

I. Vorhandenes Verkehrsaufkommen Knotenpunkt Seeborg / B71 / B6 Weserstraße

- **Verkehrsaufkommen Prognose 2012:**

Gesamt DTV₂₀₁₂ = Gesamt DTV₂₀₁₁ x F

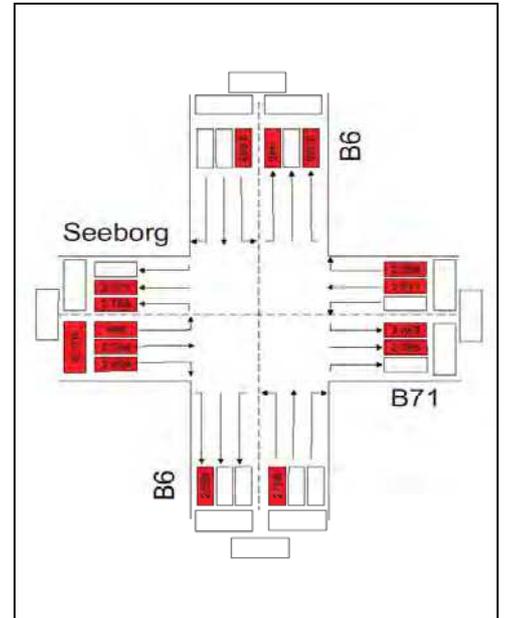
$F = F_{2012} / F_{2011}$

F ₂₀₁₁	=	1,112
F ₂₀₁₂	=	1,113
F	=	1,001

1. Ergebnisse Detektorenmessung am Knotenpunkt B6 / B71 / Seeborg / Weserstraße vom Magistrat Bremerhaven

- Ergebnisse der Detektorenmessung von Donnerstag, den 23.06.2011 im Knotenpunkt
- Zählstelle: Verkehrsstärke von 7 Fahrspuren im Knotenpunkt durch Detektoren ermittelt (DTV₂₀₁₁ in Kfz/24h)
- Prognose des Verkehrsaufkommens auf das Jahr 2012 (DTV₂₀₁₂)

Seeborg Richtung Nord	446	[Kfz/24h]
Ost	2.765	[Kfz/24h]
Süd	2.959	[Kfz/24h]
<hr/>		
B6 Weserstr. Süd Ri. West	2.766	[Kfz/24h]
<hr/>		
B6 Weserstr. Nord Ri. Ost	3.683	[Kfz/24h]
<hr/>		
B71 Richtung Nord	2.358	[Kfz/24h]
West	2.871	[Kfz/24h]



Berechnungsgrundlagen siehe Anlage 1.2

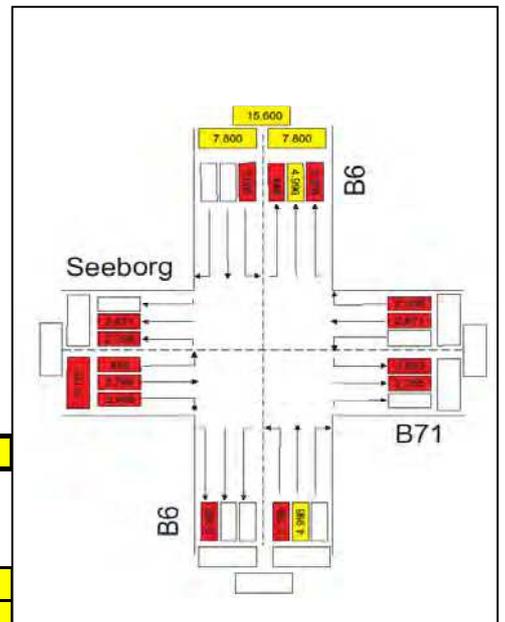
2. Verkehrserhebung aus Kurzzeitählungen an den Knotenpunkten Weserstraße / Deichhämme und Weserstraße / Bohmsiel vom Magistrat Bremerhaven nördlich vom Knotenpunkt B6 / B71 / Seeborg / Weserstraße

- relevant für die Belastungen des nördlichen Knotenpunktarmes von Dienstag, den 24.04.2012
- Zählstelle: Querschnitt südlich des Knotenpunktes Weserstraße / Bohmsiel

- Hochrechnung der Kurzzeitählung auf die Bemessungsstärke

- ermittelter DTV [Kfz/24h] am Querschnitt B6: **15.600**

- **Annahme: Verteilung des Verkehrs am gesamten Querschnitt über den Tag verteilt zu je 50 % in Richtung Süden (Seeborg) 7.800 und Norden (Bremerhaven Zentrum) 7.800**

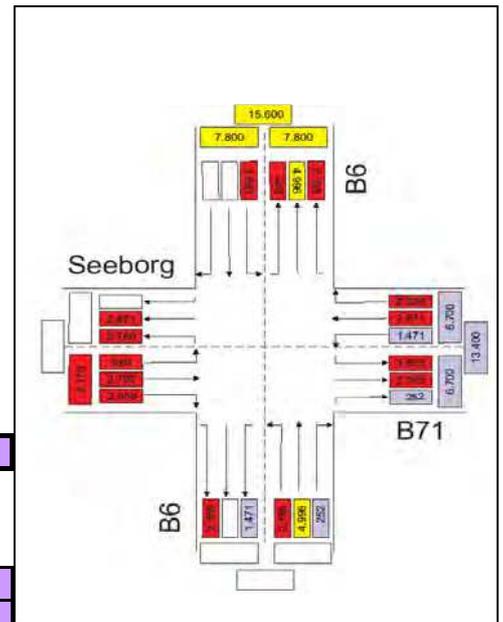


Berechnungsgrundlagen siehe Anlage 1.3

Anlage 1.1

**3. Verkehrserhebung aus Kurzzeitählung im Querschnitt
B71 vom SUBV, Bundeszählung zwischen KP B6 / B71 /
Seeborg / Weserstr. und Autobahn BAB 27, AS Wulsdorf**

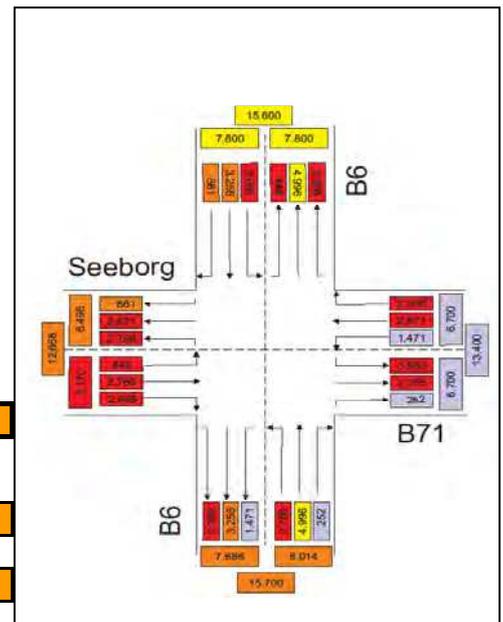
- relevant für die Belastungen des östlichen Knotenpunktarms von
Dienstag, den 01.06.2010
- Zählstelle: Querschnitt östlich des Knotenpunktes B6 / B71 /
Seeborg / Weserstraße
- Hochrechnung der Kurzzeitählung auf die Bemessungsstärke
und Prognose des Verkehrsaufkommens auf das Jahr 2012
- ermittelter DTV [Kfz/24h] am Querschnitt B71: **13.400**
- Annahme: Verteilung des Verkehrs am gesamten Querschnitt
über den Tag verteilt zu je 50 % in Richtung
Ost (BAB 27 AS Wulsdorf) **6.700**
und West (Seeborg) **6.700**



Berechnungsgrundlagen siehe Anlage 1.4

**4. Verkehrserhebung aus Kurzzeitählung am Knotenpunkt
B6 Weserstraße / L121 vom Magistrat Bremerhaven südlich
vom Knotenpunkt Seeborg / B6 Weserstraße / B71**

- relevant für die Belastungen des südlichen Knotenpunktarms
von Donnerstag, den 30.06.2011
- Zählstelle: Querschnitt nördlich des Knotenpunktes B6 / L121
- Hochrechnung der Kurzzeitählung auf die Bemessungsstärke
und Prognose des Verkehrsaufkommens auf das Jahr 2012
- ermittelter DTV [Kfz/24h] am Querschnitt,:B6 Nord **15.700**
- aus den bereits ermittelten Werten ergibt sich die Verkehrsstärke
am KP Richtung Norden zu: **8.014**
- Ri. Süden ergibt sich dadurch eine Verkehrsstärke von: **7.686**



Berechnungsgrundlagen siehe Anlage 1.5

Fischereihafen - West

Ermittlung der Verkehrsbelastung am KP Seeborg/Am Lunedeich und
am KP B6 Weserstraße/Seeborg/B71 Frederikshavner Straße

Aus den Messungen und Verkehrserhebungen ergeben sich für den KP folgende vorhandenen richtungsbezogenen Verkehrsstärken (DTV₂₀₁₂ [Kfz/24h]) :

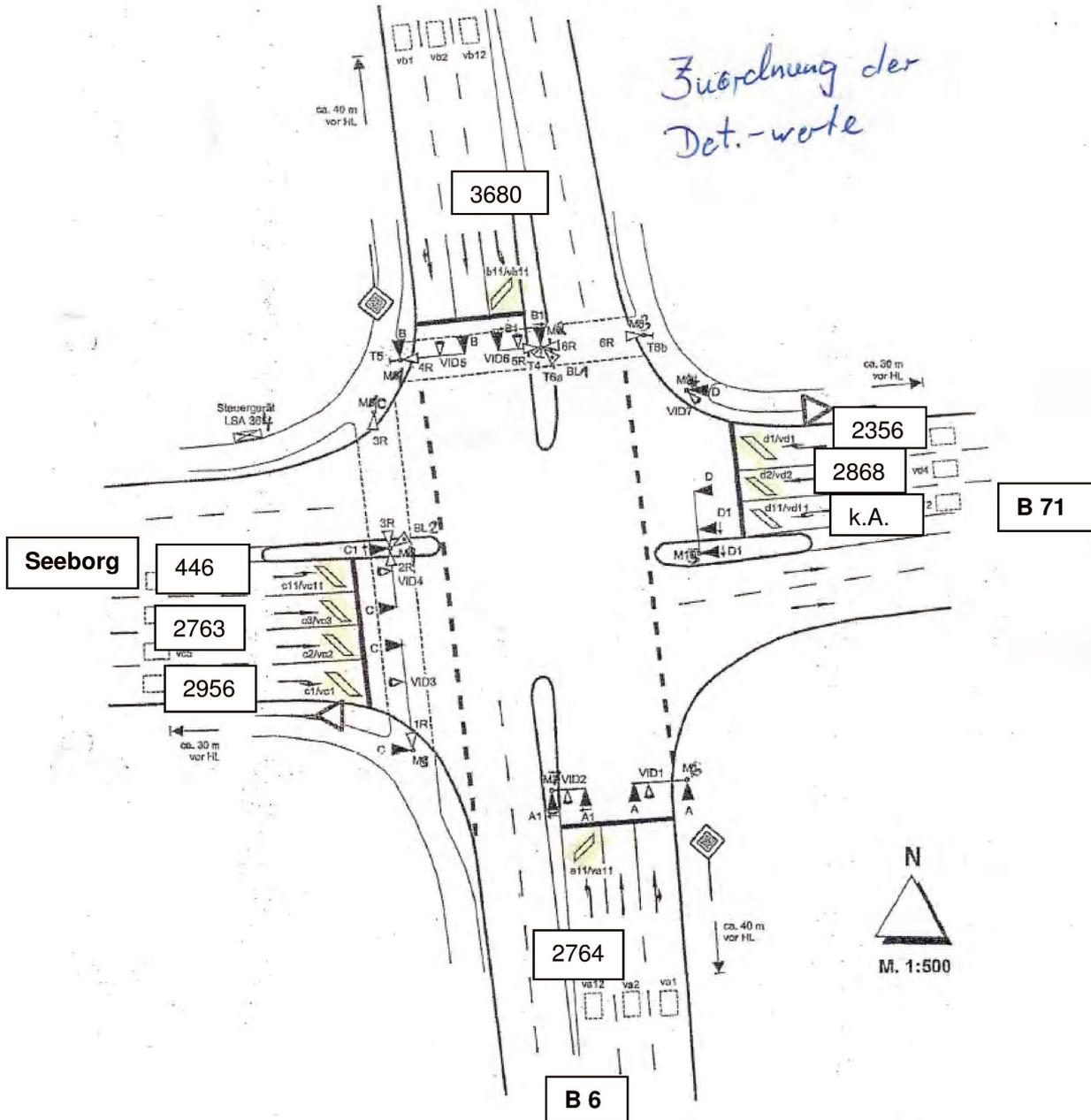
Gesamtquerschnitt	richtungsbezogen		fahrspurbezogen	
Querschnitt Seeborg 12.669	Richtung Ost	6.171	Richtung Nord	446
			Ost	2.765
	West	6.498	Süd	2.959
Querschnitt B6 Weserstraße Süd 15.700	Richtung Nord	8.014	Richtung West	2.766
			Nord	4.996
	Süd	7.686	Ost	252
Querschnitt B6 Weserstraße Nord 15.600	Richtung Süd	7.800	Richtung Ost	3.683
			Süd	3.256
	Nord	7.800	West	861
Querschnitt B71 13.400	Richtung West	6.700	Richtung Süd	1.471
			West	2.871
	Ost	6.700	Nord	2.358

Die vorhandenen Verkehrsstärken sind in Anlage 1.6 schematisch dargestellt.

Ergebnisse für die markierten Detektoren für Donnerstag, den 23.06.2011 (Kfz/ 24 h)



Signallageskizze



Bearbeiter: Rentsch Datum: 2006-07-26

Projek-Nr.: 2971 N:\18\267\design\topp_364.dwg

Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsstärke							
	Ort: Bremerhaven	Datum: 24.04.2012					
	Straße: Bundesstraße B6 KP Bohmsiel	Wochentag: Dienstag					
	Querschnitt: 2-spurige Straße	Stundengruppe: 15 - 19 Uhr					
1	TG-Kennwert q_{16-18}/q_{12-24} (Tabelle 2-2)		-				
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)		TG _w 3 (west)				
3	Zählergebniss nach Fahrzeugarten					Fahrzeuggruppe	
	PKW:	Krad:	Bus:	Lkw:	Lz:	Pkw	Lkw
	4244			177	209		
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe		$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]		4244	386	
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)		$a_{h-Gruppe}$ [%]		31,1	19	
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8)		q_z [Fz-Gruppe/24h]		13.647	2.032	
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)		b_{so} [-]		0,9	0,9	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)		t [-]		1,012	0,740	
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)		W_z [Fz-Gruppe/24h]		13.811	1.504	
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)		HM [-]		1,024	1,032	
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)		DTV [Fz-Gruppe/24h]		13488	1458	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)		k_w [-]		1,022	1,230	
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)		DTV _w [Fz-Gruppe/24h]		13785	1794	
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)						
	Gesamtquerschnitt		DTV _w [Kfz/24h]		15.579		
	maßgebende Richtung		0,5 x DTV _w [Kfz/24h]		-		

Gesamt DTV 2012 gewählt: [Kfz/24h]	15.600
---	---------------

Anlage 1.3

Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsstärke							
Ort: Bremerhaven		Datum: 01.06.2010					
Straße: Bundesstraße B71		Wochentag: Dienstag					
Querschnitt: 2-spurige Straße		Stundengruppe: 15 - 18 Uhr					
1	TG-Kennwert q_{16-18}/q_{12-24} (Tabelle 2-2)			-			
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)			TG _w 3 (west)			
3	Zählergebniss nach Fahrzeugarten					Fahrzeuggruppe	
	PKW:	Krad:	Bus:	Lkw:	Lz:	Pkw	Lkw
	2733	67	18	220	111		
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe $q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]					2818	331
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)					24,4	16,3
						$a_{h-Gruppe}$ [%]	
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8)					11.550	2.031
						q_z [Fz-Gruppe/24h]	
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)					0,9	0,9
						b_{so} [-]	
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)					1,012	0,740
						t [-]	
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)					11.689	1.503
						W_z [Fz-Gruppe/24h]	
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)					1,033	1,061
						HM [-]	
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)					11316	1417
						DTV [Fz-Gruppe/24h]	
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)					1,022	1,230
						k_w [-]	
13	werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)					11565	1743
						DTV _w [Fz-Gruppe/24h]	
14	werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)					13.308	
	Gesamtquerschnitt						
						DTV _w [Kfz/24h]	
	maßgebende Richtung					0,5 x DTV _w [Kfz/24h]	-

Prognose Verkehrsaufkommen Querschnitt B71 2012

- Entwicklung des Zunahmefaktors F nach HBS, Bild 2-2

$$DTV_{2012} = DTV_{2010} * F_{2012} / F_{2010}$$

$$F_{2010} = 1,111$$

$$F_{2012} = 1,113$$

$$F = 1,002$$

Prognosewerte:	2010	2012
- Querschnittsbelastung:	13.308	13.332

Gesamt DTV₂₀₁₂ gewählt: [Kfz/24h]	13.400
---	---------------

Anlage 1.4

Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitählung innerorts auf die Bemessungsstärke						
	Ort: Bremerhaven	Datum: 30.06.2011				
	Straße: Bundesstraße B6	Wochentag: Donnerstag				
	Querschnitt: 2-spurige Straße	Stundengruppe 15 - 19 Uhr				
1	TG-Kennwert q_{16-18}/q_{12-24} (Tabelle 2-2)	-				
2	TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)	TG _w 3 (west)				
3	Zählergebniss nach Fahrzeugarten	Fahrzeuggruppe			Pkw	Lkw
	PKW: Krad: Bus: Lkw: Lz:					
	4285	190 377				
4	gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe	$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]	4285	567		
5	Anteil der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)	$a_{h-Gruppe}$ [%]	31,8	19		
6	Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-8)	q_z [Fz-Gruppe/24h]	13.475	2.985		
7	Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)	b_{so} [-]	0,9	0,9		
8	Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)	t [-]	0,979	0,740		
9	Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)	W_z [Fz-Gruppe/24h]	13.193	2.209		
10	Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)	HM [-]	1,033	1,061		
11	DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)	DTV [Fz-Gruppe/24h]	12772	2082		
12	Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)	k_w [-]	1,022	1,230		
13	wertäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)	DTV _w [Fz-Gruppe/24h]	13053	2561		
14	wertäglicher DTV (Summe Zeile 13)					
	Gesamtquerschnitt	DTV _w [Kfz/24h]	15.614			
	maßgebende Richtung	0,5 x DTV _w [Kfz/24h]	-			

Prognose Verkehrsaufkommen Querschnitt B71 2012

- Entwicklung des Zunahmefaktors F nach HBS, Bild 2-2

$$DTV_{2012} = DTV_{2010} * F_{2012} / F_{2010}$$

$$F_{2011} = 1,112$$

$$F_{2012} = 1,113$$

$$F = 1,001$$

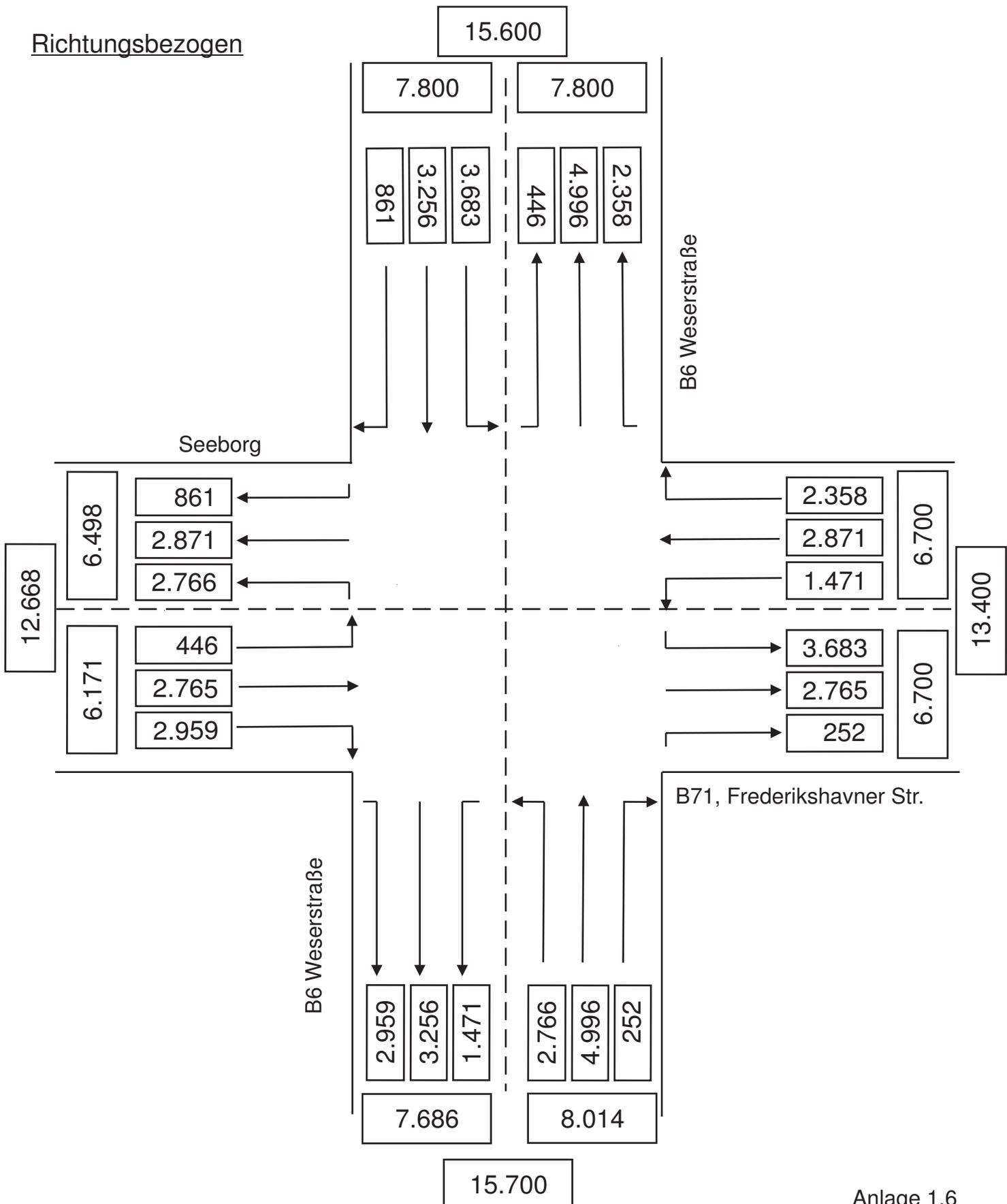
Prognosewerte:	2010	2012
- Querschnittsbelastung:	15.614	15.628

Gesamt DTV 2012 gewählt: [Kfz/24h]	15.700
---	---------------

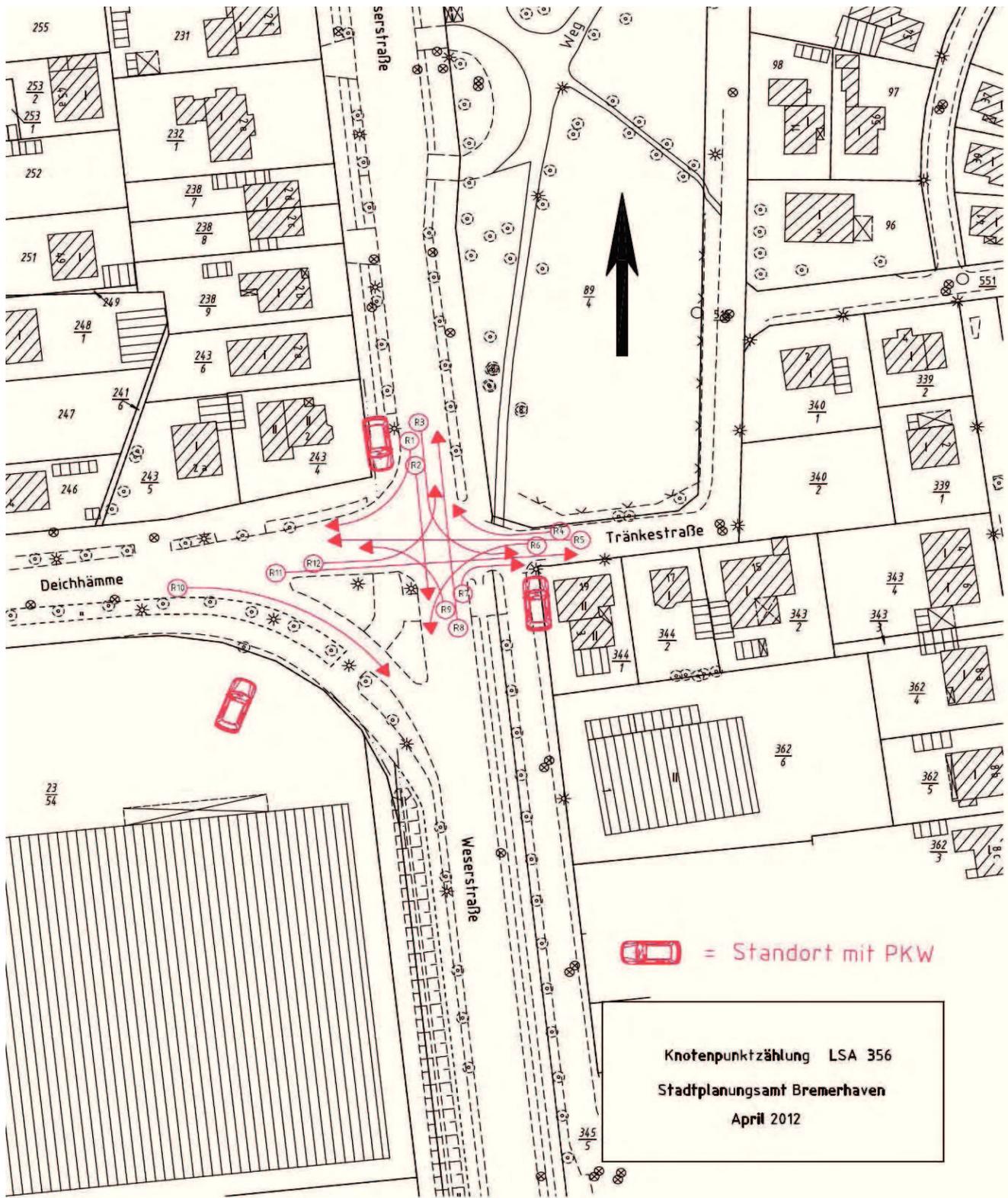
Anlage 1.5

Knotenpunkt Seeborg / B71 / B6 Weserstraße
 vorhandene Verkehrsbelastung (MIV) 2012
 Kfz / 24h

Richtungsbezogen

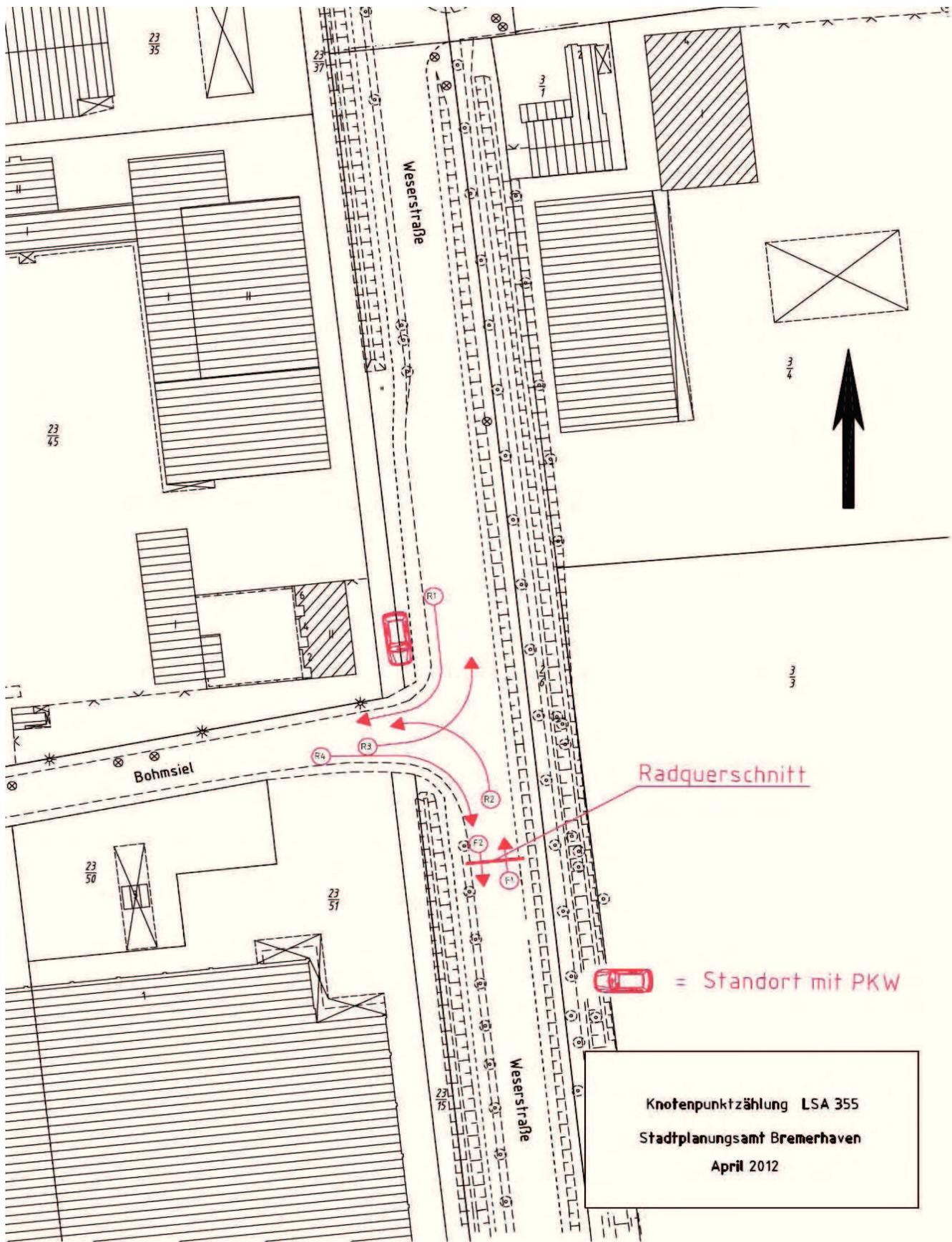


Anlage 1.6



Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24.April 2012 von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Deichhämme LSA 356									
	Querschnitt Weserstraße Süd								
	Richtung Süden			Richtung Norden			Querschnitt		
	R2+R6+R10			R7+R8+R9					
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
6:00-6:15	35	0	4	29	7	3	64	7	7
6:15-6:30	38	5	2	73	4	5	111	9	7
6:30-6:45	46	3	6	110	9	8	156	12	14
6:45-7:00	50	2	9	109	7	11	159	9	20
6:00-7:00	169	10	21	321	27	27	490	37	48
7:00-7:15	61	4	4	111	11	13	172	15	17
7:15-7:30	50	7	6	151	14	10	201	21	16
7:30-7:45	48	3	5	140	10	8	188	13	13
7:45-8:00	58	6	5	190	10	7	248	16	12
7:00-8:00	217	20	20	592	45	38	809	65	58
8:00-8:15	50	11	11	101	13	13	151	24	24
8:15-8:30	44	9	9	114	6	12	158	15	21
8:30-8:45	74	13	9	104	7	12	178	20	21
8:45-9:00	69	6	8	100	4	7	169	10	15
8:00-9:00	237	39	37	419	30	44	656	69	81
Gesamt	623	69	78	1332	102	109	1955	171	187

Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24.April 2012 von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Deichhämme LSA 356									
	Querschnitt Weserstraße Süd								
	Richtung Süden			Richtung Norden			Querschnitt		
	R2+R6+R10			R7+R8+R9					
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
15:00-15:15	134	9	10	111	5	7	245	14	17
15:15-15:30	150	10	5	119	9	5	269	19	10
15:30-15:45	131	3	10	116	7	6	247	10	16
15:45-16:00	170	9	7	112	6	9	282	15	16
15:00-16:00	585	31	32	458	27	27	1043	58	59
16:00-16:15	157	13	7	100	7	8	257	20	15
16:15-16:30	205	8	10	122	5	10	327	13	20
16:30-16:45	185	12	8	106	5	3	291	17	11
16:45-17:00	185	8	4	126	1	9	311	9	13
16:00-17:00	732	41	29	454	18	30	1186	59	59
17:00-17:15	208	3	7	104	7	3	312	10	10
17:15-17:30	188	6	2	104	4	3	292	10	5
17:30-17:45	159	3	4	126	4	3	285	7	7
17:45-18:00	142	4	2	116	2	5	258	6	7
17:00-18:00	697	16	15	450	17	14	1147	33	29
18:00-18:15	145	3	4	100	2	4	245	5	8
18:15-18:30	151	7	3	102	3	5	253	10	8
18:30-18:45	113	4	3	99	1	4	212	5	7
18:45-19:00	109	0	1	98	1	2	207	1	3
18:00-19:00	518	14	11	399	7	15	917	21	26
Gesamt	2532	102	87	1761	69	86	4293	171	173



Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24. April 2012 von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Bohmsiel LSA 355									
	Querschnitt Bohmsiel								
	Richtung Westen			Richtung Osten			Querschnitt		
	R1+R2			R3+R4					
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
6:00-6:15	14	0	1	0	0	6	14	0	7
6:15-6:30	27	3	1	3	0	5	30	3	6
6:30-6:45	38	1	3	5	2	3	43	3	6
6:45-7:00	50	1	6	2	2	5	52	3	11
6:00-7:00	129	5	11	10	4	19	139	9	30
7:00-7:15	36	3	1	8	0	5	44	3	6
7:15-7:30	26	2	2	10	0	3	36	2	5
7:30-7:45	25	1	2	12	2	4	37	3	6
7:45-8:00	29	2	2	11	1	0	40	3	2
7:00-8:00	116	8	7	41	3	12	157	11	19
8:00-8:15	41	1	7	19	5	7	60	6	14
8:15-8:30	31	1	1	14	4	5	45	5	6
8:30-8:45	43	2	5	19	2	7	62	4	12
8:45-9:00	43	0	2	19	0	1	62	0	3
7:00-9:00	158	4	15	71	11	20	229	15	35
Gesamt	403	17	33	122	18	51	525	35	84

Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24. April 2012 von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Bohmsiel LSA 355									
	Querschnitt Bohmsiel								
	Richtung Westen			Richtung Osten			Querschnitt		
	R1+ R2			R3+ R4					
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
15:00-15:15	44	2	2	69	3	2	113	5	4
15:15-15:30	51	1	2	55	1	1	106	2	3
15:30-15:45	59	3	2	70	2	7	129	5	9
15:45-16:00	50	1	1	61	2	1	111	3	2
15:00-16:00	204	7	7	255	8	11	459	15	18
16:00-16:15	51	3	3	71	5	8	122	8	11
16:15-16:30	55	3	2	89	3	0	144	6	2
16:30-16:45	53	1	1	82	0	1	135	1	2
16:45-17:00	69	2	0	87	2	2	156	4	2
16:00-17:00	228	9	6	329	10	11	557	19	17
17:00-17:15	62	3	0	94	2	2	156	5	2
17:15-17:30	67	2	1	87	1	1	154	3	2
17:30-17:45	53	0	1	75	1	5	128	1	6
17:45-18:00	42	0	1	87	0	2	129	0	3
17:00-18:00	224	5	3	343	4	10	567	9	13
18:00-18:15	46	3	1	71	0	3	117	3	4
18:15-18:30	61	2	2	80	2	1	141	4	3
18:30-18:45	37	1	0	63	0	1	100	1	1
18:45-19:00	30	0	1	68	1	1	98	1	2
18:00-19:00	174	6	4	282	3	6	456	9	10
Gesamt	830	27	20	1209	25	38	2039	52	58

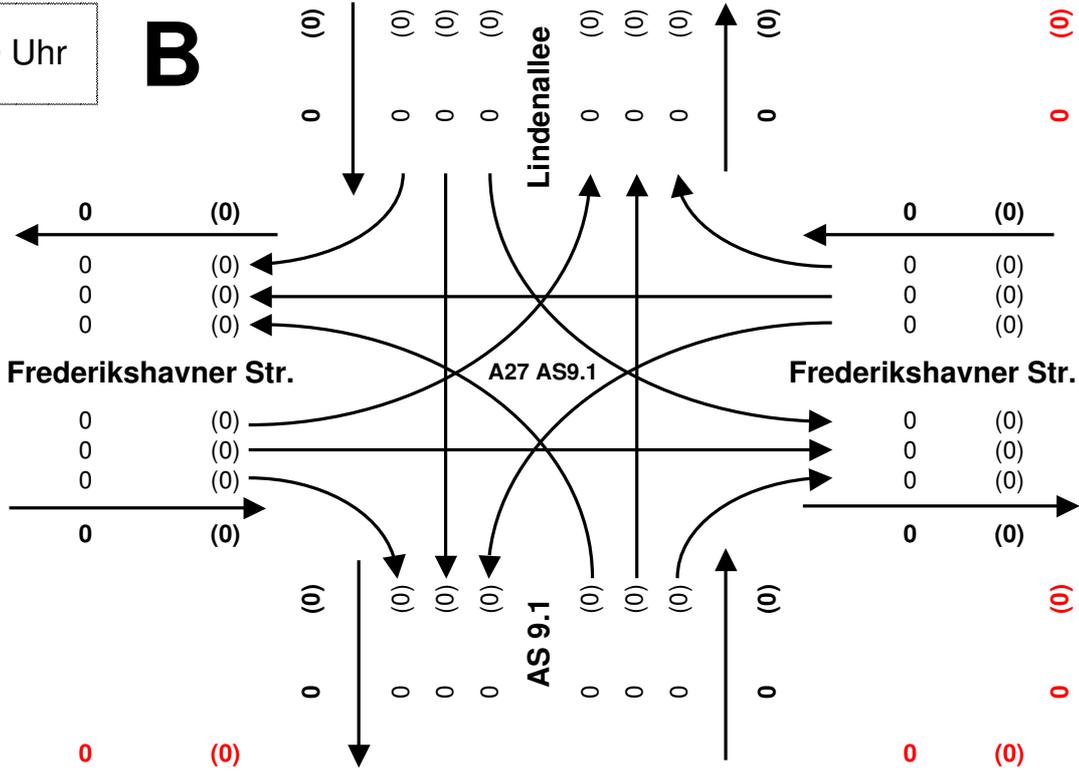
Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24.April 2012 von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Bohmsiel LSA 355									
	Querschnitt Weserstraße südl. Bohmsiel								
	Richtung Süden			Richtung Norden			Querschnitt		
	RW 2+RW 6+RW 10+RB 4-RB 1	RW 7+RW 8+RW 9+RB 2-RB 3							
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
6:00-6:15	33	0	8	41	7	2	74	7	10
6:15-6:30	36	4	7	95	6	6	131	10	13
6:30-6:45	49	4	8	146	9	10	195	13	18
6:45-7:00	43	3	11	150	7	14	193	10	25
6:00-7:00	161	11	34	432	29	32	593	40	66
7:00-7:15	53	4	8	131	14	13	184	18	21
7:15-7:30	51	7	7	168	16	10	219	23	17
7:30-7:45	48	4	6	153	10	7	201	14	13
7:45-8:00	57	6	4	207	11	8	264	17	12
7:00-8:00	209	21	25	659	51	38	868	72	63
8:00-8:15	44	13	13	117	11	15	161	24	28
8:15-8:30	32	10	12	119	4	11	151	14	23
8:30-8:45	60	12	11	114	6	12	174	18	23
8:45-9:00	61	6	8	116	4	8	177	10	16
8:00-9:00	197	41	44	466	25	46	663	66	90
Gesamt	567	73	103	1557	105	116	2124	178	219

Verkehrserhebung:Knotenpunkt									
Dienstag, 24.April 2012 von 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr									
Zählstelle: Weserstr., Bohmsiel LSA 355									
	Querschnitt Weserstraße südl. Bohmsiel								
	Richtung Süden			Richtung Norden			Querschnitt		
	RW 2+RW 6+RW 10+RB 4-RB 1	RW 7+RW 8+RW 9+RB 2-RB 3							
Zeit	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t	Pkw u. Krad	Lieferwagen <3,5t	Lkw/ Bus >3,5t
15:00-15:15	150	9	10	102	4	7	252	13	17
15:15-15:30	150	9	6	115	8	7	265	17	13
15:30-15:45	134	4	16	108	9	7	242	13	23
15:45-16:00	179	11	8	110	7	10	289	18	18
15:00-16:00	613	33	40	435	28	31	1048	61	71
16:00-16:15	169	16	13	92	8	9	261	24	22
16:15-16:30	221	9	10	104	6	12	325	15	22
16:30-16:45	199	11	8	91	5	3	290	16	11
16:45-17:00	192	8	6	115	1	9	307	9	15
16:00-17:00	781	44	37	402	20	33	1183	64	70
17:00-17:15	225	2	8	89	7	2	314	9	10
17:15-17:30	188	5	3	84	4	4	272	9	7
17:30-17:45	171	3	7	116	3	2	287	6	9
17:45-18:00	154	4	4	83	2	6	237	6	10
17:00-18:00	738	14	22	372	16	14	1110	30	36
18:00-18:15	154	1	6	84	3	4	238	4	10
18:15-18:30	160	8	4	92	4	7	252	12	11
18:30-18:45	123	3	3	83	1	3	206	4	6
18:45-19:00	128	1	2	79	1	3	207	2	5
18:00-19:00	565	13	15	338	9	17	903	22	32
Gesamt	2697	104	114	1547	73	95	4244	177	209

RW= Richtung Weserstraße
Richtung entnommen aus Zählung K LSA 356
RB= Richtung Bohmsiel
Richtung entnommen aus Zählung K LSA 355

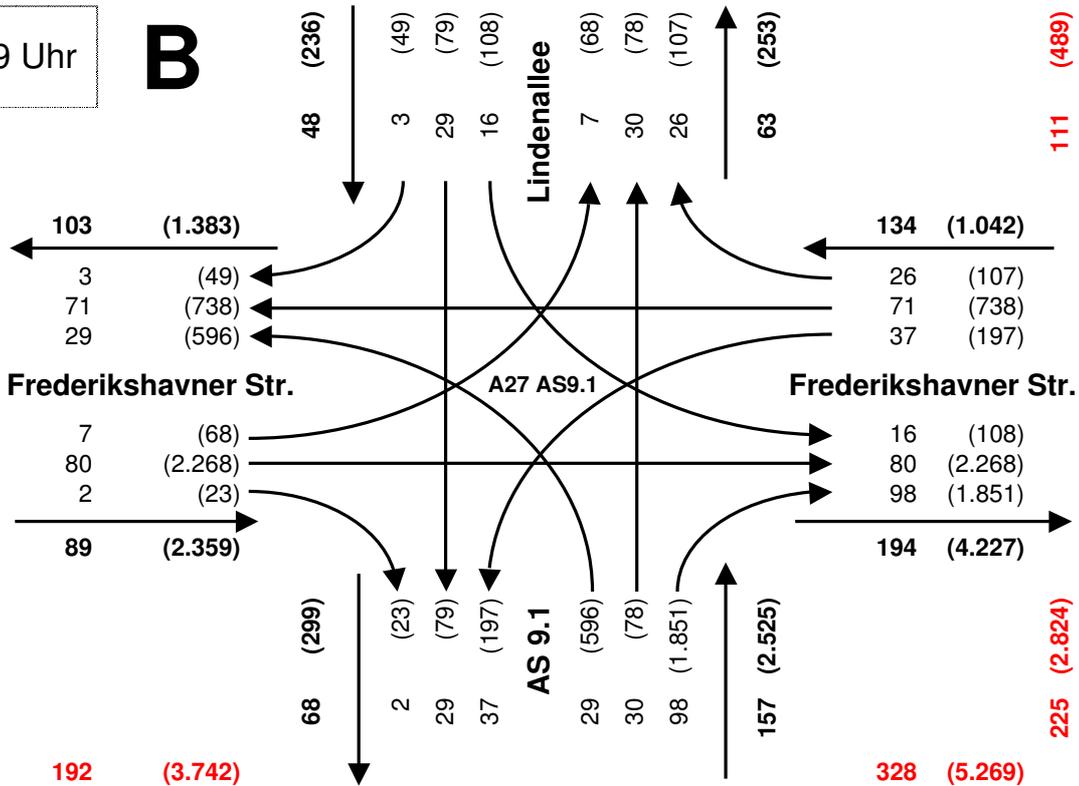
6-10 Uhr

N
B



15-19 Uhr

N
B



SV ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte ohne Klammern

SV = Lkw, Lz, Bus

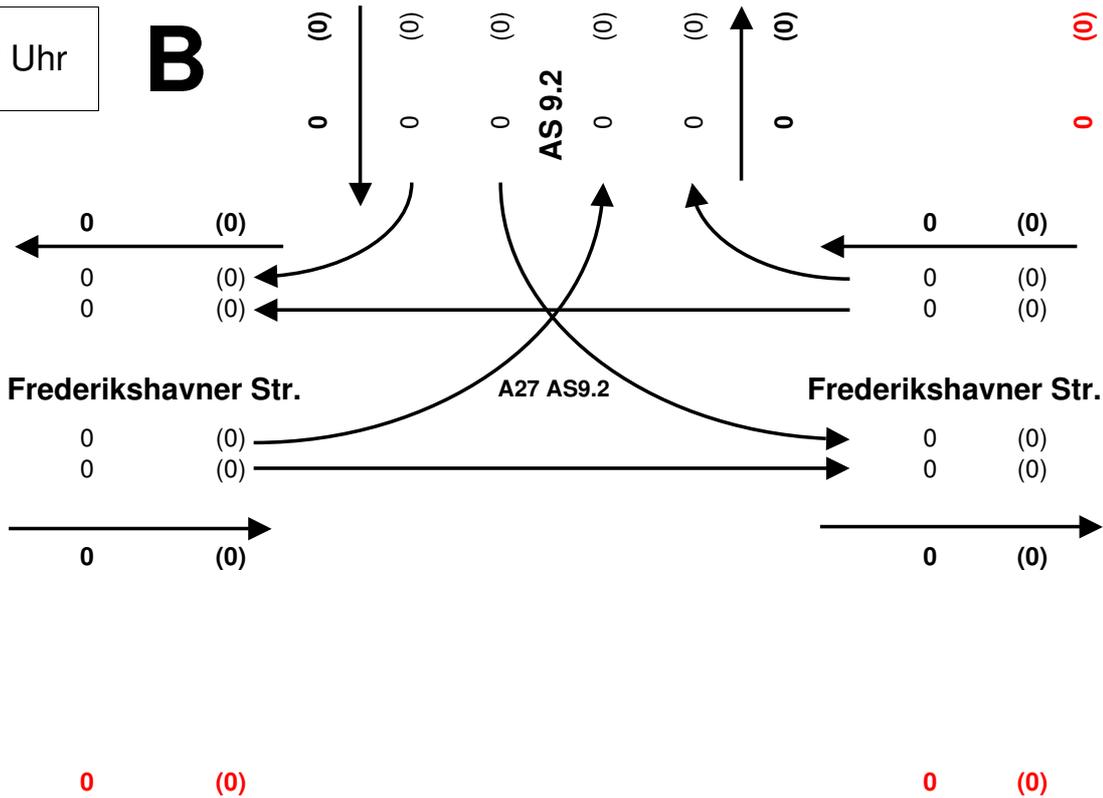
Zählung: Di. 04.12.2012

Kfz ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte mit Klammern ()

Knoten-Nr.: **A27 AS9.1**

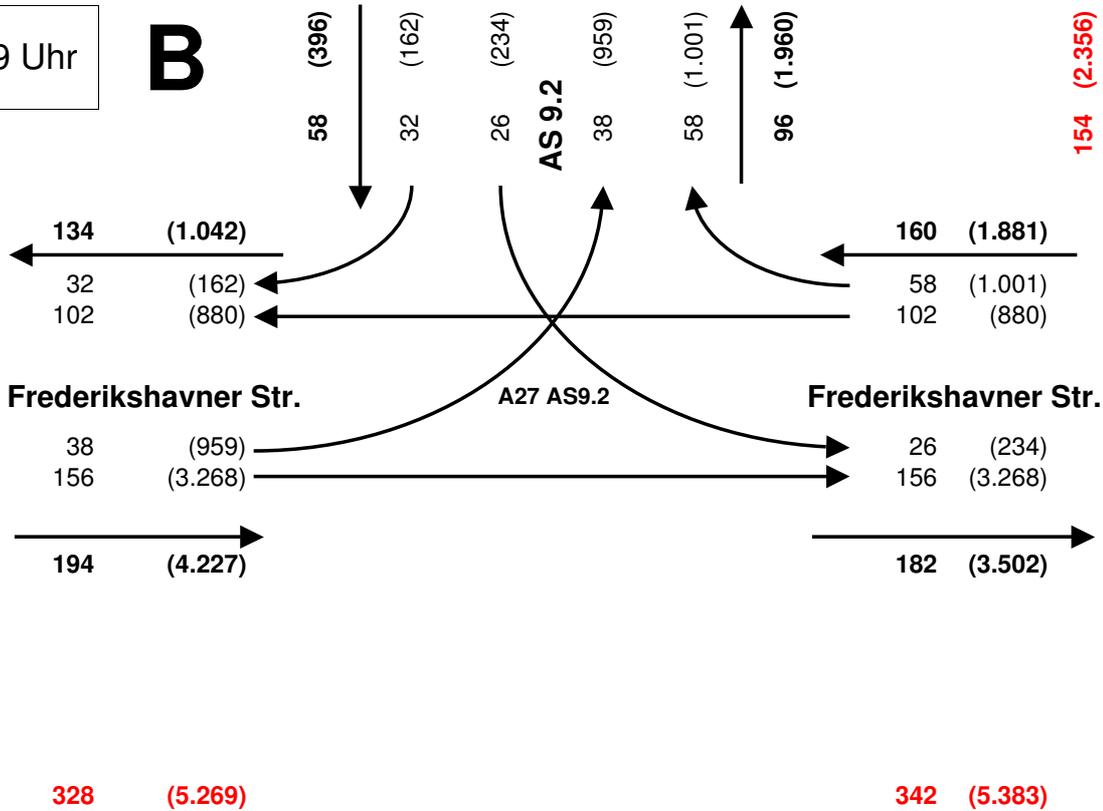
6-10 Uhr

N
B



15-19 Uhr

N
B

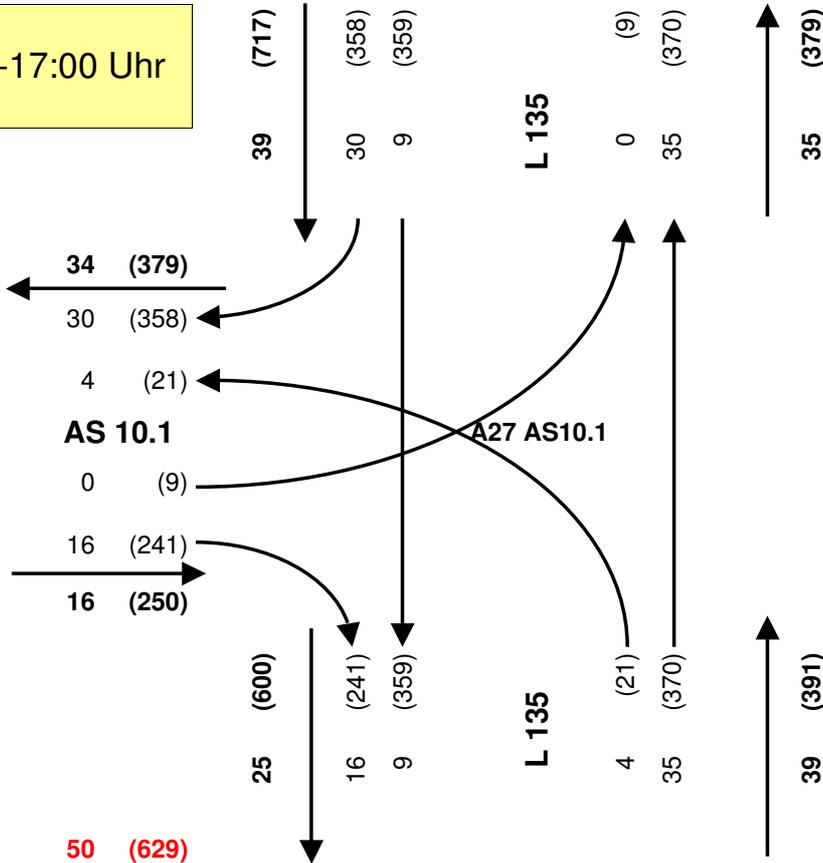
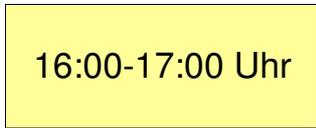
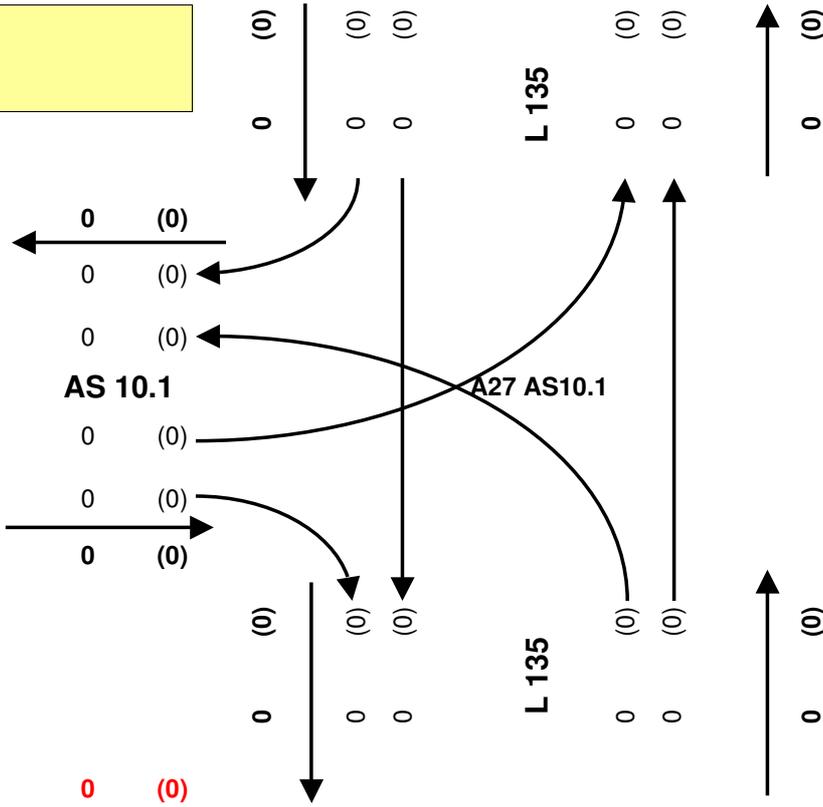
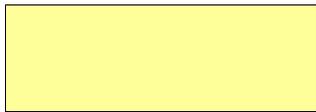


SV ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte ohne Klammern
Kfz ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte mit Klammern ()

SV = Lkw, Lz, Bus

Zählung: Di. 04.12.2012

Knoten-Nr.: A27 AS9.2



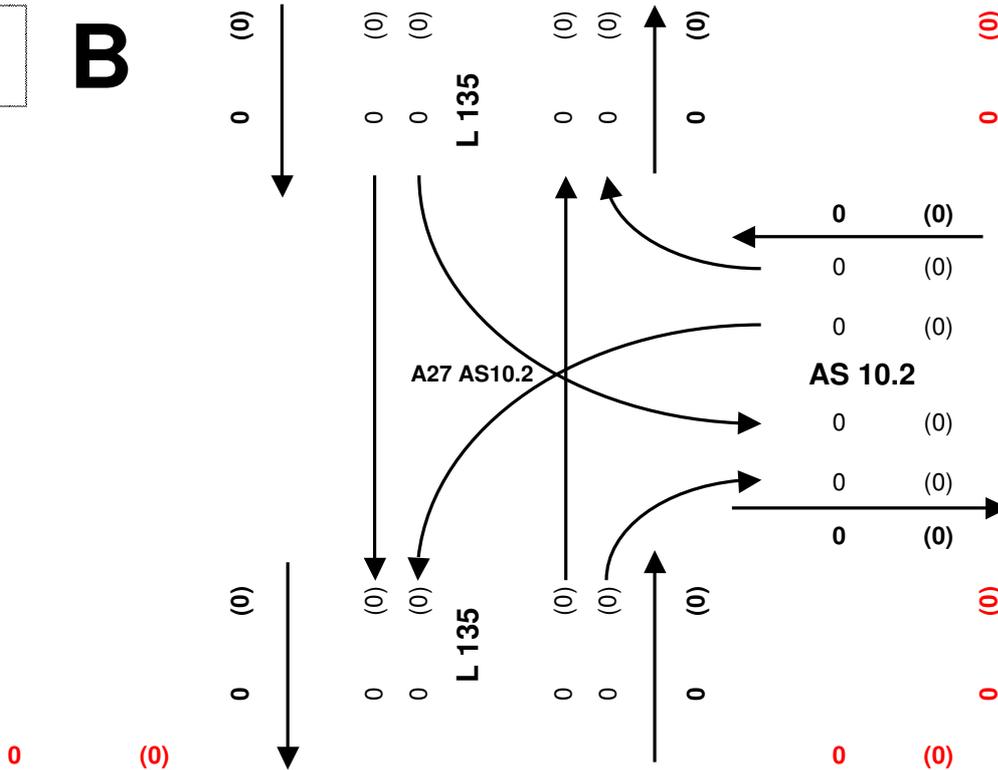
SV ges.= 16:00-17:00 Uhr Werte ohne Klammern
 Kfz ges.= 16:00-17:00 Uhr Werte mit Klammern ()

Spitzenstunde

Zählung: Do. 06.12.2012
 Knoten-Nr.: **A27 AS10.1**

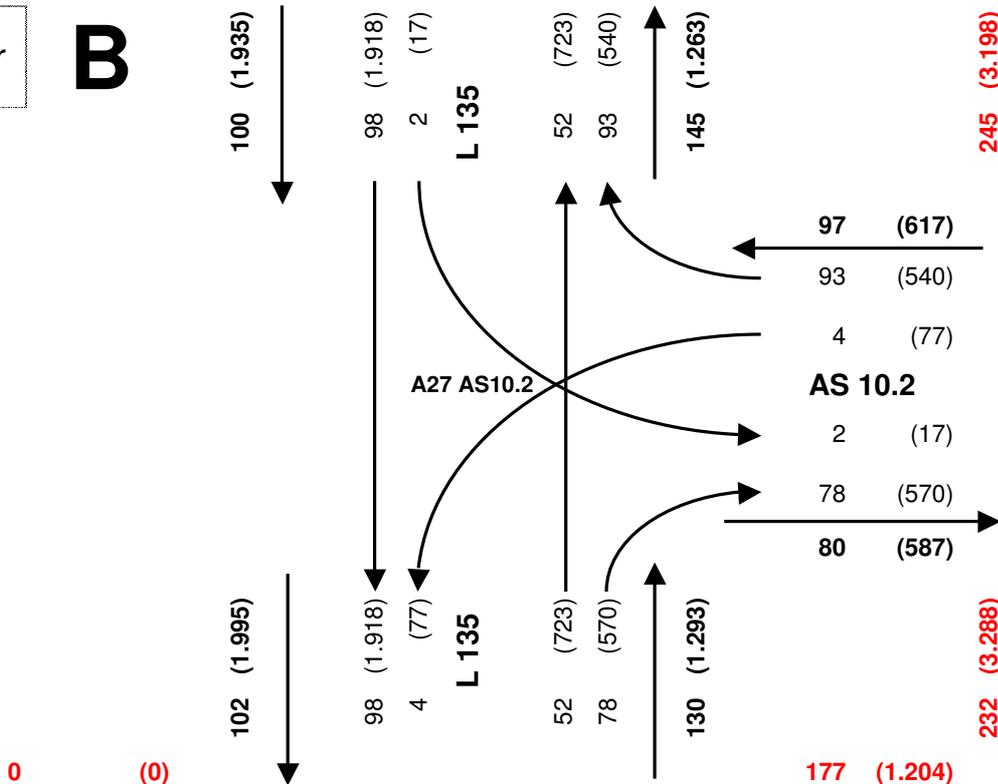
6-10 Uhr

N
B



15-19 Uhr

N
B



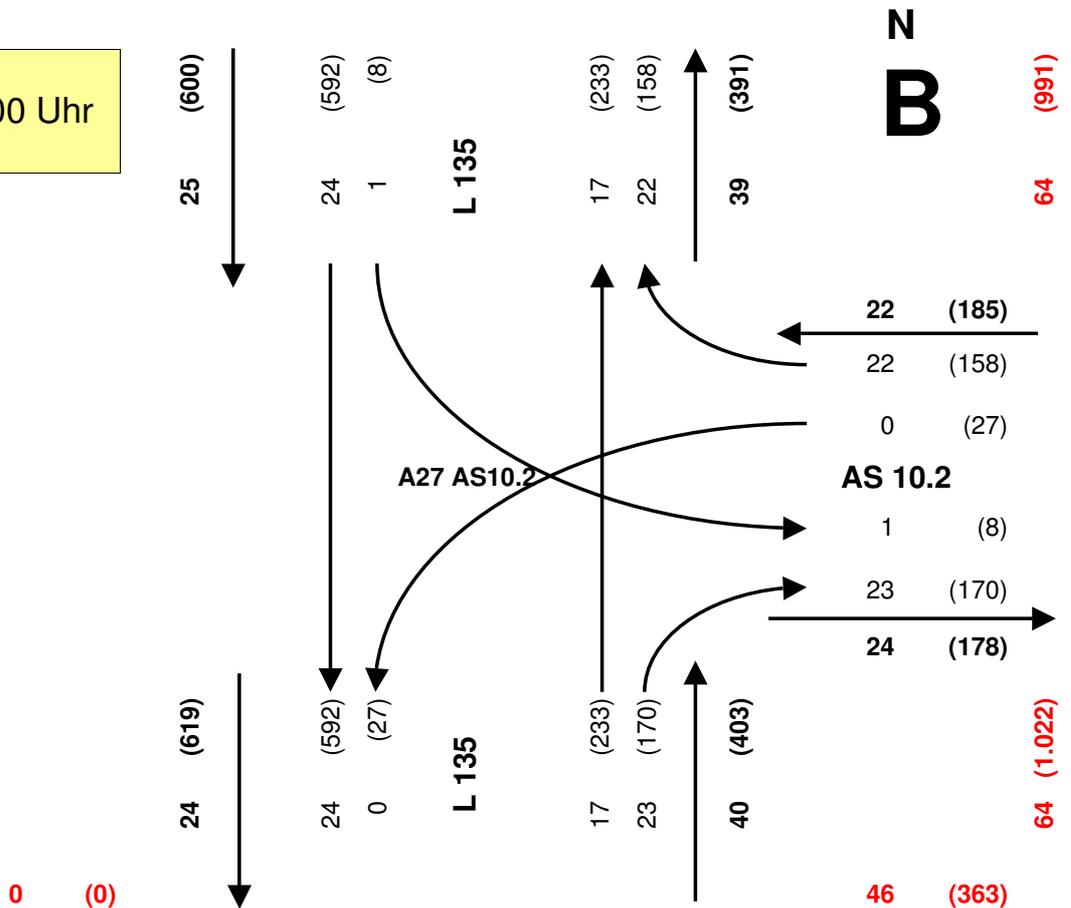
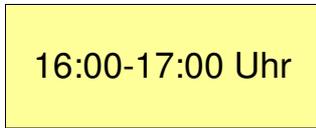
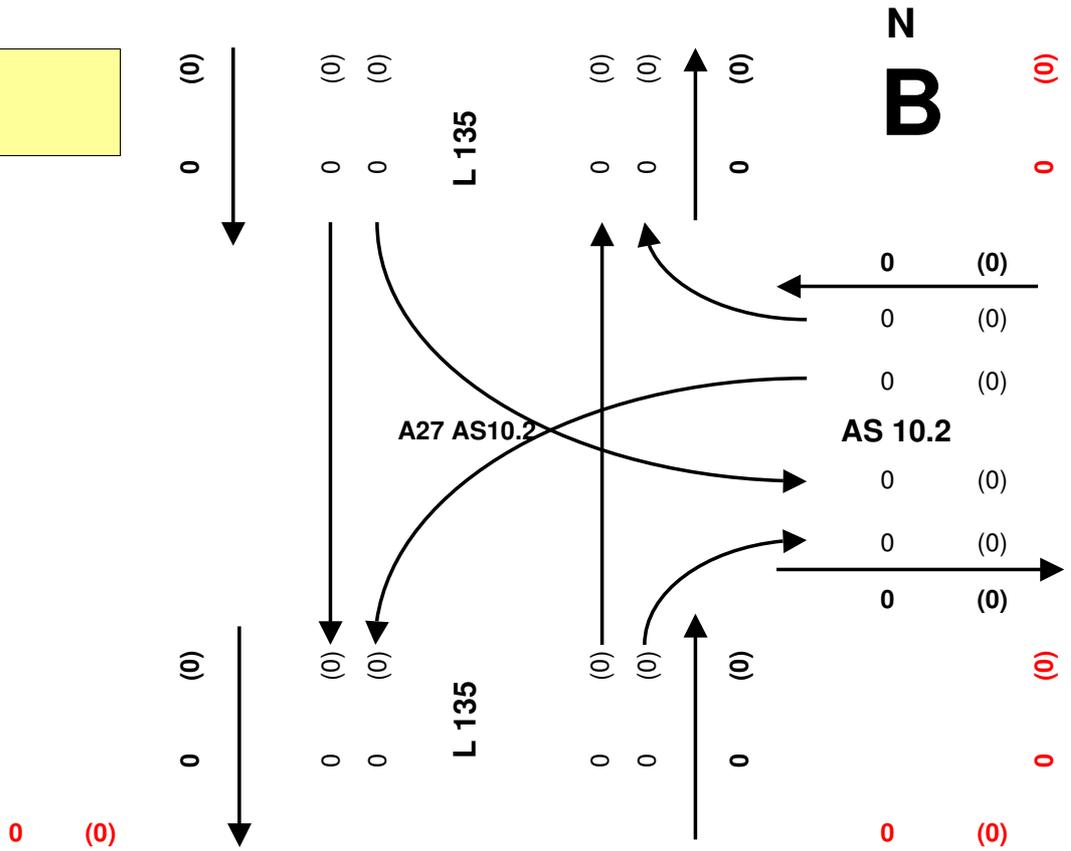
SV ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte ohne Klammern

SV = Lkw, Lz, Bus

Zählung: Do. 06.12.2012

Kfz ges.= 6-10 u. 15-19 Uhr Werte mit Klammern ()

Knoten-Nr.: **A27 AS10.2**

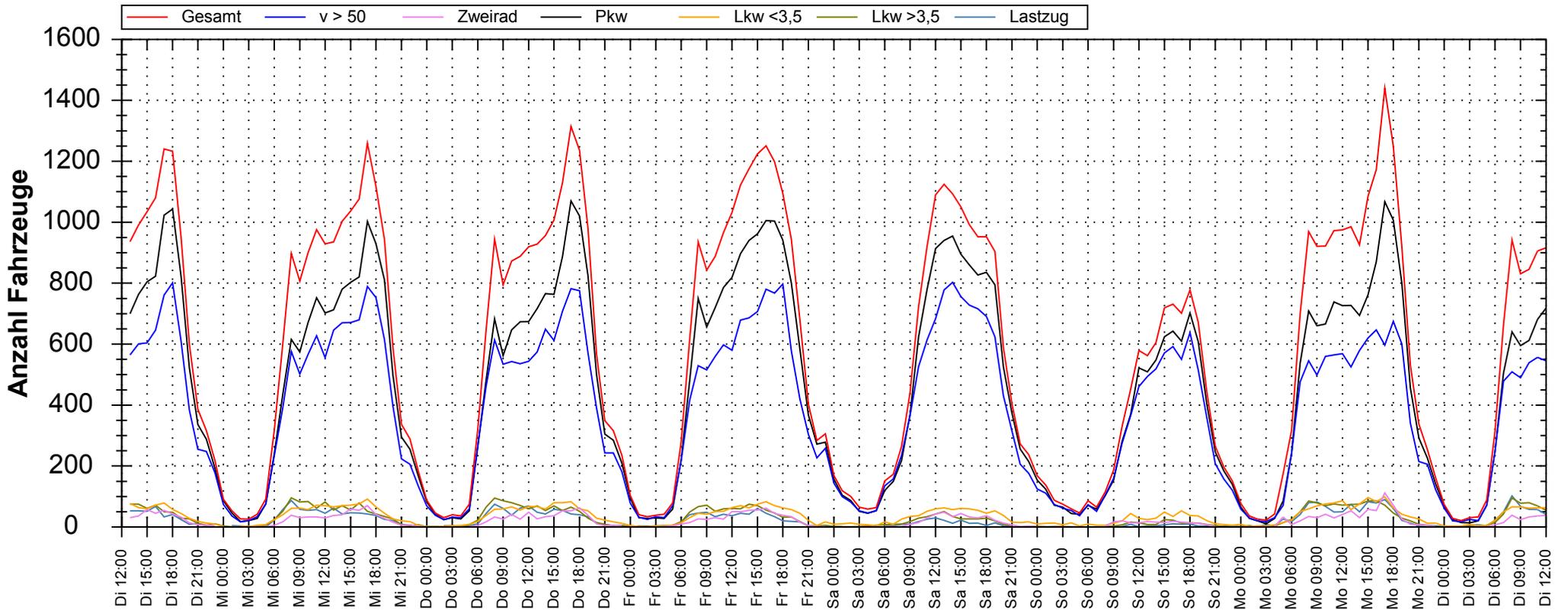


SV ges.= 16:00-17:00 Uhr Werte ohne Klammern
 Kfz ges.= 16:00-17:00 Uhr Werte mit Klammern ()

Spitzenstunde

Zählung: Do. 06.12.2012
 Knoten-Nr.: A27 AS10.2

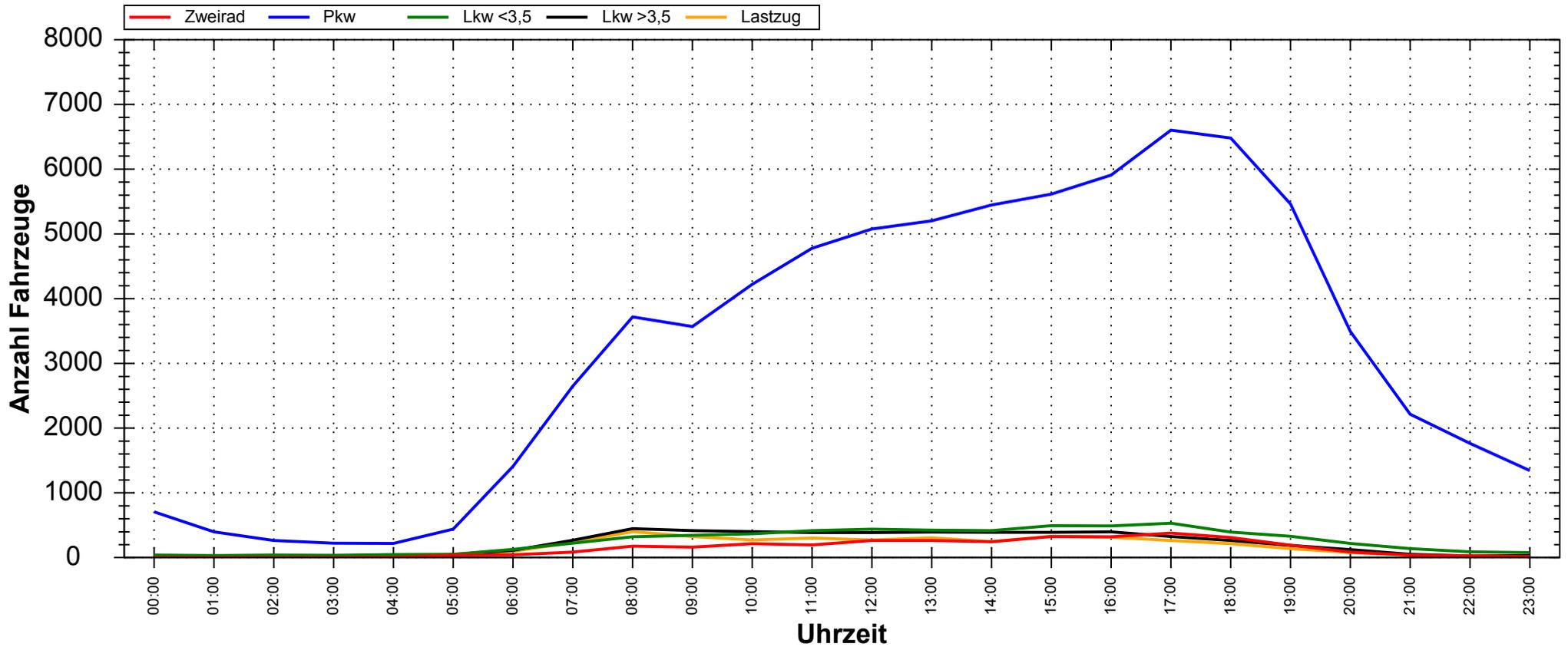
Verlauf Anzahl Fahrzeuge



Anzahl Fahrzeuge: 95848

Auswertezeit: Dienstag, 3. März 2009, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. März 2009, 12:00 Uhr						
			Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Geschwindigkeitsübertretung:	65,75	%	Zweirad	3409	50,81	114
Durchschnittl. Abstand:	11,90	Sek.	Pkw	77205	54,33	138
Kolonnenverkehr:	45,49	%	Lkw <3,5	6101	52,89	120
DTV:	13693		Lkw >3,5	5123	49,52	99
Schwerlastverkehrsanteil:	9,54	%	Lastzug	4010	48,60	83
Messort: Weserstraße, Höhe Hornbach Querschnitt			Gesamt	95848	53,61	138
						62

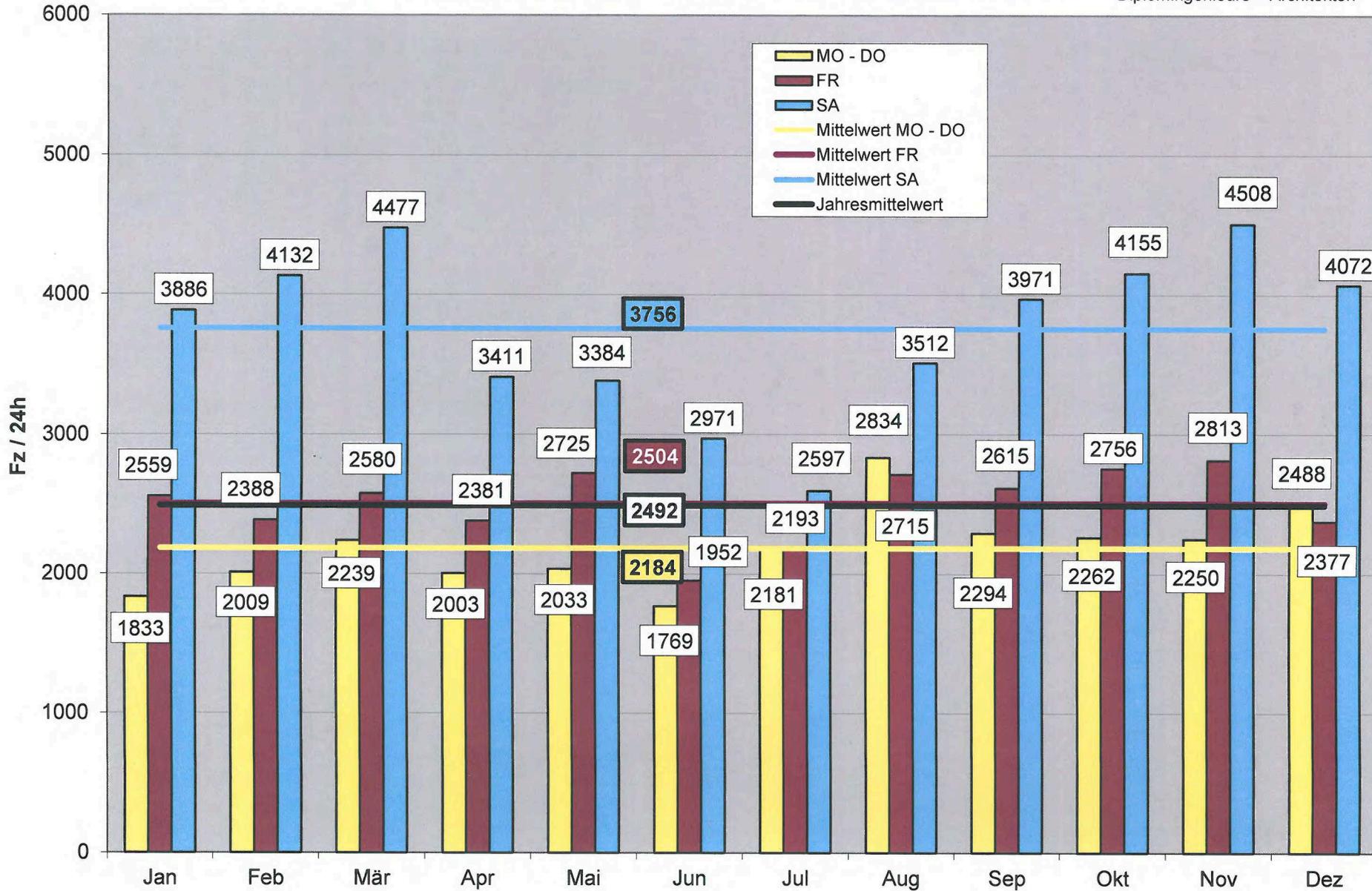
Verlauf Anzahl Fahrzeuge



Auswertezeit: Dienstag, 3. März 2009, 12:00 Uhr bis Dienstag, 10. März 2009, 12:00 Uhr						
			Anzahl	Vd[km/h]	Vmax[km/h]	V85[km/h]
Geschwindigkeitsübertretung:	65,75 %	Zweirad	3409	50,81	114	
Durchschnittl. Abstand:	11,90 Sek.	Pkw	77205	54,33	138	
Kolonnenverkehr:	45,49 %	Lkw <3,5	6101	52,89	120	
DTV:	13693	Lkw >3,5	5123	49,52	99	
Schwerlastverkehrsanteil:	9,54 %	Lastzug	4010	48,60	83	
Messort: Weserstraße, Höhe Hornbach Querschnitt		Gesamt	95848	53,61	138	62

Zu erwartende Verkehre für den gepl. IKEA Standort in Bremerhaven

Tageswert der Zufahrten (Zielverkehr) als Monatsmittel

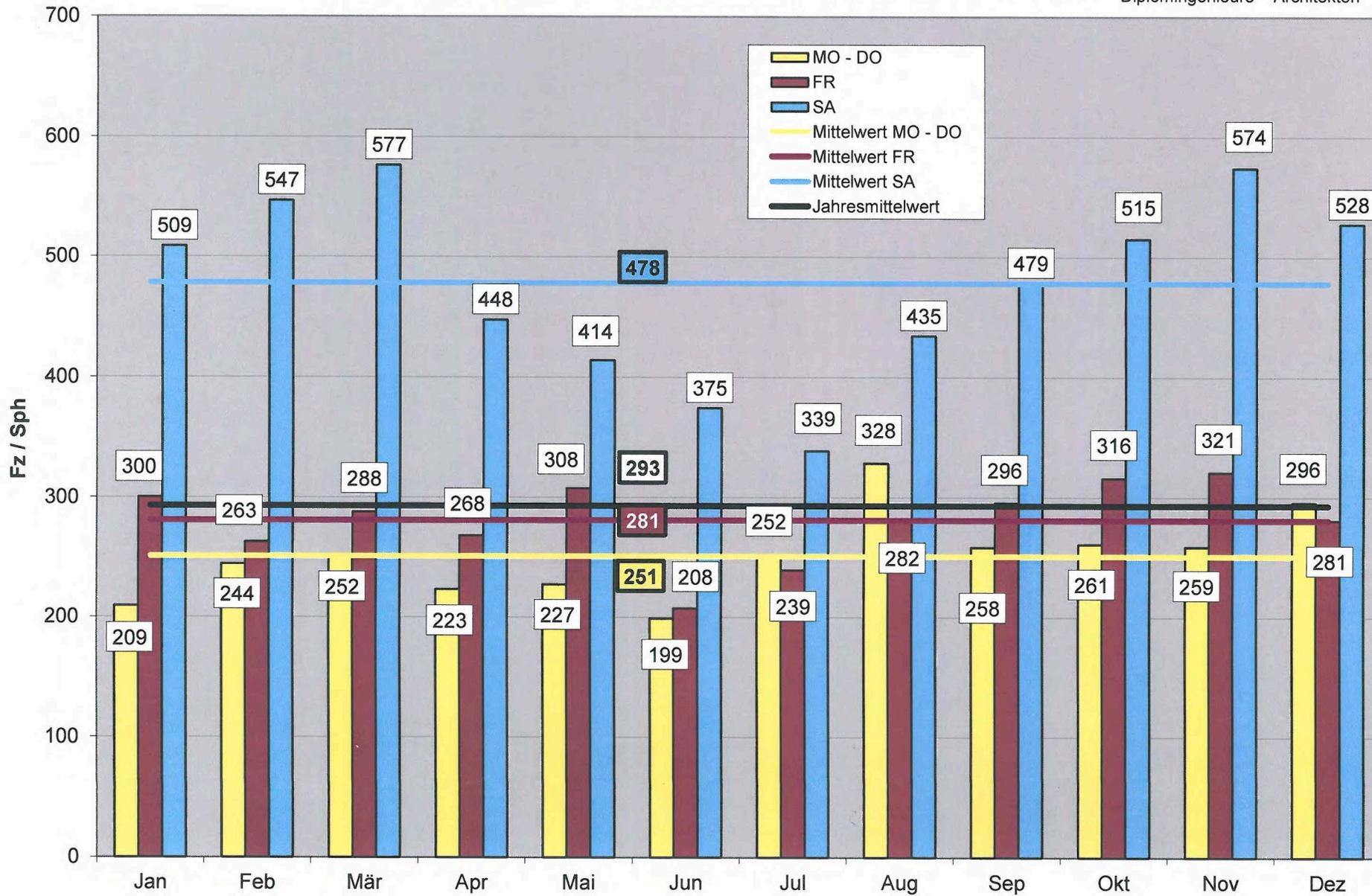


Zu erwartende Verkehre für den gepl. IKEA Standort in Bremerhaven

Spitzenstunden der Zufahrten (Zielverkehr) als Monatsmittel

PLANUNGSGRUPPE SKRIBBE - JANSEN GMBH

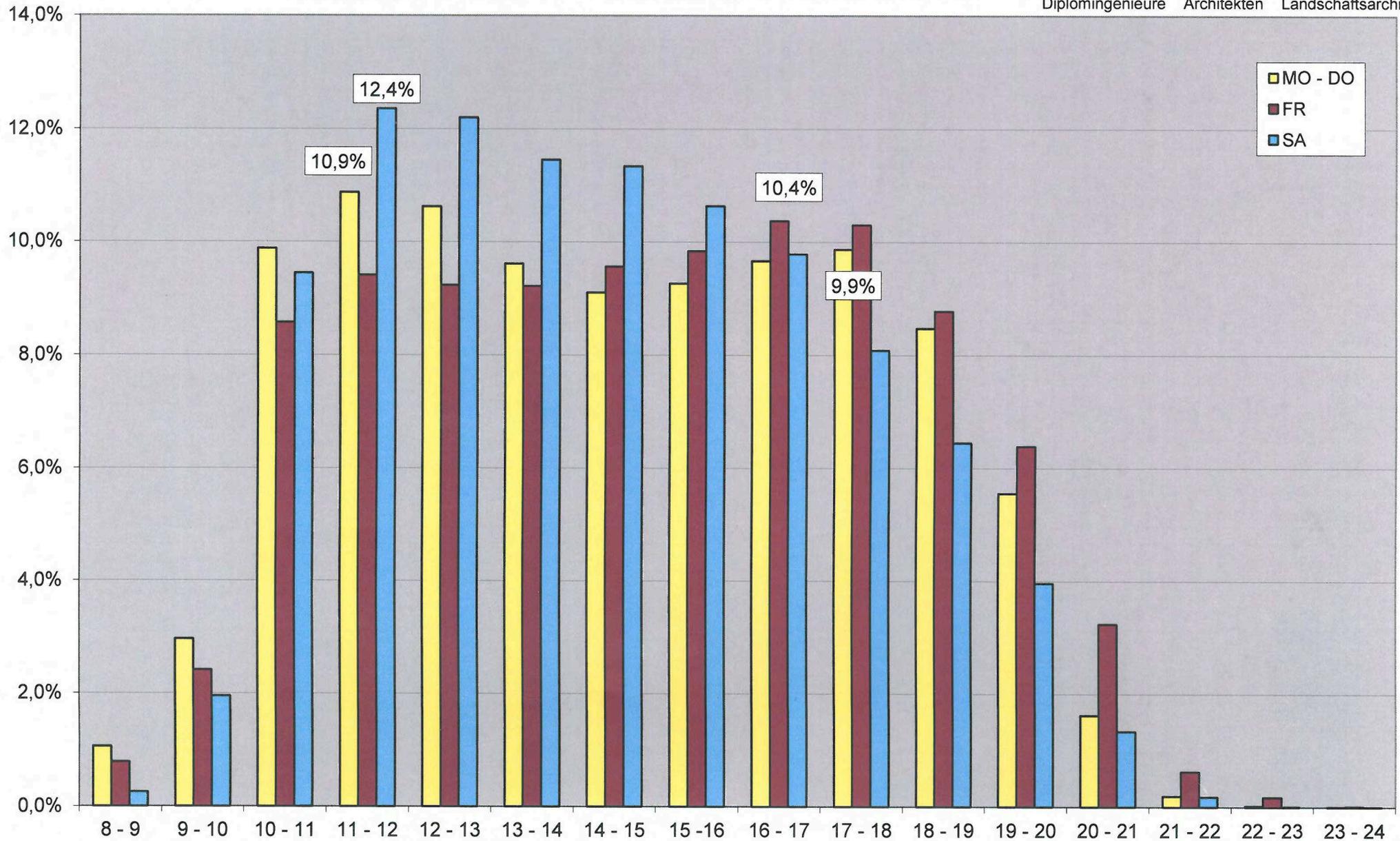
Generalplanung Architektur Ingenieurbau Bauleitplanung
 Freianlagen Landschaftsplanung Verkehrsplanung
 Öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige
 Diplomingenieure Architekten Landschaftsarchitekten



03.08.2012 / I:\IKEA\Bremerhaven\Vermerke\20120803-Auswertung.xls

Zu erwartende Verkehre für den gepl. IKEA Standort in Bremerhaven

Verteilung der Zufahrten über den Tag im Stundenintervall

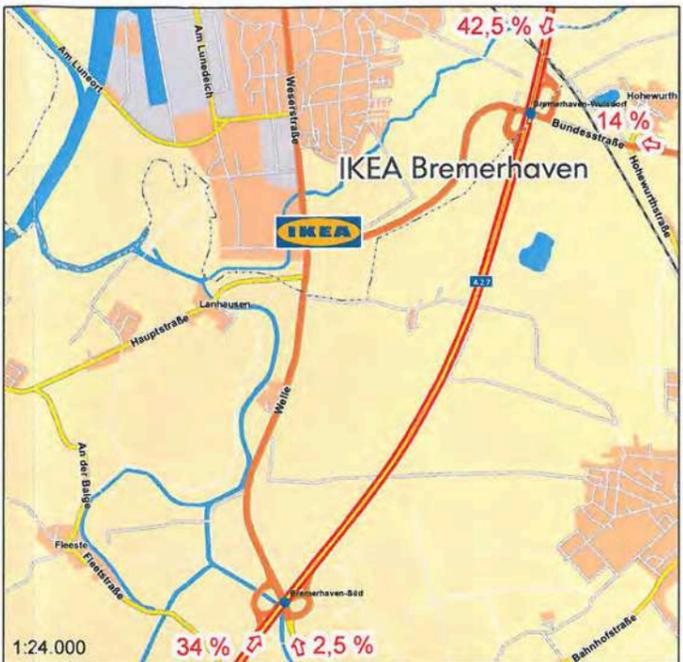
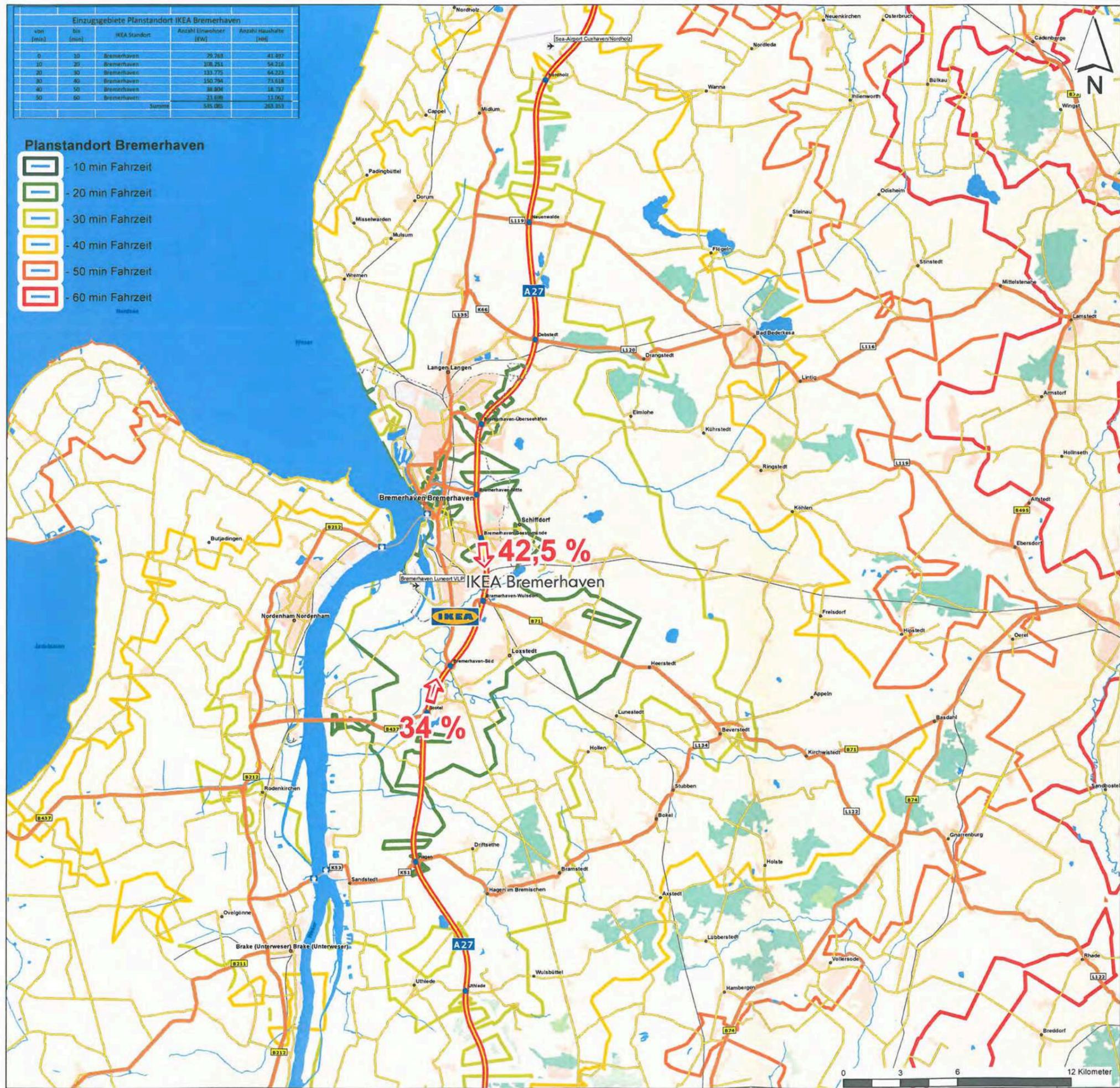


03.08.2012 / I:\IKEA\Bremerhaven\Vermerke\20120803-Auswertung.xls

Einzugsgebiete Planstandort IKEA Bremerhaven				
von (min)	bis (min)	IKEA Standort	Anzahl Einwohner (EW)	Anzahl Haushalte (HH)
0	10	Bremerhaven	29.767	41.937
10	20	Bremerhaven	106.251	54.216
20	30	Bremerhaven	133.775	64.222
30	40	Bremerhaven	150.794	74.618
40	50	Bremerhaven	36.804	18.797
50	60	Bremerhaven	21.898	11.067
Summe			536.095	283.357

Planstandort Bremerhaven

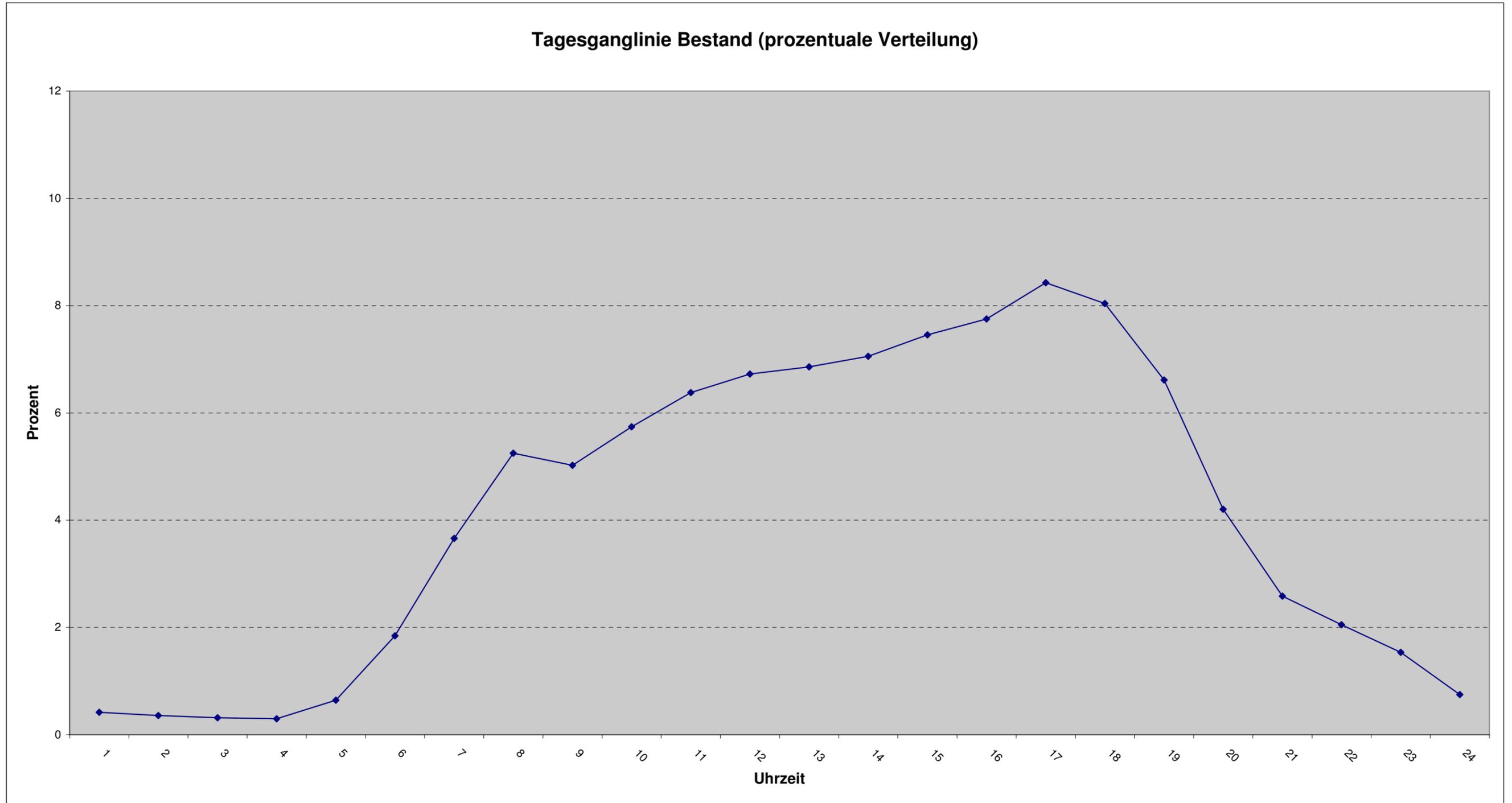
-  10 min Fahrzeit
-  20 min Fahrzeit
-  30 min Fahrzeit
-  40 min Fahrzeit
-  50 min Fahrzeit
-  60 min Fahrzeit



IKEA DATUM:	ÄNDERUNG:	GEZ:
		
BAUFHERR: IGA VERBUNDENGE - LAGER 480 HORNBOGEN 24 48714 HORNBOGEN TEL: 04735 345-100 FAX: 04735 345-712 E-MAIL: BAUFHERR@IGAVERBUNDENGE.DE		
UNTERSCHRIFT:		
OK: IKEA Bremerhaven		
PROJEKT: Standortuntersuchung		
STRASSE:		
PLANBEZEICHNUNG: Einzugsgebiet		
VARIANTE: Zielverkehr IKEA in %		
PLANER: PLANUNGSGRUPPE SKRIBBE-JANSEN GmbH OLDENBURGERSTRASSE 34-40/41 25107 MARIENBURG FAX: 0481-3271001 TEL: 0481-3271000 E-MAIL: BAUFHERR@SKRIBBE-JANSEN.DE		
BEARBEITET/GEZEICHNET: R. Rösing	DATUM ERSTERSTELLUNG: 12.01.2012	MASSSTAB: 1:100.000
DATUM NAME: 09/	09/	ZEICHNUNG NR.: 1.03
L:\Kvg\Ikea\Bremerhaven\1.03		

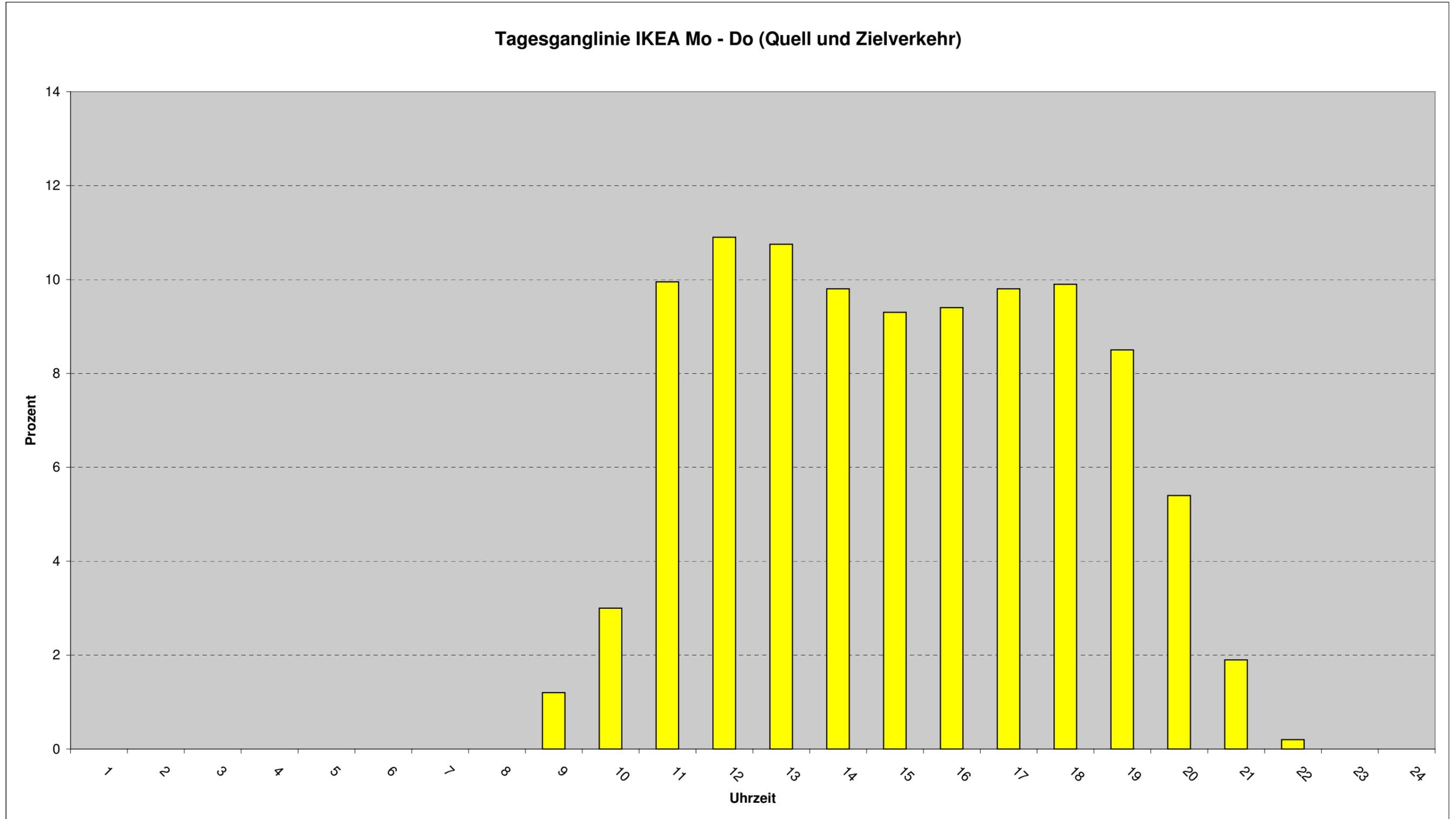
Tagesganglinie Bestandsverkehr B6 Weserstraße 2009

Uhrzeit	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	Summe:
Prozent	0,42	0,36	0,32	0,30	0,65	1,85	3,66	5,25	5,02	5,74	6,38	6,73	6,86	7,05	7,45	7,75	8,43	8,04	6,61	4,20	2,58	2,05	1,54	0,75	100



Tagesganglinie IKEA (Mo - Do)

Uhrzeit	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	Summe:
prozentuale Verteilung Zielverkehre	0	0	0	0	0	0	0	0	1,2	3	9,95	10,9	10,75	9,8	9,3	9,4	9,8	9,9	8,5	5,4	1,9	0,2	0	0	100



Verkehrsverteilung Querschnitt B6 (Mo - Do)

Uhrzeit	0-1	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-0	Summe:
Bestandsverkehre Querschnitt B6																									100
Prozent	0,42	0,36	0,32	0,30	0,65	1,85	3,66	5,25	5,02	5,74	6,38	6,73	6,86	7,05	7,45	7,75	8,43	8,04	6,61	4,20	2,58	2,05	1,54	0,75	100
15.600,00	65,59	55,99	49,59	46,39	100,78	287,94	571,08	819,03	783,84	895,82	995,00	1.049,38	1.070,18	1.100,57	1.162,96	1.209,35	1.314,93	1.254,14	1.031,79	655,87	403,12	319,93	239,95	116,78	15.600,00

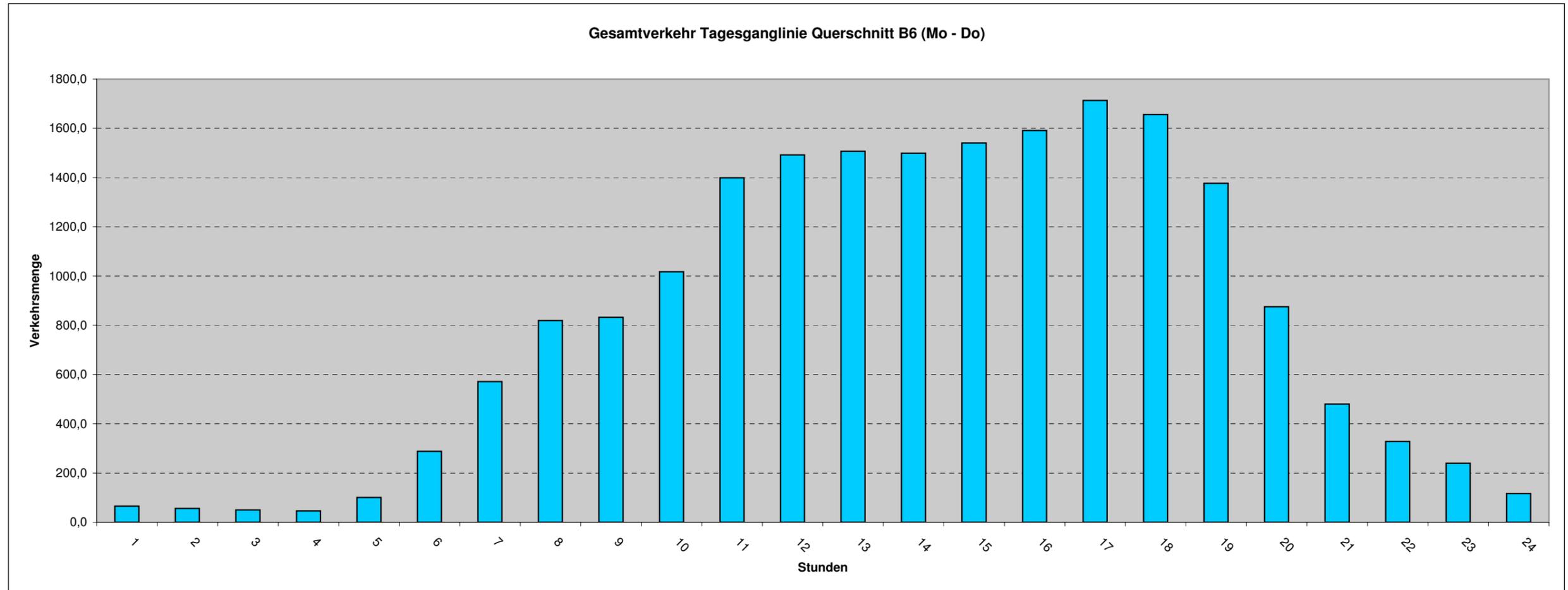
IKEA - Verkehre

Verteilung:	93%	Richtung Süden	Tageswert Zielverkehr Mo - Do:	2.184	Fz/24h
	7%	Richtung Norden	Zielverkehr Querschnitt B6 südlich:	2.031,12	Fz/24h

Prozent	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,20	3,00	9,95	10,90	10,75	9,80	9,30	9,40	9,80	9,90	8,50	5,40	1,90	0,20	0,00	0,00	100,00
Zielverkehre																										
2.031,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24,37	60,93	202,10	221,39	218,35	199,05	188,89	190,93	199,05	201,08	172,65	109,68	38,59	4,06	0,00	0,00	2.031,12
Quellverkehre (=Zielverkehre)																										
2.031,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	24,37	60,93	202,10	221,39	218,35	199,05	188,89	190,93	199,05	201,08	172,65	109,68	38,59	4,06	0,00	0,00	2.031,12

Gesamte Verkehrsverteilung

19.662,24	65,59	55,99	49,59	46,39	100,78	287,94	571,08	819,03	832,59	1.017,68	1.399,19	1.492,17	1.506,87	1.498,67	1.540,75	1.591,20	1.713,03	1.656,30	1.377,08	875,23	480,30	328,06	239,95	116,78	19.662,24
-----------	-------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	--------	--------	--------	--------	--------	-----------



Spitzenstundenanteil:		
Gesamtverkehr [Kfz/24h]	Spitzenstundenverkehr [Kfz/Sph]	Prozent
19.662	1.713	8,71%

Knotenpunkt B6 / IKEA, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 1.1 dargestellt.

Ermittelte Spitzenstundenbelastung aus Zählung 2009:

Spitzenstundenbelastung: 9,00%

Ermittelte Verteilung Quell-/Zielverkehre aus Zählung 2012:

Quellverkehrsanteil: 64,60%
Zielverkehrsanteil: 35,40%

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Spitzenstunde Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

7,00% aus/in Richtung B6 Nord

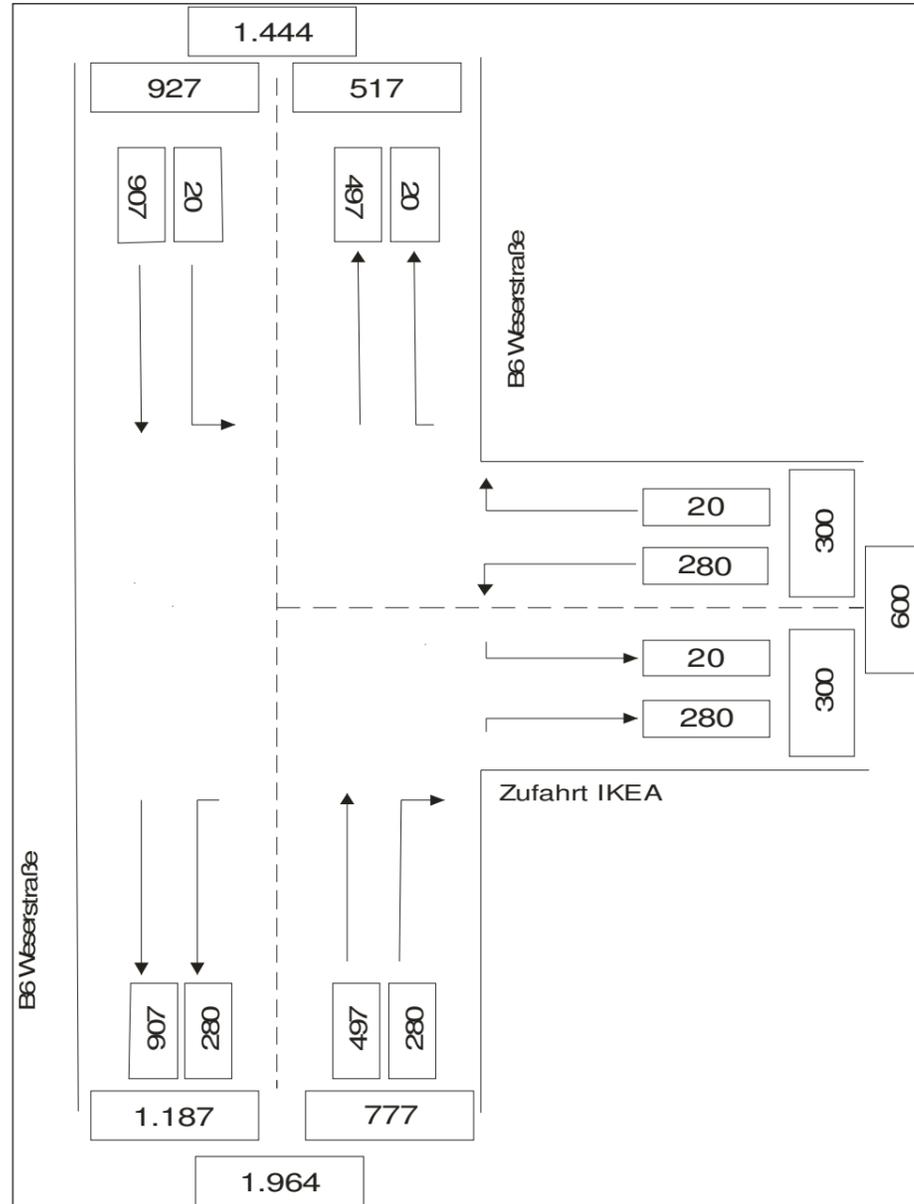
93,00% aus/in Richtung B6 Süd

Querschnitt B6 Nord		
- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
907	0	907

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
497	0	497

- in Richtung IKEA		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	20	20

- aus Richtung IKEA		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	20	20



Querschnitt Zufahrt IKEA		
- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	20	20

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	280	280

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	20	20

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	280	280

Querschnitt B6 Süd		
- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
907	0	907

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
497	0	497

- aus Richtung IKEA		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	280	280

- in Richtung IKEA		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
0	280	280

1187

777

1964

Knotenpunkt B6 / Bohmsiel, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 2.1 dargestellt.

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Spitzenstunde Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

7,00% aus/in Richtung B6 Nord

Querschnitt B6 Nord		
- in Richtung Bohmsiel		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
160	0	160

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
676	20	696

- aus Richtung Bohmsiel		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
134	0	134

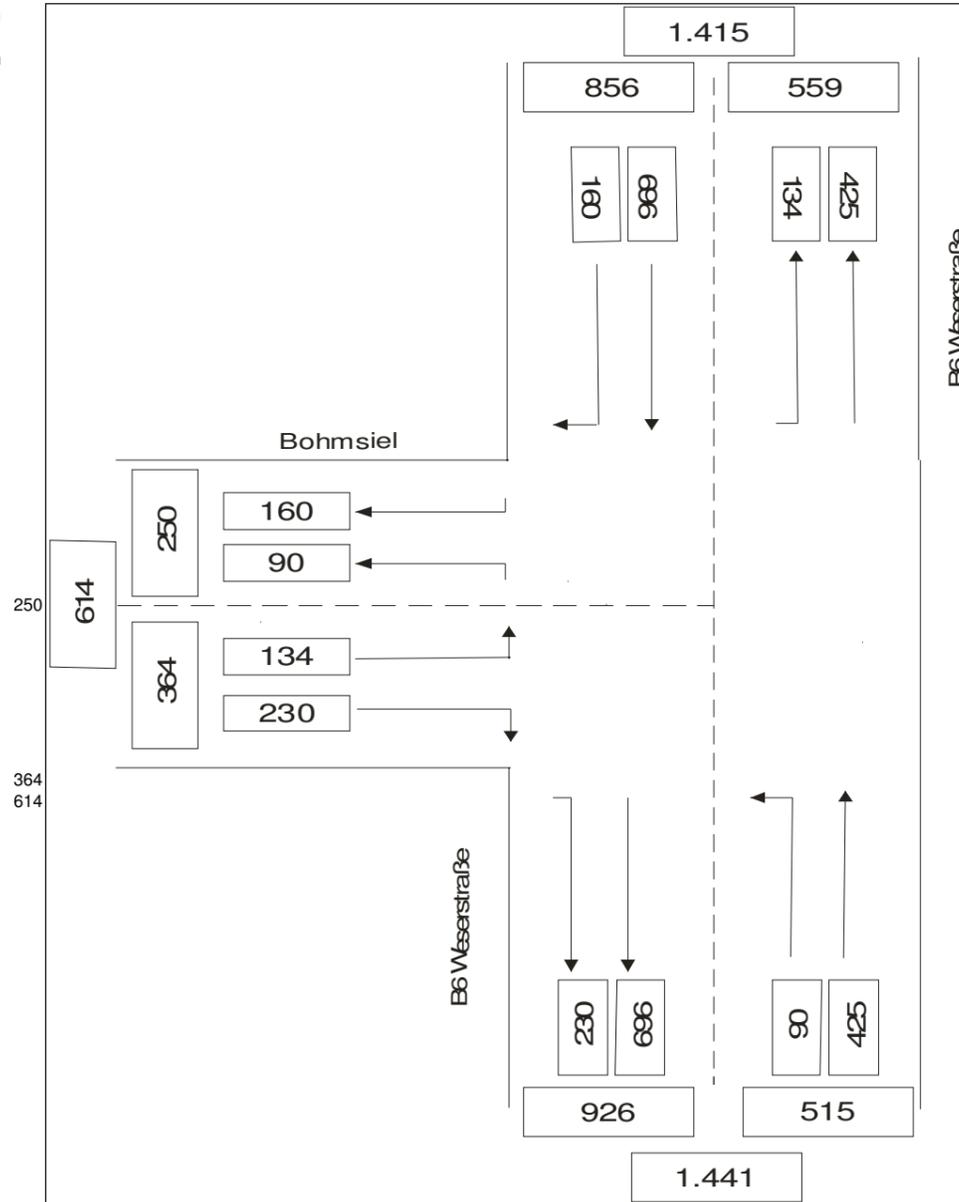
- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
405	20	425

Querschnitt Bohmsiel		
- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
160	0	160

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
90	0	90

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
134	0	134

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
230	0	230



Querschnitt B6 Süd		
- aus Richtung Bohmsiel		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
230	0	230

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
676	20	696

- in Richtung Bohmsiel		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
90	0	90

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
405	20	425

1415

515

1441

Knotenpunkt Seeborg / B6 / B71, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/24h) verteilen sich wie in Anlage 3.6 dargestellt.

Ermittelte Spitzenstundenbelastung aus Zählung 2009:

Spitzenstundenbelastung: 9,00%

Ermittelte Verteilung Quell-/Zielverkehre aus Zählung 2012:

Quellverkehrsanteil: 64,60%
Zielverkehrsanteil: 35,40%

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Spitzenstunde Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

56,50% aus/in Richtung B71

36,50% aus/in Richtung B6 Süd

Querschnitt B6 Nord		
- in Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
100	0	100

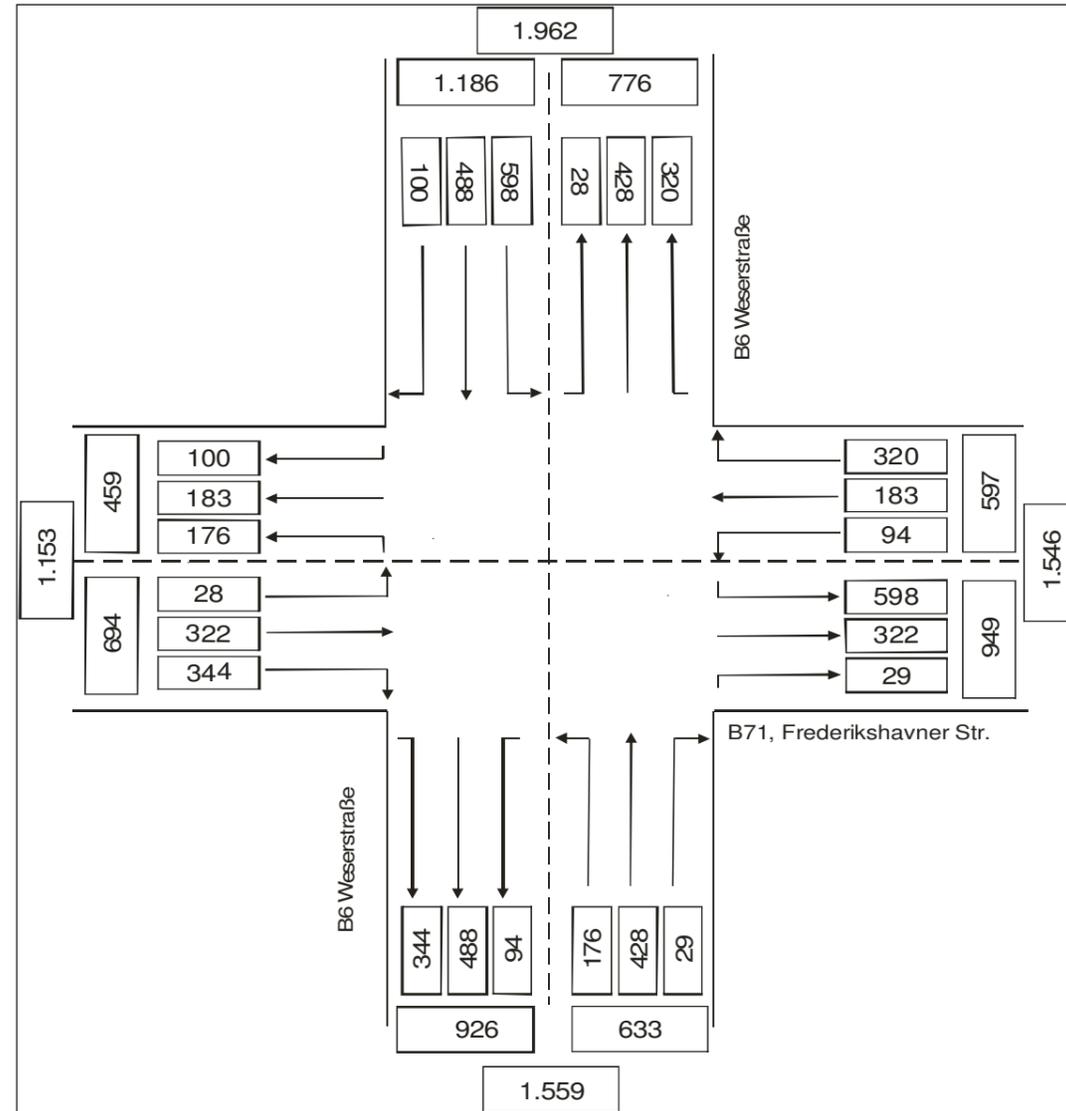
- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
379	110	488

- in Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
428	170	598

- aus Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
28	0	28

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
318	110	428

- aus Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
150	170	320



Querschnitt Seeborg		
- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
100	0	100

- aus Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
183	0	183

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
176	0	176

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
28	0	28

- in Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
322	0	322

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
344	0	344

459

694

1153

Querschnitt B71		
- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
150	170	320

- in Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
183	0	183

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
94	0	94

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
428	170	598

- aus Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
322	0	322

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
29	0	29

596

949

1545

Querschnitt B6 Süd		
- aus Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
344	0	344

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
379	110	488

- aus Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
94	0	94

- in Richtung Seeborg		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
176	0	176

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
318	110	428

- in Richtung B71		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
29	0	29

926

633

1559

Knotenpunkt B71 / Autobahnanschlussstelle 9.1, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 4.1 dargestellt.

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Sph Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

42,50% aus Richtung BAB A27 AS 9.1, in Richtung B71 West
aus Richtung B71 West in Richtung B71 Ost

14,00% aus/in Richtung B71 Ost

Querschnitt Zufahrt Autohof (Lindenallee)		
- in Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
14	0	14

- in Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
34	0	34

- in Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

- aus Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
21	0	21

- aus Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

- aus Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

Querschnitt B71		
- aus Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
14	0	14

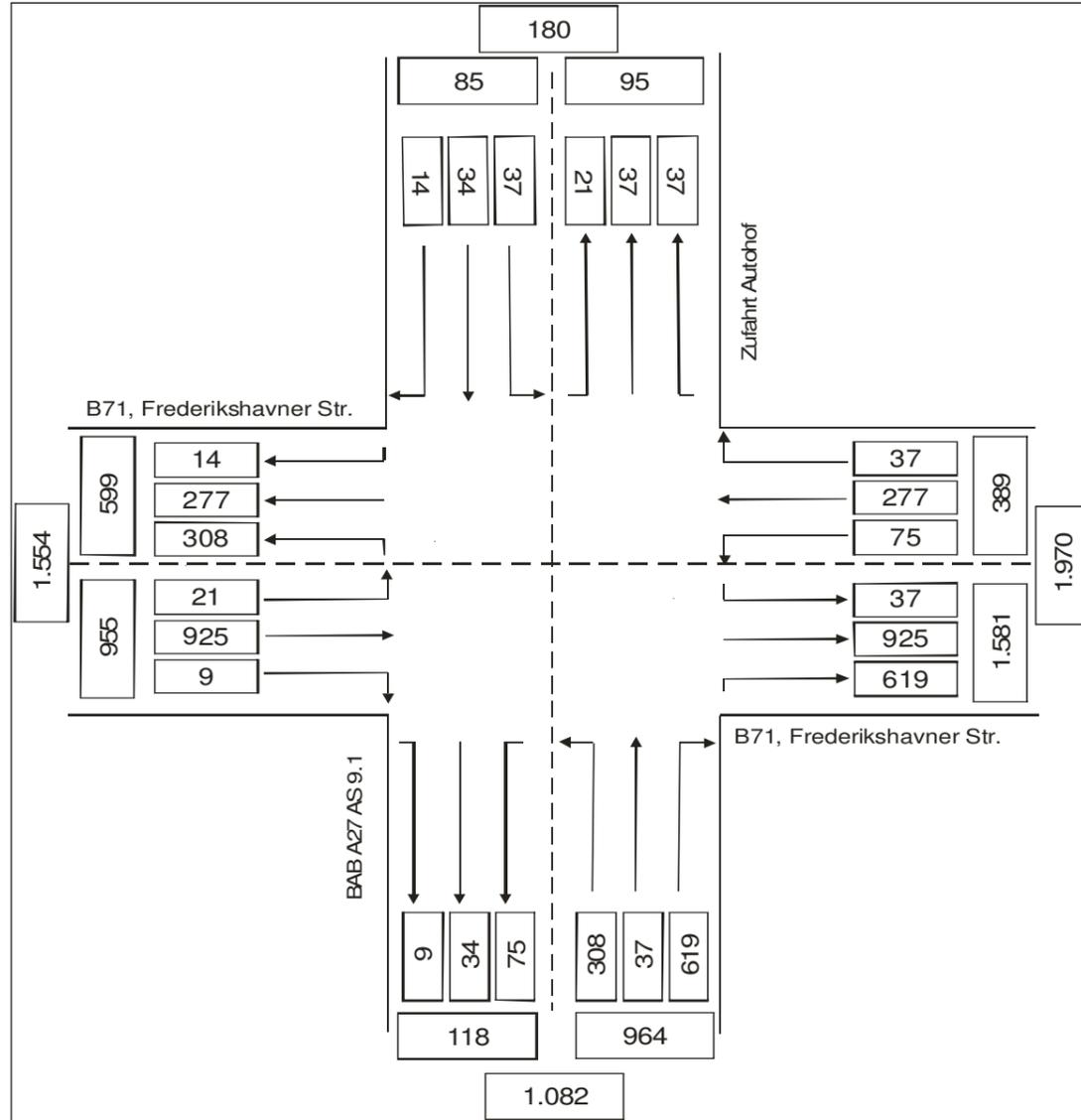
- aus Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
235	42	277

- aus Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
180	128	308

- in Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
21	0	21

- in Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
755	170	925

- in Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
9	0	9



Querschnitt BAB A27 AS 9.1		
- aus Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
9	0	9

- aus Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
34	0	34

- aus Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
75	0	75

- in Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
180	128	308

- in Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

- in Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
619	0	619

Querschnitt B71		
- in Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

- in Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
235	42	277

- in Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
75	0	75

- aus Richtung Autohof (Lindenallee)		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
37	0	37

- aus Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
755	170	925

- aus Richtung BAB A27 AS 9.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
619	0	619

599

955
1553

389

1581
1970

118

964

1082

Knotenpunkt B71 / Autobahnanschlussstelle 9.2, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 5.1 dargestellt.

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Sph Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

42,50% aus Richtung B71 West in Richtung BAB A27 AS 9.2

14,00% aus/in Richtung B71 Ost

Querschnitt BAB A27 AS 9.2		
- in Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
58	0	58

- aus Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
321	128	449

- in Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
97	0	97

- aus Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
298	0	298

Querschnitt B71 West		
- aus Richtung BAB A27 AS 9.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
58	0	58

- aus Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
293	42	335

- in Richtung BAB A27 AS 9.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
321	128	449

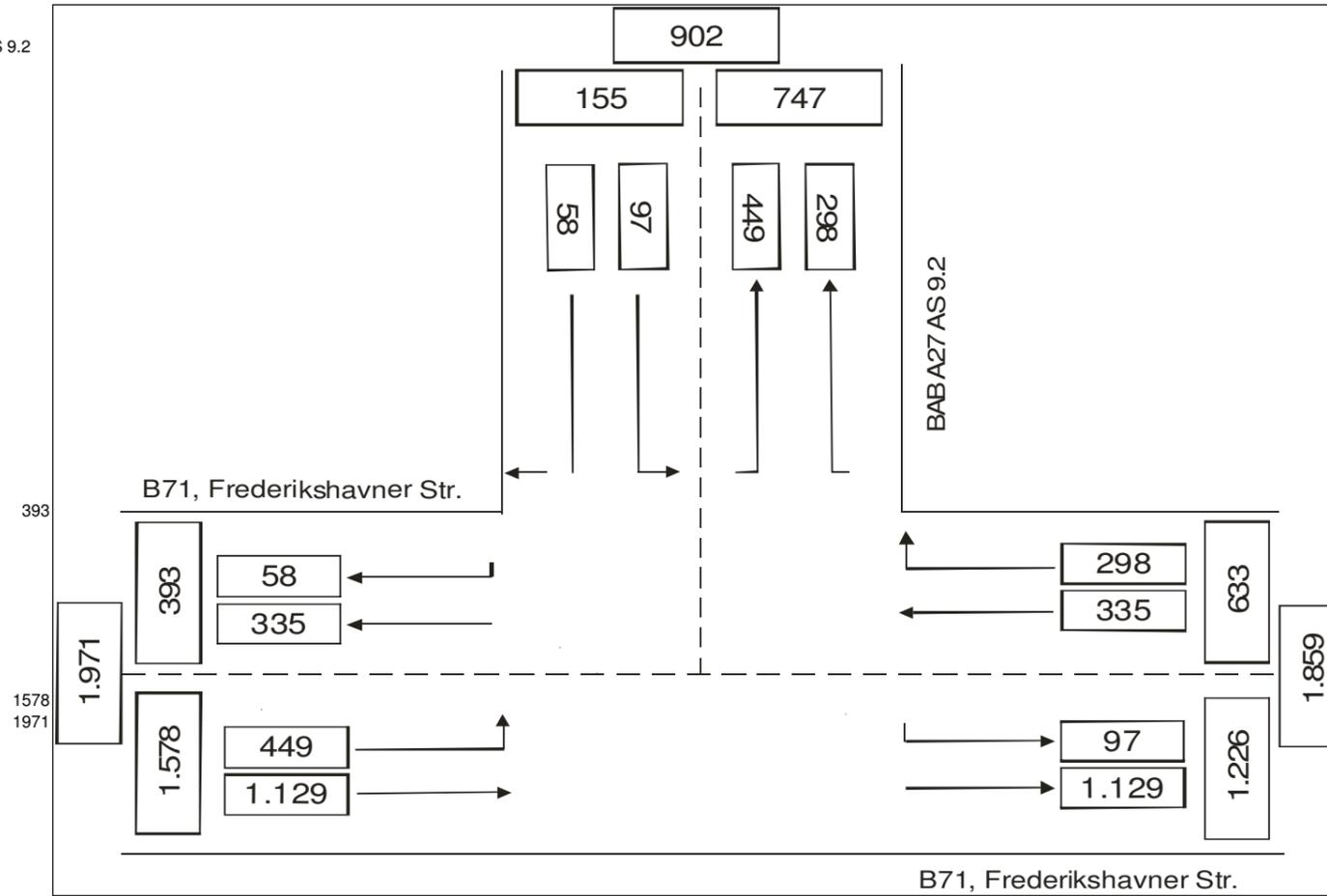
- in Richtung B71 Ost		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
1087	42	1129

Querschnitt B71 Ost		
- in Richtung BAB A27 AS 9.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
298	0	298

- in Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
293	42	335

- aus Richtung BAB A27 AS 9.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
97	0	97

- aus Richtung B71 West		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
1087	42	1129



Knotenpunkt B6 / Autobahnanschlussstelle 10.1, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 6.1 dargestellt.

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Sph Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

34,00% aus Richtung B6 Süd in Richtung B6 Nord
aus Richtung B6Nord in Richtung BAB A27 AS 10.1

2,50% aus/in Richtung B6 Süd

Querschnitt B6 Nord		
- in Richtung BAB A27 AS 10.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
424	102	526

- aus Richtung BAB A27 AS 10.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
9	0	9

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
379	8	387

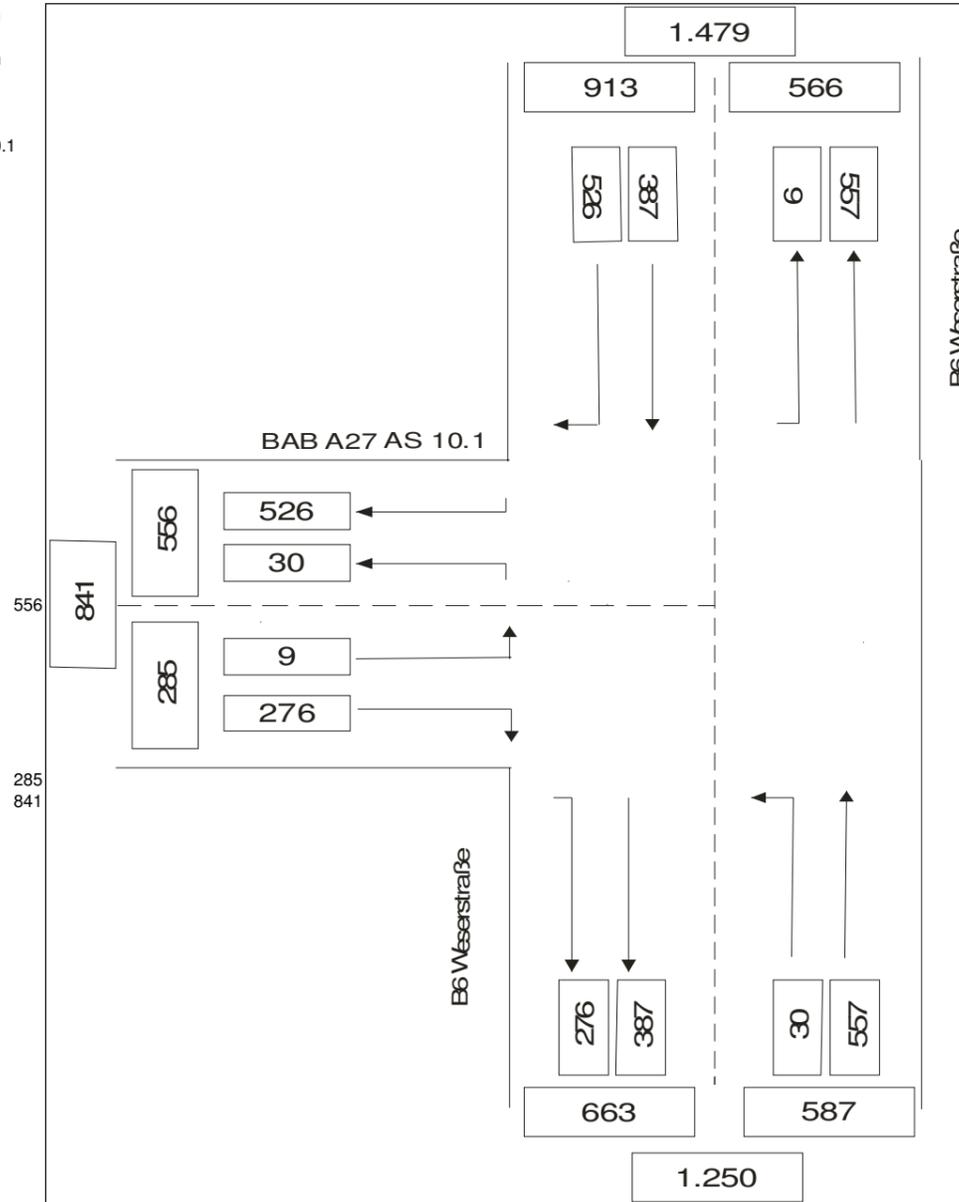
- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
447	110	557

Querschnitt BAB A27 AS 10.1		
- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
424	102	526

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
30	0	30

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
9	0	9

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
276	0	276



Querschnitt B6 Süd		
- aus Richtung BAB A27 AS 10.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
276	0	276

- in Richtung BAB A27 AS 10.1		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
30	0	30

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
379	8	387

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
447	110	557

663

587

1249

Knotenpunkt B6 / Autobahnanschlussstelle 10.2, Prognoseverkehrsstärke [Kfz / 24h]

Verteilung der Bestandsverkehre:

Die Bestandsverkehre (Kfz/Sph) verteilen sich wie in Anlage 7.1 dargestellt.

Prognoseverkehre IKEA:

Sph Zielverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Annahme: Zur Sph Zielverkehr gleich Quellverkehr

Sph Quellverkehr IKEA: 300 Fz/Sph

Gesamtverkehr IKEA: 600 Fz/Sph

Verteilung nach Angaben IKEA:

34,00% aus Richtung BAB A27 AS 10.2, in Richtung B6 Nord

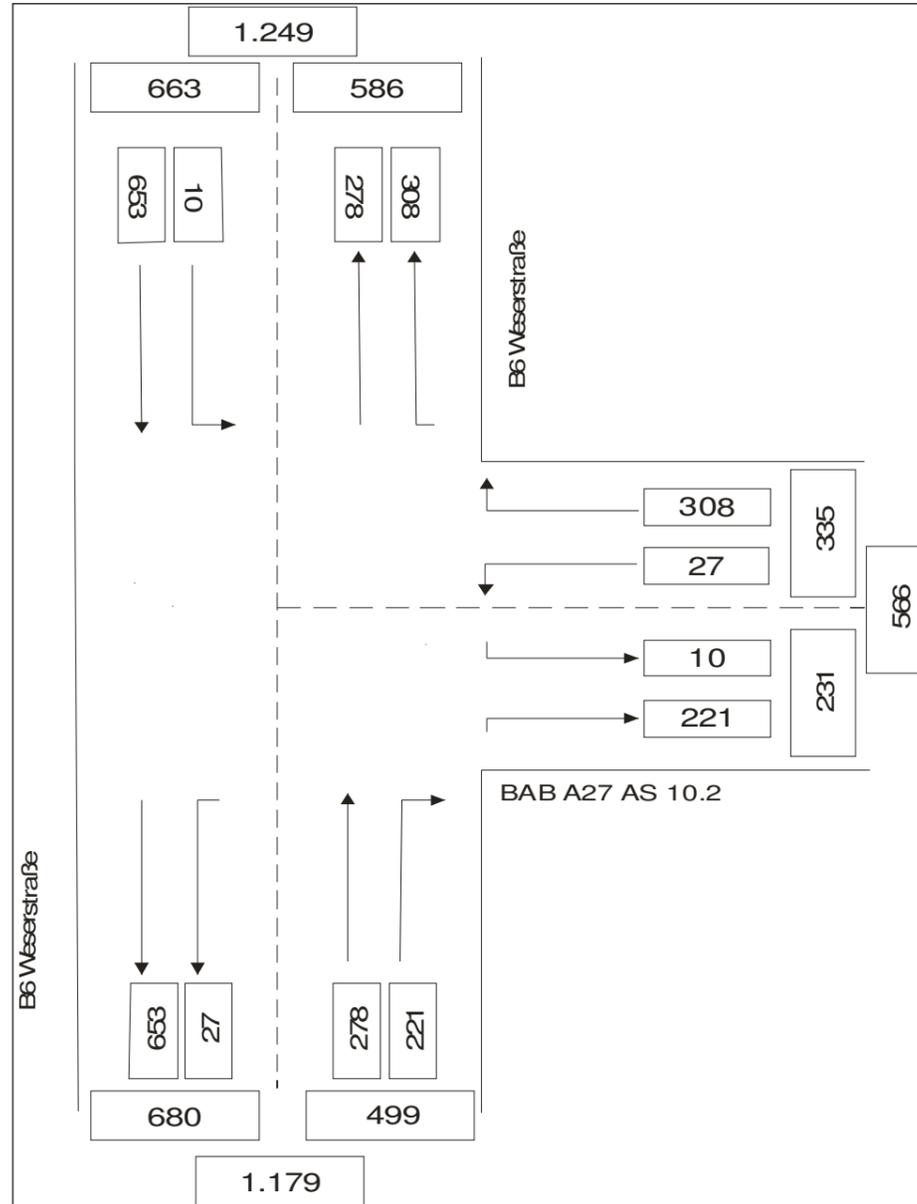
2,50% aus/in Richtung B6 Süd

Querschnitt B6 Nord		
- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
645	8	653

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
270	8	278

- in Richtung BAB A27 AS 10.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
10	0	10

- aus Richtung BAB A27 AS 10.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
206	102	308



1248

Querschnitt BAB A27 AS 10.2		
- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
206	102	308

- in Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
27	0	27

- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
10	0	10

- aus Richtung B6 Süd		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
221	0	221

335

231

566

Querschnitt B6 Süd		
- aus Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
645	8	653

- in Richtung B6 Nord		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
270	8	278

- aus Richtung BAB A27 AS 10.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
27	0	27

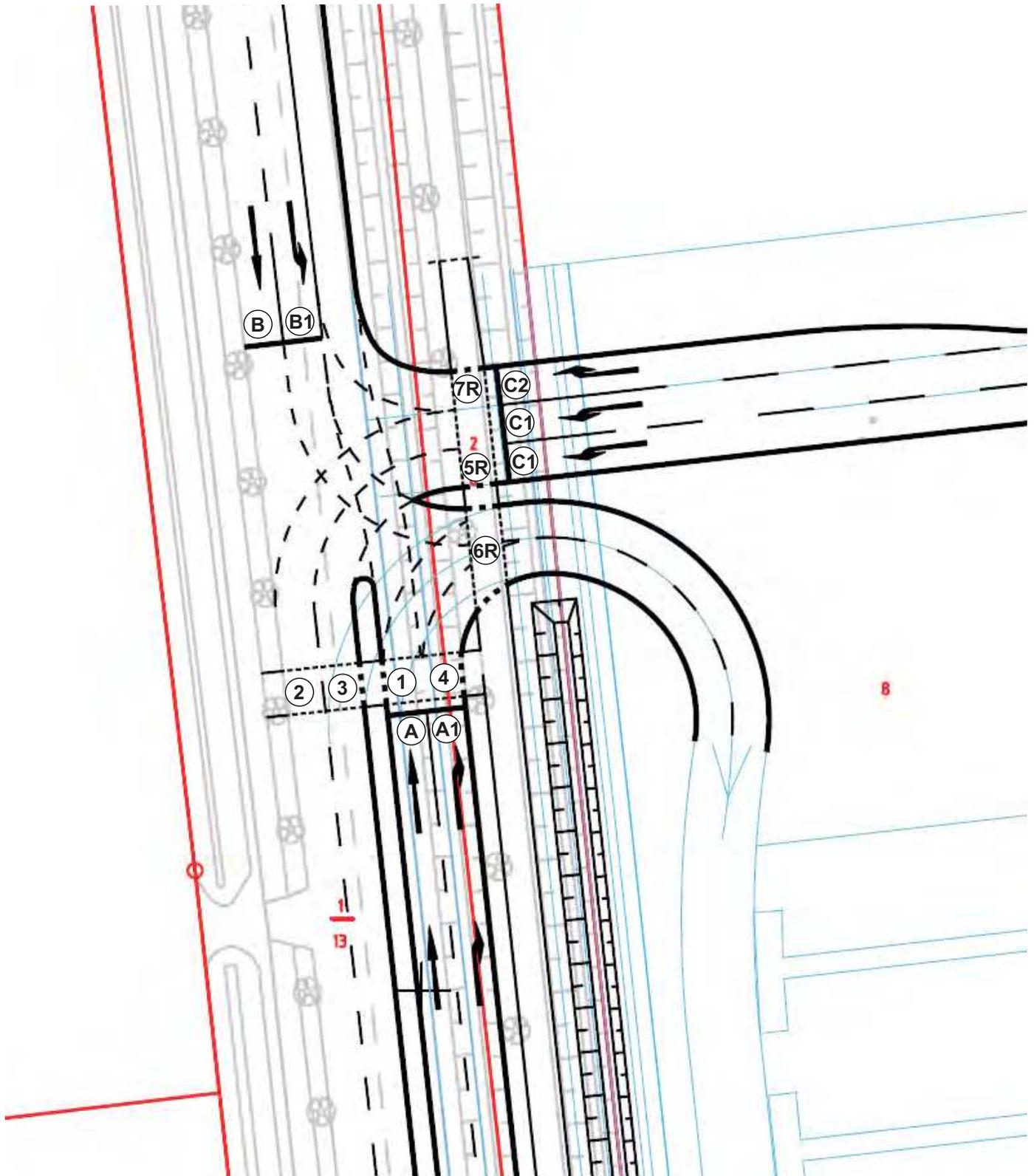
- in Richtung BAB A27 AS 10.2		
Bestandsverkehre	IKEA - Verkehre	Gesamt
221	0	221

680

499

1178

Signallageskizze - Planung -



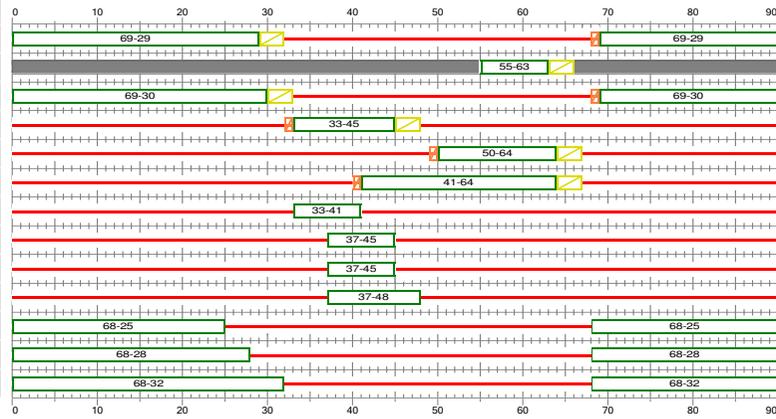


Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA neu Weserstraße / IKEA																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Bestandsgeometrie mit derzeitigem Steuerprogramm																		
tU =		90	[s]	T =	60	[min]														
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A/A1 re	58	0,6444	32	280	7,0	1936	1,86	31,2	1248	22%	0,00	2,9	41,6	95	5,2	35	6,7	A	
2	A ge	50	0,5556	40	497	12,4	1936	1,86	26,9	1076	46%	0,00	7,4	59,8	95	9,5	60	12,0	A	
3	B ge	51	0,5667	39	907	22,7	1936	1,86	27,4	1097	83%	1,72	20,0	88,2	95	17,3	105	21,5	B	
4	B1 li	12	0,1333	78	20	0,5	1936	1,86	6,5	258	8%	0,00	0,4	87,6	95	1,5	10	34,2	B	
5	C1 li,li	14	0,1556	76	140	3,5	1936	1,86	7,5	301	46%	0,00	3,2	91,0	95	5,9	40	34,6	B	
6	C2 re	23	0,2556	67	20	0,5	1936	1,86	12,4	495	4%	0,00	0,4	75,2	95	1,4	10	25,2	B	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:					q _K =	1864 [Fz/h]	C _K =	4475 [Fz/h]	W _{Ges} =	9,27 [h]										
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,5953 [-]	w =	17,9 [s]	QSV =	A										

Signalprogramm: SPL 1 (90 s)

Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 1	90	1	1	SG	0		ZM1			0	EP1	

Nr	Signalgruppe
1	A
2	A1
3	B
4	B1
5	C1
6	C2
9	1
10	2
11	3
12	4
13	5R
14	6R
15	7R



TFA1	TFE1	TFD1	RES
69	29	50	40
55	63	8	3
69	30	51	41
33	45	12	7
50	64	14	9
41	64	23	18
33	41	8	1
37	45	8	1
37	45	8	1
37	48	11	4
68	25	47	40
68	28	50	45
68	32	54	49

▬ = RotGelb
 ▬ = Grün
 ▬ = Rot
 ▬ = Gelb
 ▬ = Dunkel

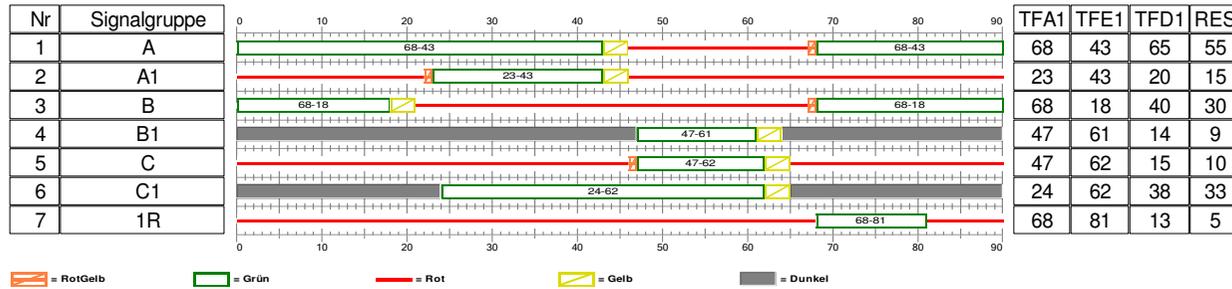
Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-05
LSA Weserstraße/IKEA	IKEA.sip	N. Krmek
	P:1	Anlage 6.1
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 3



Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA 355 Weserstraße / Bohmsiel																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Bestandsgeometrie (Grünzeiten umverteilt)																		
tU =		90	[s]	T =	60	[min]														
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge	65	0,7222	25	425	10,6	1936	1,86	35,0	1398	30%	0,00	3,8	35,6	95	5,9	40	4,4	A	
2	A1 li	20	0,2222	70	90	2,3	1936	1,86	10,8	430	21%	0,00	1,8	81,6	95	4,0	25	28,5	B	
3	C/C1 re	38	0,4222	52	230	5,8	1936	1,86	20,4	818	28%	0,00	3,8	65,6	95	6,4	40	17,0	A	
4	C li	15	0,1667	75	134	3,4	1936	1,86	8,1	323	42%	0,00	3,0	89,5	95	5,6	35	33,6	B	
5	B/B1 re	54	0,6000	36	160	4,0	1936	1,86	29,0	1162	14%	0,00	1,7	43,6	95	3,7	25	7,8	A	
6	B ge	40	0,4444	50	696	17,4	1936	1,86	21,5	861	81%	1,69	16,0	92,2	95	17,1	105	28,7	B	
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:		q _K = 1735 [Fz/h]			C _K = 4991 [Fz/h]			W _{Ges} = 9,48 [h]												
Gewichtete Mittelwerte:		g = 0,4918 [-]			w = 19,7 [s]			QSV = A												

Signalprogramm: SPL 1 Bestand (mit Grünzeitanpassungen) (90 s)

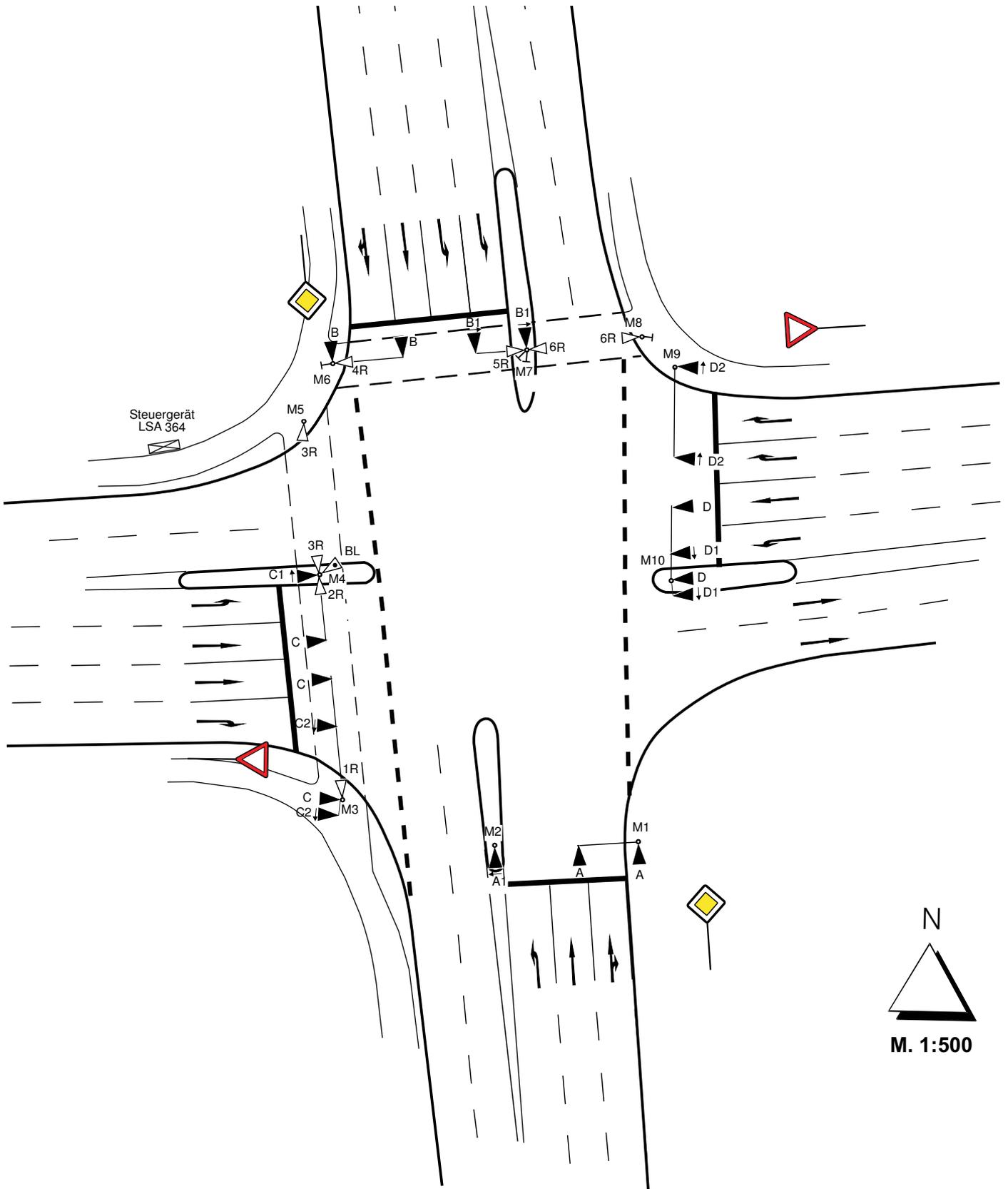
Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 1 Bestand (mit Grünzeitanpassungen)	90	1	1	SG	0					0	EP1	



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-05
LSA 355 Weserstraße/Bohmsiel	355.sip	N. Krmek
	P:\	Anlage 6.2
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 3



Signallageskizze - gemäß Planung -





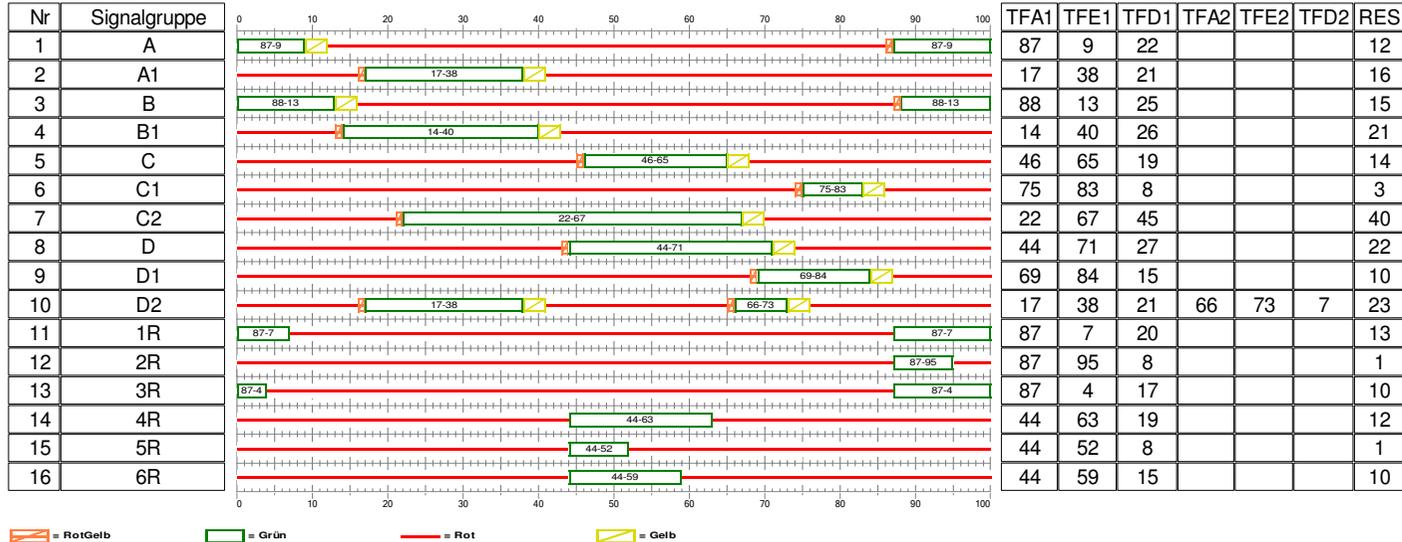
Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA 364 Weserstraße / Seeborg																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Vorliegende Planung zum Knotenausbau (Linksabbieger über Sg. B1 sowie Rechtsabbieger über Sg. D2 jeweils zweispurig)																		
tU =		100 [s]	T =		60 [min]															
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge/re,ge	22	0,2200	78	228,5	6,3	1936	1,86	11,8	426	54%	0,00	5,6	88,4	95	8,7	55	34,5	B	
2	A1 li	21	0,2100	79	176	4,9	1936	1,86	11,3	407	43%	0,00	4,2	86,9	95	7,2	45	34,3	B	
3	B ge/re,ge	25	0,2500	75	294	8,2	1936	1,86	13,4	484	61%	0,00	7,2	88,4	95	10,3	65	33,2	B	
4	B1 li,li	24	0,2400	76	299	8,3	1936	1,86	12,9	465	64%	0,00	7,5	89,9	95	10,6	65	34,2	B	
5	C2 re	45	0,4500	55	344	9,6	1936	1,86	24,2	871	39%	0,00	6,4	66,9	95	9,1	60	18,4	A	
6	C ge,ge	19	0,1900	81	161	4,5	1936	1,86	10,2	368	44%	0,00	4,0	88,3	95	6,8	45	35,8	C	
7	C1 li	8	0,0800	92	28	0,8	1936	1,86	4,3	155	18%	0,00	0,7	93,3	95	2,1	15	42,9	C	
8	D2 re/re	28	0,2800	72	160	4,4	1936	1,86	15,1	542	30%	0,00	3,5	78,5	95	6,2	40	28,3	B	
9	D ge	27	0,2700	73	183	5,1	1936	1,86	14,5	523	35%	0,00	4,1	80,6	95	7,0	45	29,4	B	
10	D1 li	15	0,1500	85	94	2,6	1936	1,86	8,1	290	32%	0,00	2,3	89,3	95	4,7	30	38,0	C	
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:					q _K =	1967,5 [Fz/h]	C _K =	4531 [Fz/h]	W _{Ges} =	16,85 [h]										
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,4690 [-]	w =	30,8 [s]	QSV =	B										



Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA 364 Weserstraße / Seeborg																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Vorliegende Planung zum Knotenausbau (Linksabbieger über Sg. B1 sowie Rechtsabbieger über Sg. D2 jeweils zweispurig)																		
tU = 90 [s]		T = 60 [min]																		
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge/re,ge	22	0,2444	68	228,5	5,7	1936	1,86	11,8	473	48%	0,00	4,9	85,7	95	7,8	50	29,1	B	
2	A1 li	16	0,1778	74	176	4,4	1936	1,86	8,6	344	51%	0,00	4,0	90,4	95	6,8	45	33,5	B	
3	B ge/re,ge	25	0,2778	65	294	7,4	1936	1,86	13,4	538	55%	0,00	6,3	85,2	95	9,2	60	27,7	B	
4	B1 li,li	21	0,2333	69	299	7,5	1936	1,86	11,3	452	66%	0,15	6,8	91,0	95	10,0	65	32,5	B	
5	C2 re	36	0,4000	54	344	8,6	1936	1,86	19,4	775	44%	0,00	6,3	73,0	95	9,0	55	19,7	A	
6	C ge,ge	15	0,1667	75	161	4,0	1936	1,86	8,1	323	50%	0,00	3,7	90,9	95	6,5	40	34,1	B	
7	C1 li	7	0,0778	83	28	0,7	1936	1,86	3,8	151	19%	0,00	0,7	93,6	95	2,0	15	38,8	C	
8	D2 re/re	16	0,1778	74	160	4,0	1936	1,86	8,6	344	46%	0,00	3,6	89,6	95	6,4	40	33,2	B	
9	D ge	23	0,2556	67	183	4,6	1936	1,86	12,4	495	37%	0,00	3,8	82,2	95	6,5	40	27,5	B	
10	D1 li	14	0,1556	76	94	2,4	1936	1,86	7,5	301	31%	0,00	2,1	88,8	95	4,4	30	33,7	B	
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:					q _K = 1967,5 [Fz/h]	C _K = 4195 [Fz/h]			W _{Ges} = 15,91 [h]											
Gewichtete Mittelwerte:					g = 0,4923 [-]	w = 29,1 [s]			QSV = B											

Signalprogramm: SPL 1 zusätzliche Abbiegefahrstreifen, neue Sg. C2 (100 s)

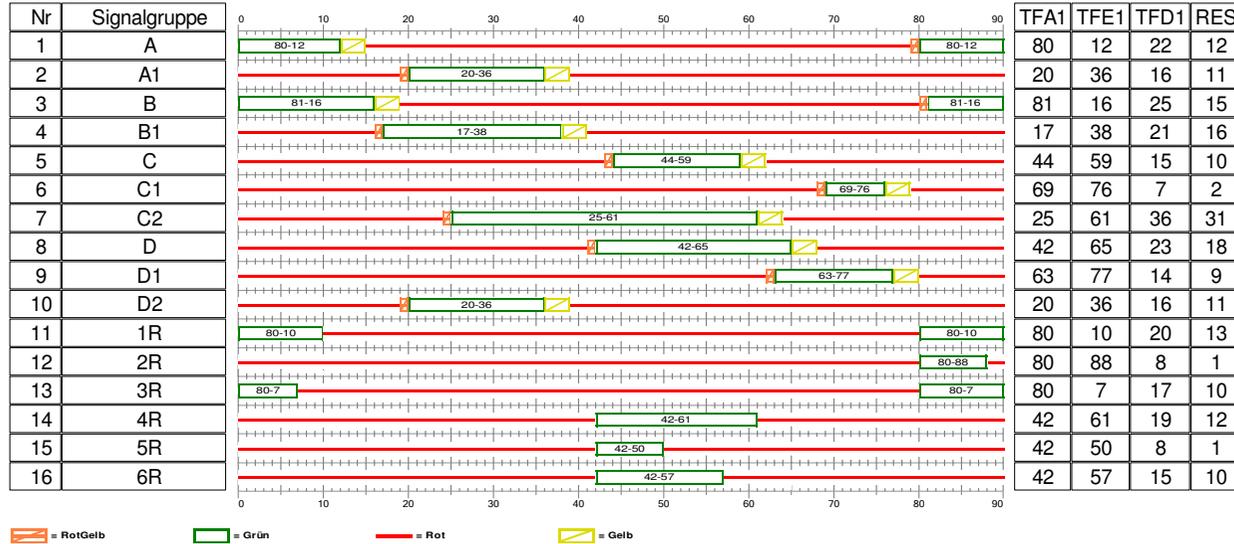
Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 1 zusätzliche Abbiegefahrstreifen, neue Sg. C2	100	1	1	SG	0		ZM1			0	EP1	



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-01-31
LSA 364 Weserstraße/Seeborg	364plan.sip	N. Krmek
	P:\	Anlage 6.3
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 4

Signalprogramm: SPL 2 zusätzliche Abbiegefahrstreifen, neue Sg. C2 (90 s)

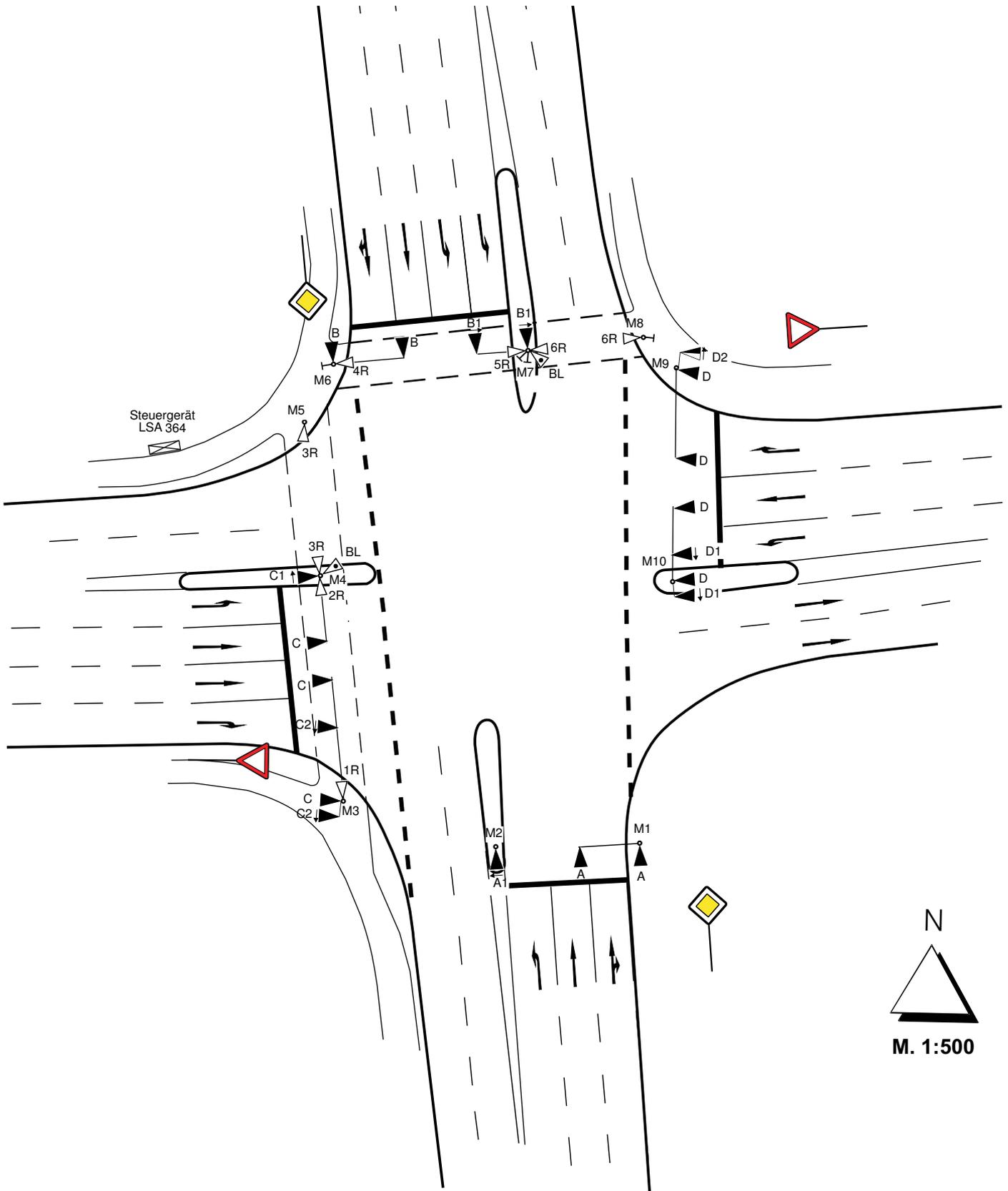
Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 2 zusätzliche Abbiegefahrstreifen, neue Sg. C2	90	2	2	SG	0		ZM1			0	EP1	



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-05
LSA 364 Weserstraße/Seeborg	364plan.sip	N. Krmek
	P:\	Anlage 6.3
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 5



Signallageskizze - angepasste Planung -

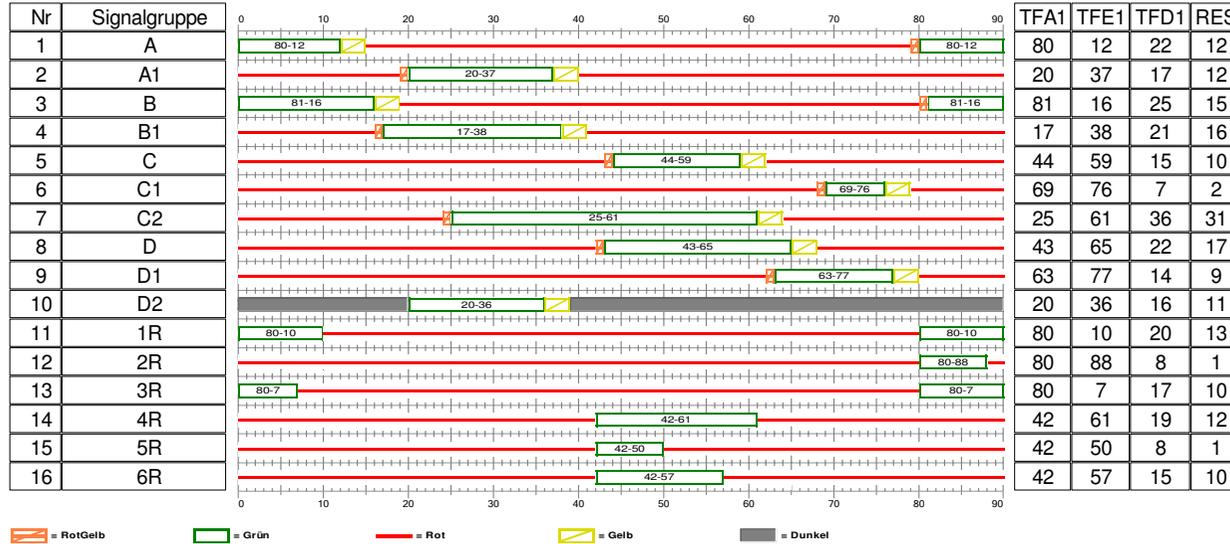




Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA 364 Weserstraße / Seeborg																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Geänderte Planung zum Knotenausbau (Linksabbieger über Sg. B1 zweispurig, Rechtsabbieger über Sg. D2 einspurig)																		
tU =		90 [s]	T =		60 [min]															
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge/re,ge	22	0,2444	68	228,5	5,7	1936	1,86	11,8	473	48%	0,00	4,9	85,7	95	7,8	50	29,1	B	
2	A1 li	17	0,1889	73	176	4,4	1936	1,86	9,1	366	48%	0,00	3,9	89,2	95	6,8	45	32,6	B	
3	B ge/re,ge	25	0,2778	65	294	7,4	1936	1,86	13,4	538	55%	0,00	6,3	85,2	95	9,2	60	27,7	B	
4	B1 li,li	21	0,2333	69	299	7,5	1936	1,86	11,3	452	66%	0,15	6,8	91,0	95	10,0	65	32,5	B	
5	C2 re	36	0,4000	54	344	8,6	1936	1,86	19,4	775	44%	0,00	6,3	73,0	95	9,0	55	19,7	A	
6	C ge,ge	15	0,1667	75	161	4,0	1936	1,86	8,1	323	50%	0,00	3,7	90,9	95	6,5	40	34,1	B	
7	C1 li	7	0,0778	83	28	0,7	1936	1,86	3,8	151	19%	0,00	0,7	93,6	95	2,0	15	38,8	C	
8	D/D2 re	38	0,4222	52	320	8,0	1936	1,86	20,4	818	39%	0,00	5,5	69,2	95	8,3	55	18,0	A	
9	D ge	22	0,2444	68	183	4,6	1936	1,86	11,8	473	39%	0,00	3,8	83,4	95	6,6	45	28,4	B	
10	D1 li	14	0,1556	76	94	2,4	1936	1,86	7,5	301	31%	0,00	2,1	88,8	95	4,4	30	33,7	B	
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:					q _K =	2127,5 [Fz/h]	C _K =	4669 [Fz/h]	W _{Ges} =	16,03 [h]										
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,4781 [-]	w =	27,1 [s]	QSV =	B										

Signalprogramm: SPL 2 ; D2 als Zusatzsignal zu Sg. D (90 s)

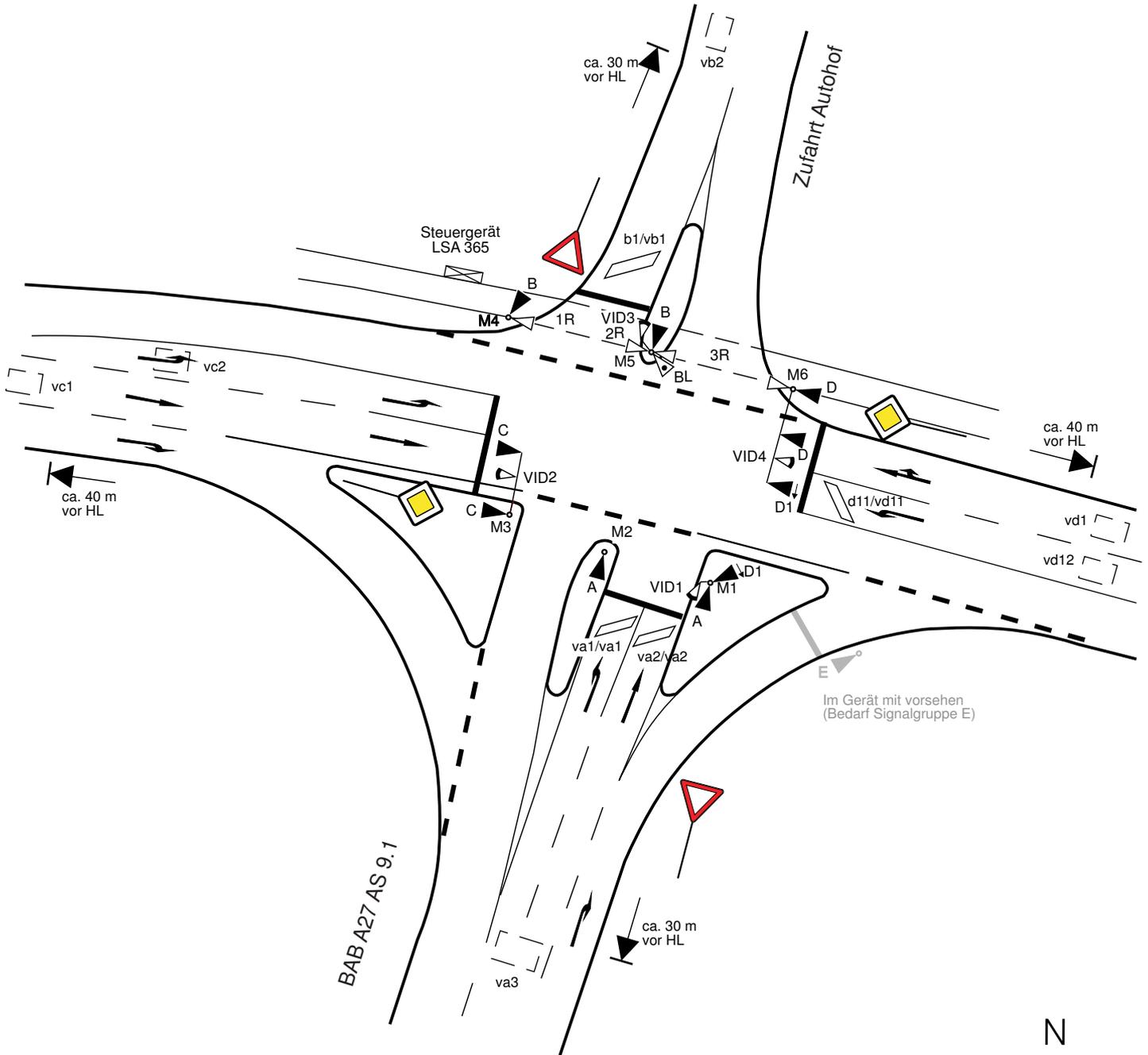
Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 2 , D2 als Zusatzsignal zu Sg. D	90	3	2	SG	0		ZM1			0	EP1	



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-12
LSA 364 Weserstraße/Seeborg	364PLAN_NEU.SIP	N. Krmek
	P:1	Anlage 6.3
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 8



Signallageskizze - Bestand -



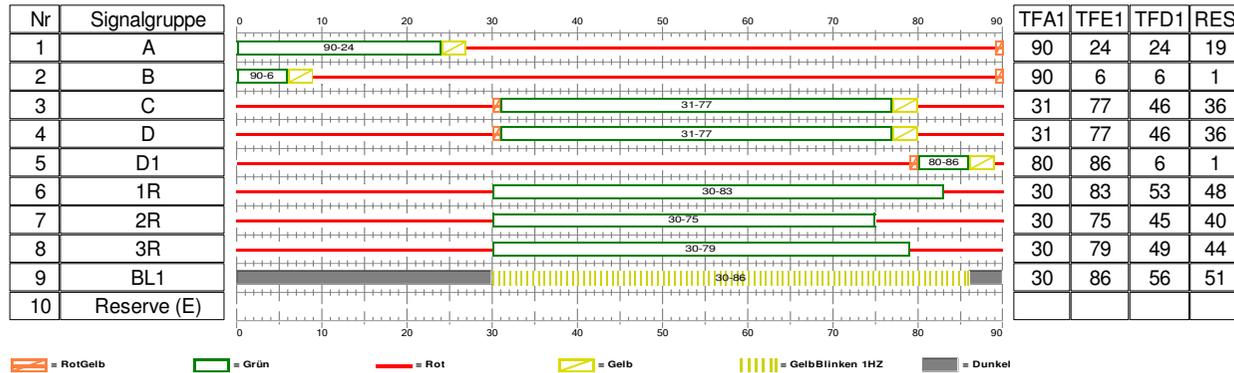
M. 1:500



Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA 365 B71 / AS Wulsdorf (9.1)																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Bestandsgeometrie																		
tU =		90	[s]	T =	60	[min]														
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge	24	0,2667	66	37	0,9	1936	1,86	12,9	516	7%	0,00	0,7	74,8	95	2,1	15	24,7	B	
2	A li	18,13	0,2014	71,87	308	7,7	1936	1,86	9,8	390	79%	1,79	7,7	99,4	95	12,7	80	50,7	D	
3	(E re)*	31	0,3444	59	619	15,5	1936	1,86	16,7	667	93%	5,18	15,5	100,0	95	22,0	135	56,4	D	
4	C ge	46	0,5111	44	925	23,1	1936	1,86	24,7	990	93%	6,39	23,1	100,0	95	24,8	150	43,8	C	
5	C li	14,65	0,1628	75,35	21	0,5	1936	1,86	7,9	315	7%	0,00	0,4	84,6	95	1,6	10	31,9	B	
6	B re/ge/li	6	0,0667	84	85	2,1	1936	1,86	3,2	129	66%	0,12	2,1	97,9	95	4,6	30	44,4	C	
7	D re/ge	46	0,5111	44	314	7,9	1936	1,86	24,7	990	32%	0,00	4,6	58,4	95	7,2	45	12,8	A	
8	D1 li	6	0,0667	84	75	1,9	1936	1,86	3,2	129	58%	0,00	1,8	97,1	95	4,0	25	40,8	C	
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
		Für die Linksabbieger über Sg. A und C gilt infolge des bevorrechtigten Gegenverkehrs eine verringerte Freigabedauer. *- Für den Rechtsabbieger aus der Autobahnzufahrt (geplante Sg. E) wurde eine theretisch mindestens erforderliche Freigabedauer für das Erreichen der Qualitätsstufe "D" angegeben.																		
		Knotenpunkt:																		
Knotensummen:		q _K = 2384 [Fz/h]			C _K = 4126 [Fz/h]			W _{Ges} = 28,76 [h]												
Gewichtete Mittelwerte:		g = 0,7909 [-]			w = 43,4 [s]			QSV = C												

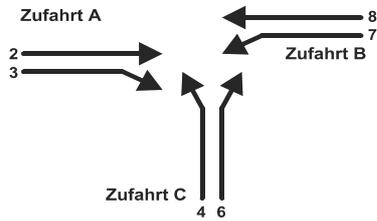
Signalprogramm: SPL 1neu (90 s)

Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 1neu	90	1	1	SG	0		ZM1			0		



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-04
LSA 365 B71/AS Wulsdorf (9.1)	365.sip	N. Krmek
	P:1	Anlage 6.4
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 3

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: B71/AS Wuldorf (9.2)
Verkehrsdaten: Datum: Prognosedaten BPR
 Uhrzeit: Nachmittagsspitze
Lage: außerorts, Ballungsraum
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 2436 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

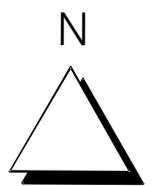
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand P_0, P_0^* oder P_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	380	0	1800	1800	0,21	1,000	0,0	A
3 (1)	319	499	692	692	0,46	1,000	9,1	A
4 (3)	104	1983	71	23	4,52	-	6011,7	F
6 (2)	62	355	713	713	0,09	-	5,5	A
7 (2)	534	355	793	793	0,67	0,327	12,1	B
8 (1)	1208	0	1800	1800	0,67	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2	380	1800	0,21	1420	0,0	A			
3	319	692	0,46	373	9,1	A			
4	104	23	4,52	0	6011,7	F	95	45	270
6	62	713	0,09	651	5,5	A	95	1	6
7	534	793	0,67	259	12,1	B	95	6	36
8	1208	1800	0,67	592	0,0	A			



Signallageskizze - Planung -



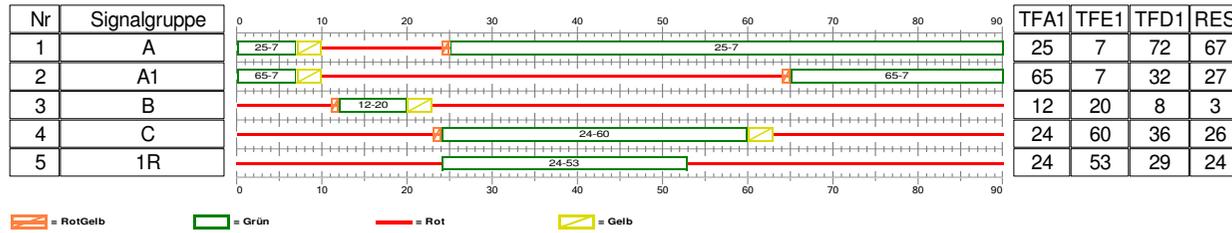
M. 1:500



Prognose		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage																		
		a) Nachweis der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr																		
Projekt:		Leistungsfähigkeitsuntersuchung Ansiedlung IKEA																		
Stadt:		Seestadt Bremerhaven																		
Knotenpunkt:		LSA neu B71 / AS Wulsdorf (9.2)																		
Zeitabschnitt:		Nachmittägliche Spitzenstunde																		
Variante:		Bestandsgeometrie mit nachträglicher LSA																		
tU =		90	[s]	T =	60	[min]														
Nr.	Bez.	t _F	t _F / t _U	t _S	q	m	q _S	t _B	n _C	C	g	N _{GE}	n _H	H	S	N _{RE}	l _{Stau}	w	QSV	
		[s]	[-]	[s]	[Fz/h]	[Fz]	[Fz/h]	[s/Fz]	[Fz]	[Fz/h]	[-]	[Fz]	[Fz]	[%]	[%]	[Fz]	[m]	[s]	[-]	
1	A ge	72	0,8000	18	1129	28,2	1936	1,86	38,7	1549	73%	0,70	14,5	51,5	95	10,6	65	6,0	A	
2	A1 li	32	0,3556	58	449	11,2	1936	1,86	17,2	688	65%	0,03	9,4	84,0	95	11,8	75	24,5	B	
3	B li	8	0,0889	82	97	2,4	1936	1,86	4,3	172	56%	0,00	2,3	95,9	95	4,7	30	39,3	C	
4	C ge	36	0,4000	54	335	8,4	1936	1,86	19,4	775	43%	0,00	6,1	72,6	95	8,8	55	19,6	A	
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
					Knotenpunkt:															
Knotensummen:					q _K =	2010 [Fz/h]	C _K =	3184 [Fz/h]	W _{Ges} =	7,80 [h]										
Gewichtete Mittelwerte:					g =	0,6543 [-]	w =	14,0 [s]	QSV =	A										

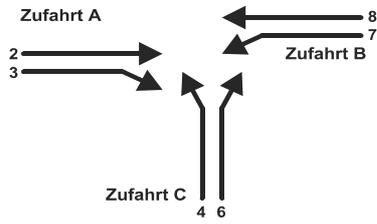
Signalprogramm: SPL 1 (90 s)

Name	tU	Nr.	ZentralenNr.	Art	Versatz	Belastungstabelle	ZZMatrix	VBMatrix	VEMatrix	ZWD	EP	AP
SPL 1	90	1	1	SG	0		ZM1			0		



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-04
LSA Neu B71/AS Wulsdorf (9.2)	Neu.sip	N. Krmek
	P:\	Anlage 6.4
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 7

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: B6 / AS Bremerhaven-Süd (10.1)
Verkehrsdaten: Datum: Prognosedaten BPR
 Uhrzeit: Nachmittagsspitze
Lage: außerorts, Ballungsraum
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1785 Fz/h

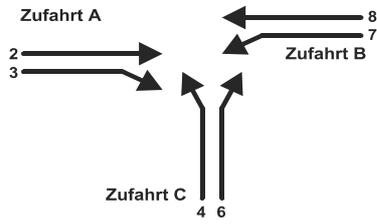
Kapazitäten der Einzelströme

Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand P_0, P_0^* oder P_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	414	0	1800	1800	0,23	1,000	0,0	A
3 (1)	563	30	1187	1187	0,47	1,000	5,4	A
4 (3)	10	974	281	269	0,04	-	13,8	B
6 (2)	295	387	682	682	0,43	-	8,8	A
7 (2)	32	387	761	761	0,04	0,958	4,9	A
8 (1)	596	0	3600	3600	0,17	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2	414	1800	0,23	1386	0,0	A			
3	563	1187	0,47	624	5,4	A			
4	10	269	0,04	259	13,8	B	95	1	6
6	295	682	0,43	387	8,8	A	95	3	18
7	32	761	0,04	729	4,9	A	95	1	6
8	596	3600	0,17	3004	0,0	A			

Beurteilung eines Knotenpunktes mit Vorfahrtregelung



Knotenpunkt: B6 / AS Bremerhaven-Süd (10.2)
Verkehrsdaten: Datum: Prognosedaten BPR
 Uhrzeit: Nachmittagsspitze
Lage: außerorts, Ballungsraum
Verkehrsregelung: Zufahrt C: Z 205 - Vorfahrt beachten
Knotenverkehrsstärke: 1497 Fz/h

Kapazitäten der Einzelströme

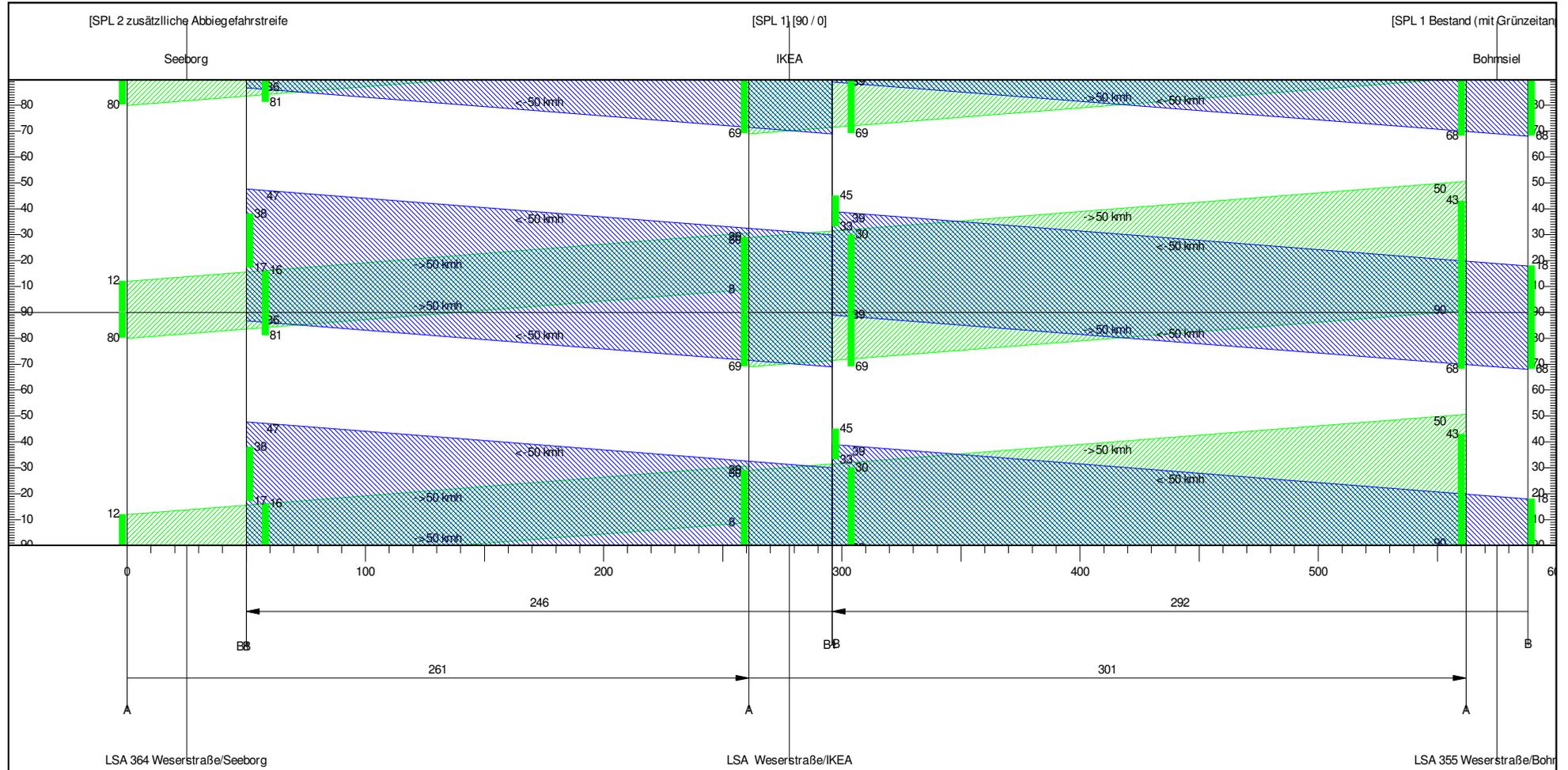
Strom (Rang)	Verkehrsstärke $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	übergeordnete Verkehrsstärke $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkapazität G_i [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrscheinlich- keit rückstau- freier Zustand P_0, P_0^* oder P_0^{**} [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
2 (1)	297	0	1800	1800	0,17	1,000	0,0	A
3 (1)	236	10	1198	1198	0,20	1,000	3,7	A
4 (3)	29	941	294	290	0,10	-	13,7	B
6 (2)	330	278	792	792	0,42	-	7,4	A
7 (2)	11	278	874	874	0,01	0,987	4,2	A
8 (1)	699	0	1800	1800	0,39	1,000	0,0	A

Qualität der Einzel- und Mischströme

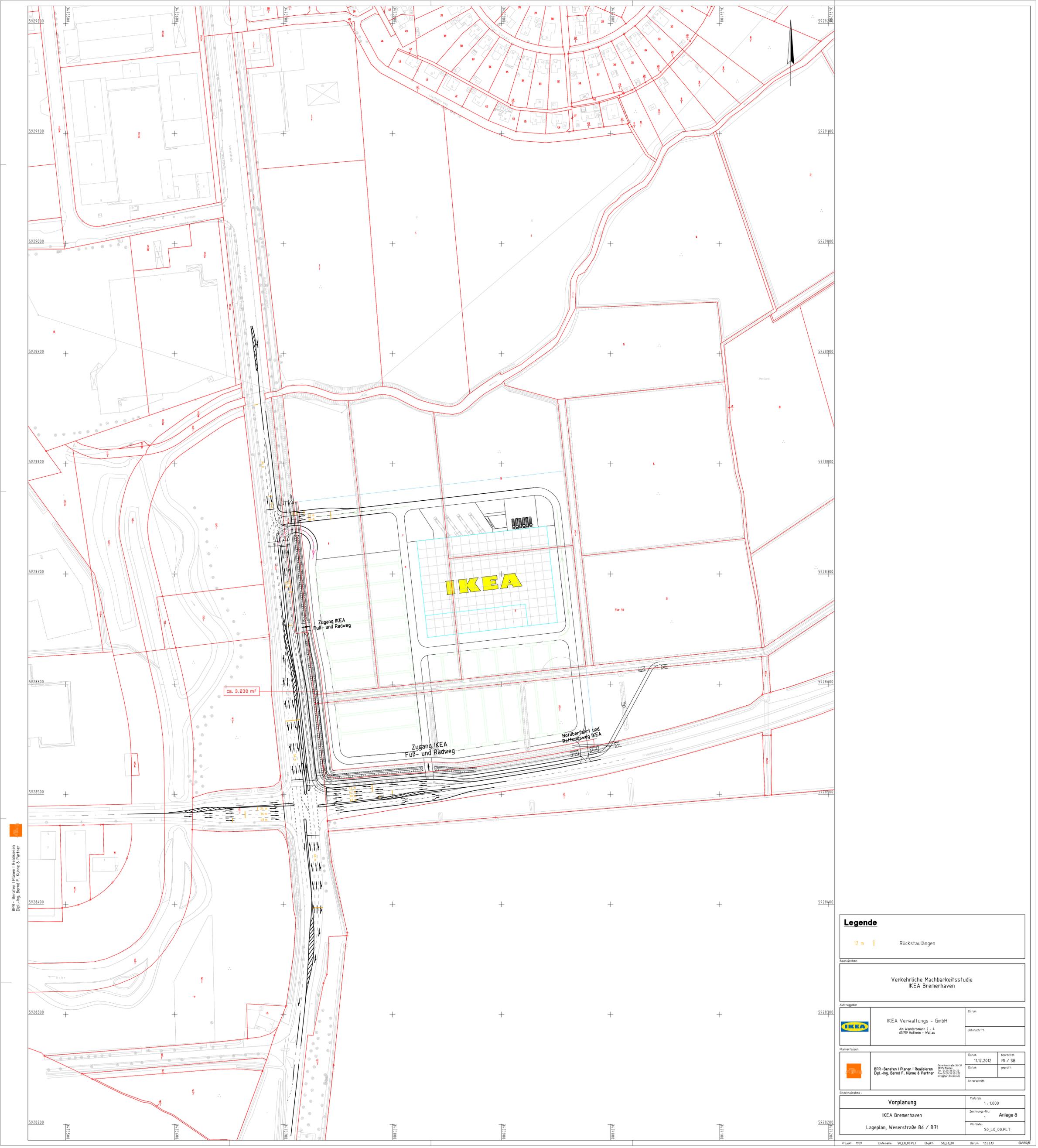
Strom	Verkehrsstärke q_{PE} [Pkw-E/h]	Kapazität C [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g [-]	Kapazitäts- reserve R [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV	Stauraumbemessung		
							S [%]	N_S [Pkw-E]	l_{STAU} [m]
2	297	1800	0,17	1503	0,0	A			
3	236	1198	0,20	962	3,7	A			
4	29	290	0,10	261	13,7	B	95	1	6
6	330	792	0,42	462	7,4	A	95	3	18
7	11	874	0,01	863	4,2	A	95	1	6
8	699	1800	0,39	1101	0,0	A			

Zeit-Weg-Diagramm

Name	Nummer	Beschreibung	Umlaufzeit	Streckenoptimierung
ZWD1	1		90	



Seestadt Bremerhaven	Prj.-Nr.: B0703	2013-02-05
Weserstraße	Weserstraße.sip	N. Krmek
	P:1	Anlage 7
DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH Bremen	SITRAFFIC P2	Blatt 1



BPR - Berater | Planen | Realisieren
 Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner

Legende

12 m Rückstaulängen

**Verkehrliche Machbarkeitsstudie
IKEA Bremerhaven**

Auftraggeber  IKEA Verwaltungs - GmbH Am Wandershamm 2 - 4 65759 Hofheim - Wallau		Datum: Unterschrift:
--	--	-------------------------

Planverfasser  BPR - Berater Planen Realisieren Dipl.-Ing. Bernd F. Künne & Partner		Datum: Unterschrift:	bearbeitet: M / SB geprüft: M / SB
---	--	-------------------------	---

Stadium Vorplanung		Maßstab: 1 : 1.000
IKEA Bremerhaven		Zeichnungs-Nr.: 1 Anlage 8
Lageplan, Weserstraße B6 / B71		Platztitel: S0_L_00_PLT