

# **Deutsches Herzzentrum der Charité inkl. ZNA und ZSVA, CVK (DHZC) Berlin**

## **Verkehrsuntersuchung**

Bericht

Stand: 28. Februar 2024

im Auftrag

Charité – Universitätsmedizin Berlin

LINDSCHULTE  
Ingenieurgesellschaft mbH  
Graf-Adolf-Platz 6  
40213 Düsseldorf

# Verkehrsuntersuchung DHZC Berlin

1.	Ausgangslage und Aufgabenstellung .....	1
2.	Darstellung der Ist Situation.....	2
2.1	Interne Erschließung des Virchow Campus.....	2
2.2	Verkehrerschließung und Verkehrsführung MIV.....	3
2.3	Nahverkehrsnetz.....	6
2.4	Ruhender Verkehr.....	7
2.5	Fuß- und Radwegenetz .....	7
2.6	Derzeitige Verkehrsbelastungen.....	9
2.7	Fotodokumentation .....	12
3.	Beschreibung der Planungen .....	13
3.1	Planung.....	13
3.2	Tangierende Planungen .....	14
4.	Verkehrsprognose.....	16
4.1	Vorgehen .....	16
4.2	Abschätzung der Verkehrserzeugung im Kfz-Verkehr .....	16
4.3	Verkehrsverteilung.....	18
4.4	Zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen .....	19
5.	Bewertung der Leistungsfähigkeit.....	21
5.1	Vorgehen .....	21
5.2	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung .....	22
5.2.1	Seestraße / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 1) .....	22
5.2.2	Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße .....	23
5.2.3	Knotenpunkt Föhler Straße / Nordufer .....	26
5.2.4	Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073) .....	30
6.	Zusammenfassung .....	33

## Anlagen

Anlage 1: Zählraten

Anlage 2: Verkehrserzeugungsrechnung

Anlage 3: Leistungsfähigkeitsnachweise

Anlage 4: Signalprogrammkonzept

Anlage 5: Kennwerte Lärmuntersuchung



## Abbildungen

Abbildung 1: Lage des Plangebietes .....	1
Abbildung 2: Interne Erschließung des Virchow Campus .....	2
Abbildung 3: weiträumige Verkehrserschließung des Virchow Campus .....	3
Abbildung 4: nahräumige Verkehrserschließung des Virchow Campus .....	5
Abbildung 5: Anbindung des Virchow Campus an das Nahverkehrsnetz .....	6
Abbildung 6: Einbindung des Virchow-Campus in das Radnetz .....	8
Abbildung 8: Zählraten aus den Jahren 2014 und 2019.....	9
Abbildung 9: Knotenstrompläne derzeitige Verkehrsbelastung.....	10
Abbildung 10: Planung DHZC.....	13
Abbildung 11: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs an Zugang C .....	17
Abbildung 12: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs an den Zugängen B und C.....	18
Abbildung 13: Knotenstrompläne zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen.....	19
Abbildung 14: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Seestr. / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 1) .....	22
Abbildung 15: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Seestr. / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 2) .....	23
Abbildung 16: Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße .....	24
Abbildung 17: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhler Str. / Nordufer (Variante einstr. Zufahrt) ...	26
Abbildung 18: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhler Str. / Nordufer (Variante zweistr. Zufahrt) .	27
Abbildung 19: überschlägliche Befahrbarkeitsprüfung .....	29
Abbildung 20: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhler Str. / Luxemburger Str. bestehendes Signalprogramm .....	30
Abbildung 21: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhler Str. / Luxemburger Str. Prognoseplanfall geändertes Signalprogramm .....	32

## Tabellen

Tabelle 1: Verkehrszählungen.....	9
Tabelle 2: Quell- und Zielverkehr an Zugang C .....	17



## 1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Auf dem Gelände des Virchow Campus der Charité in Berlin Wedding soll in einem Neubau das Deutsche Herzzentrum der Charité entstehen. Dabei werden heute schon vorhandene herzmedizinische Bereiche auf dem Virchow Campus in dem neuen Gebäude gebündelt. Neben der Bündelung der herzmedizinischen Versorgung soll in dem Gebäude auch eine zentrale Sterilgutversorgung (ZSVA) sowie eine interdisziplinäre zentrale Notaufnahme (ZNA) entstehen.

Das Plangebiet liegt im Süden des Campus im Bereich des heutigen südlichen Zugangs (C) zum Campus. In Abbildung 1 ist das Plangebiet innerhalb des Virchow Campus dargestellt.



Abbildung 1: Lage des Plangebietes

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden die durch die Planung zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation dargestellt und die verkehrlichen Konsequenzen des Vorhabens abgeschätzt. In Abstimmung mit der Senats- und Bezirksverwaltung (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW) und Bezirk Mitte) von Berlin liegt der Fokus der Leistungsfähigkeitsuntersuchung auf folgende Knotenpunkte:

- Seestraße / Dohnagestell (01051)
- Seestraße / Sylter Str. (01049)



- Föhler Straße / Nordufer (01072)
- Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße (01073)

## 2. Darstellung der Ist Situation

### 2.1 Interne Erschließung des Virchow Campus

Der Virchow Campus der Charité in Berlin Wedding verfügt über ein internes Wegenetz (Nordring, Ostring, Nordstraße, Oststraße, Mittelallee, Westring, Südstraße und Südring). Über Gebäudenummern sind die einzelnen Kliniken und sonstigen Einrichtungen konkret verortet.

In Abbildung 2 ist der Campusplan des Virchow Campus dargestellt. Das Plangebiet befindet sich im südlichen Bereich des Campus.



Abbildung 2: Interne Erschließung des Virchow Campus

Der Zugang zum Campus erfolgt derzeit an drei Stellen (gekennzeichnet mit A bis C).

- Zugang A (Haupteingang Augustenburger Platz): historischer Haupteingang des Campus am Augustenburger Platz auf der Ostseite des Campus, Zugang nur für Fußgänger



- Zugang B (Einfahrt Seestraße): heutiger zentraler Zugang mit Anbindung des zentralen Parkhauses des Campus mit aktuell rund 770 Stellplätzen für mit Pkw anreisende Besucherinnen und Besucher für Beschäftigte, zentrale Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge, zentrale Zufahrt für den Lieferverkehr
- Zugang C (Nordufer): Zugang für Fußgänger und Zufahrt ist für Besucher angrenzender medizinischer Einrichtungen möglich

## 2.2 Verkehrserschließung und Verkehrsführung MIV

Der Virchow Campus liegt im Ortsteil Wedding im Bezirk Berlin-Mitte am Nordufer des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und wird im Nordwesten durch die Seestraße und im Nordosten durch die Amrumer Straße begrenzt. Südöstlich liegt die Föhler Straße, südwestlich befinden sich die Straße Nordufer und die Sylter Straße. Die zentrale Erschließung des Virchow Campus erfolgt über den zentralen Zugang B an der Seestraße. Das Plangebiet befindet sich im Süden des Virchow Campus im Bereich des Zugangs C an der Straße Nordufer.

Die Lage des Virchow Campus im übergeordneten Straßennetz ist in Abbildung 3 dargestellt.

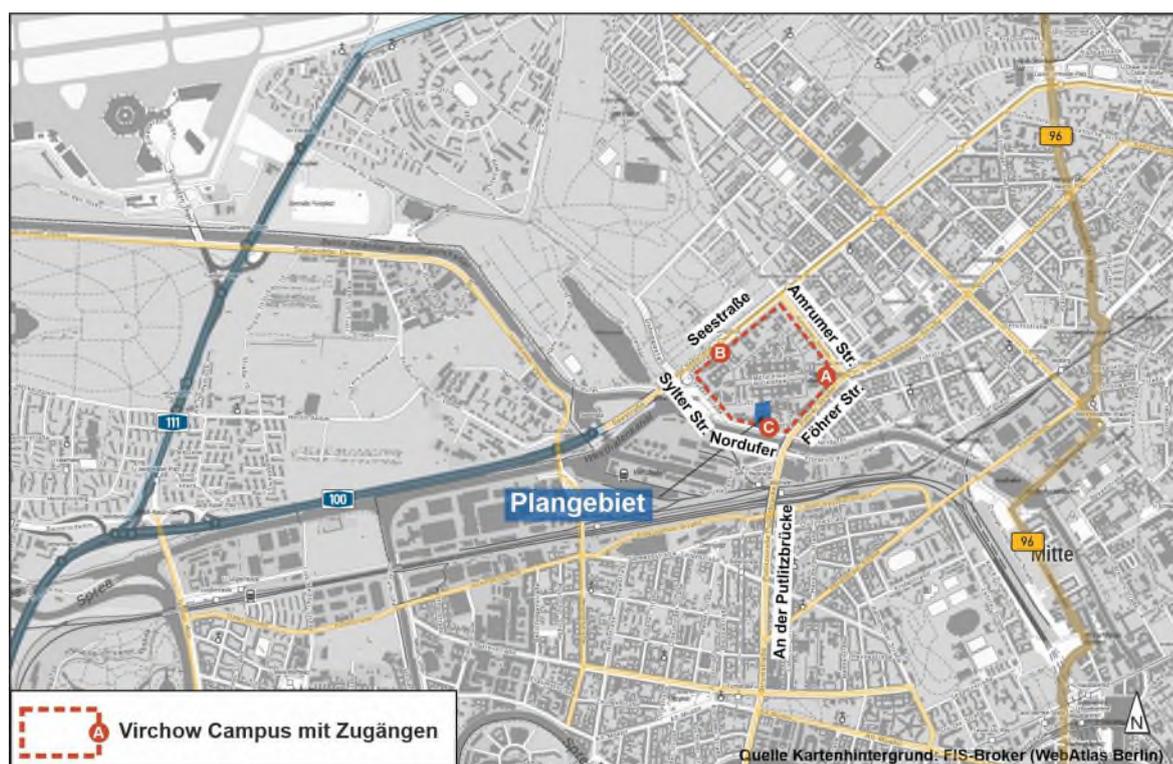


Abbildung 3: weiträumige Verkehrserschließung des Virchow Campus

Über die Seestraße ist der Virchow Campus an das klassifizierte Straßennetz angebunden. Die Seestraße geht westlich des Campus in die Bundesautobahn (BAB) 100 über. Die BAB 100, die ursprünglich als Ringautobahn konzipiert wurde, verbindet die Bezirke Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln, sowie die BAB 111 (Norden), BAB 113 (Südwesten) und BAB 115 (Südosten) miteinander. Östlich des Campus verläuft an der Grenze zum Ortsteil Gesundbrunnen die Bundesstraße (B) 96, die über die Seestraße und über die Föhler Straße zu erreichen ist. Die B 96 durchquert in Nord-Süd-Richtung Berlin. Zusätzlich besteht in südliche Richtung über



die Föhler Brücke und den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals sowie im weiteren Verlauf über die Straße An der Putlitzbrücke eine Verbindung in Richtung Tiergarten.

In Berlin werden Straßen entsprechend ihrer Verbindungsfunktionsstufen klassifiziert:

- Stufe 0: kontinentale Straßenverbindung
- Stufe I großräumige Straßenverbindung
- Stufe II übergeordnete Straßenverbindung
- Stufe III örtliche Straßenverbindung
- Stufe IV Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

In Tabelle 1 sind die derzeitigen sowie die im Jahr 2030 geplanten Verbindungsfunktionsstufen der den Campus begrenzenden Straßen dargestellt.

Straße	Bestand	Planung 2030 (Stand Januar 2023)
Nordufer/Sylter Straße	Stufe IV Ergänzungsstraße	Stufe IV Ergänzungsstraße
Seestraße	Stufe II übergeordnete Straßenverbindung	Stufe I großräumige Straßenverbindung
Amrumer Straße	Stufe II übergeordnete Straßenverbindung	Stufe II übergeordnete Straßenverbindung
Föhler Straße	Stufe II übergeordnete Straßenverbindung	Stufe II übergeordnete Straßenverbindung

**Tabelle 1: Verbindungsfunktionsstufen der umliegenden Straßen**

Mit Ausnahme der Sylter Straße/Nordufer sind die Straßen der als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) klassifiziert. Der Straßenzug Sylter Straße/Nordufer ist eine Ergänzungsstraße Stufe IV. Es ist geplant (Stand Januar 2023) die Seestraße bis 2030 in die nächsthöhere Stufe I als großräumige Straßenverbindung zu klassifizieren.



Die nähräumige Verkehrserschließung des Virchow Campus ist in Abbildung 4 dargestellt. Das Plangebiet befindet sich unmittelbar am Zugang C an der Straße Nordufer.

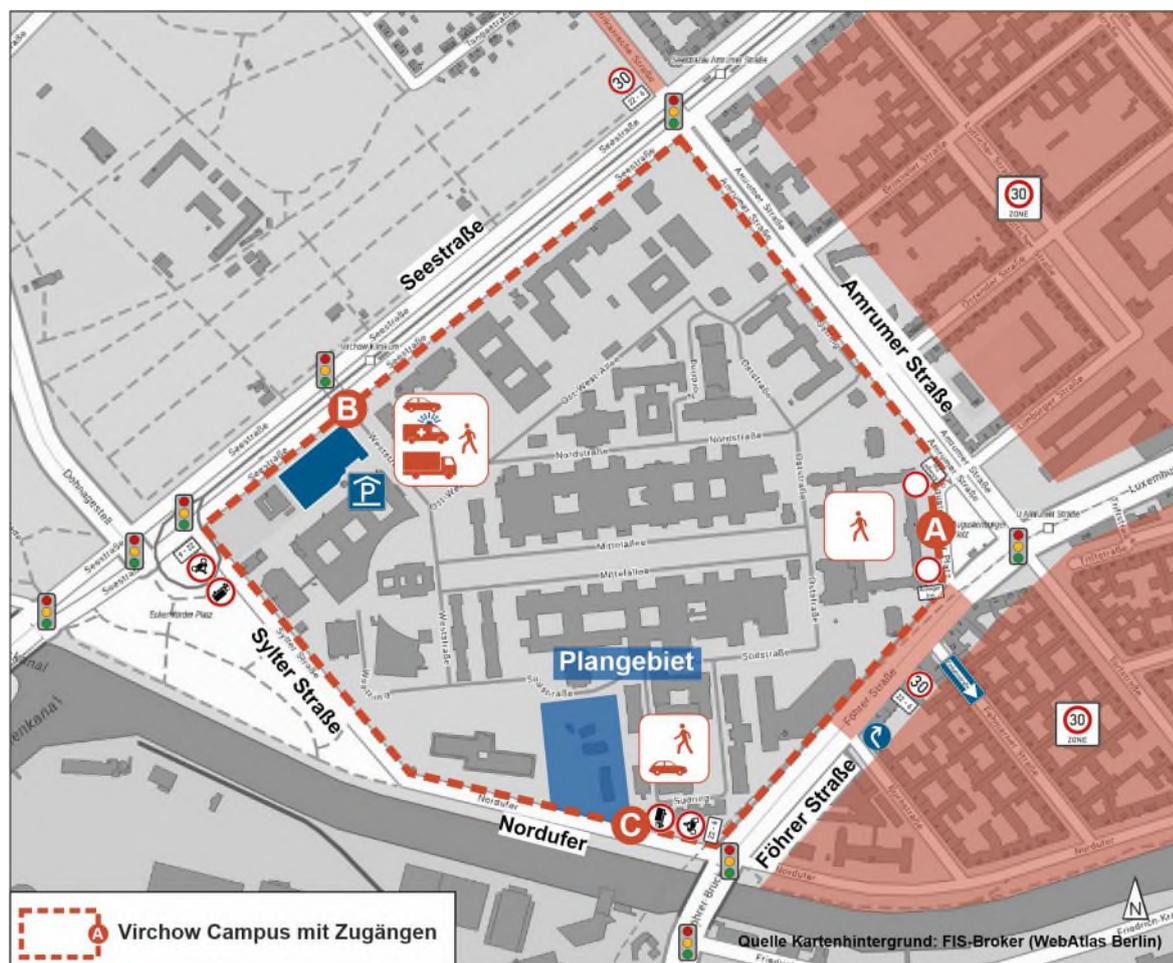


Abbildung 4: nähräumige Verkehrserschließung des Virchow Campus

Die Seestraße verfügt gemäß Ihrer Funktion als Hauptstraße über zwei Fahrstreifen je Richtung. Eine Straßenbahn verläuft dort in Mittellage auf besonderem Bahnkörper. Westlich der Einmündung Seestraße / Sylder Straße befindet sich eine Wendeschleife der Straßenbahn. Die Straßenbahn wird nach der Wende auf einem kurzen Abschnitt über die Sylder Straße geführt, um dann wieder auf die Seestraße einzubiegen. Die Sylder Straße und die Straße Nordufer verfügen beide über einen Fahrstreifen je Richtung. Die Achse Sylder Straße-Nordufer dient als Ausweichroute von und zur BAB 100 westlich des Virchow Campus. Zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ist hier die Durchfahrt für LKW und Krafträder untersagt. Die Amrumer Straße nord-östlich des Campus und die Föhrrer Straße süd-östlich des Campus verfügen beide über zwei Richtungsfahrbahnen. Die Richtungen sind durch einen Grünstreifen voneinander getrennt. Alle Knotenpunkte, des oben genannten, den Campus umschließenden Rings verfügen über Lichtsignalanlagen. An allen an den Campus angrenzenden Straßen gilt die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. In den durch Wohnnutzung geprägten Gebieten östlich des Campus sind Tempo 30-Zonen angeordnet.



## 2.3 Nahverkehrsnetz

Die nächstgelegene Haltestelle Westhafen liegt sechs Gehminuten südlich vom Plangebiet entfernt. Hier verkehren die S-Bahnlinien S41 und S42 in der Hauptverkehrszeit (HVZ) im Fünf- bzw. im Zehnerminutentakt sowie zwischen den Haltestellen U Osloer Str. und S+U Rathaus Steglitz die U-Bahnlinie 9. Im Bereich des historischen Haupteingangs des Campus (A) liegt am Knotenpunkt Amrumer Straße / Föhler Straße die Haltestelle Amrumer Straße, die ebenfalls von der U9 angefahren wird. Zusätzlich verkehren dort die Buslinien 142 (S+U HBF – S Ostbahnhof) und 221 (Märk. Viertel – U Leopoldplatz) in der HVZ im 20 bzw. 10 Minutentakt.

Die Haltestelle Virchow-Klinikum liegt an der Seestraße in unmittelbarer Nähe des zentralen Zugangs Seestraße (B) und wird durch die Straßenbahn der Linie M13 (S Warschauer Straße) und der Linie 50 (Franz. Buchholz, Guyostraße) im 10 Minutentakt in der HVZ bedient. Die Buslinie 106 (U Seestraße – Schöneberg) fährt von dort in der HVZ in einem 20 Minutentakt. Nachts werden die Haltestellen Amrumer Straße und Virchow-Klinikum von der Nachtbuslinie N26 bedient. Die Haltestelle Amrumer Straße wird zusätzlich von der Linie N9 angefahren.

Taxistände befinden sich im Bereich des historischen Haupteingangs des Campus (A) am Knotenpunkt Amrumer Straße / Föhler Straße und am zentralen Zugang Seestraße (B).

Der Linienvverlauf der Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs ist in Abbildung 5 dargestellt.

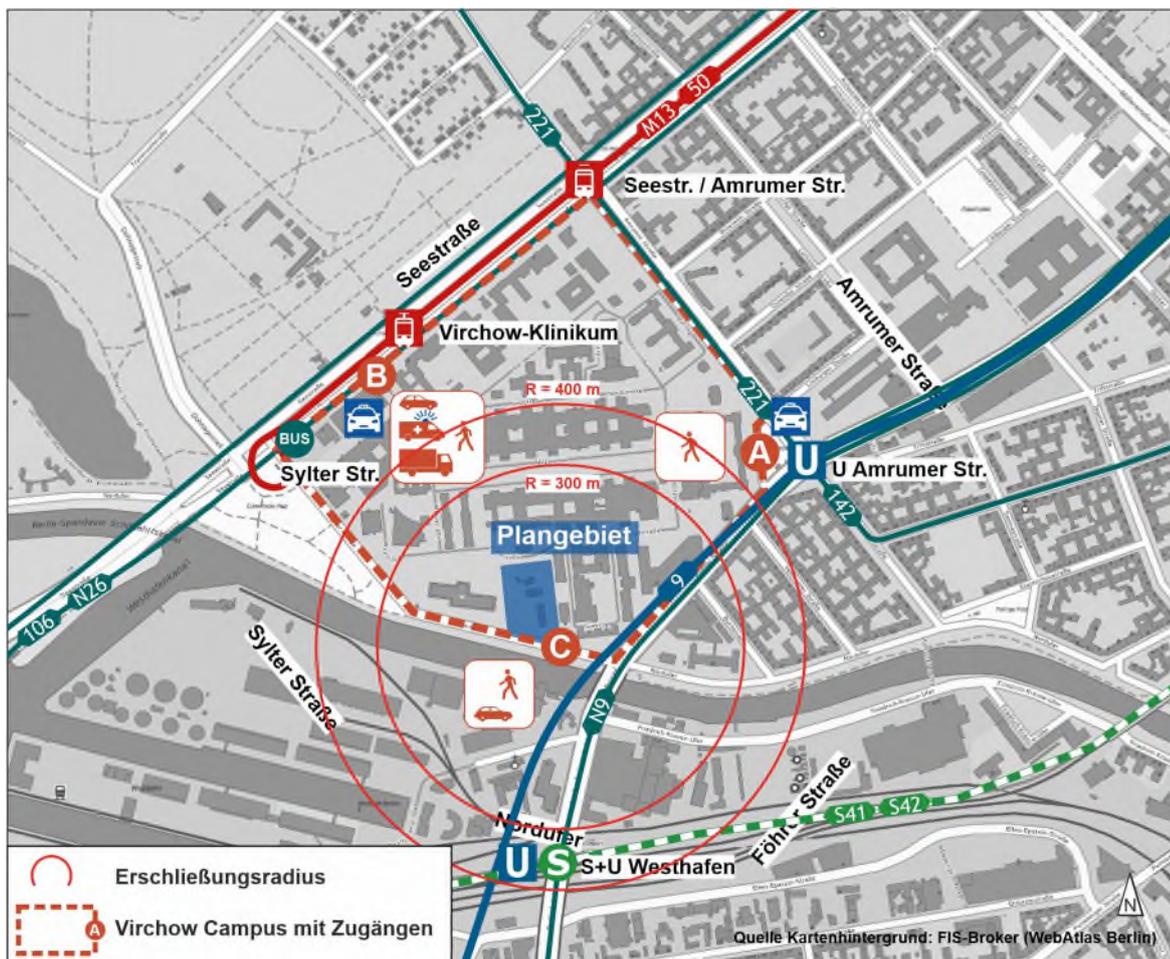


Abbildung 5: Anbindung des Virchow Campus an das Nahverkehrsnetz

Im Berliner Nahverkehrsplan (NVP) 2019-2023 sind Zielwerte und Toleranzwerte für Einzugsradien definiert. In Bereichen mit hoher Nutzungsdichte werden dort Radien von 300 m bzw. 400 m angegeben. Die dort aufgeführten Werte werden für das Plangebiet für die Haltestelle Westhafen eingehalten.

## **2.4 Ruhender Verkehr**

Für den ruhenden Verkehr steht am zentralen Zugang Seestraße (B) das zentrale Parkhaus des Virchow Campus mit rund 770 Stellplätzen zur Verfügung.

Darüber hinaus stehen entlang der Amrumer Straße, der Föhler Straße, der Straße Nordufer und der Sylter Straße straßenbegleitende Längsparkstände zur Verfügung. Auf dem Mittelstreifen der Amrumer Straße sind zudem Schrägparkstände vorhanden. Im Umfeld des Virchow Campus liegt die Bewirtschaftungszone 77 (Brüsseler Kiez), in denen der Parkraum seit August 2022 montags bis freitags zwischen 9 und 20 Uhr sowie samstags zwischen 9 und 18 Uhr bewirtschaftet wird.

## **2.5 Fuß- und Radwegenetz**

Im Umfeld des Virchow Campus sind an den Hauptverkehrsstraßen beidseitig Gehwege vorhanden.

Die in den neuen Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 31. März 2023 festgelegten Breiten (im Regelmaß (nutzbare Breite) 2,30 m und mindestens 2,00 m ohne Markierung bzw. Randsteine) werden aktuell nicht in allen Seitenbereichen eingehalten, was bspw. im westlichen Seitenbereich der Seestraße oder auf beiden Seitenbereichen der Sylter Straße durch baulich angelegte Radwege oder Abmarkierungen für den Radverkehr zurückzuführen ist.

Der Bereich um den Augustinerplatz, der Knotenpunkt Amrumer Straße/Föhler Straße/Torfstraße/Luxemburger Straße sowie teilweise der Knotenpunkt Seestraße/Sylter Straße sind nicht barrierefrei ausgebaut.



Das Radnetz in Berlin wird differenziert in ein Radvorrangnetz und in ein Ergänzungsnetz. Die Einbindung des Virchow-Campus in das Radnetz der Umgebung ist in Abbildung 6 dargestellt.

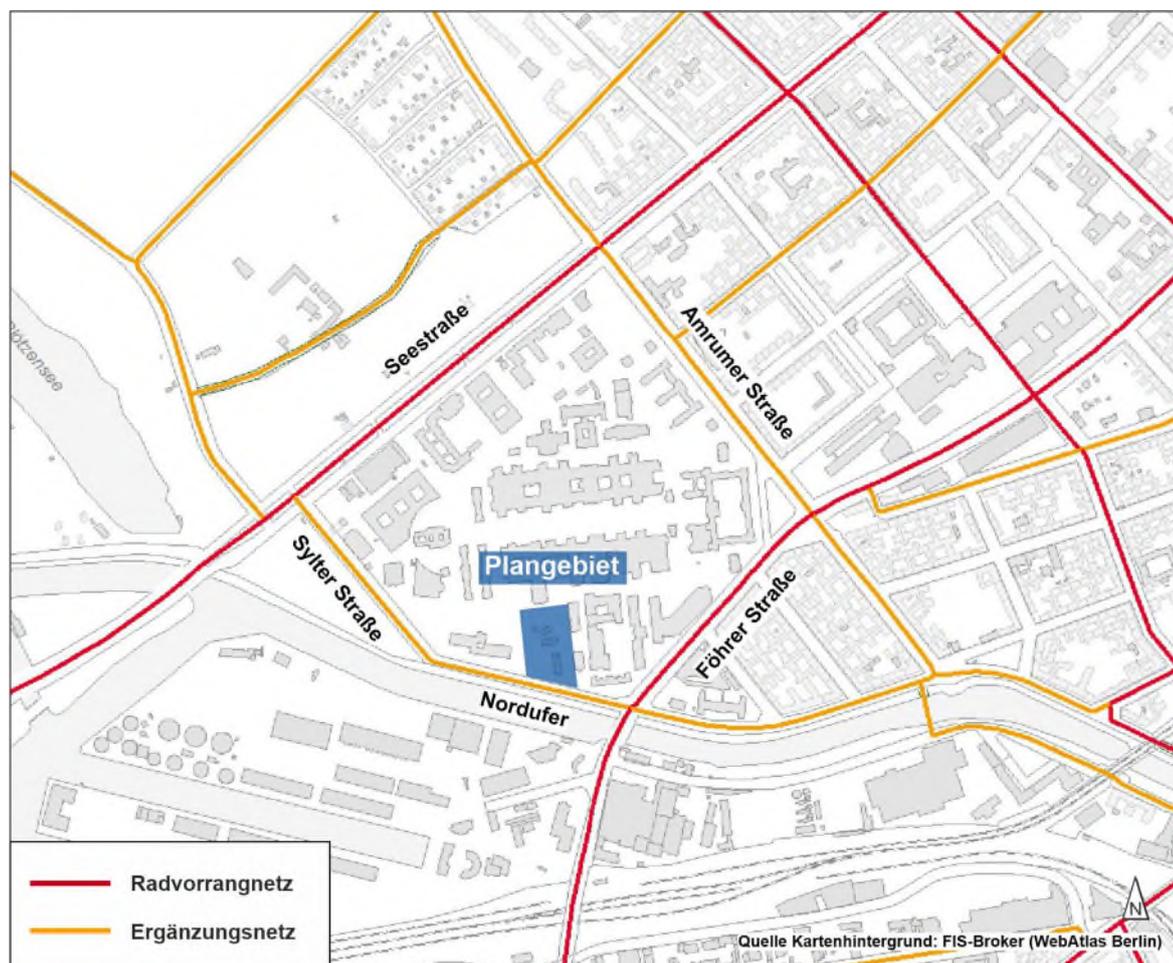


Abbildung 6: Einbindung des Virchow-Campus in das Radnetz

Die Seestraße und die Föhner Straße sind Teil des Radvorrangnetzes von Berlin. Sylter Straße, Nordufer und Amrumer Straße gehören zum Ergänzungsnetz.

Dieser Einordnung wird die Amrumer Straße seit Ende 2022 – bis auf den Knotenpunktbereich Seestraße – aktuell gerecht. Die Amrumer Straße zwischen Seestraße und Föhner Straße wurde kürzlich mit neuen Radverkehrsanlagen ausgestattet. In Fahrtrichtung Norden steht dem Radverkehr ein Fahrstreifen mit Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen zur Verfügung. In Fahrtrichtung Süden wurde ein geschützter Radfahrstreifen eingerichtet.

Die Seestraße und Föhner Straße verfügen beidseitig über Radwege. An der Sylter Straße/Nordufer sind bauliche und abmarkierte Radwege vorhanden. Mit Ausnahme der Amrumer Straße sind die Radverkehrsanlagen 1,20- 1,50 m breit und entsprechen somit nicht den aktuellen Richtlinien des Landes Berlin.

An den signalisierten Knotenpunkten im Umfeld des Campus wird der Radverkehr über Radverkehrsfurten geführt.

## 2.6 Derzeitige Verkehrsbelastungen

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der für die Untersuchung relevanten Knotenpunkte erfolgt auf Basis von Zähldaten aus den Jahren 2019 bis 2021 (derzeitige Belastung), die von der SenUMVK für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Am Knotenpunkt Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße standen Zähldaten aus den Jahren 2019 und 2021 zur Verfügung. In Abstimmung mit der SenUMVK fanden die höheren Verkehrsmengen der Zählung aus dem Jahr 2019 Verwendung.

Nachfolgend sind in Tabelle 2 die zugrunde gelegten Verkehrszählungen sowie die Spitzenstunden vormittags und nachmittags dargestellt.

Knotenpunkt	Zähldatum	Spitzenstunde	
		vormittags	nachmittags
Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord)	19.05.2021	07:00-08:00 Uhr	15:15-16:15 Uhr
Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd))			
Seestr. / Sylter Str. (01049)	19.05.2021	07:00-08:00 Uhr	15:15-16:15 Uhr
Föhler Str. / Nordufer (01072)	15.03.2022	07:45-08:45 Uhr	15:00-16:00 Uhr
Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073)	04.04.2019	08:00-09:00 Uhr	15:00-16:00 Uhr

Tabelle 2: Verkehrszählungen

In Abbildung 7 sind für das Straßennetz in der Umgebung des Plangebiets Zähldaten aus den Jahren 2014 und 2019 dargestellt.

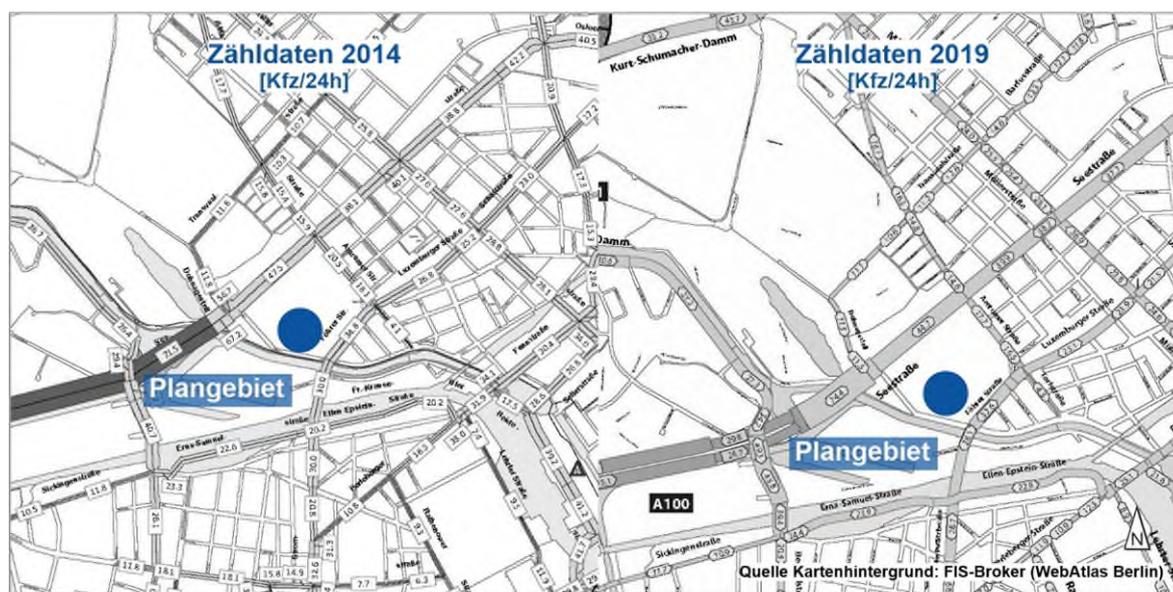


Abbildung 7: Zähldaten aus den Jahren 2014 und 2019

Ein Vergleich der Zähldaten aus den Jahren 2014 (vor Coronaeinfluss) und 2019 (nach Coronaeinfluss) zeigt, dass die Straßen, die den Campus umgrenzen, im Jahr 2019 im Mittel rund 8,7% geringer belastet waren. Dies ist auf den Einfluss der Coronapandemie und der daraus resultierenden Einschränkungen und Verunsicherungen zurückzuführen.

Die Verkehrsmengen der derzeitigen Belastung sind nachfolgend für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde in Abbildung 8 als Knotenstrompläne sowie in Anlage 1 dokumentiert.

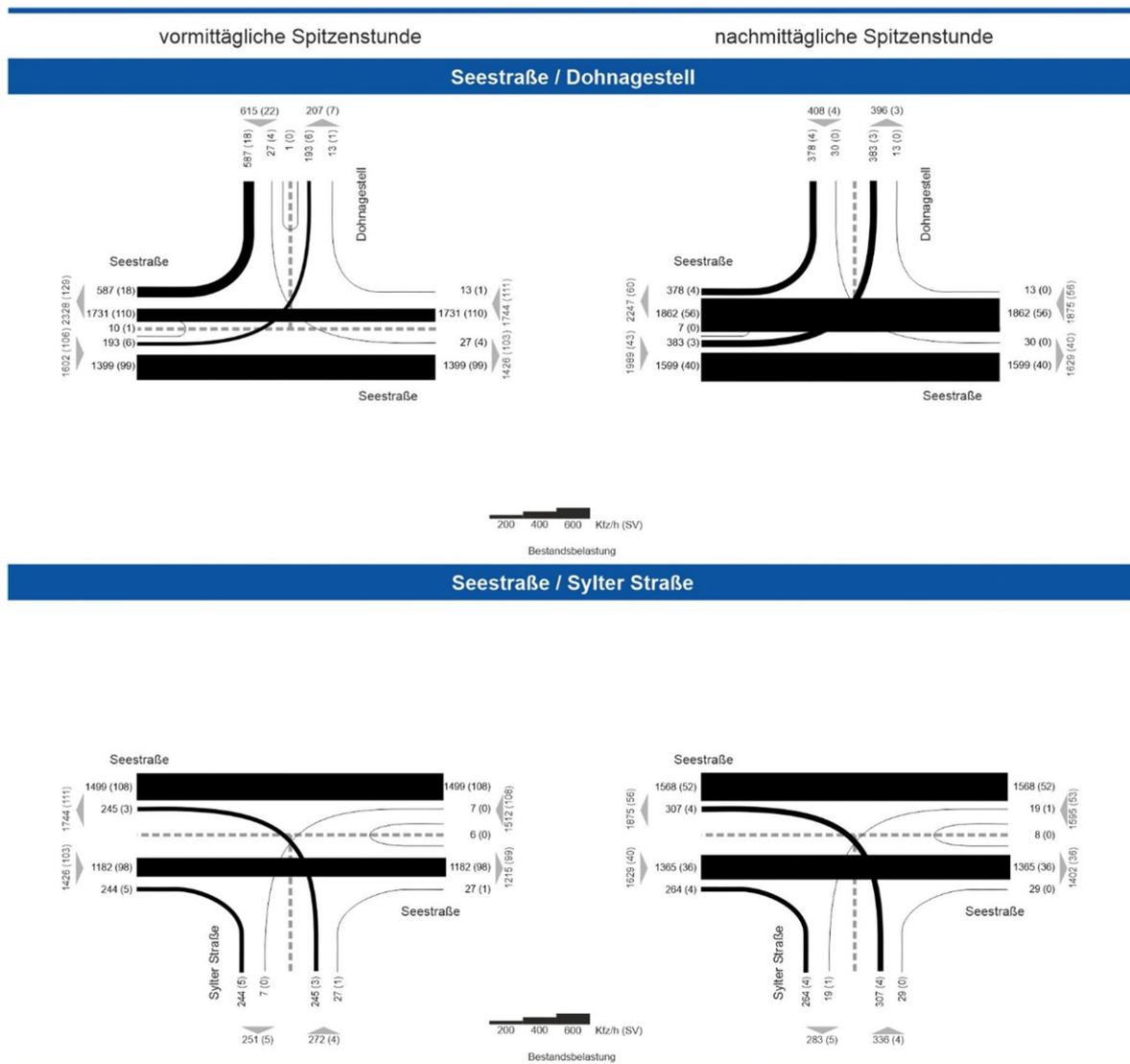
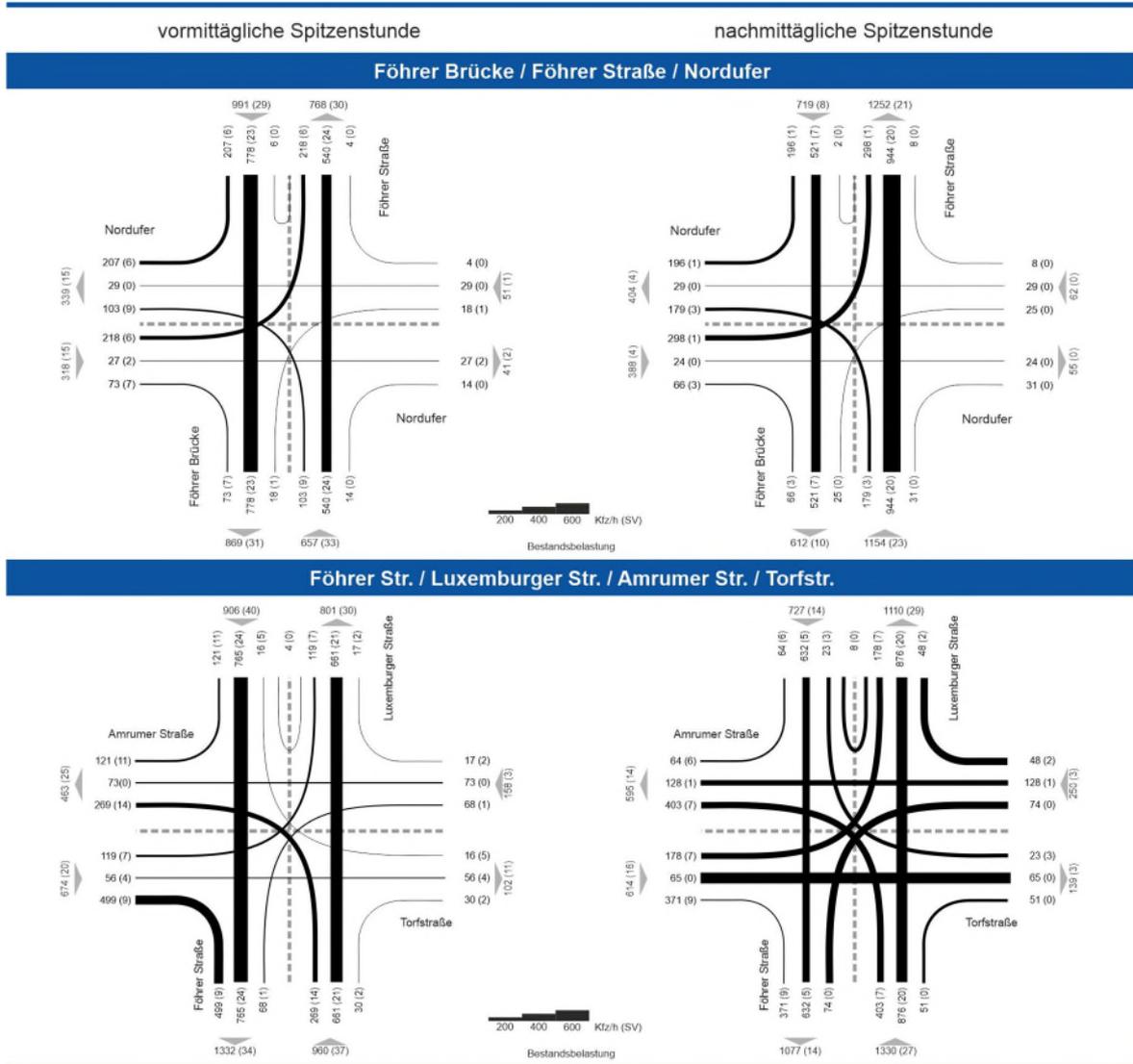


Abbildung 8: Knotenstrompläne derzeitige Verkehrsbelastung



Abbildung 8: Knotenstrompläne derzeitige Verkehrsbelastung (Forts.)



## 2.7 Fotodokumentation



**I links**  
 KP Nordufer / Föhler Str.  
 in Blickrichtung Ost



**I rechts**  
 KP Nordufer / Föhler Str.  
 in Blickrichtung Nordost



**I links**  
 Schnittpunkt Nordufer /  
 Sylter Str. in Blickrichtung  
 Ost



**I rechts**  
 Schnittpunkt Nordufer /  
 Sylter Str. in Blickrichtung  
 Nordwest



**I links**  
 KP Sylter Str. / Seestraße  
 in Blickrichtung Südost



**I rechts**  
 KP Sylter Str. / Seestraße  
 in Blickrichtung Nordost



**I links**  
 KP Seestraße / Weststraße  
 in Blickrichtung Südwest



**I rechts**  
 KP Seestraße / Weststraße  
 in Blickrichtung Südost



**I links**  
 KP Seestraße / Amrumer Str. /  
 Afrikanische Str. in  
 Blickrichtung Nordost



**I rechts**  
 KP Seestraße / Amrumer Str. /  
 Afrikanische Str. in  
 Blickrichtung Südost



### 3. Beschreibung der Planungen

#### 3.1 Planung

Bei den Planungen, die dem Bebauungsplanverfahren (1-113 VE) zu Grunde liegen, werden die herzmedizinischen Angebote des Campus im neuen Deutschen Herzzentrum der Charité (DHZC) im Plangebiet gebündelt. Neben dem DHZC entsteht am Standort eine zentrale Sterilgutversorgung (ZSVA) sowie die neue zentrale Notaufnahme (ZNA) mit Hubschrauberlandeplatz auf dem Dach. In Abbildung 9 ist die Planung dargestellt.

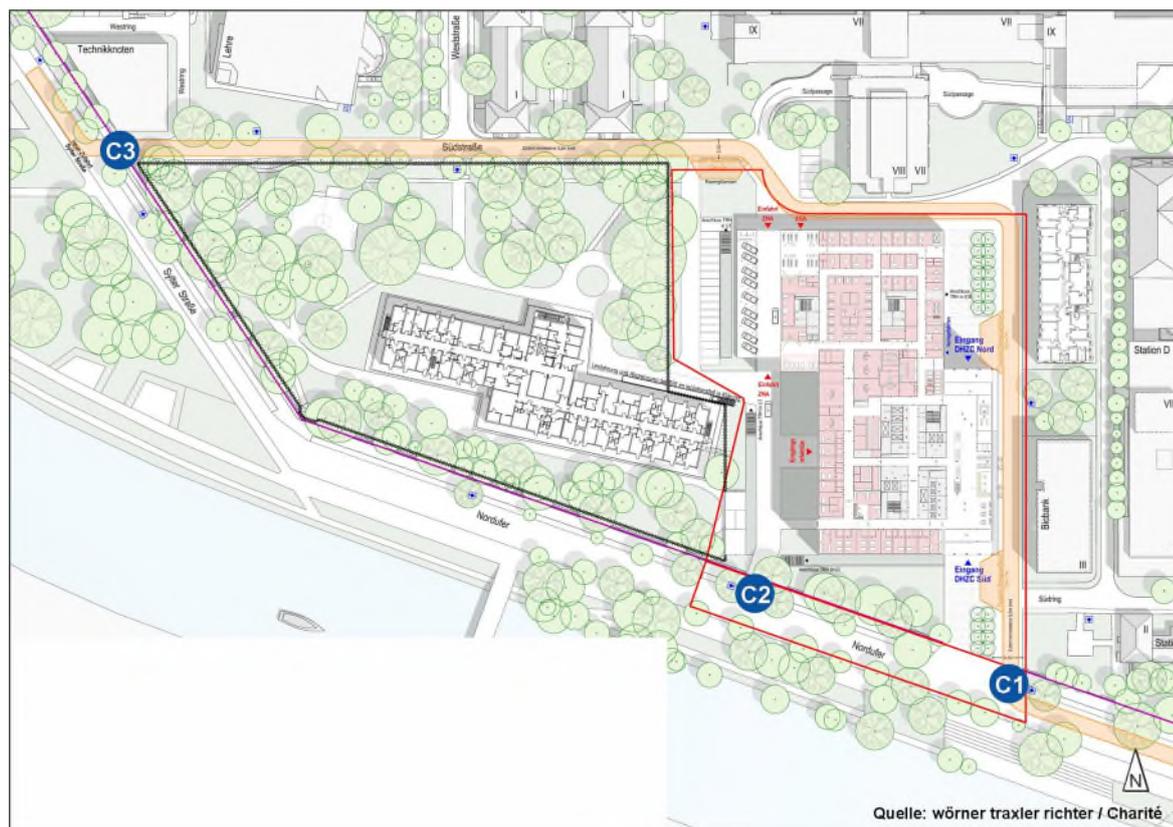


Abbildung 9: Planung DHZC

Das Plangebiet wird über Zufahrten am Nordufer und der Sylter Straße sowie über die Südstraße des internen Wegenetzes des Campus erschlossen. Über eine Zufahrt im Bereich des heutigen Zugangs C (C1) können barrierefreie Stellplätze sowie eine geplante Taxibring- und Holzone für Besucher oder Begleitpersonen sowie Kurzzeitparkstände erreicht werden. Diese Zufahrt dient auch als Feuerwehzufahrt. Über eine zweite Zufahrt westlich hiervon (C2) wird die zentrale Notaufnahme an das öffentliche Straßennetz angebunden. Über eine weitere Zufahrt an der Sylter Straße (C3), die im Rahmen eines Technikgebäudes (Technikknoten) in diesem Bereich realisiert wird, kann ebenfalls das Plangebiet erreicht werden.

Die Zufahrt C1 dient Bring- und Holverkehrern des DHZC. C2 und C3 sind ausschließlich für Rettungswagen (RTW) und Krankentransportwagen (KTW) vorgesehen. C3 dient den RTW und KTW als zusätzliche Zufahrt, die im Bedarfsfall genutzt werden kann. Die Hauptzufahrt der RTW und KTW ist die Zufahrt C2, die ein Großteil der entsprechenden Verkehre dort aufnehmen wird.



Auf dem Plangebiet werden 22 bestehende Pkw-Stellplätze zurückgebaut. Als Ausgleich werden innerhalb des Plangebiets 20 neue Stellplätze geschaffen, wovon sechs barrierefrei ausgestaltet werden.

Für die Besucher ist weiterhin das zentrale Parkhaus, das über die Hauptzufahrt des Campus (B) über die Seestraße erreicht wird, relevant. Auf dem Plangebiet werden nur Kurzzeitstellplätze für das Bringen- und Holen geschaffen werden.

Die Anlieferung der einzelnen Einrichtungen erfolgt weiterhin zentral über einen Wirtschaftshof auf dem Campus nördlich des Plangebiets und danach über ein campuseigenes Tunnelsystem. Für den Lieferverkehr ist weiterhin der Zentrale Zugang B an der Seestraße relevant. Die Situation für Beschäftigte bleibt unverändert: Ihnen steht entweder das Parkhaus im Bereich des Zugangs B an der Seestraße oder Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung.

Nach Realisierung des Hubschrauberlandeplatzes auf dem Gebäude des DHZC kann der derzeit bestehende Landeplatz auf dem oberen Parkdeck Parkhaus im Bereich des Zugangs B an der Seestraße zurück gebaut werden und die Fläche wieder dem Ruhenden Verkehr zugeordnet werden. Hierdurch wird sich die Kapazität des Parkhauses auf ca. 900 Stellplätze erhöhen.

Durch die Verlagerung der Einsatzfahrten vom Zugang B (Einfahrt Seestraße) zum Zugang C (Nordufer) wird der Zugang an der Seestraße entlastet, was vor dem Hintergrund der geplanten Aufwertung der Verbindungsfunktionsstufe der Seestraße bis 2030 in die nächsthöhere Stufe I als großräumige Straßenverbindung vorteilhaft bewertet wird.

### **3.2 Tangierende Planungen**

#### **KIEZBLÖCKE**

Im Brüsseler Kiez und im Sprengler Kiez östlich des Plangebiets sollen sogenannte Kiezblöcke entstehen. Kiezblöcke sind Wohngebiete, bei denen durch verschiedene verkehrsberuhigende Maßnahmen Durchgangsverkehr verhindert werden soll. Hierdurch soll die Verkehrssituation im Quartier und der Fuß- sowie der Radverkehr gefördert sowie die Wohnqualität verbessert werden. Die Maßnahmen im Sprengler Kiez (Einrichtung von Fahrradstraßen auf der Triftstraße und der Lynarstraße, sogenannten Modalfiltern sowie punktuellen Maßnahmen an Knotenpunkten mit dem Ziel einer sicheren Gestaltung für den Fußverkehr) sind zum jetzigen Zeitpunkt (Juni 2023) nahezu umgesetzt.

Eine Folgeabschätzung der einzelnen Maßnahmen wurde nicht durchgeführt. In Abstimmung mit der SenUMVK werden die Auswirkungen der Planungen auf das für die Erschließung des Plangebiets relevante Straßennetz als gering bewertet und daher die möglichen Folgen der Kiezblöcke nicht berücksichtigt.

#### **STRAßENBAHNNEUBAUSTRECKE VIRCHOW-KLINIKUM - BEUSSELSTRAßE - ZOOLOGISCHER GARTEN**

Im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 ist die Straßenbahnneubaustrecke vom Virchow-Klinikum über die Beusselstraße bis zum Zoologischen Garten genannt. Sie ist im ÖPNV-Bedarfsplan als Strecke im weiteren Bedarf mit einem Realisierungszeitraum bis 2035 dargestellt. Da der Bebauungsplan vorher realisiert wird, hat die Planung keine Auswirkung auf die Untersuchung.



## WEITERE PLANUNGEN MIT AUSWIRKUNGEN AUF DIE ZUKÜNFTIGE VERKEHRSSITUATION

Entsprechend der Angaben der SenUMVK sind im Prognosejahr keine relevanten Steigerungen des Verkehrs im Vergleich zu den Verkehrsmengenkarten 2014/2019 zu erwarten. D.h. weitere tangierende Planungen sind für den Prognosefall nicht zu berücksichtigen.



## 4. Verkehrsprognose

### 4.1 Vorgehen

Bei den Planungen steht eine Umorganisation und eine Umverteilung von Nutzungen, die bereits heute auf dem Campus vorhanden sind und nun am neuen Standort gebündelt werden, im Fokus. Für einzelne Nutzergruppen wird nun auch der Zugang C zum Campus an der Straße Nordufer relevant. Daher werden sich Teile des heutigen Verkehrsaufkommens vom zentralen Zugang B an der Seestraße auf den Zugang C am Nordufer verlagern. Erweiterungen, die auch mit einer Steigerung der Verkehrsmenge einhergehen, sind Teil der weiteren Planungen, die im Zuge einer umfassenden Modernisierung des Campus in den kommenden Jahrzehnten erfolgen soll.

Im Rahmen der Verkehrsprognose wird in einem ersten Schritt auf Basis von Erfahrungswerten u.a. zum Patientenaufkommen sowie auf Basis des vorgesehenen Nutzungskonzeptes das Verkehrsaufkommen am Zugang C am Nordufer bestimmt. Das Nutzungskonzept sieht vor, dass den Mitarbeitern des DHZC und der ZNA sowie den Besuchern der stationär aufgenommenen Patienten des DHZC zum Parken im Umfeld des Campus weiterhin die öffentlichen straßenbegleitenden Parkstände sowie das zentrale Parkhaus des Campus, das über den zentralen Zugang B an der Seestraße erreicht wird, zur Verfügung steht. Es ist nicht vorgesehen beiden Nutzergruppen Zugang über den Zugang C am Nordufer zu gewähren. Ebenso werden die Liefervorgänge weiterhin über die Seestraße und dann intern über das Tunnelsystem erfolgen.

Der Zugang C am Nordufer wird zukünftig nur den Patienten des DHZC und der ZNA sowie den Rettungsfahrzeugen zur Verfügung stehen. In den entsprechenden Fahrten sind auch Fahrten bzw. Bring- und Abholvorgänge mit privatem Pkw enthalten. Das Nutzungskonzept sieht dort auch Begleitpersonen von Patienten, die die ZNA aufsuchen und diese, sollte keine stationäre Einweisung erforderlich sein, auch wieder mitnehmen, vor (Besucher ZNA).

In einem zweiten Schritt wird das Verkehrsaufkommen räumlich auf das Straßennetz verteilt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen an den zu untersuchenden relevanten Knotenpunkten wird in einem dritten Schritt durch Addition der derzeitigen Verkehrsbelastung und des durch Umverlagerung der relevanten Verkehrsströme vom zentralen Zugang B an der Seestraße zum Zugang C am Nordufer geprägten geänderten Verkehrsaufkommens berechnet. Dabei werden im Sinne einer Betrachtung auf der sicheren Seite (worst-case-Betrachtung) die Verkehrsbelastungen der jeweiligen Spitzenstunden überlagert.

### 4.2 Abschätzung der Verkehrserzeugung im Kfz-Verkehr

Für die Planungen stehen Erfahrungswerte sowie ein Raumprogramm auf Basis eines konkreten Nutzungskonzeptes zur Verfügung, die als Grundlage zur Abschätzung der Verkehrserzeugung dienen und von der Charité zur Verfügung gestellt wurden. Über die anvisierte Anzahl an Patienten des DHZC und der ZNA, die Anzahl Besucher der entsprechenden Gruppen, der geplanten Anzahl Mitarbeiter sowie der Liefervorgänge wurden die täglichen Kfz-Fahrten für die unterschiedlichen Nutzergruppen ermittelt. Auf Grundlage individueller Ganglinien basierend auf Erfahrungswerten wurden danach für die unterschiedlichen Nutzergruppen die stündliche Verkehrsmengen bestimmt.

Das detaillierte Nutzungskonzept sowie die daraus resultierenden täglichen und stündlichen Verkehrsmengen sind differenziert nach Nutzergruppen in Anlage 2 dargestellt.



An den Zufahrten am Nordufer wird eine Tagesverkehrsbelastung von insgesamt 1.712 Pkw/24h erwartet (Summe Quell- und Zielverkehr). Diese Fahrten teilen sich wie folgt auf:

- 544 Kfz/24h ambulante Patienten DHZ
- 185 Kfz/24h stationäre Patienten DHZ
- 641 Kfz/24h Patienten ZNA
- 342 Kfz/24h Besucher ZNA

Der Zugang B an der Seestraße wird entsprechend entlastet.

In einem zweiten Schritt wurden die Tagesverkehrsmengen mit Hilfe von spezifischen Ganglinien auf Grundlage von Erfahrungswerten der Charité und tageszeitliche Auslastungsplanungen auf Stundenwerte umgerechnet.

In Abbildung 10 sind die Ganglinien des Quell- und Zielverkehrs an Zugang C dargestellt.

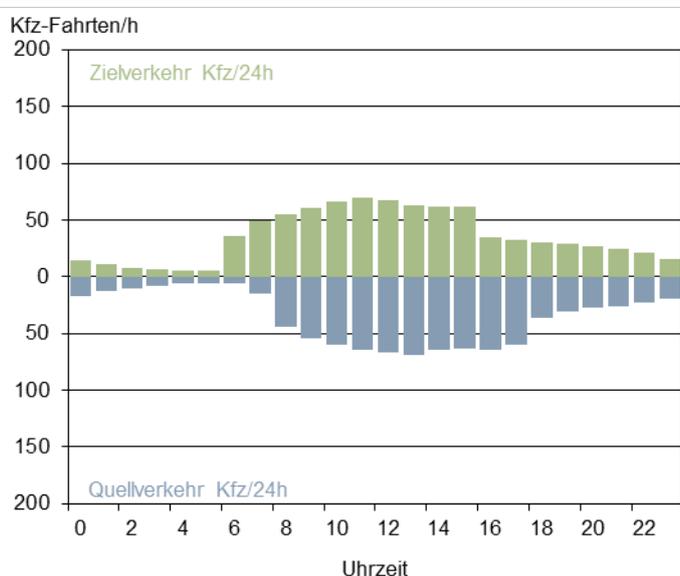


Abbildung 10: Tagesganglinie des Quell- und Zielverkehrs an Zugang C

Als Spitzenstundenbelastung werden am Zugang C vormittags (09:00 – 10:00 Uhr) 116 Kfz/h und nachmittags (15:00 – 16:00 Uhr) 126 Kfz/h prognostiziert (vgl. Tabelle 3).

Kfz-Fahrten	am Tag [Kfz/24h]	06 - 10 Uhr [Kfz/4h]	vormittägliche Spitzenstunde 09-10 Uhr [Kfz/h]	15 - 19 Uhr [Kfz/4h]	nachmittägliche Spitzenstunde 15-16 Uhr [Kfz/h]
Quellverkehr	856	120	55	224	64
Zielverkehr	856	201	61	160	62
<b>Summe</b>	<b>1.712</b>	<b>321</b>	<b>116</b>	<b>384</b>	<b>126</b>

Tabelle 3: Quell- und Zielverkehr an Zugang C



Insgesamt bieten die vorliegenden Ergebnisse einen belastbaren Rahmen für Aussagen zur künftigen Verkehrsstärke im Plangebiet. Prinzipiell gilt es zu berücksichtigen, dass Prognosen eines komplexen und dynamischen Untersuchungsgegenstands prinzipiell nur eine Orientierungsgrundlage darstellen können, da sie durch eine Vielzahl von Annahmen gesteuert werden, deren Ausprägung und Eintritt nicht sicher vorhersagbar sind.

### 4.3 Verkehrsverteilung

Für die räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens auf das Straßennetz stehen Verflechtungsdaten z.B. aus dem Verkehrsmodell von Berlin oder weitere Informationen zu den räumlichen Patientenströmen von Seiten der Charité nicht zur Verfügung. Daher wurde die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf Basis einer Netzbetrachtung durchgeführt und mit der Senatsverwaltung abgestimmt. Um die Verlagerung der Verkehrsströme von Zugang B an der Seestraße zu Zugang C am Nordufer zu berücksichtigen, ist es erforderlich die Verflechtungen des Quell- und Zielverkehrs an beiden Zugängen zu bestimmen.

Die räumliche Verkehrsverteilung beider Zugänge ist in der nachfolgenden Abbildung 11 dargestellt.

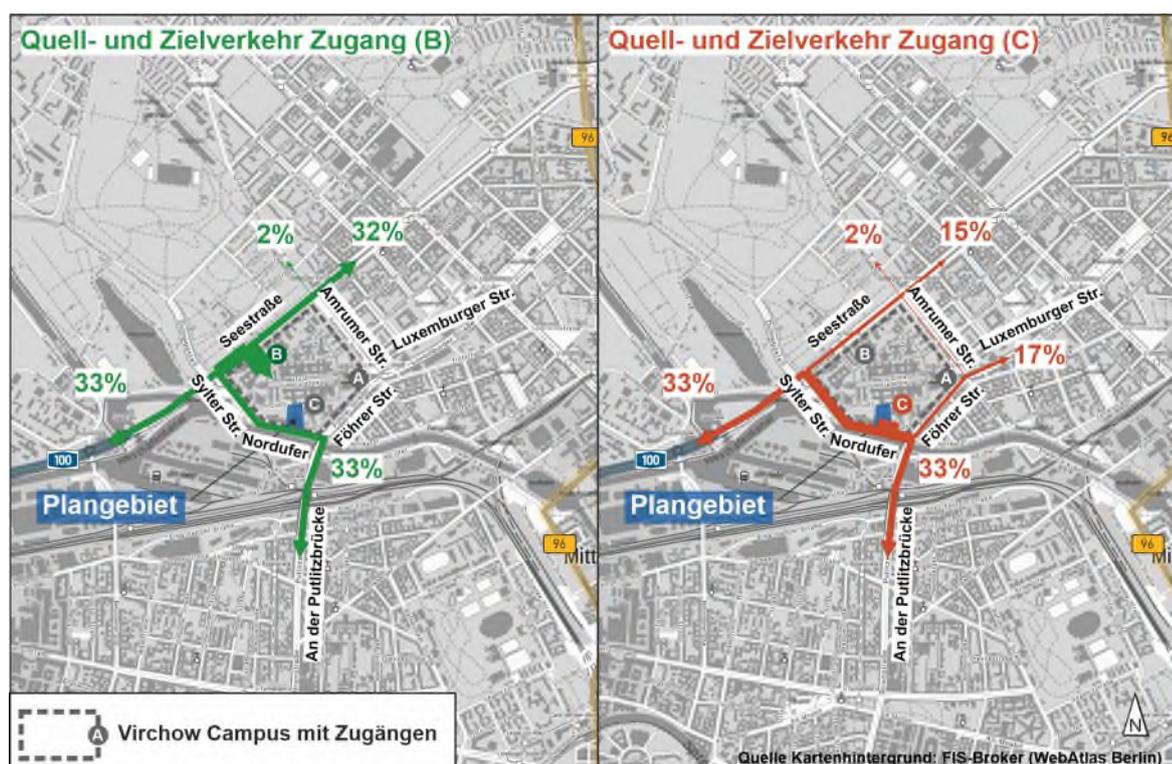


Abbildung 11: Verkehrsverteilung des Quell- und Zielverkehrs an den Zugängen B und C

Bedingt durch die Lage des Campus an drei Haupteinfallstraßen (Seestraße Richtung BAB 100, Seestraße bzw. Luxemburger Straße in Richtung Reinickendorf/Pankow/Gesundbrunnen und An der Pultitzbrücke in Richtung Moabit/Charlottenburg/Wilmersdorf) wird davon ausgegangen, dass sich der Quell- und Zielverkehr des Campus entsprechend auf die drei Richtungen (Nord-Osten, Westen und Süden) gleichmäßig aufteilt. Durch die Lage des Zugangs C in Nähe der Föhre Straße

nimmt die Bedeutung der Seestraße ab und aufgrund der räumlichen Nähe die Bedeutung der Luxemburger Straße zu. Dieser Umstand wurde bei der Verteilung berücksichtigt. Die Verkehrsverteilung wurde mit den SenUMVK abgestimmt.

#### 4.4 Zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen

Die Berechnung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung erfolgte, indem die derzeitige Verkehrsbelastung mit den entsprechend räumlich verteilten Verkehrsmengen der Nutzergruppen an den Zugängen am Nordufer addiert und die entsprechende Verkehrsmenge vom zentralen Zugang zum Campus an der Seestraße subtrahiert wurde. Im Sinne einer Betrachtung auf der sicheren Seite (worst case) wurden bei der vormittäglichen und der nachmittäglichen Spitzenstunde jeweils die Spitzenwerte in den jeweiligen Zeitbereichen überlagert (Prinzip „Spitze auf Spitze“).

In Abbildung 12 ist die zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung an den relevanten Knotenpunkten für die vormittägliche und nachmittägliche Spitzenstunde als Knotenstrompläne dargestellt. Die Veränderung der Verkehrsbelastung, die sich durch die Planung ergibt, ist ebenfalls dargestellt.

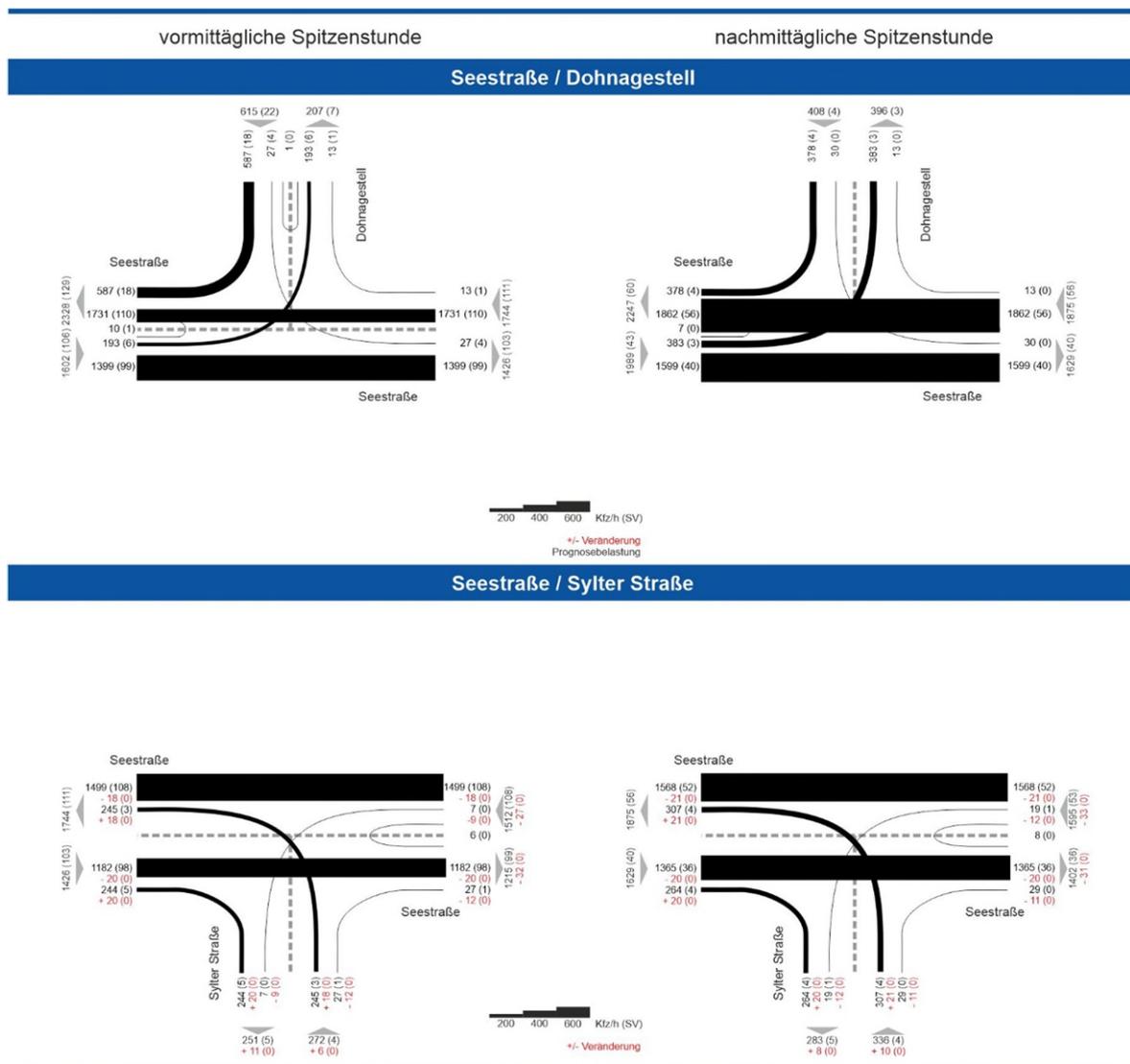
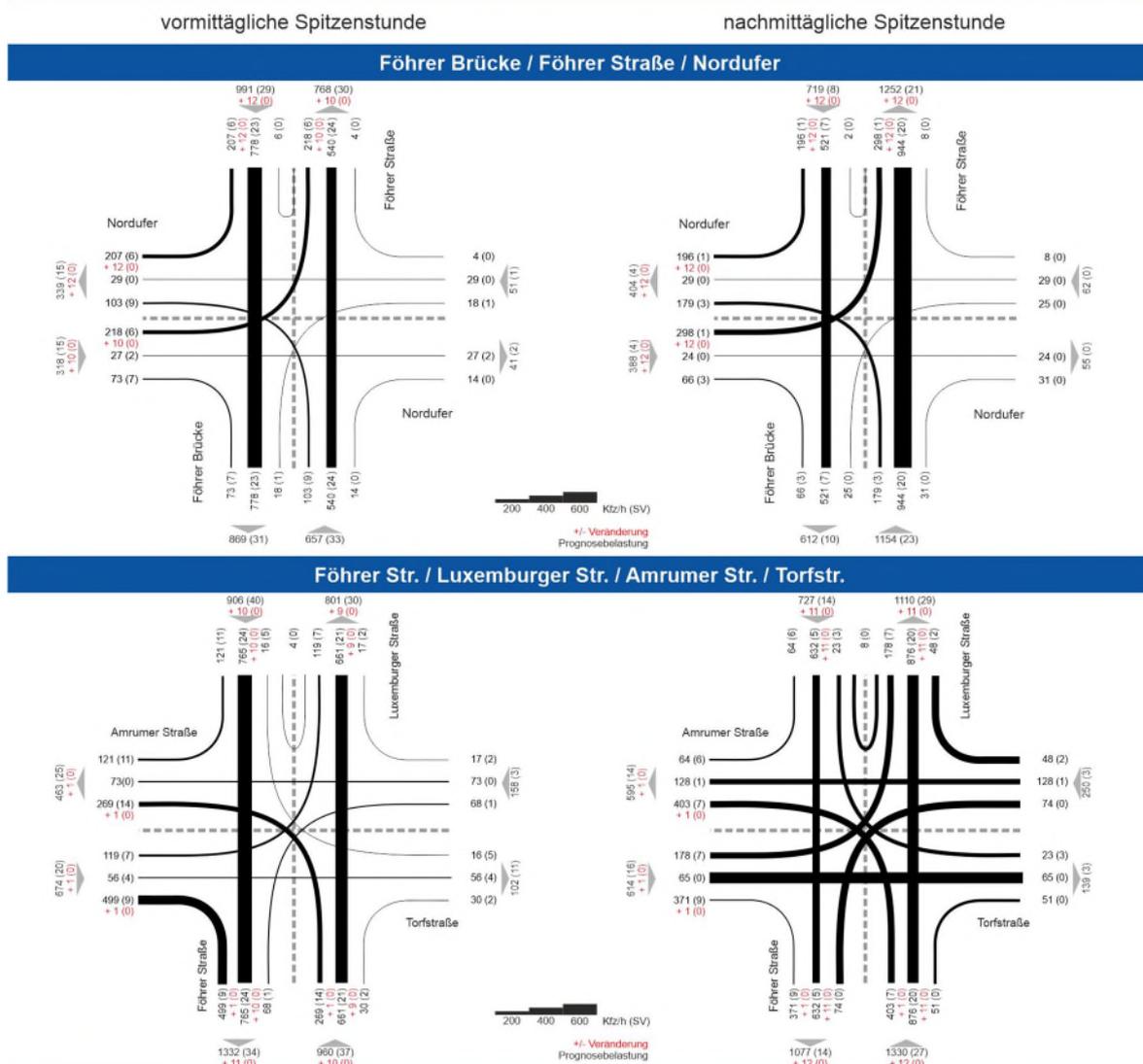


Abbildung 12: Knotenstrompläne zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen



Abbildung 12: Knotenstrompläne zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastungen (Forts.)



Erkennbar ist, dass nach Umsetzung der Planung aufgrund der Verkehrsverlagerungen für die Quell- und Zielverkehre die Seestraße etwas an Bedeutung abnimmt, das Nordufer und die Luxemburger Straße etwas an Bedeutung gewinnen.

Für die schalltechnische Untersuchung wurde am 05.04.2022 am Nordufer auf Höhe des Plangebiets eine Verkehrszählung für die Dauer von 24h durchgeführt. Die für die Schalluntersuchung relevanten Daten (Hochrechnung DTV, Neuverkehre/Verkehrsveränderungen differenziert in Fahrzeugklassen) sind in Anlage 5 dargestellt.



## 5. Bewertung der Leistungsfähigkeit

### 5.1 Vorgehen

Der Nachweis der Qualität des Verkehrsablaufes erfolgt gemäß „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS), Ausgabe 2015. Das HBS enthält standardisierte Verfahren zu einer hinreichend zuverlässigen Beschreibung der Gesetzmäßigkeiten des Verkehrsablaufes. Mit diesen Methoden wird die Kapazität einer Straßenverkehrsanlage in Abhängigkeit von den verkehrlichen, aber auch entwurfstechnischen Randbedingungen bestimmt. Für die unterschiedlichen Ausbauformen von Straßenverkehrsanlagen werden unterhalb dieser Kapazität vergleichbare Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes definiert (Stufe A bis F).

Die **Stufe A** beschreibt einen Verkehrsablauf, bei dem sich die Verkehrsteilnehmer äußerst selten beeinflussen. Sie besitzen die gewünschte Bewegungsfreiheit in dem Umfang, wie sie auf der Verkehrsanlage zugelassen ist. Der Verkehrsfluss ist frei. Die Stufe A stellt aus Sicht des Verkehrsablaufes die günstigste Bewertung dar.

Bei der **Stufe B** macht sich die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer bemerkbar, bewirkt aber nur eine geringe Beeinflussung des Einzelnen. Der Verkehrsfluss ist nahezu frei.

Bei der **Stufe C** hängt die individuelle Bewegungsmöglichkeit vom Verhalten der übrigen Verkehrsteilnehmer ab. Die Bewegungsfreiheit ist spürbar eingeschränkt, der Verkehrszustand ist noch stabil.

Die **Stufe D** beschreibt einen Verkehrsablauf, der durch hohe Belastungen gekennzeichnet ist, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen den Verkehrsteilnehmern finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

Bei der **Stufe E** treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Die Bewegungsfreiheit ist nur in sehr geringem Umfang gegeben. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität. Die Kapazität wird erreicht.

Bei der **Stufe F** ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet.

Im Rahmen von Leistungsfähigkeitsnachweisen wird üblicherweise die Qualitätsstufe D als Grenzstufe betrachtet, die noch eine akzeptable Qualität des Verkehrsablaufes, insbesondere in den Spitzenstunden, gewährleistet. Die Stufen E und F sollten möglichst vermieden werden.

Die Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufes mit der Software „Ampel 6.1“ an den durch LSA geregelten Knotenpunkten für die derzeitige Situation (Basisbelastung) sowie für die prognostizierte Situation nach Umsetzung der Planung (Prognoseplanfall) am Normalwerktag. Am Knotenpunkt Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße wird darüber hinaus ein Prognosefall betrachtet, da hier die tangierende Planung in Form geschützter Radfahrstreifen beidseits entlang der Amrumer Straße an der Zufahrt Torfstraße eine Veränderung der Aufteilung der Fahrzeugströme auf die vorhandenen Fahrstreifen zur Folge haben wird und dies gesondert zu betrachten ist.

Der Knotenpunkt Seestraße / Dohnagestell wird aufgrund seiner Knotengeometrie mit innenliegenden Haltelinien in zwei Teilknotenpunkte aufgeteilt, weil verfahrensbedingt eine Betrachtung als gemeinsamer Knotenpunkt nicht möglich ist.

Die entsprechenden Leistungsfähigkeitsnachweise für alle relevanten Knotenpunkte befinden sich in Anlage 3. Die Ergebnisse werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

.



## 5.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung

### 5.2.1 Seestraße / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 1)

Aufgrund des innenliegenden Linksabbiegefahrstreifens (Signalgruppe K9,10) ist verfahrensbedingt am Knotenpunkt Seestraße Dohnagestell die Betrachtung von Teilknotenpunkten erforderlich. Die Lichtsignalanlage wird verkehrsabhängig geschaltet. Straßenbahnen, die die Wendeschleife südlich des Knotenpunkts befahren, wirken sich auf die geradeaus gerichteten Verkehrsströme in der Zufahrt Seestraße (West) aus (Signalgruppe K1,2). Eine Betrachtung der Verkehrsabhängigkeit bietet sich erst bei Leistungsfähigkeitsdefiziten der o.g. Ströme an. Ansonsten wird vereinfachend im Sinne einer Betrachtung auf der sicheren Seite (worst-case-Betrachtung) davon ausgegangen, dass in jedem Umlauf die Bahn geschaltet wird.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung am Teilknoten 1 des Knotenpunkts Seestraße / Dohnagestell sind als Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in Abbildung 13 dargestellt.

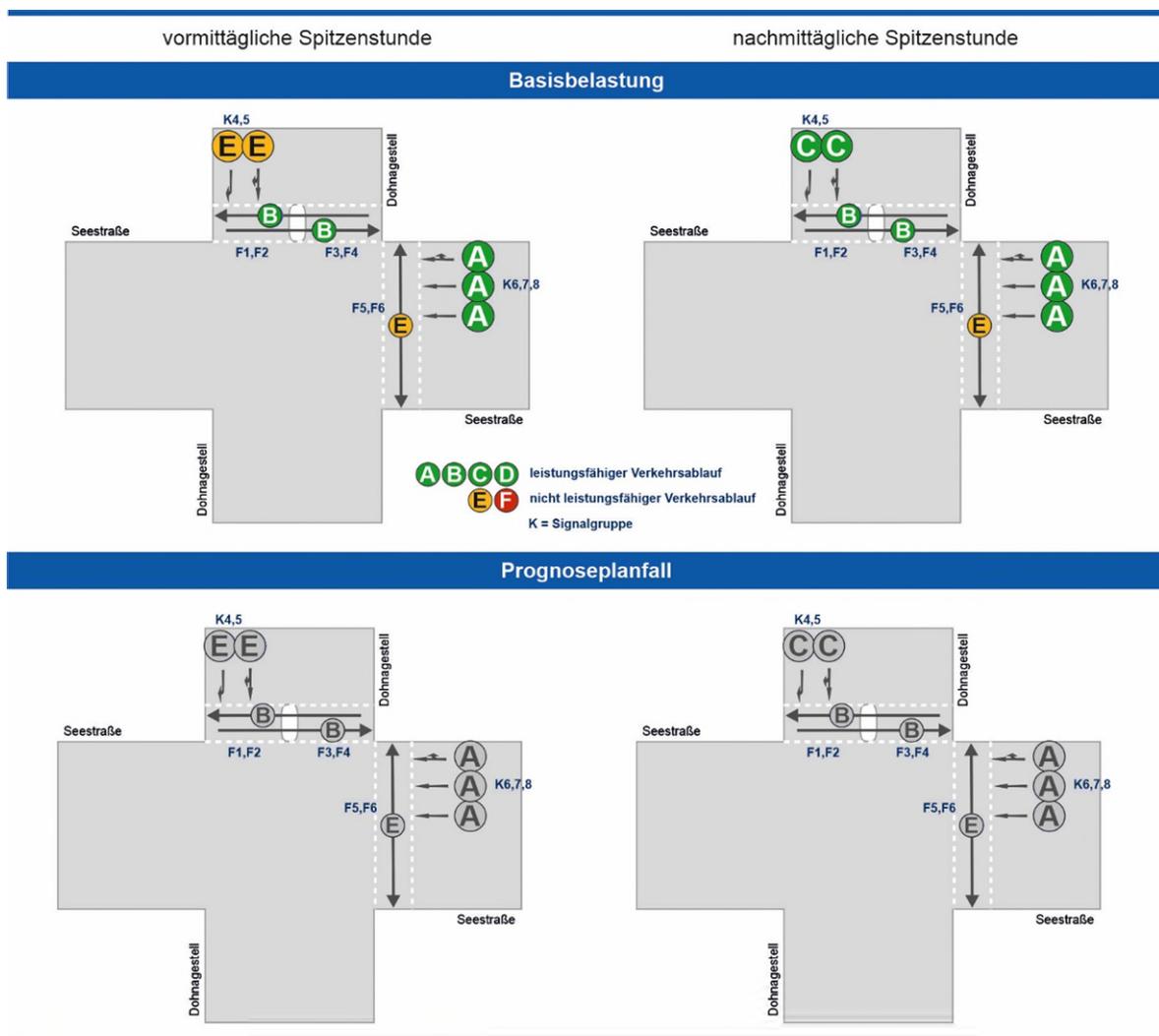


Abbildung 13: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Seestr. / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 1)



Die Ergebnisse am Teilknoten 2 sind in Abbildung 14 dargestellt.

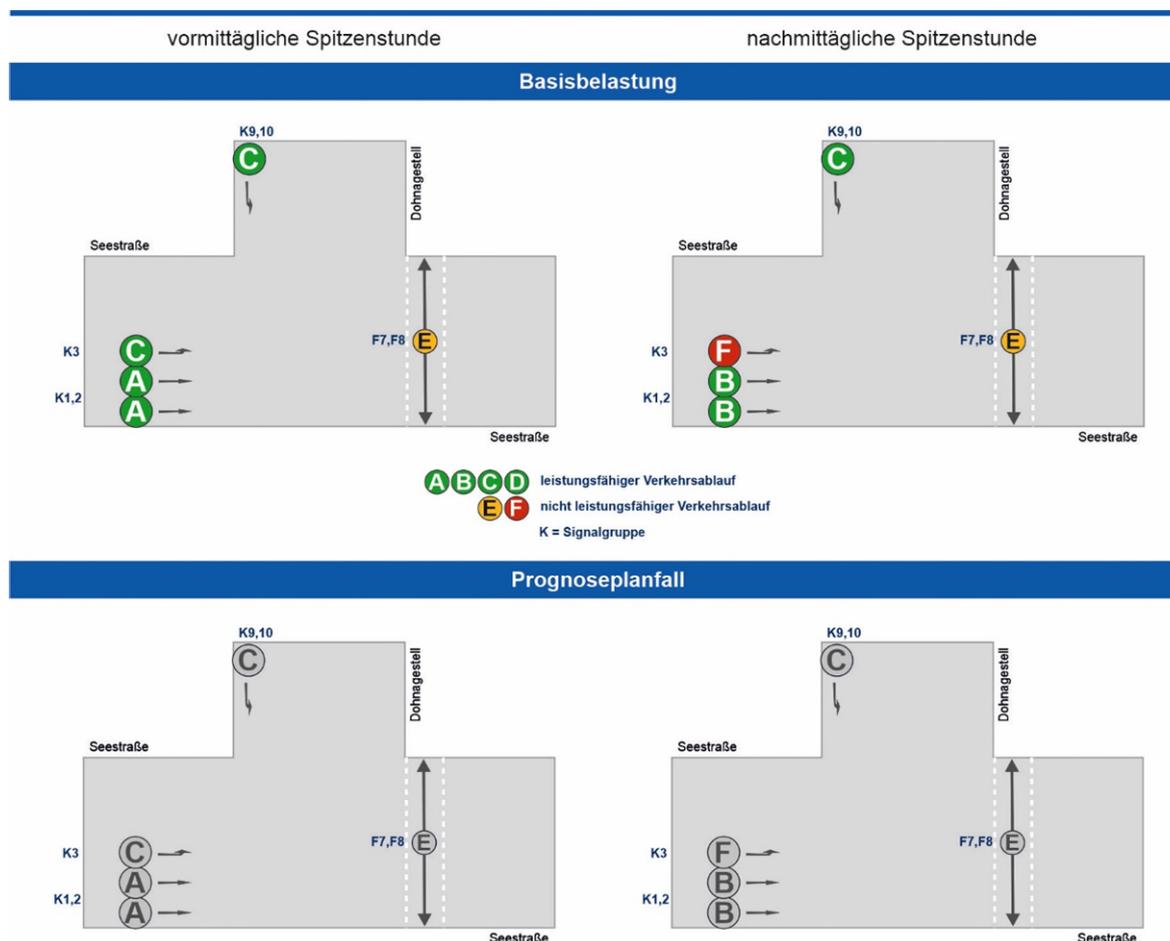


Abbildung 14: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Seestr. / Dohnagestell (Teilknotenpunkt 2)

Bereits im Bestand wird während der vormittäglichen Spitzenstundemorgens der Rechtsabbiegestrom in der Zufahrt Dohnagestell mit Qualitätsstufe E bewertet und somit als nicht leistungsfähig eingestuft. Nachmittags ist der Linksabbiegestrom in der Zufahrt Seestraße West nicht leistungsfähig. Die übrigen Verkehrsströme werden leistungsfähig abgewickelt. Im Prognoseplanfall ist die Situation unverändert.

Da beide nicht leistungsfähigen Ströme keine Auswirkungen auf die Verkehrsströme des Plangebiets haben, erfolgte in Abstimmung mit der SenUMVK keine hier keine vertiefte Analyse.

### 5.2.2 Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße

Die Lichtsignalanlage an diesem Knotenpunkt wird verkehrabhängig geschaltet. Straßenbahnen, die die Wendeschleife südlich des Knotenpunkts befahren, haben Auswirkungen auf die Freigabezeit der Signalgruppen in der Zufahrt Seestraße (K7,8). Die Linien M13 und 50 befahren je im 10-Minutentakt den Knotenpunkt, d.h. in 12 Umläufen pro Stunde ist mit einem Bahneingriff zu rechnen und



in 28 Umläufen pro Stunde erfolgt kein Eingriff. Im Fall des Bahneingriffs wird ein Alternativprogramm geschaltet (S3), bei dem die Fahrzeuge in der Zufahrt Seestraße am Vorsignal (K12,13) halten müssen. In diesen Fällen befährt die Bahn aus der Zufahrt Seestraße den Knotenpunkt als Pulkführer. Die Fahrzeuge am Vorsignal K12,13 werden später frei gegeben. Aufgrund der langen Fahrstrecke, die bis zur Haltelinie am Hauptsignal der Zufahrt (Signalgruppe K7,8) zurückzulegen ist und in den Fällen mit Bahneingriff der kurzen geschalteten Freigabezeit dort, können die Fahrzeuge bei Bahneingriff den Knotenpunkt nicht passieren. Somit erhalten die Kfz in der Zufahrt Sylter Straße bei Bahneingriff keine Freigabezeit (rechnerisch werden verfahrensbedingt 2s angesetzt).

Verfahrensbedingt können nur Signalprogramme in Festzeit überprüft werden. Daher erfolgt die Leistungsfähigkeitsberechnung einmal für den Fall mit und einmal für den Fall ohne Bahneingriff. Die Ergebnisse beider Fälle in Form von mittleren Wartezeiten werden entsprechend ihrer Anzahl der Schaltungen pro Stunde gemittelt.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung am Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße sind als Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in Abbildung 15 dargestellt.

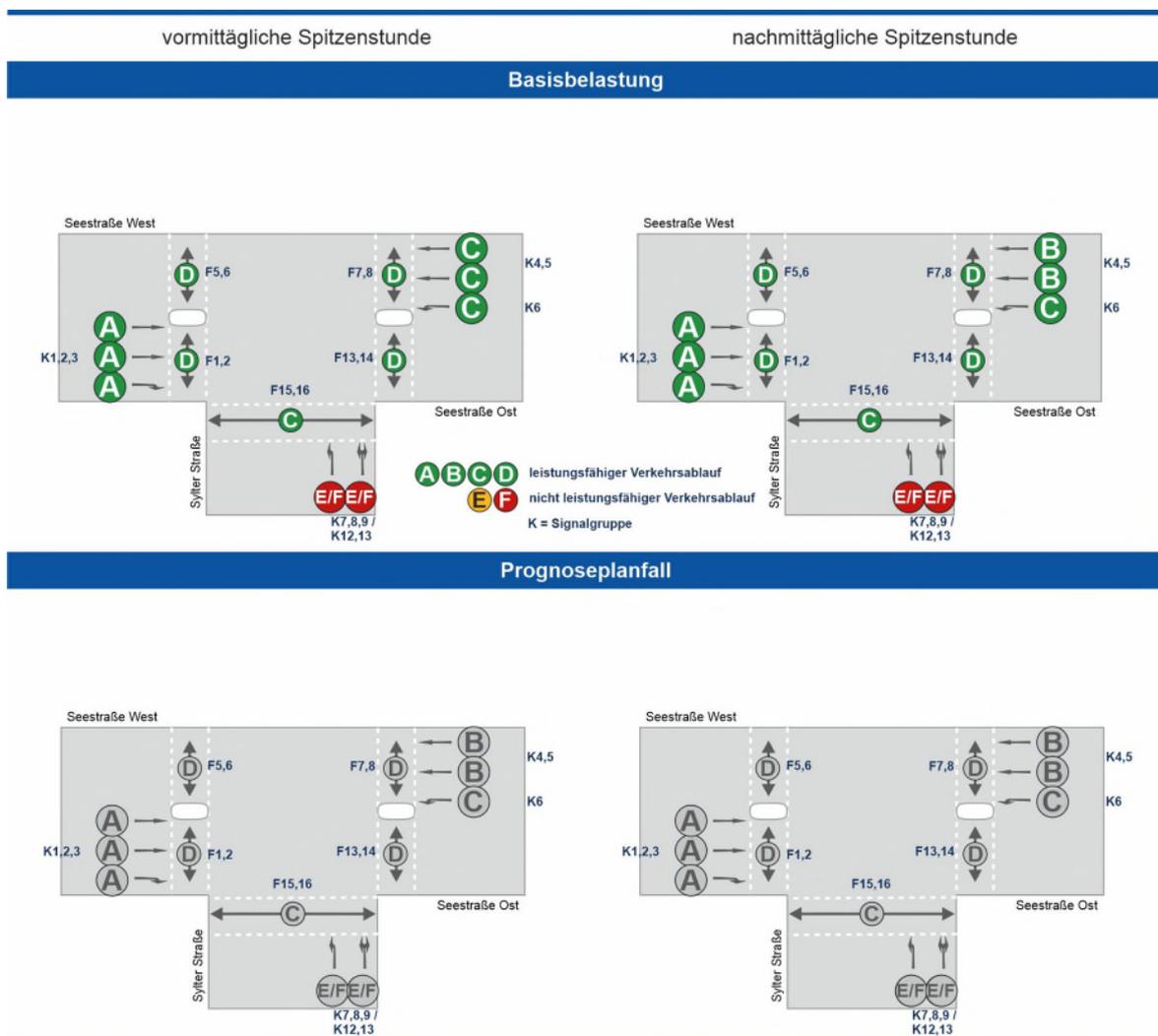


Abbildung 15: Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße



In den Fällen ohne Bahneingriff (Regelfall) werden alle Ströme leistungsfähig abgewickelt. Bei Berücksichtigung der Bahneingriffe ist bereits im Bestand aus den oben genannten Gründen die Zufahrt Sylter Straße nicht leistungsfähig und der Verkehrsablauf wird dort mit entsprechenden Qualitätsstufen E/F bewertet. Im Prognoseplanfall ist die Situation unverändert.

Änderungen am Signalprogramm in Form von Verlängerungen der Freigabezeit in der Zufahrt Sylter Straße lassen sich nur zu Lasten der Hauptrichtung Seestraße realisieren. In Abstimmung mit der SenUMVK erfolgte hier keine vertiefte Analyse, da die Planungen nicht Auslöser sind und die Hauptrichtung Seestraße bedingt durch die Netzfunktion dieser Straße (Zubringer von und zur BAB 100) prioritär zu behandeln ist.



### 5.2.3 Knotenpunkt Föhler Straße / Nordufer

Die Zufahrt Nordufer West verfügt derzeit über einen überbreiten Fahrstreifen von rund 5,40 m Breite. Hierdurch wird ein Nebeneinanderaufstellen von Pkw ermöglicht, was insbesondere in den Spitzenstunden praktiziert wird. Ein geringer Schwerververkehrsanteil in den Spitzenstunden (2,8% vormittags, 2,1% nachmittags) begünstigt das Nebeneinanderaufstellen.

Verfahrensbedingt kann bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung ein überbreiter Fahrstreifen in der Zufahrt Nordufer West nicht berücksichtigt werden. Daher wird einmal eine Variante mit einer einstreifigen Zufahrt, bei der alle Ströme auf einem Mischfahrstreifen abgewickelt werden, sowie eine Variante mit einer zweistreifigen Zufahrt mit einem Linksabbiegefahrstreifen und einem Mischfahrstreifen Geradeaus-Rechts untersucht. Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung mit einer einstreifigen Zufahrt sind als Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in Abbildung 16 dargestellt.

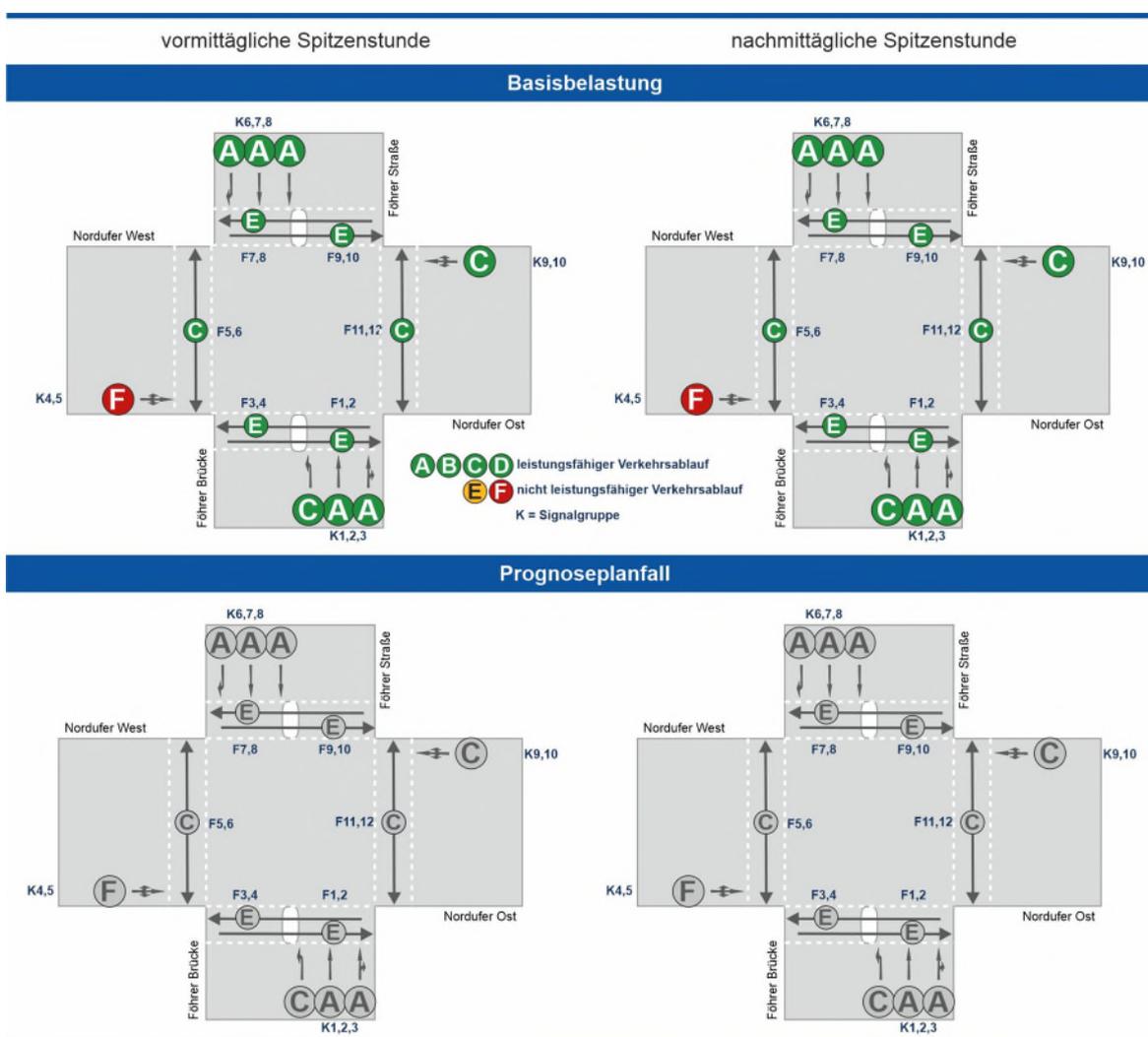


Abbildung 16: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhler Straße / Nordufer (Variante einstreifige Zufahrt)

Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung an der Zufahrt Nordufer West wird der Verkehr dort bei einer Betrachtung als einstreifige Zufahrt bereits im Bestand nicht leistungsfähig abgewickelt.

Die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsuntersuchung unter Berücksichtigung einer zweistreifigen Zufahrt Nordufer West sind in Abbildung 17 dargestellt.

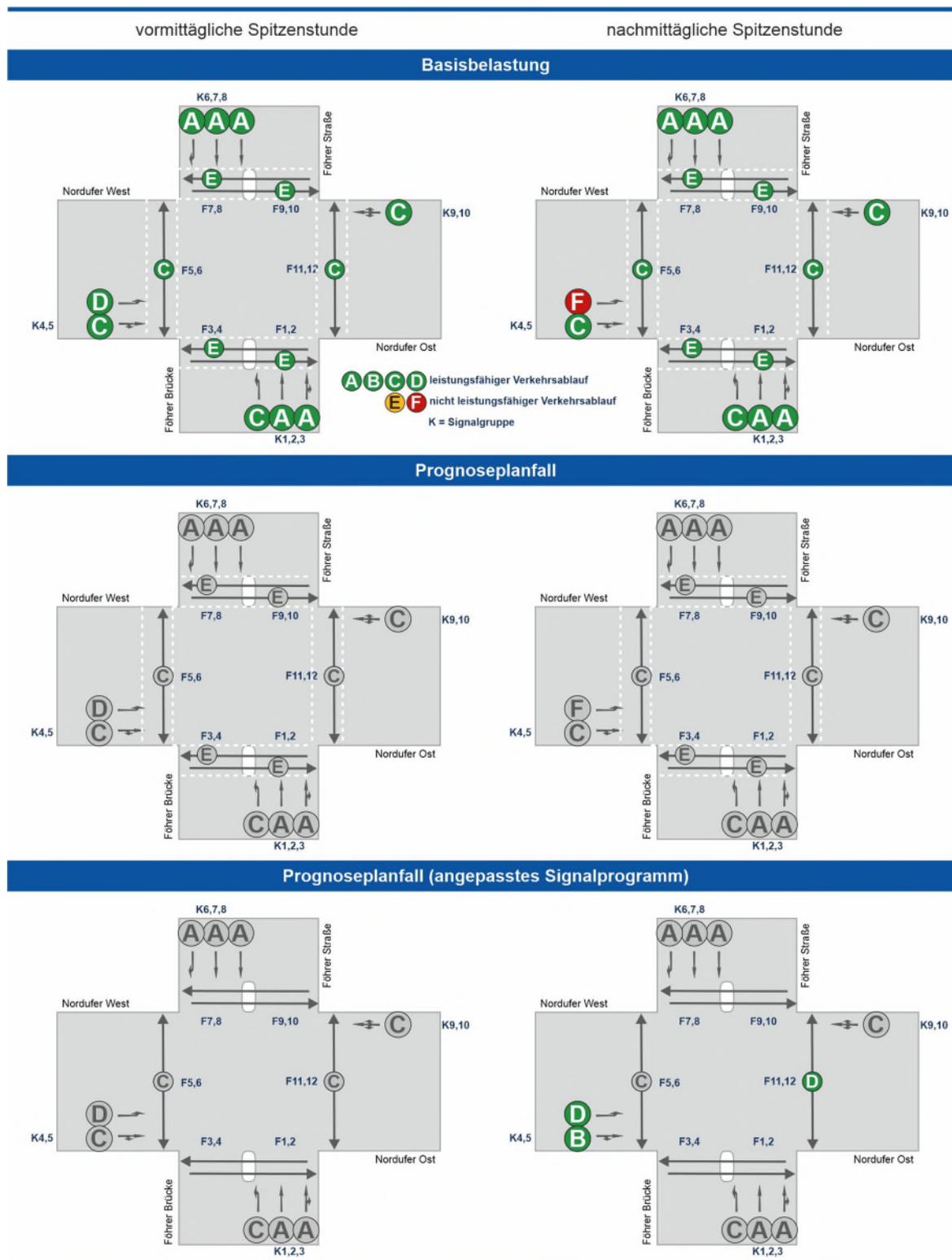


Abbildung 17: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhner Straße / Nordufer (Variante zweistreifige Zufahrt)



An der Zufahrt Nordufer West wird der Verkehr bei einer Betrachtung als zweistreifige Zufahrt in der vormittäglichen Spitzenstunde leistungsfähig mit der Qualitätsstufe C und D abgewickelt. In der nachmittäglichen Spitzenstunde wird dagegen der Linksabbiegestrom bereits im Bestand nicht leistungsfähig abgewickelt und mit der Qualitätsstufe F bewertet. Im Prognoseplanfall ist die Situation unverändert.

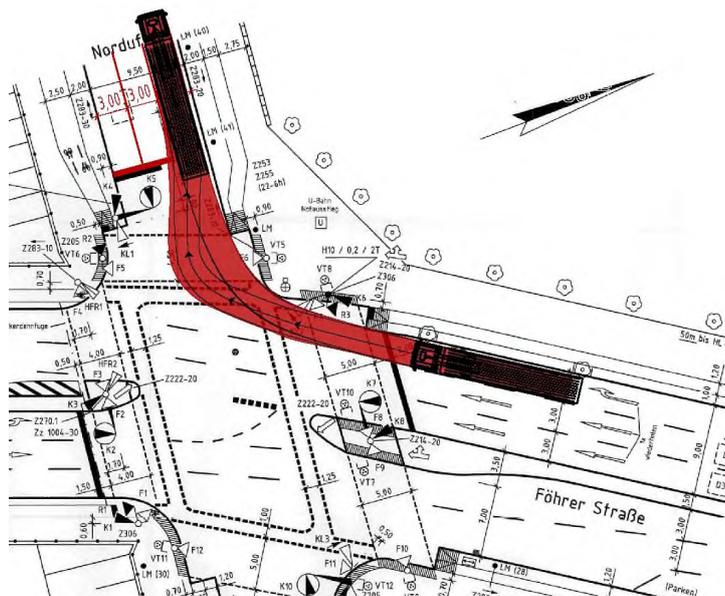
Vor diesem Hintergrund wurde zunächst für die nachmittägliche Spitzenstunde für den Prognosefall konzeptionell geprüft, ob durch Anpassungen am Signalprogramm ein leistungsfähiger Zustand hergestellt werden kann. Die Freigabezeit in der Zufahrt Nordufer West (Signalgruppe K4,5) muss um 5s nach hinten heraus verlängert werden. Dies erfolgt zu Lasten der Freigabezeiten der Zufahrten Föhler Straße Nord und Süd (Signalgruppen K1,2,3 und K6,7,8). Die Räumsignale (Diagonalgrün) der Zufahrten Nordufer West und Ost (Signalgruppen KL1 und KL3) werden entsprechend nach hinten verschoben. Die Freigabezeit an der Signalgruppe der Fußgängerfurt über die Zufahrt Nordufer West (F5,6) bleibt unter Ausnutzung der Zwischenzeiten unverändert, die der Fußgängerfurt über die Zufahrt Nordufer Ost (F11,12) beginnt 5s später. Die Folge der Anpassung ist eine Verbesserung der Qualität in der Zufahrt Nordufer West für den Mischfahrstreifen Geradeaus-Rechts um eine Stufe auf Qualitätsstufe B und des Linksabbiegers auf die Qualitätsstufe D. Die Furt F11,12 sinkt um eine Stufe auf Qualitätsstufe D.

Eine Anpassung des Signalprogramm mit der Folge einer Reduktion der Freigabezeit der Hauptrichtung wird jedoch kritisch gesehen. Daher wird in Abstimmung mit der SenUMVK eine Anpassung der verkehrsabhängigen Steuerung empfohlen. Die Idee hierbei ist, dass die niedrig belastete Fußgängerfurt F9,10 im Regelfall mit Mindestgrün geschaltet und bedarfsgerecht nur bei Anforderung mit einer vergleichbar mit der im Festzeitprogramm hinterlegten Freigabezeit freigegeben wird. Die Folge wäre, dass im Regelfall das Diagonalgrün der Zufahrt Nordufer West (KL3) verlängert und eine Nachlaufphase für den kritischen Linksabbieger realisiert werden könnte. Hierfür ist eine Nachrüstung von Hardware zur Erfassung des Bedarfs der Fußgänger erforderlich.



Neben der Anpassung der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlage wird empfohlen aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite von 9,50 m der Zufahrt Nordufer West eine zweistreifige Zufahrt zu realisieren. In diesem Zusammenhang muss die Induktionsschleife zur Detektion der Fahrzeuge angepasst werden, da diese derzeit nur einen Fahrstreifen in der Zufahrt erfasst.

Mit Hilfe einer Schleppekurven wurde daher überschläglich geprüft, ob im bestehenden Querschnitt eine zweistreifige Zufahrt mit Fahrstreifenbreiten von je 3,00 m realisierbar ist. Die Schleppekurve ist in Abbildung 18 dargestellt.



**Abbildung 18: überschlägliche Befahrbarkeitsprüfung**

Die überschlägliche Schleppekurvenprüfung auf Basis eines als pdf-Dokument übermittelten und im CAD-Programm skalierten Signallageplans hat ergeben, dass wahrscheinlich eine zweistreifige Zufahrt ohne größere bauliche Anpassungen realisierbar ist. Die innere Fahrbahnseite muss nicht umgestaltet werden. Im weiteren Planungsverlauf ist die Befahrbarkeit auf Grundlage einer Vermessung detailliert zu prüfen.

An der Zufahrt C1 kann es insbesondere in der nachmittäglichen Spitzenstunde durch Rückstau in der Zufahrt Nordufer zu Einschränkungen des Quellverkehrs kommen. In diesen Fällen, in denen eine Ausfahrt als Linksausbieger nicht möglich ist, verbleibt die Möglichkeit des Rechtsausbiegens. Eine Begründung dafür, Fahrbeziehungen von vornherein einzuschränken und nur noch Rechtsrein/Rechtsraus zuzulassen, ist aus verkehrsplanerischer Sicht nicht erforderlich. Bei Bedarf kann eine solche Lösung nachträglich realisiert werden.

## 5.2.4 Föhner Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073)

Der Knotenpunkt Föhner Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße wird teilweise im Rahmen der tangierenden Planung „geschützter Radfahrstreifen beidseits entlang der Amrumer Straße“ beplant, die bereits mittelfristig umgesetzt werden soll. An der Zufahrt Torfstraße wird nach Realisierung der Planung, der Linksabbiegestrom auf einem eigenen Fahrstreifen geführt. Der Geradeausstrom kann zukünftig nur noch über einen Fahrstreifen gemeinsam mit dem Rechtsabbieger abfließen. Um dies zu berücksichtigen, wird zusätzlich ein Prognoseullfall betrachtet, bei dem die tangierende Planung bereits realisiert ist, aber noch nicht das DHZC. Die entsprechenden Ergebnisse sind in Abbildung 19 dargestellt.

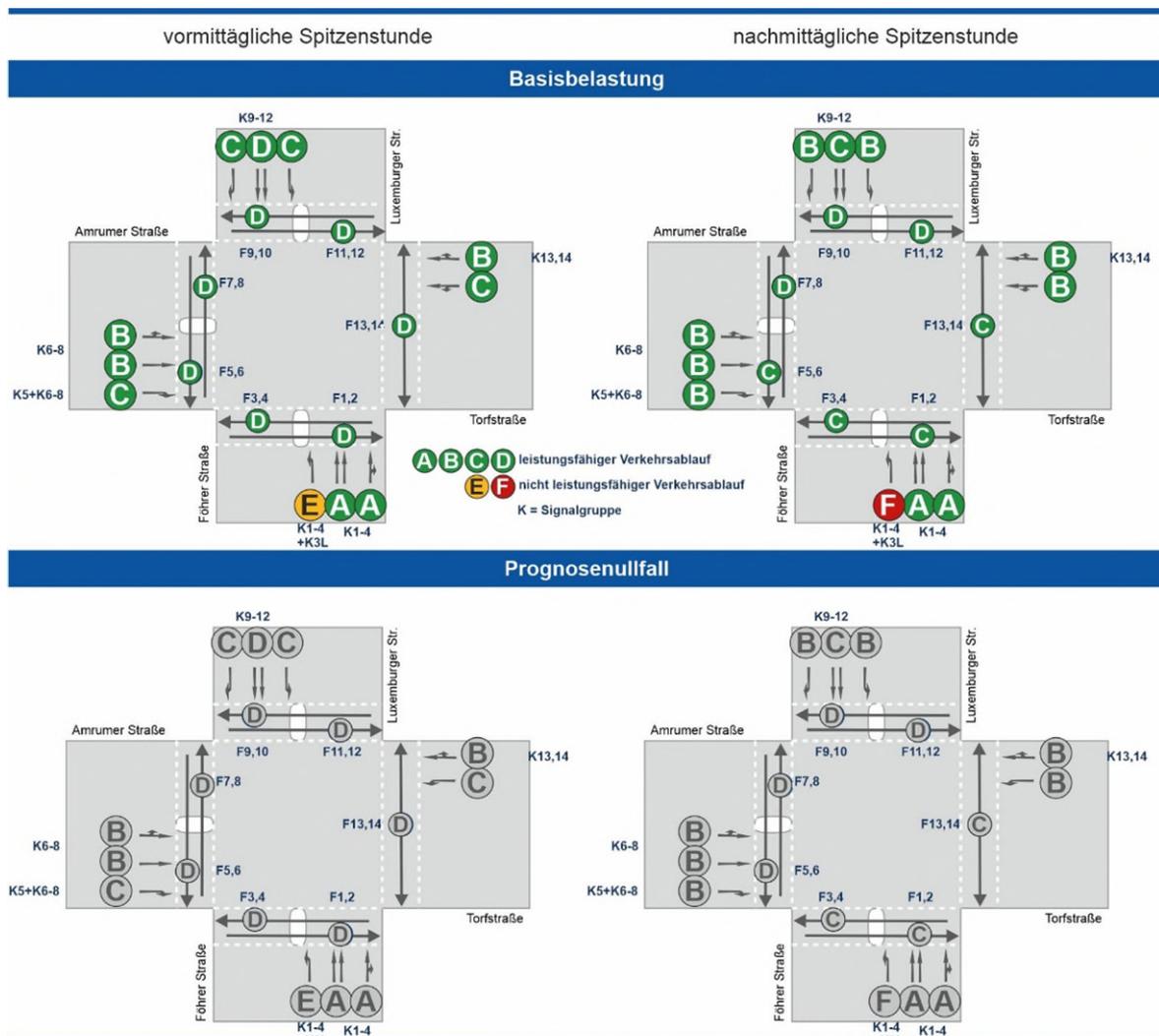
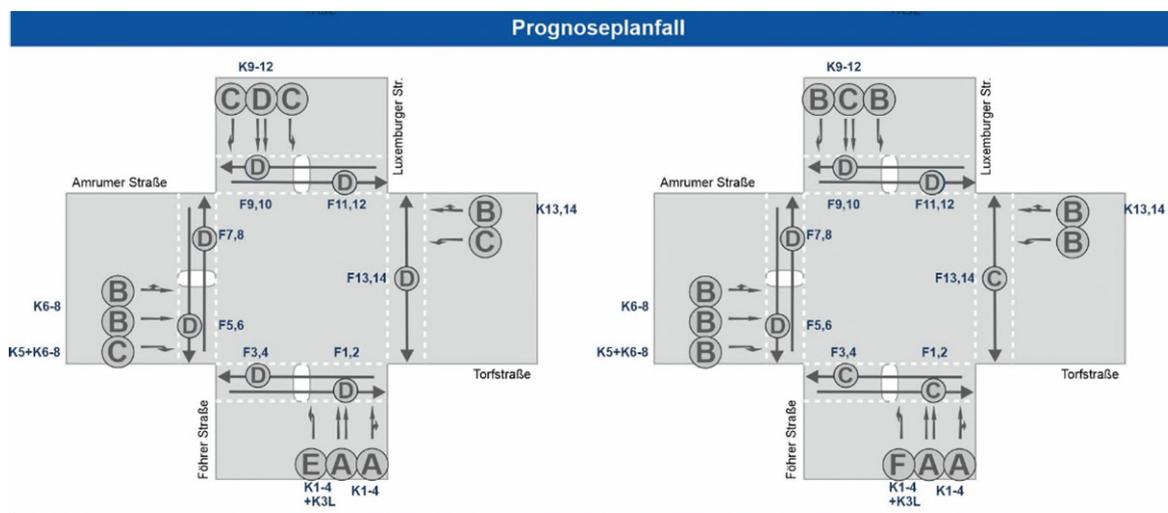


Abbildung 19: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhner Str. / Luxemburger Str. bestehendes Signalprogramm

Abbildung 19: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhner Str. / Luxemburger Str. bestehendes Signalprogramm (Forts.)



Bereits im Bestand werden die Linksabbiegeströme in der Zufahrt Föhner Straße nicht leistungsfähig abgewickelt. In der vormittäglichen Spitzenstunde wird der Linksabbiegestrom mit Qualitätsstufe E und in der nachmittäglichen Spitzenstunde mit Stufe F bewertet.

Die tangierende Planung sowie die Planungen im Zusammenhang mit dem DHZC haben keine Auswirkungen auf die Verkehrsqualität.

In Abstimmung mit der SenUMVK war zu untersuchen, ob die Leistungsfähigkeitsdefizite signaltechnisch lösbar sind. Derzeit werden Signalprogramme mit einem Umlauf von 70 s geschaltet. Für die Frühspitze ist ein Signalprogramm mit einem Umlauf von 90s vorhanden. Für die nachmittägliche Spitze war ein Signalprogramm mit einem Umlauf von 90s zu entwerfen. Die Überprüfung erfolgte für den Prognoseplanfall.

Das Festzeitprogramm ist als Dreiphasenprogramm aufgebaut: zuerst werden die Luxemburger Straße und die Föhner Straße abgewickelt. In der zweiten Phase wird die Luxemburger Straße abgebrochen und nur die Föhner Straße und der Rechtsabbiegestrom der Amrumer Straße freigegeben. In der dritten Phase werden schließlich die Nebenrichtungen Amrumer Straße und Torfstraße freigegeben. Es war zu überprüfen, um wie viel die Freigabezeiten der Nebenrichtung und der Luxemburger Straße reduziert werden können, um dem Linksabbiegestrom in die Amrumer Straße leistungsfähig abzuwickeln.

In der vormittäglichen Spitzenstunde wird der Geradeausstrom der Luxemburger Straße (Signalgruppe K9-12) mit der Qualitätsstufe D bewertet und verfügt daher über kein Potential. Die Signalgruppen an der Zufahrt Amrumer Straße (K6-8) sowie die an der Zufahrt Torfstraße (K13,14) verfügen dagegen über genügend Potential. Um rechnerisch einen leistungsfähigen Verkehrsablauf beim Linksabbieger zu gewährleisten, ist die Signalgruppe K1-4 um 3s vorne heraus zu verlängern und die Freigabezeit der Signalgruppe K9-12 entsprechend um 3s innerhalb der Phase nach vorne zu verschieben, damit die Zeit, bei der der Linksabbieger K1-4 frei abfließen kann, um 3s verlängert werden kann. Die Freigabezeiten der Signalgruppen K6-8 und K13,14 werden entsprechend um 3s gekürzt. Die Folge ist die gewünschte Verbesserung der Qualitätsstufe des Linksabbiegers (K1-4) von E auf D, K9-12 und K13-14 werden gleichbleibend bewertet (C/D bzw. B/C) und K6-8 sinkt um eine Stufe von C auf D.



In Abstimmung mit der SenUMVK war für die nachmittägliche Spitzenstunde ein Signalprogramm mit einem Umlauf von 90 s zu konzipieren. Da das derzeit nachmittags geschaltete Signalprogramm mit einem Umlauf von 70 s in Bezug auf Phaseneinteilung gleich aufgebaut ist, wie das vorhandene Signalprogramm mit 90 s für die vormittägliche Spitzenstunde, basiert das Signalprogrammkonzept für die nachmittägliche Spitzenstunde auf dem vorhandenen Signalprogramm mit 90 s für die vormittägliche Spitzenstunde. Nach Anpassungen (s.o.) lässt sich ein leistungsfähiger Verkehrsablauf realisieren. Das Signalprogrammkonzept ist in Anlage 4 dargestellt. Die entsprechenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs sind in Abbildung 20 dargestellt.

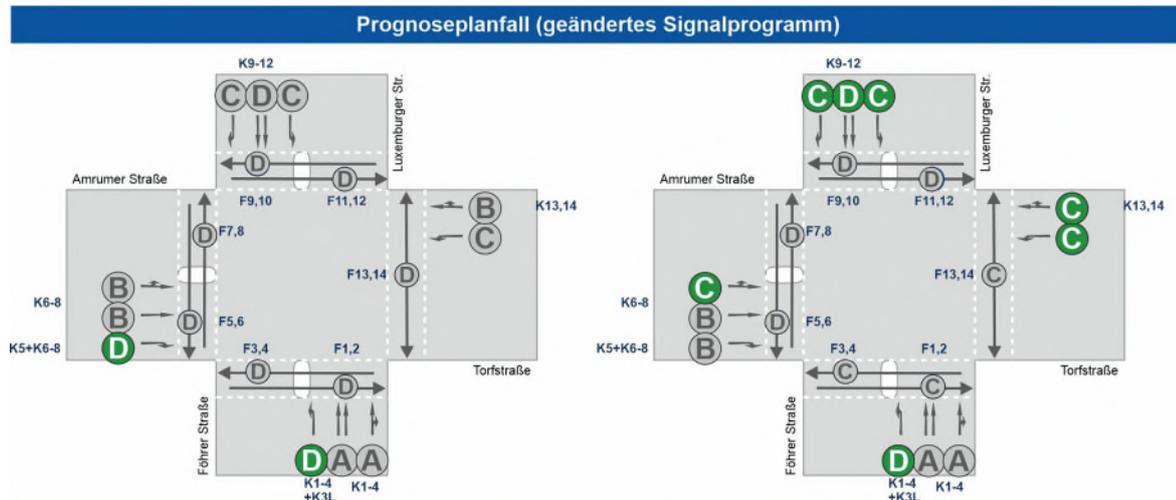


Abbildung 20: Verkehrsablauf am Knotenpunkt Föhner Str. / Luxemburger Str. Prognoseplanfall geändertes Signalprogramm

## 6. Zusammenfassung

Auf dem Gelände des Virchow Campus der Charité in Berlin Wedding ist das Deutsche Herzzentrum der Charité (DHZC) geplant. In dem Neubau soll zudem eine zentrale Sterilgutversorgung (ZSVA) sowie eine interdisziplinäre zentrale Notaufnahme (ZNA) untergebracht werden. Nutzungen, die heute schon auf dem Campus vorhanden sind, werden zukünftig in dem neuen Gebäude gebündelt.

Das Plangebiet liegt an der südlichen Campusgrenze in unmittelbarer Nähe des bestehenden südlichen Campuszugangs an der Straße Nordufer (Zugang C). Das Plangebiet wird an das Nordufer über zwei Zufahrten erschlossen. Eine Zufahrt im Bereich des heutigen Zugangs C dient als Zufahrt für private Bring- und Holvorgänge von ambulant behandelten Patienten des DHZC oder von Patienten des DHZC, die stationär aufgenommen werden und privat gebracht werden. Eine weitere Zufahrt dient als zentrale Zufahrt für die Rettungsfahrzeuge. Über eine weitere Zufahrt an der Sylter Straße, die im Rahmen eines Technikgebäudes (Technikknoten) in diesem Bereich realisiert wird, kann ebenfalls das Plangebiet erreicht werden.

Mit Hilfe der vorliegenden Untersuchung werden die durch die Planung zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrssituation dargestellt und die verkehrlichen Konsequenzen des Vorhabens abgeschätzt. Die einzelnen Bearbeitungsschritte wurden eng mit der SenUMVK abgestimmt. Im Zentrum stand die Leistungsfähigkeitsbetrachtung an den folgenden Knotenpunkten im Umfeld des Plangebiets:

- Seestraße / Dohnagestell (beide Teilknotenpunkte, 01051)
- Seestraße / Sylter Str. (01049)
- Föhler Straße / Nordufer (01072)
- Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße (01073)

Zur Berechnung der prognostizierten Verkehrsbelastung nach Realisierung des Vorhabens wurde zunächst das **Verkehrsaufkommen der geplanten Nutzungen** im Plangebiet für die einzelnen Nutzergruppen bestimmt. Grundlage hierfür waren von der Charité übermittelte Nutzermengen sowie das vorgesehene Nutzungskonzept der Planung. Demnach wird mit einer Verkehrsbelastung am Nordufer von 1.712 Pkw/24h gerechnet.

Da die Planungen im Rahmen des Bebauungsplans (1-113 VE) eine Umorganisation und eine Umverteilung von Nutzungen auf dem Campus zur Folge hat, wird sich nach Realisierung der Planung die Verkehrsbelastung am zentralen Zugang zum Campus an der Seestraße (Zugang B) entsprechend reduzieren.

Um die entsprechenden Verkehrsverlagerungen zu bestimmen, wurde die **räumliche Verkehrsverteilung** des Verkehrsaufkommens am Nordufer sowie des zu verlagernden Verkehrsaufkommens am zentralen Zugang zum Campus an der Seestraße bestimmt. Da von Seiten der Charité keine Daten zur räumlichen Verflechtung der relevanten Nutzergruppen vorliegen und sich auch solche Daten nicht aus dem Verkehrsmodell von Berlin ableiten lassen, erfolgte die räumliche Verteilung auf Grundlage einer Netzanalyse. Eine Modellbetrachtung wurde nicht durchgeführt, da das Verkehrsmodell nur Bezirke beinhaltet aber keine einzelnen Verkehrserzeuger wie bspw. das Virchow-Klinikum. Somit standen für das Virchow-Klinikum keine detaillierten Verkehrsverflechtungen zur Verfügung, weshalb die räumliche Verteilung auf Basis einer Netzbetrachtung erfolgte und mit der SenUMVK abgestimmt wurde.

Die eigentliche **Verkehrsprognose** erfolgte, indem die Basisbelastung in Form von Zählraten aus den Jahren 2019 bis 2022 mit den Verkehrsmengen der Nutzergruppen an den Zugängen am Nordufer addiert und die entsprechende Verkehrsmenge vom zentralen Zugang zum Campus an der



Seestraße subtrahiert wurde. Im Sinne einer Betrachtung auf der sicheren Seite (worst-case-Betrachtung) wurden bei der vormittäglichen und der nachmittäglichen Spitzenstunde jeweils die Spitzenwerte in den jeweiligen Zeitbereichen überlagert (Prinzip „Spitze auf Spitze“).

Die Auswirkungen der **tangierenden Planungen** (Kiezblöcke im Sprengler Kiez und Brüsseler Kiez) sind derzeit noch nicht beziffert, da die entsprechenden Planungen hierzu noch andauern. Es wird in Abstimmung mit der SenUMVK damit gerechnet, dass diese sich nicht wesentlich auf die Verkehrssituation an den betrachteten Knotenpunkten auswirken. Daher hatten diese Planungen keinen Einfluss auf die prognostizierte Verkehrsbelastung. Die tangierende Planung in Form von geschützten Radfahrstreifen beidseits der Amrumer Straße wurden in einem Prognosenullfall bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung am Knotenpunkt Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße berücksichtigt. Die tangierende Planung der Radschnellverbindung Nr. 2 „Mitte – Tegel – Spandau“ wird derzeit in einer Machbarkeitsstudie betrachtet, bei der verschiedene Trassenvarianten näher untersucht und zueinander abgewogen werden. Bei der möglichen Trasse entlang des Nordufers wird die Planung des DHZC im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung im entsprechenden Abwägungsprozess berücksichtigt. Für die vorliegende Untersuchung ist der mögliche Radschnellweg am Nordufer nicht relevant. Weitere tangierende Planungen, die sich auf die Verkehrssituation im Umfeld des Plangebiets auswirken, wurden nicht übermittelt.

Die **Leistungsfähigkeitsuntersuchung** hat ergeben, dass bereits heute vereinzelte Verkehrsströme an den relevanten Knotenpunkten nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Am Knotenpunkt Seestraße / Dohnagestell werden heute schon die Verkehrsströme aus der Straße Dohnagestell morgens nicht leistungsfähig abgewickelt. Nachmittags ist der Linksabbieger in die Straße Dohnagestell nicht leistungsfähig. Da die Leistungsfähigkeitsdefizite nicht durch die Planung verursacht werden und die entsprechenden Ströme für die Erschließung des Plangebiets nicht relevant sind, wurden hierfür keine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation konzipiert.

Beim Knotenpunkt Seestraße / Sylter Straße zeigt sich, dass aufgrund der Bahneingriffe, die durch die Befahrung der Wendeschleife westlich des Knotenpunkts durch die Straßenbahn hervorgerufen werden, die Zufahrt Seestraße bereits heute schon nicht leistungsfähig abwickelbar ist. Änderungen am Signalprogramm in Form von Verlängerungen der Freigabezeit in der Zufahrt Seestraße lassen sich nur zu Lasten der Hauptrichtung Seestraße realisieren. Bedingt durch die Netzfunktion der Hauptrichtung Seestraße (Zubringer von und zur BAB 100) ist diese prioritär zu behandeln, so dass hier keine konzeptionellen Anpassungen am Signalprogramm durchgeführt würden.

Beim Knotenpunkt Föhler Straße / Nordufer zeigt sich, dass die Zufahrt Nordufer West schon im Bestand nicht leistungsfähig ist. Durch das Schaffen eines gesonderten Linksabbiegefahrstreifens und durch eine Anpassung der verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerung, bei der das Diagonalgrün des Linksabbiegers aus der Zufahrt Nordufer West bedarfsgerecht verlängert werden kann, wird die Verkehrssituation dort verbessert.

Am Knotenpunkt Föhler Straße / Luxemburger Straße / Amrumer Straße / Torfstraße werden schon im Bestand der Linksabbieger in die Amrumer Straße nicht leistungsfähig abgewickelt. Da in Phasen, in denen der Linksabbieger nicht geschaltet ist noch Potential vorhanden ist, führen hier Anpassungen am Signalprogramm zu einem leistungsfähigen Verkehrsablauf.



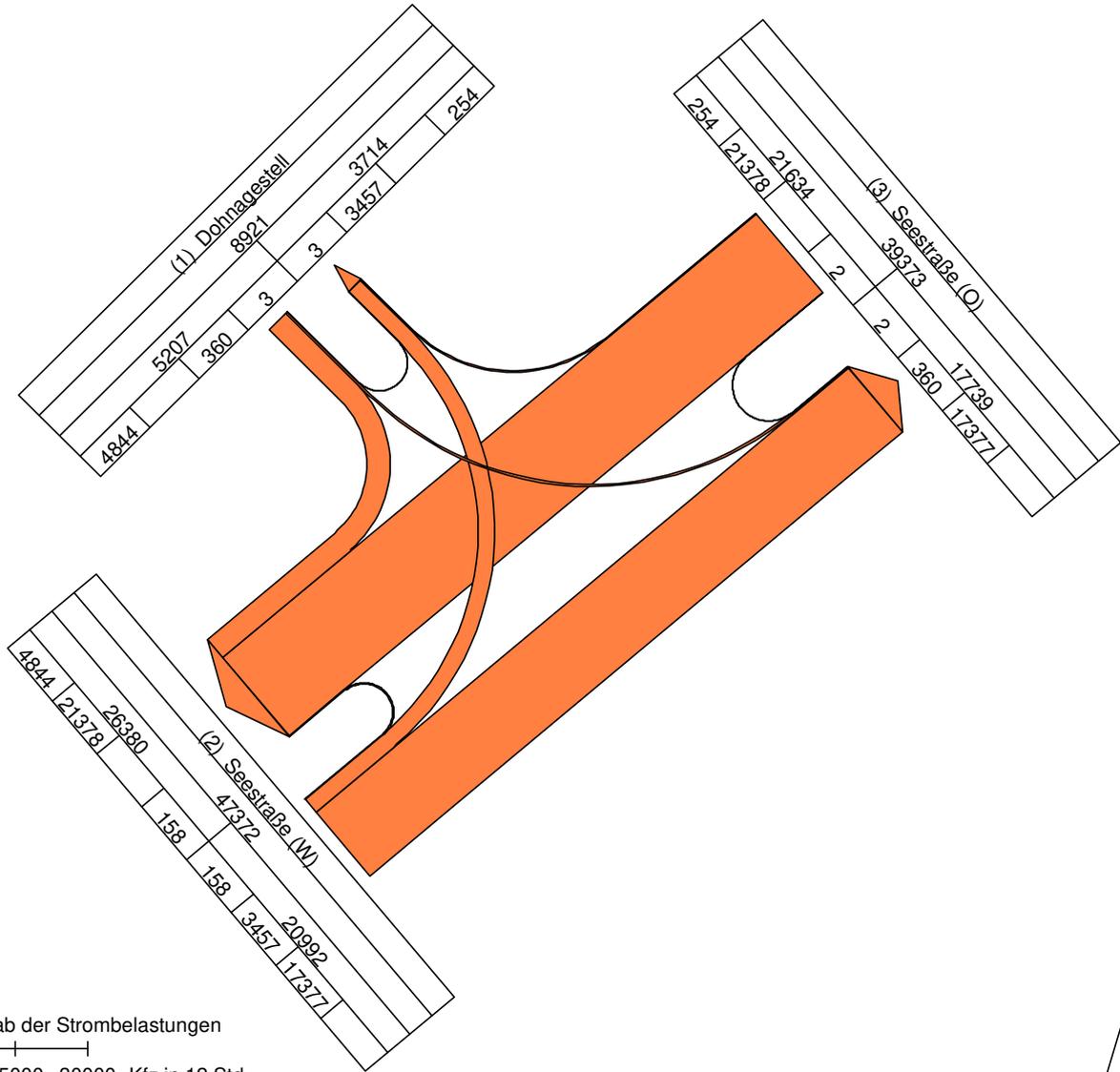
## Anlage 1: Zähldaten





Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Maßstab der Strombelastungen

0 15000 30000 Kfz in 12 Std.

Kfz = Pkw+Lfw + Lkw(1) + Lkw(2) + Bus + Krad

Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz - Belastung entspricht 100%					
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad
Arm 1:	95.3	2.0	0.4	0.0	2.3
Arm 2:	94.1	2.5	1.6	0.2	1.7
Arm 3:	93.9	2.5	1.8	0.2	1.6

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt		Abfahrt		Gesamt
Arm 1:	637	7:00	389	16:00	853 8:00
Arm 2:	1994	17:00	2457	7:00	4268 15:00
Arm 3:	1902	15:00	1643	17:00	3532 15:00

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1	1	605	31		637	214	851
von 2	199	11	1498		1708	2457	4165
von 3	14	1841	0		1855	1529	3384
von 4							

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1	1	354	24		379	389	768
von 2	362	10	1574		1946	2204	4150
von 3	26	1840	0		1866	1598	3464
von 4							

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 1

	von 1. Dohnagestell nach 1. Dohnagestell						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	1	0	0	0	0	0	1
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	1	0	0	0	0	0	1
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	1	0	0	0	0	0	1
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 2

	<i>von 1. Dohnagestell nach 1. Dohnagestell</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:15-18:30</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
Summe	3	0	0	0	0	0	3



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 3

	von 1. Dohnagestell nach 2. Seestraße (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	130	4	0	1	1	1	136
07:15-07:30	152	3	1	0	2	4	158
07:30-07:45	145	3	0	0	3	3	151
07:45-08:00	148	4	2	0	6	2	160
08:00-08:15	130	1	1	0	3	2	135
08:15-08:30	148	0	1	0	2	2	151
08:30-08:45	144	4	1	0	2	4	151
08:45-09:00	126	4	0	0	1	0	131
09:00-09:15	114	4	1	0	5	4	124
09:15-09:30	103	3	0	0	3	4	109
09:30-09:45	102	6	1	0	3	1	112
09:45-10:00	86	6	0	0	1	1	93
10:00-10:15	96	6	1	0	4	1	107
10:15-10:30	75	4	0	0	2	1	81
10:30-10:45	75	2	1	0	0	0	78
10:45-11:00	87	1	0	0	0	4	88
11:00-11:15	76	6	1	0	1	4	84
11:15-11:30	85	2	1	0	0	3	88
11:30-11:45	100	3	0	0	4	4	107
11:45-12:00	73	2	0	0	1	0	76
12:00-12:15	66	6	0	0	2	0	74
12:15-12:30	78	7	0	0	3	3	88
12:30-12:45	102	5	0	0	3	5	110
12:45-13:00	96	1	0	0	3	3	100
13:00-13:15	91	2	0	0	6	2	99
13:15-13:30	95	3	0	0	3	0	101
13:30-13:45	103	1	1	0	1	8	106
13:45-14:00	84	0	1	0	1	4	86
14:00-14:15	114	0	0	0	2	2	116
14:15-14:30	104	1	0	0	7	2	112
14:30-14:45	102	1	0	0	5	3	108
14:45-15:00	89	3	0	0	0	3	92
15:00-15:15	102	4	2	0	2	2	110
15:15-15:30	100	1	1	0	1	1	103
15:30-15:45	98	1	0	0	0	4	99
15:45-16:00	89	1	0	0	2	2	92
16:00-16:15	88	0	0	0	0	6	88
16:15-16:30	92	1	0	0	4	3	97
16:30-16:45	91	0	0	0	2	3	93
16:45-17:00	70	1	1	0	4	8	76
17:00-17:15	78	0	0	0	2	5	80
17:15-17:30	88	0	0	0	0	4	88
17:30-17:45	86	0	0	0	2	4	88



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 4

	<i>von 1. Dohnagestell nach 2. Seestraße (W)</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
<i>17:45-18:00</i>	58	0	0	0	2	5	60
<i>18:00-18:15</i>	69	0	0	0	1	3	70
<i>18:15-18:30</i>	63	0	0	0	1	1	64
<i>18:30-18:45</i>	67	1	0	0	1	3	69
<i>18:45-19:00</i>	51	1	0	0	3	1	55
Summe	4609	109	18	1	107	135	4844



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 5

	von 1. Dohnagestell nach 3. Seestraße (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	10	1	0	0	0	0	11
07:15-07:30	7	0	0	0	0	3	7
07:30-07:45	5	0	0	0	0	1	5
07:45-08:00	5	3	0	0	0	1	8
08:00-08:15	6	0	0	0	0	3	6
08:15-08:30	13	0	0	0	1	2	14
08:30-08:45	6	1	0	0	0	2	7
08:45-09:00	11	0	0	0	0	2	11
09:00-09:15	9	0	0	0	0	1	9
09:15-09:30	4	0	0	0	0	0	4
09:30-09:45	6	0	0	0	1	1	7
09:45-10:00	9	0	0	0	0	1	9
10:00-10:15	7	0	0	0	0	0	7
10:15-10:30	8	1	0	0	0	0	9
10:30-10:45	9	0	0	0	0	0	9
10:45-11:00	6	0	0	0	0	1	6
11:00-11:15	11	0	0	0	0	0	11
11:15-11:30	3	0	0	0	1	0	4
11:30-11:45	9	0	0	0	0	0	9
11:45-12:00	13	0	0	0	0	3	13
12:00-12:15	10	0	0	0	0	2	10
12:15-12:30	5	0	0	0	0	1	5
12:30-12:45	8	0	0	0	0	0	8
12:45-13:00	6	0	0	0	0	0	6
13:00-13:15	11	0	0	0	0	0	11
13:15-13:30	11	0	0	0	2	3	13
13:30-13:45	7	0	0	0	0	0	7
13:45-14:00	10	0	0	0	1	2	11
14:00-14:15	9	0	0	0	0	0	9
14:15-14:30	7	0	0	0	0	0	7
14:30-14:45	10	0	0	0	0	0	10
14:45-15:00	4	0	0	0	0	2	4
15:00-15:15	6	0	0	0	0	1	6
15:15-15:30	7	0	0	0	0	1	7
15:30-15:45	9	0	0	0	0	4	9
15:45-16:00	6	0	0	0	0	2	6
16:00-16:15	8	0	0	0	0	0	8
16:15-16:30	4	0	0	0	1	1	5
16:30-16:45	4	0	0	0	0	0	4
16:45-17:00	7	0	0	0	0	0	7
17:00-17:15	4	0	0	0	1	1	5
17:15-17:30	5	0	0	0	0	1	5
17:30-17:45	4	0	0	0	1	4	5



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 6

	<i>von 1. Dohnagestell nach 3. Seestraße (O)</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
<i>17:45-18:00</i>	9	0	0	0	1	2	10
<i>18:00-18:15</i>	2	0	0	0	0	1	2
<i>18:15-18:30</i>	4	0	0	0	2	2	6
<i>18:30-18:45</i>	2	0	0	0	0	0	2
<i>18:45-19:00</i>	6	0	0	0	0	3	6
Summe	342	6	0	0	12	54	360



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 7

	von 2. Seestraße (W) nach 1. Dohnagestell						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	41	0	1	0	1	2	43
07:15-07:30	35	1	1	0	2	4	39
07:30-07:45	63	0	0	0	0	8	63
07:45-08:00	50	2	1	0	1	3	54
08:00-08:15	46	2	2	0	1	1	51
08:15-08:30	48	2	1	0	0	2	51
08:30-08:45	51	1	0	0	1	6	53
08:45-09:00	68	4	0	0	0	3	72
09:00-09:15	50	2	0	0	2	5	54
09:15-09:30	55	1	0	0	1	3	57
09:30-09:45	57	1	1	0	2	3	61
09:45-10:00	51	0	0	0	1	2	52
10:00-10:15	51	3	0	0	0	2	54
10:15-10:30	41	6	0	0	1	2	48
10:30-10:45	52	3	0	0	2	3	57
10:45-11:00	54	2	0	0	0	0	56
11:00-11:15	64	1	0	0	0	0	65
11:15-11:30	62	0	4	1	0	1	67
11:30-11:45	55	2	0	0	0	2	57
11:45-12:00	58	3	0	0	1	0	62
12:00-12:15	67	2	1	0	1	0	71
12:15-12:30	61	0	0	0	0	0	61
12:30-12:45	74	1	1	0	1	2	77
12:45-13:00	62	1	1	0	3	6	67
13:00-13:15	76	1	0	0	3	0	80
13:15-13:30	72	0	0	0	0	2	72
13:30-13:45	86	1	0	0	3	3	90
13:45-14:00	83	2	0	0	4	1	89
14:00-14:15	56	1	0	0	4	3	61
14:15-14:30	91	1	0	0	3	2	95
14:30-14:45	94	2	0	0	4	4	100
14:45-15:00	65	1	0	0	2	2	68
15:00-15:15	71	1	0	0	2	2	74
15:15-15:30	87	0	1	0	3	2	91
15:30-15:45	103	0	0	0	1	0	104
15:45-16:00	93	1	0	0	2	3	96
16:00-16:15	92	0	0	1	2	4	95
16:15-16:30	85	2	0	0	4	7	91
16:30-16:45	73	2	0	0	2	3	77
16:45-17:00	98	0	0	0	1	5	99
17:00-17:15	97	0	0	0	4	1	101
17:15-17:30	88	2	0	0	4	5	94
17:30-17:45	84	0	0	0	3	2	87



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 8

	<i>von 2. Seestraße (W) nach 1. Dohnagestell</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
<i>17:45-18:00</i>	80	0	0	0	2	10	82
<i>18:00-18:15</i>	91	0	1	0	0	4	92
<i>18:15-18:30</i>	79	0	0	0	0	4	79
<i>18:30-18:45</i>	69	1	0	0	5	2	75
<i>18:45-19:00</i>	72	0	0	0	1	4	73
Summe	3301	58	16	2	80	135	3457



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 9

	von 2. Seestraße (W) nach 2. Seestraße (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	3	0	1	0	0	0	4
07:15-07:30	1	0	0	0	0	0	1
07:30-07:45	5	0	0	0	0	0	5
07:45-08:00	1	0	0	0	0	0	1
08:00-08:15	4	0	0	0	0	0	4
08:15-08:30	1	0	0	0	0	0	1
08:30-08:45	5	0	0	0	0	0	5
08:45-09:00	1	0	0	0	0	0	1
09:00-09:15	1	0	0	0	0	0	1
09:15-09:30	5	0	0	0	0	0	5
09:30-09:45	4	0	0	0	0	0	4
09:45-10:00	7	2	1	0	0	0	10
10:00-10:15	0	1	0	0	0	0	1
10:15-10:30	5	0	0	0	0	0	5
10:30-10:45	3	0	0	0	0	0	3
10:45-11:00	5	0	0	0	0	0	5
11:00-11:15	2	0	0	0	0	0	2
11:15-11:30	3	1	0	0	0	0	4
11:30-11:45	6	0	0	0	0	0	6
11:45-12:00	9	0	0	0	0	0	9
12:00-12:15	6	0	0	0	0	0	6
12:15-12:30	5	0	0	0	0	0	5
12:30-12:45	2	0	0	0	0	0	2
12:45-13:00	2	0	0	0	0	0	2
13:00-13:15	3	0	0	0	0	0	3
13:15-13:30	2	0	0	0	0	0	2
13:30-13:45	1	0	0	0	0	0	1
13:45-14:00	4	0	0	0	1	0	5
14:00-14:15	3	1	0	0	0	0	4
14:15-14:30	2	0	0	0	0	0	2
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	4	0	0	0	0	0	4
15:00-15:15	2	0	0	0	0	0	2
15:15-15:30	1	0	0	0	0	0	1
15:30-15:45	2	0	0	0	0	0	2
15:45-16:00	2	0	0	0	0	0	2
16:00-16:15	2	0	0	0	0	0	2
16:15-16:30	2	0	0	0	0	0	2
16:30-16:45	2	0	0	0	0	0	2
16:45-17:00	3	0	0	0	1	0	4
17:00-17:15	3	0	0	0	0	0	3
17:15-17:30	5	0	0	0	0	0	5
17:30-17:45	3	0	0	0	0	0	3



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 10

	<i>von 2. Seestraße (W) nach 2. Seestraße (W)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:00-18:15</i>	2	0	0	0	0	0	2
<i>18:15-18:30</i>	2	0	0	0	0	0	2
<i>18:30-18:45</i>	4	0	0	0	2	0	6
<i>18:45-19:00</i>	6	0	0	0	0	0	6
Summe	147	5	2	0	4	0	158

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 11

	von 2. Seestraße (W) nach 3. Seestraße (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	360	5	12	1	6	14	384
07:15-07:30	325	18	16	2	6	8	367
07:30-07:45	374	14	9	1	3	19	401
07:45-08:00	319	13	8	0	6	19	346
08:00-08:15	321	18	10	1	1	8	351
08:15-08:30	326	10	9	1	1	14	347
08:30-08:45	364	12	2	0	3	27	381
08:45-09:00	293	11	12	1	7	13	324
09:00-09:15	291	13	15	1	3	12	323
09:15-09:30	298	20	9	0	4	6	331
09:30-09:45	340	10	9	1	8	9	368
09:45-10:00	315	18	13	1	2	13	349
10:00-10:15	301	12	16	1	7	6	337
10:15-10:30	330	18	12	0	8	12	368
10:30-10:45	330	10	12	2	7	8	361
10:45-11:00	301	21	13	1	5	5	341
11:00-11:15	342	20	7	0	3	8	372
11:15-11:30	303	18	12	2	4	10	339
11:30-11:45	320	18	10	0	6	12	354
11:45-12:00	322	15	15	1	5	13	358
12:00-12:15	296	15	11	1	5	6	328
12:15-12:30	325	12	7	0	7	5	351
12:30-12:45	340	6	10	1	5	14	362
12:45-13:00	331	13	9	1	7	7	361
13:00-13:15	245	12	6	1	2	7	266
13:15-13:30	234	13	6	0	5	11	258
13:30-13:45	269	4	2	1	7	12	283
13:45-14:00	281	4	5	1	7	12	298
14:00-14:15	210	9	4	1	4	8	228
14:15-14:30	306	8	5	1	7	18	327
14:30-14:45	409	4	4	1	7	22	425
14:45-15:00	365	7	4	1	4	12	381
15:00-15:15	339	9	6	1	8	26	363
15:15-15:30	400	9	4	0	5	13	418
15:30-15:45	397	6	1	1	8	19	413
15:45-16:00	390	2	8	1	7	15	408
16:00-16:15	385	4	3	1	7	19	400
16:15-16:30	383	4	3	0	6	28	396
16:30-16:45	373	7	7	1	5	14	393
16:45-17:00	364	6	1	2	12	29	385
17:00-17:15	413	2	3	1	0	21	419
17:15-17:30	403	6	0	1	4	16	414
17:30-17:45	363	3	2	1	15	20	384



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 12

	<i>von 2. Seestraße (W) nach 3. Seestraße (O)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	387	6	2	0	6	24	401
<i>18:00-18:15</i>	392	2	0	1	7	27	402
<i>18:15-18:30</i>	411	2	2	1	4	15	420
<i>18:30-18:45</i>	399	3	0	1	5	15	408
<i>18:45-19:00</i>	373	1	4	1	4	19	383
Summe	16258	473	340	41	265	690	17377



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 13

	von 3. Seestraße (O) nach 1. Dohnagestell						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	3	1	0	0	0	3	4
07:15-07:30	3	0	0	0	0	2	3
07:30-07:45	3	0	0	0	0	2	3
07:45-08:00	4	0	0	0	0	1	4
08:00-08:15	5	0	0	0	0	5	5
08:15-08:30	5	0	0	1	0	2	6
08:30-08:45	4	0	0	0	0	4	4
08:45-09:00	5	0	0	0	0	4	5
09:00-09:15	3	0	0	0	0	1	3
09:15-09:30	4	0	0	0	0	4	4
09:30-09:45	2	0	0	0	0	3	2
09:45-10:00	7	0	0	0	0	4	7
10:00-10:15	8	1	0	0	0	3	9
10:15-10:30	6	0	0	0	0	3	6
10:30-10:45	5	0	0	0	0	2	5
10:45-11:00	6	0	0	0	0	3	6
11:00-11:15	4	0	0	0	0	0	4
11:15-11:30	6	0	0	0	0	6	6
11:30-11:45	3	0	0	0	0	2	3
11:45-12:00	6	0	0	0	0	2	6
12:00-12:15	6	0	0	0	0	3	6
12:15-12:30	9	0	0	0	0	2	9
12:30-12:45	7	0	0	0	0	2	7
12:45-13:00	6	0	0	0	0	7	6
13:00-13:15	10	0	0	0	0	5	10
13:15-13:30	3	0	0	0	0	2	3
13:30-13:45	4	0	0	0	1	3	5
13:45-14:00	4	0	0	0	0	13	4
14:00-14:15	8	1	0	0	0	3	9
14:15-14:30	8	0	0	0	1	8	9
14:30-14:45	6	0	0	0	1	4	7
14:45-15:00	8	0	0	0	0	4	8
15:00-15:15	8	0	0	0	1	4	9
15:15-15:30	5	0	0	0	0	8	5
15:30-15:45	3	0	0	0	0	11	3
15:45-16:00	2	0	0	0	0	9	2
16:00-16:15	3	0	0	0	0	15	3
16:15-16:30	6	0	0	0	0	11	6
16:30-16:45	6	0	0	0	0	7	6
16:45-17:00	11	0	0	0	0	3	11
17:00-17:15	4	0	0	0	0	7	4
17:15-17:30	5	0	0	0	0	2	5
17:30-17:45	1	0	0	0	0	10	1



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 14

	<i>von 3. Seestraße (O) nach 1. Dohnagestell</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
<i>17:45-18:00</i>	6	0	0	0	0	10	6
<i>18:00-18:15</i>	4	0	0	0	0	9	4
<i>18:15-18:30</i>	3	0	0	0	0	8	3
<i>18:30-18:45</i>	4	0	0	0	0	4	4
<i>18:45-19:00</i>	4	0	0	0	0	2	4
Summe	246	3	0	1	4	232	254



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 15

	von 3. Seestraße (O) nach 2. Seestraße (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	392	13	10	1	8	15	424
07:15-07:30	403	15	15	2	9	13	444
07:30-07:45	465	18	11	0	7	16	501
07:45-08:00	441	17	7	1	6	9	472
08:00-08:15	414	19	3	1	4	13	441
08:15-08:30	401	14	4	2	3	21	424
08:30-08:45	444	17	5	0	7	21	473
08:45-09:00	405	18	10	1	7	20	441
09:00-09:15	364	14	8	1	3	23	390
09:15-09:30	437	13	10	1	4	20	465
09:30-09:45	389	21	8	0	4	19	422
09:45-10:00	415	16	10	1	5	9	447
10:00-10:15	394	12	11	1	7	10	425
10:15-10:30	431	15	10	1	0	17	457
10:30-10:45	417	12	7	1	4	10	441
10:45-11:00	400	20	12	0	8	16	440
11:00-11:15	416	22	15	1	7	8	461
11:15-11:30	447	12	12	0	4	16	475
11:30-11:45	438	13	9	1	4	14	465
11:45-12:00	387	10	12	1	10	13	420
12:00-12:15	405	15	16	2	3	14	441
12:15-12:30	417	7	4	1	2	14	431
12:30-12:45	451	11	6	0	9	13	477
12:45-13:00	430	13	14	2	12	9	471
13:00-13:15	450	11	13	1	5	9	480
13:15-13:30	396	9	13	2	8	15	428
13:30-13:45	430	12	17	2	7	8	468
13:45-14:00	416	11	9	1	3	25	440
14:00-14:15	380	11	9	1	6	19	407
14:15-14:30	488	13	5	1	7	12	514
14:30-14:45	418	9	6	1	8	15	442
14:45-15:00	393	5	7	1	9	15	415
15:00-15:15	442	8	6	1	14	13	471
15:15-15:30	488	4	7	1	10	21	510
15:30-15:45	440	10	9	0	8	17	467
15:45-16:00	417	4	7	1	6	14	435
16:00-16:15	486	9	3	1	7	26	506
16:15-16:30	432	4	2	1	13	13	452
16:30-16:45	445	1	4	1	12	20	463
16:45-17:00	407	2	2	0	8	20	419
17:00-17:15	406	6	2	2	5	25	421
17:15-17:30	418	5	4	1	9	19	437
17:30-17:45	430	7	1	2	6	18	446



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 16

	<i>von 3. Seestraße (O) nach 2. Seestraße (W)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	358	3	2	0	5	29	368
<i>18:00-18:15</i>	406	5	7	1	9	23	428
<i>18:15-18:30</i>	416	4	2	1	14	22	437
<i>18:30-18:45</i>	390	6	4	0	10	10	410
<i>18:45-19:00</i>	353	1	4	1	7	20	366
Summe	20108	517	374	46	333	781	21378

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 17

	<i>von 3. Seestraße (O) nach 3. Seestraße (O)</i>						Kfz
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	1	0	0	0	0	0	1
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	1	0	0	0	0	0	1
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Seestraße / Dohnagestell (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 268  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

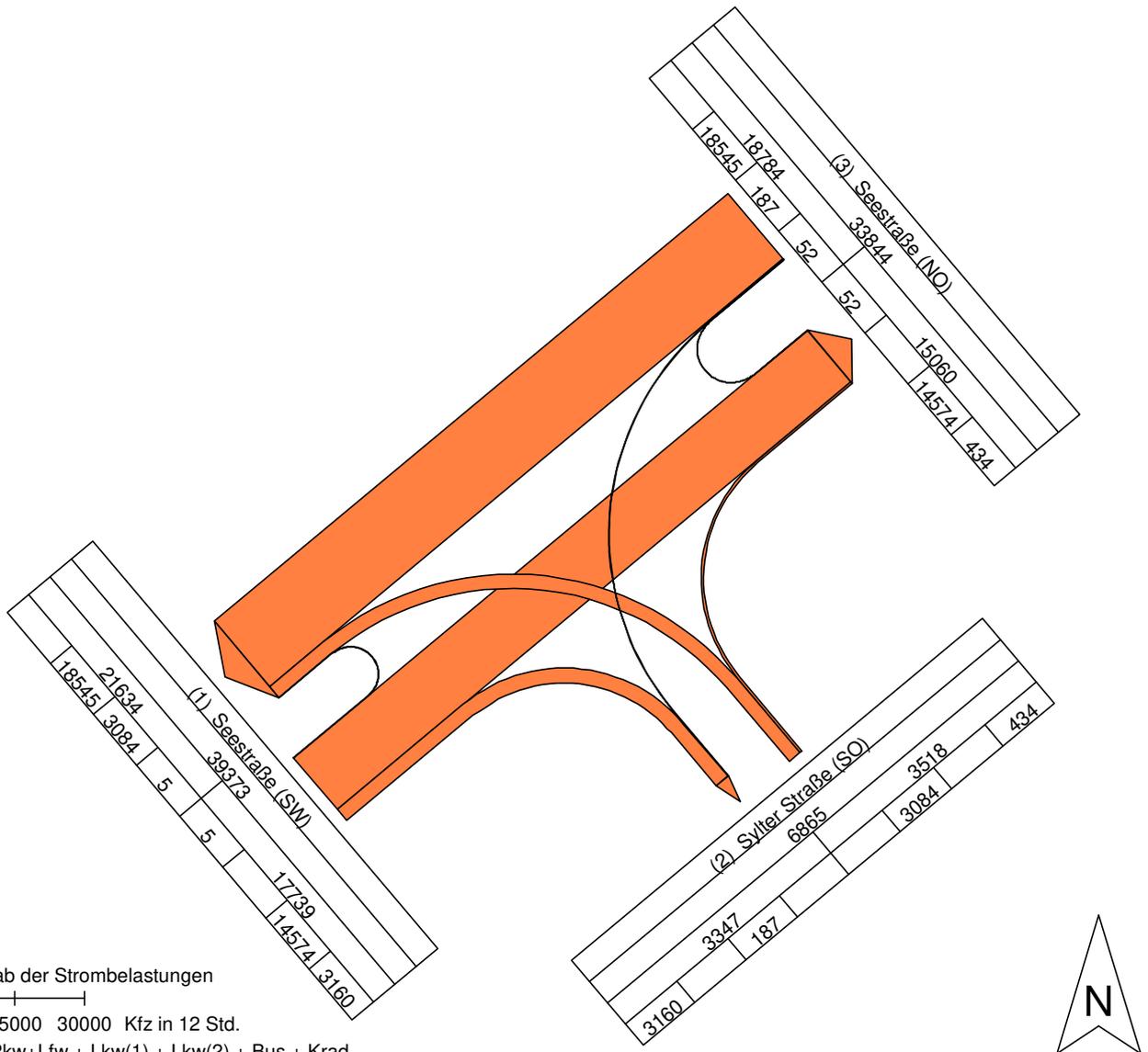
Verkehrsstärken Seite 18

	<i>von 3. Seestraße (O) nach 3. Seestraße (O)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:15-18:30</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
Summe	2	0	0	0	0	0	2



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr						
Kfz - Belastung entspricht 100%						
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	
Arm 1:	93.9	2.5	1.8	0.2	1.6	
Arm 2:	96.0	1.7	0.3	0.0	1.9	
Arm 3:	93.5	2.7	2.0	0.3	1.5	

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt		
Arm 1:	1643 17:00	1902 15:00	3532 15:00		
Arm 2:	348 14:00	312 13:00	623 13:00		
Arm 3:	1624 11:00	1411 15:00	3034 15:00		

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1	0	249	1280		1529	1855	3384
von 2	248		28		276	256	532
von 3	1607	7	6		1620	1314	2934
von 4							

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr							
Knotenstrommatrix				Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges
von 1	0	256	1342		1598	1866	3464
von 2	279		26		305	281	586
von 3	1587	25	3		1615	1371	2986
von 4							

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 1

	von 1. Seestraße (SW) nach 1. Seestraße (SW)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	1	0	0	0	0	0	1
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	1	0	0	0	0	0	1
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	1	0	0	0	0	0	1
17:15-17:30	1	0	0	0	0	0	1
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 2

	<i>von 1. Seestraße (SW) nach 1. Seestraße (SW)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:00-18:15</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:15-18:30</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
Summe	5	0	0	0	0	0	5



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 3

	von 1. Seestraße (SW) nach 2. Sylter Straße (SO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	59	1	0	0	2	3	62
07:15-07:30	52	0	1	0	2	1	55
07:30-07:45	67	1	0	0	1	2	69
07:45-08:00	59	2	0	0	2	3	63
08:00-08:15	56	3	0	0	0	4	59
08:15-08:30	75	0	1	0	0	1	76
08:30-08:45	56	2	0	0	1	2	59
08:45-09:00	51	1	0	0	1	1	53
09:00-09:15	49	1	5	0	3	1	58
09:15-09:30	52	1	0	0	0	1	53
09:30-09:45	63	1	0	0	3	0	67
09:45-10:00	71	2	0	0	0	0	73
10:00-10:15	60	4	2	0	1	1	67
10:15-10:30	59	2	2	0	2	1	65
10:30-10:45	51	3	0	0	1	3	55
10:45-11:00	73	7	0	0	1	0	81
11:00-11:15	64	4	0	0	0	2	68
11:15-11:30	69	5	0	0	1	0	75
11:30-11:45	67	5	0	0	0	2	72
11:45-12:00	68	4	0	0	2	2	74
12:00-12:15	64	5	1	0	0	1	70
12:15-12:30	66	1	0	0	0	1	67
12:30-12:45	58	2	0	0	0	0	60
12:45-13:00	53	0	0	0	0	2	53
13:00-13:15	56	2	2	0	1	1	61
13:15-13:30	66	1	0	0	1	2	68
13:30-13:45	77	0	0	0	2	0	79
13:45-14:00	89	0	1	0	1	1	91
14:00-14:15	52	1	0	0	0	0	53
14:15-14:30	72	2	0	0	0	1	74
14:30-14:45	71	0	0	0	2	3	73
14:45-15:00	50	0	1	0	1	2	52
15:00-15:15	56	1	0	0	3	0	60
15:15-15:30	62	0	0	0	1	0	63
15:30-15:45	68	2	0	0	2	2	72
15:45-16:00	56	1	0	0	0	2	57
16:00-16:15	72	0	1	0	3	0	76
16:15-16:30	59	2	0	0	1	3	62
16:30-16:45	62	1	0	0	0	0	63
16:45-17:00	52	1	0	0	2	1	55
17:00-17:15	68	1	0	0	0	1	69
17:15-17:30	62	1	0	0	0	1	63
17:30-17:45	54	1	0	0	2	3	57



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 4

	von 1. Seestraße (SW) nach 2. Sylter Straße (SO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
17:45-18:00	68	0	0	0	2	4	70
18:00-18:15	71	0	0	0	0	1	71
18:15-18:30	68	2	1	0	2	2	73
18:30-18:45	67	0	0	0	0	0	67
18:45-19:00	75	0	1	0	1	0	77
Summe	3015	76	19	0	50	64	3160



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 5

	von 1. Seestraße (SW) nach 3. Seestraße (NO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	311	5	12	1	4	11	333
07:15-07:30	280	18	15	2	4	10	319
07:30-07:45	312	13	9	1	2	18	337
07:45-08:00	265	14	8	0	4	17	291
08:00-08:15	271	15	10	1	1	7	298
08:15-08:30	264	10	8	1	2	15	285
08:30-08:45	314	11	2	0	2	27	329
08:45-09:00	253	10	12	1	6	14	282
09:00-09:15	251	12	10	1	0	12	274
09:15-09:30	250	19	9	0	4	5	282
09:30-09:45	283	9	9	1	6	10	308
09:45-10:00	253	16	13	1	2	14	285
10:00-10:15	248	8	14	1	6	5	277
10:15-10:30	279	17	10	0	6	11	312
10:30-10:45	288	7	12	2	6	5	315
10:45-11:00	234	14	13	1	4	6	266
11:00-11:15	289	16	7	0	3	6	315
11:15-11:30	237	13	12	2	4	10	268
11:30-11:45	262	13	10	0	6	10	291
11:45-12:00	267	11	15	1	3	14	297
12:00-12:15	242	10	10	1	5	7	268
12:15-12:30	265	11	7	0	7	5	290
12:30-12:45	290	4	10	1	5	14	310
12:45-13:00	284	13	9	1	7	5	314
13:00-13:15	200	10	4	1	1	6	216
13:15-13:30	179	12	6	0	6	12	203
13:30-13:45	200	4	2	1	5	12	212
13:45-14:00	201	4	4	1	7	13	217
14:00-14:15	167	8	4	1	4	8	184
14:15-14:30	241	6	5	1	7	17	260
14:30-14:45	347	4	4	1	5	19	361
14:45-15:00	319	7	3	1	3	12	333
15:00-15:15	289	8	6	1	5	27	309
15:15-15:30	345	9	4	0	4	14	362
15:30-15:45	338	4	1	1	6	21	350
15:45-16:00	340	1	8	1	7	15	357
16:00-16:15	321	4	2	1	4	19	332
16:15-16:30	328	2	3	0	6	26	339
16:30-16:45	315	6	7	1	5	14	334
16:45-17:00	319	5	1	2	10	28	337
17:00-17:15	348	1	3	1	1	21	354
17:15-17:30	345	5	0	1	4	16	355
17:30-17:45	313	2	2	1	14	21	332



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 6

	<i>von 1. Seestraße (SW) nach 3. Seestraße (NO)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	327	6	2	0	5	22	340
<i>18:00-18:15</i>	323	2	0	1	7	27	333
<i>18:15-18:30</i>	347	0	1	1	4	15	353
<i>18:30-18:45</i>	334	3	0	1	5	15	343
<i>18:45-19:00</i>	304	1	3	1	3	22	312
Summe	13582	403	321	41	227	680	14574



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 7

	von 2. Sylter Straße (SO) nach 1. Seestraße (SW)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	45	1	0	0	1	7	47
07:15-07:30	66	0	0	0	2	5	68
07:30-07:45	74	0	1	0	1	2	76
07:45-08:00	55	1	0	0	1	3	57
08:00-08:15	57	0	0	0	1	3	58
08:15-08:30	47	1	0	0	1	2	49
08:30-08:45	49	0	0	0	0	4	49
08:45-09:00	43	2	0	0	2	7	47
09:00-09:15	51	0	1	0	1	6	53
09:15-09:30	66	1	0	0	1	2	68
09:30-09:45	57	0	0	0	2	3	59
09:45-10:00	48	1	0	0	3	4	52
10:00-10:15	46	0	0	0	0	3	46
10:15-10:30	76	0	1	0	0	1	77
10:30-10:45	59	0	0	0	0	3	59
10:45-11:00	62	0	0	0	1	7	63
11:00-11:15	66	1	0	0	1	2	68
11:15-11:30	59	0	0	0	1	2	60
11:30-11:45	55	0	0	0	0	1	55
11:45-12:00	53	0	0	0	2	0	55
12:00-12:15	76	0	1	0	2	6	79
12:15-12:30	68	1	0	0	0	4	69
12:30-12:45	72	1	0	0	3	5	76
12:45-13:00	57	1	0	0	3	4	61
13:00-13:15	81	1	0	0	0	2	82
13:15-13:30	60	0	0	0	3	3	63
13:30-13:45	62	0	0	0	1	3	63
13:45-14:00	71	0	0	0	1	9	72
14:00-14:15	68	1	0	0	1	1	70
14:15-14:30	90	2	0	0	4	8	96
14:30-14:45	75	1	0	0	2	3	78
14:45-15:00	74	0	0	0	4	7	78
15:00-15:15	71	1	0	0	6	4	78
15:15-15:30	86	0	0	0	3	13	89
15:30-15:45	69	0	0	0	1	8	70
15:45-16:00	60	2	0	0	0	11	62
16:00-16:15	88	2	0	0	0	14	90
16:15-16:30	75	0	0	0	2	11	77
16:30-16:45	57	0	0	0	3	9	60
16:45-17:00	51	0	0	0	1	6	52
17:00-17:15	56	0	0	0	1	11	57
17:15-17:30	64	0	0	0	2	7	66
17:30-17:45	60	0	0	0	1	10	61



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 8

	<i>von 2. Sylter Straße (SO) nach 1. Seestraße (SW)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	50	0	0	0	0	6	50
<i>18:00-18:15</i>	42	0	1	0	2	10	45
<i>18:15-18:30</i>	75	0	0	0	1	13	76
<i>18:30-18:45</i>	44	0	0	0	2	4	46
<i>18:45-19:00</i>	52	0	0	0	0	11	52
Summe	2988	21	5	0	70	270	3084

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 9

	von 2. Sylter Straße (SO) nach 3. Seestraße (NO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	2	0	0	0	0	0	2
07:15-07:30	3	0	0	0	0	0	3
07:30-07:45	9	1	0	0	0	2	10
07:45-08:00	13	0	0	0	0	1	13
08:00-08:15	11	1	0	0	0	0	12
08:15-08:30	16	0	0	0	0	0	16
08:30-08:45	15	0	0	0	0	0	15
08:45-09:00	8	0	0	0	0	1	8
09:00-09:15	12	1	0	0	0	0	13
09:15-09:30	17	1	0	0	0	3	18
09:30-09:45	12	1	0	0	0	0	13
09:45-10:00	17	0	0	0	0	0	17
10:00-10:15	12	1	0	0	0	1	13
10:15-10:30	18	0	0	0	0	1	18
10:30-10:45	11	0	0	0	0	1	11
10:45-11:00	16	0	0	0	0	0	16
11:00-11:15	10	0	0	0	0	1	10
11:15-11:30	15	2	0	0	0	0	17
11:30-11:45	11	1	0	0	0	0	12
11:45-12:00	5	0	0	0	0	1	5
12:00-12:15	5	2	0	0	0	0	7
12:15-12:30	11	0	0	0	0	0	11
12:30-12:45	12	0	0	0	0	0	12
12:45-13:00	12	0	0	0	0	0	12
13:00-13:15	5	0	0	0	1	0	6
13:15-13:30	7	0	0	0	0	0	7
13:30-13:45	8	0	0	0	0	0	8
13:45-14:00	7	2	0	0	1	2	10
14:00-14:15	11	1	0	0	0	1	12
14:15-14:30	4	0	0	0	0	1	4
14:30-14:45	6	0	0	0	0	0	6
14:45-15:00	4	0	0	0	0	0	4
15:00-15:15	8	0	0	0	0	1	8
15:15-15:30	9	0	0	0	1	0	10
15:30-15:45	5	0	0	0	0	0	5
15:45-16:00	3	0	0	0	1	2	4
16:00-16:15	9	0	0	0	1	1	10
16:15-16:30	4	0	0	0	0	1	4
16:30-16:45	8	0	0	0	0	1	8
16:45-17:00	4	0	0	0	0	0	4
17:00-17:15	7	0	0	0	1	0	8
17:15-17:30	2	0	0	0	0	2	2
17:30-17:45	6	1	0	0	0	3	7



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 10

	<i>von 2. Sylter Straße (SO) nach 3. Seestraße (NO)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	6	0	0	0	0	1	6
<i>18:00-18:15</i>	3	0	0	0	1	6	4
<i>18:15-18:30</i>	5	0	0	0	0	0	5
<i>18:30-18:45</i>	4	0	0	0	0	0	4
<i>18:45-19:00</i>	4	0	0	0	0	0	4
<b>Summe</b>	<b>412</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>34</b>	<b>434</b>

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 11

	von 3. Seestraße (NO) nach 1. Seestraße (SW)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	350	13	10	1	7	11	381
07:15-07:30	340	15	15	2	7	10	379
07:30-07:45	394	18	10	0	6	16	428
07:45-08:00	390	16	7	1	5	7	419
08:00-08:15	362	19	3	1	3	15	388
08:15-08:30	359	13	4	3	2	21	381
08:30-08:45	399	17	5	0	7	21	428
08:45-09:00	367	16	10	1	5	17	399
09:00-09:15	316	14	7	1	2	18	340
09:15-09:30	375	12	10	1	3	22	401
09:30-09:45	334	21	8	0	2	19	365
09:45-10:00	374	15	10	1	2	9	402
10:00-10:15	356	13	11	1	7	10	388
10:15-10:30	361	15	9	1	0	19	386
10:30-10:45	363	12	7	1	4	9	387
10:45-11:00	344	20	12	0	7	12	383
11:00-11:15	354	21	15	1	6	6	397
11:15-11:30	394	12	12	0	3	20	421
11:30-11:45	386	13	9	1	4	15	413
11:45-12:00	340	10	12	1	8	15	371
12:00-12:15	335	15	15	2	1	11	368
12:15-12:30	359	6	4	1	2	12	372
12:30-12:45	386	10	6	0	6	10	408
12:45-13:00	379	12	14	2	9	12	416
13:00-13:15	379	10	13	1	5	12	408
13:15-13:30	339	9	13	2	5	14	368
13:30-13:45	373	12	17	2	7	8	411
13:45-14:00	348	11	9	1	2	29	371
14:00-14:15	320	11	9	1	5	21	346
14:15-14:30	406	11	5	1	4	12	427
14:30-14:45	348	8	6	1	7	16	370
14:45-15:00	327	5	7	1	5	12	345
15:00-15:15	379	7	6	1	9	13	402
15:15-15:30	407	4	7	1	7	16	426
15:30-15:45	374	10	9	0	7	20	400
15:45-16:00	359	2	7	1	6	12	375
16:00-16:15	401	7	3	1	7	27	419
16:15-16:30	363	4	2	1	11	13	381
16:30-16:45	394	1	4	1	9	18	409
16:45-17:00	367	2	2	0	7	17	378
17:00-17:15	353	6	2	2	4	21	367
17:15-17:30	358	5	4	1	7	14	375
17:30-17:45	371	7	1	2	5	18	386



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 12

	<i>von 3. Seestraße (NO) nach 1. Seestraße (SW)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	313	3	2	0	5	33	323
<i>18:00-18:15</i>	368	5	6	1	7	22	387
<i>18:15-18:30</i>	344	4	2	1	13	17	364
<i>18:30-18:45</i>	350	6	4	0	8	10	368
<i>18:45-19:00</i>	305	1	4	1	7	11	318
Summe	17363	499	369	47	267	743	18545



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 13

	von 3. Seestraße (NO) nach 2. Sylter Straße (SO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	1	0
07:15-07:30	1	0	0	0	0	0	1
07:30-07:45	2	0	0	0	0	0	2
07:45-08:00	4	0	0	0	0	0	4
08:00-08:15	4	0	0	0	0	1	4
08:15-08:30	1	0	0	0	0	0	1
08:30-08:45	6	0	0	0	0	1	6
08:45-09:00	5	0	0	0	0	0	5
09:00-09:15	0	1	0	0	0	0	1
09:15-09:30	5	0	0	0	0	0	5
09:30-09:45	4	1	0	0	0	1	5
09:45-10:00	2	0	0	0	1	0	3
10:00-10:15	4	0	0	0	0	0	4
10:15-10:30	5	0	0	0	0	1	5
10:30-10:45	4	0	0	0	0	1	4
10:45-11:00	5	0	0	0	0	0	5
11:00-11:15	6	0	0	0	0	0	6
11:15-11:30	2	0	0	0	0	1	2
11:30-11:45	7	0	0	0	0	0	7
11:45-12:00	3	1	0	0	0	0	4
12:00-12:15	4	0	0	0	0	1	4
12:15-12:30	4	0	0	0	0	2	4
12:30-12:45	3	1	0	0	0	0	4
12:45-13:00	5	0	0	0	0	0	5
13:00-13:15	2	0	0	0	0	2	2
13:15-13:30	4	0	0	0	0	0	4
13:30-13:45	5	0	0	0	0	2	5
13:45-14:00	2	0	0	0	0	2	2
14:00-14:15	4	0	0	0	0	1	4
14:15-14:30	4	0	0	0	0	0	4
14:30-14:45	3	0	0	0	0	0	3
14:45-15:00	3	0	0	0	0	0	3
15:00-15:15	1	0	0	0	0	1	1
15:15-15:30	4	0	0	0	0	0	4
15:30-15:45	4	0	0	0	0	1	4
15:45-16:00	4	1	0	0	0	0	5
16:00-16:15	7	0	0	0	0	1	7
16:15-16:30	3	0	0	0	1	2	4
16:30-16:45	8	0	0	0	0	1	8
16:45-17:00	6	0	0	0	0	0	6
17:00-17:15	3	0	0	0	0	0	3
17:15-17:30	4	0	0	0	0	0	4
17:30-17:45	4	0	0	0	1	2	5



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 14

	von 3. Seestraße (NO) nach 2. Sylter Straße (SO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
17:45-18:00	1	0	0	0	0	0	1
18:00-18:15	3	1	0	0	0	0	4
18:15-18:30	3	0	0	0	0	0	3
18:30-18:45	8	0	0	0	0	1	8
18:45-19:00	2	0	0	0	0	0	2
Summe	178	6	0	0	3	26	187

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 15

	von 3. Seestraße (NO) nach 3. Seestraße (NO)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	2	0	0	0	0	0	2
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	1	0	0	0	0	0	1
07:45-08:00	3	0	0	0	0	0	3
08:00-08:15	1	0	0	0	0	0	1
08:15-08:30	1	0	0	0	0	0	1
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	2	0	0	0	0	0	2
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	2	0	0	0	0	0	2
10:00-10:15	4	0	0	0	0	0	4
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	2	0	0	0	0	0	2
10:45-11:00	1	0	0	0	0	0	1
11:00-11:15	2	0	0	0	0	0	2
11:15-11:30	1	0	0	0	0	0	1
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	1	0	0	0	0	0	1
12:15-12:30	1	0	0	0	0	0	1
12:30-12:45	2	0	0	0	0	0	2
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	1	0	0	0	0	0	1
13:15-13:30	3	0	0	0	0	0	3
13:30-13:45	3	0	0	0	0	0	3
13:45-14:00	2	0	0	0	0	0	2
14:00-14:15	1	0	0	0	0	0	1
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	2	0	0	0	0	0	2
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	1	0	0	0	1	0	2
15:30-15:45	3	0	0	0	0	0	3
15:45-16:00	1	0	0	0	0	0	1
16:00-16:15	2	0	0	0	0	0	2
16:15-16:30	1	0	0	0	0	0	1
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	1	0	0	0	0	0	1
17:30-17:45	1	0	0	0	0	0	1



Zählstelle: Seestraße / Sylter Straße (Wedding, 13351)  
 Zeitpunkt, Dauer: Mittwoch, 19.5.2021 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 267  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

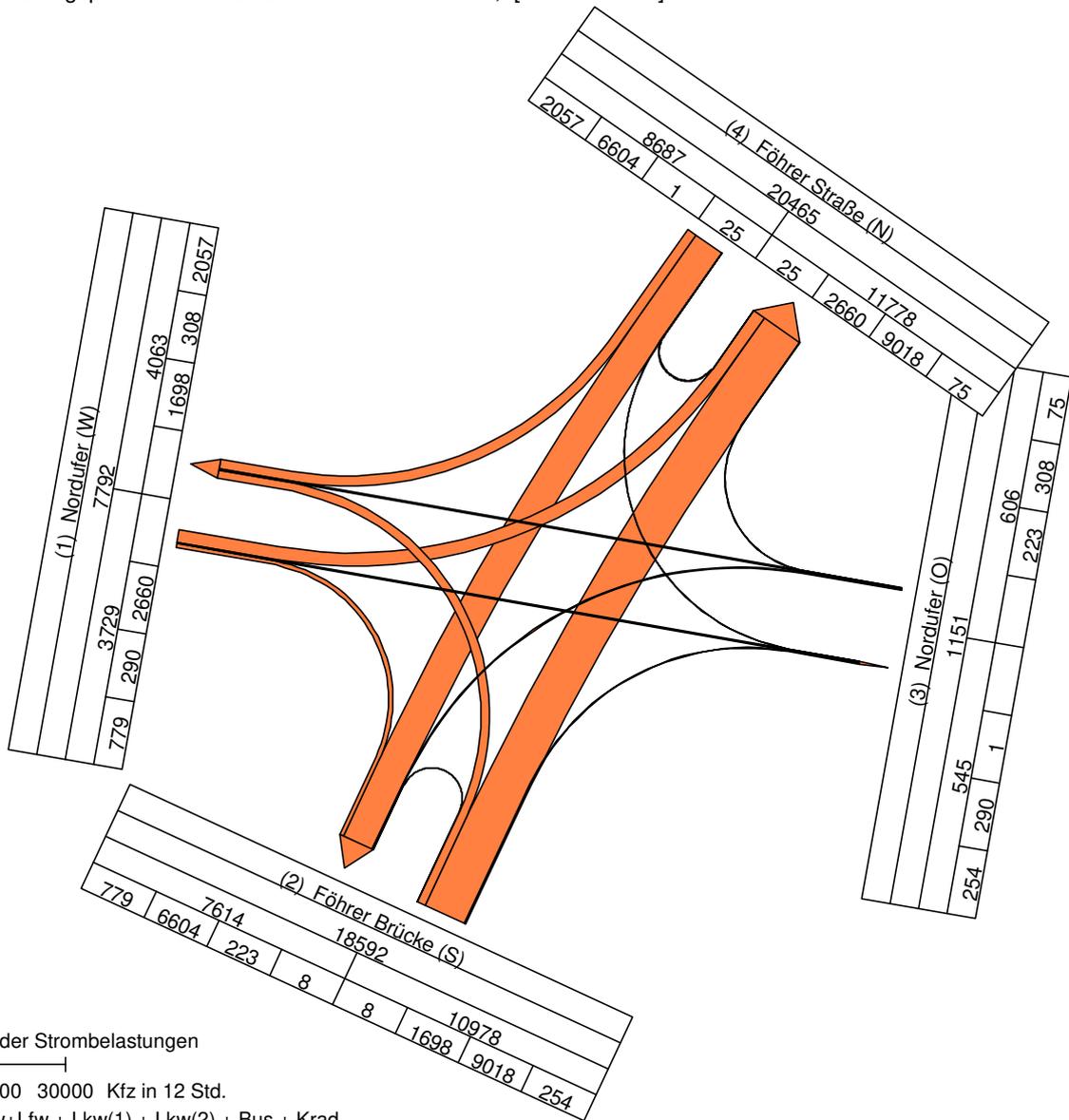
Verkehrsstärken Seite 16

	<i>von 3. Seestraße (NO)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>nach 3. Seestraße (NO)</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	2	0	0	0	0	0	2
<i>18:15-18:30</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:30-18:45</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:45-19:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Summe</b>	51	0	0	0	1	0	52



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Maßstab der Strombelastungen



0 15000 30000 Kfz in 12 Std.

Kfz = Pkw+Lfw + Lkw(1) + Lkw(2) + Bus + Krad

Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz - Belastung entspricht 100%					
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad
Arm 1:	96.0	2.2	0.8	0.0	1.0
Arm 2:	94.3	2.2	0.8	0.2	2.5
Arm 3:	97.8	0.5	0.0	0.0	1.7
Arm 4:	95.1	2.1	0.5	0.1	2.2

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt	Abfahrt	Gesamt		
Arm 1:	392 15:00	414 14:00	800 15:00		
Arm 2:	1299 14:00	868 8:00	1934 14:00		
Arm 3:	64 16:00	59 9:00	117 15:00		
Arm 4:	957 8:00	1357 14:00	2108 14:00		

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 7:00 - 8:00 Uhr									
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung				
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges		
von 1		71	30	201	302	370	672		
von 2	114		18	434	566	768	1334		
von 3	26	13		5	44	48	92		
von 4	230	684	0	1	915	641	1556		

Verkehrsstärken [Kfz/Std.] 16:00 - 17:00 Uhr									
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung				
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges		
von 1		45	29	288	362	349	711		
von 2	138		19	917	1074	651	1725		
von 3	34	26		4	64	48	112		
von 4	177	580	0	2	759	1211	1970		



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 1

	von 1. Nordufer (W) nach 2. Föhrer Brücke (S)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	13	2	1	0	0	13	16
07:15-07:30	16	0	0	0	0	9	16
07:30-07:45	13	0	2	0	1	6	16
07:45-08:00	21	0	1	0	1	6	23
08:00-08:15	15	0	1	0	0	16	16
08:15-08:30	21	0	5	0	0	14	26
08:30-08:45	15	0	0	0	0	16	15
08:45-09:00	29	1	1	0	0	10	31
09:00-09:15	24	1	1	0	0	6	26
09:15-09:30	9	2	0	0	0	9	11
09:30-09:45	28	0	2	0	0	11	30
09:45-10:00	13	0	0	0	0	3	13
10:00-10:15	19	3	1	0	1	3	24
10:15-10:30	19	1	0	0	1	4	21
10:30-10:45	12	1	1	0	0	4	14
10:45-11:00	17	2	0	0	1	4	20
11:00-11:15	8	2	0	0	0	1	10
11:15-11:30	12	0	0	0	0	2	12
11:30-11:45	13	0	0	0	0	3	13
11:45-12:00	21	2	1	0	0	3	24
12:00-12:15	13	0	0	0	2	1	15
12:15-12:30	12	1	2	0	0	3	15
12:30-12:45	7	0	0	0	0	6	7
12:45-13:00	20	1	1	0	1	1	23
13:00-13:15	10	0	1	0	0	4	11
13:15-13:30	15	0	1	0	0	2	16
13:30-13:45	18	0	0	0	0	5	18
13:45-14:00	5	0	0	0	1	5	6
14:00-14:15	7	0	1	0	0	4	8
14:15-14:30	12	0	0	0	0	1	12
14:30-14:45	17	0	0	0	2	6	19
14:45-15:00	21	1	0	0	0	7	22
15:00-15:15	23	1	1	0	0	8	25
15:15-15:30	19	0	1	0	0	3	20
15:30-15:45	8	0	0	0	0	4	8
15:45-16:00	16	0	0	0	0	2	16
16:00-16:15	16	0	0	0	1	9	17
16:15-16:30	9	0	0	0	1	6	10
16:30-16:45	10	0	0	0	0	11	10
16:45-17:00	7	0	0	0	1	8	8
17:00-17:15	15	0	1	0	1	8	17
17:15-17:30	19	0	0	0	0	11	19
17:30-17:45	10	1	0	0	0	5	11



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 2

	<i>von 1. Nordufer (W) nach 2. Föhler Brücke (S)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	16	0	0	0	0	7	16
<i>18:00-18:15</i>	10	0	0	0	0	11	10
<i>18:15-18:30</i>	18	0	1	0	0	6	19
<i>18:30-18:45</i>	12	0	0	0	0	15	12
<i>18:45-19:00</i>	11	0	1	0	0	8	12
<b>Summe</b>	<b>714</b>	<b>22</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>310</b>	<b>779</b>



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 3

	von 1. Nordufer (W) nach 3. Nordufer (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	6	0	0	0	0	6	6
07:15-07:30	8	0	0	0	0	8	8
07:30-07:45	7	0	0	0	0	14	7
07:45-08:00	9	0	0	0	0	11	9
08:00-08:15	6	2	0	0	0	6	8
08:15-08:30	9	0	0	0	0	8	9
08:30-08:45	3	0	0	0	0	16	3
08:45-09:00	3	0	0	0	0	22	3
09:00-09:15	7	0	0	0	0	2	7
09:15-09:30	13	0	0	0	1	11	14
09:30-09:45	2	0	0	0	0	2	2
09:45-10:00	7	0	0	0	0	5	7
10:00-10:15	10	1	0	0	0	5	11
10:15-10:30	5	0	0	0	0	6	5
10:30-10:45	5	0	0	0	0	2	5
10:45-11:00	9	0	0	0	0	8	9
11:00-11:15	6	0	0	0	0	6	6
11:15-11:30	4	0	0	0	0	2	4
11:30-11:45	7	0	0	0	0	2	7
11:45-12:00	2	0	0	0	0	1	2
12:00-12:15	3	0	0	0	0	5	3
12:15-12:30	7	0	0	0	0	5	7
12:30-12:45	1	0	0	0	0	3	1
12:45-13:00	4	0	0	0	0	5	4
13:00-13:15	1	0	0	0	0	4	1
13:15-13:30	1	0	0	0	0	12	1
13:30-13:45	3	0	0	0	0	3	3
13:45-14:00	8	0	0	0	0	7	8
14:00-14:15	5	0	0	0	0	8	5
14:15-14:30	6	0	0	0	0	3	6
14:30-14:45	8	0	0	0	0	12	8
14:45-15:00	2	0	0	0	0	13	2
15:00-15:15	4	0	0	0	0	10	4
15:15-15:30	6	0	0	0	0	13	6
15:30-15:45	9	0	0	0	0	7	9
15:45-16:00	5	0	0	0	0	8	5
16:00-16:15	8	0	0	0	0	7	8
16:15-16:30	4	0	0	0	1	8	5
16:30-16:45	10	0	0	0	0	13	10
16:45-17:00	6	0	0	0	0	19	6
17:00-17:15	7	0	0	0	0	16	7
17:15-17:30	8	0	0	0	0	16	8
17:30-17:45	8	0	0	0	0	11	8



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 4

	<i>von 1. Nordufer (W) nach 3. Nordufer (O)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	4	0	0	0	0	20	4
<i>18:00-18:15</i>	5	0	0	0	0	14	5
<i>18:15-18:30</i>	10	0	0	0	1	9	11
<i>18:30-18:45</i>	5	0	0	0	0	17	5
<i>18:45-19:00</i>	8	0	0	0	0	14	8
Summe	284	3	0	0	3	425	290



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 5

	von 1. Nordufer (W) nach 4. Föhler Straße (N)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	42	0	0	0	0	1	42
07:15-07:30	55	3	0	0	0	0	58
07:30-07:45	50	0	0	0	0	0	50
07:45-08:00	49	2	0	0	0	0	51
08:00-08:15	53	2	0	0	1	0	56
08:15-08:30	52	1	0	0	0	1	53
08:30-08:45	63	1	0	0	0	0	64
08:45-09:00	55	1	0	0	0	0	56
09:00-09:15	71	3	1	0	0	1	75
09:15-09:30	52	4	0	0	1	0	57
09:30-09:45	65	11	0	0	0	0	76
09:45-10:00	58	3	0	0	0	0	61
10:00-10:15	39	6	0	0	1	1	46
10:15-10:30	49	0	1	0	0	1	50
10:30-10:45	43	2	0	0	0	0	45
10:45-11:00	47	3	0	0	0	0	50
11:00-11:15	36	4	0	0	0	0	40
11:15-11:30	27	2	0	0	0	1	29
11:30-11:45	39	3	0	0	1	0	43
11:45-12:00	36	5	0	0	2	0	43
12:00-12:15	36	2	0	0	0	0	38
12:15-12:30	38	2	0	0	0	3	40
12:30-12:45	31	3	0	0	0	0	34
12:45-13:00	34	2	0	0	1	1	37
13:00-13:15	36	1	0	0	0	0	37
13:15-13:30	20	2	0	0	0	1	22
13:30-13:45	26	1	0	0	0	0	27
13:45-14:00	41	0	0	0	0	1	41
14:00-14:15	46	1	0	0	0	2	47
14:15-14:30	55	0	0	0	1	0	56
14:30-14:45	81	0	0	0	1	1	82
14:45-15:00	73	0	0	0	0	1	73
15:00-15:15	73	0	0	0	0	2	73
15:15-15:30	91	0	0	0	0	1	91
15:30-15:45	59	1	0	0	1	0	61
15:45-16:00	73	0	0	0	1	1	74
16:00-16:15	64	0	0	0	0	1	64
16:15-16:30	69	0	0	0	0	1	69
16:30-16:45	76	1	0	0	1	0	78
16:45-17:00	77	0	0	0	0	0	77
17:00-17:15	69	1	0	0	0	1	70
17:15-17:30	75	0	0	0	0	2	75
17:30-17:45	71	0	0	0	0	0	71



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 6

	<i>von 1. Nordufer (W) nach 4. Föhler Straße (N)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	59	0	0	0	0	2	59
<i>18:00-18:15</i>	59	0	0	0	0	2	59
<i>18:15-18:30</i>	57	0	0	0	0	0	57
<i>18:30-18:45</i>	55	0	0	0	0	0	55
<i>18:45-19:00</i>	48	0	0	0	0	1	48
<b>Summe</b>	<b>2573</b>	<b>73</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>30</b>	<b>2660</b>



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 7

	von 2. Föhler Brücke (S) nach 1. Nordufer (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	22	2	1	0	1	10	26
07:15-07:30	22	0	2	0	2	34	26
07:30-07:45	27	0	0	0	0	20	27
07:45-08:00	29	5	1	0	0	23	35
08:00-08:15	24	1	0	0	0	22	25
08:15-08:30	24	1	0	0	1	17	26
08:30-08:45	25	0	1	0	0	24	26
08:45-09:00	29	1	0	0	1	14	31
09:00-09:15	32	0	1	0	0	16	33
09:15-09:30	40	0	2	0	0	14	42
09:30-09:45	19	0	1	0	0	15	20
09:45-10:00	31	3	2	0	0	7	36
10:00-10:15	31	0	3	0	0	12	34
10:15-10:30	36	3	2	0	1	7	42
10:30-10:45	31	3	0	0	0	2	34
10:45-11:00	30	5	1	0	0	4	36
11:00-11:15	38	1	0	0	1	8	40
11:15-11:30	31	1	0	0	0	8	32
11:30-11:45	40	2	0	0	2	4	44
11:45-12:00	39	1	0	0	0	7	40
12:00-12:15	33	0	0	0	0	3	33
12:15-12:30	30	0	0	0	0	8	30
12:30-12:45	43	2	1	0	0	7	46
12:45-13:00	32	0	1	0	0	1	33
13:00-13:15	31	0	1	0	2	3	34
13:15-13:30	39	2	2	0	0	10	43
13:30-13:45	34	2	2	0	0	7	38
13:45-14:00	48	1	2	0	0	5	51
14:00-14:15	37	2	1	0	0	8	40
14:15-14:30	46	1	0	0	0	6	47
14:30-14:45	43	1	1	0	3	5	48
14:45-15:00	43	0	0	0	2	4	45
15:00-15:15	49	1	0	0	1	14	51
15:15-15:30	34	0	0	0	0	8	34
15:30-15:45	56	0	0	0	0	7	56
15:45-16:00	39	2	0	0	0	9	41
16:00-16:15	33	0	0	0	1	4	34
16:15-16:30	38	1	0	0	1	12	40
16:30-16:45	34	0	1	0	0	9	35
16:45-17:00	28	1	0	0	0	5	29
17:00-17:15	35	0	1	0	0	12	36
17:15-17:30	32	0	0	0	1	9	33
17:30-17:45	23	1	0	0	0	10	24



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 8

	<i>von 2. Föhler Brücke (S) nach 1. Nordufer (W)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	30	1	0	0	3	5	34
<i>18:00-18:15</i>	26	0	0	0	1	10	27
<i>18:15-18:30</i>	25	2	0	0	1	5	28
<i>18:30-18:45</i>	31	0	0	1	1	4	33
<i>18:45-19:00</i>	19	0	0	0	1	5	20
Summe	1591	49	30	1	27	463	1698

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 9

	von 2. Föhler Brücke (S) nach 2. Föhler Brücke (S)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	0	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	1	0	0	0	1
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	1	0	0	0	0	1
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	1	0	0	0	0	0	1
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	1	0	0	0	0	0	1
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	2	0	0	0	0	0	2
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 10

	<i>von 2. Föhler Brücke (S) nach 2. Föhler Brücke (S)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:15-18:30</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	1	0	0	0	0	0	1
Summe	6	1	1	0	0	0	8



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 11

	von 2. Föhler Brücke (S) nach 3. Nordufer (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	2	0	0	0	0	1	2
07:15-07:30	5	0	0	0	0	2	5
07:30-07:45	3	0	0	0	0	0	3
07:45-08:00	8	0	0	0	0	1	8
08:00-08:15	2	0	0	0	0	2	2
08:15-08:30	2	0	0	0	0	7	2
08:30-08:45	2	0	0	0	0	5	2
08:45-09:00	13	0	0	0	0	4	13
09:00-09:15	8	0	0	0	0	4	8
09:15-09:30	7	0	0	0	0	1	7
09:30-09:45	9	0	0	0	0	4	9
09:45-10:00	5	0	0	0	0	4	5
10:00-10:15	6	0	0	0	0	3	6
10:15-10:30	3	0	0	0	0	1	3
10:30-10:45	2	0	0	0	0	0	2
10:45-11:00	4	0	0	0	0	2	4
11:00-11:15	8	0	0	0	0	0	8
11:15-11:30	2	0	0	0	0	1	2
11:30-11:45	6	0	0	0	0	1	6
11:45-12:00	3	0	0	0	0	2	3
12:00-12:15	4	0	0	0	0	4	4
12:15-12:30	3	0	0	0	0	5	3
12:30-12:45	4	0	0	0	0	2	4
12:45-13:00	3	0	0	0	0	2	3
13:00-13:15	11	0	0	0	0	4	11
13:15-13:30	5	0	0	0	0	1	5
13:30-13:45	1	0	0	0	0	2	1
13:45-14:00	3	0	0	0	0	4	3
14:00-14:15	3	0	0	0	1	1	4
14:15-14:30	11	0	0	0	0	3	11
14:30-14:45	5	0	0	0	0	2	5
14:45-15:00	6	0	0	0	0	2	6
15:00-15:15	7	0	0	0	1	5	8
15:15-15:30	10	0	0	0	0	2	10
15:30-15:45	6	0	0	0	0	3	6
15:45-16:00	7	0	0	0	0	6	7
16:00-16:15	4	0	0	0	2	7	6
16:15-16:30	6	0	0	0	0	10	6
16:30-16:45	4	0	0	0	0	5	4
16:45-17:00	3	0	0	0	0	3	3
17:00-17:15	1	0	0	0	2	4	3
17:15-17:30	3	0	0	0	0	11	3
17:30-17:45	8	0	0	0	0	10	8



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 12

	<i>von 2. Föhler Brücke (S) nach 3. Nordufer (O)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	8	0	0	0	0	8	8
<i>18:00-18:15</i>	8	0	0	0	1	10	9
<i>18:15-18:30</i>	6	0	0	0	0	10	6
<i>18:30-18:45</i>	4	0	0	0	0	7	4
<i>18:45-19:00</i>	3	0	0	0	0	5	3
Summe	247	0	0	0	7	183	254



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 13

	von 2. Föhler Brücke (S) nach 4. Föhler Straße (N)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	72	3	0	0	1	11	76
07:15-07:30	100	4	0	0	0	18	104
07:30-07:45	110	2	2	0	3	25	117
07:45-08:00	122	5	4	0	6	18	137
08:00-08:15	150	6	0	0	0	25	156
08:15-08:30	113	4	1	1	2	20	121
08:30-08:45	143	3	0	0	4	22	150
08:45-09:00	147	5	3	0	2	20	157
09:00-09:15	141	8	5	0	4	18	158
09:15-09:30	138	7	3	0	4	20	152
09:30-09:45	151	3	1	0	3	12	158
09:45-10:00	146	7	2	3	7	19	165
10:00-10:15	134	9	2	2	2	13	149
10:15-10:30	136	5	1	1	4	8	147
10:30-10:45	140	6	5	0	4	11	155
10:45-11:00	132	6	3	0	3	17	144
11:00-11:15	126	4	1	0	6	16	137
11:15-11:30	136	5	0	1	2	7	144
11:30-11:45	164	9	4	0	4	6	181
11:45-12:00	157	5	1	0	5	19	168
12:00-12:15	149	2	2	0	4	11	157
12:15-12:30	166	10	4	0	3	8	183
12:30-12:45	205	4	0	0	4	14	213
12:45-13:00	171	5	0	0	2	14	178
13:00-13:15	196	4	2	0	16	14	218
13:15-13:30	232	5	1	0	8	19	246
13:30-13:45	245	4	2	0	2	19	253
13:45-14:00	227	8	0	1	3	10	239
14:00-14:15	279	6	1	0	7	19	293
14:15-14:30	218	4	0	1	12	25	235
14:30-14:45	262	2	0	0	3	18	267
14:45-15:00	276	5	4	0	11	16	296
15:00-15:15	273	7	3	0	5	20	288
15:15-15:30	220	1	0	1	7	32	229
15:30-15:45	226	4	1	0	4	22	235
15:45-16:00	206	2	1	0	3	18	212
16:00-16:15	221	1	0	1	8	22	231
16:15-16:30	225	1	1	0	6	26	233
16:30-16:45	220	2	0	0	7	23	229
16:45-17:00	214	1	1	0	8	26	224
17:00-17:15	212	3	0	0	6	24	221
17:15-17:30	214	0	0	0	4	31	218
17:30-17:45	180	1	1	1	5	26	188



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 14

	<i>von 2. Föhrer Brücke (S) nach 4. Föhrer Straße (N)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	193	0	0	0	3	39	196
<i>18:00-18:15</i>	164	1	0	1	6	28	172
<i>18:15-18:30</i>	178	2	0	2	5	35	187
<i>18:30-18:45</i>	154	0	0	0	0	39	154
<i>18:45-19:00</i>	139	0	0	0	8	20	147
Summe	8523	191	62	16	226	943	9018



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 15

	von 3. Nordufer (O) nach 1. Nordufer (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	1	0	0	0	9	1
07:15-07:30	9	0	0	0	0	14	9
07:30-07:45	6	0	0	0	0	15	6
07:45-08:00	10	0	0	0	0	26	10
08:00-08:15	8	0	0	0	0	24	8
08:15-08:30	10	0	0	0	0	27	10
08:30-08:45	1	0	0	0	0	19	1
08:45-09:00	4	0	0	0	0	13	4
09:00-09:15	3	0	0	0	0	12	3
09:15-09:30	10	0	0	0	0	12	10
09:30-09:45	5	0	0	0	0	8	5
09:45-10:00	0	0	0	0	0	4	0
10:00-10:15	6	0	0	0	0	6	6
10:15-10:30	1	0	0	0	0	3	1
10:30-10:45	5	0	0	0	0	9	5
10:45-11:00	11	0	0	0	0	4	11
11:00-11:15	8	0	0	0	0	5	8
11:15-11:30	3	0	0	0	0	7	3
11:30-11:45	3	0	0	0	0	7	3
11:45-12:00	4	0	0	0	0	3	4
12:00-12:15	7	0	0	0	0	5	7
12:15-12:30	6	0	0	0	0	6	6
12:30-12:45	6	0	0	0	1	3	7
12:45-13:00	6	0	0	0	0	7	6
13:00-13:15	6	0	0	0	0	14	6
13:15-13:30	7	0	0	0	0	8	7
13:30-13:45	9	0	0	0	0	7	9
13:45-14:00	7	0	0	0	0	9	7
14:00-14:15	7	0	0	0	0	7	7
14:15-14:30	17	0	0	0	1	4	18
14:30-14:45	6	0	0	0	0	13	6
14:45-15:00	6	0	0	0	0	14	6
15:00-15:15	4	0	0	0	0	10	4
15:15-15:30	8	0	0	0	0	12	8
15:30-15:45	8	0	0	0	0	9	8
15:45-16:00	9	0	0	0	0	15	9
16:00-16:15	12	0	0	0	0	10	12
16:15-16:30	9	0	0	0	0	9	9
16:30-16:45	5	0	0	0	0	16	5
16:45-17:00	8	0	0	0	0	10	8
17:00-17:15	8	0	0	0	0	10	8
17:15-17:30	5	0	0	0	0	10	5
17:30-17:45	7	0	0	0	0	5	7



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 16

	<i>von 3. Nordufer (O) nach 1. Nordufer (W)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	10	0	0	0	0	13	10
<i>18:00-18:15</i>	5	0	0	0	0	12	5
<i>18:15-18:30</i>	3	0	0	0	0	10	3
<i>18:30-18:45</i>	4	0	0	0	0	5	4
<i>18:45-19:00</i>	3	0	0	0	0	4	3
Summe	305	1	0	0	2	484	308



Zählstelle: Föhner Straße - Föhner Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 17

	von 3. Nordufer (O) nach 2. Föhner Brücke (S)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	1	0	0	0	0	4	1
07:15-07:30	2	0	0	0	0	2	2
07:30-07:45	6	0	0	0	0	4	6
07:45-08:00	4	0	0	0	0	3	4
08:00-08:15	3	0	0	0	0	3	3
08:15-08:30	6	0	0	0	0	7	6
08:30-08:45	4	1	0	0	1	11	6
08:45-09:00	3	0	0	0	0	8	3
09:00-09:15	7	0	0	0	0	12	7
09:15-09:30	7	0	0	0	0	3	7
09:30-09:45	10	0	0	0	0	4	10
09:45-10:00	3	0	0	0	0	2	3
10:00-10:15	6	0	0	0	0	2	6
10:15-10:30	3	0	0	0	0	1	3
10:30-10:45	3	0	0	0	0	2	3
10:45-11:00	2	0	0	0	0	3	2
11:00-11:15	7	0	0	0	0	1	7
11:15-11:30	6	0	0	0	0	4	6
11:30-11:45	4	0	0	0	0	3	4
11:45-12:00	1	0	0	0	0	4	1
12:00-12:15	10	0	0	0	0	5	10
12:15-12:30	4	0	0	0	0	2	4
12:30-12:45	5	0	0	0	0	2	5
12:45-13:00	5	0	0	0	0	3	5
13:00-13:15	5	0	0	0	0	3	5
13:15-13:30	3	0	0	0	0	1	3
13:30-13:45	3	0	0	0	0	3	3
13:45-14:00	6	0	0	0	0	1	6
14:00-14:15	4	1	0	0	0	3	5
14:15-14:30	3	0	0	0	1	4	4
14:30-14:45	6	0	0	0	0	4	6
14:45-15:00	5	0	0	0	0	2	5
15:00-15:15	6	0	0	0	1	2	7
15:15-15:30	7	0	0	0	0	3	7
15:30-15:45	5	0	0	0	0	1	5
15:45-16:00	6	0	0	0	0	2	6
16:00-16:15	6	0	0	0	2	4	8
16:15-16:30	7	0	0	0	0	7	7
16:30-16:45	9	0	0	0	0	3	9
16:45-17:00	2	0	0	0	0	4	2
17:00-17:15	2	0	0	0	0	4	2
17:15-17:30	1	0	0	0	0	4	1
17:30-17:45	3	0	0	0	0	8	3



Zählstelle: Föhrer Straße - Föhrer Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 18

	<i>von 3. Nordufer (O) nach 2. Föhrer Brücke (S)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	3	0	0	0	0	7	3
<i>18:00-18:15</i>	1	0	0	0	0	6	1
<i>18:15-18:30</i>	3	0	0	0	0	7	3
<i>18:30-18:45</i>	2	0	0	0	1	5	3
<i>18:45-19:00</i>	4	0	0	0	1	7	5
Summe	214	2	0	0	7	190	223



Zählstelle: Föhner Straße - Föhner Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 19

	von 3. Nordufer (O) nach 4. Föhner Straße (N)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	2	0	0	0	0	0	2
07:45-08:00	3	0	0	0	0	0	3
08:00-08:15	1	0	0	0	0	0	1
08:15-08:30	0	0	0	0	0	2	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	2	0	0	0	0	0	2
09:00-09:15	3	0	0	0	0	0	3
09:15-09:30	2	0	0	0	0	2	2
09:30-09:45	2	0	0	0	0	0	2
09:45-10:00	2	0	0	0	0	0	2
10:00-10:15	4	0	0	0	0	0	4
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	6	0	0	0	0	1	6
10:45-11:00	2	0	0	0	0	1	2
11:00-11:15	5	0	0	0	0	0	5
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	1	0	0	0	0	0	1
11:45-12:00	5	0	0	0	0	0	5
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	1	0	0	0	0	0	1
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	2	0	0	0	0	0	2
13:15-13:30	1	0	0	0	0	0	1
13:30-13:45	2	0	0	0	0	1	2
13:45-14:00	1	0	0	0	0	0	1
14:00-14:15	1	0	0	0	0	0	1
14:15-14:30	2	0	0	0	0	0	2
14:30-14:45	1	0	0	0	0	0	1
14:45-15:00	2	0	0	0	0	0	2
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	4	0	0	0	0	0	4
15:30-15:45	3	0	0	0	0	0	3
15:45-16:00	1	0	0	0	0	0	1
16:00-16:15	0	0	0	0	0	2	0
16:15-16:30	1	0	0	0	0	0	1
16:30-16:45	1	0	0	0	0	0	1
16:45-17:00	2	0	0	0	0	1	2
17:00-17:15	2	0	0	0	0	0	2
17:15-17:30	1	0	0	0	0	0	1
17:30-17:45	1	0	0	0	0	0	1



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 20

	<i>von 3. Nordufer (O) nach 4. Föhler Straße (N)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:15-18:30</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	4	0	0	0	0	0	4
Summe	75	0	0	0	0	10	75



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 21

	von 4. Föhler Straße (N) nach 1. Nordufer (W)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	39	0	0	0	0	1	39
07:15-07:30	58	1	0	0	2	2	61
07:30-07:45	60	2	0	0	0	4	62
07:45-08:00	66	1	0	0	1	3	68
08:00-08:15	44	4	0	0	0	1	48
08:15-08:30	50	0	0	0	0	3	50
08:30-08:45	45	1	0	0	1	0	47
08:45-09:00	42	1	0	0	0	3	43
09:00-09:15	46	1	0	0	0	2	47
09:15-09:30	50	0	0	0	0	2	50
09:30-09:45	42	0	0	0	0	5	42
09:45-10:00	40	2	0	0	0	4	42
10:00-10:15	31	3	0	0	0	4	34
10:15-10:30	41	1	0	0	1	2	43
10:30-10:45	32	1	0	0	0	1	33
10:45-11:00	42	0	0	0	1	0	43
11:00-11:15	31	0	0	0	0	1	31
11:15-11:30	48	0	0	0	0	2	48
11:30-11:45	47	0	0	0	0	2	47
11:45-12:00	52	1	0	0	0	0	53
12:00-12:15	42	0	0	0	0	0	42
12:15-12:30	43	0	0	0	1	1	44
12:30-12:45	52	1	0	0	1	2	54
12:45-13:00	41	0	0	0	1	1	42
13:00-13:15	39	0	0	0	1	1	40
13:15-13:30	36	0	0	0	0	1	36
13:30-13:45	28	0	0	0	1	1	29
13:45-14:00	38	0	0	0	0	1	38
14:00-14:15	44	0	0	0	0	1	44
14:15-14:30	56	0	0	0	3	0	59
14:30-14:45	50	0	0	0	1	2	51
14:45-15:00	39	3	0	0	1	1	43
15:00-15:15	55	0	0	0	0	1	55
15:15-15:30	54	0	0	0	1	2	55
15:30-15:45	50	1	0	0	0	0	51
15:45-16:00	36	0	0	0	0	0	36
16:00-16:15	45	0	0	0	1	0	46
16:15-16:30	50	0	0	0	1	1	51
16:30-16:45	36	0	0	0	1	0	37
16:45-17:00	41	1	0	0	1	0	43
17:00-17:15	31	0	0	0	0	4	31
17:15-17:30	32	0	0	0	0	1	32
17:30-17:45	26	0	0	0	0	2	26



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 22

	<i>von 4. Föhler Straße (N) nach 1. Nordufer (W)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	31	0	0	0	0	0	31
<i>18:00-18:15</i>	27	0	0	0	1	1	28
<i>18:15-18:30</i>	31	0	0	0	0	1	31
<i>18:30-18:45</i>	24	0	0	0	0	0	24
<i>18:45-19:00</i>	27	0	0	0	0	0	27
Summe	2010	25	0	0	22	67	2057



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 23

	von 4. Föhler Straße (N) nach 2. Föhler Brücke (S)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	132	3	2	2	0	12	139
07:15-07:30	151	4	3	2	3	27	163
07:30-07:45	181	3	1	0	3	20	188
07:45-08:00	186	2	1	0	5	23	194
08:00-08:15	174	7	2	3	15	24	201
08:15-08:30	190	3	1	0	3	43	197
08:30-08:45	200	3	1	0	5	41	209
08:45-09:00	145	4	1	0	5	32	155
09:00-09:15	140	3	2	1	4	23	150
09:15-09:30	138	3	1	0	1	35	143
09:30-09:45	124	7	1	0	4	18	136
09:45-10:00	117	3	2	0	7	23	129
10:00-10:15	130	1	2	1	3	14	137
10:15-10:30	129	7	0	0	6	12	142
10:30-10:45	118	3	0	0	5	12	126
10:45-11:00	133	2	0	1	2	15	138
11:00-11:15	103	9	1	1	1	12	115
11:15-11:30	107	5	0	1	4	14	117
11:30-11:45	113	6	3	0	2	16	124
11:45-12:00	125	3	0	0	1	21	129
12:00-12:15	114	7	0	0	4	8	125
12:15-12:30	123	1	0	0	4	10	128
12:30-12:45	114	2	1	0	1	21	118
12:45-13:00	126	6	1	0	4	15	137
13:00-13:15	119	4	1	0	7	17	131
13:15-13:30	102	5	1	0	6	18	114
13:30-13:45	143	1	0	0	2	19	146
13:45-14:00	110	2	0	0	7	15	119
14:00-14:15	117	1	2	0	7	19	127
14:15-14:30	133	7	1	0	1	32	142
14:30-14:45	144	3	0	0	3	25	150
14:45-15:00	126	1	1	1	4	20	133
15:00-15:15	137	1	0	0	4	20	142
15:15-15:30	127	2	0	0	4	32	133
15:30-15:45	129	0	0	0	0	20	129
15:45-16:00	116	3	1	0	4	16	124
16:00-16:15	134	2	0	0	6	31	142
16:15-16:30	143	0	0	0	7	17	150
16:30-16:45	135	1	1	0	1	27	138
16:45-17:00	149	1	0	0	0	35	150
17:00-17:15	102	0	0	0	5	23	107
17:15-17:30	122	0	0	0	5	23	127
17:30-17:45	117	1	0	0	5	35	123



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 24

	<i>von 4. Föhler Straße (N) nach 2. Föhler Brücke (S)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	105	0	0	0	3	14	108
<i>18:00-18:15</i>	114	1	0	0	4	19	119
<i>18:15-18:30</i>	94	0	0	0	4	18	98
<i>18:30-18:45</i>	113	0	0	0	2	15	115
<i>18:45-19:00</i>	94	1	1	0	1	10	97
Summe	6238	134	35	13	184	1011	6604

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 25

	von 4. Föhler Straße (N) nach 3. Nordufer (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	0	0	0	0	0	0	0
08:15-08:30	0	0	0	0	0	1	0
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	0	0	0	0	0	0	0
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	0	0	0	0	0	0	0
09:30-09:45	0	0	0	0	0	0	0
09:45-10:00	0	0	0	0	0	0	0
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	1	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	0	0	0	0	0	0	0
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	1	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	0	0	0	0	0	0	0
12:45-13:00	1	0	0	0	0	1	1
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	0	0	0	0	0	0	0
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	0	0	0	0	0	0	0
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	0	0	0	0	0	0	0
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	0	0	0	0	0	0	0
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	0	0	0	0	0	1	0
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 26

	von 4. Föhler Straße (N) nach 3. Nordufer (O)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
17:45-18:00	0	0	0	0	0	1	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	1	0
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0
Summe	1	0	0	0	0	7	1

# Abteilung VI - Verkehrsmanagement

## Verkehrsdaten - Verkehrserhebung

Senatsverwaltung  
für Umwelt, Mobilität,  
Verbraucher- und Klimaschutz

**BERLIN**



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

Verkehrsstärken Seite 27

	von 4. Föhler Straße (N) nach 4. Föhler Straße (N)						Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(1)	Lkw(2)	Bus	Krad	Radf	
07:00-07:15	1	0	0	0	0	0	1
07:15-07:30	0	0	0	0	0	0	0
07:30-07:45	0	0	0	0	0	0	0
07:45-08:00	0	0	0	0	0	0	0
08:00-08:15	3	0	0	0	0	0	3
08:15-08:30	3	0	0	0	0	0	3
08:30-08:45	0	0	0	0	0	0	0
08:45-09:00	1	0	0	0	0	0	1
09:00-09:15	0	0	0	0	0	0	0
09:15-09:30	1	0	0	0	0	0	1
09:30-09:45	1	0	0	0	0	0	1
09:45-10:00	1	0	0	0	0	0	1
10:00-10:15	0	0	0	0	0	0	0
10:15-10:30	0	0	0	0	0	0	0
10:30-10:45	0	0	0	0	0	0	0
10:45-11:00	0	0	0	0	0	0	0
11:00-11:15	0	0	0	0	0	0	0
11:15-11:30	1	0	0	0	0	0	1
11:30-11:45	0	0	0	0	0	0	0
11:45-12:00	0	0	0	0	0	0	0
12:00-12:15	0	0	0	0	0	0	0
12:15-12:30	0	0	0	0	0	0	0
12:30-12:45	1	0	0	0	0	0	1
12:45-13:00	0	0	0	0	0	0	0
13:00-13:15	0	0	0	0	0	0	0
13:15-13:30	1	0	0	0	0	0	1
13:30-13:45	0	0	0	0	0	0	0
13:45-14:00	0	0	0	0	0	0	0
14:00-14:15	1	0	0	0	0	0	1
14:15-14:30	0	0	0	0	0	0	0
14:30-14:45	1	0	0	0	0	0	1
14:45-15:00	0	0	0	0	0	0	0
15:00-15:15	0	0	0	0	0	0	0
15:15-15:30	2	0	0	0	0	0	2
15:30-15:45	0	0	0	0	0	0	0
15:45-16:00	0	0	0	0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0
16:30-16:45	2	0	0	0	0	0	2
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	2	0	0	0	0	0	2
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0



Zählstelle: Föhler Straße - Föhler Brücke / Nordufer (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Dienstag, 15.3.2022 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 349  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(1), Lkw(2), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen: Verkehrliche Einschränkungen bedingt durch COVID-19-Pandemie!

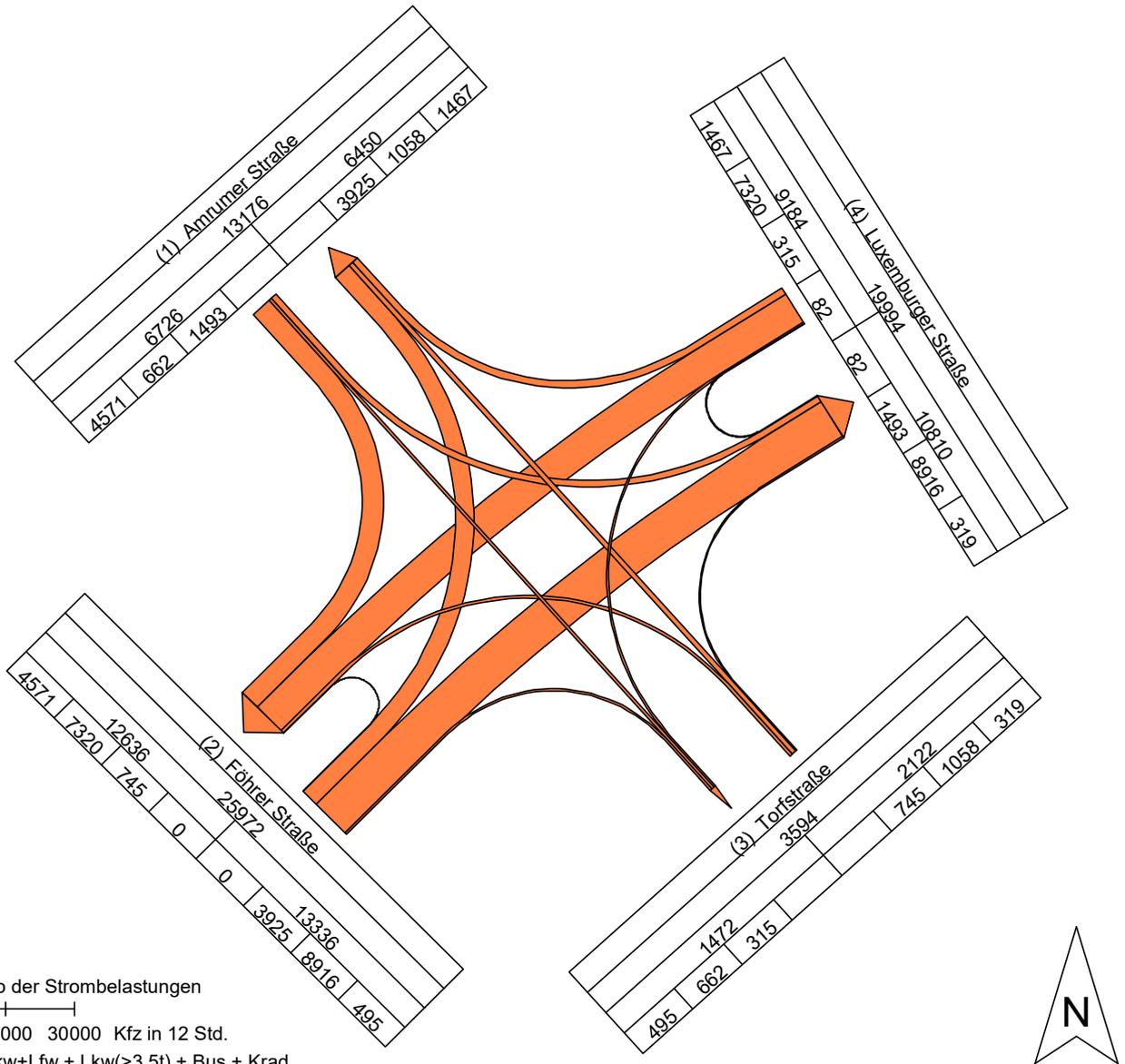
Verkehrsstärken Seite 28

	<i>von 4. Föhler Straße (N) nach 4. Föhler Straße (N)</i>						<i>Kfz</i>
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(1)</i>	<i>Lkw(2)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	
<i>17:45-18:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:00-18:15</i>	2	0	0	0	0	0	2
<i>18:15-18:30</i>	1	0	0	0	0	0	1
<i>18:30-18:45</i>	0	0	0	0	0	0	0
<i>18:45-19:00</i>	0	0	0	0	0	0	0
Summe	25	0	0	0	0	0	25



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhner Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Strombelastungsplan: Verkehrsstärken 7:00 - 19:00 Uhr, [Kfz in 12 Std.]



Fahrzeugartenanteile im Zeitraum 7:00 - 19:00 Uhr				
Kfz - Belastung entspricht 100%				
	Pkw+Lfw(>3.5t)	Bus	Krad	
Arm 1:	93.2	2.9	0.8	3.2
Arm 2:	94.1	2.7	0.1	3.1
Arm 3:	93.5	2.3	1.9	2.3
Arm 4:	93.6	2.8	0.7	2.9

Maximalwerte der stdl. Knotenarmbelastungen 7:00 - 19:00 Uhr					
Kfz/Std und jew. Intervallbeginn (Uhrzeit)					
	Zufahrt		Abfahrt		Gesamt
Arm 1:	694	8:00	638	16:00	1239 15:00
Arm 2:	1357	15:00	1366	8:00	2448 15:00
Arm 3:	253	15:00	142	15:00	395 15:00
Arm 4:	952	7:00	1139	15:00	1880 15:00

Verkehrsstärken [Kfz/12 Std.] 7:00 - 19:00 Uhr								
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges	
von 1		4571	662	1493	6726	6450	13176	
von 2	3925		0	495	8916	13336	12636	25972
von 3	1058	745		319	2122	1472	3594	
von 4	1467	7320	315		9184	10810	19994	

Verkehrsstärken [Kfz/24 Std.] 0:00 - 24:00 Uhr								
Knotenstrommatrix					Querschnittsbelastung			
nach	1	2	3	4	Zuf	Abf	Ges	
von 1		4571	662	1493	6726	6450	13176	
von 2	3925		0	495	8916	13336	12636	25972
von 3	1058	745		319	2122	1472	3594	
von 4	1467	7320	315		9184	10810	19994	



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

### Verkehrsstärken Seite 1

	von 1. Amrumer Straße nach 2. Föhler Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	434	12	3	18	8	467
08:00-09:00	480	6	3	19	9	508
09:00-10:00	462	20	2	15	9	499
10:00-11:00	372	14	0	8	2	394
11:00-12:00	293	25	0	18	3	336
12:00-13:00	348	20	1	5	4	374
13:00-14:00	288	6	2	9	3	305
14:00-15:00	322	12	1	11	4	346
15:00-16:00	356	8	1	15	0	380
16:00-17:00	376	6	0	16	10	398
17:00-18:00	297	6	1	8	4	312
18:00-19:00	245	2	0	5	7	252
Summe	4273	137	14	147	63	4571

	von 1. Amrumer Straße nach 3. Torfstraße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	46	5	0	2	23	53
08:00-09:00	54	4	0	2	17	60
09:00-10:00	45	3	0	2	12	50
10:00-11:00	38	8	0	4	4	50
11:00-12:00	67	1	0	2	12	70
12:00-13:00	33	3	0	0	6	36
13:00-14:00	67	1	1	0	3	69
14:00-15:00	40	0	0	1	12	41
15:00-16:00	63	0	0	2	10	65
16:00-17:00	58	0	0	2	18	60
17:00-18:00	49	1	0	1	12	51
18:00-19:00	57	0	0	0	17	57
Summe	617	26	1	18	146	662



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

### Verkehrsstärken Seite 2

	von 1. Amrumer Straße nach 4. Luxemburger Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	101	10	3	3	3	117
08:00-09:00	116	4	3	3	4	126
09:00-10:00	79	6	3	3	1	91
10:00-11:00	116	6	2	6	0	130
11:00-12:00	113	2	3	5	1	123
12:00-13:00	101	7	2	2	3	112
13:00-14:00	102	6	3	1	0	112
14:00-15:00	115	1	3	5	5	124
15:00-16:00	174	4	3	4	6	185
16:00-17:00	120	2	2	6	14	130
17:00-18:00	122	2	2	1	5	127
18:00-19:00	107	3	3	3	5	116
Summe	1366	53	32	42	47	1493

	von 2. Föhler Straße nach 1. Amrumer Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	227	12	1	10	13	250
08:00-09:00	265	14	0	4	10	283
09:00-10:00	232	11	3	10	4	256
10:00-11:00	256	6	0	14	6	276
11:00-12:00	295	14	1	7	7	317
12:00-13:00	270	9	3	5	5	287
13:00-14:00	281	8	0	14	3	303
14:00-15:00	380	9	0	24	8	413
15:00-16:00	386	6	1	17	3	410
16:00-17:00	352	6	2	18	6	378
17:00-18:00	342	4	1	12	5	359
18:00-19:00	374	3	2	14	8	393
Summe	3660	102	14	149	78	3925



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Verkehrsstärken Seite 3

	von 2. Föhler Straße nach 2. Föhler Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	0	0	0	0	0	0
08:00-09:00	0	0	0	0	0	0
09:00-10:00	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	0	0	0	0	0	0
12:00-13:00	0	0	0	0	0	0
13:00-14:00	0	0	0	0	0	0
14:00-15:00	0	0	0	0	0	0
15:00-16:00	0	0	0	0	0	0
16:00-17:00	0	0	0	0	0	0
17:00-18:00	0	0	0	0	0	0
18:00-19:00	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0

	von 2. Föhler Straße nach 3. Torfstraße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	50	2	0	0	0	52
08:00-09:00	29	2	0	1	0	32
09:00-10:00	37	1	0	0	3	38
10:00-11:00	26	2	0	0	2	28
11:00-12:00	33	2	0	0	1	35
12:00-13:00	36	1	0	1	0	38
13:00-14:00	25	2	0	4	6	31
14:00-15:00	48	2	0	0	14	50
15:00-16:00	51	0	0	0	32	51
16:00-17:00	52	0	0	0	16	52
17:00-18:00	37	0	0	2	33	39
18:00-19:00	48	0	0	1	22	49
Summe	472	14	0	9	129	495



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Verkehrsstärken Seite 4

	von 2. Föhler Straße nach 4. Luxemburger Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	463	22	0	7	46	492
08:00-09:00	648	21	0	13	37	682
09:00-10:00	568	22	2	16	42	608
10:00-11:00	624	28	0	18	32	670
11:00-12:00	640	27	0	17	47	684
12:00-13:00	653	24	1	24	49	702
13:00-14:00	688	29	0	20	51	737
14:00-15:00	800	19	1	21	64	841
15:00-16:00	840	20	0	36	69	896
16:00-17:00	764	14	0	34	106	812
17:00-18:00	855	5	1	28	99	889
18:00-19:00	863	5	0	35	103	903
Summe	8406	236	5	269	745	8916

	von 3. Torfstraße nach 1. Amrumer Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	68	1	0	2	49	71
08:00-09:00	73	0	0	0	44	73
09:00-10:00	83	2	0	2	39	87
10:00-11:00	74	0	0	0	18	74
11:00-12:00	70	0	0	0	19	70
12:00-13:00	66	2	0	2	33	70
13:00-14:00	83	0	0	2	28	85
14:00-15:00	91	0	0	3	26	94
15:00-16:00	124	1	0	4	48	129
16:00-17:00	120	0	0	2	64	122
17:00-18:00	96	3	6	2	49	107
18:00-19:00	70	0	0	6	71	76
Summe	1018	9	6	25	488	1058



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Verkehrsstärken Seite 5

	von 3. Torfstraße nach 2. Föhler Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	74	2	0	1	41	77
08:00-09:00	65	1	0	3	36	69
09:00-10:00	61	3	0	0	33	64
10:00-11:00	54	0	0	0	18	54
11:00-12:00	50	3	0	1	8	54
12:00-13:00	40	2	0	2	10	44
13:00-14:00	58	0	0	2	10	60
14:00-15:00	61	1	0	1	13	63
15:00-16:00	72	0	0	2	7	74
16:00-17:00	82	0	0	2	6	84
17:00-18:00	70	0	0	1	6	71
18:00-19:00	31	0	0	0	9	31
Summe	718	12	0	15	197	745

	von 3. Torfstraße nach 4. Luxemburger Straße					Kfz
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	
07:00-08:00	13	1	3	1	5	18
08:00-09:00	17	0	2	0	1	19
09:00-10:00	22	1	4	0	1	27
10:00-11:00	22	2	2	2	0	28
11:00-12:00	19	0	4	0	2	23
12:00-13:00	36	1	3	0	1	40
13:00-14:00	26	0	3	0	1	29
14:00-15:00	18	0	2	0	4	20
15:00-16:00	48	0	2	0	1	50
16:00-17:00	18	2	0	0	2	20
17:00-18:00	20	0	4	1	4	25
18:00-19:00	17	0	2	1	3	20
Summe	276	7	31	5	25	319



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Verkehrsstärken Seite 6

von 4. Luxemburger Straße nach 1. Amrumer Straße						
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	Kfz
07:00-08:00	116	0	2	7	1	125
08:00-09:00	119	7	4	2	3	132
09:00-10:00	104	8	2	3	2	117
10:00-11:00	136	0	4	0	0	140
11:00-12:00	141	4	3	2	0	150
12:00-13:00	146	6	5	4	1	161
13:00-14:00	111	11	3	3	4	128
14:00-15:00	113	7	3	0	3	123
15:00-16:00	62	3	3	2	3	70
16:00-17:00	126	2	2	8	4	138
17:00-18:00	56	3	3	4	1	66
18:00-19:00	110	2	3	2	2	117
Summe	1340	53	37	37	24	1467

von 4. Luxemburger Straße nach 2. Föhler Straße						
	Pkw+Lfw	Lkw(>3.5t)	Bus	Krad	Radf	Kfz
07:00-08:00	741	28	2	22	114	793
08:00-09:00	735	23	1	30	154	789
09:00-10:00	667	34	2	16	123	719
10:00-11:00	554	12	0	8	96	574
11:00-12:00	484	24	0	11	63	519
12:00-13:00	460	32	0	13	60	505
13:00-14:00	540	10	0	22	87	572
14:00-15:00	559	17	0	18	64	594
15:00-16:00	605	5	0	27	77	637
16:00-17:00	584	0	0	16	86	600
17:00-18:00	535	5	0	28	100	568
18:00-19:00	439	2	0	9	68	450
Summe	6903	192	5	220	1092	7320



Zählstelle: Amrumer Straße - Torfstraße / Föhler Straße - Luxemburger Straße (Wedding, 13353)  
 Zeitpunkt, Dauer: Donnerstag, 4.4.2019 von 7:00 bis 19:00 Uhr  
 Zählstellen-Nr.: K 270  
 Fahrzeugarten: Pkw+Lfw, Lkw(>3.5t), Bus, Krad, Radf  
 Bemerkungen:

Verkehrsstärken Seite 7

<i>von 4. Luxemburger Straße nach 3. Torfstraße</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(&gt;3.5t)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
07:00-08:00	24	3	2	0	0	29
08:00-09:00	16	2	3	0	0	21
09:00-10:00	21	2	3	0	0	26
10:00-11:00	22	0	4	2	0	28
11:00-12:00	18	3	4	0	0	25
12:00-13:00	23	2	3	0	0	28
13:00-14:00	30	0	2	0	0	32
14:00-15:00	24	1	4	0	0	29
15:00-16:00	23	0	3	0	1	26
16:00-17:00	26	0	0	2	2	28
17:00-18:00	14	1	2	4	0	21
18:00-19:00	19	0	2	1	2	22
Summe	260	14	32	9	5	315

<i>von 4. Luxemburger Straße nach 4. Luxemburger Straße</i>						
	<i>Pkw+Lfw</i>	<i>Lkw(&gt;3.5t)</i>	<i>Bus</i>	<i>Krad</i>	<i>Radf</i>	<i>Kfz</i>
07:00-08:00	5	0	0	0	0	5
08:00-09:00	4	0	0	0	0	4
09:00-10:00	15	0	0	0	0	15
10:00-11:00	4	0	0	0	0	4
11:00-12:00	9	0	0	0	0	9
12:00-13:00	10	0	0	0	0	10
13:00-14:00	5	0	0	0	0	5
14:00-15:00	6	0	0	1	0	7
15:00-16:00	6	0	0	2	0	8
16:00-17:00	6	0	0	0	0	6
17:00-18:00	4	0	0	0	0	4
18:00-19:00	5	0	0	0	0	5
Summe	79	0	0	3	0	82

## **Anlage 2: Verkehrserzeugungsrechnung**



Verkehrserzeugungsrechnung - Nuttermengen und Fahrten/24h				Nutzer- gruppe	Anzahl Kfz- Wege/Nutzer und Tag	Kfz- Fahrten/Tag	Zufahrt	Blaulicht	Fzg-Art	Bemerkung
<b>Zentrale Notaufnahme (Alle Transporte über Westseite / Wa</b>										
	Früh (06:00-14:00)	Spät (14:00-22:00)	Tag (24h)							
Mitarbeiter	33	27	60							
davon mit PKW	8	6	14	MA	2	28	B	nein	Pkw	
davon mit ÖVP / Fahrrad	25	21	46	MA	-	-	-	-	-	
Patienten			285							
davon gehend			9	Pat ZNA	-	-	-	-	-	
davon mit PKW / Taxi			191	Pat ZNA	2	382	C	nein	Pkw	Taxi fährt wieder weg, Patienten werden bei 2. Fahrt der Begleitpatienten ggf. wieder mitg
davon mit KTW / RTW			57	Pat ZNA	2	114	C	ja (1 Fahrt)	Rtw/Ktw	RTW meist auf Wache
davon mit RTW und NEF (2 Fahrzeuge)			26	Pat ZNA	4	103	C	ja (1 Fahrt)	Rtw/Ktw	Berücksichtigung von zwei Fahrzeugen
<i>davon mit Polizeibegleitung</i>			13	Pat ZNA	2	26	C	ja (1 Fahrt)	Pkw	Berücksichtigung der Polizei
davon mit HUB			1	Pat ZNA	-	-	-	-	-	
Begleitpersonen			214	Bes ZNA	2	342	C	nein	Pkw	Annahme: 80% der Begleitpersonen kommen und fahren mit Pkw oder Taxi
Verlegungen			80							
CVK mit KTW / Transport			8	Pat ZNA	2	16	C	nein	Rtw/Ktw	
Transport über Tunnel / Verbindung (1. OG)			72	Pat ZNA	-	-	-	-	-	
<b>Herzzentrum (Alle Transporte über Ostseite)</b>										
	06:00-14:00	14:00-22:00	Tag (24h)							
Mitarbeiter	843	450	1293	-						
davon mit PKW	202	108	310	MA	2	620	B	nein	Pkw	
davon mit ÖVP / Fahrrad	641	342	983	MA	-	-	-	-	-	
Ambulante Patienten			781							
davon gehend / ÖVPN			234	Pat DHZ ambul	-	-	-	-	-	
davon mit PKW (Selbstfahrer)			268	Pat DHZ ambul	2	536	B	nein	Pkw	
davon mit PKW (Mitfahrer)			143	Pat DHZ ambul	2	286	B	nein	Pkw	
davon mit Taxi			61	Pat DHZ ambul	4	244	C	nein	Pkw	4 Fahrten = Bringen 2 Fahrten +Holen 2 Fahrten
sonstige (z.B. KTW)			75	Pat DHZ ambul	4	300	C	nein	Pkw	4 Fahrten = Bringen 2 Fahrten +Holen 2 Fahrten
Aufnahme / Stationäre Patienten			46							
davon gehend / ÖVPN			1	Pat DHZ stat	-	-	-	-	-	
davon mit PKW / Taxi			6	Pat DHZ stat	2	13	C	nein	Pkw	nur Bringen
davon mit KTW / RTW			34	Pat DHZ stat	2	67	C	nein	Rtw/Ktw	
davon mit RTW und NEF (2 Fahrzeuge)			4	Pat DHZ stat	4	15	C	ja (je 1 Fahrt)	Rtw/Ktw	Berücksichtigung von zwei Fahrzeugen
davon mit HUB			1	Pat DHZ stat	-	-	-	-	-	
Entlassungen / Verlegungen Stationäre Patienten			46							
davon gehend / ÖVPN			1	Pat DHZ stat	-	-	-	-	-	
davon mit PKW / Taxi			31	Pat DHZ stat	2	63	C	nein	Pkw	nur Holen
davon mit KTW / RTW			13	Pat DHZ stat	2	27	C	nein	Rtw/Ktw	
davon mit HUB			0	Pat DHZ stat	-	-	-	-	-	
Besucher	240	240	480							
davon mit PKW	58	58	115	Bes DHZ	2	230	B	nein	Pkw	
davon mit ÖVP / Fahrrad	182	182	365	Bes DHZ	-	-	-	-	-	
<b>Logistikbewegungen (bei Umsetzung Wirtschaftshof)</b>										
	06:00-14:00	14:00-22:00	Tag (24h)							
Speiseversorgung	4	4	8	Lieferv	2	16	B	nein	Lkw	
Wäscheversorgung (Dienstleister)	1	1	2	Lieferv	2	4	B	nein	Lkw	
AEMP (Sterilgüter)	1	1	2	Lieferv	2	4	B	nein	Lkw	
	2	1	3	Lieferv	2	6	B	nein	Lkw	
Apothekengüter	1		1	Lieferv	2	2	B	nein	Lkw	
	2	1	3	Lieferv	2	6	B	nein	Pkw(Caddy)	
Modulware Anlieferung	4		4	Lieferv	2	8	B	nein	Lkw	
Modulware Abholung		2	2	Lieferv	2	4	B	nein	Lkw	
Abfallentsorgung	7	10	17	Lieferv	2	34	B	nein	Lkw	
Gas-LKW	1		1	Lieferv	2	2	B	nein	Lkw	
Direktlieferung	2	2	4	Lieferv	2	8	B	nein	Pkw(Caddy)	
Sondertour	1		1	Lieferv	2	2	B	nein	Lkw	
Getränkeversorgung	1		1	Lieferv	2	2	B	nein	Lkw	
Läden / Cafeteria		1	1	Lieferv	2	2	B	nein	Lkw	

## Verkehrserzeugungsrechnung - Zusammenstellung Tagesverkehrsmengen

Anzahl Kfz/24h differenziert nach Blaulichtnutzung			
mit Blaulicht?	Zufahrt		
	B	C	Summe
ja	0	129	129
nein	1.800	1.583	3.383
Summe	1.800	1.712	3.512

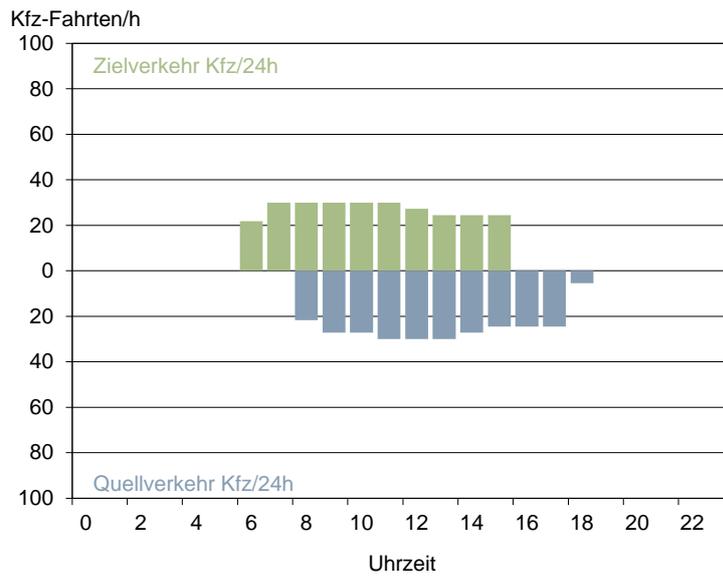
Anzahl Kfz/24h differenziert nach Kfz-Typ			
Kfz-Typ	Zufahrt		
	B	C	Summe
Lkw	86		86
Pkw	1.700	1.370	3.070
Pkw(Caddy)	14		14
Rtw/Ktw		342	342
Summe	1.800	1.712	3.512

Anzahl Kfz/24h Differenziert nach Nutzergruppe			
Nutzergruppe	Zufahrt		
	B	C	Summe
Pat DHZ ambul (Zuf. C)	822	544	1.366
Pat DHZ stat (Zuf. C)		185	185
Bes DHZ (Zuf. B)	230		230
Pat ZNA (Zuf. C)		641	641
Bes ZNA (Zuf. C)		342	342
Lieferv (Zuf. B)	100		100
MA (Zuf. B)	648		648
Summe	1.800	1.712	3.512

**Verkehrserzeugungsrechnung - Ganglinien/Berechnung Stundenwerte**

Stunde	Quell- verkehr [Kfz/h]	Ziel- verkehr [Kfz/h]	Gesamt- verkehr [Kfz/h]
00-01	0	0	0
01-02	0	0	0
02-03	0	0	0
03-04	0	0	0
04-05	0	0	0
05-06	0	0	0
06-07	0	22	22
07-08	0	30	30
08-09	22	30	52
09-10	27	30	57
10-11	27	30	57
11-12	30	30	60
12-13	30	27	57
13-14	30	24	54
14-15	27	24	52
15-16	24	24	49
16-17	24	0	24
17-18	24	0	24
18-19	5	0	5
19-20	0	0	0
20-21	0	0	0
21-22	0	0	0
22-23	0	0	0
23-24	0	0	0
Σ	272	272	544
<b>4-h-Belastung</b>			
06-10	49	112	160
15-19	79	24	103
gliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)			57
gliche Spitzenstunde (15-19 Uhr)			49
Tag	272	272	544
Nacht	0	0	0

Pat DHZ ambul (Zuf. C) 544 Kfz/24 h

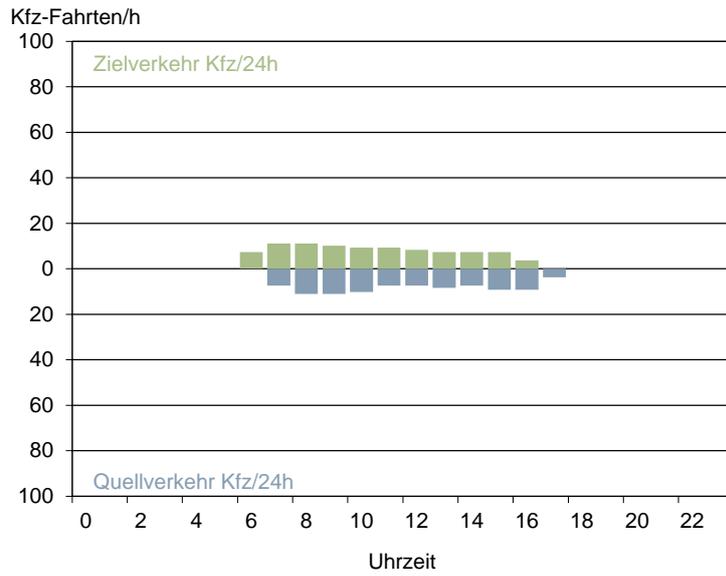


Quelle: eigene Annahme auf Grundlage von Erfahrungswerten

**Verkehrserzeugungsrechnung - Ganglinien/Berechnung Stundenwerte**

Stunde	Quell- verkehr [Kfz/h]	Ziel- verkehr [Kfz/h]	Gesamt- verkehr [Kfz/h]
00-01	0	0	0
01-02	0	0	0
02-03	0	0	0
03-04	0	0	0
04-05	0	0	0
05-06	0	0	0
06-07	0	7	7
07-08	7	11	19
08-09	11	11	22
09-10	11	10	21
10-11	10	9	19
11-12	7	9	17
12-13	7	8	16
13-14	8	7	16
14-15	7	7	15
15-16	9	7	17
16-17	9	4	13
17-18	4	0	4
18-19	0	0	0
19-20	0	0	0
20-21	0	0	0
21-22	0	0	0
22-23	0	0	0
23-24	0	0	0
Σ	93	93	185
<b>4-h-Belastung</b>			
06-10	30	40	69
15-19	22	11	33
gliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)			22
gliche Spitzenstunde (15-19 Uhr)			17
Tag	93	93	185
Nacht	0	0	0

Pat DHZ stat (Zuf. C) 185 Kfz/24 h

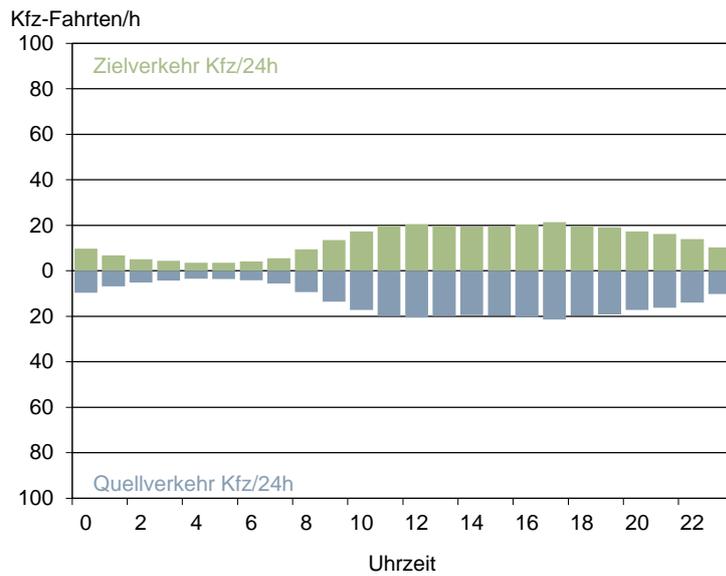


Quelle: eigene Annahme auf Grundlage von Erfahrungswerten

**Verkehrserzeugungsrechnung - Ganglinien/Berechnung Stundenwerte**

Stunde	Quell- verkehr [Kfz/h]	Ziel- verkehr [Kfz/h]	Gesamt- verkehr [Kfz/h]
00-01	10	10	19
01-02	7	7	14
02-03	5	5	10
03-04	4	4	9
04-05	4	4	7
05-06	4	4	7
06-07	4	4	8
07-08	6	6	11
08-09	9	9	19
09-10	14	14	27
10-11	17	17	35
11-12	20	20	40
12-13	21	21	41
13-14	20	20	40
14-15	19	19	39
15-16	20	20	39
16-17	20	20	41
17-18	21	21	43
18-19	20	20	39
19-20	19	19	38
20-21	17	17	34
21-22	16	16	32
22-23	14	14	28
23-24	10	10	21
Σ	320	320	641
<b>4-h-Belastung</b>			
06-10	33	33	65
15-19	81	81	162
gliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)			27
gliche Spitzenstunde (15-19 Uhr)			43
Tag	263	263	526
Nacht	57	57	115

Pat ZNA (Zuf. C) 641 Kfz/24 h

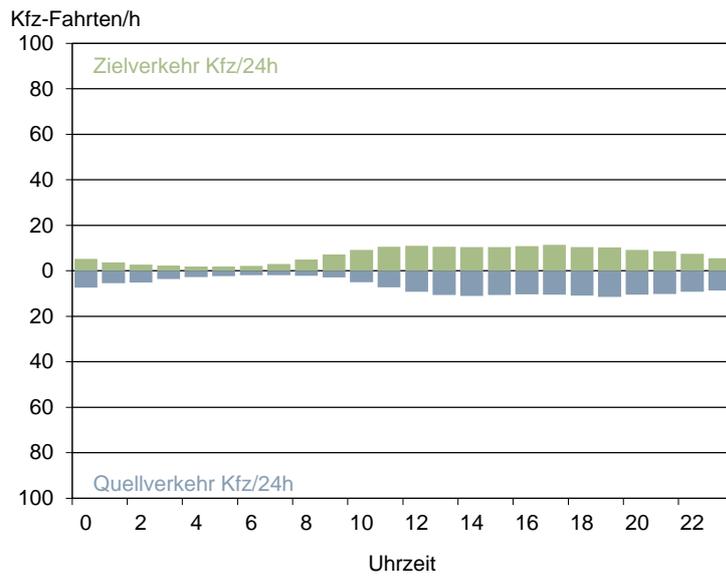


Quelle: Grundlage Auslastungsplanungen (QV und ZV zur gleichen Stunde)

**Verkehrserzeugungsrechnung - Ganglinien/Berechnung Stundenwerte**

Stunde	Quell- verkehr [Kfz/h]	Ziel- verkehr [Kfz/h]	Gesamt- verkehr [Kfz/h]
00-01	7	5	13
01-02	5	4	9
02-03	5	3	8
03-04	4	2	6
04-05	3	2	5
05-06	2	2	4
06-07	2	2	4
07-08	2	3	5
08-09	2	5	7
09-10	3	7	10
10-11	5	9	14
11-12	7	11	18
12-13	9	11	20
13-14	11	11	21
14-15	11	10	21
15-16	11	10	21
16-17	10	11	21
17-18	10	11	22
18-19	11	10	21
19-20	11	10	22
20-21	10	9	20
21-22	10	9	19
22-23	9	7	17
23-24	9	5	14
Σ	171	171	342
<b>4-h-Belastung</b>			
06-10	9	17	26
15-19	42	43	85
gliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)			10
gliche Spitzenstunde (15-19 Uhr)			22
Tag	126	140	267
Nacht	45	31	75

**Bes ZNA (Zuf. C)** 342 Kfz/24 h

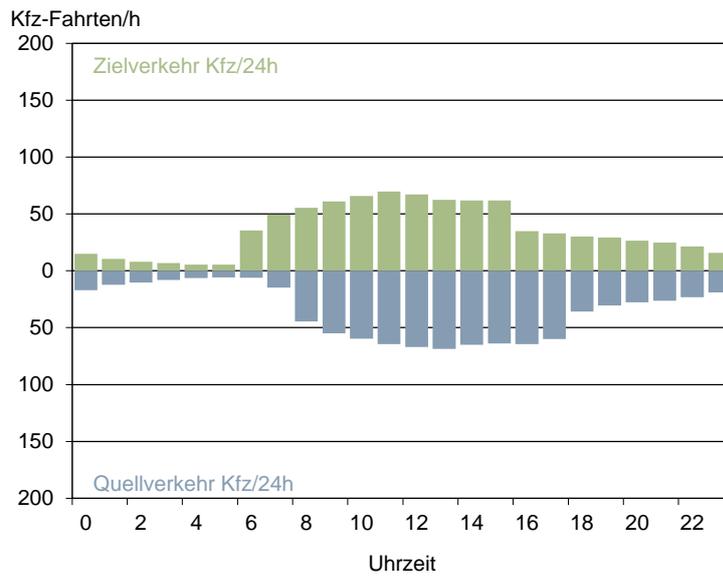


Quelle: Grundlage Auslastungsplanungen (QV um zwei Stunden nach hinten verschoben (Aufenthalt))

**Verkehrserzeugungsrechnung - Ganglinien/Berechnung Stundenwerte**

Stunde	Quell- verkehr [Kfz/h]	Ziel- verkehr [Kfz/h]	Gesamt- verkehr [Kfz/h]
00-01	17	15	32
01-02	12	10	23
02-03	10	8	18
03-04	8	7	15
04-05	6	5	12
05-06	6	6	11
06-07	6	35	41
07-08	15	50	64
08-09	44	55	100
09-10	55	61	116
10-11	60	66	125
11-12	64	70	134
12-13	67	67	134
13-14	69	62	131
14-15	65	62	127
15-16	64	62	126
16-17	64	35	99
17-18	60	33	93
18-19	36	30	66
19-20	31	29	60
20-21	28	26	54
21-22	26	25	51
22-23	23	21	45
23-24	19	16	35
Σ	856	856	1.712
<b>4-h-Belastung</b>			
06-10	120	201	321
15-19	224	160	384
gliche Spitzenstunde (06-10 Uhr)			116
gliche Spitzenstunde (15-19 Uhr)			126
Tag	754	768	1.522
Nacht	102	88	190

**Summe Zufahrt C** 1.712 Kfz/24 h



## **Anlage 3: Leistungsfähigkeitsnachweise**



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Prognose					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	390				3	1,007		1	nein	nein
2	1599				40	1,022		2	nein	nein
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10	30				0	1,000		1	nein	nein
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	134	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
4	links	41		$\geq 3,00$	1,000	13,00	1,105	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F7,8	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: VU DHZC Berlin (0962) Stadt: \_\_\_\_\_  
 Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Prognose Datum: 14.10.2022  
 Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde Bearbeiter: HHA

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K3	2,030	1773	17	355					
2	K1,2	1,840	1957	50	1109					
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10	K9,10	1,989	1810	6	141					
11										
12										

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K1,2	820	820				24,445			1109
12	K1,2	820	820				24,445			1109
13	K3	393			393	22,178	44,727			355
41	K9,10	30			30		2,419			141

AMPEL Version 6.2.7

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Prognose							Datum: 14.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2	2	820	0,739	0,57	2,105	17,392	150	21,4	B
12	K1,2	2	820	0,739	0,57	2,105	17,392	150	21,4	B*
13	K3	1	393	1,107	0,20	24,931	34,756	270	289,8	F*
41	K9,10	10	30	0,213	0,08	0,152	0,855	15	42,8	C
Gesamt			2063						72,8	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
3	F7,8	100	0	1	74					E
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Bestand					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2								0		
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8	1731				110	1,054		3	ja	nein
9	13				1	1,064		1	ja	ja
10								0		
11	28				4	1,112		1	ja	nein
12	587				18	1,027		2	ja	nein
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
3	rechts	31	30	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	10
3	gerade	31	30	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	33		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41	60	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	rechts	42		$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
Fußgänger-/Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F5,6	100	0		10					
4	F1,2	100	0		10					
4	F3,4	100	0		10					
4	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
4	F3,4+F1,2	100	0		10	10				

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Bestand						Datum: 13.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8	K6,7,8	1,897	1898	58	1244					
9	K6,7,8	2,202	1635	58	1072					1006
10										
11	K4,5	2,002	1798	19	400					
12	K4,5	2,126	1693	19	376					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
31	K6,7,8	617	603	14		4,743	13,460		1237	
32	K6,7,8	619	619				13,448			1244
33	K6,7,8	619	619				13,448			1244
41	K4,5	318		318		9,737	17,719			376
42	K4,5	319	32	287			17,671		378	



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Bestand							Datum: 13.10.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2								0		
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8	1862				56	1,026		3	ja	nein
9	13				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	30				0	1,000		1	ja	nein
12	378				4	1,009		2	ja	nein
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
3	rechts	31	30	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	10
3	gerade	31	30	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	33		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41	60	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	rechts	42		$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
Fußgänger-/Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F5,6	100	0		10					
4	F1,2	100	0		10					
4	F3,4	100	0		10					
4	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
4	F3,4+F1,2	100	0		10	10				

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: VU DHZC Berlin (0962)	Stadt: _____
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Bestand	Datum: 13.10.2022
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzestunde	Bearbeiter: HHA

#### Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8	K6,7,8	1,847	1949	58	1278					
9	K6,7,8	2,070	1739	58	1140					1070
10										
11	K4,5	1,800	2000	19	444					
12	K4,5	2,089	1723	19	383					

#### Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
31	K6,7,8	641	628	13		4,876	13,911		1273	
32	K6,7,8	645	645				13,971			1278
33	K6,7,8	645	645				13,971			1278
41	K4,5	204		204		9,911	9,051			383
42	K4,5	208	30	178			9,168		391	

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Bestand							Datum: 13.10.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzestunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
31	K6,7,8	8, 9	641	0,504	0,65	0,618	8,873	86	9,8	A*
32	K6,7,8	8	645	0,505	0,66	0,622	8,920	86	9,7	A*
33	K6,7,8	8	645	0,505	0,66	0,622	8,920	86	9,7	A
41	K4,5	12	204	0,533	0,22	0,697	5,196	55	37,4	C
42	K4,5	11, 12	208	0,532	0,22	0,695	5,281	55	37,3	C
Gesamt			2343						14,6	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
3	F5,6	100	0	1	76					E
4	F1,2	100	0	1	33					B
4	F3,4	100	0	1	31					B
4	F1,2+F3,4	100	0	2	33					B
4	F3,4+F1,2	100	0	2	33					B
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose							Datum: 14.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2								0		
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8	1731				110	1,054		3	ja	nein
9	13				1	1,064		1	ja	ja
10								0		
11	28				4	1,112		1	ja	nein
12	587				18	1,027		2	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
3	rechts	31	30	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	10
3	gerade	31	30	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	33		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41	60	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	rechts	42		$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F5,6	100	0		10					
4	F1,2	100	0		10					
4	F3,4	100	0		10					
4	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
4	F3,4+F1,2	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)				Stadt: _____						
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose				Datum: 14.10.2022						
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde				Bearbeiter: HHA						
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8	K6,7,8	1,897	1898	58	1244					
9	K6,7,8	2,202	1635	58	1072					1006
10										
11	K4,5	2,002	1798	19	400					
12	K4,5	2,126	1693	19	376					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
31	K6,7,8	617	603	14		4,743	13,460		1237	
32	K6,7,8	619	619				13,448			1244
33	K6,7,8	619	619				13,448			1244
41	K4,5	318		318		9,737	17,719			376
42	K4,5	319	32	287			17,671		378	

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
31	K6,7,8	8, 9	617	0,499	0,65	0,606	8,523	85	9,7	A*
32	K6,7,8	8	619	0,498	0,66	0,602	8,514	85	9,7	A*
33	K6,7,8	8	619	0,498	0,66	0,602	8,514	85	9,7	A
41	K4,5	12	318	0,846	0,22	4,273	11,887	109	74,4	E*
42	K4,5	11, 12	319	0,844	0,22	4,214	11,849	110	73,7	E*
Gesamt			2492						26,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
3	F5,6	100	0	1	76					E
4	F1,2	100	0	1	33					B
4	F3,4	100	0	1	31					B
4	F1,2+F3,4	100	0	2	33					B
4	F3,4+F1,2	100	0	2	33					B
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose						Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]											
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>											
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich	
1								0			
2								0			
3								0			
4								0			
5								0			
6								0			
7								0			
8	1862				56	1,026		3	ja	nein	
9	13				0	1,000		1	ja	ja	
10								0			
11	30				0	1,000		1	ja	nein	
12	378				4	1,009		2	ja	nein	
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>											
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]	
3	rechts	31	30	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000	10	
3	gerade	31	30	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
3	gerade	33		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
4	rechts	41	60	$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000		
4	rechts	42		$\geq 3,00$	1,000	10,00	1,150	0,0	1,000		
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>											
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]			
3	F5,6	100	0		10						
4	F1,2	100	0		10						
4	F3,4	100	0		10						
4	F1,2+F3,4	100	0		10	10					
4	F3,4+F1,2	100	0		10	10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
	<b>Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr</b>									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8	K6,7,8	1,847	1949	58	1278					
9	K6,7,8	2,070	1739	58	1140					1070
10										
11	K4,5	1,800	2000	19	444					
12	K4,5	2,089	1723	19	383					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
31	K6,7,8	641	628	13		4,876	13,911		1273	
32	K6,7,8	645	645				13,971			1278
33	K6,7,8	645	645				13,971			1278
41	K4,5	204		204		9,911	9,051			383
42	K4,5	208	30	178			9,168		391	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	
	Berechnung der Verkehrsqualitäten	
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)	Stadt: _____	
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK1 (Nord), Prognose	Datum: 14.10.2022	
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde	Bearbeiter: HHA	

**Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
31	K6,7,8	8, 9	641	0,504	0,65	0,618	8,873	86	9,8	A*
32	K6,7,8	8	645	0,505	0,66	0,622	8,920	86	9,7	A*
33	K6,7,8	8	645	0,505	0,66	0,622	8,920	86	9,7	A
41	K4,5	12	204	0,533	0,22	0,697	5,196	55	37,4	C
42	K4,5	11, 12	208	0,532	0,22	0,695	5,281	55	37,3	C
<b>Gesamt</b>			2343						14,6	

**Fußgänger- /Radfahrerfurten**

Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]						QSV [-]
3	F5,6	100	0	1	76						E
4	F1,2	100	0	1	33						B
4	F3,4	100	0	1	31						B
4	F1,2+F3,4	100	0	2	33						B
4	F3,4+F1,2	100	0	2	33						B
<b>Gesamtbewertung:</b>										<b>E</b>	

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	203				7	1,030		1	nein	nein
2	1399				99	1,059		2	nein	nein
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10	27				4	1,116		1	nein	nein
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	134	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
4	links	41		$\geq 3,00$	1,000	13,00	1,105	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F7,8	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K3	2,076	1734	17	347					
2	K1,2	1,906	1889	50	1070					
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10	K9,10	2,220	1622	6	126					
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K1,2	749	749				21,657			1070
12	K1,2	749	749				21,657			1070
13	K3	210			210	21,683	9,800			347
41	K9,10	31			31		2,529			126

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	
Berechnung der Verkehrsqualitäten		
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)		Stadt: _____
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand		Datum: 13.10.2022
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde		Bearbeiter: HHA

Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2	2	749	0,700	0,57	1,636	15,088	138	19,5	A
12	K1,2	2	749	0,700	0,57	1,636	15,088	138	19,5	A
13	K3	1	210	0,605	0,20	0,968	5,746	61	42,8	C
41	K9,10	10	31	0,246	0,08	0,184	0,913	17	44,3	C
Gesamt			1739						22,8	

Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
3	F7,8	100	0	1	74					E
Gesamtbewertung:									E	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	390				3	1,007		1	nein	nein
2	1599				40	1,022		2	nein	nein
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10	30				0	1,000		1	nein	nein
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	134	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
4	links	41		$\geq 3,00$	1,000	13,00	1,105	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F7,8	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K3	2,030	1773	17	355					
2	K1,2	1,840	1957	50	1109					
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10	K9,10	1,989	1810	6	141					
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2	820	820				24,445			1109
12	K1,2	820	820				24,445			1109
13	K3	393			393	22,178	44,727			355
41	K9,10	30			30		2,419			141

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand						Datum: 13.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2	2	820	0,739	0,57	2,105	17,392	150	21,4	B
12	K1,2	2	820	0,739	0,57	2,105	17,392	150	21,4	B*
13	K3	1	393	1,107	0,20	24,931	34,756	270	289,8	F*
41	K9,10	10	30	0,213	0,08	0,152	0,855	15	42,8	C
Gesamt			2063						72,8	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
3	F7,8	100	0	1	74					E
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	203				7	1,030		1	nein	nein
2	1399				99	1,059		2	nein	nein
3								0		
4								0		
5								0		
6								0		
7								0		
8								0		
9								0		
10	27				4	1,116		1	nein	nein
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13	134	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
4	links	41		$\geq 3,00$	1,000	13,00	1,105	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
3	F7,8	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: VU DHZC Berlin (0962)	Stadt: _____
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand	Datum: 14.10.2022
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde	Bearbeiter: HHA

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K3	2,076	1734	17	347					
2	K1,2	1,906	1889	50	1070					
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10	K9,10	2,220	1622	6	126					
11										
12										

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2	749	749				21,657			1070
12	K1,2	749	749				21,657			1070
13	K3	210			210	21,683	9,800			347
41	K9,10	31			31		2,529			126

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestr. / Dohnagestell (01051) TK2 (Süd), Bestand						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1,2	2	749	0,700	0,57	1,636	15,088	138	19,5	A
12	K1,2	2	749	0,700	0,57	1,636	15,088	138	19,5	A
13	K3	1	210	0,605	0,20	0,968	5,746	61	42,8	C
41	K9,10	10	31	0,246	0,08	0,184	0,913	17	44,3	C
Gesamt			1739						22,8	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
3	F7,8	100	0	1	74					E
Gesamtbewertung:										E

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1345				36	1,023		2	nein	nein
3	284				4	1,013		1	nein	ja
4	328				4	1,011		2	ja	ja
5								0		
6	18				1	1,047		1	ja	ja
7	15				1	1,056		1	nein	nein
8	1547				52	1,029		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	31	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	31	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049)</u> , Bestand - mit Bahneingriff					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,841	1955	50	1108					
3	K1,2,3	2,152	1673	50	948					880
4	K12,13	1,956	1840	2	61				61	
5										
6	K12,13	2,224	1619	2	54					54
7	K6	2,043	1762	6	137					
8	K4,5	1,852	1944	45	994					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K1,2,3	288		288		5,594	7,952			880
12	K1,2,3	690	690				18,638			1108
13	K1,2,3	690	690				18,638			1108
21	K12,13	174		19	155	5,091	75,431		60	
22	K12,13	177			177		76,621			61
31	K4,5	800	800				27,681			994
32	K4,5	800	800				27,681			994
33	K6	16			16	9,470	1,575			137

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff						Datum: 04.11.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	288	0,327	0,53	0,281	4,403	48	13,4	A*
12	K1,2,3	2	690	0,623	0,57	1,076	12,628	114	16,6	A*
13	K1,2,3	2	690	0,623	0,57	1,076	12,628	114	16,6	A
21	K12,13	4, 6	174	2,900	0,03	57,753	62,103	459	3511,7	F*
22	K12,13	4	177	2,902	0,03	58,753	63,178	465	3513,9	F*
31	K4,5	8	800	0,805	0,51	3,491	20,099	171	30,9	B
32	K4,5	8	800	0,805	0,51	3,491	20,099	171	30,9	B
33	K6	7	16	0,117	0,08	0,074	0,446	10	40,6	C
Gesamt			3635						360,3	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
									Gesamtbewertung:	F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - ohne Bahneingriff						Datum: 13.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1182				98	1,069		2	nein	nein
3	244				5	1,018		1	nein	ja
4	245				3	1,011		2	ja	ja
5								0		
6	27				1	1,032		1	ja	ja
7	13				0	1,000		1	nein	nein
8	1499				108	1,060		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	71	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	71	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - ohne Bahneingriff						Datum: 13.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,924	1871	50	1060					
3	K1,2,3	2,162	1665	50	944					876
4	K7,8,9	1,956	1840	21	450				429	
5										
6	K7,8,9	2,192	1642	21	401					335
7	K6	1,935	1860	6	145					
8	K4,5	1,908	1887	45	964					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	249		249		5,566	6,947			876
12	K1,2,3	640	640				17,261			1060
13	K1,2,3	640	640				17,261			1060
21	K7,8,9	134		28	106	11,654	6,061		405	
22	K7,8,9	142			142		6,277			429
31	K4,5	804	804				29,646			964
32	K4,5	804	804				29,646			964
33	K6	13			13	10,000	1,366			145

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - ohne Bahneingriff							Datum: 13.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	249	0,284	0,53	0,227	3,696	42	12,8	A*
12	K1,2,3	2	640	0,604	0,57	0,979	11,521	111	16,2	A*
13	K1,2,3	2	640	0,604	0,57	0,979	11,521	111	16,2	A
21	K7,8,9	4, 6	134	0,331	0,23	0,285	3,089	37	31,7	B
22	K7,8,9	4	142	0,331	0,23	0,285	3,235	38	31,1	B
31	K4,5	8	804	0,834	0,51	4,628	21,757	189	36,0	C
32	K4,5	8	804	0,834	0,51	4,628	21,757	189	36,0	C
33	K6	7	13	0,090	0,08	0,055	0,356	8	39,9	C
Gesamt			3426						26,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1182				98	1,069		2	nein	nein
3	244				5	1,018		1	nein	ja
4	245				3	1,011		2	ja	ja
5								0		
6	27				1	1,032		1	ja	ja
7	13				0	1,000		1	nein	nein
8	1499				108	1,060		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	31	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	31	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff</u>					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,924	1871	50	1060					
3	K1,2,3	2,162	1665	50	944					876
4	K12,13	1,956	1840	2	61				61	
5										
6	K12,13	2,192	1642	2	55					55
7	K6	1,935	1860	6	145					
8	K4,5	1,908	1887	45	964					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	249		249		5,566	6,947			876
12	K1,2,3	640	640				17,261			1060
13	K1,2,3	640	640				17,261			1060
21	K12,13	136		28	108	5,089	53,271		60	
22	K12,13	140			140		55,068			61
31	K4,5	804	804				29,646			964
32	K4,5	804	804				29,646			964
33	K6	13			13	10,000	1,366			145

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff						Datum: 04.11.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	249	0,284	0,53	0,227	3,696	42	12,8	A*
12	K1,2,3	2	640	0,604	0,57	0,979	11,521	111	16,2	A*
13	K1,2,3	2	640	0,604	0,57	0,979	11,521	111	16,2	A
21	K12,13	4, 6	136	2,267	0,03	38,875	42,275	325	2378,0	F*
22	K12,13	4	140	2,295	0,03	40,367	43,867	334	2427,8	F*
31	K4,5	8	804	0,834	0,51	4,628	21,757	189	36,0	C
32	K4,5	8	804	0,834	0,51	4,628	21,757	189	36,0	C
33	K6	7	13	0,090	0,08	0,055	0,356	8	39,9	C
Gesamt			3426						217,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
									Gesamtbewertung:	F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - ohne Bahneingriff						Datum: 13.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1365				36	1,023		2	nein	nein
3	264				4	1,013		1	nein	ja
4	307				4	1,012		2	ja	ja
5								0		
6	29				1	1,030		1	ja	ja
7	27				1	1,032		1	nein	nein
8	1568				52	1,029		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	71	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	71	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - ohne Bahneingriff					Datum: 13.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,841	1955	50	1108					
3	K1,2,3	2,152	1673	50	948					880
4	K7,8,9	1,958	1839	21	449				429	
5										
6	K7,8,9	2,188	1645	21	402					336
7	K6	1,997	1803	6	140					
8	K4,5	1,852	1944	45	994					
9										
10										
11										
12										
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K1,2,3	268		268		5,594	7,429			880
12	K1,2,3	700	700				19,022			1108
13	K1,2,3	700	700				19,022			1108
21	K7,8,9	166		30	136	11,656	7,288		409	
22	K7,8,9	175			175		7,541			429
31	K4,5	810	810				28,510			994
32	K4,5	810	810				28,510			994
33	K6	28			28	9,690	2,305			140

AMPEL Version 6.2.7



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff</u>					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1365				36	1,023		2	nein	nein
3	264				4	1,013		1	nein	ja
4	307				4	1,012		2	ja	ja
5								0		
6	29				1	1,030		1	ja	ja
7	27				1	1,032		1	nein	nein
8	1568				52	1,029		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	31	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	31	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt:			
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff							Datum: 04.11.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,841	1955	50	1108					
3	K1,2,3	2,152	1673	50	948					880
4	K12,13	1,958	1839	2	61				61	
5										
6	K12,13	2,188	1645	2	55					55
7	K6	1,997	1803	6	140					
8	K4,5	1,852	1944	45	994					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	268		268		5,594	7,429			880
12	K1,2,3	700	700				19,022			1108
13	K1,2,3	700	700				19,022			1108
21	K12,13	169		30	139	5,089	72,534		60	
22	K12,13	172			172		73,726			61
31	K4,5	810	810				28,510			994
32	K4,5	810	810				28,510			994
33	K6	28			28	9,690	2,305			140

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049), Bestand - mit Bahneingriff</u>						Datum: 04.11.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	268	0,305	0,53	0,252	4,033	45	13,1	A*
12	K1,2,3	2	700	0,632	0,57	1,126	12,939	117	16,8	A*
13	K1,2,3	2	700	0,632	0,57	1,126	12,939	117	16,8	A
21	K12,13	4, 6	169	2,817	0,03	55,265	59,490	442	3362,3	F*
22	K12,13	4	172	2,820	0,03	56,264	60,564	448	3366,9	F*
31	K4,5	8	810	0,815	0,51	3,833	20,797	176	32,3	B
32	K4,5	8	810	0,815	0,51	3,833	20,797	176	32,3	B
33	K6	7	28	0,200	0,08	0,140	0,796	14	42,5	C
Gesamt			3657						335,8	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - ohne Bahneingriff					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1162				98	1,070		2	nein	nein
3	264				5	1,017		1	nein	ja
4	263				3	1,010		2	ja	ja
5								0		
6	15				1	1,056		1	ja	ja
7	4				0	1,000		1	nein	nein
8	1481				108	1,061		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	71	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	71	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt:			
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - ohne Bahneingriff</u>							Datum: 14.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,926	1869	50	1059					
3	K1,2,3	2,160	1667	50	944					877
4	K7,8,9	1,954	1842	21	450				430	
5										
6	K7,8,9	2,243	1605	21	392					328
7	K6	1,935	1860	6	145					
8	K4,5	1,910	1885	45	963					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	269		269		5,572	7,459			877
12	K1,2,3	630	630				16,905			1059
13	K1,2,3	630	630				16,905			1059
21	K7,8,9	139		16	123	11,655	6,214		415	
22	K7,8,9	143			143		6,312			430
31	K4,5	794	794				28,716			963
32	K4,5	794	794				28,716			963
33	K6	4			4	10,000	0,664			145

AMPEL Version 6.2.7

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Verkehrsqualitäten										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - ohne Bahneingriff						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	269	0,307	0,53	0,254	4,054	46	13,1	A*
12	K1,2,3	2	630	0,595	0,57	0,938	11,236	109	15,9	A*
13	K1,2,3	2	630	0,595	0,57	0,938	11,236	109	15,9	A
21	K7,8,9	4, 6	139	0,335	0,23	0,291	3,192	38	31,5	B
22	K7,8,9	4	143	0,333	0,23	0,287	3,259	38	31,1	B
31	K4,5	8	794	0,825	0,51	4,196	20,971	183	34,3	B
32	K4,5	8	794	0,825	0,51	4,196	20,971	183	34,3	B
33	K6	7	4	0,028	0,08	0,016	0,108	4	38,7	C
Gesamt			3403						25,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
								Gesamtbewertung:		E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - mit Bahneingriff					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1								0		
2	1162				98	1,070		2	nein	nein
3	264				5	1,017		1	nein	ja
4	263				3	1,010		2	ja	ja
5								0		
6	15				1	1,056		1	ja	ja
7	4				0	1,000		1	nein	nein
8	1481				108	1,061		2	nein	nein
9								0		
10								0		
11								0		
12								0		
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21	31	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13
2	links	21	31	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F1,2	100	0		10					
1	F5,6	100	0		10					
2	F15,16	100	0		10					
3	F7,8	100	0		10					
3	F13,14	100	0		10					

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - mit Bahneingriff</u>					Datum: 04.11.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,926	1869	50	1059					
3	K1,2,3	2,160	1667	50	944					877
4	K12,13	1,954	1842	2	61				61	
5										
6	K12,13	2,243	1605	2	53					53
7	K6	1,935	1860	6	145					
8	K4,5	1,910	1885	45	963					
9										
10										
11										
12										
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	269		269		5,572	7,459			877
12	K1,2,3	630	630				16,905			1059
13	K1,2,3	630	630				16,905			1059
21	K12,13	140		16	124	5,089	55,620		60	
22	K12,13	142			142		56,242			61
31	K4,5	794	794				28,716			963
32	K4,5	794	794				28,716			963
33	K6	4			4	10,000	0,664			145

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - mit Bahneingriff						Datum: 04.11.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	269	0,307	0,53	0,254	4,054	46	13,1	A*
12	K1,2,3	2	630	0,595	0,57	0,938	11,236	109	15,9	A*
13	K1,2,3	2	630	0,595	0,57	0,938	11,236	109	15,9	A
21	K12,13	4, 6	140	2,333	0,03	40,857	44,357	339	2497,0	F*
22	K12,13	4	142	2,328	0,03	41,358	44,908	341	2486,4	F*
31	K4,5	8	794	0,825	0,51	4,196	20,971	183	34,3	B
32	K4,5	8	794	0,825	0,51	4,196	20,971	183	34,3	B
33	K6	7	4	0,028	0,08	0,016	0,108	4	38,7	C
Gesamt			3403						229,5	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
									Gesamtbewertung:	F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____						
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - ohne Bahneingriff					Datum: 14.10.2022						
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA						
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]											
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>											
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich	
1								0			
2	1345				36	1,023		2	nein	nein	
3	284				4	1,013		1	nein	ja	
4	328				4	1,011		2	ja	ja	
5								0			
6	18				1	1,047		1	ja	ja	
7	15				1	1,056		1	nein	nein	
8	1547				52	1,029		2	nein	nein	
9								0			
10								0			
11								0			
12								0			
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>											
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]	
1	rechts	11	34	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
2	rechts	21	71	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	13	
2	links	21	71	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	41	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000		
3	links	33	60	$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000		
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>											
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]			
1	F1,2	100	0		10						
1	F5,6	100	0		10						
2	F15,16	100	0		10						
3	F7,8	100	0		10						
3	F13,14	100	0		10						

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: <u>Seestraße/Sylter Straße (01049)</u> , Prognose - ohne Bahneingriff							Datum: 14.10.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1										
2	K1,2,3	1,841	1955	50	1108					
3	K1,2,3	2,152	1673	50	948					880
4	K7,8,9	1,956	1840	21	450				429	
5										
6	K7,8,9	2,224	1619	21	396					330
7	K6	2,043	1762	6	137					
8	K4,5	1,852	1944	45	994					
9										
10										
11										
12										
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K1,2,3	288		288		5,594	7,952			880
12	K1,2,3	690	690				18,638			1108
13	K1,2,3	690	690				18,638			1108
21	K7,8,9	173		19	154	11,659	7,535		415	
22	K7,8,9	178			178		7,659			429
31	K4,5	800	800				27,681			994
32	K4,5	800	800				27,681			994
33	K6	16			16	9,470	1,575			137

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Seestraße/Sylter Straße (01049), Prognose - ohne Bahneingriff						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K1,2,3	3	288	0,327	0,53	0,281	4,403	48	13,4	A*
12	K1,2,3	2	690	0,623	0,57	1,076	12,628	114	16,6	A*
13	K1,2,3	2	690	0,623	0,57	1,076	12,628	114	16,6	A
21	K7,8,9	4, 6	173	0,417	0,23	0,421	4,108	46	33,2	B
22	K7,8,9	4	178	0,415	0,23	0,417	4,195	46	32,8	B
31	K4,5	8	800	0,805	0,51	3,491	20,099	171	30,9	B
32	K4,5	8	800	0,805	0,51	3,491	20,099	171	30,9	B
33	K6	7	16	0,117	0,08	0,074	0,446	10	40,6	C
Gesamt			3635						24,3	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F1,2	100	0	1	67					D
1	F5,6	100	0	1	64					D
2	F15,16	100	0	1	44					C
3	F7,8	100	0	1	72					E
3	F13,14	100	0	1	69					D
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand-1-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	218				6	1,024		1	ja	ja
2	27				2	1,062		1	ja	nein
3	73				7	1,079		1	ja	ja
4	103				9	1,072		1	nein	ja
5	540				24	1,038		2	ja	nein
6	14				0	1,000		1	ja	ja
7	18				1	1,047		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	4				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	778				23	1,026		2	nein	nein
12	207				6	1,025		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand-1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt:			
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand-1-streifige Zufahrt							Datum: 17.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K4,5	1,843	1953	16	369	163	182		345	
2	K4,5	1,912	1883	16	356					
3	K4,5	2,292	1571	16	297					233
4	K1,2,3	1,930	1865	53	1119	178	112		290	
5	K1,2,3	1,868	1927	53	1156					
6	K1,2,3	2,124	1695	53	1017					949
7	K9,10	1,885	1910	11	255	60	140		200	
8	K9,10	1,800	2000	11	267					
9	K9,10	2,124	1695	11	226					158
10										
11	K6,7,8	1,847	1949	45	996					
12	K6,7,8	2,177	1654	45	845					779
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K4,5	333	29	80	224		36,290		310	
21	K1,2,3	287	273	14			6,790		1144	
22	K1,2,3	291	291				6,838			1156
23	K1,2,3	112			112		5,754			290
31	K9,10	52	29	4	19		3,310		227	
41	K6,7,8	213		213			6,588			779
42	K6,7,8	400	400				10,875			996
43	K6,7,8	400	400				10,875			996

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand-1-streifige Zufahrt							Datum: 17.10.2022			
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K4,5	1, 2, 3	333	1,074	0,17	19,107	27,432	227	259,9	F
21	K1,2,3	5, 6	287	0,251	0,60	0,190	3,587	42	9,2	A
22	K1,2,3	5	291	0,252	0,60	0,191	3,620	43	9,1	A
23	K1,2,3	4	112	0,386	0,16	0,367	2,882	37	38,7	C
31	K9,10	7, 8, 9	52	0,229	0,12	0,168	1,347	20	38,7	C
41	K6,7,8	12	213	0,273	0,47	0,215	3,448	41	15,4	A
42	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
43	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
Gesamt			2088						54,3	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	48					C
2	F1,2	100	0	1	77					E
2	F3,4	100	0	1	77					E
3	F11,12	100	0	1	48					C
4	F7,8	100	0	1	67					D
4	F9,10	100	0	1	77					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	77					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	77					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	77					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	77					E
									Gesamtbewertung:	F

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	298				1	1,003		1	ja	ja
2	24				0	1,000		1	ja	nein
3	66				3	1,039		1	ja	ja
4	179				3	1,015		1	nein	ja
5	944				20	1,019		2	ja	nein
6	31				0	1,000		1	ja	ja
7	25				0	1,000		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	8				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	521				7	1,012		2	nein	nein
12	196				1	1,005		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrrer Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K4,5	1,805	1994	15	355	143	186		329	
2	K4,5	1,800	2000	15	356					
3	K4,5	2,207	1631	15	290					224
4	K1,2,3	1,827	1970	54	1204	247	118		365	
5	K1,2,3	1,834	1963	54	1200					
6	K1,2,3	2,124	1695	54	1036					967
7	K9,10	1,800	2000	12	289	84	147		231	
8	K9,10	1,800	2000	12	289					
9	K9,10	2,124	1695	12	245					176
10										
11	K6,7,8	1,822	1976	40	900					
12	K6,7,8	2,135	1686	40	768					700
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K4,5	392	24	69	299		68,040		305	
21	K1,2,3	494	463	31			11,360		1182	
22	K1,2,3	501	501				11,422			1200
23	K1,2,3	182			182		8,345			365
31	K9,10	62	29	8	25		3,730		244	
41	K6,7,8	197		197			6,643			700
42	K6,7,8	264	264				7,928			900
43	K6,7,8	264	264				7,928			900

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt							Datum: 17.10.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K4,5	1, 2, 3	392	1,285	0,16	45,647	55,447	412	578,8	F
21	K1,2,3	5, 6	494	0,418	0,61	0,424	6,913	69	10,6	A
22	K1,2,3	5	501	0,417	0,61	0,424	6,960	70	10,4	A
23	K1,2,3	4	182	0,499	0,19	0,600	4,684	51	38,8	C
31	K9,10	7, 8, 9	62	0,254	0,12	0,193	1,594	22	38,4	C
41	K6,7,8	12	197	0,281	0,42	0,224	3,485	40	18,6	A
42	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
43	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
Gesamt			2356						110,0	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	52					C
2	F1,2	100	0	1	76					E
2	F3,4	100	0	1	76					E
3	F11,12	100	0	1	53					C
4	F7,8	100	0	1	60					D
4	F9,10	100	0	1	76					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	76					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	76					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	76					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	76					E
									Gesamtbewertung:	F

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 1-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	228				6	1,023		1	ja	ja
2	27				2	1,062		1	ja	nein
3	73				7	1,079		1	ja	ja
4	103				9	1,072		1	nein	ja
5	540				24	1,038		2	ja	nein
6	14				0	1,000		1	ja	ja
7	18				1	1,047		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	4				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	778				23	1,026		2	nein	nein
12	219				6	1,024		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage	
	Berechnung der Grundlegenden Daten für den Kfz-Verkehr	
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)		Stadt: _____
Knotenpunkt: Föhner Straße / Nordufer, Prognose, 1-streifige Zufahrt		Datum: 17.10.2022
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde		Bearbeiter: HHA

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)**

Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K4,5	1,841	1955	16	369	163	182		345	
2	K4,5	1,912	1883	16	356					
3	K4,5	2,292	1571	16	297					233
4	K1,2,3	1,930	1865	53	1119	176	112		288	
5	K1,2,3	1,868	1927	53	1156					
6	K1,2,3	2,124	1695	53	1017					949
7	K9,10	1,885	1910	11	255	60	140		200	
8	K9,10	1,800	2000	11	267					
9	K9,10	2,124	1695	11	226					158
10										
11	K6,7,8	1,847	1949	45	996					
12	K6,7,8	2,175	1655	45	846					779

**Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)**

Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K4,5	343	29	80	234		39,630		311	
21	K1,2,3	287	273	14			6,790		1144	
22	K1,2,3	291	291				6,838			1156
23	K1,2,3	112			112		5,765			288
31	K9,10	52	29	4	19		3,310		227	
41	K6,7,8	225		225			6,922			779
42	K6,7,8	400	400				10,875			996
43	K6,7,8	400	400				10,875			996

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 1-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	1, 2, 3	343	1,103	0,17	21,743	30,318	247	289,9	F
21	K1,2,3	5, 6	287	0,251	0,60	0,190	3,587	42	9,2	A
22	K1,2,3	5	291	0,252	0,60	0,191	3,620	43	9,1	A
23	K1,2,3	4	112	0,389	0,15	0,371	2,890	37	38,9	C
31	K9,10	7, 8, 9	52	0,229	0,12	0,168	1,347	20	38,7	C
41	K6,7,8	12	225	0,289	0,47	0,232	3,679	43	15,7	A
42	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
43	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
Gesamt			2110						60,0	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	48					C
2	F1,2	100	0	1	77					E
2	F3,4	100	0	1	77					E
3	F11,12	100	0	1	48					C
4	F7,8	100	0	1	67					D
4	F9,10	100	0	1	77					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	77					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	77					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	77					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	77					E
Gesamtbewertung:										F

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	310				1	1,003		1	ja	ja
2	24				0	1,000		1	ja	nein
3	66				3	1,039		1	ja	ja
4	179				3	1,015		1	nein	ja
5	944				20	1,019		2	ja	nein
6	31				0	1,000		1	ja	ja
7	25				0	1,000		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	8				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	521				7	1,012		2	nein	nein
12	208				1	1,004		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	11		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

### HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:						
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022						
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA						
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]	
1	K4,5	1,805	1994	15	355	143	186		329		
2	K4,5	1,800	2000	15	356						
3	K4,5	2,207	1631	15	290					224	
4	K1,2,3	1,827	1970	54	1204	244	118		362		
5	K1,2,3	1,834	1963	54	1200						
6	K1,2,3	2,124	1695	54	1036					967	
7	K9,10	1,800	2000	12	289	84	147		231		
8	K9,10	1,800	2000	12	289						
9	K9,10	2,124	1695	12	245					176	
10											
11	K6,7,8	1,822	1976	40	900						
12	K6,7,8	2,132	1689	40	769					701	
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>											
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]	
11	K4,5	404	24	69	311		74,299		306		
21	K1,2,3	494	463	31			11,360		1182		
22	K1,2,3	501	501				11,422			1200	
23	K1,2,3	182			182		8,370			362	
31	K9,10	62	29	8	25		3,730		244		
41	K6,7,8	209		209			6,998			701	
42	K6,7,8	264	264				7,928			900	
43	K6,7,8	264	264				7,928			900	

AMPEL Version 6.2.7

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhrer Straße / Nordufer, Bestand, 1-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	1, 2, 3	404	1,320	0,16	50,981	61,081	450	640,1	F
21	K1,2,3	5, 6	494	0,418	0,61	0,424	6,913	69	10,6	A
22	K1,2,3	5	501	0,417	0,61	0,424	6,960	70	10,4	A
23	K1,2,3	4	182	0,503	0,18	0,611	4,703	51	39,1	C
31	K9,10	7, 8, 9	62	0,254	0,12	0,193	1,594	22	38,4	C
41	K6,7,8	12	209	0,298	0,42	0,244	3,731	42	18,8	A
42	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
43	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
Gesamt			2380						122,3	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	52					C
2	F1,2	100	0	1	76					E
2	F3,4	100	0	1	76					E
3	F11,12	100	0	1	53					C
4	F7,8	100	0	1	60					D
4	F9,10	100	0	1	76					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	76					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	76					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	76					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	76					E
Gesamtbewertung:										F

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, -2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	218				6	1,024		1	nein	ja
2	27				2	1,062		1	ja	nein
3	73				7	1,079		1	ja	ja
4	103				9	1,072		1	nein	ja
5	540				24	1,038		2	ja	nein
6	14				0	1,000		1	ja	ja
7	18				1	1,047		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	4				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	778				23	1,026		2	nein	nein
12	207				6	1,025		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	79	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11	79	2,50	1,188	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		2,50	1,188	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, -2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				



**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, -2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	2, 3	109	0,440	0,16	0,462	2,929	38	41,0	C
12	K4,5	1	224	0,720	0,19	1,745	7,002	71	54,4	D
21	K1,2,3	5, 6	287	0,251	0,60	0,190	3,587	42	9,2	A
22	K1,2,3	5	291	0,252	0,60	0,191	3,620	43	9,1	A
23	K1,2,3	4	112	0,386	0,16	0,367	2,882	37	38,7	C
31	K9,10	7, 8, 9	52	0,234	0,11	0,173	1,356	20	39,1	C
41	K6,7,8	12	213	0,273	0,47	0,215	3,448	41	15,4	A
42	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
43	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
Gesamt			2088						20,9	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	48					C
2	F1,2	100	0	1	77					E
2	F3,4	100	0	1	77					E
3	F11,12	100	0	1	48					C
4	F7,8	100	0	1	67					D
4	F9,10	100	0	1	77					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	77					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	77					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	77					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	77					E
									Gesamtbewertung:	E

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	298				1	1,003		1	nein	ja
2	24				0	1,000		1	ja	nein
3	66				3	1,039		1	ja	ja
4	179				3	1,015		1	nein	ja
5	944				20	1,019		2	ja	nein
6	31				0	1,000		1	ja	ja
7	25				0	1,000		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	8				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	521				7	1,012		2	nein	nein
12	196				1	1,005		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	79	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11	79	2,50	1,188	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		2,50	1,188	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K4,5	2,145	1678	15	298	143	186		298	
2	K4,5	2,138	1684	15	299					
3	K4,5	2,207	1631	15	290					224
4	K1,2,3	1,827	1970	54	1204	247	118		365	
5	K1,2,3	1,834	1963	54	1200					
6	K1,2,3	2,124	1695	54	1036					967
7	K9,10	1,800	2000	12	289	84	147		231	
8	K9,10	1,800	2000	12	289					
9	K9,10	2,124	1695	12	245					176
10										
11	K6,7,8	1,822	1976	40	900					
12	K6,7,8	2,135	1686	40	768					700
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K4,5	93	24	69		12,796	5,132		240	
12	K4,5	299			299		27,786			298
21	K1,2,3	494	463	31			11,360		1182	
22	K1,2,3	501	501				11,422			1200
23	K1,2,3	182			182		8,345			365
31	K9,10	62	29	8	25		3,730		244	
41	K6,7,8	197		197			6,643			700
42	K6,7,8	264	264				7,928			900
43	K6,7,8	264	264				7,928			900

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Bestand, 2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	2, 3	93	0,387	0,15	0,368	2,473	32	40,3	C
12	K4,5	1	299	1,003	0,18	12,712	20,187	167	190,6	F
21	K1,2,3	5, 6	494	0,418	0,61	0,424	6,913	69	10,6	A
22	K1,2,3	5	501	0,417	0,61	0,424	6,960	70	10,4	A
23	K1,2,3	4	182	0,499	0,19	0,600	4,684	51	38,8	C
31	K9,10	7, 8, 9	62	0,254	0,12	0,193	1,594	22	38,4	C
41	K6,7,8	12	197	0,281	0,42	0,224	3,485	40	18,6	A
42	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
43	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
<b>Gesamt</b>			2356						39,4	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	52					C
2	F1,2	100	0	1	76					E
2	F3,4	100	0	1	76					E
3	F11,12	100	0	1	53					C
4	F7,8	100	0	1	60					D
4	F9,10	100	0	1	76					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	76					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	76					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	76					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	76					E
									Gesamtbewertung:	F

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	228				6	1,023		1	nein	ja
2	27				2	1,062		1	ja	nein
3	73				7	1,079		1	ja	ja
4	103				9	1,072		1	nein	ja
5	540				24	1,038		2	ja	nein
6	14				0	1,000		1	ja	ja
7	18				1	1,047		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	4				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	778				23	1,026		2	nein	nein
12	219				6	1,024		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	79	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11	79	2,50	1,188	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		2,50	1,188	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrer Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlegenden Daten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)								Stadt:		
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt								Datum: 17.10.2022		
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde								Bearbeiter: HHA		
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K4,5	2,188	1645	16	311	163	182		311	
2	K4,5	2,271	1585	16	299					
3	K4,5	2,292	1571	16	297					233
4	K1,2,3	1,930	1865	53	1119	176	112		288	
5	K1,2,3	1,868	1927	53	1156					
6	K1,2,3	2,124	1695	53	1017					949
7	K9,10	1,885	1910	11	255	50	140		190	
8	K9,10	1,800	2000	11	267					
9	K9,10	2,124	1695	11	226					158
10										
11	K6,7,8	1,847	1949	45	996					
12	K6,7,8	2,175	1655	45	846					779
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K4,5	109	29	80		12,254	5,823		248	
12	K4,5	234			234		12,321			311
21	K1,2,3	287	273	14			6,790		1144	
22	K1,2,3	291	291				6,838			1156
23	K1,2,3	112			112		5,765			288
31	K9,10	52	29	4	19		3,325		222	
41	K6,7,8	225		225			6,922			779
42	K6,7,8	400	400				10,875			996
43	K6,7,8	400	400				10,875			996

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: Föhrer Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K4,5	2, 3	109	0,440	0,16	0,462	2,929	38	41,0	C
12	K4,5	1	234	0,752	0,19	2,114	7,645	76	59,0	D
21	K1,2,3	5, 6	287	0,251	0,60	0,190	3,587	42	9,2	A
22	K1,2,3	5	291	0,252	0,60	0,191	3,620	43	9,1	A
23	K1,2,3	4	112	0,389	0,15	0,371	2,890	37	38,9	C
31	K9,10	7, 8, 9	52	0,234	0,11	0,173	1,356	20	39,1	C
41	K6,7,8	12	225	0,289	0,47	0,232	3,679	43	15,7	A
42	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
43	K6,7,8	11	400	0,402	0,51	0,395	6,547	67	15,0	A
Gesamt			2110						21,5	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	48					C
2	F1,2	100	0	1	77					E
2	F3,4	100	0	1	77					E
3	F11,12	100	0	1	48					C
4	F7,8	100	0	1	67					D
4	F9,10	100	0	1	77					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	77					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	77					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	77					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	77					E
									Gesamtbewertung:	E

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	310				1	1,003		1	nein	ja
2	24				0	1,000		1	ja	nein
3	66				3	1,039		1	ja	ja
4	179				3	1,015		1	nein	ja
5	944				20	1,019		2	ja	nein
6	31				0	1,000		1	ja	ja
7	25				0	1,000		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	8				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	521				7	1,012		2	nein	nein
12	208				1	1,004		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	79	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11	79	2,50	1,188	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		2,50	1,188	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrer Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhner Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K4,5	2,145	1678	15	298	143	186		298	
2	K4,5	2,138	1684	15	299					
3	K4,5	2,207	1631	15	290					224
4	K1,2,3	1,827	1970	54	1204	244	118		362	
5	K1,2,3	1,834	1963	54	1200					
6	K1,2,3	2,124	1695	54	1036					967
7	K9,10	1,800	2000	12	289	84	147		231	
8	K9,10	1,800	2000	12	289					
9	K9,10	2,124	1695	12	245					176
10										
11	K6,7,8	1,822	1976	40	900					
12	K6,7,8	2,132	1689	40	769					701
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K4,5	93	24	69		12,796	5,132		240	
12	K4,5	311			311		31,913			298
21	K1,2,3	494	463	31			11,360		1182	
22	K1,2,3	501	501				11,422			1200
23	K1,2,3	182			182		8,370			362
31	K9,10	62	29	8	25		3,730		244	
41	K6,7,8	209		209			6,998			701
42	K6,7,8	264	264				7,928			900
43	K6,7,8	264	264				7,928			900

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)							Stadt: _____			
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt							Datum: 17.10.2022			
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde							Bearbeiter: HHA			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	2, 3	93	0,387	0,15	0,368	2,473	32	40,3	C
12	K4,5	1	311	1,044	0,18	15,907	23,682	192	229,5	F
21	K1,2,3	5, 6	494	0,418	0,61	0,424	6,913	69	10,6	A
22	K1,2,3	5	501	0,417	0,61	0,424	6,960	70	10,4	A
23	K1,2,3	4	182	0,503	0,18	0,611	4,703	51	39,1	C
31	K9,10	7, 8, 9	62	0,254	0,12	0,193	1,594	22	38,4	C
41	K6,7,8	12	209	0,298	0,42	0,244	3,731	42	18,8	A
42	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
43	K6,7,8	11	264	0,293	0,46	0,238	4,386	48	16,4	A
Gesamt			2380						45,2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	52					C
2	F1,2	100	0	1	76					E
2	F3,4	100	0	1	76					E
3	F11,12	100	0	1	53					C
4	F7,8	100	0	1	60					D
4	F9,10	100	0	1	76					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	76					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	76					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	76					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	76					E
									Gesamtbewertung:	F

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt:				
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt-geä Sigprog						Datum: 24.11.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	310				1	1,003		1	nein	ja
2	24				0	1,000		1	ja	nein
3	66				3	1,039		1	ja	ja
4	179				3	1,015		1	nein	ja
5	944				20	1,019		2	ja	nein
6	31				0	1,000		1	ja	ja
7	25				0	1,000		1	ja	ja
8	29				0	1,000		1	ja	nein
9	8				0	1,000		1	ja	ja
10								0		
11	521				7	1,012		2	nein	nein
12	208				1	1,004		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	79	$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	15
1	gerade	11	79	2,50	1,188	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		2,50	1,188	20,00	1,000	0,0	1,000	28
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	12
2	gerade	21		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	18
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	16
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	31		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	8,00	1,180	0,0	1,000	14
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt-geä Sigprog					Datum: 24.11.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5,6	100	0		10					
2	F1,2	100	0		10					
2	F3,4	100	0		10					
3	F11,12	100	0		10					
4	F7,8	100	0		10					
4	F9,10	100	0		10					
2	F1,2+F3,4	100	0		10	10				
2	F3,4+F1,2	100	0		10	10				
4	F7,8+F9,10	100	0		10	10				
4	F9,10+F7,8	100	0		10	10				

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr

Projekt: VU DHZC Berlin (0962)	Stadt:
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt-geä Sigprog	Datum: 24.11.2022
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde	Bearbeiter: HHA

<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K4,5	2,145	1678	20	392	199	186		385	
2	K4,5	2,138	1684	20	393					
3	K4,5	2,207	1631	20	381					315
4	K1,2,3	1,827	1970	50	1117	221	118		339	
5	K1,2,3	1,834	1963	50	1112					
6	K1,2,3	2,124	1695	50	960					873
7	K9,10	1,800	2000	12	289	84	147		231	
8	K9,10	1,800	2000	12	289					
9	K9,10	2,124	1695	12	245					176
10										
11	K6,7,8	1,822	1976	36	812					
12	K6,7,8	2,132	1689	36	694					675

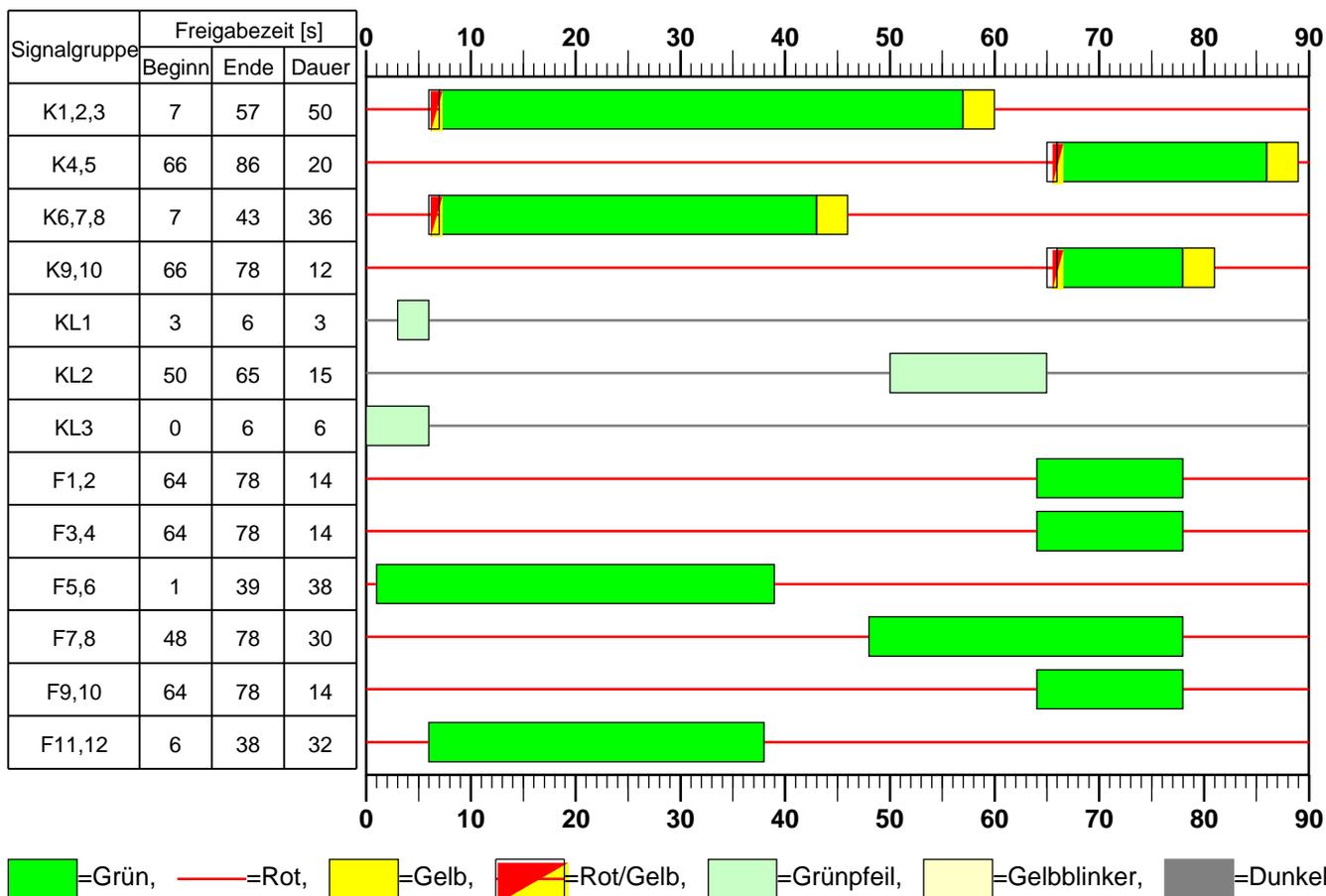
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K4,5	93	24	69		12,796	4,691		332	
12	K4,5	311			311		16,019			385
21	K1,2,3	493	462	31			12,416		1093	
22	K1,2,3	502	502				12,525			1112
23	K1,2,3	182			182		8,587			339
31	K9,10	62	29	8	25		3,730		244	
41	K6,7,8	209		209			7,150			675
42	K6,7,8	264	264				8,457			812
43	K6,7,8	264	264				8,457			812

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt-geä Sigprog					Datum: 24.11.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzensunde					Bearbeiter: HHA					
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K4,5	2, 3	93	0,280	0,20	0,222	2,189	29	32,8	B
12	K4,5	1	311	0,808	0,23	3,176	10,530	96	62,5	D
21	K1,2,3	5, 6	493	0,451	0,56	0,491	7,718	76	13,2	A
22	K1,2,3	5	502	0,451	0,57	0,492	7,802	77	13,0	A
23	K1,2,3	4	182	0,537	0,17	0,709	4,859	52	41,5	C
31	K9,10	7, 8, 9	62	0,254	0,12	0,193	1,594	22	38,4	C
41	K6,7,8	12	209	0,310	0,40	0,258	3,837	43	19,9	A
42	K6,7,8	11	264	0,325	0,41	0,278	4,765	51	19,3	A
43	K6,7,8	11	264	0,325	0,41	0,278	4,765	51	19,3	A
Gesamt			2380						25,1	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5,6	100	0	1	52					C
2	F1,2	100	0	1	76					E
2	F3,4	100	0	1	76					E
3	F11,12	100	0	1	58					D
4	F7,8	100	0	1	60					D
4	F9,10	100	0	1	76					E
2	F1,2+F3,4	100	0	2	76					E
2	F3,4+F1,2	100	0	2	76					E
4	F7,8+F9,10	100	0	2	76					E
4	F9,10+F7,8	100	0	2	76					E
Gesamtbewertung:									E	

## Signalzeitenplan

**Datei : 03b-03-02\_Föhler-Nordufer 2-streifig\_Prog\_nachm\_geä Sigprog.amp**  
**Projekt : VU DHZC Berlin (0962)**  
**Knoten : Föhler Straße / Nordufer, Prognose, 2-streifige Zufahrt-geä Sigprog**  
**Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde**



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	119				7	1,050		1	ja	ja
2	56				4	1,060		2	ja	nein
3	500				9	1,016		1	nein	ja
4	270				14	1,044		1	nein	ja
5	670				21	1,027		3	ja	nein
6	30				2	1,056		1	ja	ja
7	68				1	1,013		1	nein	ja
8	73				0	1,000		1	ja	nein
9	17				2	1,095		1	ja	ja
10	20				5	1,180		1	nein	ja
11	775				24	1,027		2	nein	nein
12	121				11	1,075		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf										
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Datum: 17.10.2022					
					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 2</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
	Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Föhner Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Plan					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K6-8	1,890	1905	23	508				452	
2	K6-8	1,908	1887	23	503					
3	K5+K6-8	2,048	1758	38	762					671
4	K1-4	1,879	1916	42	915	62		234	296	
5	K1-4	1,849	1947	42	930					
6	K1-4	2,129	1691	42	808					721
7	K13-14	1,823	1975	21	483	122	132		254	
8	K13-14	1,800	2000	21	489					
9	K13-14	2,208	1630	21	399					351
10	K9-12	2,124	1695	21	414	73	124		197	
11	K9-12	1,849	1947	21	476					
12	K9-12	2,167	1661	21	406					321
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K5+K6-8	509		509		7,218	19,619			671
12	K6-8	60	60				3,073			503
13	K6-8	126	0		126		5,620		452	
21	K1-4	235	203	32		4,203	7,039		895	
22	K1-4	244	244				7,162			930
23	K1-4	244	244				7,162			930
24	K1-4	284			284	8,142	23,447			296
31	K13-14	92	73	19			4,374		452	
32	K13-14	69			69	9,049	4,020			254
41	K9-12	132		132		4,031	6,375			321
42	K9-12	400	400				20,120			476
43	K9-12	400	400				20,120			476
44	K9-12	25			25	8,616	1,996			197

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Plan						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	509	0,759	0,38	2,349	13,423	120	36,8	C*
12	K6-8	2	60	0,119	0,27	0,075	1,212	20	25,5	B*
13	K6-8	1, 2	126	0,279	0,24	0,221	2,793	35	29,8	B
21	K1-4	5, 6	235	0,263	0,47	0,203	3,760	44	15,3	A*
22	K1-4	5	244	0,262	0,48	0,203	3,845	44	14,8	A*
23	K1-4	5	244	0,262	0,48	0,203	3,845	44	14,8	A*
24	K1-4	4	284	0,959	0,15	9,516	16,564	147	153,5	E*
31	K13-14	8, 9	92	0,204	0,24	0,144	1,989	27	28,7	B
32	K13-14	7	69	0,272	0,13	0,212	1,770	24	38,4	C
41	K9-12	12	132	0,411	0,19	0,410	3,302	41	36,4	C*
42	K9-12	11	400	0,840	0,24	4,322	13,831	124	65,0	D*
43	K9-12	11	400	0,840	0,24	4,322	13,831	124	65,0	D
44	K9-12	10	25	0,127	0,12	0,081	0,642	14	37,2	C
Gesamt			2820						50,2	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	61					D
1	F7-8	100	0	1	69					D
2	F1-2	100	0	1	60					D
2	F3-4	100	0	1	69					D
3	F13-14	100	0	1	56					D
4	F9-10	100	0	1	39					B
4	F11-12	100	0	1	70					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	69					D
2	F3-4+F1-2	100	0	2	69					D
1	F5-6+F7-8	100	0	2	69					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	69					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	70					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	70					D
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfall						Datum: 25.01.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	119				7	1,050		1	ja	ja
2	56				4	1,060		2	ja	nein
3	500				9	1,016		1	nein	ja
4	270				14	1,044		1	nein	ja
5	670				21	1,027		3	ja	nein
6	30				2	1,056		1	ja	ja
7	68				1	1,013		1	nein	ja
8	73				0	1,000		1	ja	nein
9	17				2	1,095		1	ja	ja
10	20				5	1,180		1	nein	ja
11	775				24	1,027		2	nein	nein
12	121				11	1,075		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf. Datum: 25.01.2022										
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlegendaten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt:					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Plan für die Jahre 2011-2022										
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K6-8	1,890	1905	20	444				389	
2	K6-8	1,908	1887	20	440					
3	K5+K6-8	2,048	1758	35	703					613
4	K1-4	1,879	1916	45	979	62		298	360	
5	K1-4	1,849	1947	45	995					
6	K1-4	2,129	1691	45	864					777
7	K13-14	1,823	1975	18	417	102	132		234	
8	K13-14	1,800	2000	18	422					
9	K13-14	2,208	1630	18	344					297
10	K9-12	2,124	1695	21	414	78	124		202	
11	K9-12	1,849	1947	21	476					
12	K9-12	2,167	1661	21	406					321
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K5+K6-8	509		509		7,218	22,544			613
12	K6-8	60	60				3,187			440
13	K6-8	126	0		126		5,870		389	
21	K1-4	235	203	32		4,203	6,693		958	
22	K1-4	244	244				6,801			995
23	K1-4	244	244				6,801			995
24	K1-4	284			284	8,142	14,722			360
31	K13-14	92	73	19			4,554		388	
32	K13-14	69			69	9,049	4,093			234
41	K9-12	132		132		4,031	6,375			321
42	K9-12	400	400				20,120			476
43	K9-12	400	400				20,120			476
44	K9-12	25			25	8,616	1,988			202

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfall gemäß 25.01.2022						Datum: 25.01.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	509	0,830	0,35	4,152	15,818	137	51,3	D*
12	K6-8	2	60	0,136	0,23	0,088	1,276	20	28,0	B*
13	K6-8	1, 2	126	0,324	0,20	0,276	2,960	37	33,1	B
21	K1-4	5, 6	235	0,245	0,50	0,185	3,520	41	13,4	A*
22	K1-4	5	244	0,245	0,51	0,185	3,595	42	13,0	A*
23	K1-4	5	244	0,245	0,51	0,185	3,595	42	13,0	A*
24	K1-4	4	284	0,789	0,19	2,738	9,508	92	62,2	D*
31	K13-14	8, 9	92	0,237	0,20	0,176	2,102	28	31,7	B
32	K13-14	7	69	0,295	0,12	0,239	1,814	25	39,9	C
41	K9-12	12	132	0,411	0,19	0,410	3,302	41	36,4	C*
42	K9-12	11	400	0,840	0,24	4,322	13,831	124	65,0	D*
43	K9-12	11	400	0,840	0,24	4,322	13,831	124	65,0	D
44	K9-12	10	25	0,124	0,12	0,079	0,637	14	36,8	C
Gesamt			2820						43,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	58					D
1	F7-8	100	0	1	66					D
2	F1-2	100	0	1	63					D
2	F3-4	100	0	1	72					E
3	F13-14	100	0	1	53					C
4	F9-10	100	0	1	42					C
4	F11-12	100	0	1	74					E
2	F1-2+F3-4	100	0	2	72					E
2	F3-4+F1-2	100	0	2	72					E
1	F5-6+F7-8	100	0	2	66					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	66					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	74					E
4	F11-12+F9-10	100	0	2	74					E
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf										Datum: 17.10.2022
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	178				7	1,034		1	ja	ja
2	65				0	1,000		2	ja	nein
3	371				9	1,021		1	nein	ja
4	404				7	1,015		1	nein	ja
5	887				20	1,020		3	ja	nein
6	51				0	1,000		1	ja	ja
7	74				0	1,000		1	nein	ja
8	128				1	1,007		1	ja	nein
9	48				2	1,036		1	ja	ja
10	31				3	1,079		1	nein	ja
11	643				5	1,007		2	nein	nein
12	64				6	1,077		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Plan										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Datum: 17.10.2022					
					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

Formblatt 2		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Grundlagendaten für den Kfz-Verkehr								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf					Datum: 17.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)										
Nr.	Bez. SG	t <sub>B,i</sub> [s]	q <sub>S,i</sub> [Kfz/h]	t <sub>F,i</sub> [s]	C <sub>0,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>D,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>PW,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>GF,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>LA,i</sub> [Kfz/h]	C <sub>RA,i</sub> [Kfz/h]
1	K6-8	1,861	1934	17	497				423	
2	K6-8	1,800	2000	17	514					
3	K5+K6-8	2,058	1749	26	675					582
4	K1-4	1,827	1970	30	873	99	236		335	
5	K1-4	1,836	1961	30	868					
6	K1-4	2,016	1786	30	791					697
7	K13-14	1,800	2000	14	429	118	171		289	
8	K13-14	1,813	1986	14	425					
9	K13-14	2,089	1723	14	369					303
10	K9-12	1,942	1854	14	397	35	175		210	
11	K9-12	1,813	1986	14	425					
12	K9-12	2,171	1658	14	355					268
Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	q <sub>G</sub> [Kfz/h]	q <sub>RA</sub> [Kfz/h]	q <sub>LA</sub> [Kfz/h]	n <sub>k</sub> [Kfz]	N <sub>MS,90,j</sub> [Kfz]	C <sub>K,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>M,j</sub> [Kfz/h]	C <sub>j</sub> [Kfz/h]
11	K5+K6-8	380		380		7,183	12,185			582
12	K6-8	65	65				2,785			514
13	K6-8	185	0		185		6,763		423	
21	K1-4	310	259	51		4,262	7,979		834	
22	K1-4	324	324				8,163			868
23	K1-4	324	324				8,163			868
24	K1-4	411			411	8,374	60,308			335
31	K13-14	179	129	50			6,806		382	
32	K13-14	74			74	9,167	3,527			289
41	K9-12	70		70		4,024	3,388			268
42	K9-12	324	324				13,098			425
43	K9-12	324	324				13,098			425
44	K9-12	34			34	9,422	2,126			210

AMPEL Version 6.2.7

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Plan						Datum: 17.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	380	0,653	0,33	1,242	7,541	75	27,6	B*
12	K6-8	2	65	0,126	0,26	0,081	1,051	17	20,5	B*
13	K6-8	1, 2	185	0,437	0,22	0,460	3,568	42	27,5	B
21	K1-4	5, 6	310	0,372	0,43	0,345	4,423	49	14,9	A*
22	K1-4	5	324	0,373	0,44	0,348	4,554	50	14,5	A*
23	K1-4	5	324	0,373	0,44	0,348	4,554	50	14,5	A*
24	K1-4	4	411	1,227	0,17	40,535	48,527	367	466,1	F*
31	K13-14	8, 9	179	0,469	0,20	0,527	3,598	41	29,7	B
32	K13-14	7	74	0,256	0,14	0,195	1,474	21	29,0	B
41	K9-12	12	70	0,261	0,16	0,201	1,392	22	28,4	B
42	K9-12	11	324	0,762	0,21	2,326	8,243	79	45,5	C
43	K9-12	11	324	0,762	0,21	2,326	8,243	79	45,5	C
44	K9-12	10	34	0,162	0,11	0,108	0,705	14	29,9	B
Gesamt			3004						87,4	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	49					C
1	F7-8	100	0	1	56					D
2	F1-2	100	0	1	48					C
2	F3-4	100	0	1	55					C
3	F13-14	100	0	1	48					C
4	F9-10	100	0	1	32					B
4	F11-12	100	0	1	58					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	55					C
2	F3-4+F1-2	100	0	2	55					C
1	F5-6+F7-8	100	0	2	56					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	56					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	58					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	58					D
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfahrgrenze 2022										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	178				7	1,034		1	ja	ja
2	65				0	1,000		2	ja	nein
3	371				9	1,021		1	nein	ja
4	404				7	1,015		1	nein	ja
5	887				20	1,020		3	ja	nein
6	51				0	1,000		1	ja	ja
7	74				0	1,000		1	nein	ja
8	128				1	1,007		1	ja	nein
9	48				2	1,036		1	ja	ja
10	31				3	1,079		1	nein	ja
11	643				5	1,007		2	nein	nein
12	64				6	1,077		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage										
	Ausgangsdaten										
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____						
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planf. Dat. gemäß 25.11.2012										Datei: _____	
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA						
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]											
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>											
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]			
1	F5-6	100	0		10						
1	F7-8	100	0		10						
2	F1-2	100	0		10						
2	F3-4	100	0		10						
3	F13-14	100	0		10						
4	F9-10	100	0		10						
4	F11-12	100	0		10						
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10					
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10					
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10					
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10					
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10					
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10					



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfall						Datum: 25.11.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	380	0,644	0,34	1,187	9,230	88	32,5	B*
12	K6-8	2	65	0,146	0,22	0,096	1,403	20	28,9	B*
13	K6-8	1, 2	185	0,496	0,19	0,593	4,721	52	38,1	C
21	K1-4	5, 6	312	0,315	0,51	0,265	4,801	52	13,7	A*
22	K1-4	5	323	0,315	0,52	0,265	4,884	53	13,2	A*
23	K1-4	5	323	0,315	0,52	0,265	4,884	53	13,2	A*
24	K1-4	4	411	0,834	0,25	4,106	13,840	123	61,9	D*
31	K13-14	8, 9	179	0,494	0,19	0,589	4,590	50	38,4	C
32	K13-14	7	74	0,298	0,12	0,243	1,926	26	39,4	C
41	K9-12	12	70	0,264	0,16	0,204	1,739	26	35,9	C
42	K9-12	11	324	0,816	0,20	3,405	11,149	101	65,3	D
43	K9-12	11	324	0,816	0,20	3,405	11,149	101	65,3	D
44	K9-12	10	34	0,198	0,09	0,138	0,924	17	40,6	C
Gesamt			3004						38,5	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	57					D
1	F7-8	100	0	1	64					D
2	F1-2	100	0	1	64					D
2	F3-4	100	0	1	73					E
3	F13-14	100	0	1	52					C
4	F9-10	100	0	1	43					C
4	F11-12	100	0	1	75					E
2	F1-2+F3-4	100	0	2	73					E
2	F3-4+F1-2	100	0	2	73					E
1	F5-6+F7-8	100	0	2	64					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	64					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	75					E
4	F11-12+F9-10	100	0	2	75					E
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

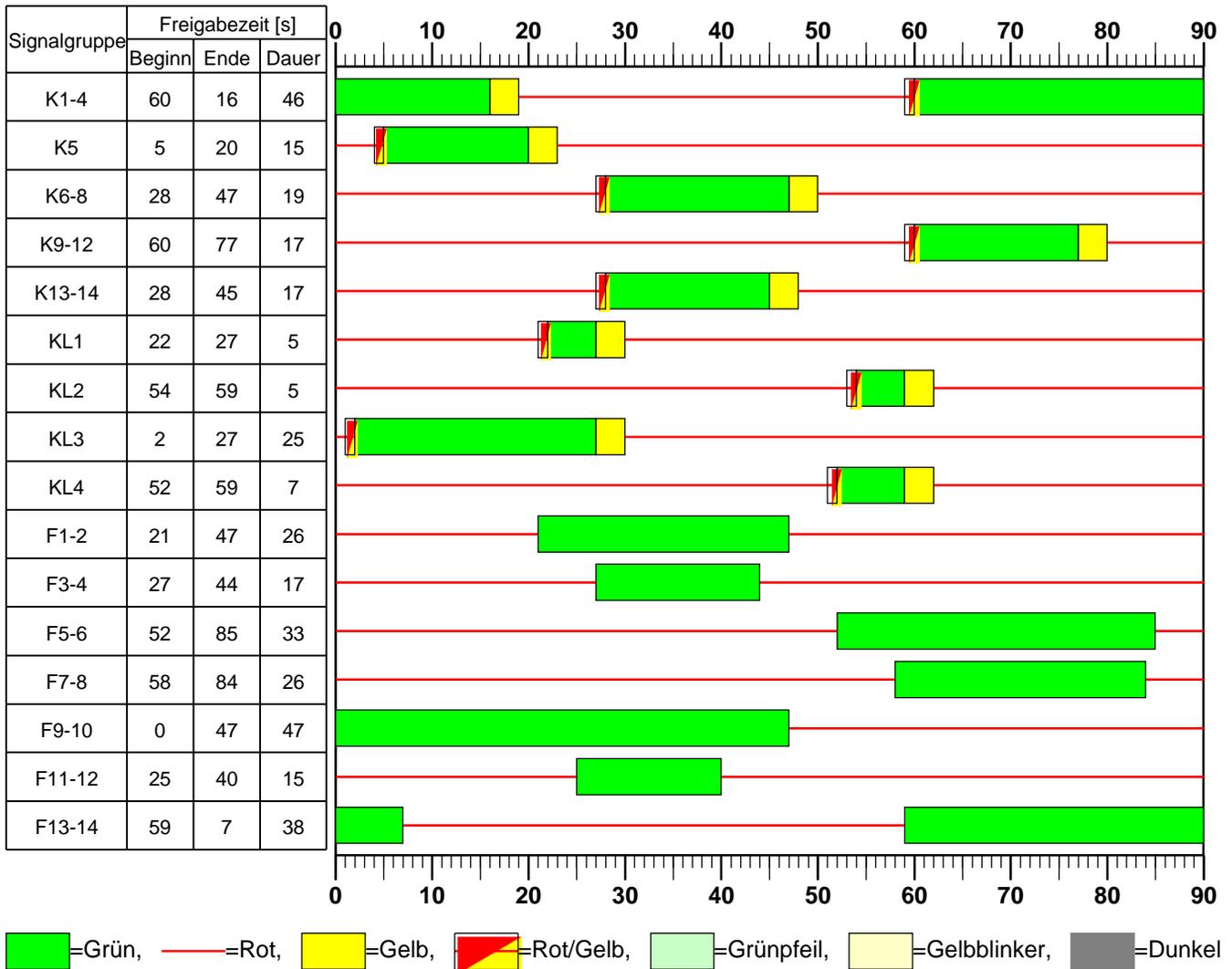
## Signalzeitenplan

Datei : 04-03-02\_Föhrer-Luxemburger-Prog-nachm\_geä Sigprog tu90.amp

Projekt : VU DHZC Berlin (0962)

Knoten : Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfall\_geänderte: rog

Stunde : nachmittägliche Spitzenstunde



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Ausgangsdaten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand _____						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	119				7	1,050		1	ja	ja
2	56				4	1,060		2	ja	nein
3	499				9	1,016		1	nein	ja
4	269				14	1,045		1	nein	ja
5	661				21	1,028		3	ja	nein
6	30				2	1,056		1	ja	ja
7	68				1	1,013		1	ja	ja
8	73				0	1,000		2	ja	nein
9	17				2	1,095		1	ja	ja
10	20				5	1,180		1	nein	ja
11	765				24	1,027		2	nein	nein
12	121				11	1,075		1	nein	ja
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32	55	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand _____					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	508	0,757	0,38	2,324	13,368	119	36,7	C*
12	K6-8	2	60	0,119	0,27	0,075	1,212	20	25,5	B*
13	K6-8	1, 2	126	0,279	0,24	0,221	2,793	35	29,8	B
21	K1-4	5, 6	232	0,260	0,47	0,200	3,706	43	15,3	A*
22	K1-4	5	241	0,259	0,48	0,199	3,789	44	14,8	A*
23	K1-4	5	241	0,259	0,48	0,199	3,789	44	14,8	A*
24	K1-4	4	283	0,953	0,16	9,105	16,119	144	148,1	E*
31	K13-14	8, 9	92	0,204	0,24	0,144	1,989	27	28,7	B
32	K13-14	7, 8	69	0,272	0,13	0,212	1,770	24	38,4	C
41	K9-12	12	132	0,411	0,19	0,410	3,302	41	36,4	C*
42	K9-12	11	394	0,828	0,24	3,873	13,203	119	61,5	D*
43	K9-12	11	394	0,828	0,24	3,873	13,203	119	61,5	D
44	K9-12	10	25	0,126	0,12	0,081	0,641	14	37,1	C
Gesamt			2797						48,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	61					D
1	F7-8	100	0	1	69					D
2	F1-2	100	0	1	60					D
2	F3-4	100	0	1	69					D
3	F13-14	100	0	1	56					D
4	F9-10	100	0	1	39					B
4	F11-12	100	0	1	70					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	69					D
2	F3-4+F1-2	100	0	2	69					D
1	F5-6+F7-8	100	0	2	69					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	69					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	70					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	70					D
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand _____					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	178				7	1,034		1	ja	ja
2	65				0	1,000		2	ja	nein
3	371				9	1,021		1	nein	ja
4	403				7	1,015		1	nein	ja
5	876				20	1,020		3	ja	nein
6	51				0	1,000		1	ja	ja
7	74				0	1,000		1	ja	ja
8	128				1	1,007		2	ja	nein
9	48				2	1,036		1	ja	ja
10	31				3	1,079		1	nein	ja
11	632				5	1,007		2	nein	nein
12	64				6	1,077		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32	55	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand _____					Datum: 14.10.2022					
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Bestand						Datum: 14.10.2022				
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{w,j}$ [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	380	0,653	0,33	1,242	7,541	75	27,6	B*
12	K6-8	2	65	0,126	0,26	0,081	1,051	17	20,5	B*
13	K6-8	1, 2	185	0,437	0,22	0,460	3,568	42	27,5	B
21	K1-4	5, 6	307	0,368	0,43	0,339	4,370	48	14,9	A*
22	K1-4	5	320	0,369	0,44	0,340	4,484	49	14,4	A*
23	K1-4	5	320	0,369	0,44	0,340	4,484	49	14,4	A*
24	K1-4	4	410	1,220	0,17	39,589	47,561	361	454,6	F*
31	K13-14	8, 9	134	0,363	0,20	0,331	2,586	32	27,6	B
32	K13-14	7, 8	119	0,362	0,16	0,329	2,383	30	29,5	B
41	K9-12	12	70	0,261	0,16	0,201	1,392	22	28,4	B
42	K9-12	11	318	0,748	0,21	2,120	7,906	77	43,7	C
43	K9-12	11	318	0,748	0,21	2,120	7,906	77	43,7	C
44	K9-12	10	34	0,162	0,11	0,108	0,705	14	29,9	B
Gesamt			2980						85,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{w,max}$ [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	49					C
1	F7-8	100	0	1	56					D
2	F1-2	100	0	1	48					C
2	F3-4	100	0	1	55					C
3	F13-14	100	0	1	48					C
4	F9-10	100	0	1	32					B
4	F11-12	100	0	1	58					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	55					C
2	F3-4+F1-2	100	0	2	55					C
1	F5-6+F7-8	100	0	2	56					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	56					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	58					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	58					D
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Nulfall (Radweg 02022, Amrumer Str.)										
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	119				7	1,050		1	ja	ja
2	56				4	1,060		2	ja	nein
3	499				9	1,016		1	nein	ja
4	269				14	1,045		1	nein	ja
5	661				21	1,028		3	ja	nein
6	30				2	1,056		1	ja	ja
7	68				1	1,013		1	nein	ja
8	73				0	1,000		1	ja	nein
9	17				2	1,095		1	ja	ja
10	20				5	1,180		1	nein	ja
11	765				24	1,027		2	nein	nein
12	121				11	1,075		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

**HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)**

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Nulfall (Radweg 402022)										
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				



## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Nulfdatum: 01.01.2022						Date: _____				
Zeitabschnitt: vormittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	508	0,757	0,38	2,324	13,368	119	36,7	C*
12	K6-8	2	60	0,119	0,27	0,075	1,212	20	25,5	B*
13	K6-8	1, 2	126	0,279	0,24	0,221	2,793	35	29,8	B
21	K1-4	5, 6	232	0,260	0,47	0,200	3,706	43	15,3	A*
22	K1-4	5	241	0,259	0,48	0,199	3,789	44	14,8	A*
23	K1-4	5	241	0,259	0,48	0,199	3,789	44	14,8	A*
24	K1-4	4	283	0,953	0,16	9,105	16,119	144	148,1	E*
31	K13-14	8, 9	92	0,204	0,24	0,144	1,989	27	28,7	B
32	K13-14	7	69	0,272	0,13	0,212	1,770	24	38,4	C
41	K9-12	12	132	0,411	0,19	0,410	3,302	41	36,4	C*
42	K9-12	11	394	0,828	0,24	3,873	13,203	119	61,5	D*
43	K9-12	11	394	0,828	0,24	3,873	13,203	119	61,5	D
44	K9-12	10	25	0,126	0,12	0,081	0,641	14	37,1	C
Gesamt			2797						48,6	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	61					D
1	F7-8	100	0	1	69					D
2	F1-2	100	0	1	60					D
2	F3-4	100	0	1	69					D
3	F13-14	100	0	1	56					D
4	F9-10	100	0	1	39					B
4	F11-12	100	0	1	70					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	69					D
2	F3-4+F1-2	100	0	2	69					D
1	F5-6+F7-8	100	0	2	69					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	69					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	70					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	70					D
Gesamtbewertung:										E

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose Nullfall, Radfahrstreifen (01022) Amrumer Str.										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{sv}$ [Kfz/h]	$f_{sv}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	178				7	1,034		1	ja	ja
2	65				0	1,000		2	ja	nein
3	371				9	1,021		1	nein	ja
4	403				7	1,015		1	nein	ja
5	876				20	1,020		3	ja	nein
6	51				0	1,000		1	ja	ja
7	74				0	1,000		1	nein	ja
8	128				1	1,007		1	ja	nein
9	48				2	1,036		1	ja	ja
10	31				3	1,079		1	nein	ja
11	632				5	1,007		2	nein	nein
12	64				6	1,077		1	nein	ja
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11	44	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	12
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	gerade	13		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	30
2	rechts	21	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	13
2	gerade	21	26	$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	24	51	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	28
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	11
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32	55	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
4	rechts	41	26	$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	10
4	gerade	42		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	gerade	43		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	44	61	$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	22

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose Nullfall (Radfahrer 0,02 AMrumer Str.)										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
Umlaufzeit $t_U$ : 70 [s]										
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		
1	F5-6	100	0		10					
1	F7-8	100	0		10					
2	F1-2	100	0		10					
2	F3-4	100	0		10					
3	F13-14	100	0		10					
4	F9-10	100	0		10					
4	F11-12	100	0		10					
2	F1-2+F3-4	100	0		10	10				
2	F3-4+F1-2	100	0		10	10				
1	F5-6+F7-8	100	0		10	10				
1	F7-8+F5-6	100	0		10	10				
4	F9-10+F11-12	100	0		10	10				
4	F11-12+F9-10	100	0		10	10				

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

<b>Formblatt 2</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Grundlegenden Daten für den Kfz-Verkehr									
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)					Stadt: _____					
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose Nullfall (01073) (01072AMrumer Str.)										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde					Bearbeiter: HHA					
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (strombezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$t_{B,i}$ [s]	$q_{S,i}$ [Kfz/h]	$t_{F,i}$ [s]	$C_{0,i}$ [Kfz/h]	$C_{D,i}$ [Kfz/h]	$C_{PW,i}$ [Kfz/h]	$C_{GF,i}$ [Kfz/h]	$C_{LA,i}$ [Kfz/h]	$C_{RA,i}$ [Kfz/h]
1	K6-8	1,861	1934	17	497				423	
2	K6-8	1,800	2000	17	514					
3	K5+K6-8	2,058	1749	26	675					582
4	K1-4	1,827	1970	30	873	100	236		336	
5	K1-4	1,836	1961	30	868					
6	K1-4	2,016	1786	30	791					697
7	K13-14	1,800	2000	14	429	118	171		289	
8	K13-14	1,813	1986	14	425					
9	K13-14	2,089	1723	14	369					303
10	K9-12	1,942	1854	14	397	35	175		210	
11	K9-12	1,813	1986	14	425					
12	K9-12	2,171	1658	14	355					268
<b>Kfz-Verkehrsströme - Kapazitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	$q_j$ [Kfz/h]	$q_G$ [Kfz/h]	$q_{RA}$ [Kfz/h]	$q_{LA}$ [Kfz/h]	$n_k$ [Kfz]	$N_{MS,90,j}$ [Kfz]	$C_{K,j}$ [Kfz/h]	$C_{M,j}$ [Kfz/h]	$C_j$ [Kfz/h]
11	K5+K6-8	380		380		7,183	12,185			582
12	K6-8	65	65				2,785			514
13	K6-8	185	0		185		6,763		423	
21	K1-4	307	256	51		4,262	7,905		834	
22	K1-4	320	320				8,066			868
23	K1-4	320	320				8,066			868
24	K1-4	410			410	8,374	59,225			336
31	K13-14	179	129	50			6,806		382	
32	K13-14	74			74	9,167	3,527			289
41	K9-12	70		70		4,024	3,388			268
42	K9-12	318	318				12,662			425
43	K9-12	318	318				12,662			425
44	K9-12	34			34	9,422	2,126			210

## HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

Formblatt 3		Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage								
		Berechnung der Verkehrsqualitäten								
Projekt: VU DHZC Berlin (0962)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: Föhler Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose Nullfall Radfahrstreifen (01022) Amrumer Str.)										
Zeitabschnitt: nachmittägliche Spitzenstunde						Bearbeiter: HHA				
Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)										
Nr.	Bez. SG	Ströme	q <sub>j</sub> [Kfz/h]	x <sub>j</sub> [-]	f <sub>A,j</sub> [-]	N <sub>GE,j</sub> [Kfz]	N <sub>MS,j</sub> [Kfz]	L <sub>95,j</sub> [m]	t <sub>w,j</sub> [s]	QSV [-]
11	K5+K6-8	3	380	0,653	0,33	1,242	7,541	75	27,6	B*
12	K6-8	2	65	0,126	0,26	0,081	1,051	17	20,5	B*
13	K6-8	1, 2	185	0,437	0,22	0,460	3,568	42	27,5	B
21	K1-4	5, 6	307	0,368	0,43	0,339	4,370	48	14,9	A*
22	K1-4	5	320	0,369	0,44	0,340	4,484	49	14,4	A*
23	K1-4	5	320	0,369	0,44	0,340	4,484	49	14,4	A*
24	K1-4	4	410	1,220	0,17	39,589	47,561	361	454,6	F*
31	K13-14	8, 9	179	0,469	0,20	0,527	3,598	41	29,7	B
32	K13-14	7	74	0,256	0,14	0,195	1,474	21	29,0	B
41	K9-12	12	70	0,261	0,16	0,201	1,392	22	28,4	B
42	K9-12	11	318	0,748	0,21	2,120	7,906	77	43,7	C
43	K9-12	11	318	0,748	0,21	2,120	7,906	77	43,7	C
44	K9-12	10	34	0,162	0,11	0,108	0,705	14	29,9	B
Gesamt			2980						85,7	
Fußgänger- /Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. SG	q <sub>Fg</sub> [Fg/h]	q <sub>Rad</sub> [Rad/h]	Anzahl Furten	t <sub>w,max</sub> [s]					QSV [-]
1	F5-6	100	0	1	49					C
1	F7-8	100	0	1	56					D
2	F1-2	100	0	1	48					C
2	F3-4	100	0	1	55					C
3	F13-14	100	0	1	48					C
4	F9-10	100	0	1	32					B
4	F11-12	100	0	1	58					D
2	F1-2+F3-4	100	0	2	55					C
2	F3-4+F1-2	100	0	2	55					C
1	F5-6+F7-8	100	0	2	56					D
1	F7-8+F5-6	100	0	2	56					D
4	F9-10+F11-12	100	0	2	58					D
4	F11-12+F9-10	100	0	2	58					D
Gesamtbewertung:										F

\*: Der kurze Aufstellstreifen kann den Verkehr nicht komplett aufnehmen. Die Auswirkungen auf den angrenzenden Fahrstreifen können nach HBS2015 nicht berücksichtigt werden.

## **Anlage 4: Signalprogrammkonzept**



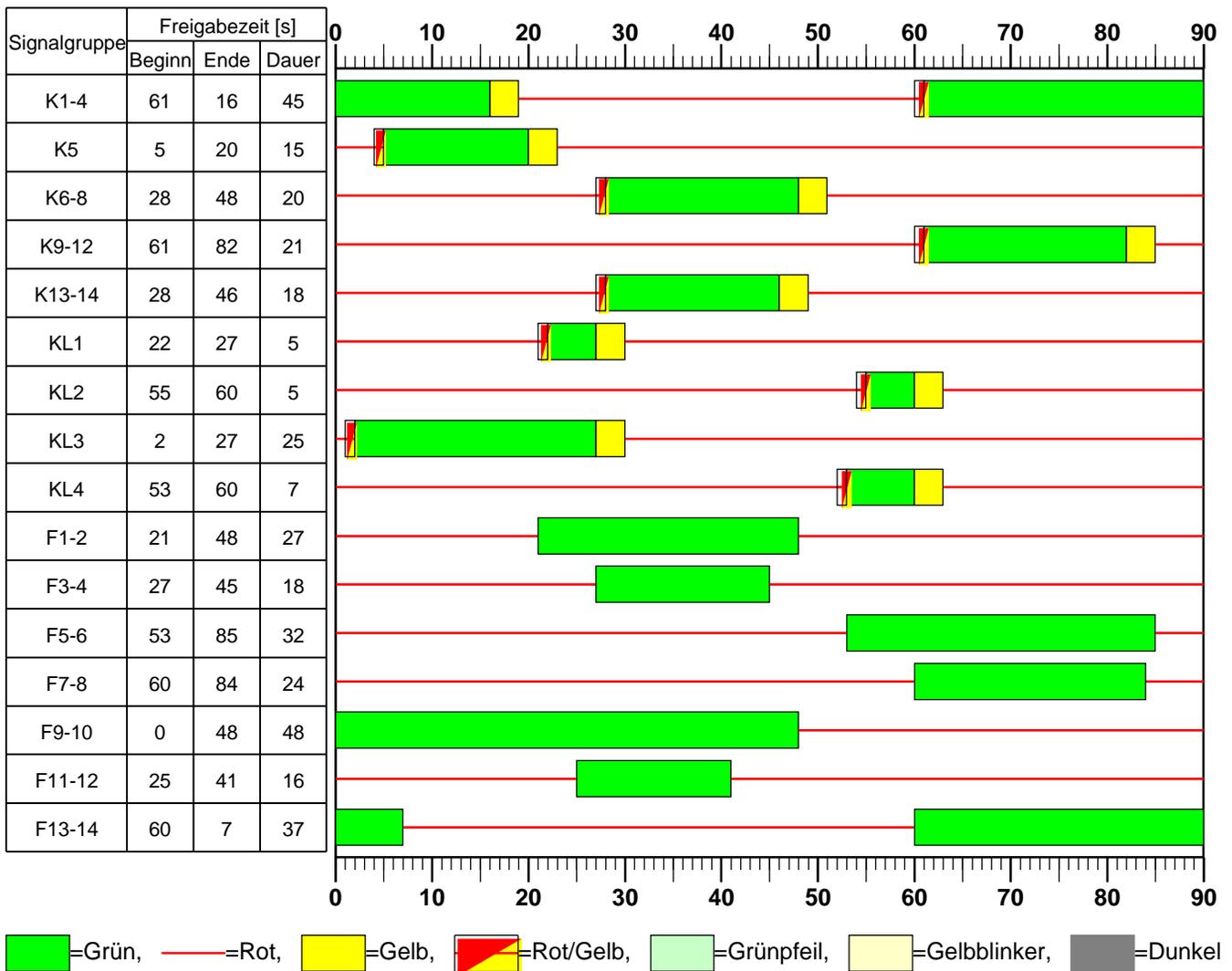
## Signalzeitenplan

Datei : 04-03-01\_Föhrer-Luxemburger-Prog-vorm\_geä Sigprog.amp

Projekt : VU DHZC Berlin (0962)

Knoten : Föhrer Str. / Luxemburger Str. / Amrumer Str. / Torfstr. (01073), Prognose-Planfall\_geä Sigprc

Stunde : vormittägliche Spitzenstunde



## **Anlage 5: Kennwerte Lärmuntersuchung**



# Aufbereitung der Verkehrszählung als Grundlage für die Schallberechnung



Knotenpunkt: Nordufer / Zufahrt Klinikum  
Stadt: Berlin

Verkehrszählung vom: #WERT!

Kfz: Fahrzeuge inkl. K-Räder  
SV: Fahrzeuge > 3,5t zul. Gesamtgewicht  
Lkw<sub>1</sub>: Lkw + Bus      Lkw<sub>2</sub>: Lz + Sz

Umrechnung DTV [Bestand]																							
Querschnitt	DTV				Verkehrsmengen Tag (6-22 Uhr)								Verkehrsmengen Nacht (22-6 Uhr)										
	Kfz	davon SV			Motorr.	Kfz	davon SV						Motorr.	Kfz	davon SV						Motorr.		
		Lkw <sub>1</sub>	Lkw <sub>2</sub>	Σ			Lkw <sub>1</sub>		Lkw <sub>2</sub>		Σ				Lkw <sub>1</sub>		Lkw <sub>2</sub>		Σ				
							Anz	%	Anz	%	Anz	%			Anz	%	Anz	%	Anz	%			
Nordufer West	8.932	151	94	244	58	8.239	143	1,74%	92	1,12%	235	2,85%	54	0,65%	693	8	1,12%	2	0,22%	9	1,34%	4	0,62%
Nordufer Ost	9.147	155	94	249	59	8.452	148	1,75%	92	1,09%	240	2,84%	55	0,00%	695	8	1,11%	2	0,22%	9	1,34%	3	0,00%
Zufahrt	469	8	0	8	4	461	8	1,68%	0	0,00%	8	1,68%	3	0,00%	9	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	0,00%

Verkehrsverteilung - Anteile an den Querschnitten

Nr.	Querschnitte	Anteile		Differenz	Veränderung Kfz/24h		Veränderung Kfz/Tag		Veränderung Kfz/Nacht	
		BESTAND (Fahrbahnseit)	Prognose (Fahrbahnseit)		<2,8t	>2,8t	<2,8t	>2,8t	<2,8t	>2,8t
1	Afrikanische Straße	2,0%	2,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0
2	Seestraße Ost	32,0%	15,0%	-17,0%	-233	-58	-207	-52	-26	-6
3	Seestraße Mitte, östl B	34,0%	15,0%	-19,0%	-260	-65	-231	-58	-29	-7
4	Seestraße Mitte, westl B	66,0%	15,0%	-51,0%	-699	-174	-621	-155	-78	-19
5	Seestraße West	33,0%	33,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0
6	Sylter Straße / Nordufer westl C	33,0%	48,0%	15,0%	206	51	183	46	23	6
7	Sylter Straße / Nordufer östl C	33,0%	52,0%	19,0%	260	65	231	58	29	7
8	An der Pultitzbrücke	33,0%	33,0%	0,0%	0	0	0	0	0	0
9	Föhler Straße	0,0%	19,0%	19,0%	260	65	231	58	29	7
10	Luxemburger Straße	0,0%	17,0%	17,0%	233	58	207	52	26	6
11	Amrumer Straße	0,0%	2,0%	2,0%	27	7	24	6	3	1

zukünftige Belastung an Tor C (Übernahme Verkehrserzeugungsrechnung)

Klasse	24h	Tag	Nacht
Kfz <2,8t	1.370	1.218	152
Kfz >2,8t	342	304	38
Summe	1.712	1.522	190

