	22	16	13	11	13	12	12	7	5	5	12	9	8	13	11	9	52	52	51	48	25	18	29	46
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	0	0	4	0	20	2	5	1	5	3	9	7	19	8	10	6	12	15	11	3	4	6	6	5	9	6	5	2	45	40	30	32	15	15	17	31

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 25.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	0	4	0	0	0	7	4	5	7	2	0	2	7	6	5	4	5	0	2	2	14	1	1	1	14	3	6	10	16	2	2	7	2
07 bis 08 Uhr	2	0	1	1	2	0	1	0	5	0	2	0	7	4	13	8	5	1	16	14	13	9	5	18	4	0	15	21	2	2	14	21	12	12	33	36	5	3	7	16
08 bis 09 Uhr	1	0	2	1	0	0	1	0	3	0	0	0	4	8	10	20	9	10	22	23	10	14	8	17	6	8	15	13	6	11	14	11	11	10	56	42	14	9	23	27
09 bis 10 Uhr	0	0	3	0	0	0	4	0	3	1	4	0	17	6	13	20	11	6	31	22	32	9	8	16	3	2	20	25	6	4	19	24	16	9	58	62	13	11	39	35
10 bis 11 Uhr	4	1	0	0	2	0	7	1	11	0	8	0	8	4	29	13	16	10	20	14	13	16	12	17	5	0	19	13	7	2	23	10	19	23	64	93	14	25	103	40
11bis 12 Uhr	0	0	2	0	1	0	4	0	19	0	2	3	5	4	18	13	6	13	20	18	16	16	10	16	0	0	23	15	4	3	20	15	12	25	76	115	20	11	93	62
12 bis 13 Uhr	2	0	3	0	0	0	4	2	20	3	4	0	7	7	32	25	22	15	30	17	14	12	27	20	4	1	19	18	11	9	14	20	32	16	57	84	7	19	65	58
13 bis 14 Uhr	1	2	4	1	1	0	2	0	30	1	4	0	6	4	22	19	17	15	21	29	13	18	8	16	3	3	20	12	3	6	23	9	15	31	54	64	4	2	40	71
14 bis 15 Uhr	2	4	2	2	2	0	2	1	25	0	2	4	2	2	23	23	11	4	18	27	9	12	17	5	1	4	22	21	4	5	20	21	19	18	86	55	8	13	44	57
15 bis 16 Uhr	1	1	2	0	6	0	4	0	30	5	0	0	6	1	24	18	12	10	21	24	14	15	13	16	4	3	27	16	5	5	23	16	14	18	97	64	24	25	62	81
16 bis 17 Uhr	5	1	4	1	6	0	9	0	29	5	7	0	5	3	31	32	17	24	42	34	12	16	9	21	3	1	22	24	16	18	21	19	24	16	104	103	7	10	83	103
17 bis 18 Uhr	1	1	3	0	2	1	2	1	35	2	4	0	5	13	34	39	21	15	33	29	12	28	18	24	0	2	26	26	3	10	24	23	35	34	76	70	18	12	68	76
18 bis 19 Uhr	2	0	2	0	1	0	5	0	26	2	7	0	6	15	22	57	12	20	19	44	23	26	26	18	1	4	22	22	22	24	16	17	38	30	87	98	23	20	81	56
19 bis 20 Uhr	1	0	1	0	0	0	0	0	15	1	3	1	1	2	21	13	10	31	16	21	12	9	22	13	4	4	8	5	0	4	7	5	17	31	37	46	4	6	43	50
20 bis 21 Uhr	1	0	0	0	0	0	2	0	12	0	4	2	10	4	9	4	20	14	13	8	6	7	7	4	4	7	6	3	3	12	5	3	48	30	37	29	20	20	17	29
21 bis 22 Uhr	2	0	0	0	0	0	3	0	21	0	4	1	4	3	2	1	22	10	7	4	8	6	8	4	4	2	2	2	5	4	2	0	30	37	11	23	18	11	12	17

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 26.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	6	2	2	6	4	0	5	9	4	3	4	9	0	3	3	14	0	2	3	14	7	4	8	11	1	5	5	3
07 bis 08 Uhr	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	8	7	12	12	7	5	20	12	7	10	4	29	2	5	14	22	1	5	14	21	12	17	24	28	9	7	15	9
08 bis 09 Uhr	1	0	0	0	0	0	1	0	6	1	5	0	6	6	15	22	7	4	21	33	17	12	6	21	8	7	16	10	4	5	15	11	21	17	33	39	4	13	19	10
09 bis 10 Uhr	0	1	1	0	0	0	5	1	16	0	2	1	8	0	17	16	10	5	18	25	22	8	16	17	4	3	18	16	4	7	16	15	14	21	37	53	16	6	40	23
10 bis 11 Uhr	1	1	2	0	2	0	5	0	24	3	4	3	5	7	18	23	13	13	24	22	8	21	9	24	6	3	31	19	6	8	31	20	19	15	66	122	17	17	124	37
11bis 12 Uhr	2	6	1	0	6	1	8	0	19	0	0	2	5	6	31	18	12	19	26	13	11	14	11	14	5	10	27	19	5	18	26	17	21	22	74	153	4	22	142	54
12 bis 13 Uhr	3	2	6	0	3	0	9	1	28	1	3	1	11	10	24	17	24	33	14	20	13	32	16	11	5	15	25	15	10	21	23	13	40	19	59	109	13	17	106	38
13 bis 14 Uhr	2	2	1	2	2	0	4	0	9	4	2	2	18	0	28	21	34	15	27	18	27	22	5	9	1	0	10	12	7	2	10	11	24	58	99	83	27	21	64	75
14 bis 15 Uhr	1	0	5	2	0	0	1	0	7	2	1	0	6	6	27	15	22	29	17	25	8	15	17	5	1	7	19	15	1	2	17	14	12	18	62	97	12	11	71	92
15 bis 16 Uhr	1	4	1	1	0	0	9	1	15	1	0	2	2	9	25	22	26	32	20	18	11	18	13	13	5	2	28	16	3	2	27	12	10	22	107	90	13	18	54	78
16 bis 17 Uhr	8	2	2	0	0	0	9	0	21	0	3	0	5	4	19	33	5	13	32	37	21	22	14	12	4	3	13	22	4	7	14	23	32	13	103	66	33	14	50	103
17 bis 18 Uhr	8	1	1	0	1	0	6	1	26	0	12	2	10	9	18	17	19	18	27	32	19	36	17	17	3	5	21	21	3	14	19	17	45	49	127	69	14	23	41	103
18 bis 19 Uhr	1	0	3	2	12	0	7	1	18	0	7	1	5	9	29	12	30	38	33	19	13	18	16	9	10	12	29	18	6	12	25	13	47	40	106	62	38	44	61	77
19 bis 20 Uhr	1	1	1	2	0	0	7	0	12	0	2	1	9	8	28	13	28	14	15	11	21	16	29	12	4	4	16	16	12	5	15	15	36	68	70	61	37	48	39	70
20 bis 21 Uhr	1	0	0	0	2	0	7	1	25	1	2	4	15	8	14	9	25	22	11	9	19	21	14	4	6	9	13	7	13	14	11	9	53	33	65	45	28	21	23	74
21 bis 22 Uhr	1	0	3	0	0	0	4	0	22	1	3	0	6	9	10	9	12	2	7	1	11	13	7	4	2	4	14	4	7	3	11	1	15	29	25	27	16	17	18	24

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 27.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	4	1	4	6	0	2	6	3	7	1	3	4	1	2	4	11	1	1	2	11	5	9	7	8	0	2	3	4
07 bis 08 Uhr	1	1	2	0	0	0	1	0	0	0	4	0	4	7	11	10	5	6	26	19	8	13	0	18	2	3	9	15	1	2	9	14	8	12	29	30	5	7	14	13
08 bis 09 Uhr	1	0	1	0	0	0	6	0	6	1	2	0	17	9	11	15	5	8	28	23	19	18	7	21	1	6	11	22	4	10	10	20	24	20	33	42	8	17	21	21
09 bis 10 Uhr	0	0	0	0	2	0	2	0	7	0	2	1	3	4	15	8	10	12	19	14	27	5	11	13	2	1	14	11	4	1	12	8	17	13	37	49	9	6	50	11
10 bis 11 Uhr	1	0	0	0	3	0	11	0	10	1	4	1	9	5	15	16	4	23	21	19	26	11	22	15	7	7	7	13	15	13	8	14	24	11	51	112	14	13	84	28
11bis 12 Uhr	7	0	1	0	0	0	9	1	13	1	7	0	18	8	22	13	18	7	16	15	23	14	12	13	9	2	26	18	8	5	24	16	15	28	73	163	13	7	149	47
12 bis 13 Uhr	0	0	3	0	1	3	9	1	14	1	3	3	14	6	17	13	15	14	18	22	25	25	17	10	9	8	24	32	8	12	20	25	35	29	68	113	12	16	80	44
13 bis 14 Uhr	2	0	2	1	5	1	9	0	37	1	1	1	9	3	22	16	23	26	20	13	20	21	32	14	5	11	16	20	2	9	22	28	27	41	77	97	8	19	69	43
14 bis 15 Uhr	2	0	2	1	3	2	7	1	21	1	1	1	10	9	22	16	26	9	17	15	11	12	8	10	8	6	26	28	5	2	24	22	19	22	91	81	11	5	77	77
15 bis 16 Uhr	2	0	2	1	6	0	6	0	26	0	6	1	8	10	24	18	18	9	19	24	12	22	19	17	3	6	36	38	9	14	34	37	38	17	126	87	23	12	78	108
16 bis 17 Uhr	4	4	4	0	3	0	4	1	23	1	9	1	9	14	28	33	19	22	33	28	17	13	34	29	12	15	26	38	4	9	24	34	28	38	127	79	18	13	80	117
17 bis 18 Uhr	2	0	1	0	2	0	11	0	26	0	5	4	8	6	27	35	34	23	24	28	9	34	22	24	6	8	39	22	6	7	37	18	39	50	130	97	13	32	84	120
18 bis 19 Uhr	2	0	2	1	2	0	8	2	23	3	3	3	9	9	30	24	17	28	23	30	14	20	31	17	11	3	30	27	14	9	22	22	55	48	123	72	28	20	59	97
19 bis 20 Uhr	0	0	2	0	0	0	2	0	18	0	8	1	6	3	16	12	24	29	25	14	14	14	16	9	2	23	15	12	6	26	14	13	35	47	103	47	18	9	47	92
20 bis 21 Uhr	0	0	1	0	2	0	6	0	23	1	6	0	7	5	6	11	26	10	12	12	14	7	13	7	4	1	13	11	3	8	11	9	51	64	53	59	25	11	36	32
21 bis 22 Uhr	1	0	1	0	0	0	2	0	13	3	4	1	5	1	5	6	23	8	11	3	7	11	7	4	3	7	1	4	5	5	2	5	40	37	32	26	15	13	11	43

Auswertung Spitzenstunden

Auswertung für den 28.07.2022

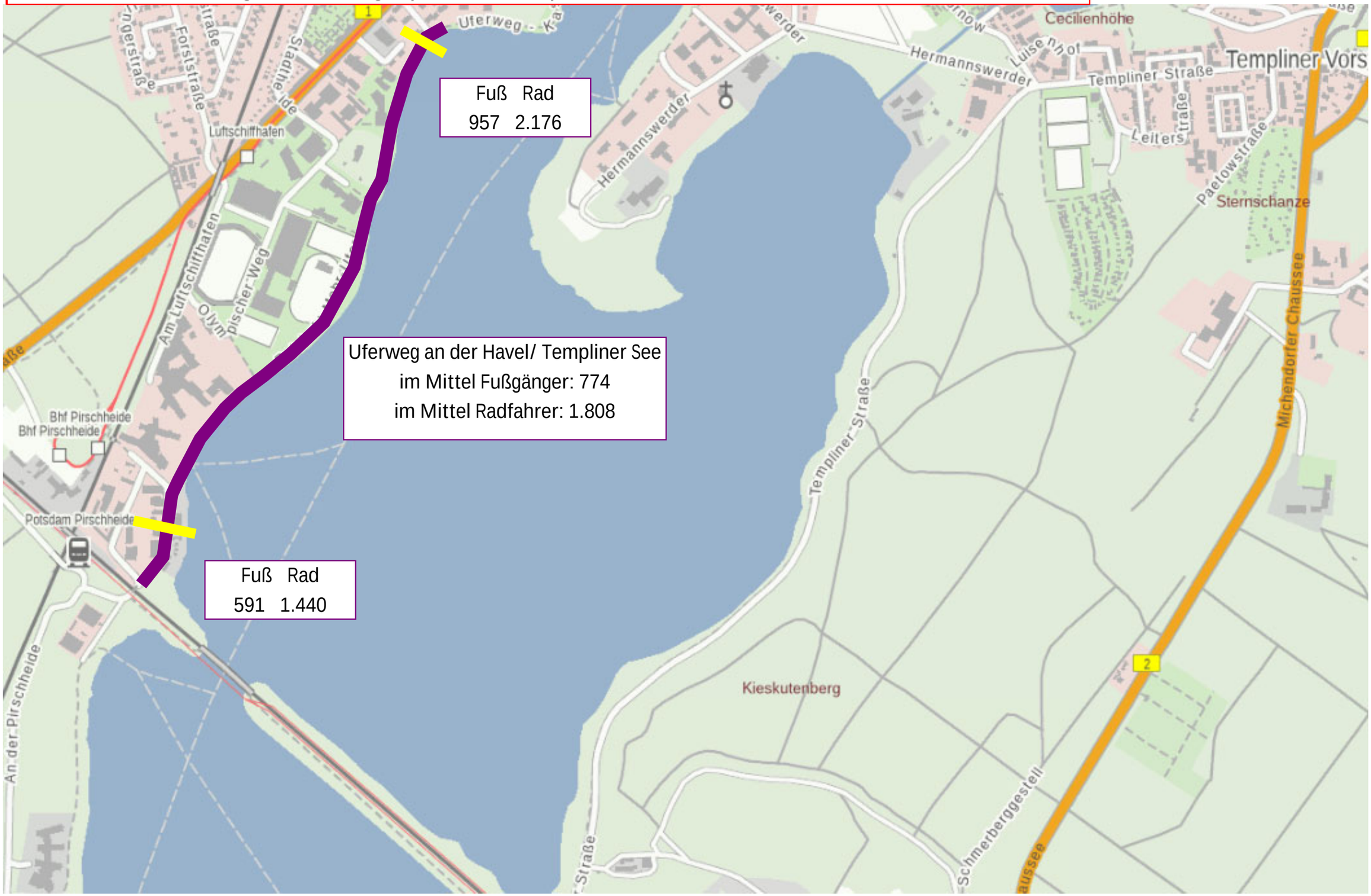
	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	1	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	5	4	2	0	5	4	2	4	6	4	0	0	2	3	0	0	2	4	5	4	9	8	1	0	5	5
07 bis 08 Uhr	1	1	2	0	1	0	1	0	1	0	2	0	5	3	13	9	5	7	16	17	12	14	8	18	2	4	12	26	6	6	11	25	7	7	29	31	8	11	10	10
08 bis 09 Uhr	1	0	1	0	0	0	2	0	3	2	4	0	1	8	16	28	9	13	25	26	17	16	7	19	3	4	10	18	2	3	9	15	15	19	37	45	10	9	22	15
09 bis 10 Uhr	1	0	0	0	0	1	4	1	11	0	3	0	6	7	16	15	9	9	24	26	26	5	6	21	3	4	8	17	7	3	7	12	27	26	40	35	7	14	37	25
10 bis 11 Uhr	0	0	4	3	3	2	6	0	9	1	4	0	8	8	13	22	17	3	18	22	10	17	10	12	1	11	52	16	0	5	45	12	13	21	60	82	23	25	101	42
11bis 12 Uhr	1	3	2	1	2	1	5	2	24	0	5	5	9	3	36	20	9	13	20	15	15	17	28	24	4	3	21	18	7	9	13	18	13	16	68	117	27	24	112	49
12 bis 13 Uhr	1	4	1	0	4	2	4	2	22	2	8	4	6	4	15	10	17	16	31	23	23	32	5	16	19	12	34	16	8	11	48	11	42	16	62	104	18	16	82	46
13 bis 14 Uhr	1	0	1	0	1	4	10	0	27	5	3	4	9	2	25	22	29	18	20	26	27	19	19	24	5	8	40	23	12	7	43	22	25	49	84	100	17	19	89	68
14 bis 15 Uhr	1	3	2	0	5	0	7	3	34	3	2	4	8	10	29	22	26	22	22	25	12	16	29	16	8	12	40	35	7	11	28	32	27	29	83	73	19	8	74	68
15 bis 16 Uhr	4	1	5	0	0	0	6	3	24	1	3	1	7	6	31	28	12	11	24	27	14	12	19	22	11	9	48	30	9	10	51	29	40	33	116	81	17	13	91	71
16 bis 17 Uhr	5	1	7	0	5	0	10	0	40	1	3	4	10	7	21	32	28	26	38	36	15	16	13	24	6	1	37	30	1	1	39	31	24	19	117	111	11	16	91	108
17 bis 18 Uhr	5	2	2	1	4	0	6	0	35	4	10	2	10	11	31	28	20	16	36	30	10	45	23	22	11	4	45	31	6	4	34	26	49	35	144	126	16	19	75	119
18 bis 19 Uhr	3	1	5	1	1	2	6	0	31	0	1	1	15	9	38	23	19	29	18	18	14	26	30	21	4	8	40	28	12	5	32	24	52	49	113	73	17	31	62	107
19 bis 20 Uhr	4	1	0	1	1	1	7	0	30	3	2	3	12	9	29	18	22	32	17	23	22	10	28	13	11	11	37	24	14	8	36	17	66	57	64	51	46	37	47	53
20 bis 21 Uhr	1	0	1	1	0	1	6	0	41	3	6	0	2	14	18	12	17	16	19	15	9	17	13	6	6	3	16	17	11	13	11	14	44	66	54	49	25	19	41	50
21 bis 22 Uhr	0	1	0	0	0	1	2	1	21	1	12	1	5	1	15	8	18	13	11	10	18	23	14	1	8	16	6	9	19	9	3	3	56	29	58	42	11	17	18	56

Auswertung Spitzenstunden

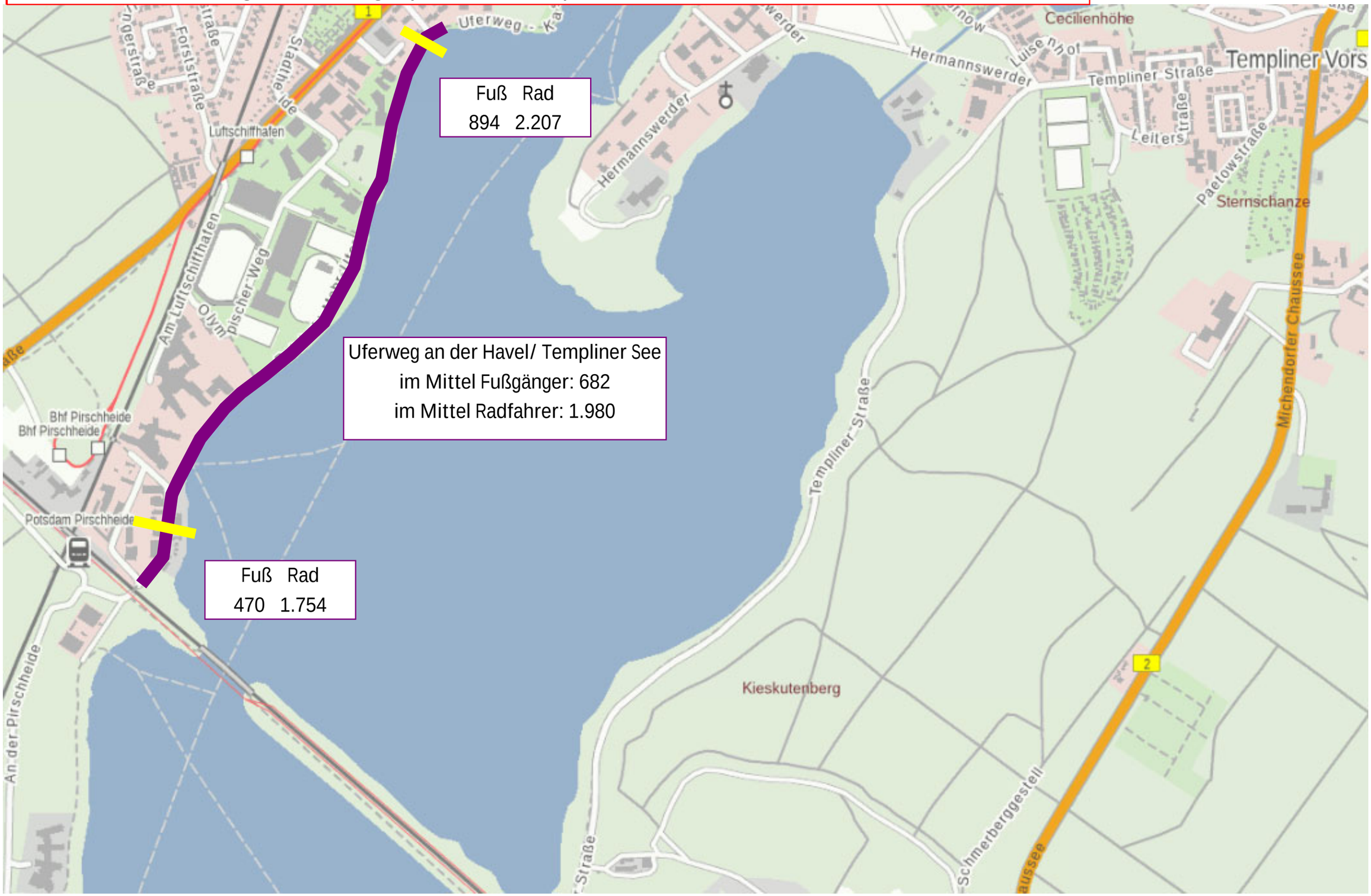
Auswertung für den 29.07.2022

	Querschnitt Seezugang S1		Querschnitt Seezugang S2		Querschnitt Seezugang S3		Querschnitt Seezugang S4		Querschnitt Seezugang S6		Querschnitt Seezugang S7		Querschnitt Q1 Karl-Marx-Straße				Querschnitt Q2 Hiroshima-Nagasaki-Platz WEST				Querschnitt Q3 Hiroshima-Nagasaki-Platz OST				Vergleichsquerschnitt V1 Uferweg am Jungfernsee Südost				Vergleichsquerschnitt V2 Uferweg am Jungfernsee				Vergleichsquerschnitt V3 Uferweg an der Havel				Vergleichsquerschnitt V4 Uferweg am Templiner See			
	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger in Richtung Nord	Fußgänger in Richtung Süd	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nord	Radfahrer und Radschieber in Richtung Süd	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost	Fußgänger in Richtung Nordwest	Fußgänger in Richtung Südost	Radfahrer und Radschieber in Richtung Nordwest	Radfahrer und Radschieber in Richtung Südost
06 bis 07 Uhr	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	3	2	7	1	2	0	5	7	2	2	3	4	1	3	2	6	0	1	2	7	4	9	5	18	5	0	5	3
07 bis 08 Uhr	1	0	0	0	1	0	1	0	2	1	1	0	6	5	10	11	10	8	21	22	8	10	4	17	2	4	6	13	1	3	6	13	9	9	25	23	3	10	8	9
08 bis 09 Uhr	0	0	1	0	0	0	2	0	4	0	2	0	1	6	11	15	7	3	16	23	4	14	6	12	2	6	10	18	2	11	11	17	10	13	38	34	13	23	5	13
09 bis 10 Uhr	0	0	0	0	3	0	4	0	4	2	3	1	6	5	11	10	9	11	17	15	22	7	7	10	3	7	26	8	3	7	24	4	22	8	47	55	8	7	48	23
10 bis 11 Uhr	1	2	3	0	1	0	2	1	5	6	3	1	8	10	17	13	10	10	24	19	12	10	15	13	1	4	11	20	3	7	8	20	23	28	111	101	15	9	97	74
11bis 12 Uhr	1	2	5	0	5	0	3	0	30	3	3	9	5	12	28	16	10	8	23	11	14	18	13	12	3	9	32	18	6	9	26	18	27	50	97	115	21	17	111	120
12 bis 13 Uhr	0	0	4	3	4	2	6	1	19	2	3	2	7	4	22	27	16	45	23	24	12	20	23	16	5	21	29	22	1	13	38	16	44	29	72	95	8	14	57	55
13 bis 14 Uhr	0	1	2	0	0	0	0	0	19	0	4	0	4	3	26	19	25	14	41	23	14	7	25	13	8	0	26	18	7	7	22	11	33	34	75	71	13	7	74	79
14 bis 15 Uhr	0	4	4	4	5	4	3	4	24	1	4	4	5	2	43	28	27	9	28	21	13	13	30	16	2	7	47	23	2	1	43	21	15	14	87	80	7	7	70	60
15 bis 16 Uhr	2	0	3	2	5	4	3	4	45	6	1	0	6	7	34	35	31	33	33	32	11	17	24	33	2	18	34	31	7	10	36	32	24	22	122	116	8	12	76	73
16 bis 17 Uhr	0	0	1	0	2	0	4	1	38	0	3	0	3	1	30	26	24	20	30	41	9	22	29	17	23	10	34	24	9	5	32	25	35	32	103	93	14	10	67	96
17 bis 18 Uhr	0	0	0	2	4	1	5	0	36	0	2	3	10	3	18	38	17	22	25	37	15	20	21	24	6	18	36	41	13	16	32	34	38	36	120	123	9	23	111	104
18 bis 19 Uhr	1	0	1	0	3	0	10	0	36	5	6	0	11	7	19	27	7	26	14	29	15	24	26	29	24	5	25	32	16	2	26	31	28	37	92	93	12	7	57	79
19 bis 20 Uhr	0	1	1	0	0	1	9	0	65	2	4	0	2	4	22	24	28	36	19	16	11	20	12	23	9	9	39	15	4	6	35	11	52	32	64	79	11	22	49	36
20 bis 21 Uhr	0	1	0	0	2	0	4	0	27	3	7	0	2	5	4	16	21	20	9	11	17	7	11	12	6	7	12	8	10	16	17	12	66	65	46	57	28	17	30	46
21 bis 22 Uhr	1	0	0	0	1	0	8	0	22	5	3	2	7	1	11	12	20	8	13	13	18	22	18	4	4	3	6	4	7	7	7	3	83	70	22	44	17	16	25	13

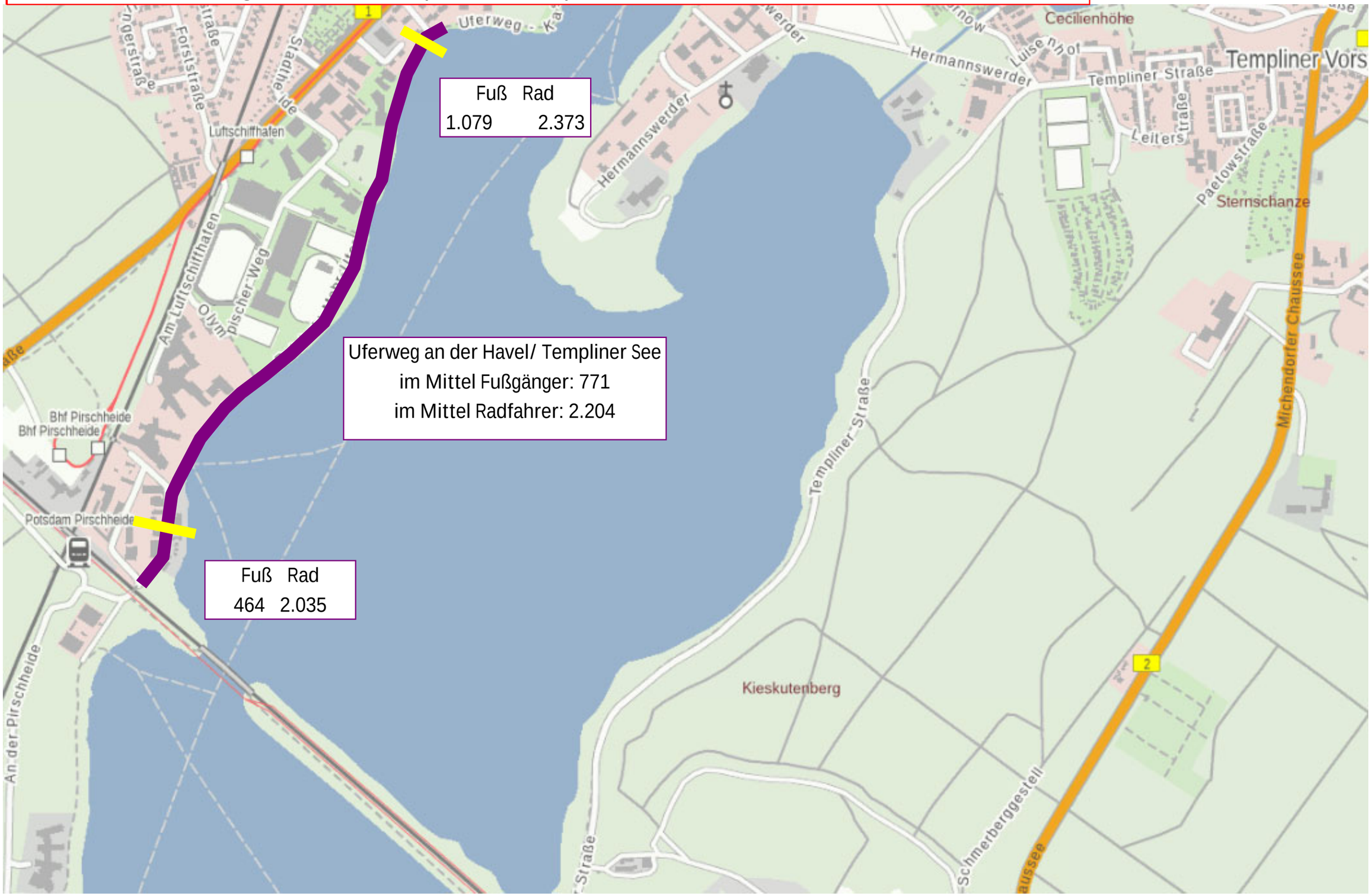
Übersicht für Zählung wochentags (ohne Ferien)



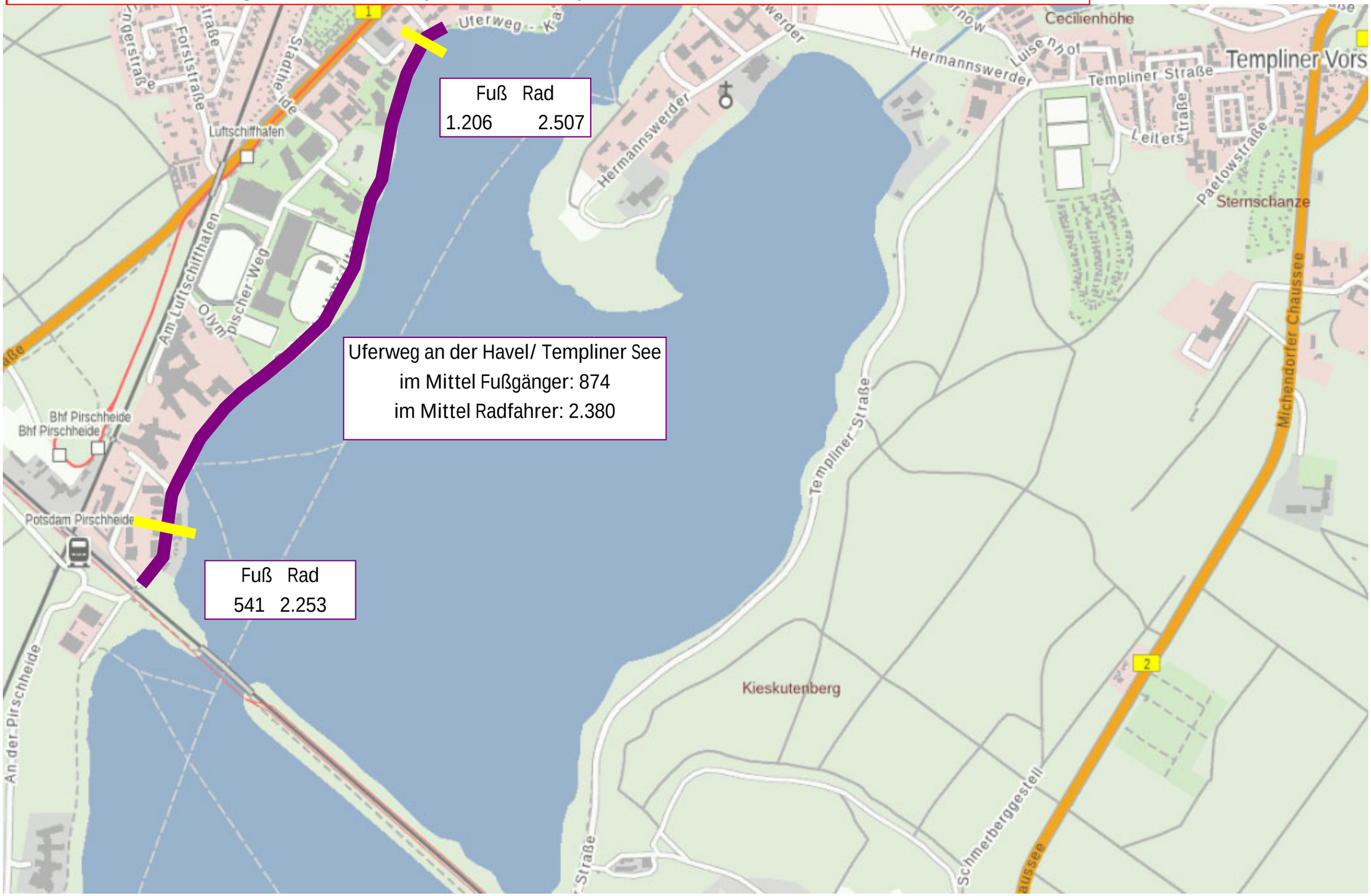
Übersicht für Zählung wochentags (in den Ferien)



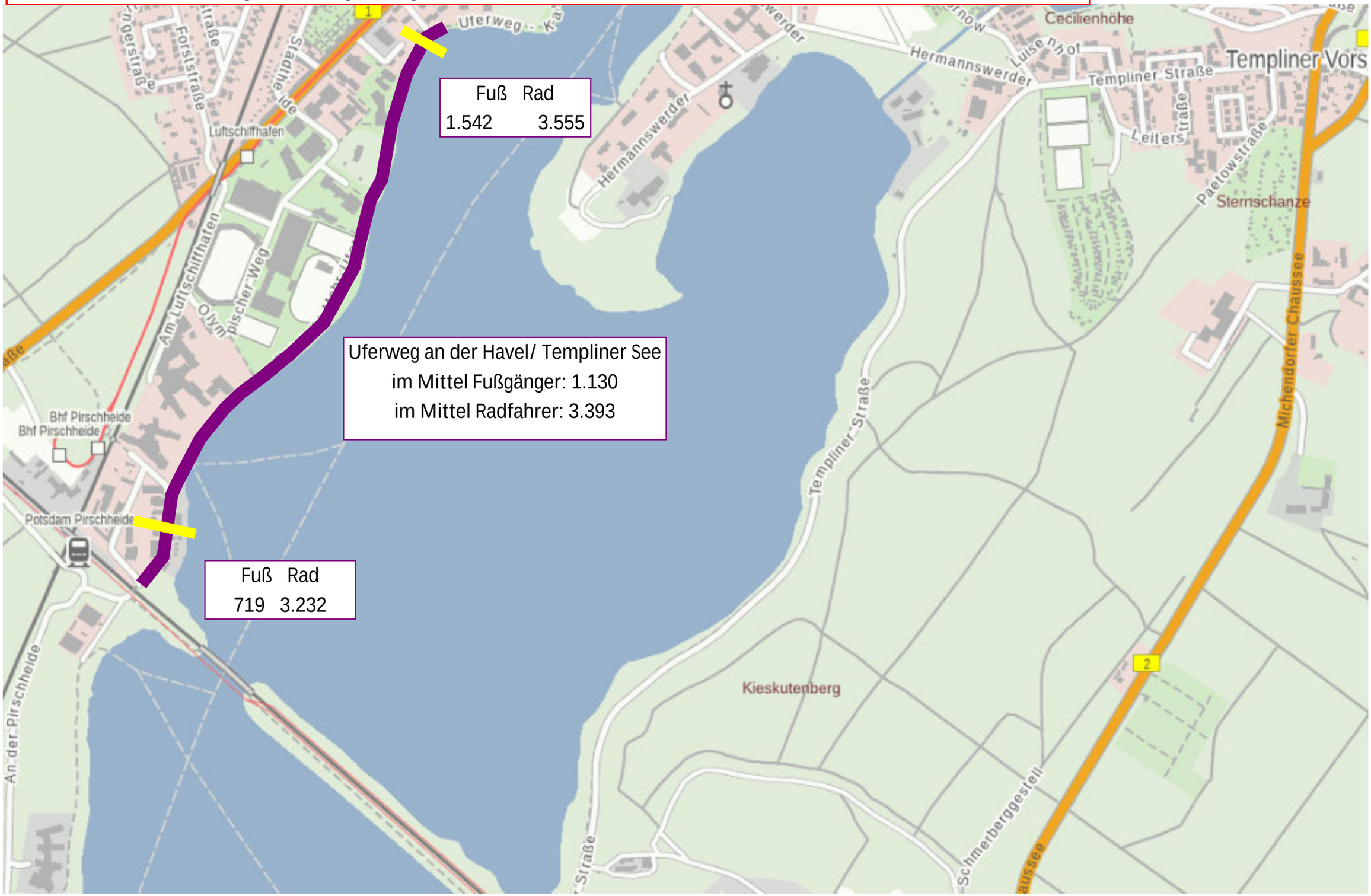
Übersicht für Zählung Wochenende (ohne Ferien)



Übersicht für Zählung Wochenende (in den Ferien)

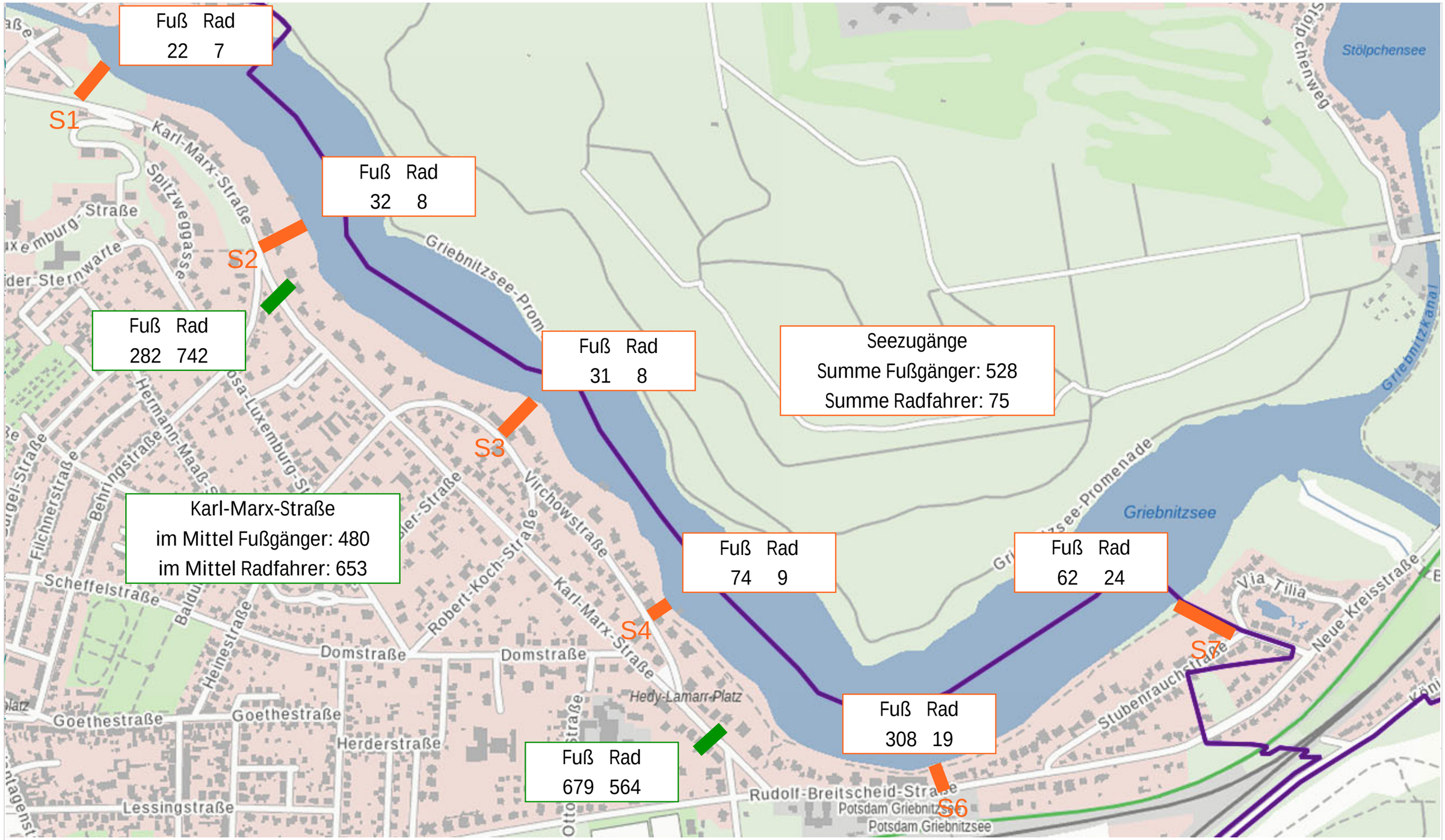


Übersicht für Zählung Feiertag/Pfingsten



Übersicht für Zählung wochentags (ohne Ferien)

E:373704.19, N:5808136.06

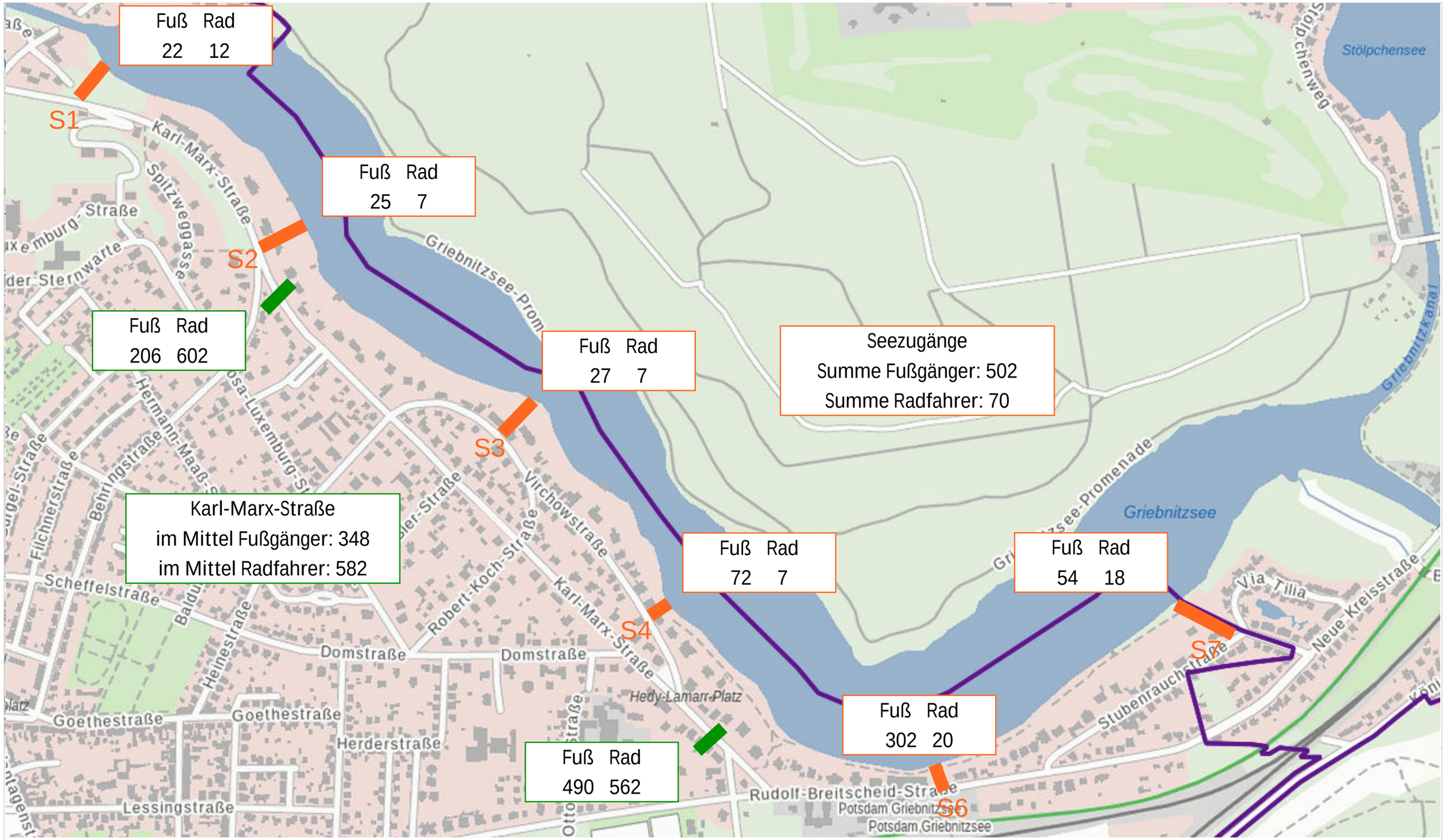


Ihr Ansprechpartner für Fragen zur Nutzung der Geobasisdaten (Kartengrundlagen) ist die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg kundenservice@geobasis-bb.de , Tel: 0331/8844-123

Dieser Ausdruck wurde am 8. März 2023 aus dem **BRANDENBURG**VIEWER erstellt.

Übersicht für Zählung wochentags (in den Ferien)

E:373704.19, N:5808136.06

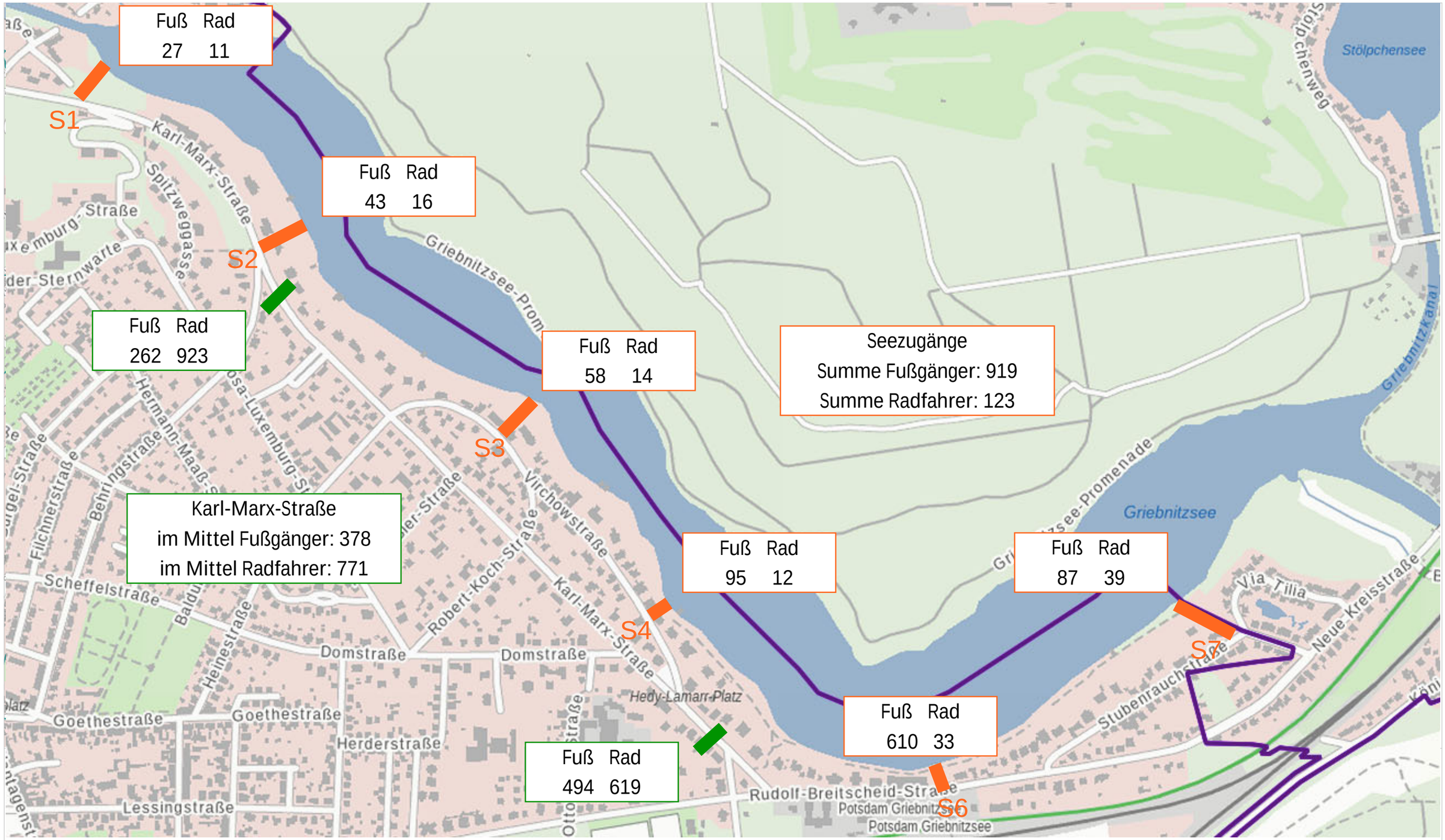


Ihr Ansprechpartner für Fragen zur Nutzung der Geobasisdaten (Kartengrundlagen) ist die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg kundenservice@geobasis-bb.de , Tel: 0331/8844-123

Dieser Ausdruck wurde am 8. März 2023 aus dem **BRANDENBURG**VIEWER erstellt.

Übersicht für Zählung Wochenende (ohne Ferien)

E:373704.19, N:5808136.06

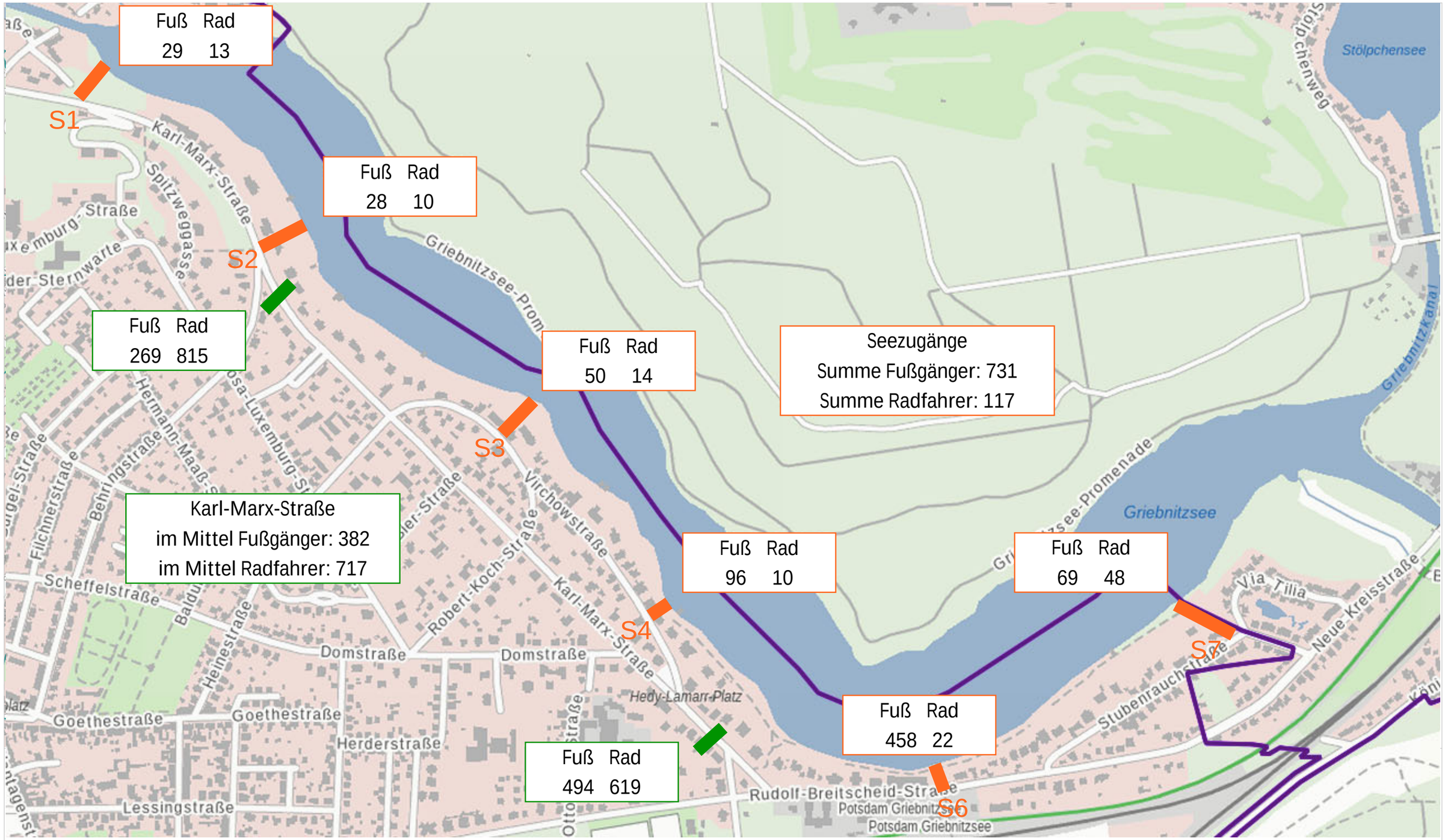


Ihr Ansprechpartner für Fragen zur Nutzung der Geobasisdaten (Kartengrundlagen) ist die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg kundenservice@geobasis-bb.de , Tel: 0331/8844-123

Dieser Ausdruck wurde am 8. März 2023 aus dem **BRANDENBURG**VIEWER erstellt.

Übersicht für Zählung Wochenende (in den Ferien)

E:373704.19, N:5808136.06

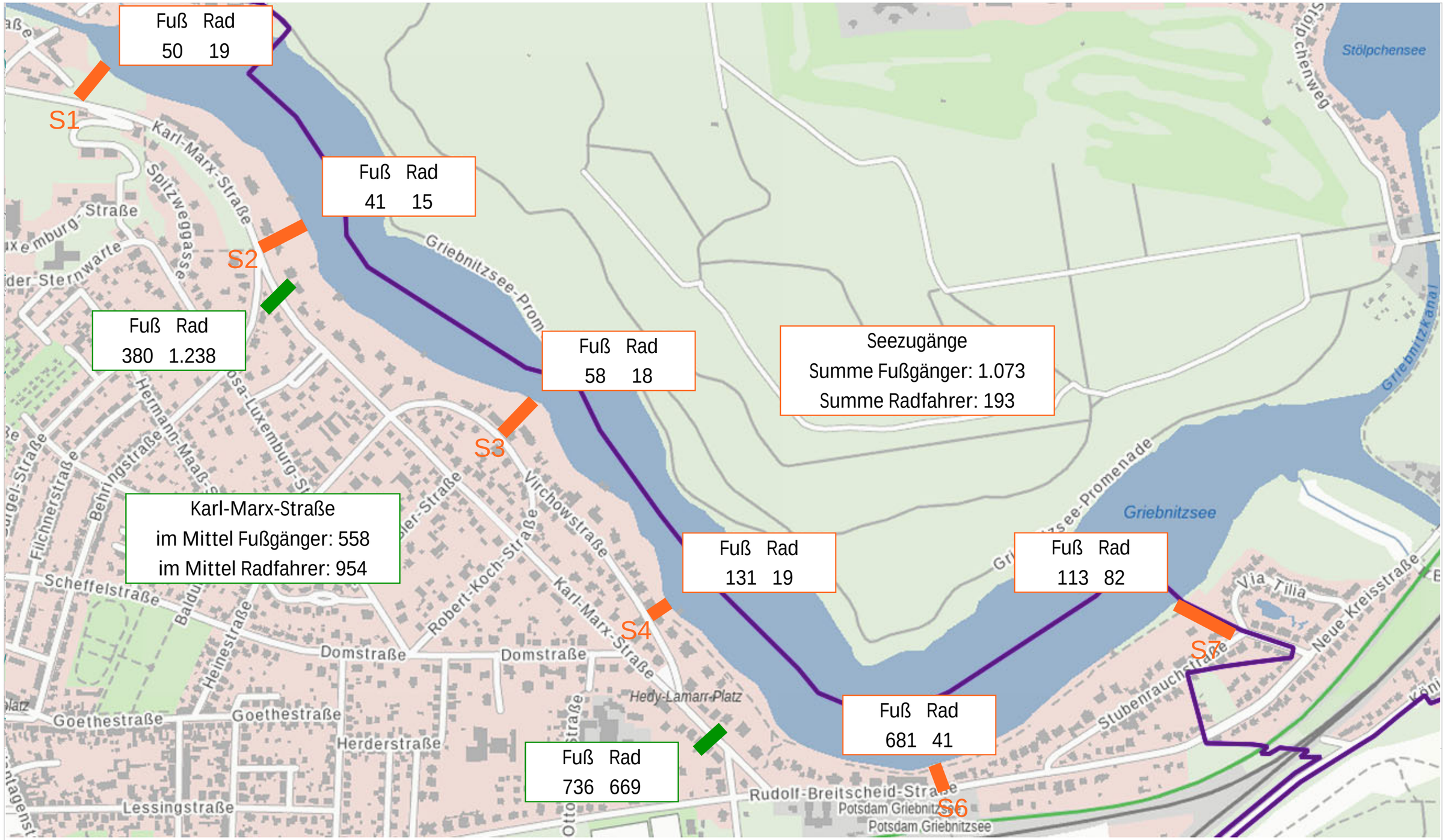


Ihr Ansprechpartner für Fragen zur Nutzung der Geobasisdaten (Kartengrundlagen) ist die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg kundenservice@geobasis-bb.de , Tel: 0331/8844-123

Dieser Ausdruck wurde am 8. März 2023 aus dem **BRANDENBURG**VIEWER erstellt.

Übersicht für Zählung Feiertag/Pfingsten

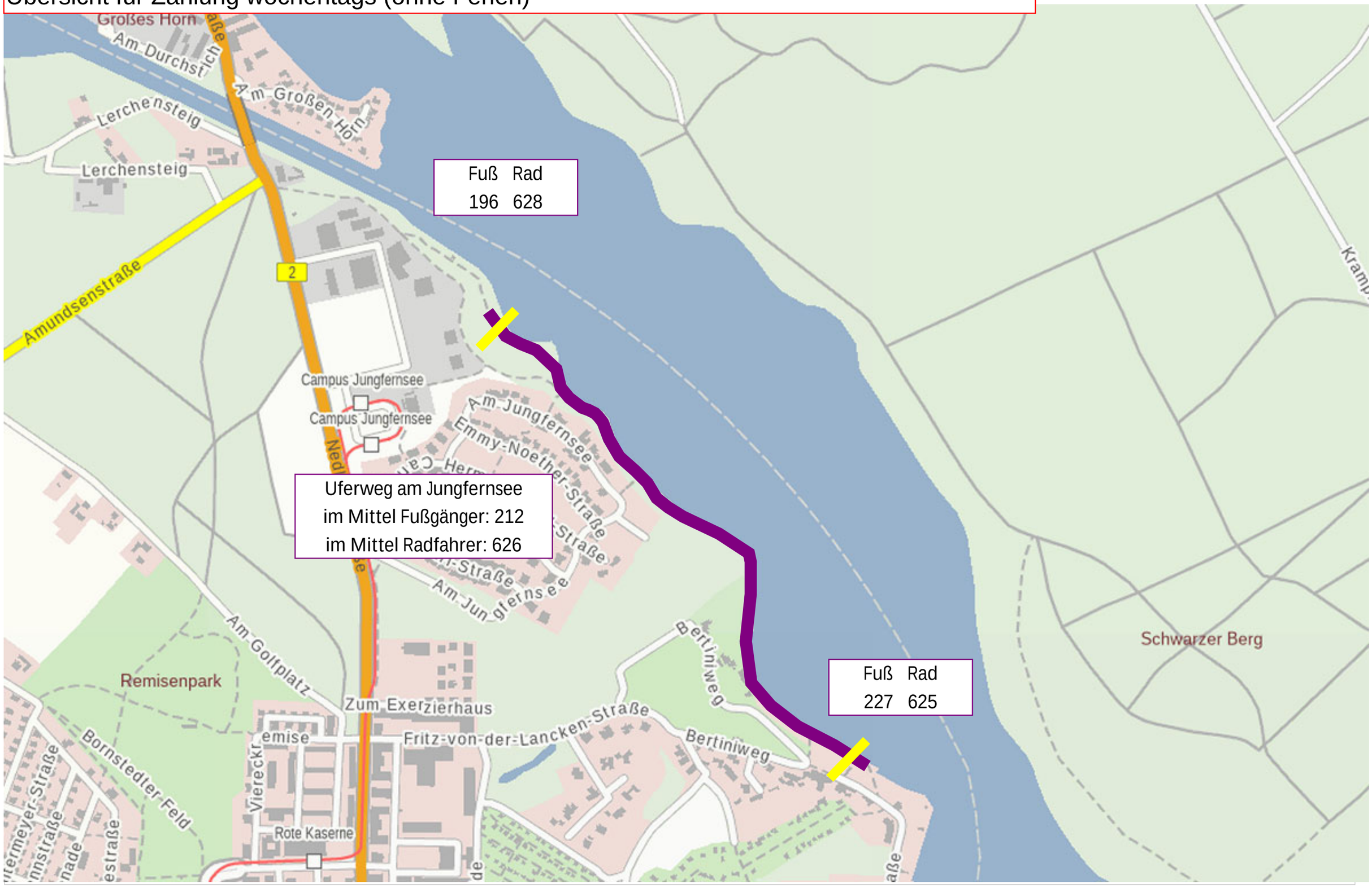
E:373704.19, N:5808136.06



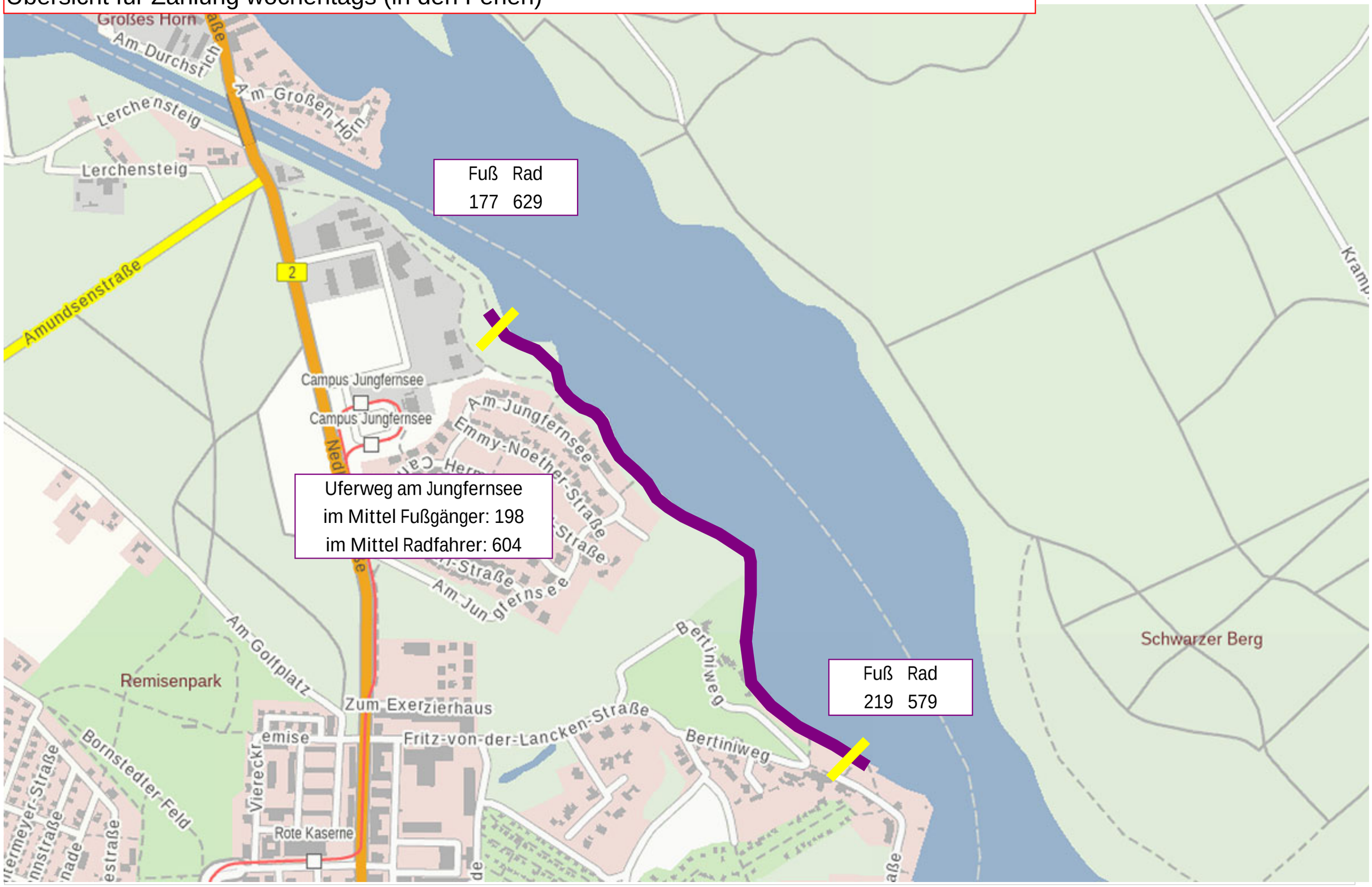
Ihr Ansprechpartner für Fragen zur Nutzung der Geobasisdaten (Kartengrundlagen) ist die Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg kundenservice@geobasis-bb.de , Tel: 0331/8844-123

Dieser Ausdruck wurde am 8. März 2023 aus dem **BRANDENBURG**VIEWER erstellt.

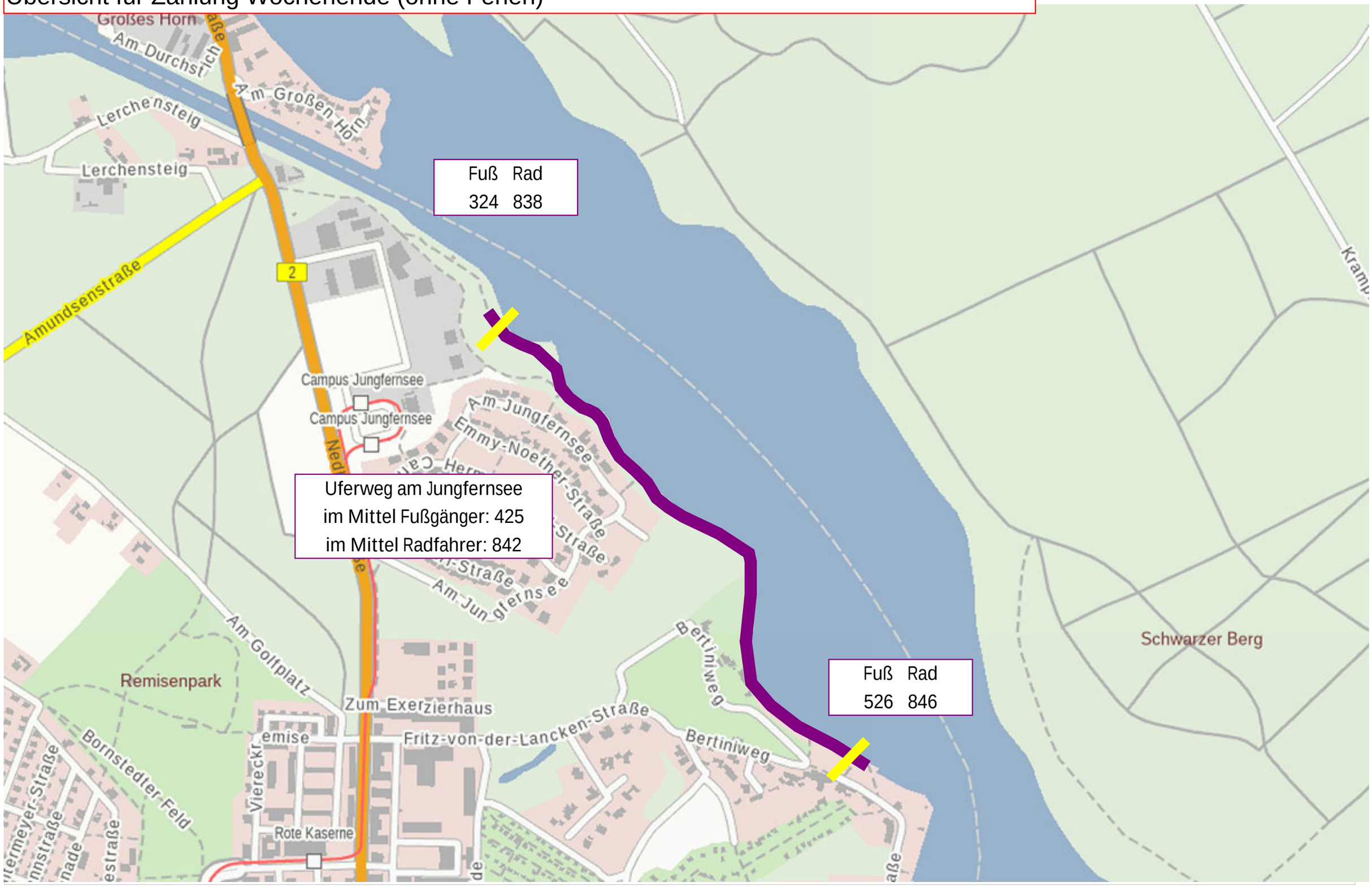
Übersicht für Zählung wochentags (ohne Ferien)



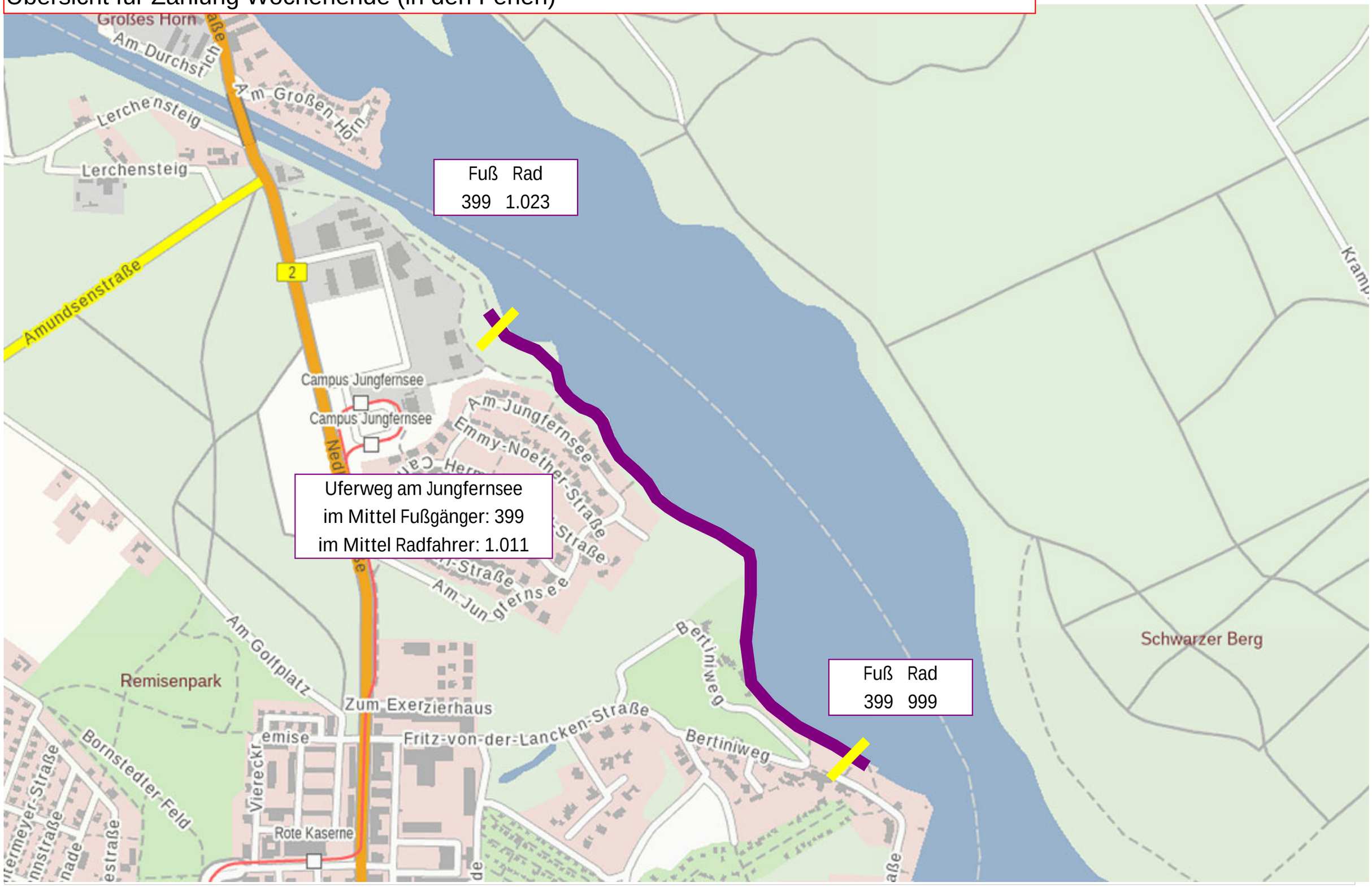
Übersicht für Zählung wochentags (in den Ferien)



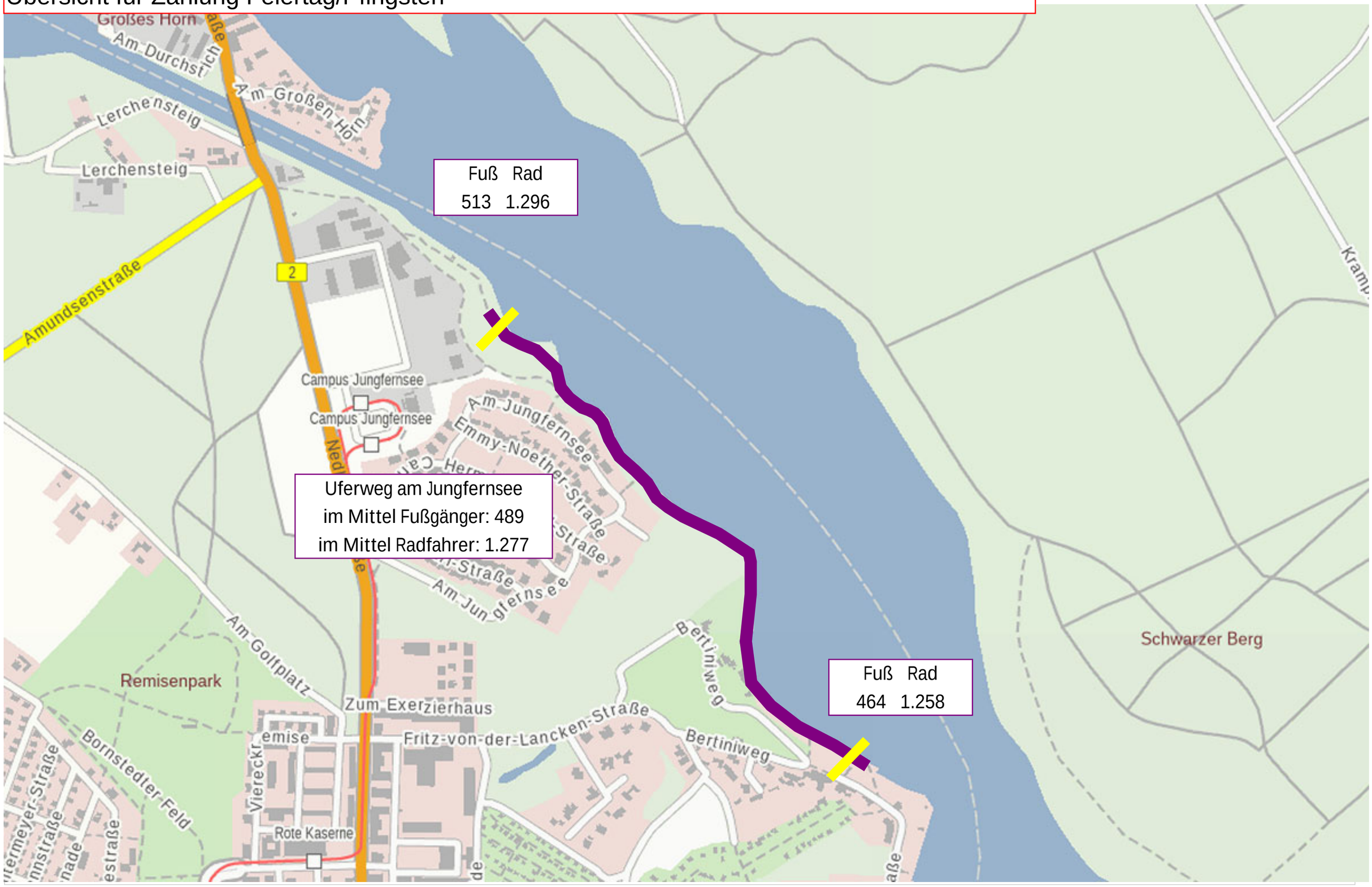
Übersicht für Zählung Wochenende (ohne Ferien)



Übersicht für Zählung Wochenende (in den Ferien)



Übersicht für Zählung Feiertag/Pfingsten

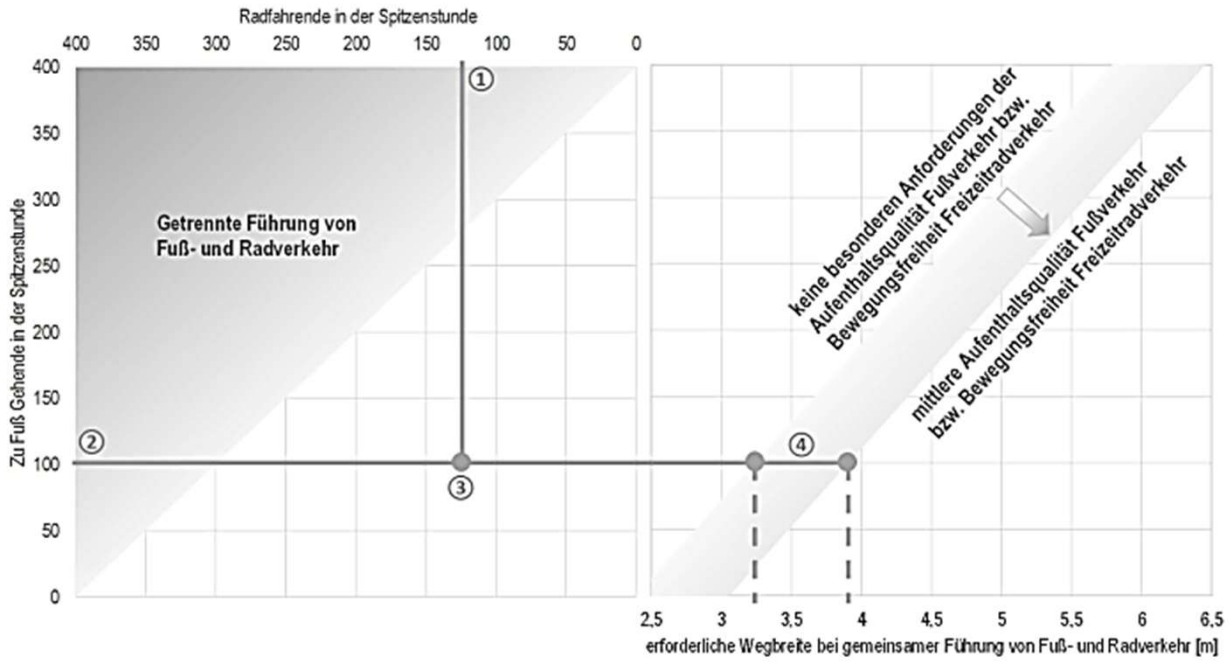


Untersuchungsfälle

Zusammenstellung der resultierenden Prognoseplanfälle

Planfall-Nr.	Anteilige Prognosewerte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U1	30%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	632	569	69	58	127
U2	30%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	949	870	114	97	211
U3	30%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.185	1.062	147	131	278
U4	30%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	670	603	74	62	135
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.007	923	126	108	234
U6	30%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.255	1.127	162	145	307
U7	30%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	506	695	58	70	128
U8	30%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	731	1.089	90	121	211
U9	30%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	741	1.080	116	162	278
U10	30%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	536	737	62	74	135
U11	30%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	776	1.154	99	135	234
U12	30%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	974	1.408	128	179	307
U13	50%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	734	707	87	76	162
U14	50%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.029	1.034	129	116	245
U15	50%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.303	1.265	167	161	328
U16	50%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	778	750	92	80	172
U17	50%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.092	1.096	142	128	270
U18	50%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.381	1.341	184	176	360
U19	50%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	608	833	76	88	163
U20	50%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	811	1.253	105	140	245
U21	50%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	859	1.283	136	192	328
U22	50%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	644	884	80	92	172
U23	50%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	861	1.327	115	155	270
U24	50%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.100	1.622	150	210	360
U25	70%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	836	846	104	93	197
U26	70%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.110	1.198	143	135	278
U27	70%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.421	1.467	187	190	378
U28	70%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	886	897	111	99	209
U29	70%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.177	1.270	157	148	305
U30	70%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.506	1.556	206	207	413
U31	70%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	710	972	93	105	198
U32	70%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	892	1.417	119	159	278
U33	70%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	977	1.485	156	221	378
U34	70%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	752	1.031	99	111	209
U35	70%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	946	1.501	130	175	305
U36	70%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.225	1.837	172	241	413

Ableitung Wegebreite nach NRVP 2020



Ablesebeispiel:

① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

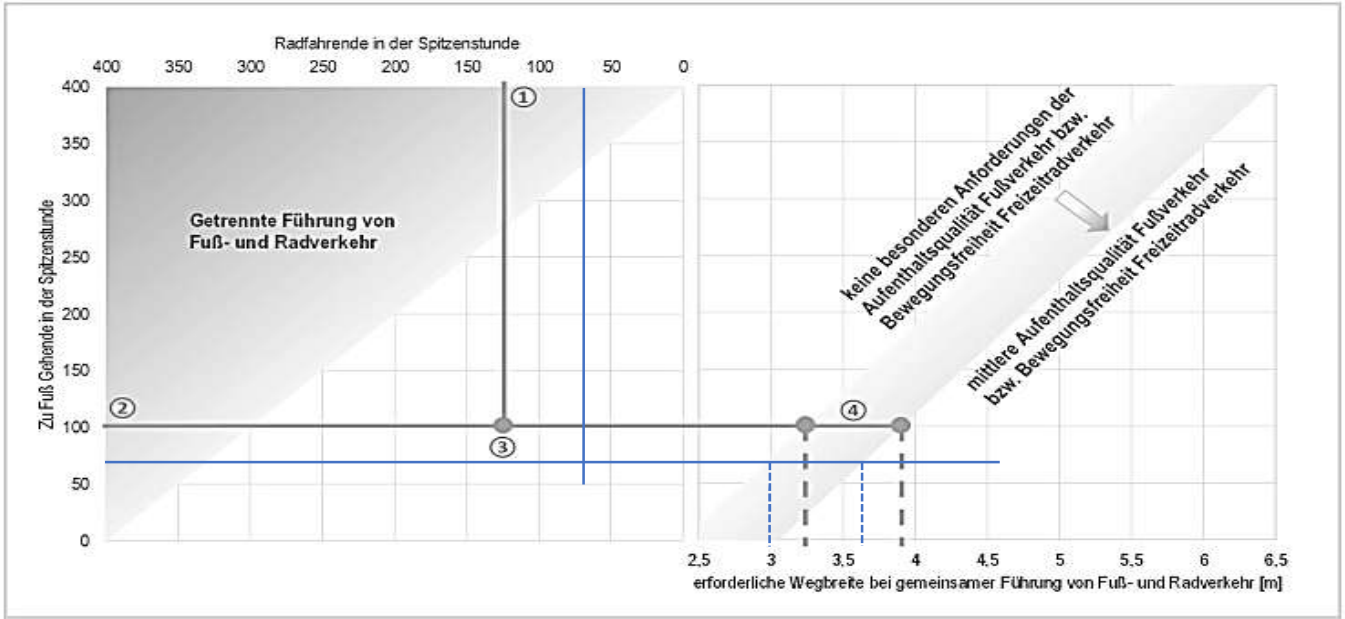
Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Wegebreitenbestimmung gemäß Empfehlung NRVP 2020

Anlage 11

Untersuchungsfall U1

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U1	30%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	632	569	69	58	127



Ablesebeispiel:

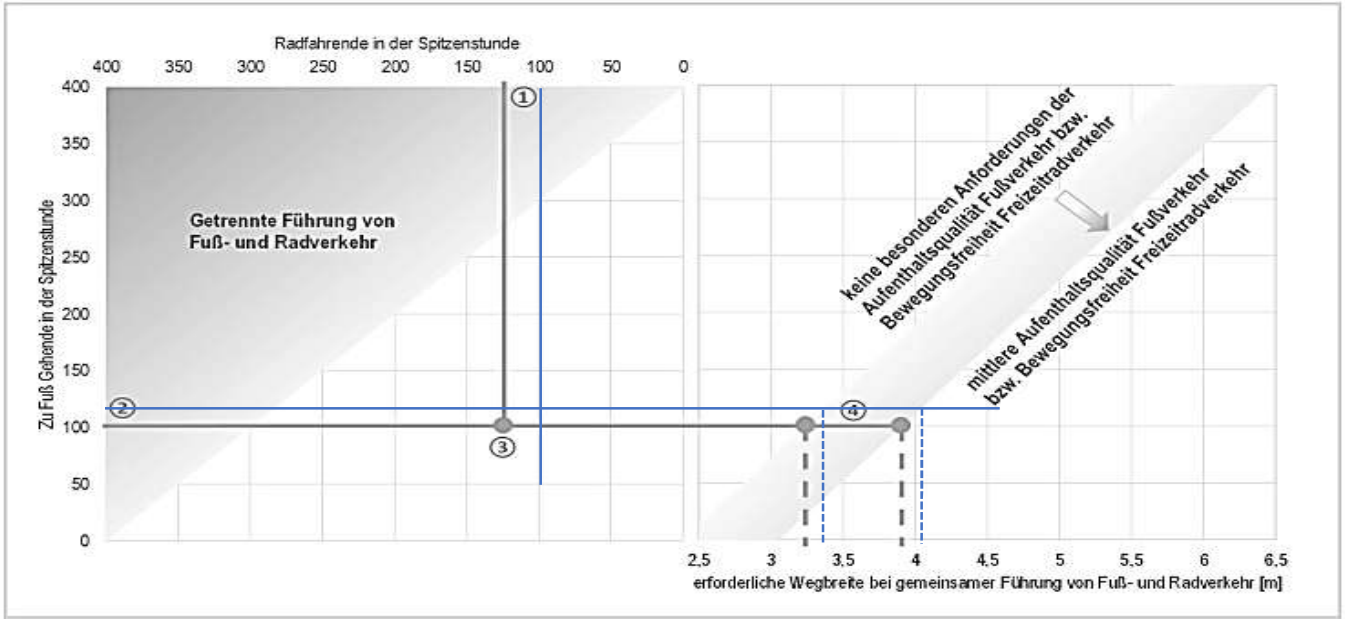
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,65 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,00 m

Untersuchungsfall U2

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U2	30%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	949	870	114	97	211



Ablesebeispiel:

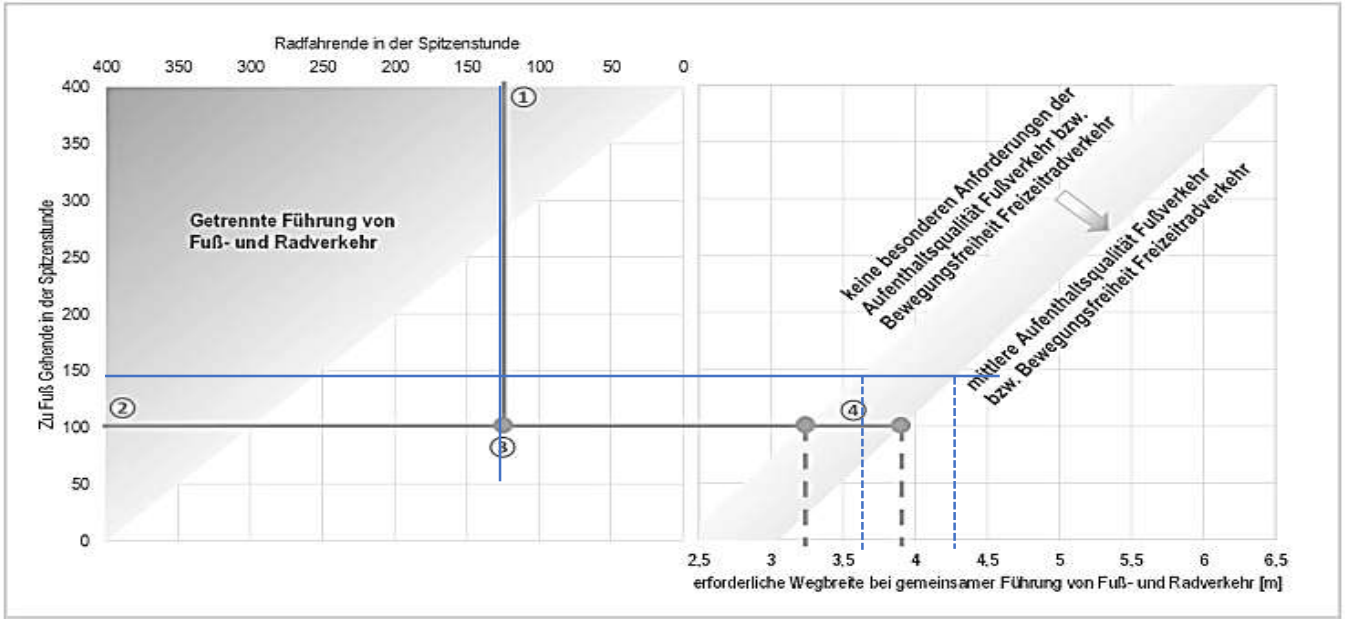
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,05 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,40 m

Untersuchungsfall U3

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U3	30%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.185	1.062	147	131	278



Ablesebeispiel:

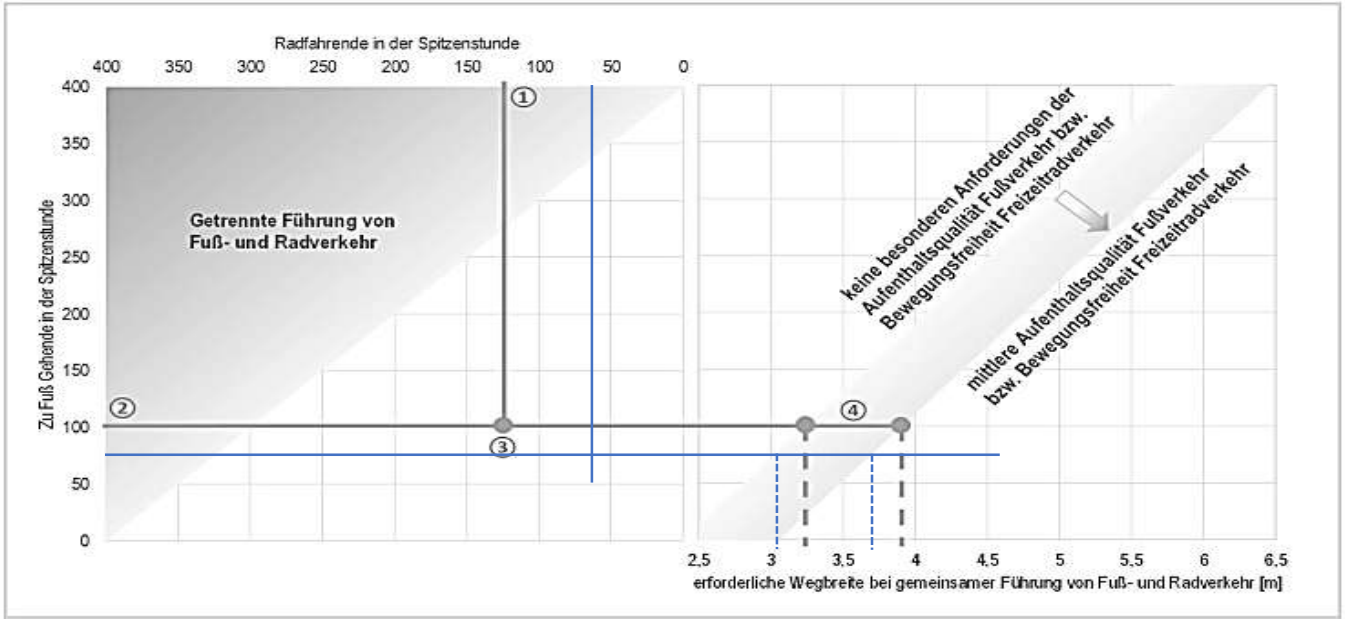
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,25 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,60 m

Untersuchungsfall U4

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U4	30%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	670	603	74	62	135



Ablesebeispiel:

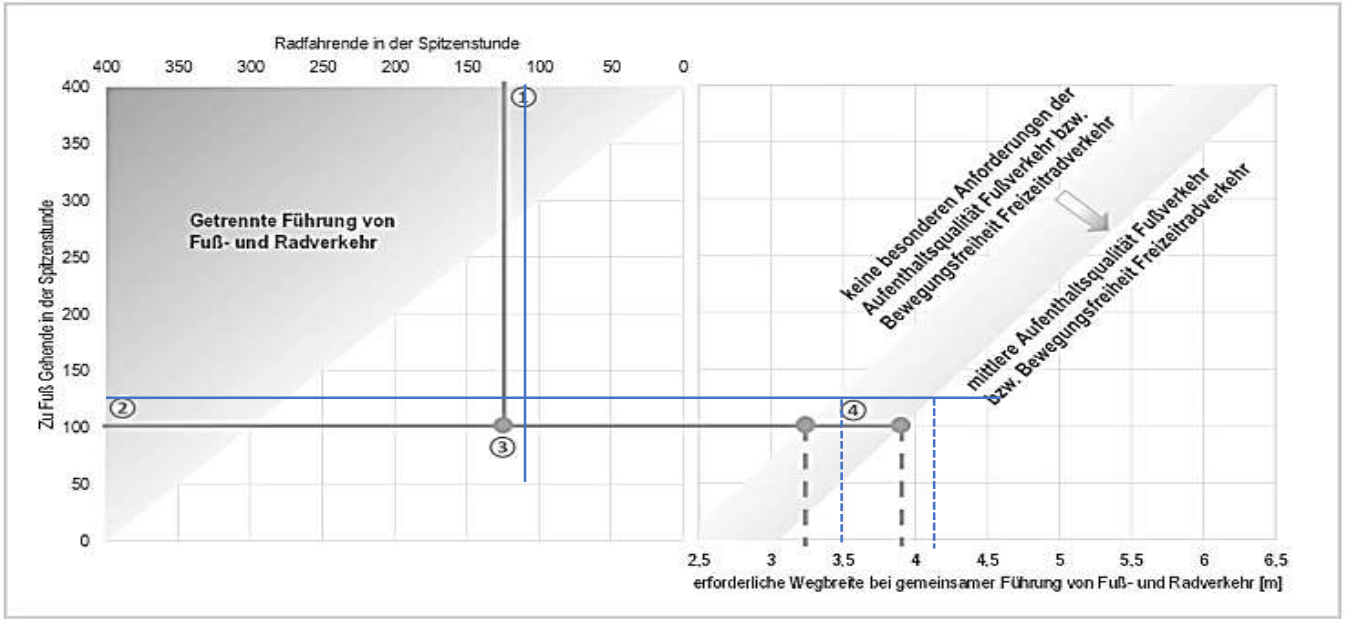
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,70 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,05 m

Untersuchungsfall U5

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.007	923	126	108	234



Ablesebeispiel:

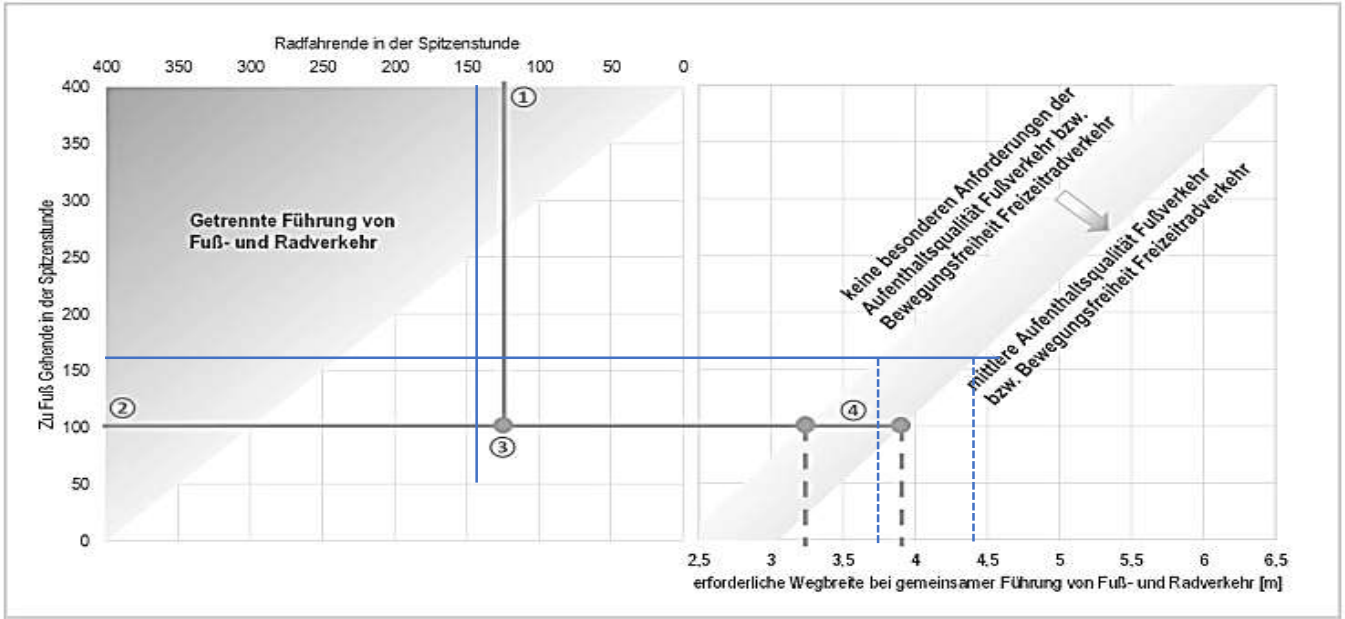
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Untersuchungsfall U6

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U6	30%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.255	1.127	162	145	307



Ablesebeispiel:

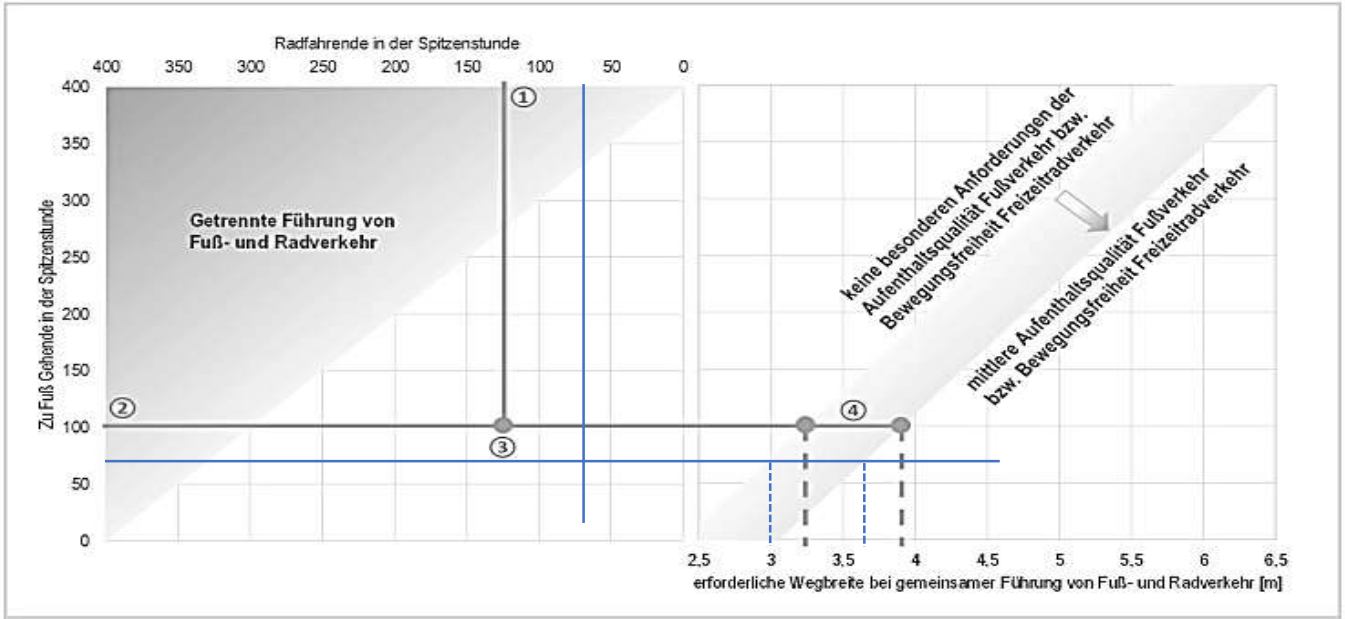
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,40 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,75 m

Untersuchungsfall U7

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U7	30%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	506	695	58	70	128



Ablesebeispiel:

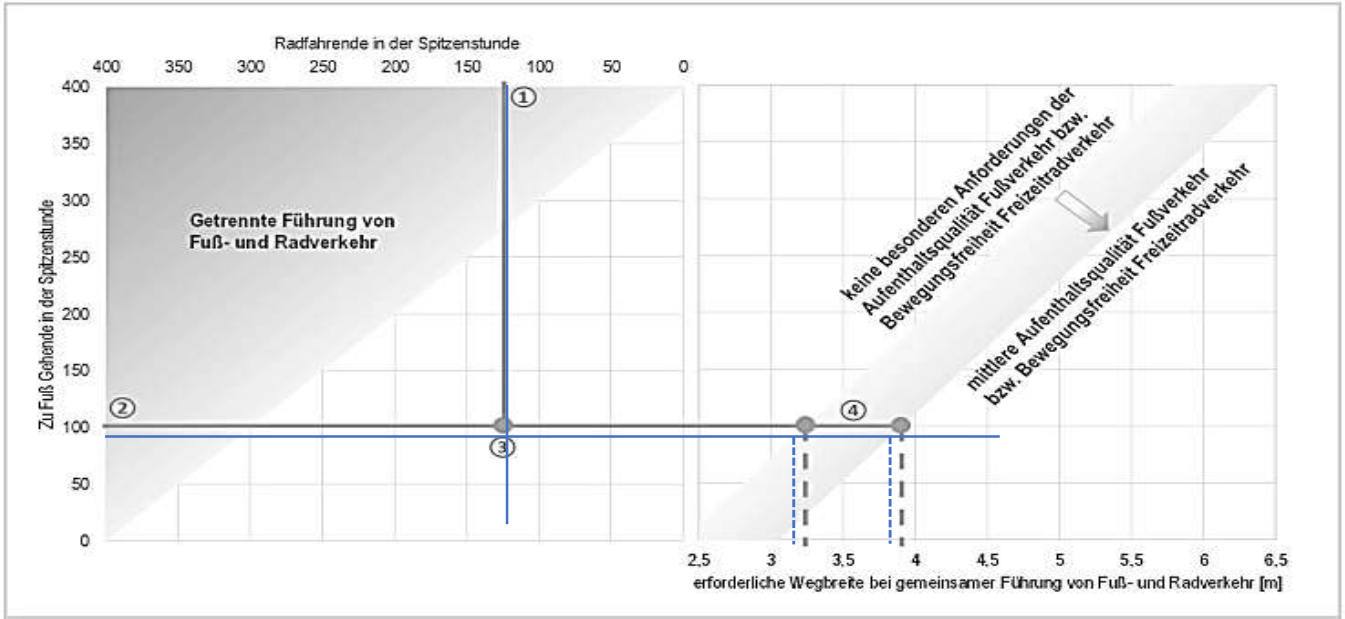
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,65 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,00 m

Untersuchungsfall U8

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U8	30%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	731	1.089	90	121	211



Ablesebeispiel:

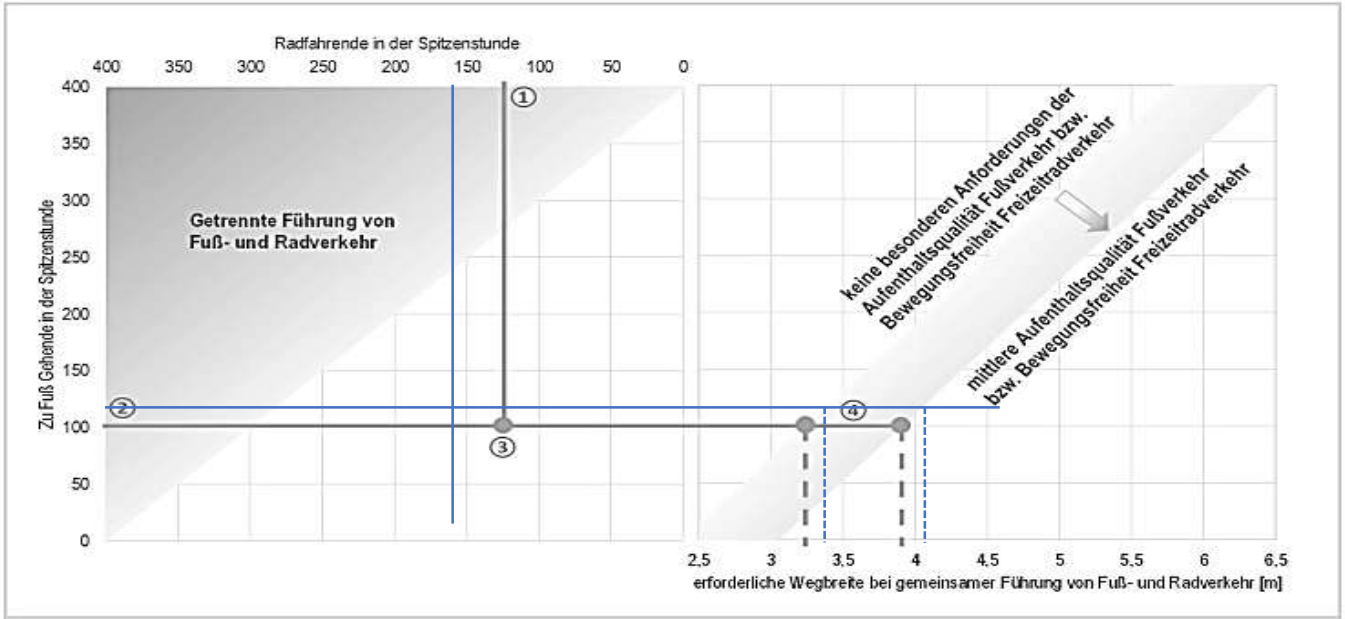
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,80 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,15 m

Untersuchungsfall U9

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U9	30%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	741	1.080	116	162	278



Ablesebeispiel:

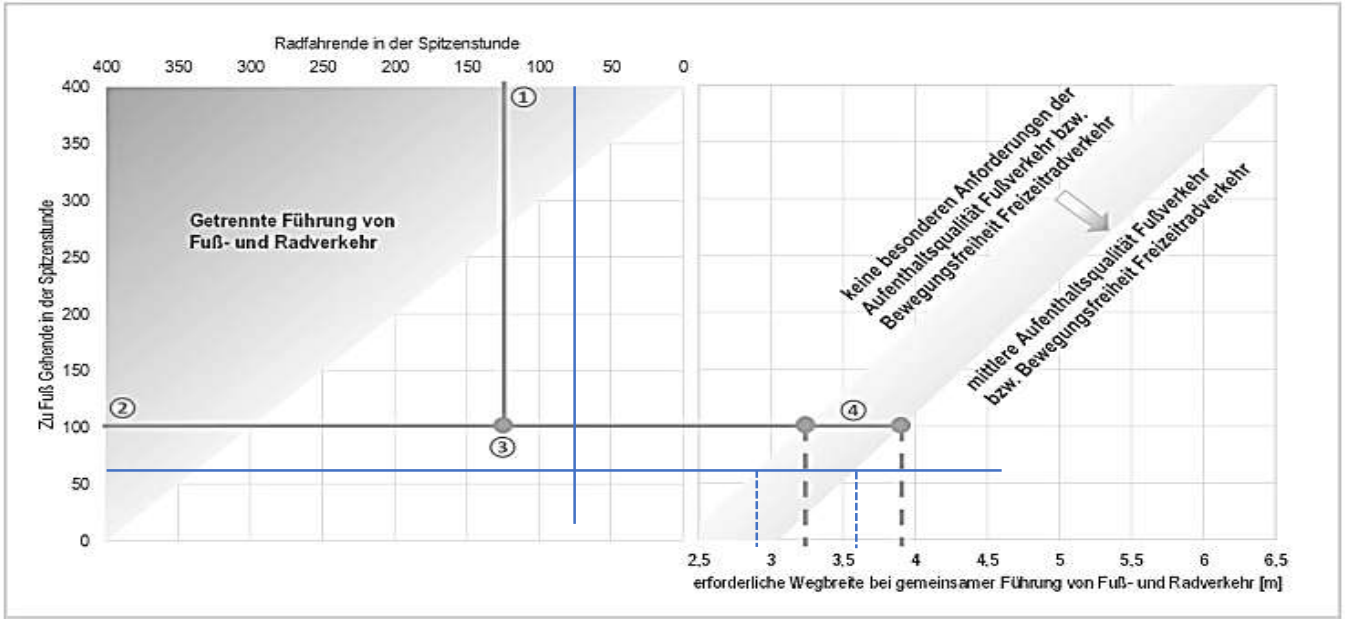
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,05 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,40 m

Untersuchungsfall U10

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U10	30%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	536	737	62	74	135



Ablesebeispiel:

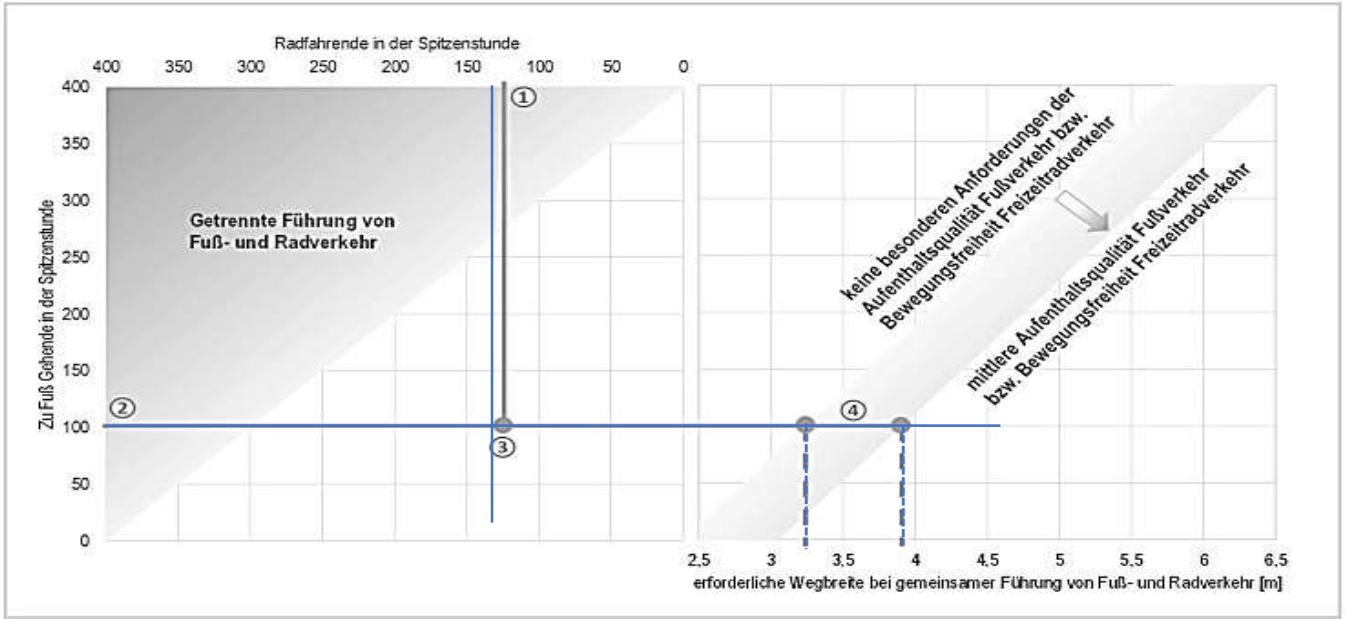
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,55 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	2,90 m

Untersuchungsfall U11

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U11	30%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	776	1.154	99	135	234



Ablesebeispiel:

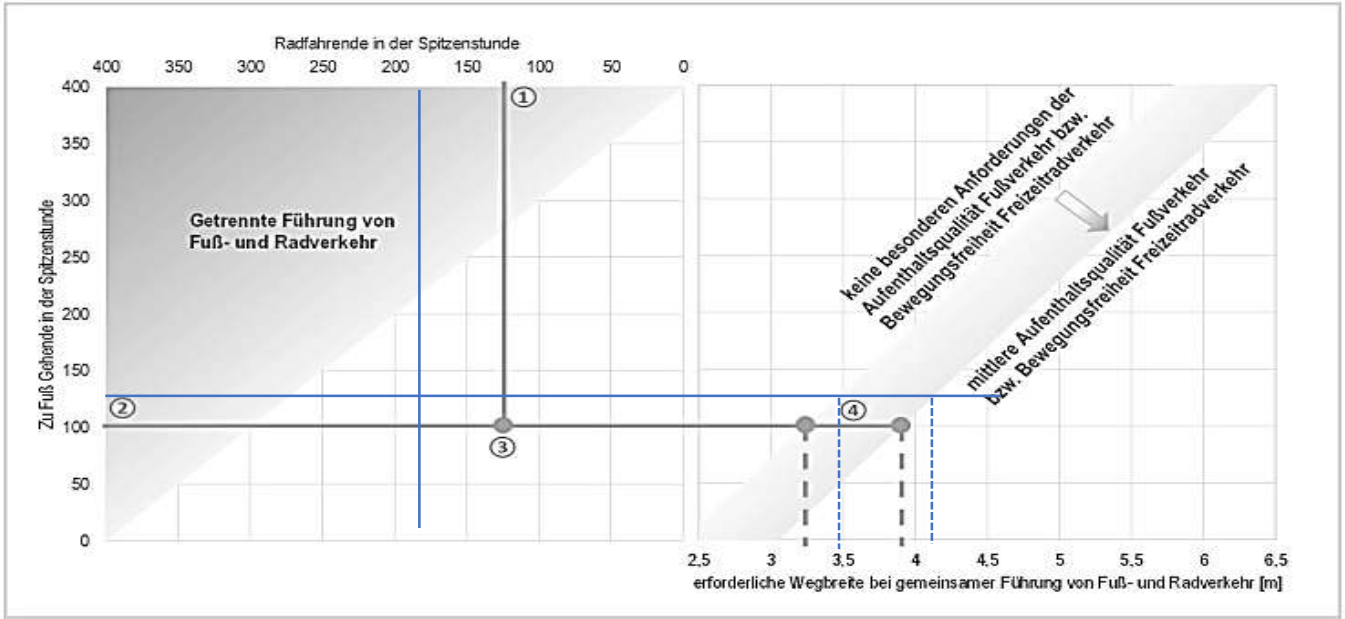
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,90 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,25 m

Untersuchungsfall U12

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U12	30%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	974	1.408	128	179	307



Ablesebeispiel:

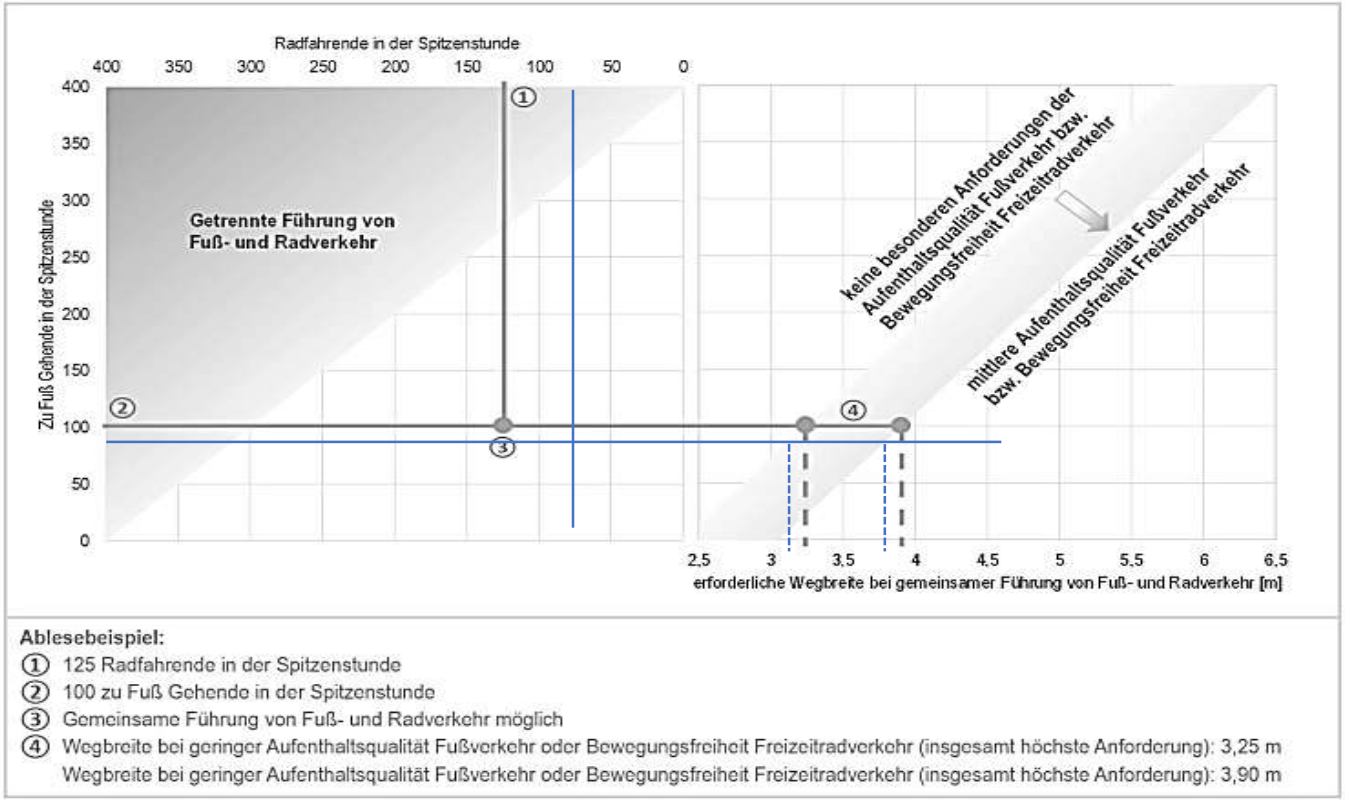
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Untersuchungsfall U13

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U13	50%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	734	707	87	76	162



Ablesebeispiel:

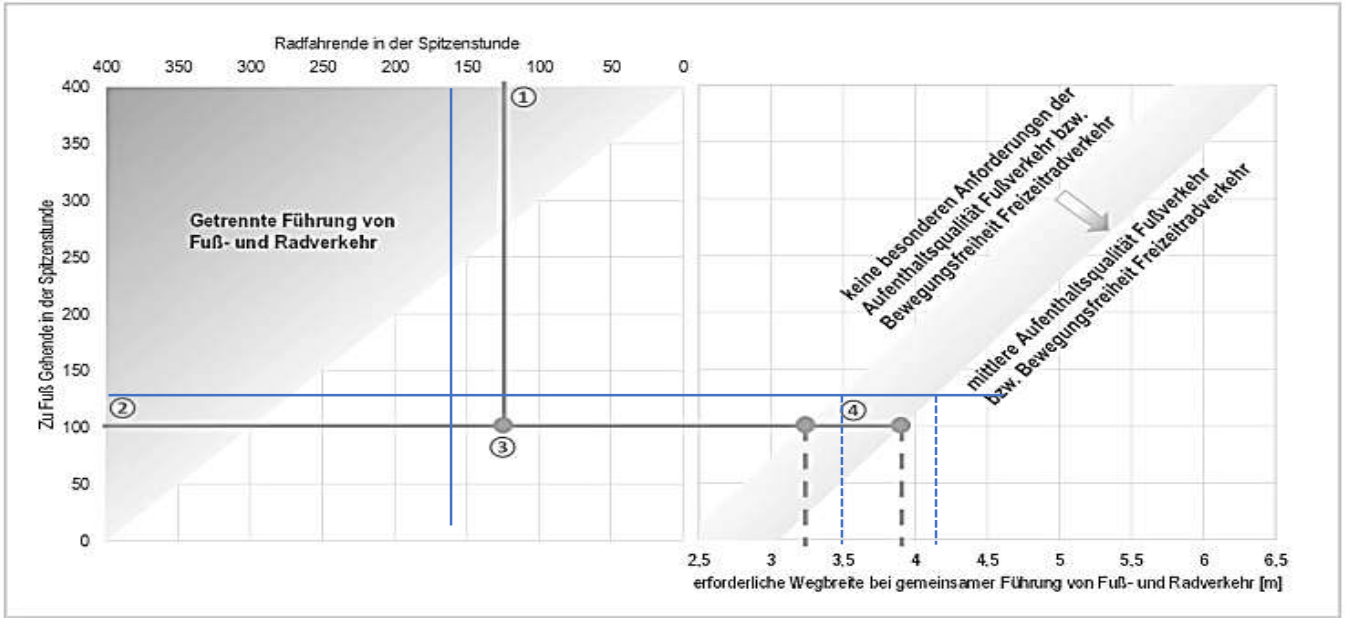
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,80 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,15 m

Untersuchungsfall U14

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U14	50%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.029	1.034	129	116	245



Ablesebeispiel:

① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Untersuchungsfall U15

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U15	50%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.303	1.265	167	161	328

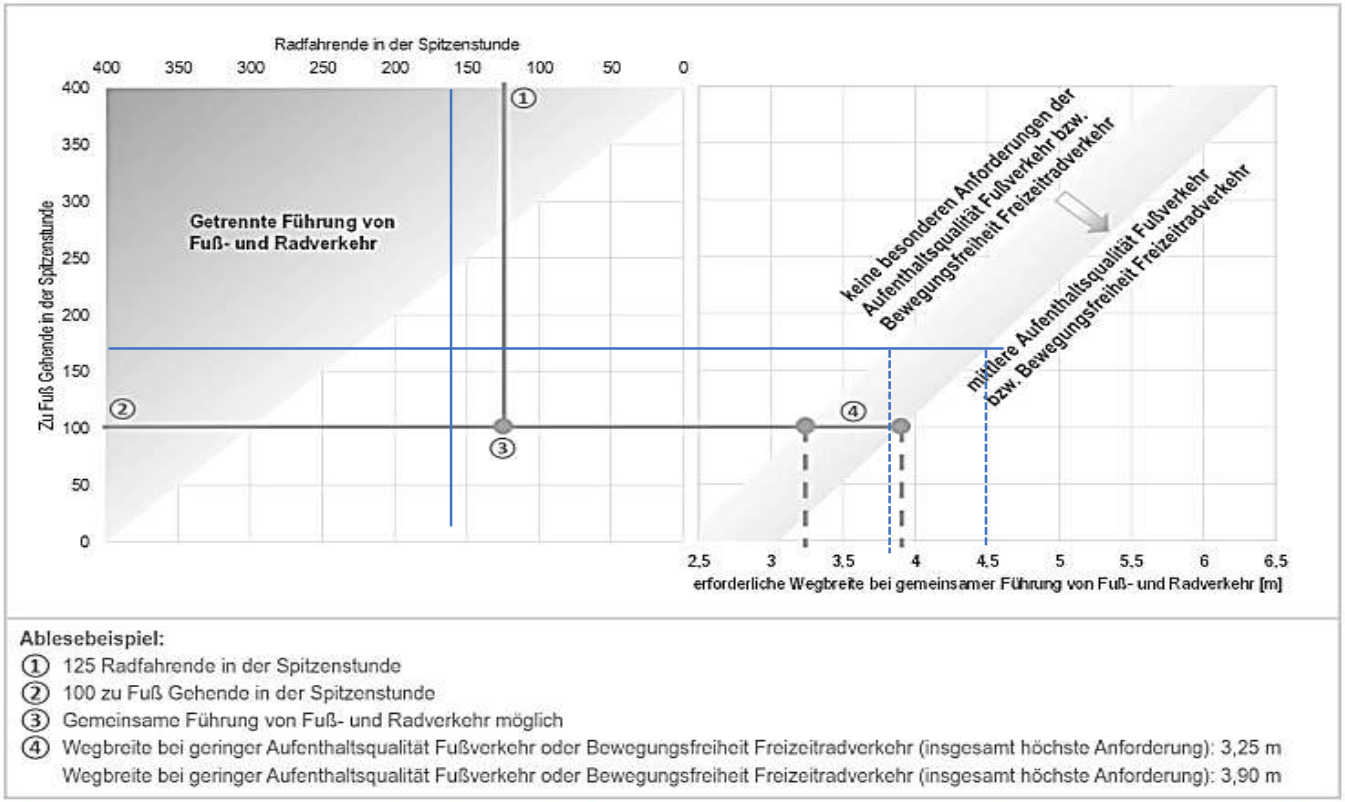
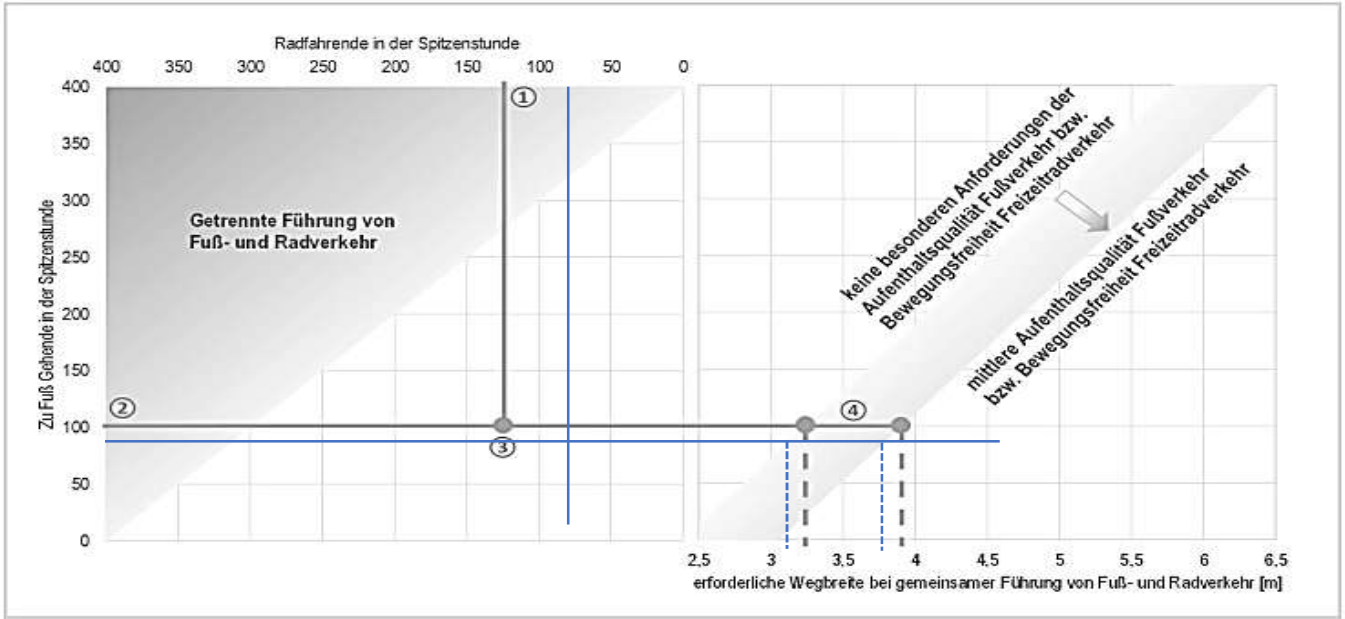


Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,50 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,85 m

Untersuchungsfall U16

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U16	50%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	778	750	92	80	172



Ablesebeispiel:

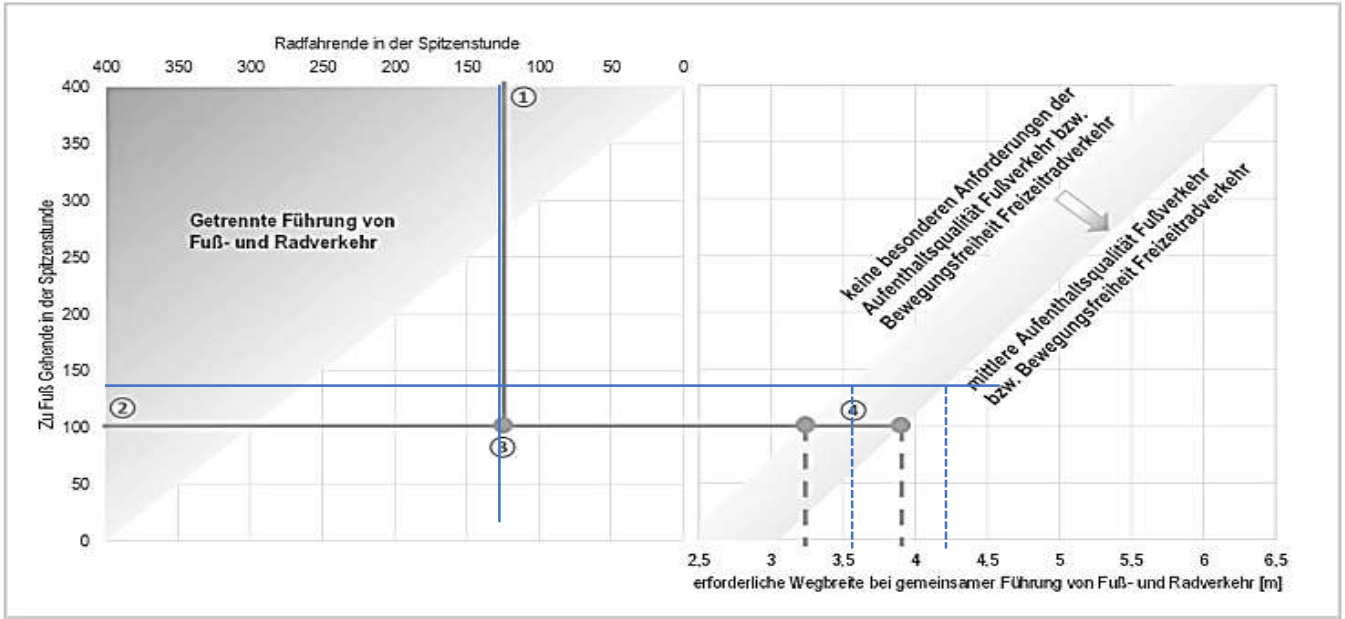
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,80 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,15 m

Untersuchungsfall U17

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U17	50%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.092	1.096	142	128	270



Ablesebeispiel:

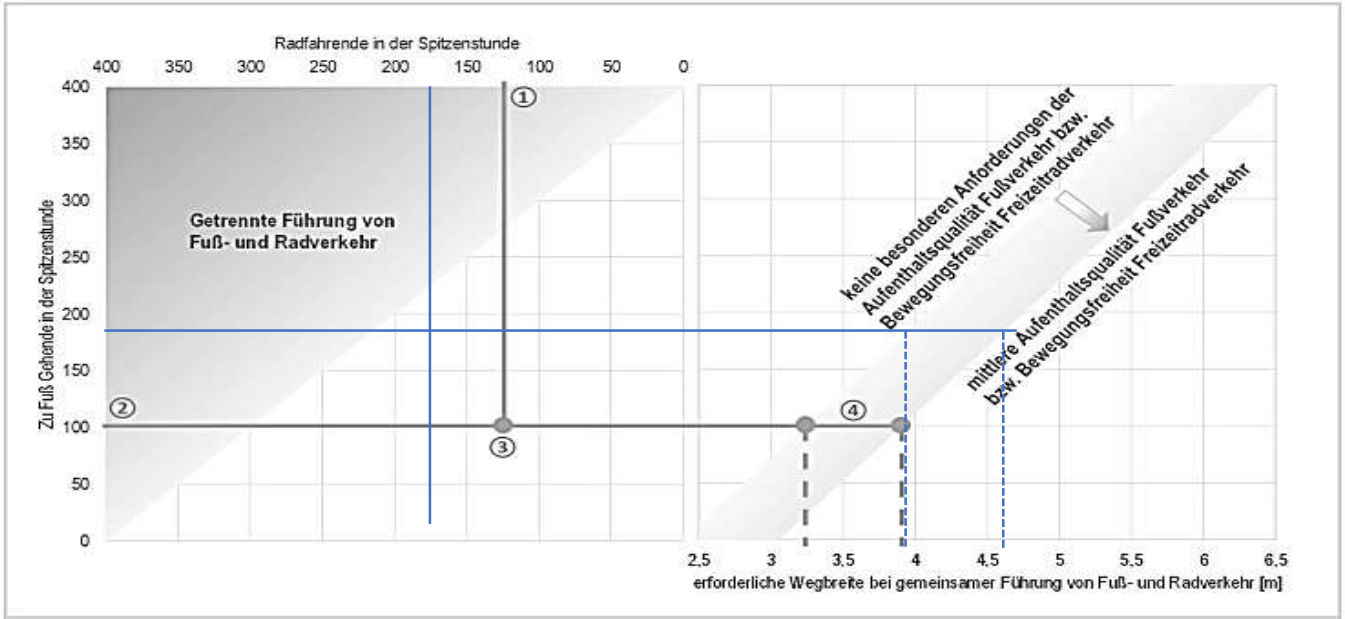
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,20 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,55 m

Untersuchungsfall U18

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U18	50%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.381	1.341	184	176	360



Ablesebeispiel:

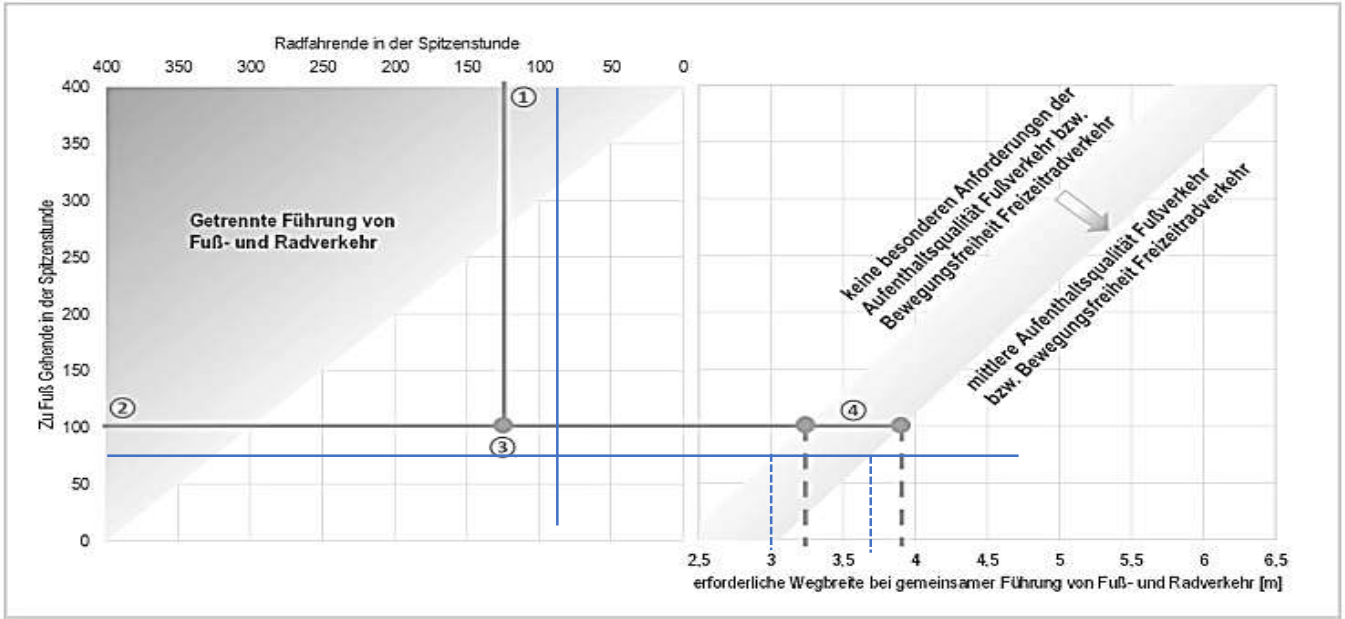
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,55 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,90 m

Untersuchungsfall U19

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U19	50%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	608	833	76	88	163



Ablesebeispiel:

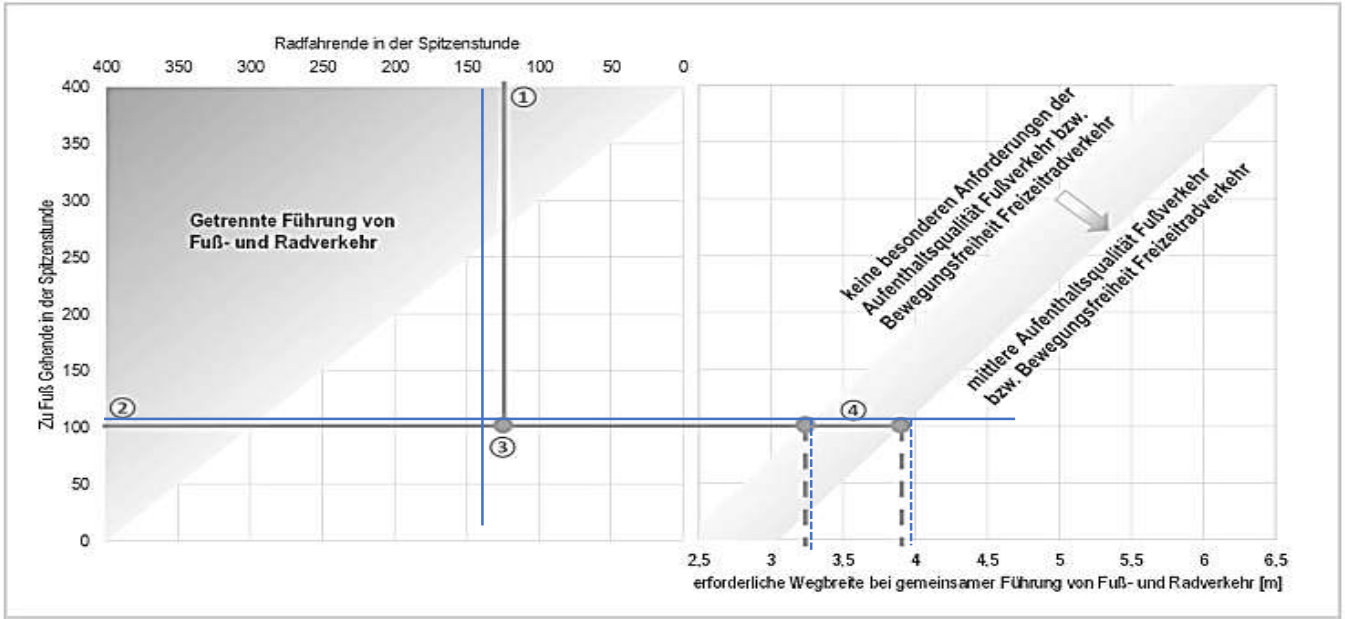
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,65 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,00 m

Untersuchungsfall U20

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U20	50%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	811	1.253	105	140	245



Ablesebeispiel:

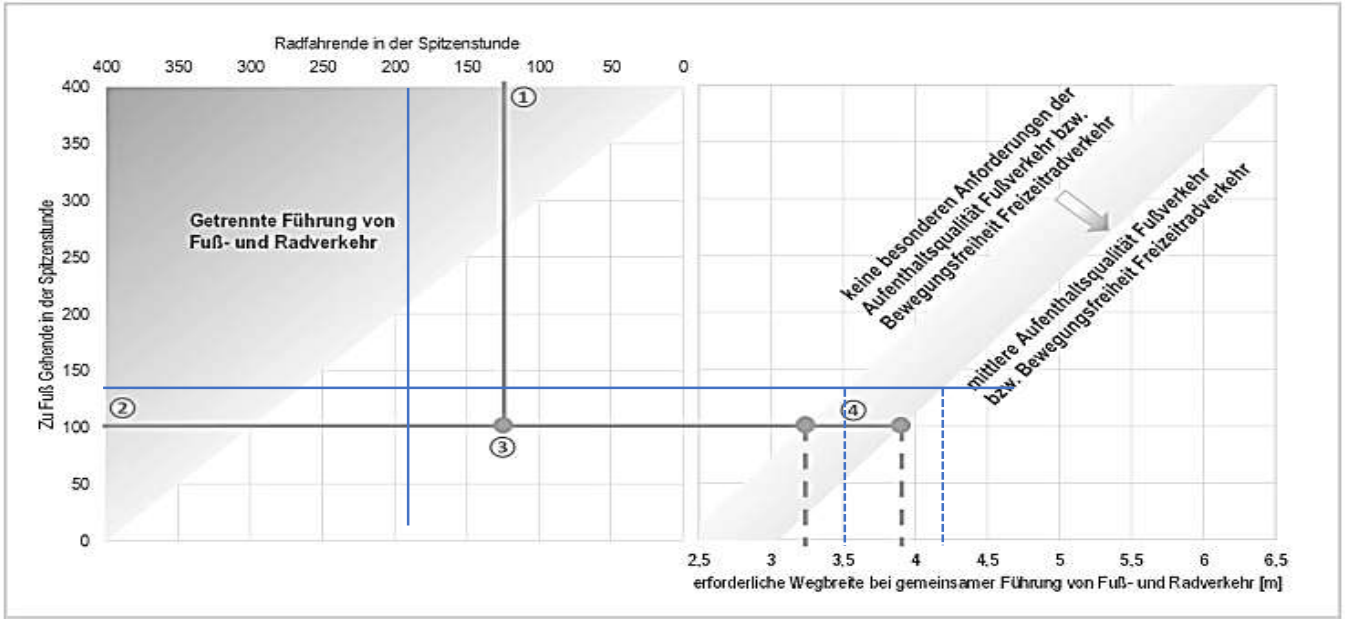
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,95 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,30 m

Untersuchungsfall U21

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U21	50%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	859	1.283	136	192	328



Ablesebeispiel:

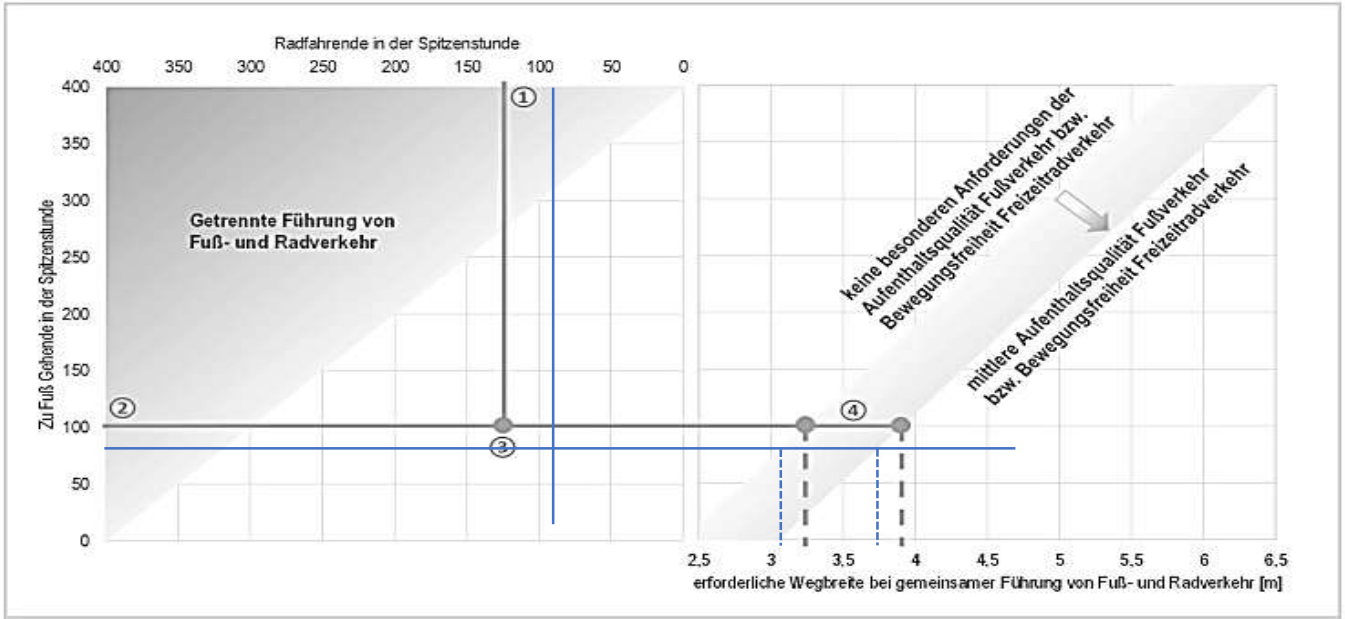
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Untersuchungsfall U22

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U22	50%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	644	884	80	92	172



Ablesebeispiel:

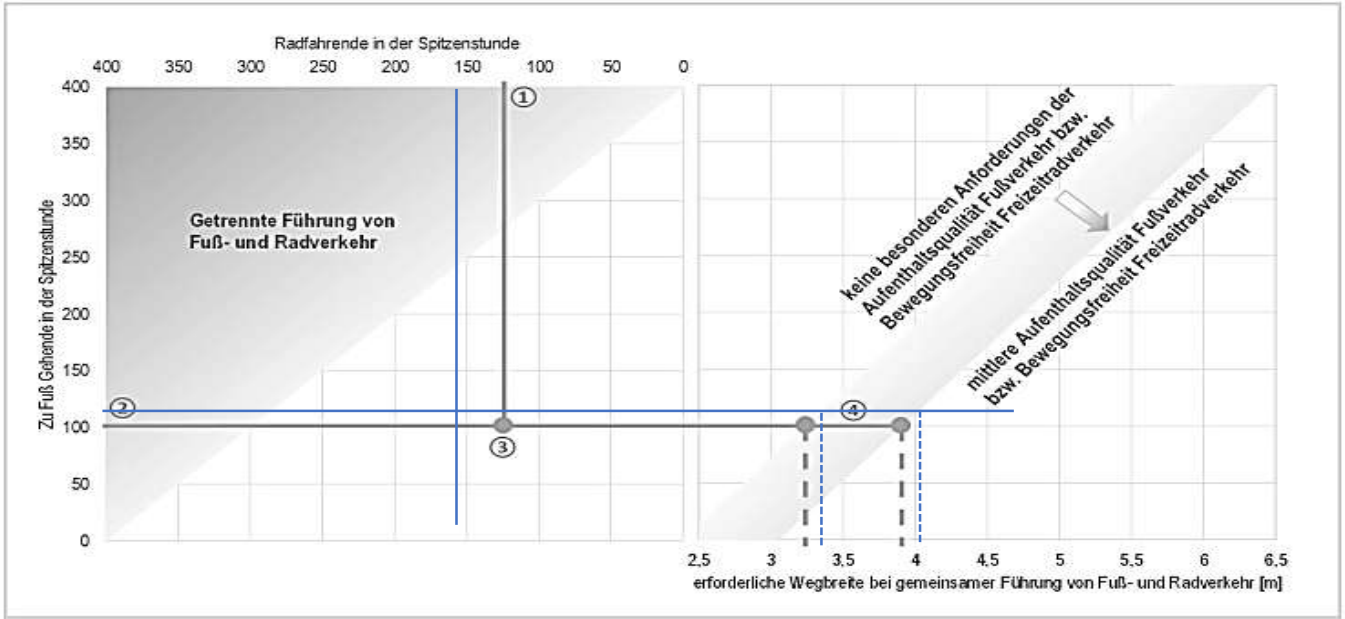
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,75 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,10 m

Untersuchungsfall U23

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U23	50%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	861	1.327	115	155	270



Ablesebeispiel:

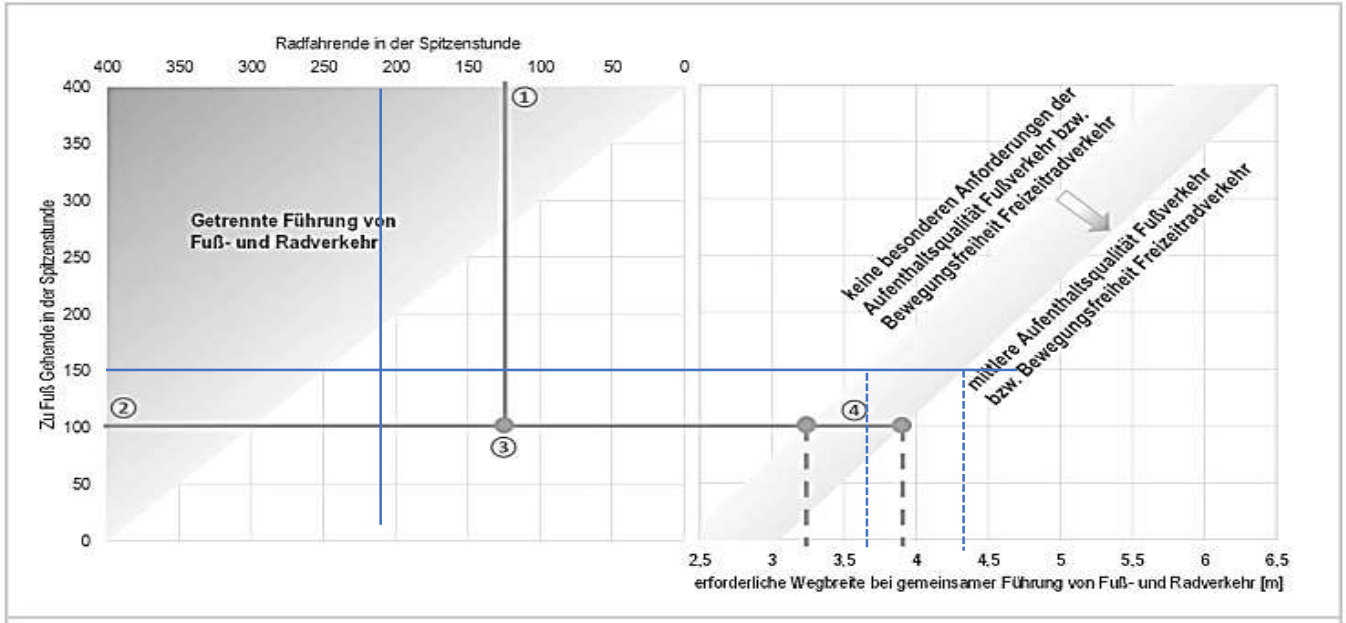
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,05 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,40 m

Untersuchungsfall U24

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U24	50%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.100	1.622	150	210	360



Ablesebeispiel:

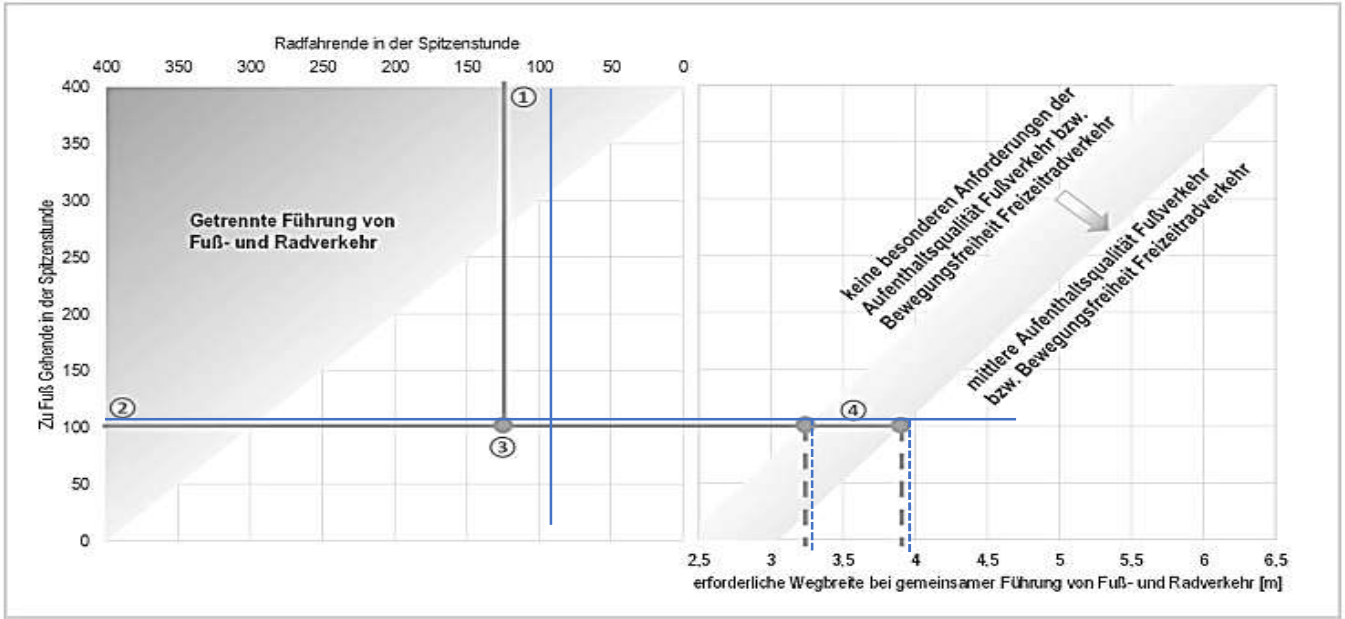
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,30 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,65 m

Untersuchungsfall U25

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U25	70%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	836	846	104	93	197



Ablesebeispiel:

① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

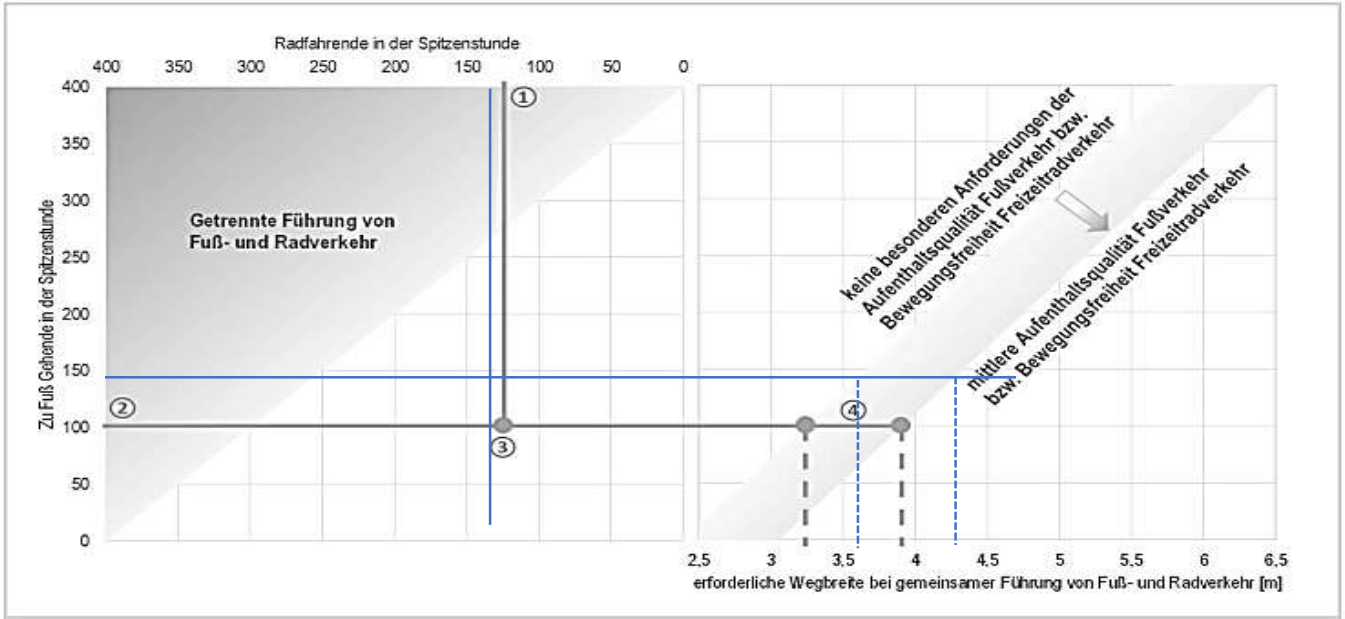
Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,95 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,30 m

Wegebreitenbestimmung gemäß Empfehlung NRVP 2020

Anlage 11

Untersuchungsfall U26

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U26	70%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.110	1.198	143	135	278



Ablesebeispiel:

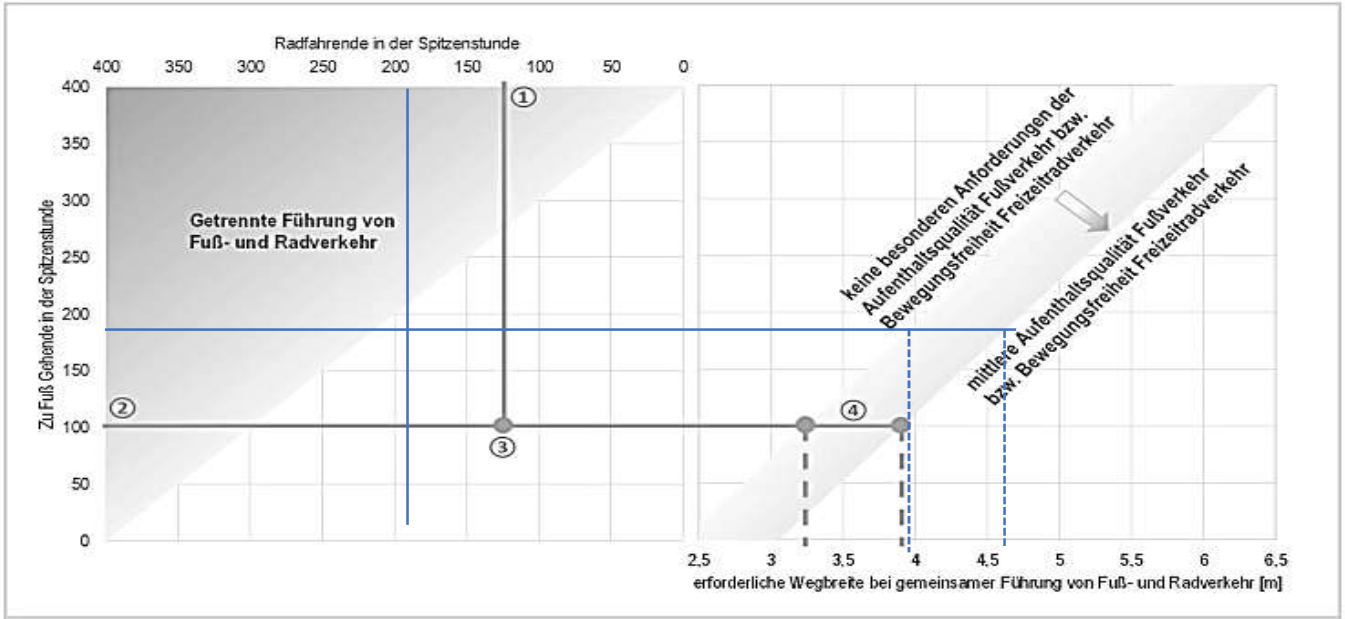
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,25 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,60 m

Untersuchungsfall U27

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U27	70%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.421	1.467	187	190	378



Ablesebeispiel:

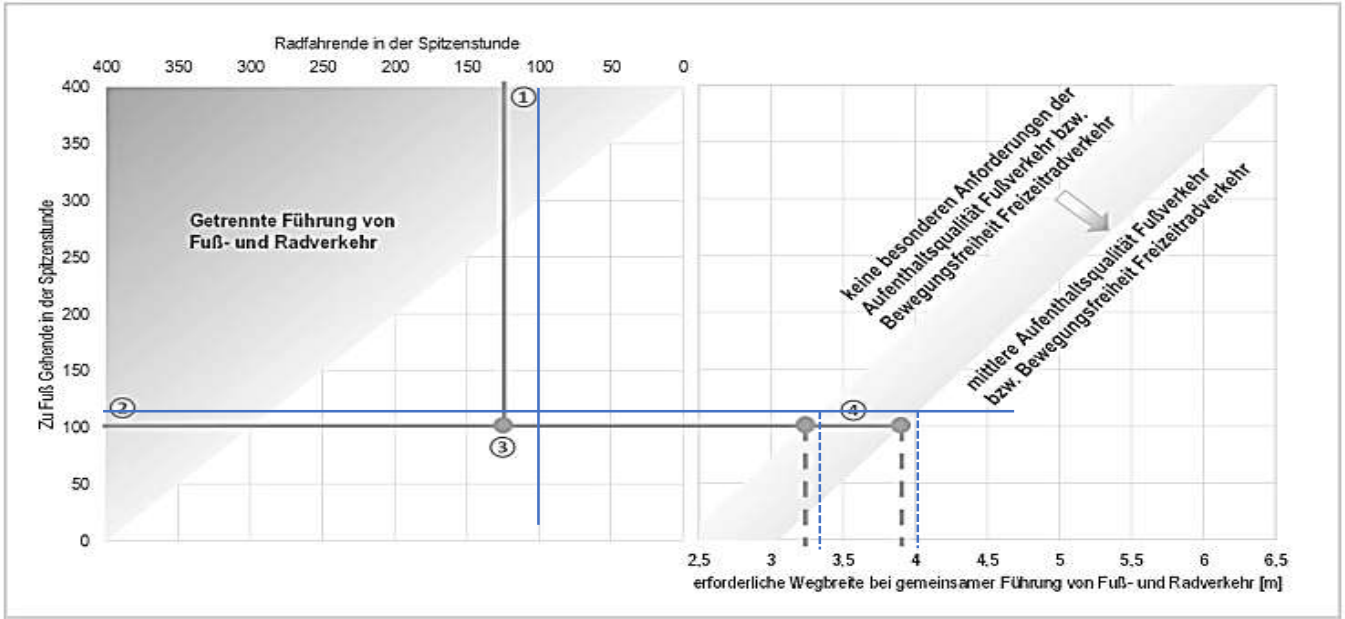
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,60 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,95 m

Untersuchungsfall U28

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U28	70%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	886	897	111	99	209



Ablesebeispiel:

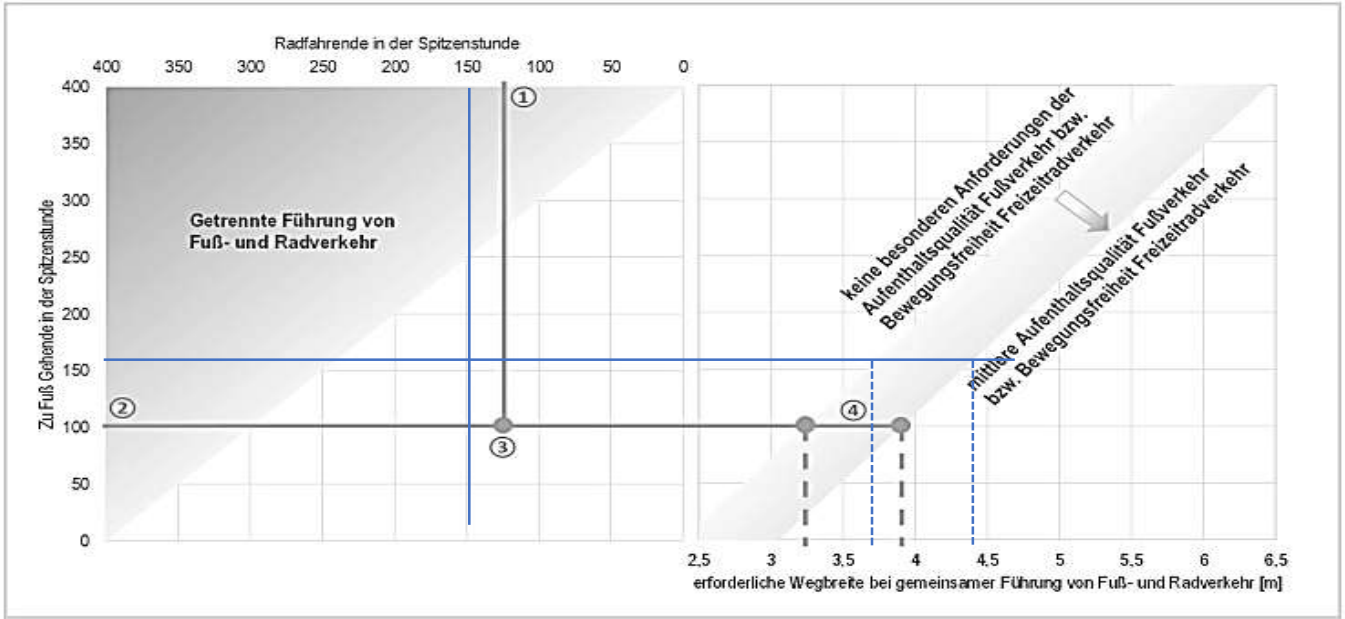
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,00 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,35 m

Untersuchungsfall U29

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U29	70%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	1.177	1.270	157	148	305



Ablesebeispiel:

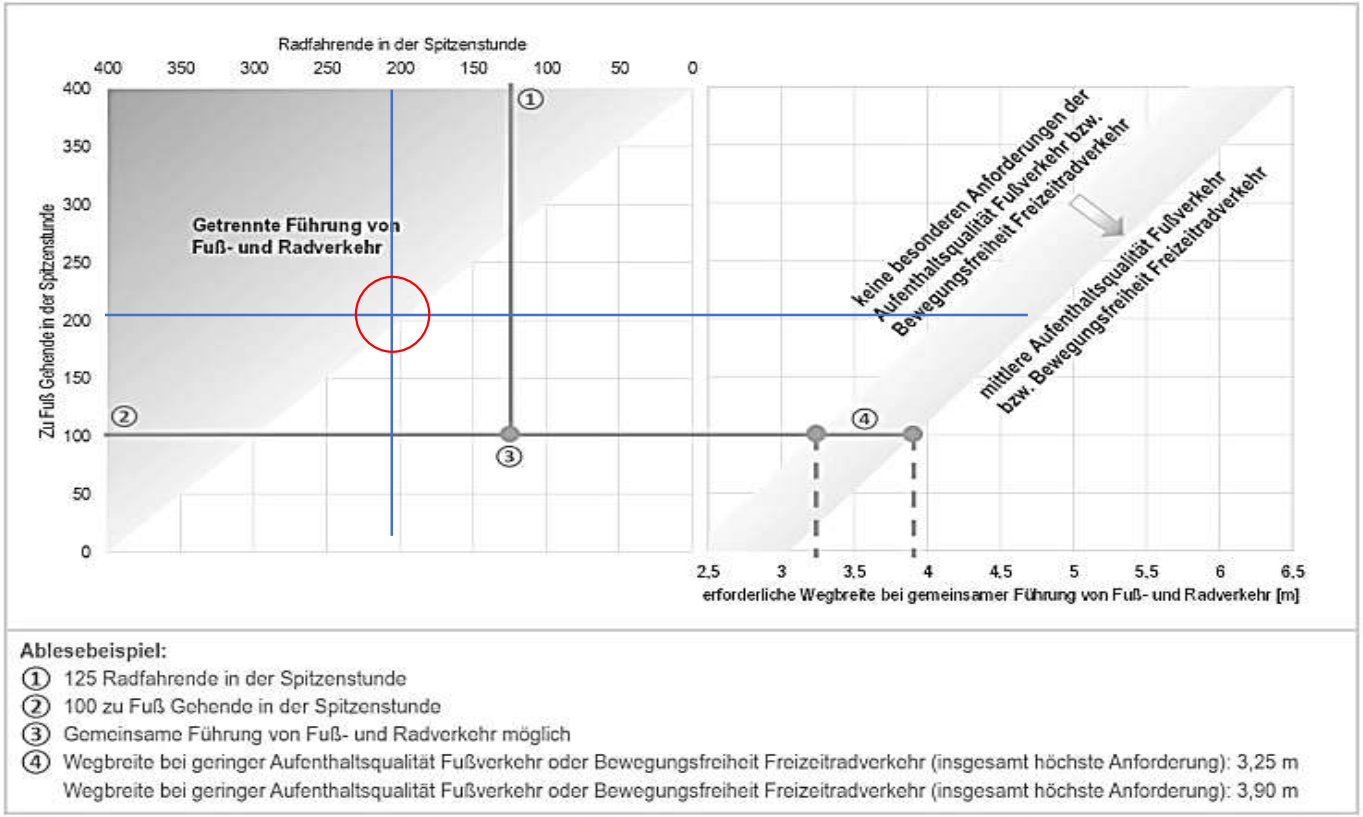
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,40 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,75 m

Untersuchungsfall U30

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U30	70%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.506	1.556	206	207	413



Ablesebeispiel:

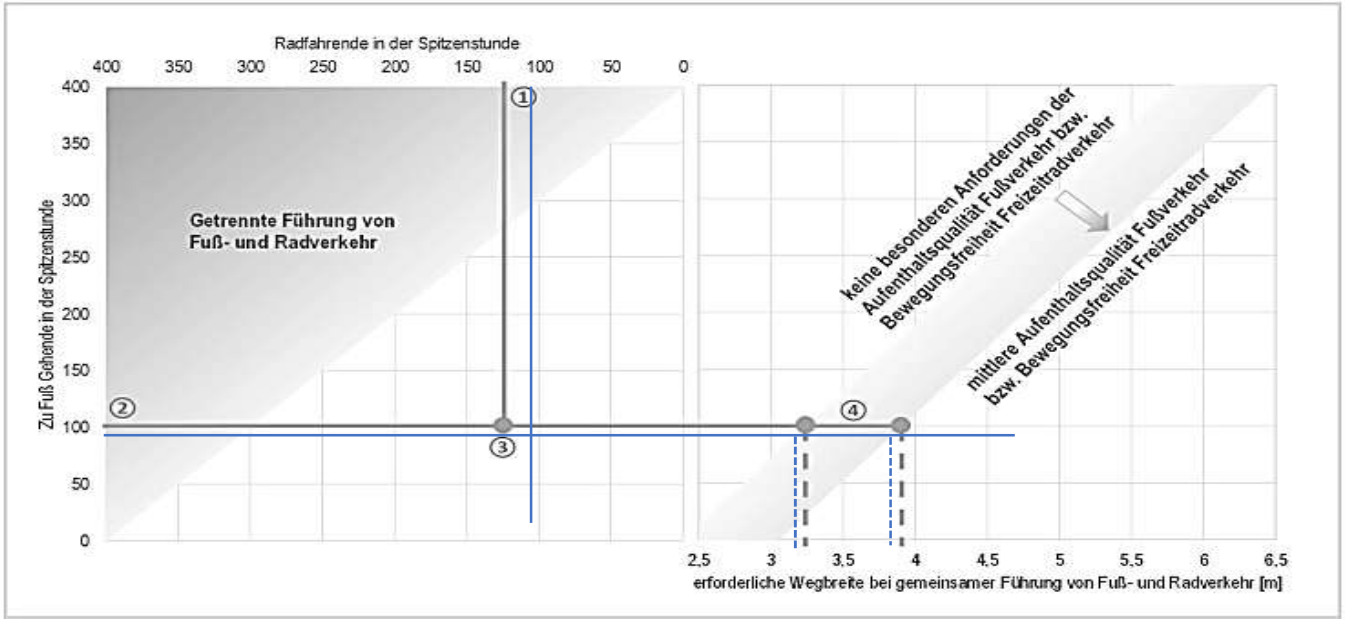
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr empfohlen**	**> 6,30 m**

Untersuchungsfall U31

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U31	70%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	710	972	93	105	198



Ablesebeispiel:

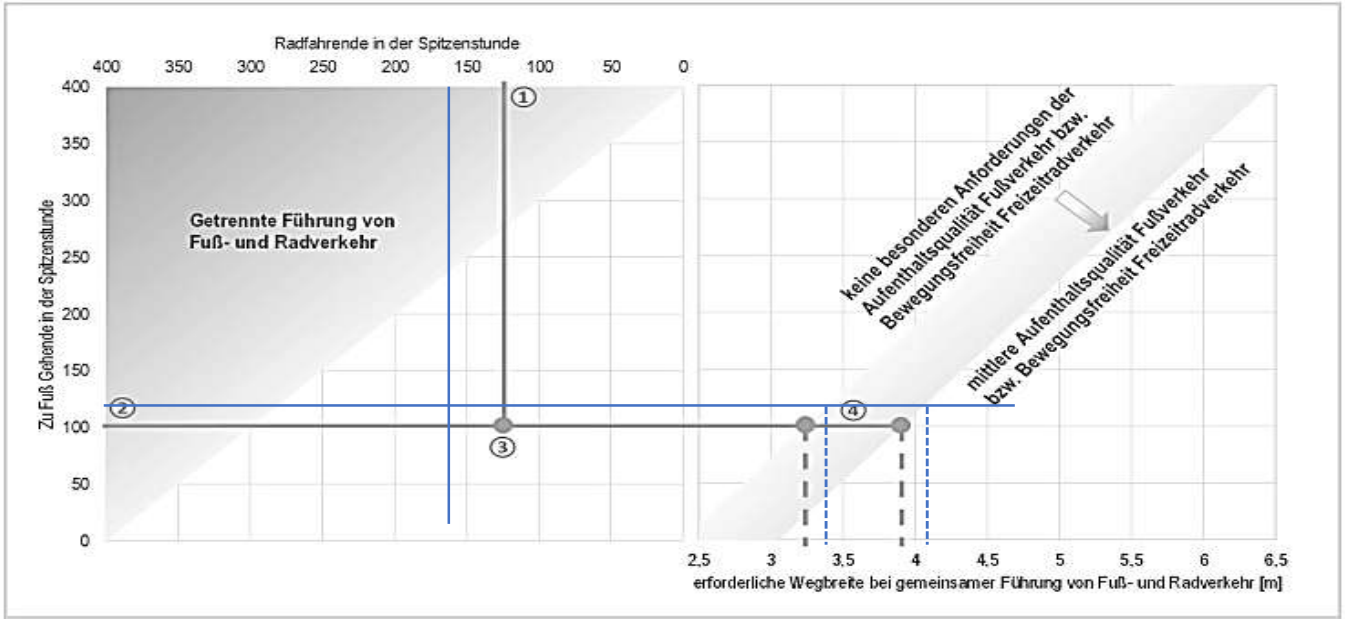
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,75 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,20 m

Untersuchungsfall U32

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U32	70%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	892	1.417	119	159	278



Ablesebeispiel:

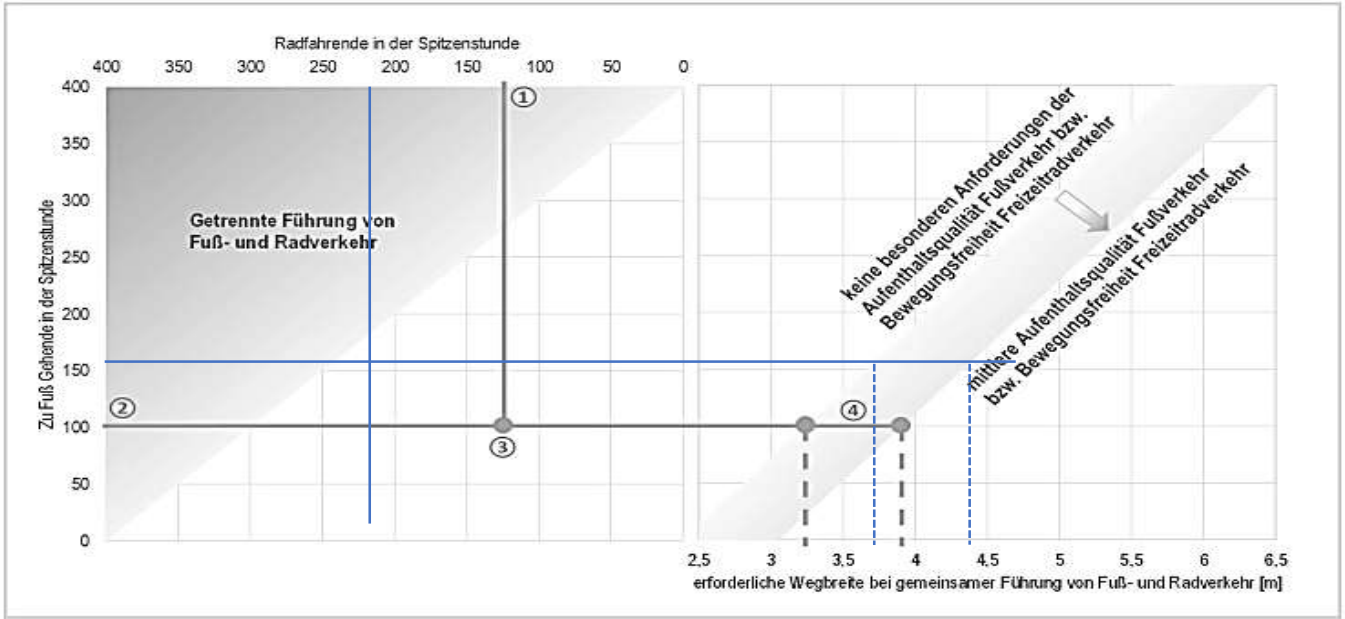
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,10 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,45 m

Untersuchungsfall U33

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U33	70%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	977	1.485	156	221	378



Ablesebeispiel:

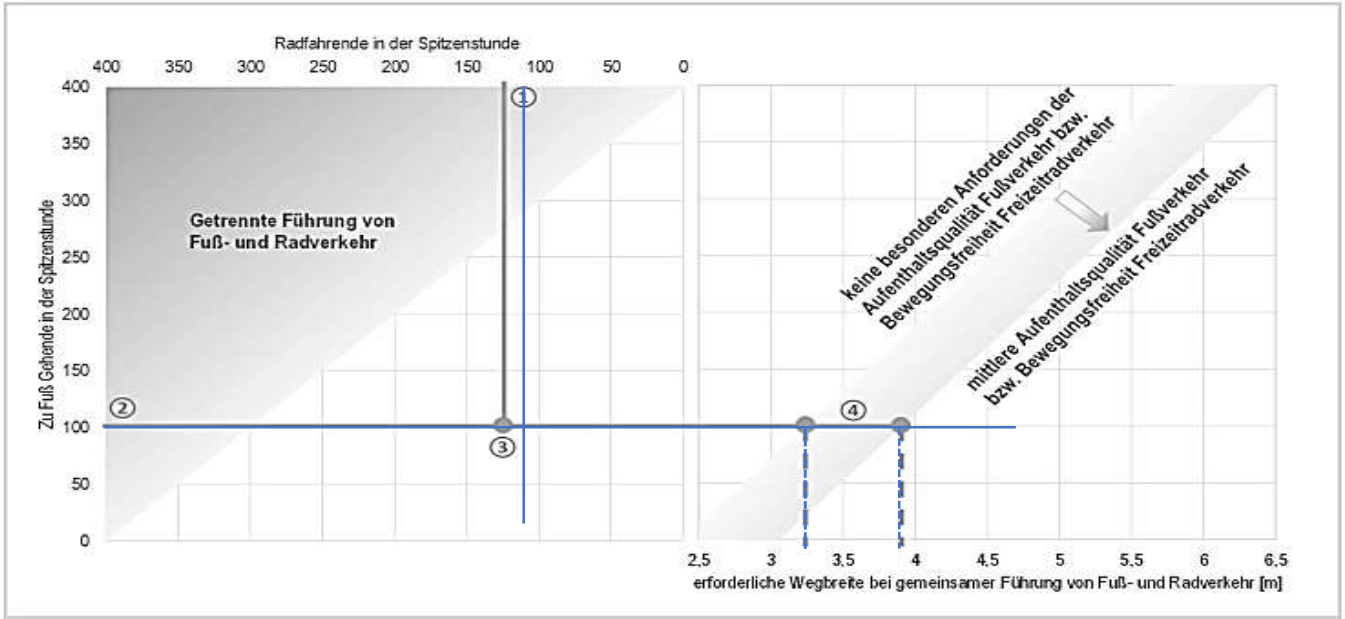
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,40 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,75 m

Untersuchungsfall U34

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U34	70%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	752	1.031	99	111	209



Ablesebeispiel:

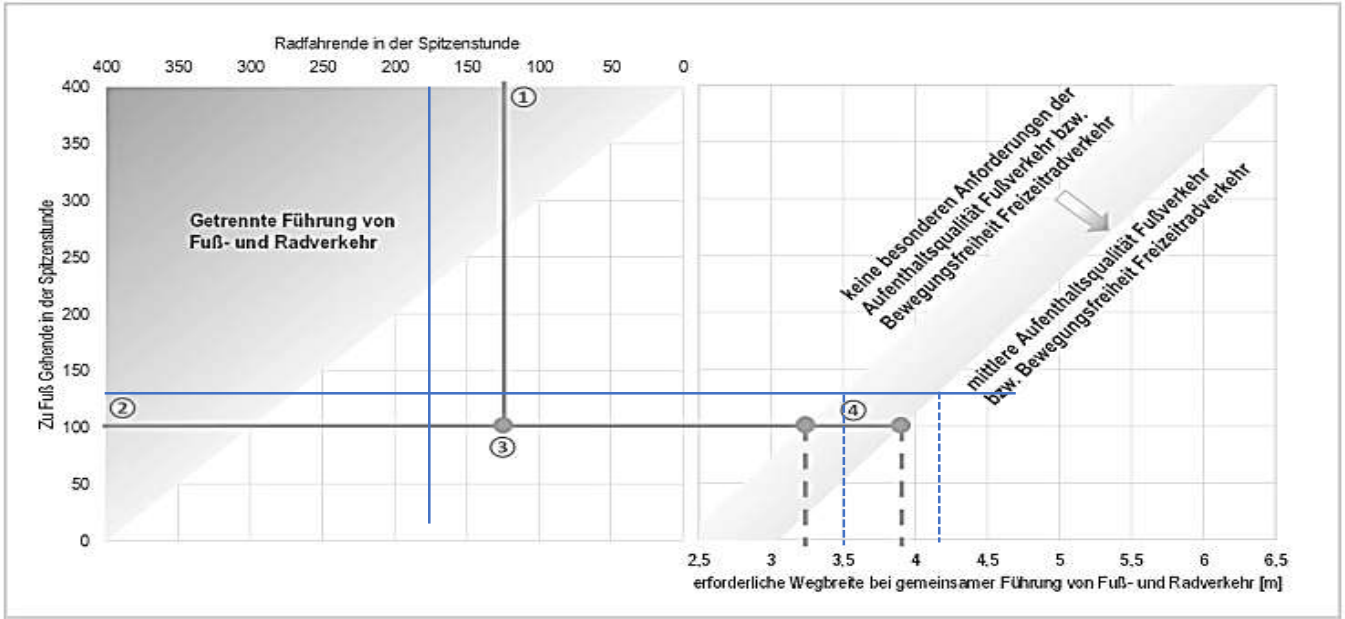
① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**3,90 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,25 m

Untersuchungsfall U35

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U35	70%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	946	1.501	130	175	305



Ablesebeispiel:

① 125 Radfahrende in der Spitzenstunde
② 100 zu Fuß Gehende in der Spitzenstunde
③ Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr möglich
④ Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,25 m
Wegbreite bei geringer Aufenthaltsqualität Fußverkehr oder Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr (insgesamt höchste Anforderung): 3,90 m

Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**bei mittlerer Aufenthaltsqualität mit Bewegungsfreiheit Freizeitradverkehr**	**4,15 m**
	ohne besondere Anforderungen der Aufenthaltsqualität	3,50 m

Untersuchungsfall U36

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungfall	Prognosewerte				
					von 06:00 bis 22:00 Uhr		Spitzenstundenwerte - 1h		
					Fußgänger	Radfahrer	Fußgänger	Radfahrer	Gesamt Fg +Rf
U36	70%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	1.225	1.837	172	241	413

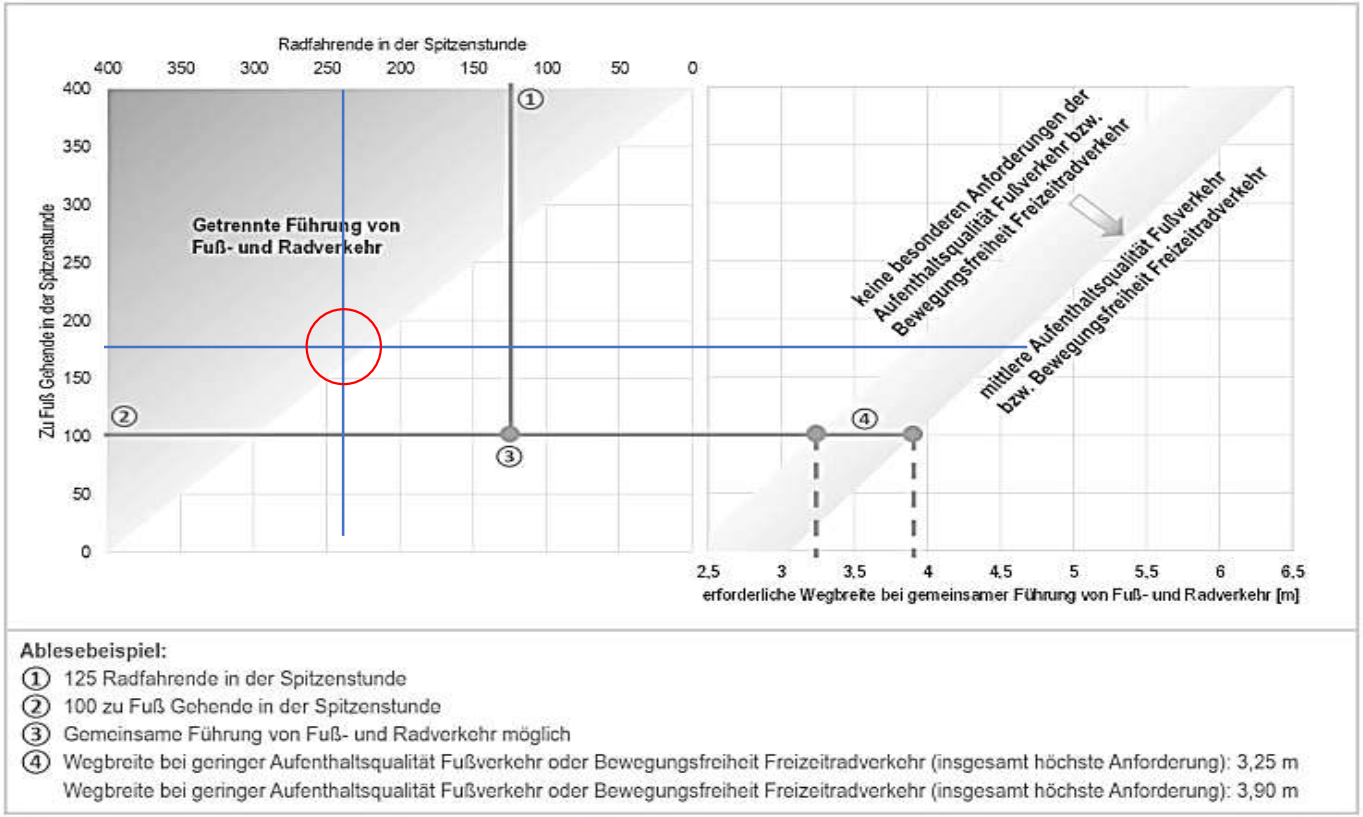


Abbildung 13 **Bestimmung der verträglichen Fuß- und Radverkehrsstärken sowie der erforderlichen Wegbreite für selbstständige gemeinsame Geh-/ Radwege (Hantschel, et al., 2019)**

Empfehlung:	**getrennte Führung von Fuß- und Radverkehr empfohlen**	**> 6,30 m**

Anlage 12

Planfall-Nr.	Anteilige Prognose-werte K-M-S	Verhältnis Radfahrer Fußgänger	Prognose-horizont	Bemessungsfall	Annahme: keine besondere Anforderung bis mittlere Aufenthaltsqualität und keine bis geringe Freizeitnutzung an Werktagen			
					Empfohlene Wegbreite gemeinsamer Fuß-Radweg		Vorhaltebreite bei beidseitigem Sicherheitsstreifen von 0,50 m	
					von	bis	von	bis
U1	30%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U2	30%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U3	30%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,60 m	4,25 m	4,60 m	5,25 m
U4	30%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,05 m	3,70 m	4,05 m	4,70 m
U5	30%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U6	30%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U7	30%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U8	30%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U9	30%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U10	30%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	2,90 m	3,55 m	3,90 m	4,55 m
U11	30%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,25 m	3,90 m	4,25 m	4,90 m
U12	30%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U13	50%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U14	50%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U15	50%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,85 m	4,50 m	4,85 m	5,50 m
U16	50%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,15 m	3,80 m	4,15 m	4,80 m
U17	50%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,55 m	4,20 m	4,55 m	5,20 m
U18	50%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,90 m	4,55 m	4,90 m	5,55 m
U19	50%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,00 m	3,65 m	4,00 m	4,65 m
U20	50%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,30 m	3,95 m	4,30 m	4,95 m
U21	50%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U22	50%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,10 m	3,75 m	4,10 m	4,75 m
U23	50%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,40 m	4,05 m	4,40 m	5,05 m
U24	50%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,65 m	4,30 m	4,65 m	5,30 m
U25	70%	43 : 57	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,30 m	3,95 m	4,30 m	4,95 m
U26	70%	43 : 57	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,60 m	4,25 m	4,60 m	5,25 m
U27	70%	43 : 57	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,95 m	4,60 m	4,95 m	5,60 m
U28	70%	43 : 57	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,35 m	4,00 m	4,35 m	5,00 m
U29	70%	43 : 57	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U30	70%	43 : 57	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)				
U31	70%	58 : 42	2030	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,20 m	3,75 m	4,20 m	4,75 m
U32	70%	58 : 42	2030	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,45 m	4,10 m	4,45 m	5,10 m
U33	70%	58 : 42	2030	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)	3,75 m	4,40 m	4,75 m	5,40 m
U34	70%	58 : 42	2040	PPF01 - Wochentag außerhalb der Ferien (von)	3,25 m	3,90 m	4,25 m	4,90 m
U35	70%	58 : 42	2040	PPF02 - Wochenenden außerhalb der Ferien (bis)	3,50 m	4,15 m	4,50 m	5,15 m
U36	70%	58 : 42	2040	PPF03 - Feiertage - Pfingsten 2022 (extrem)				