



**IGS**

INGENIEURGESELLSCHAFT  
**STOLZ mbH**

23. Februar 2026

Wittlich



# VU BV SCHLOSSTRASSE

Bericht

Projekt 25N029

# VERKEHRSUNTERSUCHUNG

## zum BV Schlossstraße in Wittlich

**Erstellt im Auftrag der BWB GmbH**

Justus-von-Liebig-Straße 12,  
54516 Wittlich

---

### **Bearbeitung**

Manuel Beyen  
Uli Dürhager  
Katrin Galka  
Dr.-Ing. Thorsten Becher

---

### **Projektdaten**

Laufzeit: JUN 2025 – FEB 2026  
Stand: 23.02.2026

---

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung.....	1
2	Grundlagen und Analysefall .....	2
3	Prognoseberechnung.....	3
	3.1 Allgemeines.....	3
	3.2 Verkehrsaufkommen.....	3
	3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens.....	4
	3.4 Verteilung im Straßennetz.....	4
4	Zukünftiges Verkehrsaufkommen .....	10
5	Bewertung der Verkehrsqualität .....	10
	5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsbetrachtung .....	10
	5.2 Leistungsfähigkeiten im Analysefall.....	13
	5.2.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01).....	13
	5.2.2 Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02).....	14
	5.2.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03).....	16
	5.2.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04).....	18
	5.2.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05).....	19
	5.3 Leistungsfähigkeiten im Prognose-1-Fall .....	21
	5.3.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01).....	21
	5.3.2 Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02).....	23
	5.3.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03).....	24
	5.3.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04).....	26
	5.3.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05).....	27
	5.4 Leistungsfähigkeiten im Prognose-2-Fall .....	29
	5.4.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01).....	29
	5.4.2 Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02).....	30
	5.4.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03).....	32
	5.4.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04).....	33

5.4.5	Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05).....	35
5.5	Leistungsfähigkeiten im Prognose-3-Fall .....	36
5.5.1	Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01).....	36
5.5.2	Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02).....	37
5.5.3	Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03).....	39
5.5.4	Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04).....	40
5.5.5	Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05).....	41
5.6	Leistungsfähigkeiten im Prognose-4-Fall .....	43
5.6.1	Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01).....	44
5.6.2	Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02).....	45
5.6.3	Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03).....	47
5.6.4	Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04).....	48
5.6.5	Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05).....	49
5.6.6	Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06).....	51
5.7	Zusammenfassende Darstellung der Verkehrsqualitäten (QSV) an den betrachteten Knotenpunkten zu den geprüften Fällen .....	53
6	Verkehrliche Kennwerte .....	54
6.1	Verkehrliche Kennwerte im Prognose-Bezugsfall.....	55
6.2	Verkehrliche Kennwerte im Prognose-1-Fall .....	55
6.3	Verkehrliche Kennwerte im Prognose-2-Fall.....	56
6.4	Verkehrliche Kennwerte im Prognose-3-Fall.....	56
6.5	Verkehrliche Kennwerte im Prognose-4-Fall.....	56
7	Verkehrliche Bewertung und Fazit .....	58
	Literaturverzeichnis.....	59
	Abbildungsverzeichnis.....	61
	Tabellenverzeichnis.....	67

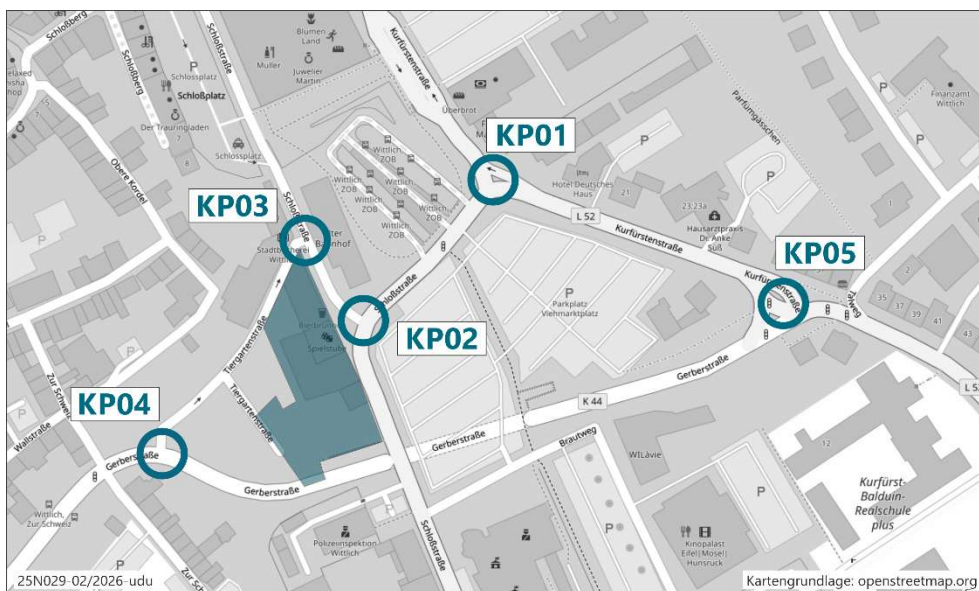
**Anlage**

## 1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

An der Schlosstraße 18 in Wittlich ist die Quartiersentwicklung der vorhandenen Bebauung geplant. Dazu sollen Gewerbeflächen (ca. 4.200 m<sup>2</sup>) und 32 Wohneinheiten geschaffen werden. Die Anbindung der Tiefgarage ist über die Tiergartenstraße geplant. Zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf der Tiergartenstraße wird zusätzlich zur Bestandssituation das Umkehren der Einbahnstraßenregelung auf der Tiergartenstraße im Rahmen der Verkehrsuntersuchung diskutiert. Zudem werden in zwei weiteren Varianten eine zusätzliche Anbindung an die Gerberstraße („Rechts-rein-Rechts-raus“-Lösung) sowie eine ausschließliche Anbindung der Tiefgarage über die Gerberstraße, jeweils unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße, geprüft. Zur Prüfung der verkehrlichen Situation werden an den nachfolgenden Stellen im Straßennetz Verkehrserhebungen durchgeführt:

- KP01: Kurfürstenstraße / Schlosstraße,
- KP02: Schlosstraße / Schlosstraße,
- KP03: Tiergartenstraße / Schlosstraße,
- KP04: Tiergartenstraße / Gerberstraße sowie
- KP05: Kurfürstenstraße / Gerberstraße.

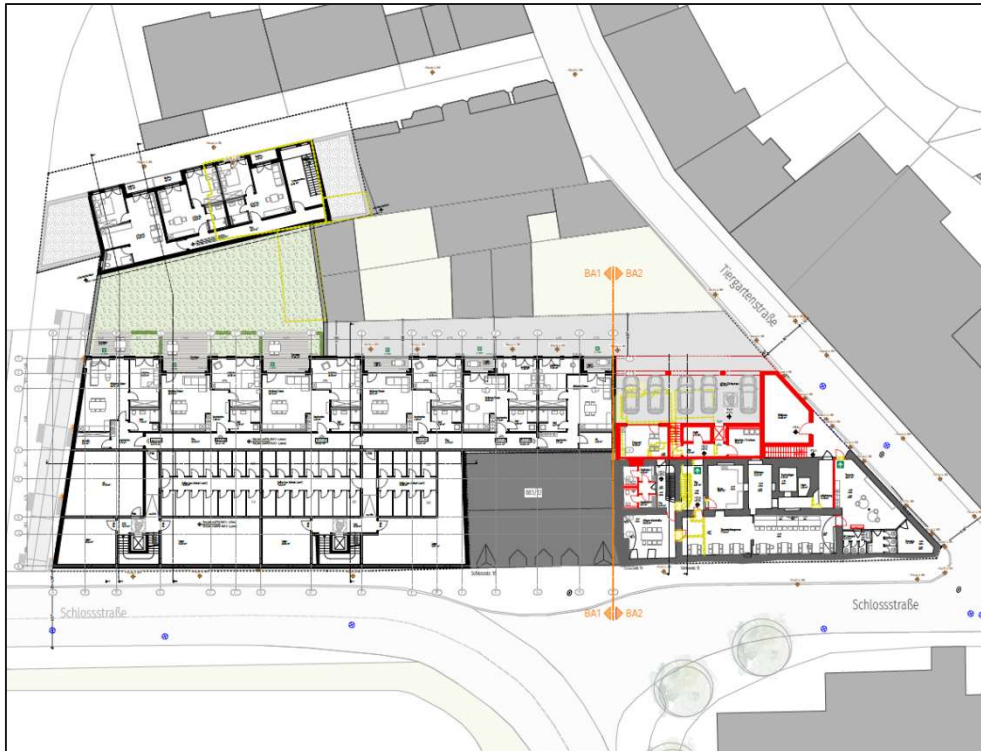
Die Lage des Plangebietes und der Erhebungsstellen sind in **Bild 1** dargestellt.



**Bild 1:** Lage des Plangebietes und der Erhebungsstellen im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

## 2 Grundlagen und Analysefall

Als Grundlage für die vorliegende Untersuchung dient der Entwurf der „Quartiersentwicklung Schlosstraße“ in Wittlich (vgl. **Bild 2**) und eine aktuelle Verkehrserhebung (vgl. **Anlage 1**).



**Bild 2:** Entwurf Projekt P-369 „Quartiersentwicklung Schlosstraße, Wittlich (Quelle: BERDI Architekten, Stand: 19.01.2026)

Die Erfassung der derzeitigen Kfz-Belastungen fand an den o. g. Knotenpunkten am Donnerstag, den 28. August 2025 statt. Dabei wurden 24-Stunden-Zählungen an den Knotenpunkten Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01), Schlosstraße / Schlosstraße (KP02), Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) sowie Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) durchgeführt. Am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) fand im Zeitbereich von 06.00 Uhr bis 10.00 Uhr und von 15.00 Uhr bis 19.00 Uhr eine 8-Stunden-Zählung statt.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung vom 28. August 2025 befinden sich in **Anlage 1**. Die hier ermittelten Bemessungstunden am Vormittag und Nachmittag bilden den Analysefall und somit die Grundlage der Leistungsfähigkeitsnachweise.

## 3 Prognoseberechnung

### 3.1 Allgemeines

Um die Auswirkungen des Verkehrsaufkommens der geplanten Nutzungen auf die Abwicklung des allgemeinen Verkehrs im Nahbereich der neuen Nutzung beurteilen zu können, wird eine Aufkommenseinschätzung für einen typischen Werktag vorgenommen. Ausschlaggebend für die Höhe des zu erwartenden zusätzlichen Verkehrsaufkommens sind die Nutzungsart und der Nutzungsumfang der Planungen.

### 3.2 Verkehrsaufkommen

Für die Nutzung werden anhand der vorgegebenen Flächen und auf Basis der vorliegenden Informationen der Auftraggeberin die entsprechenden Daten aus Erfahrung mit ähnlichen Vorhaben unter Abgleich mit der Literatur [1, 2] ermittelt und die Kennziffern entsprechend der **Tabelle 1** und **Tabelle 2** zu den zu erwartenden Kfz-Verkehren prognostiziert.

Kenngröße	Einheit	Wohnen
Bruttogeschossfläche	m <sup>2</sup>	3.782
Anzahl Gebäude	Anzahl	
Anzahl Wohneinheiten	WE	32
<i>Verkehr Einwohnerinnen und Einwohner (EW)</i>		
Fläche je Einwohner	EW/m <sup>2</sup> BGF	0,021
Wege je EW und Tag	W/24h	3,25
Anteil Kfz-Nutzung	%	65
Besetzungsgrad	-	1,25
<b>werttägliches Aufkommen der Einwohnerinnen und Einwohner pro Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>67</b>
<i>Besucherinnen und Besucherverkehr (Bes.)</i>		
spezifisches Aufkommen	Bes./EW [%]	5
Anteil Kfz-Nutzung	%	75
Besetzungsgrad	-	1,25
<b>werttägliches Aufkommen der Besucherinnen und Besucher pro Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>3</b>
<i>Lieferverkehr</i>		
spezifisches Aufkommen Anlieferung < 3,5t	Fahrten/EW	0,05
spezifisches Aufkommen Anlieferung ≥ 3,5t	Fahrten/EW	0,05
<b>werttägliches Aufkommen der Anlieferung pro Richtung &lt; 3,5t</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>2</b>
<b>werttägliches Aufkommen der Anlieferung pro Richtung ≥ 3,5t</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>2</b>
<b>werttägliches Verkehrsaufkommen Gesamt je Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>74</b>

**Tabelle 1:** Neuverkehrsaufkommen für die Nutzung „Wohnen“ im Plangebiet

Kenngröße	Einheit	Gewerbe mit hohem Kundenaufkommen	Gewerbe mit mittlerem Kundenaufkommen	Gewerbe mit geringem Kundenaufkommen	Hotel
Bruttogeschossfläche (BGF)	m <sup>2</sup>	622	669	1.514	1.407
Nutzfläche (NRF)	m <sup>2</sup>	558	479	1.194	1.010
Verkaufsfläche (VKF)	m <sup>2</sup>		117		
Zimmer	Anzahl Zimmer				25
<i>Verkehr Mitarbeitende (MA)</i>					
spezifisches Aufkommen	MA/m <sup>2</sup> BGF	0,027	0,029	0,033	0,013
Wege je Tag	Wege/24h	2,75	2,25	2,75	2,75
Anwesenheitsgrad	%	85	85	85	85
Anteil Kfz-Nutzung	%	65	65	65	65
Besetzungsgrad	-	1,10	1,10	1,10	1,10
<b>werttägliches Aufkommen der Mitarbeitenden pro Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>35</b>	<b>12</b>
<i>Kundinnen und Kundenverkehr (K)</i>					
spezifisches Aufkommen	Wege/MA o. K/VKF	27,50	1,50	1,00	9,00
Anteil Kfz-Nutzung	%	75	75	75	75
Besetzungsgrad	-	1,05	1,40	1,05	1,80
<b>werttägliches Aufkommen der Kundinnen und Kunden pro Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>334</b>	<b>94</b>	<b>36</b>	<b>68</b>
<i>Lieferverkehr</i>					
spezifisches Aufkommen Anlieferung	Fahrten/MA	0,075	0,600	0,075	0,500
<b>werttägliches Aufkommen Anlieferung pro Richtung ≥ 3,5t</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>9</b>
<b>werttägliches Verkehrsaufkommen Gesamt je Richtung</b>	<b>Kfz/24h u Rtg.</b>	<b>348</b>	<b>117</b>	<b>75</b>	<b>89</b>

**Tabelle 2:** Neuverkehrsaufkommen für die Nutzung „Gewerbe“ im Plangebiet

### 3.3 Tageszeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

Für die Bewertung des zukünftigen Verkehrsablaufs sind die Belastungen für einen normalen Werktag während der Bemessungsstunden zu prognostizieren. Für den Kfz-Verkehr werden somit die folgenden Prognoseverkehre mittels Ganglinien [2] für die vormittägliche und nachmittägliche Bemessungsstunde für alle neuen Nutzungen angesetzt:

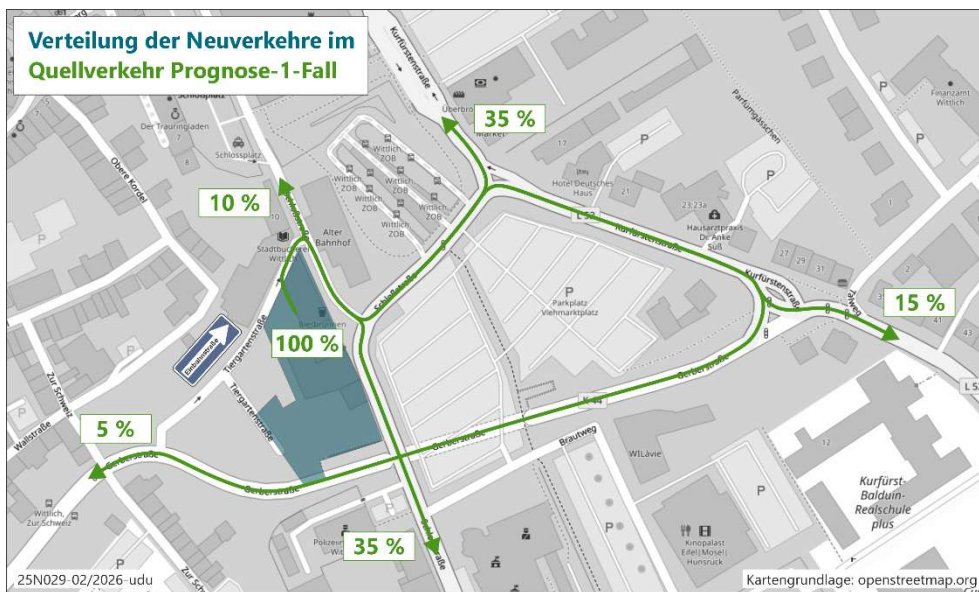
- vormittägliche Bemessungsstunde: 16 Pkw-Fahrten und 2 Lieferfahrten im Quellverkehr sowie 37 Pkw-Fahrten und 3 Lieferfahrten im Zielverkehr
- nachmittägliche Bemessungsstunde: 60 Pkw-Fahrten und 4 Lieferfahrten im Quellverkehr sowie 63 Pkw-Fahrten und 3 Lieferfahrten im Zielverkehr.

### 3.4 Verteilung im Straßennetz

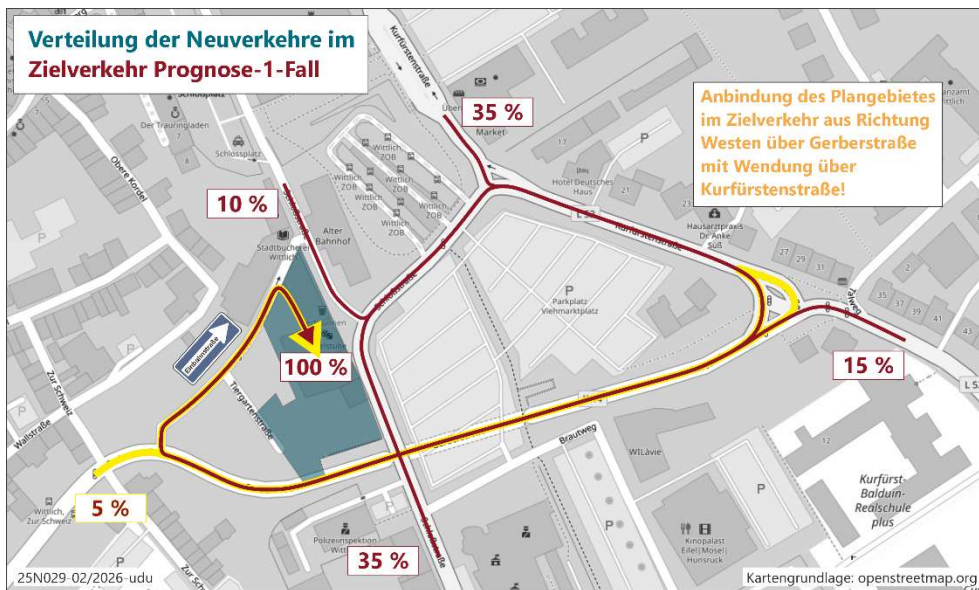
Weiterhin ist von Bedeutung, über welche Zu- und Abfahrtsrouten die entstehenden Neuverkehre das Plangebiet erreichen. Die Verkehre wurden anhand der vorliegenden Verkehrserhebungen an den entsprechenden Knotenpunkten verteilt. Dabei wird berücksichtigt, dass die Verkehrsführung des

Verkehrs auf der Tiergartenstraße zum einen beibehalten (Verkehr in Richtung Norden: Prognose-1-Fall), zum anderen in Richtung Süden geändert wird (Prognose-2-Fall) und die Anbindung zusätzlich als „Rechts-rein-Rechts-raus“-Lösung (Prognose-3-Fall) sowie ausschließlich über die Gerberstraße erfolgt (Prognose-4-Fall). Für den Prognose-3-Fall sowie Prognose-4-Fall wird die Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße beibehalten (Verkehr in Richtung Norden).

Die zu erwartenden Neuverkehre, die durch die geplanten Nutzungen durch Einwohnende und Mitarbeitende entstehen, inkl. der Lieferverkehre erschließen die Nutzungen im Prognose-1-Fall über die Tiergartenstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung (vgl. **Bild 3** und **Bild 4**).

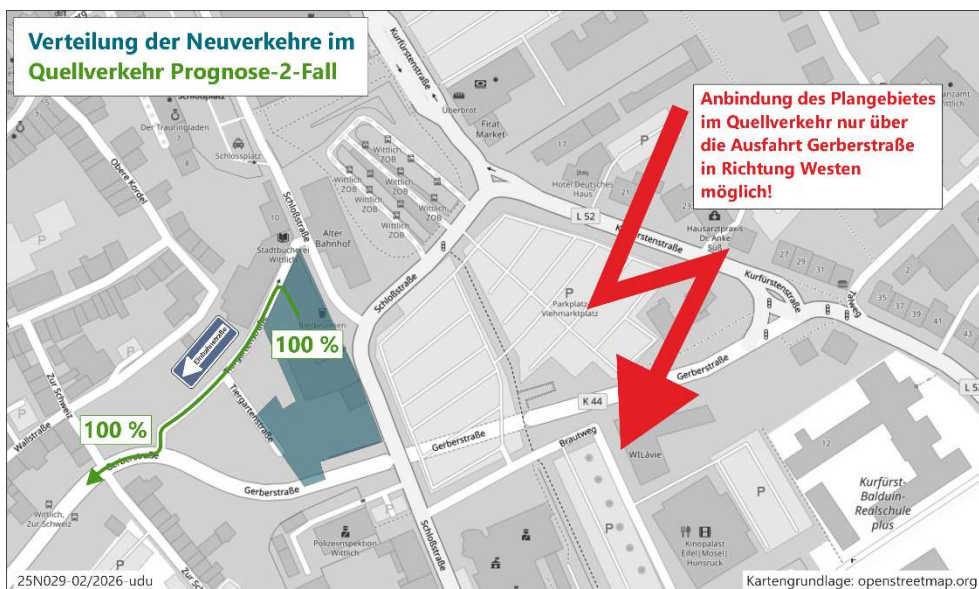


**Bild 3:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-1-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

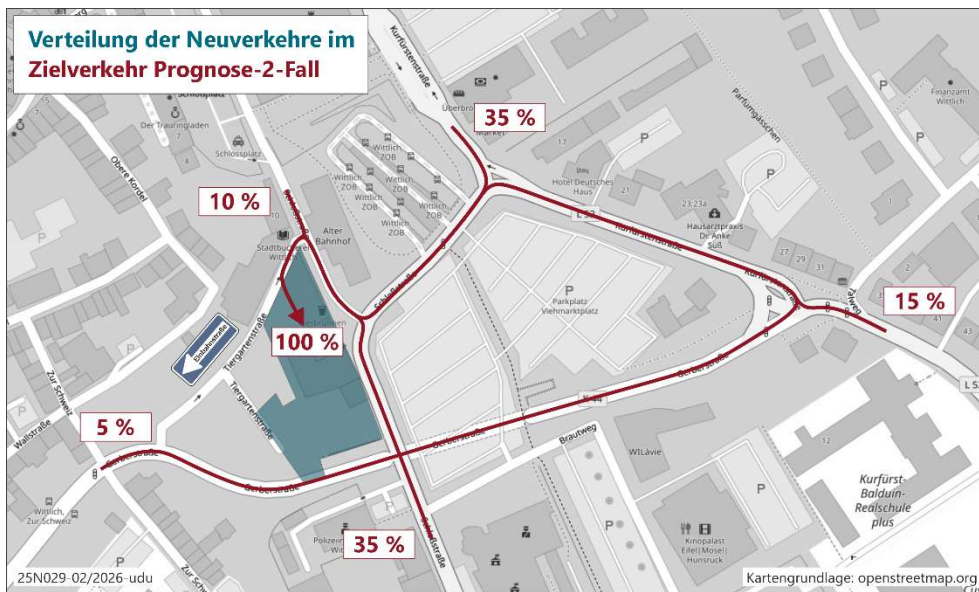


**Bild 4:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-1-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die zu erwartenden Neuverkehre, die durch die geplanten Nutzungen durch Einwohnende und Mitarbeitende entstehen, inkl. der Lieferverkehre erschließen die Nutzungen im Prognose-2-Fall über die Tiergartenstraße mit Änderung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße in Richtung Süden (vgl. **Bild 5** und **Bild 6**).

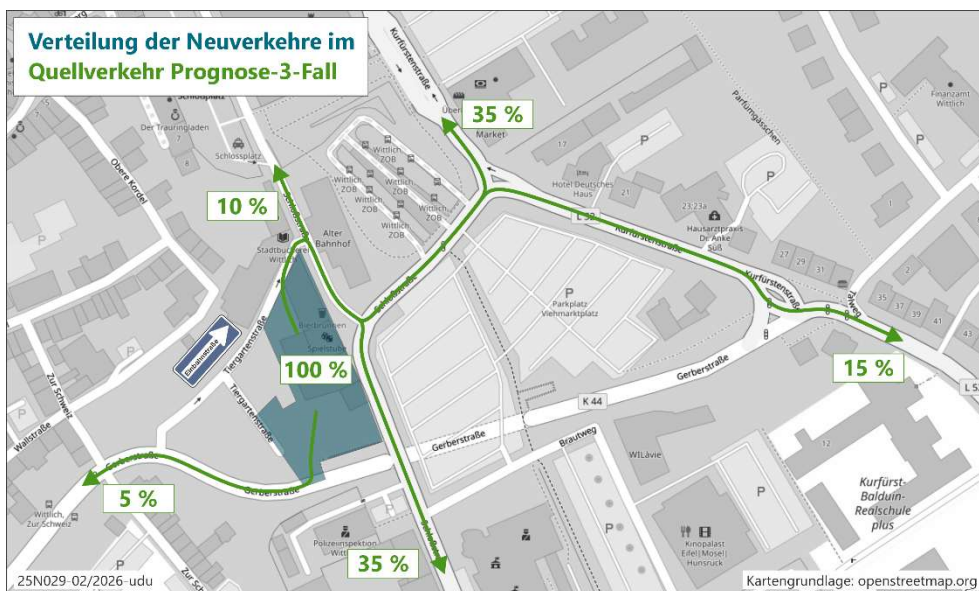


**Bild 5:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-2-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

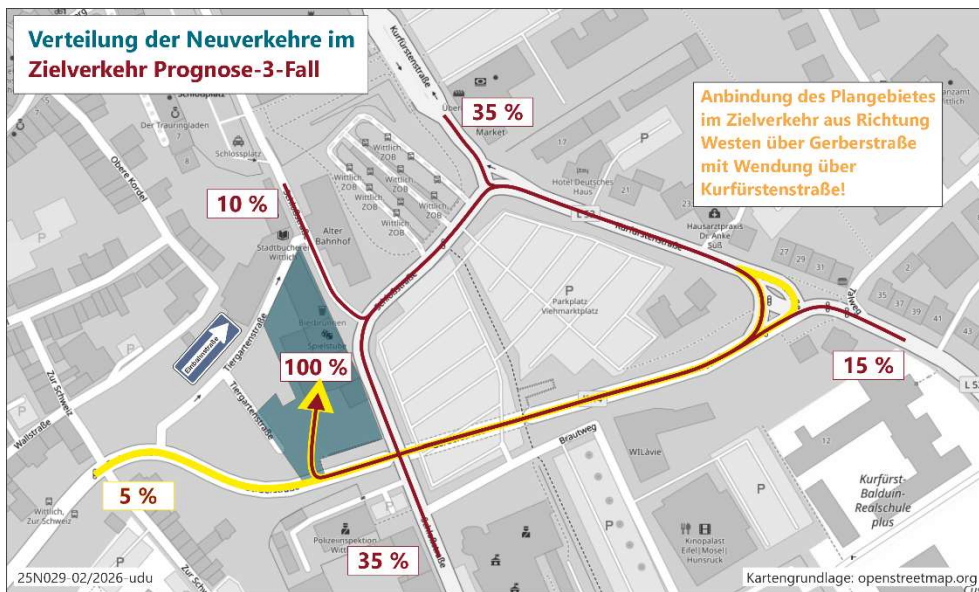


**Bild 6:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-2-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die zu erwartenden Neuverkehre, die durch die geplanten Nutzungen durch Einwohnende und Mitarbeitende entstehen, inkl. der Lieferverkehre erschließen die Nutzungen im Prognose-3-Fall über die Tiergartenstraße und die Gerberstraße („Rechts-rein-Rechts-raus“-Lösung) unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße (vgl. **Bild 7** und **Bild 8**).

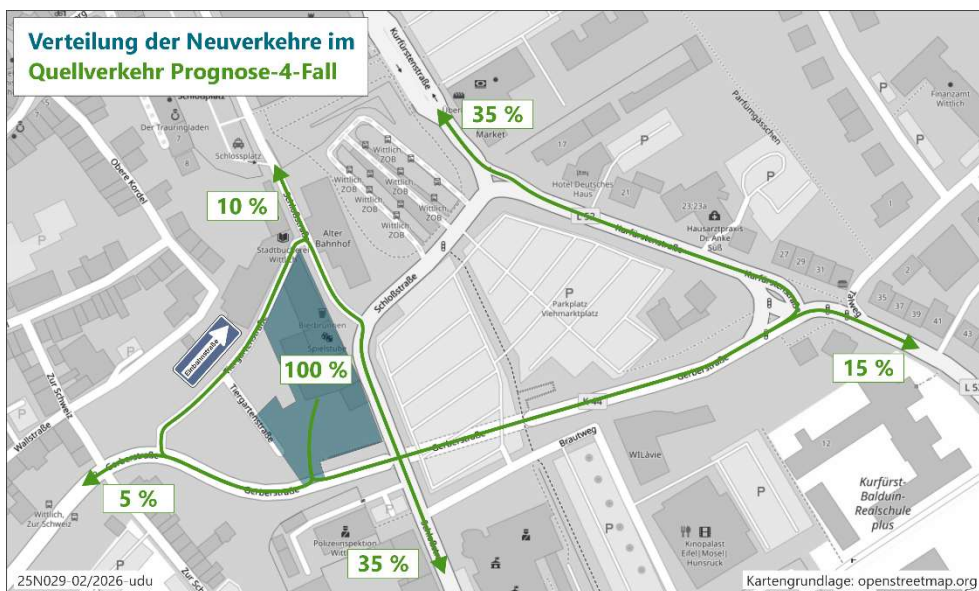


**Bild 7:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-3-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

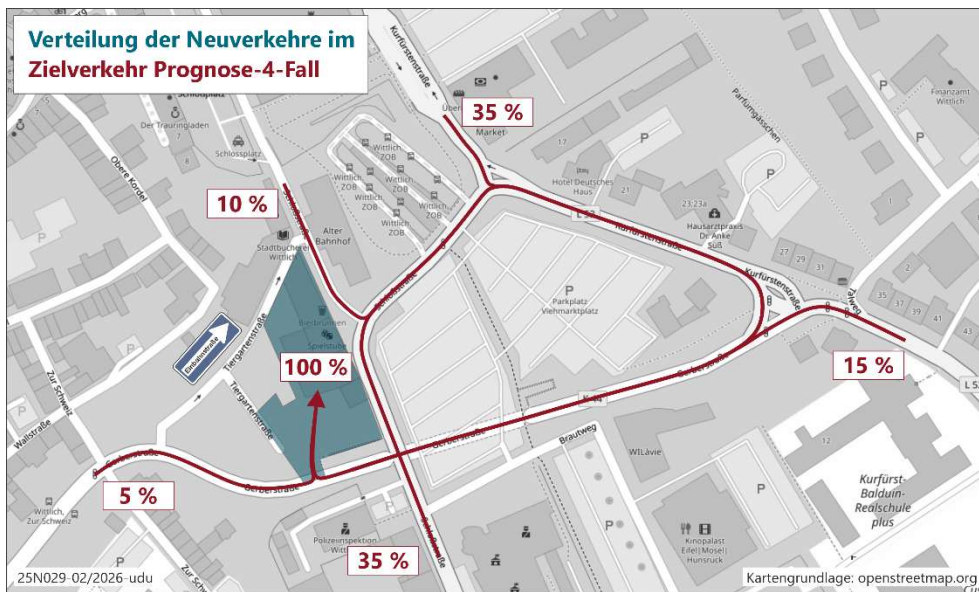


**Bild 8:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-3-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die zu erwartenden Neuverkehre, die durch die geplanten Nutzungen durch Einwohnende und Mitarbeitende entstehen, inkl. der Lieferverkehre erschließen die Nutzungen im Prognose-4-Fall über die Gerberstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße (vgl. **Bild 9** und **Bild 10**).

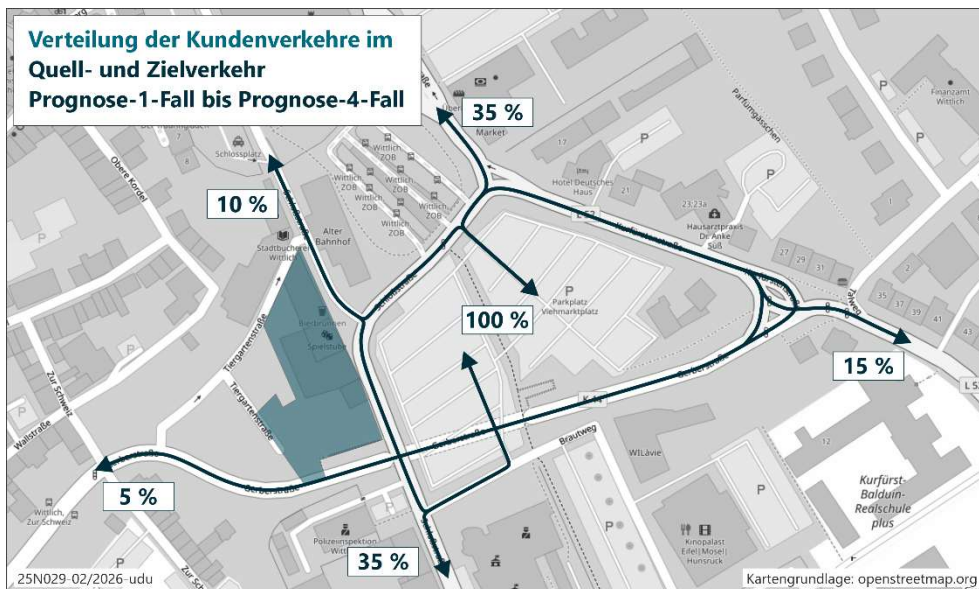


**Bild 9:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)



**Bild 10:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die zu erwartenden Neuverkehre, die durch die geplanten Nutzungen durch Besuchende entstehen, erschließen die Nutzungen in den vier Prognose-Planfällen über den städtischen Parkplatz („Viehmarktplatz“) mit Zufahrt Schloßstraße und Brautweg (vgl. **Bild 11**).



**Bild 11:** Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen durch Besuchende im Quell- und Zielverkehr in den vier Prognose-Planfällen im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

## 4 Zukünftiges Verkehrsaufkommen

Aufbauend auf der Abschätzung des Verkehrsaufkommens und der Orientierung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens lassen sich die zukünftigen Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet ermitteln. Durch Überlagerung des Analysefalls (**Anlage 1**) mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen des Plangebietes werden die zukünftigen Verkehrsbelastungen der vor- und nachmittäglichen Bemessungsstunde als Prognose-1-Fall (Anbindung über die Tiergartenstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße), Prognose-2-Fall (Anbindung über die Tiergartenstraße mit Änderung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße in Richtung Süden), Prognose-3-Fall (zusätzliche Anbindung über die Gerberstraße als „Rechtsrein-Rechts-Raus“-Lösung unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße) und Prognose-4-Fall (ausschließliche Anbindung über die Gerberstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße) abgeleitet und dargestellt. Dabei werden die unter **Kapitel 3.4** eingeschätzten Verteilungen berücksichtigt.

Dabei ist grundsätzlich von einer Reduzierung des MIV-Anteils in Wittlich auszugehen [3]. Als Worst-Case-Szenario wird daher die aktuell erhobene Verkehrsbelastung berücksichtigt, d.h. keine allgemeine Verkehrsreduzierung unter Berücksichtigung der Verkehrswende angenommen.

Die Leistungsfähigkeitsnachweise und Verkehrsbelastungen für die vormittägliche und nachmittägliche Bemessungsstunde für den Ist-Zustand und die Prognose-Planfälle werden in **Kapitel 5** dargestellt.

## 5 Bewertung der Verkehrsqualität

### 5.1 Grundlagen der Leistungsfähigkeitsbetrachtung

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen basieren auf den Berechnungsverfahren aus dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [4]. Diese Berechnungsverfahren ermöglichen neben der Bestimmung der Leistungsfähigkeit auch eine Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes auf Grundlage der mittleren Wartezeiten der Verkehrsteilnehmenden am Knotenpunkt.

Als übergreifendes Kriterium zur Beurteilung des Verkehrsablaufs an Straßenverkehrsanlagen und damit auch an Knotenpunkten dient die Verkehrsqualität QSV. Die entsprechenden Definitionen gemäß HBS 2015 für signalisierte

und unsignalisierte Knotenpunkte sind in **Tabelle 3** zusammengestellt. Maßgebend für die Beurteilung der Verkehrsqualität eines Knotenpunktes mit Lichtsignalanlage (LSA) ist im Kfz-Verkehr die schlechteste Qualitätsstufe, die sich für einen einzelnen Fahrstreifens ergibt. Bei vorfahrtgeregelten Knotenpunkten ist die schlechteste Verkehrsqualität der einzelnen Neben- oder Mischströme maßgebend.

Die Berechnungen beruhen auf dem Verfahren nach HBS 2015 und wurden mit dem Programm LISA (Version 8.2.2) durchgeführt. Die detaillierten Berechnungsunterlagen der Leistungsfähigkeitsnachweise im Analysefall und in den Prognose-Planfällen befinden sich in **Anhang 1 bis 6**.

Die Lichtsignalanlage (LSA) des signalisierten Knotenpunktes KP05 ist verkehrsabhängig (VA) geschaltet, um einen bestmöglichen Abfluss der Kfz-Verkehre zu ermöglichen. Da der Rechtsabbiegefahrstreifen an der Kurfürstenstraße im Nordwesten durch die Überstauung des Linksabbiegefahrstreifens teilweise nur abfließen kann, wenn der Linksabbiegefahrstreifen abfließen kann und der Geradeausfahrstreifen der Kurfürstenstraße im Südosten Rot geschaltet ist, wurde dem Rechtsabbiegefahrstreifen für eine realitätsnahe Abbildung das Signal 2R zugeordnet.

Die längsten mittleren Rückstaulängen der Bedarfs-LSA am ZOB Wittlich variieren aufgrund der Umlaufzeiten von 37 Sekunden Mindestumlauf und 65 Sekunden Maximalumlauf mit Schaltung des Vorsignals sowie 33 Sekunden Mindestumlauf und 64 Sekunden Maximalumlauf ohne Schaltung des Vorsignals. Der Abstand von der Einmündung Schloßstraße beträgt rd. 13 Meter bis zur Haltlinie des Vorsignals und rd. 41 Meter bis zur Haltlinie der Bedarfs-LSA.

Die hier vorliegenden Berechnungen der Leistungsfähigkeiten basieren auf den vorgegebenen Festzeitprogrammen, d. h. in der Realität werden sich auf Grund der oben beschriebenen verkehrsabhängigen Steuerung bessere Verhältnisse einstellen als berechnet. Kommt es bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen zu nicht ausreichenden Verkehrsqualitäten, werden unter Berücksichtigung der vorgegebenen Maximalgrünzeiten einzelne Ströme verlängert. Damit lässt sich das vorhandene, verkehrsabhängige Signalzeitenprogramm realitätsnaher abbilden.

QSV	Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage	Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage
<b>A</b>	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 10</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 5</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden sehr kurz. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 20</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 30</math> s</b>
<b>B</b>	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 20</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 10</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 35</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 40</math> s</b>
<b>C</b>	Die Verkehrsteilnehmenden in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmenden achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 30</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 15</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich Rückstau auf. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 50</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 55</math> s</b>
<b>D</b>	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmende können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 45</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 25</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig Rückstau auf. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w \leq 70</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 70</math> s</b>
<b>E</b>	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w &gt; 45</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 35</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf. <b>mittl. Wartezeit für Kfz-Verkehr <math>t_w &gt; 70</math> s</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w \leq 85</math> s</b>
<b>F</b>	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmenden, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließt, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet. <b>Verkehrsstärke <math>q &gt;</math> Kapazität C</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w &gt; 35</math> s</b>	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmenden sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken. <b>Verkehrsstärke <math>q &gt;</math> Kapazität C</b> <b>mittl. Wartezeit für Fuß-/Radverkehr <math>t_w &gt; 85</math> s</b>
Gemäß E Klima 2022 [5] sind beim Neu-, Um- und Ausbau einer Verkehrsanlage für den Rad- und Fußverkehr die Qualitätsstufen QSV A bis C anzustreben, eine QSV von E oder F kann im motorisierten Individualverkehr im Rahmen einer Gesamtabwägung vorübergehend mit der Zielsetzung der Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs in Kauf genommen werden.		

**Tabelle 3:** Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an pangleichen Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlage gemäß HBS 2015 [4]

## 5.2 Leistungsfähigkeiten im Analysefall

Die Leistungsfähigkeitsnachweise im Analysefall werden an den folgenden fünf Knotenpunkten mit den entsprechenden Bemessungsstunden am Vormittag und Nachmittag im Analysefall geführt:

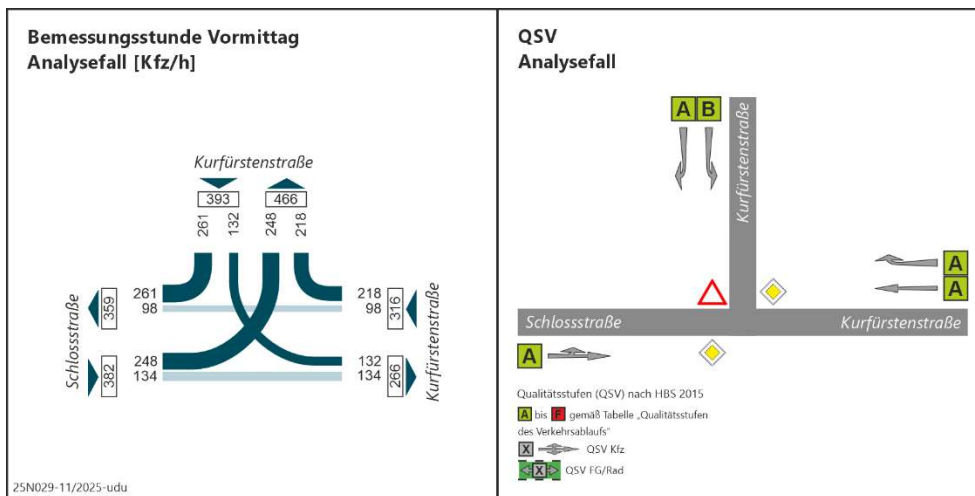
- KP01: Kurfürstenstraße / Schlossstraße,
- KP02: Schlossstraße / Schlossstraße,
- KP03: Tiergartenstraße / Schlossstraße
- KP04: Tiergartenstraße / Gerberstraße sowie
- KP05: Kurfürstenstraße / Gerberstraße.

Dabei wird für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) der Rückstau der Bedarfs-LSA am ZOB Wittlich berücksichtigt.

### 5.2.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01)

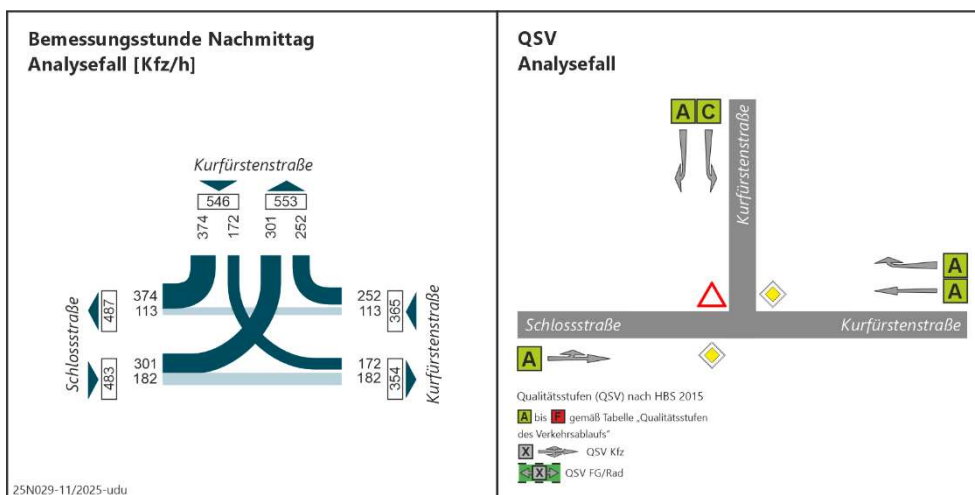
Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße wird über eine vorfahrtgeregelt Einmündung, die teilweise über Vorseignale verfügt, abgewickelt. Die Kurfürstenstraße führt von Nordwesten nach Südosten. Im Südosten gibt es einen vorfahrtberechtigten Linksabbiegefahrstreifen und einen wartepflichtigen Geradeausfahrstreifen. Im Nordwesten gibt es einen Linksabbiegefahrstreifen und ein Rechtsabbiegefahrstreifen, beide sind wartepflichtig. Die Schlossstraße führt von Südwesten nach Nordosten und mündet in die Kurfürstenstraße. In Fahrtrichtung Nordosten gibt es einen Linksabbiegefahrstreifen und einen Geradeausfahrstreifen. Etwa 20 m südlich vom Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße gibt es eine signalisierte Fußgängerquerung mit Anforderungstaster, an den anderen Knotenpunktarmen gibt es keine Querungsmöglichkeiten für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 12**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 11,5 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 30,7 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.



**Bild 12:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Analysefall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 13**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 20,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 50,1 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 18 Metern.



**Bild 13:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Analysefall

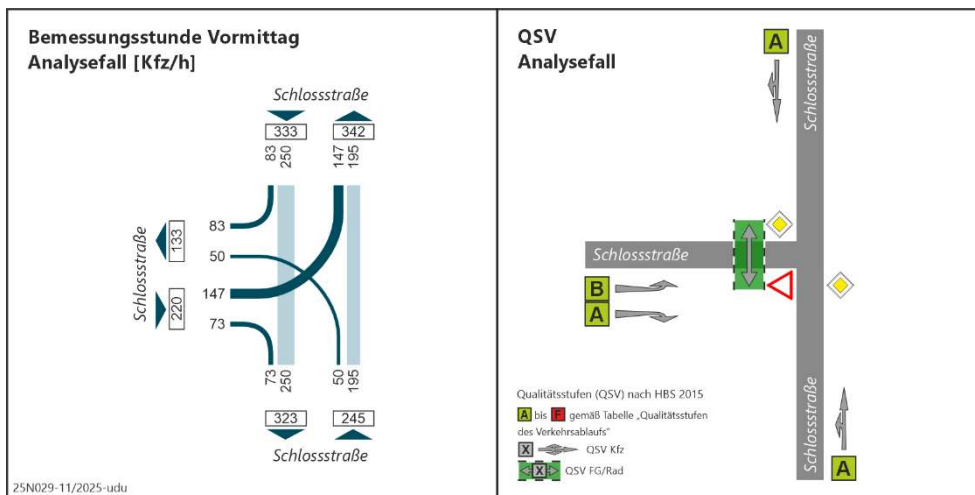
## 5.2.2 Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße wird über eine vorfahrtsregelte Einmündung abgewickelt. Die Hauptachse der

Schlossstraße führt von Süden nach Nordosten. Die Schlossstraße im Süden hat einen Mischfahrstreifen (geradeaus / links). Die Schlossstraße im Nordosten hat einen Mischfahrstreifen (geradeaus / rechts). Die untergeordnete Schlossstraße hat ebenfalls einen Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen an der auch zu Fuß Gehende queren können.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 14**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlossstraße im Nordwesten und beträgt 10,1 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 29,2 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 8 Metern.

In der vormittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 33 Metern und 52 Metern mit Schaltung des Vorseignals und zwischen 34 Metern und 52 Metern ohne Schaltung des Vorseignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlossstraße bei Maximalumlauf überstaut. Wird das Vorseignal vor der Bedarfs-LSA geschaltet, wird die Einmündung zur Schlossstraße auch bei Mindestumlauf überstaut.

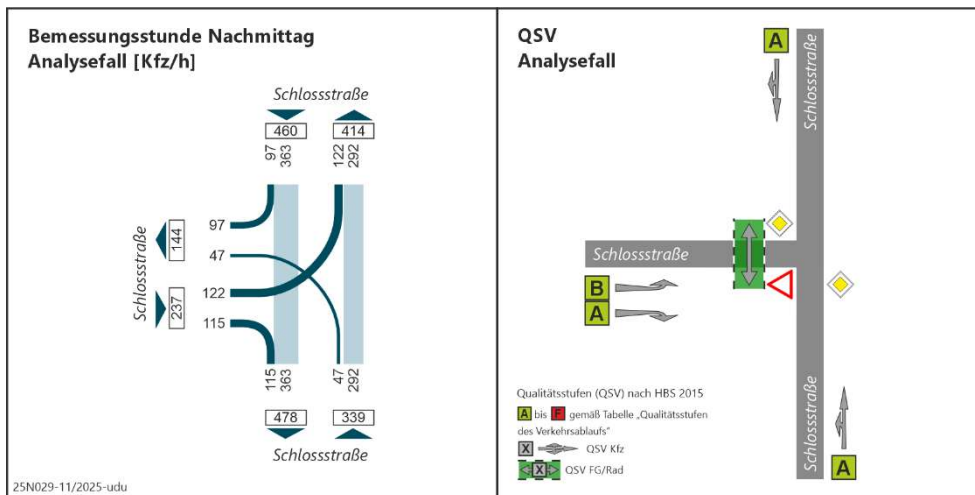


**Bild 14:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Analysefall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 15**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste

mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 14,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 33,4 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.

In der nachmittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 41 Metern und 64 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 43 Metern und 64 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Mindest- und Maximalumlauf überstaut.

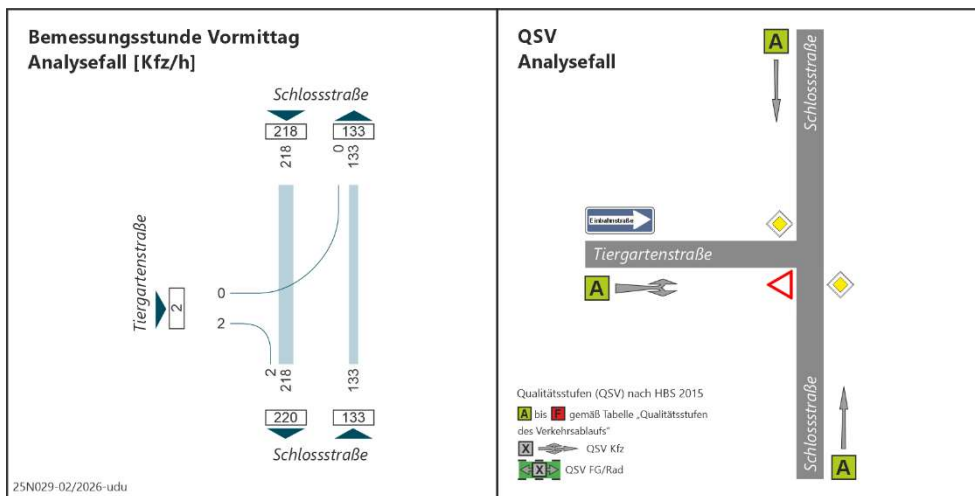


**Bild 15:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Analysefall

### 5.2.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03)

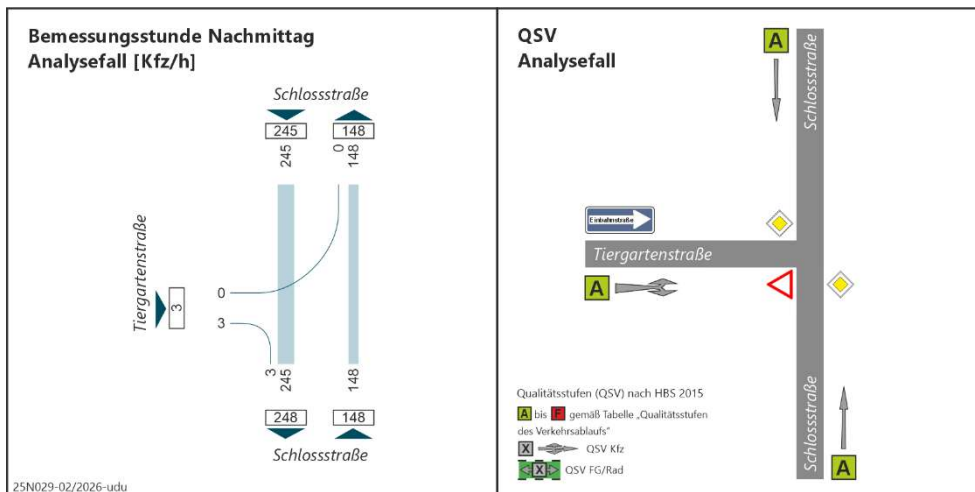
Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße wird über eine vorfahrtsregelte Einmündung abgewickelt. Die Schlosstraße führt von Nordwesten nach Südosten. Je Fahrtrichtung gibt es nur einen Geradeausfahrstreifen. Die untergeordnete Tiergartenstraße verläuft als Einbahnstraße von Südwesten nach Nordosten und hat einen Mischfahrstreifen (rechts /links).

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 16**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 3,9 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 12,1 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 16:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Analysefall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 17**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 4,1 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 13,6 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.

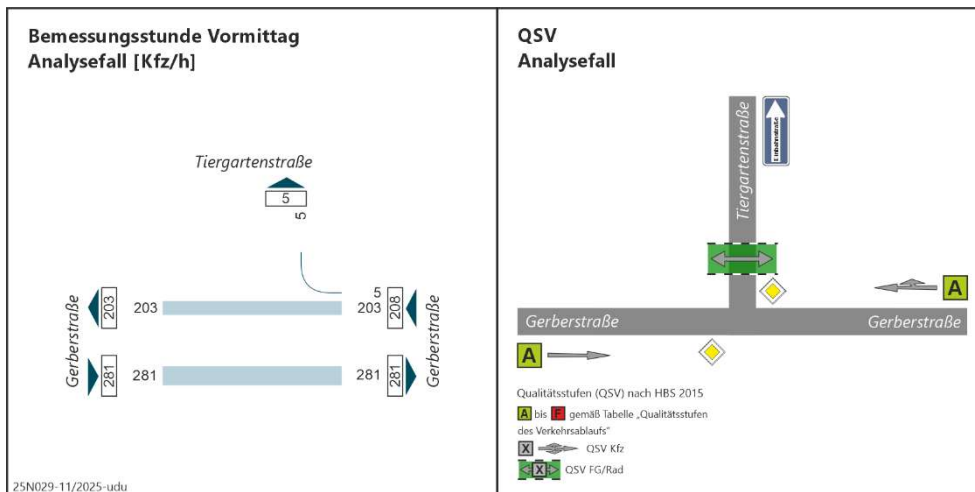


**Bild 17:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Analysefall

### 5.2.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04)

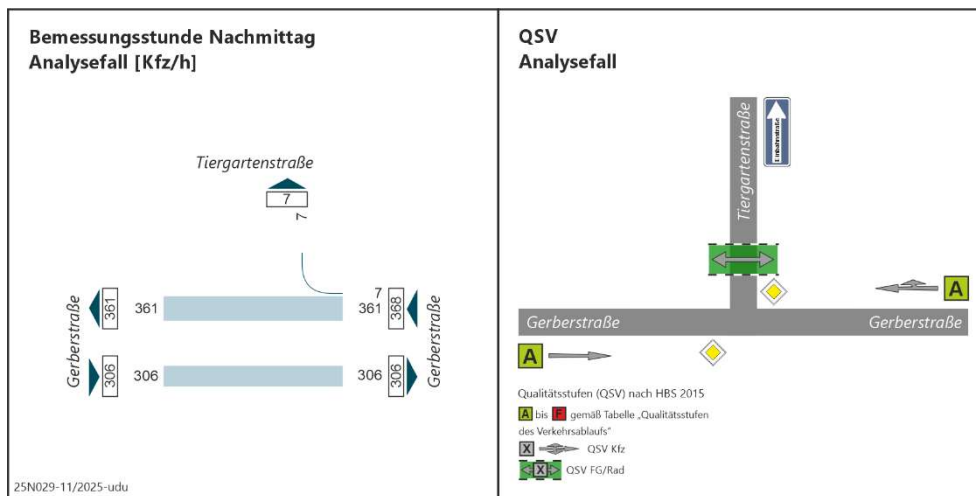
Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße wird über eine vorfahrtsgeregelte Einmündung abgewickelt. Die Gerberstraße führt von Westen nach Osten. Die Gerberstraße im Westen hat nur einen Geradeausfahrstreifen. Die Gerberstraße im Osten hat einen Mischfahrstreifen (geradeaus / rechts). Die untergeordnete Tiergartenstraße, an der auch zu Fuß Gehende queren können, verläuft als Einbahnstraße von Süden nach Norden.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 18**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



**Bild 18:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Analysefall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 19**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



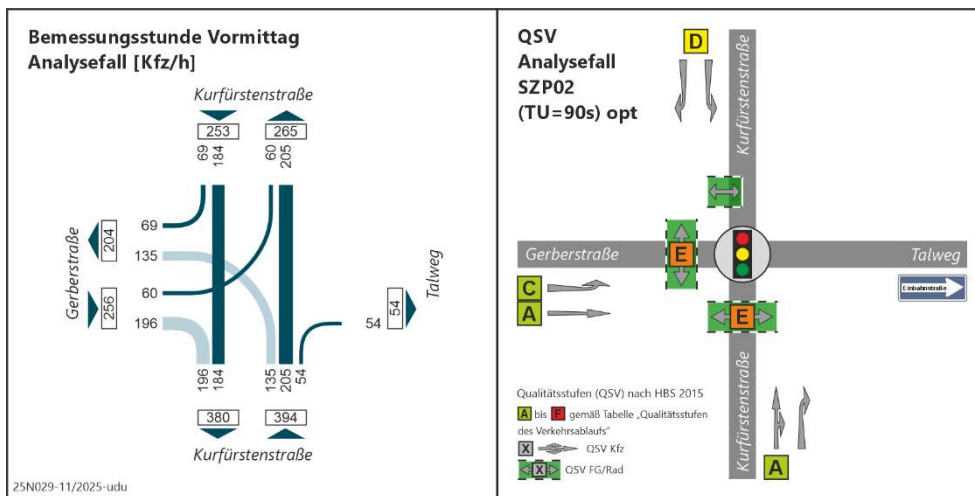
**Bild 19:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Analysefall

### 5.2.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05)

Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße wird über eine signalisierte Kreuzung abgewickelt. Die Kurfürstenstraße führt von Nordwesten nach Südosten. Im Nordwesten gibt es jeweils einen Rechtsabbiegefahrstreifen (freier Rechtsabbieger) und einen Linksabbiegefahrstreifen. Im Südosten gibt es einen Rechtsabbiegefahrstreifen in den Talweg und einen Geradeausfahrstreifen. Die Gerberstraße führt von Südwesten nach Osten und hat einen Links- und Geradeausfahrstreifen. In den Zufahrten der Gerberstraße sowie der südöstlichen Zufahrt der Kurfürstenstraße befinden sich Querungsmöglichkeiten für Zu Fuß Gehende sowie auch über den freien Rechtsabbieger in der nordwestlichen Zufahrt der Kurfürstenstraße.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt, unter Berücksichtigung des optimierten Festzeitprogrammes (SZP02 U=90s opt) in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 20**) besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 62,0 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 73,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 82 Metern.

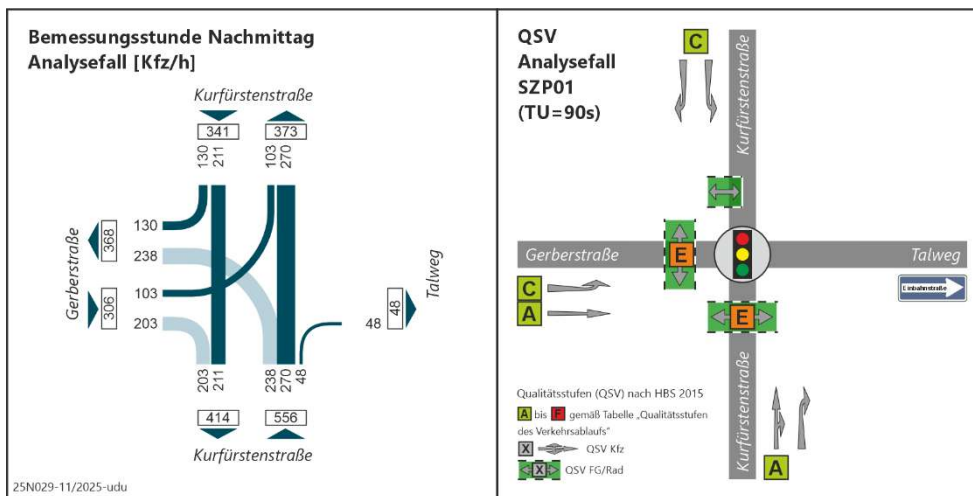
Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 78 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 20**).



**Bild 20:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Analysefall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Analysefall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde unter Berücksichtigung des vorliegenden Festzeitprogramms SZP01 (TU=90s) eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 21**) für den Kfz-Verkehr besteht. Der Linksabbiegefahrstreifen im Nordwesten auf der Kurfürstenstraße hat für sich gesehen eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D), da dieser Fahrstreifen aufgrund des längsten mittleren Rückstaus mit dem Rechtsabbiegefahrstreifen als Mischfahrstreifen gerechnet wird, hat der Mischfahrstreifen eine mindestens befriedigende Verkehrsqualität (QSV C). Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 61,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 75,6 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 97 Metern.

Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 80 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 21**).



**Bild 21:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Analysefall

### 5.3 Leistungsfähigkeiten im Prognose-1-Fall

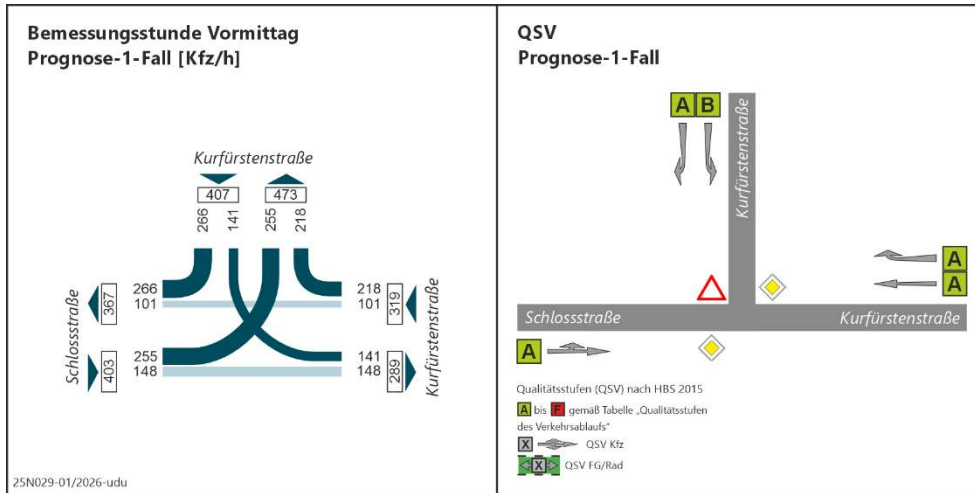
Wie in **Kapitel 4** beschrieben, ergibt sich der Prognose-Planfall durch Überlagerung des Analysefalls (vgl. **Anlage 1**) mit den zu erwartenden Neuverkehren. Die zukünftigen Verkehrsbelastungen der vor- und nachmittäglichen Bemessungsstunde werden durch Überlagerung der derzeitigen Verkehrsbelastungen mit dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen und unter Berücksichtigung einer allgemeinen Verkehrsentwicklung abgeleitet und dargestellt.

Für den Prognose-1-Fall (Anbindung über die Tiergartenstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße) werden Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01), Schlossstraße / Schlossstraße (KP02), Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03), Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) sowie Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) für die vor- und nachmittägliche Bemessungsstunde durchgeführt und Aussagen zur Verkehrsqualität / zur Qualitätsstufe getroffen. Dabei wird für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlosstraße (KP02) der Rückstau der Bedarfs-LSA für den ZOB Wittlich berücksichtigt.

#### 5.3.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01)

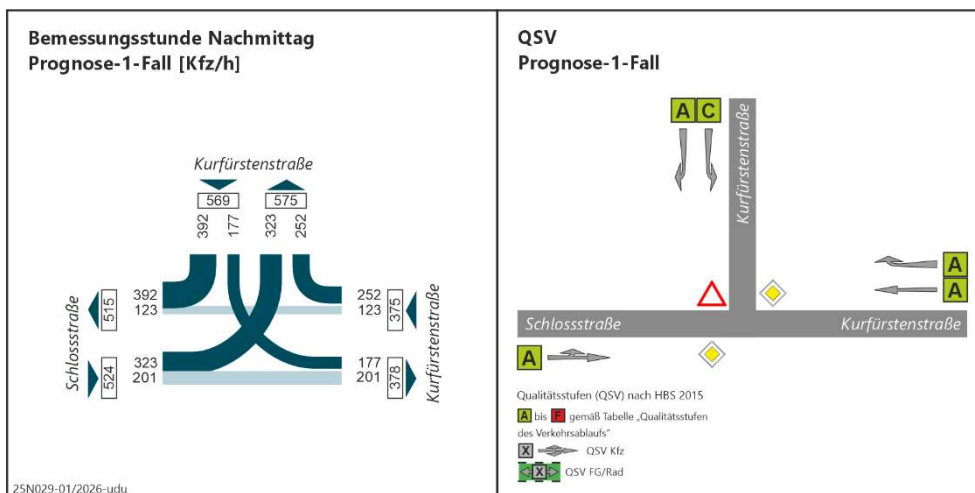
Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 22**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste

mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 12,7 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 33,9 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 10 Metern.



**Bild 22:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-1-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 23**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 26,8 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 57,6 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 25 Metern.

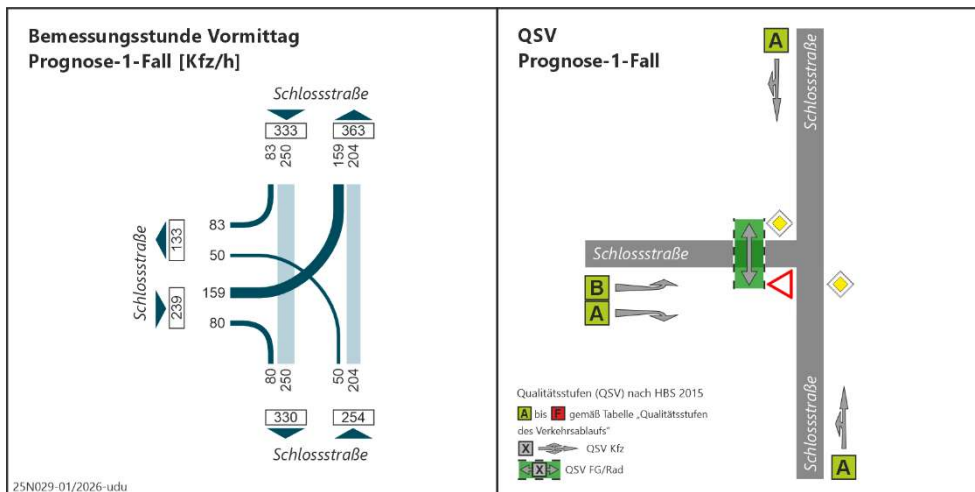


**Bild 23:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-1-Fall

### 5.3.2 Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 24**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 10,6 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 32,1 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.

In der vormittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 35 Metern und 55 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 37 Metern und 56 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Maximalumlauf überstaut. Wird das Vorsignal vor der Bedarfs-LSA geschaltet, wird die Einmündung zur Schlosstraße auch bei Mindestumlauf überstaut.

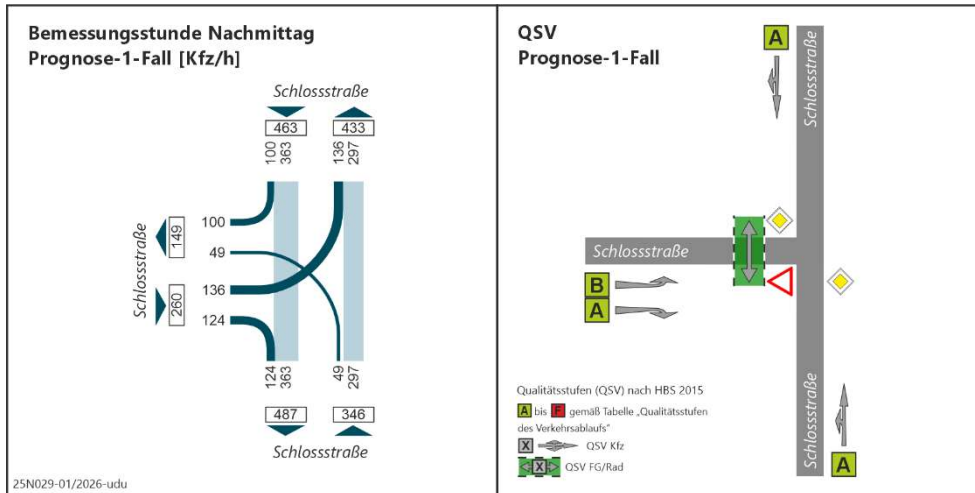


**Bild 24:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-1-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 25**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 15,7 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 37,9 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 11 Metern.

In der nachmittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 43 Metern und 68 Metern mit

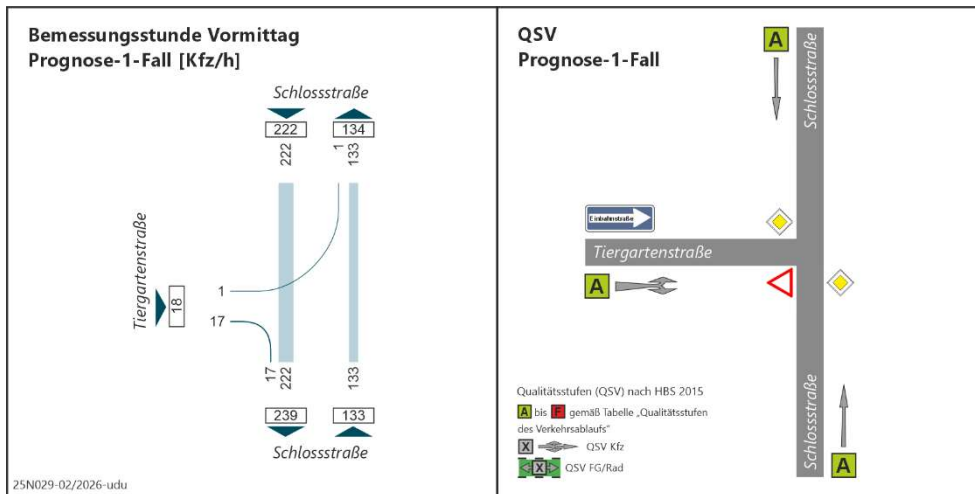
Schaltung des Vorsignals und zwischen 45 Metern und 68 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlossstraße bei Mindest- und Maximalumlauf überstaut.



**Bild 25:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-1-Fall

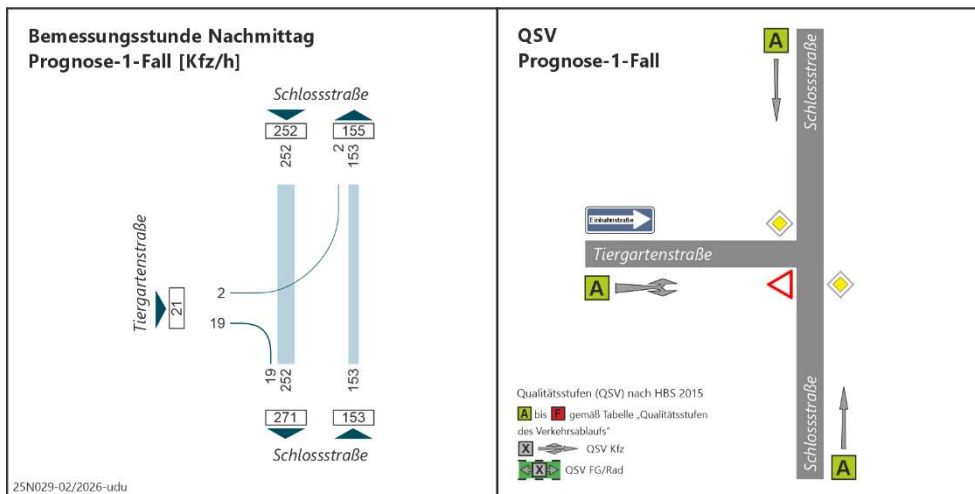
### 5.3.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 26**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 5,2 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 12,4 % befindet sich an der Schlossstraße im Nordwesten.



**Bild 26:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-1-Fall

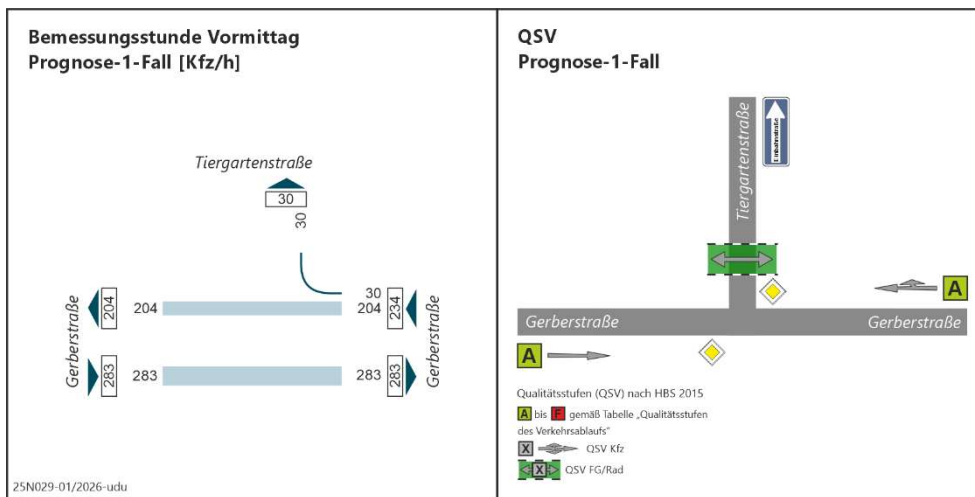
Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 27**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 7,0 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 14,0 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 27:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-1-Fall

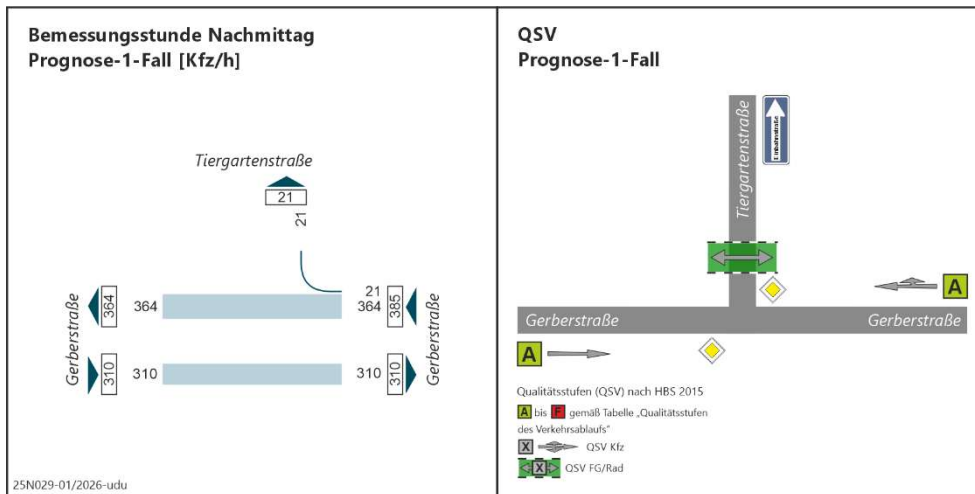
### 5.3.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 28**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



**Bild 28:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-1-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 29**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.

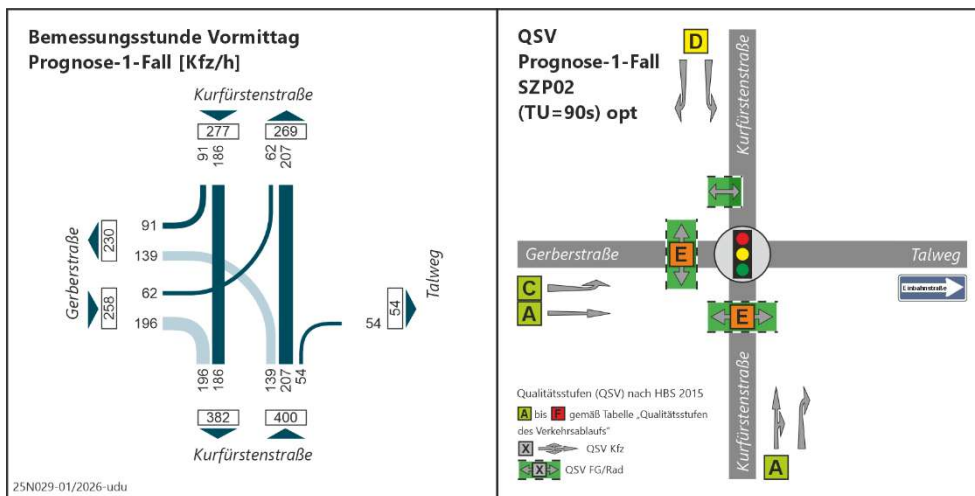


**Bild 29:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-1-Fall

### 5.3.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt, unter Berücksichtigung des optimierten Festzeitprogrammes (SZP02 U=90s opt) in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 30**) besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 63,4 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 74,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 88 Metern.

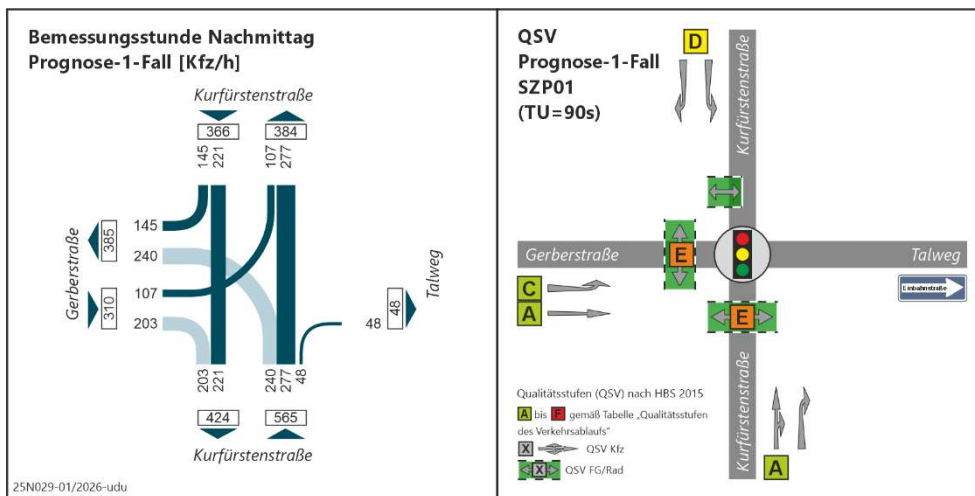
Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 78 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 30**).



**Bild 30:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-1-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-1-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde unter Berücksichtigung des vorliegenden Festzeitprogramms SZP01 (TU=90s) eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 31**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 67,8 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 79,4 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 108 Metern.

Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 80 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 31**).



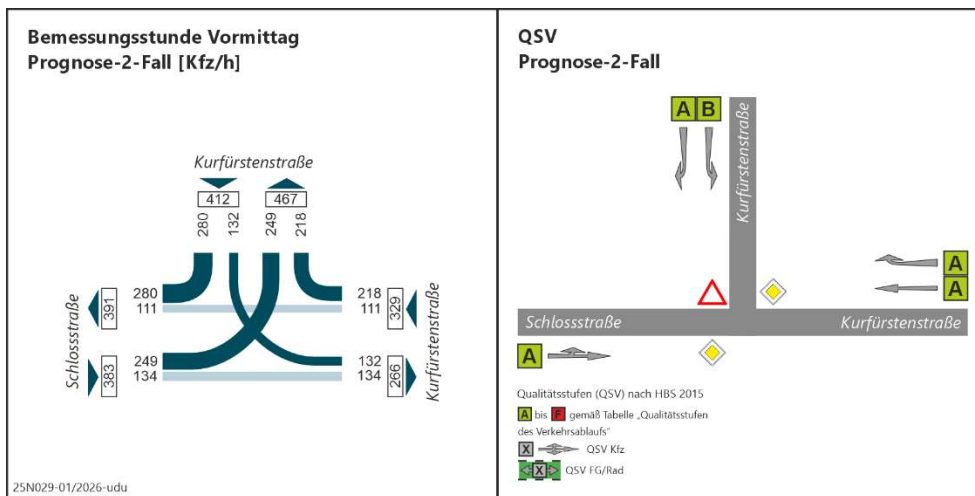
**Bild 31:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-1-Fall

## 5.4 Leistungsfähigkeiten im Prognose-2-Fall

Für den Prognose-2-Fall (Anbindung über die Tiergartenstraße mit Änderung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße in Richtung Süden) werden Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01), Schlossstraße / Schlossstraße (KP02), Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03), Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) sowie Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) für die vor- und nachmittägliche Bemessungsstunde durchgeführt und Aussagen zur Verkehrsqualität / zur Qualitätsstufe getroffen. Dabei wird für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) der Rückstau der Bedarfs-LSA für den ZOB Wittlich berücksichtigt. Es wird angenommen, dass die Tiergartenstraße in diesem Fall als Anliegerstraße ohne weitere straßenbauliche Änderungen eingerichtet wird, damit mögliche Durchgangsverkehre aus diesem schmalen Straßenquerschnitt herausgehalten werden.

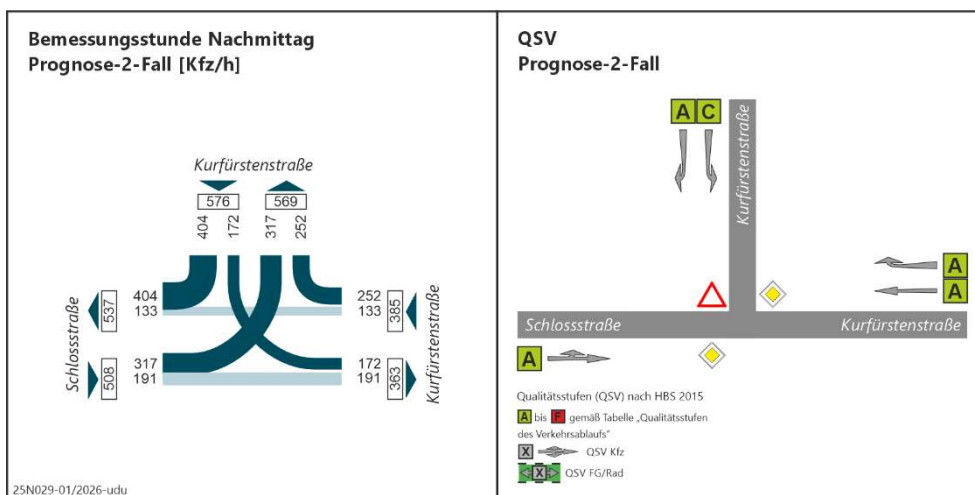
### 5.4.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 32**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 11,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 32,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.



**Bild 32:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-2-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 33**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 24,8 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 55,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 40 Metern.



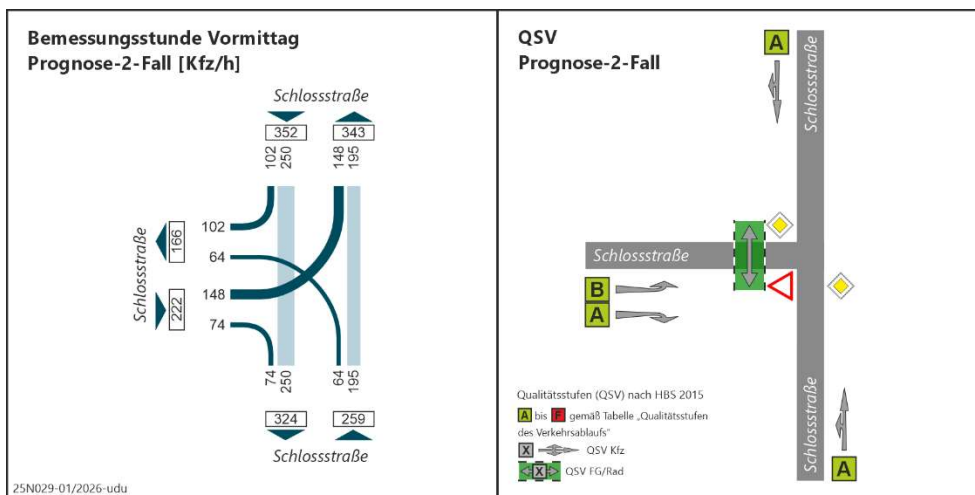
**Bild 33:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-2-Fall

#### 5.4.2 Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute

Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 34**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 10,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 31,1 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.

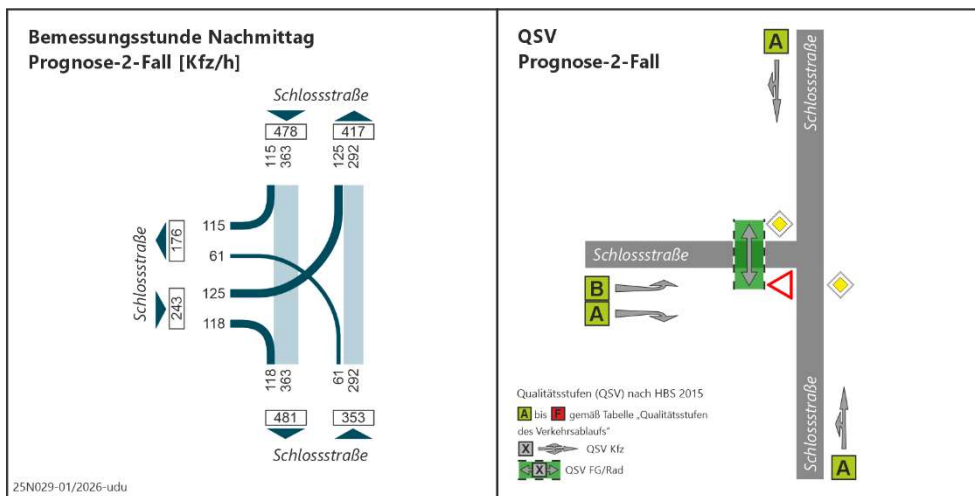
In der vormittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 33 Metern und 52 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 34 Metern und 52 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Maximalumlauf überstaut. Wird das Vorsignal vor der Bedarfs-LSA geschaltet, wird die Einmündung zur Schlosstraße auch bei Mindestumlauf überstaut.



**Bild 34:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-2-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 35**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 15,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 36,2 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 11 Metern.

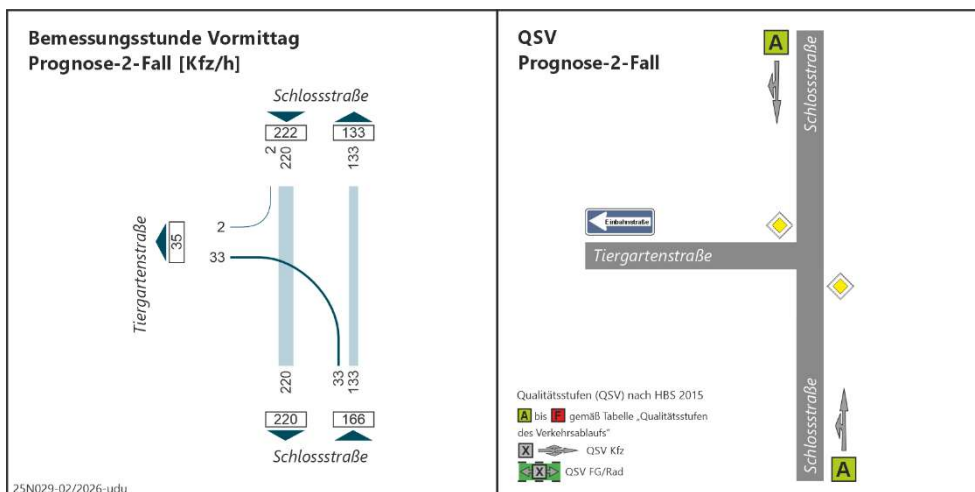
In der nachmittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 41 Metern und 65 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 43 Metern und 65 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Mindest- und Maximalumlauf überstaut.



**Bild 35:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-2-Fall

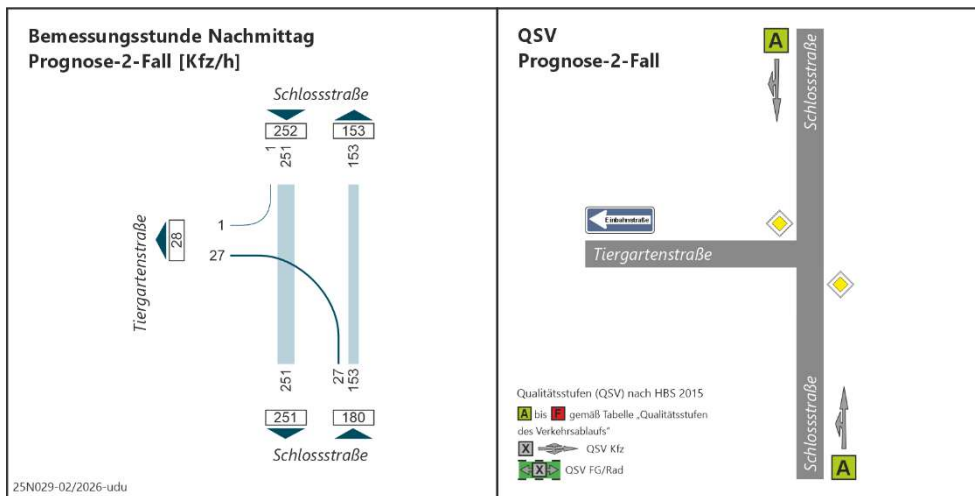
#### 5.4.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 36**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich auf dem Mischfahrstreifen der Schlosstraße im Südosten und beträgt 3,9 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 12,3 % befindet sich auf dem Mischfahrstreifen an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 36:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-2-Fall

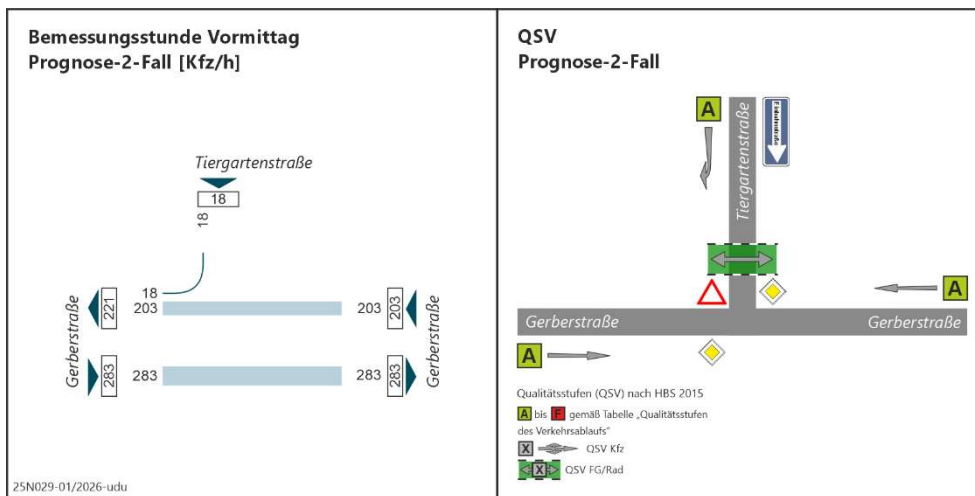
Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 37**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich auf dem Mischfahrstreifen an der Schlossstraße im Südosten und beträgt 4,1 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 14,0 % befindet sich auf dem Mischfahrstreifen an der Schlossstraße im Nordwesten.



**Bild 37:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Prognose-2-Fall

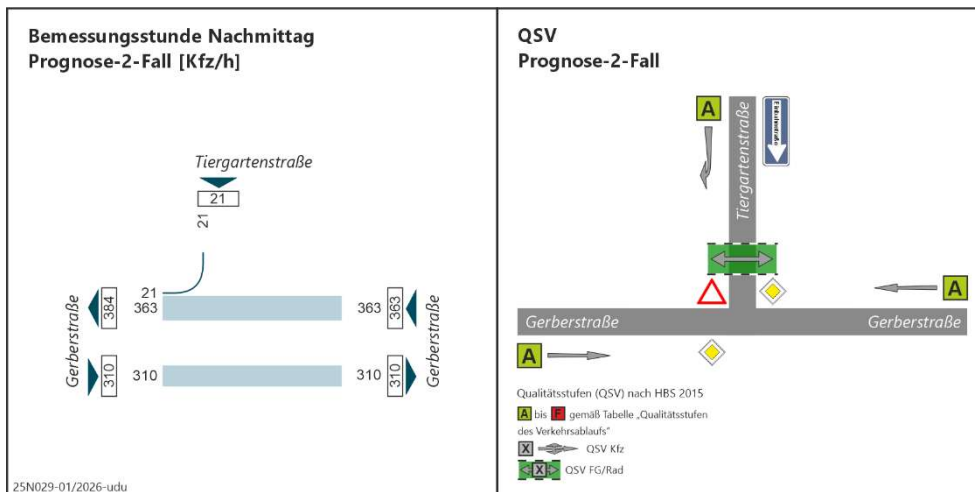
#### 5.4.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 4**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 38**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Norden und beträgt 4,1 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Gerberstraße im Westen und beträgt 16,3 %. Der längste mittlere Rückstau von unter einem Fahrzeug befindet sich an der Tiergartenstraße im Norden.



**Bild 38:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-2-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 4**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 39**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Norden und beträgt 5,3 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad befindet sich an der Gerberstraße im Osten und beträgt 20,5 %. Der längste mittlere Rückstau von unter einem Fahrzeug befindet sich an der Tiergartenstraße im Norden.

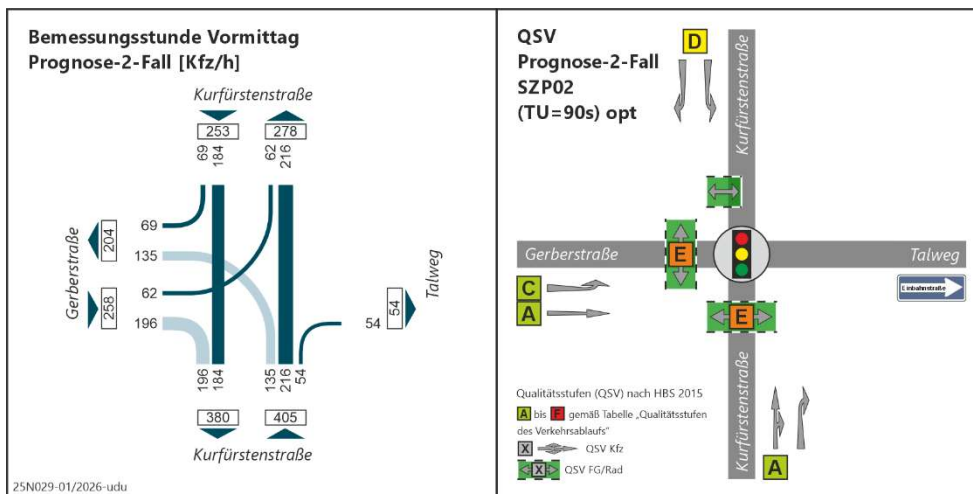


**Bild 39:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-2-Fall

### 5.4.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt, unter Berücksichtigung des optimierten Festzeitprogrammes (SZP02 U=90s opt) in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 40**) besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 62,1 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 73,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 82 Metern.

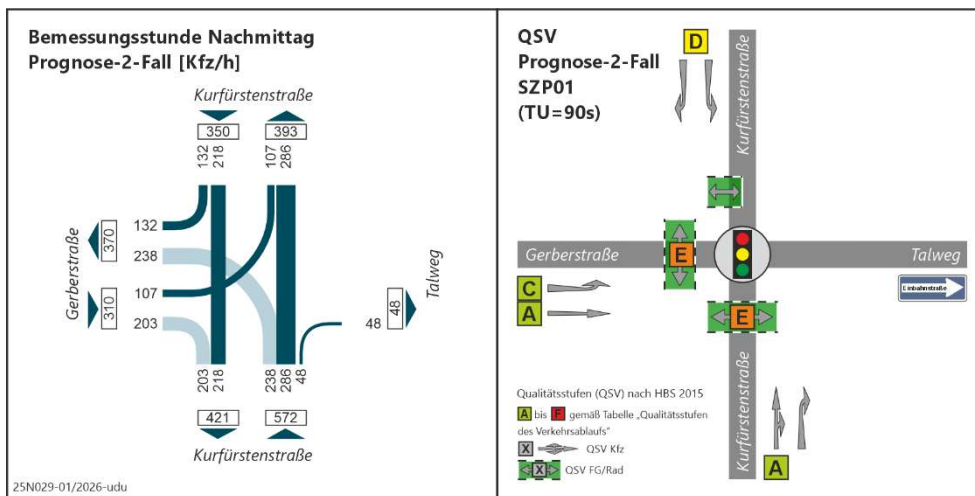
Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 78 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 40**).



**Bild 40:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-2-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-2-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde unter Berücksichtigung des vorliegenden Festzeitprogramms SZP01 (TU=90s) eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 41**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 65,1 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 77,8 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 102 Metern.

Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 80 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 41**).



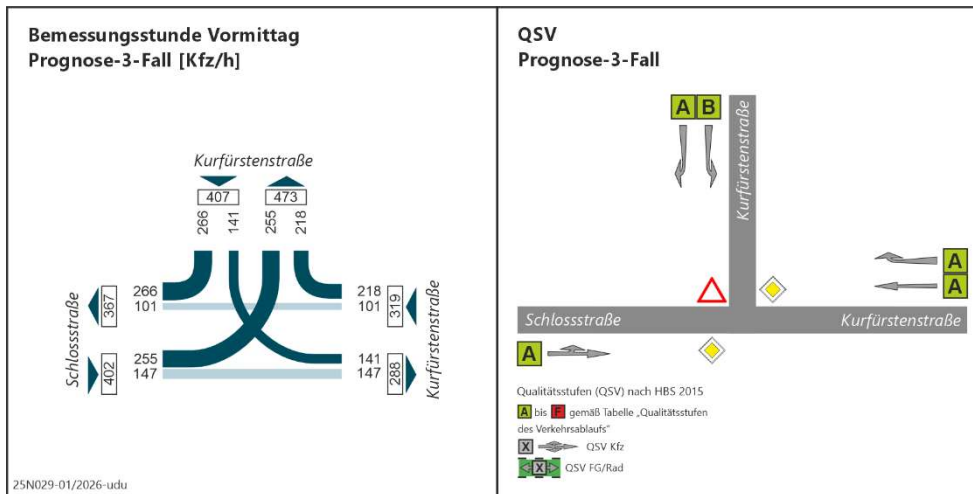
**Bild 41:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-2-Fall

## 5.5 Leistungsfähigkeiten im Prognose-3-Fall

Für den Prognose-3-Fall (zusätzliche Anbindung über die Gerberstraße als „Rechts-rein-Rechts-Raus“-Lösung unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße) werden Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01), Schlossstraße / Schlossstraße (KP02), Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03), Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) sowie Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) für die vor- und nachmittägliche Bemessungsstunde durchgeführt und Aussagen zur Verkehrsqualität / zur Qualitätsstufe getroffen. Dabei wird für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) der Rückstau der Bedarfs-LSA für den ZOB Wittlich berücksichtigt.

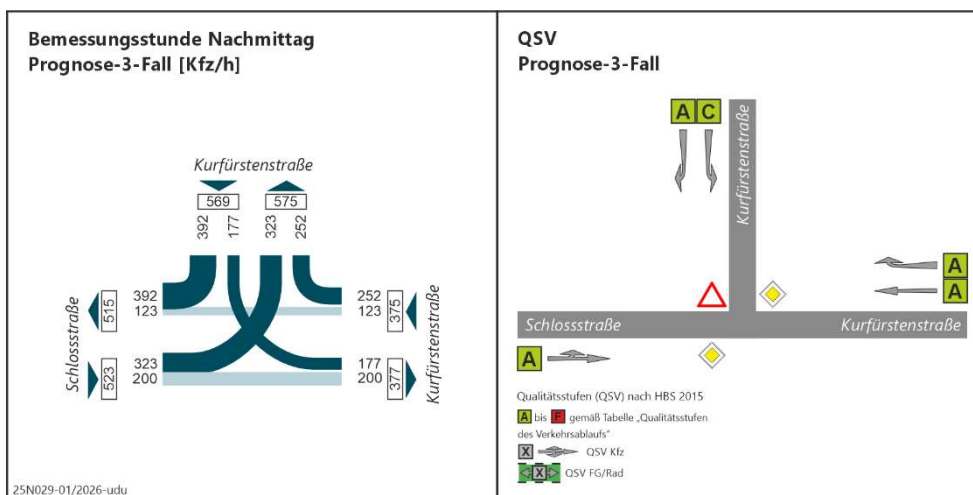
### 5.5.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 42**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 12,7 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 33,9 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 10 Metern.



**Bild 42:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-3-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 43**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 26,7 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 57,5 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 25 Metern.



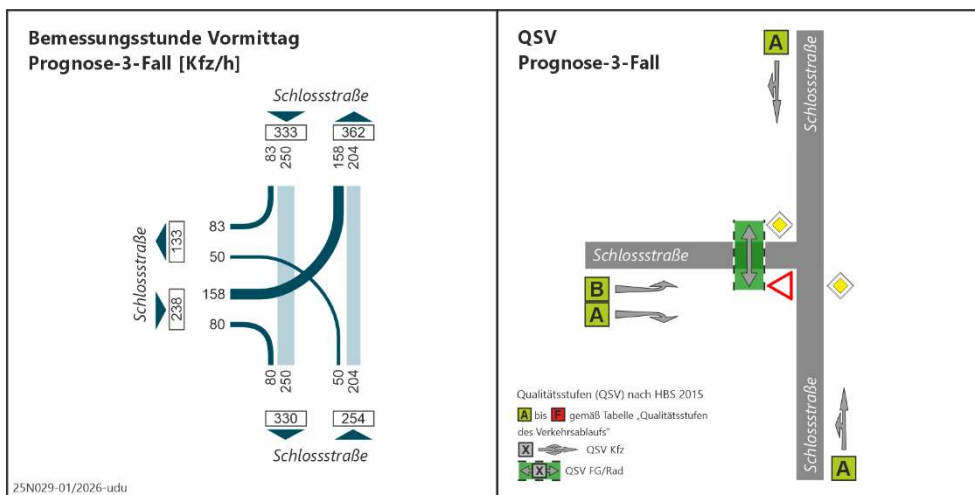
**Bild 43:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-3-Fall

## 5.5.2 Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute

Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 44**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 10,6 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 31,9 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 9 Metern.

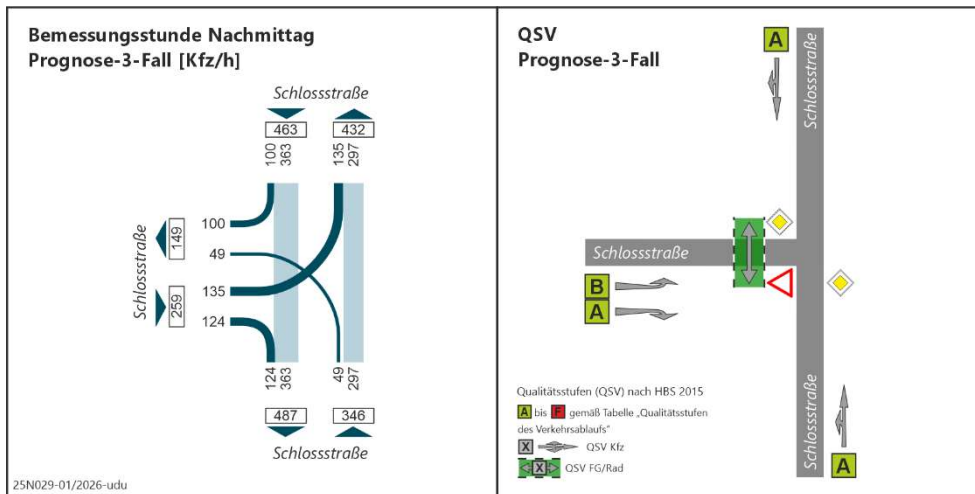
In der vormittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 35 Metern und 55 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 36 Metern und 55 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Maximalumlauf überstaut. Wird das Vorsignal vor der Bedarfs-LSA geschaltet, wird die Einmündung zur Schlosstraße auch bei Mindestumlauf überstaut.



**Bild 44:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-3-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 45**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 15,6 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 37,7 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 11 Metern.

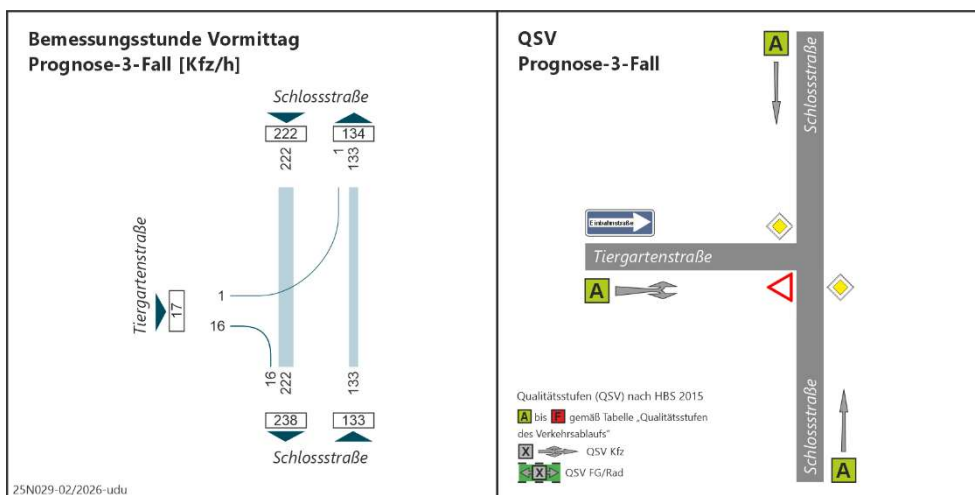
In der nachmittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 43 Metern und 68 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 45 Metern und 68 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Mindest- und Maximalumlauf überstaut.



**Bild 45:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-3-Fall

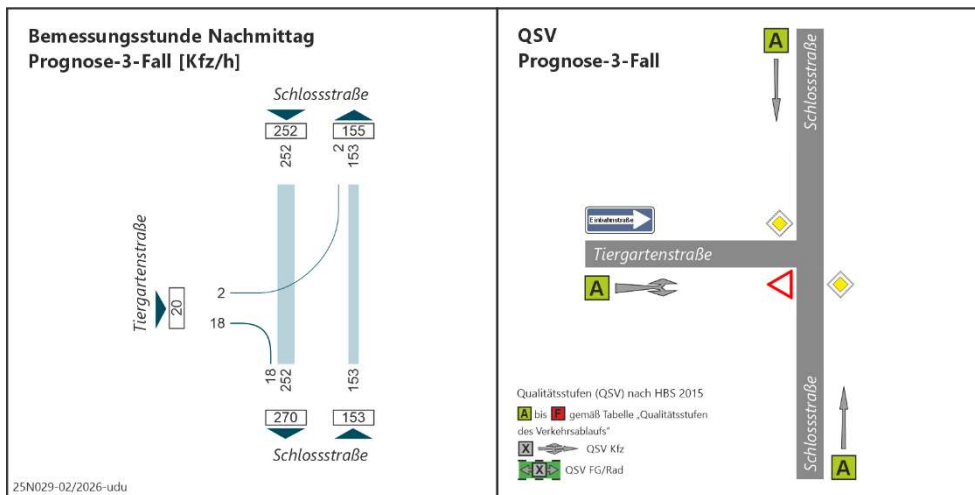
### 5.5.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 46**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 5,2 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 12,4 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 46:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-3-Fall

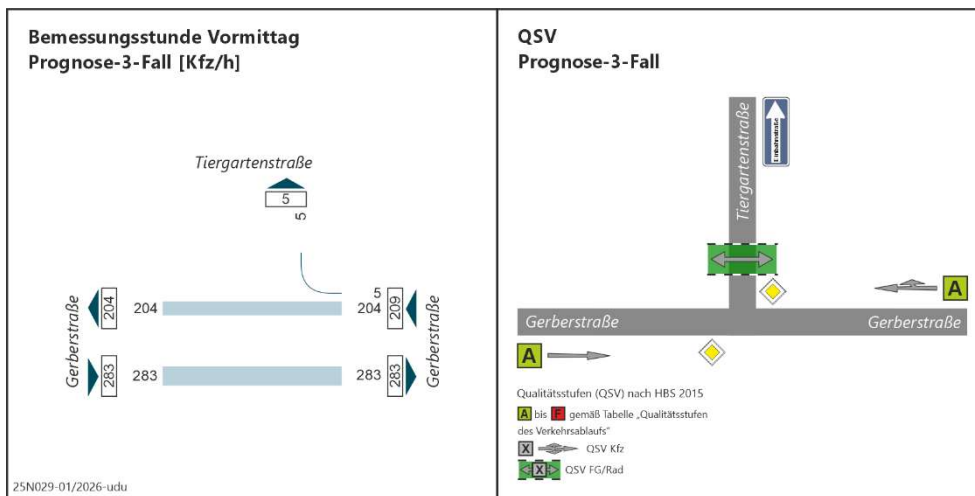
Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 47**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 7,0 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 14,0 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 47:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-3-Fall

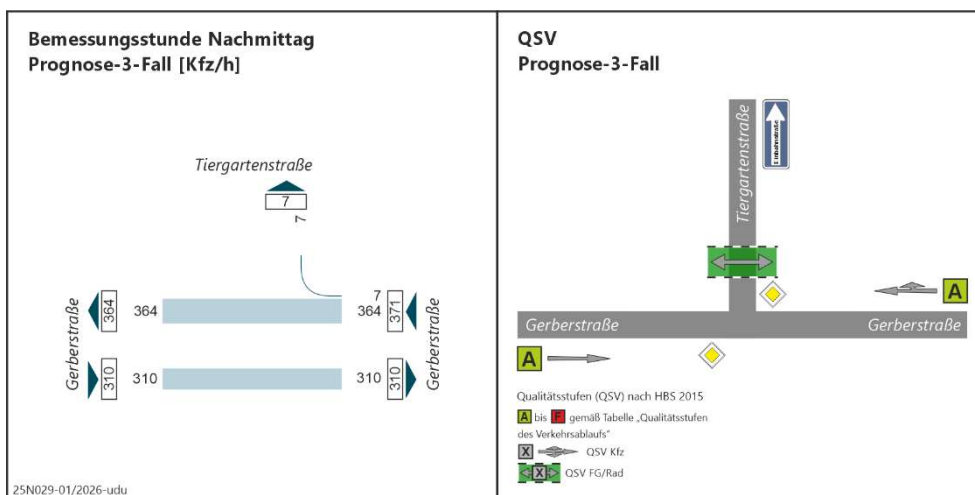
#### 5.5.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 48**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



**Bild 48:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-3-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (Bild 49) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



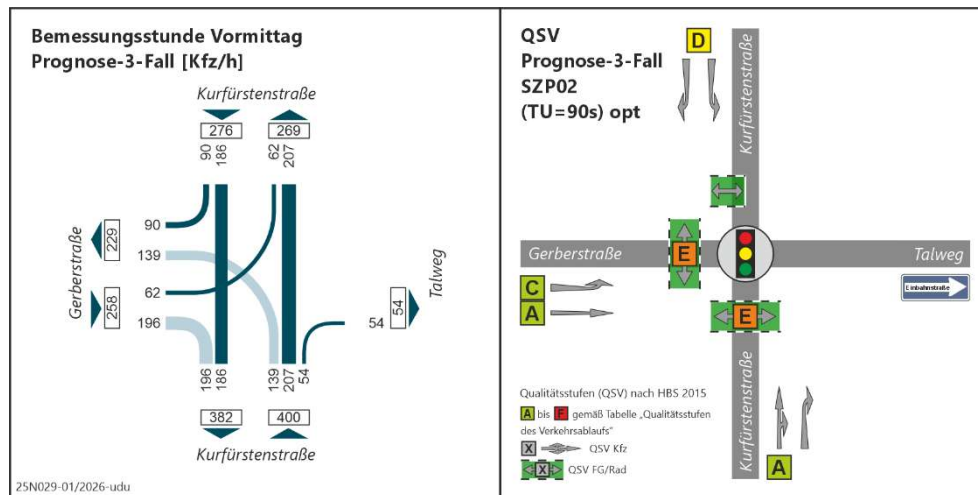
**Bild 49:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-3-Fall

### 5.5.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (Anhang 5) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt, unter Berücksichtigung des optimierten Festzeitpro-

grammes (SZP02 U=90s opt) in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 50**) besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 63,4 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 74,2 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 87 Metern.

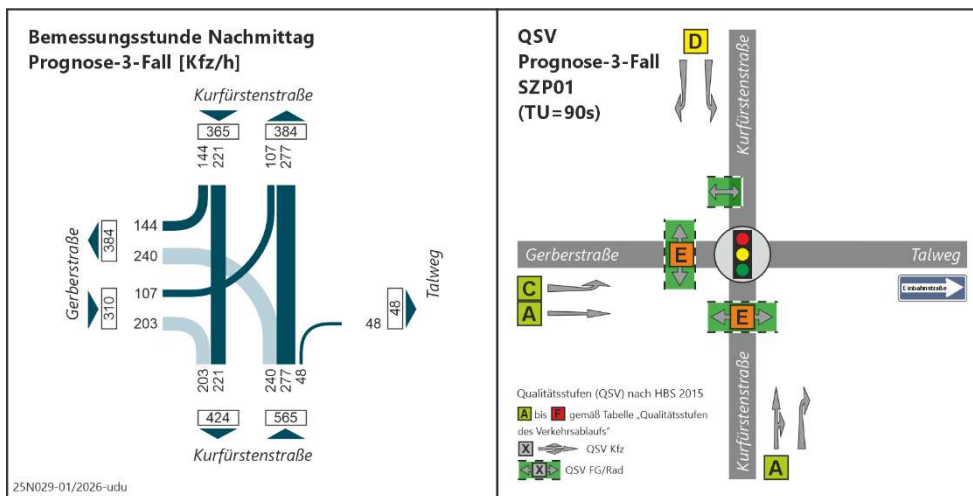
Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 78 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 50**).



**Bild 50:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-3-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-3-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde unter Berücksichtigung des vorliegenden Festzeitprogramms SZP01 (TU=90s) eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 51**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 67,8 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 79,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 108 Metern.

Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 80 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 51**).

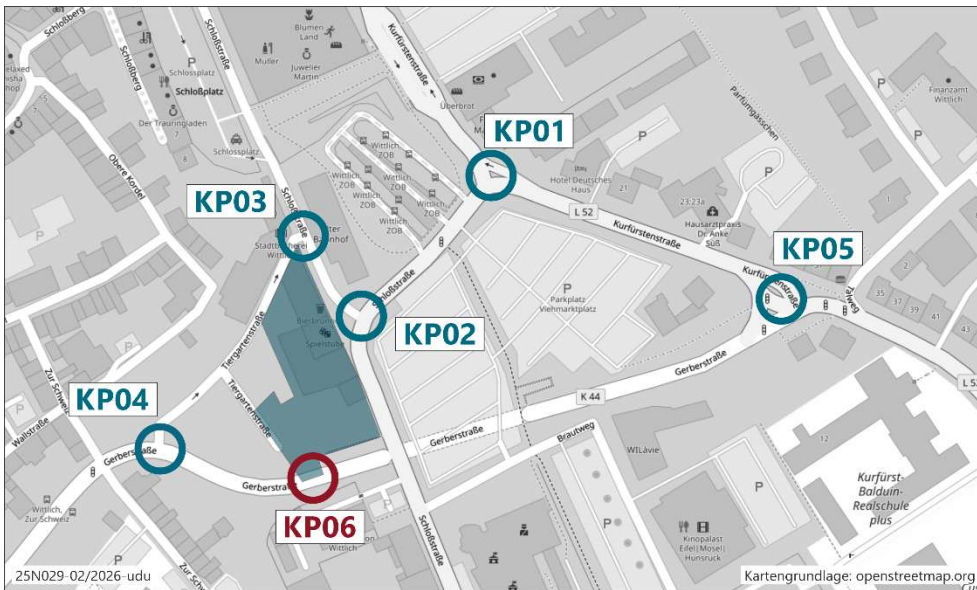


**Bild 51:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-3-Fall

## 5.6 Leistungsfähigkeiten im Prognose-4-Fall

Für den Prognose-4-Fall (ausschließliche Anbindung über die Gerberstraße unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße) werden Leistungsfähigkeitsnachweise für die Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01), Schlossstraße / Schlossstraße (KP02), Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03), Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) sowie Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) für die vor- und nachmittägliche Bemessungsstunde durchgeführt und Aussagen zur Verkehrsqualität / zur Qualitätsstufe getroffen. Dabei wird für den Leistungsfähigkeitsnachweis am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) der Rückstau der Bedarfs-LSA für den ZOB Wittlich berücksichtigt.

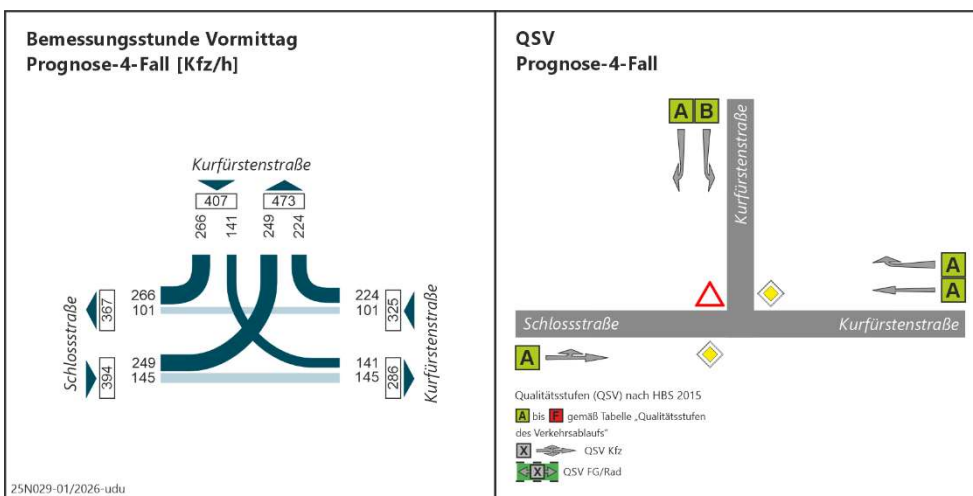
Da im Prognose-4-Fall die Anbindung des Plangebietes über die Gerberstraße für alle Fahrbeziehungen erfolgt, wird für diesen Knotenpunkt eine zusätzliche Leistungsfähigkeitsbetrachtung durchgeführt. Die Lage des geplanten Knotenpunktes Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) ist in **Bild 52** dargestellt. Für die Durchführung der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurde geprüft, ob für den Linksabbieger von der Gerberstraße in das Plangebiet ein Linksabbiegefahrstreifen notwendig ist. Unter Berücksichtigung von Tabelle 44 aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) [6] werden die Richtwerte für eine angebaute Hauptverkehrsstraße berücksichtigt. Da die Linksabbieger in das Plangebiet unter 20 Kfz/h liegen muss hier kein separater Linksabbiegefahrstreifen berücksichtigt werden.



**Bild 52:** Lage der geplanten Zufahrt des Plangebietes im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

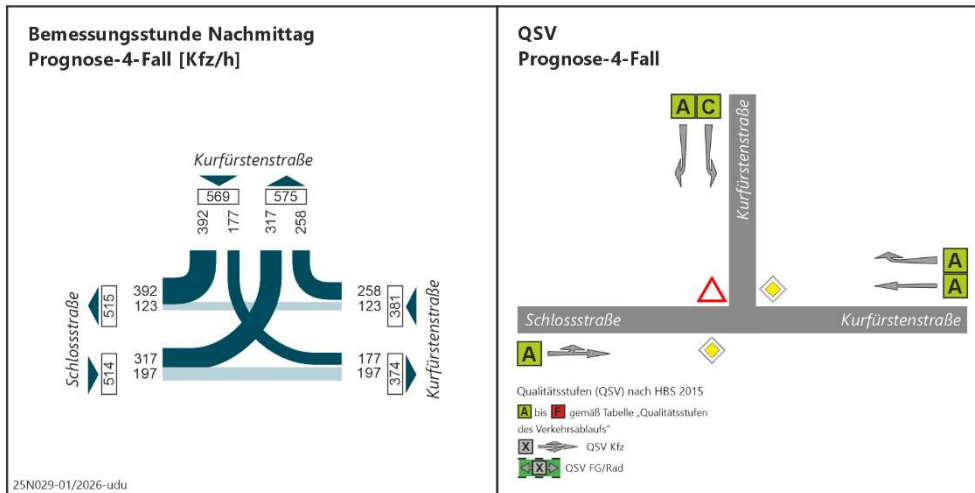
### 5.6.1 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 53**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 12,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 33,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 10 Metern.



**Bild 53:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-4-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 1**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) (**Bild 54**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 25,4 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 56,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 23 Metern.

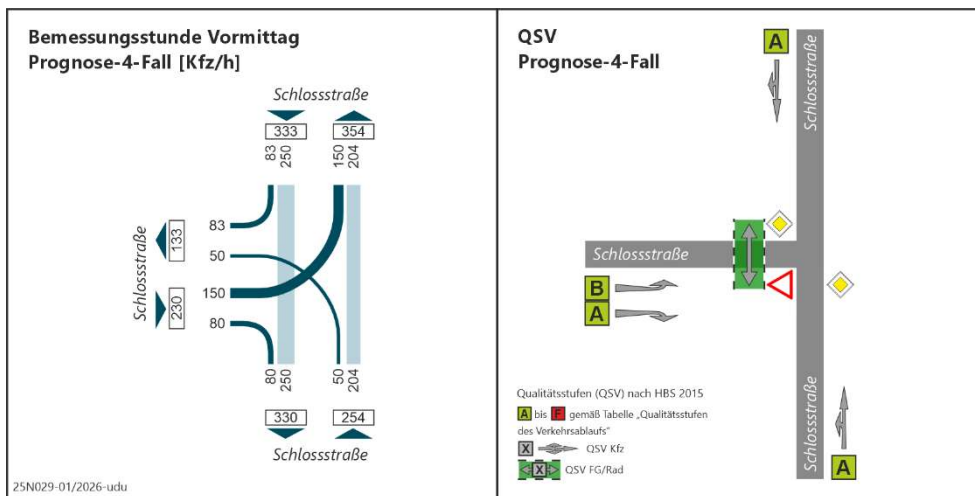


**Bild 54:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlosstraße (KP01) im Prognose-4-Fall

## 5.6.2 Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 55**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 10,3 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 30,3 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 8 Metern.

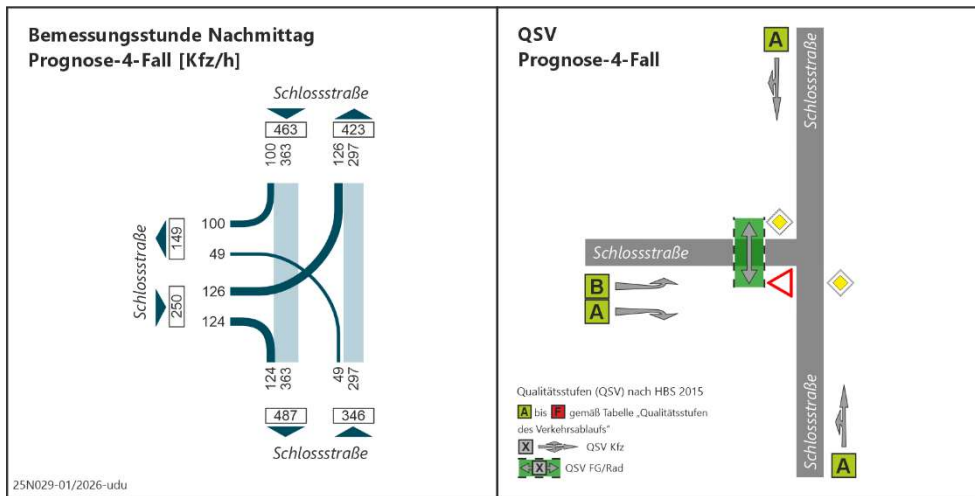
In der vormittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 34 Metern und 54 Metern mit Schaltung des Vorsignals und zwischen 36 Metern und 54 Metern ohne Schaltung des Vorsignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Maximalumlauf überstaut. Wird das Vorsignal vor der Bedarfs-LSA geschaltet, wird die Einmündung zur Schlosstraße auch bei Mindestumlauf überstaut.



**Bild 55:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-4-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 2**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 56**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten und beträgt 14,9 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 35,1 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 10 Metern.

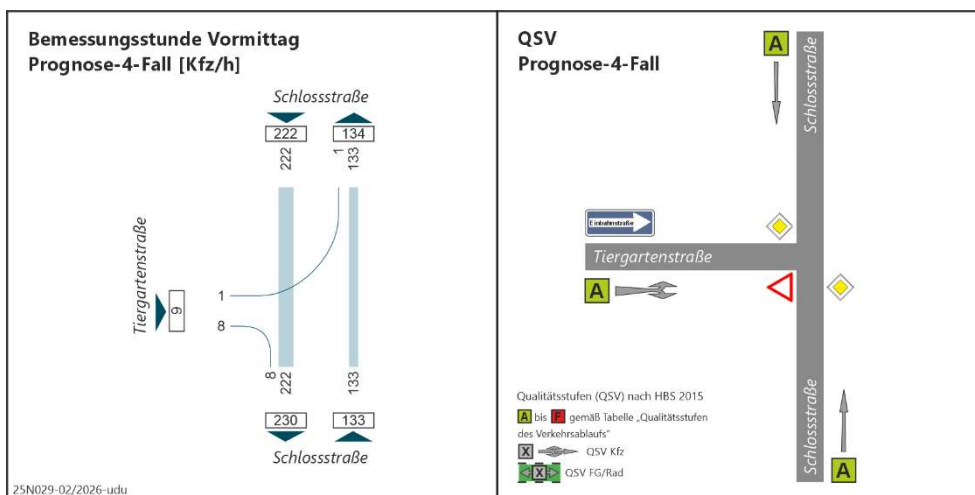
In der nachmittäglichen Bemessungsstunde liegen die längsten mittleren Rückstaulängen je nach Umlaufzeit zwischen 42 Metern und 66 Metern mit Schaltung des Vorseignals und zwischen 44 Metern und 66 Metern ohne Schaltung des Vorseignals. In beiden Fällen wird die Einmündung zur Schlosstraße bei Mindest- und Maximalumlauf überstaut.



**Bild 56:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlosstraße / Schlosstraße (KP02) im Prognose-4-Fall

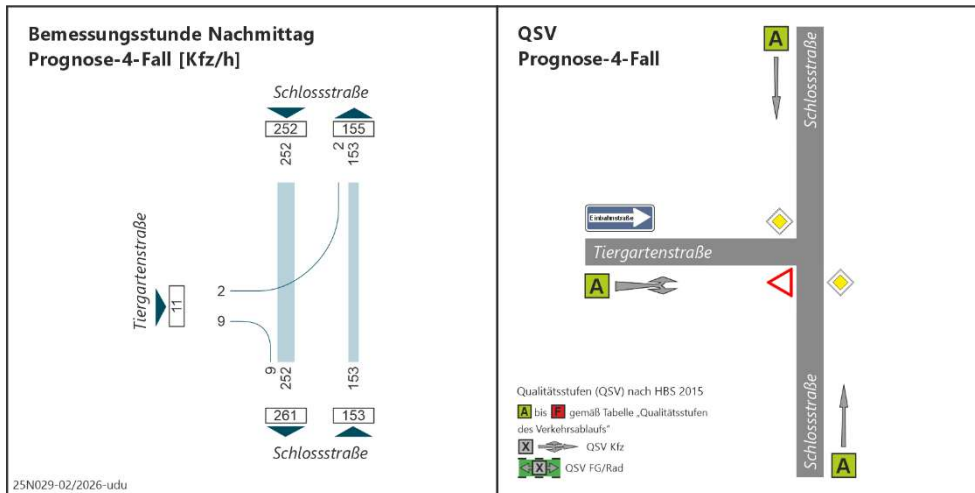
### 5.6.3 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 57**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 5,2 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 12,4 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 57:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-4-Fall

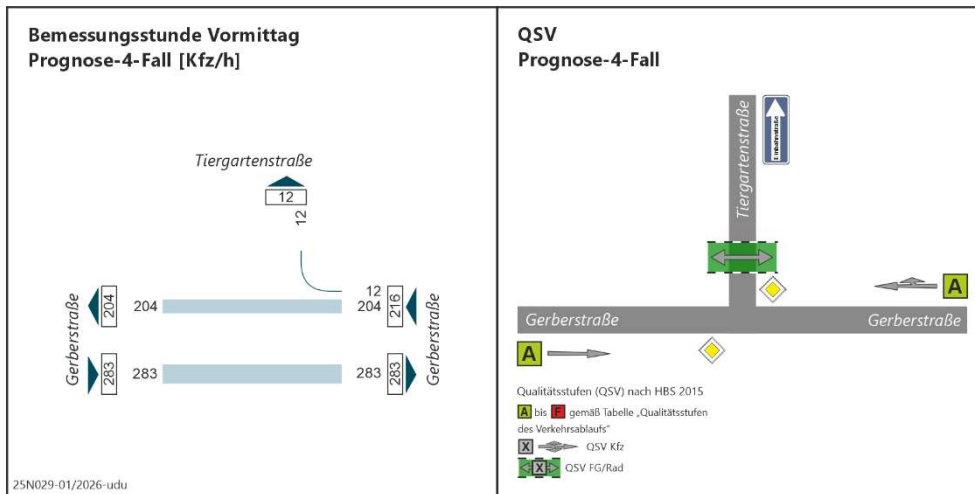
Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 3**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 58**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Tiergartenstraße im Südwesten und beträgt 7,0 Sekunden mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug. Der höchste Auslastungsgrad von 14,0 % befindet sich an der Schlosstraße im Nordwesten.



**Bild 58:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlosstraße (KP03) im Prognose-4-Fall

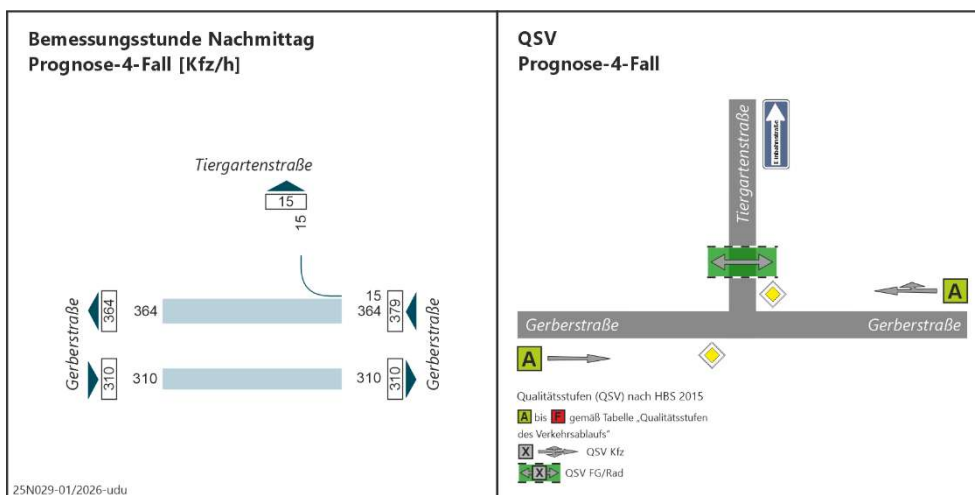
#### 5.6.4 Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 59**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



**Bild 59:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-4-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 60**) für den Kfz-Verkehr besteht. Da an diesem Knotenpunkt keine Kfz-Verkehrsströme in Konflikt zueinander stehen, treten hier keine längsten mittleren Wartezeiten und keine längste mittlere Rückstaulängen auf.



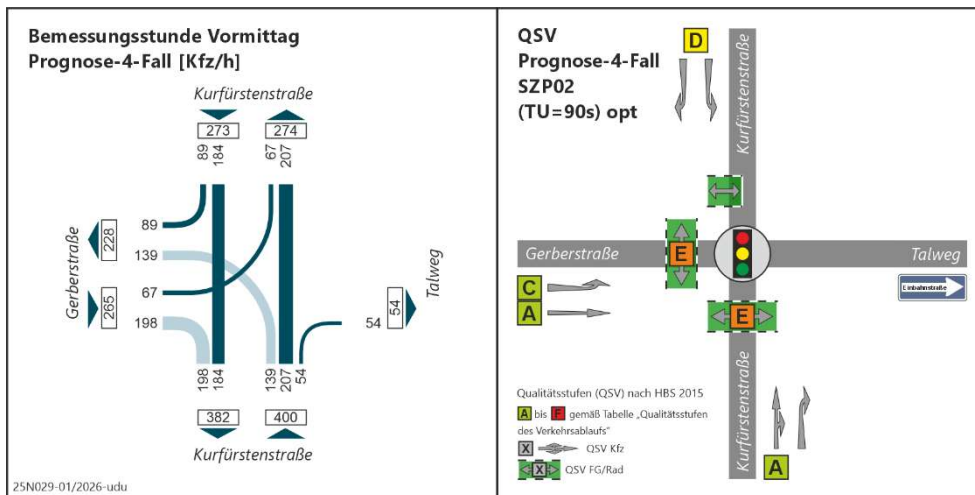
**Bild 60:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-4-Fall

### 5.6.5 Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05)

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt, unter Berücksichtigung des optimierten Festzeitpro-

grammes (SZP02 U=90s opt) in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 61**) besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 62,1 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 73,4 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 86 Metern.

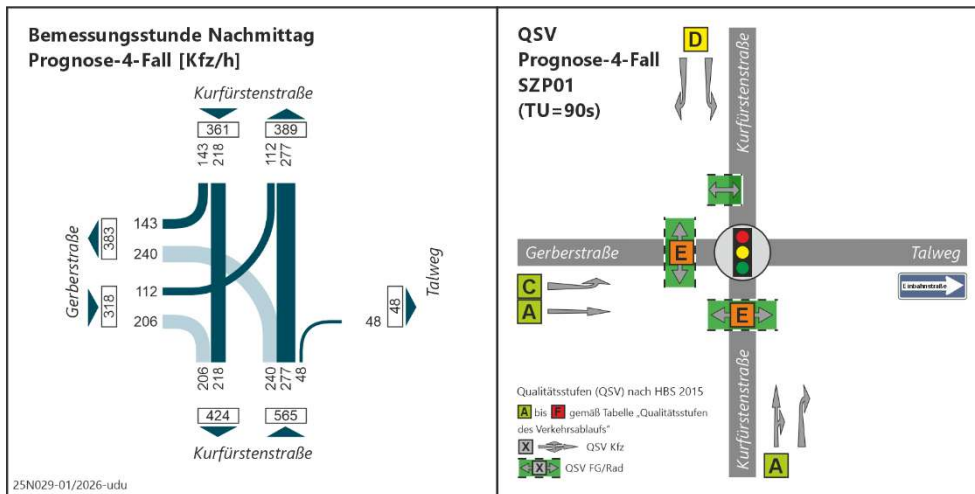
Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 78 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 61**).



**Bild 61:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-4-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 5**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde unter Berücksichtigung des vorliegenden Festzeitprogramms SZP01 (TU=90s) eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) (**Bild 62**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Kurfürstenstraße im Nordwesten und beträgt 65,1 Sekunden mit einem höchsten Auslastungsgrad von 78,0 % und einem längsten mittleren Rückstau von etwa 105 Metern.

Der Verkehr der zu Fußgehenden und Radfahrenden auf den Furten wird hier mit Wartezeiten von maximal 80 Sekunden mit einer mangelhaften Verkehrsqualität (QSV E) abgewickelt (**Bild 62**).

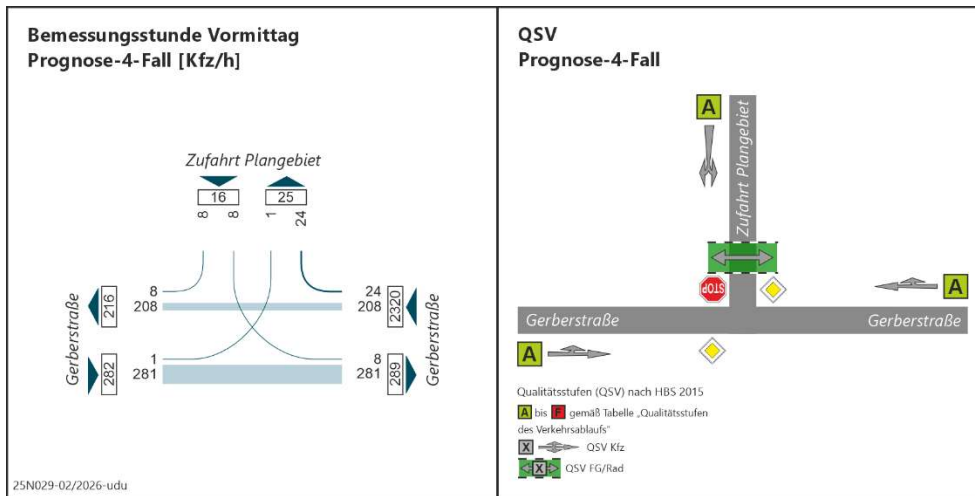


**Bild 62:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-4-Fall

### 5.6.6 Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06)

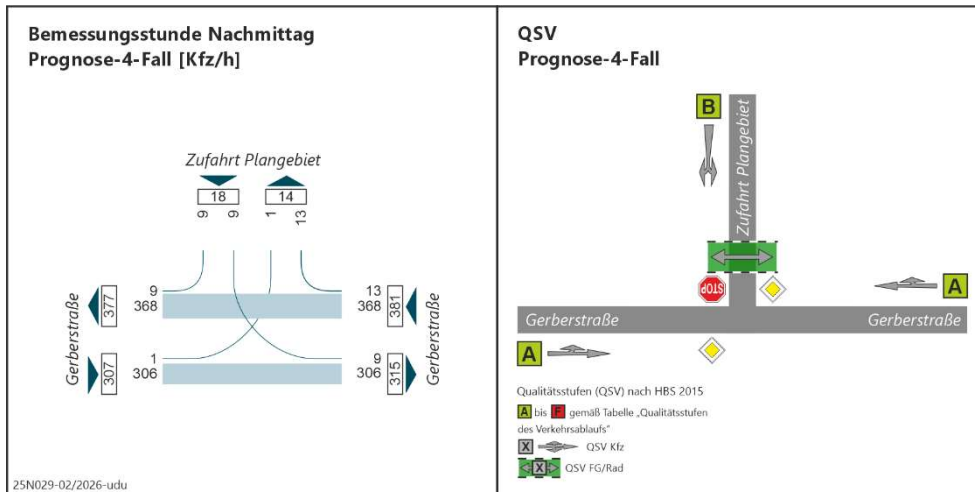
Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet wird über eine unsignalisierte Einmündung abgewickelt. Die Gerberstraße führt von Westen nach Osten. Die Gerberstraße im Westen hat einen Mischfahrstreifen (geradeaus / links) und im Osten einen Mischfahrstreifen (geradeaus / rechts). Die Zufahrt zum Plangebiet liegt im Norden und weist einen Mischfahrstreifen (links / rechts) auf. In der Zufahrt zum Plangebiet befindet sich eine Querungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende.

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 6**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der vormittäglichen Bemessungsstunde eine sehr gute Verkehrsqualität (QSV A) (**Bild 63**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Zufahrt zum Plangebiet im Norden und beträgt 7,8 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad von 16,2 % befindet sich an der Gerberstraße im Westen mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug.



**Bild 63:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) im Prognose-4-Fall

Der Leistungsfähigkeitsnachweis (**Anhang 6**) im Prognose-4-Fall zeigt, dass an diesem Knotenpunkt in der nachmittäglichen Bemessungsstunde eine gute Verkehrsqualität (QSV B) (**Bild 64**) für den Kfz-Verkehr besteht. Die längste mittlere Wartezeit befindet sich an der Zufahrt zum Plangebiet im Norden und beträgt 10,4 Sekunden. Der höchste Auslastungsgrad von 17,2 % befindet sich an der Gerberstraße im Westen mit einem längsten mittleren Rückstau von unter einem Fahrzeug.



**Bild 64:** Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) im Prognose-4-Fall

## 5.7 Zusammenfassende Darstellung der Verkehrsqualitäten (QSV) an den betrachteten Knotenpunkten zu den geprüften Fällen

In **Tabelle 4** sind für die betrachteten Knotenpunkte die Verkehrsqualitäten, unterschieden nach Vor- und Nachmittag, für den Analysefall sowie die vier Prognose-Planfälle dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass der Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) nur im Prognose-2-Fall und der Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) nur im Prognose-4-Fall rechnerisch nachgewiesen worden ist.

Knotenpunkt		KP-Form	QSV				
			Analysefall	P-1-Fall	P-2-Fall	P-3-Fall	P-4-Fall
<b>Bemessungsstunde Vormittag</b>							
KP01	Kurfürstenstraße / Schloßstraße	unsignal.	B	B	B	B	B
KP02	Schloßstraße / Schloßstraße	unsignal.	B	B	B	B	B
KP03	Tiergartenstraße / Schloßstraße	unsignal.	A	A	A	A	A
KP04	Tiergartenstraße / Gerberstraße	unsignal.	-	-	A	-	-
KP05	Kurfürstenstraße / Gerberstraße	LSA	D	D	D	D	D
KP06	Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet	unsignal.	-	-	-	-	A
<b>Bemessungsstunde Nachmittag</b>							
KP01	Kurfürstenstraße / Schloßstraße	unsignal.	C	C	C	C	C
KP02	Schloßstraße / Schloßstraße	unsignal.	B	B	B	B	B
KP03	Tiergartenstraße / Schloßstraße	unsignal.	A	A	A	A	A
KP04	Tiergartenstraße / Gerberstraße	unsignal.	-	-	A	-	-
KP05	Kurfürstenstraße / Gerberstraße	LSA	C	D	D	D	D
KP06	Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet	unsignal.	-	-	-	-	B

**Tabelle 4:** Zusammenfassende Darstellung der Verkehrsqualitäten (QSV) an den betrachteten Knotenpunkten für den Analysefall und die vier Prognose-Planfälle

Im Ergebnis zeigt sich, dass in der vormittäglichen Bemessungsstunde die Verkehrsqualitäten der vier Prognosefälle identisch mit denen des Analysefalls sind. In der nachmittäglichen Bemessungsstunde trifft dies auch für die drei Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Schloßstraße (KP01), Schloßstraße / Schloßstraße (KP02) sowie Tiergartenstraße / Schloßstraße (KP03) zu, allerdings weist hier der Knotenpunkte Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) in den vier Prognosefällen eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität (QSV D) auf, während der Analysefall eine mindestens befriedigende Verkehrsqualität (QSV C) aufweist.

## 6 Verkehrliche Kennwerte

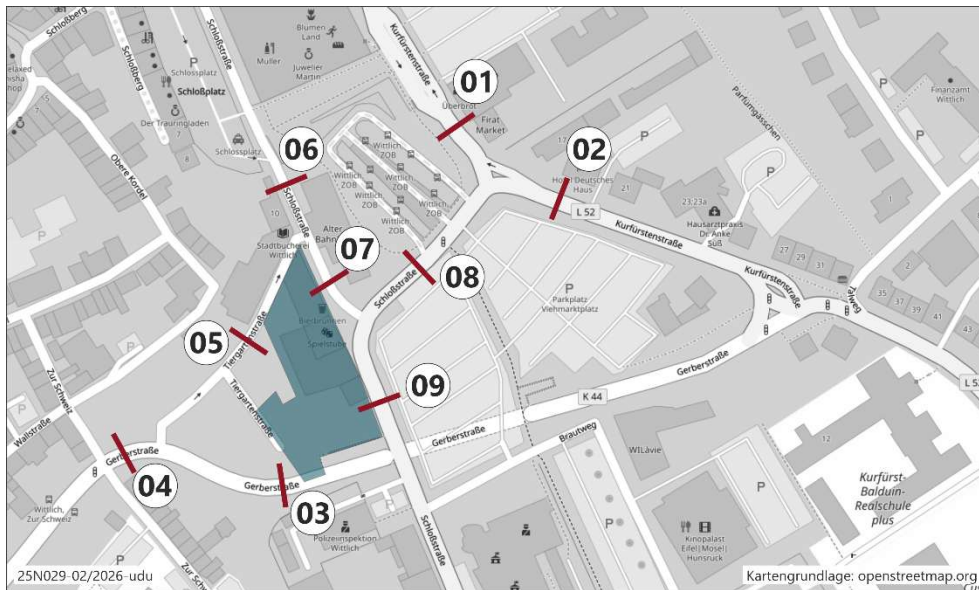
Eine schalltechnische Untersuchung verlangt die Bereitstellung der Verkehrsbelastungsdaten der umliegenden Straßenquerschnitte in den Zeitbereichen 06.00 bis 22.00 Uhr und 22.00 bis 06.00 Uhr. Diese Werte werden nach RLS-19 [7] als Mittelwert für alle Tage des Jahres ermittelt.

Die Berechnung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) erfolgt mit dem Verfahren nach Arnold & Dahme [8] auf Basis der in **Anlage 1** aufgeführten Verkehrserhebung vom 28. August 2025.

Folgende Kennwerte werden für das Untersuchungsgebiet gemäß RLS-19 für den Prognose-Bezugsfall und die vier Prognose-Planfälle für das Jahr 2030 an neun Querschnitten ermittelt:

$p_{1,T}$	Maßgebender Lkw-Anteil ohne Anhänger über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Busse gem. RLS-19, Tageswerte (06.00 – 22.00 Uhr) projektbezogen [%]
$p_{1,N}$	Maßgebender Lkw-Anteil ohne Anhänger über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht und Busse gem. RLS-19, Nachtwerte (22.00 – 06.00 Uhr) projektbezogen [%]
$p_{2,T}$	Maßgebender Lkw-Anteil mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gem. RLS-19, Tageswerte (06.00 – 22.00 Uhr) projektbezogen [%]
$p_{2,N}$	Maßgebender Lkw-Anteil mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeuge über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht gem. RLS-19, Nachtwerte (22.00 – 06.00 Uhr) projektbezogen [%]
$p_{Krad,T}$	Maßgebender Krad-Anteil gem. RLS-19, Tageswerte (06.00 – 22.00 Uhr) projektbezogen [%]
$p_{Krad,N}$	Maßgebender Krad-Anteil gem. RLS-19, Nachtwerte (22.00 – 06.00 Uhr) projektbezogen [%]

Die Ermittlung der verkehrlichen Kennwerte erfolgt für die in **Bild 65** dargestellten neun Querschnitte.



**Bild 65:** Lage der Querschnitte für die verkehrlichen Kennwerte (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

## 6.1 Verkehrliche Kennwerte im Prognose-Bezugsfall

In **Tabelle 5** sind die verkehrlichen Kennwerte für die oben genannten neun Querschnitte im Prognose-Bezugsfall dargestellt (vgl. **Anhang 7**).

Quer-schnitt	Straße	Kat.	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	10.754	0,70	1,32	1,31	0,05	0,31	0,15	0,68	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	7.140	0,77	4,48	4,40	0,08	4,35	0,26	0,76	0,01
03	Gerberstraße	K	6.284	0,54	2,83	2,59	0,29	1,74	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	6.265	0,56	2,84	2,59	0,30	1,75	0,00	0,56	0,00
05	Tiergartenstraße	G	70	1,43	1,43	0,00	1,59	0,00	0,00	1,43	0,00
06	Schlossstraße	G	4.212	0,69	0,59	0,56	0,04	0,46	0,00	0,69	0,00
07	Schlossstraße	G	4.266	0,68	0,59	0,55	0,04	0,45	0,00	0,68	0,00
08	Schlossstraße	L	8.310	0,73	1,68	1,59	0,07	2,11	0,23	0,71	0,02
09	Schlossstraße	L	7.104	0,68	1,93	1,83	0,06	2,73	0,34	0,66	0,02

**Tabelle 5:** Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-Bezugsfall

## 6.2 Verkehrliche Kennwerte im Prognose-1-Fall

In **Tabelle 6** sind die verkehrlichen Kennwerte für die oben genannten neun Querschnitte im Prognose-1-Fall dargestellt (vgl. **Anhang 7**).

Querschnitt	Straße	Kat.	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	11.182	0,67	1,41	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	7.466	0,74	4,58	4,51	0,07	4,17	0,32	0,73	0,01
03	Gerberstraße	K	6.488	0,52	3,13	2,91	0,29	1,69	0,00	0,52	0,00
04	Gerberstraße	K	6.326	0,55	2,86	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	218	0,46	11,47	11,88	0,50	0,00	0,00	0,46	0,00
06	Schlossstraße	G	4.338	0,67	0,69	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	4.509	0,64	1,09	1,07	0,05	0,44	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	8.500	0,72	1,91	1,83	0,06	2,00	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	7.251	0,66	2,10	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

**Tabelle 6:** Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-1-Fall

### 6.3 Verkehrliche Kennwerte im Prognose-2-Fall

In **Tabelle 7** sind die verkehrlichen Kennwerte für die oben genannten neun Querschnitte im Prognose-2-Fall dargestellt (vgl. **Anhang 7**).

Querschnitt	Straße	Kat.	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	11.109	0,68	1,29	1,26	0,06	0,23	0,23	0,66	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	7.329	0,75	4,38	4,30	0,07	4,21	0,32	0,74	0,01
03	Gerberstraße	K	6.297	0,54	2,79	2,55	0,30	1,73	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	6.537	0,54	2,91	2,68	0,29	1,61	0,00	0,54	0,00
05	Tiergartenstraße	G	244	0,41	2,87	2,85	0,47	0,00	0,00	0,41	0,00
06	Schlossstraße	G	4.317	0,67	0,60	0,56	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	4.512	0,64	0,71	0,68	0,05	0,40	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	8.434	0,72	1,72	1,64	0,06	1,97	0,28	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	7.176	0,67	1,91	1,81	0,06	2,53	0,42	0,65	0,02

**Tabelle 7:** Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-2-Fall

### 6.4 Verkehrliche Kennwerte im Prognose-3-Fall

In **Tabelle 8** sind die verkehrlichen Kennwerte für die oben genannten neun Querschnitte im Prognose-3-Fall dargestellt (vgl. **Anhang 7**).

Querschnitt	Straße	Kat.	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	11.182	0,67	1,41	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	7.459	0,74	4,57	4,51	0,07	4,17	0,32	0,73	0,01
03	Gerberstraße	K	6.345	0,54	2,85	2,61	0,30	1,74	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	6.326	0,55	2,86	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	70	1,43	1,43	0,00	1,59	0,00	0,00	1,43	0,00
06	Schlossstraße	G	4.338	0,67	0,69	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	4.502	0,64	1,04	1,03	0,05	0,44	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	8.493	0,72	1,90	1,82	0,06	2,00	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	7.251	0,66	2,10	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

**Tabelle 8:** Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-3-Fall

### 6.5 Verkehrliche Kennwerte im Prognose-4-Fall

In **Tabelle 9** sind die verkehrlichen Kennwerte für die oben genannten neun Querschnitte im Prognose-4-Fall dargestellt (vgl. **Anhang 7**).

Querschnitt	Straße	Kat.	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	11.182	0,67	1,41	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	7.488	0,73	4,61	4,54	0,07	4,15	0,32	0,72	0,01
03	Gerberstraße	K	6.409	0,53	2,98	2,75	0,29	1,72	0,00	0,53	0,00
04	Gerberstraße	K	6.326	0,55	2,86	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	137	0,73	8,76	8,66	0,79	0,00	0,00	0,73	0,00
06	Schlossstraße	G	4.338	0,67	0,69	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	4.429	0,65	0,81	0,78	0,05	0,44	0,00	0,65	0,00
08	Schlossstraße	L	8.421	0,72	1,78	1,70	0,06	2,02	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	7.251	0,66	2,10	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

**Tabelle 9:** Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-4-Fall

## 7 Verkehrliche Bewertung und Fazit

An der Schlossstraße 18 in Wittlich ist die Quartiersentwicklung der vorhandenen Bebauung geplant. Dazu sollen Gewerbeflächen (ca. 4.200 m<sup>2</sup>) und 32 Wohneinheiten geschaffen werden. Die Anbindung der Tiefgarage ist über die Tiergartenstraße geplant. Zur Optimierung des Verkehrsablaufs auf der Tiergartenstraße wird das Umkehren der Einbahnstraßenregelung auf der Tiergartenstraße im Rahmen der Verkehrsuntersuchung untersucht. Zudem werden in zwei weiteren Varianten eine zusätzliche Anbindung an die Gerberstraße („Rechts-rein-Rechts-raus“-Lösung) sowie eine ausschließliche Anbindung der Tiefgarage über die Gerberstraße, jeweils unter Beibehaltung der Verkehrsführung auf der Tiergartenstraße, geprüft. Für den Prüffall der alleinigen Anbindung des Grundstücks über die Gerberstraße wurde eine ergänzende Leistungsfähigkeitsbetrachtung mit einer unsignalisierten Einmündung durchgeführt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit (ungünstige Sichtbeziehung aufgrund des Kurvenbereichs im Westen und des Brückenbauwerks im Osten) könnte eine Signalisierung des Knotenpunkts erforderlich werden, wenn es hier nach Herstellung einer unsignalisierten Einmündung zu Unfällen kommen sollte.

Für die verkehrliche Prüfung des Vorhabens wurde eine aktuelle Verkehrserhebung durchgeführt und das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgeschätzt. Dabei ist grundsätzlich von einer Reduzierung des MIV-Anteils in Wittlich auszugehen [3]. Als Worst-Case-Szenario wird daher die aktuell erhobene Verkehrsbelastung berücksichtigt, d.h. keine allgemeine Verkehrsreduzierung unter Berücksichtigung der Verkehrswende angenommen.

Unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die neu geplante Nutzung wurde das zukünftige Verkehrsaufkommen für die vier Prognose-Planfälle prognostiziert, anhand dessen die Leistungsfähigkeiten im öffentlichen Straßennetz berechnet wurden.

Die Leistungsfähigkeiten im Analysefall sowie in den vier untersuchten Prognose-Planfällen zeigen, dass an den untersuchten Knotenpunkten für den Kfz-Verkehr eine mindestens ausreichende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV D) erreicht wird und damit aus verkehrsplanerischer Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben vorliegen.

Neuss, 23.02.2026

gez. Dr.-Ing. Thorsten Becher

## Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*,  
Ausgabe 2006, Korrektur Stand: Juni 2010  
Köln, 2010
- [2] BBW Software GmbH  
*Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff – Version 2024*  
Bochum 2024
- [3] BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH  
*Erstellung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzepts für die Stadt Wittlich - Teilbericht zu Infrastrukturmaßnahmen und Planfällen*  
Aachen, 2024
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS*,  
Ausgabe 2015,  
Köln, 2015
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen – E Klima*, Ausgabe 2022,  
Köln, 2022
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, Ausgabe 2006  
Köln, 2006
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19)*, Ausgabe 2019,  
Korrektur Stand: Februar 2020  
Köln, 2020

- [8] Arnold & Dahme  
*Hochrechnung von Kurzzeitählungen an Innerortsstraßen*, Straßen-  
verkehrstechnik 2008, Ausgabe 10, S.628-634  
Bonn, 2008

## Abbildungsverzeichnis

Bild 1: Lage des Plangebietes und der Erhebungsstellen im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	1
Bild 2: Entwurf Projekt P-369 „Quartiersentwicklung Schlossstraße, Wittlich (Quelle: BERDI Architekten, Stand: 19.01.2026).....	2
Bild 3: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-1-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	5
Bild 4: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-1-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	6
Bild 5: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-2-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	6
Bild 6: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-2-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	7
Bild 7: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-3-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	7
Bild 8: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-3-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	8
Bild 9: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Quellverkehr im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	8
Bild 10: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen im Zielverkehr im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz	

(Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	9
Bild 11: Prognoseverteilung der zu erwartenden Neuverkehre aus den Nutzungen durch Besuchende im Quell- und Zielverkehr in den vier Prognose-Planfällen im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	9
Bild 12: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Analysefall.....	14
Bild 13: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Analysefall.....	14
Bild 14: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Analysefall.....	15
Bild 15: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Analysefall.....	16
Bild 16: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	17
Bild 17: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	17
Bild 18: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Analysefall.....	18
Bild 19: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Analysefall.....	19
Bild 20: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Analysefall.....	20
Bild 21: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Analysefall.....	21

Bild 22: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-1-Fall .....	22
Bild 23: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-1-Fall .....	22
Bild 24: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-1-Fall .....	23
Bild 25: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-1-Fall .....	24
Bild 26: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	25
Bild 27: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	25
Bild 28: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-1-Fall.....	26
Bild 29: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-1-Fall.....	27
Bild 30: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-1-Fall.....	28
Bild 31: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-1-Fall.....	29
Bild 32: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-2-Fall.....	30
Bild 33: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-2-Fall.....	30

Bild 34: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-2-Fall .....	31
Bild 35: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-2-Fall .....	32
Bild 36: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	32
Bild 37: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	33
Bild 38: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-2-Fall .....	34
Bild 39: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-2-Fall .....	34
Bild 40: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-2-Fall .....	35
Bild 41: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-2-Fall .....	36
Bild 42: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-3-Fall .....	37
Bild 43: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-3-Fall .....	37
Bild 44: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-3-Fall .....	38
Bild 45: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-3-Fall .....	39

Bild 46: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	39
Bild 47: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	40
Bild 48: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-3-Fall.....	41
Bild 49: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-3-Fall.....	41
Bild 50: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-3-Fall.....	42
Bild 51: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-3-Fall.....	43
Bild 52: Lage der geplanten Zufahrt des Plangebietes im Prognose-4-Fall im öffentlichen Straßennetz (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	44
Bild 53: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-4-Fall.....	44
Bild 54: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Schlossstraße (KP01) im Prognose-4-Fall.....	45
Bild 55: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-4-Fall.....	46
Bild 56: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Schlossstraße / Schlossstraße (KP02) im Prognose-4-Fall.....	47
Bild 57: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	47

Bild 58: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Schlossstraße (KP03) im Analysefall.....	48
Bild 59: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-4-Fall.....	49
Bild 60: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Tiergartenstraße / Gerberstraße (KP04) im Prognose-4-Fall.....	49
Bild 61: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-4-Fall.....	50
Bild 62: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Kurfürstenstraße / Gerberstraße (KP05) im Prognose-4-Fall.....	51
Bild 63: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der vormittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) im Prognose-4-Fall.....	52
Bild 64: Knotenstrombelastung und Verkehrsqualität in der nachmittäglichen Bemessungsstunde am Knotenpunkt Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet (KP06) im Prognose-4-Fall.....	52
Bild 65: Lage der Querschnitte für die verkehrlichen Kennwerte (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)	55

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Neuverkehrsaufkommen für die Nutzung „Wohnen“ im Plangebiet	3
Tabelle 2: Neuverkehrsaufkommen für die Nutzung „Gewerbe“ im Plangebiet	4
Tabelle 3: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an plangleichen Knotenpunkten mit und ohne Lichtsignalanlage gemäß HBS 2015 [4]	12
Tabelle 4: Zusammenfassende Darstellung der Verkehrsqualitäten (QSV) an den betrachteten Knotenpunkten für den Analysefall und die vier Prognose-Planfälle	53
Tabelle 5: Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-Bezugsfall	55
Tabelle 6: Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-1-Fall	56
Tabelle 7: Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-2-Fall	56
Tabelle 8: Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-3-Fall	56
Tabelle 9: Verkehrliche Kennwerte für den Prognose-4-Fall	57

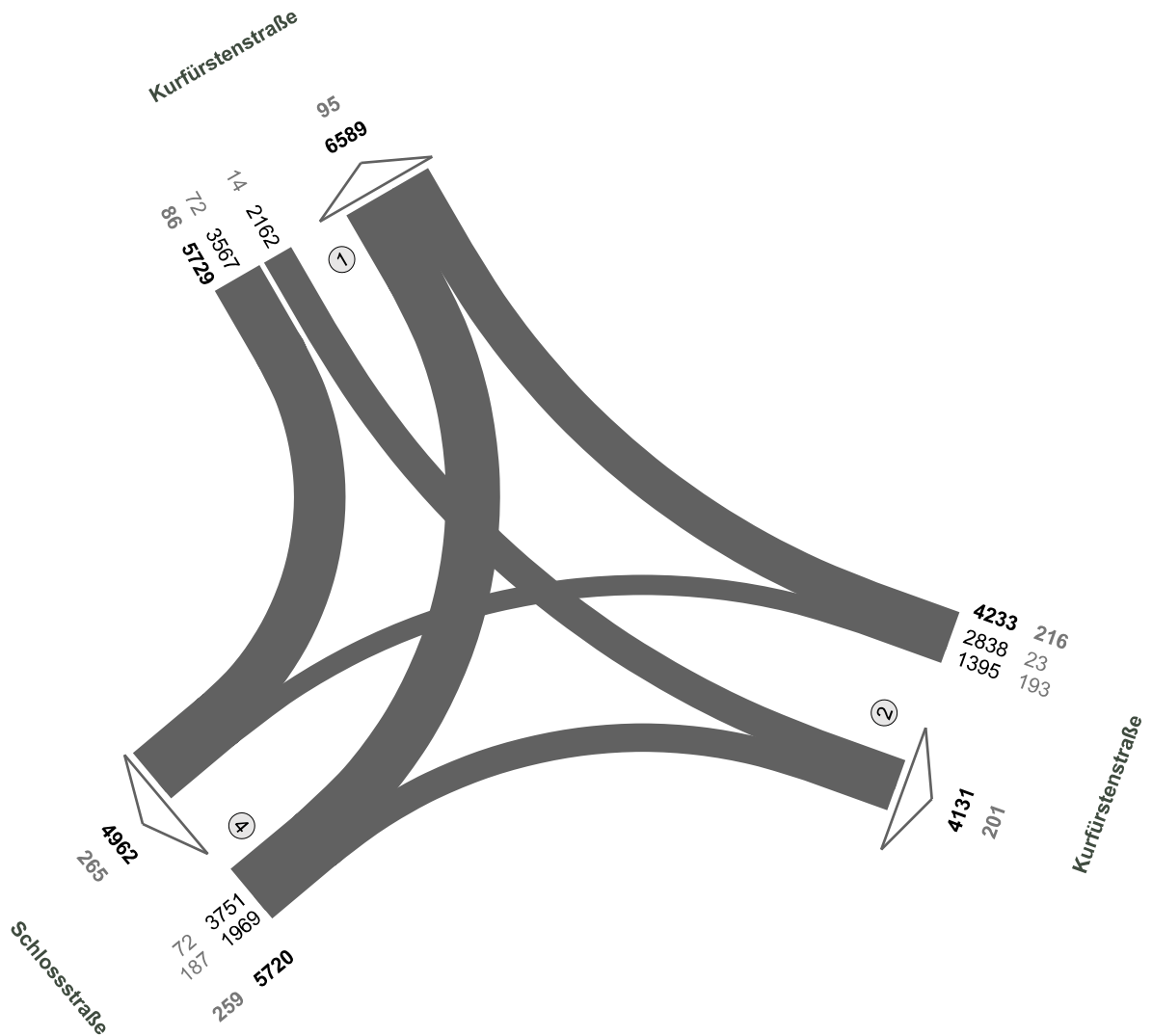
**Anlage 1**



**Verkehrserhebungen vom 28. August 2025**

**Kurfürstenstraße / Schlosstraße**

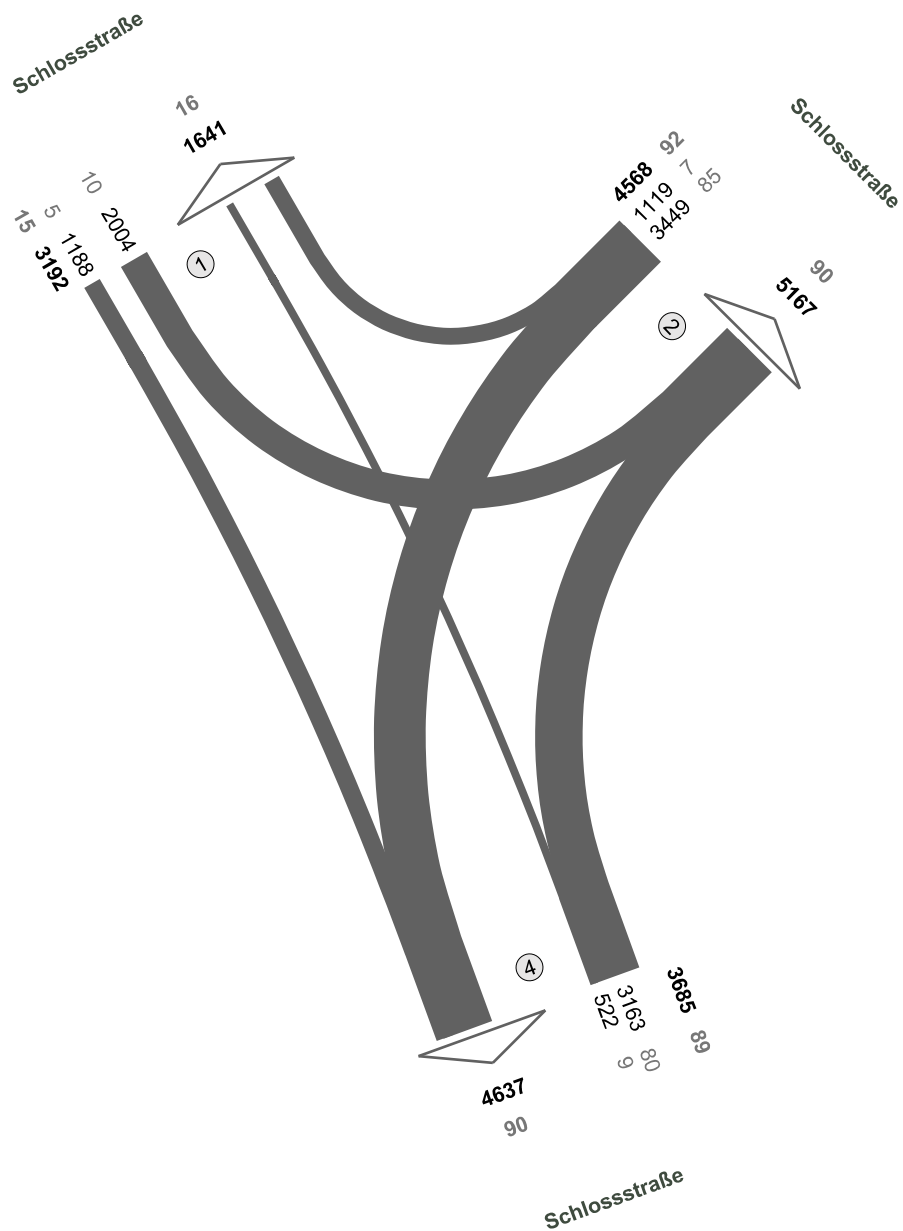
Zst.: 1  
28.08.2025  
00:00 - 24:00 Uhr  
24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	12318	181
Arm 2	8364	417
Arm 4	10682	524
<b>Zst.: 1</b>	<b>15682</b>	<b>561</b>

**Schlossstraße / Schlossstraße**

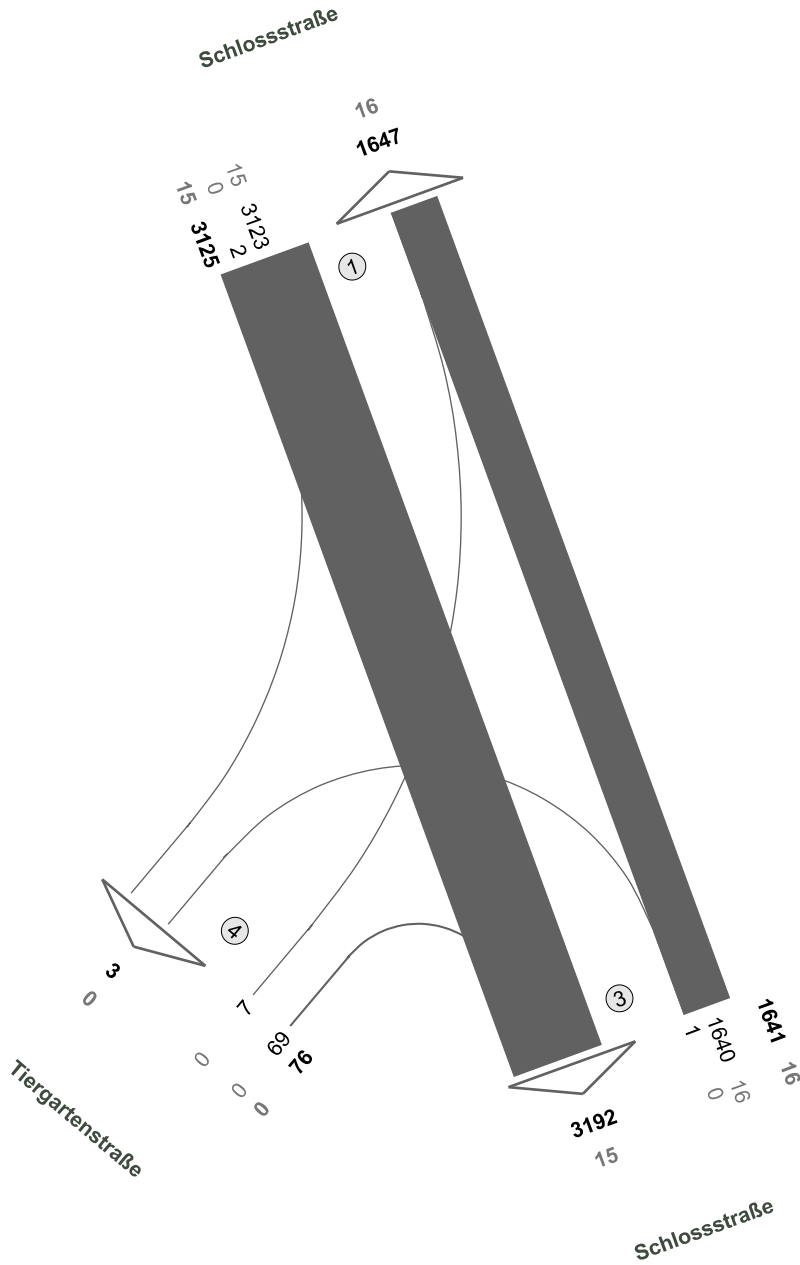
Zst.: 2  
28.08.2025  
00:00 - 24:00 Uhr  
24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	4833	31
Arm 2	9735	182
Arm 4	8322	179
<b>Zst.: 2</b>	<b>11445</b>	<b>196</b>

**Tiergartenstraße / Schlossstraße**

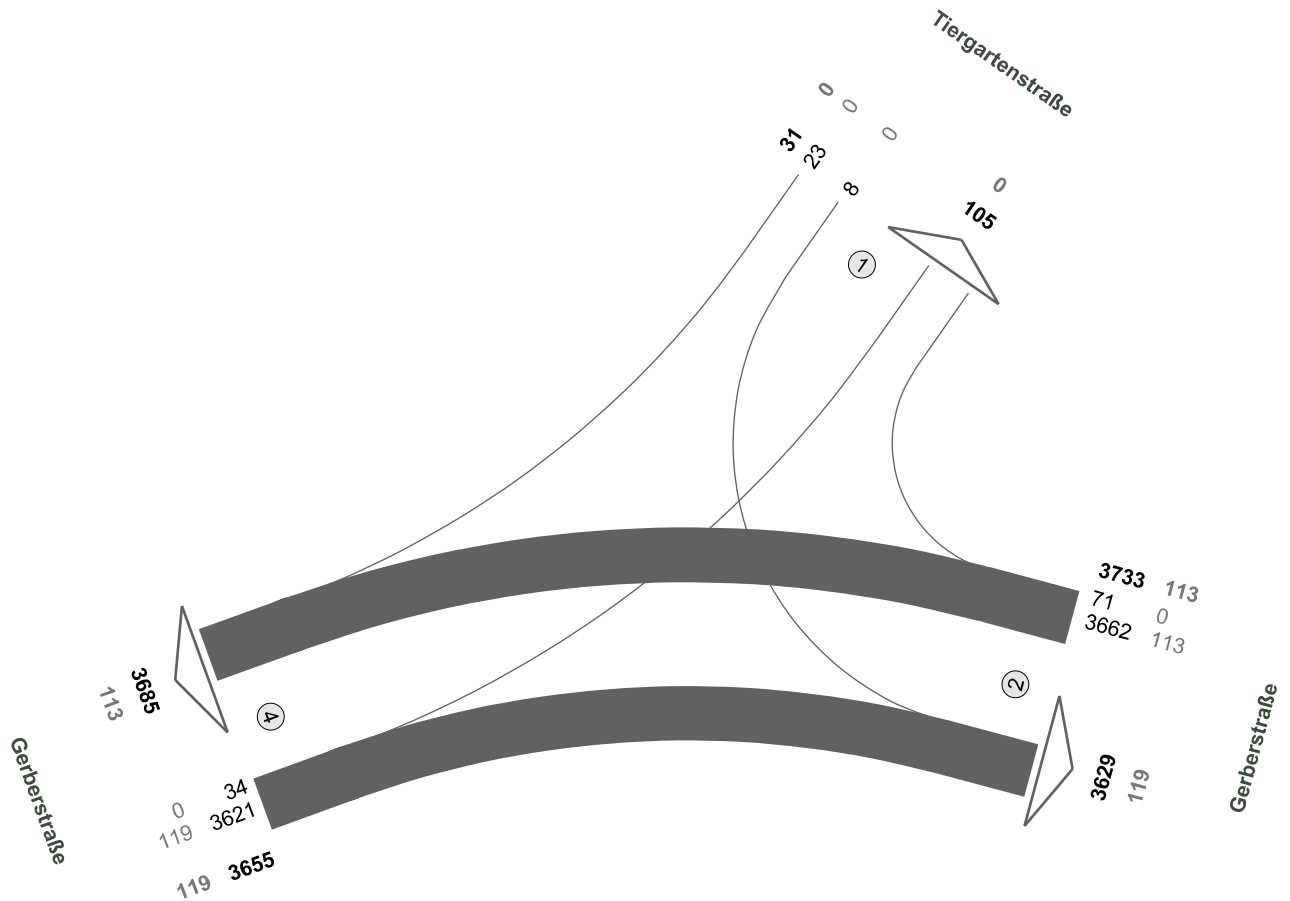
Zst.: 3  
28.08.2025  
00:00 - 24:00 Uhr  
24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	4772	31
Arm 3	4833	31
Arm 4	79	0
<b>Zst.: 3</b>	<b>4842</b>	<b>31</b>

**Tiergartenstraße / Gerberstraße**

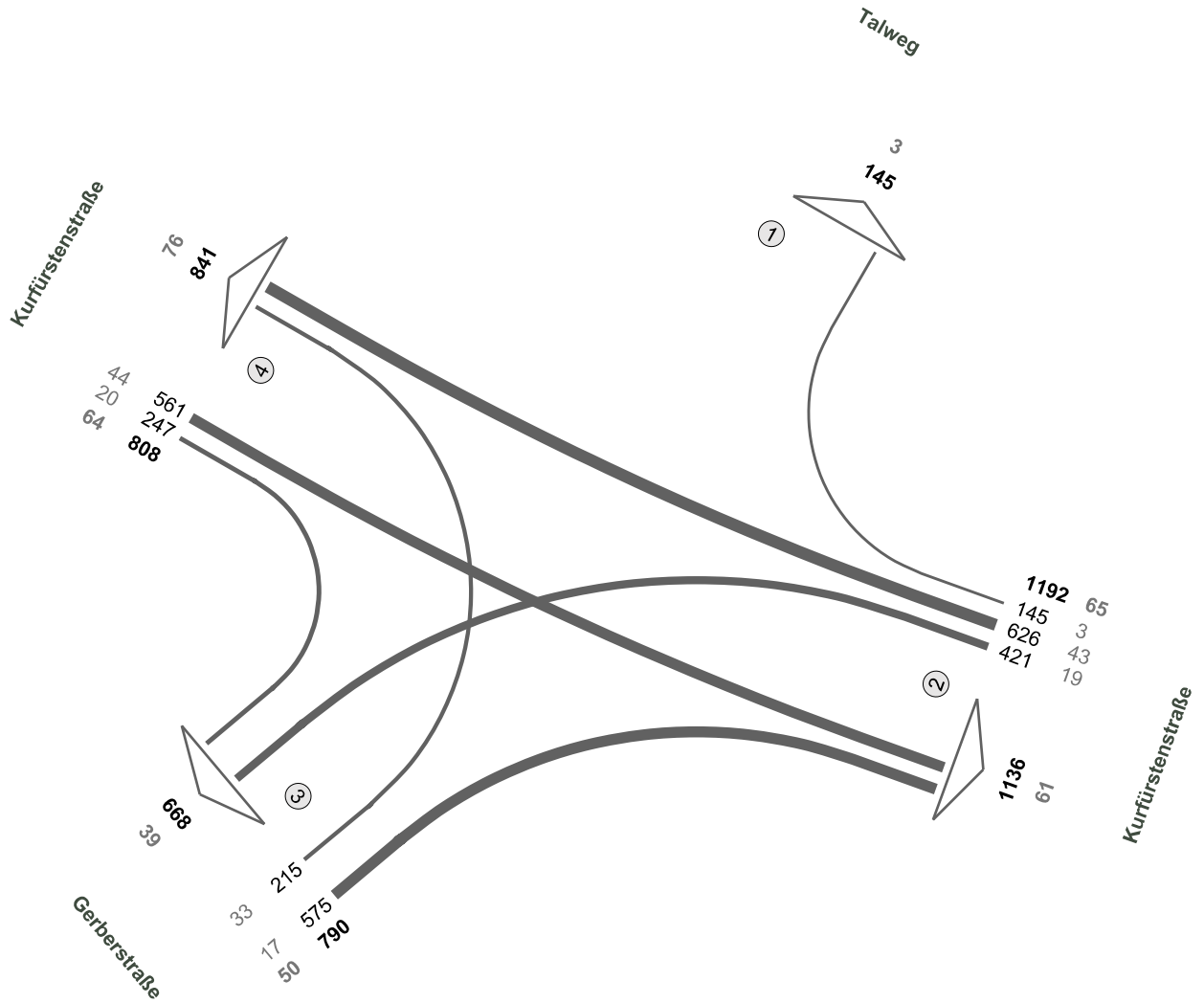
Zst.: 4  
28.08.2025  
00:00 - 24:00 Uhr  
24-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	136	0
Arm 2	7362	232
Arm 4	7340	232
<b>Zst.: 4</b>	<b>7419</b>	<b>232</b>

**Kurfürstenstraße / Gerberstraße**

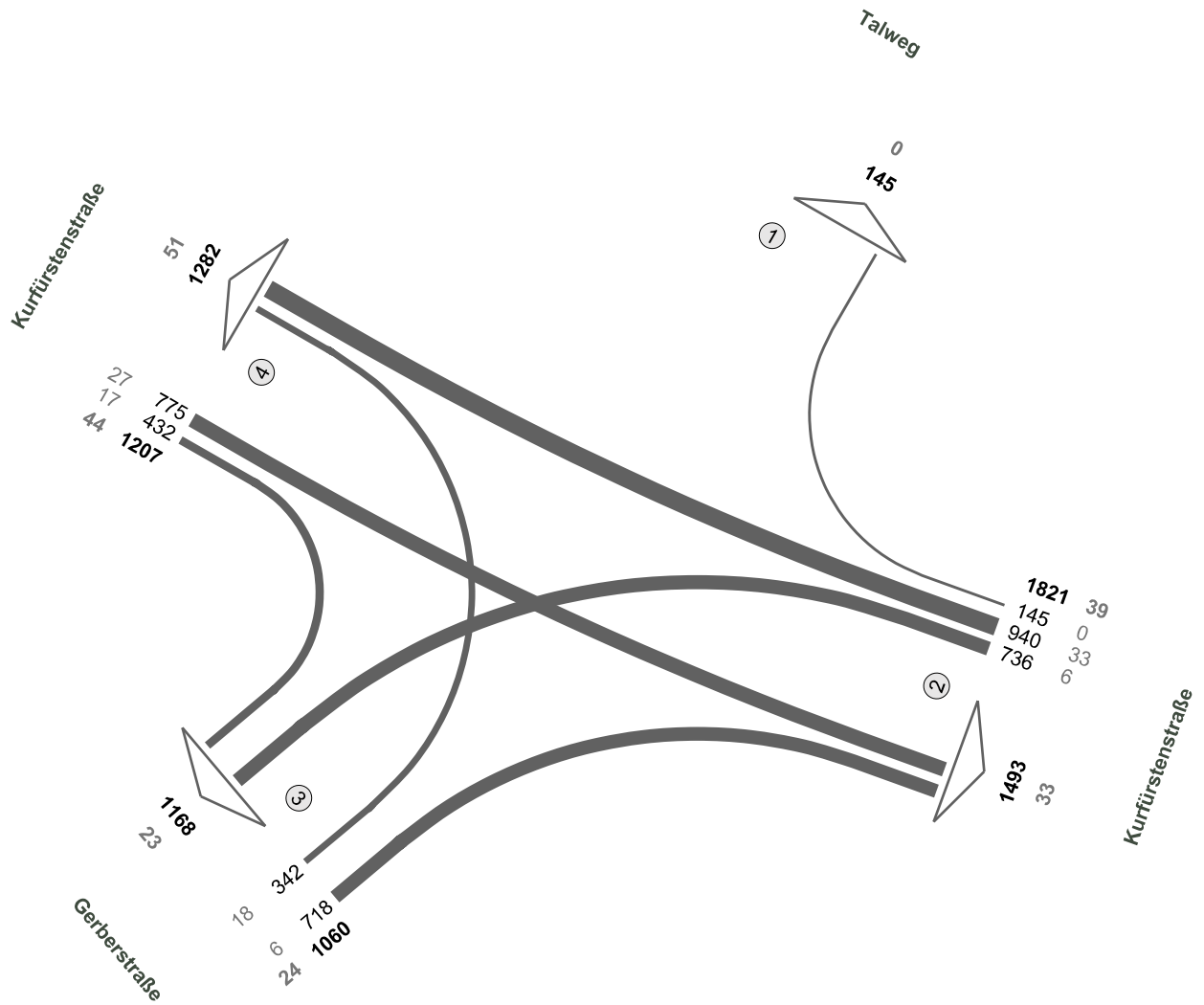
Zst.: 5  
28.08.2025  
06:00 - 10:00 Uhr  
4-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV > 3,5t
Arm 1	145	3
Arm 2	2328	126
Arm 3	1458	89
Arm 4	1649	140
<b>Zst.: 5</b>	<b>2790</b>	<b>179</b>

**Kurfürstenstraße / Gerberstraße**

Zst.: 5  
28.08.2025  
15:00 - 19:00 Uhr  
4-h-Block



Fz-Klassen	Kfz	SV>3,5t
Arm 1	145	0
Arm 2	3314	72
Arm 3	2228	47
Arm 4	2489	95
<b>Zst.: 5</b>	<b>4088</b>	<b>107</b>

Anhang 1

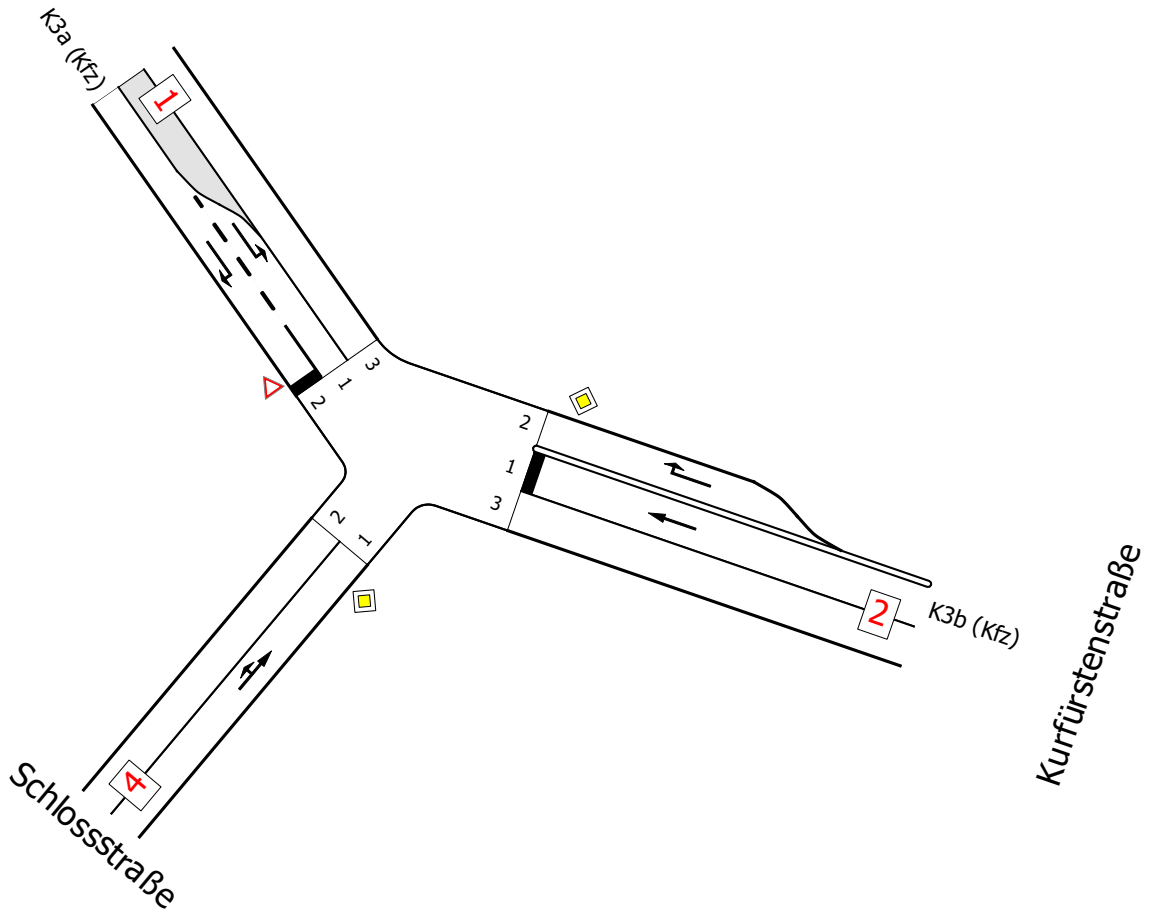


**Leistungsfähigkeiten KPO1  
Kurfürstenstraße / Schlossstraße**

Kurfürstenstraße / Schlosstraße



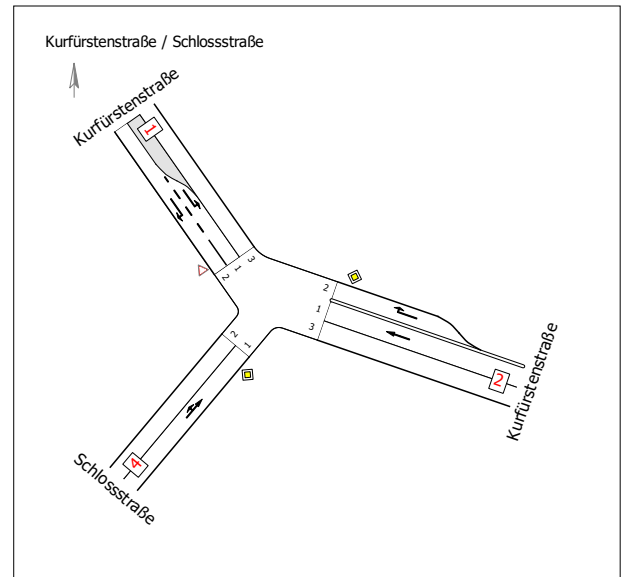
Kurfürstenstraße



Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Vormittag



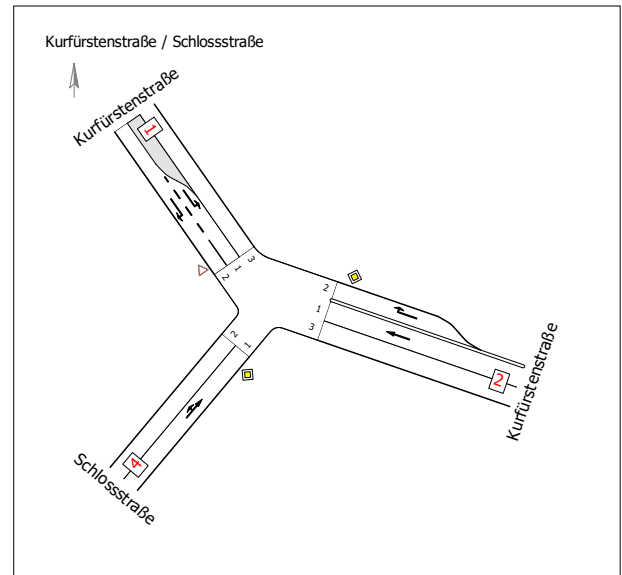
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			3
4	C		Vorfahrtsstraße
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	98,0	103,0	1.800,0	1.712,5	0,057	1.614,5	2,2	A
		2 → 1	3	218,0	218,0	886,0	886,0	0,246	668,0	5,4	A
1	B	1 → 2	4	132,0	132,5	447,5	446,0	0,296	314,0	11,5	B
		1 → 4	6	261,0	263,5	1.064,5	1.054,5	0,248	793,5	4,5	A
4	C	4 → 1	7	248,0	250,0	1.150,0	1.141,0	0,217	893,0	4,0	A
		4 → 2	8	134,0	138,5	1.800,0	1.741,5	0,077	1.607,5	2,2	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	393,0	396,0	1.290,5	1.280,5	0,307	887,5	4,1	A
4	C	-	7+8	382,0	388,5	1.649,5	1.622,0	0,236	1.240,0	2,9	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Nachmittag



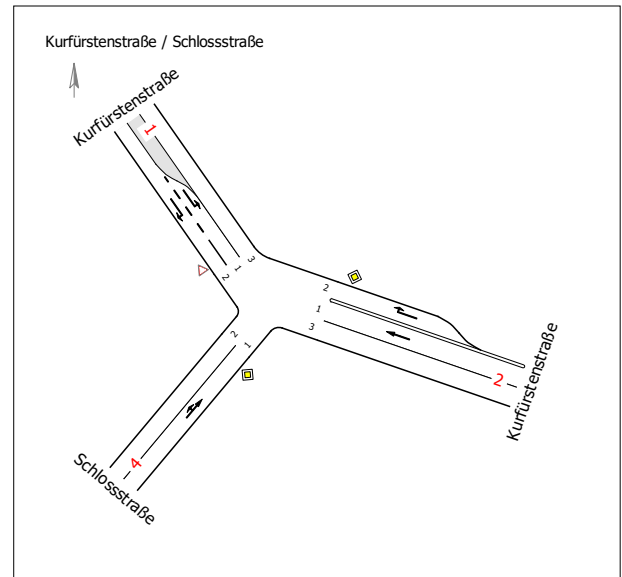
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
4	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	113,0	119,5	1.800,0	1.702,0	0,066	1.589,0	2,3	A
		2 → 1	3	252,0	253,0	830,5	827,0	0,305	575,0	6,3	A
1	B	1 → 2	4	172,0	172,0	348,5	348,5	0,494	176,5	20,3	C
		1 → 4	6	374,0	377,5	1.045,0	1.035,5	0,361	661,5	5,4	A
4	C	4 → 1	7	301,0	306,5	1.130,5	1.110,0	0,271	809,0	4,4	A
		4 → 2	8	182,0	189,0	1.800,0	1.733,5	0,105	1.551,5	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	546,0	549,5	1.096,5	1.089,5	0,501	543,5	6,6	A
4	C	-	7+8	483,0	495,5	1.635,5	1.594,0	0,303	1.111,0	3,2	A
Gesamt QSV											C

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Vormittag



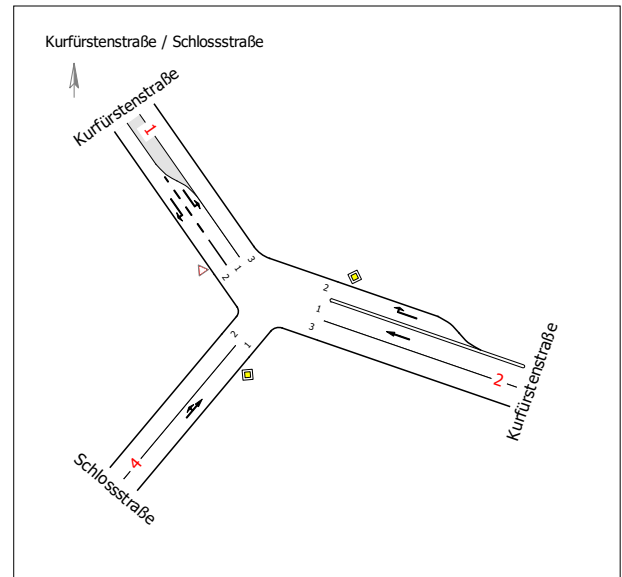
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
4	C		Vorfahrtsstraße
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	101,0	106,0	1.800,0	1.715,0	0,059	1.614,0	2,2	A
		2 → 1	3	218,0	218,0	878,5	878,5	0,248	660,5	5,4	A
1	B	1 → 2	4	141,0	142,0	427,5	424,5	0,332	283,5	12,7	B
		1 → 4	6	266,0	268,5	1.060,5	1.050,5	0,253	784,5	4,6	A
4	C	4 → 1	7	255,0	257,5	1.146,0	1.135,0	0,225	880,0	4,1	A
		4 → 2	8	148,0	153,0	1.800,0	1.741,0	0,085	1.593,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	407,0	410,5	1.211,5	1.201,0	0,339	794,0	4,5	A
4	C	-	7+8	403,0	410,5	1.671,5	1.641,0	0,246	1.238,0	2,9	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	4

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Nachmittag



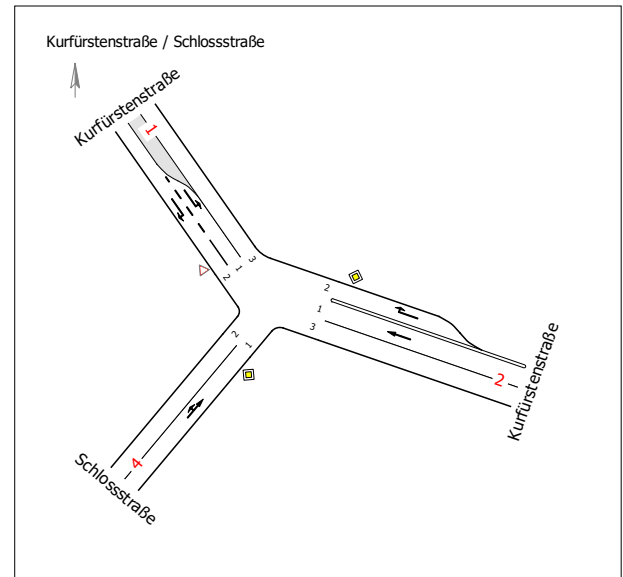
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			6
4	C		Vorfahrtsstraße
			2
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	123,0	129,5	1.800,0	1.709,5	0,072	1.586,5	2,3	A
		2 → 1	3	252,0	253,0	808,5	805,5	0,313	553,5	6,5	A
1	B	1 → 2	4	177,0	177,5	311,0	310,0	0,571	133,0	26,8	C
		1 → 4	6	392,0	395,5	1.032,5	1.023,5	0,383	631,5	5,7	A
4	C	4 → 1	7	323,0	329,0	1.117,5	1.097,0	0,294	774,0	4,6	A
		4 → 2	8	201,0	209,0	1.800,0	1.731,0	0,116	1.530,0	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	569,0	573,0	995,5	988,5	0,576	419,5	8,6	A
4	C	-	7+8	524,0	538,0	1.615,0	1.573,0	0,333	1.049,0	3,4	A
Gesamt QSV											C

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	5

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Vormittag



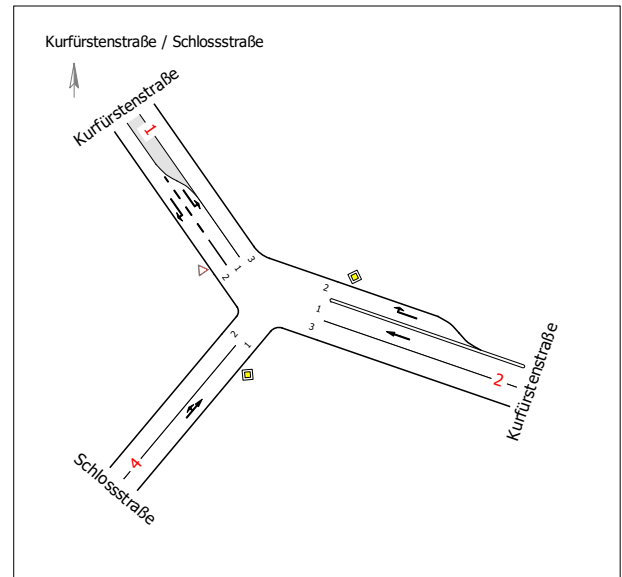
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			6
4	C		Vorfahrtsstraße
			2
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	111,0	116,5	1.800,0	1.715,0	0,065	1.604,0	2,2	A
		2 → 1	3	218,0	218,0	885,0	885,0	0,246	667,0	5,4	A
1	B	1 → 2	4	132,0	132,5	436,5	435,0	0,304	303,0	11,9	B
		1 → 4	6	280,0	283,0	1.048,0	1.037,0	0,270	757,0	4,8	A
4	C	4 → 1	7	249,0	251,0	1.133,0	1.124,0	0,222	875,0	4,1	A
		4 → 2	8	134,0	138,5	1.800,0	1.741,5	0,077	1.607,5	2,2	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	412,0	415,5	1.299,0	1.288,0	0,320	876,0	4,1	A
4	C	-	7+8	383,0	389,5	1.623,0	1.596,0	0,240	1.213,0	3,0	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	6

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Nachmittag



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

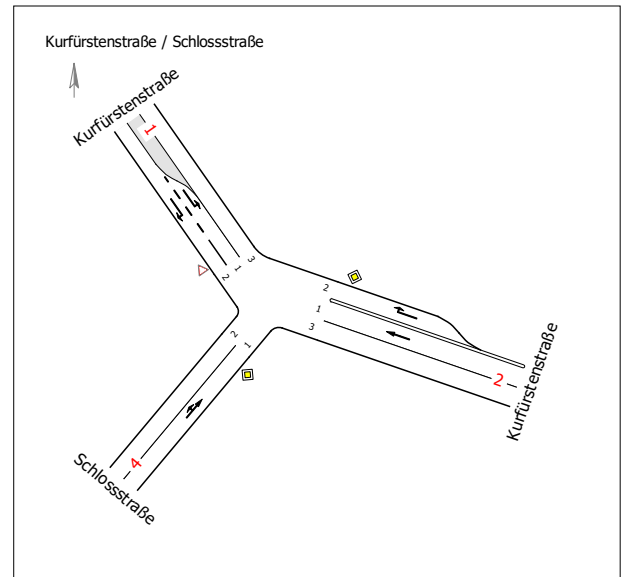
Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	133,0	140,0	1.800,0	1.710,0	0,078	1.577,0	2,3	A
		2 → 1	3	252,0	253,0	814,5	811,5	0,311	559,5	6,4	A
1	B	1 → 2	4	172,0	172,0	316,0	316,0	0,544	144,0	24,8	C
		1 → 4	6	404,0	408,0	1.020,0	1.010,0	0,400	606,0	5,9	A
4	C	4 → 1	7	317,0	322,5	1.105,0	1.086,0	0,292	769,0	4,7	A
		4 → 2	8	191,0	198,0	1.800,0	1.736,5	0,110	1.545,5	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	576,0	580,0	1.049,0	1.042,0	0,553	466,0	7,7	A
4	C	-	7+8	508,0	520,5	1.587,0	1.549,0	0,328	1.041,0	3,5	A
Gesamt QSV											C

**PE** : Pkw-Einheiten  
**q** : Belastung  
**C** : Kapazität  
**x** : Auslastungsgrad  
**R** : Kapazitätsreserve  
**t<sub>w</sub>** : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	7

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Vormittag



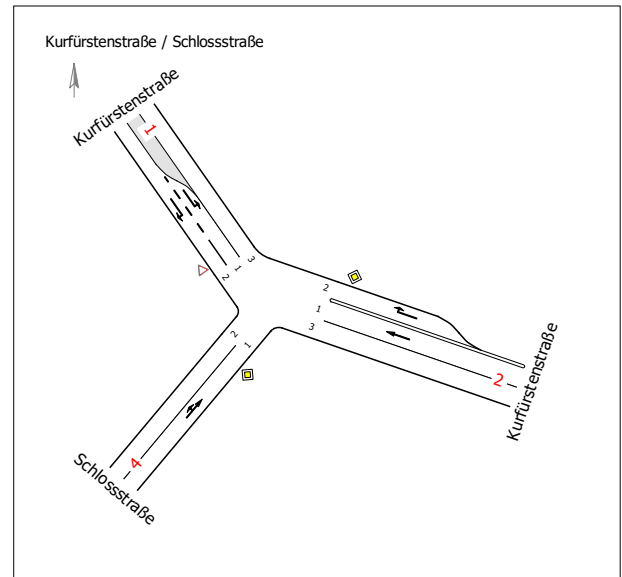
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
4	C		Vorfahrtsstraße
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	101,0	106,0	1.800,0	1.715,0	0,059	1.614,0	2,2	A
		2 → 1	3	218,0	218,0	878,5	878,5	0,248	660,5	5,4	A
1	B	1 → 2	4	141,0	142,0	428,0	425,0	0,332	284,0	12,7	B
		1 → 4	6	266,0	268,5	1.060,5	1.050,5	0,253	784,5	4,6	A
4	C	4 → 1	7	255,0	257,5	1.146,0	1.135,0	0,225	880,0	4,1	A
		4 → 2	8	147,0	152,0	1.800,0	1.741,0	0,084	1.594,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	407,0	410,5	1.212,5	1.202,0	0,339	795,0	4,5	A
4	C	-	7+8	402,0	409,5	1.668,5	1.638,0	0,245	1.236,0	2,9	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	8

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Nachmittag



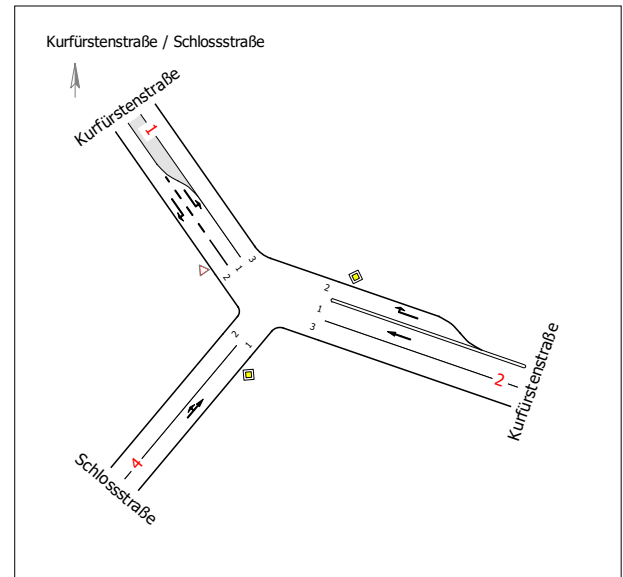
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			6
4	C		Vorfahrtsstraße
			2
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	123,0	129,5	1.800,0	1.709,5	0,072	1.586,5	2,3	A
		2 → 1	3	252,0	253,0	808,5	805,5	0,313	553,5	6,5	A
1	B	1 → 2	4	177,0	177,5	311,5	310,5	0,570	133,5	26,7	C
		1 → 4	6	392,0	395,5	1.032,5	1.023,5	0,383	631,5	5,7	A
4	C	4 → 1	7	323,0	329,0	1.117,5	1.097,0	0,294	774,0	4,6	A
		4 → 2	8	200,0	208,0	1.800,0	1.731,0	0,116	1.531,0	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	569,0	573,0	997,0	990,0	0,575	421,0	8,5	A
4	C	-	7+8	523,0	537,0	1.613,0	1.571,0	0,333	1.048,0	3,4	A
Gesamt QSV											C

**PE** : Pkw-Einheiten  
**q** : Belastung  
**C** : Kapazität  
**x** : Auslastungsgrad  
**R** : Kapazitätsreserve  
**t<sub>w</sub>** : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	9

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Vormittag



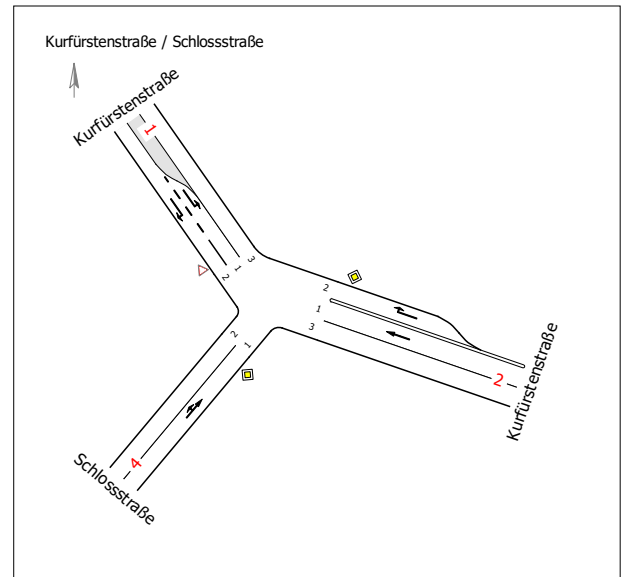
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			6
4	C		Vorfahrtsstraße
			2
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	101,0	106,0	1.800,0	1.715,0	0,059	1.614,0	2,2	A
		2 → 1	3	224,0	224,5	885,0	883,0	0,254	659,0	5,5	A
1	B	1 → 2	4	141,0	142,0	436,5	433,5	0,325	292,5	12,3	B
		1 → 4	6	266,0	268,5	1.060,5	1.050,5	0,253	784,5	4,6	A
4	C	4 → 1	7	249,0	251,0	1.146,0	1.137,0	0,219	888,0	4,1	A
		4 → 2	8	145,0	150,0	1.800,0	1.740,0	0,083	1.595,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	407,0	410,5	1.233,5	1.223,0	0,333	816,0	4,4	A
4	C	-	7+8	394,0	401,0	1.678,5	1.649,0	0,239	1.255,0	2,9	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	10

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Nachmittag



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

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	123,0	129,5	1.800,0	1.709,5	0,072	1.586,5	2,3	A
		2 → 1	3	258,0	259,5	814,5	810,0	0,319	552,0	6,5	A
1	B	1 → 2	4	177,0	177,5	318,5	317,5	0,557	140,5	25,4	C
		1 → 4	6	392,0	395,5	1.032,5	1.023,5	0,383	631,5	5,7	A
4	C	4 → 1	7	317,0	322,5	1.117,5	1.098,5	0,289	781,5	4,6	A
		4 → 2	8	197,0	204,5	1.800,0	1.734,0	0,114	1.537,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	569,0	573,0	1.018,0	1.011,0	0,563	442,0	8,1	A
4	C	-	7+8	514,0	527,0	1.618,5	1.578,5	0,326	1.064,5	3,4	A
Gesamt QSV											C

**PE** : Pkw-Einheiten  
**q** : Belastung  
**C** : Kapazität  
**x** : Auslastungsgrad  
**R** : Kapazitätsreserve  
**t<sub>w</sub>** : Mittlere Wartezeit

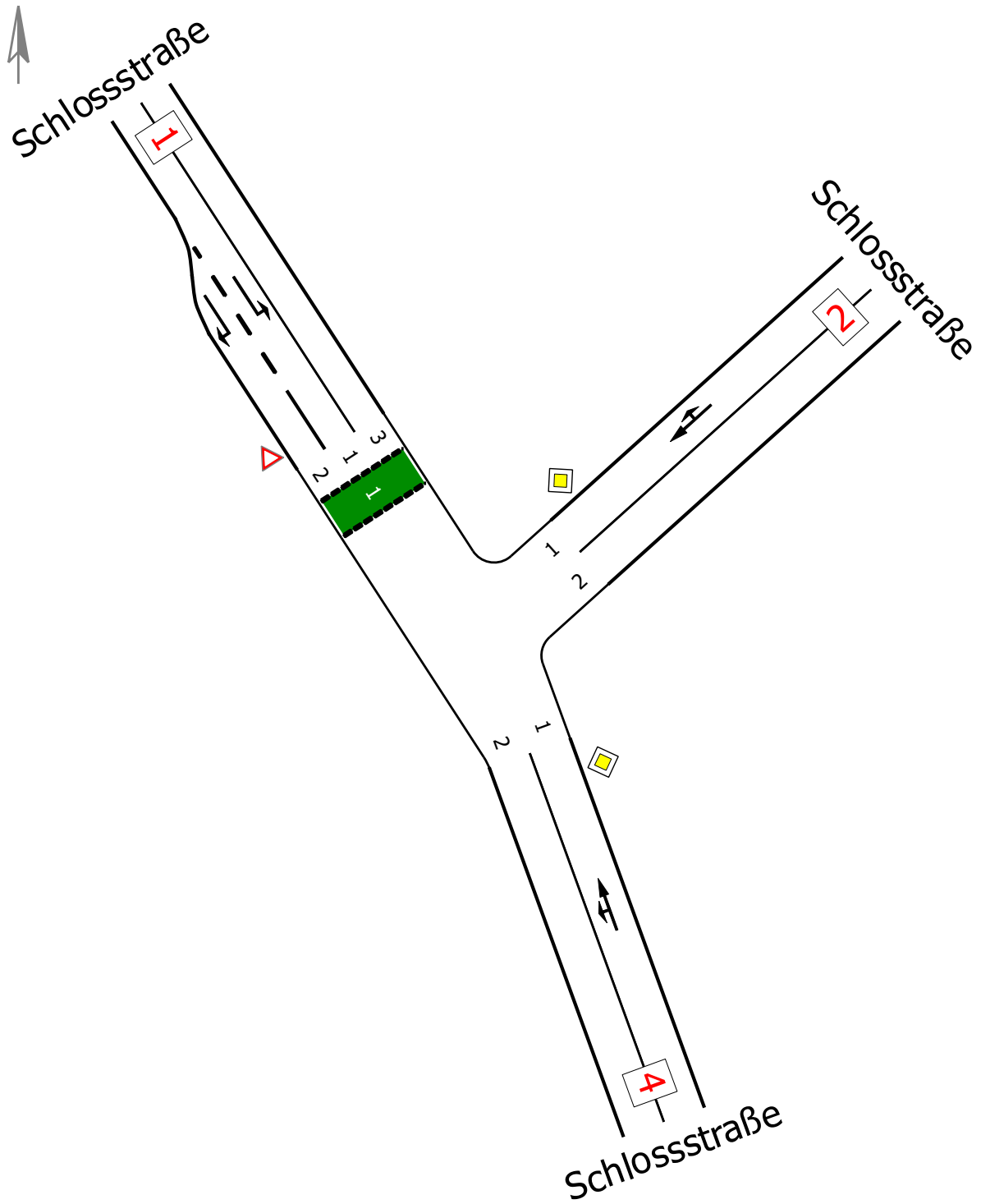
Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	27.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	11

Anhang 2



**Leistungsfähigkeiten KPO2  
Schlossstraße / Schlossstraße**

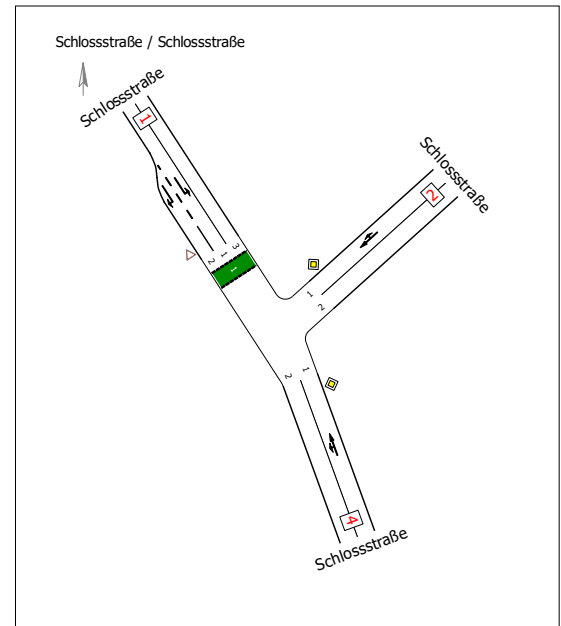
Schlossstraße / Schlossstraße



Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlossstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

LISA

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Vormittag



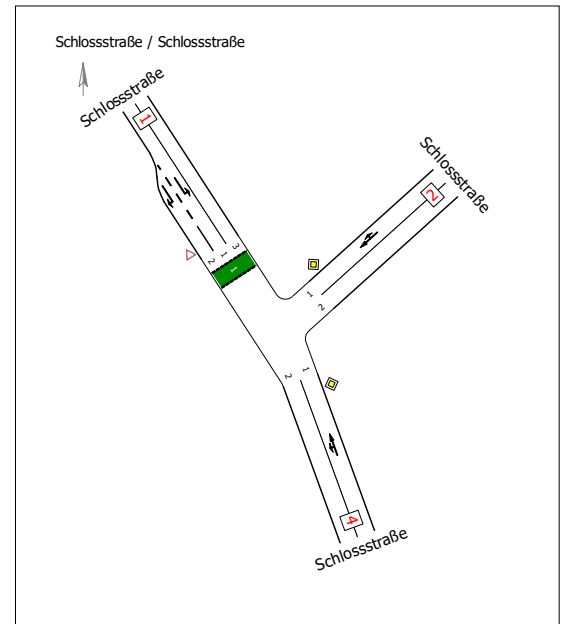
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	250,0	253,0	1.800,0	1.778,5	0,141	1.528,5	2,4	A
		2 → 1	3	83,0	83,5	1.573,0	1.563,5	0,053	1.480,5	2,4	A
1	B	1 → 2	4	147,0	147,5	506,0	504,5	0,292	357,5	10,1	B
		1 → 4	6	73,0	73,0	840,5	840,5	0,087	767,5	4,7	A
4	C	4 → 1	7	50,0	51,0	865,0	848,0	0,059	798,0	4,5	A
		4 → 2	8	195,0	197,0	1.800,0	1.781,5	0,109	1.586,5	2,3	A
<b>Mischströme</b>											
1	B	-	4+6	220,0	220,5	753,5	752,0	0,293	532,0	6,8	A
4	C	-	7+8	245,0	248,0	1.800,0	1.778,0	0,138	1.533,0	2,3	A
<b>Gesamt QSV</b>											B

PE : Pkw-Einheiten  
q : Belastung  
C : Kapazität  
x : Auslastungsgrad  
R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Nachmittag



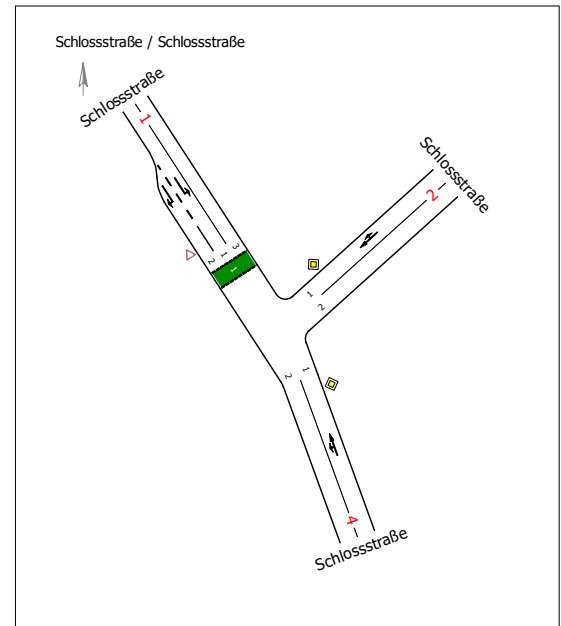
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	366,0	1.800,0	1.785,5	0,203	1.422,5	2,5	A
		2 → 1	3	97,0	97,0	1.573,0	1.573,0	0,062	1.476,0	2,4	A
1	B	1 → 2	4	122,0	122,5	374,5	373,0	0,327	251,0	14,3	B
		1 → 4	6	115,0	115,0	725,5	725,5	0,159	610,5	5,9	A
4	C	4 → 1	7	47,0	47,0	748,5	748,5	0,063	701,5	5,1	A
		4 → 2	8	292,0	297,5	1.800,0	1.766,5	0,165	1.474,5	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	237,0	237,5	710,5	709,0	0,334	472,0	7,6	A
4	C	-	7+8	339,0	344,5	1.800,0	1.771,5	0,191	1.432,5	2,5	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlossstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Vormittag



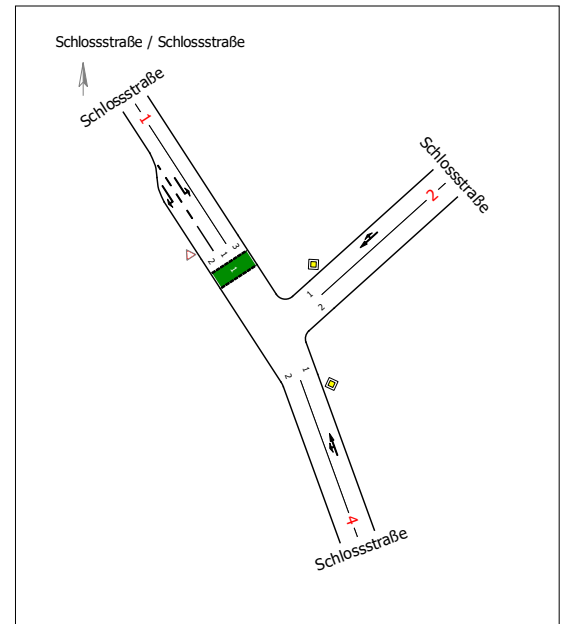
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
4	C		Vorfahrtsstraße
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	250,0	253,0	1.800,0	1.778,5	0,141	1.528,5	2,4	A
		2 → 1	3	83,0	83,5	1.573,0	1.563,5	0,053	1.480,5	2,4	A
1	B	1 → 2	4	159,0	160,0	500,0	497,0	0,320	338,0	10,6	B
		1 → 4	6	80,0	80,5	840,5	835,5	0,096	755,5	4,8	A
4	C	4 → 1	7	50,0	51,0	865,0	848,0	0,059	798,0	4,5	A
		4 → 2	8	204,0	206,5	1.800,0	1.778,0	0,115	1.574,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	239,0	240,5	748,5	744,0	0,321	505,0	7,1	A
4	C	-	7+8	254,0	257,5	1.800,0	1.775,5	0,143	1.521,5	2,4	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	4

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Nachmittag



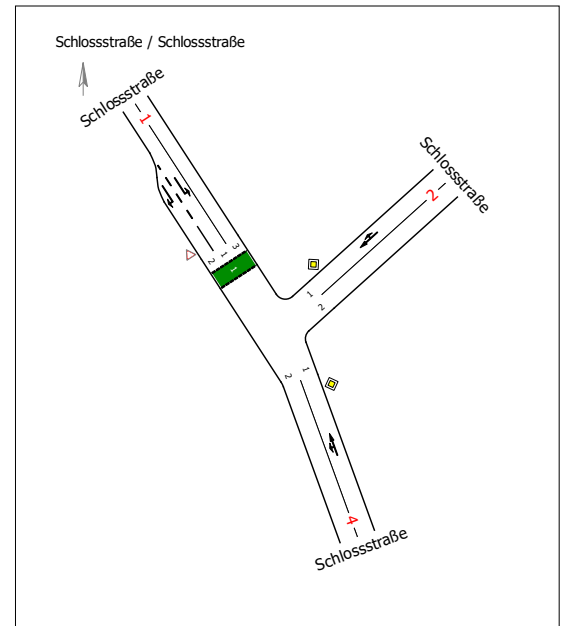
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	366,0	1.800,0	1.785,5	0,203	1.422,5	2,5	A
		2 → 1	3	100,0	100,0	1.573,0	1.573,0	0,064	1.473,0	2,4	A
1	B	1 → 2	4	136,0	137,5	369,0	365,0	0,373	229,0	15,7	B
		1 → 4	6	124,0	124,5	724,5	721,5	0,172	597,5	6,0	A
4	C	4 → 1	7	49,0	49,0	746,0	746,0	0,066	697,0	5,2	A
		4 → 2	8	297,0	303,0	1.800,0	1.764,5	0,168	1.467,5	2,5	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	260,0	262,0	690,5	685,0	0,379	425,0	8,5	A
4	C	-	7+8	346,0	352,0	1.800,0	1.769,5	0,196	1.423,5	2,5	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	5

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Vormittag



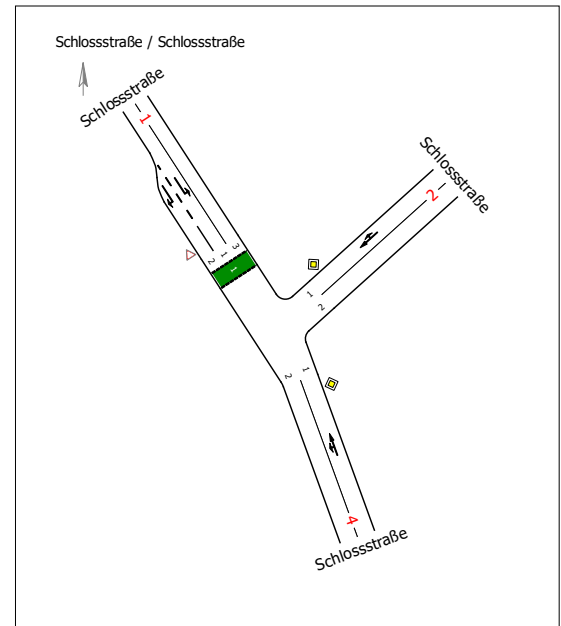
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	B		Vorfahrt gewähren!
			4
2	A		Vorfahrtsstraße
			2
4	C		Vorfahrtsstraße
			3
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	250,0	253,0	1.800,0	1.778,5	0,141	1.528,5	2,4	A
		2 → 1	3	102,0	103,5	1.573,0	1.550,0	0,066	1.448,0	2,5	A
1	B	1 → 2	4	148,0	148,5	479,5	478,0	0,310	330,0	10,9	B
		1 → 4	6	74,0	74,0	830,5	830,5	0,089	756,5	4,8	A
4	C	4 → 1	7	64,0	65,5	846,5	827,0	0,077	763,0	4,7	A
		4 → 2	8	195,0	197,0	1.800,0	1.781,5	0,109	1.586,5	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	222,0	222,5	716,0	714,5	0,311	492,5	7,3	A
4	C	-	7+8	259,0	262,5	1.800,0	1.776,0	0,146	1.517,0	2,4	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	6

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Nachmittag



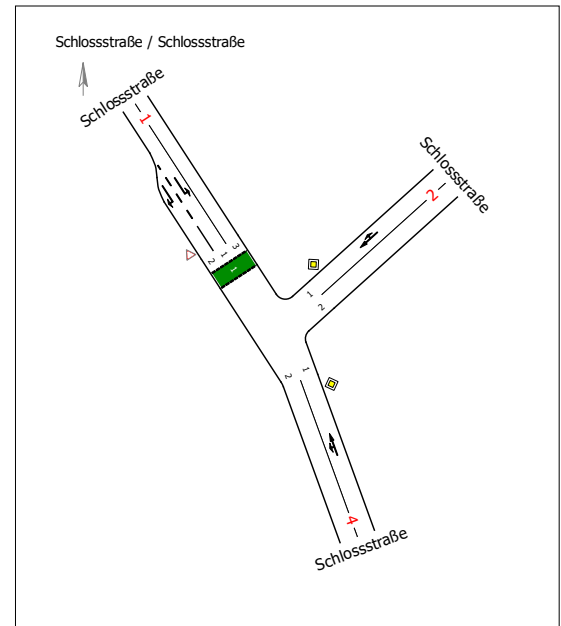
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	366,0	1.800,0	1.785,5	0,203	1.422,5	2,5	A
		2 → 1	3	115,0	116,0	1.573,0	1.559,5	0,074	1.444,5	2,5	A
1	B	1 → 2	4	125,0	125,5	353,0	351,5	0,356	226,5	15,9	B
		1 → 4	6	118,0	118,0	718,0	718,0	0,164	600,0	6,0	A
4	C	4 → 1	7	61,0	61,5	733,5	727,5	0,084	666,5	5,4	A
		4 → 2	8	292,0	297,5	1.800,0	1.766,5	0,165	1.474,5	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	243,0	243,5	672,5	671,0	0,362	428,0	8,4	A
4	C	-	7+8	353,0	359,0	1.800,0	1.770,0	0,199	1.417,0	2,5	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlossstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	7

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Vormittag



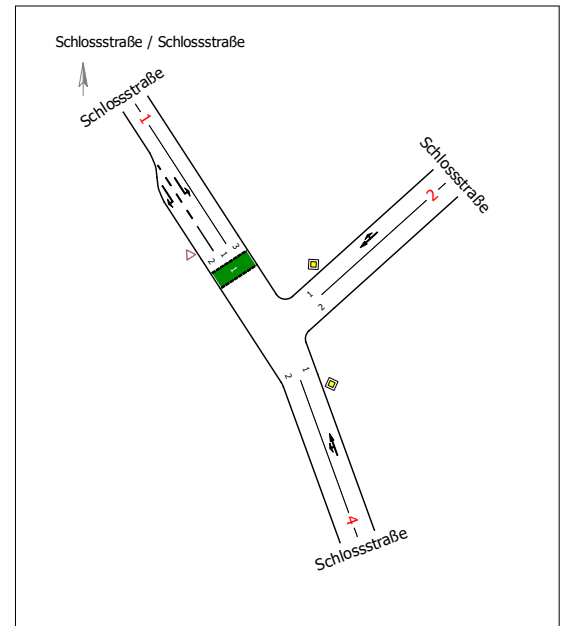
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	250,0	253,0	1.800,0	1.778,5	0,141	1.528,5	2,4	A
		2 → 1	3	83,0	83,5	1.573,0	1.563,5	0,053	1.480,5	2,4	A
1	B	1 → 2	4	158,0	159,0	500,0	497,0	0,318	339,0	10,6	B
		1 → 4	6	80,0	80,5	840,5	835,5	0,096	755,5	4,8	A
4	C	4 → 1	7	50,0	51,0	865,0	848,0	0,059	798,0	4,5	A
		4 → 2	8	204,0	206,5	1.800,0	1.778,0	0,115	1.574,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	238,0	239,5	750,0	745,5	0,319	507,5	7,1	A
4	C	-	7+8	254,0	257,5	1.800,0	1.775,5	0,143	1.521,5	2,4	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	8

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Nachmittag



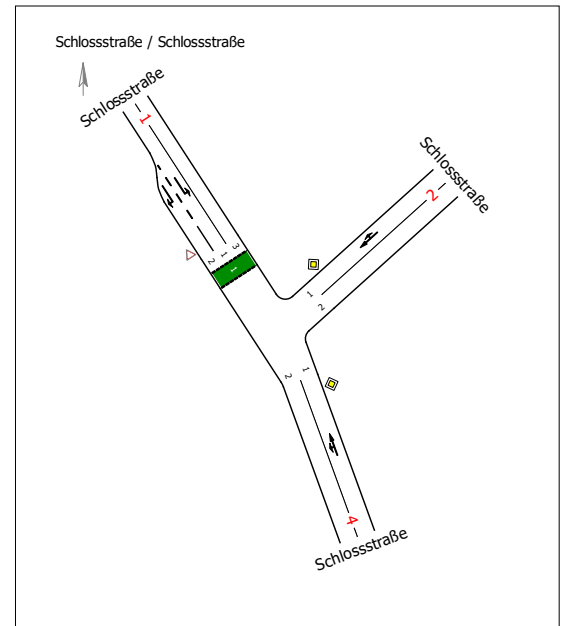
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	366,0	1.800,0	1.785,5	0,203	1.422,5	2,5	A
		2 → 1	3	100,0	100,0	1.573,0	1.573,0	0,064	1.473,0	2,4	A
1	B	1 → 2	4	135,0	136,5	369,0	365,0	0,370	230,0	15,6	B
		1 → 4	6	124,0	124,5	724,5	721,5	0,172	597,5	6,0	A
4	C	4 → 1	7	49,0	49,0	746,0	746,0	0,066	697,0	5,2	A
		4 → 2	8	297,0	303,0	1.800,0	1.764,5	0,168	1.467,5	2,5	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	259,0	261,0	692,5	687,0	0,377	428,0	8,4	A
4	C	-	7+8	346,0	352,0	1.800,0	1.769,5	0,196	1.423,5	2,5	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlosstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	9

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Vormittag



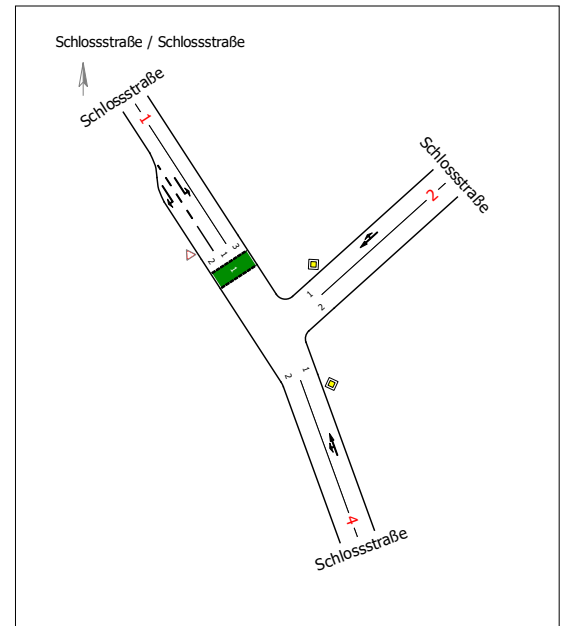
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom	
1	B		Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	250,0	253,0	1.800,0	1.778,5	0,141	1.528,5	2,4	A
		2 → 1	3	83,0	83,5	1.573,0	1.563,5	0,053	1.480,5	2,4	A
1	B	1 → 2	4	150,0	150,5	500,0	498,5	0,301	348,5	10,3	B
		1 → 4	6	80,0	80,5	840,5	835,5	0,096	755,5	4,8	A
4	C	4 → 1	7	50,0	51,0	865,0	848,0	0,059	798,0	4,5	A
		4 → 2	8	204,0	206,5	1.800,0	1.778,0	0,115	1.574,0	2,3	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	230,0	231,0	763,5	760,0	0,303	530,0	6,8	A
4	C	-	7+8	254,0	257,5	1.800,0	1.775,5	0,143	1.521,5	2,4	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlossstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	10

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Nachmittag



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

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	qPE [Pkw-E/h]	CPE [Pkw-E/h]	CFz [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	tw [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	366,0	1.800,0	1.785,5	0,203	1.422,5	2,5	A
		2 → 1	3	100,0	100,0	1.573,0	1.573,0	0,064	1.473,0	2,4	A
1	B	1 → 2	4	126,0	126,5	369,0	367,5	0,343	241,5	14,9	B
		1 → 4	6	124,0	124,5	724,5	721,5	0,172	597,5	6,0	A
4	C	4 → 1	7	49,0	49,0	746,0	746,0	0,066	697,0	5,2	A
		4 → 2	8	297,0	303,0	1.800,0	1.764,5	0,168	1.467,5	2,5	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	250,0	251,0	714,5	711,5	0,351	461,5	7,8	A
4	C	-	7+8	346,0	352,0	1.800,0	1.769,5	0,196	1.423,5	2,5	A
Gesamt QSV											B

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 $t_w$  : Mittlere Wartezeit

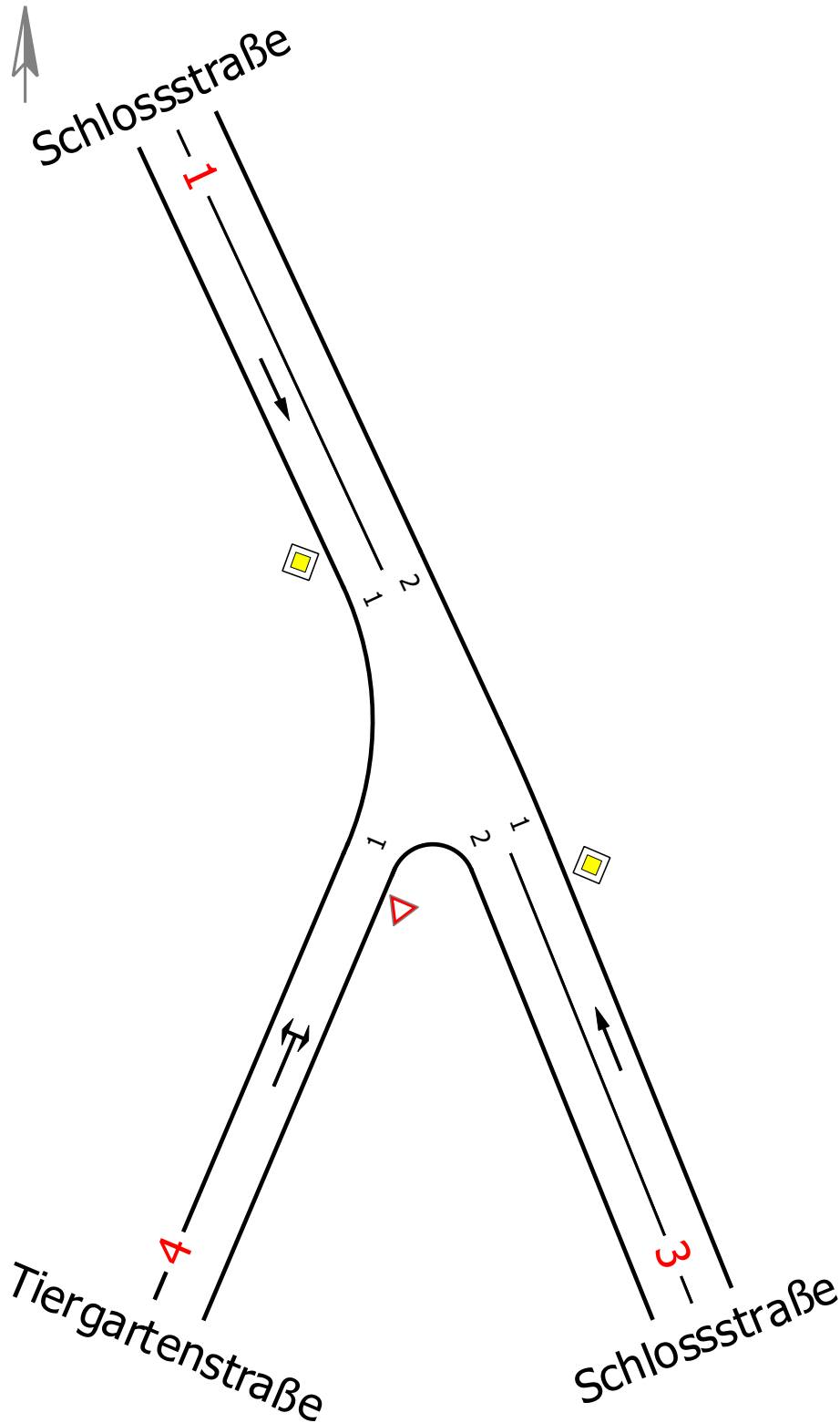
Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Schlossstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	11

Anhang 3



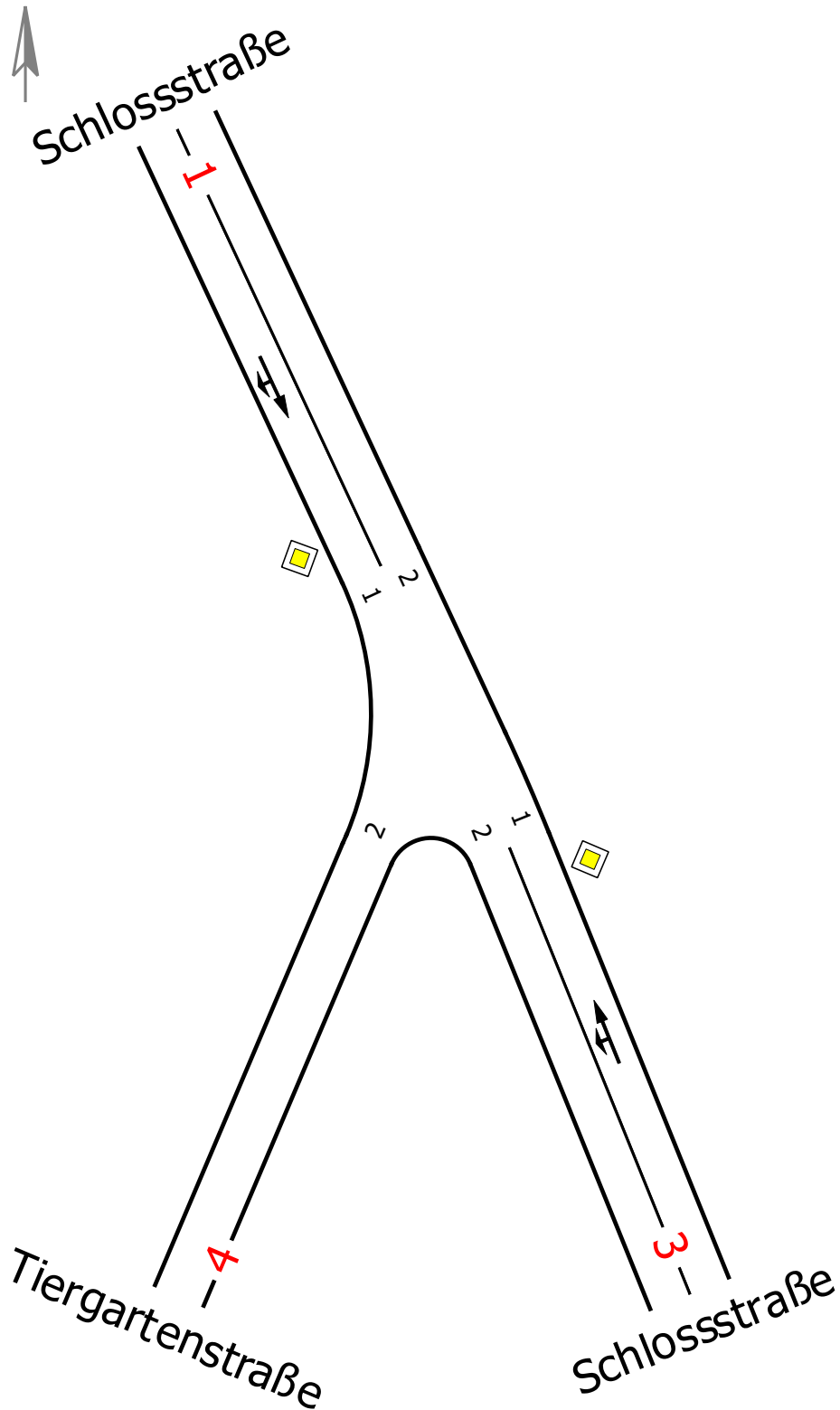
**Leistungsfähigkeiten KP03  
Tiergartenstraße / Schlossstraße**

Tiergartenstraße / Schlossstraße



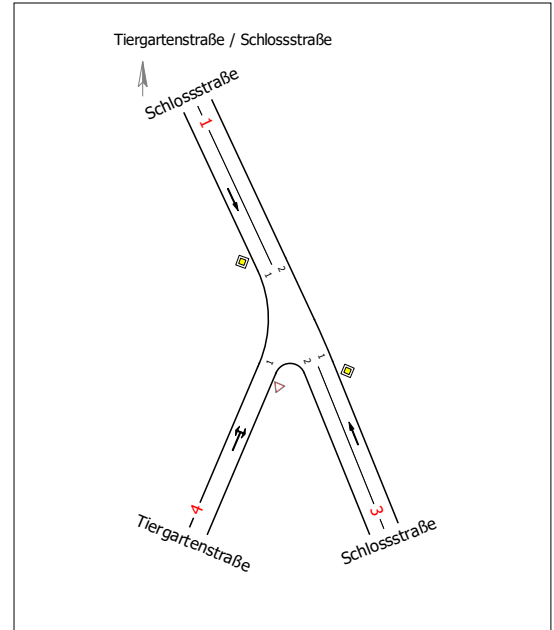
Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

Tiergartenstraße / Schlossstraße



Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Vormittag



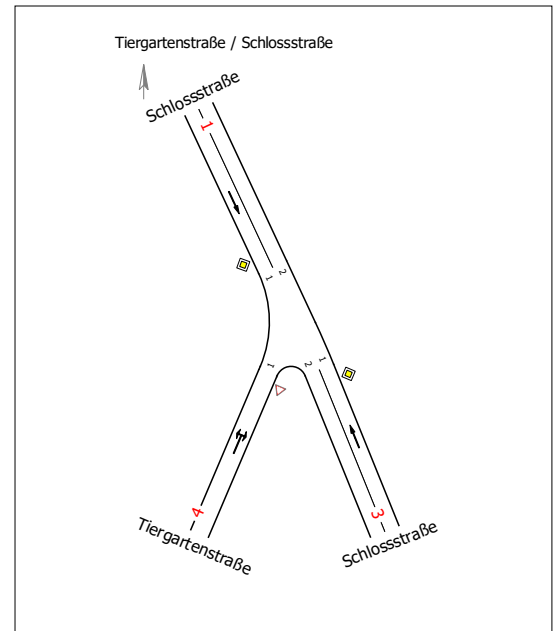
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	218,0	218,5	1.800,0	1.796,0	0,121	1.578,0	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	0,0	0,0	697,5	634,0	0,000	634,0	-	-
		4 → 3	6	2,0	2,0	919,5	919,5	0,002	917,5	3,9	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	2,0	2,0	917,5	917,5	0,002	915,5	3,9	A
3	C	-	7+8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

**PE** : Pkw-Einheiten  
**q** : Belastung  
**C** : Kapazität  
**x** : Auslastungsgrad  
**R** : Kapazitätsreserve  
**t<sub>w</sub>** : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Analysefall Nachmittag



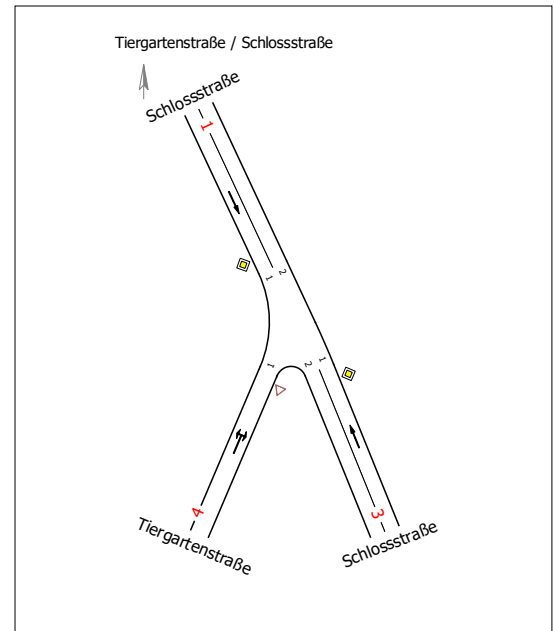
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	245,0	245,5	1.800,0	1.796,5	0,136	1.551,5	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	0,0	0,0	659,0	599,0	0,000	599,0	-	-
		4 → 3	6	3,0	3,0	889,5	889,5	0,003	886,5	4,1	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	148,0	148,5	1.800,0	1.794,0	0,083	1.646,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	3,0	3,0	890,0	890,0	0,003	887,0	4,1	A
3	C	-	7+8	148,0	148,5	1.800,0	1.794,0	0,083	1.646,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	4

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Vormittag



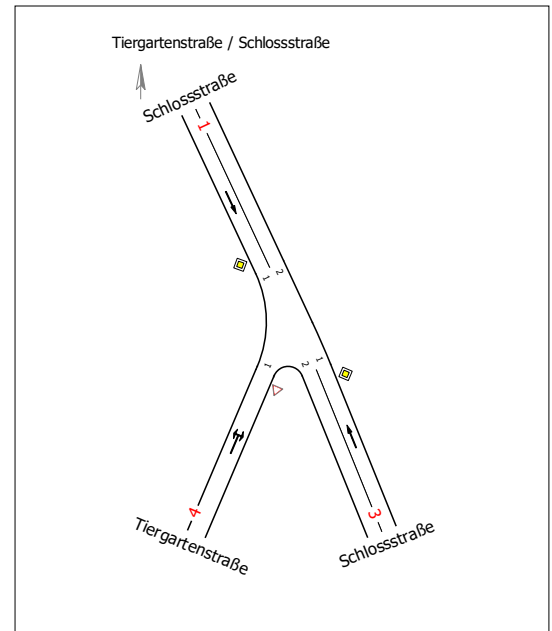
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	222,0	222,5	1.800,0	1.796,0	0,124	1.574,0	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	1,0	1,0	694,0	694,0	0,001	693,0	5,2	A
		4 → 3	6	17,0	18,0	915,0	864,0	0,020	847,0	4,3	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	18,0	19,0	900,0	852,5	0,021	834,5	4,3	A
3	C	-	7+8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	5

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-1-Fall Nachmittag



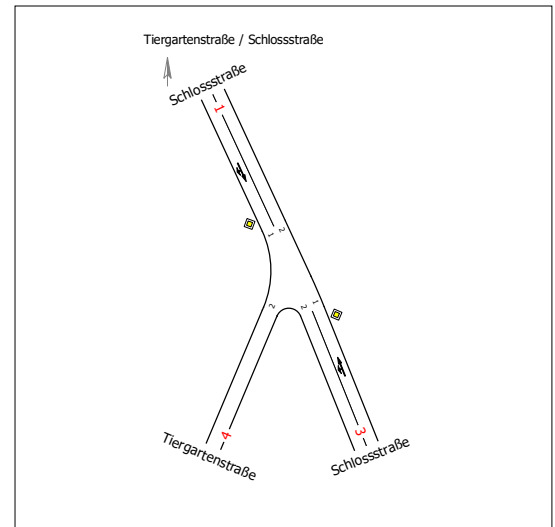
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6



Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	252,0	252,5	1.800,0	1.796,5	0,140	1.544,5	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	2,0	2,5	648,5	519,0	0,004	517,0	7,0	A
		4 → 3	6	19,0	20,5	882,0	817,5	0,023	798,5	4,5	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	21,0	23,0	848,5	774,5	0,027	753,5	4,8	A
3	C	-	7+8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	6

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Vormittag



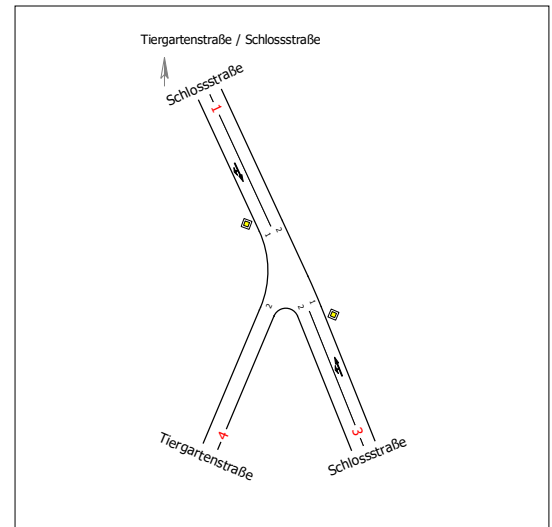
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
			2
3	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	220,0	220,5	1.800,0	1.796,0	0,123	1.576,0	2,3	A
		1 → 4	3	2,0	2,0	1.600,0	1.600,0	0,001	1.598,0	2,3	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
3	C	3 → 4	7	33,0	34,5	998,5	955,0	0,035	922,0	3,9	A
		3 → 1	8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	-	-	-	-	-	-	-	-
3	C	-	7+8	166,0	169,0	1.800,0	1.768,0	0,094	1.602,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	7

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Nachmittag



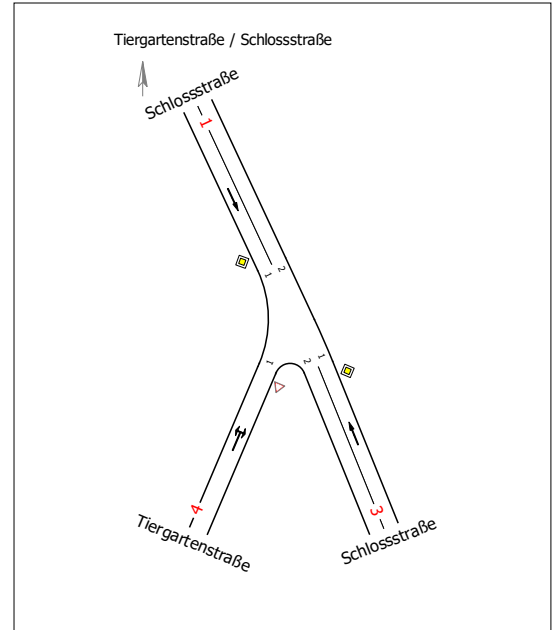
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	A		Vorfahrtsstraße
			2
3	C		Vorfahrtsstraße
			7
			8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	251,0	251,5	1.800,0	1.796,5	0,140	1.545,5	2,3	A
		1 → 4	3	1,0	1,0	1.600,0	1.600,0	0,001	1.599,0	2,3	A
4	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
3	C	3 → 4	7	27,0	28,5	965,0	914,0	0,030	887,0	4,1	A
		3 → 1	8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	-	-	-	-	-	-	-	-
3	C	-	7+8	180,0	182,0	1.800,0	1.780,0	0,101	1.600,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schloßstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schloßstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	8

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Vormittag



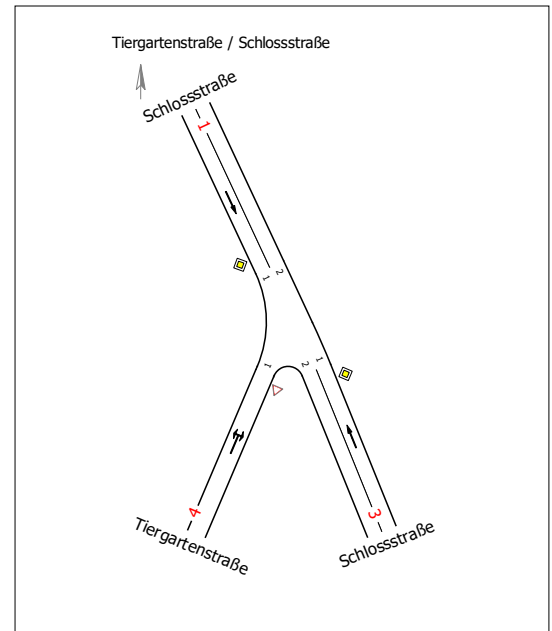
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	222,0	222,5	1.800,0	1.796,0	0,124	1.574,0	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	1,0	1,0	694,0	694,0	0,001	693,0	5,2	A
		4 → 3	6	16,0	17,0	915,0	861,0	0,019	845,0	4,3	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	17,0	18,0	899,0	849,0	0,020	832,0	4,3	A
3	C	-	7+8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	9

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-3-Fall Nachmittag



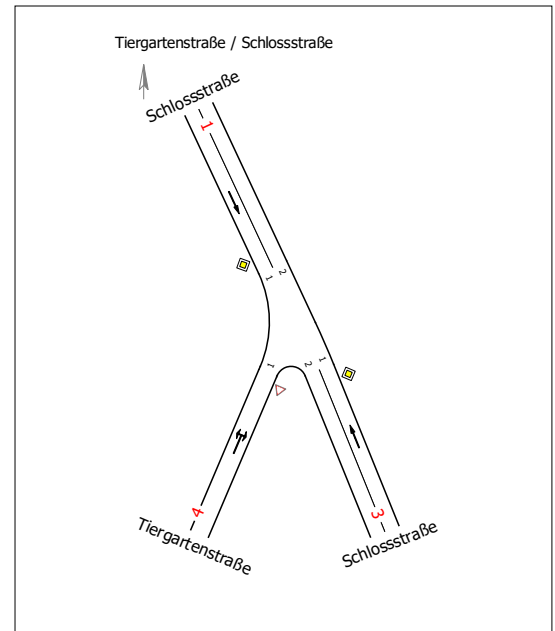
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	252,0	252,5	1.800,0	1.796,5	0,140	1.544,5	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	2,0	2,5	648,5	519,0	0,004	517,0	7,0	A
		4 → 3	6	18,0	19,5	882,0	814,0	0,022	796,0	4,5	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	20,0	22,0	847,0	770,0	0,026	750,0	4,8	A
3	C	-	7+8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	10

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einsmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Vormittag



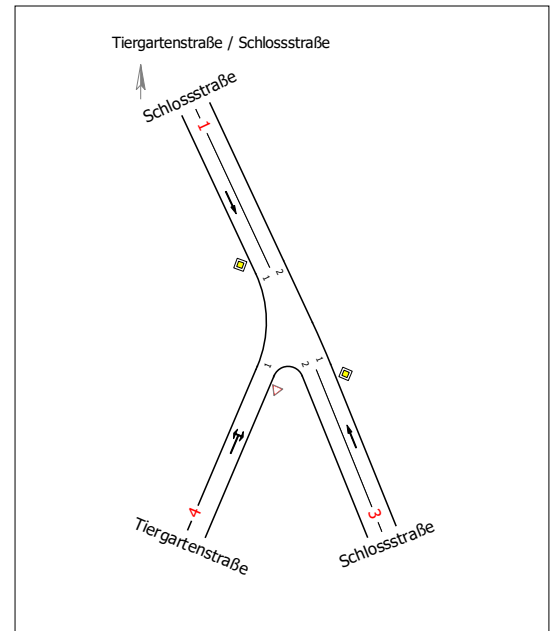
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrsstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrsstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	222,0	222,5	1.800,0	1.796,0	0,124	1.574,0	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	1,0	1,0	694,0	694,0	0,001	693,0	5,2	A
		4 → 3	6	8,0	8,5	915,0	861,0	0,009	853,0	4,2	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	9,0	9,5	885,5	839,0	0,011	830,0	4,3	A
3	C	-	7+8	133,0	134,5	1.800,0	1.780,0	0,075	1.647,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlossstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	11

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einemündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Nachmittag



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	A		2
3	C		8
4	B		4
			6

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
1	A	1 → 3	2	252,0	252,5	1.800,0	1.796,5	0,140	1.544,5	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
4	B	4 → 1	4	2,0	2,5	648,5	519,0	0,004	517,0	7,0	A
		4 → 3	6	9,0	9,5	882,0	835,5	0,011	826,5	4,4	A
3	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		3 → 1	8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Mischströme											
4	B	-	4+6	11,0	12,0	820,0	751,5	0,015	740,5	4,9	A
3	C	-	7+8	153,0	153,5	1.800,0	1.794,0	0,085	1.641,0	2,2	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

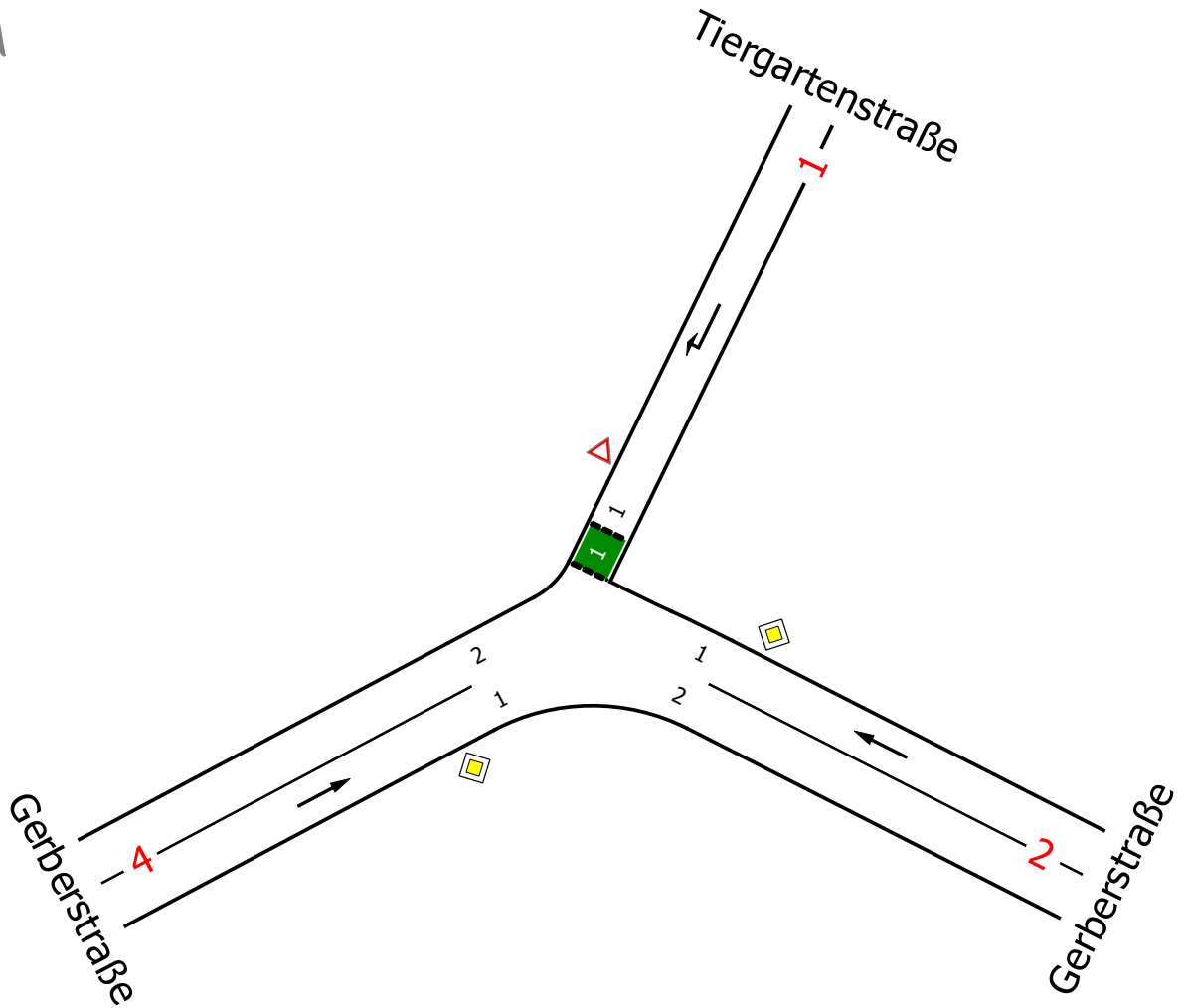
Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Schlosstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	19.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	12

Anhang 4



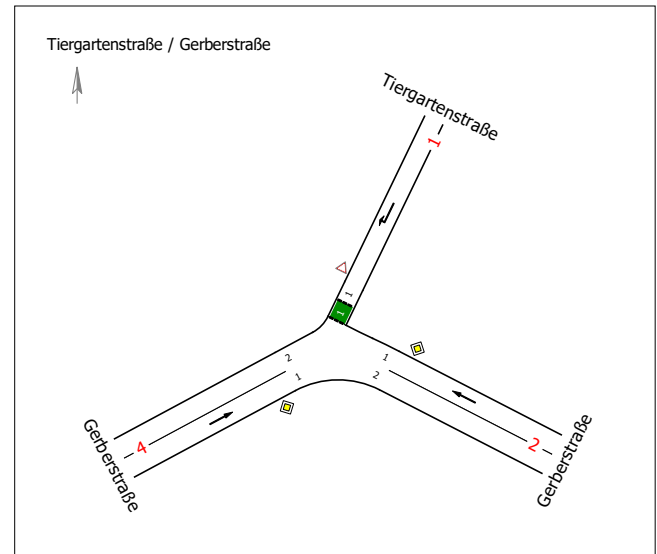
**Leistungsfähigkeiten KPO4  
Tiergartenstraße / Gerberstraße**

Tiergartenstraße / Gerberstraße



Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	28.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Vormittag



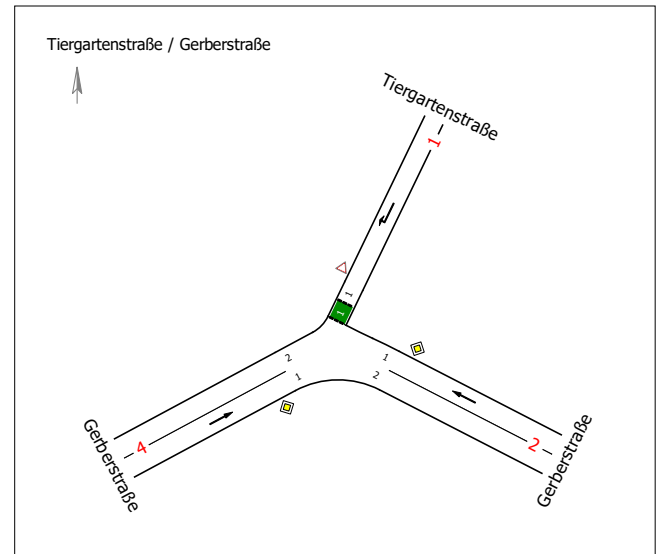
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	B		Vorfahrt gewähren! 6
2	A		Vorfahrtsstraße 2
4	C		Vorfahrtsstraße 8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	203,0	208,5	1.800,0	1.752,5	0,116	1.549,5	2,3	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
1	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		1 → 4	6	18,0	19,0	936,5	887,0	0,020	869,0	4,1	A
4	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 2	8	283,0	292,5	1.800,0	1.741,5	0,163	1.458,5	2,5	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	18,0	19,0	936,5	887,0	0,020	869,0	4,1	A
4	C	-	7+8	283,0	292,5	1.800,0	1.741,5	0,163	1.458,5	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	28.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-2-Fall Nachmittag



Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung	Verkehrstrom
1	B		Vorfahrt gewähren! 6
2	A		Vorfahrtsstraße 2
4	C		Vorfahrtsstraße 8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	363,0	368,5	1.800,0	1.773,0	0,205	1.410,0	2,6	A
		-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
1	B	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
		1 → 4	6	21,0	23,0	770,0	703,0	0,030	682,0	5,3	A
4	C	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
		4 → 2	8	310,0	312,5	1.800,0	1.785,5	0,174	1.475,5	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	21,0	23,0	770,0	703,0	0,030	682,0	5,3	A
4	C	-	7+8	310,0	312,5	1.800,0	1.785,5	0,174	1.475,5	2,4	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Tiergartenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V01	Datum	28.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

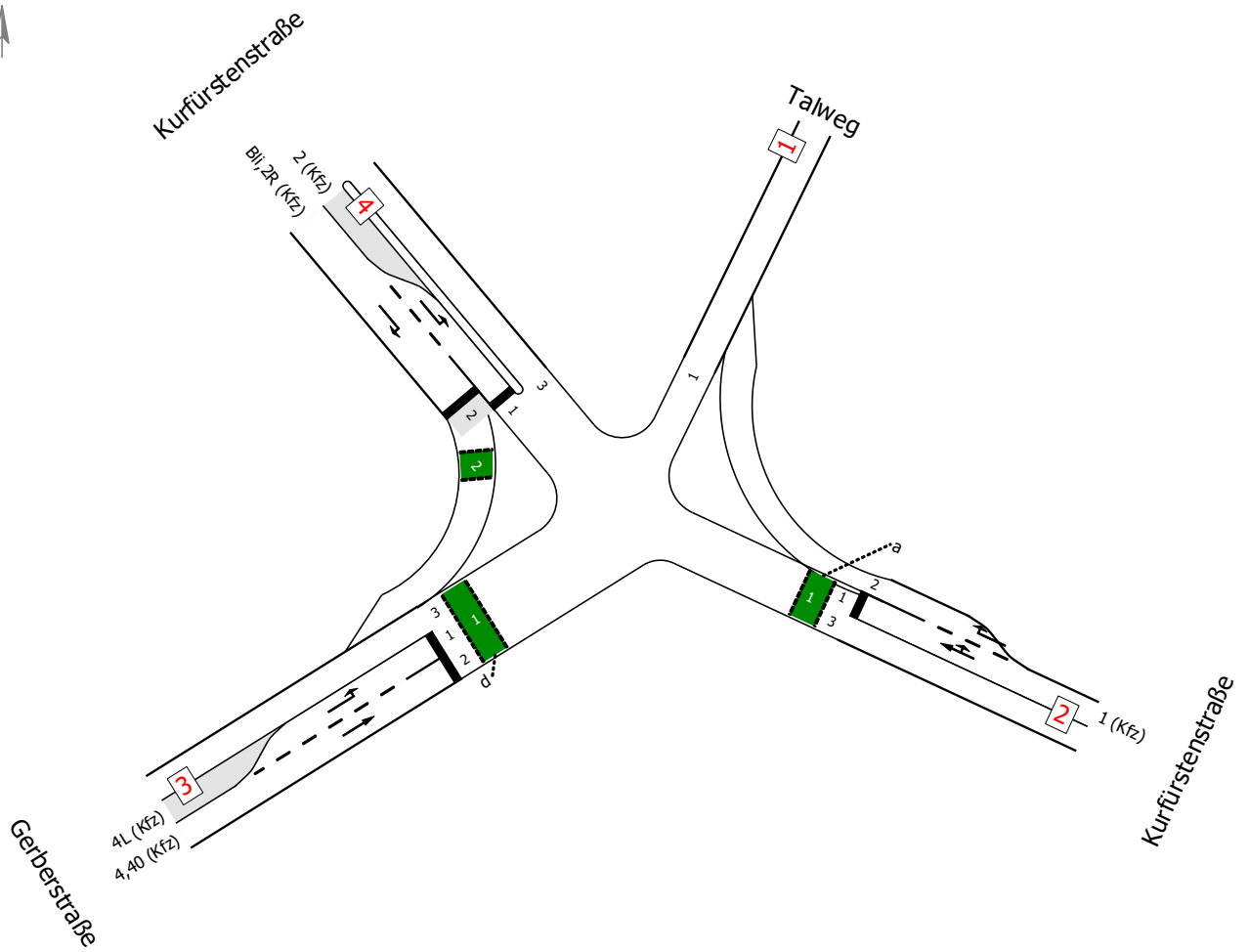
Anhang 5



**Leistungsfähigkeiten KP05  
Kurfürstenstraße / Gerberstraße**

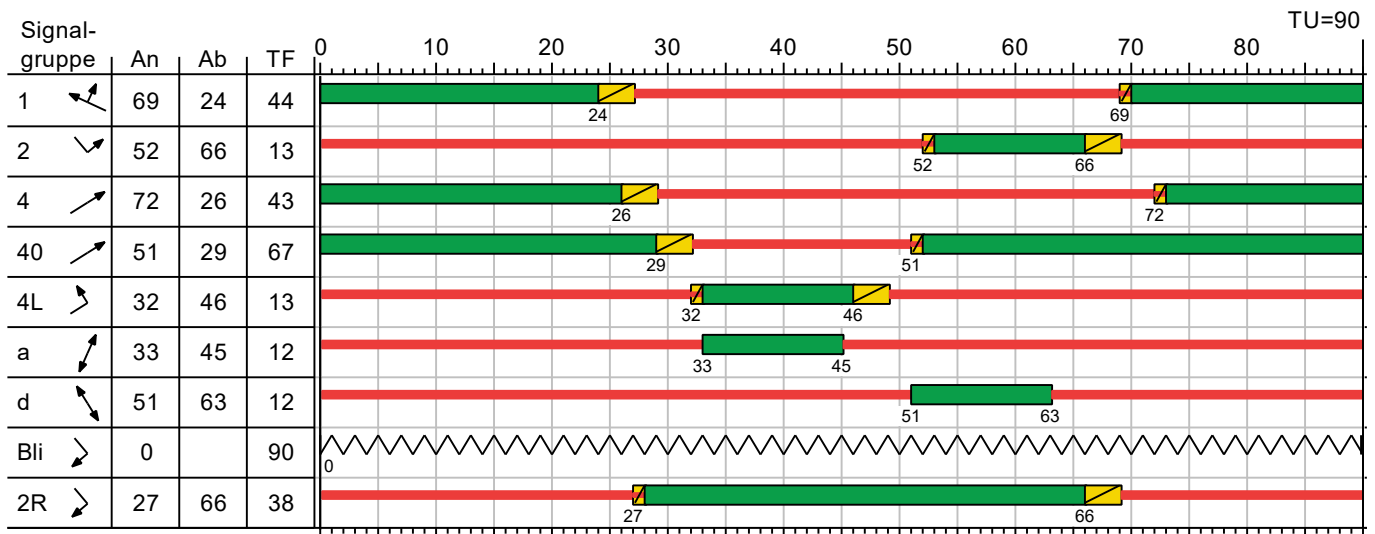
LISA

Kurfürstenstraße / Gerberstraße



Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

## SZP 02 U=90s opt



Es werden drei verkehrabhängige Signalprogramme mit zugeordneten Festzeiterersatzprogrammen geschaltet:

SZP 01 = 90s Spitzenzeiten stadteinwärts (13.00-14.15 und 15.45-19.00)

SZP 02 = 90s Spitzenzeiten stadtauswärts (6.00-9.00 und 11.45-13.00)

SZP 03 = 75s im Tagesverlauf

Stand: November 1991

Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	4	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: Analysefall Vormittag	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz	-	Ausschaltplan	-

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

## MIV - SZP 02 U=90s opt (TU=90) - Analysefall Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung			
2	2																									
	1		1	44	45	46	0,500	340	8,500	1,872	1923	961	24	0,318	5,490	9,453	59,440		-	0,354	14,909	A				
3	2		4, 40	67	68	23	0,756	196	4,900	1,827	1970	1489	37	0,085	1,413	3,423	20,846		-	0,132	3,182	A				
	1		4L	13	14	77	0,156	60	1,500	2,300	1565	244	6	0,185	1,502	3,575	24,668	56,000	-	0,246	36,064	C				
4	2		2R	38	39	52	0,433	69	1,725	2,015	1787	774	19	0,054	1,071	2,821	18,399		-	0,089	15,298	A				
	1		2	13	14	77	0,156	184	4,600	2,229	1615	252	6	1,810	6,191	10,399	67,198	39,000	x	0,730	62,032	D				
	1+2		2, 2R					253	6,325	2,170	1659	345	9	1,896	7,807	12,532	81,734		-	0,733	53,089	D				
Knotenpunktssummen:								849				3039														
Gewichtete Mittelwerte:																						0,408	25,074			
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																										

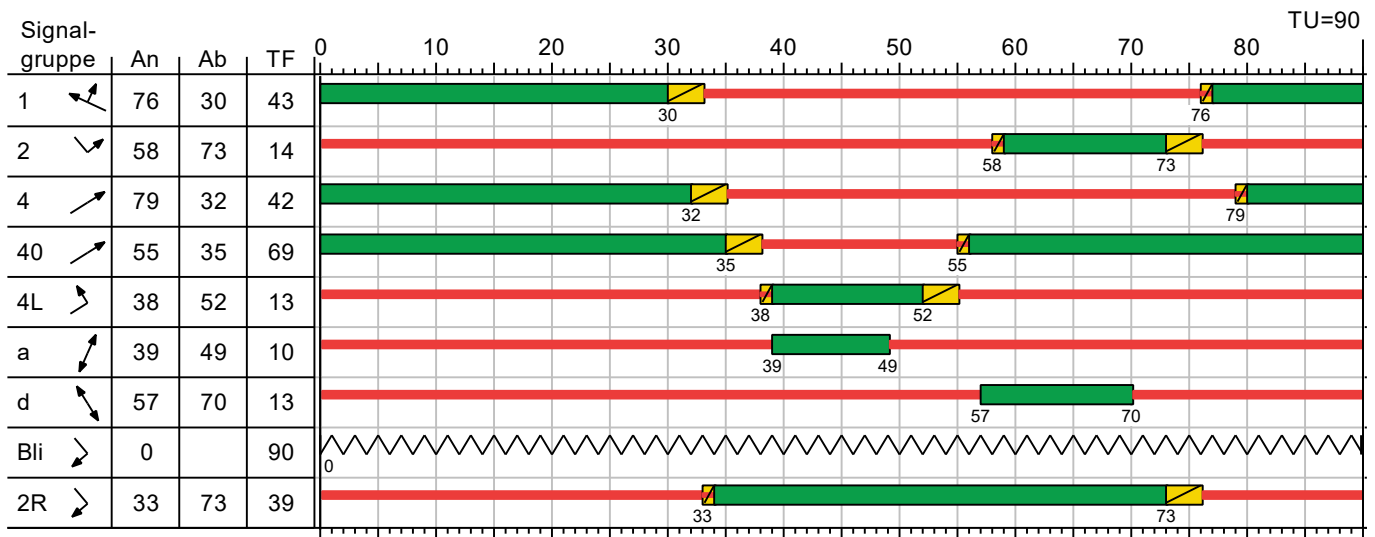
## Fußgängerverkehr - SZP 02 U=90s opt (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

## SZP 01 U=90s



Es werden drei verkehrabhängige Signalprogramme mit zugeordneten Festzeiterersatzprogrammen geschaltet:

SZP 01 = 90s Spitzenzeiten stadteinwärts (13.00-14.15 und 15.45-19.00)

SZP 02 = 90s Spitzenzeiten stadtauswärts (6.00-9.00 und 11.45-13.00)

SZP 03 = 75s im Tagesverlauf

Stand: November 1991

Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	1	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: Analysefall Nachmittag	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz	-	Ausschaltplan	-

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	4

## MIV - SZP 01 U=90s (TU=90) - Analysefall Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>s</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>b</sub> [s/Kfz]	q <sub>s</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	43	44	47	0,489	508	12,700	1,841	1955	957	24	0,698	9,464	14,667	90,730		-	0,531	18,498	A			
3	2		4, 40	69	70	21	0,778	203	5,075	1,813	1986	1545	39	0,084	1,339	3,296	19,914		-	0,131	2,665	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	103	2,575	2,044	1761	275	7	0,348	2,656	5,412	33,186	56,000	-	0,375	38,603	C			
4	2		2R	39	40	51	0,444	130	3,250	1,928	1867	829	21	0,104	2,046	4,465	27,862		-	0,157	15,405	A			
	1		2	14	15	76	0,167	211	5,275	2,122	1697	283	7	2,012	7,031	11,515	70,817	39,000	x	0,746	61,263	D			
	1+2		2, 2R					341	8,525	2,048	1758	451	11	2,241	10,103	15,479	96,589		-	0,756	48,721	C			
Knotenpunktssummen:																									
Gewichtete Mittelwerte:																						0,513	26,431		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

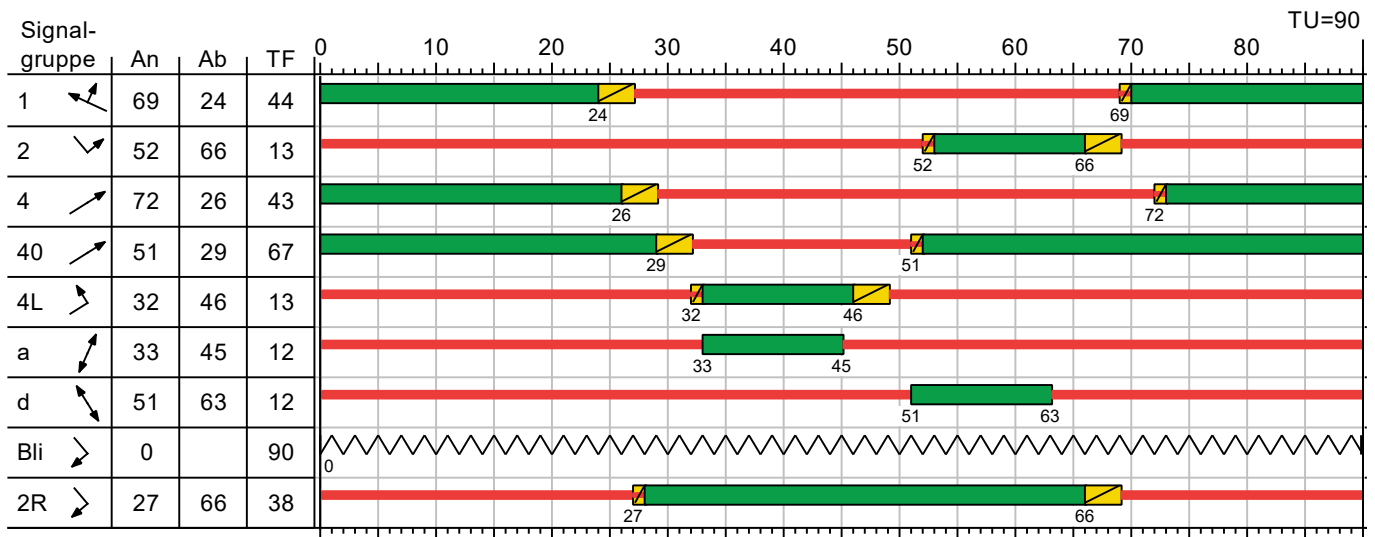
## Fußgängerverkehr - SZP 01 U=90s (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>s 1</sub> [s]	t <sub>w 1, Insel</sub> [s]	t <sub>s 2</sub> [s]	t <sub>w 2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>s</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>b</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>s</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>s 1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w 1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>s 2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w 2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	07.11.2025
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	5

## SZP 02 U=90s opt



Es werden drei verkehrsabhängige Signalprogramme mit zugeordneten Festzeiterersatzprogrammen geschaltet:

SZP 01 = 90s Spitzenzeiten stadteinwärts (13.00-14.15 und 15.45-19.00)

SZP 02 = 90s Spitzenzeiten stadtauswärts (6.00-9.00 und 11.45-13.00)

SZP 03 = 75s im Tagesverlauf

Stand: November 1991

Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	4	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: Prognose-4-Fall Vormittag	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz	-	Ausschaltplan	-

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	6

## MIV - SZP 02 U=90s opt (TU=90) - Prognose-1-Fall Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	44	45	46	0,500	346	8,650	1,874	1921	961	24	0,327	5,601	9,604	60,332		-	0,360	14,945	A			
3	2		4, 40	67	68	23	0,756	196	4,900	1,827	1970	1489	37	0,085	1,413	3,423	20,846		-	0,132	3,182	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	62	1,550	2,290	1572	245	6	0,192	1,554	3,662	25,158	56,000	-	0,253	36,193	C			
4	2		2R	38	39	52	0,433	91	2,275	2,006	1795	777	19	0,074	1,433	3,458	22,449		-	0,117	15,582	A			
	1		2	13	14	77	0,156	186	4,650	2,229	1615	252	6	1,896	6,331	10,586	68,407	39,000	x	0,738	63,312	D			
	1+2		2, 2R					277	6,925	2,156	1670	373	9	2,029	8,478	13,402	87,006		-	0,743	52,146	D			
Knotenpunktssummen:								881				3068													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,422	25,520		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP 02 U=90s opt (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	7

## MIV - SZP 02 U=90s opt (TU=90) - Prognose-2-Fall Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	44	45	46	0,500	351	8,775	1,873	1922	961	24	0,335	5,702	9,740	61,304		-	0,365	15,016	A			
3	2		4, 40	67	68	23	0,756	196	4,900	1,827	1970	1489	37	0,085	1,413	3,423	20,846		-	0,132	3,182	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	62	1,550	2,290	1572	245	6	0,192	1,554	3,662	25,158	56,000	-	0,253	36,193	C			
4	2		2R	38	39	52	0,433	69	1,725	2,015	1787	774	19	0,054	1,071	2,821	18,399		-	0,089	15,298	A			
	1		2	13	14	77	0,156	184	4,600	2,229	1615	252	6	1,810	6,191	10,399	67,198	39,000	x	0,730	62,032	D			
	1+2		2, 2R					253	6,325	2,170	1659	345	9	1,896	7,807	12,532	81,734		-	0,733	53,089	D			
Knotenpunktssummen:								862				3040													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,412	25,023		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP 02 U=90s opt (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	8

## MIV - SZP 02 U=90s opt (TU=90) - Prognose-3-Fall Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	44	45	46	0,500	346	8,650	1,874	1921	961	24	0,327	5,601	9,604	60,332		-	0,360	14,945	A			
3	2		4, 40	67	68	23	0,756	196	4,900	1,827	1970	1489	37	0,085	1,413	3,423	20,846		-	0,132	3,182	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	62	1,550	2,290	1572	245	6	0,192	1,554	3,662	25,158	56,000	-	0,253	36,193	C			
4	2		2R	38	39	52	0,433	90	2,250	2,008	1793	776	19	0,073	1,416	3,428	22,275		-	0,116	15,571	A			
	1		2	13	14	77	0,156	186	4,650	2,229	1615	252	6	1,896	6,331	10,586	68,407	39,000	x	0,738	63,312	D			
	1+2		2, 2R					276	6,900	2,157	1669	372	9	2,015	8,439	13,352	86,761		-	0,742	52,054	D			
Knotenpunktssummen:								880				3067													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,421	25,461		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

## Fußgängerverkehr - SZP 02 U=90s opt (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	9

## MIV - SZP 02 U=90s opt (TU=90) - Prognose-4-Fall Vormittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	44	45	46	0,500	346	8,650	1,874	1921	961	24	0,327	5,601	9,604	60,332		-	0,360	14,945	A			
3	2		4, 40	67	68	23	0,756	198	4,950	1,827	1970	1489	37	0,086	1,429	3,451	21,017		-	0,133	3,187	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	67	1,675	2,292	1571	245	6	0,214	1,691	3,890	26,748	56,000	-	0,273	36,625	C			
4	2		2R	38	39	52	0,433	89	2,225	2,010	1791	776	19	0,072	1,400	3,401	22,120		-	0,115	15,559	A			
	1		2	13	14	77	0,156	184	4,600	2,229	1615	252	6	1,810	6,191	10,399	67,198	39,000	x	0,730	62,032	D			
	1+2		2, 2R					273	6,825	2,158	1668	372	9	1,919	8,260	13,121	85,339		-	0,734	51,056	D			
Knotenpunktssummen:								884				3067													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,418	25,107		
TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																									

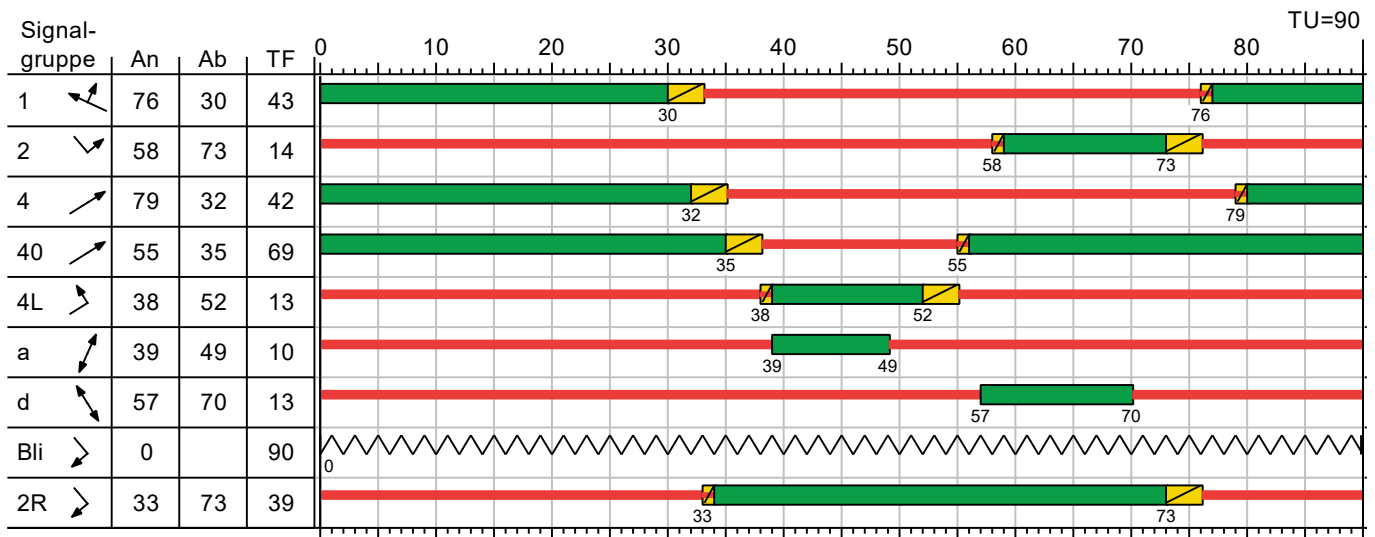
## Fußgängerverkehr - SZP 02 U=90s opt (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>wmax</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	78				78,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>wmax</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	10

## SZP 01 U=90s



Es werden drei verkehrsabhängige Signalprogramme mit zugeordneten Festzeiterersatzprogrammen geschaltet:

SZP 01 = 90s Spitzenzeiten stadteinwärts (13.00-14.15 und 15.45-19.00)

SZP 02 = 90s Spitzenzeiten stadtauswärts (6.00-9.00 und 11.45-13.00)

SZP 03 = 75s im Tagesverlauf

Stand: November 1991

Eigenschaften					
Signalplan-Art	Normal	Sonderprogramm	nein	Zwischenzeitenmatrix	ZZM
ID-Nr.	1	Anfo-Nr.	-	VB Freigabeanfang	VMFA
Nur Dokumentation	nein	Rahmenplan	-	VB Freigabeende	VMFE
Versatz	0	Parametersatz	-	Min-/Max-Liste	-
Bewertung	HBS 2015: Prognose-4-Fall Nachmittag	ÖV-Parametersatz	-	Einschaltplan	-
Betriebsart	Festzeit	Detektorparametersatz	-	Ausschaltplan	-

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	11

# KP05 Bewertung Prognose-1-Fall NM



LISA

## MIV - SZP 01 U=90s (TU=90) - Prognose-1-Fall Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	43	44	47	0,489	517	12,925	1,842	1954	956	24	0,730	9,710	14,980	92,576		-	0,541	18,726	A			
3	2		4, 40	69	70	21	0,778	203	5,075	1,813	1986	1545	39	0,084	1,339	3,296	19,914		-	0,131	2,665	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	107	2,675	2,042	1763	275	7	0,371	2,775	5,592	34,257	56,000	-	0,389	38,983	C			
4	2		2R	39	40	51	0,444	145	3,625	1,941	1855	824	21	0,120	2,306	4,874	30,618		-	0,176	15,614	A			
	1		2	14	15	76	0,167	221	5,525	2,126	1693	283	7	2,506	7,799	12,522	77,161	39,000	x	0,781	67,786	D			
	1+2		2, 2R					366	9,150	2,052	1754	461	12	2,939	11,462	17,188	107,975		-	0,794	53,845	D			
Knotenpunktssummen:								1193				3237													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,535	28,584			
								TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																	

## Fußgängerverkehr - SZP 01 U=90s (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	12

## MIV - SZP 01 U=90s (TU=90) - Prognose-2-Fall Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	43	44	47	0,489	524	13,100	1,841	1955	957	24	0,754	9,899	15,220	94,151		-	0,548	18,888	A			
3	2		4, 40	69	70	21	0,778	203	5,075	1,813	1986	1545	39	0,084	1,339	3,296	19,914		-	0,131	2,665	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	107	2,675	2,042	1763	275	7	0,371	2,775	5,592	34,257	56,000	-	0,389	38,983	C			
4	2		2R	39	40	51	0,444	132	3,300	1,928	1867	829	21	0,106	2,080	4,519	28,199		-	0,159	15,428	A			
	1		2	14	15	76	0,167	218	5,450	2,120	1698	284	7	2,306	7,514	12,150	74,650	39,000	x	0,768	65,050	D			
	1+2		2, 2R					350	8,750	2,048	1758	450	11	2,606	10,735	16,276	101,562		-	0,778	51,952	D			
Knotenpunktssummen:								1184				3227													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,530	27,697		
								TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																	

## Fußgängerverkehr - SZP 01 U=90s (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	05.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	13

## MIV - SZP 01 U=90s (TU=90) - Prognose-3-Fall Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	L <sub>K</sub> [m]	N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	43	44	47	0,489	517	12,925	1,842	1954	956	24	0,730	9,710	14,980	92,576		-	0,541	18,726	A			
3	2		4, 40	69	70	21	0,778	203	5,075	1,813	1986	1545	39	0,084	1,339	3,296	19,914		-	0,131	2,665	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	107	2,675	2,042	1763	275	7	0,371	2,775	5,592	34,257	56,000	-	0,389	38,983	C			
4	2		2R	39	40	51	0,444	144	3,600	1,941	1855	824	21	0,119	2,289	4,848	30,455		-	0,175	15,603	A			
	1		2	14	15	76	0,167	221	5,525	2,126	1693	283	7	2,506	7,799	12,522	77,161	39,000	x	0,781	67,786	D			
	1+2		2, 2R					365	9,125	2,054	1753	460	12	2,916	11,416	17,130	107,611		-	0,793	53,758	D			
Knotenpunktssummen:								1192				3236													
Gewichtete Mittelwerte:																						0,535	28,536		
								TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																	

## Fußgängerverkehr - SZP 01 U=90s (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S1</sub> [s]	t <sub>w1, Insel</sub> [s]	t <sub>S2</sub> [s]	t <sub>w2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
L <sub>K</sub>	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;N<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	14

## MIV - SZP 01 U=90s (TU=90) - Prognose-4-Fall Nachmittag

Zuf	Fstr.Nr.	Symbol	SGR	t <sub>f</sub> [s]	t <sub>A</sub> [s]	t <sub>S</sub> [s]	f <sub>A</sub> [-]	q [Kfz/h]	m [Kfz/U]	t <sub>B</sub> [s/Kfz]	q <sub>S</sub> [Kfz/h]	C [Kfz/h]	n <sub>C</sub> [Kfz/U]	N <sub>GE</sub> [Kfz]	N <sub>MS</sub> [Kfz]	N <sub>MS,95</sub> [Kfz]	L <sub>x</sub> [m]	LK [m]	N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub> [-]	x	t <sub>w</sub> [s]	QSV [-]	Bemerkung		
2	2																								
	1		1	43	44	47	0,489	517	12,925	1,842	1954	956	24	0,730	9,710	14,980	92,576		-	0,541	18,726	A			
3	2		4, 40	69	70	21	0,778	206	5,150	1,820	1978	1539	38	0,086	1,362	3,336	20,236		-	0,134	2,677	A			
	1		4L	13	14	77	0,156	112	2,800	2,054	1753	273	7	0,407	2,932	5,828	35,912	56,000	-	0,410	39,612	C			
4	2		2R	39	40	51	0,444	143	3,575	1,941	1855	824	21	0,118	2,272	4,821	30,286		-	0,174	15,592	A			
	1		2	14	15	76	0,167	218	5,450	2,120	1698	284	7	2,306	7,514	12,150	74,650	39,000	x	0,768	65,050	D			
	1+2		2, 2R					361	9,025	2,049	1757	463	12	2,652	11,017	16,631	104,476		-	0,780	51,318	D			
Knotenpunktssummen:								1196				3231													
Gewichtete Mittelwerte:																					0,531	27,755			
								TU = 90 s T = 3600 s Instationaritätsfaktor = 1,1																	

## Fußgängerverkehr - SZP 01 U=90s (TU=90)

Zuf	Querung	SGR	Typ	Progressiv	t <sub>S 1</sub> [s]	t <sub>w 1, Insel</sub> [s]	t <sub>S 2</sub> [s]	t <sub>w 2, Insel</sub> [s]	t <sub>w max</sub> [s]	QSV	Bemerkung
2	Furt 1	a	Einzelne Furt	-	80				80,000	E	
3	Furt 1	d	Einzelne Furt	-	77				77,000	E	
4	Furt 2		Einzelne Furt	-							

Zuf	Zufahrt	[-]
Fstr.Nr.	Fahrstreifen-Nummer	[-]
Symbol	Fahrstreifen-Symbol	[-]
SGR	Signalgruppe	[-]
t <sub>f</sub>	Freigabezeit	[s]
t <sub>A</sub>	Abflusszeit	[s]
t <sub>S</sub>	Sperrzeit	[s]
f <sub>A</sub>	Abflusszeitanteil	[-]
q	Belastung	[Kfz/h]
m	Mittlere Anzahl eintreffender Kfz pro Umlauf	[Kfz/U]
t <sub>B</sub>	Mittlerer Zeitbedarfswert	[s/Kfz]
q <sub>S</sub>	Sättigungsverkehrsstärke	[Kfz/h]
C	Kapazität des Fahrstreifens	[Kfz/h]
n <sub>C</sub>	Abflusskapazität pro Umlauf	[Kfz/U]
N <sub>GE</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Freigabeende	[Kfz]
N <sub>MS</sub>	Mittlere Rückstaulänge bei Maximalstau	[Kfz]
N <sub>MS,95</sub>	Rückstau bei Maximalstau, der mit einer stat. Sicherheit von 95% nicht überschritten wird	[Kfz]
L <sub>x</sub>	Erforderliche Stauraumlänge	[m]
LK	Länge des kurzen Aufstellstreifens	[m]
N <sub>MS,95&gt;n<sub>K</sub></sub>	Kurzer Aufstellstreifen vorhanden	[-]
x	Auslastungsgrad	[-]
t <sub>w</sub>	Mittlere Wartezeit	[s]
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	[-]
Progressiv	Progressiv	[-]
t <sub>S 1</sub>	Sperrzeit 1	[s]
t <sub>w 1, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 1	[s]
t <sub>S 2</sub>	Sperrzeit 2	[s]
t <sub>w 2, Insel</sub>	Wartezeit auf der Verkehrsinsel 2	[s]
t <sub>w max</sub>	Max. Wartezeit	[s]

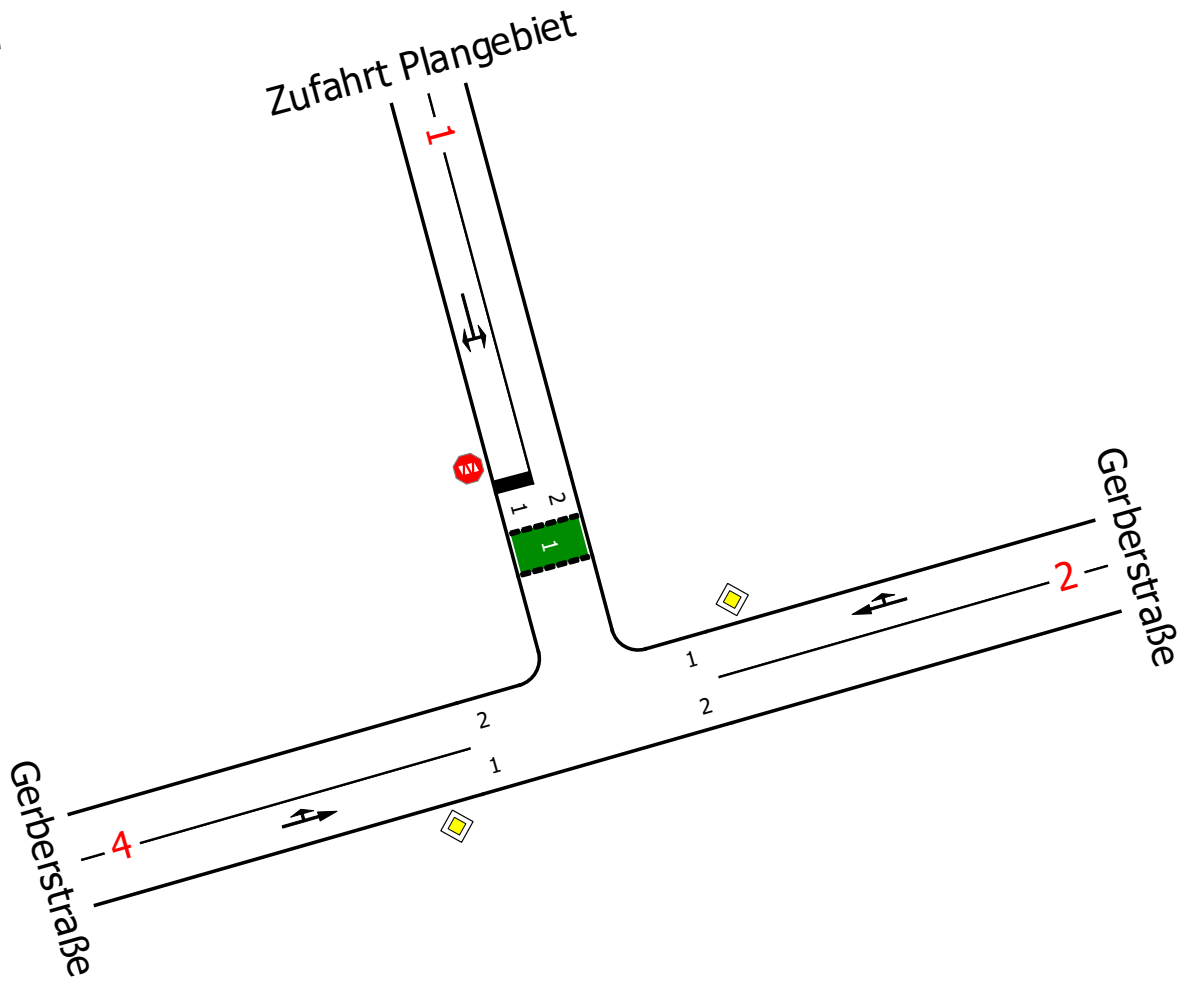
Projekt	VU BV Schlossstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Kurfürstenstraße / Gerberstraße				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	26.01.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	15

Anhang 6



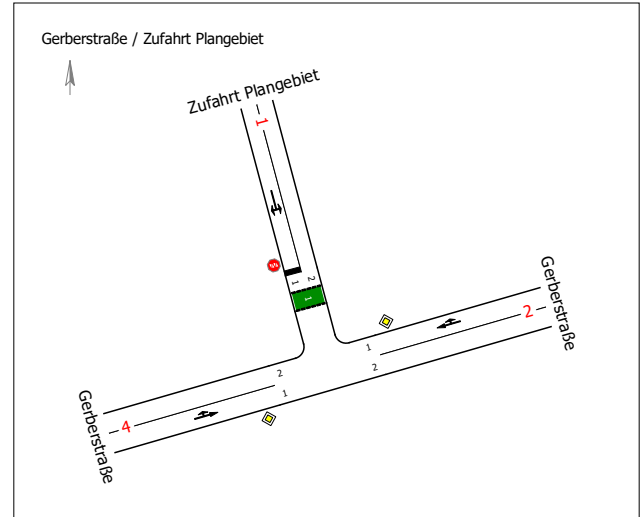
**Leistungsfähigkeiten KP06  
Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet**

Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet



Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	1

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Vormittag



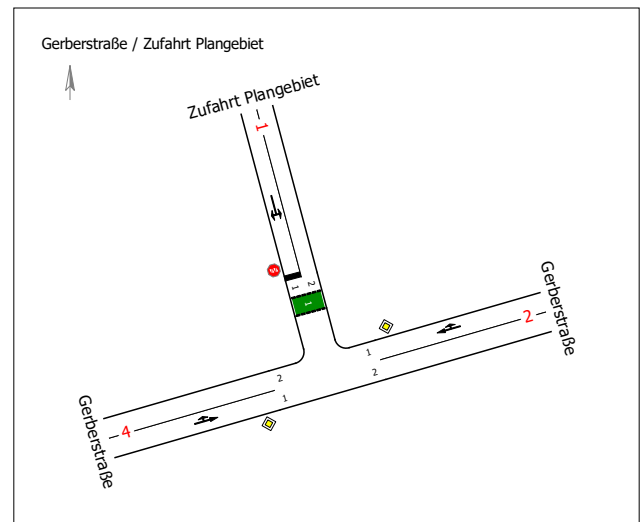
Arm	Zufahrt	Vorfahrtsbeschilderung		Verkehrstrom
1	B		Halt! Vorfahrt gewähren!	4
				6
2	A		Vorfahrtsstraße	2
				3
4	C		Vorfahrtsstraße	7
				8

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	208,0	213,5	1.800,0	1.753,5	0,119	1.545,5	2,3	A
		2 → 1	3	24,0	25,5	1.573,0	1.480,5	0,016	1.456,5	2,5	A
1	B	1 → 2	4	8,0	8,5	498,5	469,0	0,017	461,0	7,8	A
		1 → 4	6	8,0	8,5	725,0	682,5	0,012	674,5	5,3	A
4	C	4 → 1	7	1,0	1,0	970,5	970,5	0,001	969,5	3,7	A
		4 → 2	8	281,0	290,5	1.800,0	1.741,0	0,161	1.460,0	2,5	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	16,0	17,0	591,0	556,0	0,029	540,0	6,7	A
4	C	-	7+8	282,0	291,5	1.800,0	1.741,5	0,162	1.459,5	2,5	A
Gesamt QSV											A

PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	2

**Bewertungsmethode** : HBS 2015  
**Knotenpunkt** : TK 1 (Einmündung)  
**Lage des Knotenpunktes** : Innerorts  
**Belastung** : Prognose-4-Fall Nachmittag



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

Arm	Zufahrt	Strom	Verkehrstrom	q [Fz/h]	q <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>PE</sub> [Pkw-E/h]	C <sub>Fz</sub> [Fz/h]	x [-]	R [Fz/h]	t <sub>w</sub> [s]	QSV
2	A	2 → 4	2	368,0	373,5	1.800,0	1.773,5	0,208	1.405,5	2,6	A
		2 → 1	3	13,0	14,5	1.573,0	1.410,5	0,009	1.397,5	2,6	A
1	B	1 → 2	4	9,0	10,0	396,0	356,5	0,025	347,5	10,4	B
		1 → 4	6	9,0	10,0	612,0	551,0	0,016	542,0	6,6	A
4	C	4 → 1	7	1,0	1,0	819,0	819,0	0,001	818,0	4,4	A
		4 → 2	8	306,0	308,5	1.800,0	1.785,5	0,171	1.479,5	2,4	A
Mischströme											
1	B	-	4+6	18,0	20,0	481,0	433,0	0,042	415,0	8,7	A
4	C	-	7+8	307,0	309,5	1.800,0	1.785,5	0,172	1.478,5	2,4	A
Gesamt QSV											B

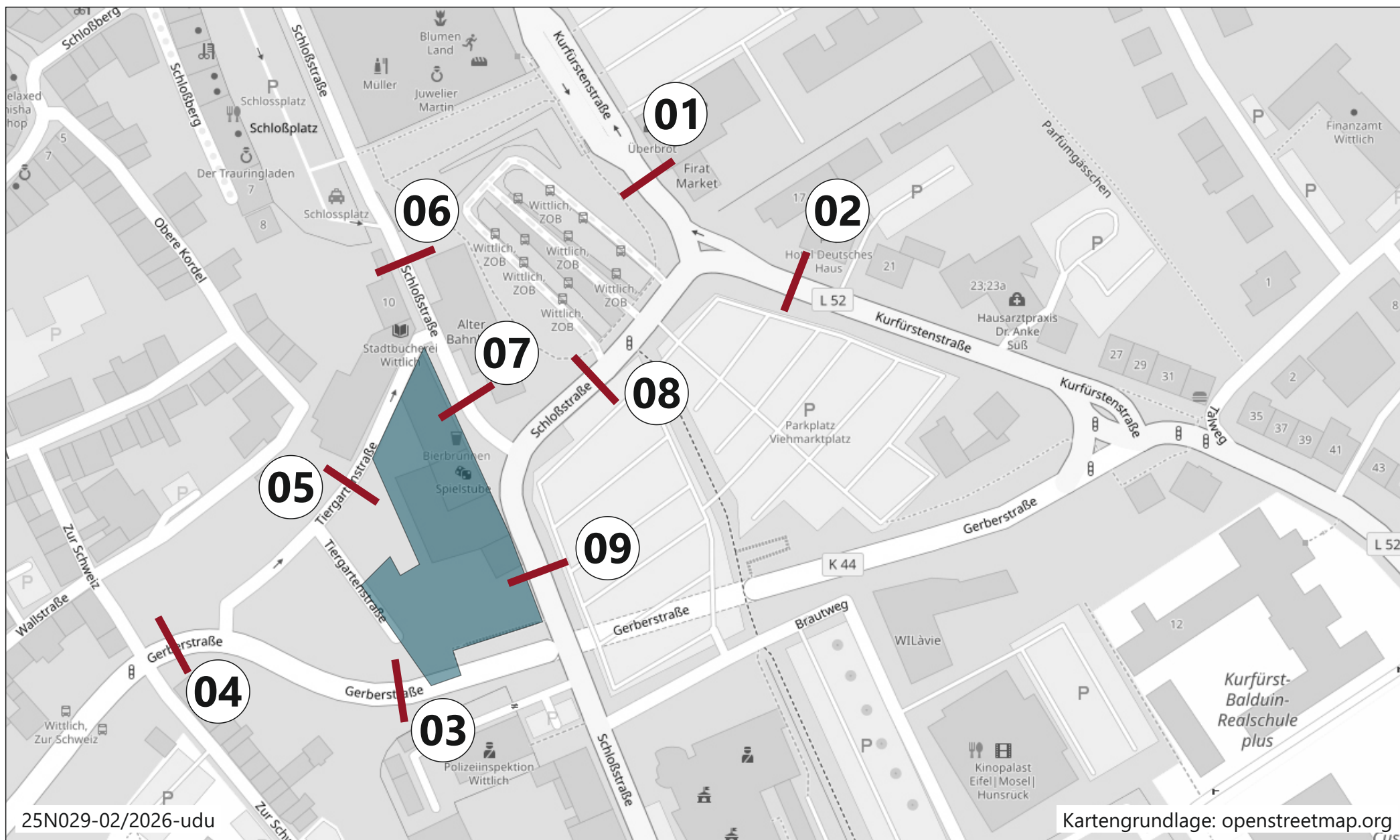
PE : Pkw-Einheiten  
 q : Belastung  
 C : Kapazität  
 x : Auslastungsgrad  
 R : Kapazitätsreserve  
 t<sub>w</sub> : Mittlere Wartezeit

Projekt	VU BV Schlosstraße in Wittlich				
Knotenpunkt	Gerberstraße / Zufahrt Plangebiet				
Auftragsnr.	25N029	Variante	V00	Datum	12.02.2026
Bearbeiter	udu	Abzeichnung		Blatt	3

**Anhang 7**



**Verkehrliche Kennwerte**



Quer-schnitt	Straße	Kat.	Richtung	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	nördl. Schlossstraße	10.754	0,70	1,32	645	54	1,31	0,05	0,31	0,15	0,68	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	südl. Schlossstraße	7.140	0,77	4,48	427	38	4,40	0,08	4,35	0,26	0,76	0,01
03	Gerberstraße	K	östl. Tiergartenstraße	6.284	0,54	2,83	375	36	2,59	0,29	1,74	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	westl. Tiergartenstraße	6.265	0,56	2,84	374	36	2,59	0,30	1,75	0,00	0,56	0,00
05	Tiergartenstraße	G	westl. Schlossstraße	70	1,43	1,43	4	1	0,00	1,59	0,00	0,00	1,43	0,00
06	Schlossstraße	G	nördl. Tiergartenstraße	4.212	0,69	0,59	250	27	0,56	0,04	0,46	0,00	0,69	0,00
07	Schlossstraße	G	südl. Tiergartenstraße	4.266	0,68	0,59	253	28	0,55	0,04	0,45	0,00	0,68	0,00
08	Schlossstraße	L	westl. Kurfürstenstraße	8.310	0,73	1,68	498	43	1,59	0,07	2,11	0,23	0,71	0,02
09	Schlossstraße	L	nördl. Gerberstraße	7.104	0,68	1,93	430	29	1,83	0,06	2,73	0,34	0,66	0,02

25N029 VU BV Schlossstraße in Wittlich  
Prognose-1-Fall

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Richtung	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	nördl. Schlossstraße	11.182	0,67	1,41	672	55	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	südl. Schlossstraße	7.466	0,74	4,58	447	39	4,51	0,07	4,17	0,32	0,73	0,01
03	Gerberstraße	K	östl. Tiergartenstraße	6.488	0,52	3,13	387	37	2,91	0,29	1,69	0,00	0,52	0,00
04	Gerberstraße	K	westl. Tiergartenstraße	6.326	0,55	2,86	378	36	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	westl. Schlossstraße	218	0,46	11,47	13	2	11,88	0,50	0,00	0,00	0,46	0,00
06	Schlossstraße	G	nördl. Tiergartenstraße	4.338	0,67	0,69	257	28	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	südl. Tiergartenstraße	4.509	0,64	1,09	268	29	1,07	0,05	0,44	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	westl. Kurfürstenstraße	8.500	0,72	1,91	509	44	1,83	0,06	2,00	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	nördl. Gerberstraße	7.251	0,66	2,10	439	29	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

25N029 VU BV Schlossstraße in Wittlich  
Prognose-2-Fall

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Richtung	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	nördl. Schlossstraße	11.109	0,68	1,29	667	55	1,26	0,06	0,23	0,23	0,66	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	südl. Schlossstraße	7.329	0,75	4,38	439	39	4,30	0,07	4,21	0,32	0,74	0,01
03	Gerberstraße	K	östl. Tiergartenstraße	6.297	0,54	2,79	376	36	2,55	0,30	1,73	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	westl. Tiergartenstraße	6.537	0,54	2,91	389	39	2,68	0,29	1,61	0,00	0,54	0,00
05	Tiergartenstraße	G	westl. Schlossstraße	244	0,41	2,87	13	4	2,85	0,47	0,00	0,00	0,41	0,00
06	Schlossstraße	G	nördl. Tiergartenstraße	4.317	0,67	0,60	256	28	0,56	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	südl. Tiergartenstraße	4.512	0,64	0,71	267	31	0,68	0,05	0,40	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	westl. Kurfürstenstraße	8.434	0,72	1,72	505	45	1,64	0,06	1,97	0,28	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	nördl. Gerberstraße	7.176	0,67	1,91	434	30	1,81	0,06	2,53	0,42	0,65	0,02

25N029 VU BV Schlossstraße in Wittlich  
Prognose-3-Fall

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Richtung	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	nördl. Schlossstraße	11.182	0,67	1,41	672	55	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	südl. Schlossstraße	7.459	0,74	4,57	447	39	4,51	0,07	4,17	0,32	0,73	0,01
03	Gerberstraße	K	östl. Tiergartenstraße	6.345	0,54	2,85	379	36	2,61	0,30	1,74	0,00	0,54	0,00
04	Gerberstraße	K	westl. Tiergartenstraße	6.326	0,55	2,86	378	36	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	westl. Schlossstraße	70	1,43	1,43	4	1	0,00	1,59	0,00	0,00	1,43	0,00
06	Schlossstraße	G	nördl. Tiergartenstraße	4.338	0,67	0,69	257	28	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	südl. Tiergartenstraße	4.502	0,64	1,04	267	29	1,03	0,05	0,44	0,00	0,64	0,00
08	Schlossstraße	L	westl. Kurfürstenstraße	8.493	0,72	1,90	509	44	1,82	0,06	2,00	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	nördl. Gerberstraße	7.251	0,66	2,10	439	29	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

25N029 VU BV Schlossstraße in Wittlich  
Prognose-4-Fall

Quer-schnitt	Straße	Kat.	Richtung	DTV Kfz/24h	Krad %	SV %	M <sub>T</sub> Kfz/h	M <sub>N</sub> Kfz/h	P <sub>1,T</sub> %	P <sub>2,T</sub> %	P <sub>1,N</sub> %	P <sub>2,N</sub> %	P <sub>Krad,T</sub> %	P <sub>Krad,N</sub> %
01	Kurfürstenstraße	L	nördl. Schlossstraße	11.182	0,67	1,41	672	55	1,39	0,06	0,23	0,23	0,65	0,02
02	Kurfürstenstraße	L	südl. Schlossstraße	7.488	0,73	4,61	448	39	4,54	0,07	4,15	0,32	0,72	0,01
03	Gerberstraße	K	östl. Tiergartenstraße	6.409	0,53	2,98	382	36	2,75	0,29	1,72	0,00	0,53	0,00
04	Gerberstraße	K	westl. Tiergartenstraße	6.326	0,55	2,86	378	36	2,61	0,30	1,75	0,00	0,55	0,00
05	Tiergartenstraße	G	westl. Schlossstraße	137	0,73	8,76	8	1	8,66	0,79	0,00	0,00	0,73	0,00
06	Schlossstraße	G	nördl. Tiergartenstraße	4.338	0,67	0,69	257	28	0,65	0,05	0,45	0,00	0,67	0,00
07	Schlossstraße	G	südl. Tiergartenstraße	4.429	0,65	0,81	263	28	0,78	0,05	0,44	0,00	0,65	0,00
08	Schlossstraße	L	westl. Kurfürstenstraße	8.421	0,72	1,78	505	43	1,70	0,06	2,02	0,29	0,70	0,02
09	Schlossstraße	L	nördl. Gerberstraße	7.251	0,66	2,10	439	29	2,01	0,06	2,57	0,43	0,64	0,02

**IGS** | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

**T** (0 21 31) 79 18 92 - 0

**F** (0 21 31) 79 18 92 - 30

**E** [info@igs-ing.de](mailto:info@igs-ing.de)

[www.igs-ing.de](http://www.igs-ing.de)