

HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH | Freiheit 6 | 13597 Berlin

Stadt Zossen
Bauleitplanung
Marktplatz 20
15806 Zossen

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen
Unsere Nachricht vom

hapr-mabo | 4864

Ihr Ansprechpartner
Telefon
E-Mail

Hannes Pries
030 / 887 27 67-55
hannes.pries
@hoffmann-leichter.de

Datum 02.12.2025

Kurzdokumentation | Qualitätsnachweis des Verkehrsablaufs für die zukünftigen Knotenpunkte der Erschließungsstraße Dabendorf in der Stadt Zossen

Sehr geehrte Frau Enderlin,

nachfolgend erhalten Sie unsere Kurzdokumentation zur Erstellung eines Qualitätsnachweises des Verkehrsablaufs für die zukünftigen Knotenpunkte der Erschließungsstraße für das geplante Gewerbegebiet Zossen Nord Dabendorf in der Stadt Zossen.

1 | Ausgangslage

Die Stadt Zossen plant die Errichtung eines Gewerbegebiets nördlich des Ortsteils Dabendorf. Hierzu soll ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden. Das Gewerbegebiet soll über eine neue Verbindungsstraße zwischen der Dabendorfer Straße und der Bundesstraße 96 erschlossen werden, die damit teilweise auch als Erschließungsstraße für den Ortsteil Dabendorf dienen wird (im Folgenden „Erschließungsstraße“).

HOFFMANN-LEICHTER hat zu diesem Vorhaben im Jahr 2022 eine Verkehrsuntersuchung erstellt („Verkehrsuntersuchung zu einer geplanten Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Zossen Nord Dabendorf in der Stadt Zossen“, Stand 22.08.2022) und hierbei das Verkehrsaufkommen auf der vorgesehenen Erschließungsstraße sowie die Veränderungen des Verkehrsaufkommens im umliegenden Straßennetz für den Prognose-Planfall im Jahr 2030 ermittelt. Ebenfalls wurden die ermittelten Verkehrsmengen in einer weiteren Untersuchung zum Aufzeigen des Schwerverkehrsanteils auf der Erschließungsstraße („Ermitteln des

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Handelsregister
HRB 103624 B beim AG Charlottenburg

USt.-IdNr.
DE 237706834

Geschäftsführung
Dipl.-Ing. Annett Nötzoldt
Dr.-Ing. Arne Brink

Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: 030 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100



Seite 1 von 22

zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

Schwerverkehrsanteils für die Erschließungsstraße Dabendorf in der Stadt Zossen“, Stand 11.08.2025) aufgezeigt.

Im Zuge der weitergehenden Planung sind die bereits ermittelten Verkehrsmengen und der Schwerverkehrsanteil als Grundlage für einen Qualitätsnachweis des Verkehrsablaufs für die zukünftig auf der Erschließungsstraße geplanten Knotenpunkte zu nutzen. Die Knotenpunkte mit ihrer ungefähren Lage sind in der folgenden Abbildung 1 dargestellt.



Abbildung 1 Zu untersuchende Knotenpunkte

Zur Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs der geplanten Knotenpunkte (KP), erfolgt die Bearbeitung auf Grundlage des in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrsaufkommens für die Erschließungsstraße sowie des zusätzlichen Verkehrsaufkommens aus dem zukünftig geplanten Gewerbegebiet. Es wird davon ausgegangen, dass die Ergebnisse der damaligen Untersuchung auch für den aktuellen Stand der Planung weiterhin hinreichend genau sind. Folgende Knotenpunkte sind daher in einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs zu betrachten:

- KP 1: Anschluss an den Glienicker Weg (Kreisverkehr)
- KP 2: Anschluss an die Märkische Straße (Kreisverkehr)
- KP 3: westlicher Anschluss Gewerbegebiet (Knotenpunkt ohne LSA)
- KP 4: nördlicher Anschluss Gewerbegebiet (Knotenpunkt ohne LSA)

- KP 5: Anschluss an die Bundesstraße 96 (Kreisverkehr)

2 | Durchführung der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im folgenden Abschnitt wird die Leistungsfähigkeit der für die Erschließung des Gewerbegebiets sowie der Herstellung der Erschließungsstraße relevanten Knotenpunkte untersucht. Es wird geprüft, ob eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der zukünftigen Erschließungsstraße auf Grundlage des zukünftig prognostizierten Verkehrsaufkommens möglich ist.

Da an den zu untersuchenden Knotenpunkten eine gleichzeitige Abwicklung kreuzender Verkehrsströme nur bedingt möglich ist, muss zunächst untersucht werden, wie hoch die (theoretisch) verfügbare Kapazität der einzelnen Knotenpunktströme ist. Anschließend wird die verfügbare Kapazität dem prognostizierten Verkehrsaufkommen gegenübergestellt und die daraus resultierende Kapazität bzw. Leistungsfähigkeit bewertet. Das Berechnungsverfahren und die Bewertung werden nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) durchgeführt. Das im HBS 2015¹ angegebene Verfahren zur Leistungsfähigkeitsuntersuchung entspricht aktuell den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um den Verkehrsablauf objektiv beurteilen zu können. Es handelt sich dabei um ein standardisiertes Verfahren zur hinreichend genauen Beschreibung und Ermittlung der Leistungsfähigkeit. Als wesentliche Bewertungsgröße nach dem HBS werden die Kapazitätsreserve und die daraus abgeleitete mittlere Wartezeit verwendet und nach den Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) eingeteilt. Die Erläuterung zu den Qualitätsstufen ist der nachfolgenden Tabelle² zu entnehmen.

QSV	Grenzwerte der mittleren Wartezeit t_w in [s]	Nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage „Bedeutung der einzelnen Qualitätsstufen“
A	≤ 10	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering
B	≤ 20	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering
C	≤ 30	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmer achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner

¹ Forschungsgesellschaft Für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) | Köln 2015

² Erstellt nach Forschungsgesellschaft Für Strassen- und Verkehrswesen (FGSV | Hrsg.): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Kap L5, S. L5-4 | Köln 2015

		räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
D	≤ 45	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

Abbildung 2 Tabelle zur Übersicht der Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualität des Verkehrs

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird im Folgenden für den Prognosefall des bereits hergestellten Gewerbegebiets und der Erschließungsstraßedurchgeführt. Hierfür werden die bereits aus dem Prognosefall des Verkehrsmodells vorliegenden werktäglichen Verkehrsaufkommen der einzelnen Streckenabschnitte verwendet.

Für die Spitzenstunde des Tages wird auf Basis von Erfahrungswerten auf der Dabendorfer Straße sowie der Bundesstraße 96 ein Verkehrsaufkommen von 10 % des gesamtäglichen Verkehrs angenommen. Im Sinne einer Worst-Case-Annahme werden die Verkehre auf der Erschließungsstraße innerhalb der Spitzenstunde zusätzlich um 25 % erhöht, d. h. ein Anteil an der Spitzenstunde von 12,5 % angenommen. Diese Werte liegen oberhalb der Anteile der Spitzenstunden entsprechend den vorliegenden Verkehrszählungen der durchgeführten Verkehrsuntersuchung³. Hierdurch wird berücksichtigt, dass für das Gewerbegebiet noch keine konkreten Nutzungen festgelegt werden können und das Verkehrsaufkommen aus dem Gewerbegebiet entsprechend noch nicht exakt bestimmt werden kann. Zur Berücksichtigung der Ergebnisse aus der Ermittlung des Schwerverkehrsanteils wird der prozentuale Anteil des Schwerverkehrs auf der Erschließungsstraße innerhalb der Spitzenstunde mit 6,5 % aller Fahrten berücksichtigt. Unter Nutzung der ermittelten Zahlen erfolgt die Leistungsfähigkeitsberechnung an den einzelnen Knotenpunkten.

Es wird für den KP 2 davon ausgegangen, dass über die Märkische Straße primär die bestehende Anbindung der südlich gelegenen Wohnnutzung sowie in geringem Umfang des bestehenden Gewerbes erfolgt. Das neue Gewerbegebiet wird im Wesentlichen über den KP 3 und den KP 4 erschlossen.

3 | Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Für die zukünftigen Knotenpunkte der Erschließungsstraße Dabendorf und unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehre zeigt die Leistungsfähigkeitsuntersuchung, dass zum Zeitpunkt der Spitzenstunde die mittlere Wartezeit für den Verkehr an allen

³ vgl. HOFFMANN-LEICHTER | Verkehrsuntersuchung zu einer geplanten Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Zossen Nord Dabendorf in der Stadt Zossen, 22.08.2022

Knotenpunkten bei 10 bis 20 Sekunden liegt. Da bereits im Verkehrsmodell die höchsten werktäglichen Verkehrsaufkommen für den Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt KP4 (Zufahrt zum Gewerbegebiet West) und dem Knotenpunkt KP5 (Kreisverkehr zur Bundesstraße 96) prognostiziert sind, werden für die geradeausfahrenden Verkehre an diesen Knotenpunkten die im Vergleich mittleren Wartezeiten von bis zu 20 Sekunden für den Zeitpunkt der Spitzenstunde errechnet.

Zusammenfassend folgt, dass ein leistungsfähiger Verkehrsablauf der Qualitätsstufe „A“ (entsprechend sehr kurze mittlere Wartezeiten) für die Knotenpunkte KP 1, KP 2 sowie KP 3 nach HBS berechnet wird und sich für die Knotenpunkte KP 4 und KP 5 eine Qualitätsstufe „B“ (entsprechend kurze mittlere Wartezeiten) nach HBS einstellen wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Knotenpunkte auf der Erschließungsstraße sowie die Anbindung an das zukünftige Gewerbegebiet als auch an die Bundesstraße 96 sowie die Dabendorfer Straße leistungsfähig sind und die zukünftigen Knoten den prognostizierten Verkehr effizient und stabil abwickeln.

Mit freundlichen Grüßen

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Hannes Pries

i. A. Max Bocatius

Anlage
Anlagen

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage 1 Knotenpunkt 1 | Glienicker Weg / Erschließungsstraße8

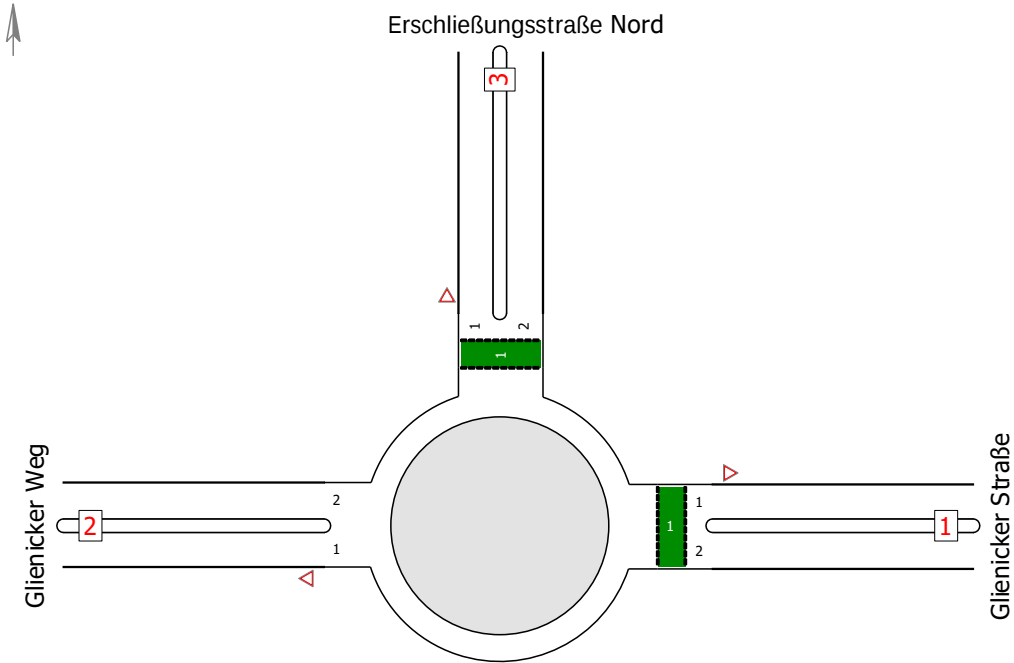
Anlage 2 Knotenpunkt 2 | Erschließungsstraße / Märkische Straße..... 11

Anlage 3 Knotenpunkt 3 | Erschließungsstraße / Anschlussstelle Gewerbegebiet West14

Anlage 4 Knotenpunkt 4 | Erschließungsstraße / Anschlussstelle Gewerbegebiet Nord17

Anlage 5 Knotenpunkt 5 | Bundesstraße 96 / Erschließungsstraße.....20

Glienicker Weg - Glienicker Straße / Erschließungsstraße

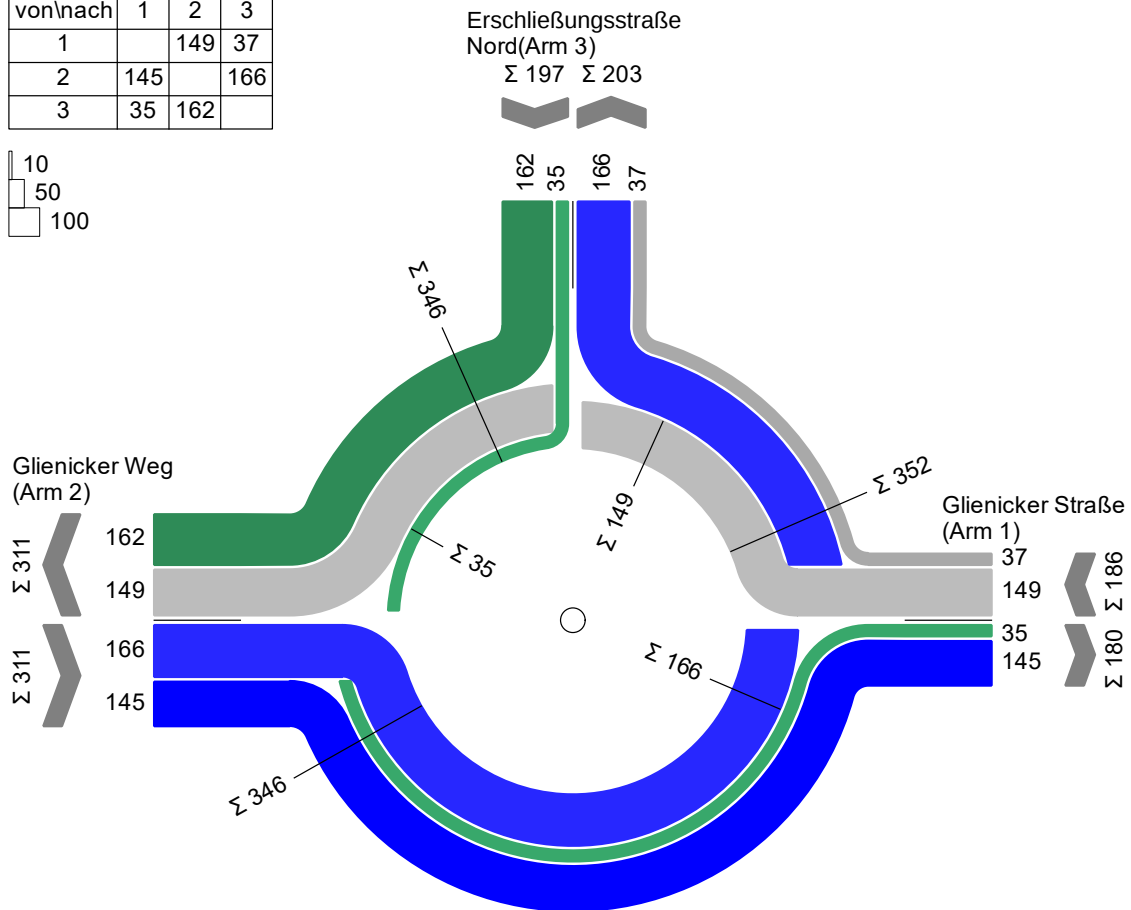


Knotenpunkt	Glienicker Weg - Glienicker Straße / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Prognose-Planfall | Spitzenstunde

von/nach	1	2	3
1		149	37
2	145		166
3	35	162	



Knotenpunkt	Glienicker Weg - Glienicker Straße / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Bewertungsmethode

: HBS 2015

Knotenpunkt

: TK 1 (Kreisverkehr)

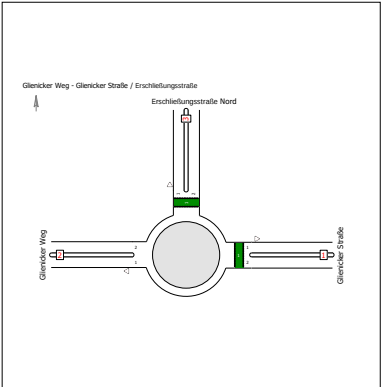
Lage des Knotenpunktes

: Innerorts

Belastung

: Prognose-Planfall | Spitzenstunde

Arm	Zufahrt	Strom	Fahrstreifen im Kreis	Durchmesser
1	Glienicker Straße	Z1	1	50
2	Glienicker Weg	Z3	1	
3	Orstumgehung Nord	Z2	1	



Arm	Zufahrt	$q_{PE,Z}$ [Pkw-E/h]	$q_{PE,K}$ [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	R_z [Fz/h]	$t_{w,Z}$ [s]	QSV
1	Z1	191,0	170,5	1.094,0	1.065,5	879,5	4,1	A
2	Z3	319,5	36,0	1.212,5	1.180,0	869,0	4,1	A
3	Z2	202,5	153,0	1.109,5	1.079,5	882,5	4,1	A
Gesamt QSV								A

PE

: Pkw-Einheiten

$q_{PE,Z}$

: Verkehrsstärke Zufahrt

$q_{PE,K}$

: Verkehrsstärke im Kreis

C

: Kapazität

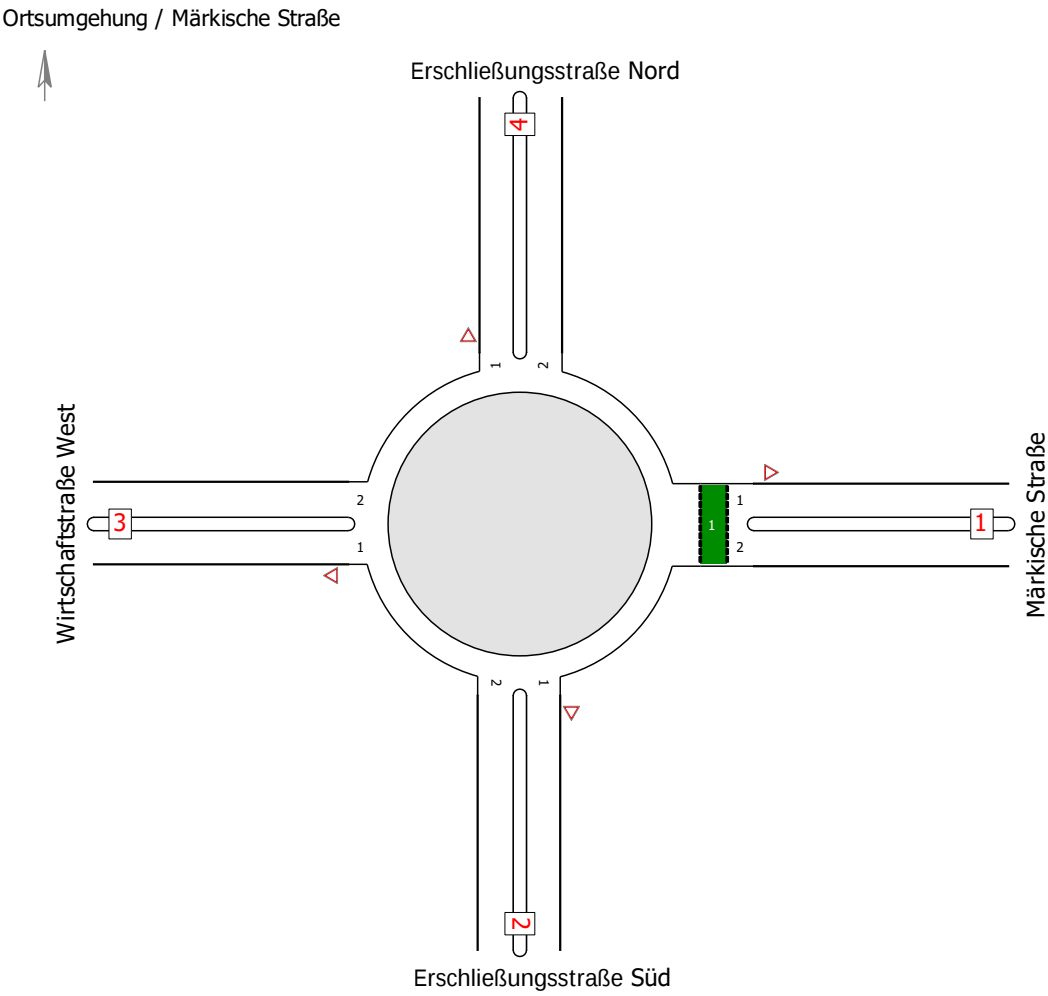
R_z

: Kapazitätsreserve

$t_{w,Z}$

: Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Glienicker Weg - Glienicker Straße / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

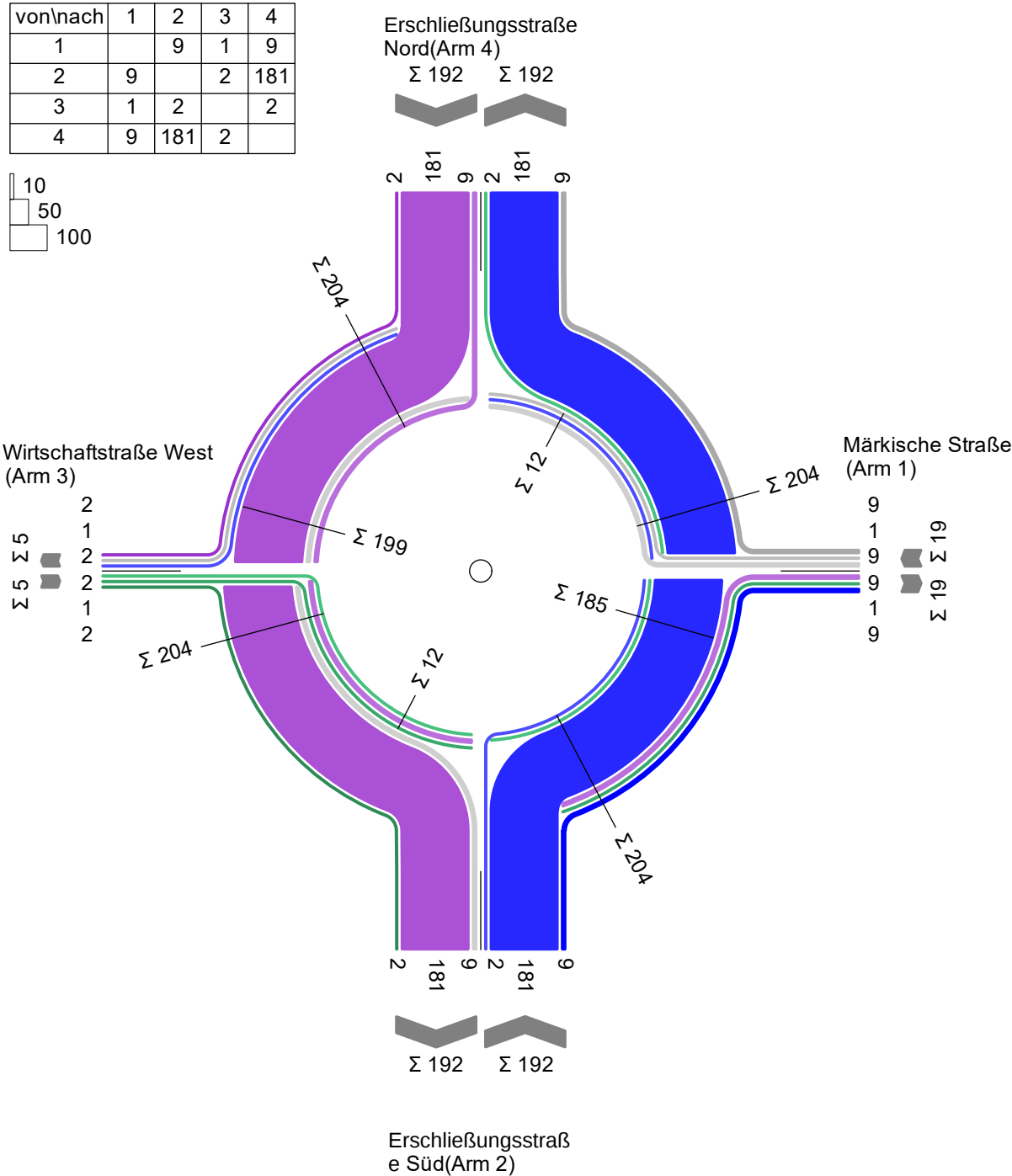


Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Märkische Straße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Prognose-Planfall | Spitzenstunde

von\nach	1	2	3	4
1		9	1	9
2	9		2	181
3	1	2		2
4	9	181	2	



Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Märkische Straße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Bewertungsmethode

: HBS 2015

Knotenpunkt

: TK 1 (Kreisverkehr)

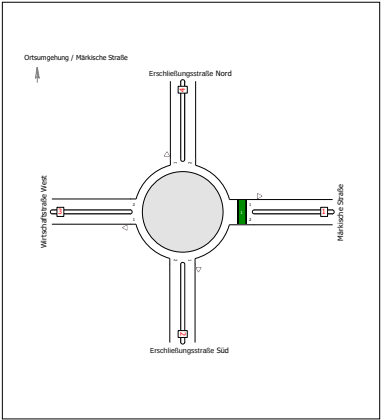
Lage des Knotenpunktes

: Innerorts

Belastung

: Prognose-Planfall | Spitzenstunde

Arm	Zufahrt	Strom	Fahrstreifen im Kreis	Durchmesser
1	Märkische Straße	Z1	1	50
2	Orstumgehung Süd	Z4	1	
3	Wirtschaftstraße West	Z3	1	
4	Orstumgehung Nord	Z2	1	



Arm	Zufahrt	$q_{PE,Z}$ [Pkw-E/h]	$q_{PE,K}$ [Pkw-E/h]	C_{PE} [Pkw-E/h]	C_{Fz} [Fz/h]	R_z [Fz/h]	$t_{w,z}$ [s]	QSV
1	Z1	19,0	190,0	1.077,5	1.077,5	1.058,5	3,4	A
2	Z4	197,0	12,0	1.234,0	1.202,5	1.010,5	3,6	A
3	Z3	5,0	204,0	1.065,5	1.065,5	1.060,5	3,4	A
4	Z2	197,0	12,0	1.234,0	1.202,5	1.010,5	3,6	A
Gesamt QSV								A

PE

: Pkw-Einheiten

$q_{PE,Z}$

: Verkehrsstärke Zufahrt

$q_{PE,K}$

: Verkehrsstärke im Kreis

C

: Kapazität

R_z

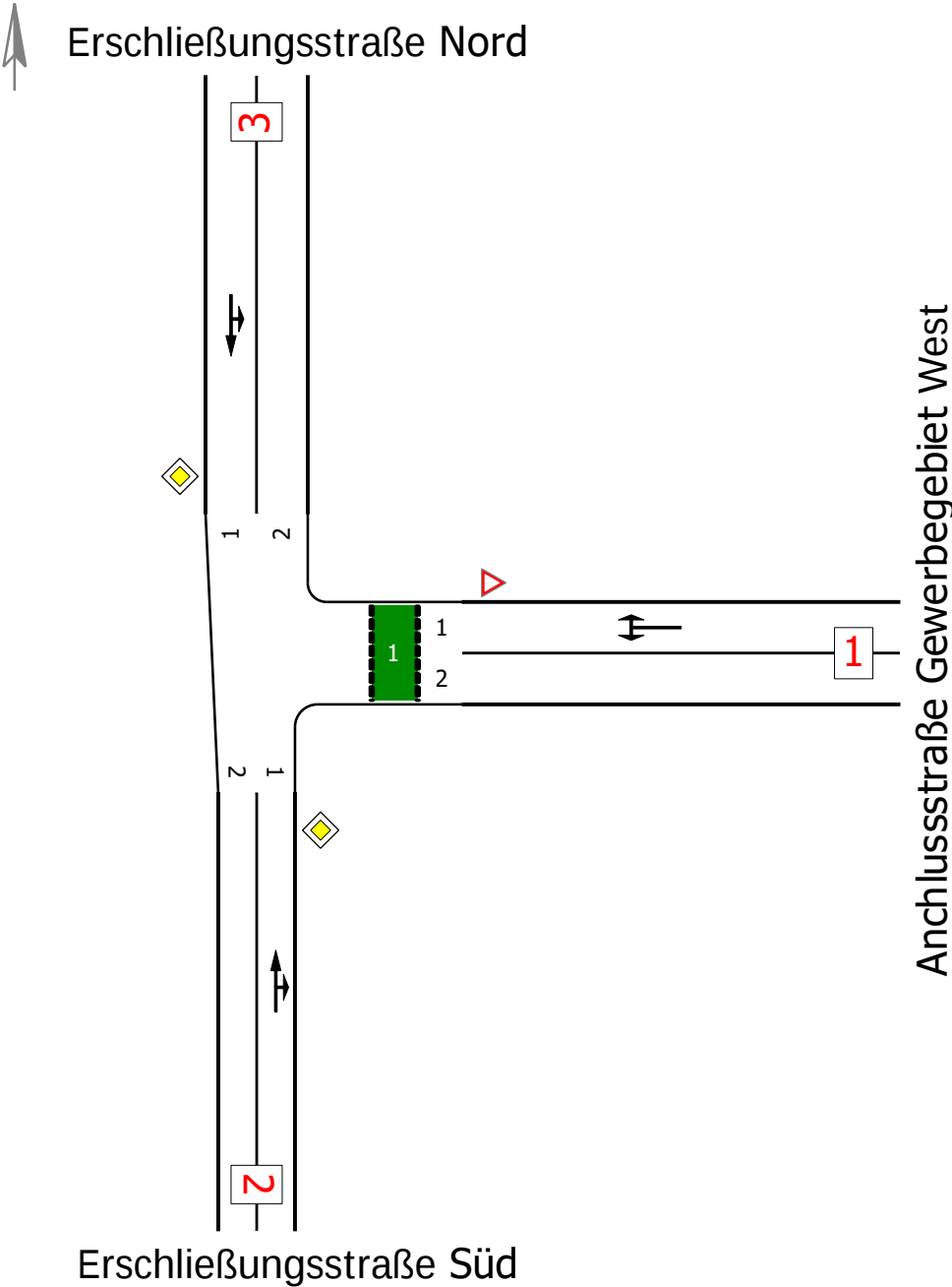
: Kapazitätsreserve

$t_{w,z}$

: Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Märkische Straße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet West



Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet West				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Prognose-Planfall | Spitzenstunde

von\nach	1	2	3
1		16	167
2	20		183
3	163	183	

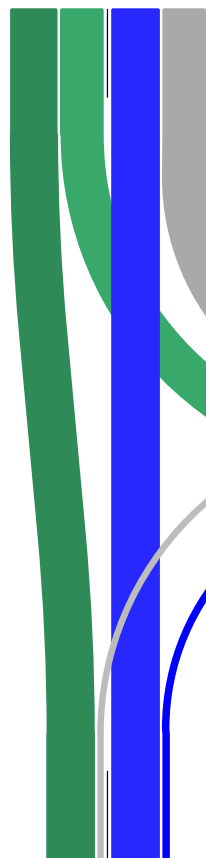


Erschließungsstraße
Nord(Arm 3)

Σ 346 Σ 350



183 163 183 167



881 91 881 20

Σ 199 Σ 203

ErschließungsstraÙe
Süd(Arm 2)

Anchlussstraße Gewerbegebiet West
(Arm 1)

167 16 163 20
 Σ 183 Σ 183

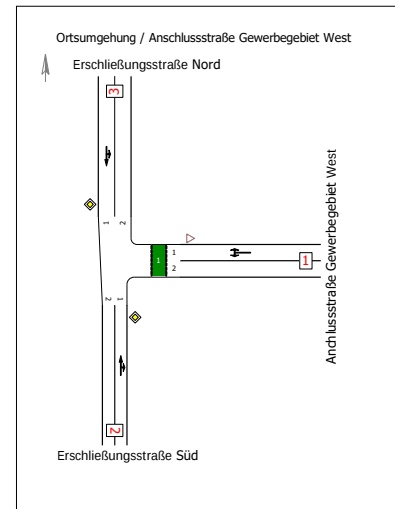
Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet West				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose-Planfall | Spitzenstunde

Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		4
			6
2	A		2
			3
3	C		7
			8

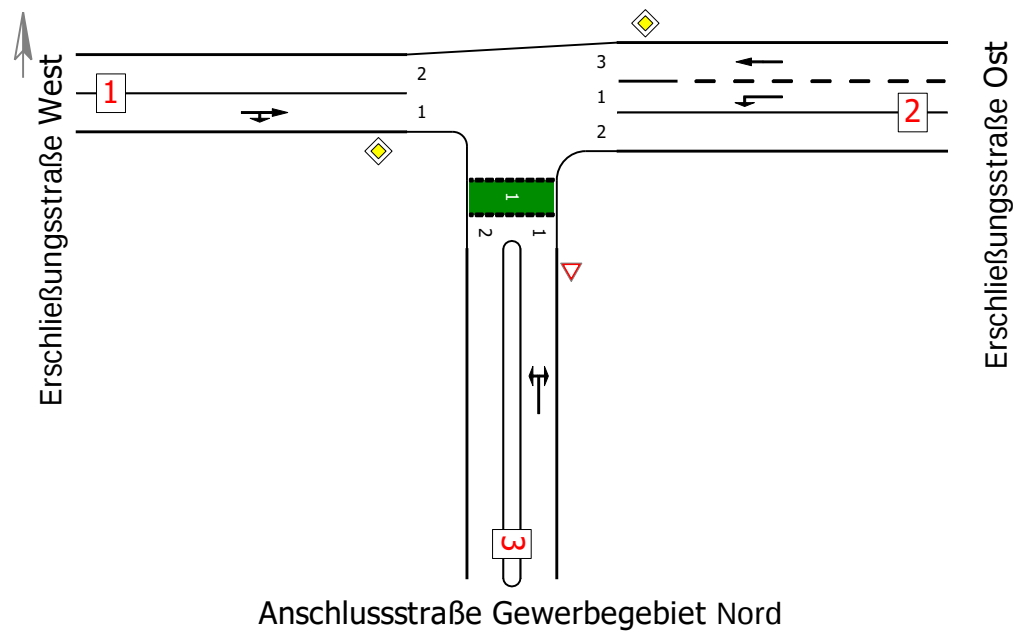


Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 3	2	183,0	188,0	1.800,0	1.752,0	0,104	1.569,0	2,3	A
		2 → 1	3	20,0	20,5	1.600,0	1.561,0	0,013	1.541,0	2,3	A
1	B	1 → 2	4	16,0	16,5	441,0	427,5	0,037	411,5	8,7	A
		1 → 3	6	167,0	171,5	948,0	923,0	0,181	756,0	4,8	A
3	C	3 → 1	7	163,0	167,5	1.020,5	993,0	0,164	830,0	4,3	A
		3 → 2	8	183,0	188,0	1.800,0	1.752,0	0,104	1.569,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	183,0	188,0	861,0	838,0	0,218	655,0	5,5	A
3	C	-	7+8	346,0	355,5	1.800,0	1.752,0	0,198	1.406,0	2,6	A
Gesamt QSV											A

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

Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet West				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet Nord



Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet Nord				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

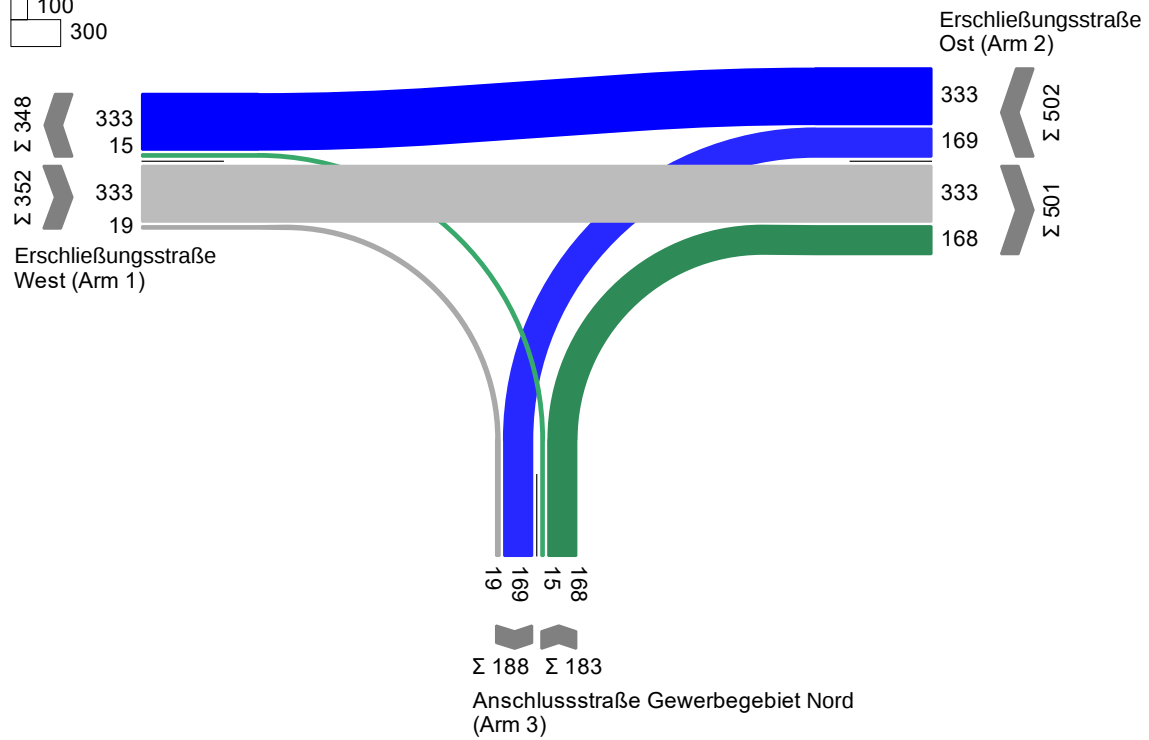
Strombelastungsplan Prognose-Planfall | Spitzenstunde

LISA

Prognose-Planfall | Spitzenstunde

von\nach	1	2	3
1		333	19
2	333		169
3	15	168	

20
100
300



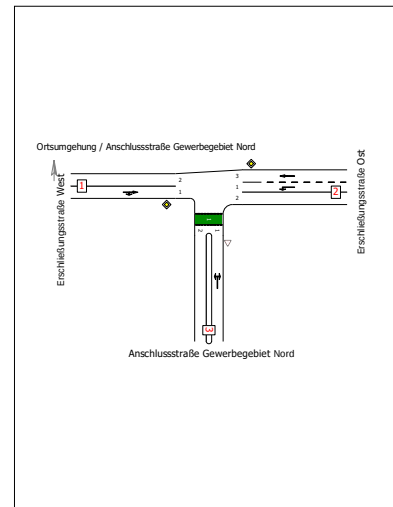
Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet Nord				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

Bewertung Einmündung ohne LSA

LISA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : Prognose-Planfall | Spitzenstunde

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

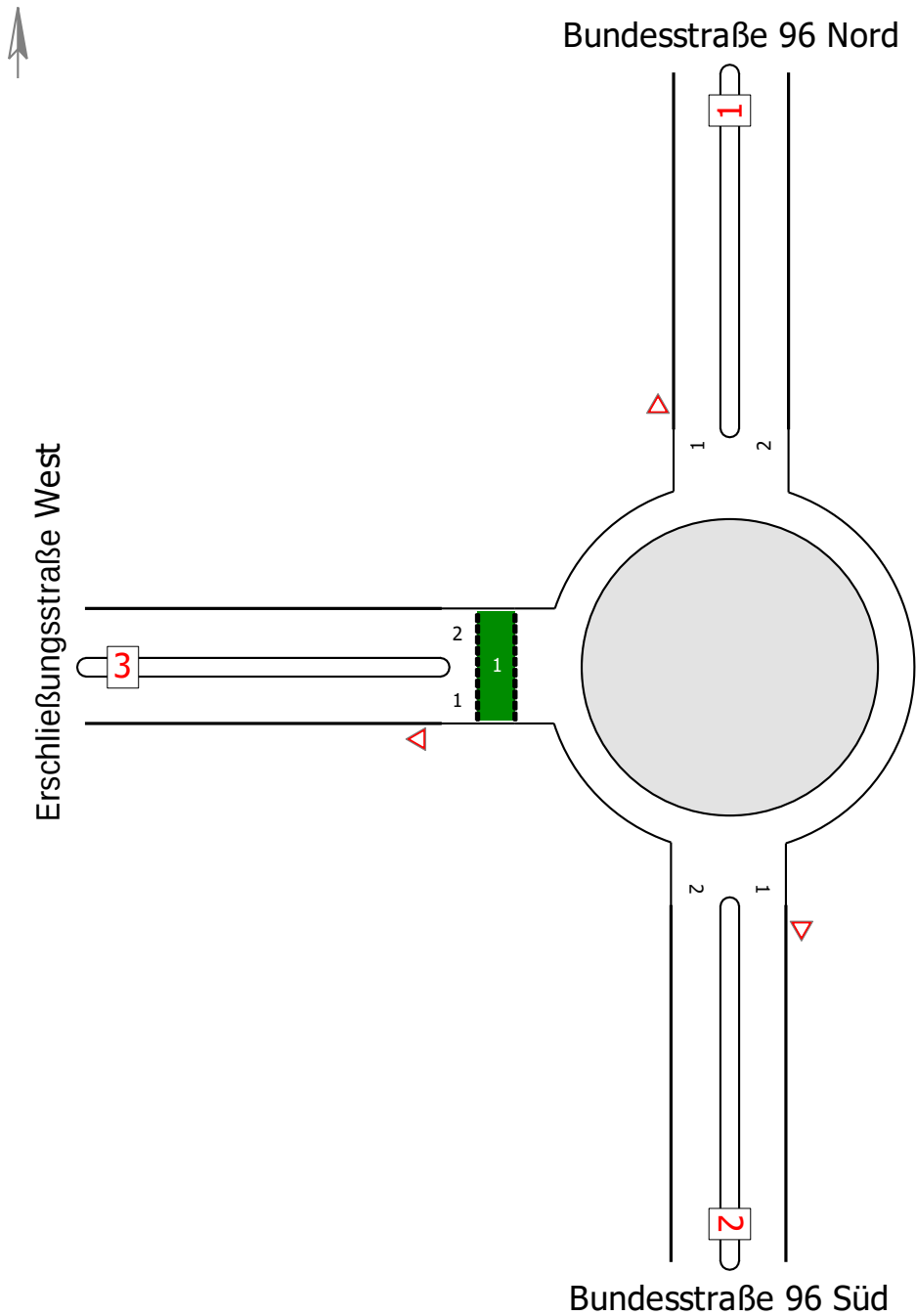


Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
1	A	1 → 2	2	333,0	342,0	1.800,0	1.752,5	0,190	1.419,5	2,5	A
		1 → 3	3	19,0	19,5	1.600,0	1.559,0	0,012	1.540,0	2,3	A
3	B	3 → 1	4	15,0	15,5	268,0	259,5	0,058	244,5	14,7	B
		3 → 2	6	168,0	172,5	789,5	769,0	0,218	601,0	6,0	A
2	C	2 → 3	7	169,0	173,5	861,0	838,5	0,202	669,5	5,4	A
		2 → 1	8	333,0	342,0	1.800,0	1.752,5	0,190	1.419,5	2,5	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	183,0	188,0	680,5	662,5	0,276	479,5	7,5	A
Gesamt QSV											B

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

Knotenpunkt	Erschließungsstraße / Anschlussstraße Gewerbegebiet Nord					
Variante	Planung 2025					
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025	
Abzeichnung				Blatt		

Bundesstraße 96 / Erschließungsstraße

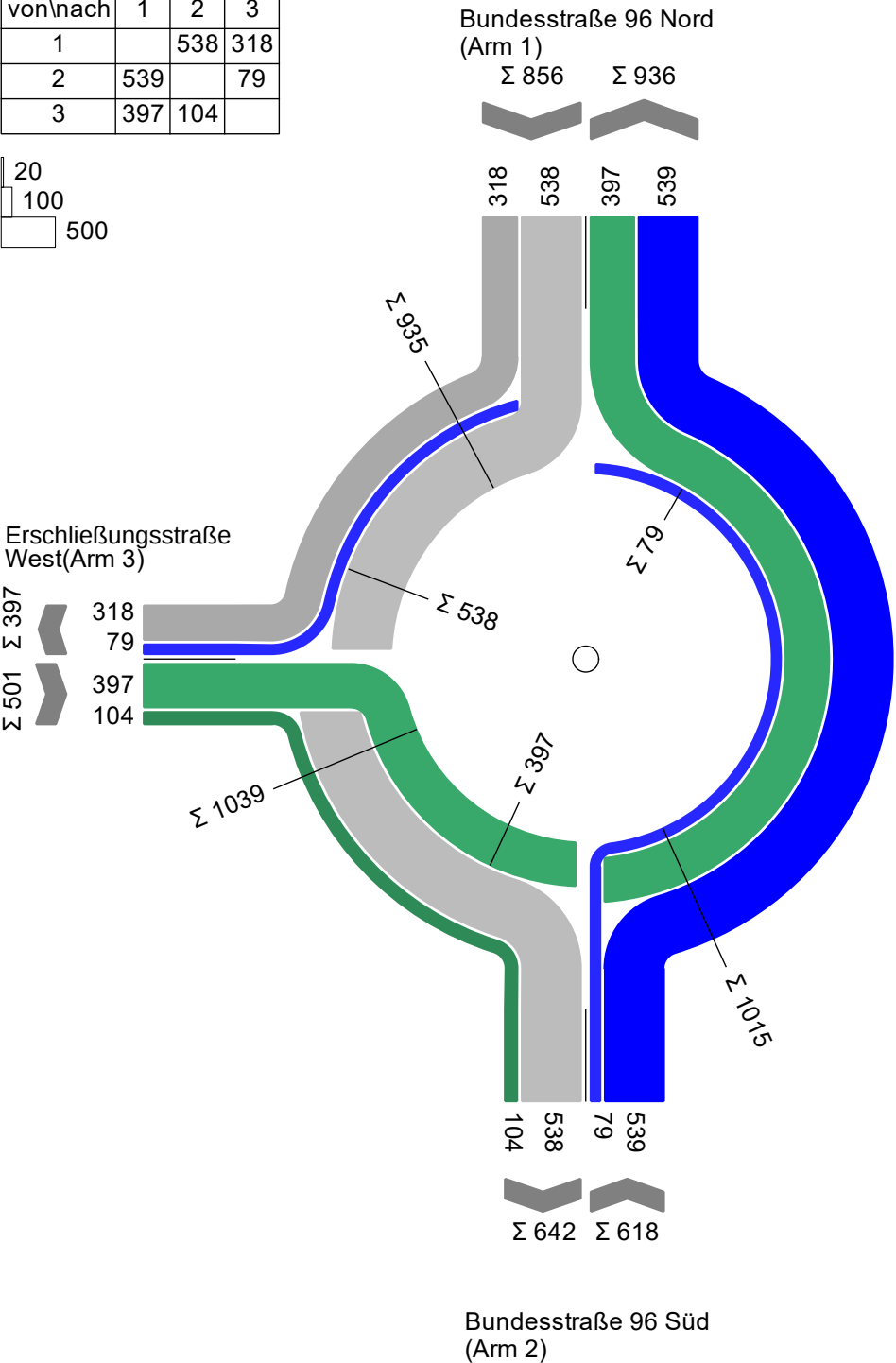
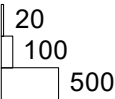


Knotenpunkt	Bundesstraße 96 / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

LISA

Prognose-Planfall | Spitzenstunde

von\nach	1	2	3
1		538	318
2	539		79
3	397	104	



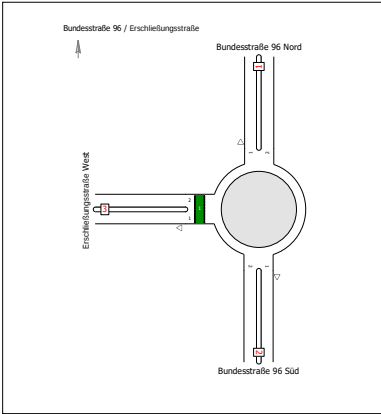
Knotenpunkt	Bundesstraße 96 / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	

Bewertungsmethode : HBS 2015

Knotenpunkt : TK 1 (Kreisverkehr)

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Belastung : Prognose-Planfall | Spitzenstunde



Arm	Zufahrt	Strom	Fahrstreifen im Kreis	Durchmesser
1	Bundesstraße 96 Nord	Z1	1	50
2	Bundesstraße 96 Süd	Z3	1	
3	Orstumgehung West	Z2	1	

Arm	Zufahrt	q _{PE,Z} [Pkw-E/h]	q _{PE,K} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	R _Z [Fz/h]	t _{w,Z} [s]	QSV
1	Z1	880,0	81,0	1.172,5	1.140,5	284,5	12,5	B
2	Z3	635,0	408,0	896,5	872,5	254,5	14,0	B
3	Z2	515,0	553,0	782,0	760,5	259,5	13,7	B
Gesamt QSV								B

PE : Pkw-Einheiten

q_{PE,Z} : Verkehrsstärke Zufahrt

q_{PE,K} : Verkehrsstärke im Kreis

C : Kapazität

R_Z : Kapazitätsreserve

t_{w,Z} : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Bundesstraße 96 / Erschließungsstraße				
Variante	Planung 2025				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	12.11.2025
Abzeichnung				Blatt	