

# Verkehrsuntersuchung

## Anbindung Gewerbeflächen Bimbacher Weg in der Gemeinde Philippsthal



Auftrag der  
**K+S Minerals and Agriculture GmbH**

erstellt von



**Zacharias Verkehrsplanungen**  
**Büro Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias**

Hilde-Schneider-Allee 3, 30173 Hannover  
Tel: 0511/ 78 52 92 - 2, Fax: 0511/ 78 52 92 - 3  
E-Mail: [post@zacharias-verkehrsplanungen.de](mailto:post@zacharias-verkehrsplanungen.de)  
[www.zacharias-verkehrsplanungen.de](http://www.zacharias-verkehrsplanungen.de)

**Juni 2024**  
(Stand 19.06.2024)

**Bearbeitung:**

**Dipl.-Geogr. Maik Dettmar  
Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Aufgabenstellung.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Vorhandene Situation.....</b>	<b>6</b>
<b>3 Verkehrsprognose 2035</b>	
3.1 Allgemeine Entwicklungen.....	9
3.2 Spezielle Entwicklungen .....	10
<b>4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität.....</b>	<b>12</b>

## **1 Aufgabenstellung**

- (1) In der Gemeinde Philippstahl ist die Ausweisung von gewerblichen Flächen am Bimbacher Weg (L 2604) geplant.
- (2) Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten und Prognosewerte wird das zukünftige Verkehrsaufkommen im Planungsraum sowie für die geplanten Nutzungen abgeschätzt (Verkehrsmengen, Lkw-Anteil, Herkunfts-/Zielrichtungen, wöchentliche und tageszeitliche Verteilung).
- (3) Für die Anbindung der Nutzungen an den Bimbacher Weg (L 2604) sowie die weiter nördlich gelegene Anbindungen der L 2604 an die B 62 ist die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) zu ermitteln.
- (4) Aus den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowie der entsprechenden Richtlinien (u.a. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012)) werden Hinweise zur Gestaltung der Knotenpunkte abgeleitet.

### Quellen u.a.:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06), FGSV Köln, 2006
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, FGSV Köln, 2006
- Programm ver\_bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Dietmar Bosserhoff, Stand 2024
- Verflechtungsprognose 2030. BVU – ITB – IVV – Planco, Juni 2014
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2015, FGSV Köln

### Definitionen:

(5) Im Rahmen dieser Untersuchung wurden folgende Fahrzeugklassen erfasst:

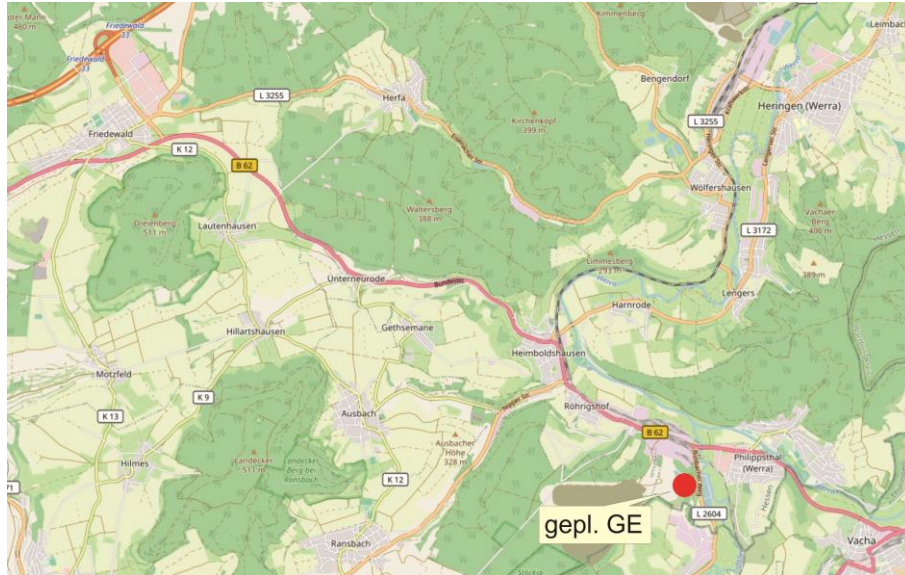
- Personenkraftwagen
- Motorräder
- Lieferwagen bis 3,5 t
- Lastkraftwagen ohne Anhänger/ Busse
- Lastkraftwagen mit Anhänger/ Sattelzüge

(6) Bezüglich des Lkw-/ Schwerverkehrsaufkommens werden je nach Fragestellungen folgende Klassen gebildet:

- Schwerverkehr: Bezeichnet die für die Leistungsfähigkeitsberechnungen relevanten Lastkraftwagen, Lastzüge und Busse (ohne Lieferwagen), also alle Fahrzeuge > 3,5 t.
- Lkw1: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen ohne Anhänger und Busse
- Lkw2: Bezeichnet für lärmtechnische Betrachtungen gemäß RLS 19 den Anteil der Lastkraftwagen mit Anhängern und Lastzügen.

## 2 Vorhandene Situation

(7) Das Untersuchungsgebiet liegt westlich von Philippsthal am Bimbacher Weg (L 2604).



(8) Die Anbindung des Gewerbegebietes soll an den Bimbacher Weg (L 2604) erfolgen. Das Gebiet liegt dabei westlich des Bimbacher Weges.

(9) Der Bimbacher Weg verläuft ausserorts und in Nord-Süd-Ausrichtung. Im Zuge des Bimbacher Weges sind keine separaten Geh-/ Radwege vorhanden.

(10) Im Norden mündet der Bimbacher Weg in die B 62 ein, die in Ost-West-Richtung verläuft.

An dieser Anbindung erfolgt von Norden eine Werkzufahrt. Der Knotenpunkt ist als vierarmige Kreuzung ausgebaut. Im Zuge der B 62 sind Linksabbiegestreifen vorhanden. Aus den Seitenströmen (Bimbacher Weg und Werkszufahrt) ist jeweils ein gemeinsamer Fahrstreifen für alle Kfz vorhanden.

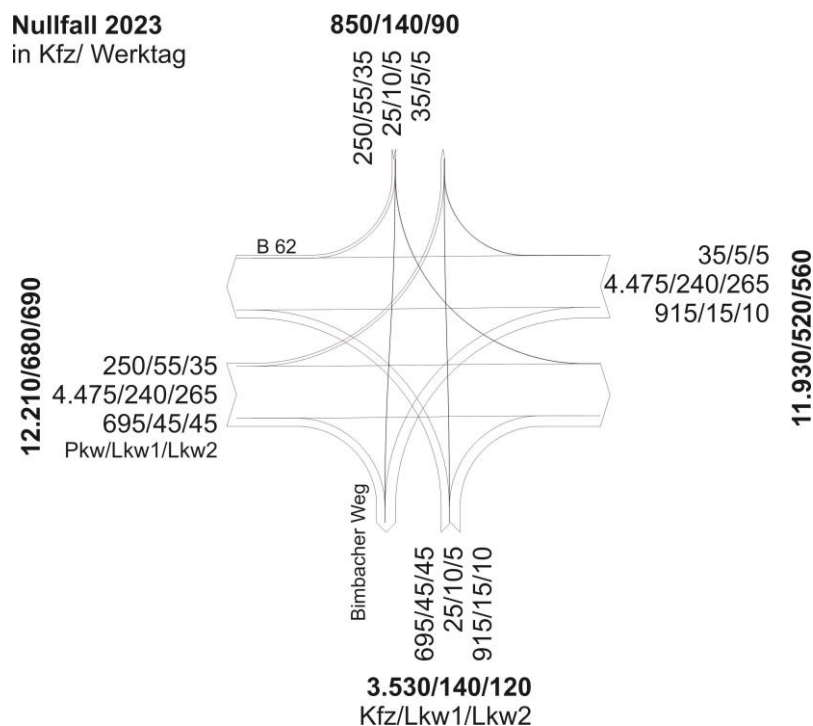
(11) An der B 62 ist auf der südlichen Seite ein gemeinsamer Geh-/ Radweg eingerichtet.



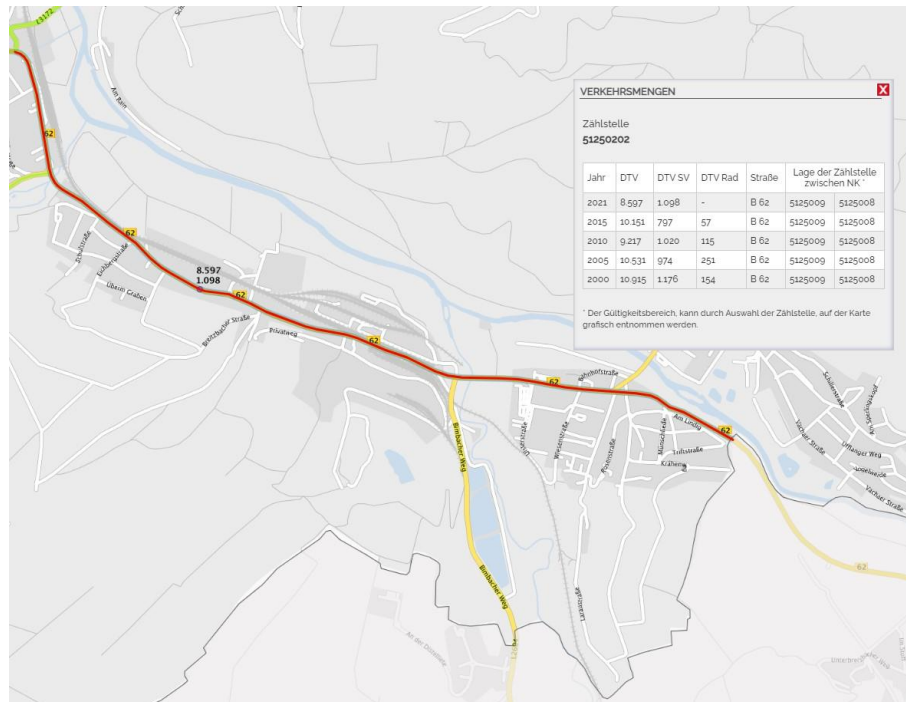
(12) Zur Ermittlung aktueller Verkehrsdaten wurde am Donnerstag, den 14.12.2023 in der Zeit von 6.00 bis 19.00 Uhr am Knoten Bimbacher Weg/ B 62 eine Knotenstromstromzählung mittels Videotechnik durchgeführt. Dabei wurden alle Kfz nach Fahrzeugart und Fahrtrichtung getrennt erfasst.

(13) Während der Zählzeit ereignete sich am 14.12.2023 am Knotenpunkt ein Verkehrsunfall, die Auswirkungen konnten aufgrund des bereits erfolgten Aufbaus des Zählgeräts am 13.12. und des Abbaus am 15.12. bei auch an diesen Tagen erfolgten Zählungen überprüft und berücksichtigt werden.

(14) Die B 62 ist werktäglich je nach Abschnitt mit rund 11.950 bis 12.200 Kfz belastet. Die Schwerververkehrsanteile schwanken zwischen 9,1 und 11,2 %. Der Bimbacher Weg ist mit rund 3.500 Kfz/ Werktag und 7,2 % Schwerverkehr belastet. Der nördliche Knotenarm wird von knapp 850 Kfz/ Werktag bei einem Anteil von 25,1 % Schwerverkehrsfahrten genutzt.



(15) Für die B 62 liegt ein Wert der allgemeinen Straßenverkehrszählung 2021 vor. Die B 62 wird demnach von rund 8.600 Kfz bei einem Schwerververkehrsanteil von 12,8 % befahren.



Quelle: Verkehrsmengenkarte Hessen

(16) Bei den Werten der SVZ 2021 handelt es sich um DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr im Jahresmittel). Diese sind in der Regel (außer z.B. in Urlaubsregionen) geringer als die Werktagsbelastungen (DTV<sub>w</sub>), die im Rahmen der aktuellen Zählungen erfasst wurden. Zudem ist die Lage der SVZ-Zählstelle nicht exakt mit der Knotenstromzählstelle im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung identisch.

(17) Auffällig ist zudem der gegenüber den vorangegangenen Zählungen nochmals deutlich geringere Verkehrswert der SVZ von knapp 8.600 Kfz. Bei den vorangegangenen Zählungen wurden in den Jahren 2000, 2005 und 2015 teilweise deutlich über 10.000 Kfz/ Tag (DTV) erfasst. Lediglich 2010 war der Verkehrswert mit ca. 9.200 Kfz/ Tag geringer, lag aber noch deutlich über dem Wert des Jahres 2021.

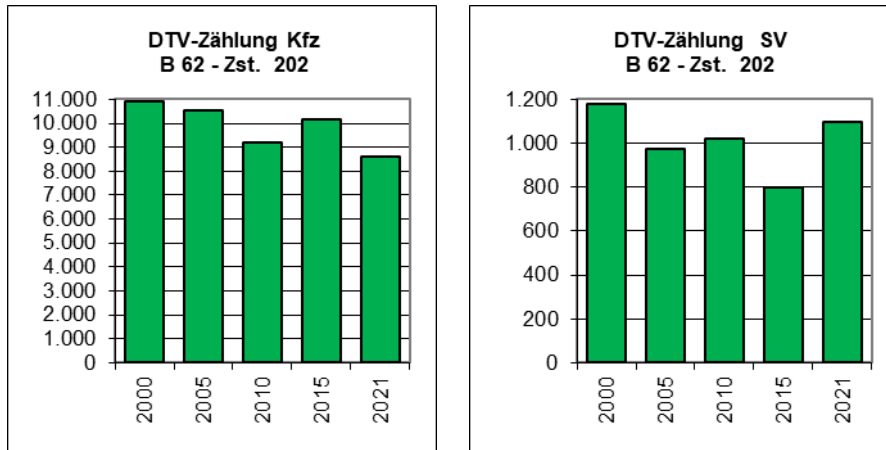
(18) Die aktuell erfassten Werte sind somit plausibel und können für die weiteren Berechnungen verwendet werden.



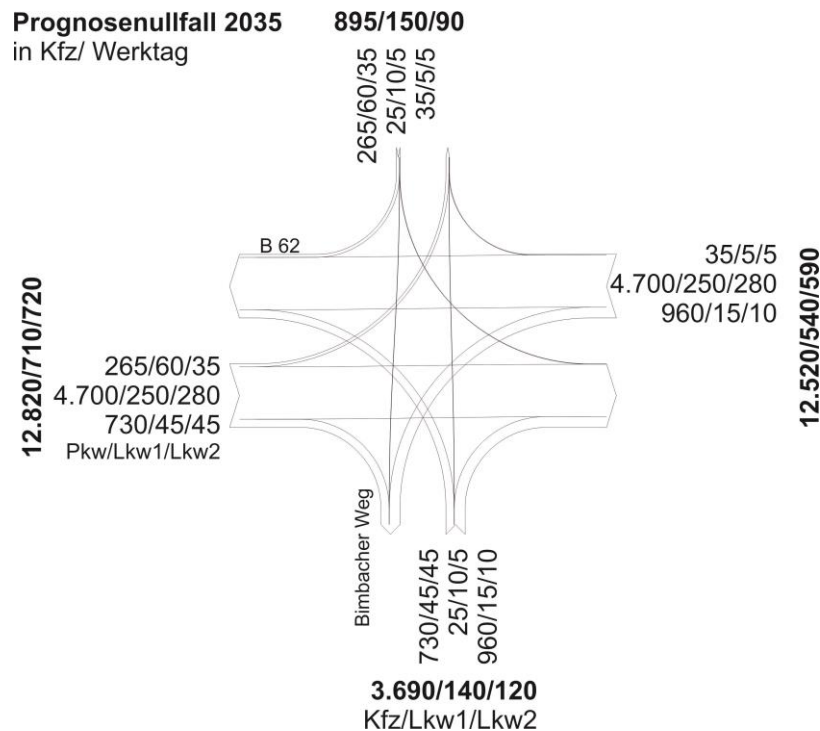
### 3 Verkehrsprognose 2035

#### 3.1 Allgemeine Entwicklungen

(19) Aus den Daten der allgemeinen Straßenverkehrszählung an Zählstelle 202 auf der B 62 lässt sich entnehmen, dass die Verkehrswerte im Kfz als auch im SV-Bereich seit 2000 insgesamt stagnieren bzw. sogar rückläufig sind.

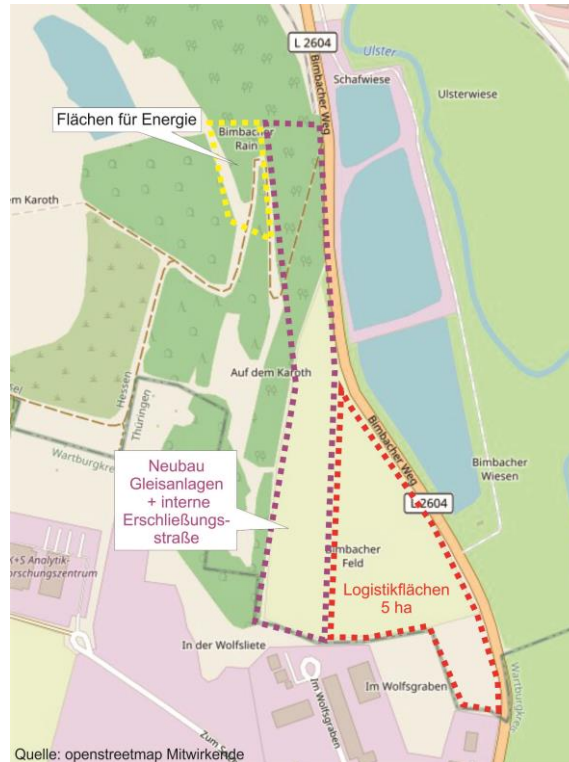


(20) Dennoch werden zur Sicherheit für die Verkehrsprognose 2035 die Zählwerte des Jahres 2023 um pauschal 5 % hochgerechnet. Damit sind auch eventuelle Flächennutzungsänderungen im Umfeld pauschaliert enthalten. Die Annahmen liegen damit auf der sicheren Seite. Es ergibt sich der Prognosenullfall 2035.



### 3.2 Spezielle Entwicklungen

(21) Westlich des Bimbacher Weges ist die Ausweisung von Gewerbeflächen geplant.



(22) Im Süden sind etwa 5 ha Logistikflächen geplant. Westlich angrenzend sind weitere Flächen für neue Gleisanlagen und interne Erschließungsstraßen im Gebiet enthalten. Ganz in Norden sind weiterhin Flächen für Energie vorgesehen.

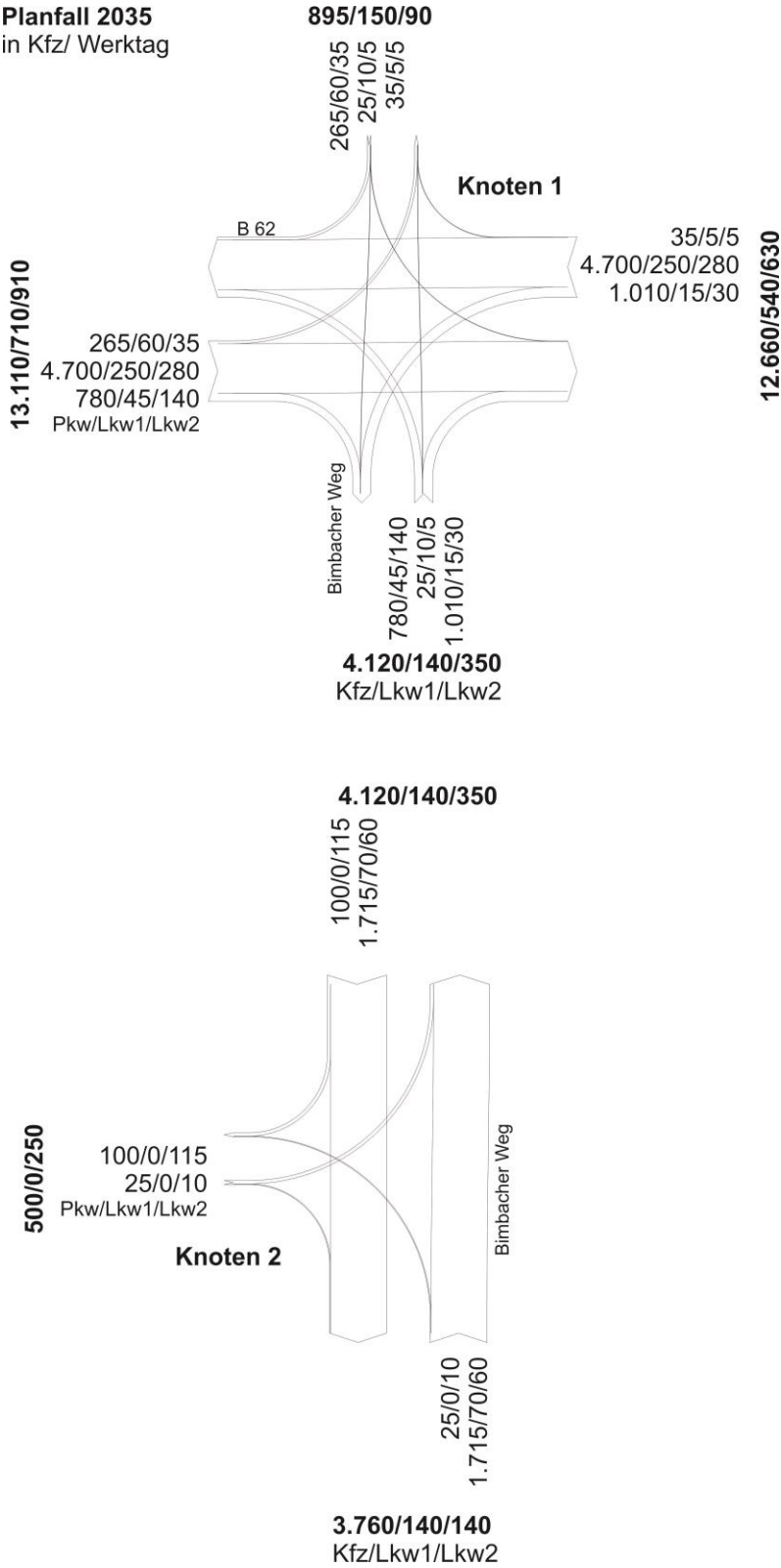
(23) Die Flächen dienen der K+S zum Transport verschiedener Materialien. Den Kfz-Verkehr betreffend sollen pro Werktag etwa 150 Lkw-Fahrten (75 Zufahrten und 75 Abfahrten) entstehen. Diese werden ausschließlich als Shuttle eine andere Halde beliefern. Sie treten damit an der Anbindung des Gewerbegebietes an den Bimbacher Weg und am Knotenpunkt Bimbacher Weg/ B 62 jeweils als Links- einbieger bzw. Rechtsabbieger auf.

(24) Weitere 100 Lkw-Fahrten werden für die Ver- und Entsorgung, Handwerker etc. berücksichtigt. Weiterhin werden 250 Pkw-Fahrten für Beschäftigte, Besucher, Handwerker etc. angenommen.

(25) Für die beiden letzteren Verkehrserzeugungen wird davon ausgegangen, dass diese Pkw und Lkw zu

20 % von und nach Süden,  
40 % von und nach Nordosten und zu  
40 % von und nach Nordwesten fließen.

(26) Damit ergeben sich folgende Verkehrsmengen im Planfall:



## 4 Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität

(27) Die Berechnung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität erfolgt auf Basis der Prognoseverkehrsmengen des Jahres 2035.

(28) Für die Bemessungsstunde wird von pauschal 10 % der Tagesbelastung ausgegangen. Hierdurch wird den Anforderungen gemäß der sogenannten 50. Stunde nach dem HBS 2015 entsprochen.

(29) Die Verkehrsqualität wird gemäß „Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2015) in den Stufen A bis F angegeben. A bedeutet freien Verkehrsfluss, F eine Überlastung.

### Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

#### Knotenpunkte ohne LSA:

**Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann den Knotenpunkt nahezu ungehindert passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

**Stufe B:** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

**Stufe C:** Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten 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.

**Stufe D:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom gebildet hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

**Stufe E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulängen) führen. Die Kapazität wird erreicht.

**Stufe F:** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Quelle: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)

#### Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage:

**Stufe A:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.

**Stufe B:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.

**Stufe C:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

**Stufe D:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.

**Stufe E:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.

**Stufe F:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Fahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Spalte	Einheit	Bedeutung / Kommentar
1	-	Nr. des Verkehrsstroms
-	-	Pfeilsymbol für die Fahrtrichtung des Stroms grün: Hauptströme 2 und 3 sowie 8 und 9 rot: Nebenströme
q-vorh	Pkw-E/h	vorhandene Verkehrsstärke des Stroms alle Ströme nach Umrechnung in Pkw-E Abweichend davon wird für Hauptströme im Programm mit der Einheit Fz/h gerechnet. (siehe folgende Spalte „q-Haupt“)
tg	s	Grenzzeitlücke (durch HBS 2015, Tab. S5-5 oder L5-6 vorgegeben)
tf	s	Folgezeitlücke (durch HBS 2015, Tab. S5-5 oder L5-7 vorgegeben)
q-Haupt	Fz/h	Summe der Verkehrsstärken der bevorrechtigten Ströme (errechnet nach HBS 2015 Tab. S5-4 oder L5-5)
q-max	PKW-E/h	Ergebnis der Berechnung: Kapazität für den jeweiligen Strom in Pkw-E/h.
Mischstrom		Im Falle von mehreren Strömen auf einem Fahrstreifen: Aufzählung der betroffenen Ströme. Wenn ein Strom mit „(k)“ bezeichnet ist, heißt das: Der Mischstrom entsteht dadurch, dass dieser Strom einen zu kurzen Fahrstreifen hat (95%-Staulänge > Fahrstreifenlänge in Pkw-E = Länge des Fahrstreifens) Für Landstraßen: statt 95% gilt 90%.
W	s	Mittlere Wartezeit
N-95	Pkw-E	95 % - Perzentilwert des Rückstaus
N-99	Pkw-E	99 % - Perzentilwert des Rückstaus
QSV	-	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den Verkehrsstrom oder den Mischstrom / Level of Service

Tabelle 7: Beschreibung der Ergebnisse für die KNOBEL-Tabelle

#### Erläuterung Berechnungen mit Lichtsignalanlage

Nr.	Nr. des Fahrstreifens
Bez. SG	Bezeichnung der Signalgruppe
Ströme	Ströme des Fahrstreifens
q <sub>j</sub> [Kfz/h]	Gesamtverkehrsstärke auf Fahrstreifen j
x <sub>j</sub>	Auslastungsgrad auf dem Fahrstreifen j
f <sub>A,j</sub>	Abflusszeitanteil des Fahrstreifens j
N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Freigabezeitende
N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau
L <sub>90,j</sub>	Stauraumlänge (90%-Perzentil)
t <sub>w,j</sub>	mittlere Wartezeit auf dem Fahrstreifen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs

(30) Der Knotenpunkt B 62/ Bimbacher Weg/ Gewerbe verfügt vorfahrts geregelt im heutigen Ausbauzustand und mit heutigen Verkehrsmengen nur über eine Verkehrsqualität im Grenzbereich der Leistungsfähigkeit (Stufe E).

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Philippsthal  
 Knotenpunkt : K1  
 Stunde : Bemessungsstunde  
 Datei : NULLFALL PHILIPPSTHAL.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		39	5,5	2,6	502	771		5,7	1	1	1	A
2		538				1800						A
3		84				1600						A
Misch-H		622				1770	2 + 3	3,4	2	2	3	A
4		84	6,6	3,4	1203	155		53,5	3	4	5	E
5		4	6,5	3,5	1168	181		23,7	1	1	1	C
6		97	6,5	3,1	538	554		8,0	1	1	1	A
Misch-N		184,5				336	4 + 5 + 6	24,7	3	4	6	C
9		3				1600						A
8		538				1800						A
7		97	5,5	2,6	577	706		6,0	1	1	1	A
Misch-H		541				1799	8 + 9	3,1	1	2	2	A
10		3	6,6	3,4	1265	126		29,3	1	1	1	C
11		4	6,5	3,5	1206	172		25,0	1	1	1	C
12		39	6,5	3,1	501	584		7,7	1	1	1	A
Misch-N												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**  
 Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : B 62 West  
 B 62 Ost  
 Nebenstrasse : Bimbacher Straße  
 Gewerbe

Strom-Nr. 1: B 62 West links  
 Strom-Nr. 2: B 62 West gerade  
 Strom-Nr. 3: B 62 West rechts  
 Strom-Nr. 4: Bimbacher Weg links  
 Strom-Nr. 5: Bimbacher Weg gerade  
 Strom-Nr. 6: Bimbacher Weg rechts  
 Strom-Nr. 7: B 62 Ost links  
 Strom-Nr. 8: B 62 Ost gerade  
 Strom-Nr. 9: B 62 Ost rechts  
 Strom-Nr. 10: Gewerbe links  
 Strom-Nr. 11: Gewerbe gerade  
 Strom-Nr. 12: Gewerbe rechts



(31) Mit den zusätzlichen Verkehrsmengen der allgemeinen Verkehrsprognose (+ 5%) und den Verkehren des geplanten Gewerbegebietes am Bimbacher Weg verlängern sich die Wartezeiten und Rückstaulängen. Die Verkehrsqualität bleibt allerdings in der Verkehrsqualitätsstufe E, die Stufe F wird nicht erreicht.

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Philippsthal  
 Knotenpunkt : K1  
 Stunde : Bemessungsstunde  
 Datei : PlanFALL PHILIPPSTHAL.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
1		44	5,5	2,6	529	747		6,1	1	1	1	A
2		564				1800						A
3		114				1600						A
Misch-H		677				1763	2 + 3	3,6	2	2	3	A
4		114	6,6	3,4	1283	129		174,3	8	10	12	E
5		7	6,5	3,5	1244	157		31,1	1	1	1	D
6		110	6,5	3,1	572	529		8,9	1	1	2	A
Misch-N		230				259	4 + 5 + 6	100,9	11	13	17	E
9		8				1600						A
8		564				1800						A
7		110	5,5	2,6	620	672		6,6	1	1	1	A
Misch-H		571				1797	8 + 9	3,2	2	2	3	A
10		8	6,6	3,4	1352	101		47,9	1	1	1	E
11		7	6,5	3,5	1289	148		33,1	1	1	1	D
12		44	6,5	3,1	526	563		8,2	1	1	1	A
Misch-N												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**  
 Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

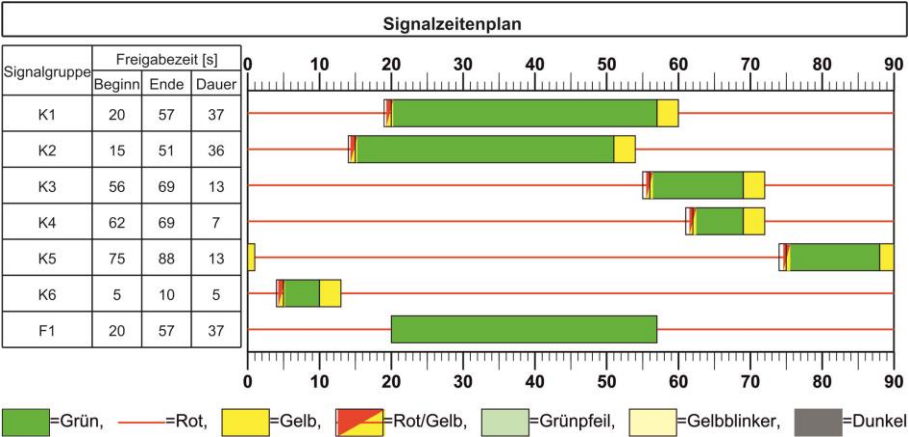
Strassennamen :

Hauptstrasse : B 62 West  
 B 62 Ost  
 Nebenstrasse : Bimbacher Straße  
 Gewerbe

Strom-Nr. 1: B 62 West links  
 Strom-Nr. 2: B 62 West gerade  
 Strom-Nr. 3: B 62 West rechts  
 Strom-Nr. 4: Bimbacher Weg links  
 Strom-Nr. 5: Bimbacher Weg gerade  
 Strom-Nr. 6: Bimbacher Weg rechts  
 Strom-Nr. 7: B 62 Ost links  
 Strom-Nr. 8: B 62 Ost gerade  
 Strom-Nr. 9: B 62 Ost rechts  
 Strom-Nr. 10: Gewerbe links  
 Strom-Nr. 11: Gewerbe gerade  
 Strom-Nr. 12: Gewerbe rechts

(32) Unter Berücksichtigung der Berechnungsergebnisse müsste der Knotenpunkt gegebenenfalls signalisiert werden. Mit einer Umlaufzeit von 90 Sekunden ergibt sich eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D.

HBS 2015    Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)										
Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: Philippsthal (1)							Stadt:			
Knotenpunkt: K1_Planfall							Datum: 08.02.2024			
Zeitabschnitt: Bemessungsstunde							Bearbeiter: d			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_i$ [Kfz/h]	$x_i$ [-]	$f_{A,i}$ [-]	$N_{GE,i}$ [Kfz]	$N_{MS,i}$ [Kfz]	$L_{95,i}$ [m]	$t_{W,i}$ [s]	QSV [-]
11	K1	2, 3	620	0,860	0,41	5,785	19,909	187	53,1	D
12	K3	1	37	0,153	0,16	0,101	0,901	19	34,4	B
21	K5	4, 5, 6	208	0,776	0,16	2,408	7,403	83	68,9	D
31	K2	8, 9	529	0,720	0,41	1,825	12,885	127	31,1	B
32	K4	7	106	0,631	0,09	1,059	3,617	43	62,3	D
41	K6	10, 11, 12	48	0,471	0,07	0,518	1,674	30	58,7	D
Gesamt			1548	0,756					48,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
2	F1	100	0	1	53					C
								Gesamtbewertung:		D



(33) Das größte Problem einer Signalisierung ist der Rückstau pro Umlauf des Linksabbiegers von der B 62 Ost zum Bimbacher Weg (Signalgruppe 4). Hier wäre eine Aufstelllänge von rund 45 m erforderlich. Derzeit beträgt die Länge des Linksabbiegestreifens etwa 15 m. Im Falle einer Signalisierung müsste die Haltelinie auch noch weiter nach Osten verlegt werden und damit die Aufstelllänge weiter verkürzen, so dass praktisch kein Linksabbiegestreifen vorhanden wäre.

(34) Eine Verlängerung des Linksabbiegestreifens ist durch die unmittelbar benachbarte Brücke über die Ulster nicht ohne Brücken-neubau möglich.

(35) Möglich ist es auch, die Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz umzubauen. Hierbei sind keine Linksabbiegestreifen notwendig, die bauliche Gestaltung wäre unter Berücksichtigung der Brücke zu prüfen. Als Kreisverkehrsplatz ergibt sich eine gute Verkehrsqualität der Stufe B.

Verkehrsqualität nach HBS 2015										
Verkehrsstärke und Kapazität										
	Name	n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
		-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Kfz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Kfz/h
1	B 62 W	1	1	125	50	20	657	722	1113	1013
2	Bimbacher Weg	1	1	616	50	20	208	231	705	635
3	B 62 O	1	1	165	50	20	635	682	1078	1004
4	Gewerbe	1	1	788	50	20	48	59	573	466

Verkehrsqualität								
	Name	x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
		-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	B 62 W	0,65	356	10,1	1,3	6	9	B
2	Bimbacher Weg	0,33	427	8,4	0,3	2	3	A
3	B 62 O	0,63	369	9,7	1,2	6	8	A
4	Gewerbe	0,10	418	8,6	0,1	1	1	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : B**

		Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1694	Pkw-E/h	
davon Kraftfahrzeuge	: 1548	Kfz/h	
Summe aller Wartezeiten	: 4,15	(Kfz*h)/h	
Mittl. Wartezeit über alle Kfz	: 9,65	s pro Fz	
Berechnungsverfahren :			
Kapazität	: Deutschland: HBS 2015		
Wartezeit	: HBS 2015 + HBS 2009	mit T = 3600	
Staulängen	: HBS 2015, CH + HCM (Wu, 1997)		
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)		
Verwendung der Pkw-Einheiten	: Pkw-E für eingestelltes Kapazitäts-Verfahren		



(36) Weiterhin wurde die geplante Anbindung der Gewerbe-/ Logistikflächen an den Bimbacher Weg (Knoten 2) geprüft. Eine vorfahrtsge-regelte Einmündung verfügt hier mit Linksabbiegestreifen über eine **sehr gute Leistungsfähigkeit der Stufe A.**

HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Philippsthal  
Knotenpunkt : K2  
Stunde : Bemessungsstunde  
Datei : PHILIPPSTHAL K2 PF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	Fz	Fz	Fz	
2		195				1800						A
3		34				1600						A
Misch-H		229				1767	2 + 3	2,6	1	1	1	A
4		34	6,6	3,4	385	624		9,4	1	1	1	A
6		5	6,5	3,1	196	887		5,1	1	1	1	A
Misch-N												
8		195				1800						A
7		5	5,5	2,6	207	1088		4,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

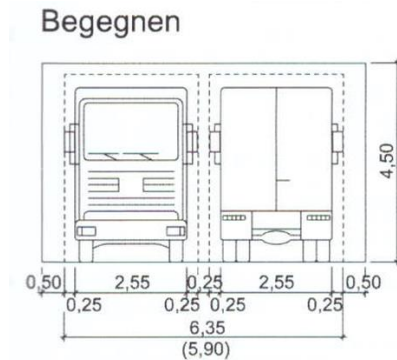
Hauptstrasse : Bimbacher Weg Nord  
Bimbacher Weg Süd  
Nebenstrasse : neues GE

Strom-Nr. 2: Bimbacher Weg Süd gerade  
Strom-Nr. 3: Bimbacher Weg Süd rechts  
Strom-Nr. 4: GE links  
Strom-Nr. 6: GE rechts  
Strom-Nr. 7: Bimbacher Weg Nord links  
Strom-Nr. 8: Bimbacher Weg Nord gerade

(37) Die Fahrbahnbreite des Bimbacher Weges beträgt nur rund 5,50 m. In einigen Bereichen ist zwischen Hanglage, Bahngleisen und Klärteichen auch kaum/ kein Platz für Fahrbahnverbreiterungen vorhanden.

(38) Für den Begegnungsfall Lkw – Lkw sollte die Fahrbahnbreite mindestens 5,90 m betragen. Hierbei müssen beide Lkw mit verminderter Geschwindigkeit fahren.

(39) Insofern ist der Bimbacher Weg für die Befahrung mit Lkw nicht optimal.



(40) Tatsächlich kommt es aber bereits heute vor, dass dieser Begegnungsfall auf dem Bimbacher Weg eintritt. Hierzu weichen Lkw teilweise auf das Bankett aus, welches stellenweise mit Kies oder Pflastersteinen befestigt ist.



Quelle: Google Streetview

(41) Die Anbindung des neuen Gewerbegebietes an den Bimbacher Weg (Knoten 2) verfügt über eine sehr gute Leistungsfähigkeit der Stufe A. Da die Anbindung ausserorts liegt, ist die Anlage eines Linksabbiegestreifens erforderlich.

(42) Der Knotenpunkt Bimbacher Weg/ B 62 (Knoten 1) ist bereits heute im Grenzbereich der Leistungsfähigkeit (QSV E).

(43) Auch im Prognosehorizont 2035 mit allgemeinem Verkehrsanstieg und den neuen Verkehren des Gewerbegebietes ergibt sich weiterhin eine Verkehrsqualität im Grenzbereich (QSV E), wenngleich sich natürlich die mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen weiter erhöhen.

(44) Da der Knoten bislang nicht als Unfallhäufungsstelle bekannt ist und die zukünftigen Verkehrsmengen nur als Prognose über modelltechnische Berechnungen ermittelt werden können, könnte der Knotenpunkt grundsätzlich zunächst einmal unverändert bleiben. Die Verkehrssituation wäre weiter zu beobachten.

(45) Bei Bedarf müssten weitere Maßnahmen erfolgen. Vorstellbar ist eine Signalisierung der Kreuzung, die aber wegen eines zu kurzen Linksabbiegestreifens von der B 62 Ost zum Bimbacher Weg und die direkte angrenzende Brücke über die Ulster problematisch ist. Es ergäbe sich aber (ausreichend lange Fahrstreifen vorausgesetzt) eine ausreichende Verkehrsqualität der Stufe D.

(46) Möglich ist auch die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes. In diesem Fall wäre die Nähe zur Brücke über die Ulster nur von untergeordneter Bedeutung. Es ergäbe sich eine gute Verkehrsqualität der Stufe B.

(47) Im Anhang sind die schalltechnischen Kennwerte angegeben. Die ersten 3 Tabellen werden auf der Grundlage der gezählten und prognostizierten DTVw-Werte (Werktag) erstellt. In den letzten 3 Tabellen erfolgt eine entsprechende Umrechnung der DTVw auf die schalltechnisch relevanten Jahresmittelwerte (DTV).

Hannover, Juni 2024

Dipl.-Geogr. Lothar Zacharias

i.A. Dipl.-Geogr. Maik Dettmar

# Nullfall 2023 (DTVw Zählwerte)

## B 62, West

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	110	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.730	92%	8%	9.872	858				
Lkw1	680	91%	9%	619	61			5,5%	5,9%
Lkw2	690	85%	15%	587	104			5,2%	10,0%
Kfz	12.210	92%	8%	11.178	1.032	698,6	129,0		

## B 62, Ost

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	110	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.740	92%	8%	9.881	859				
Lkw1	520	91%	9%	473	47			4,3%	4,7%
Lkw2	560	85%	15%	476	84			4,4%	8,4%
Kfz	11.930	92%	8%	10.931	999	683,2	124,9		

## Anbindung Nord

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	5	0			0,6%	0,5%
Pkw	615	92%	8%	566	49				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			16,5%	16,6%
Lkw2	90	85%	15%	77	14			9,9%	17,8%
Kfz	850	91%	9%	774	76	48,4	9,5		

## Bimbacher Weg, nördlich GE

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			1,0%	1,0%
Pkw	3.235	92%	8%	2.976	259				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,9%	4,3%
Lkw2	120	85%	15%	102	18			3,2%	6,2%
Kfz	3.530	92%	8%	3.238	292	202,4	36,5		

## GE neu

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Pkw	0	92%	8%	0	0				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Lkw2	0	85%	15%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Kfz	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	0	0,0	0,0		

## Bimbacher Weg, südlich GE

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			1,0%	1,0%
Pkw	3.235	92%	8%	2.976	259				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,9%	4,3%
Lkw2	120	85%	15%	102	18			3,2%	6,2%
Kfz	3.530	92%	8%	3.238	292	202,4	36,5		

Angegeben sind die jeweiligen Werktagswerte (DTVw). Diese sind leicht höher als die Jahresmittelwerte (DTV) und liegen damit auf der sicheren Seite. Eine Umrechnung kann gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV) erfolgen.

# **Prognosenußfall 2035 (DTVw)**

## **B 62, West**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	115	92%	8%	106	9			0,9%	0,8%
Pkw	11.275	92%	8%	10.373	902				
Lkw1	710	91%	9%	646	64			5,5%	5,9%
Lkw2	720	85%	15%	612	108			5,2%	10,0%
Kfz	12.820	92%	8%	11.737	1.083	733,6	135,4		

## **B 62, Ost**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	115	92%	8%	106	9			0,9%	0,9%
Pkw	11.275	92%	8%	10.373	902				
Lkw1	540	91%	9%	491	49			4,3%	4,6%
Lkw2	590	85%	15%	502	89			4,4%	8,4%
Kfz	12.520	92%	8%	11.472	1.048	717,0	131,0		

## **Anbindung Nord**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	5	0			0,6%	0,5%
Pkw	650	92%	8%	598	52				
Lkw1	150	91%	9%	137	14			16,7%	17,0%
Lkw2	90	85%	15%	77	14			9,4%	17,0%
Kfz	895	91%	9%	816	79	51,0	9,9		

## **Bimbacher Weg, nördlich GE**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			1,0%	0,9%
Pkw	3.395	92%	8%	3.123	272				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,8%	4,1%
Lkw2	120	85%	15%	102	18			3,0%	5,9%
Kfz	3.690	92%	8%	3.385	305	211,6	38,1		

## **GE neu**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Pkw	0	92%	8%	0	0				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Lkw2	0	85%	15%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Kfz	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	0	0,0	0,0		

## **Bimbacher Weg, südlich GE**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			1,0%	0,9%
Pkw	3.395	92%	8%	3.123	272				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,8%	4,1%
Lkw2	120	85%	15%	102	18			3,0%	5,9%
Kfz	3.690	92%	8%	3.385	305	211,6	38,1		

Angegeben sind die jeweiligen Werktagswerte (DTVw). Diese sind leicht höher als die Jahresmittelwerte (DTV) und liegen damit auf der sicheren Seite. Eine Umrechnung kann gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV) erfolgen.

**Planfall 2035 (DTVw)****B 62, West**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	115	92%	8%	106	9			0,9%	0,8%
Pkw	11.375	92%	8%	10.465	910				
Lkw1	710	91%	9%	646	64			5,4%	5,7%
Lkw2	910	85%	15%	774	137			6,5%	12,2%
Kfz	13.110	91%	9%	11.990	1.120	749,4	140,0		

**B 62, Ost**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	115	92%	8%	106	9			0,9%	0,9%
Pkw	11.375	92%	8%	10.465	910				
Lkw1	540	91%	9%	491	49			4,2%	4,6%
Lkw2	630	85%	15%	536	95			4,6%	8,9%
Kfz	12.660	92%	8%	11.598	1.062	724,9	132,8		

**Anbindung Nord**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	5	0			0,6%	0,5%
Pkw	650	92%	8%	598	52				
Lkw1	150	91%	9%	137	14			16,7%	17,0%
Lkw2	90	85%	15%	77	14			9,4%	17,0%
Kfz	895	91%	9%	816	79	51,0	9,9		

**Bimbacher Weg, nördlich GE**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			0,9%	0,8%
Pkw	3.595	92%	8%	3.307	288				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,4%	3,5%
Lkw2	350	85%	15%	298	53			7,9%	14,8%
Kfz	4.120	91%	9%	3.765	356	235,3	44,4		

**GE neu**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			0,0%	0,0%
Pkw	250	92%	8%	230	20				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			0,0%	0,0%
Lkw2	250	85%	15%	213	38			48,0%	65,2%
Kfz	500	89%	12%	443	58	27,7	7,2		

**Bimbacher Weg, südlich GE**

	Fz DTVw	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	35	92%	8%	32	3			0,9%	0,9%
Pkw	3.445	92%	8%	3.169	276				
Lkw1	140	91%	9%	127	13			3,7%	4,0%
Lkw2	140	85%	15%	119	21			3,5%	6,7%
Kfz	3.760	92%	8%	3.448	312	215,5	39,0		

Angegeben sind die jeweiligen Werktagswerte (DTVw). Diese sind leicht höher als die Jahresmittelwerte (DTV) und liegen damit auf der sicheren Seite. Eine Umrechnung kann gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV) erfolgen.

## Nullfall 2023 (DTV)

### B 62, West

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	105	92%	8%	96	8			0,9%	0,9%
Pkw	10.194	92%	8%	9.378	815				
Lkw1	524	91%	9%	476	47			4,6%	5,0%
Lkw2	531	85%	15%	452	80			4,3%	8,4%
Kfz	11.353	92%	8%	10.402	951	650,1	118,8		

### B 62, Ost

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	105	92%	8%	96	8			0,9%	0,9%
Pkw	10.203	92%	8%	9.387	816				
Lkw1	400	91%	9%	364	36			3,6%	3,9%
Lkw2	431	85%	15%	367	65			3,6%	7,0%
Kfz	11.139	92%	8%	10.214	925	638,4	115,7		

### Anbindung Nord

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	4	0			0,6%	0,6%
Pkw	584	92%	8%	538	47				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			14,0%	14,4%
Lkw2	69	85%	15%	59	10			8,4%	15,5%
Kfz	766	91%	9%	699	67	43,7	8,4		

### Bimbacher Weg, nördlich GE

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			1,0%	1,0%
Pkw	3.073	92%	8%	2.827	246				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			3,2%	3,6%
Lkw2	92	85%	15%	79	14			2,6%	5,1%
Kfz	3.307	92%	8%	3.035	272	189,7	34,0		

### GE neu

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Pkw	0	92%	8%	0	0				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Lkw2	0	85%	15%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Kfz	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	0	0,0	0,0		

### Bimbacher Weg, südlich GE

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			1,0%	1,0%
Pkw	3.073	92%	8%	2.827	246				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			3,2%	3,6%
Lkw2	92	85%	15%	79	14			2,6%	5,1%
Kfz	3.307	92%	8%	3.035	272	189,7	34,0		

Angegeben sind die jeweiligen Jahresmittelwerte (DTV). Die Umrechnung aus den Werktagswerten (DTVw) erfolgte gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV).



# **Prognosenußfall 2035 (DTV)**

## **B 62, West**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	109	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.711	92%	8%	9.854	857				
Lkw1	547	91%	9%	497	49			4,6%	4,9%
Lkw2	554	85%	15%	471	83			4,3%	8,3%
Kfz	11.922	92%	8%	10.924	998	682,7	124,8		

## **B 62, Ost**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	109	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.711	92%	8%	9.854	857				
Lkw1	416	91%	9%	378	37			3,5%	3,9%
Lkw2	454	85%	15%	386	68			3,6%	7,0%
Kfz	11.691	92%	8%	10.719	971	670,0	121,4		

## **Anbindung Nord**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	5	0			0,6%	0,6%
Pkw	618	92%	8%	568	49				
Lkw1	116	91%	9%	105	10			14,3%	14,7%
Lkw2	69	85%	15%	59	10			8,0%	14,7%
Kfz	807	91%	9%	737	71	46,0	8,8		

## **Bimbacher Weg, nördlich GE**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			1,0%	0,9%
Pkw	3.225	92%	8%	2.967	258				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			3,1%	3,4%
Lkw2	92	85%	15%	79	14			2,5%	4,9%
Kfz	3.459	92%	8%	3.174	284	198,4	35,5		

## **GE neu**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Pkw	0	92%	8%	0	0				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Lkw2	0	85%	15%	0	0			#DIV/0!	#DIV/0!
Kfz	0	#DIV/0!	#DIV/0!	0	0	0,0	0,0		

## **Bimbacher Weg, südlich GE**

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			1,0%	0,9%
Pkw	3.225	92%	8%	2.967	258				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			3,1%	3,4%
Lkw2	92	85%	15%	79	14			2,5%	4,9%
Kfz	3.459	92%	8%	3.174	284	198,4	35,5		

Angegeben sind die jeweiligen Jahresmittelwerte (DTV). Die Umrechnung aus den Werktagswerten (DTVw) erfolgte gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV).



## Planfall 2035 (DTV)

### B 62, West

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	109	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.806	92%	8%	9.942	865				
Lkw1	547	91%	9%	497	49			4,5%	4,8%
Lkw2	701	85%	15%	596	105			5,3%	10,2%
Kfz	12.163	92%	8%	11.135	1.028	696,0	128,4		

### B 62, Ost

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	109	92%	8%	101	9			0,9%	0,9%
Pkw	10.806	92%	8%	9.942	865				
Lkw1	416	91%	9%	378	37			3,5%	3,8%
Lkw2	485	85%	15%	412	73			3,8%	7,4%
Kfz	11.816	92%	8%	10.833	983	677,1	122,9		

### Anbindung Nord

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	5	92%	8%	5	0			0,6%	0,6%
Pkw	618	92%	8%	568	49				
Lkw1	116	91%	9%	105	10			14,3%	14,7%
Lkw2	69	85%	15%	59	10			8,0%	14,7%
Kfz	807	91%	9%	737	71	46,0	8,8		

### Bimbacher Weg, nördlich GE

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			0,9%	0,8%
Pkw	3.415	92%	8%	3.142	273				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			2,8%	3,0%
Lkw2	270	85%	15%	229	40			6,5%	12,4%
Kfz	3.826	91%	9%	3.500	326	218,7	40,8		

### GE neu

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	0	92%	8%	0	0			0,0%	0,0%
Pkw	238	92%	8%	219	19				
Lkw1	0	91%	9%	0	0			0,0%	0,0%
Lkw2	193	85%	15%	164	29			42,8%	60,3%
Kfz	430	89%	11%	382	48	23,9	6,0		

### Bimbacher Weg, südlich GE

	Fz DTV	Tag %	Nacht %	Tag Fz.	Nacht Fz	mt	mn	pt	pn
Krad	33	92%	8%	31	3			0,9%	0,9%
Pkw	3.273	92%	8%	3.011	262				
Lkw1	108	91%	9%	98	10			3,0%	3,3%
Lkw2	108	85%	15%	92	16			2,8%	5,6%
Kfz	3.522	92%	8%	3.231	290	202,0	36,3		

Angegeben sind die jeweiligen Jahresmittelwerte (DTV). Die Umrechnung aus den Werktagswerten (DTVw) erfolgte gemäß vorliegender Vergleichswerte der allgemeinen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2021 mit den Faktoren 0,95 für den Krad- und Pkw-Verkehr (LV) sowie 0,77 für den Lkw1 und Lkw2-Verkehr (SV).