



---

INGENIEUR- UND PLANUNGSGESELLSCHAFT mbH

**Verkehrsuntersuchung**  
**B-Plan Nr. 93 „Gewerbegebiet nördlich der Westerbütteler Straße**  
**bis zum Fleth“**  
**und Innenstadtentlastungsstraße**  
**der Stadt Brunsbüttel**  
**- Projektdokumentation -**

21.08.2024  
Berichtsversion V1.0  
Abschlussbericht

## Änderungshistorie

Version	Datum	Beschreibung
V1.0	21.08.2024	Endfassung

## Bearbeitung

Firma	Name	Kontakt
Logos	Michael Krey	<a href="mailto:michael.krey@logos-hh.de">michael.krey@logos-hh.de</a>
Logos	Christian Klafs	<a href="mailto:christian.klafs@logos-hh.de">christian.klafs@logos-hh.de</a>

## Verteiler

Firma / Dienststelle	Name
Stadt Brunsbüttel	Frau Klein
Lärmkontor GmbH	Herr Clausen

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1. Grundlagen und Methodik .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Planungsraum .....</b>	<b>5</b>
2.1. Allgemeine Daten .....	5
2.2. Methodische Grundannahmen .....	5
<b>3. Bestandsverkehr und Verkehrsprognose .....</b>	<b>7</b>
3.1. Bestandsverkehr.....	7
<b>4. Schalltechnische Bemessungsdaten.....</b>	<b>8</b>
<b>5. Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>9</b>
<b>6. Verweise .....</b>	<b>9</b>
<b>7. Anlagenverzeichnis .....</b>	<b>10</b>

## 1. GRUNDLAGEN UND METHODIK

---

Die Stadt Brunsbüttel beabsichtigt die Entwicklung einer Fläche nördlich des Stadtgebiets im direkten Umfeld der ebenfalls geplanten Innenstadtentlastungsstraße. Dazu dient der Bebauungsplan Nr. 93 „Gewerbegebiet nördlich der Westerbütteler Straße bis zum Fleth“.

Im Bestand sind in diesem Umfeld überwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen vorhanden, sodass eine vollständige Überplanung des Gebietes erforderlich ist. In Folge dessen ist von einer steigenden Verkehrsbelastung auf der Westerbütteler Straße durch den zusätzlich prognostizierten Verkehr auszugehen, da die Anbindung vollständig über die Westerbütteler Straße erfolgen soll.

Durch die Innenstadtentlastungsstraße (IES) kommt es dagegen zu einer sinkenden Verkehrsbelastung der Westerbütteler Straße, da die IES eine Direktverbindung zwischen der Bundesstraße 5 und dem Stadtgebiet herstellt.

In diesem Zusammenhang soll im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft werden, wie sich der Verkehr im neu gestalteten Netz verteilt und welche Zusatzbelastung vom B-Plangebiet Nr. 93 ausgeht.

Zusätzlich sind Kennwerte für ein späteres Schallgutachten zu berechnen, die sich ebenfalls aus der prognostizierten Verkehrsbelastung ergeben.

Von der Stadt Brunsbüttel wurden Unterlagen zur prognostizierten Entwicklung des Verkehrsaufkommens nach Eröffnung der IES (1) sowie die Plangrundlagen zum B-Plan Nr. 93 bereitgestellt (2).

Um eine aktuelle Datengrundlage des Bestandsverkehrs zu haben, wurden am 04.06.2024 Verkehrszählungen an der Kreuzung Westerbütteler Straße / Fritz-Staiger-Straße / Borsweg durchgeführt. Unter Nutzung der Angaben zur zukünftigen Nutzung der Gewerbeflächen kann der projektbezogene Neuverkehr berechnet werden. Zusätzlich muss der Bestandsverkehr aus der Westerbütteler Straße auf die Innenstadtentlastungsstraße umgelegt werden.

Auf Basis der Verkehrszusammensetzung erfolgt die Aufstellung der Planfälle für ein extern zu bearbeitendes Schallgutachten.

## 2. PLANUNGSRAUM

### 2.1. Allgemeine Daten

Der B-Plan Nr. 93 betrifft das Gebiet zwischen der Westerbütteler Straße im Süden, der Innenstadtentlastungsstraße im Westen und dem Fleth, einem Entwässerungskanal, im Norden. In diesem Bereich plant die Stadt Brunsbüttel die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen auf derzeit landwirtschaftlich und teilweise nicht genutztem Gebiet. Die genauen Abgrenzungen laut Aufstellungsbeschluss der Stadt Brunsbüttel vom Mai 2024 sind in Abbildung 1 visualisiert.

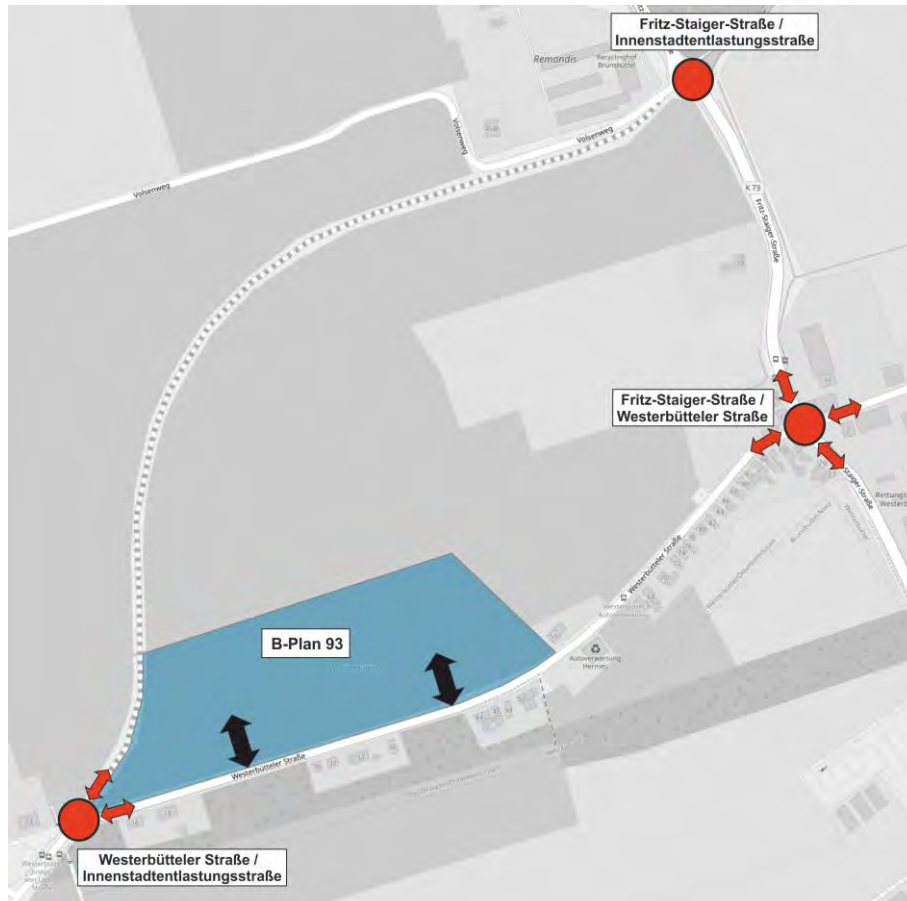


Abbildung 1 Umgebungsplan des Planungsraums sowie Lage der zukünftigen Straßenanbindung. Rote Pfeile markieren die Querschnitte, für die Verkehrsdaten vorliegen.

Am Knotenpunkt Fritz-Staiger-Straße / Innenstadtentlastungsstraße ist über eine Anschlussstelle die Bundesstraße 5 angebunden.

### 2.2. Methodische Grundannahmen

Da das kleinräumige Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbar ist, beruht die folgende Stellungnahme auf Grundannahmen des Verhaltens eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers. Diese treffen auf den überwiegenden Teil der Verkehrsteilnehmer zu, sodass Sonderfälle nur eine sehr geringe Gewichtung im Gesamtverkehrsgeschehen aufweisen.

Die folgenden Grundannahmen wurden getroffen:

- Die Verkehrswege werden wie in Abbildung 1 angegeben dem öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt. Hierzu zählt auch die Innenstadtlastungsstraße.
- Verkehrsteilnehmer haben immer ein Fahrtziel außerhalb des Untersuchungsgebietes, von dem aus am gleichen Tag eine Rückfahrt erfolgt oder umgekehrt ein Fahrtziel innerhalb des Gebiets bei Anfahrt von außen. Kreisfahrten innerhalb des Gebiets, bei denen die Fortbewegung den Zweck der Fahrt darstellt, sind nicht vorgesehen, ebenso keine Fahrten, deren Rückfahrt an einem anderen Tag stattfindet.
- Daraus folgt, dass kein gebietsinterner Quell- und Zielverkehr berücksichtigt wird und Quell- und Zielverkehr über 24 Stunden betrachtet identisch sind. Dies stellt bei Plangebieten mit geringer Flächenausdehnung den Normalfall dar, während jedes andere Verkehrsverhalten nur in seltenen Einzelfällen auftritt, die für eine Verkehrsprognose irrelevant sind.

Es ergeben sich unter Berücksichtigung dieser Grundlagen drei Belastungsfälle:

- **Bestandsfall**  
Der Bestandsfall begründet sich aus den gezählten Verkehrsbelastungen der Zählung vom 04.06.2024.
- **Prognose-Nullfall**  
Es wird die Verkehrsfreigabe der Innenstadtlastungsstraße verkehrlich in die Prognosebelastung eingespeist. Zusätzlich ist ein Aufschlag auf die gezählten Verkehrsmengen von 6% berücksichtigt, um die prozentuale Zunahme des Verkehrs gegenüber einer Zählung aus dem Jahr 2005 fortzuschreiben.
- **Prognose-Planfall**  
Basierend auf dem Nullfall wird zusätzlich das projektbezogene Verkehrsaufkommen des B-Plans Nr. 93 berücksichtigt.

### 3. BESTANDSVORKEHR UND VERKEHRSPROGNOSE

---

#### 3.1. Bestandsverkehr

Als Grundlage dienen videogestützte Verkehrszählungen, bei denen über 24 Stunden das gesamte motorisierte Verkehrsaufkommen an einem Knotenpunkt erfasst wird. Es handelt sich um den folgenden Knotenpunkt:

- **Fritz-Staiger-Straße / Westerbütteler Straße**

An dem gezählten Knotenpunkt zweigt die Westerbütteler Straße nach Westen von der Fritz-Staiger-Straße ab. Diese Fahrtbeziehung stellt im Bestand eine wichtige Anbindung der Stadt Brunsbüttel an die Bundesstraße 5 dar. Nach Süden wird zusätzlich ein weiträumiges Industriegebiet angebunden. Der nach Osten abzweigende Borsweg hat lediglich eine untergeordnete verkehrliche Bedeutung im regionalen Verkehr.

**Die folgenden Fahrzeugklassen sind gesondert voneinander erfasst worden:**

<b>Pkw:</b>	<b>Personenkraftwagen &lt; 3,5t zul. Gesamtgewicht mit und ohne Anhänger</b>
<b>Lkw:</b>	<b>Lastkraftwagen &gt; 3,5t zul. Gesamtgewicht ohne Anhänger</b>
<b>Lastzug:</b>	<b>Lastkraftwagen &gt; 3,5t zul. Gesamtgewicht mit Anhänger sowie Traktoren</b>
<b>Krad:</b>	<b>Motorräder mit und ohne Beiwagen</b>
<b>Bus:</b>	<b>Kraftomnibusse mit und ohne Anhänger</b>

Die Zählung der genannten Fahrzeuge wurde im folgenden Zeitraum in 15-Minuten-Intervallen durchgeführt:

**Dienstag, 04.06.2024, 00:00 Uhr – Dienstag, 04.06.2024, 24:00 Uhr.**

Für die schalltechnischen Berechnungen ist eine Aufteilung des Zählungszeitraums in eine Tagzeit von 6:00 – 22:00 Uhr und eine Nachtzeit von 22:00 - 6:00 Uhr sowie die Angabe der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen erforderlich.

## 4. SCHALLTECHNISCHE BEMESSUNGSDATEN

---

Als Datengrundlage für Lärmschutzgutachten dienen festgelegte Kennzahlen, die durch die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) definiert werden (3).

Die folgenden Werte werden für alle Querschnitte der zulaufenden Straßen am Knotenpunkt Fritz-Staiger-Straße / Westerbütteler Straße sowie die Innenstadtentlastungsstraße und die Westerbütteler Straße (Ostzufahrt) am zukünftigen Knotenpunkt dieser beiden Verkehrswege in Form von Querschnittsbelastungen berechnet:

<b>Durchschnittlicher täglicher Verkehr</b>	<b>(DTV)</b>
<b>Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen</b>	<b>(DTV<sub>w</sub>)</b>
<b>Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr</b>	<b>(DTV<sub>sv</sub>)</b>
<b>Schwerverkehrsanteil der Kategorie Lkw<sub>1</sub></b>	<b>(P<sub>1</sub>)</b>
<b>Schwerverkehrsanteil der Kategorie Lkw<sub>2</sub></b>	<b>(P<sub>2</sub>)</b>
<b>Maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber</b>	<b>(MSV<sub>t</sub>)</b>
<b>Maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts</b>	<b>(MSV<sub>n</sub>)</b>
<b>Wochenmittel</b>	<b>(W)</b>

Die Unterscheidung in tagsüber und nachts wird ebenfalls durch die RLS-19 definiert und umfasst die folgenden Zeiträume:

**Tagsüber: 6:00 Uhr – 22:00 Uhr**

**Nachts: 22:00 Uhr – 6:00 Uhr**

In Anhang 3 sind die berechneten Kennzahlen zur Übersicht aufgeführt.

## 5. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

---

Abbildung 1      Umgebungsplan des Planungsraums sowie Lage der zukünftigen Straßenanbindung. .... 5

## 6. VERWEISE

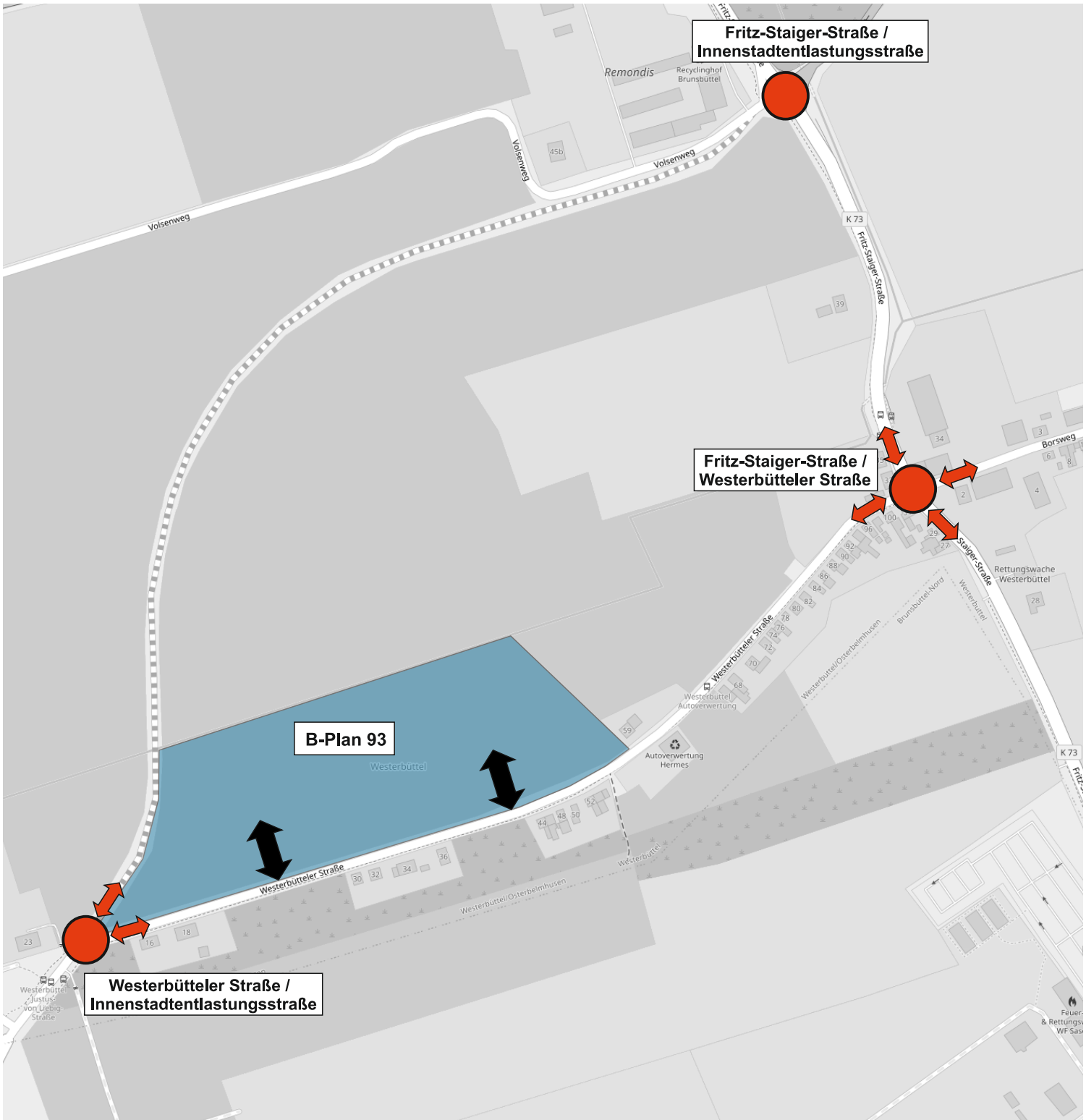
---

1. **Ingenieurgemeinschaft Sass & Kuhrt GmbH.** *Verkehrsgutachten zum Neubau einer Innenstadtentlastungsstraße.* Brunsbüttel : s.n., 2005.
2. **Stadt Brunsbüttel.** *Entwurf zur Planzeichnung der Stadt Brunsbüttel für den Bebauungsplan Nr. 93 "Gewerbegebiet nördlich der Westerbütteler Straße bis zum Fleth".* Brunsbüttel : s.n., 2024.
3. **Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.** *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.* Köln : s.n., 2019.

## 7. ANLAGENVERZEICHNIS

---

<b>Anlage</b>	<b>Inhalt</b>
1.	Übersicht über das Planungsgebiet
2.	Berechnungsgrundlagen der Verkehrsbelastung
3.	Schalltechnische Kenngrößen



Karte: OpenStreetMap Lizenz:  
Open Database License (ODbL)



## Anhang 2 - Projektbezogene Verkehrserzeugung

### B-Plan Nr. 93 (Gewerbegebiet, Pkw)

Eingangswert:	5,7	ha Baufläche		
Mitarbeiter / m <sup>2</sup>	35			
Wege pro Pkw	2			
MIV Anteil:	80%			
PKW Besetzungsgrad:	1,3	Personen / Fz		
Anzahl Pkw / 24 h:	317			
Anteil QV:	50%	Anteil ZV:	50%	
<b>Anzahl Pkw / 24h QV:</b>	<b>159</b>	<b>Anzahl Pkw / 24h ZV:</b>	<b>159</b>	
Anteil der Vormittagsspitze:	10%	am Tages-QV	15%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Pkw / h QV:</b>	<b>16</b>	<b>Anzahl Pkw / h ZV:</b>	<b>24</b>	
Anteil der Nachmittagsspitze:	20%	am Tages-QV	5%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Pkw / h QV:</b>	<b>32</b>	<b>Anzahl Pkw / h ZV:</b>	<b>8</b>	
Anteil der Tagzeit:	90%	am Tag-QV	95%	am Tag-ZV
<b>Anzahl Pkw / 6-22 QV:</b>	<b>143</b>	<b>Anzahl Pkw / 6-22 ZV:</b>	<b>151</b>	
Anteil der Nachtzeit:	10%	am Nacht-QV	5%	am Nacht-ZV
<b>Anzahl Pkw / 22-6 QV:</b>	<b>16</b>	<b>Anzahl Pkw / 22-6 ZV:</b>	<b>8</b>	

### B-Plan Nr. 93 (Gewerbegebiet, Lfz)

Eingangswert:	317	Pkw		
Anteil Lfz:	15%			
Wege pro Lfz:	2			
Anzahl Pkw / 24 h:	95			
Anteil QV:	50%	Anteil ZV:	50%	
<b>Anzahl Lfz / 24h QV:</b>	<b>48</b>	<b>Anzahl Lfz / 24h ZV:</b>	<b>48</b>	
Anteil der Vormittagsspitze:	25%	am Tages-QV	10%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Lfz / h QV:</b>	<b>12</b>	<b>Anzahl Lfz / h ZV:</b>	<b>5</b>	
Anteil der Nachmittagsspitze:	5%	am Tages-QV	25%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Lfz / h QV:</b>	<b>2</b>	<b>Anzahl Lfz / h ZV:</b>	<b>12</b>	
Anteil der Tagzeit:	95%	am Tag-QV	95%	am Tag-ZV
<b>Anzahl Lfz / 6-22 QV:</b>	<b>45</b>	<b>Anzahl Lfz / 6-22 ZV:</b>	<b>45</b>	
Anteil der Nachtzeit:	5%	am Nacht-QV	5%	am Nacht-ZV
<b>Anzahl Lfz / 22-6 QV:</b>	<b>2</b>	<b>Anzahl Lfz / 22-6 ZV:</b>	<b>2</b>	

### B-Plan Nr. 93 (Gewerbegebiet, Lkw)

Eingangswert:	317	Pkw		
Anteil Lkw:	5%			
Wege pro Lkw:	2			
Anzahl Pkw / 24 h:	32			
Anteil QV:	50%	Anteil ZV:	50%	
<b>Anzahl Lkw / 24h QV:</b>	<b>16</b>	<b>Anzahl Lkw / 24h ZV:</b>	<b>16</b>	
Anteil der Vormittagsspitze:	25%	am Tages-QV	10%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Lkw / h QV:</b>	<b>4</b>	<b>Anzahl Lkw / h ZV:</b>	<b>2</b>	
Anteil der Nachmittagsspitze:	5%	am Tages-QV	25%	am Tages-ZV
<b>Anzahl Lkw / h QV:</b>	<b>1</b>	<b>Anzahl Lkw / h ZV:</b>	<b>4</b>	
Anteil der Tagzeit:	95%	am Tag-QV	95%	am Tag-ZV
<b>Anzahl Lkw / 6-22 QV:</b>	<b>15</b>	<b>Anzahl Lkw / 6-22 ZV:</b>	<b>15</b>	
Anteil der Nachtzeit:	5%	am Nacht-QV	5%	am Nacht-ZV
<b>Anzahl Lkw / 22-6 QV:</b>	<b>1</b>	<b>Anzahl Lkw / 22-6 ZV:</b>	<b>1</b>	

# Schalltechnische Kenngrößen

## Knotenpunkt: Fritz-Staiger-Straße / Westerbütteler Straße

Querschnitt: Fritz-Staiger-Straße (Nord)

### Bestand

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw-Anteil (P <sub>1</sub> )	2,83%	2,62%	2,81%
Lkw-Anteil (P <sub>2</sub> )	4,73%	4,30%	4,69%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			6693
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV <sub>w</sub> )			6540
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV <sub>t</sub> )	6146		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV <sub>n</sub> )		548	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	384	68	279
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	10,6	1,8	7,7
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	17,8	2,9	12,8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			188
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			314

### Prognose-Nullfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	2,98%	1,98%	2,89%
P <sub>2</sub>	7,33%	6,33%	7,24%
DTV			4059
DTV <sub>w</sub>			3966
DTV <sub>t</sub>	3703		
DTV <sub>n</sub>		356	
M	231	44	169
M <sub>Lkw1</sub>	6,7	0,9	4,8
M <sub>Lkw2</sub>	16,6	2,7	12,0
DTV <sub>Lkw1</sub>			117
DTV <sub>Lkw2</sub>			294

### Prognose-Planfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	3,18%	2,10%	3,06%
P <sub>2</sub>	6,85%	6,02%	6,82%
DTV			4400
DTV <sub>w</sub>			4299
DTV <sub>t</sub>	4019		
DTV <sub>n</sub>		379	
M	251	47	183
M <sub>Lkw1</sub>	7,8	1,0	5,5
M <sub>Lkw2</sub>	16,8	2,8	12,2
DTV <sub>Lkw1</sub>			136
DTV <sub>Lkw2</sub>			300

Querschnitt: Borsweg

### Bestand

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw-Anteil (P <sub>1</sub> )	4,07%	0,00%	3,93%
Lkw-Anteil (P <sub>2</sub> )	0,45%	0,00%	0,44%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			234
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV <sub>w</sub> )			229
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV <sub>t</sub> )	226		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV <sub>n</sub> )		8	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	14	1	10
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	0,6	0,0	0,4
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	0,1	0,0	0,0
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			9
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			1

### Prognose-Nullfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	4,07%	0,00%	3,93%
P <sub>2</sub>	0,45%	0,00%	0,44%
DTV			248
DTV <sub>w</sub>			243
DTV <sub>t</sub>	240		
DTV <sub>n</sub>		9	
M	15	1	10
M <sub>Lkw1</sub>	0,6	0,0	0,4
M <sub>Lkw2</sub>	0,1	0,0	0,0
DTV <sub>Lkw1</sub>			10
DTV <sub>Lkw2</sub>			1

### Prognose-Planfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	4,07%	0,00%	3,93%
P <sub>2</sub>	0,45%	0,00%	0,44%
DTV			248
DTV <sub>w</sub>			243
DTV <sub>t</sub>	240		
DTV <sub>n</sub>		9	
M	15	1	10
M <sub>Lkw1</sub>	0,6	0,0	0,4
M <sub>Lkw2</sub>	0,1	0,0	0,0
DTV <sub>Lkw1</sub>			10
DTV <sub>Lkw2</sub>			1

Querschnitt: Fritz-Staiger-Straße (Süd)

### Bestand

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw-Anteil (P <sub>1</sub> )	3,45%	1,40%	3,26%
Lkw-Anteil (P <sub>2</sub> )	8,67%	8,04%	8,61%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			3174
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV <sub>w</sub> )			229
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV <sub>t</sub> )	2881		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV <sub>n</sub> )		293	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	180	37	132
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	6,1	0,5	4,2
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw</sub> )	15,3	2,9	11,1
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			193
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			273

### Prognose-Nullfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	3,45%	1,40%	3,26%
P <sub>2</sub>	8,67%	8,04%	8,61%
DTV			3364
DTV <sub>w</sub>			243
DTV <sub>t</sub>	3054		
DTV <sub>n</sub>		310	
M	191	39	140
M <sub>Lkw1</sub>	6,4	0,5	4,5
M <sub>Lkw2</sub>	16,2	3,0	11,8
DTV <sub>Lkw1</sub>			110
DTV <sub>Lkw2</sub>			290

### Prognose-Planfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	3,45%	1,40%	3,26%
P <sub>2</sub>	8,67%	8,04%	8,61%
DTV			3364
DTV <sub>w</sub>			243
DTV <sub>t</sub>	3054		
DTV <sub>n</sub>		310	
M	191	39	140
M <sub>Lkw1</sub>	6,4	0,5	4,5
M <sub>Lkw2</sub>	16,2	3,0	11,8
DTV <sub>Lkw1</sub>			110
DTV <sub>Lkw2</sub>			290

Anhang 3

## Knotenpunkt Westerbütteler Straße / Innenstadtentlastungsstraße

Querschnitt: Innenstadtentlastungsstraße

### Bestand

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw-Anteil (P <sub>1</sub> )	-	-	-
Lkw-Anteil (P <sub>2</sub> )	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV <sub>W</sub> )	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV <sub>u</sub> )	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV <sub>n</sub> )	-	-	-
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	-	-	-
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw1</sub> )	-	-	-
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw2</sub> )	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw <sub>1</sub>	-	-	-
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw <sub>2</sub>	-	-	-

### Prognose-Nullfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	2,63%	3,62%	2,71%
P <sub>2</sub>	1,30%	1,09%	1,29%
DTV			2864
DTV <sub>W</sub>			2798
DTV <sub>u</sub>	2652		
DTV <sub>n</sub>		212	
M	166	26	119
M <sub>Lkw1</sub>	4,3	0,9	3,2
M <sub>Lkw2</sub>	2,1	0,3	1,5
DTV <sub>Lkw1</sub>			78
DTV <sub>Lkw2</sub>			37

### Prognose-Planfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	2,74%	3,63%	2,81%
P <sub>2</sub>	1,32%	1,09%	1,31%
DTV			2977
DTV <sub>W</sub>			2909
DTV <sub>u</sub>	2758		
DTV <sub>n</sub>		220	
M	172	27	124
M <sub>Lkw1</sub>	4,6	0,0	3,4
M <sub>Lkw2</sub>	2,2	0,3	1,6
DTV <sub>Lkw1</sub>			84
DTV <sub>Lkw2</sub>			39

Querschnitt: Westerbüttler Straße (Ost)

### Bestand

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw-Anteil (P <sub>1</sub> )	3,01%	3,24%	3,03%
Lkw-Anteil (P <sub>2</sub> )	1,30%	1,94%	1,35%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			4327
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV <sub>W</sub> )			4228
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV <sub>u</sub> )	4011		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV <sub>n</sub> )		316	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	251	40	180
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw1</sub> )	7,4	1,3	5,3
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M <sub>Lkw2</sub> )	3,2	0,8	2,4
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw <sub>1</sub>			131
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw <sub>2</sub>			58

### Prognose-Nullfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	3,75%	2,45%	3,65%
P <sub>2</sub>	1,30%	3,68%	1,47%
DTV			1551
DTV <sub>W</sub>			1516
DTV <sub>u</sub>	1440		
DTV <sub>n</sub>		111	
M	90	14	65
M <sub>Lkw1</sub>	3,3	0,3	2,2
M <sub>Lkw2</sub>	1,1	0,5	0,8
DTV <sub>Lkw1</sub>			57
DTV <sub>Lkw2</sub>			23

### Prognose-Planfall

	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
P <sub>1</sub>	3,86%	2,55%	3,77%
P <sub>2</sub>	1,33%	3,52%	1,49%
DTV			1665
DTV <sub>W</sub>			1627
DTV <sub>u</sub>	1546		
DTV <sub>n</sub>		111	
M	97	14	69
M <sub>Lkw1</sub>	3,6	0,4	2,4
M <sub>Lkw2</sub>	1,3	0,5	0,8
DTV <sub>Lkw1</sub>			63
DTV <sub>Lkw2</sub>			25