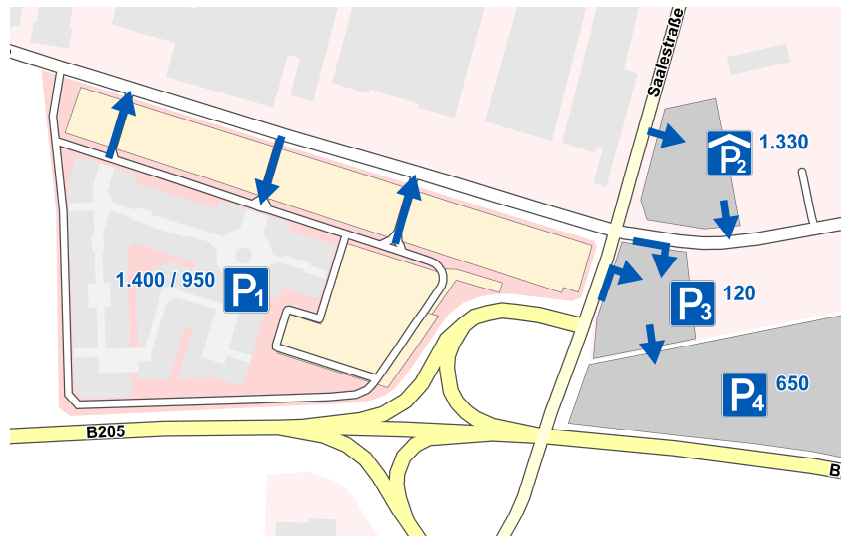


**Verkehrsgutachten**  
**zur 2. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118**  
**"Sondergebiet Oderstraße (FOC)" der Stadt Neumünster**



im Auftrag

McArthurGlen Group  
London, Neumünster

(und in Abstimmung mit der Stadt Neumünster)

Hamburg, November 2014

**SBI** Beratende Ingenieure für Bau - Verkehr - Vermessung

Hasselbrookstraße 33 • 22089 Hamburg • Telefon 040/25 19 57-0 • Telefax 040/25 19 57-19  
Internet: [www.sbi.de](http://www.sbi.de) • E-Mail: [office@sbi.de](mailto:office@sbi.de)

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Vorbemerkung.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsanalyse.....</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Erschließungskonzept der Parkplätze P3 und P4.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Verkehrsprognose.....</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Verkehrstechnische Bewertung.....</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Hinweise zur Erschließung der Parkplätze P3 und P4.....</b>	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>Fazit.....</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>Anhang: Übersicht Analyse 2013 und Prognose 2020+x .....</b>	<b>26</b>

## 1 AUFGABENSTELLUNG UND VORBEMERKUNG

Die McArthurGlen Group als Betreiber des Designer Outlet Center (DOC) in Neumünster beabsichtigt zusätzlich zum Parkplatz P1 und dem geplanten Parkhaus P2 an der Oderstraße weitere Stellplätze für Besucher und Mitarbeiter östlich der Saalestraße zu schaffen. Dabei handelt es sich um die Parkplätze P3 und P4 (vgl. Abbildung 1). Insgesamt wird das Parkraumangebot damit um rund 800 zusätzliche Stellplätze ergänzt. Davon sollen ca. 300 Stellplätze auf dem Parkplatz P4 für Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Die verbleibenden Stellplätze dienen als Überlaufparkplatz für Tage mit außergewöhnlich hohem Kundenaufkommen im DOC.

Die Anbindung der Parkplätze P3 und P4 soll über die Oderstraße und die Saalestraße erfolgen, wobei Zufahrts- und Ausfahrtsbereiche räumlich getrennt sind. Die Zufahrten sollen im Bereich des Knotenpunktes Oderstraße / Saalestraße liegen, die Ausfahrten weiter östlich an der Oderstraße (in Höhe Flurstück 28).

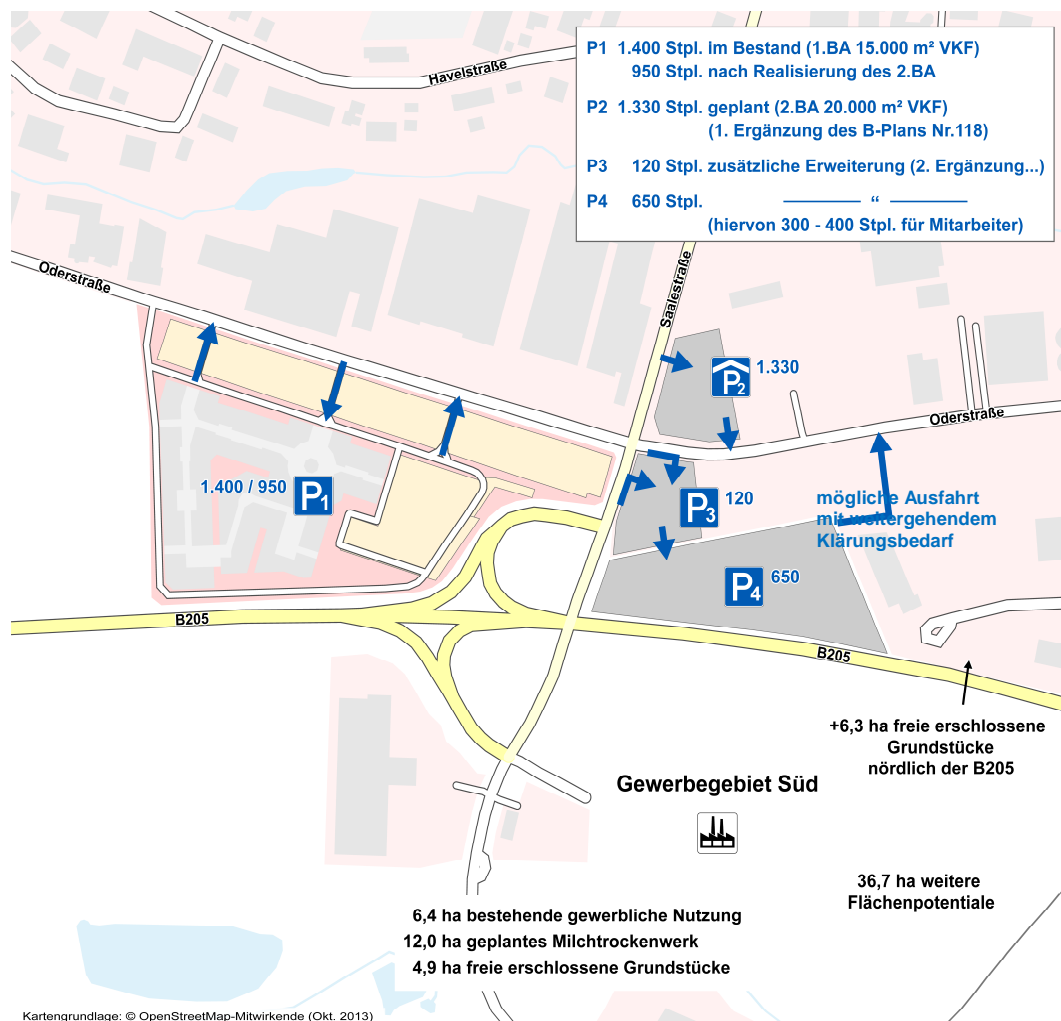


Abbildung 1: Übersichtskarte mit dem vorhandenen (P1) und dem geplanten (P2) Parkraumangebot, den Überlauf-/Mitarbeiterparkplätzen (P3/P4) des DOC Neumünster sowie den Entwicklungsfächen im Gewerbegebiet Süd

Mit der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme soll das Parkraumkonzept um den Überlauf- bzw. Mitarbeiterparkplatz ergänzt werden. Dies ist Anlass und Gegenstand der 2. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118 "Sondergebiet Oderstraße (FOC)" der Stadt Neumünster. Das Parkraumkonzept soll aus verkehrstechnischer sowie verkehrsplanerischer Sicht insbesondere hinsichtlich ggf. erforderlicher Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität beurteilt werden. Dabei sind neben dem Knotenpunkt Saalestraße / Oderstraße auch die Anschlussknotenpunkte an die B 205 (Nord- und Südrampe) zu betrachten.

Zu beachten ist, dass der verkehrstechnischen Bewertung im vorliegenden Fall ein Verkehrsaufkommen zugrunde gelegt wird, welches nur an 10 bis 20 Tagen des Jahres erreicht wird.

Folgende Unterlagen und Informationen lagen vor bzw. wurden zur Verfügung gestellt:

- Verkehrsuntersuchung und Ergänzende Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan Nr. 118 "Sondergebiet Oderstraße (FOC)" der Stadt Neumünster. SBI Verkehr GmbH, 03/2007 und 09/2007.
- Verkehrstechnisches Gutachten für die Anbindung des DOC Neumünster an der Oderstraße. SBI Verkehr GmbH, 12/2009.
- Verkehrstechnisches Gutachten für die Parkplatz-Erweiterung des DOC Neumünster. SBI GmbH, Juli 2011.
- Angaben zum geplanten Parkraumkonzept und der Anzahl und Verteilung der Stellplätze für das Designer Outlet Center. McArthurGlen Group, 9. September 2013.
- Angaben zum Kundenaufkommen des Designer Outlet Centers. McArthurGlen Group, 24. September 2013.
- Angaben zum Kundenaufkommen des Designer Outlet Centers. McArthurGlen Group, 06. August 2014.
- Bestandsvermessung für den Bereich des Knotenpunktes Oderstraße / Saalestraße. Vermessungsbüro Dipl.-Ing. de Vries, 26. September 2013.
- Informationen zu den aktuellen Flächennutzungen und den geplanten Entwicklungen im Gewerbegebiet Süd (Stand Juli 2013). Stadt Neumünster, Fachdienst Stadtplanung und -entwicklung, 2. Oktober 2013.
- Auswertung der LSA-Detektordaten der Knotenpunkte Altonaer Straße / Oderstraße und Oderstraße / Saalestraße für den Zeitraum vom 16.09.2013 bis 22.09.2013. Siemens AG / Stadt Neumünster, Fachdienst Gebäudewirtschaft, Tiefbau und Grünflächen, 22. Oktober 2013.
- Neubau eines Parkhauses Oderstraße Ecke Saalestraße in Neumünster. Lageplan, Vorentwurf, Petersen + Hutchinson Architekten, Bielefeld, Stand 26.03.2014.  
(*mögliches Layout für die Schaffung von bis zu 1.330 Stellplätzen*)

- Verkehrsgutachterliche Stellungnahme zur 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118 „Sondergebiet Oderstraße (FOC)“ der Stadt Neumünster. SBI GmbH, Oktober 2013 / Fassung April 2014
- Erhebung des Fußgänger- und Radfahreraufkommens entlang des Redders zwischen den geplanten Parkplätzen P3 und P4, McArtherGlen Group, 18. August 2014.

## 2 VERKEHRSANALYSE

Im Zusammenhang mit der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zur 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118 wurden umfangreiche Verkehrserhebungen im Umfeld des Designer Outlet Centers durchgeführt. Diese Verkehrsanalysen dienen auch als Grundlage für das vorliegende Gutachten.

Die wichtigsten Ergebnisse fasst die folgende Übersicht zusammen:

- Erhebungszeitraum: Donnerstag, 19.09.2013 bis Samstag, 21.09.2013
- Erhebungen an den Knotenpunkten Altonaer Straße / Oderstraße, Oderstraße / Saalestraße, Saalestraße / B 205 Rampe Nord und Süd sowie an den Zu- und Ausfahrten des DOC-Parkplatzes
- Kundenaufkommen am DOC während der Verkehrserhebung:
  - ◆ Donnerstag, 19.09.2013      -1 %      d.h. nahezu durchschnittlich
  - ◆ Freitag, 20.09.2013      +4 %      d.h. leicht überdurchschnittlich
  - ◆ Samstag, 21.09.2013      +21 %      d.h. deutlich überdurchschnittlich
- Summe des Quell- und Zielverkehrs des DOC (jeweils aufgerundet):
  - ◆ Donnerstag, 19.09.2013      3.700 Kfz/24h
  - ◆ Freitag, 20.09.2013      4.500 Kfz/24h
  - ◆ Samstag, 21.09.2013      8.200 Kfz/24h
- Insgesamt bestätigen die Ergebnisse der Verkehrserhebungen die Prognosen aus den früheren Verkehrsuntersuchungen [SBI Verkehr, 2007].
- Lediglich die Verkehrsverteilung hat sich gegenüber den seinerzeitigen Annahmen verändert eingestellt. Der Zielverkehr verteilt sich zu etwa gleichen Teilen auf die Altonaer Straße und die Oderstraße. Der Quellverkehr orientiert sich bei geringerer Parkplatzauslastung eher auf die westliche Ausfahrt in Richtung Altonaer Straße, bei hoher Auslastung dagegen mit deutlichem Übergewicht auf die östliche Ausfahrt und dann zur Oderstraße und B 205. Der Ausweichparkplatz (P2) wurde an allen drei Tagen nur in sehr geringem Maß frequentiert.

Die Knotenstrombelastungen in den maßgebenden Spitzenstunden am Donnerstag und am Samstag zeigt Abbildung 2.

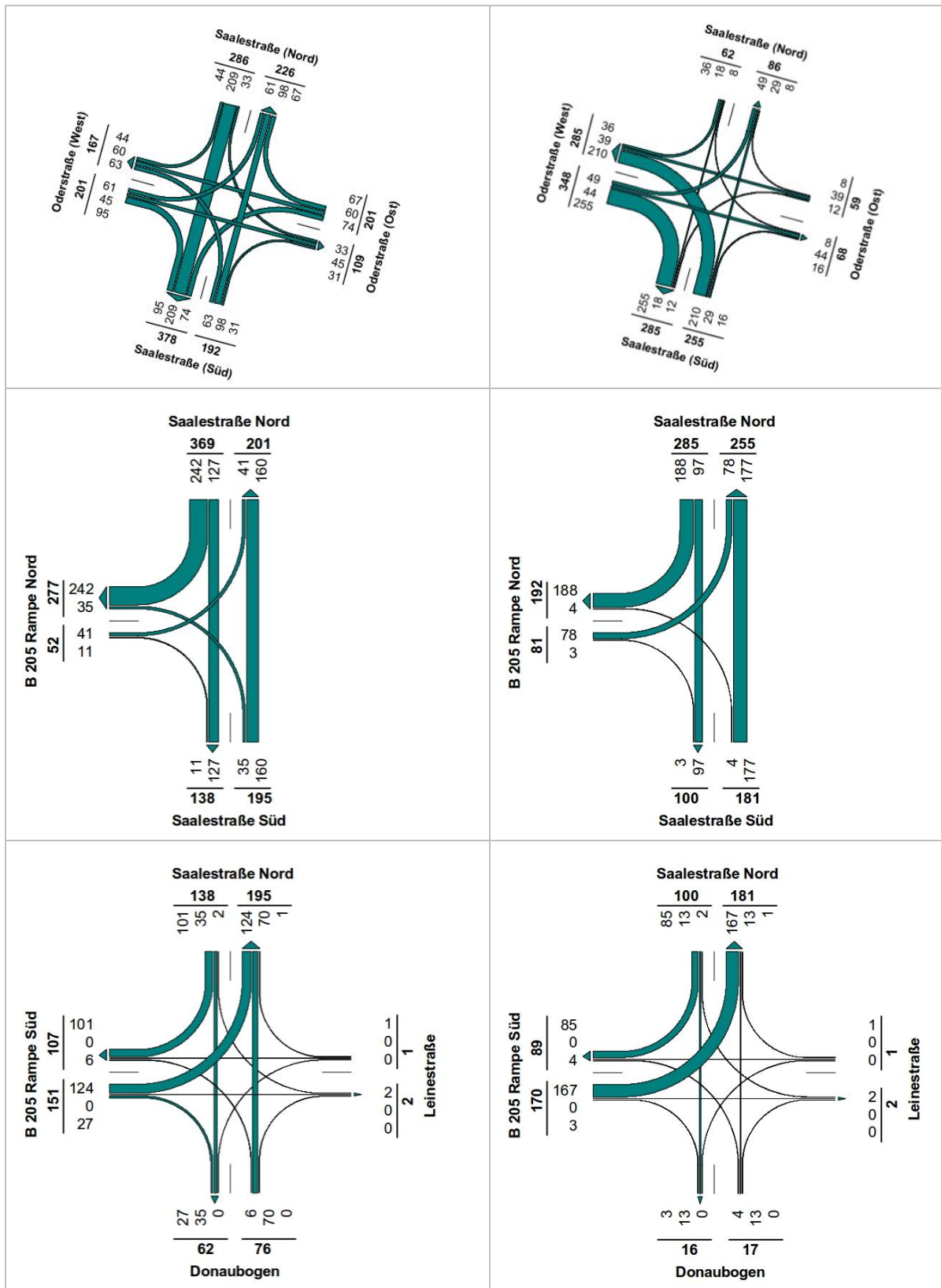


Abbildung 2: Verkehrsstärken an den Knotenpunkten  
Oderstraße / Saalestraße (oben); Saalestraße / B 205 Nordrampe (mitte);  
Saalestraße / B 205 Südrampe / Leinestraße (unten)  
in den Spitzenstunden am Do. 19.09.2013 (links) und Sa. 21.09.2013 (rechts)

### 3 ERSCHLIEßUNGSKONZEPT DER PARKPLÄTZE P3 UND P4

Die Parkplätze P3 und P4 dienen als Überlaufparkplätze, die nur an wenigen Tagen des Jahres mit überdurchschnittlichem Verkehrsaufkommen genutzt werden sollen. Ein mögliches Kriterium zur Öffnung der Überlaufparkplätze kann die Auslastung des Parkraums in P1 und P2 sein. Ab einer Auslastung von ca. 85 bis 90 % könnten die Überlaufparkplätze geöffnet werden. Ein Teil des Parkplatzes P4 ist darüber hinaus als Mitarbeiterparkplatz vorgesehen.

Die Zufahrten zu P3 und die Ausfahrt zur Oderstraße werden nur dann geöffnet, wenn die Überlaufparkplätze benötigt werden. An allen anderen Tagen sind diese Zu- und Ausfahrten nicht nutzbar (Sperrung z. B. durch ein Schrankensystem). Mitarbeiter sollen ausschließlich die Zu- und Ausfahrt über die Leinestraße nutzen. Die Ausfahrt zur Oderstraße soll auch an Tagen mit deutlich überdurchschnittlichen Kundenaufkommen im DOC nicht durch Mitarbeiter genutzt werden.

Die Zufahrt zum Parkplatz P3 soll ausschließlich für Rechtsabbieger von der Saalestraße und der Oderstraße möglich sein. Durch die Lage des Eckgrundstücks am Knotenpunkt ist die Erreichbarkeit dennoch aus allen Richtungen gegeben. Die Ausfahrt für Kunden ist weiter östlich über ein verfügbares Grundstück (Flurstück Nr. 28) zur Oderstraße vorgesehen (Abbildung 3).

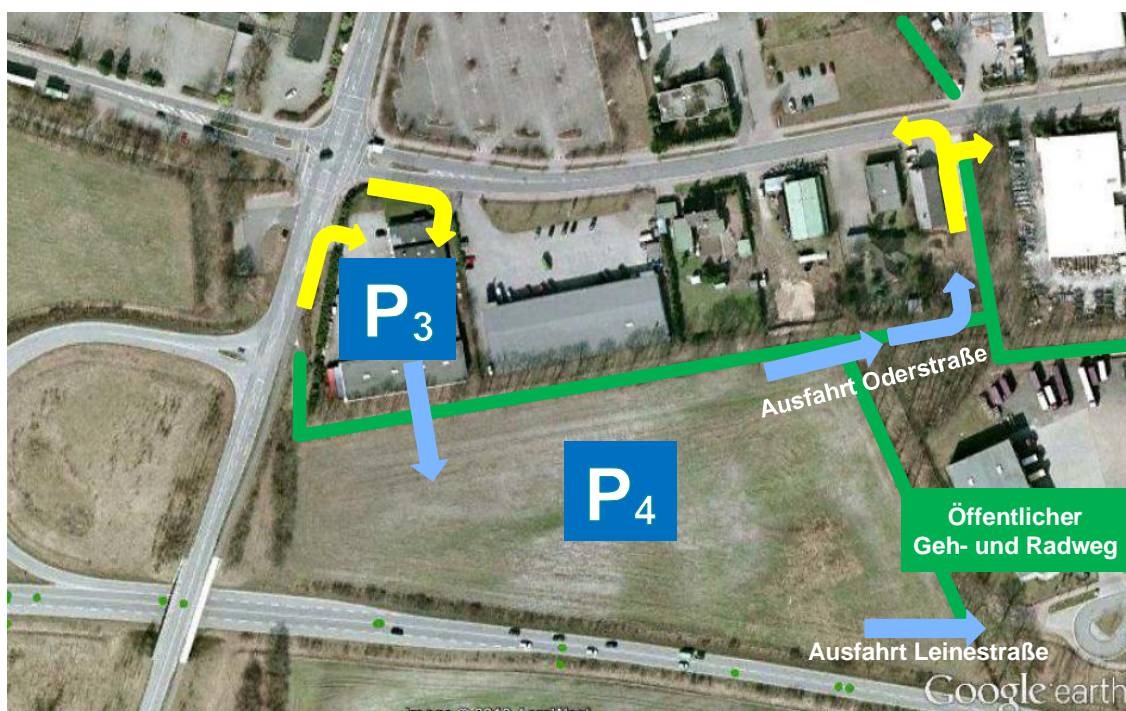


Abbildung 3: Erschließungskonzept für die Parkplätze P3 und P4

Die Lage der Ausfahrt in Richtung Oderstraße erscheint aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse im Zuge des vorhandenen Redders problematisch. Die Überlagerung der Ausfahrt mit der vorhandenen Geh- und Radwegeverbindung erscheint hingegen unproblematisch (geringe tatsächliche Nutzung dieser Wegeverbindung). Die Ausfahrt

über die Leinestraße bietet eine (weniger attraktive) Alternative für den abfließenden Kundenverkehr, wenn sich eine Ausfahrt über die Oderstraße nicht realisieren lässt.

Im Zusammenhang mit der Erschließung des Parkhauses P2 ist bereits eine Anpassung des Knotenpunktes Oderstraße / Saalestraße geplant. Zusätzlich zu der Herstellung eines separaten Linksabbiegestreifens in der Oderstraße (Abbildung 6) kann die Kapazität des Knotenpunktes erhöht bzw. eine Entlastung erreicht werden, indem für die Zufahrt von der Saalestraße ein zusätzlicher Abbiegestreifen eingerichtet wird. Dieser sollte ausschließlich als Ausfädelungstreifen die direkte Zufahrt zum Parkplatzgrundstück optimieren. Dabei sind aber die vorhandenen Höhenverhältnisse und die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Seitenraum zu beachten. Auch in der Oderstraße wäre ein Ausfädelstreifen denkbar. Dieser kann aufgrund des geringen Abstandes der geplanten Zufahrt zum Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße allerdings nur eine sehr geringe Länge aufweisen.

Eine weitere Entlastung des Knotenpunktes Oderstraße / Saalestraße kann gelingen, wenn im Bedarfsfall die Wegweisung an der Ausfahrt in östlicher Richtung über Oderstraße / Allerstraße / Leinestraße zur B 205-Auffahrt an der Boostedter Straße erfolgt.

## 4 VERKEHRSPROGNOSE

Auch die Verkehrsprognose wurde in der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zur 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118 ausführlich dargelegt. Die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrsprognose sollen nur kurz genannt werden:

- allgemeine **Verkehrsentwicklung** im Zeitraum von 2013 bis 2020+x
  - ◆ Pkw-Verkehr +5 % Lkw-Verkehr +10 %
- **Gewerbegebiet Süd**  
durchschnittliche Verkehrserzeugungsrate 150 Kfz/24h je ha und ein Lkw-Anteil (> 2,8t) von 30 %. Verkehrsaufkommen am Samstag entspricht etwa 50 % des werktäglichen Verkehrsaufkommens
  - ◆ insgesamt ca. **+5.000 Kfz/24h** (bzw. +2.500 Kfz/24h am Samstag)
- **Erweiterung des DOC**  
Vergrößerung der Verkaufsraumfläche von 15.000 m<sup>2</sup> auf 20.000 m<sup>2</sup> (theoretische) Obergrenze der möglichen Entwicklung des Verkehrsaufkommens (wie bereits in den Untersuchungen 2007) entsprechend der Zunahme der Verkaufsraumfläche für die Verkehrsprognose ebenfalls mit +33 % angesetzt (auf der sicheren Seite)
  - ◆ überdurchschnittlicher Werktag **+1.500 Kfz/24h** > insgesamt 6.100 Kfz/24h
  - ◆ durchschnittlicher Samstag **+2.300 Kfz/24h** > insgesamt 9.200 Kfz/24h
- Die räumliche und zeitliche Verteilung und Umlegung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens der verschiedenen Bereiche auf das hier betrachtete Straßennetz erfolgt unter Verwendung der Erkenntnisse aus der Analyse 2013.

Die resultierenden Querschnittsbelastungen für werktags, samstags und als DTV sowie der Vergleich mit den jeweiligen Analysewerten ist in Abbildung 4 dargestellt.

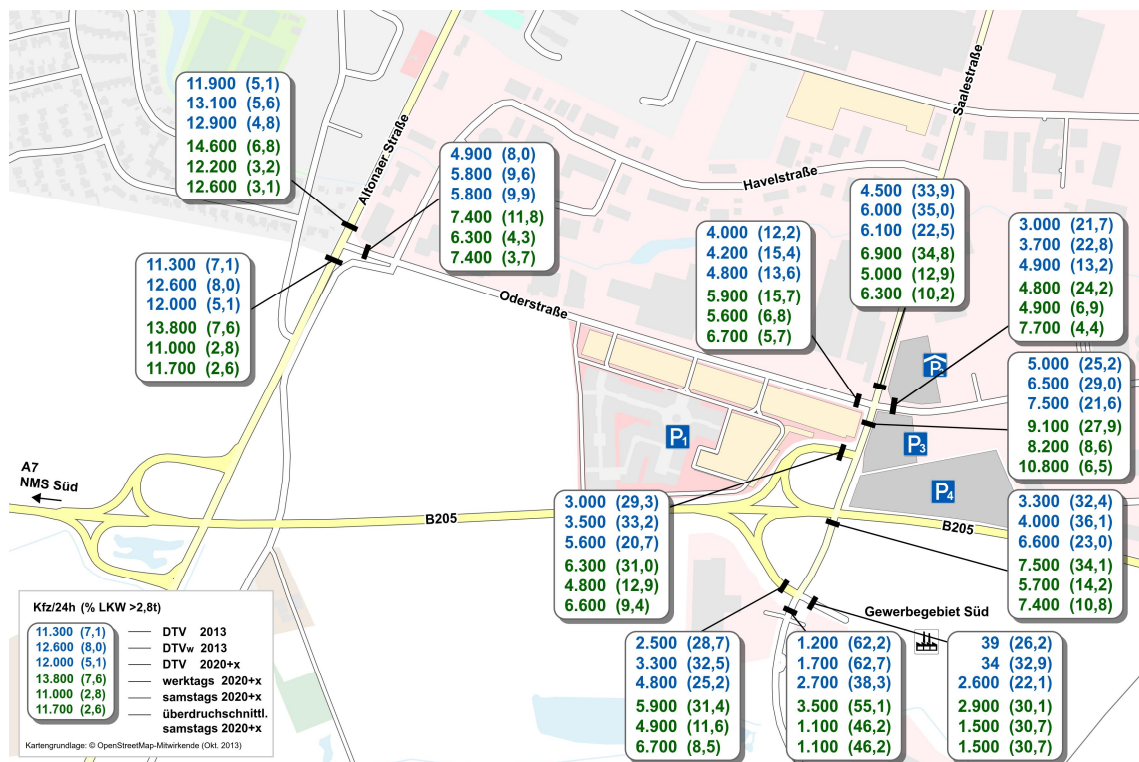


Abbildung 4: Tägliche Verkehrsstärken an den Straßenquerschnitten im Untersuchungsraum (Analyse 2013 und Prognose 2020+x)

Diese Prognose wurde um einen Fall erweitert, der das Verkehrsaufkommen an einem überdurchschnittlichen Samstag beschreibt. Dabei werden die folgenden Annahmen zugrunde gelegt:

- ◆ Auslastung der ca. 2.700 bis 2.800 Kundenstellplätze (3.050 Stellplätze insgesamt, davon ca. 300 Mitarbeiterstellplätze)
- ◆ unveränderte Aufenthaltsdauern gegenüber einem durchschnittlichen Samstag
- ◆ höhere Stellplatznachfrage ausschließlich aufgrund einer höheren Kundenzahl

Aufgrund der aktuellen Kundenzahlen, die die McArthurGlen Group zur Verfügung stellte, ist eine Anpassung der Bewertung des Verkehrsaufkommens an Samstagen notwendig. Bisher wurde von der Annahme ausgegangen, dass es sich beim erhobenen Samstag (21.09.2013) um einen überdurchschnittlichen Samstag handelte. Die Kundenzahlen der vergangenen 12 Monate zeigt jedoch, dass das Kundenaufkommen eher als durchschnittlich (für Samstage) zu bewerten ist. Damit ist die Prognose für einen durchschnittlichen Samstag von ca. 9.200 Kfz/24h auf ca. 10.500 Kfz/24h nach oben zu korrigieren.

#### durchschnittlicher Samstag

Summe des Quell- und Zielverkehrs	= 10.500 Kfz-Fahrten/24h
Spitzenstunde am späten Vormittag	Zielverkehr = 770 Kfz/h
Spitzenstunde am frühen Nachmittag	Ziel-/Quellverkehr = 720 Kfz/h

Bei günstiger zeitlicher Verteilung des Ziel- und Quellverkehrs mit jeweils bis zu 15 % Verkehrsanteil in den Spitzenstunden und nicht übermäßig langen Aufenthaltsdauern kann die rechnerische Kapazität der Parkplatzes P1 bis zu 7.400 Kfz/24h (an Werktagen) betragen. Bei längeren Aufenthaltsdauern an Samstagen reduziert sich die Kapazität auf ca. 5.600 Kfz/24h.

Die Überlaufparkplätze P3 und P4 sollen nur an wenigen Tagen (bis ca. 20 Tage) im Jahr genutzt werden. Die Analyse der Kundenzahlen an Samstagen zeigt, dass die Kundenzahl, die an 20 Tagen überschritten wird, in etwa einem durchschnittlichen Samstag entspricht. Die Daten zeigen aber auch, dass die Kundenzahlen um bis zu 40 % über einem durchschnittlichen Samstag liegen können. Daraus ergibt sich eine Spannweite des Verkehrsaufkommens an überdurchschnittlichen Samstagen von ca. 10.500 bis ca. 15.000 Kfz/24h. Allerdings ist erst ab ca. 13.000 Kfz/24h mit einer Auslastung der Stellplätze in P1 und P2 zu rechnen. Als Ansatz für den überdurchschnittlichen Samstag soll aber der Spitzentag mit ca. 15.000 Kfz/24 gelten (Abbildung 5).

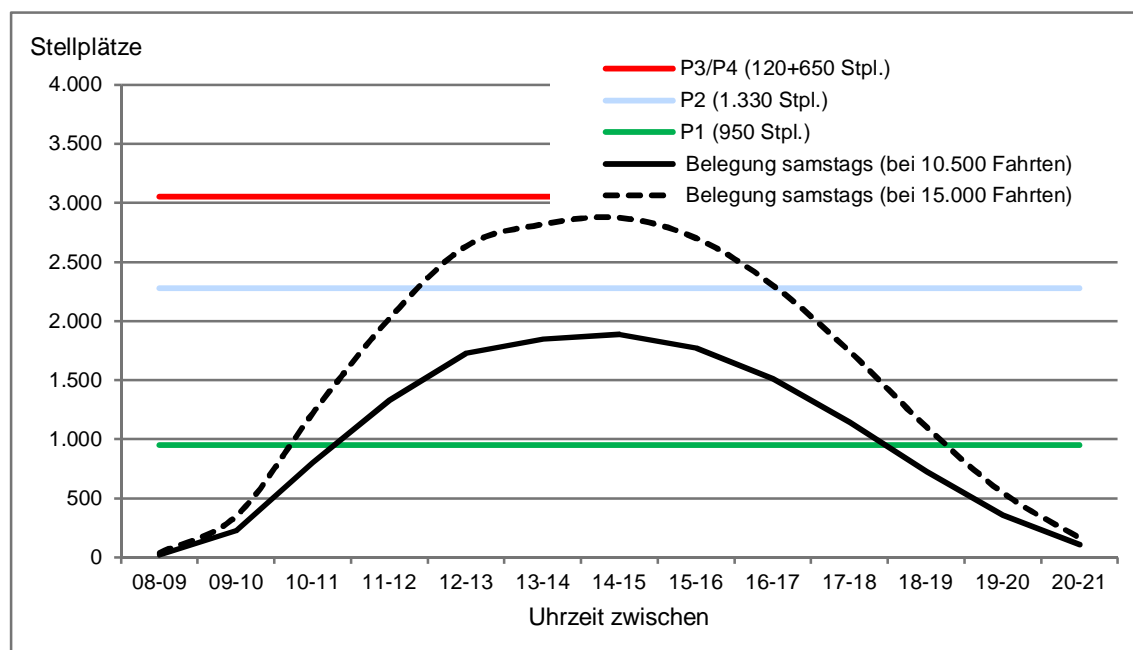


Abbildung 5: Stellplatzangebote und Tagesganglinie der Parkraumnachfrage  
(Prognose +33 % gegenüber 2013 für einen durchschnittlichen Samstag und überdurchschnittlicher Samstag)

überdurchschnittlicher Samstag

Summe des Quell- und Zielverkehrs		= 15.000 Kfz-Fahrten/24h
Spitzenstunde am späten Vormittag	Zielverkehr	= 1.100 Kfz/h
Spitzenstunde am frühen Nachmittag	Ziel-/Quellverkehr	= 1.030 Kfz/h

Eine Auslastung aller vorhandenen Stellplätze wäre auch möglich, wenn an einzelnen Tagen längere Aufenthaltsdauern der Kunden im DOC zu beobachten wären. In dieser Situation wäre eine Auslastung aller Stellplätze denkbar, ohne dass sich die Verkehrsbelastungen im Umfeld des DOC wesentlich ändern.

Es sei an dieser Stelle noch einmal darauf hingewiesen, dass die hier angenommen ca. 15.000 Kfz/24h einem Kundenaufkommen entsprechen, das (hochgerechnet auf die höhere Verkaufsraumfläche) nur an einem einzigen Samstag im Zeitraum zwischen August 2013 und Juli 2014 erreicht wurde.

Die verkehrstechnische Bewertung entspricht damit einer worst-case-Betrachtung. Ein Ausbaubedarf lässt sich aus einer derartigen Betrachtung nicht unbedingt ableiten. Für außergewöhnlich hoch belastete Tage kommen eher Maßnahmen der Verkehrssteuerung und Verkehrslenkung in Betracht.

Im folgenden Kapitel werden ausgewählte Knotenpunkte in Bezug auf die erreichbare Verkehrsqualität an einem überdurchschnittlichen Samstag untersucht. Der grundsätzlich erforderliche Ausbaubedarf wird aufgezeigt. Darüber hinaus wird abgeschätzt, ob sich der ermittelte Ausbaubedarf durch verkehrslenkende Maßnahmen gegebenenfalls vermeiden lässt.

## **5 VERKEHRSTECHNISCHE BEWERTUNG**

Die in den früheren Untersuchungen [SBI, 2007, 2009, 2011 und 2013/2014] vorgenommene verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes an den relevanten Knotenpunkten hat dem Grunde nach auch weiterhin Gültigkeit. Dies gilt auch für die geänderte Einschätzung der Verkehre an einem durchschnittlichen Samstag.

An einem überdurchschnittlichen Samstag ist an allen relevanten Knotenpunkten im Umfeld des DOC mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Durch eine geeignete Wegweisung sollten sich die überregionalen Quell-/ Zielverkehr auf die Anschlussstelle „Saalestraße“ der B 205 konzentrieren lassen. Damit sind die untersuchten Knotenpunkte als Betrachtungsraum ausreichend.

An den Knotenpunkten Oderstraße / Saalestraße sowie an den Rampen zur B 205 werden die Verkehrsqualitäten für einen überdurchschnittlichen Samstag bestimmt. Die erreichbare Verkehrsqualität am Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße wurde bereits in der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zur 1. Ergänzung des Bebauungsplanes Nr. 118 [SBI, 2013/2014] für Werktag, durchschnittliche Samstage und überdurchschnittliche Samstage untersucht. Der überdurchschnittliche Samstag entspricht dabei tatsächlich eher einem durchschnittlichen Samstag und ist nicht mit dem überdurchschnittlichen Samstag der vorliegenden Stellungnahme zu verwechseln. Eine grundsätzlich neue Bewertung der Verkehrssituation an durchschnittlichen Samstagen ist nicht erforderlich.

An den beiden Rampen zur B 205 wird zusätzlich der Verkehrsablauf an einem durchschnittlichen Samstag sowie an Werktagen untersucht. Grundlage bildet jeweils die fortgeschriebene Verkehrsprognose für den Zeitraum 2020+x.

Die verkehrstechnische Bewertung des Verkehrsablaufes an vorfahrtgeregelten und signalisierten Knotenpunkten orientiert sich an den Berechnungsverfahren des HBS [Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2001, Fassung 2009]. Hier wird der Verkehrsablauf aus Nutzersicht bewertet und durch die Qualitätsstufen A (keine oder nur kurze Wartezeiten) bis F (Überlastung) beschrieben.

Als Bewertungskenngröße wird an Knotenpunkten in der Regel die mittlere Wartezeit  $w$  für den Kfz-Verkehr herangezogen. Als mindestens erreichbare Verkehrsqualität wird die Qualitätsstufe QSV D mit  $w \leq 45$  s bei vorfahrtgeregelten Knotenpunkten bzw.  $w \leq 70$  s bei signalisierten Knotenpunkten angestrebt, die im Allgemeinen einen noch stabilen Verkehrszustand beschreibt.

Die Staulänge  $N$  in den Zufahrten bzw. einzelnen Fahrstreifen ist als weiteres Qualitätsmerkmal maßgebend, wenn durch zu große Staubildung andere Verkehrsströme oder der Verkehrsfluss an nahe gelegenen Kreuzungen oder Einmündungen beeinträchtigt werden. Deshalb wird eine bestimmte Sicherheit gegen Überstauung vorgesehen (z.B. 90 %).





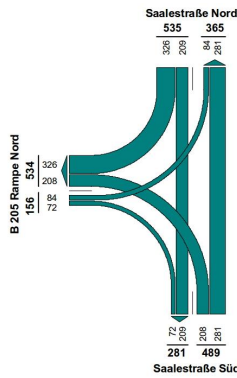
Zufahrt bereits über einen Detektor an der Sichtlinie. Dieser kann für einen verkehrsabhängigen Eingriff in die LSA-Steuerung verwendet werden, wenn die Wartezeiten des ersten Fahrzeuges einen bestimmten Wert überschreiten. Die verkehrsabhängige Steuerung wäre entsprechend anzupassen.

An einem überdurchschnittlichen Samstag wird der Knotenpunkt mit einer Vorfahrtregelung deutlich überlastet. Es entstehen rechnerische Rückstaus, die bis in den durchgehenden Fahrstreifen der B 205 reichen. Diese Situation wird voraussichtlich durch die Stauraumüberwachung vermieden, führt aber gegebenenfalls zu Problemen in der Verkehrsabwicklung am Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße. Mit einer Signalisierung des Knotenpunktes kann eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht werden, wie Abbildung 9 zeigt. Diese geht davon aus, dass keine baulichen Veränderungen am Knotenpunkt umgesetzt werden. Durch die Signalisierung muss auch weiterhin sichergestellt werden, dass der Rückstau in der Nordrampe keine problematischen Längen erreicht oder gar zu Behinderungen auf der Bundesstraße führt.

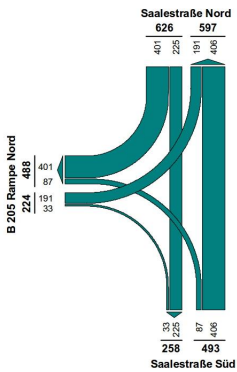
Für die Verkehrsbelastungen eines überdurchschnittlichen Samstags wäre aber ein zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen in der nördlichen Zufahrt wünschenswert. Dieser müsste direkt am Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße beginnen. Ohne Rechtsabbiegestreifen muss gegebenenfalls mit Einschränkungen im Verkehrsablauf gerechnet werden.

Damit kann die Empfehlung der früheren Verkehrsuntersuchungen bestätigt werden, eine Signalisierung des Knotenpunktes spätestens mit zunehmender Nutzung des Gewerbegebietes Süd vorzusehen.

Bis zur vollständigen Bebauung des Gewerbegebietes lässt sich die Signalisierung und der Ausbau des Knotenpunktes gegebenenfalls durch eine Anpassung der Wegweisung vermeiden. Dazu wäre es erforderlich, an dem hier betrachteten einzelnen, überdurchschnittlichen Samstag nahezu den gesamten Zielverkehr aus Richtung Osten bereits an der Boostedter Straße von der B 205 abzuleiten und über die Leinestraße und Allerstraße in Richtung Oderstraße zu führen. Diese Verkehre müssten dann zu den Parkplätzen P1 oder P2 geführt werden, wenn eine Zufahrt zum Parkplatz P4 über die Leinestraße vermieden werden soll. Eine direkte Zufahrt zu den Überlaufparkplätzen P3 und P4 von der Oderstraße (als Linksabbieger von Osten kommend) ist zu vermeiden.

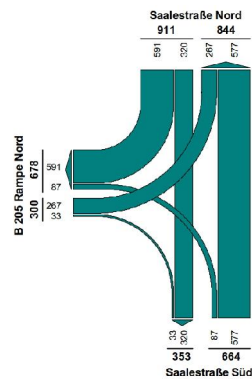
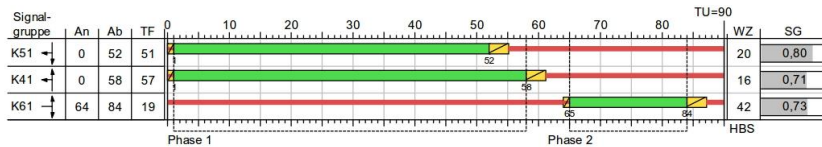


Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität		Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrsstrom (HBS)
					Pkw-E/h	Fz/h							
1=3	1	226			2000	1774	0,11	1,000			0,0	A	2
1=4	1	347			1800	1453	0,19	1,000			0,0	A	3
4=1	3	89	861	308	205	116	0,43	0,566	2	3	30,9	D	4
4=3	2	89	372	602	602	513	0,15	0,852	1	1	7,0	A	6
3=4	2	249	535	742	742	493	0,34	0,664	2	2	7,3	A	7
3=1	1	329			2000	1671	0,16	1,000			0,0	A	8
1		573			1874	1301	0,31	-			0,0	A	2+3
4		178			306	128	0,58	-			27,8	C	4+6



Strom	Rang	Verkehrsstärke	übergeordn. Verkehrsstärke	Grundkapazität	Kapazität		Sättigungsgrad	Wahrsch. rückstaufreier Zustand	95%-Staulänge	99%-Staulänge	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe	Verkehrsstrom (HBS)
					Pkw-E/h	Fz/h							
1=3	1	229			2000	1771	0,11	1,000			0,0	A	2
1=4	1	403			1800	1397	0,22	1,000			0,0	A	3
4=1	3	192	919	285	240	48	0,80	0,200	9	12	67,4	E	4
4=3	2	41	426	561	561	520	0,07	0,927	0	0	6,9	A	6
3=4	2	106	626	667	667	561	0,16	0,841	1	1	6,4	A	7
3=1	1	414			2000	1586	0,21	1,000			0,0	A	8
1		632			1868	1236	0,34	-			0,0	A	2+3
4		233			267	34	0,87	-			84,1	E	4+6

Abbildung 8: Knotenpunkt Saalestraße / B 205 - Nordrampe  
Knotenstrombelastungen und verkehrstechnische Bewertung nach HBS für die Prognose 2020+x in der Spitzenstunde werktags (oben) und samstags (unten)



Zuf.	Fstr.Nr.	Symbol	Sgr	t <sub>f</sub> [s]	q [Fz/h]	q <sub>s</sub> [Fz/h]	C [Fz/h]	g	N <sub>GE</sub> [Fz]	N <sub>GE</sub> [m]	n <sub>H</sub> [Fz]	r	S [%]	N <sub>RE</sub> [Fz]	N <sub>RE</sub> [m]	w [s]	QSV	
1	1	↓	K51	51	911	2000	1133	0,80	1	6	19	0	90,0	16	96	20,27	B	
3	3	↔	K41	57	87	1208	122	0,71	1	6	2	1	90,0	4	24	66,33	D	
	1	↑	K41	57	577	1970	1248	0,46	0	0	7	0	90,0	9	54	8,56	A	
4	1	↑	K61	19	300	1946	411	0,73	1	6	7	0	90,0	11	66	42,15	C	
Knotenpunktssummen:						1875	2914											
Gewichtete Mittelwerte:									0,68								22,30	
TU = 90 s T = 3600 s																		

Abbildung 9: Knotenpunkt Saalestraße / B 205 - Nordrampe (Bestand – ohne Ausbau)  
Knotenstrombelastungen und verkehrstechnische Bewertung nach HBS für die Prognose 2020+x in der Spitzenstunde an einem überdurchschnittlichen Samstag

Auch am Knotenpunkt **Saalestraße / B 205 - Südrampe** wurde in der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2007 [SBI GmbH, 2007] eine Signalisierung aufgrund der erwarteten Neuverkehre aus dem Gewerbegebiet Süd gefordert. Diese Einschätzung ist uneingeschränkt gültig. Bis zur vollständigen Realisierung der Bebauung des Gewerbegebietes Süd kann die vorhandene Vorfahrtregelung (abknickende Vorfahrt) als ideal für Verkehre in Richtung DOC angesehen werden. Dies gilt insbesondere auch für die Verkehrsbelastungen an einem überdurchschnittlichen Samstag. Mit Realisierung des Gewerbegebietes Süd wird eine Signalisierung erforderlich. Grundlegende bauliche Veränderungen der Knotenpunktgestaltung (z.B. zusätzliche Fahrstreifen) sind voraussichtlich nicht erforderlich. Die folgenden Abbildungen zeigen die möglichen Signalzeitenpläne und deren Bewertung für die drei untersuchten Verkehrsbelastungen.

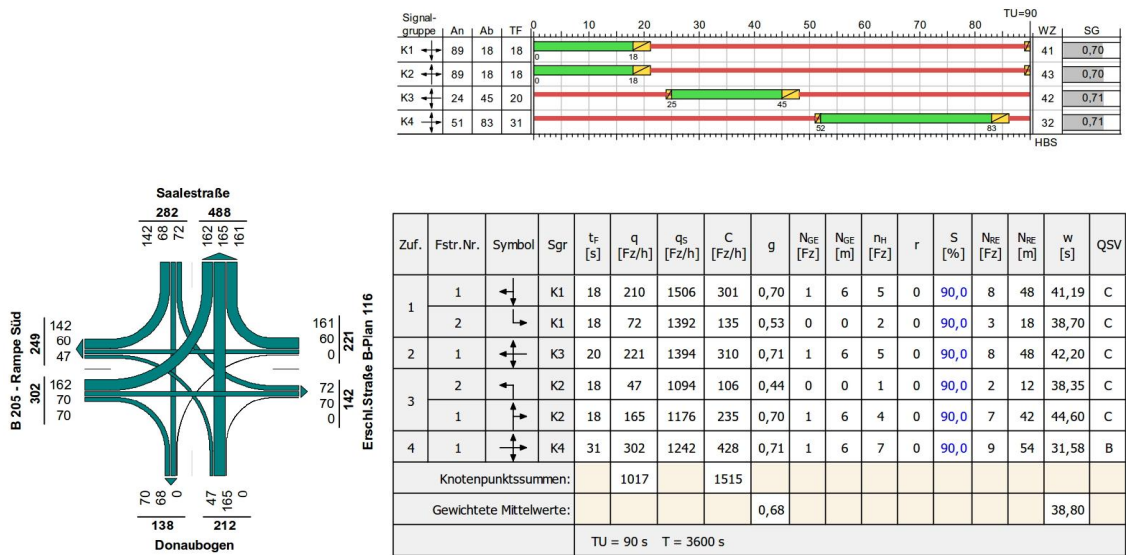


Abbildung 10: Knotenpunkt Saalestraße / B 205 - Südrampe  
Knotenstrombelastungen und verkehrstechnische Bewertung nach HBS  
für die Prognose 2020+x in der Spitzenstunde werktags

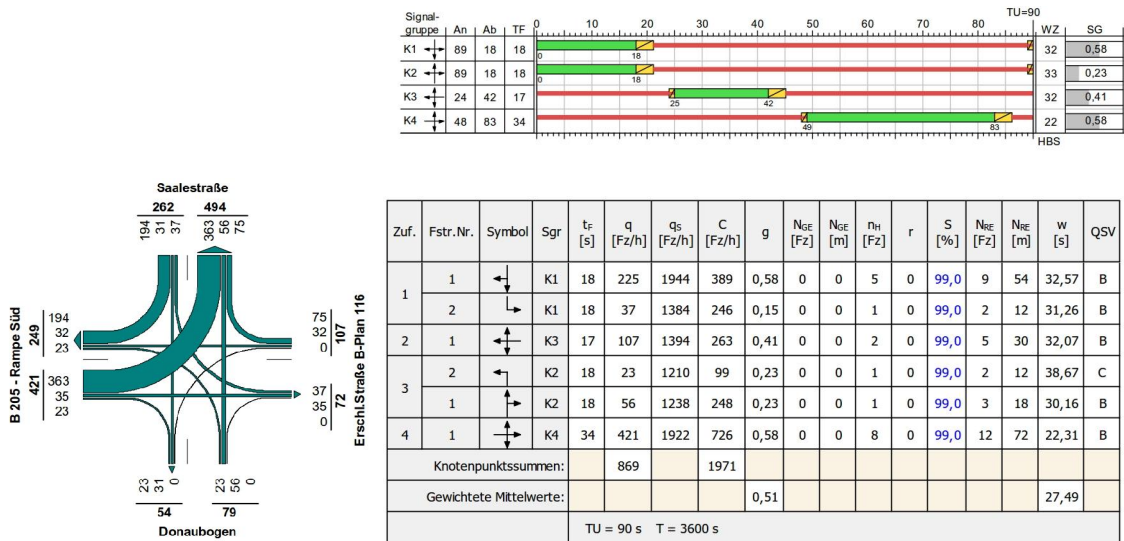


Abbildung 11: Knotenpunkt Saalestraße / B 205 - Südrampe  
Knotenstrombelastungen und verkehrstechnische Bewertung nach HBS  
für die Prognose 2020+x in der Spitzenstunde samstags

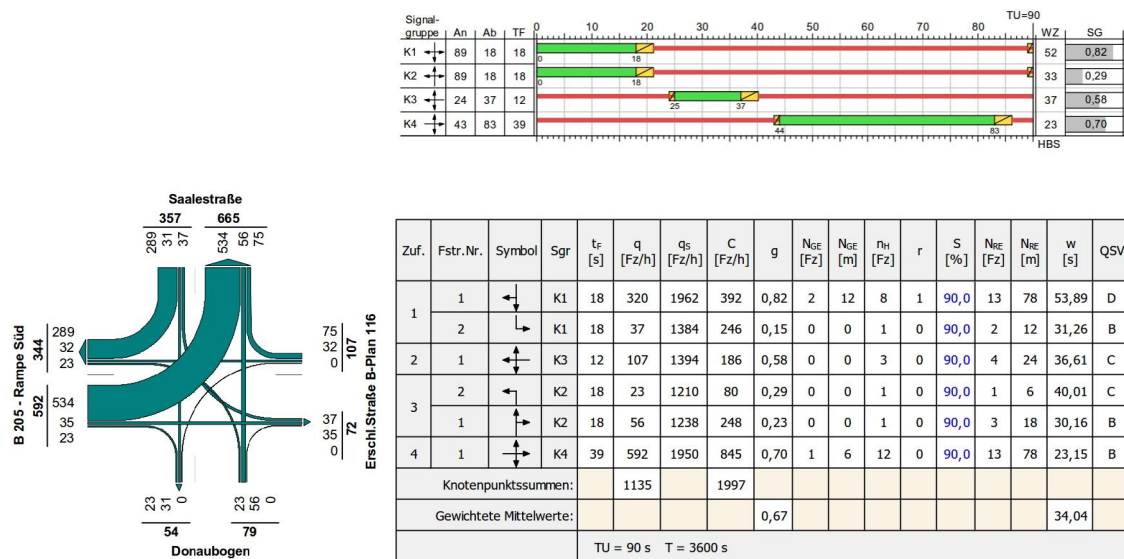


Abbildung 12: Knotenpunkt Saalestraße / B 205 - Südrampe  
Knotenstrombelastungen, und verkehrstechnische Bewertung nach HBS  
für die Prognose 2020+x in der Spitzenstunde an einem überdurchschnittlichen  
Samstag

## 5.2 Verkehrstechnische Bewertung der Zu- und Ausfahrten

Neben den drei untersuchten Knotenpunkten sind auch die jeweiligen Zu- und Ausfahrten der Überlaufparkplätze an der Oder- und der Saalestraße zu bewerten. Die Zufahrtssituation zum Parkplatz P3 ist aufgrund der Nähe zum Knotenpunkt nicht unproblematisch. Dies gilt gleichermaßen für beide Zufahrten. Zur Entzerrung der Verkehrsströme

sind jeweils kurze Ausfädelstreifen vorgesehen (Abbildung 13). Diese bieten einen Stauraum für ein bis vier Fahrzeuge und sollte bei den in den Spitzenstunden zu erwartenden ca. 70 bis 130 Zufahrten/h ausreichend bemessen sein. Auf den Ausfädelstreifen in der Oderstraße könnte verzichtet werden. Ohnehin ist nur eine sehr geringe Länge möglich und ein ausreichender Stauraum kann auch durch die Gestaltung des Parkplatzes geschaffen werden. Zudem ist an den überdurchschnittlichen Samstagen nur eine geringe Belastung der Oderstraße zu erwarten. Damit sollten Behinderungen auf dem durchgehenden Fahrstreifen weitestgehend ausgeschlossen sein.

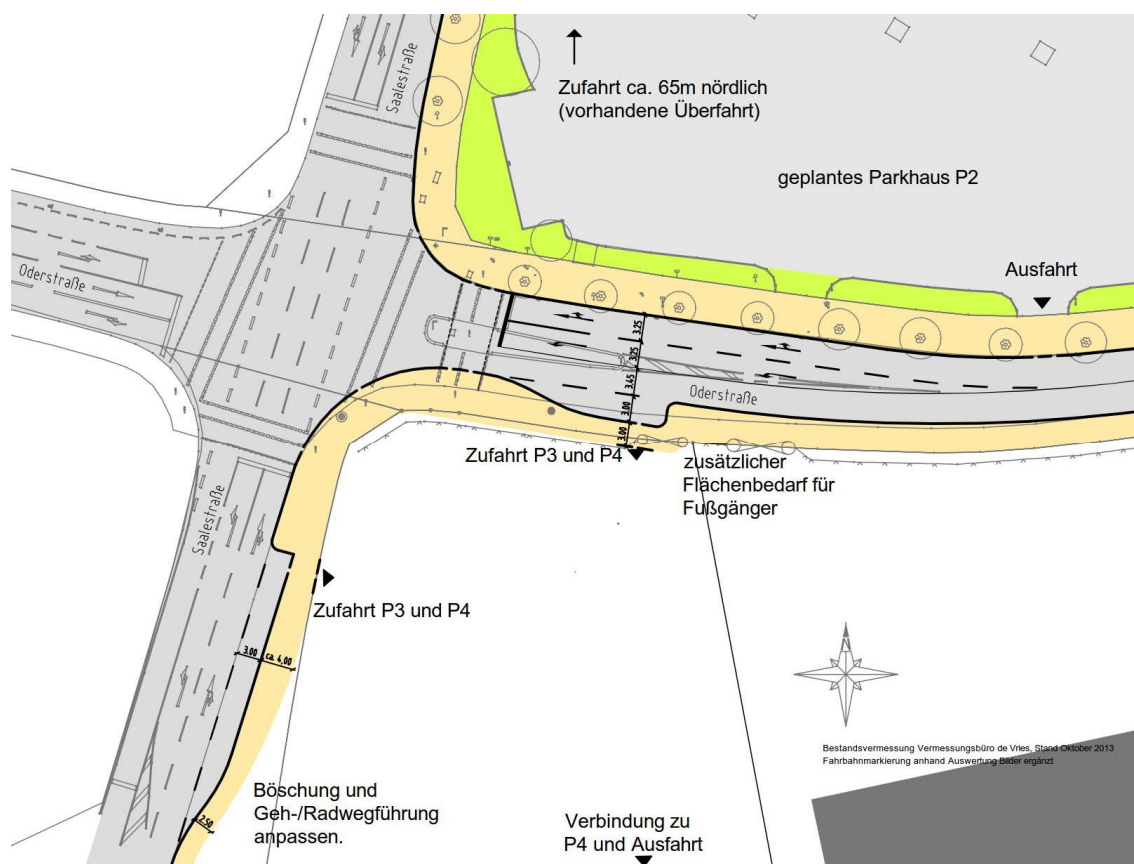


Abbildung 13: Zufahrten zu P3 und P4

Der Verkehrsablauf an der Ausfahrt der Überlaufparkplätze P3 und P4 ist an einem überdurchschnittlichen Samstag als sehr gut zu bewerten. Zwar werden in einer Spitzenstunde ca. 200 Ausfahrten erwartet, dem gegenüber sind entlang der Oderstraße allerdings nur sehr wenige bevorrechtigte Fahrzeuge (jeweils ca. 100 bis 150 Fahrzeuge) zu erwarten. Die Ausfahrt kann als Gehwegüberfahrt gestaltet und die vorhandene Bordabsenkung im Bereich des Flurstücks 28 genutzt werden. Auch die vorgeschlagenen verkehrlenkenden Maßnahmen (zusätzlicher Zielverkehr aus Richtung Osten) würde diese Bewertung nur unwesentlich verändern.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Erschließung der Parkplätze P3 und P4 in der geplanten Form aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar ist. Ein zusätzlicher Ausbaubedarf gegenüber bisherigen Planungen ergibt sich nicht. Die Knotenpunkte Saa-

lestraße / B 205 Nord- und Südrampe sollten zukünftig signalisiert und mit dem Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße koordiniert werden. Ein zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen am Knotenpunkt Saalestraße / B 205 – Nordrampe wäre für überdurchschnittliche Verkehrsbelastungen wünschenswert, wenn auch nicht unbedingt erforderlich.

## **6 HINWEISE ZUR ERSCHLIEßUNG DER PARKPLÄTZE P3 UND P4**

Bei der Planung der Überlaufparkplätze P3 und P4, die nicht Gegenstand dieser Untersuchung ist, sind einige Zwangspunkte zu beachten. Die Verbindung der Parkplätze (Abbildung 1 und 3) erfordert einen Eingriff in den vorhandenen Redder, der derzeit die Grundstücke trennt. Dabei ist mit einem Verlust einzelner Bäume zu rechnen. In der südlichen Baumreihe bestehen zum Teil größere Lücken im Baumbestand. Durch eine Knickpflege sollte zudem eine gute optische Verbindung der beiden Parkplätze zu erreichen sein.

Im Zusammenhang mit der Gestaltung des Parkplatzes P3 ist zudem eine Neuordnung des Fußgänger- und Radverkehrs entlang des Redders vorgesehen. Ab der östlichen Grundstücksgrenze soll der Geh-/Radweg über den Parkplatz P3 geführt werden. Diese ist bei der Gestaltung des Parkplatzes entsprechend zu berücksichtigen. Der Geh-/Radweg soll eine ausreichende Breite von ca. 2,5 bis 3,0 m ausweisen und getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden. Die neue Wegeverbindung sollte so geführt werden, dass Konflikte mit dem Kfz-Verkehr an den Zufahrten vermieden werden.

Die notwendige Verbindung der Parkplätze und die geplante Geh-/Radwegführung sind aufeinander abzustimmen.

Die Ausfahrt an der Oderstraße soll über das Flurstück mit Nr. 28 geführt werden. Der Kfz-Verkehr ist dazu auf einer Länge von ca. 40 bis 50 m entlang des Redders zuführen. Die befestigte Fläche für den Kfz-Verkehr ist möglichst gering zu halten (Breite ca. 3,0 m). Bereiche für Fußgänger und Radfahrer sind in einer der tatsächlichen Nutzung der Wegeverbindung angemessenen Befestigung herzustellen (z. B. Befestigung mit Grand wie im Bestand). Bei der Planung der Ausfahrt sind die Ergebnisse einer Baumbegutachtung zu berücksichtigen um Schädigungen des Baumbestandes zu vermeiden. Der Entfall einzelner Bäume wird trotzdem unvermeidlich sein.

Sollte sich die direkte Ausfahrt in Richtung Oderstraße nicht realisieren lassen, kann die vorhandene Ausfahrt in Richtung Leinestraße, Nahestraße, Oderstraße genutzt werden. Zeitweise werden die Leinestraße und die Nahestraße derzeit zum Abstellen von Lastkraftwagen genutzt. Es ist zu prüfen, ob sich daraus erhebliche Behinderungen für abfließende Fahrzeuge ergeben. Verkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Halteverbote) können dann die Ausfahrtsituation verbessern.

Aus verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Sicht ist die Führung des abfließenden Verkehrs über die Ausfahrt Leinestraße für die erreichbare Verkehrsqualität an den untersuchten Knotenpunkten vorteilhaft, da der abfließende Verkehr mit östlichen Zielen gezielt in Richtung Boostedter Straße geführt werden kann. Insgesamt erscheint es an überdurchschnittlichen Samstagen auch sinnvoll die Verkehre aus Richtung Osten bereits an der Boostedter Straße von der B 205 abzuleiten und über die Leinestraße oder die Oderstraße zu den Parkplätzen zu führen. Dadurch ließe sich insbesondere der Knotenpunkt Saalestraße / B 205 – Nordrampe und der Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße entlasten.

## **7 FAZIT**

Mit der 2. Ergänzung des Bebauungsplan Nr. 118 wird das vorhandene Parkraumkonzept um ca. 800 Überlauf- und Mitarbeiterparkplätze ergänzt. Insgesamt stehen dann gut 3.000 Stellplätze zur Verfügung, von denen etwa 300 als Mitarbeiterstellplätze genutzt werden sollen. Die Überlaufparkplätze sollen die zusätzliche Stellplatznachfrage an einzelnen überdurchschnittlichen Spitzentagen decken.

Die beabsichtigten Stellplatzanlagen sind in der vorgesehenen Form mit Zufahrten im Bereich des Knotenpunktes Oderstraße / Saalestraße und einer Ausfahrt an die Oderstraße grundsätzlich möglich. Die bauliche Umsetzbarkeit der Ausfahrt in Richtung Oderstraße ist allerdings in weiteren Planungsschritten detailliert zu prüfen. Insbesondere die zu erwartenden Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand des Redders sind separat zu bewerten.

Grundlage für den verkehrstechnischen Teil dieses Fazit ist die aktualisierte Verkehrsprognose, die im Zusammenhang mit der verkehrsgutachterlichen Stellungnahme zur 1. Ergänzung des Bebauungsplans Nr. 118 erstellt wurde. Diese wurde um einen zusätzlichen Prognosefall, den überdurchschnittlichen Samstag ergänzt. Das zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen liegt in diesem Prognosefall bei ca. 140 % eines durchschnittlichen Samstags. Dieser Wert wurde im vergangenen Jahr nur ein einziges Mal erreicht.

Zur Gewährleistung einer auch zukünftig ausreichenden Verkehrsqualität am Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße ist neben der bereits vorgeschlagenen Herstellung eines separaten Linksabbiegestreifens im östlichen Knotenpunktarm der Oderstraße eine weitere Anpassung der Signalsteuerung erforderlich. An den Knotenpunkten Saalestraße / B 205 - Nord- und Südrampe ist spätestens mit zunehmender Nutzung des Gewerbegebietes Süd eine Signalisierung erforderlich. Mit den Verkehrsbelastungen eines überdurchschnittlichen Samstages wäre der Knotenpunkt Saalestraße / B 205 – Nordrampe ohne Signalisierung deutlich überlastet und würde erhebliche Rückstaulängen aufweisen. An absehbar überdurchschnittlichen Samstagen könnte diese Situation durch eine Anpassung der Wegweisung für Verkehre aus Richtung Ost deutlich verbessert werden. Dazu müsste allerdings nahezu der gesamte Zielverkehr aus Richtung Osten bereits an der Boostedter Straße die B 205 verlassen und entweder zum Parkhaus P2 oder über die Leinestraße zum Überlaufparkplatz P4 geführt werden. Eine grundlegende bauliche Anpassung der Knotenpunkte ist hingegen nicht zwingend erforderlich. Ein zusätzlicher Rechtsabbiegestreifen an der Nordrampe wäre an überdurchschnittlichen Samstagen zwar wünschenswert aus wirtschaftlicher Sicht (nur für einzelne Tage des Jahres) aber voraussichtlich nicht vertretbar.

Die Zufahrten zum Parkplatz P3/P4 sollten möglichst große Abstände zum Knotenpunkt Oderstraße / Saalestraße aufweisen. Allerdings ist in der Oderstraße nur ein sehr kurzer Ausfädelstreifen möglich. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen in der Oderstraße könnte auf diesen Ausfädelstreifen verzichtet werden. Zusätzlicher Stauraum

kann durch eine geeignete Gestaltung der Zufahrtsbereiche auf dem Parkplatz P3 geschaffen werden. Insgesamt sollten Behinderungen des durchgehenden Verkehrs auf der Oderstraße bzw. der Saalestraße weitestgehend auszuschließen sein.

Eine Ausfahrt an die Oderstraße ist verkehrstechnisch problemlos zu realisieren. Allerdings ist die bauliche Umsetzbarkeit aufgrund der vorhandenen Grünstrukturen nicht unproblematisch und voraussichtlich mit einem Eingriff in den vorhandenen Baumbestand verbunden. Alternativ kann die vorhandene Ausfahrt über die Leinestraße weiterhin genutzt werden und würde darüber hinaus eine weitere Entlastung der Knotenpunkte Oderstraße / Saalestraße und Saalestraße / B 205 Nord- und Südrampe ermöglichen.

verfasst:

Hamburg, im November 2014

Dr. Michael Großmann

**8 ANHANG: ÜBERSICHT ANALYSE 2013 UND PROGNOSE 2020+X**

Querschnitt / Knotenpunkt-Zu-/Ausfahrt		0-24 Uhr		6-22 Uhr		22-6 Uhr	
Datum / Szenario		Kfz/24h	%-Lkw	Kfz/16h	%-Lkw	Kfz/8h	%-Lkw
Altonaer Straße nördlich Oderstraße	Do, 19.09.2013	12.662	6,1%	11.800	5,8%	862	9,3%
	Fr, 20.09.2013	13.371	5,3%	12.278	4,9%	1.093	9,9%
	Sa, 21.09.2013	11.201	2,8%	10.188	2,0%	1.013	11,1%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>13.100</b>	<b>5,6%</b>	<b>12.100</b>	<b>5,3%</b>	<b>1.000</b>	<b>9,4%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>11.900</b>	<b>5,1%</b>	<b>10.900</b>	<b>4,7%</b>	<b>1.000</b>	<b>9,6%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>14.600</b>	<b>6,8%</b>	<b>13.500</b>	<b>6,4%</b>	<b>1.100</b>	<b>11,5%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>12.200</b>	<b>3,2%</b>	<b>11.100</b>	<b>2,3%</b>	<b>1.100</b>	<b>12,6%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>12.600</b>	<b>3,1%</b>	<b>11.500</b>	<b>2,2%</b>	<b>1.100</b>	<b>12,6%</b>
<b>DTV 2020+x</b>	<b>12.900</b>	<b>4,8%</b>	<b>11.900</b>	<b>4,2%</b>	<b>1.000</b>	<b>11,9%</b>	
Altonaer Straße südlich Oderstraße	Do, 19.09.2013	12.242	8,4%	11.341	7,7%	901	17,5%
	Fr, 20.09.2013	12.876	7,6%	11.761	6,9%	1.115	15,1%
	Sa, 21.09.2013	10.536	3,7%	9.583	2,6%	953	14,5%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>12.600</b>	<b>8,0%</b>	<b>11.600</b>	<b>7,2%</b>	<b>1.000</b>	<b>16,3%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>11.300</b>	<b>7,1%</b>	<b>10.400</b>	<b>6,3%</b>	<b>900</b>	<b>16,1%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>13.800</b>	<b>7,6%</b>	<b>12.700</b>	<b>6,9%</b>	<b>1.100</b>	<b>15,5%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>11.000</b>	<b>2,8%</b>	<b>10.000</b>	<b>2,0%</b>	<b>1.000</b>	<b>11,0%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>11.700</b>	<b>2,6%</b>	<b>10.700</b>	<b>1,9%</b>	<b>1.000</b>	<b>11,0%</b>
<b>DTV 2020+x</b>	<b>12.000</b>	<b>5,1%</b>	<b>11.100</b>	<b>4,4%</b>	<b>900</b>	<b>14,0%</b>	
Oderstraße östlich Altonaer Str.	Do, 19.09.2013	5.528	9,0%	5.271	7,7%	257	34,2%
	Fr, 20.09.2013	6.115	10,0%	5.843	8,9%	272	33,8%
	Sa, 21.09.2013	5.633	2,9%	5.501	2,1%	132	38,6%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>5.800</b>	<b>9,6%</b>	<b>5.600</b>	<b>8,3%</b>	<b>200</b>	<b>45,0%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>4.900</b>	<b>8,0%</b>	<b>4.700</b>	<b>6,9%</b>	<b>200</b>	<b>34,4%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.400</b>	<b>11,8%</b>	<b>7.100</b>	<b>10,3%</b>	<b>300</b>	<b>47,2%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>6.300</b>	<b>4,3%</b>	<b>6.200</b>	<b>3,0%</b>	<b>100</b>	<b>83,7%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.400</b>	<b>3,7%</b>	<b>7.300</b>	<b>2,6%</b>	<b>100</b>	<b>83,7%</b>
<b>DTV 2020+x</b>	<b>5.800</b>	<b>9,9%</b>	<b>5.600</b>	<b>8,2%</b>	<b>200</b>	<b>56,4%</b>	
Parkplatz P1 Oderstraße Zufahrt	Do, 19.09.2013	1.830	0,6%	1.830	0,6%	0	
	Fr, 20.09.2013	2.233	0,9%	2.233	0,9%	0	
	Sa, 21.09.2013	4.069	0,0%	4.069	0,0%	0	
P1 Ausfahrt Ost	Do, 19.09.2013	688	2,3%	688	2,3%	0	
	Fr, 20.09.2013	861	3,1%	861	3,1%	0	
	Sa, 21.09.2013	2.871	0,6%	2.871	0,6%	0	
P1 Ausfahrt West	Do, 19.09.2013	1.142		1.142		0	
	Fr, 20.09.2013	1.372		1.372		0	
	Sa, 21.09.2013	1.198		1.198		0	
Parkplatz P1 Oderstraße (Zu- und Ausfahrt)	Do, 19.09.2013	3.660	0,6%	3.660	0,6%	0	
	Fr, 20.09.2013	4.466	0,9%	4.466	0,9%	0	
	Sa, 21.09.2013	8.138	0,0%	8.138	0,0%	0	
	<b>DTVw 2013</b>	<b>4.100</b>	<b>0,8%</b>	<b>4.100</b>	<b>0,8%</b>	<b>0</b>	
	<b>DTV 2013</b>	<b>3.500</b>	<b>0,5%</b>	<b>3.500</b>	<b>0,5%</b>	<b>0</b>	
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.100</b>	<b>0,7%</b>	<b>6.100</b>	<b>0,7%</b>	<b>0</b>	
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.400</b>	<b>0,4%</b>	<b>5.400</b>	<b>0,4%</b>	<b>0</b>	
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>5.600</b>	<b>0,4%</b>	<b>5.600</b>	<b>0,4%</b>	<b>0</b>	
<b>DTV 2020+x</b>	<b>3.700</b>	<b>0,8%</b>	<b>3.700</b>	<b>0,8%</b>	<b>0</b>		
Parkplatz P2 Saalestraße Zufahrt Oderstraße Ausfahrt	aktuell	< 100	0,0%				
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>&lt; 100</b>	<b>0,0%</b>				
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.400</b>	<b>0,0%</b>	<b>5.400</b>	<b>0,0%</b>	<b>0</b>	
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.800</b>	<b>0,0%</b>	<b>7.800</b>	<b>0,0%</b>	<b>0</b>	
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>900</b>	<b>0,0%</b>	<b>900</b>	<b>0,0%</b>	<b>0</b>	
Parkplatz P3/P4 Saalestraße und Oderstraße Zufahrt Oderstraße Ausfahrt	aktuell	0	0,0%				
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>0</b>	<b>0,0%</b>				
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>0</b>	<b>0,0%</b>				
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>1.300</b>	<b>0,0%</b>	<b>1.300</b>	<b>0,0%</b>	<b>0</b>	
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>100</b>	<b>0,0%</b>	<b>100</b>	<b>0,0%</b>	<b>0</b>	

Querschnitt / Knotenpunkt-Zu-/Ausfahrt		0-24 Uhr		6-22 Uhr		22-6 Uhr	
Datum / Szenario		Kfz/24h	%-Lkw	Kfz/16h	%-Lkw	Kfz/8h	%-Lkw
Oderstraße westlich Saalestraße	Do, 19.09.2013	4.001	15,7%	3.797	14,3%	204	41,7%
	Fr, 20.09.2013	4.458	14,9%	4.241	13,4%	217	44,7%
	Sa, 21.09.2013	5.374	4,1%	5.248	2,9%	126	54,0%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>4.200</b>	<b>15,4%</b>	<b>4.000</b>	<b>13,9%</b>	<b>200</b>	<b>45,5%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>4.000</b>	<b>12,2%</b>	<b>3.800</b>	<b>10,7%</b>	<b>200</b>	<b>39,7%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>5.900</b>	<b>15,7%</b>	<b>5.600</b>	<b>14,2%</b>	<b>300</b>	<b>43,5%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.600</b>	<b>6,8%</b>	<b>5.500</b>	<b>4,8%</b>	<b>100</b>	<b>117,7%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.700</b>	<b>5,7%</b>	<b>6.600</b>	<b>4,0%</b>	<b>100</b>	<b>117,7%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>4.800</b>	<b>13,6%</b>	<b>4.600</b>	<b>11,5%</b>	<b>200</b>	<b>62,0%</b>
Saalestraße nördlich Oderstraße	Do, 19.09.2013	6.095	35,6%	5.393	34,1%	702	47,2%
	Fr, 20.09.2013	5.853	34,6%	5.154	33,1%	699	46,4%
	Sa, 21.09.2013	2.147	22,7%	1.885	17,3%	262	61,8%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>6.000</b>	<b>35,0%</b>	<b>5.300</b>	<b>33,4%</b>	<b>700</b>	<b>46,8%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>4.500</b>	<b>33,9%</b>	<b>3.900</b>	<b>32,0%</b>	<b>600</b>	<b>46,4%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.900</b>	<b>34,8%</b>	<b>6.100</b>	<b>33,2%</b>	<b>800</b>	<b>46,8%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.000</b>	<b>12,9%</b>	<b>4.400</b>	<b>9,8%</b>	<b>600</b>	<b>35,7%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.300</b>	<b>10,2%</b>	<b>5.700</b>	<b>7,6%</b>	<b>600</b>	<b>35,7%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>6.100</b>	<b>22,5%</b>	<b>5.400</b>	<b>20,5%</b>	<b>700</b>	<b>37,8%</b>
Oderstraße östlich Saalestraße	Do, 19.09.2013	3.707	23,8%	3.488	24,0%	219	21,0%
	Fr, 20.09.2013	3.620	22,3%	3.404	22,0%	216	26,4%
	Sa, 21.09.2013	1.623	11,2%	1.534	10,0%	89	31,5%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>3.700</b>	<b>22,8%</b>	<b>3.400</b>	<b>23,3%</b>	<b>300</b>	<b>17,2%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>3.000</b>	<b>21,7%</b>	<b>2.800</b>	<b>21,5%</b>	<b>200</b>	<b>24,2%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>4.800</b>	<b>24,2%</b>	<b>4.400</b>	<b>24,8%</b>	<b>400</b>	<b>17,7%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>4.900</b>	<b>6,9%</b>	<b>4.600</b>	<b>6,2%</b>	<b>300</b>	<b>17,3%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.700</b>	<b>4,4%</b>	<b>7.400</b>	<b>3,9%</b>	<b>300</b>	<b>17,3%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>4.900</b>	<b>13,2%</b>	<b>4.500</b>	<b>13,2%</b>	<b>400</b>	<b>13,2%</b>
Saalestraße südlich Oderstraße	Do, 19.09.2013	6.497	30,1%	5.870	28,6%	627	44,3%
	Fr, 20.09.2013	6.567	27,6%	5.963	26,2%	604	42,1%
	Sa, 21.09.2013	4.570	7,8%	4.381	5,8%	189	56,1%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>6.500</b>	<b>29,0%</b>	<b>5.900</b>	<b>27,4%</b>	<b>600</b>	<b>44,3%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>5.000</b>	<b>25,2%</b>	<b>4.600</b>	<b>23,4%</b>	<b>400</b>	<b>45,6%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>9.100</b>	<b>27,9%</b>	<b>8.300</b>	<b>26,3%</b>	<b>800</b>	<b>44,8%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>8.100</b>	<b>8,7%</b>	<b>7.800</b>	<b>6,4%</b>	<b>300</b>	<b>69,6%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>10.800</b>	<b>6,5%</b>	<b>10.500</b>	<b>4,7%</b>	<b>300</b>	<b>69,6%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>7.500</b>	<b>21,6%</b>	<b>6.900</b>	<b>19,4%</b>	<b>600</b>	<b>47,3%</b>
Saalestraße nördlich Rampe B205 Nord	Do, 19.09.2013	6.497	30,1%	5.870	28,6%	627	44,3%
	Fr, 20.09.2013	6.744	27,5%	6.123	26,1%	620	41,9%
	Sa, 21.09.2013	4.570	7,8%	4.381	5,8%	189	56,1%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>6.600</b>	<b>28,9%</b>	<b>6.000</b>	<b>27,3%</b>	<b>600</b>	<b>44,8%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>5.100</b>	<b>25,2%</b>	<b>4.700</b>	<b>23,4%</b>	<b>400</b>	<b>46,0%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>9.100</b>	<b>27,9%</b>	<b>8.300</b>	<b>26,3%</b>	<b>800</b>	<b>44,8%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>8.000</b>	<b>7,3%</b>	<b>7.700</b>	<b>5,3%</b>	<b>300</b>	<b>57,6%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>11.600</b>	<b>5,0%</b>	<b>11.300</b>	<b>3,6%</b>	<b>300</b>	<b>57,6%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>7.400</b>	<b>21,1%</b>	<b>6.800</b>	<b>19,1%</b>	<b>600</b>	<b>44,3%</b>
Saalestraße südlich Rampe B205 Nord	Do, 19.09.2013	3.969	38,5%	3.586	36,6%	383	56,8%
	Fr, 20.09.2013	3.928	34,7%	3.566	32,8%	361	52,7%
	Sa, 21.09.2013	2.387	9,2%	2.288	6,8%	99	66,1%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>4.000</b>	<b>36,1%</b>	<b>3.600</b>	<b>34,5%</b>	<b>400</b>	<b>51,0%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>3.300</b>	<b>32,4%</b>	<b>3.000</b>	<b>30,2%</b>	<b>300</b>	<b>54,3%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.500</b>	<b>34,1%</b>	<b>6.800</b>	<b>32,3%</b>	<b>700</b>	<b>51,6%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.600</b>	<b>14,3%</b>	<b>5.400</b>	<b>10,4%</b>	<b>200</b>	<b>118,6%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.400</b>	<b>10,8%</b>	<b>7.200</b>	<b>7,8%</b>	<b>200</b>	<b>118,6%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>6.600</b>	<b>22,9%</b>	<b>6.000</b>	<b>20,7%</b>	<b>600</b>	<b>44,9%</b>

Querschnitt / Knotenpunkt-Zu-/Ausfahrt		0-24 Uhr		6-22 Uhr		22-6 Uhr	
Datum / Szenario		Kfz/24h	%-Lkw	Kfz/16h	%-Lkw	Kfz/8h	%-Lkw
Rampe B205 Nord westlich Saalestraße	Do, 19.09.2013	3.553	34,6%	3.210	32,8%	343	50,9%
	Fr, 20.09.2013	3.379	32,4%	3.068	30,7%	311	49,3%
	Sa, 21.09.2013	2.386	8,9%	2.287	6,5%	99	63,5%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>3.500</b>	<b>33,2%</b>	<b>3.100</b>	<b>32,2%</b>	<b>400</b>	<b>41,0%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>3.000</b>	<b>29,3%</b>	<b>2.700</b>	<b>27,3%</b>	<b>300</b>	<b>47,7%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.300</b>	<b>31,0%</b>	<b>5.600</b>	<b>30,0%</b>	<b>700</b>	<b>39,4%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>4.800</b>	<b>12,9%</b>	<b>4.600</b>	<b>9,5%</b>	<b>200</b>	<b>91,7%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.600</b>	<b>9,4%</b>	<b>6.400</b>	<b>6,8%</b>	<b>200</b>	<b>91,7%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>5.600</b>	<b>20,7%</b>	<b>5.100</b>	<b>18,6%</b>	<b>500</b>	<b>41,3%</b>
Saalestraße nördlich Rampe B205 Süd	Do, 19.09.2013	3.969	38,5%	3.586	36,6%	383	56,8%
	Fr, 20.09.2013	4.106	33,7%	3.729	31,9%	378	51,3%
	Sa, 21.09.2013	2.387	9,2%	2.288	6,8%	99	66,1%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>4.000</b>	<b>36,4%</b>	<b>3.700</b>	<b>33,8%</b>	<b>300</b>	<b>68,6%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>3.300</b>	<b>32,0%</b>	<b>3.000</b>	<b>29,9%</b>	<b>300</b>	<b>53,7%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.500</b>	<b>34,1%</b>	<b>6.900</b>	<b>31,8%</b>	<b>600</b>	<b>60,2%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>5.500</b>	<b>13,9%</b>	<b>5.300</b>	<b>10,2%</b>	<b>200</b>	<b>113,2%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>7.300</b>	<b>10,5%</b>	<b>7.100</b>	<b>7,6%</b>	<b>200</b>	<b>113,2%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>6.600</b>	<b>22,1%</b>	<b>6.100</b>	<b>19,7%</b>	<b>500</b>	<b>51,7%</b>
Leinestraße östlich Saalestraße	Do, 19.09.2013	36	39,2%	34	39,5%	2	34,6%
	Fr, 20.09.2013	30	27,3%	29	27,0%	2	32,3%
	Sa, 21.09.2013	50	9,5%	47	8,5%	3	26,7%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>34</b>	<b>32,9%</b>	<b>32</b>	<b>32,9%</b>	<b>2</b>	<b>33,0%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>39</b>	<b>26,2%</b>	<b>37</b>	<b>25,9%</b>	<b>2</b>	<b>32,3%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>2.900</b>	<b>30,1%</b>	<b>2.700</b>	<b>30,4%</b>	<b>200</b>	<b>25,8%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>1.500</b>	<b>30,7%</b>	<b>1.400</b>	<b>27,8%</b>	<b>100</b>	<b>70,8%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>1.500</b>	<b>30,7%</b>	<b>1.400</b>	<b>27,8%</b>	<b>100</b>	<b>70,8%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>2.600</b>	<b>22,1%</b>	<b>2.400</b>	<b>21,7%</b>	<b>200</b>	<b>26,3%</b>
Donaubogen südlich Rampe B205 Süd	Do, 19.09.2013	1.653	65,7%	1.555	66,1%	98	58,0%
	Fr, 20.09.2013	1.704	61,4%	1.603	60,7%	102	72,7%
	Sa, 21.09.2013	270	35,5%	255	31,8%	15	99,5%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>1.700</b>	<b>62,7%</b>	<b>1.600</b>	<b>62,5%</b>	<b>100</b>	<b>65,2%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>1.200</b>	<b>62,2%</b>	<b>1.100</b>	<b>61,9%</b>	<b>100</b>	<b>65,5%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>3.500</b>	<b>55,1%</b>	<b>3.300</b>	<b>54,9%</b>	<b>200</b>	<b>59,0%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>1.100</b>	<b>46,2%</b>	<b>1.000</b>	<b>43,0%</b>	<b>100</b>	<b>78,2%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>1.100</b>	<b>46,2%</b>	<b>1.000</b>	<b>43,0%</b>	<b>100</b>	<b>78,2%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>2.700</b>	<b>38,8%</b>	<b>2.500</b>	<b>38,5%</b>	<b>200</b>	<b>42,2%</b>
Rampe B205 Süd westlich Saalestraße	Do, 19.09.2013	3.274	35,2%	2.958	33,4%	316	51,9%
	Fr, 20.09.2013	3.272	30,4%	2.971	28,7%	301	46,2%
	Sa, 21.09.2013	2.243	9,1%	2.150	6,7%	93	65,3%
	<b>DTVw 2013</b>	<b>3.300</b>	<b>32,5%</b>	<b>3.000</b>	<b>30,7%</b>	<b>300</b>	<b>50,5%</b>
	<b>DTV 2013</b>	<b>2.500</b>	<b>28,7%</b>	<b>2.300</b>	<b>26,7%</b>	<b>200</b>	<b>52,0%</b>
	<b>werktags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>5.900</b>	<b>31,4%</b>	<b>5.400</b>	<b>29,5%</b>	<b>500</b>	<b>52,3%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (durchschnittlich)	<b>4.900</b>	<b>11,6%</b>	<b>4.700</b>	<b>8,5%</b>	<b>200</b>	<b>84,1%</b>
	<b>samstags 2020+x</b> (überdurchschnittl.)	<b>6.700</b>	<b>8,5%</b>	<b>6.500</b>	<b>6,2%</b>	<b>200</b>	<b>84,1%</b>
	<b>DTV 2020+x</b>	<b>4.800</b>	<b>25,2%</b>	<b>4.400</b>	<b>22,6%</b>	<b>400</b>	<b>53,7%</b>