

Anlagenband

Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 127 »Fürstenwalder Gartenfeld Lange Straße« in der Fürstenwalde/Spree

Berlin | 20. Februar 2026

Der Anlagenband stellt eine tabellarische und grafische Zusammenstellung der erarbeiteten Untersuchungsergebnisse dar. Gemeinsam mit dem »Erläuterungsteil« bildet es die vollständige Dokumentation zur Verkehrsuntersuchung.

IMPRESSUM

TitelAnlagenband
Verkehrsuntersuchung zum B-Plan 127 »Fürstenwalder
Gartenfeld Lange Straße« in der Fürstenwalde/Spree

AuftraggebendeDL1 GmbH
Pariser Straße 1
10719 Berlin

BearbeitungHOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

ProjektteamMatthias Jakob
Daniel Bartl
Johanna Golissa
Niclas Behrens

Ort | DatumBerlin | 20. Februar 2026

1	Vorhabengebiet	1
1.1	Luftbild des Vorhabengebiets.....	2
1.2	Lage des Vorhabengebiets.....	2
1.3	B-Planzeichnung (Entwurf, Auszug).....	3
1.4	Flächennutzungsplan (Auszug).....	3
2	Bestehende Verkehrsinfrastruktur	4
2.1	Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr	5
2.2	Erschließung für den Fuß- und Radverkehr	6
2.3	Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr.....	7
2.4	Fotodokumentation.....	9
3	Ergebnis der Verkehrserhebung	12
3.1	Lage der Zählstellen	13
3.2	Ergebnis der Knotenstromerhebung.....	14
3.2.1	KP1 Rauener Straße / Erich-Weinert-Siedlung – Erich-Weinert-Straße	14
3.2.2	KP2 Lange Straße / Erich Weinert-Siedlung – An der Kohlenbahn.....	24
3.2.3	KP3 August-Bebel-Straße / Goethestraße.....	34
3.3	Ergebnis der Querschnittserhebung	42
3.3.1	QS1 Rauener Straße.....	42
3.3.2	QS2 An der Kohlenbahn.....	47
3.3.3	QS3 Lange Straße.....	52
3.3.4	QS4 August-Bebel-Straße.....	57
3.3.5	Durchschnittlicher (werk-)tägliches Verkehr	62
3.4	Schallparameter Analyse–Nullfall.....	65
3.5	Schallparameter Analyse–Planfall.....	66
4	Leistungsfähigkeit	67
4.1	Verkehrsqualität im Analyse–Nullfall	70
4.1.1	KP1 Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße.....	70
4.1.2	KP2 Lange Straße / Erich-Weinert-Siedlung – An der Kohlenbahn.....	75
4.1.3	KP3 August-Bebel-Straße / Goethestraße.....	80

4.2	Verkehrsqualität im Analyse-Planfall	85
4.2.1	KP1 Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße	85
4.2.2	KP2 Lange Straße / Erich-Weinert-Siedlung – An der Kohlenbahn	87
4.2.3	KP3 August-Bebel-Straße / Goethestraße	89
5	Anforderungen an die Erschließung	91
5.1	Lage der Maßnahmen für den Hol- und Bringverkehr	92
5.2	Beispiel für „Elterntaxi-Zone“ im Fahrbahnbereich der Lange Straße	92
5.3	Flächen für Hol- und Bringverkehr im Bereich des Stadtplatzes (Variante 1)	93
5.4	Vermeiden von Hol- und Bringverkehr im Bereich des Stadtplatzes (Variante 2)	94

1 Vorhabengebiet

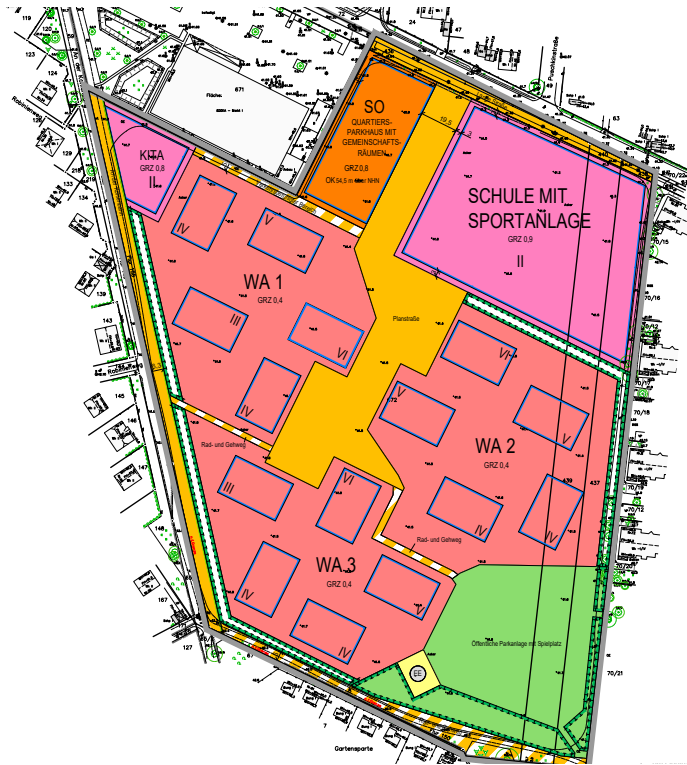
1.1 Luftbild des Vorhabengebiets



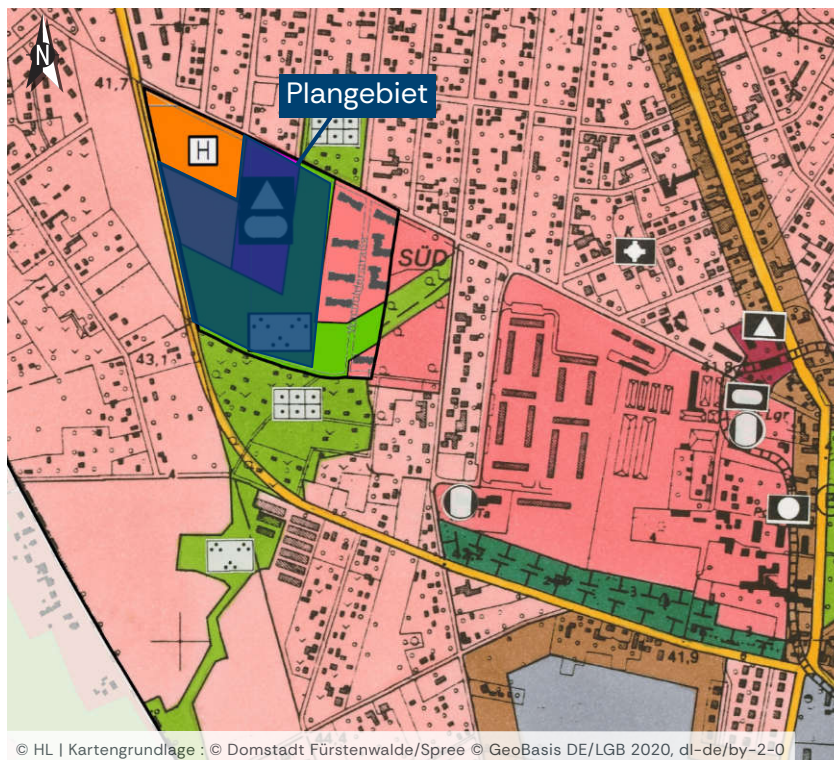
1.2 Lage des Vorhabengebiets



1.3 B-Planzeichnung (Entwurf, Auszug)



1.4 Flächennutzungsplan (Auszug)



ohne Maßstab
Legende
Flächennutzungsplan (Auszug)
Stand: Juli 2023

Bauflächen

- Wohnbaufläche, W1
- Wohnbaufläche, W2
- Wohnbaufläche, W3
- Gemischte Baufläche, M1
- Gewerbliche Baufläche
- Sonderbaufläche für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe

Gemeinbedarfsflächen

- Gemeinbedarfsfläche
- Schule
- Sport
- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
- Verwaltung

Ver- und Entsorgungsanlagen

- Fernwärme

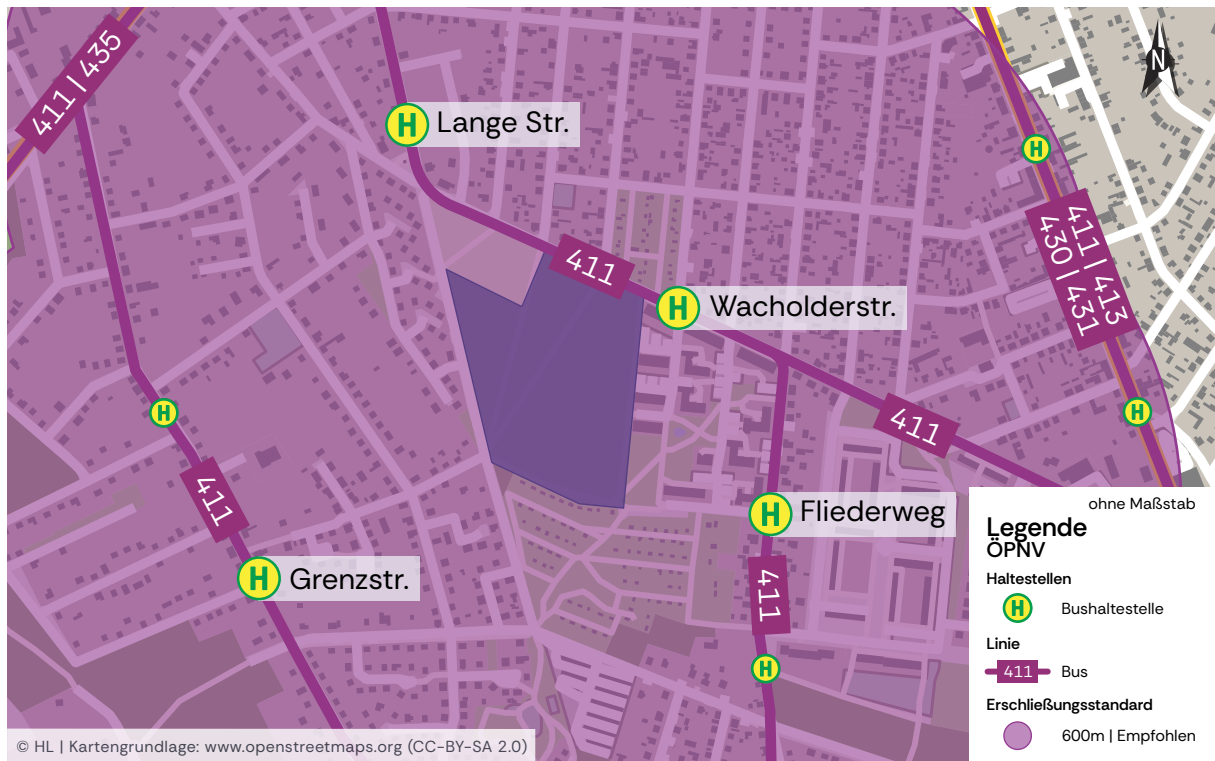
Freiflächen

- Grünfläche
- Wald
- Landwirtschaftsfläche
- Parkanlage
- Dauerkleingärten

2 Bestehende Verkehrsinfrastruktur

2.1 Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr

ÖPNV-Angebot und Erreichbarkeit



Linien und Taktzeiten des ÖPNV | werktags

Haltestelle	Linie	Ziel 1	Ziel 2	Takt
Lange Str.	411	Platz der Solidarität	Einkaufszentrum Nord	30 min Takt (04:45 – 22:30 Uhr)
Wacholderstr.				
Fliederweg				
Grenzstr.				

2.2 Erschließung für den Fuß- und Radverkehr

Erreichbarkeit Fußverkehr



Erreichbarkeit Radverkehr

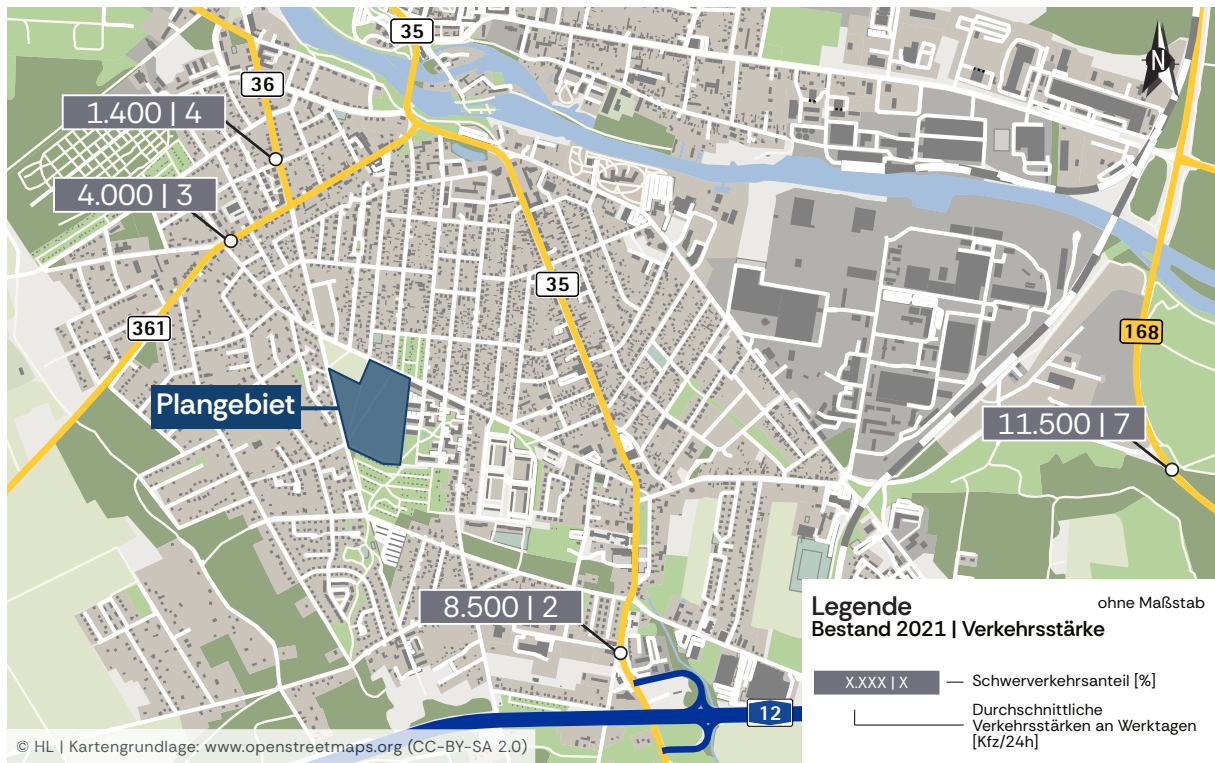


2.3 Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr

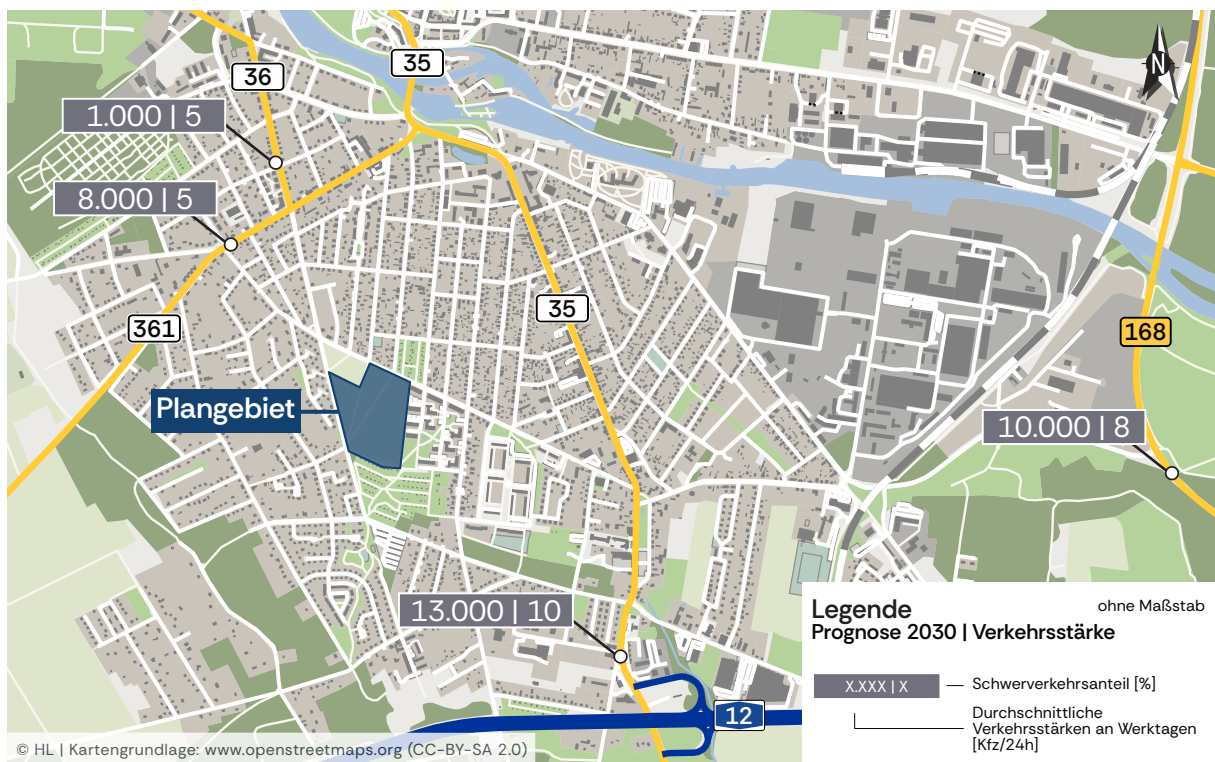
Straßenkategorie im Umfeld



Verkehrsstärken | Bestand 2021 (Angaben Landesbetrieb Straßenwesen)



Verkehrsstärken | Prognose 2030 (Angaben Landesbetrieb Straßenwesen)



2.4 Fotodokumentation

Bild 1 Erich-Weinert-Siedlung – Erich-Weinert-Str. / Rauener Str. | Blickrichtung Norden



Bild 2 An der Kohlenbahn | Blickrichtung Norden



Bild 3 An der Kohlenbahn | Blickrichtung Süden



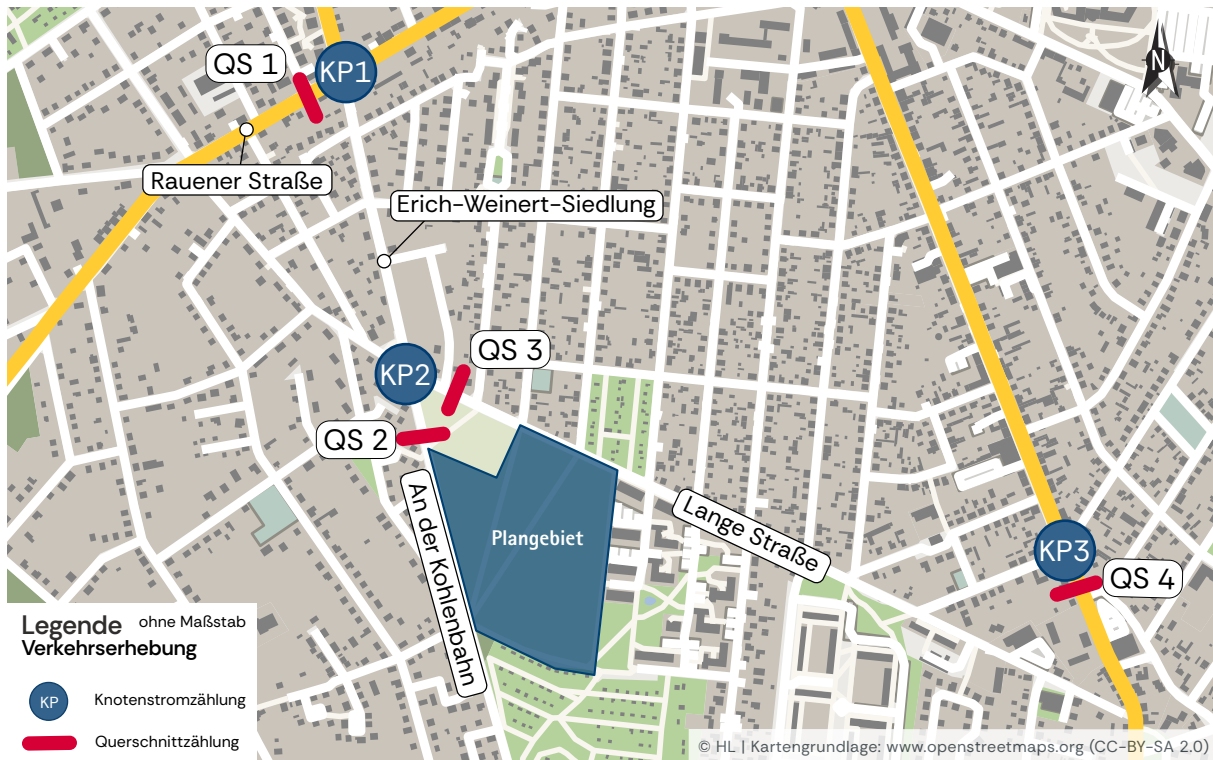
Bild 4 An der Kohlenbahn / Robinienweg | Blickrichtung Westen



Bild 5 Lange Straße | Blickrichtung Osten**Bild 6** August-Bebel-Straße / Goethestraße | Blickrichtung Süden

3 Ergebnis der Verkehrserhebung

3.1 Lage der Zählstellen



Benennung der Zählstellen

Knotenpunkte (KP)	Zählstandort	Zähldatum	Auswertungszeitraum
KP 1	Rauener Straße / Erich-Weinert-Siedlung – Erich-Weinert-Straße	16.07.2024	06:00 – 09:00 15:00 – 18:00
KP 2	Lange Straße / Erich Weinert-Siedlung – An der Kohlenbahn	16.07.2024	06:00 – 09:00 15:00 – 18:00
KP 3	August-Bebel-Straße / Goethestraße	16.07.2024	06:00 – 09:00 15:00 – 18:00
Querschnitte (QS)			
QS 1	Rauener Straße	16.07.2024	00:00 – 24:00
QS 2	An der Kohlenbahn	16.07.2024	00:00 – 24:00
QS 3	Lange Straße	16.07.2024	00:00 – 24:00
QS 4	August-Bebel-Straße	16.07.2024	00:00 – 24:00

3.2 Ergebnis der Knotenstromerhebung

3.2.1 KP1 | Rauener Straße / Erich-Weinert-Siedlung - Erich-Weinert-Straße

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle..... Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße - Erich-Weinert-Siedlung

Datum..... 16.07.2024

Wochentag..... Dienstag

Art der Erhebung..... Knotenstromerhebung

Erhebungsdauer..... Hauptverkehrszeiten (06:00 - 09:00 Uhr; 15:00 - 18:00 Uhr)

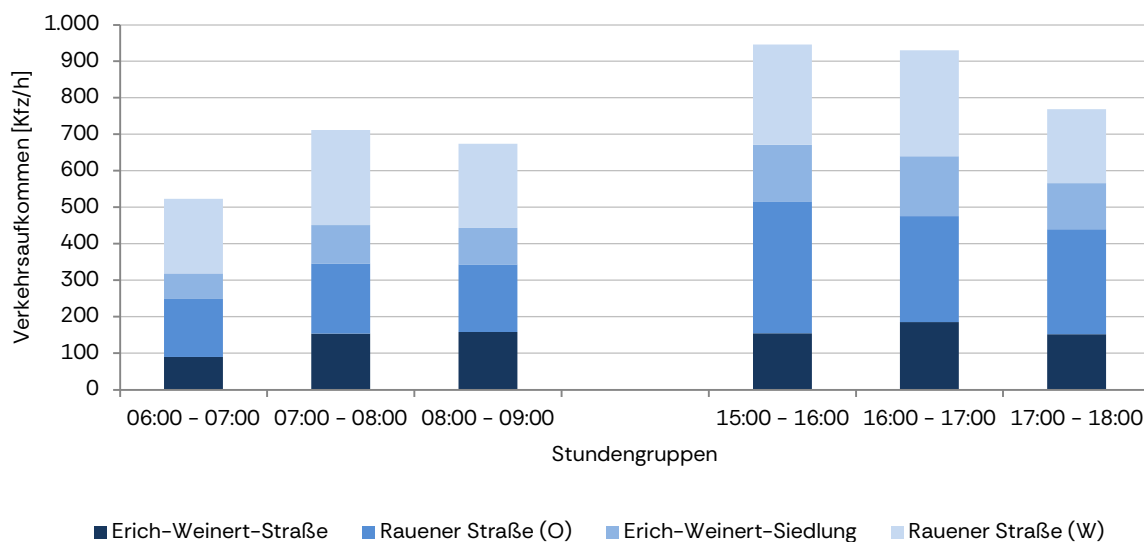
Klassifizierung..... Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) | Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA), Sattelzugmaschine (SZM)
Rad: auf der Fahrbahn

Witterung..... fast wolkenlos

Temperatur..... tagsüber 28 °C

nachts 17 °C

Ganglinien des Erhebungszeitraums



Verkehrsaufkommen je Knotenpunktzufahrt

Gesamt	Erich-Weinert-Straße		Rauener Straße (O)		Erich-Weinert-Siedlung		Rauener Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
06:00 - 07:00	90	2	160	0	69	1	204	4	523	7
07:00 - 08:00	154	3	192	1	105	8	261	7	712	19
08:00 - 09:00	158	3	185	7	100	5	231	2	674	17
Summe	402	8	537	8	274	14	696	13	1.909	43
15:00 - 16:00	155	10	361	3	155	11	275	6	946	30
16:00 - 17:00	185	10	291	13	164	11	290	3	930	37
17:00 - 18:00	152	8	288	9	126	8	203	10	769	35
Summe	492	28	940	25	445	30	768	19	2.645	102
Gesamt	894	36	1.477	33	719	44	1.464	32	4.554	145

Spitzenstunde am Vormittag	Erich-Weinert-Straße		Rauener Straße (O)		Erich-Weinert-Siedlung		Rauener Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
07:00 - 07:15	38	0	41	0	17	1	64	0	160	1
07:15 - 07:30	44	1	40	1	26	1	77	1	187	4
07:30 - 07:45	36	1	48	0	28	5	69	3	181	9
07:45 - 08:00	36	1	63	0	34	1	51	3	184	5
Summe	154	3	192	1	105	8	261	7	712	19

Spitzenstunde am Nachmittag	Erich-Weinert-Straße		Rauener Straße (O)		Erich-Weinert-Siedlung		Rauener Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
15:30 - 15:45	37	3	80	1	45	4	65	2	227	10
15:45 - 16:00	40	4	98	1	39	5	79	0	256	10
16:00 - 16:15	61	1	89	2	48	3	76	1	274	7
16:15 - 16:30	39	0	65	4	46	4	76	0	226	8
Summe	177	8	332	8	178	16	296	3	983	35

Verkehrsaufkommen je Verkehrsbeziehung und Knotenpunktzufahrt | 1 h-Intervall

Erich-Weinert-Straße	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	11	0	0	0	43	0	0	2	23	11	2	0	0	0	0	0	90	2	14%
07:00 – 08:00	23	0	1	0	73	3	0	3	46	4	4	0	0	0	0	0	154	3	8%
08:00 – 09:00	19	1	0	0	82	1	0	3	49	5	1	0	0	0	0	0	158	3	5%
Summe	53	1	1	0	198	4	0	8	118	20	7	0	0	0	0	0			
Gesamt	55			0	202			8	145			0	0			0	402	8	8%
15:00 – 16:00	24	0	0	0	61	1	0	10	67	0	2	0	0	0	0	0	155	10	2%
16:00 – 17:00	34	0	0	0	80	1	0	10	68	0	2	0	0	0	0	0	185	10	2%
17:00 – 18:00	24	1	1	0	60	0	0	8	65	0	1	0	0	0	0	0	152	8	2%
Summe	82	1	1	0	201	2	0	28	200	0	5	0	0	0	0	0			
Gesamt	84			0	231			28	205			0	0			0	492	28	2%

Erich-Weinert- Straße Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:00 – 07:15	12	0	0	0	14	0	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	38	0	3%
07:15 – 07:30	5	0	0	0	21	1	0	1	14	1	2	0	0	0	0	0	44	1	9%
07:30 – 07:45	4	0	0	0	16	0	0	1	13	1	2	0	0	0	0	0	36	1	8%
07:45 – 08:00	2	0	1	0	22	2	0	1	8	1	0	0	0	0	0	0	36	1	11%
Summe	23	0	1	0	73	3	0	3	46	4	4	0	0	0	0	0			
Gesamt	24			0	76			3	54			0	0			0	154	3	8%
15:30 – 15:45	3	0	0	0	17	0	0	3	15	0	2	0	0	0	0	0	37	3	5%
15:45 – 16:00	8	0	0	0	16	1	0	4	15	0	0	0	0	0	0	0	40	4	3%
16:00 – 16:15	14	0	0	0	26	0	0	1	21	0	0	0	0	0	0	0	61	1	0%
16:15 – 16:30	10	0	0	0	12	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0%
Summe	35	0	0	0	71	1	0	8	68	0	2	0	0	0	0	0			
Gesamt	35			0	72			8	70			0	0			0	177	8	2%

Rauener Straße (O)	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	6	0	2	0	134	5	4	0	8	0	1	0	0	0	0	0	160	0	8%
07:00 – 08:00	15	3	1	0	145	4	3	1	17	2	2	0	0	0	0	0	192	1	8%
08:00 – 09:00	17	2	2	0	136	3	3	6	21	0	1	1	0	0	0	0	185	7	6%
Summe	38	5	5	0	415	12	10	7	46	2	4	1	0	0	0	0			
Gesamt	48			0	437			7	52			1	0		0	537	8	7%	
15:00 – 16:00	15	1	2	0	295	5	3	3	39	0	1	0	0	0	0	0	361	3	3%
16:00 – 17:00	13	1	1	0	238	3	3	13	31	0	1	0	0	0	0	0	291	13	3%
17:00 – 18:00	21	0	2	0	231	1	2	8	30	0	1	1	0	0	0	0	288	9	2%
Summe	49	2	5	0	764	9	8	24	100	0	3	1	0	0	0	0			
Gesamt	56			0	781			24	103			1	0		0	940	25	3%	

Rauener Straße (O) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:00 – 07:15	2	0	1	0	33	1	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	41	0	10%
07:15 – 07:30	6	1	0	0	29	1	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	40	1	10%
07:30 – 07:45	1	1	0	0	37	1	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	48	0	6%
07:45 – 08:00	6	1	0	0	46	1	0	0	7	1	1	0	0	0	0	0	63	0	6%
Summe	15	3	1	0	145	4	3	1	17	2	2	0	0	0	0	0			
Gesamt	19			0	152			1	21			0	0			0	192	1	8%
15:30 – 15:45	3	0	0	0	67	1	1	1	8	0	0	0	0	0	0	0	80	1	3%
15:45 – 16:00	5	0	1	0	82	2	0	1	8	0	0	0	0	0	0	0	98	1	3%
16:00 – 16:15	7	0	0	0	72	0	0	2	9	0	1	0	0	0	0	0	89	2	1%
16:15 – 16:30	4	1	1	0	51	2	3	4	3	0	0	0	0	0	0	0	65	4	11%
Summe	19	1	2	0	272	5	4	8	28	0	1	0	0	0	0	0			
Gesamt	22			0	281			8	29			0	0			0	332	8	4%

Erich-Weinert-Siedlung	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	20	1	1	0	29	1	0	1	17	0	0	0	0	0	0	0	69	1	4%
07:00 – 08:00	13	0	1	0	53	1	0	8	37	0	0	0	0	0	0	0	105	8	2%
08:00 – 09:00	23	1	1	0	45	0	0	5	30	0	0	0	0	0	0	0	100	5	2%
Summe	56	2	3	0	127	2	0	14	84	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	61			0	129			14	84			0	0			0	274	14	3%
15:00 – 16:00	22	0	1	0	81	2	1	11	48	0	0	0	0	0	0	0	155	11	3%
16:00 – 17:00	20	0	1	1	82	2	0	9	58	1	0	1	0	0	0	0	164	11	2%
17:00 – 18:00	19	0	1	2	66	0	0	6	40	0	0	0	0	0	0	0	126	8	1%
Summe	61	0	3	3	229	4	1	26	146	1	0	1	0	0	0	0			
Gesamt	64			3	234			26	147			1	0			0	445	30	2%

Erich-Weinert-Siedlung Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:00 – 07:15	3	0	0	0	11	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0%
07:15 – 07:30	5	0	0	0	11	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0%
07:30 – 07:45	3	0	0	0	12	0	0	5	13	0	0	0	0	0	0	0	28	5	0%
07:45 – 08:00	2	0	1	0	19	1	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0	34	1	6%
Summe	13	0	1	0	53	1	0	8	37	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	14			0	54			8	37			0	0			0	105	8	2%
15:30 – 15:45	7	0	0	0	25	0	0	4	13	0	0	0	0	0	0	0	45	4	0%
15:45 – 16:00	7	0	1	0	19	1	1	5	10	0	0	0	0	0	0	0	39	5	8%
16:00 – 16:15	5	0	0	1	26	1	0	2	16	0	0	0	0	0	0	0	48	3	2%
16:15 – 16:30	8	0	0	0	22	0	0	4	16	0	0	0	0	0	0	0	46	4	0%
Summe	27	0	1	1	92	2	1	15	55	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	28			1	95			15	55			0	0			0	178	16	2%

Rauener Straße (W)	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	13	0	0	1	176	4	2	3	8	1	0	0	0	0	0	0	204	4	3%
07:00 – 08:00	37	0	0	2	202	3	7	5	11	1	0	0	0	0	0	0	261	7	4%
08:00 – 09:00	30	1	0	0	184	5	3	2	7	1	0	0	0	0	0	0	231	2	4%
Summe	80	1	0	3	562	12	12	10	26	3	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	81			3	586			10	29		0	0			0	696	13	4%	
15:00 – 16:00	26	0	0	1	224	4	4	5	17	0	0	0	0	0	0	0	275	6	3%
16:00 – 17:00	38	0	0	1	230	3	4	2	15	0	0	0	0	0	0	0	290	3	2%
17:00 – 18:00	33	0	1	4	150	4	4	5	11	0	0	1	0	0	0	0	203	10	4%
Summe	97	0	1	6	604	11	12	12	43	0	0	1	0	0	0	0			
Gesamt	98			6	627			12	43		1	0			0	768	19	3%	

Rauener Straße (W) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:00 – 07:15	4	0	0	0	54	1	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	64	0	5%
07:15 – 07:30	9	0	0	1	63	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	77	1	1%
07:30 – 07:45	13	0	0	0	50	0	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0	69	3	7%
07:45 – 08:00	11	0	0	1	35	2	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	51	3	4%
Summe	37	0	0	2	202	3	7	5	11	1	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	37			2	212			5	12			0	0			0	261	7	4%
15:30 – 15:45	6	0	0	0	52	1	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	65	2	5%
15:45 – 16:00	9	0	0	0	61	3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	79	0	4%
16:00 – 16:15	12	0	0	0	58	0	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	76	1	1%
16:15 – 16:30	10	0	0	0	60	1	1	0	4	0	0	0	0	0	0	0	76	0	3%
Summe	37	0	0	0	231	5	4	3	19	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	37			0	240			3	19			0	0			0	296	3	3%

3.2.2 KP2 | Lange Straße / Erich Weinert-Siedlung - An der Kohlenbahn

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle..... Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße - Erich-Weinert-Siedlung

Datum..... 16.07.2024

Wochentag..... Dienstag

Art der Erhebung..... Knotenstromerhebung

Erhebungsdauer..... Hauptverkehrszeiten (06:00 - 09:00 Uhr; 15:00 - 18:00 Uhr)

Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw),
Lieferwagen (Lfw)

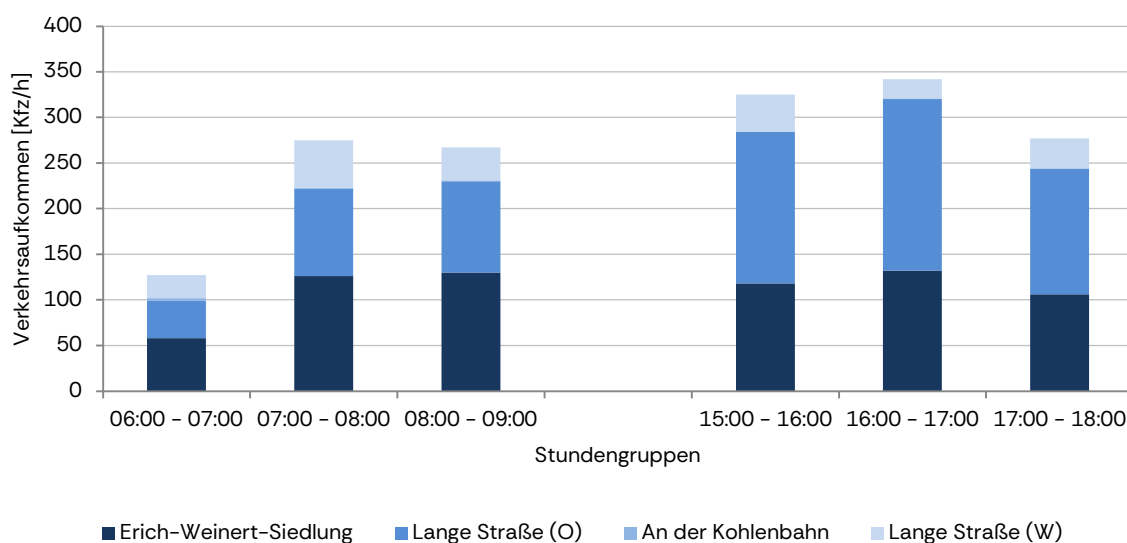
Klassifizierung..... Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) | Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA),
Sattelzugmaschine (SZM)
Rad: auf der Fahrbahn

Witterung..... fast wolkenlos

Temperatur..... tagsüber 28 °C

nachts 17 °C

Ganglinien des Erhebungszeitraums



Verkehrsaufkommen je Knotenpunktzufahrt

Gesamt	Erich-Weinert-Siedlung		Lange Straße (O)		An der Kohlenbahn		Lange Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
06:00 - 07:00	58	0	41	4	3	0	25	2	127	6
07:00 - 08:00	126	6	96	3	1	5	52	24	275	38
08:00 - 09:00	130	9	100	4	1	11	36	8	267	32
Summe	314	15	237	11	5	16	113	34	669	76
15:00 - 16:00	118	6	166	5	0	13	41	14	325	38
16:00 - 17:00	132	10	188	4	1	15	21	5	342	34
17:00 - 18:00	106	4	138	11	0	10	33	13	277	38
Summe	356	20	492	20	1	38	95	32	944	110
Gesamt	670	35	729	31	6	54	208	66	1.613	186

Spitzenstunde am Vormittag	Erich-Weinert-Siedlung		Lange Straße (O)		An der Kohlenbahn		Lange Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
07:15 - 07:30	29	1	23	0	0	0	17	5	69	6
07:30 - 07:45	34	2	31	1	0	2	15	5	80	10
07:45 - 08:00	41	3	29	1	1	1	11	4	82	9
08:00 - 08:15	27	4	21	1	0	2	6	2	54	9
Summe	131	10	104	3	1	5	49	16	285	34

Spitzenstunde am Nachmittag	Erich-Weinert-Siedlung		Lange Straße (O)		An der Kohlenbahn		Lange Straße (W)		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
Zeit										
15:30 - 15:45	30	1	46	0	0	4	17	8	93	13
15:45 - 16:00	28	3	46	2	0	4	8	1	82	10
16:00 - 16:15	44	1	49	1	1	4	5	1	99	7
16:15 - 16:30	25	1	56	1	0	2	6	0	87	4
Summe	127	6	197	4	1	14	36	10	361	34

Verkehrsaufkommen je Verkehrsbeziehung und Knotenpunktzufahrt | 1 h-Intervall

Erich-Weinert-Siedlung	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	3	0	0	0	0	1	0	0	53	0	1	0	0	0	0	0	58	0	3%
07:00 – 08:00	3	0	0	0	0	0	0	2	117	4	2	4	0	0	0	0	126	6	5%
08:00 – 09:00	4	0	0	0	0	0	0	4	123	2	1	5	0	0	0	0	130	9	2%
Summe	10	0	0	0	0	1	0	6	293	6	4	9	0	0	0	0			
Gesamt	10			0	1		6	303			9	0		0	314	15	4%		
15:00 – 16:00	7	0	0	0	0	0	0	2	109	1	1	4	0	0	0	0	118	6	2%
16:00 – 17:00	6	0	0	0	1	0	0	7	123	1	1	3	0	0	0	0	132	10	2%
17:00 – 18:00	3	0	0	0	0	0	0	1	102	0	1	3	0	0	0	0	106	4	1%
Summe	16	0	0	0	1	0	0	10	334	2	3	10	0	0	0	0			
Gesamt	16			0	11		10	349			10	0		0	356	20	1%		

Erich-Weinert-Siedlung Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:15 – 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	1	0	0	0	0	29	1	0%
07:30 – 07:45	0	0	0	0	0	0	0	2	33	1	0	0	0	0	0	0	34	2	3%
07:45 – 08:00	2	0	0	0	0	0	0	0	35	3	1	3	0	0	0	0	41	3	10%
08:00 – 08:15	0	0	0	0	0	0	0	2	25	1	1	2	0	0	0	0	27	4	7%
Summe	2	0	0	0	0	0	0	4	122	5	2	6	0	0	0	0			
Gesamt	2			0	0			4	129			6	0			0	131	10	5%
15:30 – 15:45	1	0	0	0	0	0	0	1	29	0	0	0	0	0	0	0	30	1	0%
15:45 – 16:00	1	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	3	0	0	0	0	28	3	4%
16:00 – 16:15	2	0	0	0	1	0	0	0	40	0	1	1	0	0	0	0	44	1	2%
16:15 – 16:30	1	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	1	0	0	0	0	25	1	0%
Summe	5	0	0	0	1	0	0	1	119	1	1	5	0	0	0	0			
Gesamt	5			0	1			1	121			5	0			0	127	6	2%

Lange Straße (O)	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	37	2	1	1	0	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	41	4	7%
07:00 – 08:00	84	1	1	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	96	3	2%
08:00 – 09:00	83	2	1	3	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	100	4	3%
Summe	204	5	3	7	24	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	212			7	24			4	1		0		0		0		237	11	3%
15:00 – 16:00	134	2	2	3	28	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	166	5	2%
16:00 – 17:00	146	2	1	3	39	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	188	4	2%
17:00 – 18:00	114	0	1	6	23	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	138	11	1%
Summe	394	4	4	12	90	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	402			12	90			8	0		0		0		0		492	20	2%

Lange Straße (O) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:15 – 07:30	21	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0%
07:30 – 07:45	27	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	1	0%
07:45 – 08:00	24	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	1	7%
08:00 – 08:15	16	0	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	1	0%
Summe	88	1	1	3	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	90			3	14			0	0			0	0			0	104	3	2%
15:30 – 15:45	42	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0%
15:45 – 16:00	32	1	2	1	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	46	2	7%
16:00 – 16:15	41	0	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	49	1	0%
16:15 – 16:30	43	0	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	1	0%
Summe	158	1	2	2	36	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	161			2	36			2	0			0	0			0	197	4	2%

An der Kohlenbahn	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0%
07:00 – 08:00	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	1	5	0%
08:00 – 09:00	1	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	4	0	0	0	0	1	11	0%
Summe	1	0	0	0	4	0	0	11	0	0	0	5	0	0	0	0			
Gesamt	1			0	4			11	0			5	0			0	5	16	0%
15:00 – 16:00	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	5	0	0	0	0	0	13	0%
16:00 – 17:00	1	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	9	0	0	0	0	1	15	0%
17:00 – 18:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	8	0	0	0	0	0	10	0%
Summe	1	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	22	0	0	0	0			
Gesamt	1			0	0			16	0			22	0			0	1	38	0%

An der Kohlenbahn Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:15 – 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
07:30 – 07:45	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0%
07:45 – 08:00	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0%
08:00 – 08:15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0%
Summe	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0			
Gesamt	0			0	1			4	0			1	0			0	1	5	0%
15:30 – 15:45	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0%
15:45 – 16:00	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0%
16:00 – 16:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	0	0	1	4	0%
16:15 – 16:30	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0%
Summe	1	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	5	0	0	0	0			
Gesamt	1			0	0			9	0			5	0			0	1	14	0%

Lange Straße (W)	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	0	0	0	1	16	0	0	1	9	0	0	0	0	0	0	0	25	2	0%
07:00 – 08:00	0	0	0	21	44	0	0	2	7	0	0	1	1	0	0	0	52	24	0%
08:00 – 09:00	0	0	0	8	27	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	36	8	0%
Summe	0	0	0	30	87	0	0	3	25	0	0	1	1	0	0	0			
Gesamt	0			30	87			3	25			1	1			0	113	34	0%
15:00 – 16:00	0	0	0	11	33	0	0	3	8	0	0	0	0	0	0	0	41	14	0%
16:00 – 17:00	0	0	0	4	19	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	21	5	0%
17:00 – 18:00	0	0	0	11	30	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	33	13	0%
Summe	0	0	0	26	82	0	0	4	13	0	0	2	0	0	0	0			
Gesamt	0			26	82			4	13			2	0			0	95	32	0%

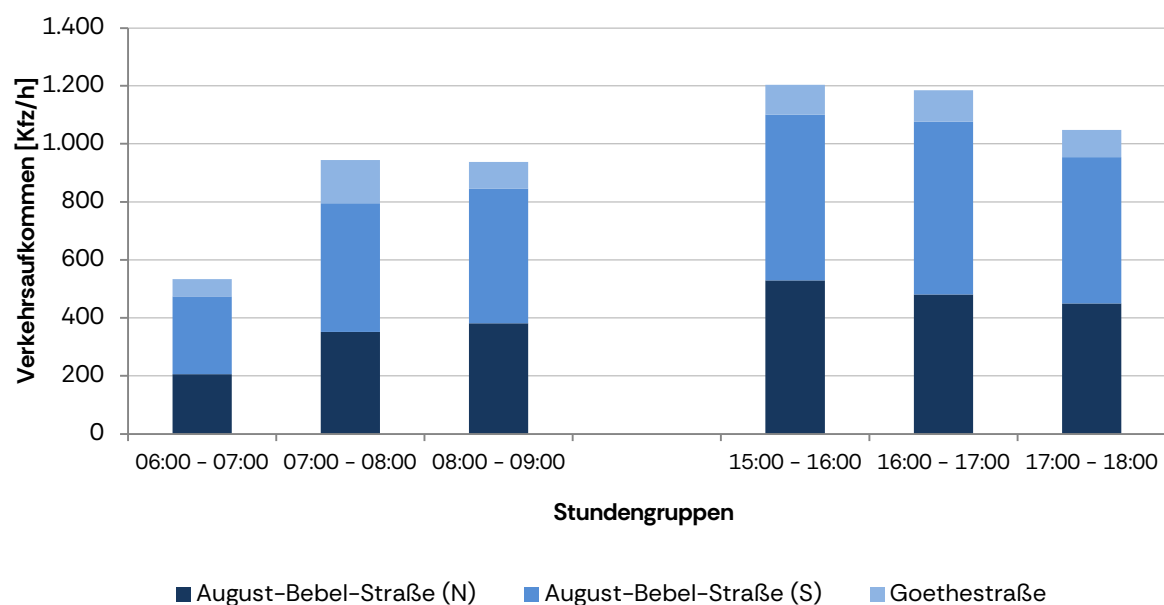
Lange Straße (W) Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:15 – 07:30	0	0	0	4	14	0	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	17	5	0%
07:30 – 07:45	0	0	0	4	14	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	15	5	0%
07:45 – 08:00	0	0	0	4	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	11	4	0%
08:00 – 08:15	0	0	0	2	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	2	0%
Summe	0	0	0	14	43	0	0	1	5	0	0	1	1	0	0	0			
Gesamt	0			14	43			1	5			1	1			0	49	16	0%
15:30 – 15:45	0	0	0	6	14	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	17	8	0%
15:45 – 16:00	0	0	0	1	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0%
16:00 – 16:15	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0%
16:15 – 16:30	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0%
Summe	0	0	0	7	31	0	0	3	5	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	0			7	31			3	5			0	0			0	36	10	0%

3.2.3 KP3 | August-Bebel-Straße / Goethestraße

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort.....	Fürstenwalde/ Spree
Zählstelle.....	August-Bebel-Straße / Goethestraße
Datum.....	16.07.2024
Wochentag.....	Dienstag
Art der Erhebung..	Knotenstromerhebung
Erhebungsdauer....	Hauptverkehrszeiten (06:00 – 09:00 Uhr; 15:00 – 18:00 Uhr)
Klassifizierung.....	Leichtverkehr < 3,5 t: Krafträder (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw) Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw) Bus Lkw mit Anhänger (LkWA), Sattelzugmaschine (SZM) Rad: auf der Fahrbahn
Witterung.....	fast wolkenlos
Temperatur.....	tagsüber 28 °C
	nachts 17 °C

Ganglinien des Erhebungszeitraums



Verkehrsaufkommen je Knotenpunktzufahrt

Gesamt	August-Bebel-Straße (N)		August-Bebel-Straße (S)		Goethestraße		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
06:00 - 07:00	205	0	269	1	59	0	533	1
07:00 - 08:00	351	0	444	1	149	0	944	1
08:00 - 09:00	381	0	465	0	91	0	937	0
Summe	937	0	1.178	2	299	0	2.414	2
15:00 - 16:00	529	2	572	1	103	0	1.204	3
16:00 - 17:00	480	0	597	2	108	0	1.185	2
17:00 - 18:00	450	0	504	1	94	0	1.048	1
Summe	1.459	2	1.673	4	305	0	3.437	6
Gesamt	2.396	2	2.851	6	604	0	5.851	8

Spitzenstunde am Vormittag	August-Bebel-Straße (N)		August-Bebel-Straße (S)		Goethestraße		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
07:30 - 07:45	96	0	116	0	51	0	263	0
07:45 - 08:00	93	0	144	1	41	0	278	1
08:00 - 08:15	90	0	109	0	17	0	216	0
08:15 - 08:30	87	0	113	0	28	0	228	0
Summe	366	0	482	1	137	0	985	1

Spitzenstunde am Nachmittag	August-Bebel-Straße (N)		August-Bebel-Straße (S)		Goethestraße		Summe	
	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad	Kfz	Rad
15:15 - 15:30	136	0	156	0	24	0	316	0
15:30 - 15:45	146	2	141	0	23	0	310	2
15:45 - 16:00	128	0	136	1	24	0	288	1
16:00 - 16:15	125	0	141	0	31	0	297	0
Summe	535	2	574	1	102	0	1.211	3

Verkehrsaufkommen je Verkehrsbeziehung und Knotenpunktzufahrt | 1 h-Intervall

August-Bebel-Straße (N)	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	5	0	0	0	192	5	3	0	0	0	0	0	205	0	4%
07:00 – 08:00	17	0	0	0	320	8	6	0	0	0	0	0	351	0	4%
08:00 – 09:00	15	0	0	0	350	9	7	0	0	0	0	0	381	0	4%
15:00 – 16:00	33	0	0	2	487	2	7	0	0	0	0	0	529	2	2%
16:00 – 17:00	39	1	0	0	428	6	6	0	0	0	0	0	480	0	3%
17:00 – 18:00	28	1	0	0	413	1	6	0	1	0	0	0	450	0	2%
Summe	137	2	0	2	2.190	31	35	0	1	0	0	0			
Gesamt	139			2	2.256			0	1			0	2.396	2	3%

August-Bebel-Straße (N) Spitzenstunde	Rechtsabbiegeverkehr				Geradeausverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:30 - 07:45	4	0	0	0	88	2	2	0	0	0	0	0	96	0	4%
07:45 - 08:00	6	0	0	0	84	2	1	0	0	0	0	0	93	0	3%
08:00 - 08:15	6	0	0	0	79	2	3	0	0	0	0	0	90	0	6%
08:15 - 08:30	5	0	0	0	78	3	1	0	0	0	0	0	87	0	5%
Summe	21	0	0	0	329	9	7	0	0	0	0	0			
Gesamt	21			0	345			0	0			0	366	0	4%
15:15 - 15:30	9	0	0	0	127	0	0	0	0	0	0	0	136	0	0%
15:30 - 15:45	11	0	0	2	132	1	2	0	0	0	0	0	146	2	2%
15:45 - 16:00	9	0	0	0	117	1	1	0	0	0	0	0	128	0	2%
16:00 - 16:15	13	1	0	0	106	3	2	0	0	0	0	0	125	0	5%
Summe	42	1	0	2	482	5	5	0	0	0	0	0			
Gesamt	43			2	492			0	0			0	535	2	2%

August-Bebel-Straße (S)	Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 - 07:00	235	8	6	0	18	0	2	1	0	0	0	0	269	1	6%
07:00 - 08:00	350	12	9	1	67	3	3	0	0	0	0	0	444	1	6%
08:00 - 09:00	391	9	9	0	52	2	2	0	0	0	0	0	465	0	5%
15:00 - 16:00	447	2	3	0	117	1	2	1	0	0	0	0	572	1	1%
16:00 - 17:00	458	4	4	0	127	2	2	2	0	0	0	0	597	2	2%
17:00 - 18:00	421	1	5	0	75	0	2	1	0	0	0	0	504	1	2%
Summe	2.302	36	36	1	456	8	13	5	0	0	0	0			
Gesamt	2.374			1	477			5	0			0	2.851	6	3%

August-Bebel- Straße (S) Spitzenstunde	Geradeausverkehr				Linksabbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:30 - 07:45	80	6	3	0	25	2	0	0	0	0	0	0	116	0	9%
07:45 - 08:00	119	1	2	1	20	1	1	0	0	0	0	0	144	1	3%
08:00 - 08:15	99	1	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	109	0	1%
08:15 - 08:30	92	4	3	0	13	0	1	0	0	0	0	0	113	0	7%
Summe	390	12	8	1	67	3	2	0	0	0	0	0			
Gesamt	410			1	72			0	0			0	482	1	5%
15:15 - 15:30	126	1	2	0	25	1	1	0	0	0	0	0	156	0	3%
15:30 - 15:45	112	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	141	0	0%
15:45 - 16:00	95	0	1	0	39	0	1	1	0	0	0	0	136	1	1%
16:00 - 16:15	111	1	0	0	29	0	0	0	0	0	0	0	141	0	1%
Summe	444	2	3	0	122	1	2	1	0	0	0	0			
Gesamt	449			0	125			1	0			0	574	1	1%

Goethestraße	Rechtseinbiegeverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
06:00 – 07:00	41	1	2	0	15	0	0	0	0	0	0	0	59	0	5%
07:00 – 08:00	117	4	5	0	23	0	0	0	0	0	0	0	149	0	6%
08:00 – 09:00	69	0	2	0	20	0	0	0	0	0	0	0	91	0	2%
15:00 – 16:00	88	1	3	0	11	0	0	0	0	0	0	0	103	0	4%
16:00 – 17:00	89	0	2	0	17	0	0	0	0	0	0	0	108	0	2%
17:00 – 18:00	64	1	3	0	25	1	0	0	0	0	0	0	94	0	5%
Summe	468	7	17	0	111	1	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	492			0	112			0	0			0	604	0	4%

Goethestraße Spitzenstunde	Rechtseinbiegeverkehr				Linkseinbiegeverkehr				Wender				Summe		SV-Anteil
Zeit	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Pkw	Lkw	Bus	Rad	Kfz	Rad	%
07:30 – 07:45	41	1	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	51	0	6%
07:45 – 08:00	31	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	41	0	12%
08:00 – 08:15	15	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	17	0	6%
08:15 – 08:30	22	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0%
Summe	109	4	5	0	19	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	118			0	19			0	0			0	137	0	7%
15:15 – 15:30	22	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0%
15:30 – 15:45	18	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	23	0	9%
15:45 – 16:00	20	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	24	0	4%
16:00 – 16:15	28	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	31	0	3%
Summe	88	1	3	0	10	0	0	0	0	0	0	0			
Gesamt	92			0	10			0	0			0	102	0	4%

3.3 Ergebnis der Querschnittserhebung

3.3.1 QS1 | Rauener Straße

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort:..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle:..... Querschnitt | Rauener Straße

Datum:..... 16.07.2024

Wochentag:..... Dienstag

Art der Erhebung:.. Querschnittserhebung

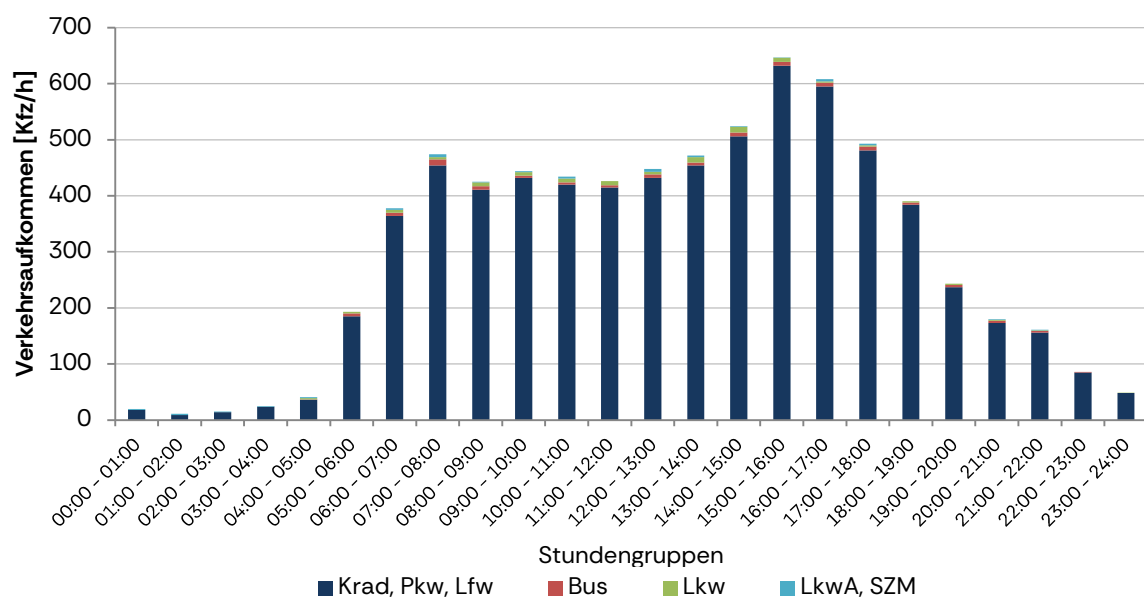
Erhebungsdauer:... 24 Stunden (00:00 – 24:00 Uhr)

Klassifizierung:..... Leichtverkehr < 3,5 t: Kraftrad (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw), Bus | Lkw mit Anhänger (LkWA),
Sattelzugmaschine (SZM)
Radverkehr auf der Fahrbahn

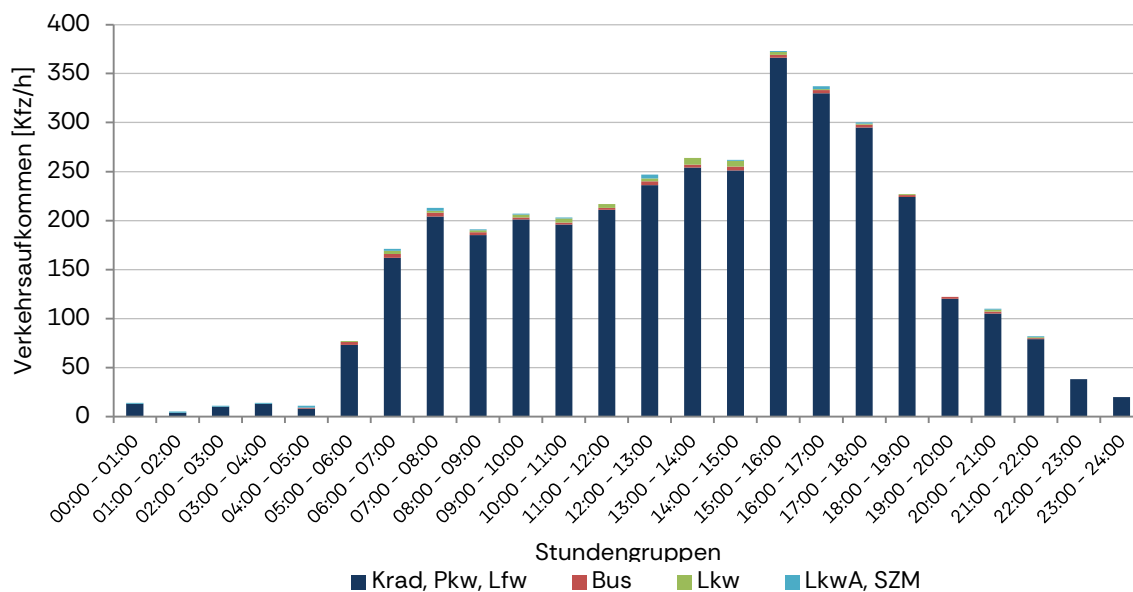
Witterung:..... fast wolkenlos

Temperatur:..... tagsüber 28 °C
nachts 17 °C

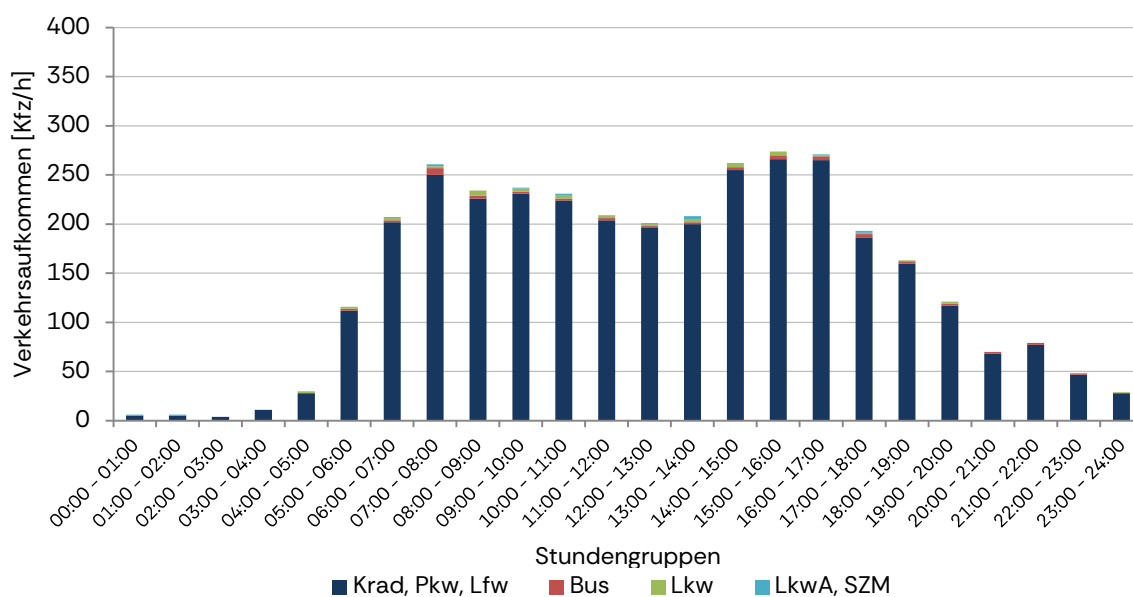
Ganglinien des Erhebungszeitraums



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung West



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung Ost



Spitzenstunde am Vormittag und Nachmittag

Spitzenstunde Vormittag	Fahrtrichtung West				Fahrtrichtung Ost				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
07:00 – 07:15	47	3	0	50	62	3	0	65	115	6	5%
07:15 – 07:30	44	2	1	47	75	0	1	76	123	4	3%
07:30 – 07:45	54	0	1	55	64	5	0	69	124	6	5%
07:45 – 08:00	59	1	1	61	49	1	1	51	112	4	4%
Summe	204	6	3	213	250	9	2	261	474	20	4%

Spitzenstunde Nachmittag	Fahrtrichtung West				Fahrtrichtung Ost				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
15:15 – 15:30	84	3	0	87	64	2	0	66	153	5	3%
15:30 – 15:45	82	2	0	84	61	4	0	65	149	6	4%
15:45 – 16:00	101	1	0	102	79	2	0	81	183	3	2%
16:00 – 16:15	102	0	0	102	73	1	0	74	176	1	1%
Summe	369	6	0	375	277	9	0	286	661	15	2%

Relativer Stundenanteil im Erhebungszeitraum		Leichtverkehr		Lkw1	Lkw2	Kfz
		Krad, Pkw, Lfw	Bus, Lkw	LkwA, SZM		
Hauptverkehrszeit						
06:00 – 09:00	Uhr	min	5,2%	4,4%	2,4%	5,3%
15:00 – 18:00	Uhr	max	9,1%	9,9%	12,2%	9,0%
Nebenverkehrszeit						
09:00 – 15:00	Uhr	min	2,2%	2,2%	0,0%	2,2%
18:00 – 22:00	Uhr	max	7,3%	9,4%	12,2%	7,3%
Nachtzeit						
22:00 – 06:00	Uhr	min	0,1%	0,0%	0,0%	0,2%
		max	2,7%	4,4%	4,9%	2,7%

Verkehrsaufkommen je Fahrtrichtung | 1 h-Intervall

Querschnitt	Fahrtrichtung West						Fahrtrichtung Ost						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
00:00 - 01:00	13	0	0	1	0	14	5	0	0	1	0	6	18	0	0	2	0	20
01:00 - 02:00	4	0	0	1	0	5	5	0	0	1	0	6	9	0	0	2	0	11
02:00 - 03:00	10	0	0	1	0	11	4	0	0	0	0	4	14	0	0	1	0	15
03:00 - 04:00	13	0	0	1	0	14	11	0	0	0	1	11	24	0	0	1	1	25
04:00 - 05:00	8	1	0	2	0	11	28	0	2	0	1	30	36	1	2	2	1	41
05:00 - 06:00	73	3	1	0	2	77	112	2	2	0	4	116	185	5	3	0	6	193
06:00 - 07:00	162	4	3	2	0	171	202	2	2	1	3	207	364	6	5	3	3	378
07:00 - 08:00	204	4	2	3	1	213	250	7	2	2	7	261	454	11	4	5	8	474
08:00 - 09:00	185	3	2	1	6	191	226	3	5	0	1	234	411	6	7	1	7	425
09:00 - 10:00	201	2	3	1	3	207	231	2	3	1	6	237	432	4	6	2	9	444
10:00 - 11:00	196	2	4	1	2	203	224	2	3	2	3	231	420	4	7	3	5	434
11:00 - 12:00	211	2	4	0	3	217	204	2	3	0	4	209	415	4	7	0	7	426
12:00 - 13:00	236	4	3	4	0	247	196	2	2	1	3	201	432	6	5	5	3	448

Querschnitt	Fahrtrichtung West						Fahrtrichtung Ost						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
13:00 – 14:00	254	3	7	0	2	264	200	2	3	3	2	208	454	5	10	3	4	472
14:00 – 15:00	251	4	6	1	8	262	255	3	4	0	2	262	506	7	10	1	10	524
15:00 – 16:00	366	3	3	1	2	373	266	4	4	0	7	274	632	7	7	1	9	647
16:00 – 17:00	330	3	1	3	15	337	265	4	1	1	3	271	595	7	2	4	18	608
17:00 – 18:00	295	3	1	1	7	300	186	4	1	2	11	193	481	7	2	3	18	493
18:00 – 19:00	224	2	1	0	5	227	160	2	1	0	0	163	384	4	2	0	5	390
19:00 – 20:00	120	2	0	0	6	122	117	2	2	0	4	121	237	4	2	0	10	243
20:00 – 21:00	105	2	2	1	1	110	68	2	0	0	4	70	173	4	2	1	5	180
21:00 – 22:00	79	1	1	1	2	82	77	2	0	0	4	79	156	3	1	1	6	161
22:00 – 23:00	38	0	0	0	2	38	47	1	0	0	3	48	85	1	0	0	5	86
23:00 – 24:00	20	0	0	0	0	20	28	0	1	0	1	29	48	0	1	0	1	49
Summe	3.598	48 92	44	26	67	3.716	3.367	48 89	41	15	74	3.471	6.965	96 181	85	41	141	7.187
Anteil in %	96,8%	1,3% 2,5%	1,2%	0,7%		100,0%	97,0%	1,4% 2,6%	1,2%	0,4%		100,0%	96,9%	1,3% 2,5%	1,2%	0,6%		100,0%

3.3.2 QS2 | An der Kohlenbahn

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort:..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle:..... Querschnitt | An der Kohlenbahn

Datum:..... 16.07.2024

Wochentag:..... Dienstag

Art der Erhebung:..... Querschnittserhebung

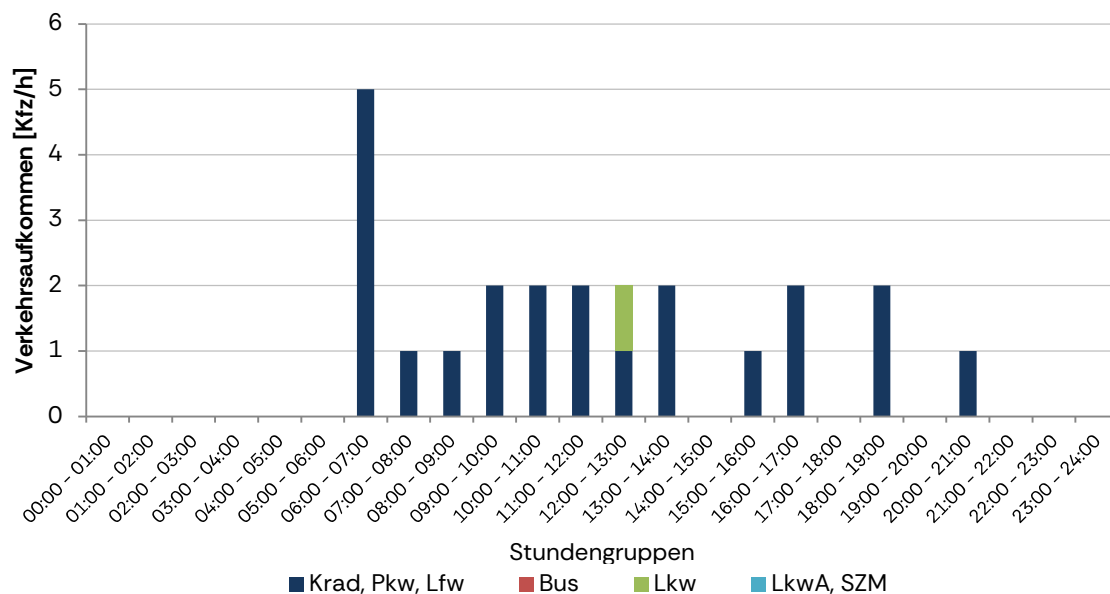
Erhebungsdauer:... 24 Stunden (00:00 – 24:00 Uhr)

Klassifizierung:..... Leichtverkehr < 3,5 t: Kraftrad (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw), Bus | Lkw mit Anhänger (LkwA),
Sattelzugmaschine (SZM)
Radverkehr auf der Fahrbahn

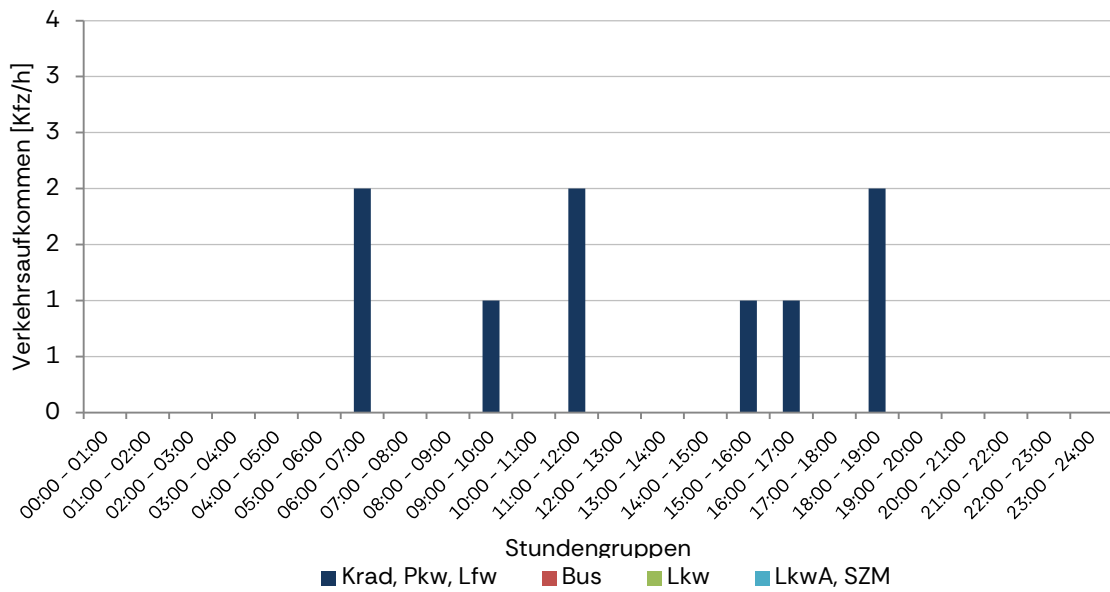
Witterung:..... fast wolkenlos

Temperatur:..... tagsüber 28 °C
nachts 17 °C

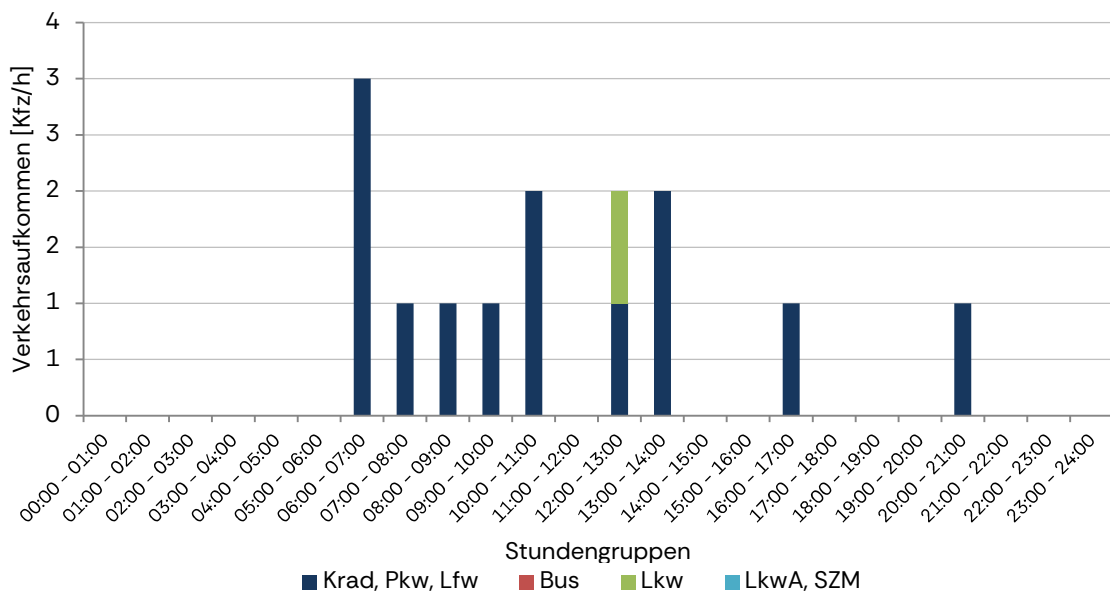
Ganglinien des Erhebungszeitraums



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung West



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung Ost



Spitzenstunde am Vormittag und Nachmittag

Spitzenstunde Vormittag	Fahrtrichtung Süd				Fahrtrichtung Nord				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
06:00 – 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
06:15 – 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0%
06:30 – 06:45	1	0	0	1	2	0	0	2	3	0	0%
06:45 – 07:00	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0%
Summe	2	0	0	2	3	0	0	3	5	0	0%

Spitzenstunde Nachmittag	Fahrtrichtung Süd				Fahrtrichtung Nord				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
11:30 – 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0%
11:45 – 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
12:00 – 12:15	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0%
12:15 – 12:30	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	100%
Summe	1	0	0	1	1	1	0	2	3	1	33%

Relativer Stundenanteil im Erhebungszeitraum		Leichtverkehr		Lkw1	Lkw2	Kfz
		Krad, Pkw, Lfw	Bus, Lkw	LkwA, SZM		
Hauptverkehrszeit						
06:00 – 09:00	Uhr	min	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
15:00 – 18:00	Uhr	max	22,7%	0,0%	0,0%	21,7%
Nebenverkehrszeit						
09:00 – 15:00	Uhr	min	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
18:00 – 22:00	Uhr	max	9,1%	100,0%	0,0%	8,7%
Nachtzeit						
22:00 – 06:00	Uhr	min	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
		max	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Verkehrsaufkommen je Fahrtrichtung | 1 h-Intervall

Querschnitt	Fahrtrichtung Süd						Fahrtrichtung Nord						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
00:00 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0
06:00 - 07:00	2	0	0	0	1	2	3	0	0	0	0	3	5	0	0	0	1	5
07:00 - 08:00	0	0	0	0	2	0	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0	5	1
08:00 - 09:00	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	8	1	1	0	0	0	11	1
09:00 - 10:00	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0	2	1	2	0	0	0	5	2
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2	2	0	0	0	2	2
11:00 - 12:00	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2	2	1	0	1	0	2	2

Querschnitt	Fahrrichtung Süd						Fahrrichtung Nord						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
13:00 – 14:00	0	0	0	0	6	0	2	0	0	0	3	2	2	0	0	0	9	2
14:00 – 15:00	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	9	0
15:00 – 16:00	1	0	0	0	6	1	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	9	1
16:00 – 17:00	1	0	0	0	6	1	1	0	0	0	7	1	2	0	0	0	13	2
17:00 – 18:00	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	7	0
18:00 – 19:00	2	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	2
19:00 – 20:00	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0
20:00 – 21:00	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	1	1	0	0	0	4	1
21:00 – 22:00	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0
22:00 – 23:00	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
23:00 – 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	9	0	0	0	46	9	13	0	1	0	48	14	22	0	1	0	94	23
Anteil in %	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%		100,0%	92,9%	0,0%	7,1%	0,0%		100,0%	95,7%	0,0%	4,3%	0,0%		100,0%
		0,0%						7,1%						4,3%				

3.3.3 QS3 | Lange Straße

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort:..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle:..... Querschnitt | Lange Straße

Datum:..... 16.07.2024

Wochentag:..... Dienstag

Art der Erhebung:..... Querschnittserhebung

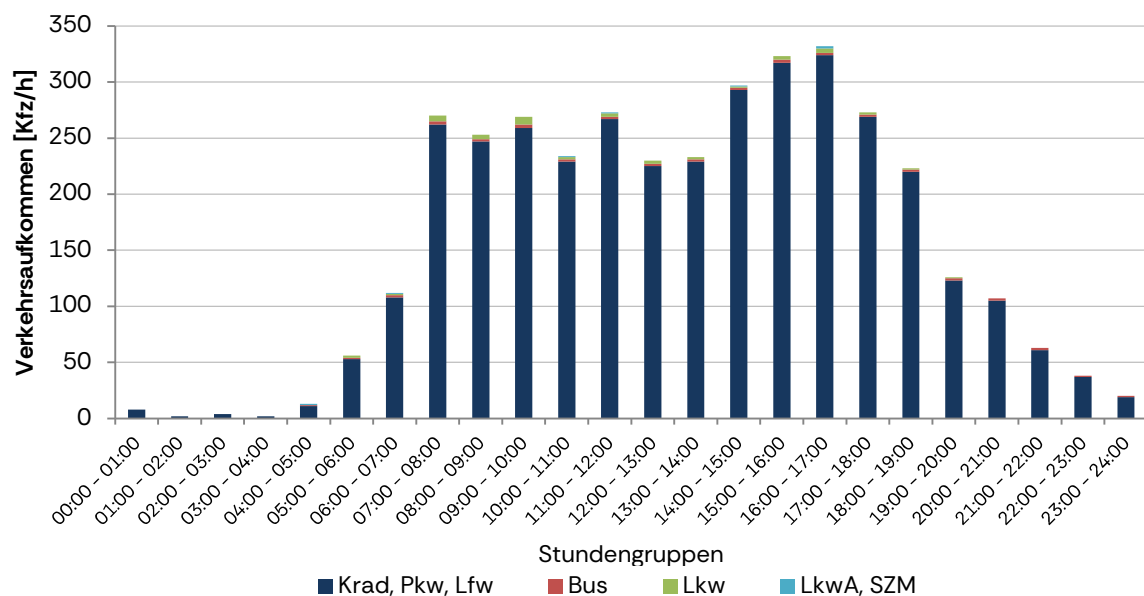
Erhebungsdauer:.... 24 Stunden (00:00 – 24:00 Uhr)

Klassifizierung:..... Leichtverkehr < 3,5 t: Kraftrad (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw), Bus | Lkw mit Anhänger (LkwA),
Sattelzugmaschine (SZM)
Radverkehr auf der Fahrbahn

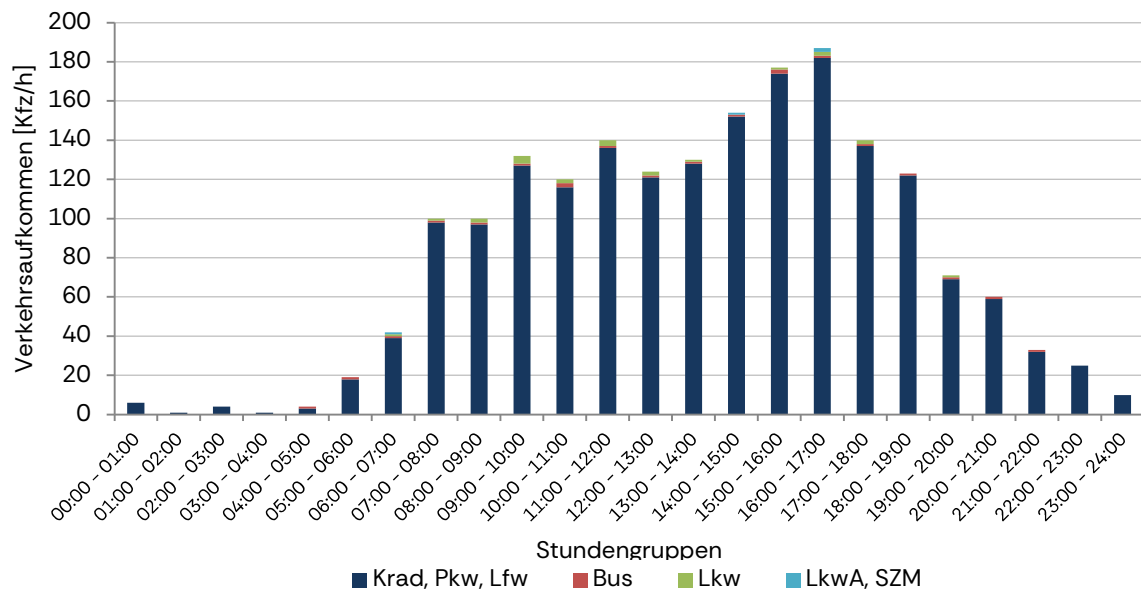
Witterung:..... fast wolkenlos

Temperatur:..... tagsüber 28 °C
nachts 17 °C

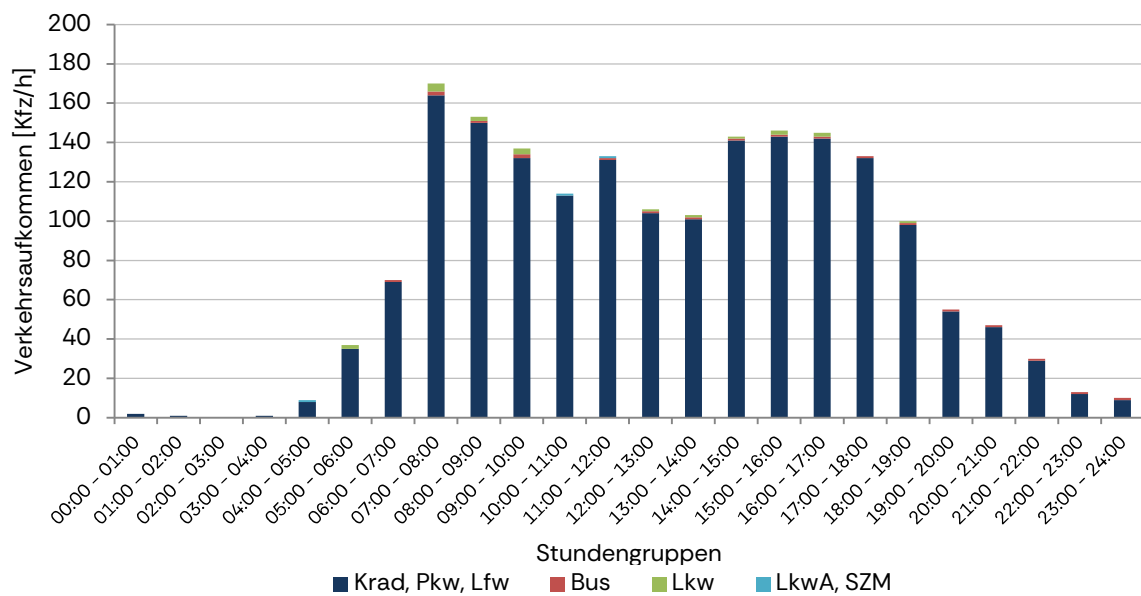
Ganglinien des Erhebungszeitraums



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung West



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung Ost



Spitzenstunde am Vormittag und Nachmittag

Spitzenstunde Vormittag	Fahrtrichtung West				Fahrtrichtung Ost				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
07:15 – 07:30	22	0	0	22	43	0	0	43	65	0	0%
07:30 – 07:45	31	0	0	31	50	1	0	51	82	1	1%
07:45 – 08:00	29	2	0	31	45	4	0	49	80	6	8%
08:00 – 08:15	21	0	0	21	30	2	0	32	53	2	4%
Summe	103	2	0	105	168	7	0	175	280	9	3%

Spitzenstunde Nachmittag	Fahrtrichtung West				Fahrtrichtung Ost				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
15:30 – 15:45	49	0	0	49	45	0	0	45	94	0	0%
15:45 – 16:00	46	2	0	48	33	1	0	34	82	3	4%
16:00 – 16:15	50	1	0	51	45	2	0	47	98	3	3%
16:15 – 16:30	54	0	0	54	29	0	0	29	83	0	0%
Summe	199	3	0	202	152	3	0	155	357	6	2%

Relativer Stundenanteil im Erhebungszeitraum			Leichtverkehr	Lkw1	Lkw2	Kfz
			Krad, Pkw, Lfw	Bus, Lkw	LkwA, SZM	
Hauptverkehrszeit						
06:00 – 09:00	Uhr	min	2,9%	3,8%	0,0%	3,0%
15:00 – 18:00	Uhr	max	8,8%	10,0%	28,6%	8,8%
Nebenverkehrszeit						
09:00 – 15:00	Uhr	min	1,7%	2,5%	0,0%	1,7%
18:00 – 22:00	Uhr	max	8,0%	12,5%	14,3%	7,9%
Nachtzeit						
22:00 – 06:00	Uhr	min	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%
		max	1,4%	3,8%	14,3%	1,5%

Verkehrsaufkommen je Fahrtrichtung | 1 h-Intervall

Querschnitt	Fahrtrichtung West						Fahrtrichtung Ost						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
00:00 - 01:00	6	0	0	0	0	6	2	0	0	0	0	2	8	0	0	0	0	8
01:00 - 02:00	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2
02:00 - 03:00	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	4
03:00 - 04:00	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	2	0	0	0	1	2
04:00 - 05:00	3	1	0	0	1	4	8	0	0	1	0	9	11	1	0	1	1	13
05:00 - 06:00	18	1	0	0	2	19	35	0	2	0	1	37	53	1	2	0	3	56
06:00 - 07:00	39	1	1	1	1	42	69	1	0	0	0	70	108	2	1	1	1	112
07:00 - 08:00	98	1	1	0	3	100	164	2	4	0	1	170	262	3	5	0	4	270
08:00 - 09:00	97	1	2	0	1	100	150	1	2	0	0	153	247	2	4	0	1	253
09:00 - 10:00	127	1	4	0	0	132	132	2	3	0	0	137	259	3	7	0	0	269
10:00 - 11:00	116	2	2	0	3	120	113	0	0	1	0	114	229	2	2	1	3	234
11:00 - 12:00	136	1	3	0	3	140	131	1	0	1	0	133	267	2	3	1	3	273
12:00 - 13:00	121	1	2	0	0	124	104	1	1	0	1	106	225	2	3	0	1	230

Querschnitt	Fahrtrichtung West						Fahrtrichtung Ost						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
13:00 - 14:00	128	1	1	0	2	130	101	1	1	0	0	103	229	2	2	0	2	233
14:00 - 15:00	152	1	0	1	1	154	141	1	1	0	0	143	293	2	1	1	1	297
15:00 - 16:00	174	2	1	0	1	177	143	1	2	0	0	146	317	3	3	0	1	323
16:00 - 17:00	182	1	2	2	0	187	142	1	2	0	1	145	324	2	4	2	1	332
17:00 - 18:00	137	1	2	0	2	140	132	1	0	0	0	133	269	2	2	0	2	273
18:00 - 19:00	122	1	0	0	3	123	98	1	1	0	0	100	220	2	1	0	3	223
19:00 - 20:00	69	1	1	0	0	71	54	1	0	0	1	55	123	2	1	0	1	126
20:00 - 21:00	59	1	0	0	1	60	46	1	0	0	1	47	105	2	0	0	2	107
21:00 - 22:00	32	1	0	0	2	33	29	1	0	0	0	30	61	2	0	0	2	63
22:00 - 23:00	25	0	0	0	1	25	12	1	0	0	0	13	37	1	0	0	1	38
23:00 - 24:00	10	0	0	0	1	10	9	1	0	0	0	10	19	1	0	0	1	20
Summe	1.857	20	22	4	28	1.903	1.817	19	19	3	7	1.858	3.674	39	41	7	35	3.761
		42						38						80				
Anteil in %	97,6%	1,1%	1,2%	0,2%		100,0%	97,8%	1,0%	1,0%	0,2%		100,0%	97,7%	1,0%	1,1%	0,2%		100,0%
		2,2%						2,0%						2,1%				

3.3.4 QS4 | August-Bebel-Straße

Basisdaten der Verkehrserhebung

Ort:..... Fürstenwalde/ Spree

Zählstelle:..... Querschnitt | August-Bebel-Straße

Datum:..... 16.07.2024

Wochentag:..... Dienstag

Art der Erhebung:..... Querschnittserhebung

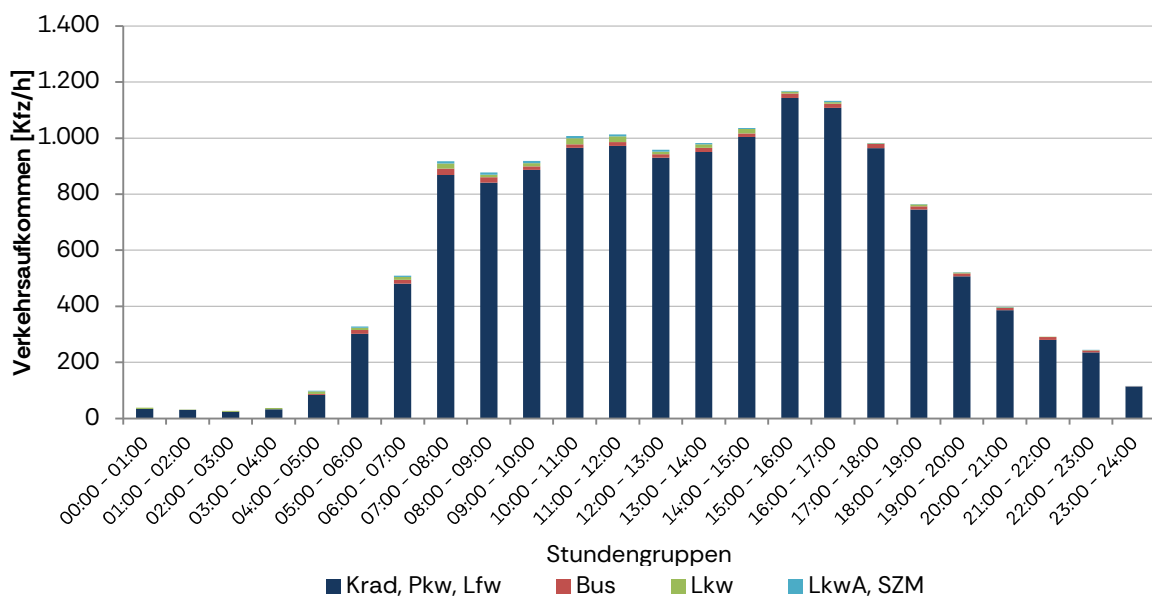
Erhebungsdauer:.... 24 Stunden (00:00 – 24:00 Uhr)

Klassifizierung:..... Leichtverkehr < 3,5 t: Kraftrad (Krad), Personenkraftwagen (Pkw), Lieferwagen (Lfw)
Schwerverkehr > 3,5 t: Lastkraftwagen (Lkw), Bus | Lkw mit Anhänger (LkwA),
Sattelzugmaschine (SZM)
Radverkehr auf der Fahrbahn

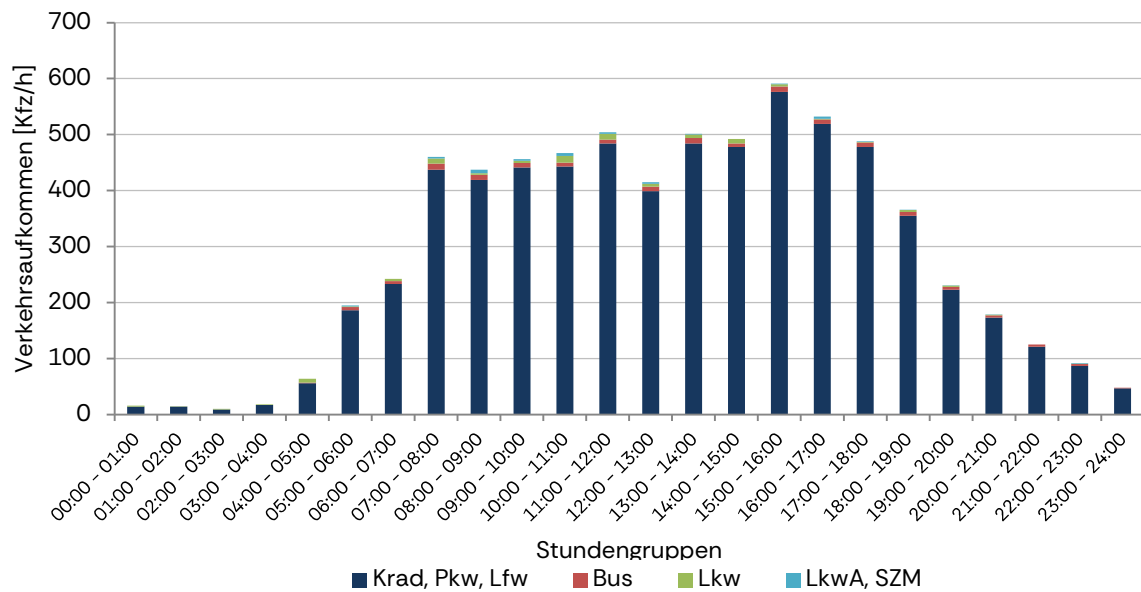
Witterung:..... fast wolkenlos

Temperatur:..... tagsüber 28 °C
nachts 17 °C

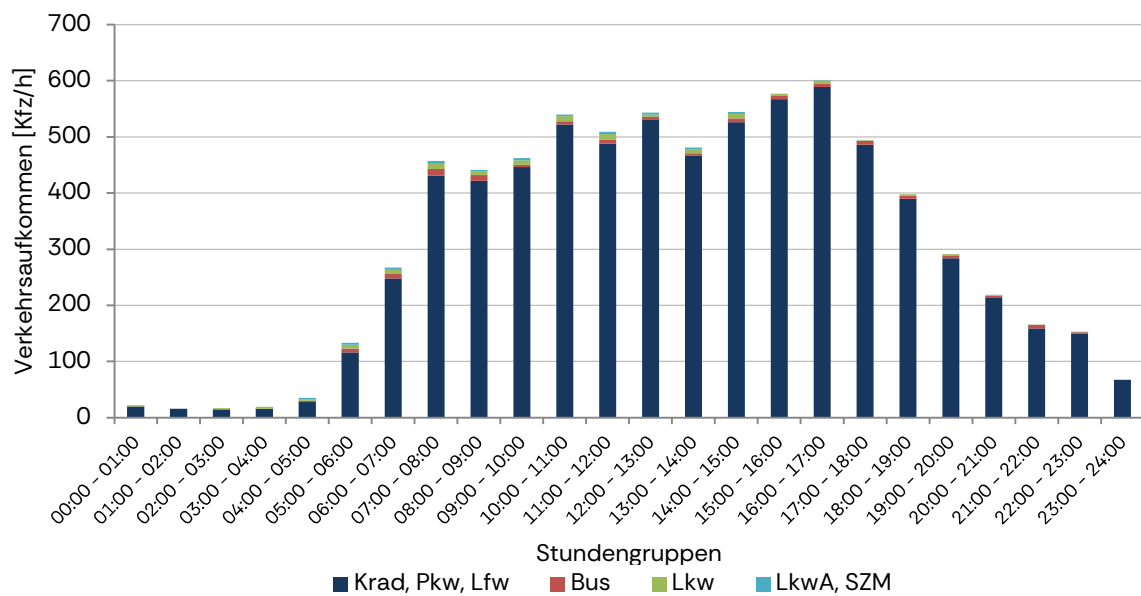
Ganglinien des Erhebungszeitraums



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung West



Ganglinie des Erhebungszeitraums | Fahrtrichtung Ost



Spitzenstunde am Vormittag und Nachmittag

Spitzenstunde Vormittag	Fahrtrichtung Süd				Fahrtrichtung Nord				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
11:00 – 11:15	112	9	1	122	106	2	1	109	231	13	6%
11:15 – 11:30	116	2	2	120	120	3	1	124	244	8	3%
11:30 – 11:45	126	4	0	130	128	2	0	130	260	6	2%
11:45 – 12:00	130	2	0	132	134	10	2	146	278	14	5%
Summe	484	17	3	504	488	17	4	509	1.013	41	4%

Spitzenstunde Nachmittag	Fahrtrichtung Süd				Fahrtrichtung Nord				Gesamt		
Zeitbereich	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Krad, Pkw,	Bus, Lkw	LkwA, SZM	Kfz	Kfz	SV	SV- Anteil
15:00 – 15:15	138	5	0	143	140	1	0	141	284	6	2%
15:15 – 15:30	152	1	0	153	153	4	1	158	311	6	2%
15:30 – 15:45	150	4	1	155	140	1	0	141	296	6	2%
15:45 – 16:00	136	4	0	140	134	3	0	137	277	7	3%
Summe	576	14	1	591	567	9	1	577	1.168	25	2%

Relativer Stundenanteil im Erhebungszeitraum			Leichtverkehr	Lkw1	Lkw2	Kfz
			Krad, Pkw, Lfw	Bus, Lkw	LkwA, SZM	
Hauptverkehrszeit						
06:00 – 09:00	Uhr	min	3,5%	3,5%	1,3%	3,5%
15:00 – 18:00	Uhr	max	8,2%	9,4%	10,5%	8,1%
Nebenverkehrszeit						
09:00 – 15:00	Uhr	min	2,0%	2,1%	0,0%	2,0%
18:00 – 22:00	Uhr	max	7,2%	8,3%	10,5%	7,2%
Nachtzeit						
22:00 – 06:00	Uhr	min	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%
		max	2,2%	5,3%	6,6%	2,3%

Verkehrsaufkommen je Fahrtrichtung | 1 h-Intervall

Querschnitt	Fahrtrichtung Süd						Fahrtrichtung Nord						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
00:00 - 01:00	14	0	2	0	0	16	20	0	2	0	0	22	34	0	4	0	0	38
01:00 - 02:00	14	0	1	0	1	15	16	0	0	0	0	16	30	0	1	0	1	31
02:00 - 03:00	9	0	1	0	0	10	14	1	2	0	0	17	23	1	3	0	0	27
03:00 - 04:00	17	0	1	0	0	18	16	0	3	0	1	19	33	0	4	0	1	37
04:00 - 05:00	56	1	7	0	0	64	28	2	3	2	1	35	84	3	10	2	1	99
05:00 - 06:00	186	6	1	2	2	195	116	7	7	3	0	133	302	13	8	5	2	328
06:00 - 07:00	233	5	4	0	0	242	248	8	7	4	1	267	481	13	11	4	1	509
07:00 - 08:00	437	11	9	3	0	460	431	12	9	5	0	457	868	23	18	8	0	917
08:00 - 09:00	419	9	3	6	0	437	422	10	7	2	1	441	841	19	10	8	1	878
09:00 - 10:00	441	8	4	3	0	456	446	4	8	4	0	462	887	12	12	7	0	918
10:00 - 11:00	443	7	12	5	0	467	522	6	9	3	1	540	965	13	21	8	1	1.007
11:00 - 12:00	484	7	10	3	3	504	488	7	10	4	0	509	972	14	20	7	3	1.013
12:00 - 13:00	399	8	5	3	0	415	531	5	4	3	0	543	930	13	9	6	0	958

Querschnitt	Fahrtrichtung Süd						Fahrtrichtung Nord						Gesamter Straßenquerschnitt					
	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe	Leicht- verkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Zeit	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz	Krad, Pkw, Lfw	Bus	Lkw	LkwA, SZM	Rad	Kfz
13:00 – 14:00	484	10	6	1	0	501	466	5	7	3	0	481	950	15	13	4	0	982
14:00 – 15:00	478	6	8	0	0	492	526	7	8	3	1	544	1.004	13	16	3	1	1.036
15:00 – 16:00	576	10	4	1	0	591	567	6	3	1	0	577	1.143	16	7	2	0	1.168
16:00 – 17:00	519	8	1	4	0	532	589	6	5	1	3	601	1.108	14	6	5	3	1.133
17:00 – 18:00	478	8	1	1	1	488	486	7	1	0	0	494	964	15	2	1	1	982
18:00 – 19:00	355	7	3	1	0	366	390	5	3	0	1	398	745	12	6	1	1	764
19:00 – 20:00	223	5	2	1	0	231	284	5	2	0	0	291	507	10	4	1	0	522
20:00 – 21:00	173	4	1	1	0	179	213	4	1	1	0	219	386	8	2	2	0	398
21:00 – 22:00	121	4	0	0	1	125	159	6	1	0	0	166	280	10	1	0	1	291
22:00 – 23:00	87	3	1	1	1	92	149	3	1	0	4	153	236	6	2	1	5	245
23:00 – 24:00	47	1	0	0	0	48	67	0	0	1	0	68	114	1	0	1	0	116
Summe	6.693	128	87	36	9	6.944	7.194	116	103	40	14	7.453	13.887	244	190	76	23	14.397
		215						219						434				
Anteil in %	96,4%	1,8%	1,3%	0,5%		100,0%	96,5%	1,6%	1,4%	0,5%		100,0%	96,5%	1,7%	1,3%	0,5%		100,0%
		3,1%						2,9%						3,0%				

3.3.5 Durchschnittlicher (werk-)täglicher Verkehr

DTV_w | Rauener Straße

Ort..... Fürstenwalde/Spree

Straße..... Rauener Straße

Zähldatum..... 16.07.2024

Zählmonat..... Juli

Stundengruppe..... 00:00 – 24:00

Ergebnis der Verkehrszählung

		Kfz	SV
[01] Summe Verkehrsaufkommen der Stundengruppe	Kfz	7.187	222
[02] Summe Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde	Kfz/h	512	12

Hochrechnungsfaktoren für den Tagesverkehr

[03] Hochrechnungsfaktor für den Tagesverkehr im jeweiligen Zeitbereich Hrf _{Kfz}	00:00 – 24:00	1	1
---	---------------	---	---

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[04] Tagesverkehr	Kfz/24 h	7.187	222
[05] Saisonfaktor des DTV _{w5}	-	0,98	0,96
[06] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr DTV _{w5}	Kfz/24 h	7.043	213
[07] DTV _{w5} gerundet	Kfz/24 h	7.100	220
[08] SV-Anteil am DTV _{w5}	%	-	3

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[09] Wochenfaktoren für den DTV	-	0,88	0,80
[10] Saisonfaktor des DTV	-	0,97	0,92
[11] Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV	Kfz/24 h	6.135	163
[12] DTV gerundet	Kfz/24 h	6.200	170
[13] SV-Anteil am DTV	%	-	3

Hochrechnungsverfahren nach: Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten | Heft 1007 | Bonn | Dezember 2008.

DTV_w | Lange Straße

Ort..... Fürstenwalde/Spree

Straße..... Lange Straße

Zähldatum..... 16.07.2024

Zählmonat..... Juli

Stundengruppe..... 00:00 – 24:00

Ergebnis der Verkehrszählung

		Kfz	SV
[01] Summe Verkehrsaufkommen der Stundengruppe	Kfz	3.761	87
[02] Summe Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde	Kfz/h	331	9

Hochrechnungsfaktoren für den Tagesverkehr

[03] Hochrechnungsfaktor für den Tagesverkehr im jeweiligen Zeitbereich Hrf _{Kfz}	00:00 – 24:00	1	1
---	---------------	---	---

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[04] Tagesverkehr	Kfz/24 h	3.761	87
[05] Saisonfaktor des DTV _{w5}	-	0,98	0,96
[06] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr DTV _{w5}	Kfz/24 h	3.686	84
[07] DTV _{w5} gerundet	Kfz/24 h	3.700	90
[08] SV-Anteil am DTV _{w5}	%	-	2

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[09] Wochenfaktoren für den DTV	-	0,91	0,85
[10] Saisonfaktor des DTV	-	0,97	0,92
[11] Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV	Kfz/24 h	3.320	68
[12] DTV gerundet	Kfz/24 h	3.400	70
[13] SV-Anteil am DTV	%	-	2

Hochrechnungsverfahren nach: Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten | Heft 1007 | Bonn | Dezember 2008.

DTV_w | August-Bebel-Straße

Ort..... Fürstenwalde/Spree

Straße..... August-Bebel-Straße

Zähldatum..... 16.07.2024

Zählmonat..... Juli

Stundengruppe..... 00:00 – 24:00

Ergebnis der Verkehrszählung

		Kfz	SV
[01] Summe Verkehrsaufkommen der Stundengruppe	Kfz	14.397	510
[02] Summe Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde	Kfz/h	1.036	32

Hochrechnungsfaktoren für den Tagesverkehr

[03] Hochrechnungsfaktor für den Tagesverkehr im jeweiligen Zeitbereich Hrf _{Kfz}	00:00 – 24:00	1	1
---	---------------	---	---

Ermittlung des durchschnittlich werktäglichen Verkehrs

[04] Tagesverkehr	Kfz/24 h	14.397	510
[05] Saisonfaktor des DTV _{w5}	-	0,98	0,96
[06] Durchschnittlich werktäglicher Verkehr DTV _{w5}	Kfz/24 h	14.109	490
[07] DTV _{w5} gerundet	Kfz/24 h	14.200	490
[08] SV-Anteil am DTV _{w5}	%	-	3

Ermittlung des durchschnittlich täglichen Verkehrs

[09] Wochenfaktoren für den DTV	-	0,90	0,82
[10] Saisonfaktor des DTV	-	0,97	0,92
[11] Durchschnittlich täglicher Verkehr DTV	Kfz/24 h	12.569	385
[12] DTV gerundet	Kfz/24 h	12.600	390
[13] SV-Anteil am DTV	%	-	3

Hochrechnungsverfahren nach: Bundesministerium für Verkehr Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Hochrechnungsverfahren für Kurzzeitmessungen auf Hauptverkehrsstraßen in Großstädten | Heft 1007 | Bonn | Dezember 2008.

3.4 Schallparameter | Analyse-Nullfall

Zeitbereich	Querschnitt Lange Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	15,4	0,60	3,7%	0,1	1,8%	16,1
M_T 06:00 – 22:00	200,4	3,7	1,8%	0,3	0,1%	204,4
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	3.330,0	64,4	1,9%	5,6	0,2%	3.400

Zeitbereich	Querschnitt August-Bebel-Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	94,1	5,35	5,3%	0,9	0,9%	100,3
M_T 06:00 – 22:00	716,1	18,1	2,5%	3,2	0,4%	737,4
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	12.210,0	331,9	2,6%	58,1	0,5%	12.600

Zeitbereich	Querschnitt Rauener Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	45,3	1,24	2,6%	0,8	1,6%	47,4
M_T 06:00 – 22:00	354,2	8,0	2,2%	1,6	0,4%	363,8
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	6.030,0	138,6	2,2%	31,4	0,5%	6.200

3.5 Schallparameter | Analyse-Planfall

Zeitbereich	Querschnitt Lange Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	21,3	0,8	3,5%	0,1	0,6%	22,2
M_T 06:00 – 22:00	277,5	4,8	1,7%	0,4	0,1%	282,6
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	4.610,0	82,8	1,8%	7,2	0,2%	4.700

Zeitbereich	Querschnitt August-Bebel-Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	99,3	5,6	5,3%	0,9	0,9%	106
M_T 06:00 – 22:00	756,0	19,0	2,4%	3,4	0,4%	778
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	12.890,0	348,9	2,6%	61,1	0,5%	13.300

Zeitbereich	Querschnitt Rauener Straße					
	Leichtverkehr	Lkw1		Lkw2		Summe
Tag- / Nachtbereich	Kfz/h	Lkw/h	$p_{1T/N}$	Lkw/h	$p_{2T/N}$	Kfz/h
M_N 22:00 – 06:00	50,5	1,4	2,6%	0,9	1,6%	53
M_T 06:00 – 22:00	394,1	9,0	2,2%	1,8	0,4%	405
Gesamter Tageszeitraum	Kfz/24 h	Lkw/24 h	p_1	Lkw/24 h	p_2	[Kfz/24 h]
00:00 – 24:00 h	6.710,0	154,9	2,2%	35,1	0,5%	6.900

4 Leistungsfähigkeit

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage	
Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)	
QSV	Mittlere Wartezeit t_w [s]
A	≤ 20
B	≤ 35
C	≤ 50
D	≤ 70
E	> 70
F	_____ ¹⁾
¹⁾ Die Stufe ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt.	
Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:	
Stufe A:	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
Stufe B:	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
Stufe C:	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
Stufe D:	Die Wartezeiten für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kraftfahrzeugverkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
Stufe E:	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
Stufe F:	Die Wartezeiten sind sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

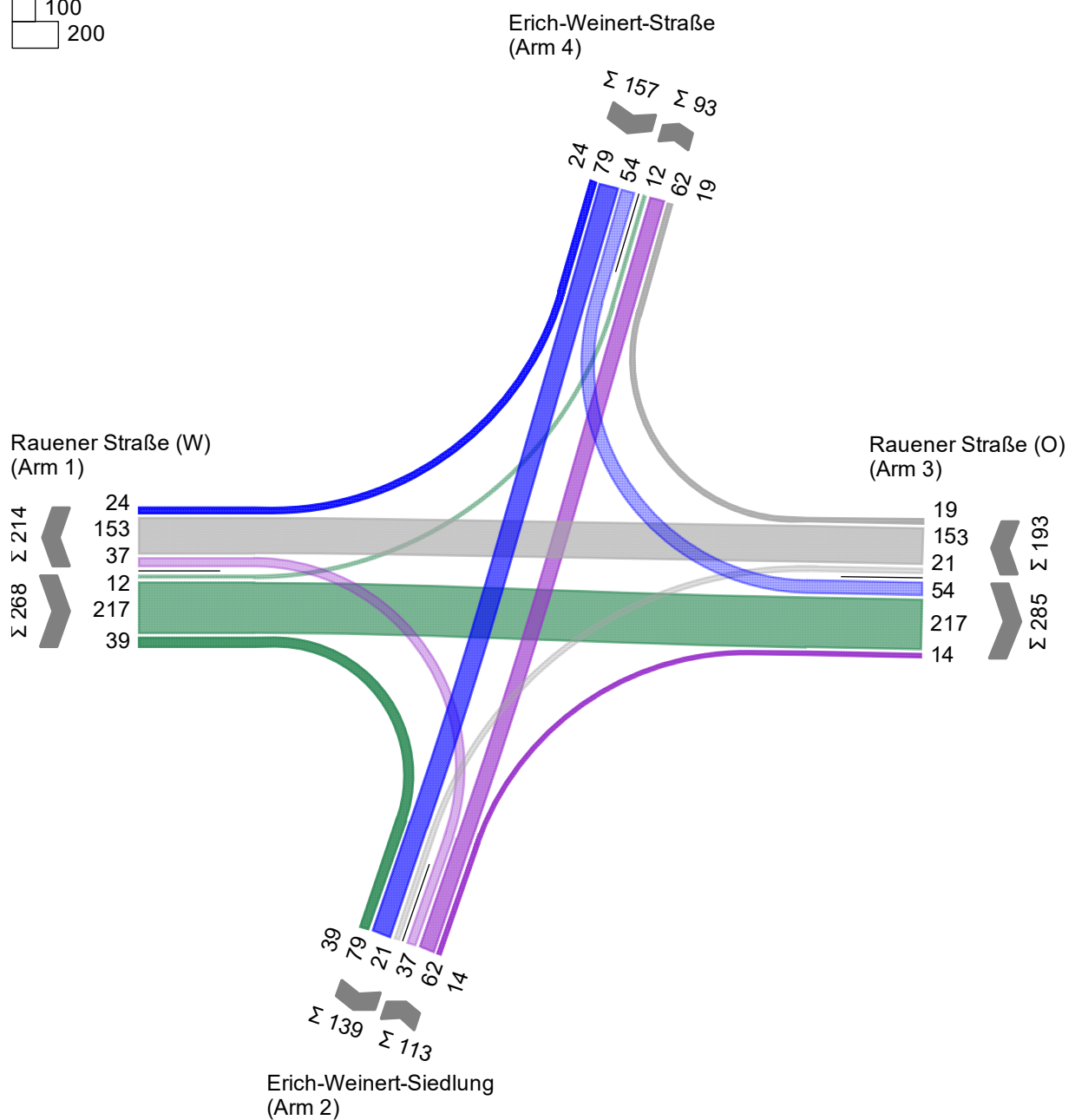
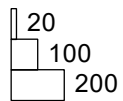
Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage				
Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)				
QSV	Mittlere Wartezeit t_w [s]			
	Regelung durch Vorfahrtsbeschilderung		Regelung »rechts vor links« Kraftfahrzeugverkehr	
	Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn	Radverkehr auf Radverkehrsanlagen und Fußgänger	Kreuzung	Einmündung
A	≤ 10	≤ 5	≤ 10	≤ 10
B	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
C	≤ 30	≤ 15	≤ 15	≤ 15
D	≤ 45	≤ 25	≤ 20	≤ 15
E	≥ 45	≥ 35	≥ 25	≥ 20
F	$\geq 1)$	> 35	$> 25^{2)}$	$> 20^{2)}$
¹⁾ Die Stufe ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt.				
²⁾ In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart »rechts vor links« nicht mehr				
Die einzelnen Qualitätsstufen bedeuten:				
Stufe A:	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.			
Stufe B:	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.			
Stufe C:	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.			
Stufe D:	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.			
Stufe E:	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.			
Stufe F:	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärke im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.			

4.1 Verkehrsqualität im Analyse-Nullfall

4.1.1 KP1 | Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Vormittag (07:00 - 08:00 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		39	217	12
2	37		14	62
3	153	21		19
4	24	79	54	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:00 - 08:00 Uhr)

MIV - SZP2 (TU=60) - Spitzenstunde am Vormittag (07:00 - 08:00 Uhr)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tr [s]	ta [s]	ts [s]	fa [s]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	ts [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nk [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	25	26	35	0,433	261	4,350	1,856	1940	815	14	0,271	3,186	6,205	38,533		-	0,320	12,856	A	
2	1		K5	17	18	43	0,300	105	1,750	1,826	1972	520	9	0,143	1,505	3,580	21,781		-	0,202	18,199	A	
3	1		K4	25	26	35	0,433	192	3,200	1,906	1889	744	12	0,198	2,357	4,953	30,758		-	0,258	13,222	A	
4	1		K2	17	18	43	0,300	100	1,667	1,854	1942	583	10	0,117	1,347	3,310	20,456		-	0,172	16,222	A	
	2		K2	17	18	43	0,300	54	0,900	2,000	1800	412	7	0,084	0,799	2,311	15,405	60,000	-	0,131	19,119	A	
Knotenpunktssummen:								712				3074											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,251	14,690		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

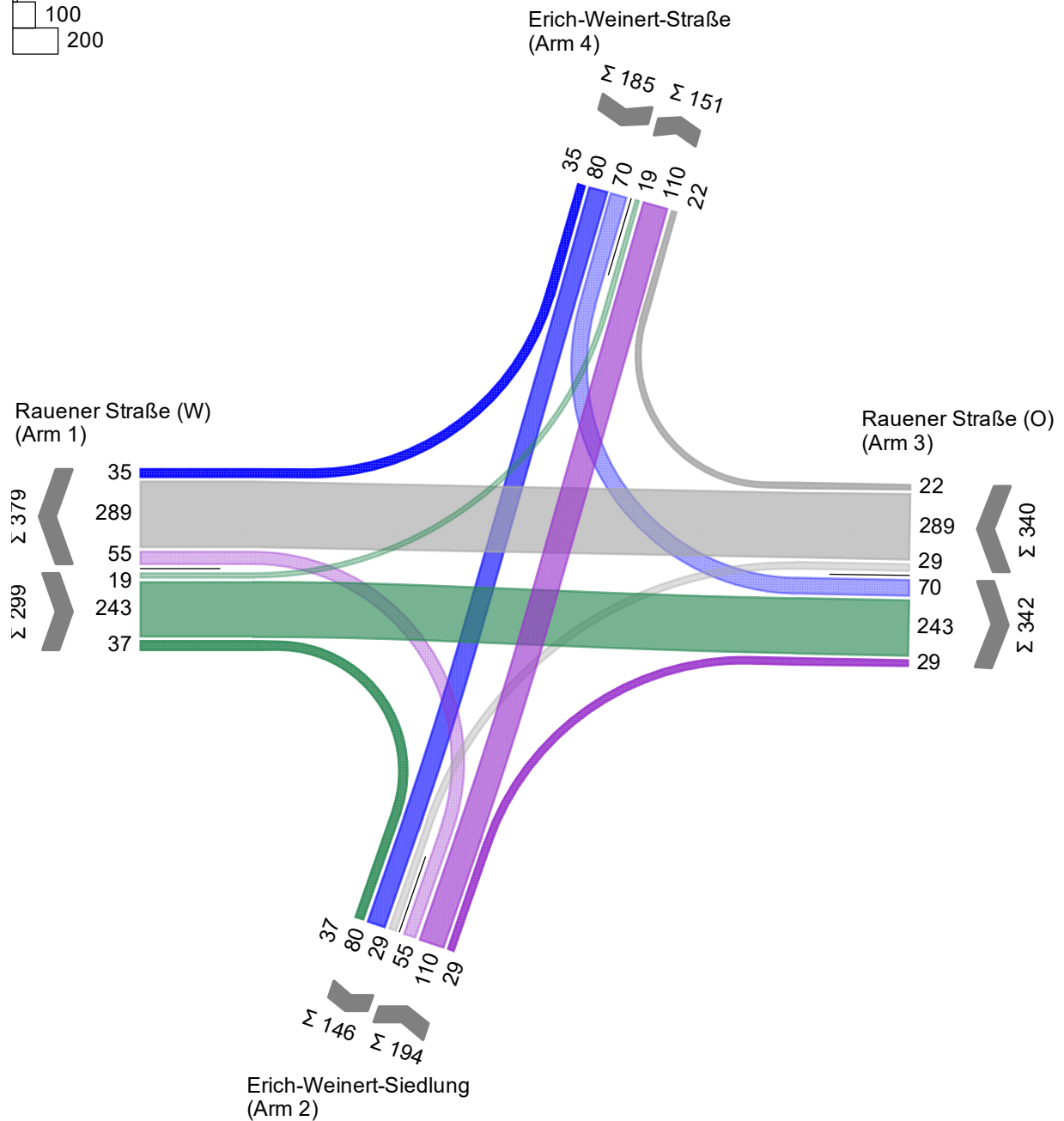
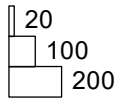
Fußgängerverkehr - SZP2 (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F1	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
2	Furt 1	F4	Einzelne Furt	-	35				35,000	B	
3	Furt 1	F3	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
4	Furt 1	F2	Einzelne Furt	-	34				34,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tr	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
ts	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
Nge	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
Nms	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
Nms,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
Nms,95>nk	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		37	243	19
2	55		29	110
3	289	29		22
4	35	80	70	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 – 16:30 Uhr)

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _B [s/Kfz]	q _S [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n _C [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	L _K [m]	N _{MS,95>n_K} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	25	26	35	0,433	296	4,933	1,841	1955	796	13	0,345	3,792	7,085	43,700		-	0,372	13,992	A	
2	1		K5	17	18	43	0,300	178	2,967	1,831	1966	524	9	0,298	2,690	5,464	33,571		-	0,340	19,775	A	
3	1		K4	25	26	35	0,433	332	5,533	1,853	1943	779	13	0,439	4,436	7,998	49,140		-	0,426	15,011	A	
4	1		K2	17	18	43	0,300	107	1,783	1,812	1987	596	10	0,123	1,443	3,475	21,059		-	0,180	16,282	A	
	2		K2	17	18	43	0,300	70	1,167	1,838	1959	403	7	0,118	1,079	2,836	17,373	60,000	-	0,174	20,670	B	
Knotenpunktsummen:								983				3098											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,338	16,120		
TU = 60 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP2 (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s 1} [s]	t _{w 1, Insel} [s]	t _{s 2} [s]	t _{w 2, Insel} [s]	t _{w max} [s]	QSV	Bemerkung
1	1 (1)	F1	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
2	1 (2)	F4	Einzelne Furt	-	35				35,000	B	
3	1 (3)	F3	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
4	1 (4)	F2	Einzelne Furt	-	34				34,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t _B	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _S	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n _C	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L _K	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>n_K}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s 1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w 1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s 2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w 2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{w max}	Max. Wartezeit	[s]

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:00 - 08:00 Uhr)



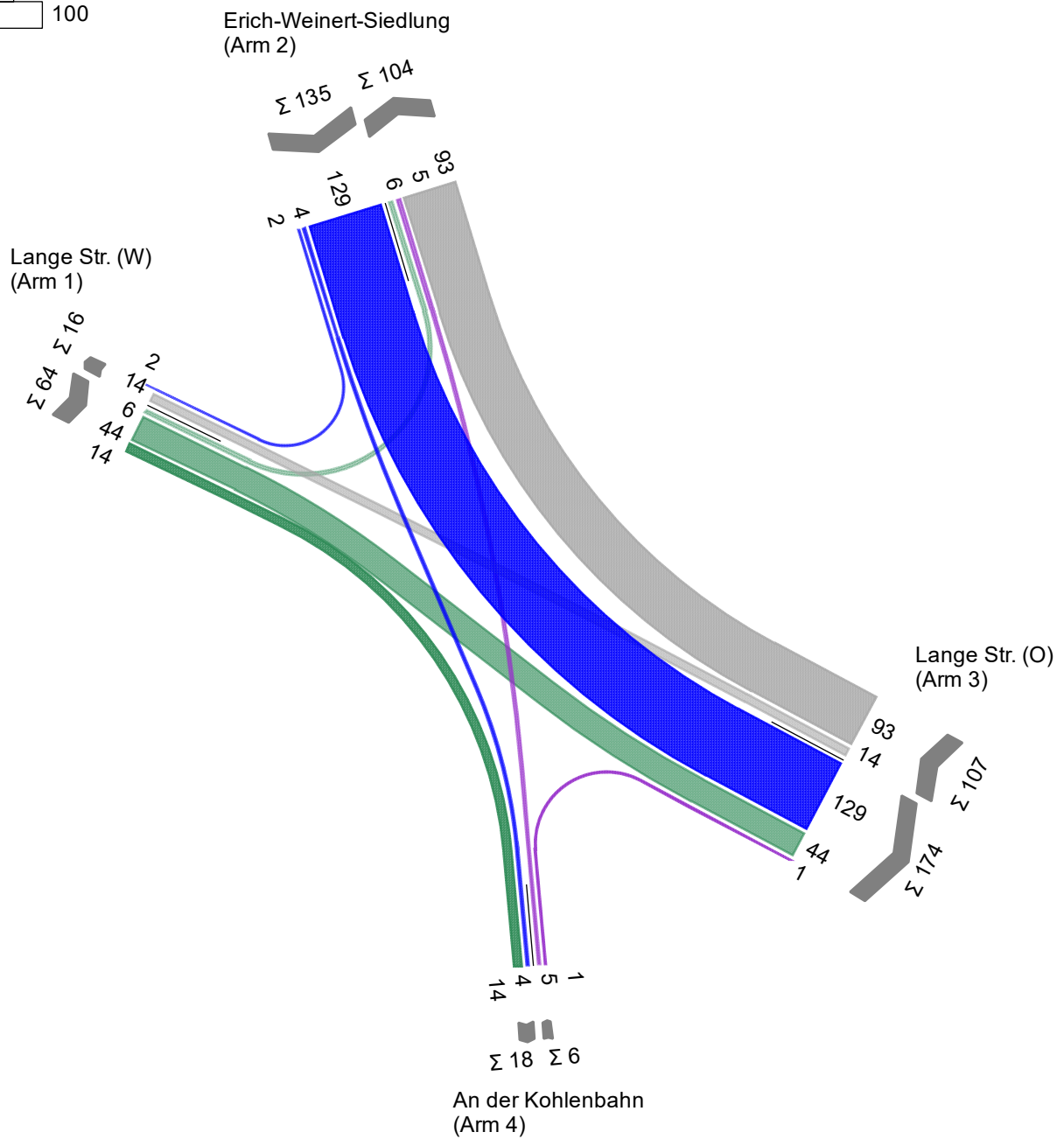
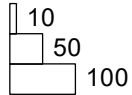
HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30 Uhr)



4.1.2 KP2 | Lange Straße / Erich-Weinert-Siedlung - An der Kohlenbahn

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Vormittag (07:15 - 08:15 Uhr)

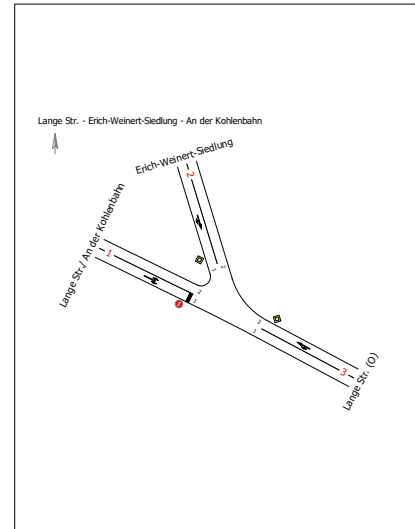
von\nach	1	2	3	4
1		6	44	14
2	2		129	4
3	14	93		
4		5	1	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:15 - 08:15 Uhr)

Bewertungsmethode : HBS 2015
 Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
 Lage des Knotenpunktes : Innerorts
 Belastung : Spitzenstunde am Vormittag (07:15 - 08:15)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

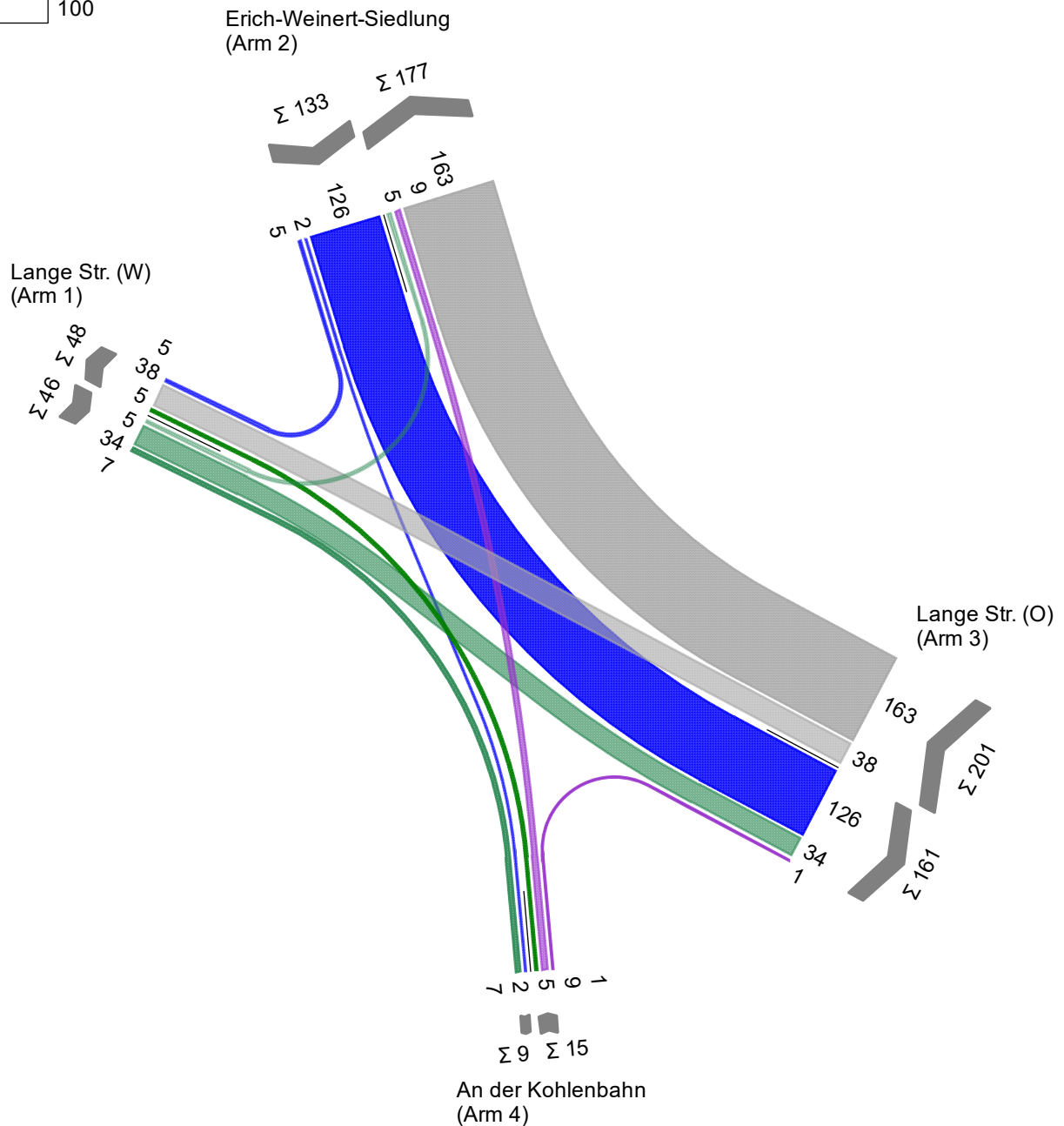
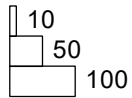


Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	135,0	135,5	1.800,0	1.793,0	0,075	1.658,0	2,2	A
		2 → 1	3	6,0	4,0	1.600,0	2.399,0	0,003	2.393,0	1,5	A
1	B	1 → 2	4	11,0	8,5	683,0	883,5	0,012	872,5	4,1	A
		1 → 3	6	45,0	44,0	793,5	811,5	0,055	766,5	4,7	A
3	C	3 → 1	7	14,0	14,0	1.095,0	1.095,0	0,013	1.081,0	3,3	A
		3 → 2	8	93,0	92,5	1.800,0	1.809,0	0,051	1.716,0	2,1	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	56,0	52,5	783,5	835,5	0,067	779,5	4,6	A
3	C	-	7+8	107,0	106,5	1.800,0	1.809,0	0,059	1.702,0	2,1	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten
 q : Belastung
 C : Kapazität
 x : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 t_w : Mittlere Wartezeit

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30 Uhr)

von\nach	1	2	3	4
1		5	34	7
2	5		126	2
3	38	163		
4	5	9	1	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30 Uhr)

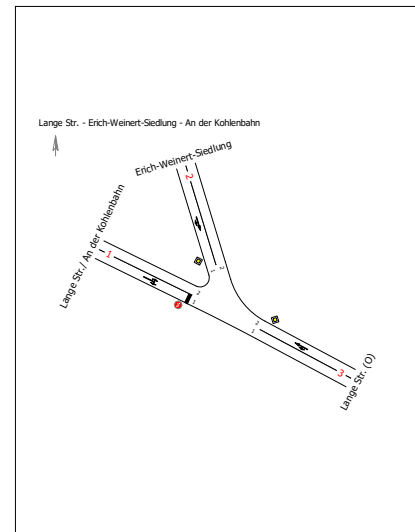
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4 6
2	A		Vorfahrtsstraße	2 3
3	C		Vorfahrtsstraße	7 8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	126,0	124,5	1.800,0	1.822,0	0,069	1.696,0	2,1	A
		2 → 1	3	7,0	6,5	1.600,0	1.722,5	0,004	1.715,5	2,1	A
1	B	1 → 2	4	14,0	9,5	598,5	881,5	0,016	867,5	4,2	A
		1 → 3	6	35,0	33,5	801,0	837,0	0,042	802,0	4,5	A
3	C	3 → 1	7	38,0	37,0	1.105,0	1.134,5	0,033	1.096,5	3,3	A
		3 → 2	8	163,0	163,5	1.800,0	1.794,5	0,091	1.631,5	2,2	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	49,0	43,0	741,5	844,5	0,058	795,5	4,5	A
3	C	-	7+8	201,0	200,5	1.800,0	1.803,5	0,111	1.602,5	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:15 - 08:15 Uhr)



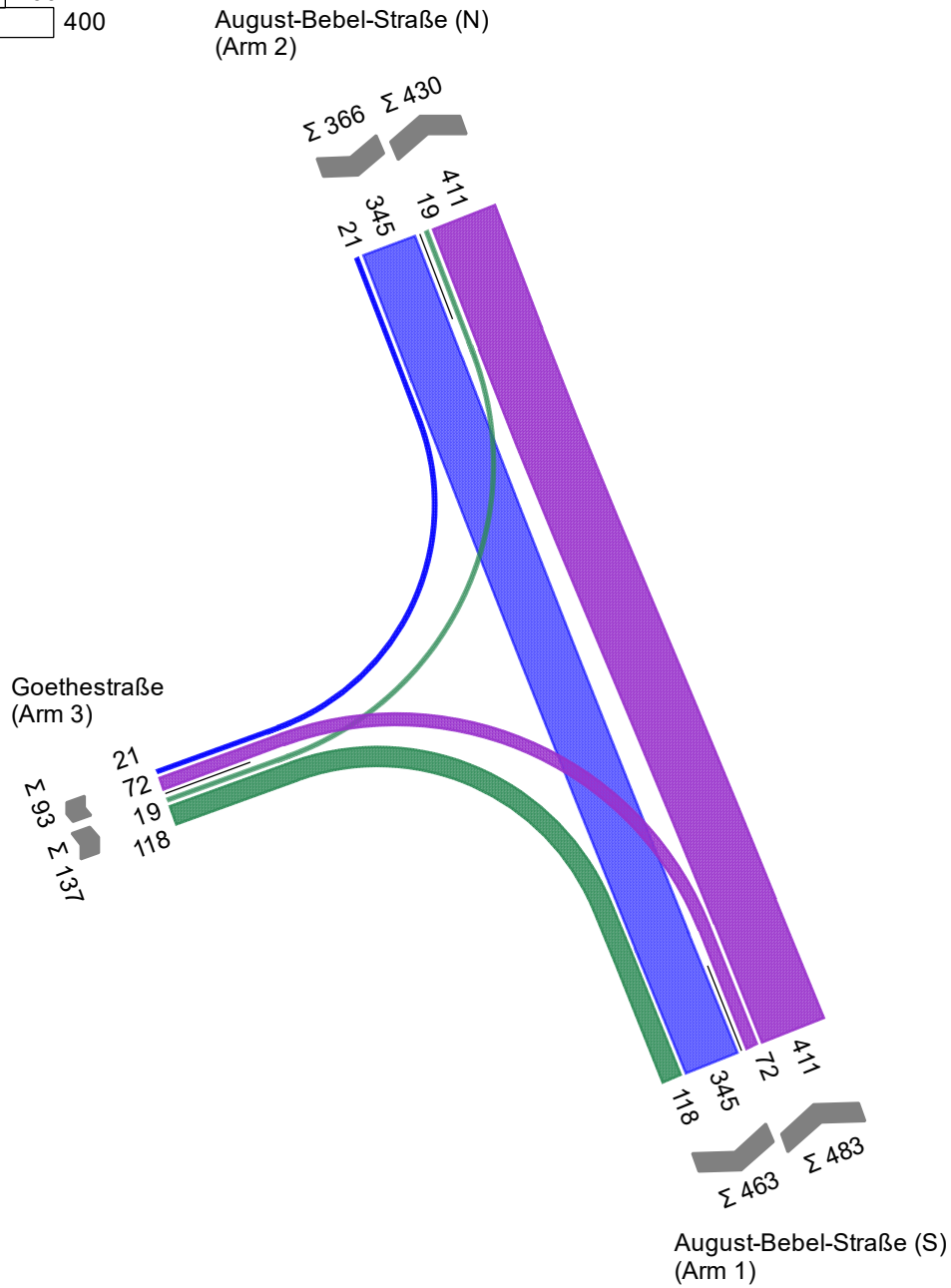
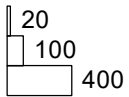
HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:30 - 16:30 Uhr)



4.1.3 KP3 | August-Bebel-Straße / Goethestraße

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Vormittag (07:30 - 08:30 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		411	72
2	345		21
3	118	19	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:30 - 08:30 Uhr)

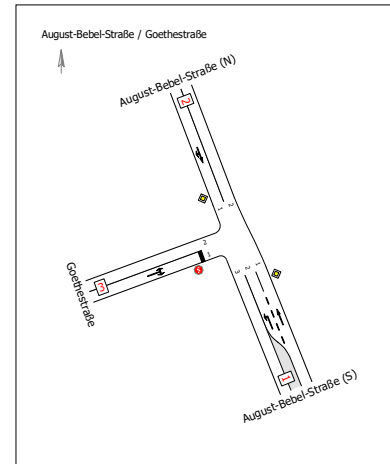
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Vormittag (07:30 - 08:30)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	345,0	353,0	1.800,0	1.759,0	0,196	1.414,0	2,5	A
		2 → 3	3	21,0	21,0	1.600,0	1.600,0	0,013	1.579,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	19,0	19,0	296,0	296,0	0,064	277,0	13,0	B
		3 → 1	6	118,0	122,5	625,0	602,0	0,196	484,0	7,4	A
1	C	1 → 3	7	72,0	74,5	847,5	819,0	0,088	747,0	4,8	A
		1 → 2	8	411,0	420,5	1.800,0	1.759,5	0,234	1.348,5	2,7	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	137,0	141,5	544,0	526,5	0,260	389,5	9,2	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

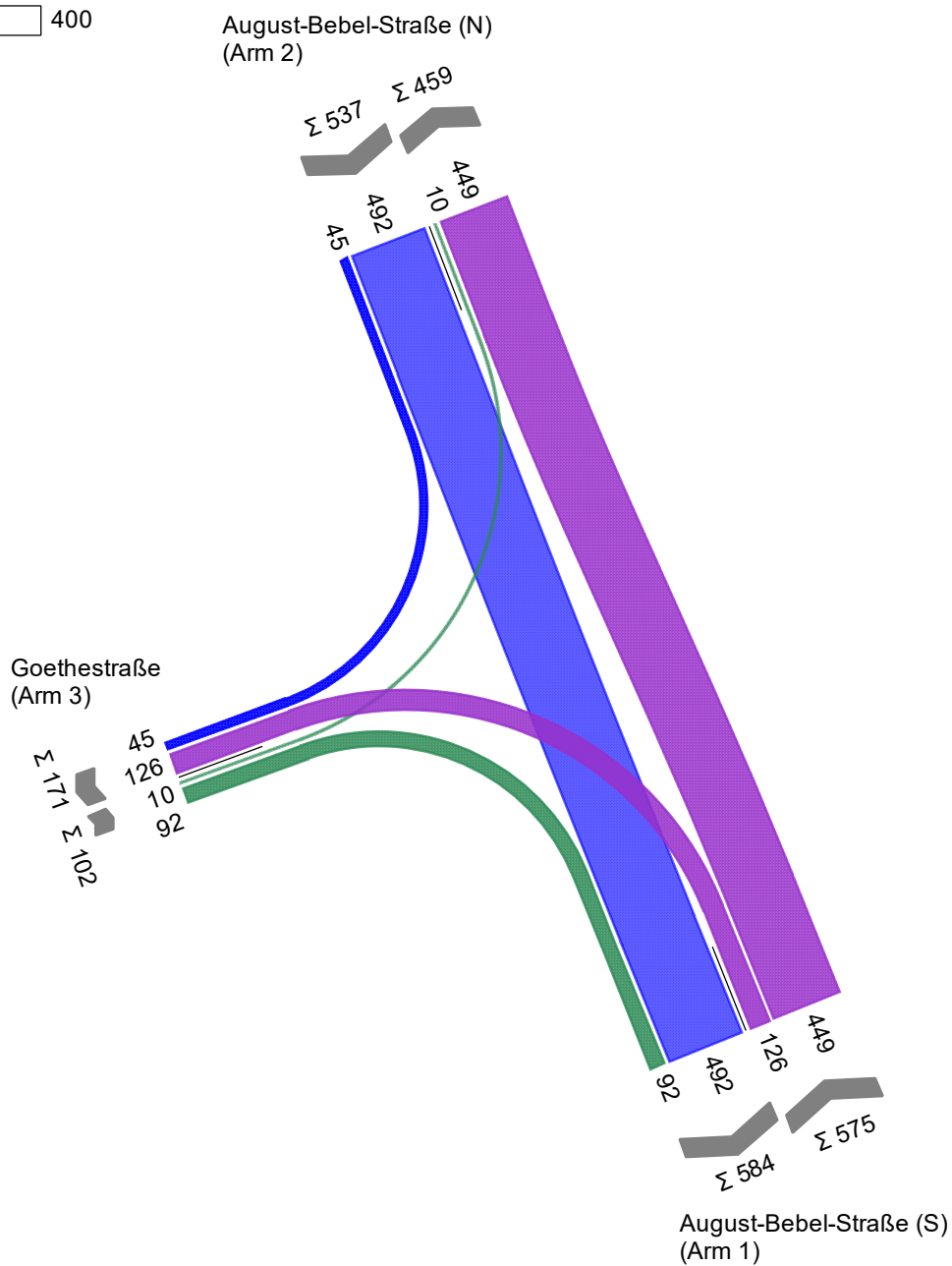
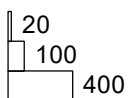
x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

Strombelastungsplan | Spitzenstunde am Nachmittag (15:15 - 16:15 Uhr)

von\nach	1	2	3
1		449	126
2	492		45
3	92	10	



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:15 – 16:15 Uhr)

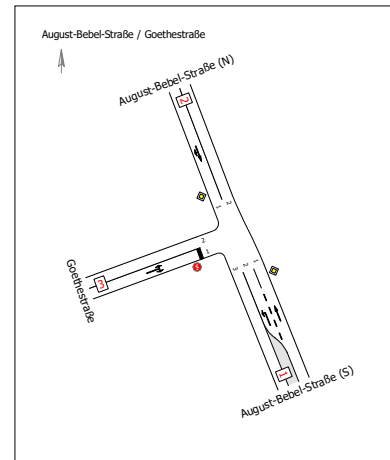
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Nachmittag (15:15 – 16:15)

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	492,0	497,0	1.800,0	1.782,0	0,276	1.290,0	2,8	A
		2 → 3	3	45,0	44,5	1.600,0	1.618,0	0,028	1.573,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	10,0	10,0	192,5	192,5	0,052	182,5	19,7	B
		3 → 1	6	92,0	94,0	525,0	514,0	0,179	422,0	8,5	A
1	C	1 → 3	7	126,0	127,0	697,5	692,0	0,182	566,0	6,4	A
		1 → 2	8	449,0	451,5	1.800,0	1.790,0	0,251	1.341,0	2,7	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	102,0	104,0	450,0	441,5	0,231	339,5	10,6	B
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

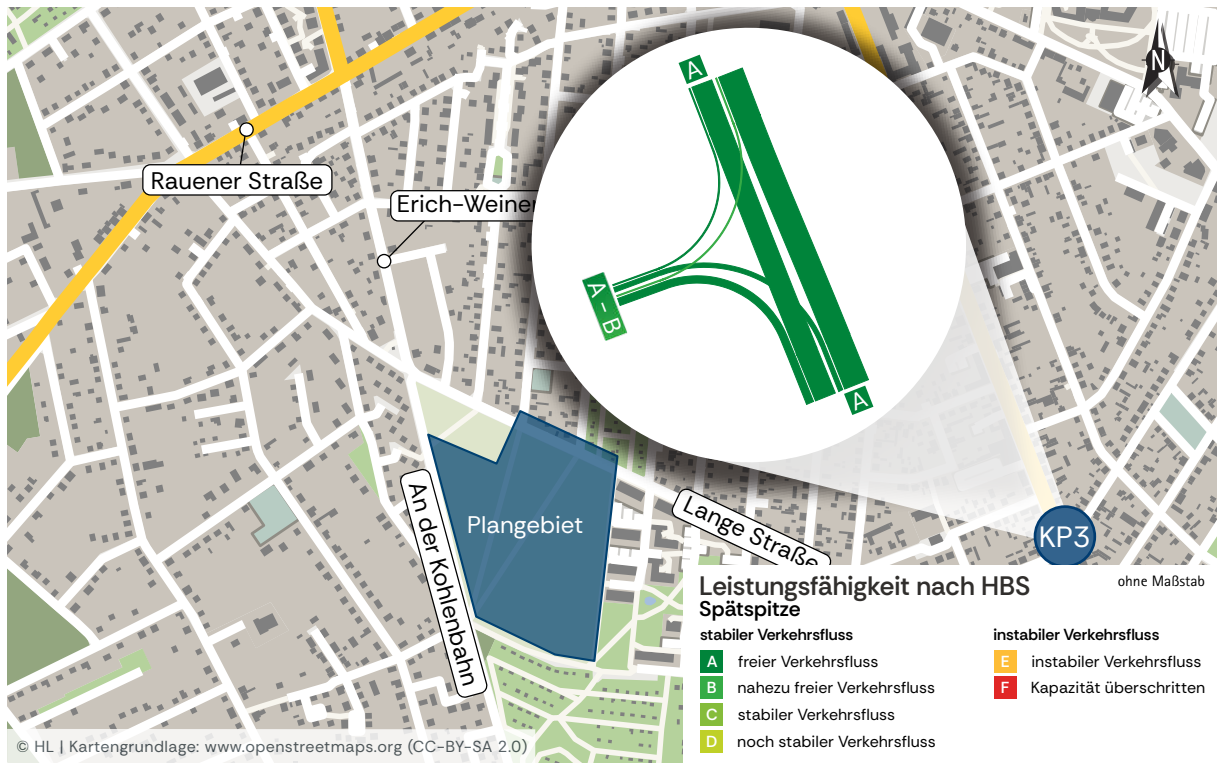
C : Kapazität

x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag (07:30 - 08:30 Uhr)



HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag (15:15 - 16:15 Uhr)



4.2 Verkehrsqualität im Analyse-Planfall

4.2.1 KP1 | Rauener Straße / Erich-Weinert-Straße

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag

MIV - SZP2 (TU=60) - Spitzenstunde am Vormittag | Analyse-Planfall

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	tf [s]	ta [s]	ts [s]	fa [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	tb [s/Kfz]	qs [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	Nge [Kfz]	Nms [Kfz]	Nms,95 [Kfz]	Lx [m]	LK [m]	Nms,95>nK [-]	x	tw [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	25	26	35	0,433	301	5,017	1,854	1942	812	14	0,344	3,795	7,090	43,986		-	0,371	13,516	A	
2	1		K5	17	18	43	0,300	121	2,017	1,823	1975	514	9	0,174	1,763	4,009	24,343		-	0,235	18,716	A	
3	1		K4	25	26	35	0,433	221	3,683	1,897	1898	737	12	0,246	2,794	5,621	34,873		-	0,300	13,881	A	
4	1		K2	17	18	43	0,300	116	1,933	1,847	1949	585	10	0,139	1,578	3,703	22,796		-	0,198	16,483	A	
	2		K2	17	18	43	0,300	62	1,033	2,018	1784	401	7	0,103	0,933	2,567	17,266	60,000	-	0,155	19,595	A	
Knotenpunktsummen:								821				3049											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,291	15,259		
TU = 60 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																							

Fußgängerverkehr - SZP2 (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	ts 1 [s]	tw 1, Insel [s]	ts 2 [s]	tw 2, Insel [s]	tw max [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F1	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
2	Furt 1	F4	Einzelne Furt	-	35				35,000	B	
3	Furt 1	F3	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
4	Furt 1	F2	Einzelne Furt	-	34				34,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
tf	Freigabezeit	[s]
ta	Abflusszeit	[s]
ts	Sperrzeit	[s]
fa	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
tb	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
qs	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
Nge	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
Nms	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
Nms,95	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
Lx	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
Nms,95>nK	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
tw	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
ts 1	Sperrzeit 1	[s]
tw 1, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
ts 2	Sperrzeit 2	[s]
tw 2, Insel	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
tw max	Max. Wartezeit	[s]

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag

MIV - SZP2 (TU=60) - Spitzenstunde am Nachmittag | Analyse-Planfall

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t _f [s]	t _a [s]	t _s [s]	f _A [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t _b [s/Kfz]	q _s [Kfz/h]	C [Kfz/h]	nc [Kfz/U]	N _{GE} [Kfz]	N _{MS} [Kfz]	N _{MS,95} [Kfz]	L _x [m]	LK [m]	N _{MS,95>NK} [-]	x	t _w [s]	QSV [-]	Bemerkung
1	1		K1	25	26	35	0,433	317	5,283	1,838	1959	794	13	0,390	4,135	7,574	46,626		-	0,399	14,399	A	
2	1		K5	17	18	43	0,300	191	3,183	1,828	1969	522	9	0,336	2,927	5,820	35,688		-	0,366	20,264	B	
3	1		K4	25	26	35	0,433	355	5,917	1,850	1946	775	13	0,505	4,861	8,590	52,725		-	0,458	15,642	A	
4	1		K2	17	18	43	0,300	114	1,900	1,812	1987	596	10	0,133	1,544	3,645	22,089		-	0,191	16,397	A	
	2		K2	17	18	43	0,300	75	1,250	1,836	1961	397	7	0,131	1,168	2,996	18,336	60,000	-	0,189	21,050	B	
Knotenpunktschritte:								1052				3084											
Gewichtete Mittelwerte:																				0,375	16,574		
				TU = 60 s T = 3600 s Instationsaritätsfaktor = 1,1																			

Fußgängerverkehr - SZP2 (TU=60)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t _{s1} [s]	t _{w1, Insel} [s]	t _{s2} [s]	t _{w2, Insel} [s]	t _{wmax} [s]	QSV	Bemerkung
1	Furt 1	F1	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
2	Furt 1	F4	Einzelne Furt	-	35				35,000	B	
3	Furt 1	F3	Einzelne Furt	-	40				40,000	B	
4	Furt 1	F2	Einzelne Furt	-	34				34,000	B	

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t _f	Freigabezeit	[s]
t _a	Abflusszeit	[s]
t _s	Sperrzeit	[s]
f _A	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	Kfz/U
t _b	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q _s	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
nc	Abflusskapazität pro Umlauf	Kfz/U
N _{GE}	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N _{MS}	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N _{MS,95}	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L _x	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N _{MS,95>NK}	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t _w	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t _{s1}	Sperrzeit 1	[s]
t _{w1, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t _{s2}	Sperrzeit 2	[s]
t _{w2, Insel}	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t _{wmax}	Max. Wartezeit	[s]

4.2.2 KP2 | Lange Straße / Erich-Weinert-Siedlung - An der Kohlenbahn

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag

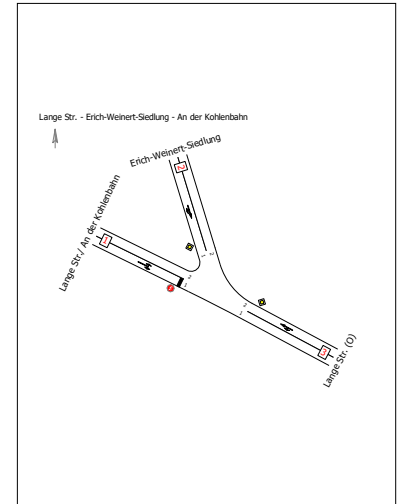
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Vormittag - Analyse-Planfall

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	176,0	176,5	1.800,0	1.795,0	0,098	1.619,0	2,2	A
		2 → 1	3	8,0	5,5	1.600,0	2.327,5	0,003	2.319,5	1,6	A
1	B	1 → 2	4	14,0	11,0	618,5	787,0	0,018	773,0	4,7	A
		1 → 3	6	58,0	56,5	757,5	777,5	0,075	719,5	5,0	A
3	C	3 → 1	7	18,0	18,0	1.042,5	1.042,5	0,017	1.024,5	3,5	A
		3 → 2	8	121,0	120,0	1.800,0	1.815,0	0,067	1.694,0	2,1	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	72,0	67,5	731,0	779,5	0,092	707,5	5,1	A
3	C	-	7+8	139,0	138,0	1.800,0	1.813,0	0,077	1.674,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag

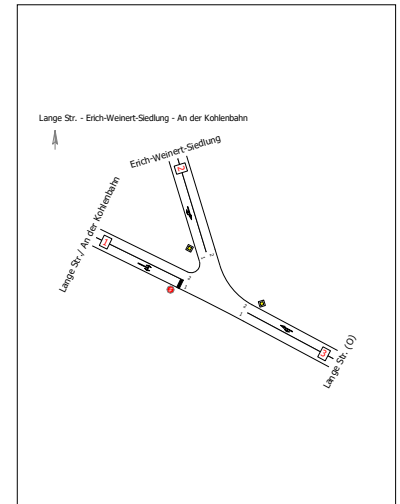
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Nachmittag – Analyse-Planfall

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrsstrom
1	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	C		Vorfahrtsstraße	7
				8



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	151,0	149,0	1.800,0	1.824,0	0,083	1.673,0	2,2	A
		2 → 1	3	8,0	7,5	1.600,0	1.706,5	0,005	1.698,5	2,1	A
1	B	1 → 2	4	17,0	12,0	543,5	770,0	0,022	753,0	4,8	A
		1 → 3	6	42,0	40,0	778,5	817,5	0,051	775,5	4,6	A
3	C	3 → 1	7	46,0	45,0	1.073,0	1.097,0	0,042	1.051,0	3,4	A
		3 → 2	8	196,0	196,5	1.800,0	1.795,5	0,109	1.599,5	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	59,0	52,0	708,0	803,5	0,073	744,5	4,8	A
3	C	-	7+8	242,0	241,5	1.800,0	1.803,5	0,134	1.561,5	2,3	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

4.2.3 KP3 | August-Bebel-Straße / Goethestraße

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Vormittag

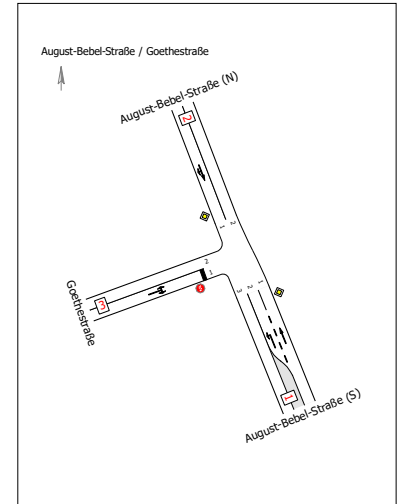
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Vormittag | Analyse-Planfall

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q ^{PE} [Pkw-E/h]	C ^{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	397,0	406,0	1.800,0	1.760,0	0,226	1.363,0	2,6	A
		2 → 3	3	24,0	24,0	1.600,0	1.600,0	0,015	1.576,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	22,0	22,0	246,5	246,5	0,089	224,5	16,0	B
		3 → 1	6	136,0	141,5	589,5	566,5	0,240	430,5	8,4	A
1	C	1 → 3	7	83,0	85,5	796,0	772,5	0,107	689,5	5,2	A
		1 → 2	8	473,0	484,0	1.800,0	1.759,0	0,269	1.286,0	2,8	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	158,0	163,5	496,5	480,0	0,329	322,0	11,2	B
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

t_w : Mittlere Wartezeit

HBS-Bewertung | Spitzenstunde am Nachmittag

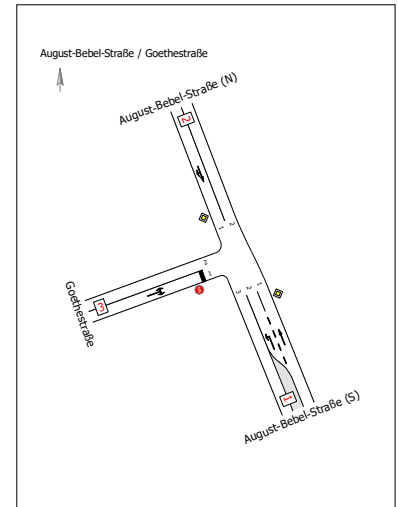
Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Spitzenstunde am Nachmittag | Analyse-Planfall

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	502,0	507,0	1.800,0	1.782,0	0,282	1.280,0	2,8	A
		2 → 3	3	46,0	45,5	1.600,0	1.617,5	0,028	1.571,5	2,3	A
3	B	3 → 2	4	10,0	10,0	186,0	186,0	0,054	176,0	20,5	C
		3 → 1	6	94,0	96,0	519,0	508,0	0,185	414,0	8,7	A
1	C	1 → 3	7	129,0	130,0	689,0	683,5	0,189	554,5	6,5	A
		1 → 2	8	458,0	460,5	1.800,0	1.790,0	0,256	1.332,0	2,7	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	104,0	106,0	444,0	435,5	0,239	331,5	10,9	B
Gesamt QSV											C

PE : Pkw-Einheiten

q : Belastung

C : Kapazität

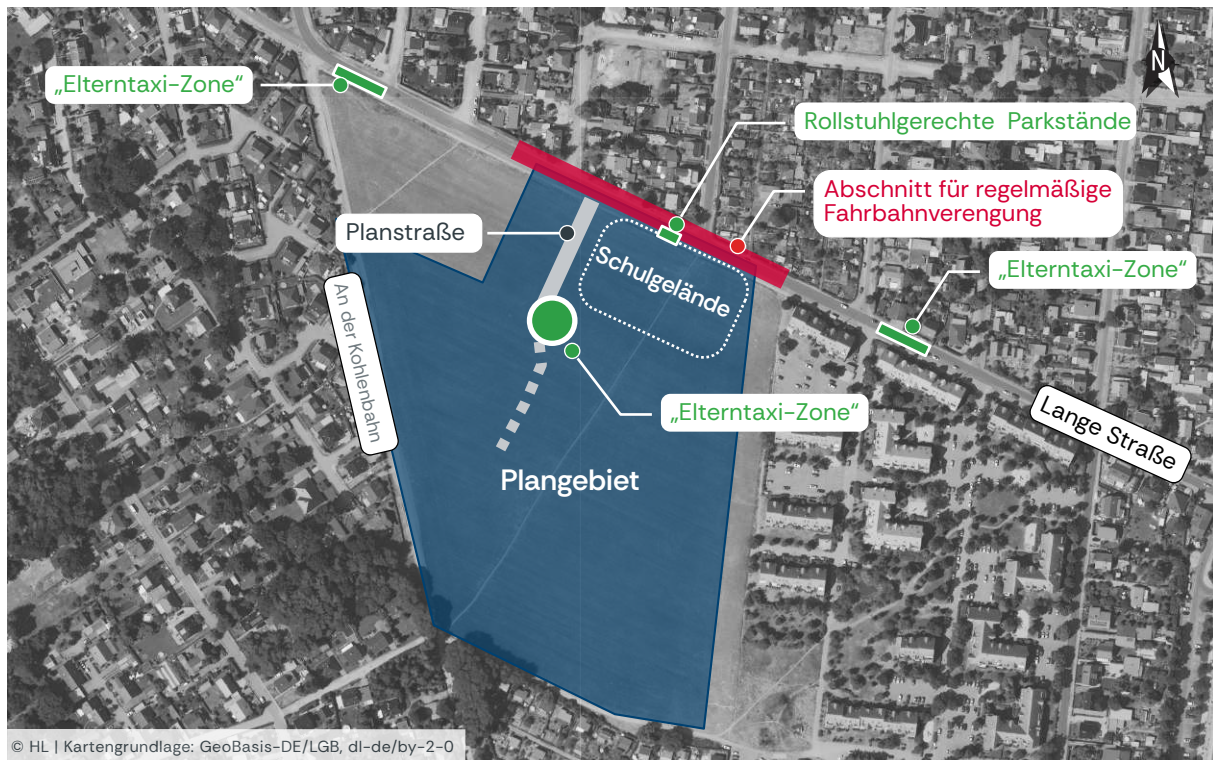
x : Auslastungsgrad

R : Kapazitätsreserve

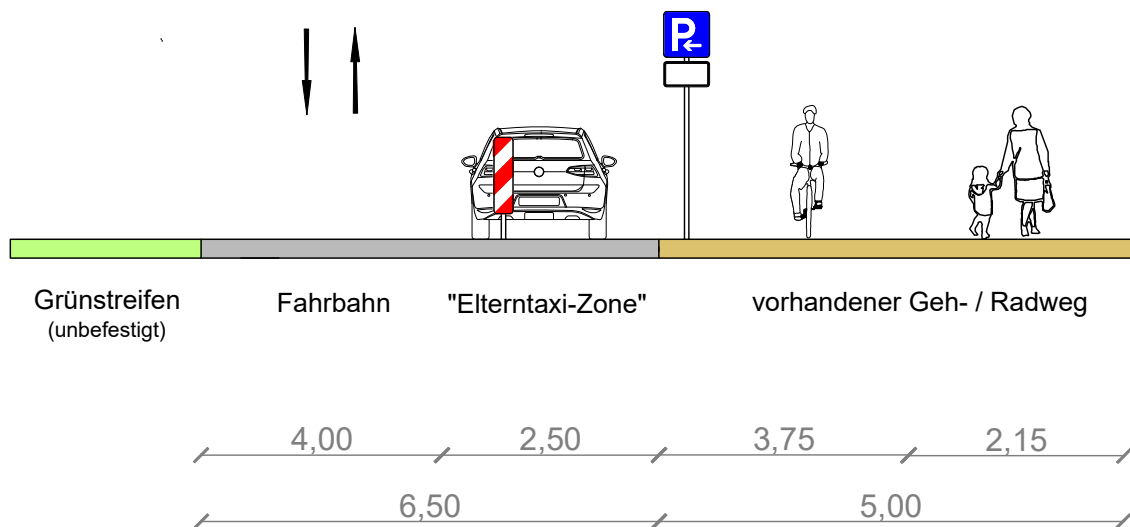
t_w : Mittlere Wartezeit

5 Anforderungen an die Erschließung

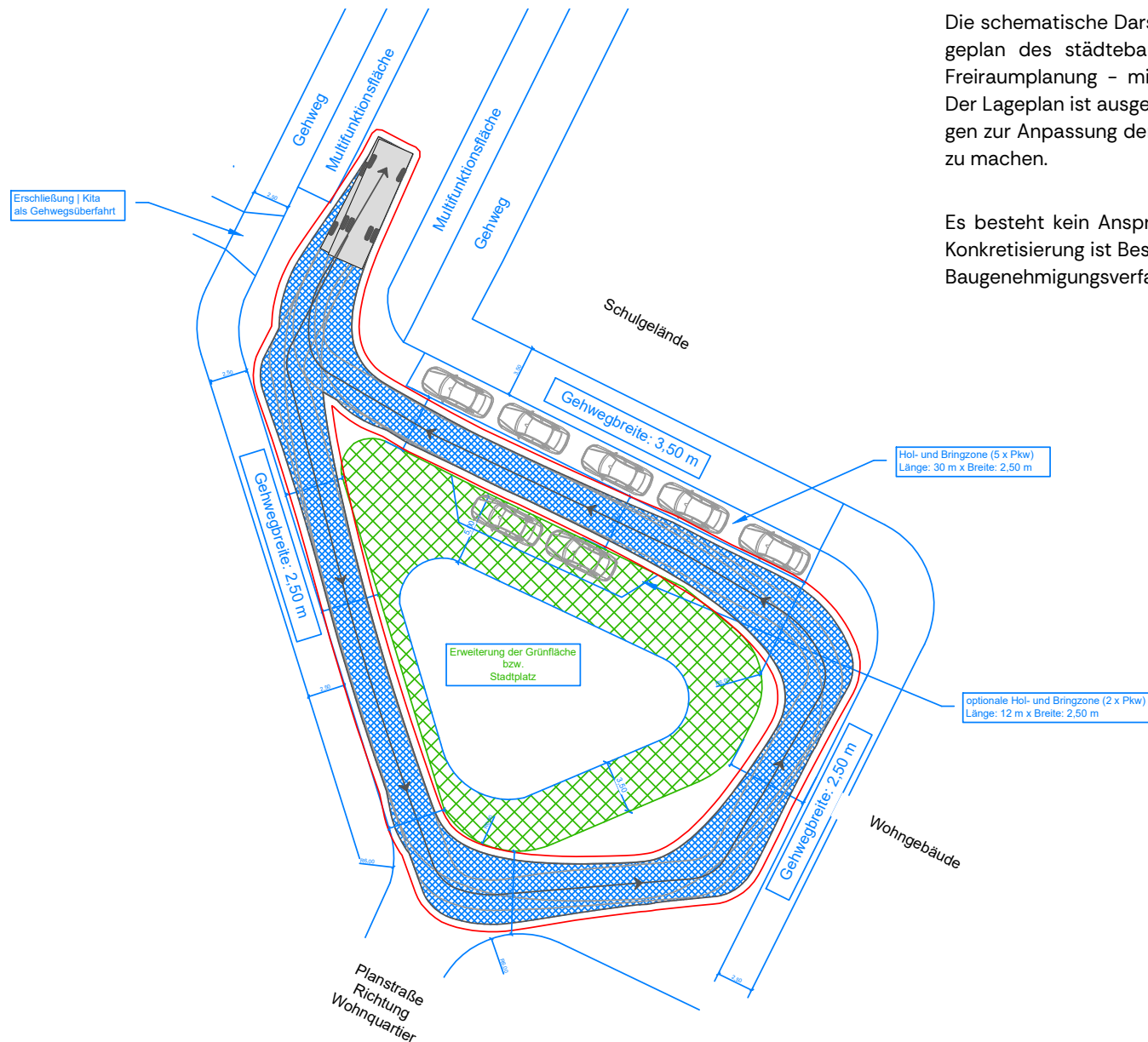
5.1 Lage der Maßnahmen für den Hol- und Bringverkehr



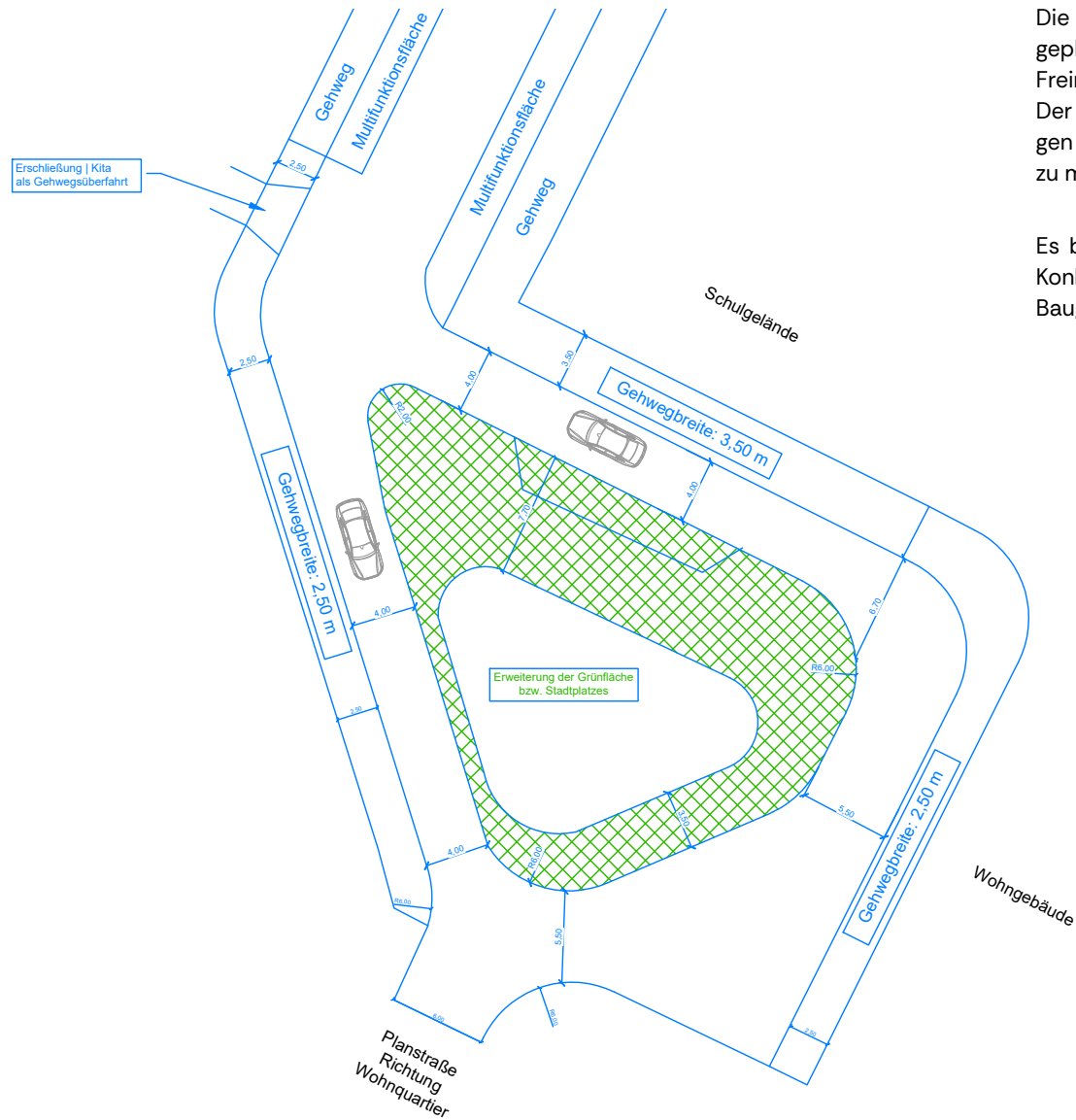
5.2 Beispiel für „Elterntaxi-Zone“ im Fahrbahnbereich der Lange Straße



5.3 Flächen für Hol- und Bringverkehr im Bereich des Stadtplatzes (Variante 1)



5.4 Vermeiden von Hol- und Bringverkehr im Bereich des Stadtplatzes (Variante 2)



Die schematische Darstellung basiert auf dem Lageplan des städtebaulichen Konzepts bzw. der Freiraumplanung – mit Stand vom August 2024. Der Lageplan ist ausgeblendet, um die Empfehlungen zur Anpassung der Geometrie nachvollziehbar zu machen.

Es besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit. Die Konkretisierung ist Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.