

Aktualisierung und Prognose der Verkehrsdaten

Theodor-Heuss-Allee

Stadt Cuxhaven

- Bericht -

Änderungshistorie

Version	Datum	Beschreibung
V1.0	15.10.2021	Abstimmungsversion

Bearbeitung

Firma	Name	Kontakt
Logos	Michael Krey	michael.krey@logos-hh.de
Logos	Christian Klafs	christian.klafs@logos-hh.de

Verteiler

Firma / Dienststelle	Name
Stadt Cuxhaven	Herr Kunkel

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlagen und Methodik	4
2. Planungsraum	5
2.1. Allgemeine Daten	5
2.2. Methodische Grundannahmen	7
3. Bestandsverkehr und Verkehrsprognose	8
3.1. Bestandsverkehr.....	8
3.2. Verkehrsprognose	9
4. Bewertung der Verkehrsqualität	11
4.1. Vorgehensweise	11
4.2. Einmündung Theodor-Heuss-Straße / Planstraße	11
5. Schalltechnische Bemessungsdaten	13
6. Schlussfolgerungen	14
7. Abbildungsverzeichnis	15
8. Tabellenverzeichnis	15
9. Verweise	15
10. Anlagenverzeichnis	16

1. GRUNDLAGEN UND METHODIK

Die Stadt Cuxhaven beabsichtigt die Entwicklung neuer Wohnbebauung im südwestlichen Stadtgebiet an der Theodor-Heuss-Allee. Im Bestand sind in diesem Bereich lediglich Grünflächen ohne Ein- und Ausfahrtsmöglichkeit vorhanden, sodass eine vollständige Überplanung des Gebietes erforderlich ist.

Diese sieht vor, dass die verkehrliche Anbindung über mehrere Zuwegungen erfolgen wird, von denen eine auch für den motorisierten Verkehr freigegeben werden soll, während die weiteren dem Fahrrad- und Fußverkehr vorbehalten werden. In diesem Zusammenhang soll im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung geprüft werden, mit welchem Verkehrsaufkommen zukünftig nach Fertigstellung des Plangebiets auf der Theodor-Heuss-Allee zu rechnen ist. Zusätzlich sind Kennwerte für ein späteres Schallgutachten zu berechnen, die sich ebenfalls aus der prognostizierten Verkehrsbelastung ergeben.

Zum Zeitpunkt der Untersuchung steht die genaue Anzahl an Wohneinheiten, die im Endzustand entstehen sollen, noch nicht fest. Dies bedeutet, dass sie nur in Form von Mindest- und Maximalwerten angegeben werden kann. Daher ergeben sich zwei Prognosefälle, die jeweils das Minimal- und das Maximalszenario abbilden und die Grundlage für diese Verkehrsuntersuchung bilden.

Die Verkehrserzeugung im Plangebiet wird grundlegend neu berechnet. Um eine vollständige Datengrundlage zu haben, sind jedoch zusätzlich Verkehrsdaten für die Theodor-Heuss-Allee erforderlich, da der gesamte motorisierte vorhabenbezogene Neuverkehr über diese abgewickelt werden muss (Siehe Abbildung 1). Hierfür kann auf eine Knotenpunktzählung am K32 Theodor-Heuss-Allee / Brockeswalder Chaussee zurückgegriffen werden, da sich dieser nördlich des Planungsraumes befindet und dazwischen keine relevanten Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten bestehen.

Auf Basis der nach diesen Vorgaben berechneten Verkehrsbelastungszahlen erfolgt die Bewertung der zukünftigen Einmündung als Anbindung des Plangebiets unter Berücksichtigung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) in der Fassung von 2015 (1) sowie die Berechnung schalltechnisch relevanter Kennwerte nach RLS-19 (2).

2. PLANUNGSRAUM

2.1. Allgemeine Daten

Die zu erschließenden Flächen mit dem vorläufigen Arbeitstitel „Südlich Querkamp“ befinden sich im westlichen Bereich der Kernstadt Cuxhaven. Nördlich schließt sich das Gewerbegebiet Querkamp und südlich der vor wenigen Jahren umgesetzte Bebauungsplan 154 an. Die östliche Grenze markiert die Theodor-Heuss-Allee, über die zukünftig der gesamte gebietsbezogene Kfz-Verkehr abgewickelt werden soll.

Die örtliche Lage ist in Abbildung 1 visualisiert. Hierbei ist zu beachten, dass die Planung noch nicht abgeschlossen ist, was zur Folge hat, dass sich die exakten Umgrenzungen des Planungsraumes sowie die genaue Lage der Zu- und Abfahrten noch geringfügig ändern können. Dies hat aber keine Auswirkungen auf die Verkehrsprognose.

Der in Abbildung 1 gezeigte Planungsstand ist Grundlage aller weiteren Aussagen dieses Berichts.

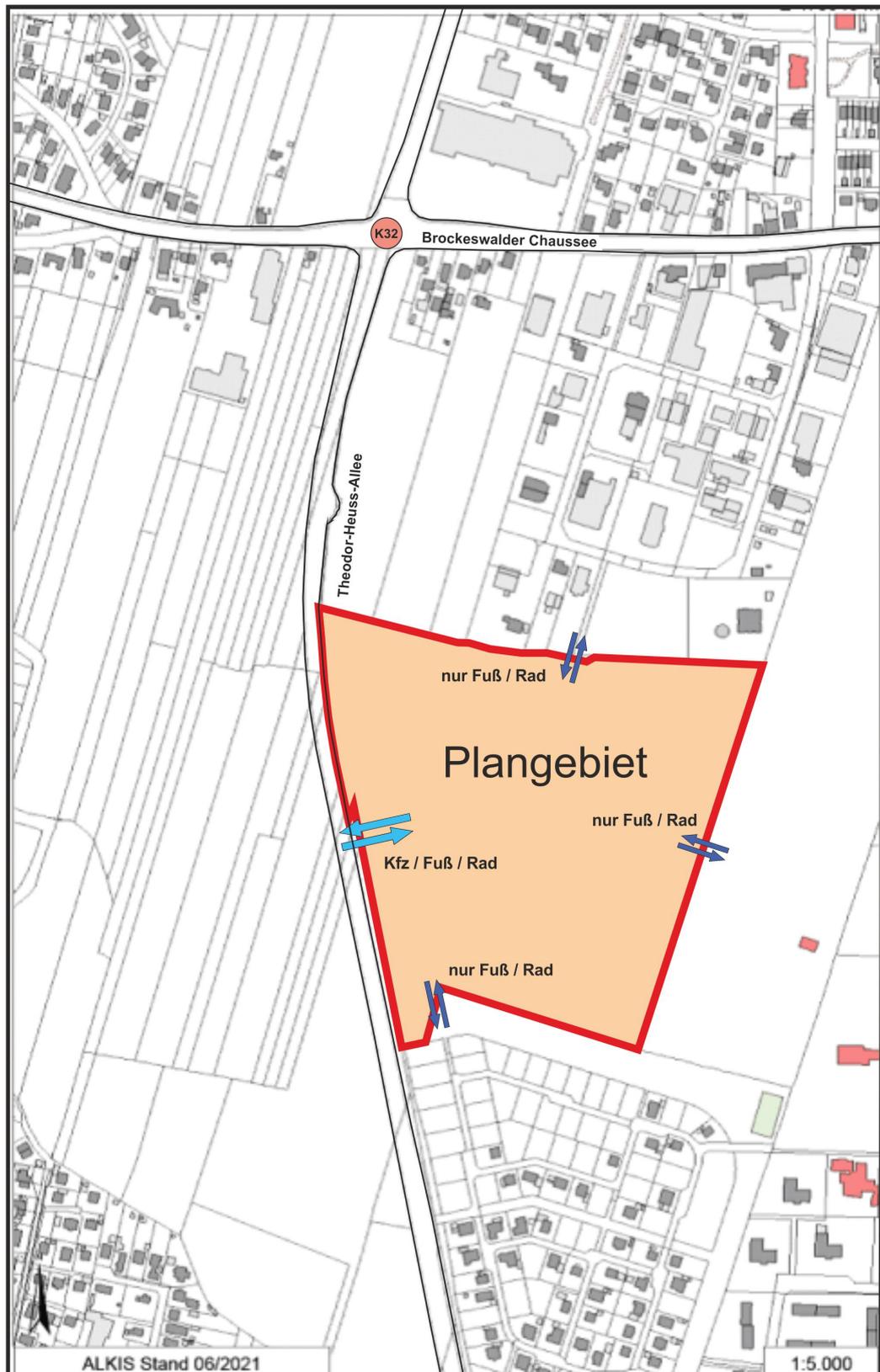


Bild: Stadt Cuxhaven, Abteilung 6.1 Bauleitplanung und Stadtentwicklung

Abbildung 1 Umgebungsplan des Planungsgebiets sowie Lage des Knotenpunkts K32 Theodor-Heuss-Allee / Brocksvalder Chaussee

2.2. Methodische Grundannahmen

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

Die folgenden Grundannahmen wurden getroffen:

- Die Verkehrswege werden wie in Abbildung 1 angegeben ertüchtigt oder neu angelegt, sollten nachträglich weitere Zufahrtsmöglichkeiten für Kfz geschaffen werden, müssen die Verkehrsströme neu berechnet werden.
- Verkehrsteilnehmer haben immer ein Fahrtziel außerhalb des Plangebietes, von dem aus am gleichen Tag eine Rückfahrt erfolgt. Kreisfahrten, bei denen die Fortbewegung den Zweck der Fahrt darstellt, sind nicht vorgesehen, ebenso keine Fahrten, deren Rückfahrt an einem anderen Tag stattfindet.
- Daraus folgt, dass kein gebietsinterner Quell- und Zielverkehr berücksichtigt wird und Quell- und Zielverkehr über 24 Stunden betrachtet identisch sind. Dies stellt bei Wohngebieten mit geringer Flächenausdehnung den Normalfall dar, während jedes andere Verkehrsverhalten nur in seltenen Einzelfällen auftritt, die für eine Verkehrsprognose irrelevant sind.

3. BESTANDSVERKEHR UND VERKEHRSPROGNOSE

3.1. Bestandsverkehr

Als Grundlage dienen videogestützte Verkehrszählungen, bei denen über mehrere Stunden das gesamte motorisierte Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt erfasst wird. Da nur eine einzige Anbindung für den Kfz-Verkehr geplant ist und der Radverkehr aufgrund seines geringen Platzverbrauchs und dem Fehlen von Emissionen keine Relevanz für Kapazität und Schallschutz besitzt, sind nur für den **Knotenpunkt 32 Theodor-Heuss-Allee / Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße** als nächstgelegenen Knotenpunkt Verkehrszahlen notwendig, nicht jedoch für die nur dem unmotorisierten Verkehr zugänglichen Anbindungen und die daran angebotenen Straßen.

Die folgenden Fahrzeugklassen sind gesondert voneinander erfasst worden:

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

Die Stadt Cuxhaven ist als Nordseeheilbad stark touristisch geprägt und hat daher insbesondere in den Sommermonaten einen signifikanten Anteil an touristischen Verkehren zu verzeichnen. Diese konzentrieren sich im Nordseeumfeld einerseits stark auf die Sommerferienzeiten der angrenzenden Bundesländer und finden andererseits auch am Wochenende statt. Mit den Hauptverkehrszeiten der Berufspendler stehen sie im Normalfall nicht in Zusammenhang, können sich aber in den Abendstunden mit ihnen überlagern.

Hinzu kommt, dass die relevanten Streckenabschnitte keine reinen Pendlerverkehrsachsen darstellen, sondern eine höhere Bedeutung für den regionalen Verkehr und den Verkehr zwischen den Cuxhavener Ortsteilen aufweisen.

Deshalb ist es nicht ausreichend, nur die üblicherweise verwendeten Spitzenverkehrszeiten zu betrachten, die sich aus dem morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr an Werktagen ergeben, da diese nicht zwingend die Zeiten mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Tagesverlauf sind.

Zusätzlich müssen die Verkehrsstärken an Samstagen innerhalb der Sommerferien in den Bundesländern Niedersachsen oder Nordrhein-Westfalen betrachtet werden, da diese Länder aufgrund ihrer Bevölkerungsstärke einen großen Teil der Übernachtungszahlen ausmachen.

Die Zählung der genannten Fahrzeuge wurde daraus resultierend in den folgenden Zeiträumen in 15-Minuten-Intervallen durchgeführt:

Donnerstag, 25.06.2015: 6:00 Uhr – 19:00 Uhr

Samstag, 04.07.2015: 0:00 Uhr – 24:00 Uhr

Der 25.06.2015 lag noch vor dem Beginn der Sommerferien in den genannten relevanten Bundesländern und somit außerhalb der Hauptreisezeit. Er bildet dementsprechend die Verkehrsstärken an einem durchschnittlichen Werktag ab. Um auch die Verkehrszahlen an einem

Urlaubswerktag abzubilden und mögliche signifikante Unterschiede zwischen den Jahren 2015 und 2021 aufzudecken, können die Zählraten einer Dauerzählstelle herangezogen werden, die nördlich des K32 installiert ist und ebenfalls verschiedene Fahrzeugklassen berücksichtigt. So kann die prozentuale Abweichung des Verkehrsaufkommens zwischen Normalwerktag und Urlaubswerktag bestimmt und, wenn erforderlich, auf die Zählraten vom 25.06.2015 aufgeschlagen werden.

Aus den Werten lassen sich die Stunden des Tages mit der höchsten Verkehrsbelastung (bemessungsrelevante Spitzenstunden) ableiten, welche als Grundlage für die Prognosezahlen und die anschließenden HBS-Qualitätsnachweise dienen:

Donnerstag, 25.06.2015: 10:45 Uhr – 11:45 Uhr (Vormittagsspitzenstunde)

Donnerstag, 25.06.2015: 16:30 Uhr – 17:30 Uhr (Abendliche Spitzenstunde)

Samstag, 04.07.2015: 09:45 Uhr – 10:45 Uhr (Vormittagsspitzenstunde)

Samstag, 04.07.2015: 18:00 Uhr – 19:00 Uhr (Abendliche Spitzenstunde)

Die aus dem Berufsverkehr resultierende Spitzenstunde, die für gewöhnlich zwischen 6 und 9 Uhr liegt, wird hierbei vollständig durch eine Spitzenverkehrszeit in den späten Vormittagsstunden überlagert. Dies sind üblicherweise Zeiten, zu denen Verkehr stattfindet, der Einkaufs- und Freizeit Zwecken dient.

Für die schalltechnischen Berechnungen finden diese Zeiträume aufgrund abweichender Klassifizierungsvorgaben keine Anwendung: Stattdessen ist eine hiervon abweichende Aufteilung des Zählzeitraums in eine Tagzeit von 6:00 – 22:00 Uhr und eine Nachtzeit von 22:00 - 6:00 Uhr erforderlich. Dazu ist es notwendig, die in der Zählung vom 25.06.2015 nicht berücksichtigten Zeiträume 19:00 Uhr – 6:00 Uhr anhand der im HBS beschriebenen Tagesganglinien (3) und Vergleichsdaten der Dauerzählstelle hochzurechnen.

Hinzu kommt die Neuklassifizierung der Fahrzeugkategorien nach RLS-19, die in Abschnitt 6 erläutert wird.

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgen ausschließlich anhand der im Abschnitt 3.3 beschriebenen Prognoseverkehrsbelastung, da die Bestandsbelastungen für die Schalluntersuchung keine Relevanz aufweisen.

3.2. Verkehrsprognose

Unter Anwendung verschiedener Kenngrößen, wie der Anzahl der Wohneinheiten, Fahrzeuganzahl und Nutzungshäufigkeit, kann der zusätzliche Verkehr, der durch die Erschließung des B-Plangebiets entsteht, berechnet werden. Er wird als vorhabenbezogener Neuverkehr bezeichnet und ist anschließend auf das Bestandsverkehrsaufkommen aufzudaddieren.

Zusätzlich wird die allgemeine Verkehrsentwicklung bis zum Prognosehorizont 2030 anhand der Verflechtungsprognose des Bundes (4) beurteilt, die auf Landkreisebene und für verschiedene wichtige Güterverkehrsstandorte vorliegt: Dadurch kann die allgemeine Verkehrsentwicklung im Landkreis Cuxhaven mit Berücksichtigung des Seehafens beurteilt werden.

Diese ergibt für den vergleichsweise kurzen Zeitraum bis 2030 lediglich eine Erhöhung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr um etwa 1,5%, was eine kaum messbare Veränderung der Verkehrsnachfrage darstellt. Im Güterverkehr wurde zwar eine Steigerung um 5,7% berechnet, jedoch sind hiervon überwiegend die überregionalen Durchgangsstrecken wie die Bundesautobahn

A27 betroffen. Der Schwerverkehrsanteil im Untersuchungsraum ist dagegen nur gering und vor allem durch den lokalen Lastwagenverkehr geprägt.

Die prognostizierte Gesamtbelastung ergibt sich somit weitgehend aus der Summe der Bestandsbelastung und des vorhabenbezogenen Neuverkehrs. Sie stellt den Zustand nach Umsetzung des kompletten Bauvorhabens dar und bildet somit den verkehrlichen Maximalfall ab.

Die verkehrstechnischen Berechnungen zur Herleitung des Prognosefalls werden in Anhang 3 und die Strombelastungspläne in Anhang 4 für den Knotenpunkt K32 Brockeswalder Chaussee / Theodor-Heuss-Allee / Haydnstraße und die zukünftige Einmündung detailliert aufgeführt.

4. BEWERTUNG DER VERKEHRSQUALITÄT

4.1. Vorgehensweise

Berechnungsgrundlage für die Bewertung der Verkehrsqualität ist das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (1). Die Beurteilung der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) erfolgt anhand der Berechnung der mittleren Wartezeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme basierend auf dem folgenden tabellarischen Bewertungsschema:

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	Beurteilung	Mittlere Wartezeit Ohne LSA	Mittlere Wartezeit Mit LSA
A	ausreichend leistungsfähig	≤ 10s	≤ 20s
B	ausreichend leistungsfähig	≤ 20s	≤ 35s
C	ausreichend leistungsfähig	≤ 30s	≤ 50s
D	ausreichend leistungsfähig	≤ 45s	≤ 70s
E	Kapazitätsgrenze erreicht Wartezeiten übersteigen Grenzwert	> 45s	> 70s
F	Überlastung: Nachgefragte Verkehrsstärke übersteigt Kapazität	--	--

Tabelle 1: QSV-Einstufung gemäß HBS 2015 Kapitel S4 / S5

Die Nachweise werden für den Prognosefall 250 Wohneinheiten durchgeführt, da ein HBS-Nachweis nur für die jeweils höchstmögliche Verkehrsbelastung sinnvoll ist.

4.2. Einmündung Theodor-Heuss-Straße / Planstraße

Die zukünftige Einmündung wird nach den Vorgaben zur mittleren Wartezeit ohne LSA beurteilt. Die Leistungsfähigkeitsnachweise (QSV) nach HBS 2015 ergeben unter Berücksichtigung der Prognosebelastungen folgende Ergebnisse:

Normalwerktag

Morgendliche Hauptverkehrszeit: QSV „B“

Abendliche Hauptverkehrszeit: QSV „B“

Ferienwerktag

Morgendliche Hauptverkehrszeit: QSV „B“

Abendliche Hauptverkehrszeit: QSV „B“

Feriensamstag

Morgendliche Hauptverkehrszeit: QSV „C“

Abendliche Hauptverkehrszeit: QSV „C“

Die Einmündung ist rechnerisch ausreichend leistungsfähig mit relativ geringen Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer. Der prognostizierte Mehrverkehr ist gegenüber dem Bestandsverkehr gering, sodass nicht von einer entscheidenden Veränderung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme an den benachbarten Knotenpunkten ausgegangen wird.

5. SCHALLTECHNISCHE BEMESSUNGSDATEN

Als Datengrundlage für Lärmschutzgutachten dienen bestimmte Kennzahlen, die durch die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) vorgegeben werden. Die bis Anfang 2021 üblicherweise genutzte Fassung der Richtlinie aus dem Jahr 1990 (RLS-90) wird dagegen in diesem Bericht nicht mehr angewandt.

Die folgenden Werte sind notwendig und werden für alle vier Querschnitte der zulaufenden Straßen am Kreisverkehrsplatz separat berechnet:

Durchschnittlicher täglicher Verkehr	(DTV)
Durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen	(DTV_w)
Durchschnittlicher täglicher Schwerverkehr	(DTV_{sv})
Schwerverkehrsanteil der Kategorie Lkw₁	(P₁)
Schwerverkehrsanteil der Kategorie Lkw₂	(P₂)
Maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber	(MSV_t)
Maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts	(MSV_n)
Wochenmittel	(W)

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

Tagsüber: 6:00 Uhr – 22:00 Uhr

Nachts: 22:00 Uhr – 6:00 Uhr

Da die Fahrzeugklassifikation für die schalltechnischen Kennwerte von der Klassifikation abweicht, die für den HBS-Nachweis benötigt wird, müssen diese Berechnungen unabhängig voneinander durchgeführt werden. Dies betrifft unter anderem Krafträder, die aufgrund ihrer hohen Lärmerzeugung unter die Kategorie Lkw₂ fallen, im Leistungsfähigkeitsnachweis jedoch als eigene Fahrzeugkategorie gelten, die sich aufgrund der geringen Fahrzeuggröße und der schnellen Beschleunigung nur wenig auf die Kapazität auswirkt.

Dadurch sind die maßgebenden stündlichen Verkehrsstärken nicht zu verwechseln mit den bereits in Abschnitt 3 berechneten bemessungsrelevanten Spitzenverkehrszeiten.

In Anhang 6 sind die berechneten Kennzahlen für die genannten Tag- und Nachtzeiträume sowie den Ganztagesverkehr zur Übersicht tabellarisch aufgeführt.

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Aus den dargelegten Untersuchungsergebnissen werden abschließend die folgenden Schlussfolgerungen abgeleitet.

- **Die Erschließung des Plangebiets „Südlich Querkamp“ für den Kfz-Verkehr durch eine Anbindung an die Theodor-Heuss-Allee ist verkehrlich möglich. Für die Erhaltung der Leistungsfähigkeit ist keine Lichtsignalanlage erforderlich.**
- **Es ist möglich, den motorisierten Verkehr vollständig über die Einmündung zu führen, sodass alle weiteren Zufahrten dem Fußgänger- und Radverkehr vorbehalten werden können. Die geplante Einrichtung einer separaten Linksabbiegespur in die Planstraße wird zur Wahrung des Verkehrsflusses auf der Theodor-Heuss-Allee zur Umsetzung empfohlen.**
- **Begründet auf den vorgelegten Erkenntnissen ist das Vorhaben aus verkehrstechnischer Sicht unbedenklich.**
- **Aussagen über mögliche Auswirkungen der Umsetzung des Plangebiets auf die Lärmbelastung im Umfeld können in dieser Untersuchung nicht getroffen werden. Hierzu ist ein separates Lärmgutachten nötig, für das die relevanten Kennwerte der prognostizierten Verkehrsbelastung angewandt werden können.**

7. ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Umgebungsplan des Planungsgebiets.....	6
-------------	--	---

8. TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	QSV-Einstufung gemäß HBS 2015 Kapitel S4 / S5	11
------------	---	----

9. VERWEISE

1. **Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen.** *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015.* Köln : FGSV, 2015.
2. —. *Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen.* Köln : s.n., 2019.
3. —. *Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001.* Köln : s.n., 2001.
4. **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.** *Matrizen der Verflechtungsprognose 2030.* Bonn : s.n., 2015.

10. ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage	Inhalt
1	Übersichtslageplan
2	Verkehrsbelastung im Bestand
	2.1 K32 Brockeswalder Straße / Theodor-Heuss-Allee / Haydnstraße
	2.1.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
	2.1.2 Normalwerktag, Abendspitze
	2.1.3 Normalwerktag, Tagesbelastung
	2.1.4 Feriensamstag, Vormittagsspitze
	2.1.5 Feriensamstag, Abendspitze
	2.1.6 Feriensamstag, Tagesbelastung
3	Herleitung der prognostizierten Verkehrsbelastung
4	Verkehrsbelastung im Prognosefall
	4.1 K32 Brockeswalder Straße / Theodor-Heuss-Allee / Haydnstraße (100 WE)
	4.1.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
	4.1.2 Normalwerktag, Abendspitze
	4.1.3 Normalwerktag, Tagesbelastung
	4.1.4 Ferienwerktag, Vormittagsspitze
	4.1.5 Ferienwerktag, Abendspitze
	4.1.6 Ferienwerktag, Tagesbelastung
	4.1.7 Feriensamstag, Vormittagsspitze
	4.1.8 Feriensamstag, Abendspitze
	4.1.9 Feriensamstag, Tagesbelastung
	4.2 K32 Brockeswalder Straße / Theodor-Heuss-Allee / Haydnstraße (250 WE)
	4.2.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
	4.2.2 Normalwerktag, Abendspitze
	4.2.3 Normalwerktag, Tagesbelastung
	4.2.4 Ferienwerktag, Vormittagsspitze
	4.2.5 Ferienwerktag, Abendspitze
	4.2.6 Ferienwerktag, Tagesbelastung
	4.2.7 Feriensamstag, Vormittagsspitze
	4.2.8 Feriensamstag, Abendspitze
	4.2.9 Feriensamstag, Tagesbelastung

4.3 Theodor-Heuss-Allee / Planstraße (100 WE)

- 4.3.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
- 4.3.2 Normalwerktag, Abendspitze
- 4.3.3 Normalwerktag, Tagesbelastung
- 4.3.4 Ferienwerktag, Vormittagsspitze
- 4.3.5 Ferienwerktag, Abendspitze
- 4.3.6 Ferienwerktag, Tagesbelastung
- 4.3.7 Feriensamstag, Vormittagsspitze
- 4.3.8 Feriensamstag, Abendspitze
- 4.3.9 Feriensamstag, Tagesbelastung

4.4 Theodor-Heuss-Allee / Planstraße (250 WE)

- 4.4.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
- 4.4.2 Normalwerktag, Abendspitze
- 4.4.3 Normalwerktag, Tagesbelastung
- 4.4.4 Ferienwerktag, Vormittagsspitze
- 4.4.5 Ferienwerktag, Abendspitze
- 4.4.6 Ferienwerktag, Tagesbelastung
- 4.4.7 Feriensamstag, Vormittagsspitze
- 4.4.8 Feriensamstag, Abendspitze
- 4.4.9 Feriensamstag, Tagesbelastung

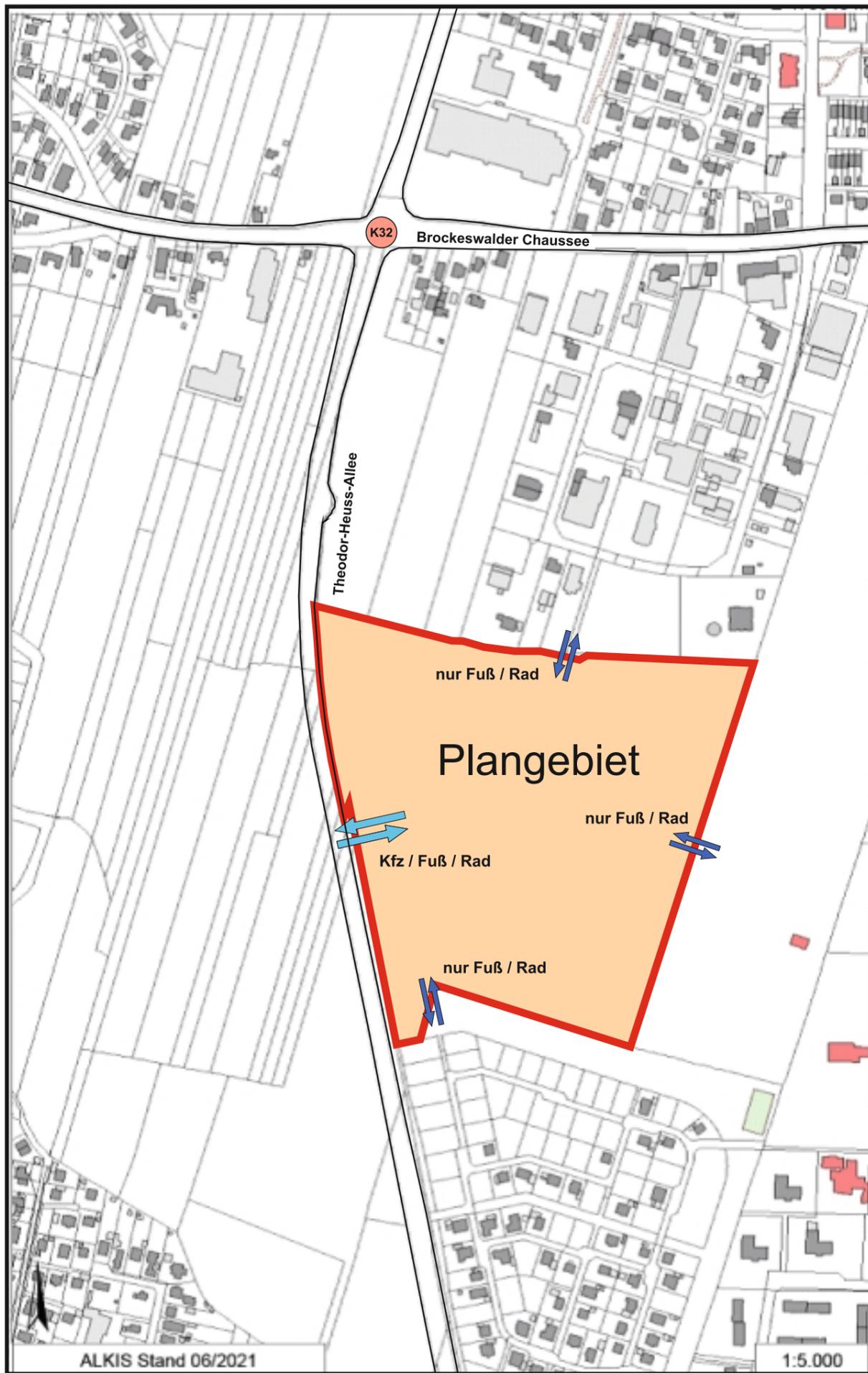
5 Verkehrsqualität nach HBS 2015, Prognoseverkehrsstärken

5.1 Theodor-Heuss-Allee / Planstraße (250 WE)

- 5.1.1 Normalwerktag, Vormittagsspitze
- 5.1.2 Normalwerktag, Abendspitze
- 5.1.3 Ferienwerktag, Vormittagsspitze
- 5.1.4 Ferienwerktag, Abendspitze
- 5.1.5 Feriensamstag, Vormittagsspitze
- 5.1.6 Feriensamstag, Abendspitze

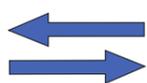
6 Schalltechnisch relevante Berechnungsdaten

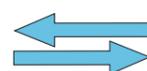
- 6.1 Normalwerktag 100 WE
- 6.2 Normalwerktag 250 WE
- 6.3 Ferienwerktag 100 WE
- 6.4 Ferienwerktag 250 WE
- 6.5 Feriensamstag 100 WE
- 6.6 Feriensamstag 250 WE



Karte: Stadt Cuxhaven, Abteilung 6.1
Bauleitplanung und Stadtentwicklung

Legende

 Erschließung für den Fußgänger- und Radverkehr

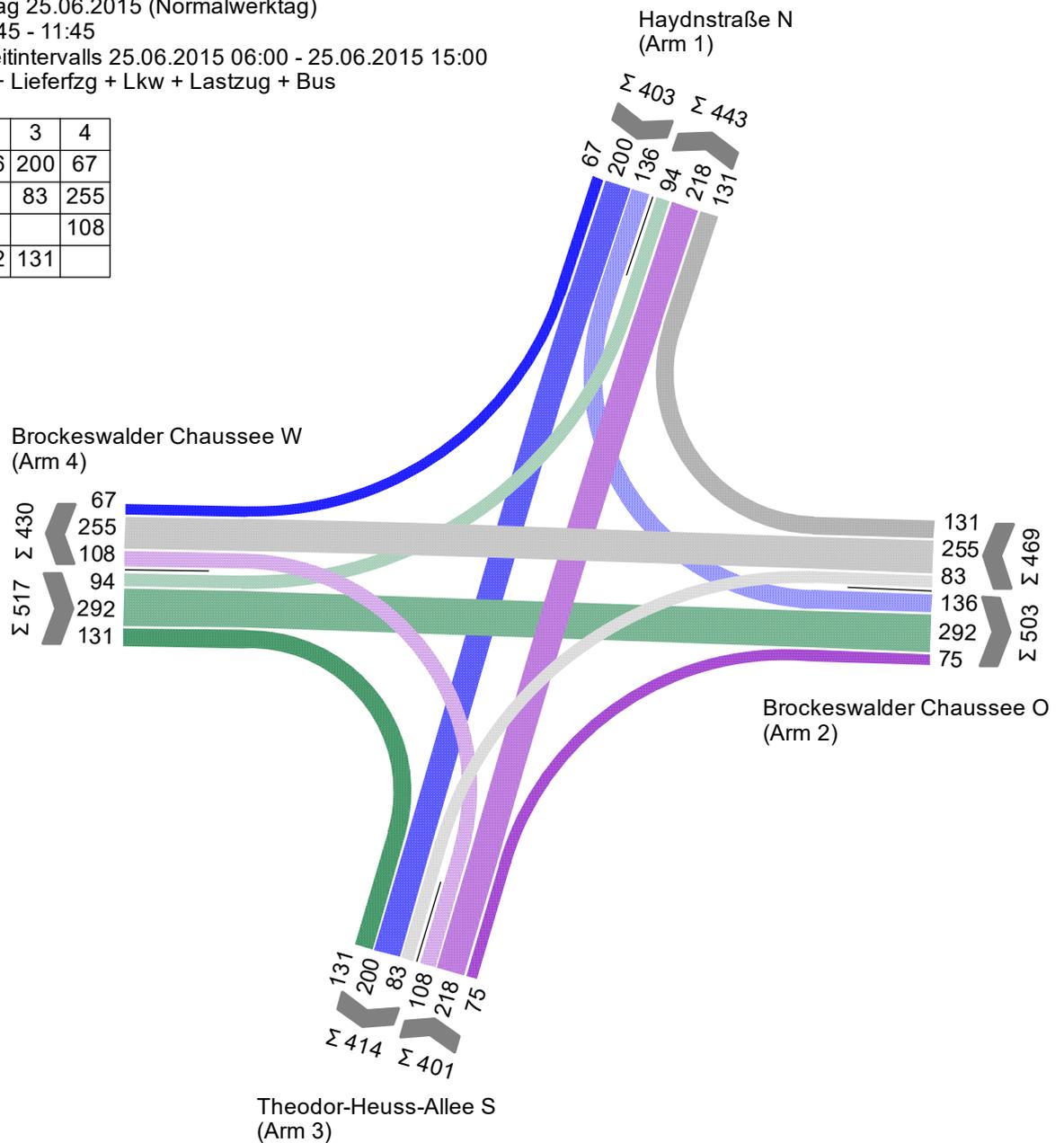
 Erschließung für den allgemeinen Verkehr



BESTAND Vormittagsspitze Normalwerktag

Zählung Donnerstag 25.06.2015 (Normalwerktag)
 Spitzenstunde 10:45 - 11:45
 Auf Basis eines Zeitintervalls 25.06.2015 06:00 - 25.06.2015 15:00
 1790 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

von/nach	1	2	3	4
1		136	200	67
2	131		83	255
3	218	75		108
4	94	292	131	

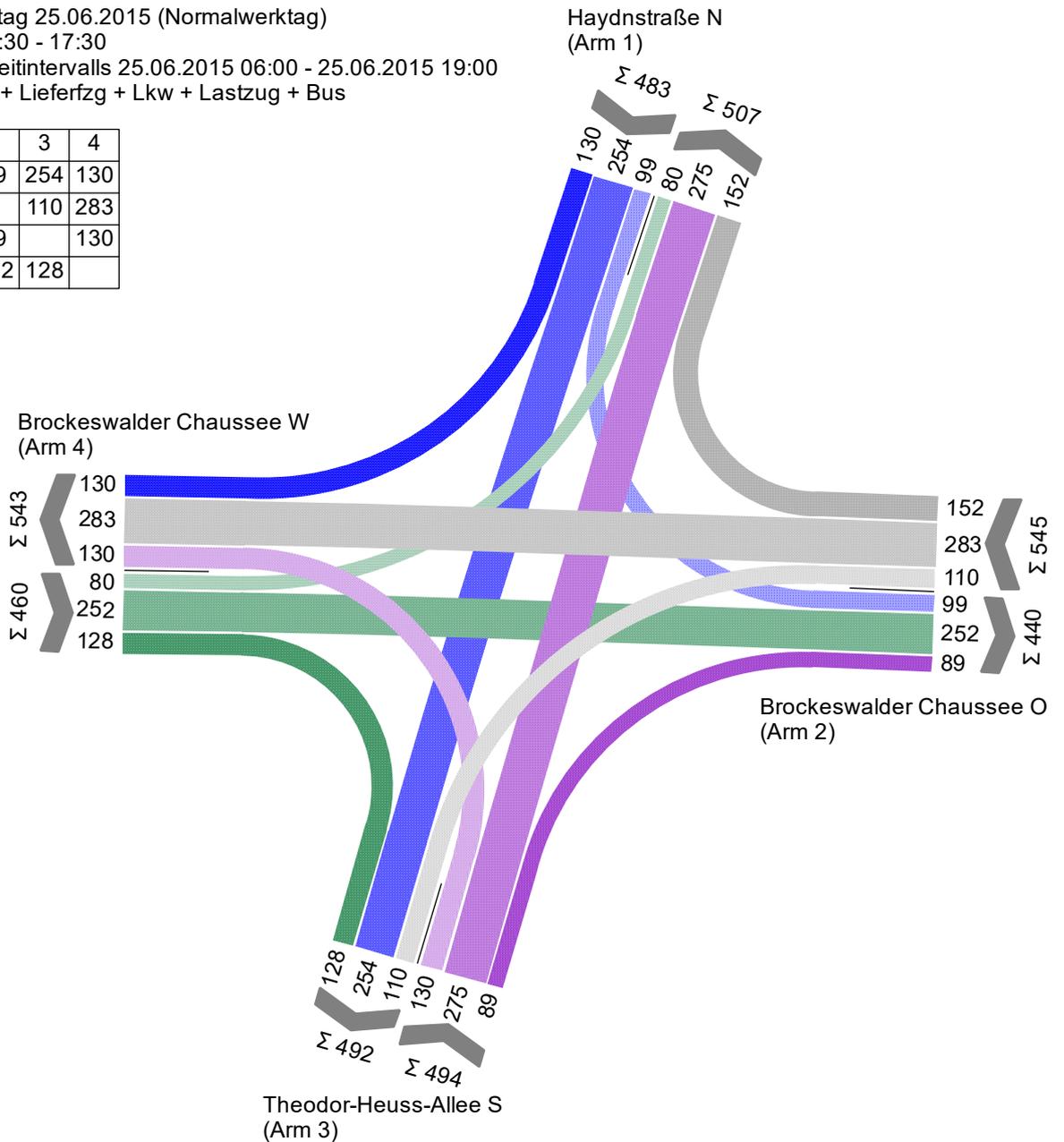


Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.1

BESTAND Abendspitze Normalwerktag

Zählung Donnerstag 25.06.2015 (Normalwerktag)
 Spitzenstunde 16:30 - 17:30
 Auf Basis eines Zeitintervalls 25.06.2015 06:00 - 25.06.2015 19:00
 1982 Pkw + Krad + Lieferzfg + Lkw + Lastzug + Bus

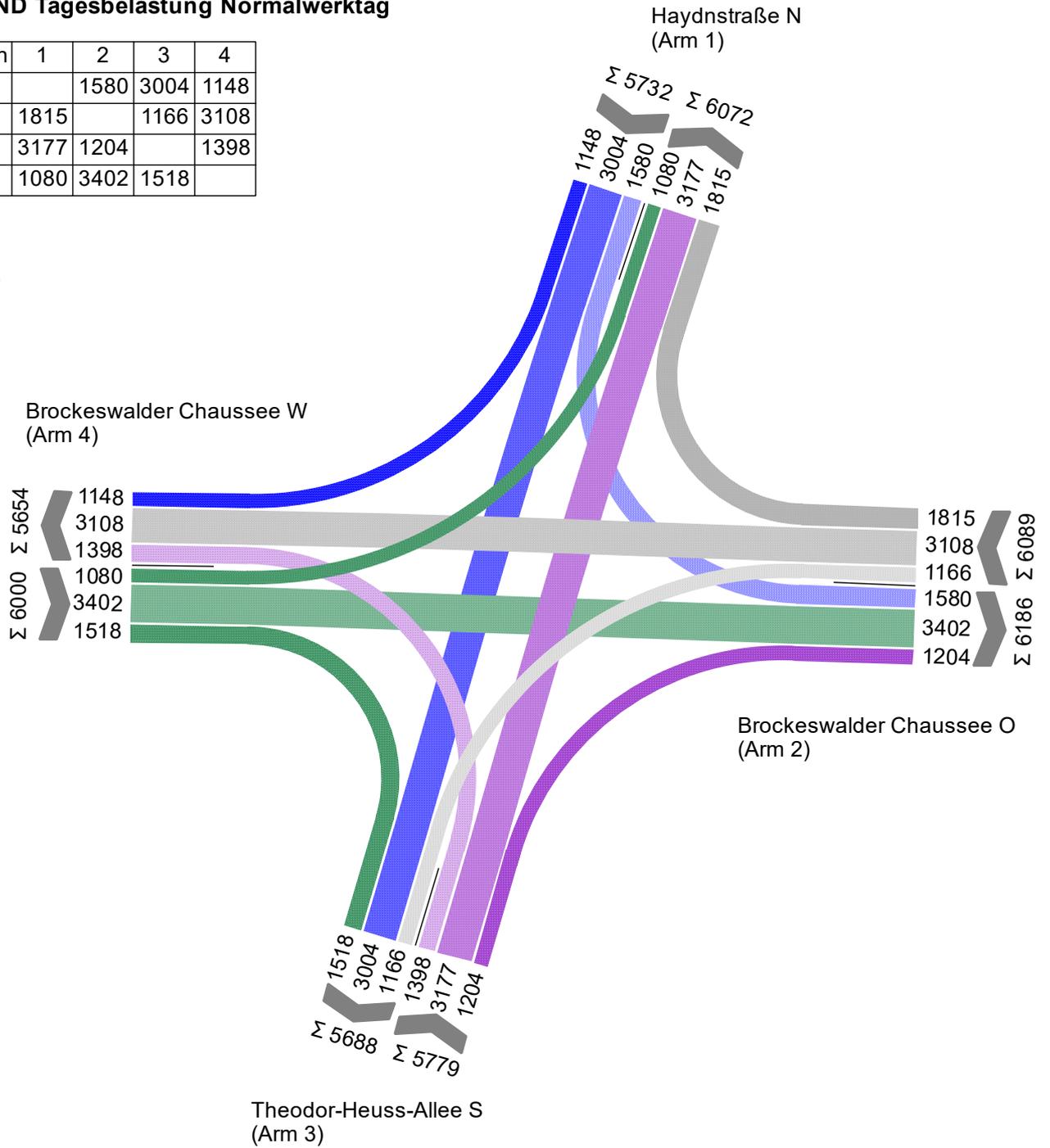
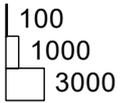
von/nach	1	2	3	4
1		99	254	130
2	152		110	283
3	275	89		130
4	80	252	128	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.2

BESTAND Tagesbelastung Normalwerktag

von\nach	1	2	3	4
1		1580	3004	1148
2	1815		1166	3108
3	3177	1204		1398
4	1080	3402	1518	

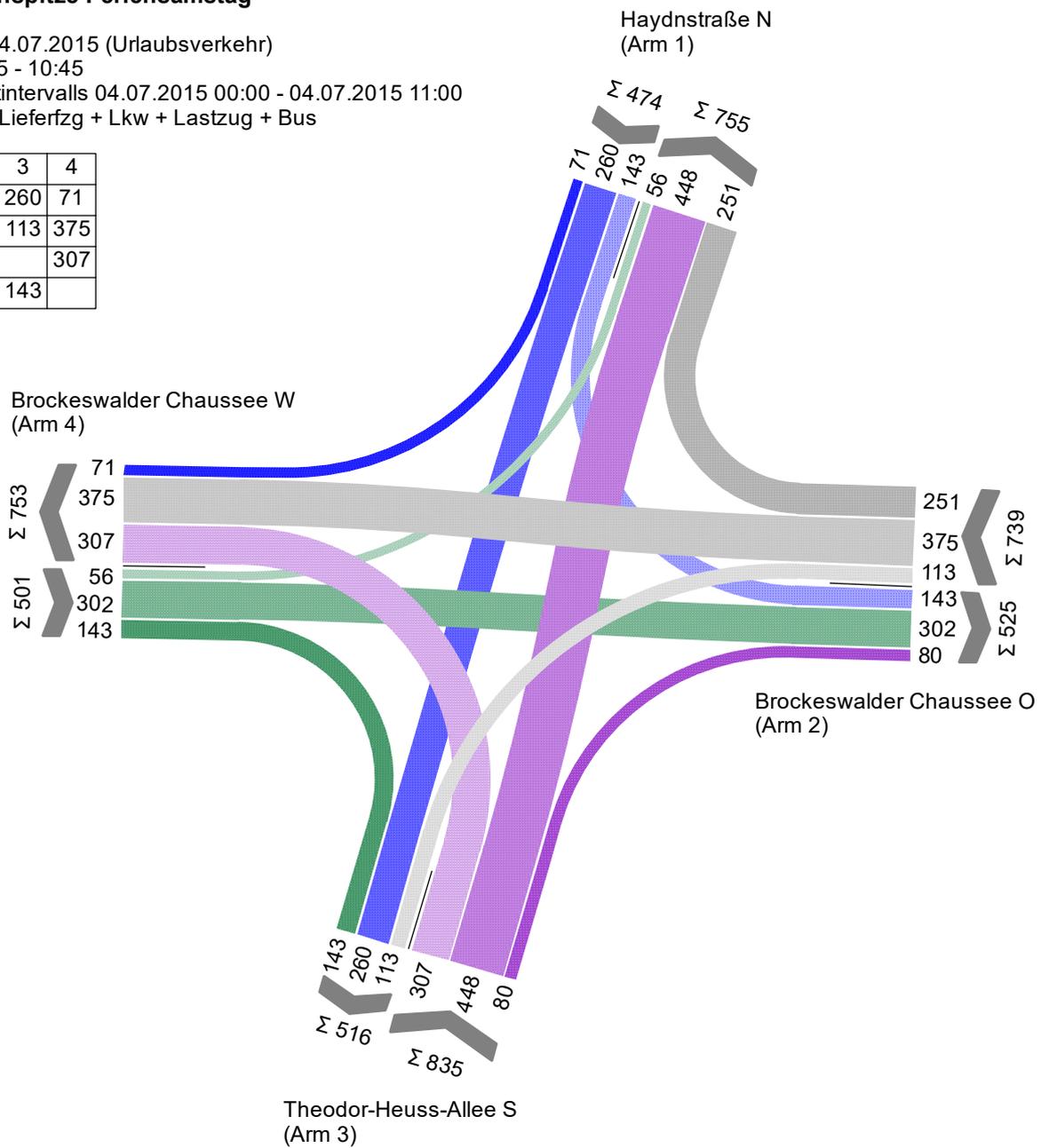
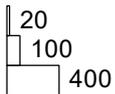


Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.3

BESTAND Morgenspitze Feriensamstag

Zählung Samstag 04.07.2015 (Urlaubsverkehr)
 Spitzenstunde 09:45 - 10:45
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.07.2015 00:00 - 04.07.2015 11:00
 2549 Pkw + Krad + Lieferfg + Lkw + Lastzug + Bus

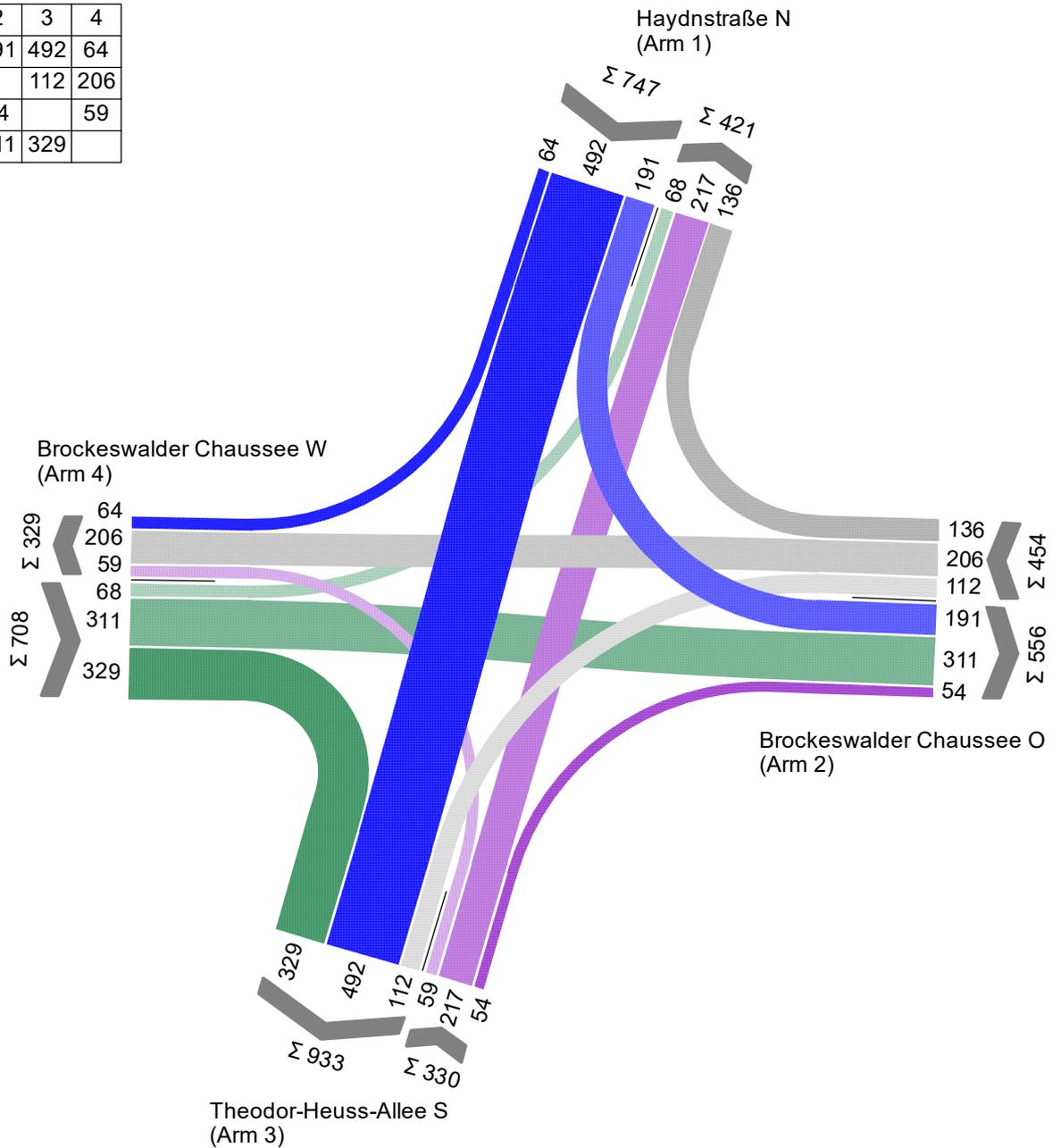
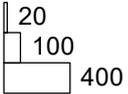
von/nach	1	2	3	4
1		143	260	71
2	251		113	375
3	448	80		307
4	56	302	143	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.4

BESTAND Abendspitze Feriensamstag

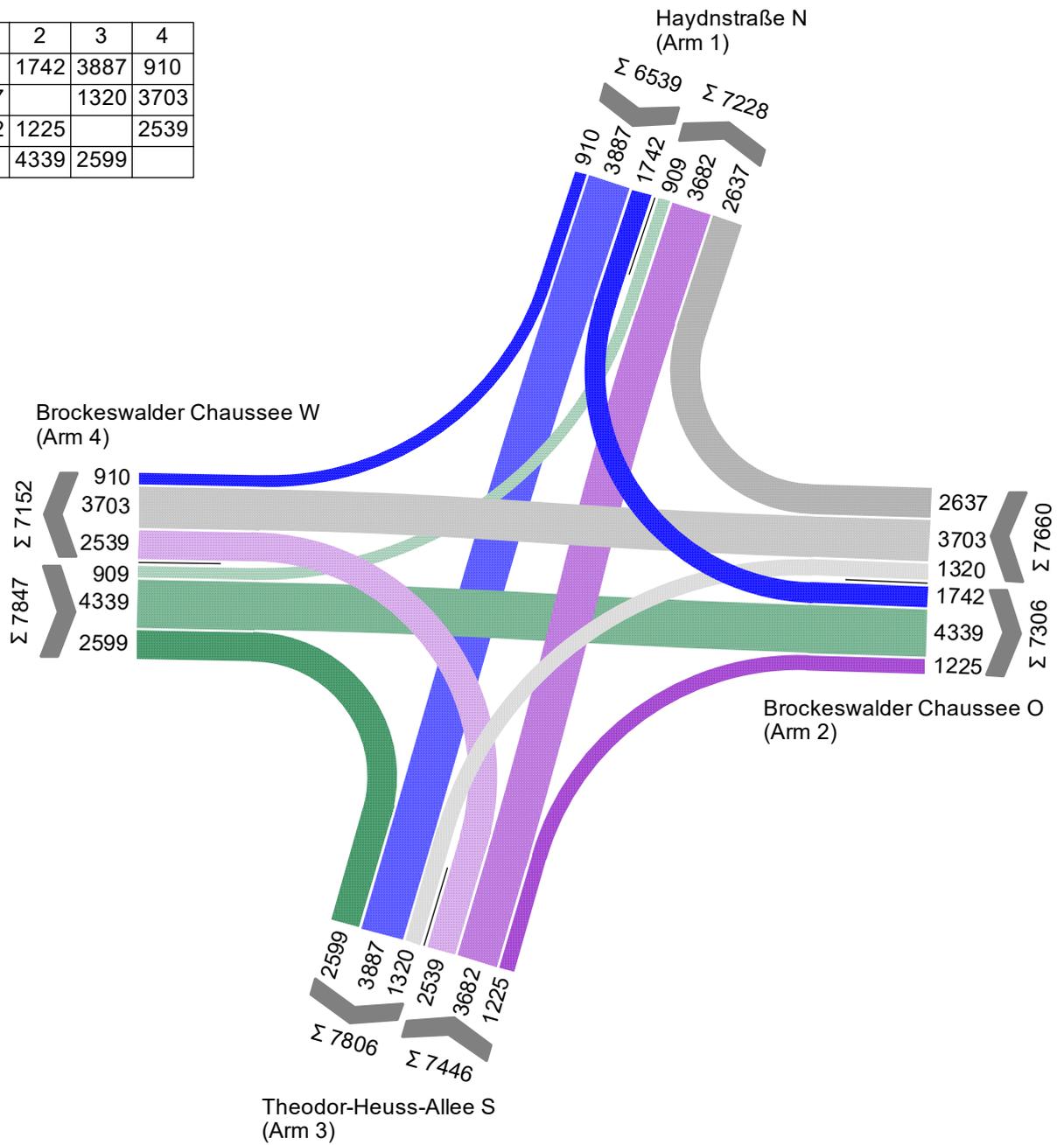
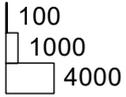
von/nach	1	2	3	4
1		191	492	64
2	136		112	206
3	217	54		59
4	68	311	329	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.5

BESTAND Tagesbelastung Feriensamstag

von \ nach	1	2	3	4
1		1742	3887	910
2	2637		1320	3703
3	3682	1225		2539
4	909	4339	2599	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	2.1.6

Verkehrserzeugung im Prognosefall (100 Wohneinheiten)

Pkw-Verkehr

Eingangswert:	100	WE
Pkw / WE:	1,7	
Wege / Pkw	2	
MIV-Anteil:	70%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	Personen / Fz
Anzahl Pkw-Fahrten / 24 h:	183	Pkw-Fahrten

	Frühspitze (7:30- 8:30 Uhr)		Spätspitze (16:30 - 17:30 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	5%	am Tages Quellverkehr	10%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Pkw / h Quellverkehr:	9		18	
Anteil der Spitzenstunde:	2%	am Tageszielverkehr	10%	am Tageszielverkehr
Anzahl Pkw / h Zielverkehr:	4		18	

Lkw- und Lieferverkehr

Eingangswert:	183	Pkw
Lkw-Anteil:	3,5%	Lkw
Lkw / Pkw:		Lkw
Lkw / Bewohner:		Lkw
Lkw / Mitarbeiter:		Lkw
Anzahl Lkw-Fahrten / 24 h:	6	Lkw-Fahrten

	Frühspitze (7:30- 8:30 Uhr)		Spätspitze (16:30 - 17:30 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	8%	am Tages Quellverkehr	8%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Lkw / h Quellverkehr:	1		1	
Anteil der Spitzenstunde:	8%	am Tageszielverkehr	8%	am Tageszielverkehr
Anzahl Lkw / h Zielverkehr:	1		1	

Pkw-Verkehr (Anteil Tag und Nachtzeitraum)

Eingangswert:	100	WE
Pkw / WE:	1,7	
Wege / Pkw	2	
MIV-Anteil:	70%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	Personen / Fz
Anzahl Pkw-Fahrten / 24 h:	183	Pkw-Fahrten

	Tagzeitraum (6:00 - 22:00 Uhr)		Nachtzeitraum (22:00 - 6:00 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	90%	am Tages Quellverkehr	10%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Pkw / h Quellverkehr:	165		18	
Anteil der Spitzenstunde:	90%	am Tageszielverkehr	10%	am Tageszielverkehr
Anzahl Pkw / h Zielverkehr:	165		18	

Lkw- und Lieferverkehr

Eingangswert:	183	Pkw
Lkw-Anteil:	1,5%	Lkw
Lkw / Pkw:		Lkw
Lkw / Bewohner:		Lkw
Lkw / Mitarbeiter:		Lkw
Anzahl Lkw-Fahrten / 24 h:	3	Lkw-Fahrten

	Tagzeitraum (6:00 - 22:00 Uhr)		Nachtzeitraum (22:00 - 6:00 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	95%	am Tages Quellverkehr	5%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Lkw / h Quellverkehr:	3		0	
Anteil der Spitzenstunde:	95%	am Tageszielverkehr	5%	am Tageszielverkehr
Anzahl Lkw / h Zielverkehr:	3		0	

Verkehrserzeugung im Prognosefall (250 Wohneinheiten)

Pkw-Verkehr

Eingangswert:	250	WE
Pkw / WE:	1,7	
Wege / Pkw	2	
MIV-Anteil:	70%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	Personen / Fz
Anzahl Pkw-Fahrten / 24 h:	458	Pkw-Fahrten

	Frühspitze (7:30- 8:30 Uhr)		Spätspitze (16:30 - 17:30 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	5%	am Tages Quellverkehr	10%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Pkw / h Quellverkehr:	23		46	
Anteil der Spitzenstunde:	2%	am Tageszielverkehr	10%	am Tageszielverkehr
Anzahl Pkw / h Zielverkehr:	9		46	

Lkw- und Lieferverkehr

Eingangswert:	458	Pkw
Lkw-Anteil:	3,5%	Lkw
Lkw / Pkw:		Lkw
Lkw / Bewohner:		Lkw
Lkw / Mitarbeiter:		Lkw
Anzahl Lkw-Fahrten / 24 h:	16	Lkw-Fahrten

	Frühspitze (7:30- 8:30 Uhr)		Spätspitze (16:30 - 17:30 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	8%	am Tages Quellverkehr	8%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Lkw / h Quellverkehr:	1		1	
Anteil der Spitzenstunde:	8%	am Tageszielverkehr	8%	am Tageszielverkehr
Anzahl Lkw / h Zielverkehr:	1		1	

Pkw-Verkehr (Anteil Tag und Nachtzeitraum)

Eingangswert:	250	WE
Pkw / WE:	1,7	
Wege / Pkw	2	
MIV-Anteil:	70%	
Pkw-Besetzungsgrad	1,3	Personen / Fz
Anzahl Pkw-Fahrten / 24 h:	458	Pkw-Fahrten

	Tagzeitraum (6:00 - 22:00 Uhr)		Nachtzeitraum (22:00 - 6:00 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	90%	am Tages Quellverkehr	10%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Pkw / h Quellverkehr:	412		46	
Anteil der Spitzenstunde:	90%	am Tageszielverkehr	10%	am Tageszielverkehr
Anzahl Pkw / h Zielverkehr:	412		46	

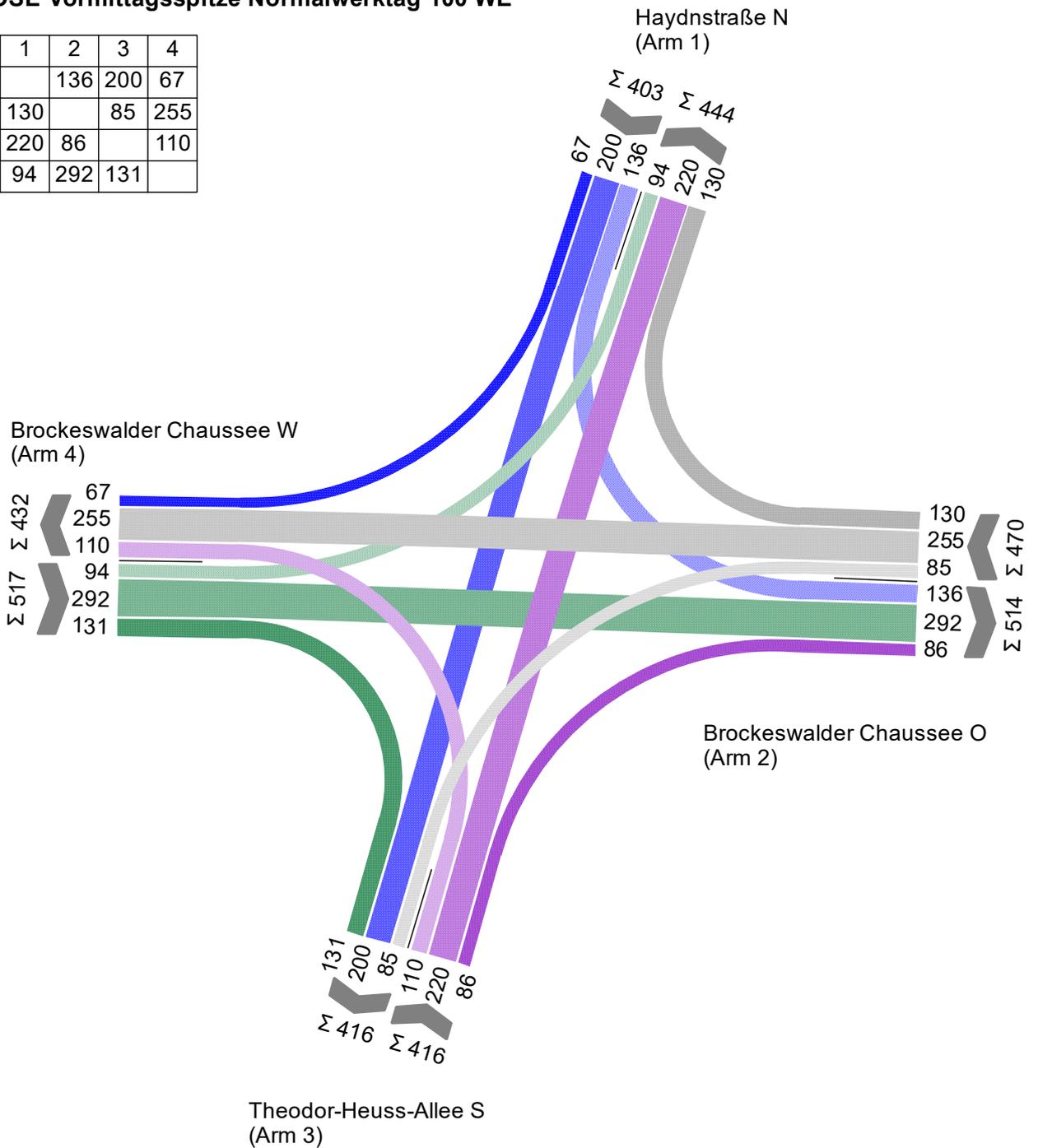
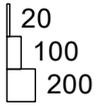
Lkw- und Lieferverkehr

Eingangswert:	458	Pkw
Lkw-Anteil:	1,5%	Lkw
Lkw / Pkw:		Lkw
Lkw / Bewohner:		Lkw
Lkw / Mitarbeiter:		Lkw
Anzahl Lkw-Fahrten / 24 h:	7	Lkw-Fahrten

	Tagzeitraum (6:00 - 22:00 Uhr)		Nachtzeitraum (22:00 - 6:00 Uhr)	
Anteil der Spitzenstunde:	95%	am Tages Quellverkehr	5%	am Tages Quellverkehr
Anzahl Lkw / h Quellverkehr:	7		0	
Anteil der Spitzenstunde:	95%	am Tageszielverkehr	5%	am Tageszielverkehr
Anzahl Lkw / h Zielverkehr:	7		0	

PROGNOSE Vormittagsspitze Normalwerktag 100 WE

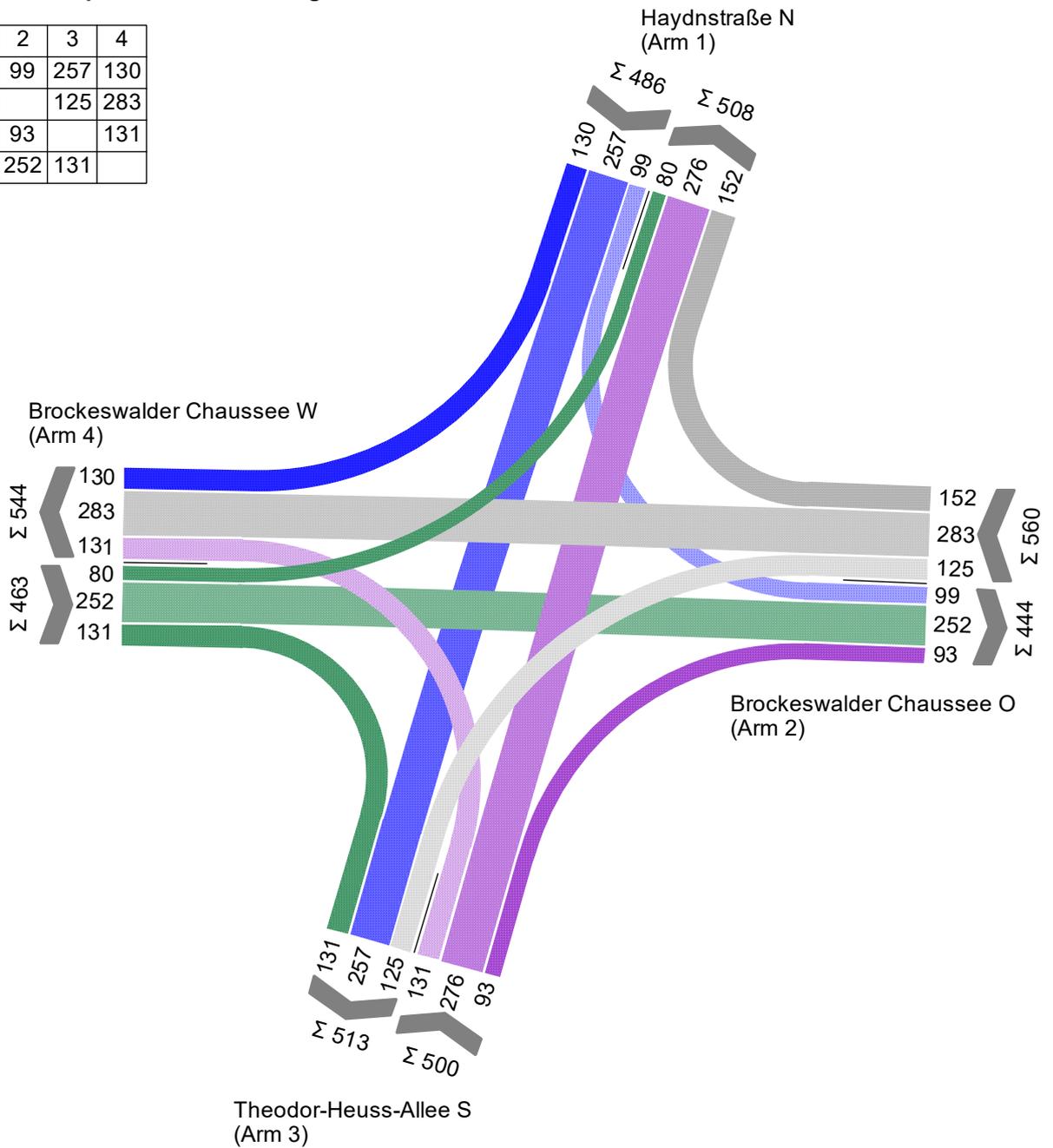
von\nach	1	2	3	4
1		136	200	67
2	130		85	255
3	220	86		110
4	94	292	131	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.1

PROGNOSE Abendspitze Normalwerktag 100 WE

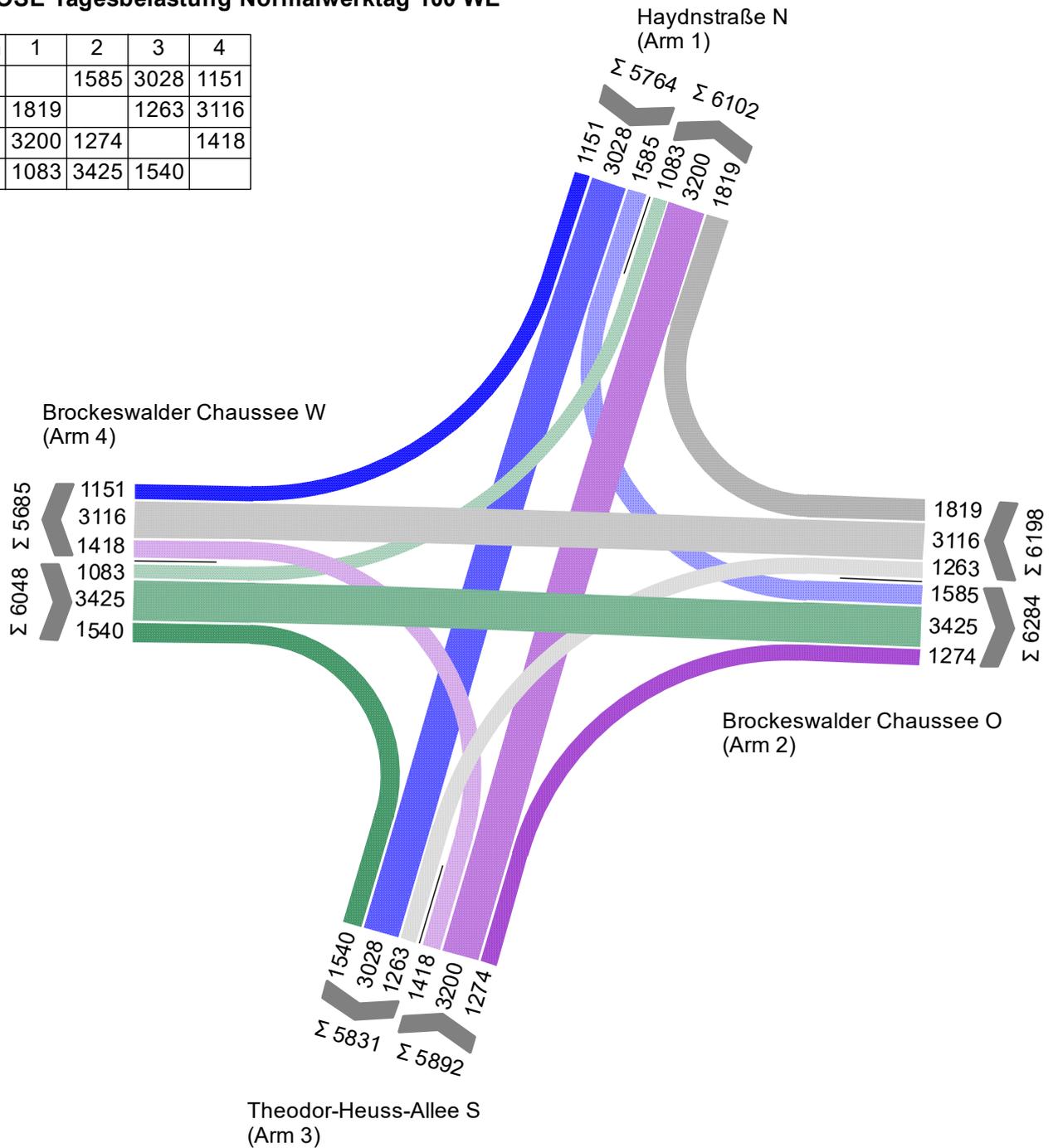
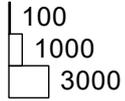
von\nach	1	2	3	4
1		99	257	130
2	152		125	283
3	276	93		131
4	80	252	131	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.2

PROGNOSE Tagesbelastung Normalwerktag 100 WE

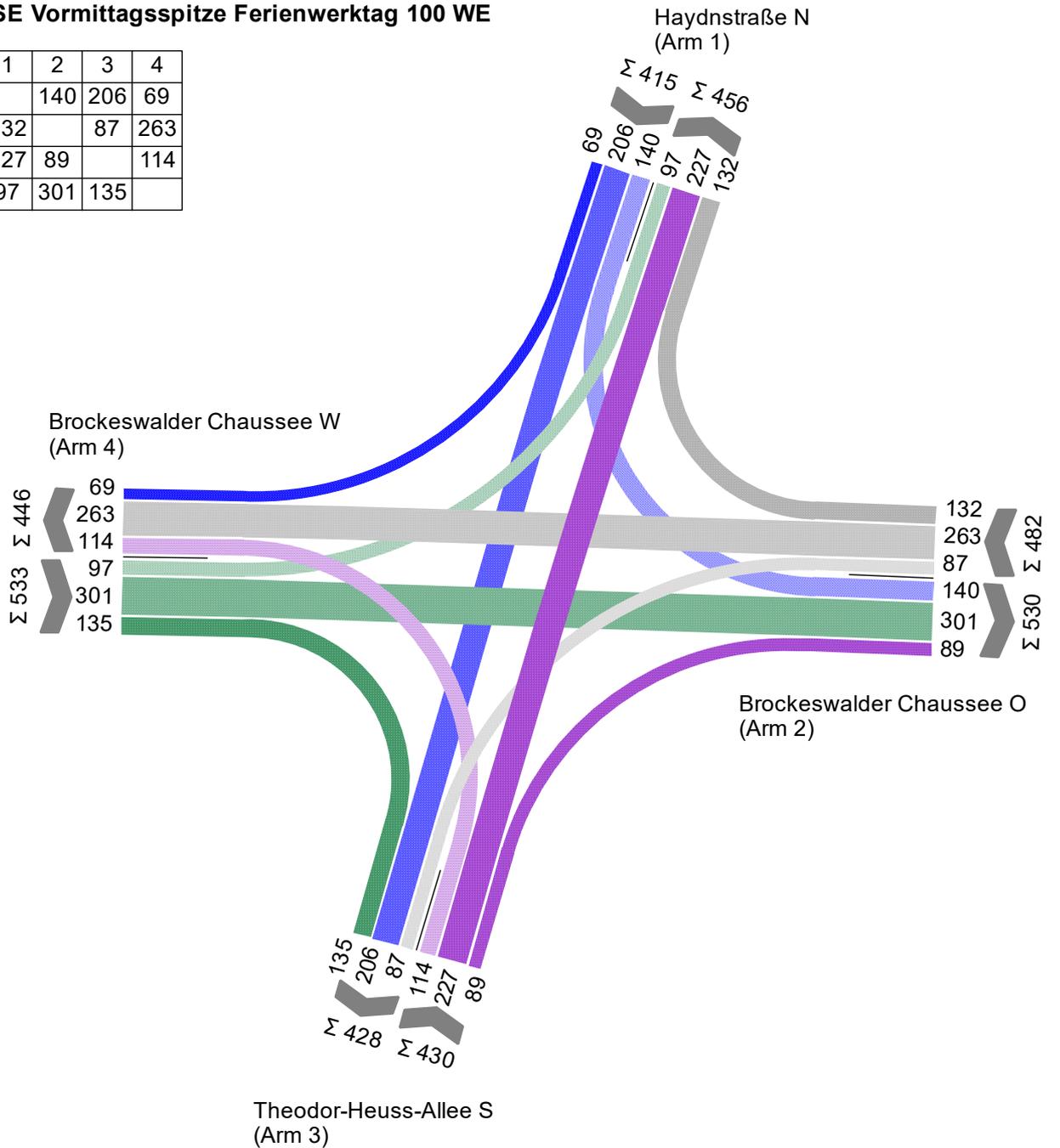
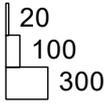
von\nach	1	2	3	4
1		1585	3028	1151
2	1819		1263	3116
3	3200	1274		1418
4	1083	3425	1540	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.3

PROGNOSE Vormittagsspitze Ferienwerktag 100 WE

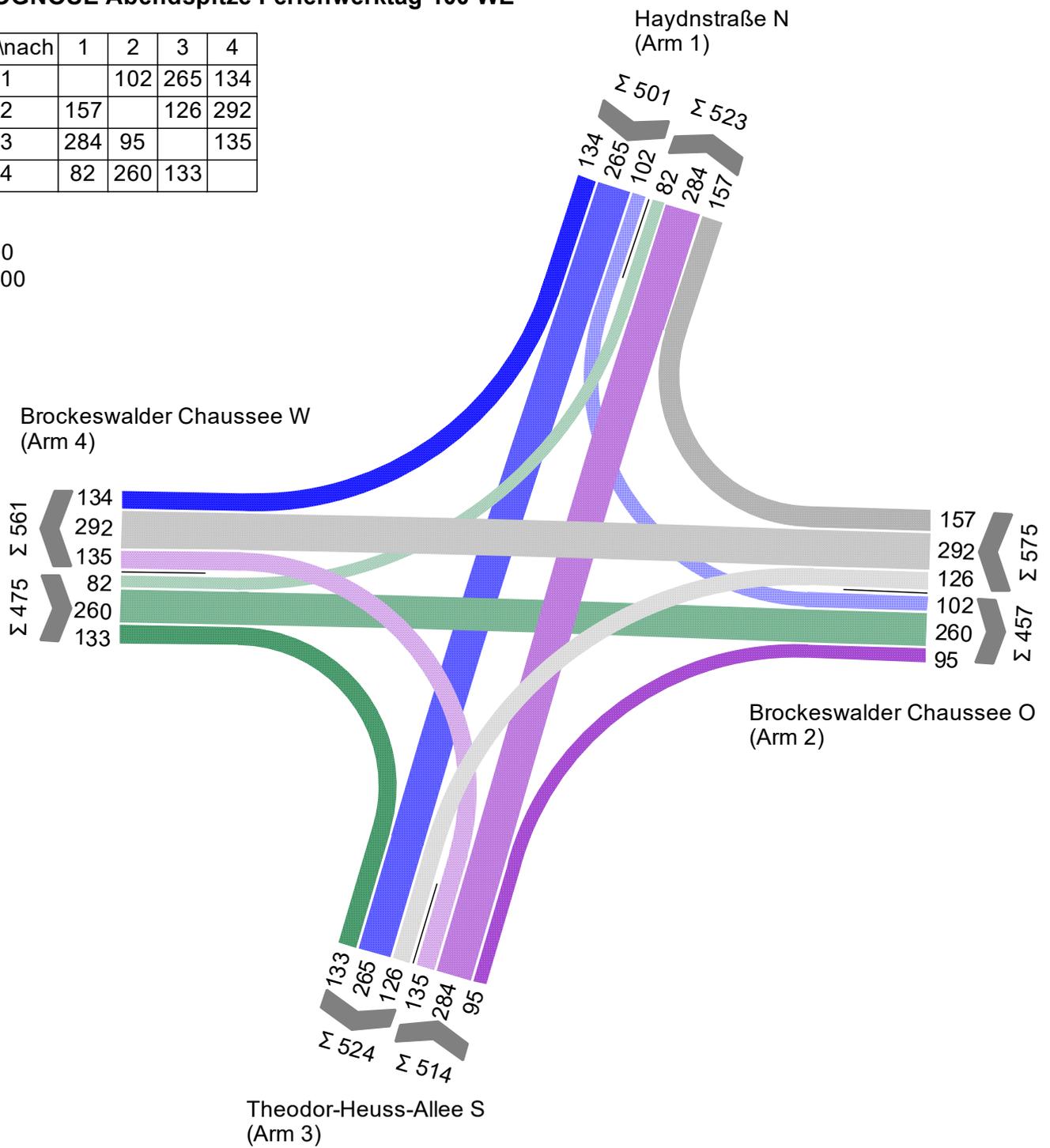
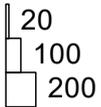
von\nach	1	2	3	4
1		140	206	69
2	132		87	263
3	227	89		114
4	97	301	135	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.4

PROGNOSE Abendspitze Ferienwerktag 100 WE

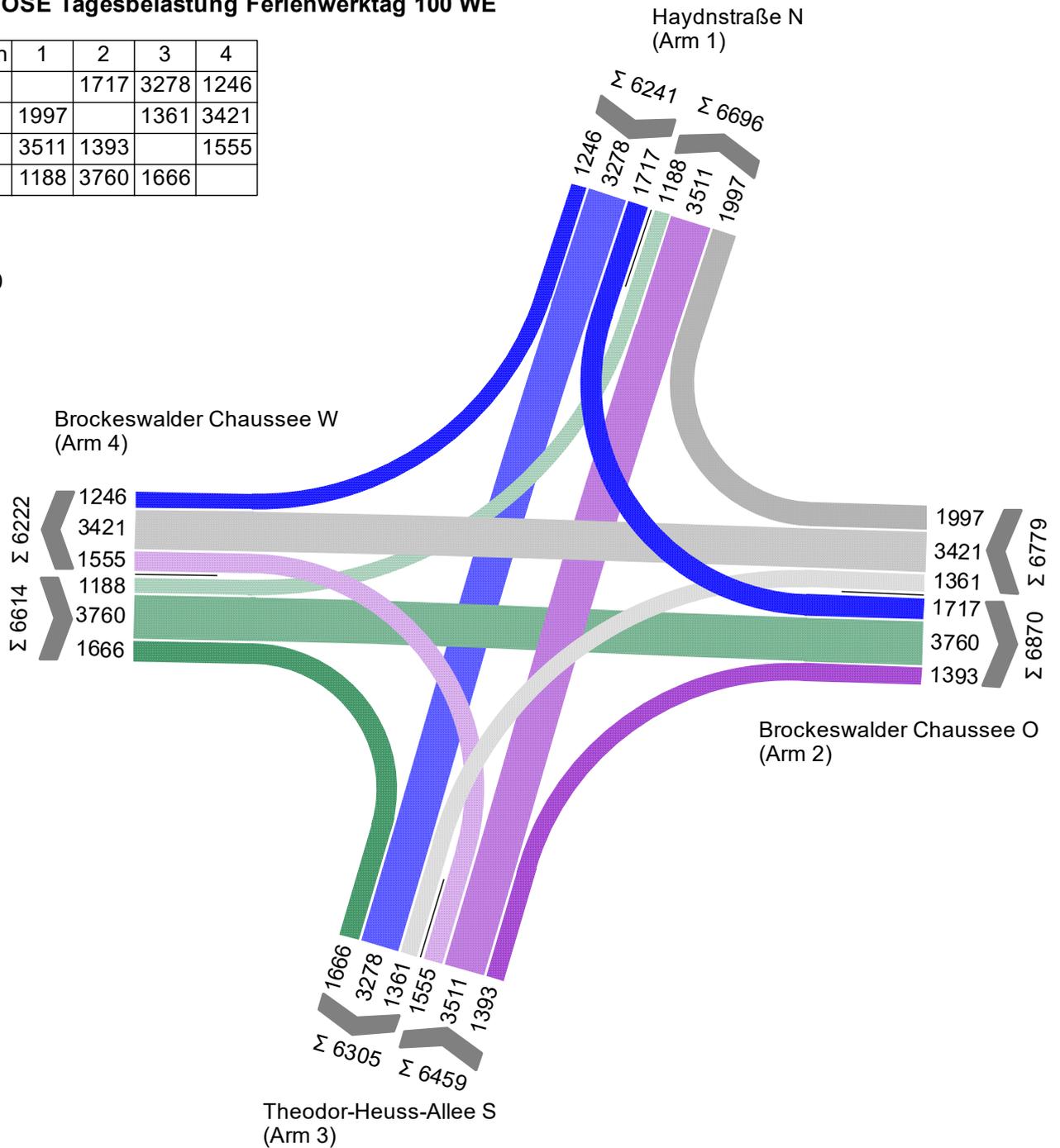
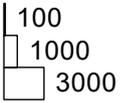
von\nach	1	2	3	4
1		102	265	134
2	157		126	292
3	284	95		135
4	82	260	133	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.5

PROGNOSE Tagesbelastung Ferienwerktag 100 WE

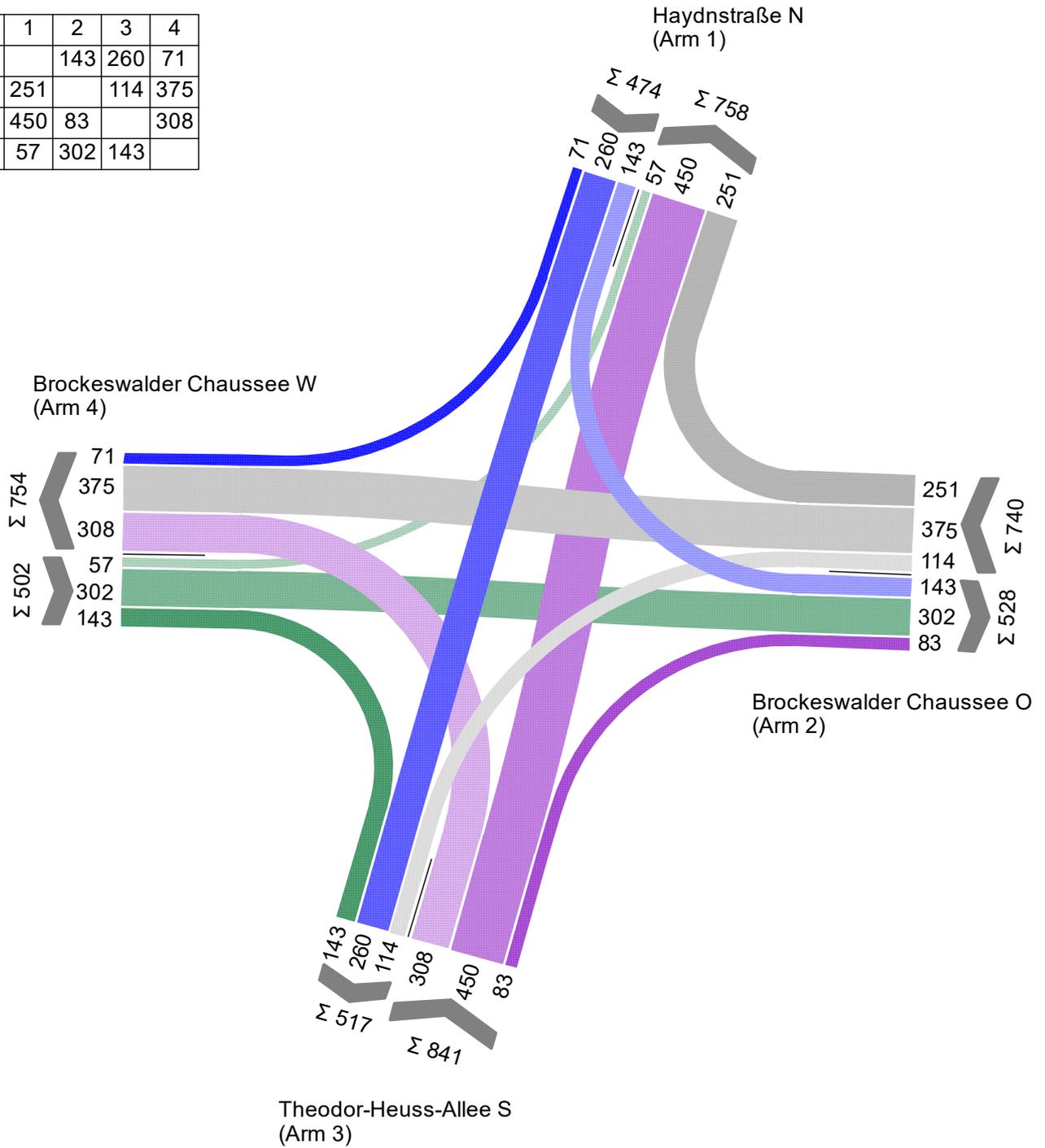
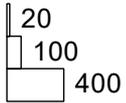
von\nach	1	2	3	4
1		1717	3278	1246
2	1997		1361	3421
3	3511	1393		1555
4	1188	3760	1666	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.6

PROGNOSE Vormittagsspitze Feriensamstag 100 WE

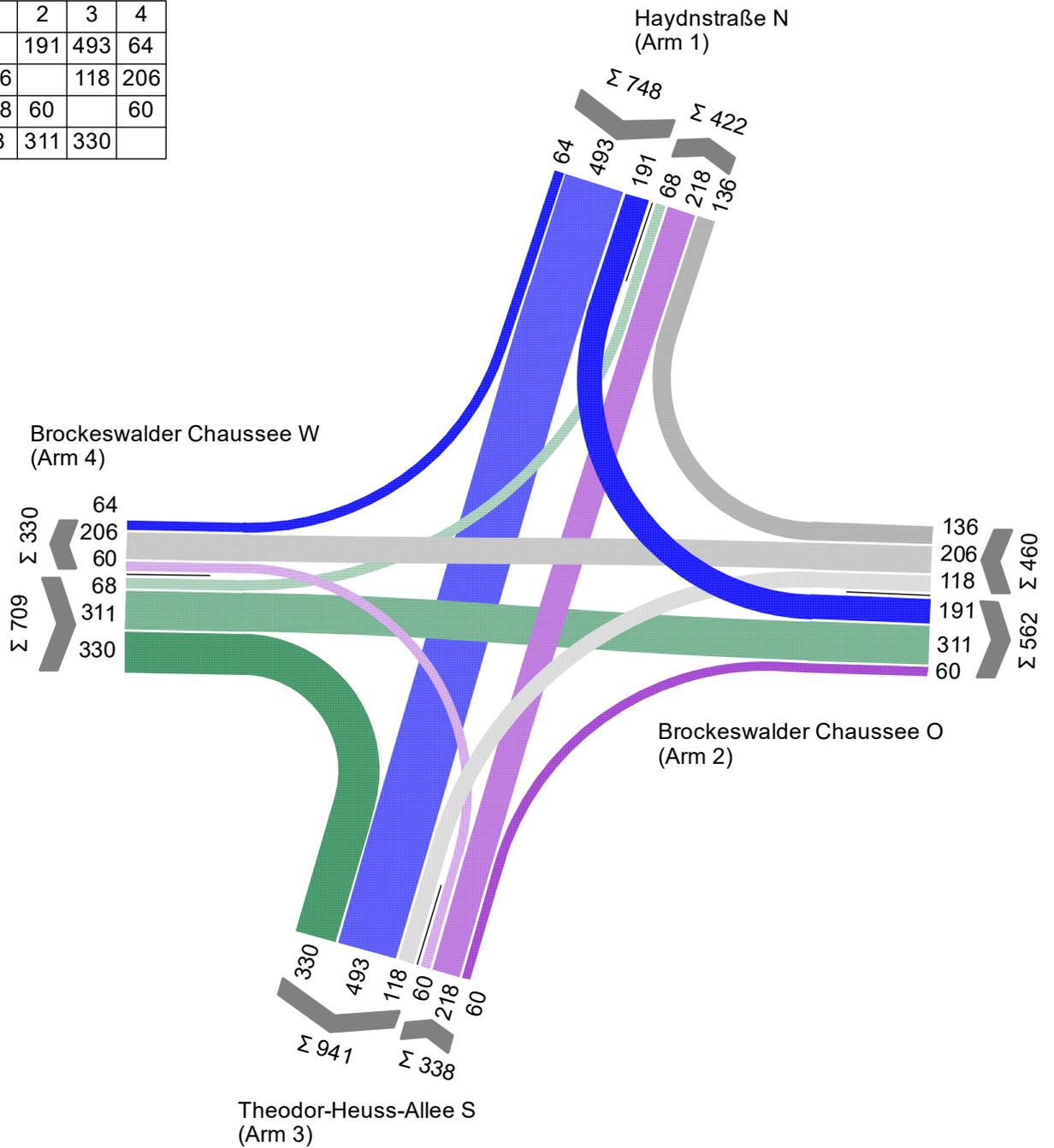
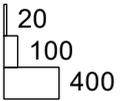
von\nach	1	2	3	4
1		143	260	71
2	251		114	375
3	450	83		308
4	57	302	143	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.7

PROGNOSE Abendspitze Feriensamstag 100 WE

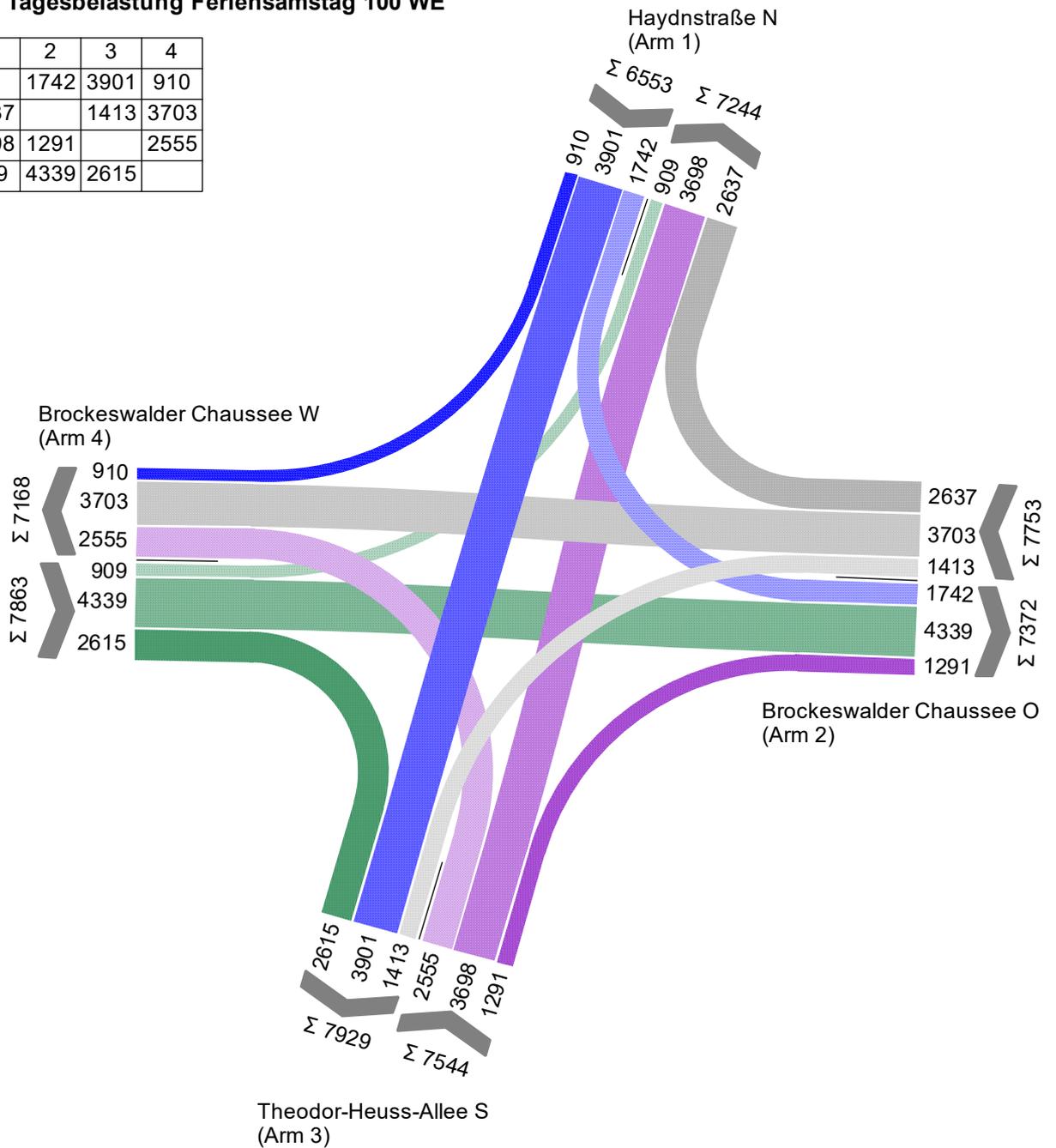
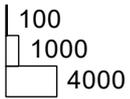
von\nach	1	2	3	4
1		191	493	64
2	136		118	206
3	218	60		60
4	68	311	330	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.8

PROGNOSE Tagesbelastung Feriensamstag 100 WE

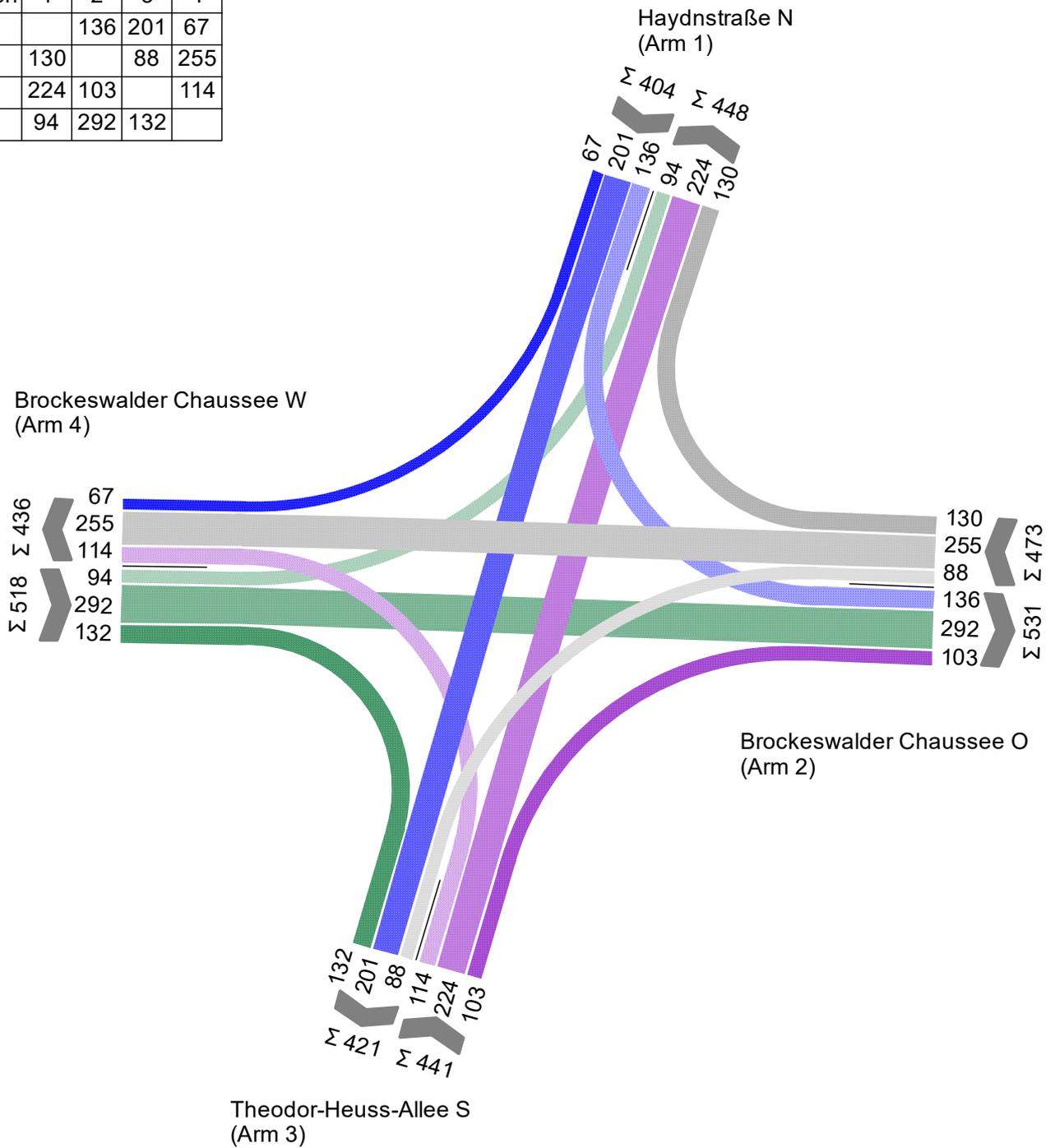
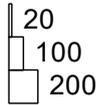
von\nach	1	2	3	4
1		1742	3901	910
2	2637		1413	3703
3	3698	1291		2555
4	909	4339	2615	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.1.9

PROGNOSE Vormittagsspitze Normalwerktag 250 WE

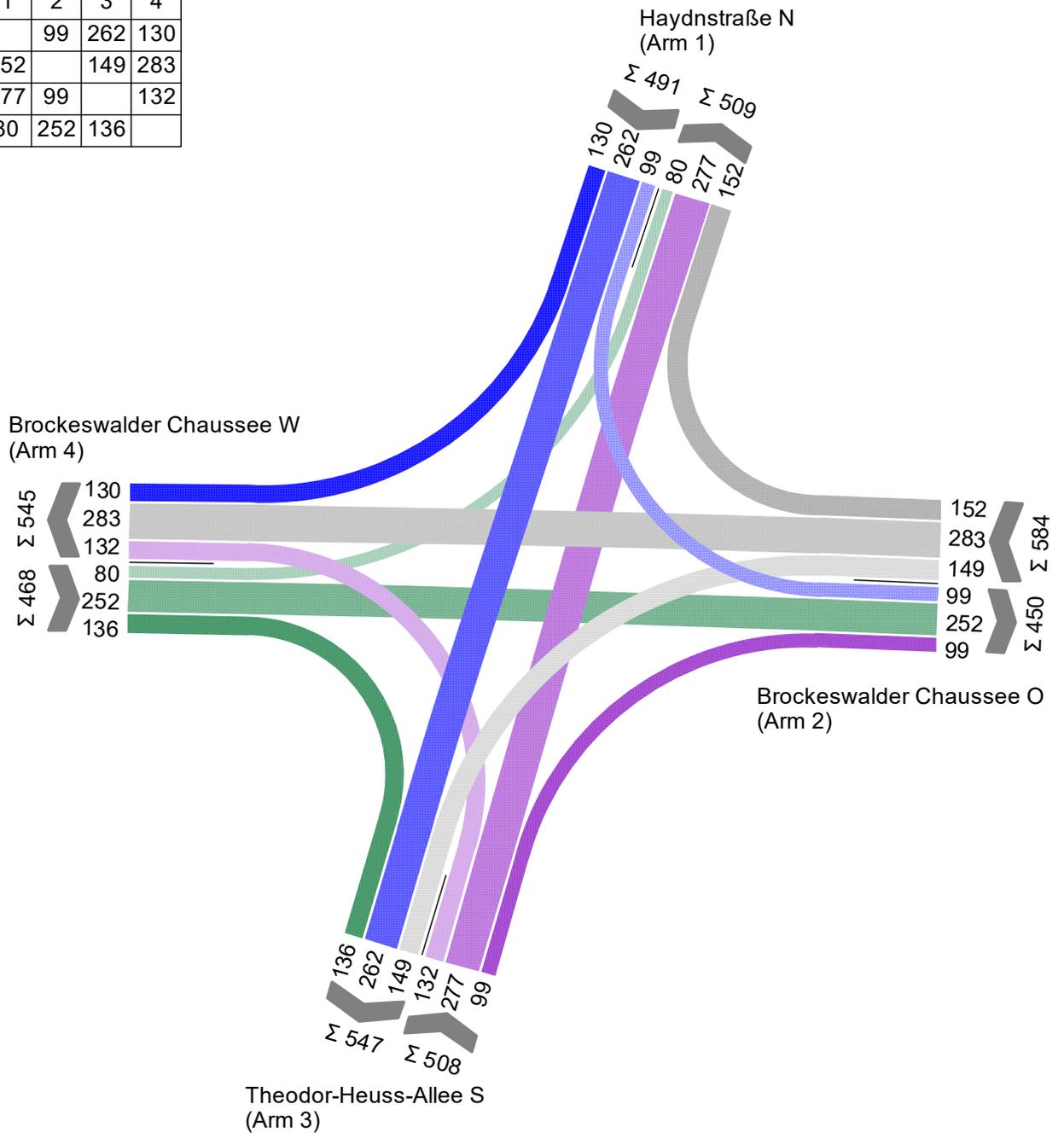
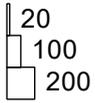
von\nach	1	2	3	4
1		136	201	67
2	130		88	255
3	224	103		114
4	94	292	132	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.1

PROGNOSE Abendspitze Normalwerktag 250 WE

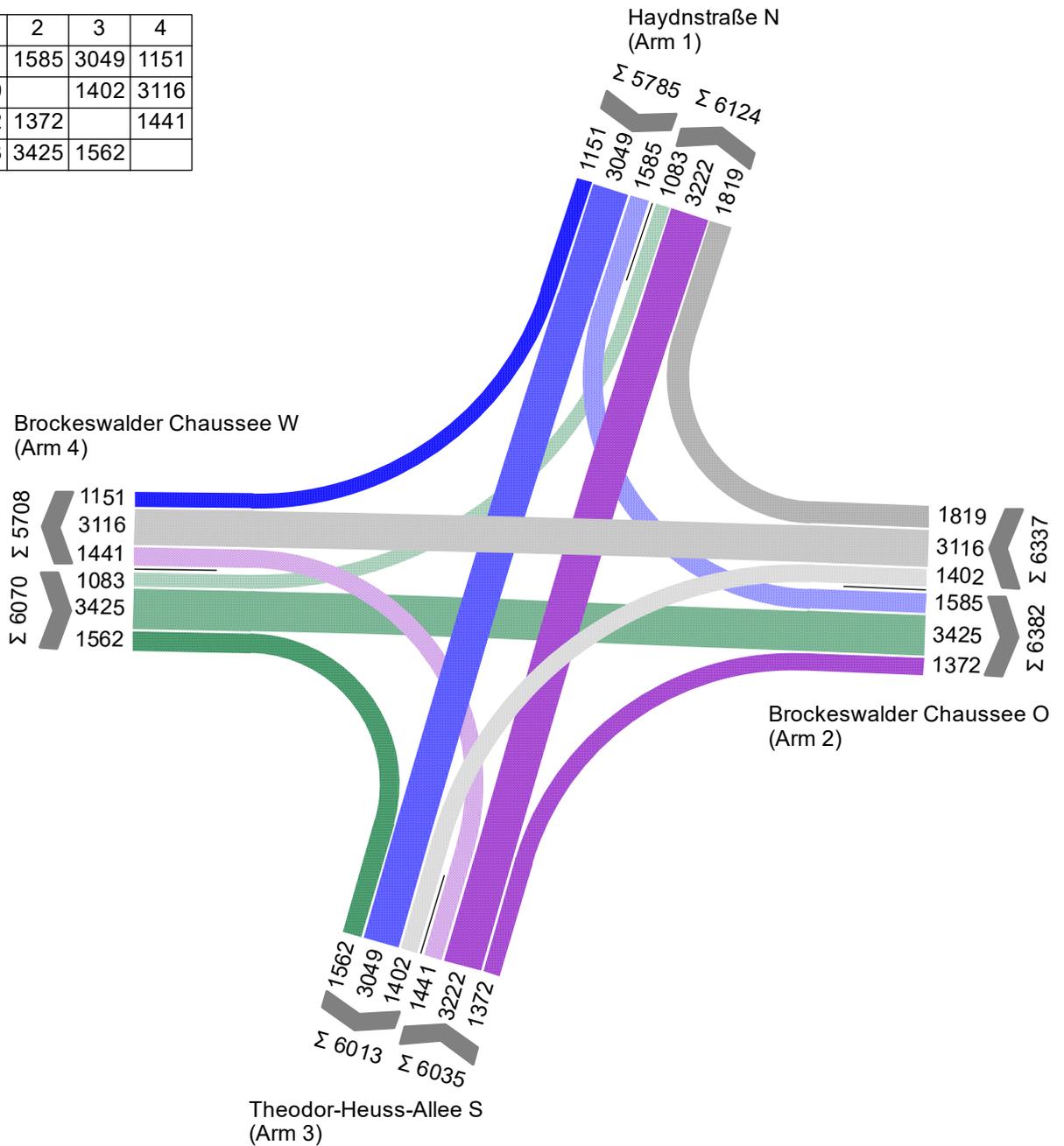
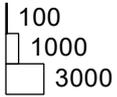
von\nach	1	2	3	4
1		99	262	130
2	152		149	283
3	277	99		132
4	80	252	136	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.2

PROGNOSE Tagesbelastung Normalwerktag 250 WE

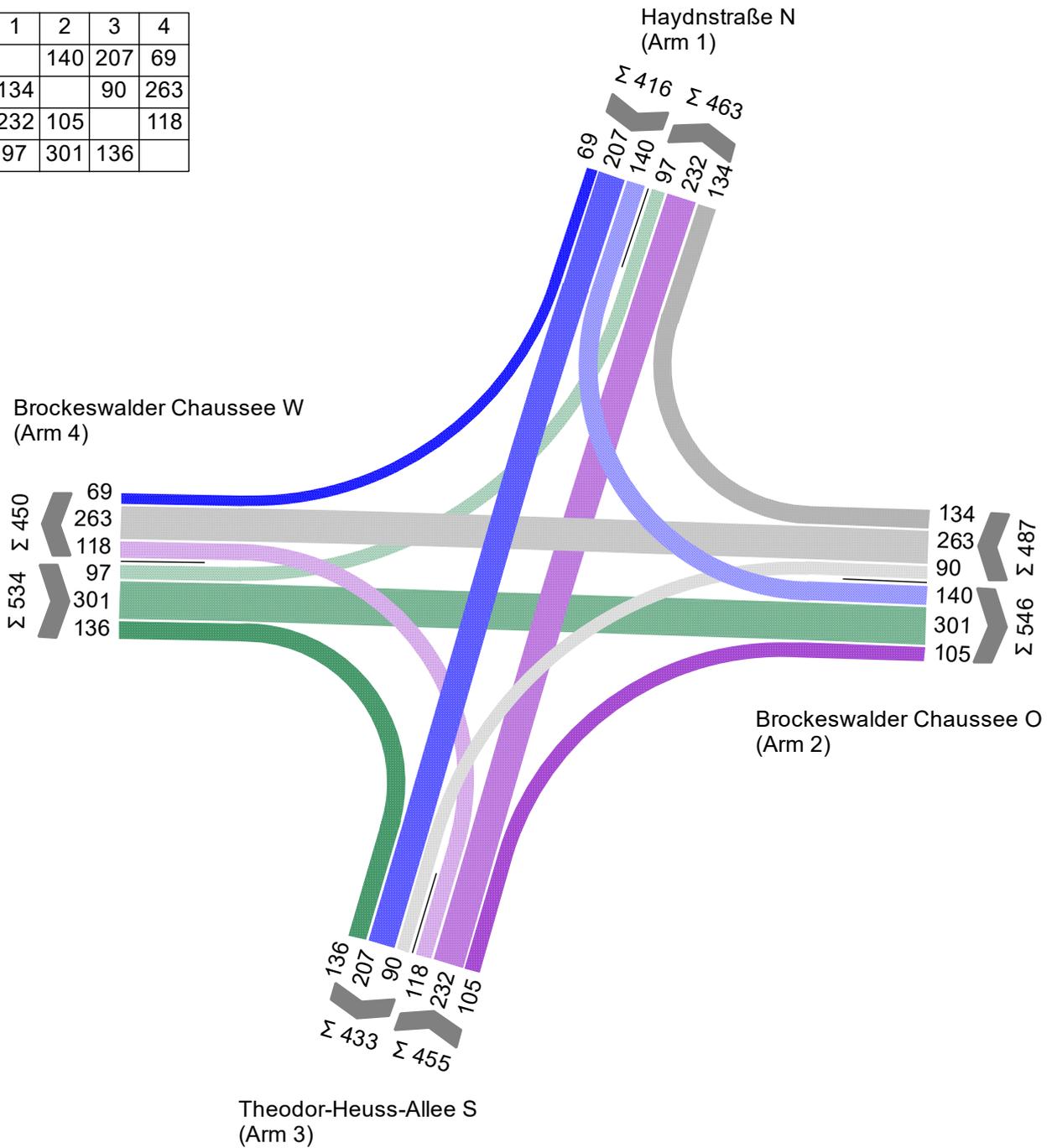
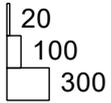
von/nach	1	2	3	4
1		1585	3049	1151
2	1819		1402	3116
3	3222	1372		1441
4	1083	3425	1562	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.3

PROGNOSE Vormittagsspitze Ferienwerktag 250 WE

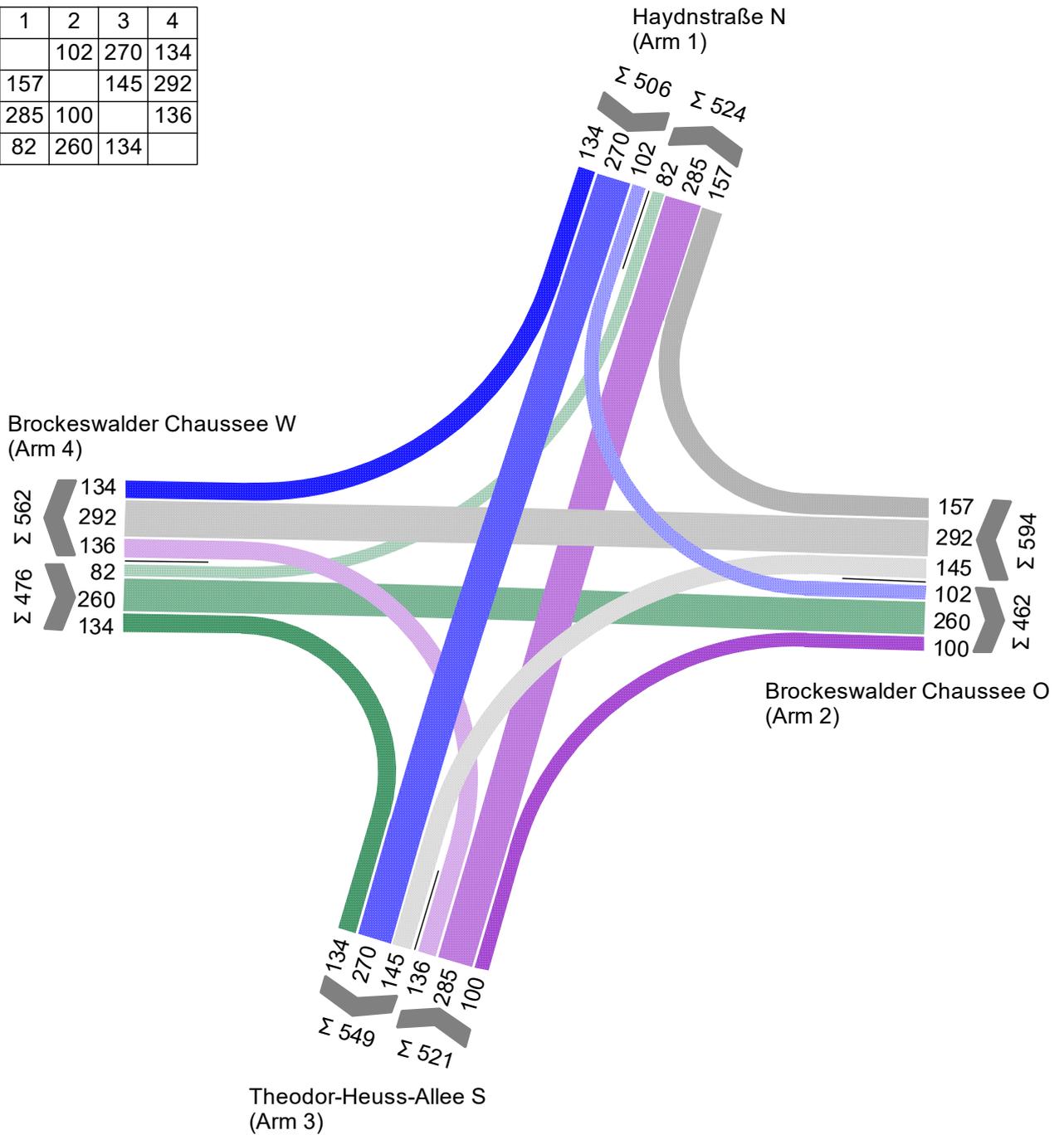
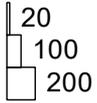
von\nach	1	2	3	4
1		140	207	69
2	134		90	263
3	232	105		118
4	97	301	136	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.4

PROGNOSE Abendspitze Ferienwerktag 250 WE

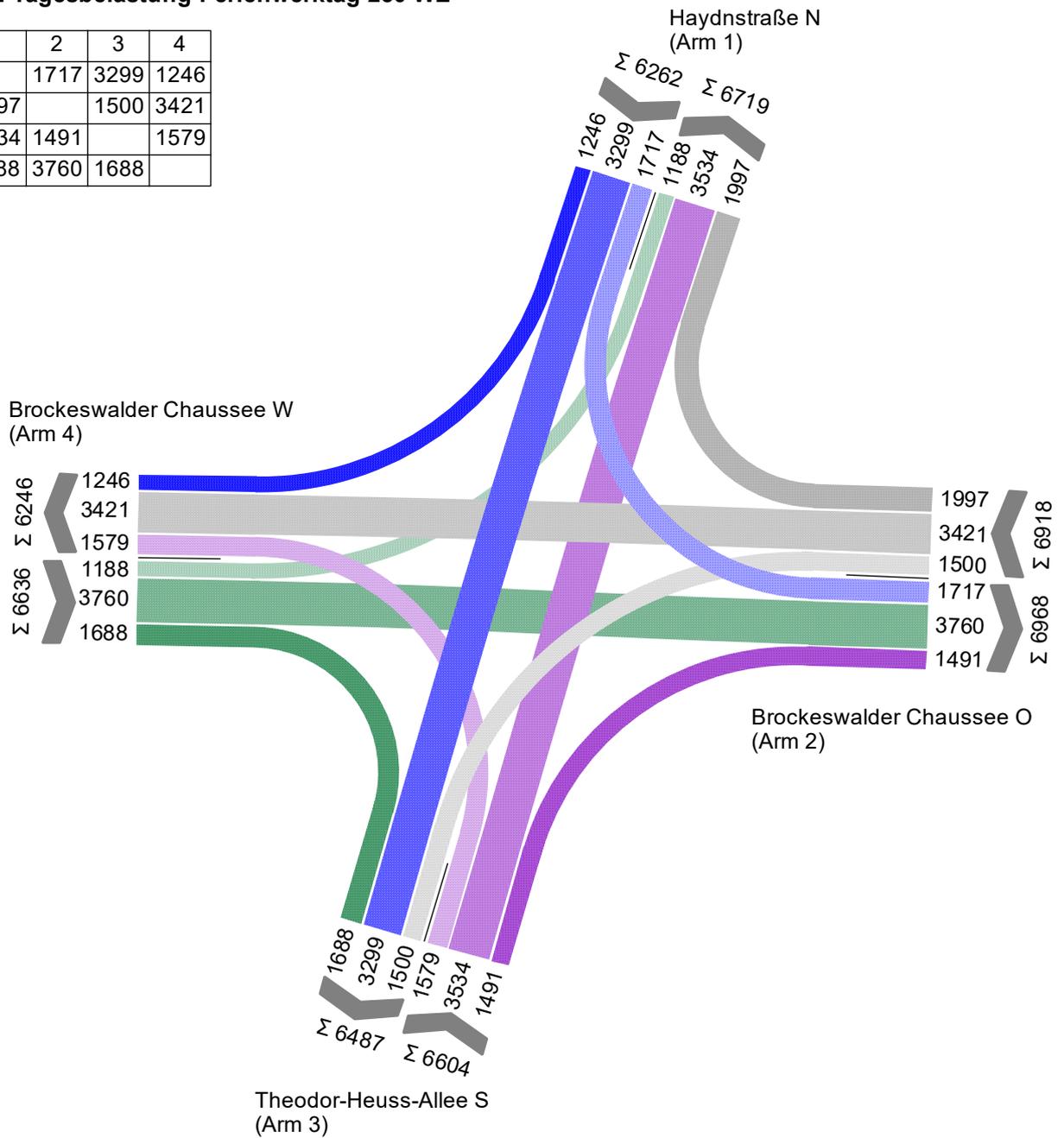
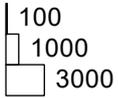
von\nach	1	2	3	4
1		102	270	134
2	157		145	292
3	285	100		136
4	82	260	134	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.5

PROGNOSE Tagesbelastung Ferienwerktag 250 WE

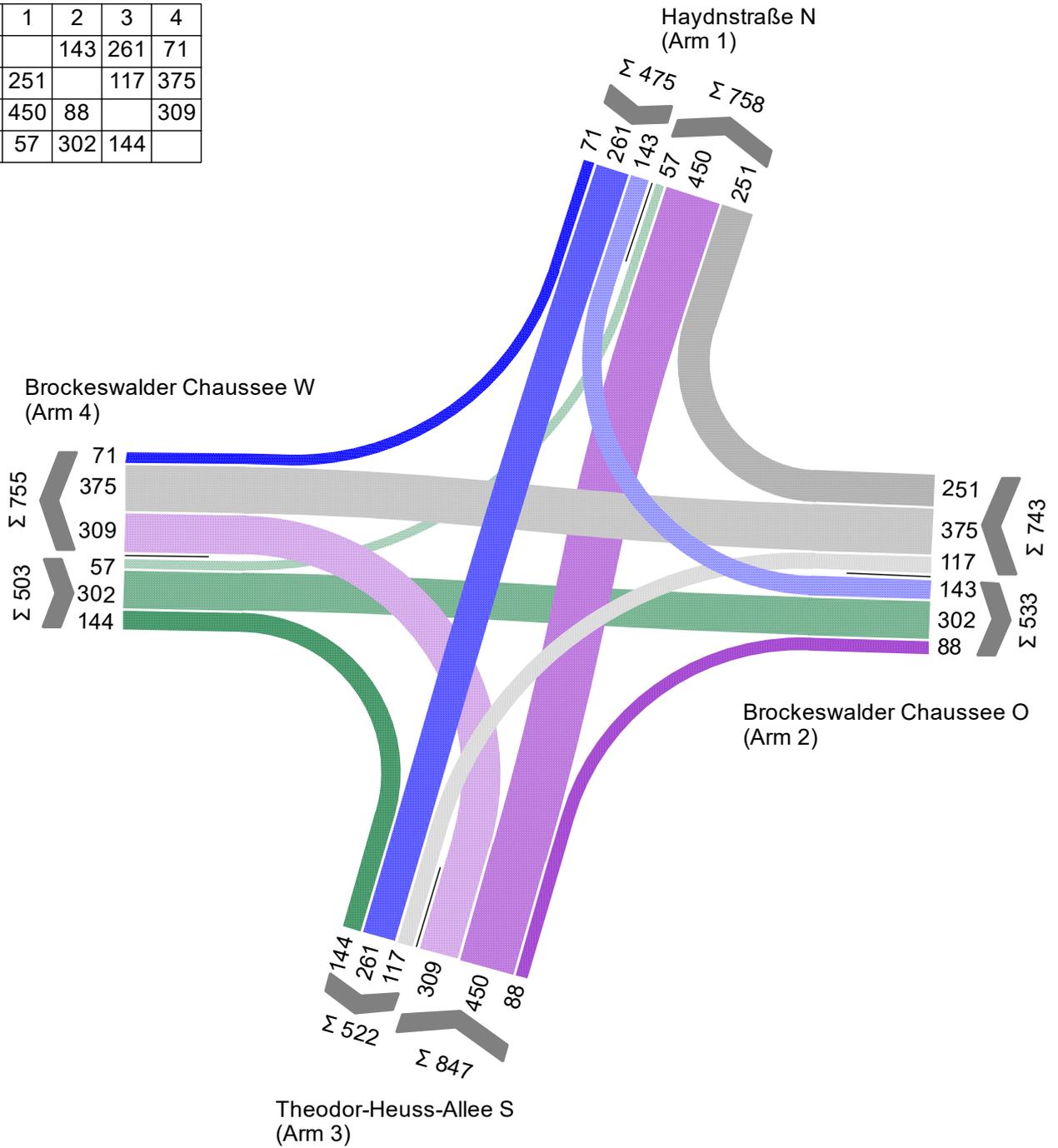
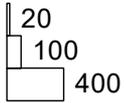
von\nach	1	2	3	4
1		1717	3299	1246
2	1997		1500	3421
3	3534	1491		1579
4	1188	3760	1688	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.6

PROGNOSE Vormittagsspitze Feriensamstag 250 WE

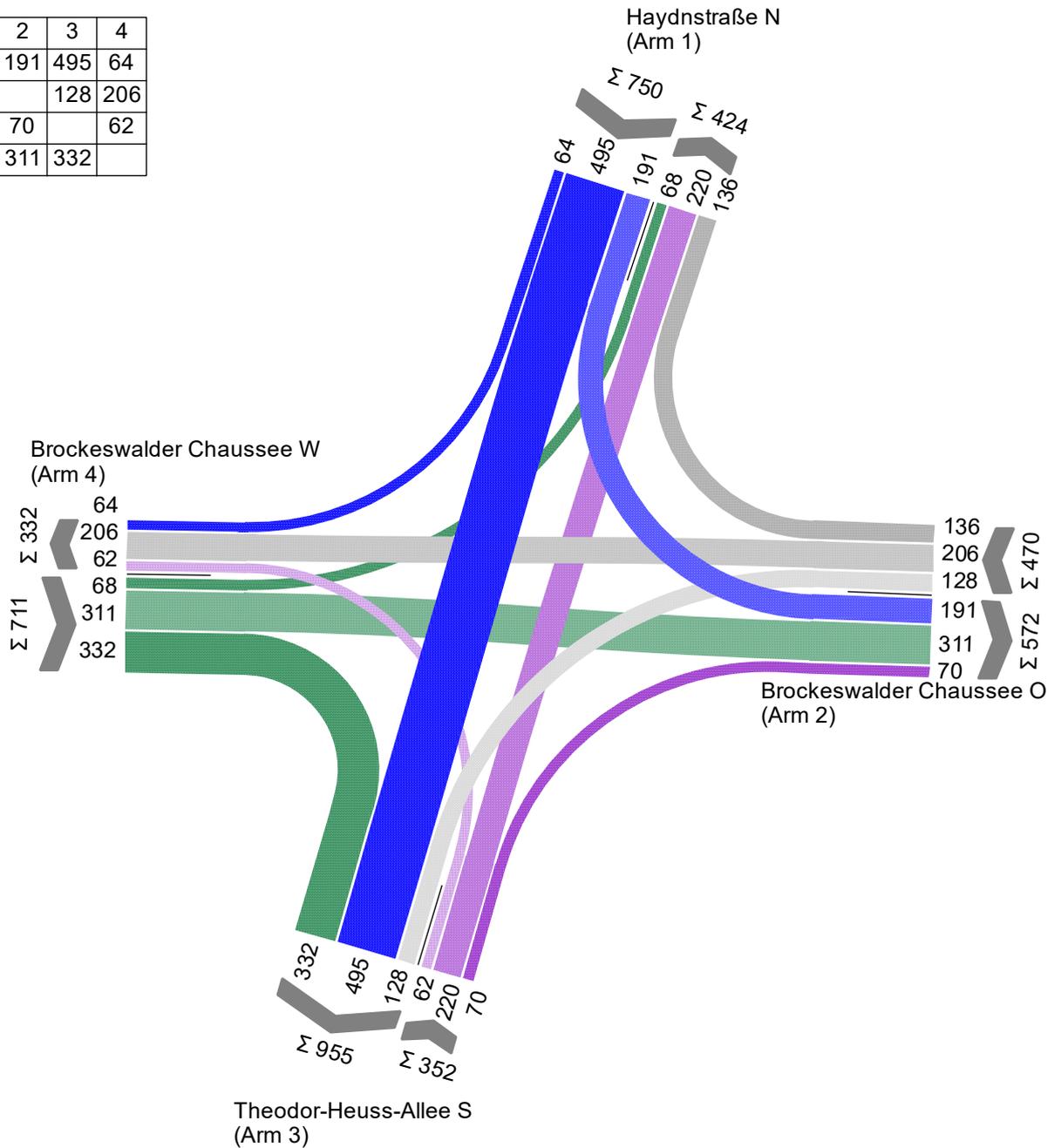
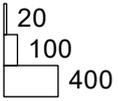
von\nach	1	2	3	4
1		143	261	71
2	251		117	375
3	450	88		309
4	57	302	144	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.7

PROGNOSE Abendspitze Feriensamstag 250 WE

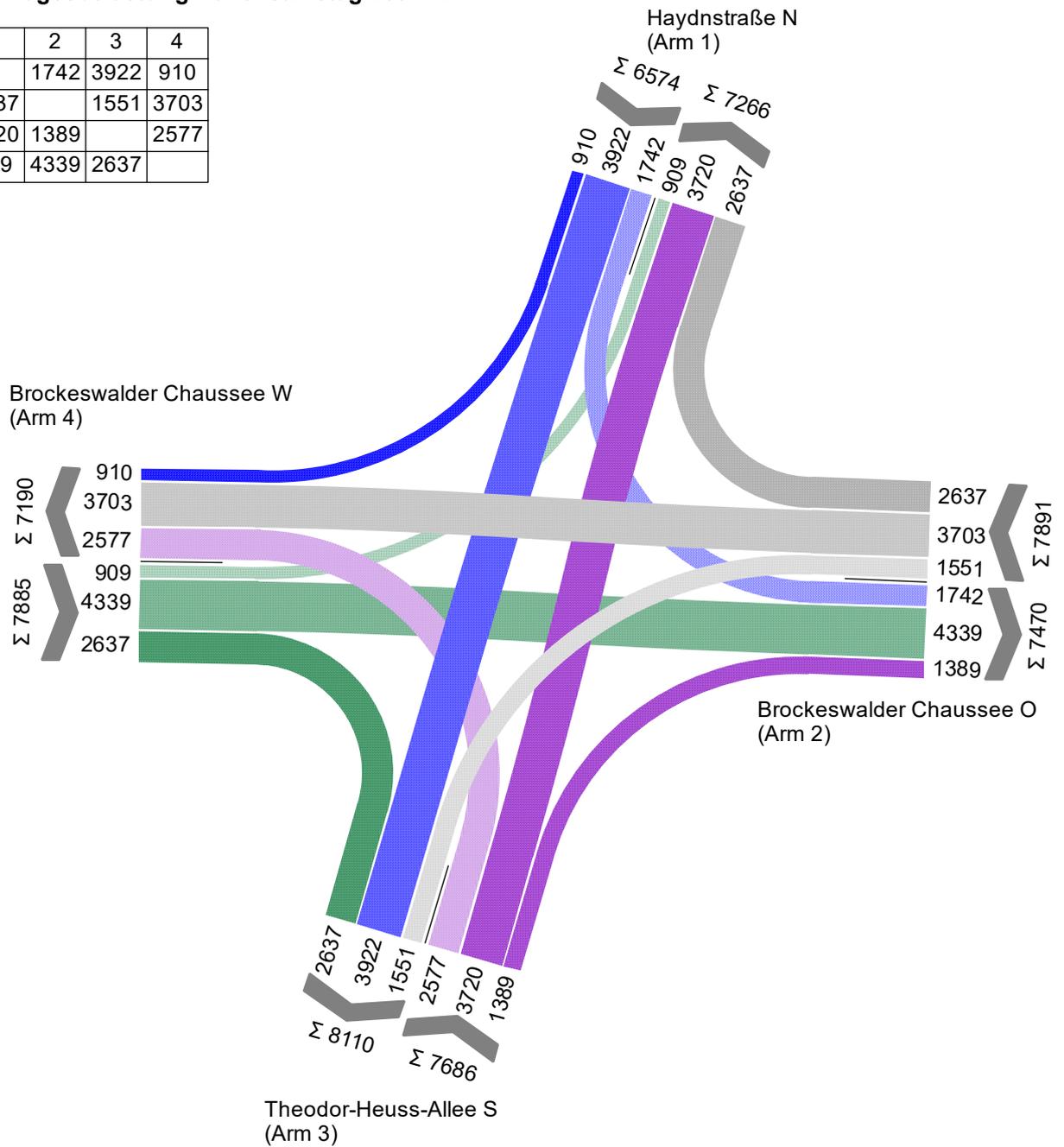
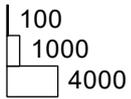
von/nach	1	2	3	4
1		191	495	64
2	136		128	206
3	220	70		62
4	68	311	332	



Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.8

PROGNOSE Tagesbelastung Feriensamstag 250 WE

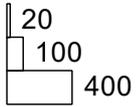
von/nach	1	2	3	4
1		1742	3922	910
2	2637		1551	3703
3	3720	1389		2577
4	909	4339	2637	



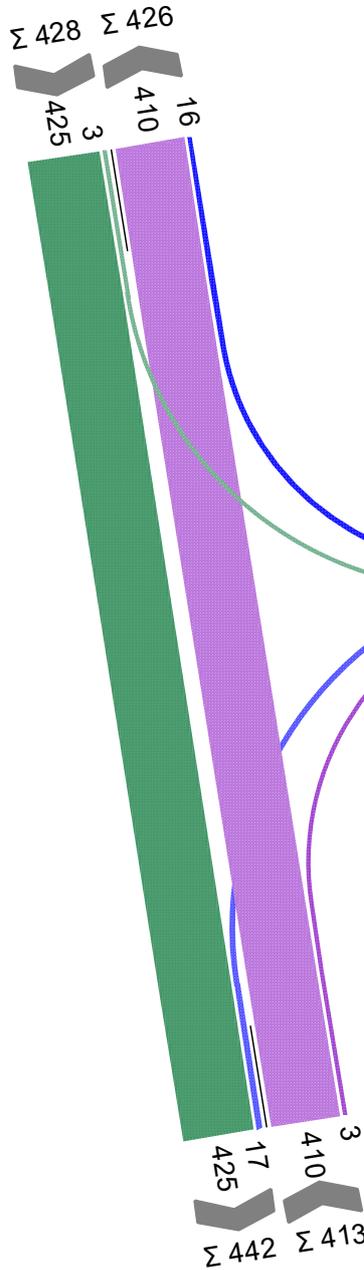
Knotenpunkt	Brockeswalder Chaussee / Haydnstraße / Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V02 - VT-Konzept 2015				
Bearbeiter		Status	Entwurf	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.2.9

PROGNOSE Vormittagsspitze Normalwerktag 100 WE

von\nach	1	2	3
1		425	3
2	410		3
3	16	17	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)

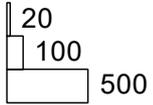


Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

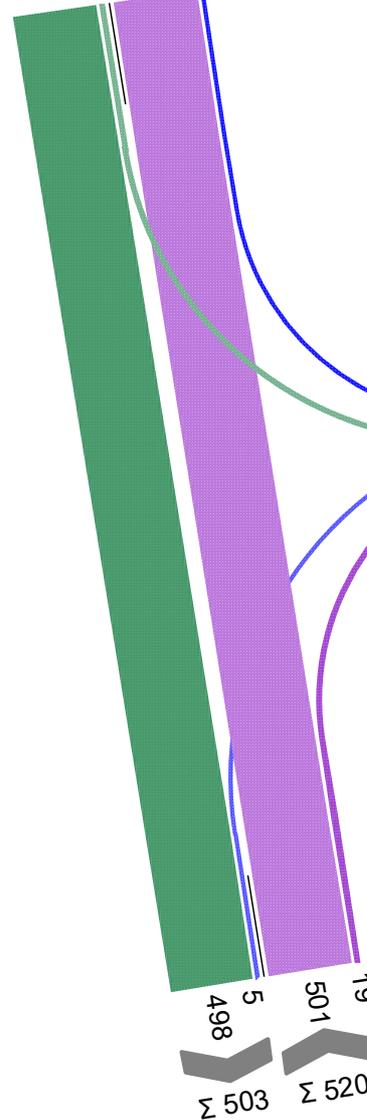
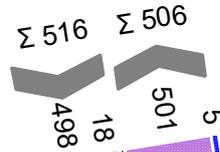
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.1

PROGNOSE Abendspitze Normalwerktag 100 WE

von\nach	1	2	3
1		498	18
2	501		19
3	5	5	

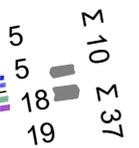


Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

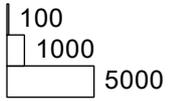
Planstraße
(Arm 3)



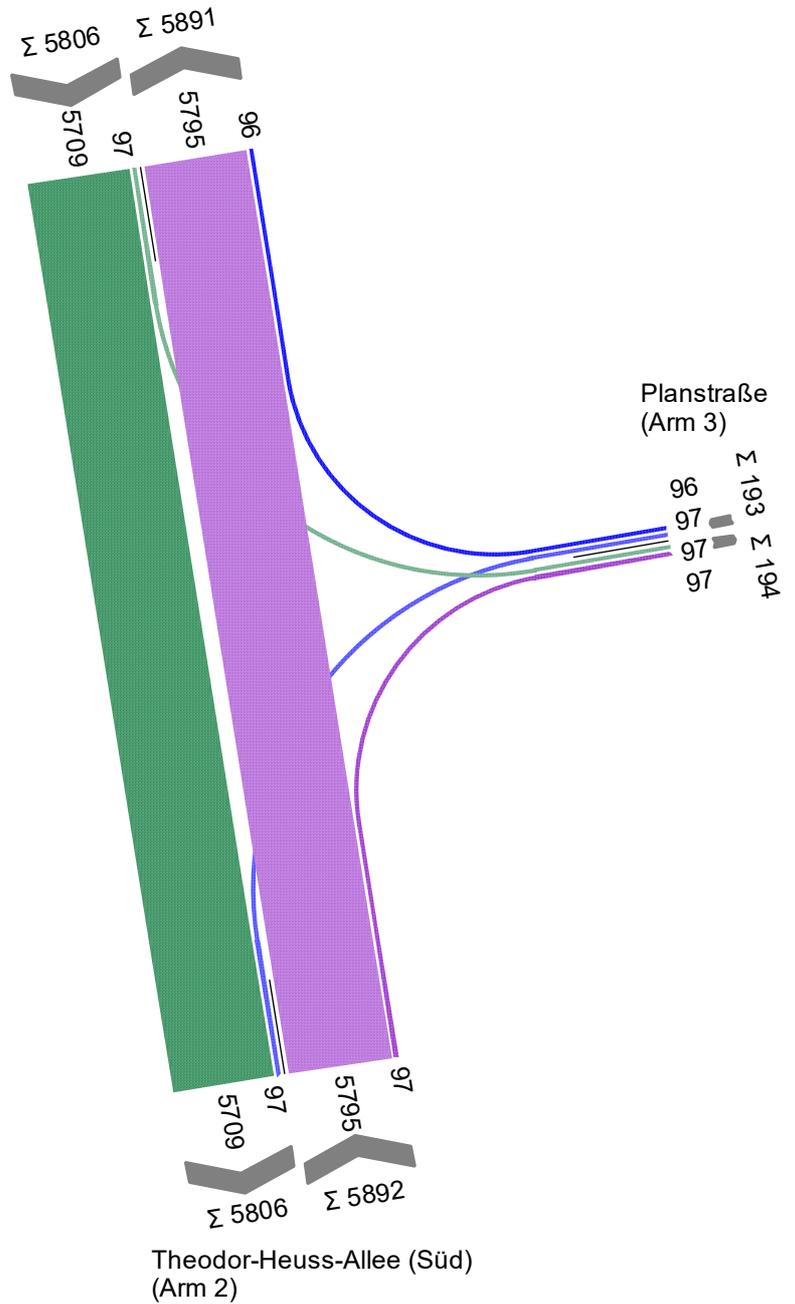
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.2

PROGNOSE Tagesbelastung Normalwerktag 100 WE

von/nach	1	2	3
1		5709	97
2	5795		97
3	96	97	



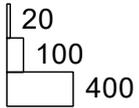
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



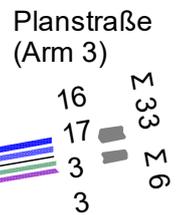
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.3

PROGNOSE Vormittagsspitze Ferienwerktag 100 WE

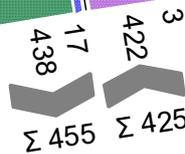
von\nach	1	2	3
1		438	3
2	422		3
3	16	17	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



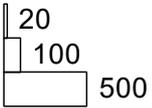
Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)



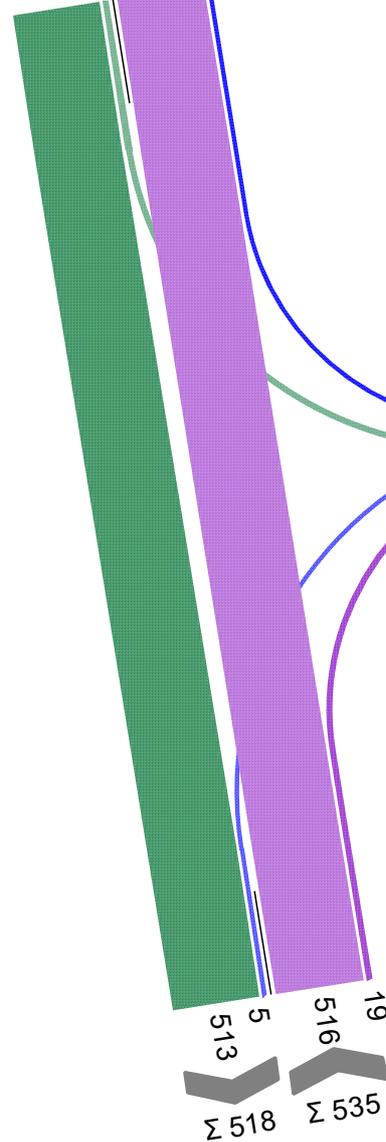
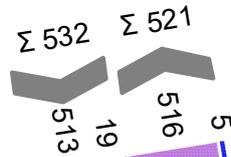
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.4

PROGNOSE Abendspitze Ferienwerktag 100 WE

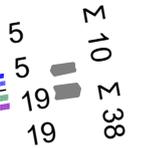
von\nach	1	2	3
1		513	19
2	516		19
3	5	5	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Planstraße
(Arm 3)

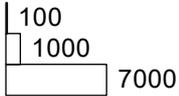


Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

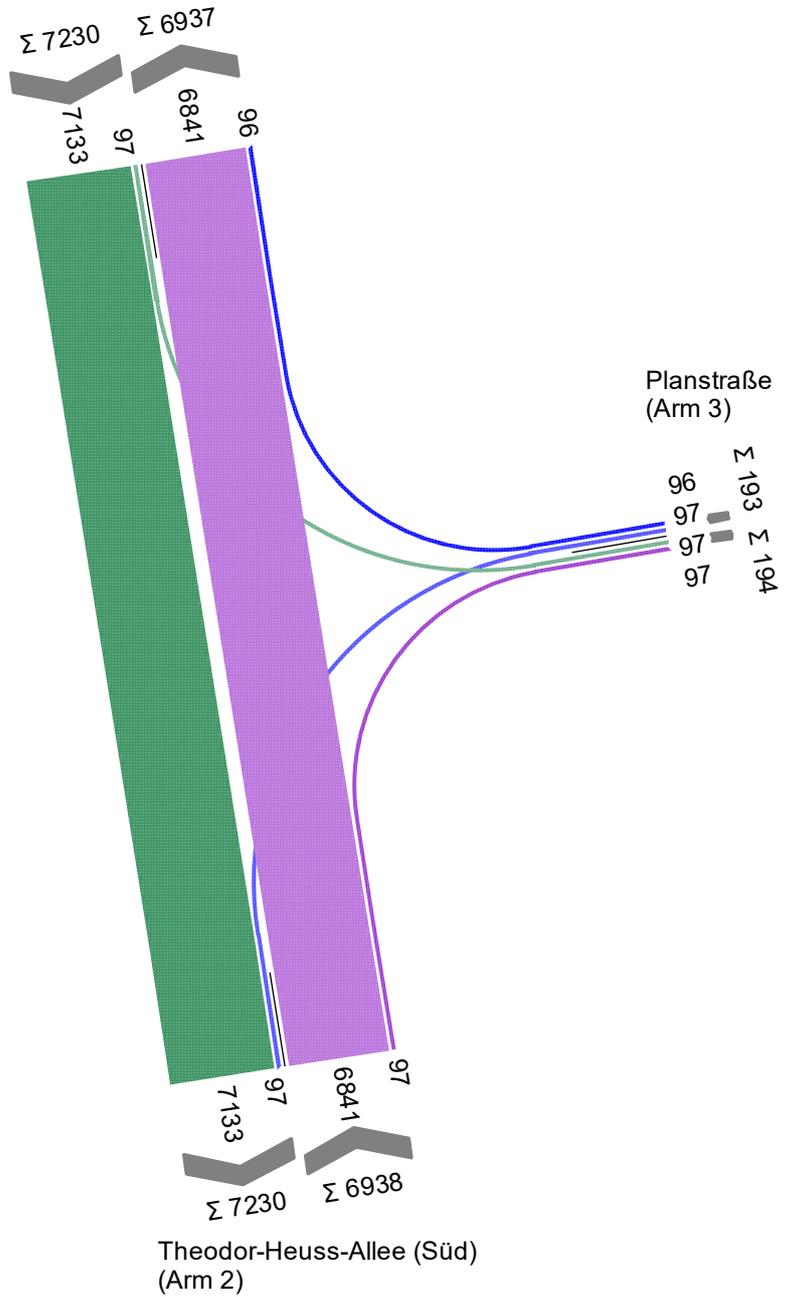
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.5

PROGNOSE Tagesbelastung Ferienwerktag 100 WE

von/nach	1	2	3
1		7133	97
2	6841		97
3	96	97	



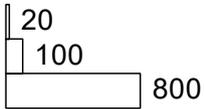
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



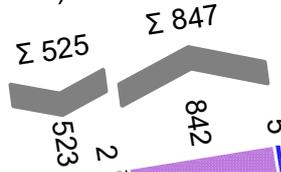
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.6

PROGNOSE Vormittagsspitze Feriensamstag 100 WE

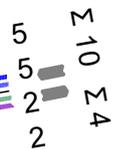
von\nach	1	2	3
1		523	2
2	842		2
3	5	5	



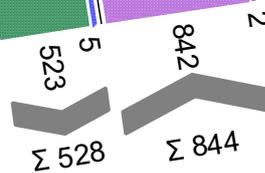
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Planstraße
(Arm 3)



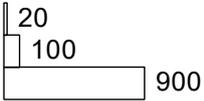
Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)



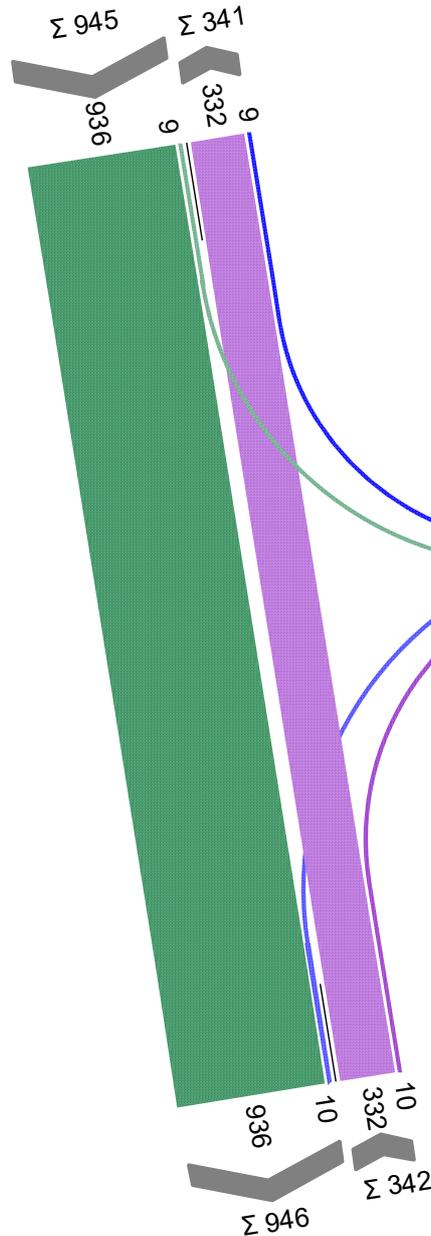
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.7

PROGNOSE Abendspitze Feriensamstag 100 WE

von\nach	1	2	3
1		936	9
2	332		10
3	9	10	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



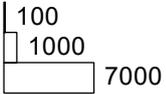
Planstraße
(Arm 3)

Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

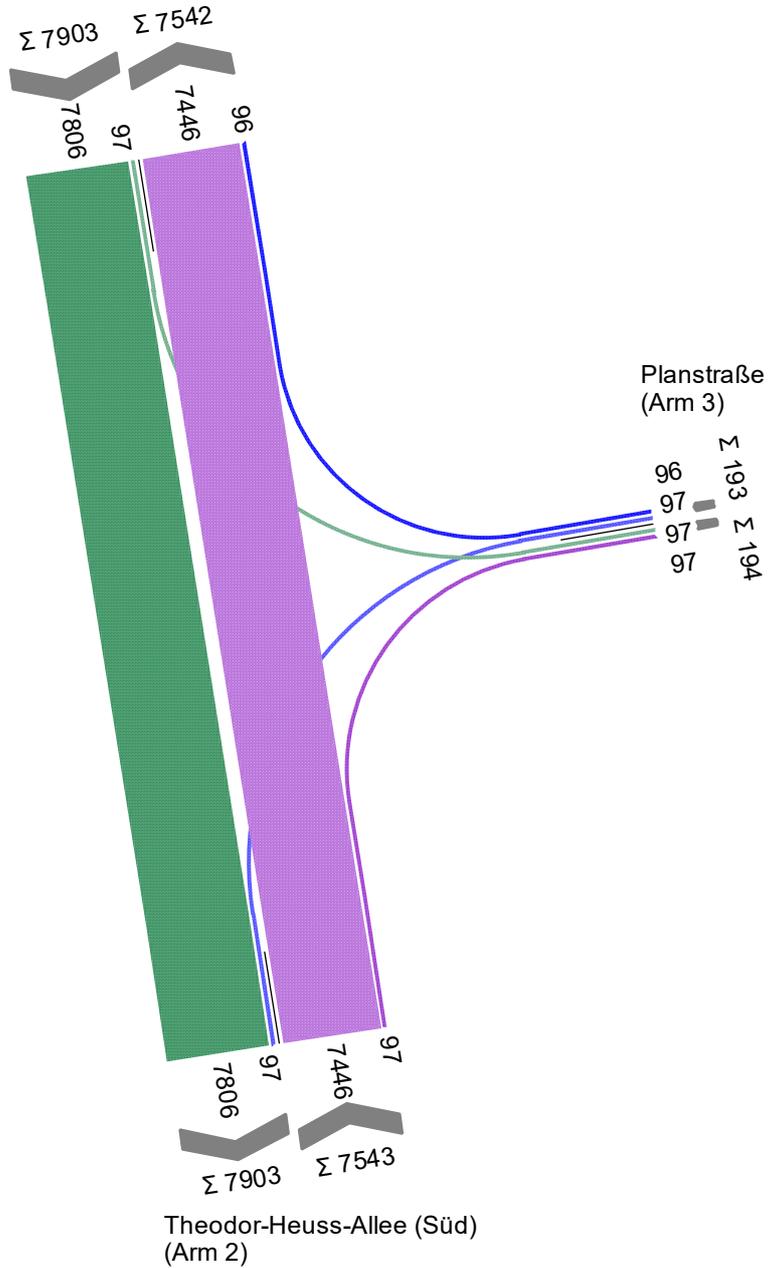
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.8

PROGNOSE Tagesbelastung Feriensamstag 100 WE

von/nach	1	2	3
1		7806	97
2	7446		97
3	96	97	



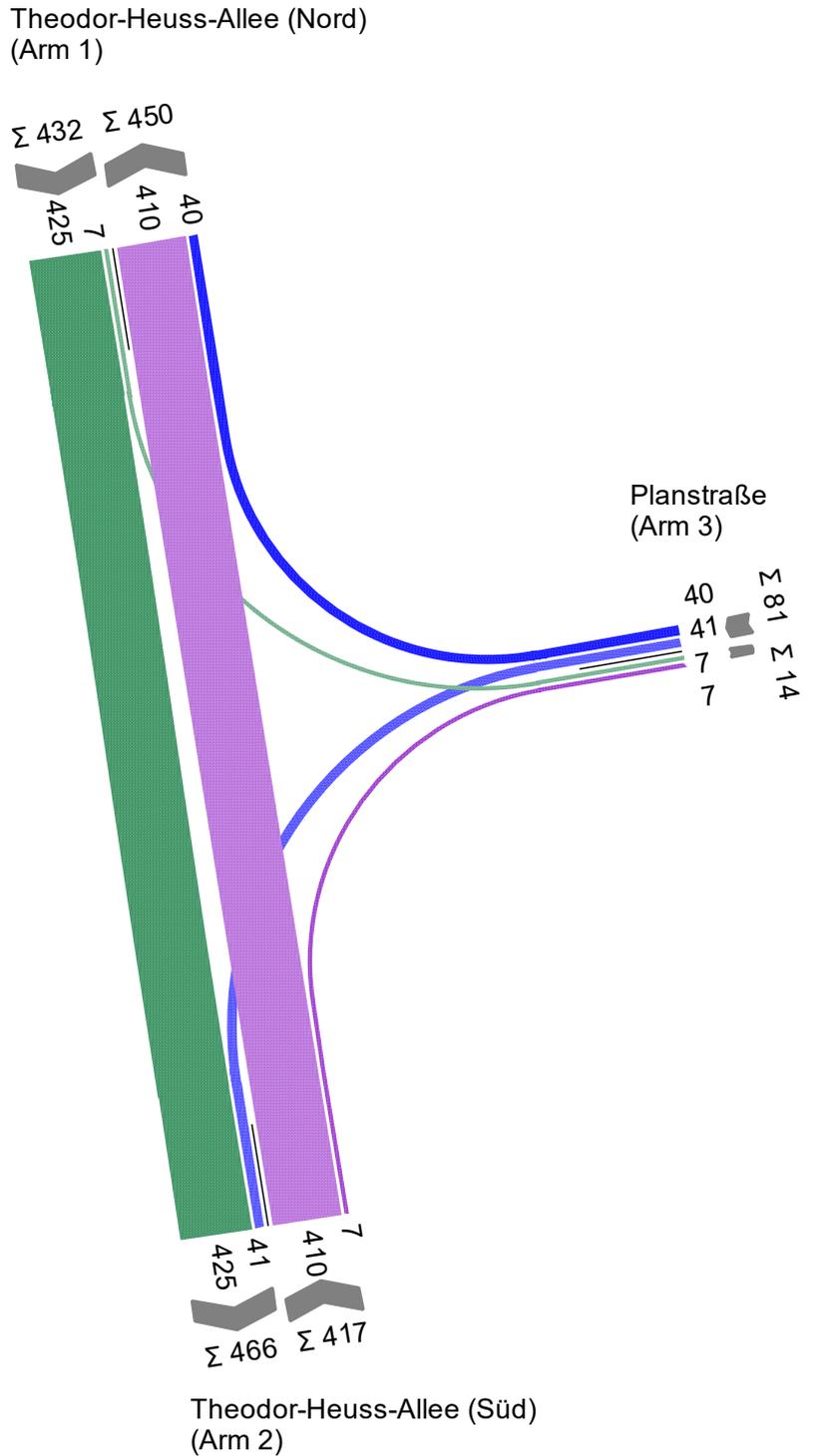
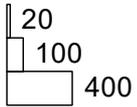
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.3.9

PROGNOSE Vormittagsspitze Normalwerktag 250 WE

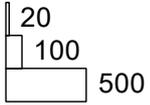
von\nach	1	2	3
1		425	7
2	410		7
3	40	41	



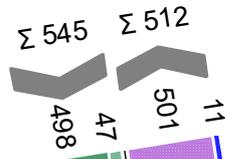
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee			
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose			
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum 14.10.2021
Abzeichnung				Blatt 4.4.1

PROGNOSE Abendspitze Normalwerktag 250 WE

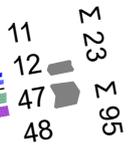
von\nach	1	2	3
1		498	47
2	501		48
3	11	12	



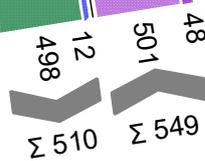
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Planstraße
(Arm 3)



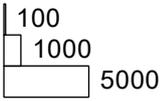
Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)



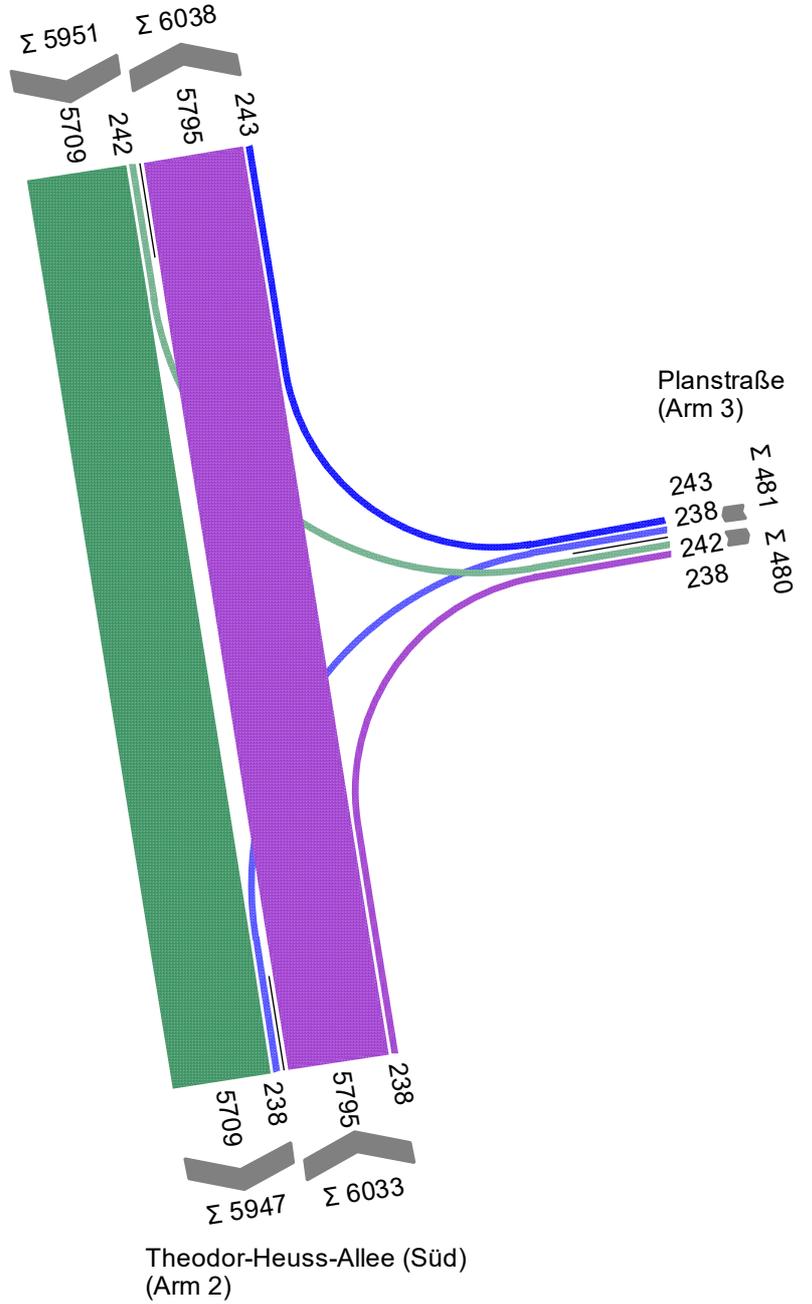
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.2

PROGNOSE Tagesbelastung Normalwerktag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		5709	242
2	5795		238
3	243	238	



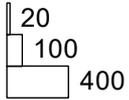
Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



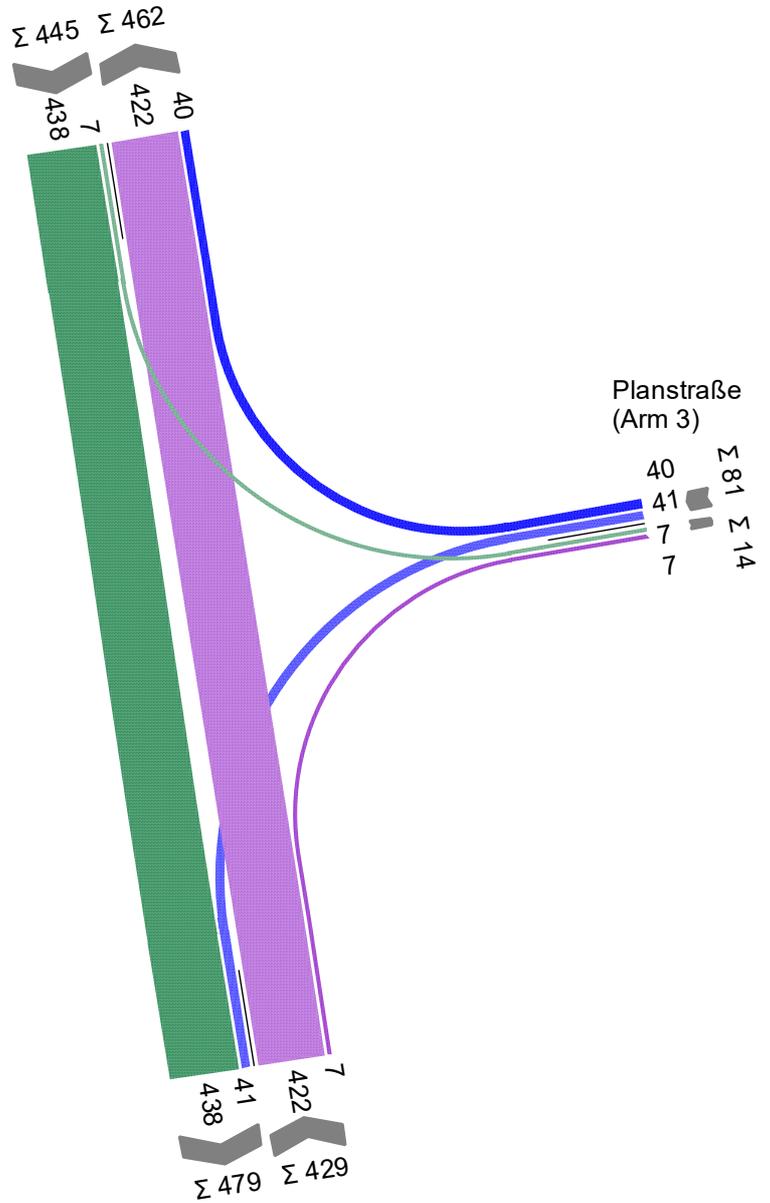
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.3

PROGNOSE Vormittagsspitze Ferienwerktag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		438	7
2	422		7
3	40	41	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)

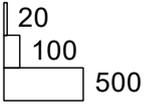


Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

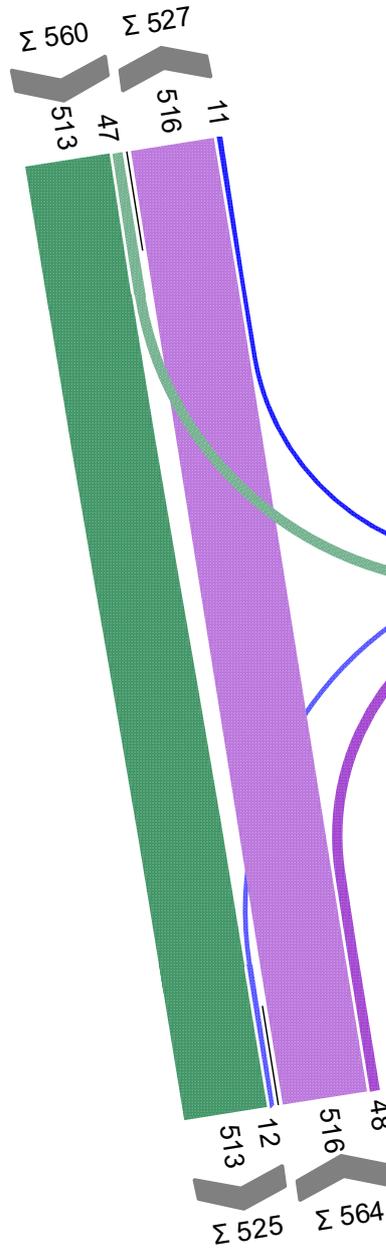
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.4

PROGNOSE Abendspitze Ferienwerktag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		513	47
2	516		48
3	11	12	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)

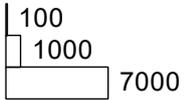


Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

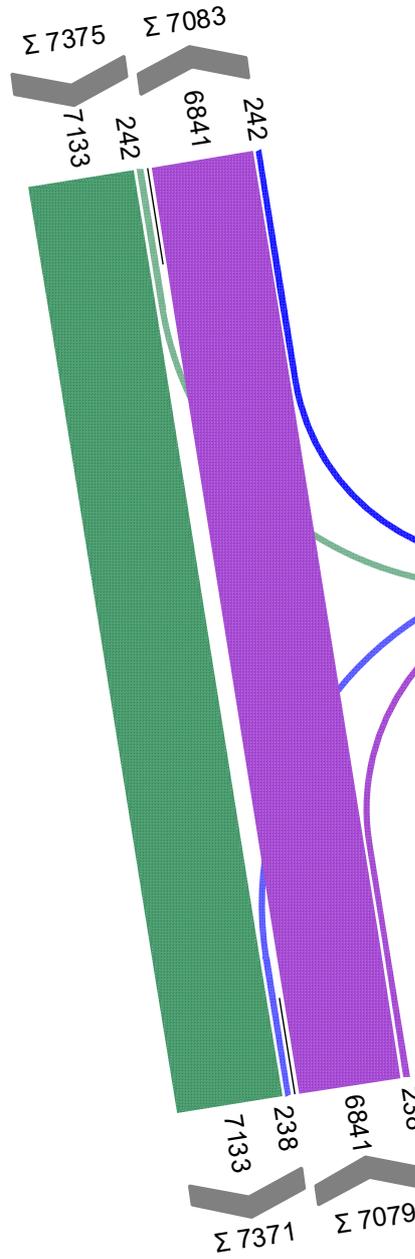
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.5

PROGNOSE Tagesbelastung Ferienwerktag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		7133	242
2	6841		238
3	242	238	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Planstraße
(Arm 3)

Σ 480
Σ 480
242
238
242
238

Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

Σ 7375
Σ 7083
Σ 7371
Σ 7079
7133
242
6841
238
238
6841
238
7133

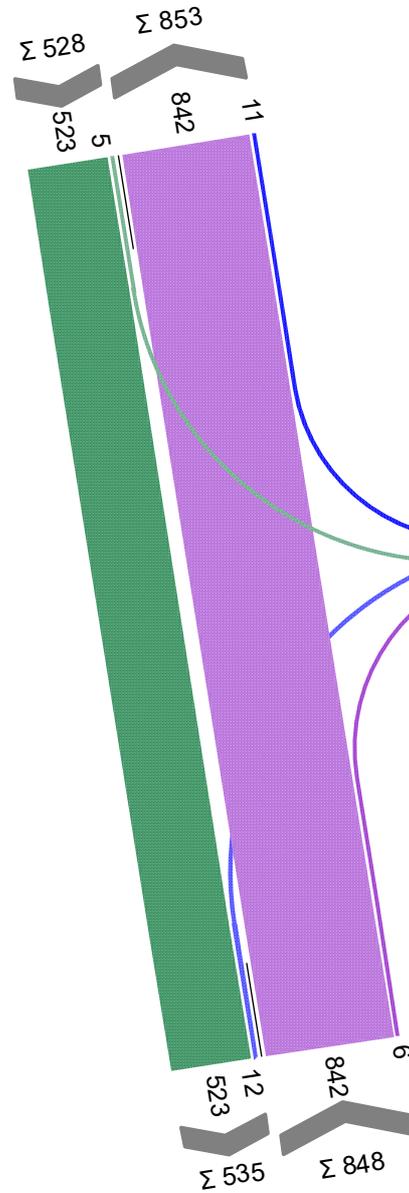
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.6

PROGNOSE Vormittagsspitze Feriensamstag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		523	5
2	842		6
3	11	12	

20
100
800

Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)



Planstraße
(Arm 3)

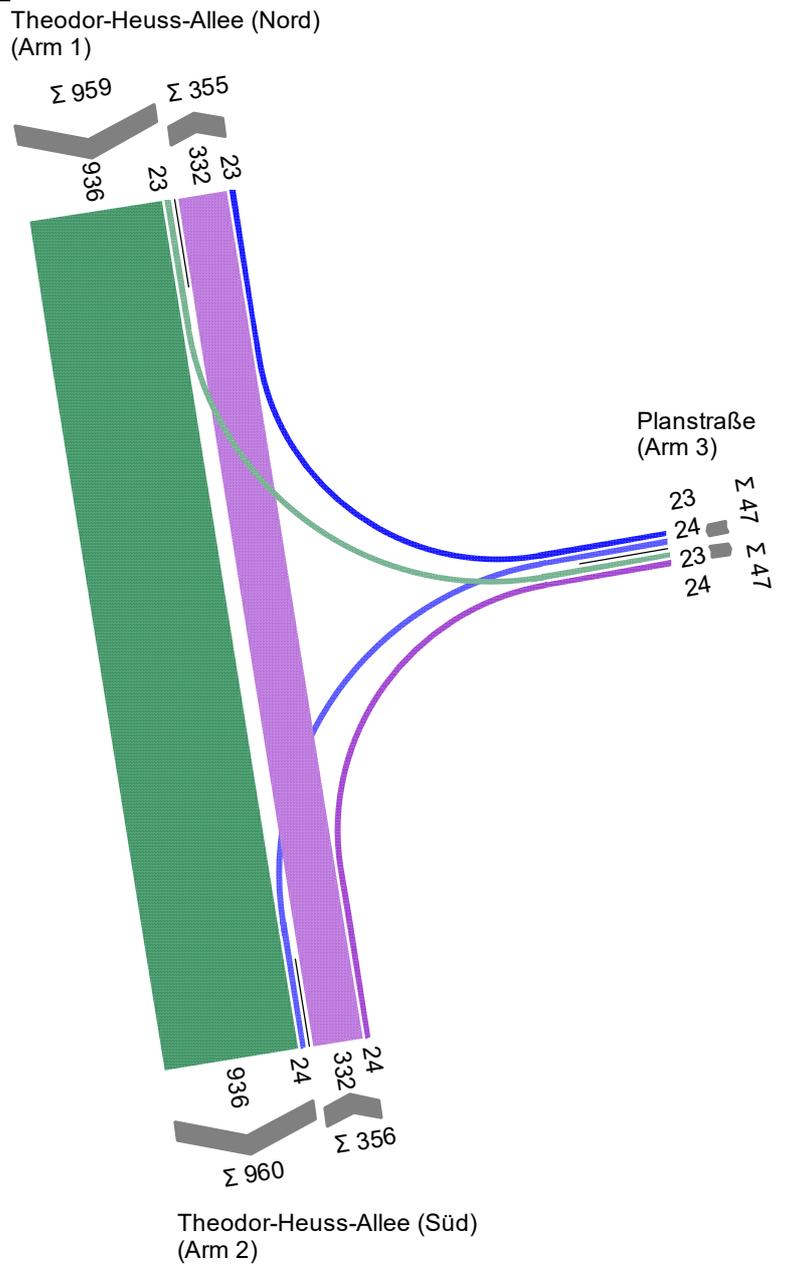
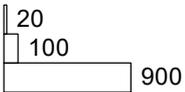
Σ 23
Σ 11
11
12
5
6

Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee			
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose			
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum 14.10.2021
Abzeichnung				Blatt 4.4.7

PROGNOSE Abendspitze Feriensamstag 250 WE

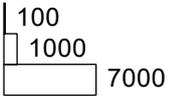
von\nach	1	2	3
1		936	23
2	332		24
3	23	24	



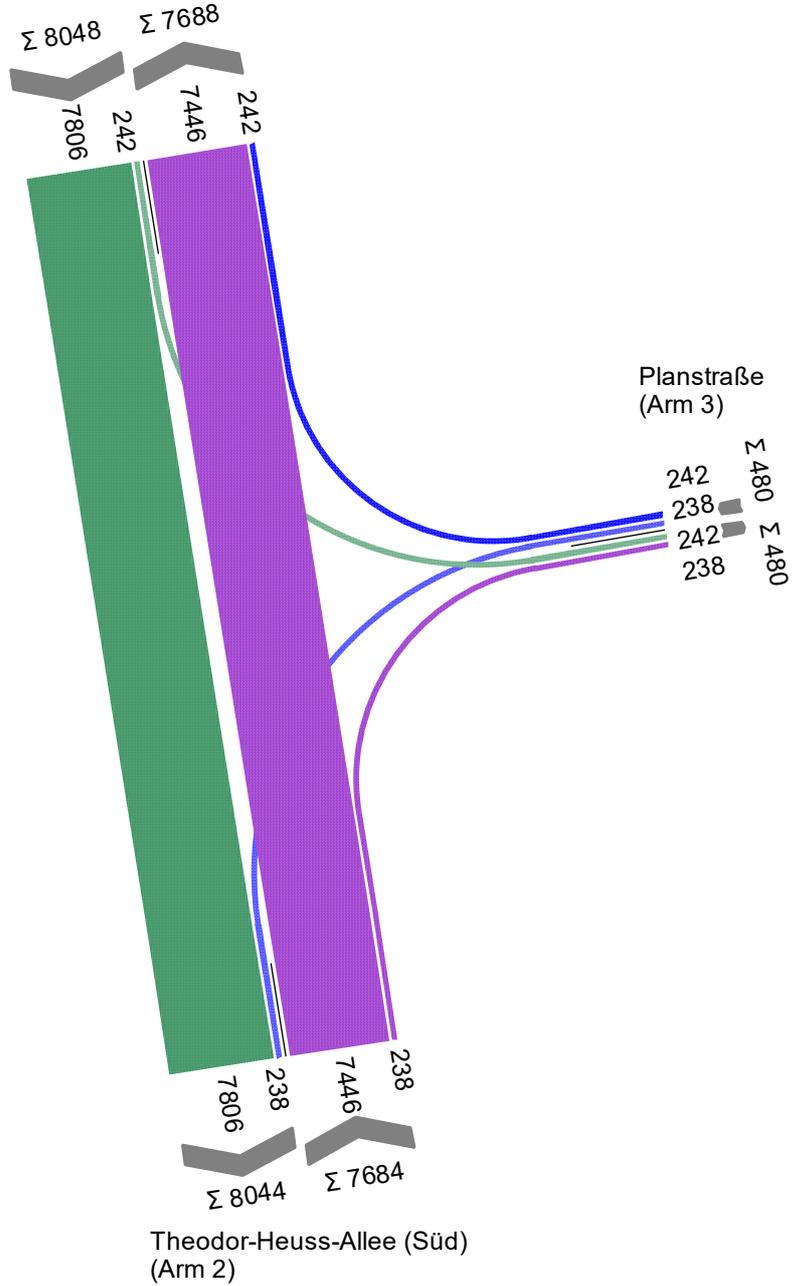
Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.8

PROGNOSE Tagesbelastung Feriensamstag 250 WE

von\nach	1	2	3
1		7806	242
2	7446		238
3	242	238	



Theodor-Heuss-Allee (Nord)
(Arm 1)

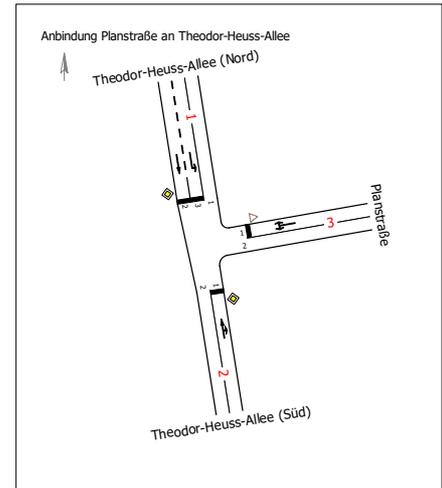


Theodor-Heuss-Allee (Süd)
(Arm 2)

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	14.10.2021
Abzeichnung				Blatt	4.4.9

Bewertung Einmündung ohne LSA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Vormittagsspitze Normalwerktag 250 WE



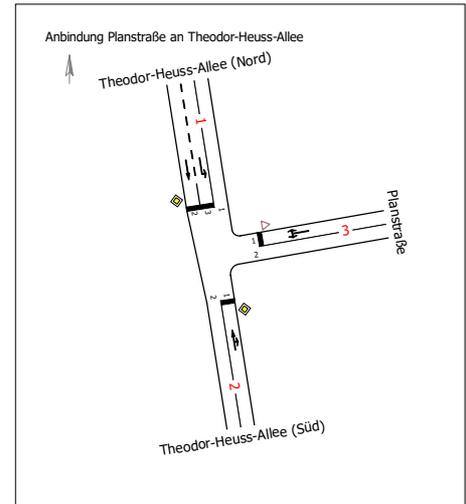
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrsstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	410,0	414,5	1.800,0	1.780,5	0,230	1.370,5	2,6	A
		2 → 3	3	7,0	7,0	1.600,0	1.600,0	0,004	1.593,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	41,0	42,0	351,5	343,5	0,119	302,5	11,9	B
		3 → 1	6	40,0	40,5	724,0	714,5	0,056	674,5	5,3	A
1	C	1 → 3	7	7,0	7,0	799,5	799,5	0,009	792,5	4,5	A
		1 → 2	8	425,0	430,5	1.800,0	1.777,0	0,239	1.352,0	2,7	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	81,0	82,5	471,5	462,5	0,175	381,5	9,4	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											B

- q_{Fz} : Fahrzeuge
- q_{PE} : Belastung
- C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
- x_i : Auslastungsgrad
- R : Kapazitätsreserve
- t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.1

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Abendspitze Normalwerktag 250 WE



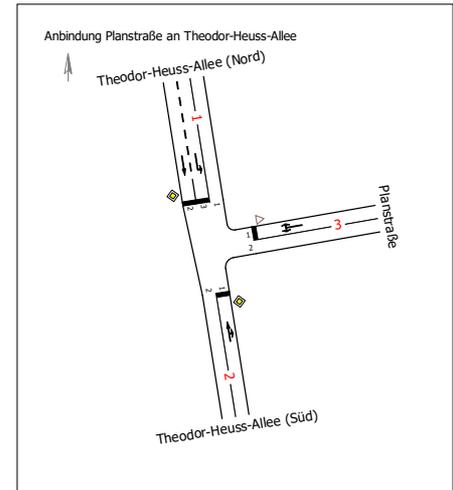
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	501,0	504,5	1.800,0	1.787,5	0,280	1.286,5	2,8	A
		2 → 3	3	48,0	49,0	1.600,0	1.567,0	0,031	1.519,0	2,4	A
3	B	3 → 2	4	12,0	12,5	237,0	227,5	0,053	215,5	16,7	B
		3 → 1	6	11,0	11,0	631,5	631,5	0,017	620,5	5,8	A
1	C	1 → 3	7	47,0	47,5	688,0	680,5	0,069	633,5	5,7	A
		1 → 2	8	498,0	501,0	1.800,0	1.789,5	0,278	1.291,5	2,8	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	23,0	23,5	335,5	328,5	0,070	305,5	11,8	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											B

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.2

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Vormittagsspitze Ferienwerktag 250 WE



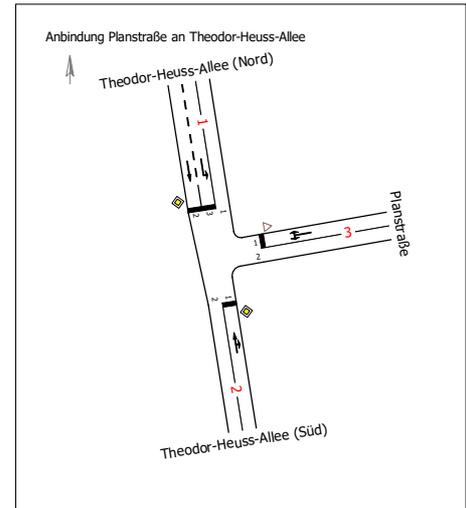
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	422,0	426,5	1.800,0	1.780,5	0,237	1.358,5	2,7	A
		2 → 3	3	7,0	7,0	1.600,0	1.600,0	0,004	1.593,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	41,0	42,0	340,0	332,0	0,124	291,0	12,4	B
		3 → 1	6	40,0	40,5	713,5	704,5	0,057	664,5	5,4	A
1	C	1 → 3	7	7,0	7,0	789,0	789,0	0,009	782,0	4,6	A
		1 → 2	8	438,0	443,5	1.800,0	1.777,0	0,246	1.339,0	2,7	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	81,0	82,5	456,0	447,5	0,181	366,5	9,8	A
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											B

- q_{Fz} : Fahrzeuge
- q_{PE} : Belastung
- C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
- x_i : Auslastungsgrad
- R : Kapazitätsreserve
- t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.3

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Abendspitze Ferienwerktag 250 WE



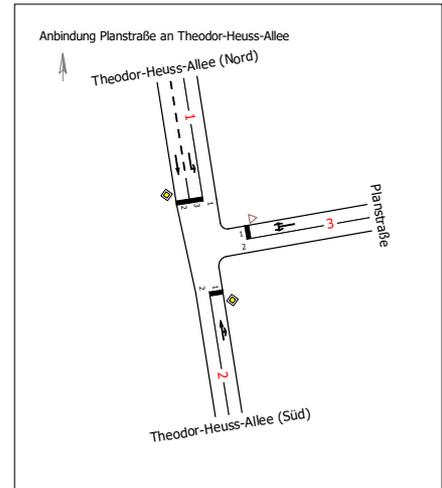
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	516,0	519,5	1.800,0	1.787,5	0,289	1.271,5	2,8	A
		2 → 3	3	48,0	49,0	1.600,0	1.567,0	0,031	1.519,0	2,4	A
3	B	3 → 2	4	12,0	12,5	227,0	218,0	0,055	206,0	17,5	B
		3 → 1	6	11,0	11,0	620,0	620,0	0,018	609,0	5,9	A
1	C	1 → 3	7	47,0	47,5	676,5	669,0	0,070	622,0	5,8	A
		1 → 2	8	513,0	516,0	1.800,0	1.789,5	0,287	1.276,5	2,8	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	23,0	23,5	322,0	315,0	0,073	292,0	12,3	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											B

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.4

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Vormittagsspitze Feriensamstag 250 WE



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

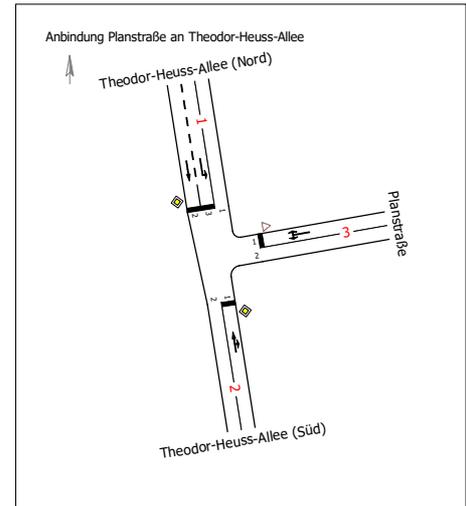
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	842,0	845,5	1.800,0	1.793,0	0,470	951,0	3,8	A
		2 → 3	3	6,0	6,5	1.600,0	1.477,5	0,004	1.471,5	2,4	A
3	B	3 → 2	4	12,0	12,5	171,0	164,0	0,073	152,0	23,7	C
		3 → 1	6	11,0	11,0	427,0	427,0	0,026	416,0	8,7	A
1	C	1 → 3	7	5,0	5,0	489,5	489,5	0,010	484,5	7,4	A
		1 → 2	8	523,0	526,5	1.800,0	1.787,5	0,293	1.264,5	2,8	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	23,0	23,5	237,5	232,5	0,099	209,5	17,2	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											C

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.5

Bewertung Einmündung ohne LSA

Bewertungsmethode : HBS 2015
Knotenpunkt : TK 1 (Einmündung)
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Belastung : PROGNOSE Abendspitze Feriensamstag 250 WE



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsregelung		Verkehrstrom
1	C		Vorfahrtsstraße	7
				8
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
3	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q _{Fz} [Fz/h]	q _{PE} [Pkw-E/h]	C _{PE} [Pkw-E/h]	C _{Fz} [Fz/h]	x _i [-]	R [Fz/h]	t _w [s]	QSV
2	A	2 → 1	2	332,0	333,0	1.800,0	1.794,5	0,185	1.462,5	2,5	A
		2 → 3	3	24,0	24,5	1.600,0	1.567,0	0,015	1.543,0	2,3	A
3	B	3 → 2	4	24,0	24,5	180,5	177,0	0,136	153,0	23,5	C
		3 → 1	6	23,0	23,0	788,0	788,0	0,029	765,0	4,7	A
1	C	1 → 3	7	23,0	23,0	857,0	857,0	0,027	834,0	4,3	A
		1 → 2	8	936,0	938,0	1.800,0	1.796,5	0,521	860,5	4,2	A
Mischströme											
3	B	-	4+6	47,0	47,5	288,0	285,0	0,165	238,0	15,1	B
1	C	-	7+8	-	-	-	-	-	-	-	A
Gesamt QSV											C

q_{Fz} : Fahrzeuge
 q_{PE} : Belastung
 C_{PE}, C_{Fz} : Kapazität
 x_i : Auslastungsgrad
 R : Kapazitätsreserve
 t_w : Mittlere Wartezeit

Knotenpunkt	Anbindung Planstraße an Theodor-Heuss-Allee				
Variante	V1.0 - Verkehrsprognose				
Bearbeiter		Status	Bearbeitung	Datum	15.10.2021
Abzeichnung				Blatt	5.1.6

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Normalwerktag 100 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,43%	3,38%	3,43%	P ₁	3,43%	3,45%	3,43%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,39%	1,40%	1,39%	P ₂	1,41%	1,39%	1,40%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11034	DTV			11108
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11654	DTV _w			11732
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10132			DTV _t	10158		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		947		DTV _n		950	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	655	122	477	M	656	123	479
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	22	4	16	M _{Lkw1}	23	4	16
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	9	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			378	DTV _{Lkw1}			381
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			154	DTV _{Lkw2}			156
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	1,80%	1,78%	1,77%	P ₁	1,78%	1,78%	1,78%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,31%	1,31%	1,31%	P ₂	1,32%	1,31%	1,31%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			10576	DTV			10603
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11836	DTV _w			11865
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	9639			DTV _t	9663		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		938		DTV _n		940	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	623	121	456	M	624	122	457
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	11	2	8	M _{Lkw1}	11	2	8
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	8	2	6	M _{Lkw2}	8	2	6
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			188	DTV _{Lkw1}			188
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			139	DTV _{Lkw2}			139
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,33%	3,25%	3,33%	P ₁	3,31%	3,25%	3,30%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,27%	1,27%	1,27%	P ₂	1,27%	1,25%	1,27%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11668	DTV			11818
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12324	DTV _w			12482
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10672			DTV _t	10809		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		997		DTV _n		1009	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	690	129	503	M	699	130	509
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	23	4	17	M _{Lkw1}	23	4	17
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	6	M _{Lkw2}	9	2	6
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			388	DTV _{Lkw1}			390
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			148	DTV _{Lkw2}			150
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	2,15%	2,16%	2,15%	P ₁	2,15%	2,12%	2,15%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,47%	1,46%	1,47%	P ₂	1,49%	1,44%	1,48%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			10892	DTV			11098
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11504	DTV _w			11722
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)	9925			DTV _t	10114		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)		967		DTV _n		984	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	641	127	478	M	654	127	478
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	14	3	10	M _{Lkw1}	14	3	10
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	10	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			234	DTV _{Lkw1}			239
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			160	DTV _{Lkw2}			164
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	2,25%	0,74%	2,10%
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	3,00%	1,03%	2,81%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			365
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			385
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)				DTV _t	329		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)				DTV _n		35	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	20	4	15
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	1	0	0
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	1	0	0
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			10

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Normalwerktag 250 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brookeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,43%	3,38%	3,43%	P ₁	3,44%	3,44%	3,44%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,39%	1,40%	1,39%	P ₂	1,42%	1,39%	1,42%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11034	DTV			11151
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11654	DTV _w			11778
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10132			DTV _t	10198		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		947		DTV _n		953	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	655	122	477	M	659	123	480
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	22	4	16	M _{Lkw1}	23	4	17
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	9	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			378	DTV _{Lkw1}			383
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			154	DTV _{Lkw2}			158
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	1,80%	1,78%	1,77%	P ₁	1,78%	1,77%	1,78%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,31%	1,31%	1,31%	P ₂	1,32%	1,30%	1,32%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			10576	DTV			10642
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11836	DTV _w			11909
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	9639			DTV _t	9698		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		938		DTV _n		944	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	623	121	456	M	627	122	458
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	11	2	8	M _{Lkw1}	11	2	8
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	8	2	6	M _{Lkw2}	8	2	6
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			188	DTV _{Lkw1}			190
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			139	DTV _{Lkw2}			141
Querschnitt Brookeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,33%	3,20%	3,33%	P ₁	3,28%	3,20%	3,27%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,27%	1,27%	1,27%	P ₂	1,28%	1,23%	1,28%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11668	DTV			12042
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12324	DTV _w			12719
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10672			DTV _t	11015		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		997		DTV _n		1027	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	690	129	503	M	712	133	519
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	23	4	17	M _{Lkw1}	23	4	17
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	6	M _{Lkw2}	9	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			388	DTV _{Lkw1}			394
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			148	DTV _{Lkw2}			154
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	2,15%	2,16%	2,15%	P ₁	2,16%	2,07%	2,15%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,47%	1,46%	1,47%	P ₂	1,51%	1,40%	1,50%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			10892	DTV			11408
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			11504	DTV _w			12049
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)	9925			DTV _t	10397		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)		967		DTV _n		1010	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	641	131	491	M	672	131	491
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	15	3	11	M _{Lkw1}	15	3	11
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	10	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			234	DTV _{Lkw1}			246
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			160	DTV _{Lkw2}			172
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	2,25%	0,74%	2,10%
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	3,00%	1,03%	2,81%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			911
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			963
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)				DTV _t	823		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)				DTV _n		88	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	50	11	37
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	1	0	1
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	2	0	1
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			19
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			26

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Ferienwerktag 100 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,43%	3,43%	3,43%	P ₁	3,43%	3,49%	3,43%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,39%	1,39%	1,39%	P ₂	1,40%	1,39%	1,40%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11711	DTV			12155
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12369	DTV _w			12838
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10974			DTV _t	11001		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1152		DTV _n		1155	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	709	149	505	M	711	149	524
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	24	5	18	M _{Lkw1}	24	5	18
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	10	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			402	DTV _{Lkw1}			417
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			163	DTV _{Lkw2}			171
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	1,80%	1,77%	1,77%	P ₁	1,78%	1,77%	1,77%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,31%	1,31%	1,31%	P ₂	1,32%	1,31%	1,31%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11500	DTV			11562
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12869	DTV _w			12939
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10440			DTV _t	10464		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1096		DTV _n		1098	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	675	142	497	M	676	142	498
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	12	3	9	M _{Lkw1}	12	3	9
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	9	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			204	DTV _{Lkw1}			205
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			151	DTV _{Lkw2}			152
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,33%	3,30%	3,33%	P ₁	3,31%	3,30%	3,31%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,27%	1,27%	1,27%	P ₂	1,27%	1,26%	1,27%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			12480	DTV			12922
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			13181	DTV _w			13648
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	11559			DTV _t	11696		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1213		DTV _n		1226	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	747	157	538	M	756	158	557
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	25	5	18	M _{Lkw1}	25	5	18
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			415	DTV _{Lkw1}			428
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			158	DTV _{Lkw2}			164
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	2,15%	2,15%	2,16%	P ₁	2,15%	2,11%	2,15%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,47%	1,47%	1,47%	P ₂	1,48%	1,44%	1,48%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11811	DTV			12085
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12474	DTV _w			12764
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)	10750			DTV _t	10939		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)		1128		DTV _n		1146	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	695	148	521	M	707	148	521
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	15	3	11	M _{Lkw1}	15	3	11
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	10	2	8	M _{Lkw2}	10	2	8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			255	DTV _{Lkw1}			260
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			174	DTV _{Lkw2}			179
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	2,25%	0,74%	2,10%
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	3,00%	1,03%	2,81%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			365
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			385
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)				DTV _t	329		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)				DTV _n		35	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	20	4	15
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	0	0	0
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	1	0	0
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			10

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Ferienwerktag 250 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,43%	3,43%	3,43%	P ₁	3,44%	3,48%	3,44%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,39%	1,39%	1,39%	P ₂	1,42%	1,39%	1,42%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11711	DTV			12199
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12369	DTV _w			12884
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10974			DTV _t	11040		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1152		DTV _n		1159	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	709	149	505	M	713	150	526
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	24	5	18	M _{Lkw1}	25	5	18
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	10	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			402	DTV _{Lkw1}			420
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			163	DTV _{Lkw2}			173
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	1,80%	1,77%	1,77%	P ₁	1,78%	1,76%	1,78%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,31%	1,31%	1,31%	P ₂	1,32%	1,30%	1,32%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11500	DTV			11602
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12869	DTV _w			12983
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	10440			DTV _t	10499		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1096		DTV _n		1102	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	675	142	497	M	679	142	500
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	12	3	9	M _{Lkw1}	12	3	9
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	9	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			204	DTV _{Lkw1}			206
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			151	DTV _{Lkw2}			153
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	3,33%	3,25%	3,33%	P ₁	3,28%	3,25%	3,28%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,27%	1,27%	1,27%	P ₂	1,28%	1,24%	1,28%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			12480	DTV			13146
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			13181	DTV _w			13885
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	11559			DTV _t	11903		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		1213		DTV _n		1244	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	747	157	538	M	769	161	566
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	25	5	18	M _{Lkw1}	25	5	19
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	9	2	7	M _{Lkw2}	10	2	7
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			415	DTV _{Lkw1}			431
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			158	DTV _{Lkw2}			168
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	2,15%	2,15%	2,16%	P ₁	2,16%	2,07%	2,15%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,47%	1,47%	1,47%	P ₂	1,51%	1,41%	1,50%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			11811	DTV			12394
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			12474	DTV _w			13091
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)	10750			DTV _t	11223		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)		1128		DTV _n		1172	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	695	151	534	M	725	151	534
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	16	3	11	M _{Lkw1}	16	3	11
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	11	2	8	M _{Lkw2}	11	2	8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			255	DTV _{Lkw1}			267
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			174	DTV _{Lkw2}			186
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	2,25%	0,74%	2,10%
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	3,00%	1,03%	2,81%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			911
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			963
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)				DTV _t	823		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)				DTV _n		88	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	50	11	37
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	1	0	1
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	2	0	1
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			19
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			26

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Feriensamstag 100 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,53%	0,68%	0,37%	P ₁	0,54%	0,82%	0,55%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,82%	2,74%	2,03%	P ₂	1,82%	2,73%	1,87%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14201	DTV			14230
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			14999	DTV _w			15030
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	13510			DTV _t	13536		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		691		DTV _n		694	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	873	89	612	M	875	90	613
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	5	1	2	M _{Lkw1}	5	1	3
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	16	2	12	M _{Lkw2}	16	2	11
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			52	DTV _{Lkw1}			78
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			289	DTV _{Lkw2}			266
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,35%	0,78%	0,37%	P ₁	0,35%	0,78%	0,38%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,52%	1,96%	1,54%	P ₂	1,52%	1,95%	1,54%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			12302	DTV			12329
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			13767	DTV _w			13796
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	11618			DTV _t	11642		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		685		DTV _n		687	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	751	88	530	M	752	89	531
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	3	1	2	M _{Lkw1}	3	1	2
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	11	2	8	M _{Lkw2}	11	2	8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			46	DTV _{Lkw1}			46
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			189	DTV _{Lkw2}			190
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,56%	0,66%	0,40%	P ₁	0,57%	0,66%	0,57%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,83%	2,83%	2,04%	P ₂	1,83%	2,79%	1,88%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14170	DTV			14320
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			14966	DTV _w			15124
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	13468			DTV _t	13606		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		702		DTV _n		714	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	870	91	610	M	879	92	617
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	5	2	2	M _{Lkw1}	5	1	4
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	16	3	12	M _{Lkw2}	16	3	12
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			57	DTV _{Lkw1}			82
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			290	DTV _{Lkw2}			269
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,39%	1,01%	0,41%	P ₁	0,42%	0,99%	0,45%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,60%	2,27%	1,65%	P ₂	1,61%	2,22%	1,64%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14441	DTV			14647
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			15252	DTV _w			15470
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MSV _t)	13690			DTV _t	13879		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MSV _n)		751		DTV _n		768	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	885	99	631	M	897	99	631
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	4	1	3	M _{Lkw1}	4	1	3
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	14	2	10	M _{Lkw2}	14	2	10
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			59	DTV _{Lkw1}			65
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			238	DTV _{Lkw2}			241
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	2,25%	0,74%	2,10%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			365
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			385
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MSV _t)				DTV _t	329		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MSV _n)				DTV _n		35	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	20	4	15
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	0	0	0
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	1	0	0
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			10

Cuxhaven Theodor-Heuss-Allee Feriensamstag 250 WE

	Bestand				Prognose-Planfall		
	06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00		06:00 - 22:00	22:00 - 06:00	00:00 - 24:00
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (West)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,53%	0,68%	0,37%	P ₁	0,56%	0,81%	0,56%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,82%	2,74%	2,03%	P ₂	1,83%	2,71%	1,88%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14201	DTV			14274
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			14999	DTV _w			15075
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	13510			DTV _t	13576		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		691		DTV _n		698	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	873	89	612	M	877	90	615
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	5	1	2	M _{Lkw1}	5	1	3
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	16	2	12	M _{Lkw2}	16	2	12
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			52	DTV _{Lkw1}			80
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			289	DTV _{Lkw2}			268
Querschnitt Haydnstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,35%	0,78%	0,37%	P ₁	0,36%	0,78%	0,38%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,52%	1,96%	1,54%	P ₂	1,52%	1,94%	1,55%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			12302	DTV			12368
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			13767	DTV _w			13840
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	11618			DTV _t	11677		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		685		DTV _n		691	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	751	88	530	M	755	89	533
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	3	1	2	M _{Lkw1}	3	1	2
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	11	2	8	M _{Lkw2}	12	2	8
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			46	DTV _{Lkw1}			48
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			189	DTV _{Lkw2}			191
Querschnitt Brockeswalder Chaussee (Ost)							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,56%	0,65%	0,40%	P ₁	0,59%	0,65%	0,59%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,83%	2,83%	2,04%	P ₂	1,83%	2,72%	1,88%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14170	DTV			14544
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			14966	DTV _w			15361
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke tagsüber (DTV _t)	13468			DTV _t	13812		
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke nachts (DTV _n)		702		DTV _n		732	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Kfz (M)	870	91	610	M	893	95	627
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	5	2	2	M _{Lkw1}	5	1	4
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	16	3	12	M _{Lkw2}	16	3	12
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			57	DTV _{Lkw1}			86
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			290	DTV _{Lkw2}			273
Querschnitt Theodor-Heuss-Allee							
Lkw1-Anteil (P ₁)	0,39%	1,01%	0,41%	P ₁	0,46%	0,95%	0,49%
Lkw2-Anteil (P ₂)	1,60%	2,27%	1,65%	P ₂	1,63%	2,15%	1,66%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			14441	DTV			14957
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)			15252	DTV _w			15797
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)	13690			DTV _t	14162		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)		751		DTV _n		794	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)	885	103	644	M	915	103	644
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})	4	1	3	M _{Lkw1}	4	1	3
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})	15	2	11	M _{Lkw2}	15	2	11
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			59	DTV _{Lkw1}			73
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw			238	DTV _{Lkw2}			248
Querschnitt Planstraße							
Lkw1-Anteil (P ₁)				P ₁	2,25%	0,74%	2,10%
Lkw2-Anteil (P ₂)				P ₂	3,00%	1,03%	2,81%
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)				DTV			911
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Werktag (DTV _w)				DTV _w			963
maßgebende stündliche Verkehrsstärke tagsüber (MS _t)				DTV _t	823		
maßgebende stündliche Verkehrsstärke nachts (MS _n)				DTV _n		88	
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke (M)				M	50	11	37
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw1})				M _{Lkw1}	1	0	1
durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke Lkw (M _{Lkw2})				M _{Lkw2}	2	0	1
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw1}			19
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke Lkw				DTV _{Lkw2}			26