

Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 723/I  
„Kaserne Kempener Allee / Mevissenstraße“  
in Krefeld

April 2020

**Verkehrsuntersuchung zum B-Plan Nr. 723/I  
„Kaserne Kempener Allee / Mevissenstraße“  
in Krefeld**

**April 2020**

Bearbeitung:

M. Sc. Manuel Dominitz

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

**Runge IVP**

Ingenieurbüro für

integrierte Verkehrsplanung

Düsseldorfer Straße 132

D-40545 Düsseldorf

Tel. 0211-553350

Fax 0211-553558

Mail [info@runge-ivp.de](mailto:info@runge-ivp.de)

[www.runge-ivp.de](http://www.runge-ivp.de)

## INHALT

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Zustandsanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Nutzungsstruktur	2
2.2	Kfz-Verkehrerschließung	2
2.3	Radverkehr	3
2.4	ÖPNV-Erschließung	3
2.5	Kfz-Verkehrsmengen	4
2.6	Kfz-Verkehrsqualitäten	6
<b>3</b>	<b>Verkehrsprognose</b>	<b>8</b>
3.1	Prognose-Nullfall	8
3.2	Prognose-Mitfall	9
3.3	Kfz-Verkehrsmengen	9
<b>4</b>	<b>Variantenuntersuchung</b>	<b>11</b>
4.1	Variante 1: Bestehender Ausbau	11
4.2	Variante 2: Verlegung der Grundstückerschließung	13
4.3	Variante 3: Ausfahrtsverbot an der Grundstückerschließung	15
4.4	Bewertung der Variantenuntersuchung	16
<b>5</b>	<b>Zusammenfassung und Empfehlungen</b>	<b>17</b>

## Anlagen

## 1 Aufgabenstellung

Das Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 723/I liegt im Krefelder Stadtteil Kempener Feld. Es handelt sich um Flächen der ehemaligen englischen Kaserne. Auf dem nördlichen Teil des vormaligen Kasernengeländes, dessen Gebäude zum Teil denkmalgeschützt sind, hat sich der Gewerbehof „Gewerbepark Englische Kaserne“ etabliert. Mit 44 Nutzern auf dem Gelände ist das Gewerbeflächenpotenzial schätzungsweise zu 90 bis 95 % ausgenutzt. Der Bebauungsplan und der Denkmalschutz beschränken den Umfang der Neubauten.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 723/I wird im ersten Arbeitsschritt die bestehende Verkehrssituation im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsabwicklung analysiert. Im zweiten Arbeitsschritt erfolgt eine Verkehrsprognose für das Untersuchungsgebiet. Dabei werden neben der möglichen zusätzlichen Verkehrserzeugung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 723/I auch die sonstigen absehbaren Nutzungsentwicklungen im Gebiet der Sonderlage Nord berücksichtigt. Abschließend wird die gesicherte Erschließung nachgewiesen und Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsablaufs untersucht.

## 2 Zustandsanalyse

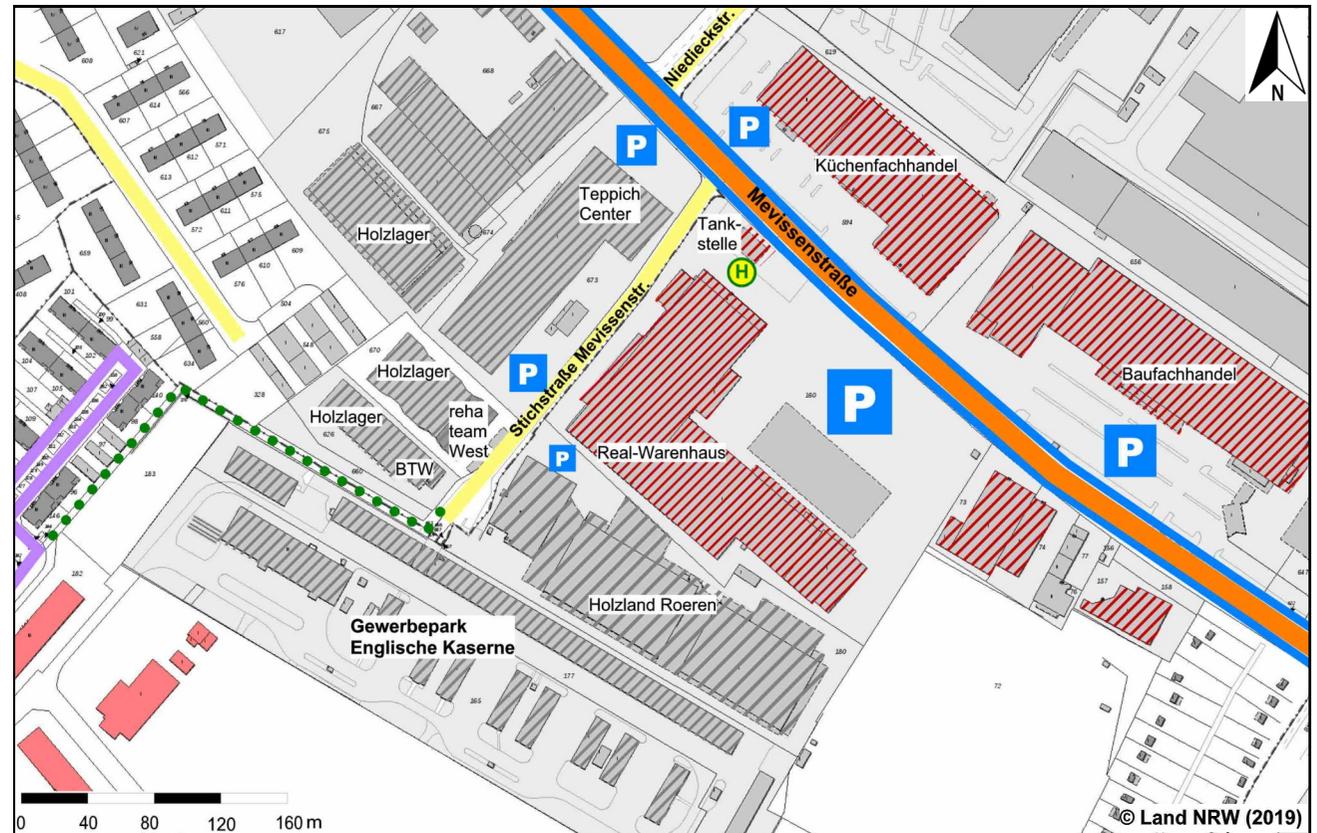
### 2.1 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Westen Krefelds, im Stadtteil Kempener Feld und ist Teil der „Sonderlage Nord“. Das Gebiet zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Einzelhandel aus. Im „Gewerbepark Englische Kaserne“ sind überwiegend eingeschossige Backsteinbauten vorhanden, in denen sich kleinteiliges Gewerbe angesiedelt hat. Neben Büro- und Lagernutzungen sind im Gewerbehof u.a. Handwerksbetriebe, ein Gartenbaubetrieb und ein Zoobedarfsbetrieb ansässig. Der Gewerbepark wird von der Mevissenstraße über eine öffentliche Stichstraße erschlossen. An der Stichstraße sind zusätzlich zu dem Gewerbepark u.a. ein Holzmarkt mit dessen Lagern, ein Teppich-Center, eine Autowerkstatt, ein Dekra-Prüfdienst sowie ein Reha-Sanitätshaus ansässig. Östlich der Stichstraße befindet sich zudem ein SB-Warenhaus und eine Tankstelle.

Die umliegende Nutzungsstruktur wird in **Bild 1** dargestellt.

### 2.2 Kfz-Verkehrerschließung

Über die Mevissenstraße erfolgt die Anbindung der Sonderlage Nord an das städtische und regionale Hauptverkehrsstraßennetz. Die wichtigste Verbindungsstraße bildet dabei die Bundesstraße 9, die sowohl die Anbindung an die Innenstadt von Krefeld (über die Blumentalstraße) als auch zur Autobahn A 40 und in den Kreis Kleve (über die Kempener Allee und die Venloer Straße) sicherstellt. Die nördlich an die Mevissenstraße anschließende Siempel-



**Bild 1:** Bestandslageplan der Nutzungen und der Verkehrsinfrastruktur

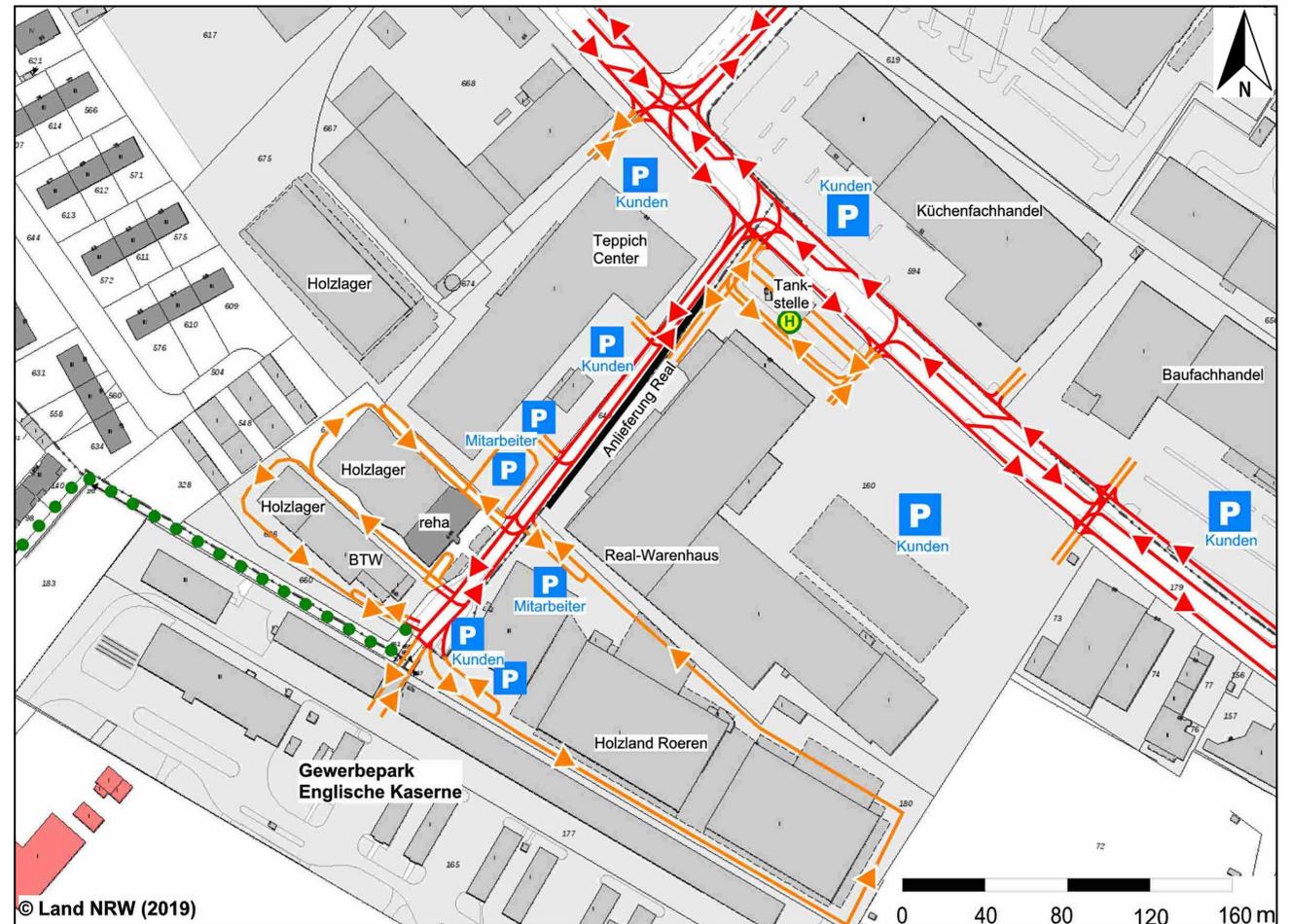
kampstraße stellt die Verbindung zwischen der B 9 und der Hülser Straße her.

Im Folgenden wird das äußere Hauptverkehrsstraßennetz nicht weiter betrachtet. Entsprechende Verkehrsuntersuchungen liegen aus den Jahren 2018 (Runge IVP: Verkehrsuntersuchung „Kempener Allee / Sonderlage Nord“ in Krefeld) und 2019 (Ergänzende Verkehrsuntersuchung „Kempener Allee / Sonderlage Nord“ in Krefeld) vor.

Das **Bild 2** zeigt den Spurenplan der Kfz-Verkehrsführung im unmittelbaren Umfeld des Gewerbeparks Englische Kaserne. In rot sind öffentliche Straßen und in orange Privatwege dargestellt.

Unmittelbar östlich des Knotenpunkts Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße grenzt eine Grundstückerschließung an. Diese Erschließung wird für die Anlieferung des Real-Warenhauses und von Tankstellennutzern genutzt. Weiterhin wird die private Erschließung von dem Linienbus 057 zur Ausfahrt genutzt.

Nordwestlich des Gewerbeparks befindet sich eine Fuß- und Radwegeverbindung zur Kempener Allee.



**Bild 2:** Kfz-Führung im Untersuchungsgebiet

### 2.3 Fußgänger und Radverkehr

Die Stadt Krefeld gehört zur Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS).

Entlang der Hauptstraße Mevissenstraße stehen getrennte Geh- und Radwege zur Verfügung. Die Stichstraße Mevissenstraße besitzt beidseitig Gehwege. Eigenständige Radverkehrsanlagen stehen in diesem Bereich nicht zur Verfügung. Nordwestlich des Gewerbeparks befindet sich eine Fuß- und Radwegeverbindung zur Kempener Allee.

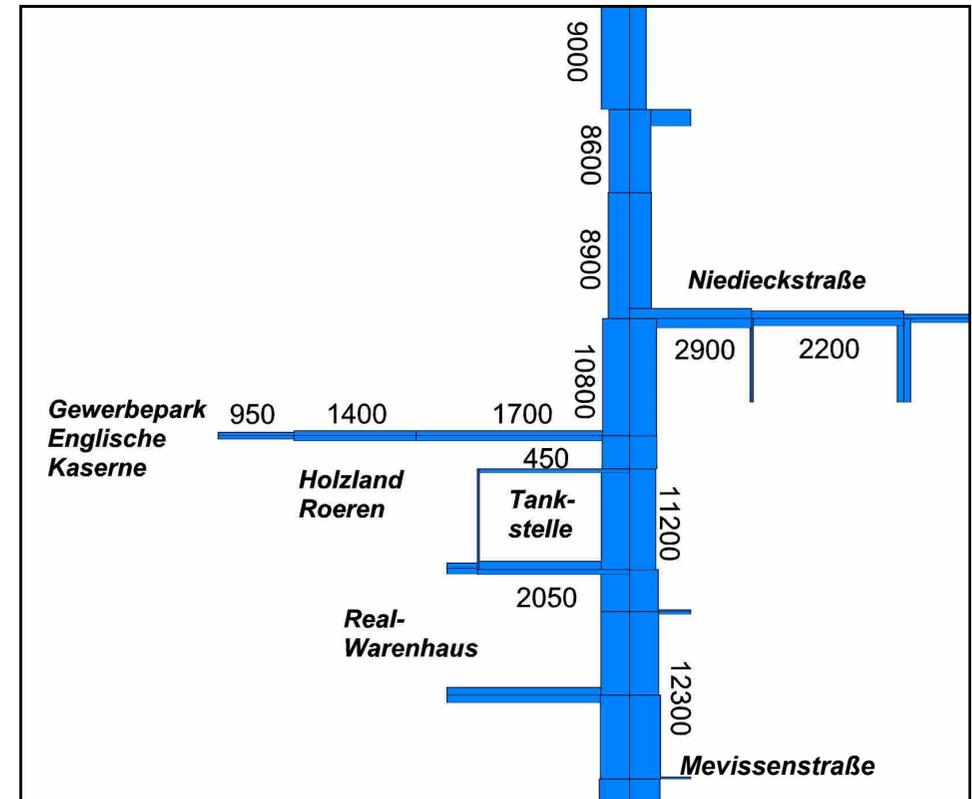
### 2.4 ÖPNV-Erschließung

Die Mevissenstraße wird vom Linienbus 057 im 15-Minuten-Takt bedient. Die Bushaltestelle „Mevissenstraße“ befindet sich auf dem Privatweg südlich der Tankstelle (siehe **Bild 2**). Die zentral gelegene Innenstadthaltestelle „Rheinstraße“ wird in etwa 20 Minuten erreicht. Nach weiteren 4 Minuten Fahrzeit wird der Hauptbahnhof von Krefeld angefahren.

### 2.5 Kfz-Verkehrsmengen

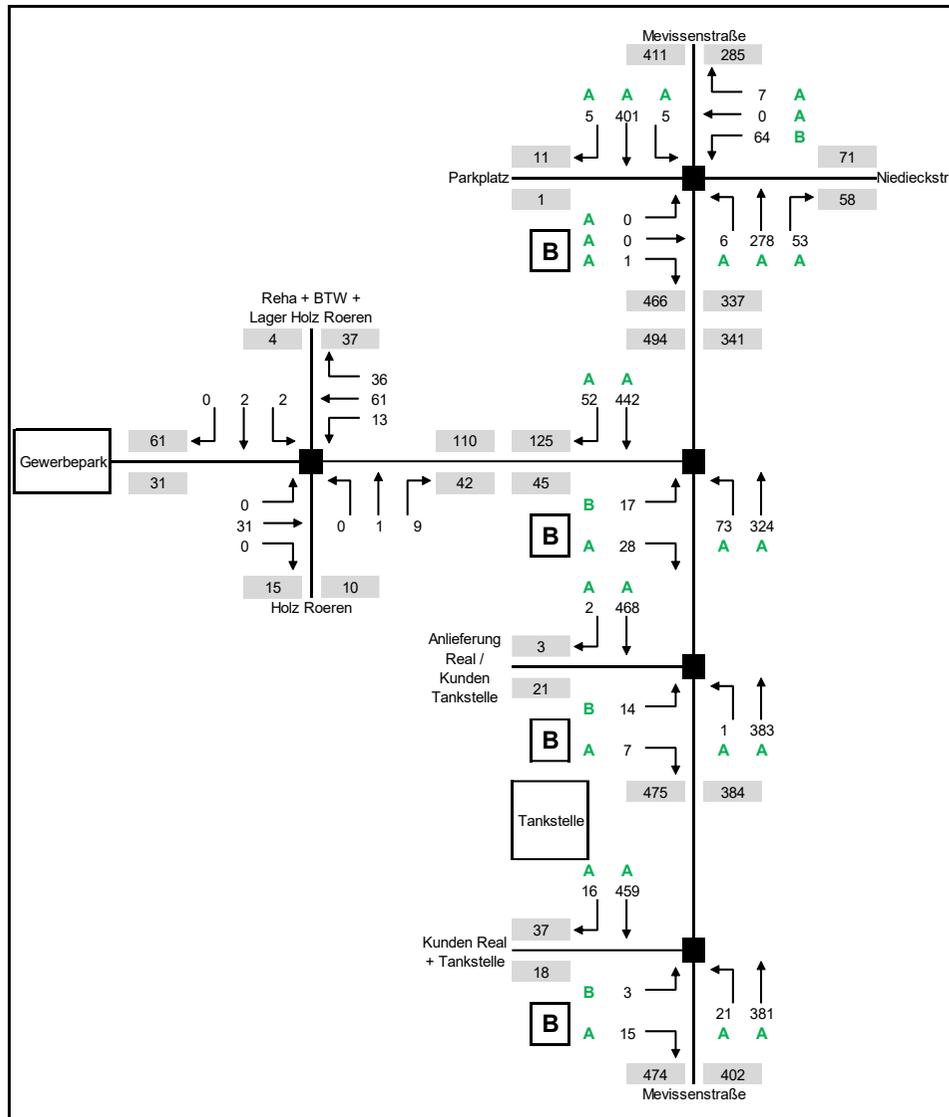
Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden Knotenstromzählungen am Knotenpunkt der Mevissenstraße mit der Stichstraße Mevissenstraße und der direkt benachbarten Grundstückerschließung durchgeführt. Diese Verkehrszählungen fanden am Donnerstag, den 14.03.2019, in den Zeiträumen zwischen 07:00 und 09:00 Uhr und zwischen 15:00 und 18:00 Uhr statt. Zusätzlich fanden am Donnerstag, den 04.07.2019, Verkehrszählungen auf der Stichstraße Mevissenstraße im Bereich des Gewerbeparks Englische Kaserne und des Holzmarkts „Holzland Roeren“ statt, um die Verkehrserzeugung des Gewerbeparks und der angrenzenden Nutzungen zu evaluieren. Die Ergebnisse der Verkehrszählungen sind in den **Anlagen 1 bis 4** aufgeführt.

Mit den gezählten Verkehrsmengen zu den Hauptverkehrszeiten wurde das vorhandene Verkehrsmodell für den Bereich der Sonderlage Nord in Krefeld geeicht. Das **Bild 3** stellt die Kfz-Verkehrsstärken für einen typischen Wochentag schematisch dar. Es zeigen sich die folgenden Verkehrsmengen im Untersuchungsgebiet:

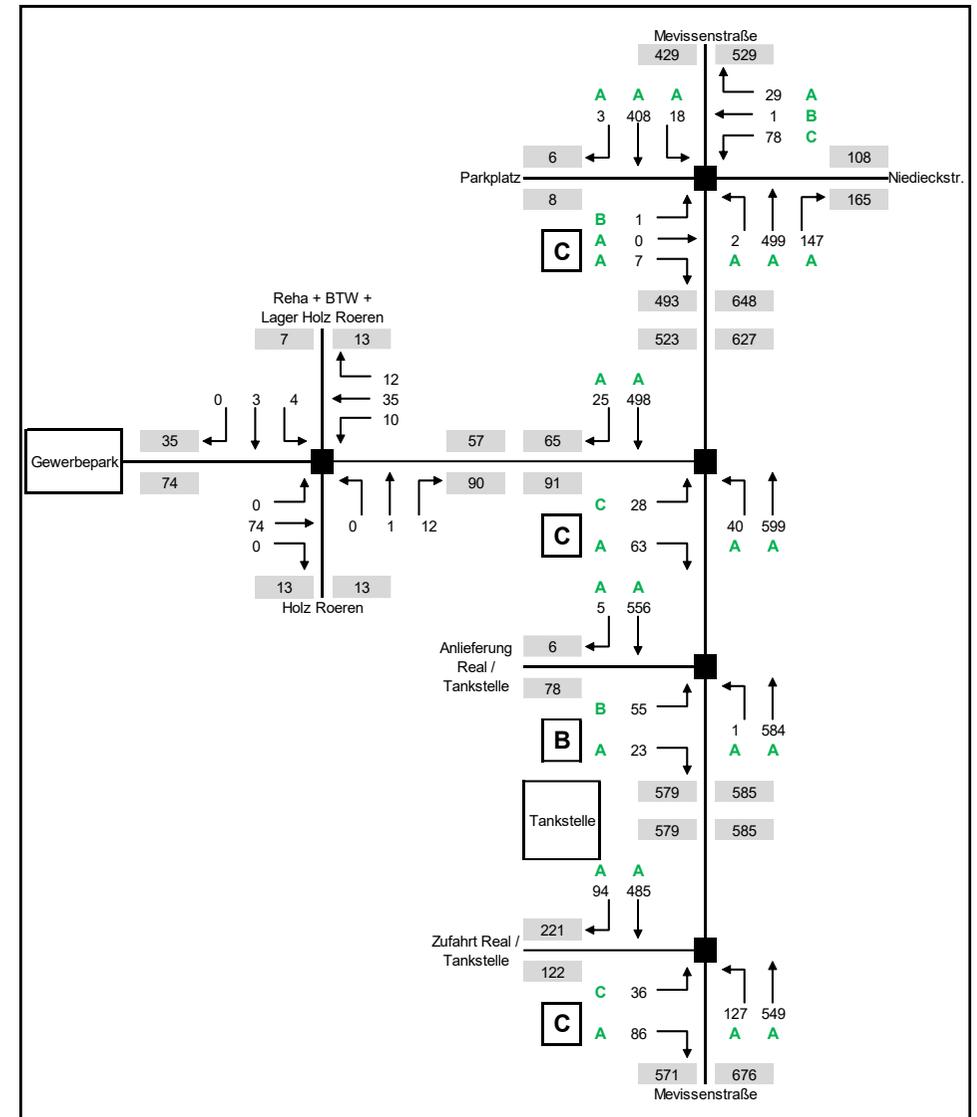


**Bild 3:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr [Kfz/24h] - Analyse

- Die Mevissenstraße weist Verkehrsmengen zwischen 8.600 und 12.300 Kfz/24h auf.
- Die Stichstraße Mevissenstraße wird von bis zu 1.700 Kfz/24h befahren. Die angrenzende Grundstückerschließung weist eine Verkehrsmenge von rund 450 Kfz/24h auf.
- Die Verkehrserzeugung des Gewerbeparks beträgt rund 950 Kfz-Fahrten pro Tag.
- Auf der Niedieckstraße verkehren bis zu 2.900 Kfz/24h.



**Bild 4:** Kfz-Verkehrsmengen in der morgendlichen Spitzenstunde [Kfz/h] - Analyse



**Bild 5:** Kfz-Verkehrsmengen in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h] - Analyse

Die Knotenstrombelastungen im Untersuchungsgebiet sind für die morgendliche und die nachmittägliche Spitzenstunde in den **Bildern 4 und 5** auf der vorherigen Seite dargestellt.

## 2.6 Kfz-Verkehrsqualitäten

Maßgebend für die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Qualität des Verkehrsablaufs ist die Verkehrsabwicklung an den Knotenpunkten zu den Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens.

Für die gezählten Knotenpunkte wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen entsprechend den Rechenverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt. Als Hauptbewertungskriterium der Verkehrsqualität dient hier die mittlere Wartezeit.

Je nach Wartezeit wird für jede Einmündung die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) festgelegt. Die Einstufung des gesamten Knotenpunktes richtet sich nach der schlechtesten Qualität eines Fahrstreifens. Die Stufen A und B stellen eine gute Verkehrsqualität fest. Als Mindestqualität für den Verkehrsfluss wird im Regelfall die Stufe D verlangt. Ab Stufe E bestehen Probleme der Verkehrsabwicklung mit Rückstaubildung; in Stufe F gilt der Knotenpunkt als überlastet. Eine Beschreibung der Verkehrsqualitäten in den einzelnen Verkehrsstufen und die Wartezeit-Grenzwerte für die Einstufung enthält die **Anlage 5**.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise für die betrachteten Knotenpunkte sind für die Analyse in den **Anlagen 6 bis 13** enthalten.

### • Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße

Der Knotenpunkt Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße ist in **Bild 6** dargestellt. Der Knotenpunkt ist vorfahrtsgeregelt und weist in der Hauptstraße Mevissenstraße eine rund 45 Meter lange Linksabbiegespur auf. In der Stichstraße bestehen keine eigenständigen Abbiegespuren. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den **Anlagen 6 und 7** abgebildet.

Der Knotenpunkt weist in der morgendlichen Spitzenstunde die gute **Qualitätsstufe B** und nachmittags die befriedigende **QSV C** auf. Maßgebend sind jeweils die Linksabbieger der untergeordneten Stichstraße mit einer mittleren Wartezeit von 14 Sekunden (morgens) bzw. 21 Sekunden (nachmittags). Die übrigen Verkehrsströme können allesamt mit der sehr guten QSV A abgewickelt werden. Rückstauungen treten weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf.



**Bild 6:** Luftbild Mevissenstraße / Stichstraße / Grundstückserschließung

- **Mevissenstraße / Grundstückerschließung Nord**

Direkt benachbart zum Knotenpunkt der Mevissenstraße mit der Stichstraße befindet sich eine Grundstückerschließung (siehe **Bild 6**). Diese Erschließung wird für die Anlieferung des Real-Warenhauses und von Tankstellennutzern genutzt. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den **Anlagen 8 und 9** abgebildet.

Die direkt benachbarte Einmündung erreicht ebenfalls in der morgendlichen Spitzenstunde die gute **Qualitätsstufe B** und nachmittags die befriedigende **QSV C**. Maßgebend sind jeweils die Linksabbieger der untergeordneten Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 12 Sekunden (morgens) bzw. 22 Sekunden (nachmittags). Die übrigen Verkehrsströme können allesamt mit der sehr guten QSV A abgewickelt werden. Rückstauungen treten weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf.

- **Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd**

Über die Grundstückerschließung südlich der Tankstelle werden der Kundenparkplatz des Real-Warenhauses und die Tankstelle erschlossen. Die Grundstückerschließung ist zur Mevissenstraße untergeordnet. Auf der Mevissenstraße besteht eine rund 60 Meter lange Linksabbiegespur. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den **Anlagen 10 und 11** abgebildet.

Auch dieser Knotenpunkt erreicht in der morgendlichen Spitzenstunde die gute **Qualitätsstufe B** und nachmittags die befriedigende **QSV C**. Maßgebend sind jeweils die Linksabbieger der untergeordneten Grundstückerschließung. Die mittlere Wartezeit beträgt in der morgendlichen Spitzenstunde 12 Sekunden. Am Nachmittag beträgt die maßgebende mittlere Wartezeit exakt 30,0 Sekunden und befindet sich dementsprechend an der Grenze zu QSV D (Grenzwert QSV D > 30 Sekunden). Die restlichen Verkehrsströme können allesamt mit der sehr guten QSV A abgewickelt werden. Rückstauungen treten weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf.

- **Mevissenstraße / Niedieckstraße**

Der Knotenpunkt ist vorfahrtsgeregelt und weist in der Mevissenstraße Linksabbiegespuren mit Aufstellflächen für 3 bis 4 Fahrzeuge zu den untergeordneten Einmündungen auf. In den Einmündungen bestehen keine eigenständigen Abbiegespuren. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind in den **Anlagen 12 und 13** abgebildet.

Der Knotenpunkt weist in der morgendlichen Spitzenstunde die gute **Qualitätsstufe B** und nachmittags die befriedigende **QSV C** auf. Maßgebend sind jeweils die Linksabbieger der untergeordneten Stichstraße mit einer mittleren Wartezeit von 12 Sekunden (morgens) bzw. 21 Sekunden (nachmittags). Rückstauungen treten weder in der morgendlichen noch in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf.

- **Stichstraße Mevissenstraße**

Die Stichstraße, die den Gewerbepark an die Mevissenstraße anbindet, hat eine Länge von rund 250 Metern. Der Fahrbahnquerschnitt zwischen den Borden weist 6,50 Meter auf. Das Parken ist auf der Stichstraße am südlichen Fahrbahnrand auf einer Länge von rund 100 Meter zugelassen. Dabei parken in diesem Abschnitt sowohl Pkw als auch Lkw. Durch parkende Lkw wird der Querschnitt so eingeengt, dass der Begegnungsfall zweier Fahrzeuge nicht möglich ist. Die Verkehrsbeobachtungen zeigen, dass Begegnungsfall nur unregelmäßig auftreten, jedoch in Begegnungsfällen längere Wartezeiten und Stockungen entstehen. Sowohl nördlich als auch südlich der Stichstraße bestehen mehrere Grundstückszu- und -ausfahrten.

### 3 Verkehrsprognose

#### 3.1 Prognose-Nullfall

Im Bereich der Sonderlage Nord sind einige Entwicklungsflächen vorhanden, auf denen sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig die Ansiedlungen von zusätzlichen Nutzungen zu erwarten sind. Diese Nutzungs- und Verkehrsentwicklungen ohne die Entwicklungen des Bebauungsplans Nr. 723/I werden im sogenannten Prognose-Nullfall berücksichtigt. Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung Sonderlage Nord (2018) wurden die Verkehrserzeugungen für die einzelnen Flächen abgeschätzt. Für die Fläche an der Niedieckstraße wurde vom Büro Teamplan Fischer eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt („Verkehrsuntersuchung Neubau XXXLutz mit Mömax in Krefeld, 2019). **Insgesamt wird für den durchschnittlichen Werktag eine zusätzliche Verkehrserzeugung von rund 9.500 Kfz-Fahrten abgeschätzt.** Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Entwicklungsgebiete:

- **Fa. Siempelkamp (B-Plan Nr. 733)**

Im Bereich der GE-Erweiterung an der Siempelkampstraße entstehen rund **1.380 Kfz-Fahrten** durch den Beschäftigten-, Besucher- und Lieferverkehr. Davon finden etwa 85 Fahrten im Schwerverkehr statt.

- **Möbelhaus an der Niedieckstraße**

Auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 642\_I soll ein Möbelhaus im Kurvenbereich der Niedieckstraße entstehen. Bei der angegebenen Verkaufsfläche von etwa 31.500 m<sup>2</sup> werden rund 1.438 Kfz-Fahrten im Kundenverkehr an einem typischen Wochentag erzeugt. Zusätzlich werden etwa 331 Kfz-Fahrten der Beschäftigten sowie rund 115 Lkw-Fahrten abgeschätzt. An einem typischen Wochentag erzeugt das Möbelhaus etwa **1884 Kfz-Fahrten**.

- **Bebauungsplan Nr. 737 "Kempener Allee / südlicher Bereich des Kasernengeländes"**

Durch die geplanten Wohn- und Gewerbenutzungen im Bereich des ehemaligen Kasernengeländes an der Kempener Allee werden bei der Vollentwicklung der Entwicklungsflächen rund **3.800 Kfz-Fahrten** am durch-

schnittlichen Werktag erzeugt. Dabei werden die Fahrten der Bewohner, Besucher und des Lieferverkehrs der Wohnbebauung sowie die Beschäftigten, Kunden und die Anlieferungen des geplanten Nahversorgungsmarktes berücksichtigt. Enthalten ist auch der Neuverkehr, welcher durch eine geplante Kindertagesstätte, ein Mischgebiets-typisches Gewerbe sowie durch diverse Dienstleistungsnutzungen entsteht.

- **Potentielle Gewerbeflächen nördlich der Kleingartenanlage**

Die Fläche des Parkplatzes des ehemaligen Sportplatzes auf dem Kasernengeländes ist im Flächennutzungsplan der Stadt Krefeld als Gewerbefläche ausgewiesen. Hier bestehen Potentiale zur Ansiedlung von weiteren Gewerbenutzungen. Denkbar ist auch die Entwicklung von Gewerbe auf der südlich angrenzenden Fläche des ehemaligen Kasernen-Sportplatzes, der derzeit jedoch im Flächennutzungsplan als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dargestellt ist. Als eine mögliche Nutzung der Flächen wurde in der Hauptverkehrsuntersuchung die Ansiedlung des Kommunalbetriebes mit Bauhof und eines zweiten Wertstoffhofes für Krefeld diskutiert. Dieser Ansatz bildet das „worst-case“-Szenario hinsichtlich des Verkehrsaufkommens dieser Gewerbeflächen ab. Insgesamt wurden rund **940 Fahrten** in der täglichen Verkehrserzeugung berücksichtigt.

- **B-Plan Nr. 773 „Klenewefersstraße“**

Durch die Entwicklung der Freiflächen im Zuge des Bebauungsplanes Nr. 773 an der Klenewefersstraße können rund **800 Kfz-Fahrten** am durchschnittlichen Werktag entstehen, von denen etwa 15 Fahrten im Schwerverkehr stattfinden.

- **B-Plan Nr. 706 „Westparkstraße - De-Greifff-Straße“**

Die Freiflächen an der Westparkstraße / De-Greifff-Straße (B-Plan Nr. 706) sollen als Mischgebiet entwickelt werden. Die geplanten Wohngebietsentwicklung erzeugt zusammen mit der Büro- und Dienstleistungsnutzung etwa **660 Kfz-Fahrten** am Tag.

### 3.2 Prognose-Mitfall

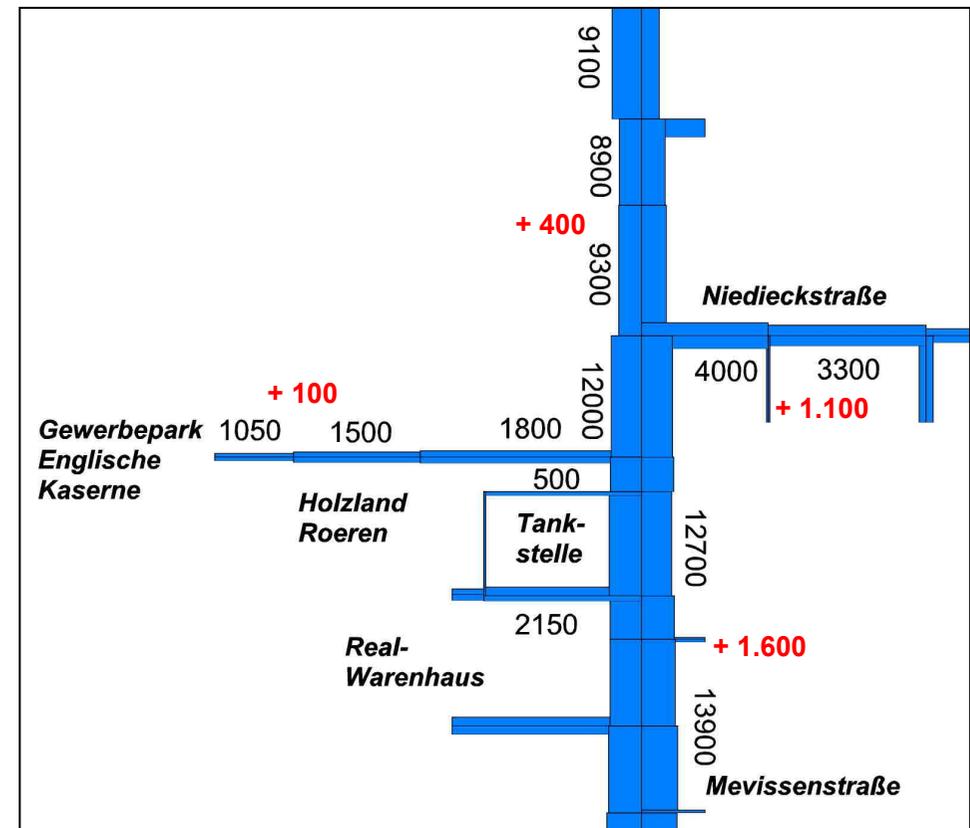
Im Prognose-Mitfall werden zusätzlich zu den Entwicklungen des Prognose-Nullfalls die zu erwartenden Entwicklungen des Bebauungsplans Nr. 723/I berücksichtigt.

Auf dem nördlichen Teil des ehemaligen Kasernengeländes bestehen gewerbliche Nutzungen, die über eine Stichstraße von der Mevissenstraße erschlossen sind. Durch den Bebauungsplan 723/I soll der Gewerbepark weiterentwickelt werden. Dabei beschränken der Bebauungsplan und der Denkmalschutz den Umfang der Neubauten. Das **Bild 8** auf der nachfolgenden Seite zeigt einen Entwurf für das Bebauungsplangebiet Nr. 723/I. Aktuell erzeugt das Gebiet rund 950 Kfz/24h. Das Entwicklungspotenzial des Gewerbehofs ist zu 90 - 95 % ausgeschöpft. Für die Vollentwicklung wird ein Zuschlag von rund 10 % des bestehenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Die zusätzliche Verkehrserzeugung, die durch die Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 723/I erwartet wird, beträgt somit rund **100 Kfz-Fahrten** pro Tag.

### 3.3 Kfz-Verkehrsmengen

Das **Bild 7** stellt die Kfz-Verkehrsstärken in der Prognose für einen typischen Wochentag schematisch dar. Es zeigen sich für das Untersuchungsgebiet die folgenden Verkehrsmengen:

- Die Verkehrsmengen auf der Mevissenstraße erhöhen sich im Prognose-Mitfall um bis zu 1.600 Kfz/Tag gegenüber der Analyse. Zukünftig verkehren dort zwischen 8.900 und 13.900 Kfz/Tag.
- Die Stichstraße Mevissenstraße wird von zusätzlich rund 100 Kfz/Tag befahren, die durch die Vollentwicklung des Gewerbeparks Englische Kaserne (Bebauungsplan Nr. 723/I) entstehen.
- Die Verkehrsmenge der direkt angrenzenden Grundstückerschließung (Anlieferung Real / Tankstelle) steigt um etwa 50 Kfz/Tag auf rund 500 Kfz/Tag an.
- Auf der Niedieckstraße verkehren zukünftig bis zu 4.000 Kfz/Tag.



**Bild 7:** Kfz-Verkehrsmengen im Tagesverkehr [Kfz/24h] - Prognose-Mitfall mit Differenzen zum Analysefall 2019



Bild 8: Bebauungsplangebiet Nr. 723/I

## 4 Variantenuntersuchung

Die unmittelbar nebeneinander liegenden Einmündung der Stichstraße Mevissenstraße und der Grundstückserschließung (Tankstelle / Anlieferung Real) ist aus Verkehrssicherheitsaspekten nicht optimal. Bei gleichzeitig wartenden Fahrzeugen an beiden Einmündungen behindern diese Fahrzeuge gegenseitig ihre Sicht auf die bevorrechtigten Fahrzeuge. Eine Verbesserung dieser Konfliktsituation kann grundsätzlich durch eine Verlegung der Grundstückserschließung zur Stichstraße oder durch ein Ausfahrtsverbot an dieser Grundstückserschließung erreicht werden.

Im Folgenden werden deshalb für den Prognose-Mitfall drei Varianten untersucht:

- **Variante 1:** Bestehender Ausbau
- **Variante 2:** Verlegung der Grundstückserschließung auf die Stichstraße
- **Variante 3:** Ausfahrtsverbot an der Grundstückserschließung

Eine Zusammenlegung der Einmündungen an der südwestlichen Straßenseite der Mevissenstraße mit der nordöstlich einmündenden Niedieckstraße zu einem großen Kreisverkehr ist eine rein theoretische Überlegung. Der vorhandene öffentliche Straßenraum reicht für einen großen elliptischen Kreisverkehr nicht aus. Eine Mitwirkungsbereitschaft der anliegenden Privateigentümer ist nicht zu erwarten. Da insgesamt auch mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität für die einzelnen Einmündungen nachgewiesen wird und für die Hauptströme der Mevissenstraße die sehr gute Qualitätsstufe A gilt und auch keine Unfallhäufungen vorhanden sind, besteht für eine solche große Lösung auch kein Handlungsdruck.

### 4.1 Variante 1: Bestehender Ausbau

In dieser Variante wird für den Prognose-Mitfall der bestehende Ausbau an der Mevissenstraße zugrunde gelegt. Die Knotenstrombelastungen in der Variante 1 sind für die morgendliche und die nachmittägliche Spitzenstunde in den **Bildern 9 und 10** auf der nachfolgenden Seite dargestellt. Die Leistungsfähigkeitsnachweise für die betrachteten Knotenpunkte sind für die Prognose-Variante 1 in den **Anlagen 14 bis 21** enthalten.

Runge IVP, Ingenieurbüro für integrierte Verkehrsplanung

### • Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße

Der Knotenpunkt weist sowohl in der morgendlichen (**QSV B**) als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde (**QSV C**) die gleichen Verkehrsqualitätsstufen wie in der Analyse auf. Die maßgebenden mittleren Wartezeiten am Knotenpunkt betragen 15 Sekunden (morgens) bzw. 27 Sekunden (nachmittags) und erhöhen sich im Vergleich zur Analyse um 1 Sekunde (morgens) bzw. 6 Sekunden (nachmittags).

### • Mevissenstraße / Grundstückserschließung Nord

Die Verkehrsqualitäten aus der Analyse bleiben an der direkt benachbarten Grundstückserschließung ebenfalls erhalten. Die maßgebenden mittleren Wartezeiten am Knotenpunkt betragen 13 Sekunden (morgens) bzw. knapp 30 Sekunden (nachmittags) und erhöhen sich im Vergleich zur Analyse um 1 Sekunde (morgens) bzw. 8 Sekunden (nachmittags).

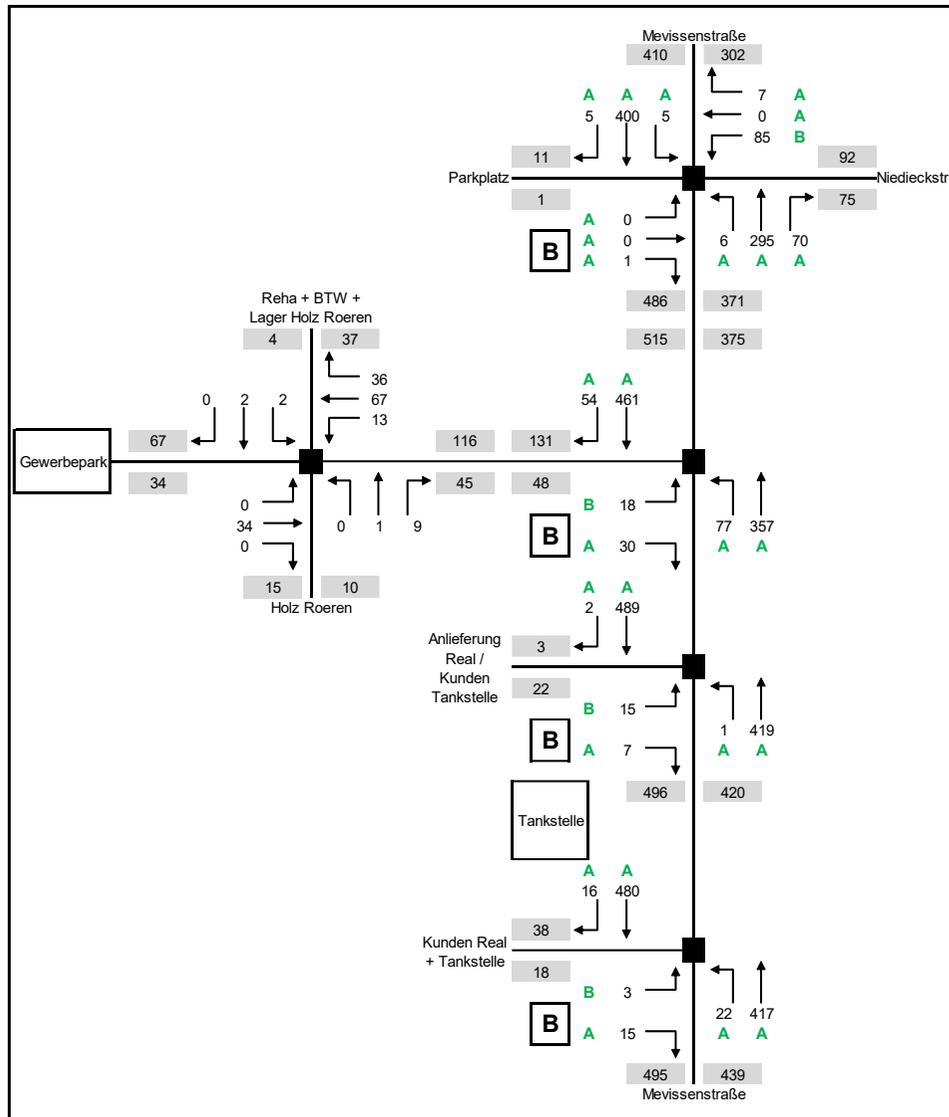
### • Mevissenstraße / Grundstückserschließung Süd

Dieser Knotenpunkt erreicht in der morgendlichen Spitzenstunde in der Variante 1 weiterhin die gute **Qualitätsstufe B**. Die maßgebende mittlere Wartezeit erhöht sich um 1 Sekunde auf 13 Sekunden. Am Nachmittag verschlechtert sich die Verkehrsqualität um eine Stufe auf **QSV D**, da sich der Knotenpunkt bereits in der Analyse im Grenzbereich zu QSV D befindet. Die maßgebende mittlere Wartezeit beträgt im Prognose-Mitfall 40 Sekunden (+ 10 Sekunden).

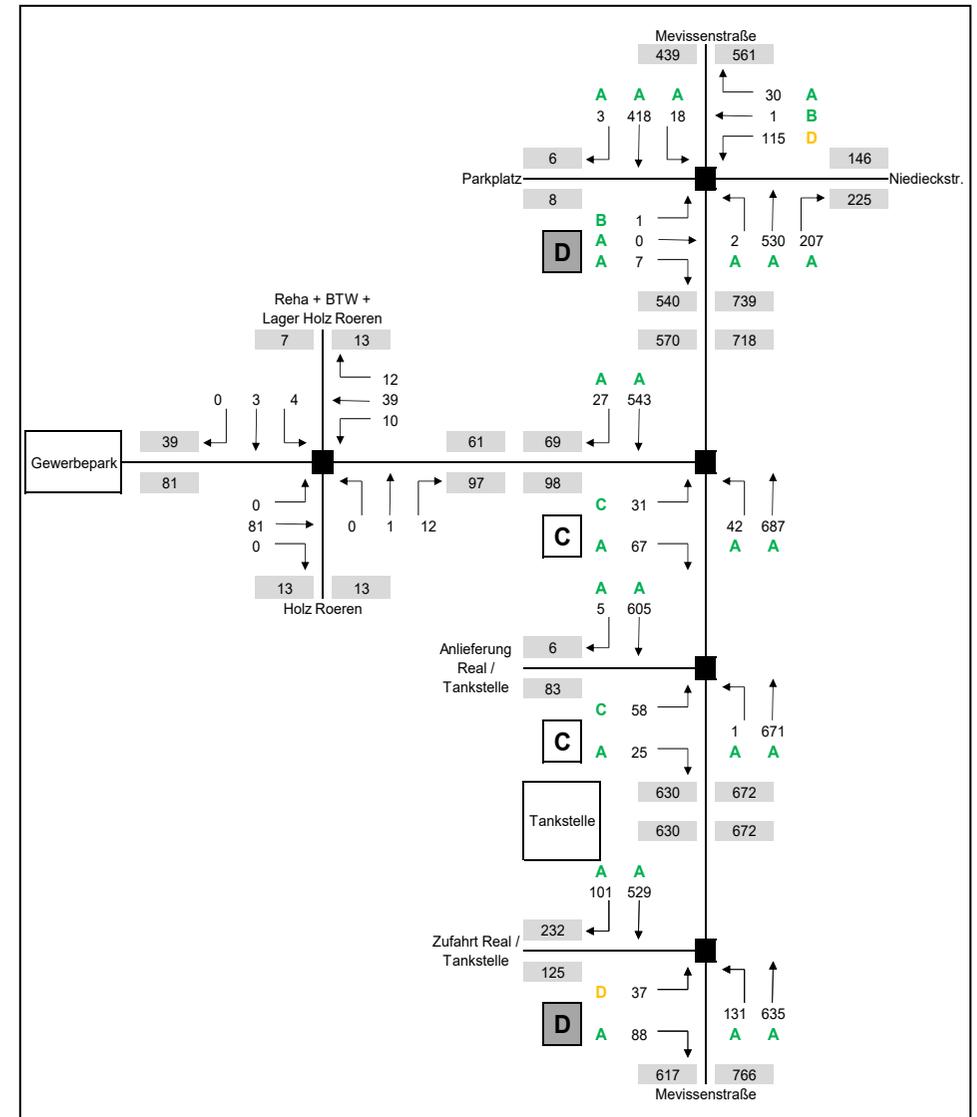
### • Mevissenstraße / Niedieckstraße

In der morgendlichen Spitzenstunde bleibt die gute **QSV B** erhalten. Die maßgebende mittlere Wartezeit beträgt 13 Sekunden und erhöht sich im Vergleich zur Analyse um 1 Sekunde. Nachmittags verschlechtert sich der Knotenpunkt um eine Stufe auf die ausreichende **QSV D**. Die maßgebende mittlere Wartezeit beträgt 33 Sekunden und erhöht sich im Vergleich zur Analyse um 12 Sekunden.

**Anmerkung:** In der Verkehrsuntersuchung „Kempener Allee / Sonderlage Nord“ (2018) wurde für den Knotenpunkt im Prognose-Mitfall lediglich die mangelhafte QSV E ermittelt. Die unterschiedliche Einstufung des Knotenpunkts resultiert aufgrund der Anwendung unterschiedlicher Rechenmethoden. In der Verkehrsuntersuchung von 2018 wurde auf ein Simulationsprogramm (KNOSIMO) zurückgegriffen, während in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung die standardisierten Rechenverfahren des HBS (Rechenprogramm: W. Schnabel) angewendet wurden.



**Bild 9:** Kfz-Verkehrsmengen in der morgendlichen Spitzenstunde [Kfz/h] - Prognose-Variante 1



**Bild 10:** Kfz-Verkehrsmengen in der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h] - Prognose-Variante 1

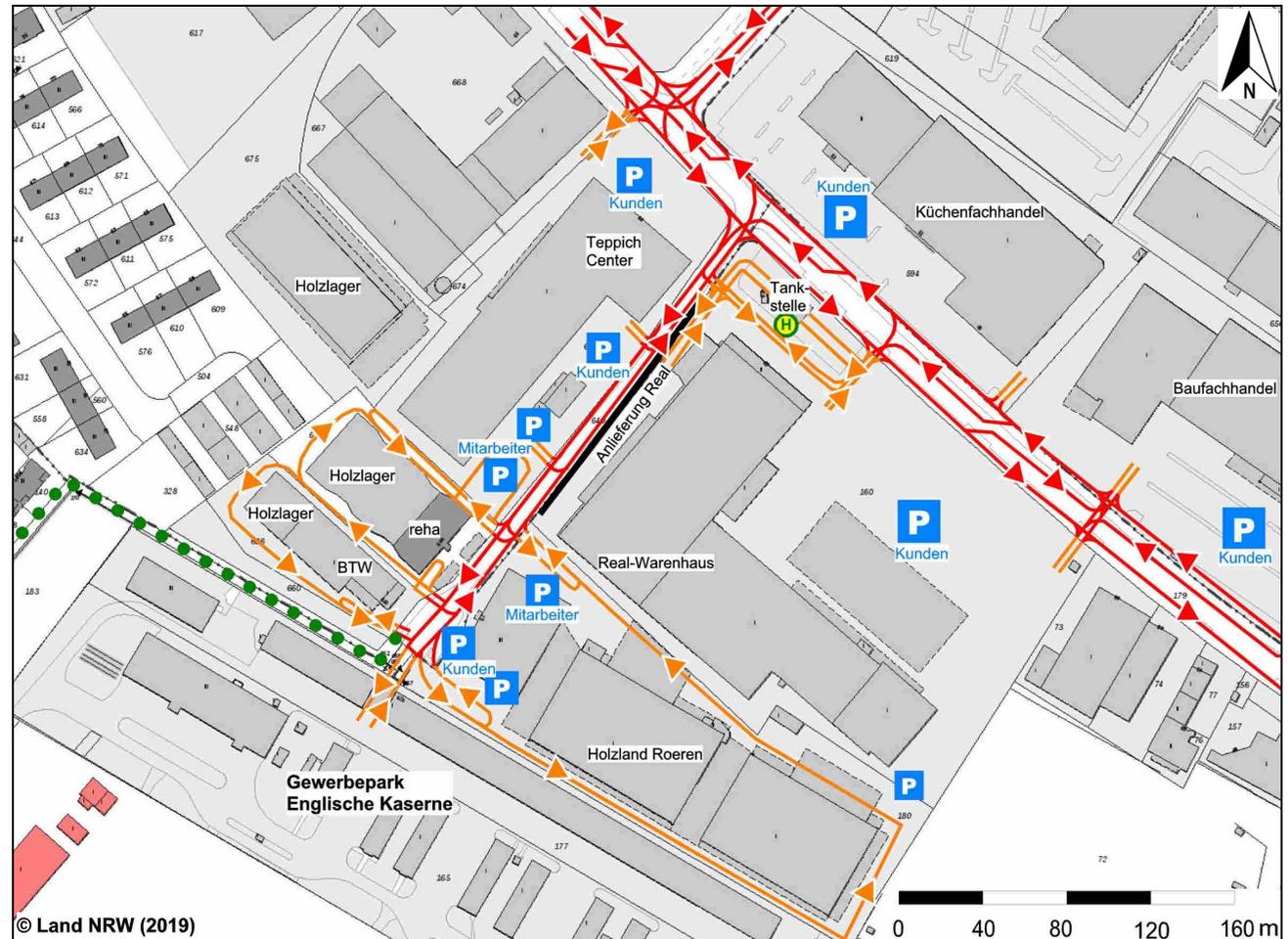
#### 4.2 Variante 2: Verlegung der Grundstückerschließung

In dieser Variante wird die Grundstückerschließung unmittelbar neben der Stichstraße Mevissenstraße von der Hauptstraße Mevissenstraße abgedunden und stattdessen an die Stichstraße angebunden. Das **Bild 11** zeigt den Spurenplan bei einer Verlegung der Grundstückerschließung auf die Stichstraße Mevissenstraße.

In den **Bildern 12 und 13** auf der nachfolgenden Seite sind die Verkehrsmengen an dem Knotenpunkt Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße und dem neuen Knotenpunkt Stichstraße Mevissenstraße / Grundstückerschließung dargestellt. Die Verkehrsmengen an den weiteren Knotenpunkten sind unverändert gegenüber der Variante 1. Die Leistungsfähigkeitsnachweise der beiden Knotenpunkte sind in den **Anlagen 22 bis 25** enthalten.

- **Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße**

In dieser Variante verkehren über die Stichstraße Mevissenstraße mehr Fahrzeuge als im Bestandsausbau. Die Fahrzeuge, die die abgedundene Grundstückerschließung nutzen gelangen nicht mehr direkt zur Mevissenstraße, sondern verkehren nun zusätzlich etwa 30 Meter über die Stichstraße. In der morgendlichen Spitzenstunde erreicht der Knotenpunkt **QSV B** (siehe **Anlage 22**). Die zusätzlichen Fahrzeuge sind nicht spürbar. Die maßgebende mittlere Wartezeiten am Knotenpunkt erhöht sich im Vergleich zur Variante 1 um weniger als 1 Sekunde. In der nachmittäglichen Spitzenstunde erhöht sich die Anzahl der Fahrzeuge im untergeordneten Knotenpunktarm von 98 auf 181 (+ 85 %). Dadurch verschlechtert sich der Knotenpunkt um



**Bild 11:** Kfz-Führung in der Prognose-Variante 2

eine Stufe auf die ausreichende **QSV D** (siehe **Anlage 23**). Die maßgebende mittlere Wartezeit beträgt 40 Sekunden. Der Rückstau, der in 95 % aller Fälle unterschritten wird, beträgt 20 Meter. Die Einmündung zur privaten Grundstückserschließung, die in einer Entfernung von rund 30 Meter liegt, wird somit nicht überstaut.

• **Stichstraße Mevissenstraße / Grundstückerschließung**

Die Grundstückerschließung ist gegenüber der Stichstraße Mevissenstraße untergeordnet. Der Knotenpunkt kann leistungsfähig abgewickelt werden und erreicht in beiden Spitzenstunden die sehr gute **QSV A** (siehe **Anlagen 24 und 25**). Die mittlere Wartezeit für die Abbieger der Einmündung beträgt in beiden Spitzenstunden 4 Sekunden.

In der **Anlage 28** ist ein Vorentwurf für die Variante 2 mit der Lage der Grundstückerschließung enthalten. Die Anlieferung des Real-Markts kann weiterhin gewährleistet werden. (Große) Lkw können die neue Erschließung über die Stichstraße Mevissenstraße nutzen. Eine Anlieferung per Sattelzug muss über die Grundstückerschließung südlich der Tankstelle erfolgen. Die Schleppkurvennachweise für Große Lkw und Sattelzüge sind in der **Anlage 28** enthalten.

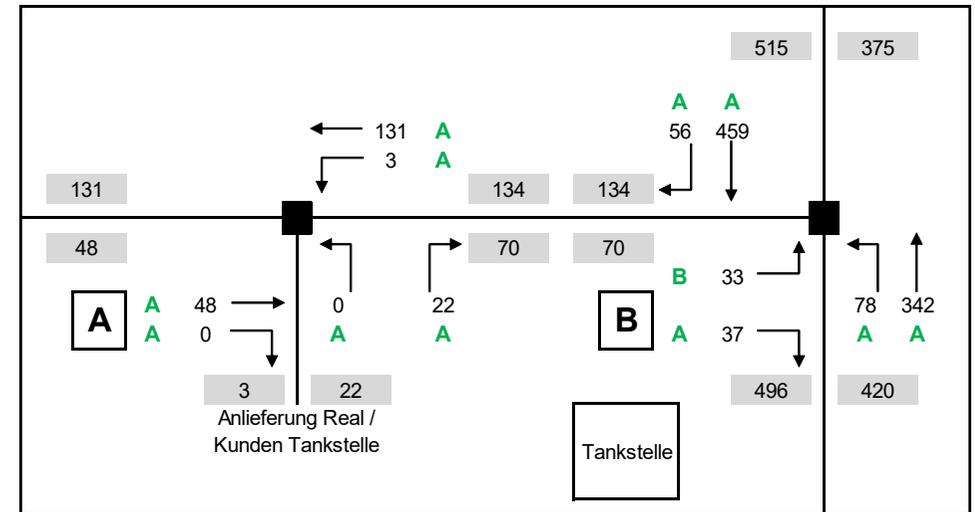


Bild 12: Kfz-Verkehrsmengen in der morgendlichen Spitzensunde

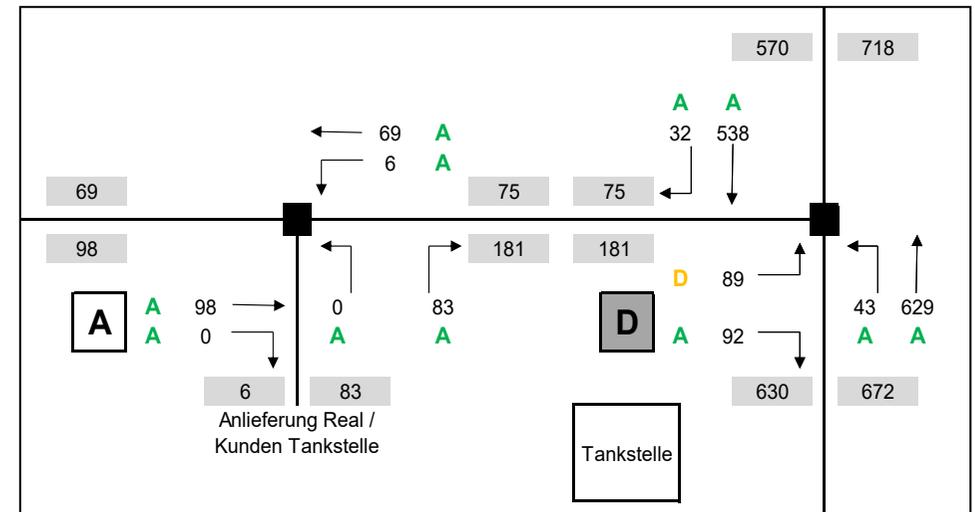


Bild 13: Kfz-Verkehrsmengen in der nachmittäglichen Spitzensunde [Kfz/h] - Prognose-Variante 2

### 4.3 Variante 3: Ausfahrtsverbot an der Grundstückerschließung

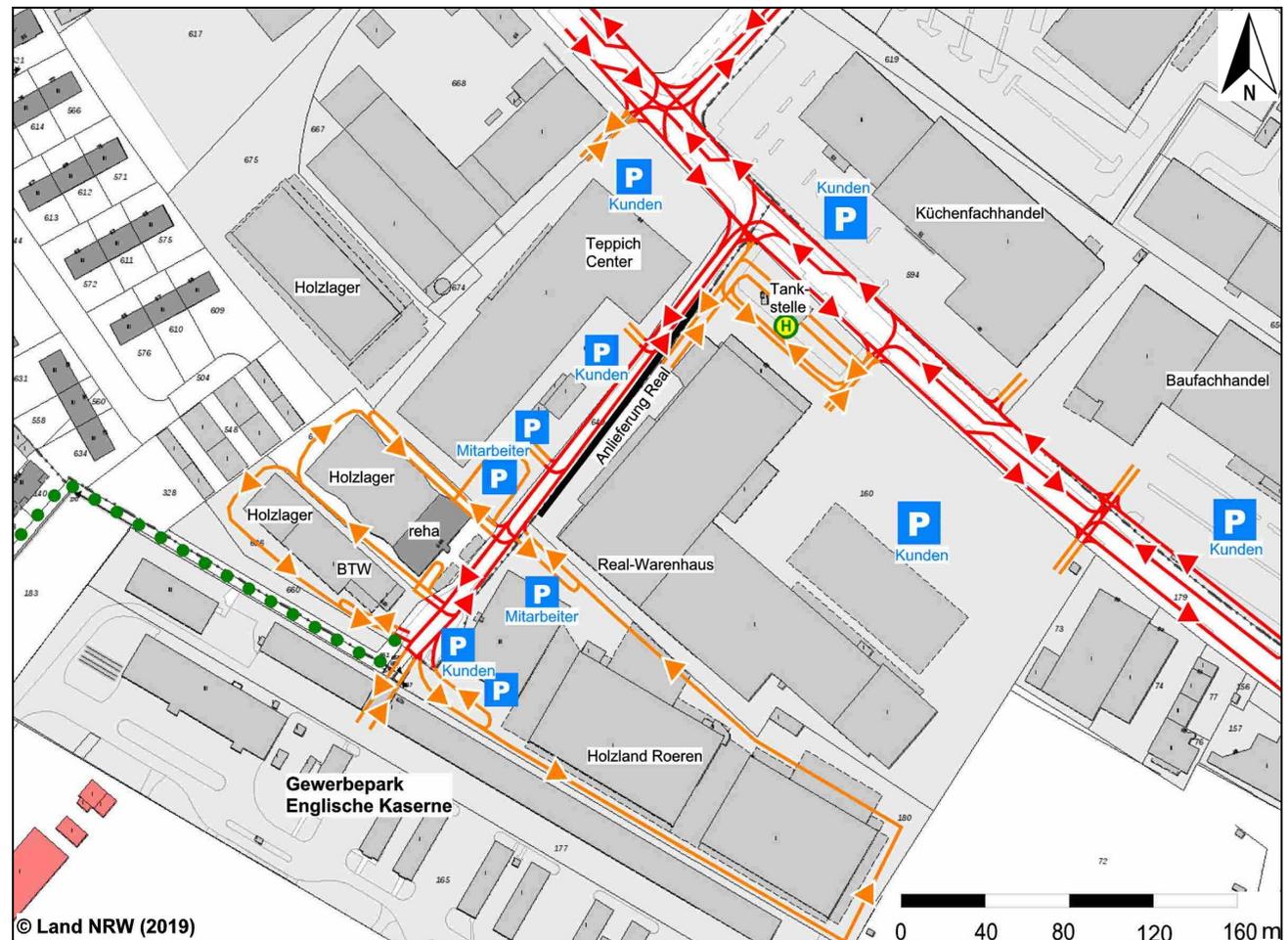
In dieser Variante wird die Ausfahrt an der Grundstückerschließung Nord untersagt. In **Bild 14** ist der Spurenplan dieser Variante dargestellt.

Die Fahrzeuge, die in Variante 1 über die Ausfahrt Grundstückerschließung Nord zur Mevissenstraße gelangten, verkehren fahren in dieser Variante über die Grundstückerschließung Süd zur Mevissenstraße. Die Verkehrsmengen an den weiteren Knotenpunkten bleiben unverändert gegenüber der Variante 1. Die Leistungsfähigkeitsnachweise für den Knotenpunkt Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd sind in den **Anlagen 26 und 27** enthalten.

- **Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd**

Dieser Knotenpunkt erreicht in der morgendlichen Spitzenstunde in der Variante 1 weiterhin die gute **Qualitätsstufe B**. Die maßgebende mittlere Wartezeit beträgt 14 Sekunden. Am Nachmittag erreicht der Knotenpunkt lediglich die mangelhafte **QSV E**. Die maßgebende mittlere Wartezeit der Grundstücksausfahrt beträgt 157 Sekunden. Der Rückstau wird mit 106 Metern berechnet.

Der Knotenpunkt Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd ist in der Variante 3 nicht leistungsfähig.



**Bild 14:** Kfz-Führung in der Prognose-Variante 3

#### 4.4 Bewertung der Variantenuntersuchung

Die zukünftigen Verkehrsmengen können im Untersuchungsgebiet im Bestandsausbau leistungsfähig abgewickelt werden (**Prognose-Variante 1**). Vereinzelt Verschlechterungen der Verkehrsqualitäten an den Knotenpunkten resultieren aufgrund der Vielzahl an Nutzungsentwicklungen in der Sonderlage Nord und entstehen nicht durch den geringen Mehrverkehr in Folge der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 723/I (+100 Kfz/Tag).

Im Bestandsausbau besteht eine Konfliktsituation aufgrund der unmittelbar nebeneinanderliegenden Einmündungen der Stichstraße Mevissenstraße und der privaten Grundstückserschließung, wodurch wartende Fahrzeuge der beiden Einmündungen jeweils im Sichtfeld des anderen Fahrzeugs sind.

Eine Verbesserung der Situation kann erzielt werden, indem die Grundstückserschließung auf die Stichstraße Mevissenstraße verlegt wird (**Prognose-Variante 2**).

Die Verkehrsmengen können in dieser Variante weiterhin leistungsfähig abgewickelt werden. Durch die Verlegung der Grundstückserschließung entfällt zum einen die oben beschriebene Konfliktsituation und zum anderen wird der Bereich insgesamt übersichtlicher und einfacher verständlich. Potenzielle Konflikte mit Fußgängern und Radfahrern werden ebenfalls minimiert. Für Kunden der Tankstelle aus Richtung Norden entstehen kurze Umwege. Die Anlieferung des Real-Markts kann weiterhin gewährleistet werden. (Große) Lkw können die neue Erschließung über die Stichstraße Mevissenstraße nutzen. Eine Anlieferung per Sattelzug muss über die Grundstückserschließung südlich der Tankstelle erfolgen.

Ein Ausfahrtsverbot an der nördlichen Grundstückserschließung (**Prognose-Variante 3**) führt dazu, dass die Fahrzeuge über die südliche Grundstücksausfahrt zur Mevissenstraße fahren müssen. Aufgrund der Mehrbelastungen ist dieser Knotenpunkt nicht leistungsfähig (QSV E). Durch ein Ausfahrtsverbot wäre zudem eine Anpassung der Buslinie 057 notwendig.

Trotz der nachweisbaren Vorteile der Variante 2 gegenüber der Bestandsvariante 1 erfolgt keine Empfehlung zu einer Änderung der Verkehrsführung. Die derzeitige Situation ist nicht unfallauffällig. Die Verkehrsströme können auch in Zukunft mit insgesamt befriedigenden Verkehrsqualitäten abgewickelt werden.

## 5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Der Gewerbehof „Gewerbepark Englische Kaserne“ auf dem ehemaligen nördlichen Teil des Kasernengeländes soll baurechtlich gesichert werden. Dafür stellt die Stadt Krefeld den Bebauungsplan Nr. 723/I auf.

Der Gewerbehof erzeugt in der Analyse etwa 950 Kfz-Fahrten am Tag. Das Erweiterungspotenzial auf dem Gelände liegt bei etwa 5 - 10 %, sodass für die Prognose ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von 100 Kfz-Fahrten pro Tag berücksichtigt wird.

Neben der Erweiterung des Gewerbeparks befinden sich im Bereich der Sonderlage Nord eine Vielzahl an weiteren Entwicklungsflächen, auf denen sowohl kurzfristig als auch mittel- bis langfristig die Ansiedlungen von zusätzlichen Nutzungen zu erwarten ist, die auch zusätzlichen Verkehr erzeugen werden. Insgesamt werden durch diese Entwicklungsflächen zusätzlich rund 9.500 Kfz-Fahrten in der Sonderlage Nord bzw. ihrem Umfeld erwartet.

Die zukünftigen Verkehrsmengen können im Untersuchungsgebiet im Bestandsausbau leistungsfähig abgewickelt werden. Allerdings besteht im Bestandsausbau die Konfliktsituation aufgrund der unmittelbar nebeneinanderliegenden Einmündungen der Stichstraße Mevissenstraße und der privaten Grundstückserschließung, wodurch wartende Fahrzeuge der beiden Einmündungen jeweils im Sichtfeld des anderen Fahrzeugs sind.

Durch eine Verlegung der Grundstückserschließung auf die Stichstraße Mevissenstraße kann der gesamte Bereich übersichtlicher gestaltet und die Konfliktsituation vermieden werden. Die relevanten Knotenpunkte können weiterhin allesamt leistungsfähig abgewickelt werden. Die Anlieferung des Real-Warenhauses kann weiterhin gewährleistet werden. Lkw können dabei die Grundstückserschließung an der Stichstraße Mevissenstraße nutzen. Bei einer Anlieferung mit Sattelzügen ist die Grundstückszufahrt südlich der Tankstelle zu nutzen. Im Vergleich zur Bestandssituation treten allerdings kurze Umwegfahrten für Tankstellenkunden aus Richtung Norden auf.

Die Verlegung der Grundstückserschließung wird trotz der nachweisbaren Vorteile nicht empfohlen, da die derzeitige Situation leistungsfähig und nicht unfallauffällig ist.

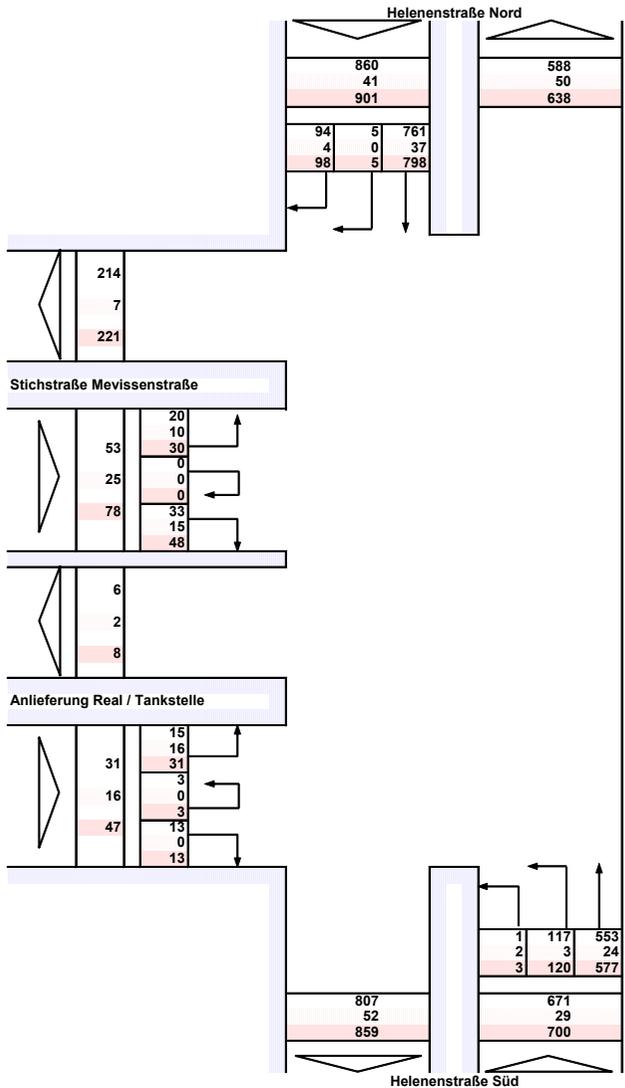
Als weitere Lösung zur Vermeidung der Konfliktsituation ist ein Ausfahrtsverbot von der Grundstückserschließung zur Mevissenstraße denkbar. Durch ein Ausfahrtsverbot wird allerdings die südliche Grundstückszufahrt unverträglich belastet und eine Anpassung der Buslinie 057 notwendig, sodass ein Ausfahrtsverbot keine geeignete Lösung darstellt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Verkehrsuntersuchung ist das Parken auf der Stichstraße Mevissenstraße am südlichen Fahrbahnrand auf einer Länge von rund 100 Meter zugelassen. Im westlichen Abschnitt besteht ein absolutes Haltverbot (Zeichen 283 StVO). Durch parkende Lkw wird der Fahrbahnquerschnitt so eingeengt, dass ein Begegnungsfall zweier Fahrzeuge nicht möglich ist. Bei einer Verlegung der Grundstückszufahrt auf die Stichstraße Mevissenstraße und den damit verbundenen freizuhaltenden Sichtfeldern müsste das absolute Haltverbot auf den gesamten Straßenabschnitt ausgeweitet werden. Die Ausweitung des absoluten Haltverbot auf den gesamten Straßenabschnitt der Stichstraße ist zur Verbesserung des Verkehrsflusses allerdings auch unabhängig von der Verlegung der Grundstückszufahrt zu empfehlen, um die Stockungen und Wartezeiten in diesem Bereich zu verhindern.

Anlagen

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 1 Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße Kfz/2h

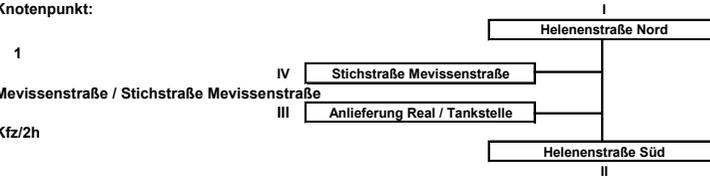


Pkw  
 Lkw  
 Kfz

**Knotenpunkt gesamt**  
 Pkw 1.615 93,6%  
 Lkw 111 6,4%  
 Kfz 1.726 100,0%

Datum der Verkehrszählung: Mittwoch 14.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Knotenpunkt:



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz Art	Zeitintervall										Summe
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00			

I	R1	Pkw	14	18	11	11	9	11	6	14							94
		Lkw	1	1	1	0	1	0	0	0							4
		Kfz	15	19	12	11	10	11	6	14							98
	R2	Pkw	0	2	0	0	0	1	2	0							5
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	0	2	0	0	0	1	2	0							5
G	Pkw	68	93	87	99	143	88	94	89							761	
	Lkw	6	4	5	6	3	4	3	6							37	
	Kfz	74	97	92	105	146	92	97	95							798	

II	4	Pkw	53	63	85	77	70	70	67	68							553
		Lkw	2	3	3	5	4	1	4	2							24
		Kfz	55	66	88	82	74	71	71	70							577
	5	Pkw	9	21	18	21	12	16	7	13							117
		Lkw	0	0	1	0	0	0	1	1							3
		Kfz	9	21	19	21	12	16	8	14							120
6	Pkw	0	0	0	0	0	1	0	0							1	
	Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0							2	
	Kfz	0	0	0	1	0	1	1	0							3	

III	7	Pkw	1	2	1	1	3	1	1	3							13
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	1	2	1	1	3	1	1	3							13
	8	Pkw	0	0	0	0	0	0	2	1							3
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	2	1							3
9	Pkw	1	1	1	1	3	4	3	1							15	
	Lkw	2	2	1	3	2	2	2	2							16	
	Kfz	3	3	3	2	6	6	5	3							31	

IV	10	Pkw	2	5	5	7	3	5	2	4							33
		Lkw	0	2	1	3	2	5	1	1							15
		Kfz	2	7	6	10	5	10	3	5							48
	11	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0							0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0							0
12	Pkw	2	0	2	4	4	4	1	3							20	
	Lkw	0	2	1	2	0	2	1	1							10	
	Kfz	2	2	4	5	6	4	3	4							30	

I	Pkw	82	113	98	110	152	100	102	103							860
	Lkw	7	5	6	6	4	4	3	6							41
	Kfz	89	118	104	116	156	104	105	109							901

II	Pkw	62	84	103	98	82	87	74	81							671
	Lkw	2	3	4	6	4	1	6	3							29
	Kfz	64	87	107	104	86	88	80	84							700

III	Pkw	2	3	2	2	6	5	6	5							31
	Lkw	2	2	2	1	3	2	2	2							16
	Kfz	4	5	4	3	9	7	8	7							47

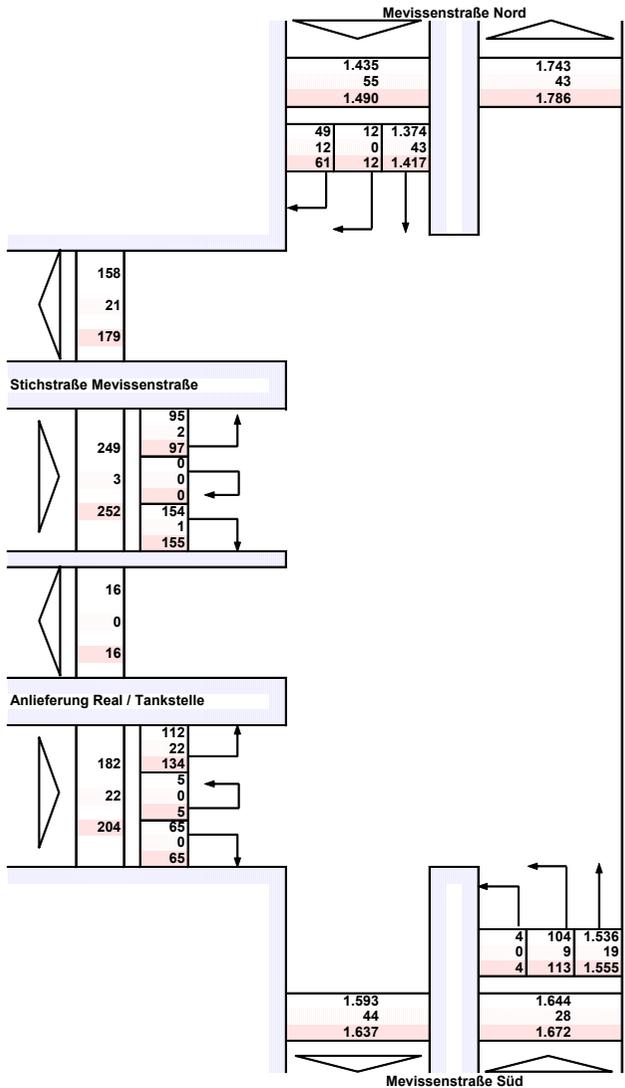
IV	Pkw	4	5	7	11	7	9	3	7							53
	Lkw	0	4	3	4	4	5	3	2							25
	Kfz	4	9	10	15	11	14	6	9							78

I bis IV	Pkw	150	205	210	221	247	201	185	196							1.615
	Lkw	11	14	15	17	15	12	14	13							111
	Kfz	161	219	225	238	262	213	199	209							1.726

Datum der Verkehrszählung: Mittwoch 14.03.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 1 Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße Kfz/3h

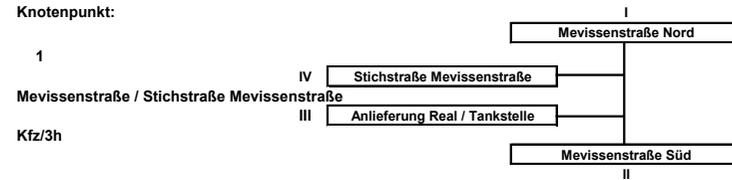


Pkw  
 Lkw  
 Kfz

**Knotenpunkt gesamt**  
 Pkw 3.510 97,0%  
 Lkw 108 3,0%  
 Kfz 3.618 100,0%

Datum der Verkehrszählung: Mittwoch 14.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

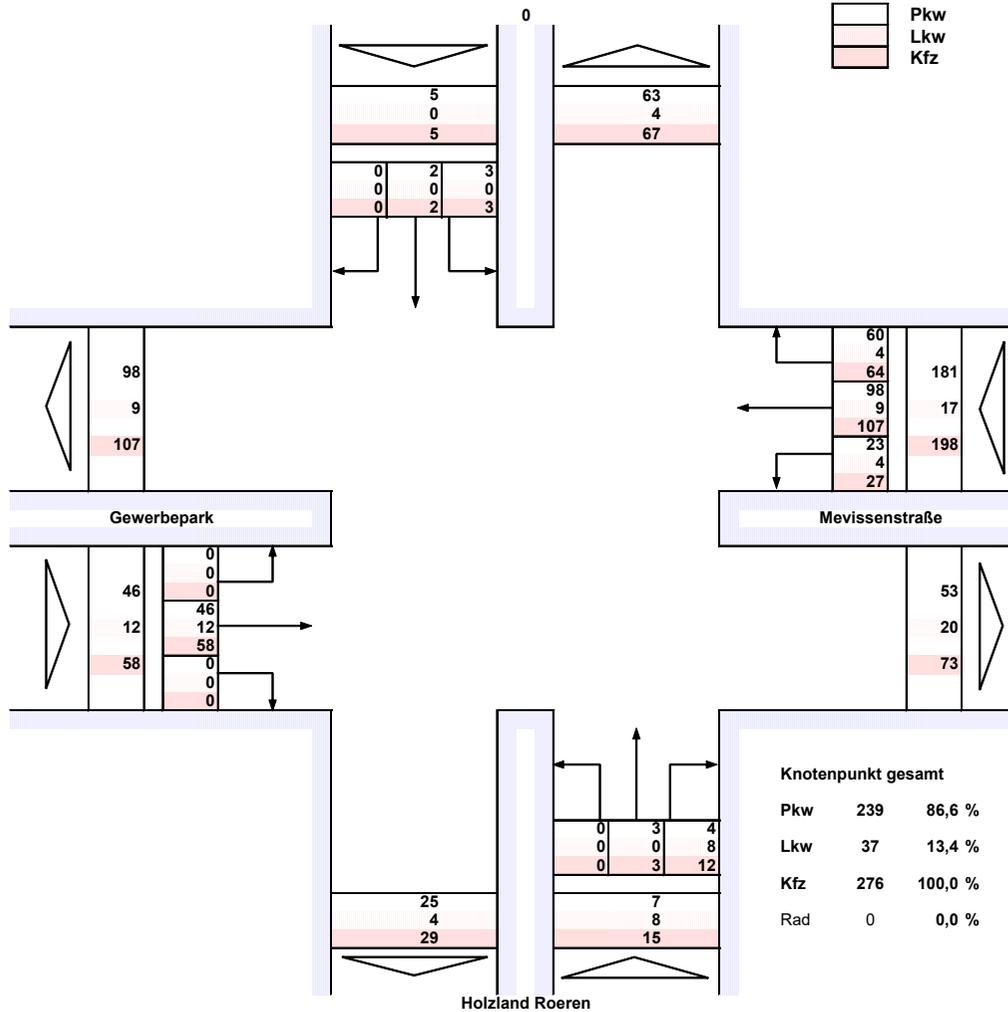
Datum der Verkehrszählung: Mittwoch 14.03.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr



Zufahrt	Strom Nr.	Fz Art	Zeitintervall																Summe
			15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00					
I	R1	Pkw	3	2	5	5	9	4	6	1	2	7	5	0				49	
		Lkw	1	2	2	1	3	1	0	1	0	0	0	1				12	
		Kfz	4	4	7	6	12	5	6	2	2	7	5	1				61	
	R2	Pkw	1	1	1	0	1	2	0	2	1	2	1	0				12	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
		Kfz	1	1	1	0	1	2	0	2	1	2	1	0				12	
G	Pkw	102	112	100	103	113	115	126	125	117	118	125	118				1.374		
	Lkw	4	5	4	4	5	1	5	3	3	4	2					43		
	Kfz	106	117	104	107	118	116	131	128	120	121	129	120				1.417		
II	4	Pkw	136	103	110	129	118	129	136	154	125	118	160	118				1.536	
		Lkw	5	1	3	1	1	4	1	1	1	1	0	0				19	
		Kfz	141	104	113	130	119	133	137	155	126	119	160	118				1.555	
	L1	Pkw	12	5	12	12	4	11	15	7	2	7	9	8				104	
		Lkw	1	2	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0				9	
		Kfz	13	7	13	13	4	12	16	8	2	8	9	8				113	
L2	Pkw	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1				4		
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0		
	Kfz	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1				4		
III	R	Pkw	9	3	6	3	1	8	6	8	5	5	2	9				65	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
		Kfz	9	3	6	3	1	8	6	8	5	5	2	9				65	
	W	Pkw	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0				5	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
		Kfz	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0				5	
L	Pkw	9	10	6	6	9	14	10	15	9	9	5	10				112		
	Lkw	2	2	1	2	2	1	2	2	3	2	1					22		
	Kfz	11	12	7	8	11	15	12	17	11	12	7	11				134		
IV	R	Pkw	11	8	12	12	14	18	17	13	14	10	15	10				154	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0				1	
		Kfz	11	8	12	12	14	18	17	14	14	10	15	10				155	
	W	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	
L	Pkw	9	9	5	3	5	11	7	4	14	13	10	5				95		
	Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0				2		
	Kfz	9	9	5	4	5	11	8	4	14	13	10	5				97		
I	Pkw	106	115	106	108	123	121	132	128	120	127	131	118				1.435		
	Lkw	5	7	6	5	8	2	5	4	3	3	4	3				55		
	Kfz	111	122	112	113	131	123	137	132	123	130	135	121				1.490		
II	Pkw	149	108	122	141	122	140	152	161	127	125	170	127				1.644		
	Lkw	6	3	4	2	1	5	2	2	1	2	0	0				28		
	Kfz	155	111	126	143	123	145	154	163	128	127	170	127				1.672		
III	Pkw	20	13	13	9	10	22	16	23	14	15	8	19				182		
	Lkw	2	2	1	2	2	1	2	2	3	2	1					22		
	Kfz	22	15	14	11	12	23	18	25	16	18	10	20				204		
IV	Pkw	20	17	17	15	19	29	24	17	28	23	25	15				249		
	Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0				3		
	Kfz	20	17	17	16	19	29	25	18	28	23	25	15				252		
I bis IV	Pkw	295	253	258	273	274	312	324	329	289	290	334	279				3.510		
	Lkw	13	12	11	10	11	8	10	9	6	8	6	4				108		
	Kfz	308	265	269	283	285	320	334	338	295	298	340	283				3.618		

# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 2 Mevissenstraße / Holzland Roeren / Gewerbepark Kfz/2h



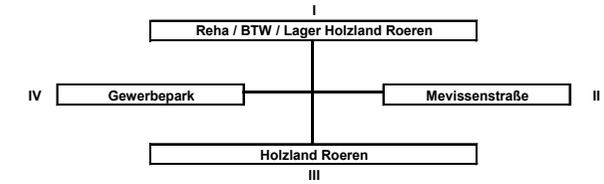
Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 04.07.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 04.07.2019 Zeitintervall: 7:00 - 9:00 Uhr

Knotenpunkt:

2 Mevissenstraße / Holzland Roeren / Gewerbepark

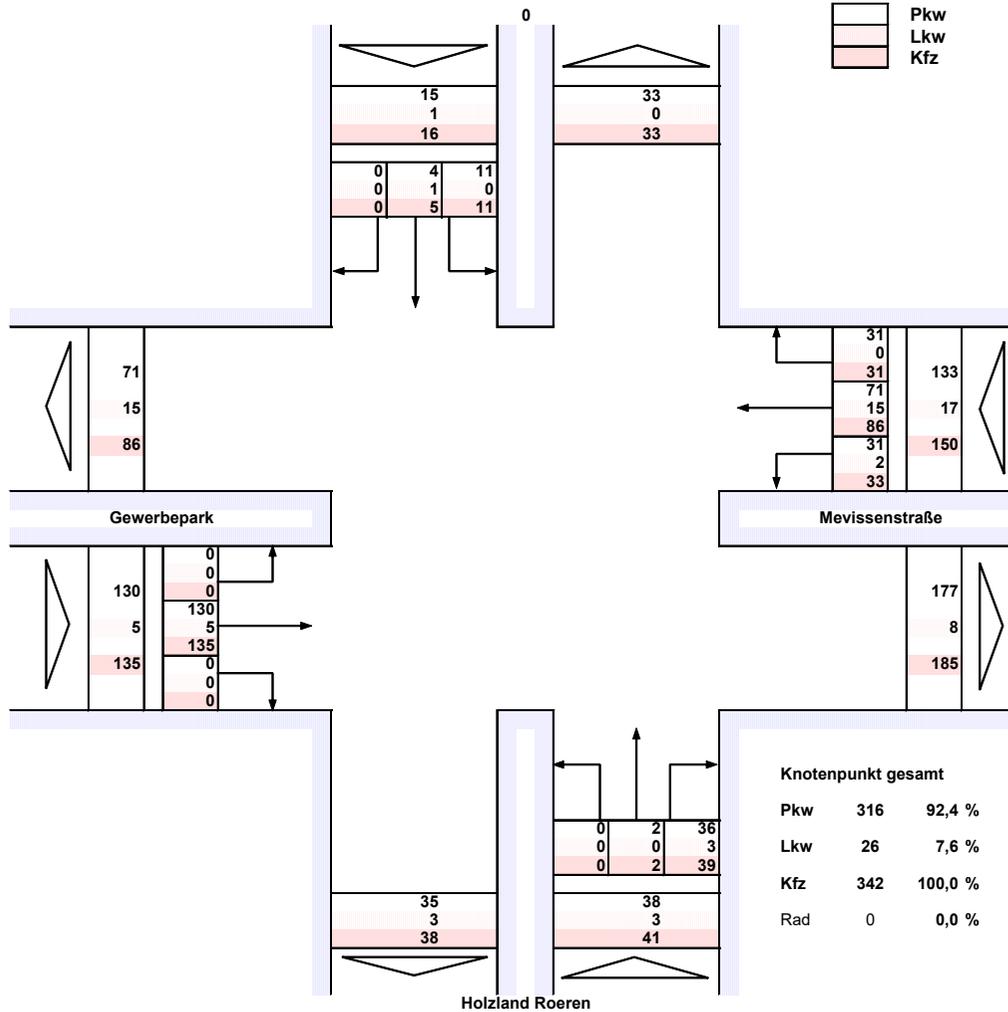
Kfz/2h



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall										Summe				
			07:00-07:15	07:15-07:30	07:30-07:45	07:45-08:00	08:00-08:15	08:15-08:30	08:30-08:45	08:45-09:00							
I	1	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
	2	Pkw	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
		Kfz	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0		
3	Pkw	0	0	1	0	1	0	0	0	1					3		
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0						0	
	Kfz	0	0	1	0	1	0	0	1								3
II	4	Pkw	5	7	10	12	4	9	5	8					60		
		Lkw	0	1	0	2	0	0	1	0					4	64	
		Kfz	5	8	10	14	4	9	6	8					8		98
	5	Pkw	13	22	11	15	7	7	9	14					98		
		Lkw	0	2	1	2	1	2	0	1					9	107	
		Kfz	13	24	12	17	8	9	9	15					107		23
6	Pkw	0	4	0	3	4	0	4	8					23	4		
	Lkw	1	1	1	0	0	0	1	0					4		27	
	Kfz	1	5	1	3	4	0	5	8					27			0
III	7	Pkw	0	0	0	0	2	0	1	1					4		
		Lkw	0	0	1	6	0	0	1	0					8	12	
		Kfz	0	0	1	6	2	0	2	1					12		3
	8	Pkw	0	0	0	1	0	1	0	1					3		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	3	
		Kfz	0	0	0	1	0	1	0	1					3		0
9	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0		
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0			0
IV	10	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0		46
	11	Pkw	3	1	7	7	9	11	3	5					46		
		Lkw	1	3	1	0	3	3	1	0					12	58	
		Kfz	4	4	8	7	12	14	4	5					58		0
12	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0	0		
	Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0					0		0	
	Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0					0			0
I bis IV	1	Pkw	21	34	29	38	29	28	22	38					239		
		Lkw	2	7	4	10	4	5	4	1					37	276	
		Kfz	23	41	33	48	33	33	26	39					276		

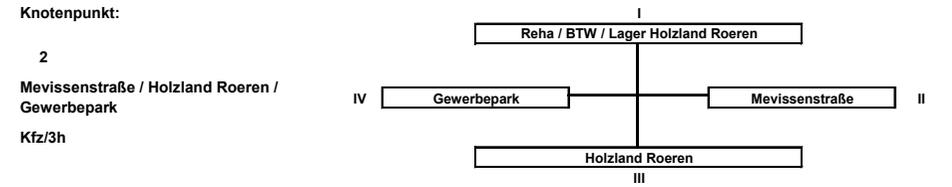
# Ergebnisse der Verkehrszählungen

Knotenpunkt: 2 Mevissenstraße / Holzland Roeren / Gewerbepark Kfz/3h



Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 04.07.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr

Datum der Verkehrszählung: Donnerstag 04.07.2019 Zeitintervall: 15:00 - 18:00 Uhr



Zufahrt Nr.	Strom Nr.	Fz- Art	Zeitintervall												Summe			
			15:00-15:15	15:15-15:30	15:30-15:45	15:45-16:00	16:00-16:15	16:15-16:30	16:30-16:45	16:45-17:00	17:00-17:15	17:15-17:30	17:30-17:45	17:45-18:00				
I	1	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
I	2	Pkw	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	4
		Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
		Kfz	0	1	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
I	3	Pkw	0	2	0	0	0	2	1	1	1	2	0	2			11	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	2	0	0	0	2	1	1	1	2	0	2			11	
II	4	Pkw	4	3	2	2	0	3	5	4	4	3	1	0			31	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	4	3	2	2	0	3	5	4	4	3	1	0			31	
II	5	Pkw	4	6	6	6	5	9	8	8	7	4	4	4			71	15
		Lkw	1	6	2	0	2	1	1	1	0	1	0	0			15	
		Kfz	5	12	8	6	7	10	9	9	7	5	4	4			86	
II	6	Pkw	3	3	0	4	0	3	3	4	5	1	4	1			31	2
		Lkw	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	3	5	0	4	0	3	3	4	5	1	4	1			33	
III	7	Pkw	2	3	1	2	0	1	4	6	4	3	6	4			36	3
		Lkw	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0			3	
		Kfz	2	4	2	2	0	2	4	6	4	3	6	4			39	
III	8	Pkw	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0			2	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0			2	
III	9	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
IV	10	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
IV	11	Pkw	7	3	4	4	22	13	15	22	16	5	5	14			130	5
		Lkw	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0			5	
		Kfz	7	3	4	5	23	13	15	23	17	5	6	14			135	
IV	12	Pkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0
		Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
I	1	Pkw	0	3	0	0	0	4	1	2	1	2	0	2			15	1
		Lkw	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0			0	
		Kfz	0	3	0	1	0	4	1	2	1	2	0	2			16	
II	4	Pkw	11	12	8	12	5	15	16	16	16	8	9	5			133	17
		Lkw	1	8	2	0	2	1	1	1	0	1	0	0			17	
		Kfz	12	20	10	12	7	16	17	17	16	9	9	5			150	
III	7	Pkw	2	3	1	3	0	1	4	7	4	3	6	4			38	3
		Lkw	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0			3	
		Kfz	2	4	2	3	0	2	4	7	4	3	6	4			41	
IV	10	Pkw	7	3	4	4	22	13	15	22	16	5	5	14			130	5
		Lkw	0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	0			5	
		Kfz	7	3	4	5	23	13	15	23	17	5	6	14			135	
I bis IV	1	Pkw	20	21	13	19	27	33	36	47	37	18	20	25			316	26
		Lkw	1	9	3	2	3	2	1	2	1	1	1	0			26	
		Kfz	21	30	16	21	30	35	37	49	38	19	21	25			342	

**Definition der Qualitätsstufen für den Verkehrsablauf (QSV)**

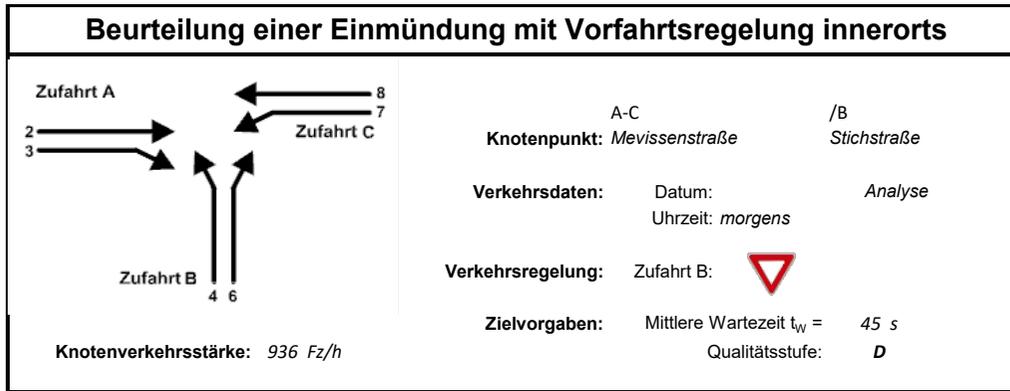
- QSV A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.  
(sehr gut)
- QSV B:** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind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

QSV	Mittlere Wartezeit w [s]			
	Regelung durch			
	Lichtsignalanlage	Vorfahrtsbeschilderung	„rechts-vor-links“	
			Kreuzung	Einmündung
A	≤ 20	≤ 10	≤ 10	≤ 10
B	≤ 35	≤ 20	≤ 15	≤ 15
C	≤ 50	≤ 30	≤ 20	≤ 20
D	≤ 70	≤ 45	≤ 25	≤ 25
E	> 70	> 45	> 25 <sup>2)</sup>	> 20 <sup>2)</sup>
F	- <sup>1)</sup>	- <sup>1)</sup>	> 25 <sup>2)</sup>	> 20 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q über der Kapazität C liegt (q > C).  
<sup>2)</sup> In diesem Bereich funktioniert die Regelungsart „rechts vor links“ nicht mehr.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS 2015

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - morgendliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 14 Sekunden und 7 m Staulänge

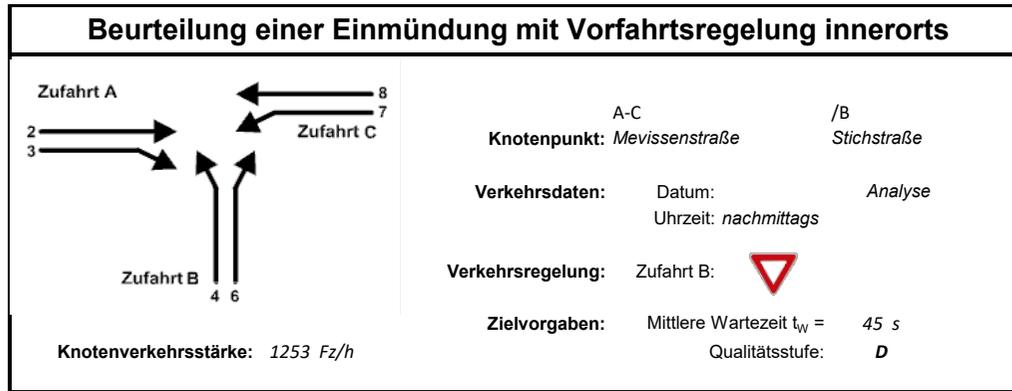
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,270	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,036	---
B	4 (3)	865	347	1,000	309	0,061	---
	6 (2)	468	677	1,000	677	0,045	---
C	7 (2)	494	732	1,000	732	0,110	0,890
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,198	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	442	1,100	1800	1636	0,270	1194	0,0	<b>A</b>
	3	52	1,100	1600	1455	0,036	1403	0,0	<b>A</b>
B	4	17	1,100	309	281	0,061	264	13,7	<b>B</b>
	6	28	1,100	677	616	0,045	588	6,1	<b>A</b>
C	7	73	1,100	732	666	0,110	593	6,1	<b>A</b>
	8	324	1,100	1800	1636	0,198	1312	0,0	<b>A</b>
A	2+3	494	1,100	1777	1615	0,306	1121	0,0	<b>A</b>
B	4+6	45	1,100	467	424	0,106	379	9,5	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	52	1,1	1455	95	0,11	7
B	4	17	1,1	281	95	0,19	7
	6	28	1,1	616	95	0,14	7
C	7	73	1,1	666	95	0,37	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - nachmittägliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: C**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 21 Sekunden und 7 m Staulänge

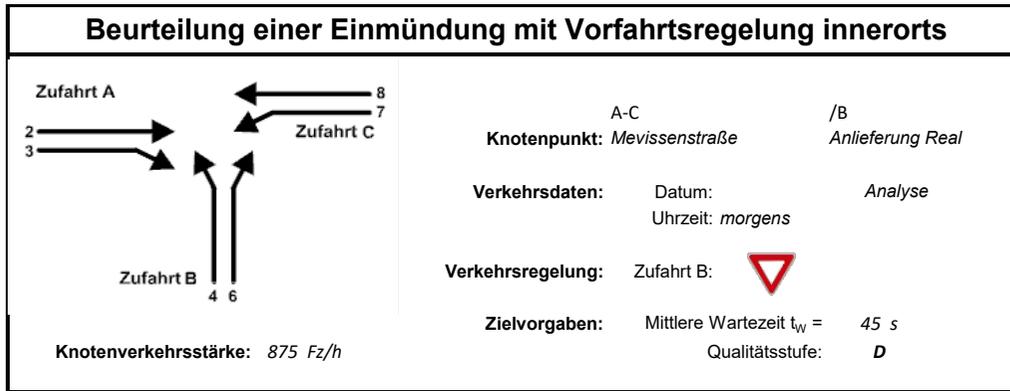
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,304	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,017	---
B	4 (3)	1150	235	1,000	221	0,140	---
	6 (2)	511	643	1,000	643	0,108	---
C	7 (2)	523	709	1,000	709	0,062	0,938
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,366	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	498	1,100	1800	1636	0,304	1138	0,0	<b>A</b>
	3	25	1,100	1600	1455	0,017	1430	0,0	<b>A</b>
B	4	28	1,100	221	201	0,140	173	20,8	<b>C</b>
	6	63	1,100	643	585	0,108	522	6,9	<b>A</b>
C	7	40	1,100	709	644	0,062	604	6,0	<b>A</b>
	8	599	1,100	1800	1636	0,366	1037	0,0	<b>A</b>
A	2+3	523	1,100	1789	1627	0,322	1104	0,0	<b>A</b>
B	4+6	91	1,100	405	368	0,247	277	13,0	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz,ges</sub></b>									<b>C</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	25	1,1	1455	95	0,05	7
B	4	28	1,1	201	95	0,48	7
	6	63	1,1	585	95	0,36	7
C	7	40	1,1	644	95	0,20	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Nord - morgendliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
 Zufahrt B: Grundstückerschließung Nord  
 Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 12 Sekunden und 7 m Staulänge

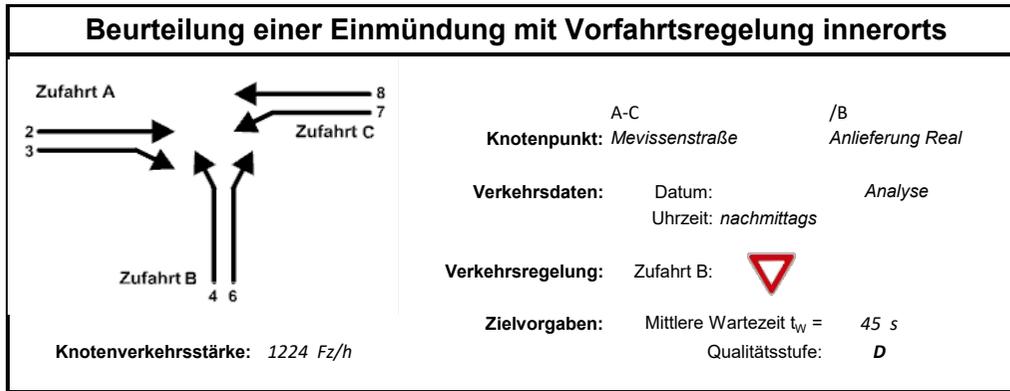
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,286	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	853	352	1,000	352	0,044	---
	6 (2)	469	676	1,000	676	0,011	---
C	7 (2)	470	753	1,000	753	0,001	0,999
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,234	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	468	1,100	1800	1636	0,286	1168	0,0	<b>A</b>
	3	2	1,100	1600	1455	0,001	1453	0,0	<b>A</b>
B	4	14	1,100	352	320	0,044	306	11,8	<b>B</b>
	6	7	1,100	676	615	0,011	608	5,9	<b>A</b>
C	7	1	1,100	753	684	0,001	683	5,3	<b>A</b>
	8	383	1,100	1800	1636	0,234	1253	0,0	<b>A</b>
A	2+3	470	1,100	1799	1635	0,287	1165	0,0	<b>A</b>
B	4+6	21	1,100	419	381	0,055	360	10,0	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	2	1,1	1455	95	0,00	7
B	4	14	1,1	320	95	0,14	7
	6	7	1,1	615	95	0,03	7
C	7	1	1,1	684	95	0,00	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Nord - nachmittägliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
 Zufahrt B: Grundstückerschließung Nord  
 Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: C**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 22 Sekunden und 14 m Staulänge

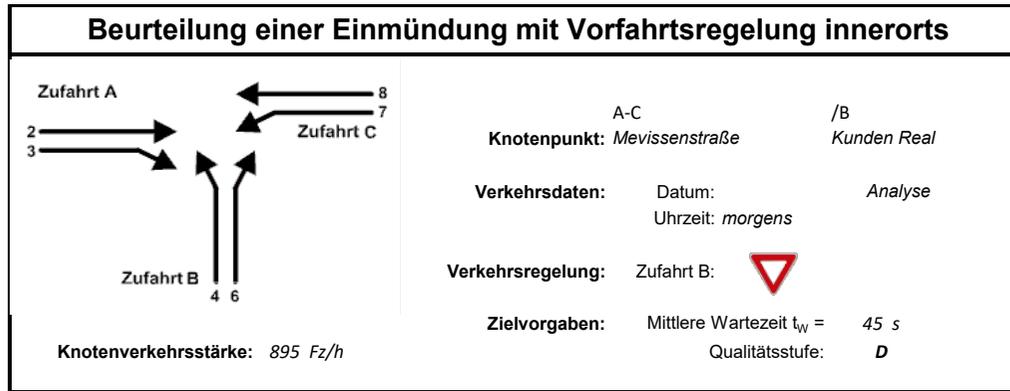
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,340	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	---
B	4 (3)	1144	237	1,000	237	0,255	---
	6 (2)	559	606	1,000	606	0,042	---
C	7 (2)	561	679	1,000	679	0,002	0,998
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,357	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	556	1,100	1800	1636	0,340	1080	0,0	<b>A</b>
	3	5	1,100	1600	1455	0,003	1450	0,0	<b>A</b>
B	4	55	1,100	237	215	0,255	160	22,4	<b>C</b>
	6	23	1,100	606	551	0,042	528	6,8	<b>A</b>
C	7	1	1,100	679	617	0,002	616	5,8	<b>A</b>
	8	584	1,100	1800	1636	0,357	1052	0,0	<b>A</b>
A	2+3	561	1,100	1798	1635	0,343	1074	0,0	<b>A</b>
B	4+6	78	1,100	289	262	0,297	184	19,5	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz,ges</sub></b>									<b>C</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	5	1,1	1455	95	0,01	7
B	4	55	1,1	215	95	1,02	14
	6	23	1,1	551	95	0,13	7
C	7	1	1,1	617	95	0,00	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - morgendliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 12 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

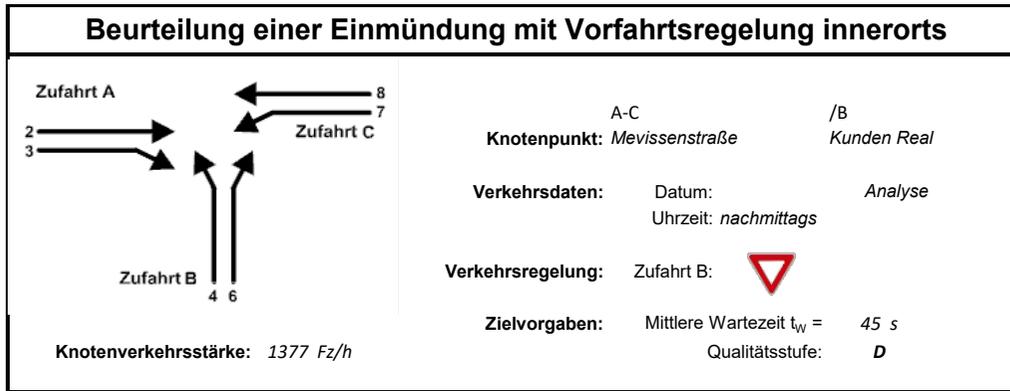
liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,281	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	---
B	4 (3)	869	345	1,000	334	0,010	---
	6 (2)	467	678	1,000	678	0,024	---
C	7 (2)	475	749	1,000	749	0,031	0,969
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,233	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	459	1,100	1800	1636	0,281	1177	0,0	<b>A</b>
	3	16	1,100	1600	1455	0,011	1439	0,0	<b>A</b>
B	4	3	1,100	334	304	0,010	301	12,0	<b>B</b>
	6	15	1,100	678	616	0,024	601	6,0	<b>A</b>
C	7	21	1,100	749	680	0,031	659	5,5	<b>A</b>
	8	381	1,100	1800	1636	0,233	1255	0,0	<b>A</b>
A	2+3	475	1,100	1792	1630	0,292	1155	0,0	<b>A</b>
B	4+6	18	1,100	579	526	0,034	508	7,1	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	16	1,1	1455	95	0,03	7
B	4	3	1,1	304	95	0,03	7
	6	15	1,1	616	95	0,07	7
C	7	21	1,1	680	95	0,10	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - nachmittägliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
 Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd  
 Zufahrt C: Mevissenstraße Süd  
**Berechnete Qualitätsstufe: C**  
 Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 30 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,296	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,065	---
B	4 (3)	1208	217	1,000	172	0,231	---
	6 (2)	532	626	1,000	626	0,151	---
C	7 (2)	579	665	1,000	665	0,210	0,790
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,336	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	485	1,100	1800	1636	0,296	1151	0,0	<b>A</b>
	3	94	1,100	1600	1455	0,065	1361	0,0	<b>A</b>
B	4	36	1,100	172	156	0,231	120	30,0	<b>C</b>
	6	86	1,100	626	569	0,151	483	7,4	<b>A</b>
C	7	127	1,100	665	604	0,210	477	7,5	<b>A</b>
	8	549	1,100	1800	1636	0,336	1087	0,0	<b>A</b>
A	2+3	579	1,100	1764	1604	0,361	1025	0,0	<b>A</b>
B	4+6	122	1,100	352	320	0,382	198	18,2	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	94	1,1	1455	95	0,21	7
B	4	36	1,1	156	95	0,89	7
	6	86	1,1	569	95	0,53	7
C	7	127	1,1	604	95	0,79	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Niedieckstraße - morgendliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
 Zufahrt B: Parkplatz  
 Zufahrt C: Mevissenstraße Süd  
 Zufahrt D: Niedieckstraße  
**Berechnete Qualitätsstufe: B**  
 Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Niedieckstraße mit einer mittleren Wartezeit von 12 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	331	882	1,000	882	0,006	0,994	0,986
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,245	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	726	419	1,000	409	0,000	---	---
	5 (3)	746	383	1,000	378	0,000	1,000	0,986
	6 (2)	404	733	1,000	733	0,002	0,998	---
C	7 (2)	406	810	1,000	810	0,008	0,992	0,986
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,170	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,036	1,000	---
D	10 (4)	720	422	1,000	416	0,169	---	---
	11 (3)	722	396	1,000	391	0,000	1,000	0,986
	12 (2)	305	827	1,000	827	0,009	0,991	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	5	1,100	882	802	0,006	797	4,5	<b>A</b>
	2	401	1,100	1800	1636	0,245	1235	0,0	<b>A</b>
	3	5	1,100	1600	1455	0,003	1450	0,0	<b>A</b>
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	1	1,100	733	666	0,002	665	5,4	<b>A</b>
C	7	6	1,100	810	736	0,008	730	4,9	<b>A</b>
	8	278	1,100	1800	1636	0,170	1358	0,0	<b>A</b>
	9	53	1,100	1600	1455	0,036	1402	0,0	<b>A</b>
D	10	64	1,100	416	378	0,169	314	11,5	<b>B</b>
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	7	1,100	827	752	0,009	745	4,8	<b>A</b>
A	2+3	406	1,100	1797	1634	0,248	1228	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	1	1,100	733	666	0,002	665	5,4	<b>A</b>
C	8+9	331	1,100	1765	1604	0,206	1273	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	71	1,100	437	397	0,179	326	11,0	<b>B</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	1	5	1,1	802	95	0,02	7
	3	5	1,1	1455	95	0,01	7
B	6	1	1,1	851	95	0,00	7
	7	6	1,1	736	95	0,02	7
C	9	53	1,1	1455	95	0,11	7
	10	64	1,1	378	95	0,61	7
D	12	7	1,1	891	95	0,02	7

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Niedieckstraße - nachmittägliche Spitzenstunde, Analyse (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Parkplatz  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd  
Zufahrt D: Niedieckstraße

**Berechnete Qualitätsstufe: C**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Niedieckstraße mit einer mittleren Wartezeit von 21 Sekunden und 14 m Staulänge

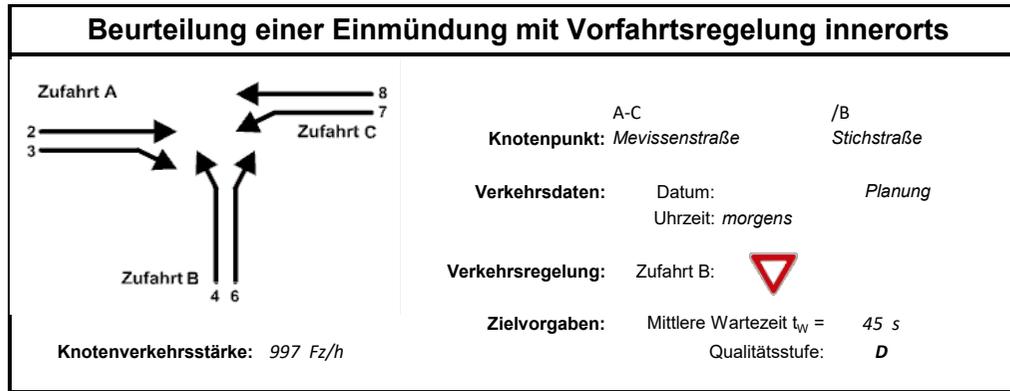
**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	646	616	1,000	616	0,032	0,968	0,965
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,249	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,002	1,000	---
B	4 (4)	1032	276	1,000	251	0,004	---	---
	5 (3)	1076	241	1,000	233	0,000	1,000	0,965
	6 (2)	410	727	1,000	727	0,011	0,989	---
C	7 (2)	411	805	1,000	805	0,003	0,997	0,965
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,305	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,101	1,000	---
D	10 (4)	1009	285	1,000	272	0,315	---	---
	11 (3)	1004	267	1,000	258	0,004	0,996	0,961
	12 (2)	573	596	1,000	596	0,054	0,946	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	18	1,100	616	560	0,032	542	6,6	<b>A</b>
	2	408	1,100	1800	1636	0,249	1228	0,0	<b>A</b>
	3	3	1,100	1600	1455	0,002	1452	0,0	<b>A</b>
B	4	1	1,100	251	228	0,004	227	15,8	<b>B</b>
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	7	1,100	727	661	0,011	654	5,5	<b>A</b>
C	7	2	1,100	805	732	0,003	730	4,9	<b>A</b>
	8	499	1,100	1800	1636	0,305	1137	0,0	<b>A</b>
	9	147	1,100	1600	1455	0,101	1308	0,0	<b>A</b>
D	10	78	1,100	272	247	0,315	169	21,2	<b>C</b>
	11	1	1,100	258	234	0,004	233	15,4	<b>B</b>
	12	29	1,100	596	542	0,054	513	7,0	<b>A</b>
A	2+3	411	1,100	1798	1635	0,251	1224	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	8	1,100	588	535	0,015	527	6,8	<b>A</b>
C	8+9	646	1,100	1750	1591	0,406	945	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	108	1,100	318	289	0,373	181	19,8	<b>B</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	1	18	1,1	560	95	0,10	7
	3	3	1,1	1455	95	0,01	7
B	4	1	1,1	228	95	0,01	7
	6	7	1,1	661	95	0,03	7
C	7	2	1,1	732	95	0,01	7
	9	147	1,1	1455	95	0,34	7
D	10	78	1,1	247	95	1,36	14
	12	29	1,1	542	95	0,17	7

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 15 Sekunden und 7 m Staulänge

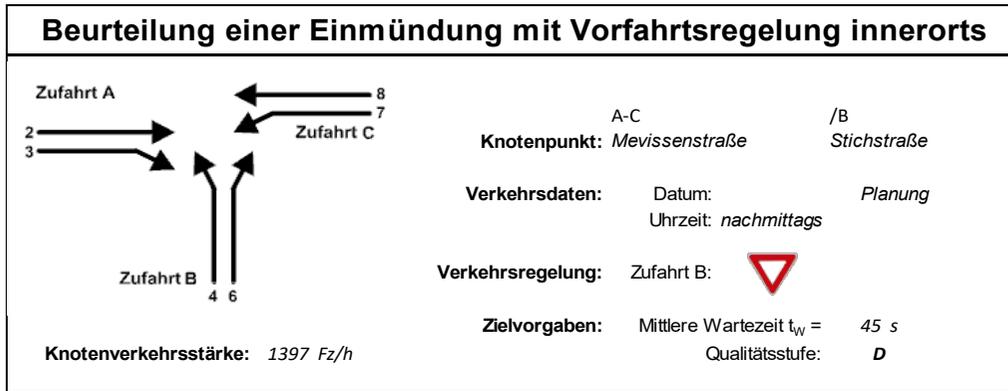
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,282	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,037	---
B	4 (3)	922	321	1,000	283	0,070	---
	6 (2)	488	661	1,000	661	0,050	---
C	7 (2)	515	715	1,000	715	0,118	0,882
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,218	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	461	1,100	1800	1636	0,282	1175	0,0	<b>A</b>
	3	54	1,100	1600	1455	0,037	1401	0,0	<b>A</b>
B	4	18	1,100	283	257	0,070	239	15,1	<b>B</b>
	6	30	1,100	661	601	0,050	571	6,3	<b>A</b>
C	7	77	1,100	715	650	0,118	573	6,3	<b>A</b>
	8	357	1,100	1800	1636	0,218	1279	0,0	<b>A</b>
A	2+3	515	1,100	1777	1615	0,319	1100	0,0	<b>A</b>
B	4+6	48	1,100	440	400	0,120	352	10,2	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>Fz,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	54	1,1	1455	95	0,12	7
B	4	18	1,1	257	95	0,23	7
	6	30	1,1	601	95	0,16	7
C	7	77	1,1	650	95	0,40	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: C**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 27 Sekunden und 7 m Staulänge

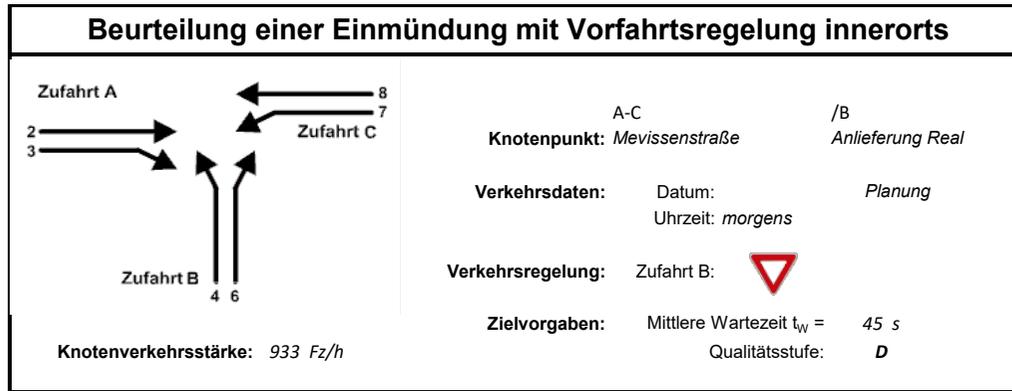
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,332	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,019	---
B	4 (3)	1286	196	1,000	182	0,187	---
	6 (2)	557	608	1,000	608	0,121	---
C	7 (2)	570	672	1,000	672	0,069	0,931
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,420	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	543	1,100	1800	1636	0,332	1093	0,0	<b>A</b>
	3	27	1,100	1600	1455	0,019	1428	0,0	<b>A</b>
B	4	31	1,100	182	166	0,187	135	26,7	<b>C</b>
	6	67	1,100	608	553	0,121	486	7,4	<b>A</b>
C	7	42	1,100	672	611	0,069	569	6,3	<b>A</b>
	8	687	1,100	1800	1636	0,420	949	0,0	<b>A</b>
A	2+3	570	1,100	1789	1627	0,350	1057	0,0	<b>A</b>
B	4+6	98	1,100	349	318	0,309	220	16,4	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>C</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	27	1,1	1455	95	0,06	7
B	4	31	1,1	166	95	0,68	7
	6	67	1,1	553	95	0,41	7
C	7	42	1,1	611	95	0,22	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Nord - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Nord

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 13 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

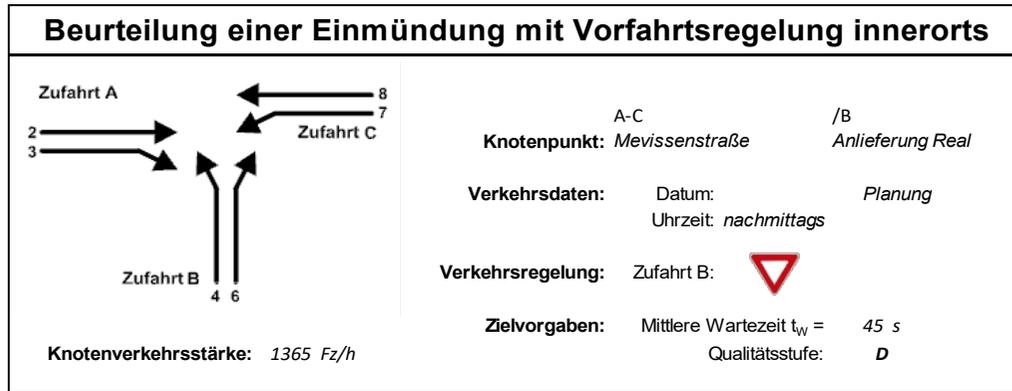
liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,299	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,001	---
B	4 (3)	910	326	1,000	326	0,051	---
	6 (2)	490	659	1,000	659	0,012	---
C	7 (2)	491	735	1,000	735	0,001	0,999
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,256	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	489	1,100	1800	1636	0,299	1147	0,0	<b>A</b>
	3	2	1,100	1600	1455	0,001	1453	0,0	<b>A</b>
B	4	15	1,100	326	296	0,051	281	12,8	<b>B</b>
	6	7	1,100	659	599	0,012	592	6,1	<b>A</b>
C	7	1	1,100	735	668	0,001	667	5,4	<b>A</b>
	8	419	1,100	1800	1636	0,256	1217	0,0	<b>A</b>
A	2+3	491	1,100	1799	1636	0,300	1145	0,0	<b>A</b>
B	4+6	22	1,100	388	353	0,062	331	10,9	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>B</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	2	1,1	1455	95	0,00	7
B	4	15	1,1	296	95	0,16	7
	6	7	1,1	599	95	0,04	7
C	7	1	1,1	668	95	0,00	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Nord - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Nord

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: C**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 30 Sekunden und 14 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

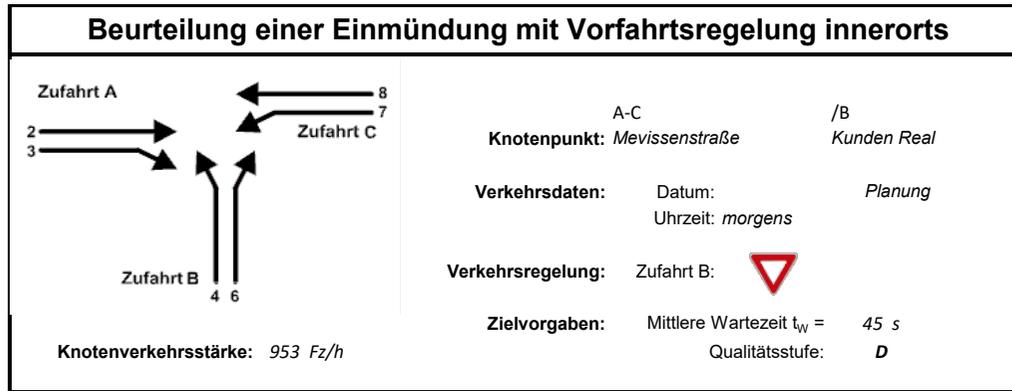
liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,370	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	---
B	4 (3)	1280	197	1,000	197	0,324	---
	6 (2)	608	571	1,000	571	0,048	---
C	7 (2)	610	642	1,000	642	0,002	0,998
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,410	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	605	1,100	1800	1636	0,370	1031	0,0	<b>A</b>
	3	5	1,100	1600	1455	0,003	1450	0,0	<b>A</b>
B	4	58	1,100	197	179	0,324	121	29,7	<b>C</b>
	6	25	1,100	571	519	0,048	494	7,3	<b>A</b>
C	7	1	1,100	642	583	0,002	582	6,2	<b>A</b>
	8	671	1,100	1800	1636	0,410	965	0,0	<b>A</b>
A	2+3	610	1,100	1798	1635	0,373	1025	0,0	<b>A</b>
B	4+6	83	1,100	245	223	0,372	140	25,6	<b>C</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fz,ges</sub>									<b>C</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	5	1,1	1455	95	0,01	7
B	4	58	1,1	179	95	1,40	14
	6	25	1,1	519	95	0,15	7
C	7	1	1,1	583	95	0,01	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 13 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

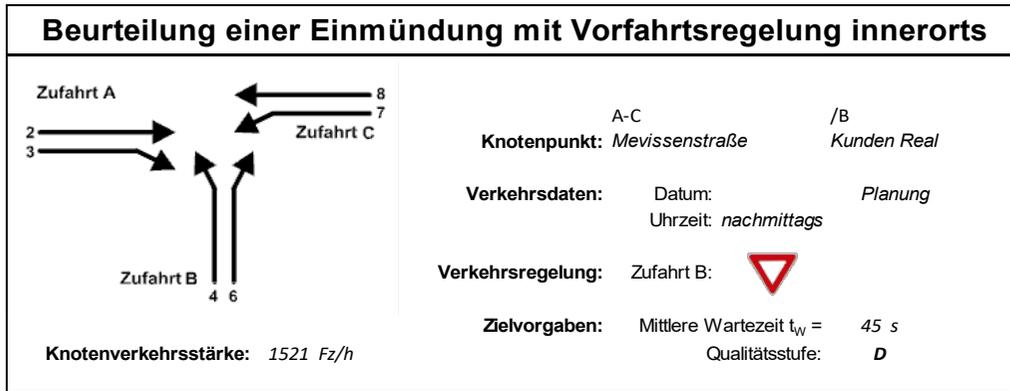
liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,293	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	---
B	4 (3)	927	319	1,000	308	0,011	---
	6 (2)	488	661	1,000	661	0,025	---
C	7 (2)	496	731	1,000	731	0,033	0,967
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,255	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	480	1,100	1800	1636	0,293	1156	0,0	<b>A</b>
	3	16	1,100	1600	1455	0,011	1439	0,0	<b>A</b>
B	4	3	1,100	308	280	0,011	277	13,0	<b>B</b>
	6	15	1,100	661	601	0,025	586	6,1	<b>A</b>
C	7	22	1,100	731	664	0,033	642	5,6	<b>A</b>
	8	417	1,100	1800	1636	0,255	1219	0,0	<b>A</b>
A	2+3	496	1,100	1793	1630	0,304	1134	0,0	<b>A</b>
B	4+6	18	1,100	555	504	0,036	486	7,4	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	16	1,1	1455	95	0,03	7
B	4	3	1,1	280	95	0,03	7
	6	15	1,1	601	95	0,08	7
C	7	22	1,1	664	95	0,10	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: D**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 40 Sekunden und 14 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,323	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,069	---
B	4 (3)	1346	180	1,000	139	0,293	---
	6 (2)	580	591	1,000	591	0,164	---
C	7 (2)	630	627	1,000	627	0,230	0,770
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,388	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	529	1,100	1800	1636	0,323	1107	0,0	<b>A</b>
	3	101	1,100	1600	1455	0,069	1354	0,0	<b>A</b>
B	4	37	1,100	139	126	0,293	89	40,2	<b>D</b>
	6	88	1,100	591	537	0,164	449	8,0	<b>A</b>
C	7	131	1,100	627	570	0,230	439	8,2	<b>A</b>
	8	635	1,100	1800	1636	0,388	1001	0,0	<b>A</b>
A	2+3	630	1,100	1765	1604	0,393	974	0,0	<b>A</b>
B	4+6	125	1,100	301	274	0,457	149	24,1	<b>C</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>Fz,ges</sub>									<b>D</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	101	1,1	1455	95	0,22	7
B	4	37	1,1	126	95	1,21	14
	6	88	1,1	537	95	0,59	7
C	7	131	1,1	570	95	0,89	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Niedieckstraße - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Parkplatz  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd  
Zufahrt D: Niedieckstraße

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Niedieckstraße mit einer mittleren Wartezeit von 13 Sekunden und 7 m Staulänge

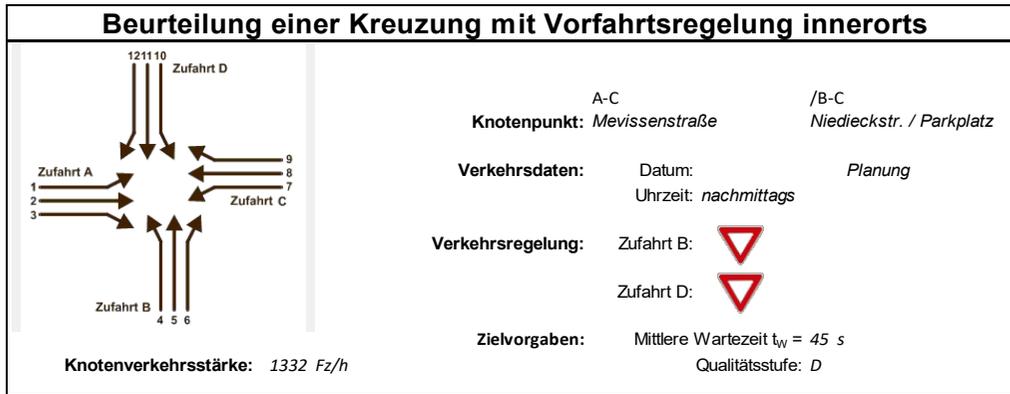
**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:** liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	365	848	1,000	848	0,006	0,994	0,985
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,244	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,003	1,000	---
B	4 (4)	751	405	1,000	395	0,000	---	---
	5 (3)	779	366	1,000	361	0,000	1,000	0,985
	6 (2)	403	734	1,000	734	0,001	0,999	---
C	7 (2)	405	811	1,000	811	0,008	0,992	0,985
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,180	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,048	1,000	---
D	10 (4)	745	408	1,000	402	0,233	---	---
	11 (3)	746	383	1,000	378	0,000	1,000	0,985
	12 (2)	330	802	1,000	802	0,010	0,990	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	5	1,100	848	771	0,006	766	4,7	<b>A</b>
	2	400	1,100	1800	1636	0,244	1236	0,0	<b>A</b>
	3	5	1,100	1600	1455	0,003	1450	0,0	<b>A</b>
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	1	1,100	734	667	0,001	666	5,4	<b>A</b>
C	7	6	1,100	811	737	0,008	731	4,9	<b>A</b>
	8	295	1,100	1800	1636	0,180	1341	0,0	<b>A</b>
	9	70	1,100	1600	1455	0,048	1385	0,0	<b>A</b>
D	10	85	1,100	402	365	0,233	280	12,8	<b>B</b>
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	7	1,100	802	729	0,010	722	5,0	<b>A</b>
A	2+3	405	1,100	1797	1634	0,248	1229	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	1	1,100	734	667	0,001	666	5,4	<b>A</b>
C	8+9	365	1,100	1758	1598	0,228	1233	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	92	1,100	418	380	0,242	288	12,5	<b>B</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									<b>B</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	1	5	1,1	771	95	0,02	7
	3	5	1,1	1455	95	0,01	7
B	6	1	1,1	667	95	0,00	7
	7	6	1,1	737	95	0,02	7
C	9	70	1,1	1455	95	0,15	7
	10	85	1,1	365	95	0,90	7
D	12	7	1,1	729	95	0,03	7

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Niedieckstraße - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 1 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Parkplatz  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd  
Zufahrt D: Niedieckstraße

**Berechnete Qualitätsstufe: D**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Niedieckstraße mit einer mittleren Wartezeit von 33 Sekunden und 20 m Staulänge

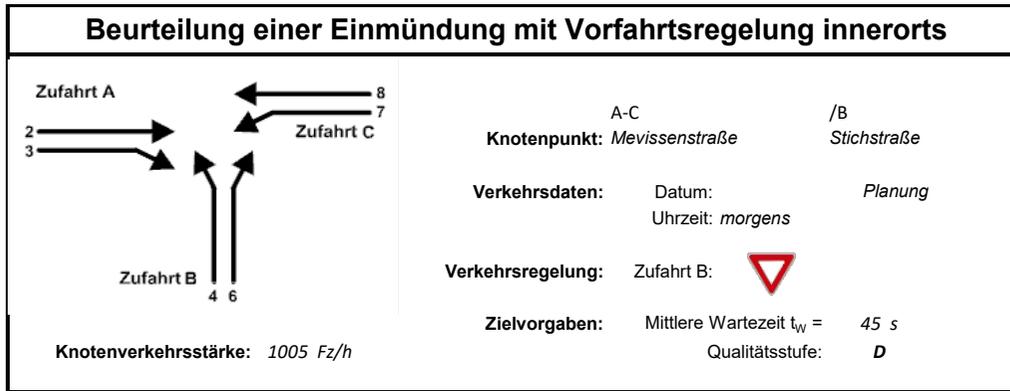
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	737	555	1,000	555	0,036	0,964	---
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,255	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,002	1,000	---
B	4 (4)	1104	250	1,000	225	0,005	---	---
	5 (3)	1177	209	1,000	201	0,000	1,000	0,962
C	6 (2)	420	719	1,000	719	0,011	0,989	---
	7 (2)	421	796	1,000	796	0,003	0,997	0,962
D	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,324	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,142	1,000	---
D	10 (4)	1080	259	1,000	246	0,514	---	---
	11 (3)	1075	242	1,000	232	0,005	0,995	0,957
D	12 (2)	634	553	1,000	553	0,060	0,940	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	18	1,100	555	505	0,036	487	7,4	<b>A</b>
	2	418	1,100	1800	1636	0,255	1218	0,0	<b>A</b>
	3	3	1,100	1600	1455	0,002	1452	0,0	<b>A</b>
B	4	1	1,100	225	205	0,005	204	17,7	<b>B</b>
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
C	6	7	1,100	719	653	0,011	646	5,6	<b>A</b>
	7	2	1,100	796	724	0,003	722	5,0	<b>A</b>
	8	530	1,100	1800	1636	0,324	1106	0,0	<b>A</b>
D	9	207	1,100	1600	1455	0,142	1248	0,0	<b>A</b>
	10	115	1,100	246	224	0,514	109	32,8	<b>D</b>
	11	1	1,100	232	211	0,005	210	17,1	<b>B</b>
	12	30	1,100	553	503	0,060	473	7,6	<b>A</b>
A	2+3	421	1,100	1798	1635	0,258	1214	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	8	1,100	564	513	0,016	505	7,1	<b>A</b>
C	8+9	737	1,100	1739	1581	0,466	844	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	146	1,100	278	252	0,578	106	33,4	<b>D</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>D</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	1	18	1,1	505	95	0,11	7
	3	3	1,1	1455	95	0,01	7
B	4	1	1,1	205	95	0,01	7
	6	7	1,1	653	95	0,03	7
C	7	2	1,1	724	95	0,01	7
	9	207	1,1	1455	95	0,50	7
D	10	115	1,1	224	95	3,00	20
	12	30	1,1	503	95	0,19	7

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 2 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
 Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
 Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 16 Sekunden und 7 m Staulänge

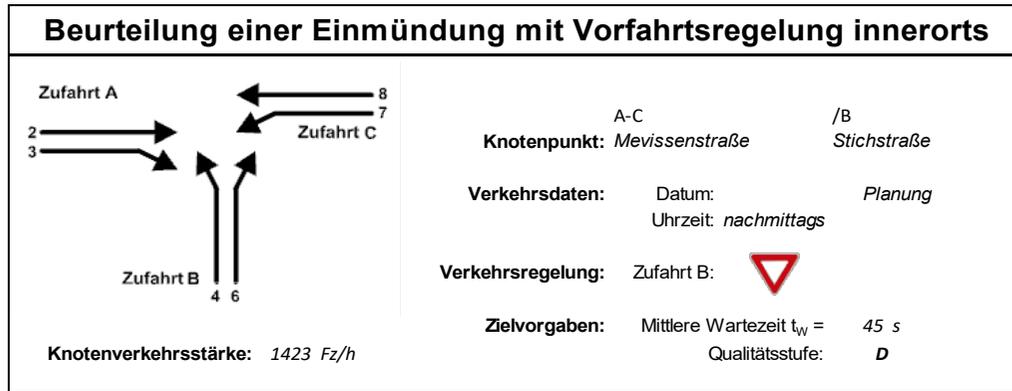
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,281	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,039	---
B	4 (3)	907	327	1,000	288	0,126	---
	6 (2)	487	662	1,000	662	0,062	---
C	7 (2)	515	715	1,000	715	0,120	0,880
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,209	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	459	1,100	1800	1636	0,281	1177	0,0	<b>A</b>
	3	56	1,100	1600	1455	0,039	1399	0,0	<b>A</b>
B	4	33	1,100	288	262	0,126	229	15,7	<b>B</b>
	6	37	1,100	662	602	0,062	565	6,4	<b>A</b>
C	7	78	1,100	715	650	0,120	572	6,3	<b>A</b>
	8	342	1,100	1800	1636	0,209	1294	0,0	<b>A</b>
A	2+3	515	1,100	1776	1614	0,319	1099	0,0	<b>A</b>
B	4+6	70	1,100	411	373	0,188	303	11,9	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>B</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	56	1,1	1600	95	0,11	7
B	4	33	1,1	288	95	0,39	7
	6	37	1,1	662	95	0,18	7
C	7	78	1,1	715	95	0,37	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Stichstraße Mevissenstraße - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 2 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord  
Zufahrt B: Stichstraße Mevissenstraße  
Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: D**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Stichstraße Mevissenstraße mit einer mittleren Wartezeit von 40 Sekunden und 20 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

**Kapazitäten der Einzelströme**

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,329	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,022	---
B	4 (3)	1226	212	1,000	197	0,497	---
	6 (2)	554	610	1,000	610	0,166	---
C	7 (2)	570	672	1,000	672	0,070	0,930
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,384	---

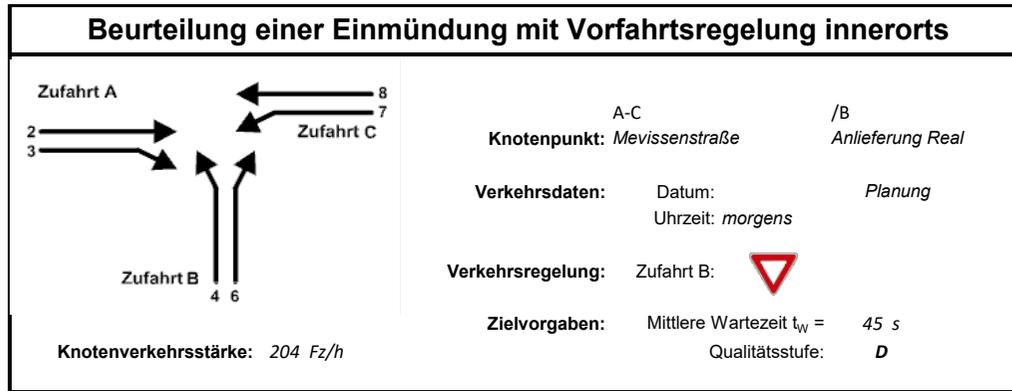
**Qualität der Einzel- und Mischströme**

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	538	1,100	1800	1636	0,329	1098	0,0	<b>A</b>
	3	32	1,100	1600	1455	0,022	1423	0,0	<b>A</b>
B	4	89	1,100	197	179	0,497	90	39,5	<b>D</b>
	6	92	1,100	610	554	0,166	462	7,8	<b>A</b>
C	7	43	1,100	672	611	0,070	568	6,3	<b>A</b>
	8	629	1,100	1800	1636	0,384	1007	0,0	<b>A</b>
A	2+3	570	1,100	1787	1625	0,351	1055	0,0	<b>A</b>
B	4+6	181	1,100	300	273	0,663	92	38,0	<b>D</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>D</b>

**Stauraumbemessung - Abbiegeströme**

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	32	1,1	1455	95	0,07	7
B	4	89	1,1	179	95	2,79	20
	6	92	1,1	554	95	0,60	7
C	7	43	1,1	611	95	0,23	7

**Verkehrsqualität Stichstraße Mevissenstraße / Grundstückerschließung - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 2**



Zufahrt A: Stichstraße Mevissenstraße West  
Zufahrt B: Grundstückerschließung  
Zufahrt C: Stichstraße Mevissenstraße Ost

**Berechnete Qualitätsstufe: A**

Maßgebender Verkehrsstrom: Rechtsabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 4 Sekunden und 7 m Staulänge

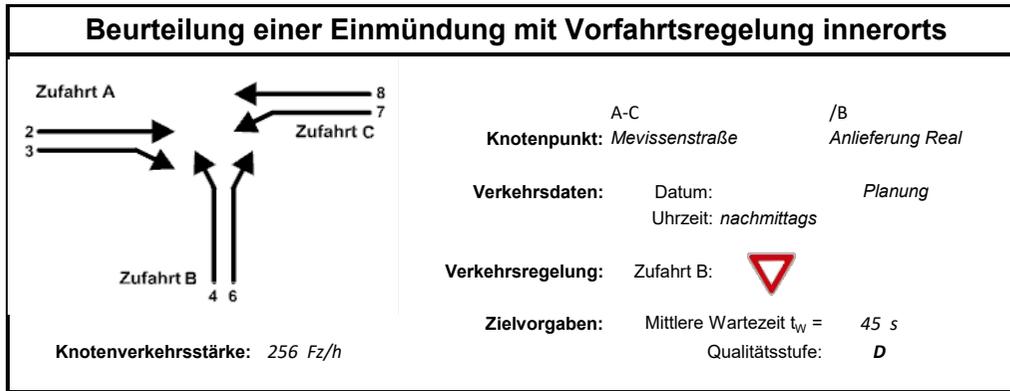
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,029	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	182	878	1,000	876	0,000	---
	6 (2)	48	1132	1,000	1132	0,021	---
C	7 (2)	48	1217	1,000	1217	0,003	0,997
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,080	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	48	1,100	1800	1636	0,029	1588	0,0	<b>A</b>
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	22	1,100	1132	1029	0,021	1007	3,6	<b>A</b>
C	7	3	1,100	1217	1107	0,003	1104	3,3	<b>A</b>
	8	131	1,100	1800	1636	0,080	1505	0,0	<b>A</b>
A	2+3	48	1,100	1800	1636	0,029	1588	0,0	<b>A</b>
B	4+6	22	1,100	1132	1029	0,021	1007	3,6	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>A</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	22	1,1	1029	95	0,07	7
C	7	3	1,1	1107	95	0,01	7

**Verkehrsqualität Stichstraße Mevissenstraße / Grundstückerschließung - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 2**



Zufahrt A: Stichstraße Mevissenstraße West  
 Zufahrt B: Grundstückerschließung  
 Zufahrt C: Stichstraße Mevissenstraße Ost

**Berechnete Qualitätsstufe: A**

Maßgebender Verkehrsstrom: Rechtsabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 4 Sekunden und 7 m Staulänge

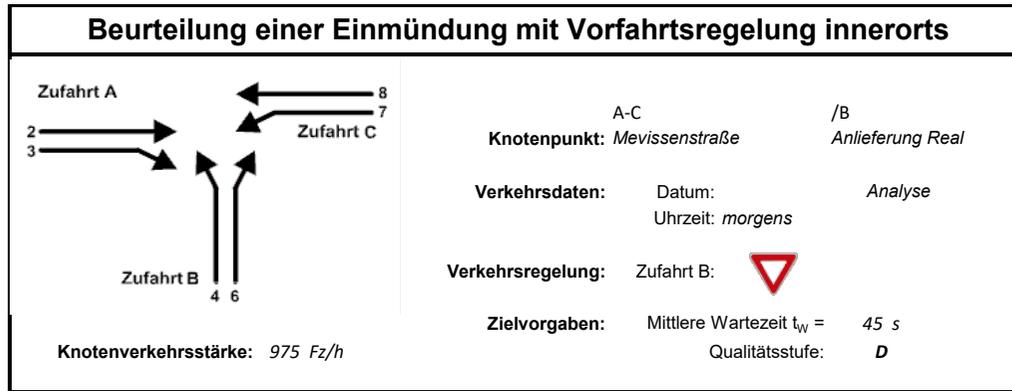
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,060	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	---
B	4 (3)	173	889	1,000	884	0,000	---
	6 (2)	98	1065	1,000	1065	0,086	---
C	7 (2)	98	1150	1,000	1150	0,006	0,994
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,042	---

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	98	1,100	1800	1636	0,060	1538	0,0	<b>A</b>
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	83	1,100	1065	968	0,086	885	4,1	<b>A</b>
C	7	6	1,100	1150	1045	0,006	1039	3,5	<b>A</b>
	8	69	1,100	1800	1636	0,042	1567	0,0	<b>A</b>
A	2+3	98	1,100	1800	1636	0,060	1538	0,0	<b>A</b>
B	4+6	83	1,100	1065	968	0,086	885	4,1	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>A</b>

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A							
B	6	83	1,1	1065	95	0,25	7
	7	6	1,1	1150	95	0,02	7
C							

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - morgendliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 3 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: B**

Maßgebender Verkehrsstrom: Linksabbieger aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 14 Sekunden und 7 m Staulänge

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

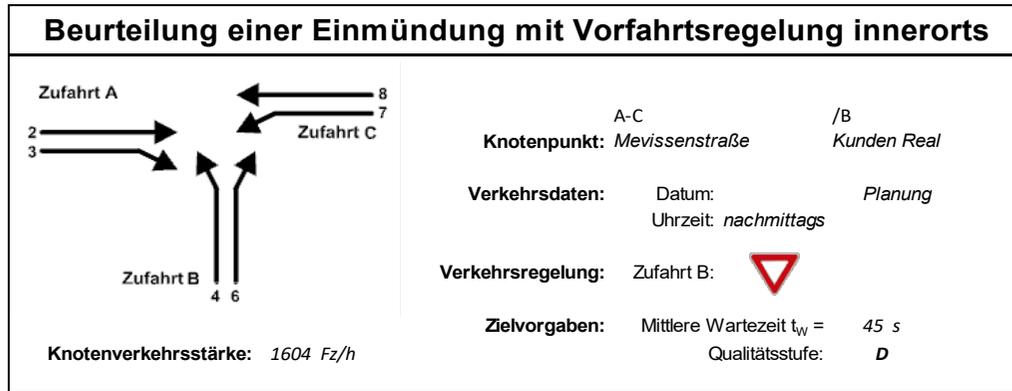
liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,293	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,011	---
B	4 (3)	927	319	1,000	308	0,064	---
	6 (2)	488	661	1,000	661	0,037	---
C	7 (2)	496	731	1,000	731	0,033	0,967
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,255	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	480	1,100	1800	1636	0,293	1156	0,0	<b>A</b>
	3	16	1,100	1600	1455	0,011	1439	0,0	<b>A</b>
B	4	18	1,100	308	280	0,064	262	13,7	<b>B</b>
	6	22	1,100	661	601	0,037	579	6,2	<b>A</b>
C	7	22	1,100	731	664	0,033	642	5,6	<b>A</b>
	8	417	1,100	1800	1636	0,255	1219	0,0	<b>A</b>
A	2+3	496	1,100	1793	1630	0,304	1134	0,0	<b>A</b>
B	4+6	40	1,100	436	396	0,101	356	10,1	<b>B</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>B</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_S$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	16	1,1	1455	95	0,03	7
B	4	18	1,1	280	95	0,21	7
	6	22	1,1	601	95	0,11	7
C	7	22	1,1	664	95	0,10	7
	8	---	---	---	---	---	---

**Verkehrsqualität Mevissenstraße / Grundstückerschließung Süd - nachmittägliche Spitzenstunde, Prognose-Variante 3 (HBS 2015)**



Zufahrt A: Mevissenstraße Nord

Zufahrt B: Grundstückerschließung Süd

Zufahrt C: Mevissenstraße Süd

**Berechnete Qualitätsstufe: E**

Maßgebender Verkehrsstrom: Mischfahrstreifen aus der Grundstückerschließung mit einer mittleren Wartezeit von 157 Sekunden und 106 m Staulänge

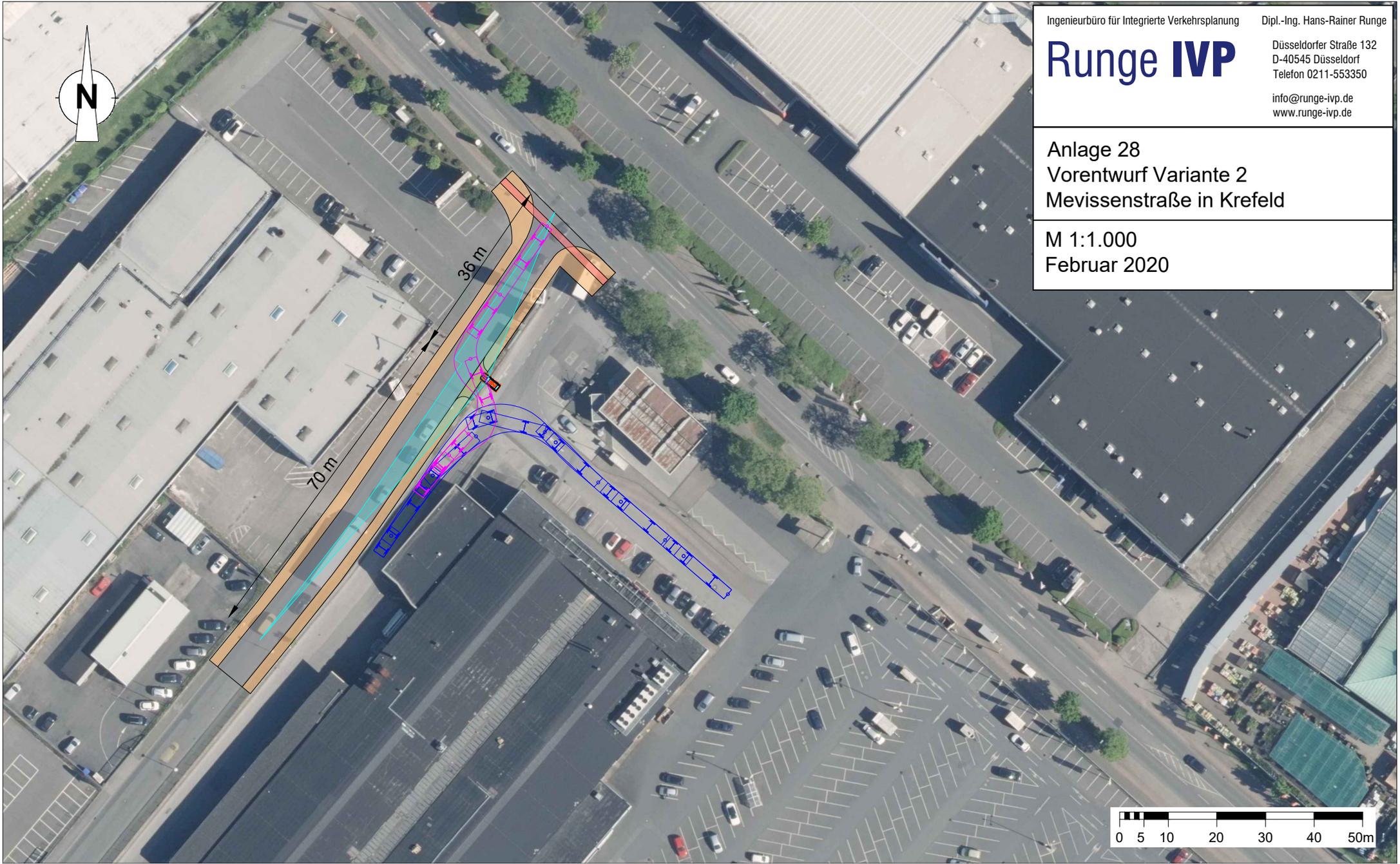
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt nicht vor, pauschaler Umrechnungsfaktor: 1,10

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,323	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,069	---
B	4 (3)	1346	180	1,000	139	0,753	---
	6 (2)	580	591	1,000	591	0,210	---
C	7 (2)	630	627	1,000	627	0,230	0,770
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,388	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	529	1,100	1800	1636	0,323	1107	0,0	<b>A</b>
	3	101	1,100	1600	1455	0,069	1354	0,0	<b>A</b>
B	4	95	1,100	139	126	0,753	31	102,9	<b>E</b>
	6	113	1,100	591	537	0,210	424	8,5	<b>A</b>
C	7	131	1,100	627	570	0,230	439	8,2	<b>A</b>
	8	635	1,100	1800	1636	0,388	1001	0,0	<b>A</b>
A	2+3	630	1,100	1765	1604	0,393	974	0,0	<b>A</b>
B	4+6	208	1,100	238	216	0,963	8	156,6	<b>E</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>E</b>

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	S [%]	$N_s$ [Fz]	Staulänge [m]
A	3	101	1,1	1455	95	0,22	7
B	4+6	208	1,1	216	95	15,76	106
C	7	131	1,1	570	95	0,89	7



Ingenieurbüro für Integrierte Verkehrsplanung

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

# Runge IVP

Düsseldorfer Straße 132  
D-40545 Düsseldorf  
Telefon 0211-553350

info@runge-ivp.de  
www.runge-ivp.de

Anlage 28  
Vorentwurf Variante 2  
Mevisenstraße in Krefeld

M 1:1.000  
Februar 2020

