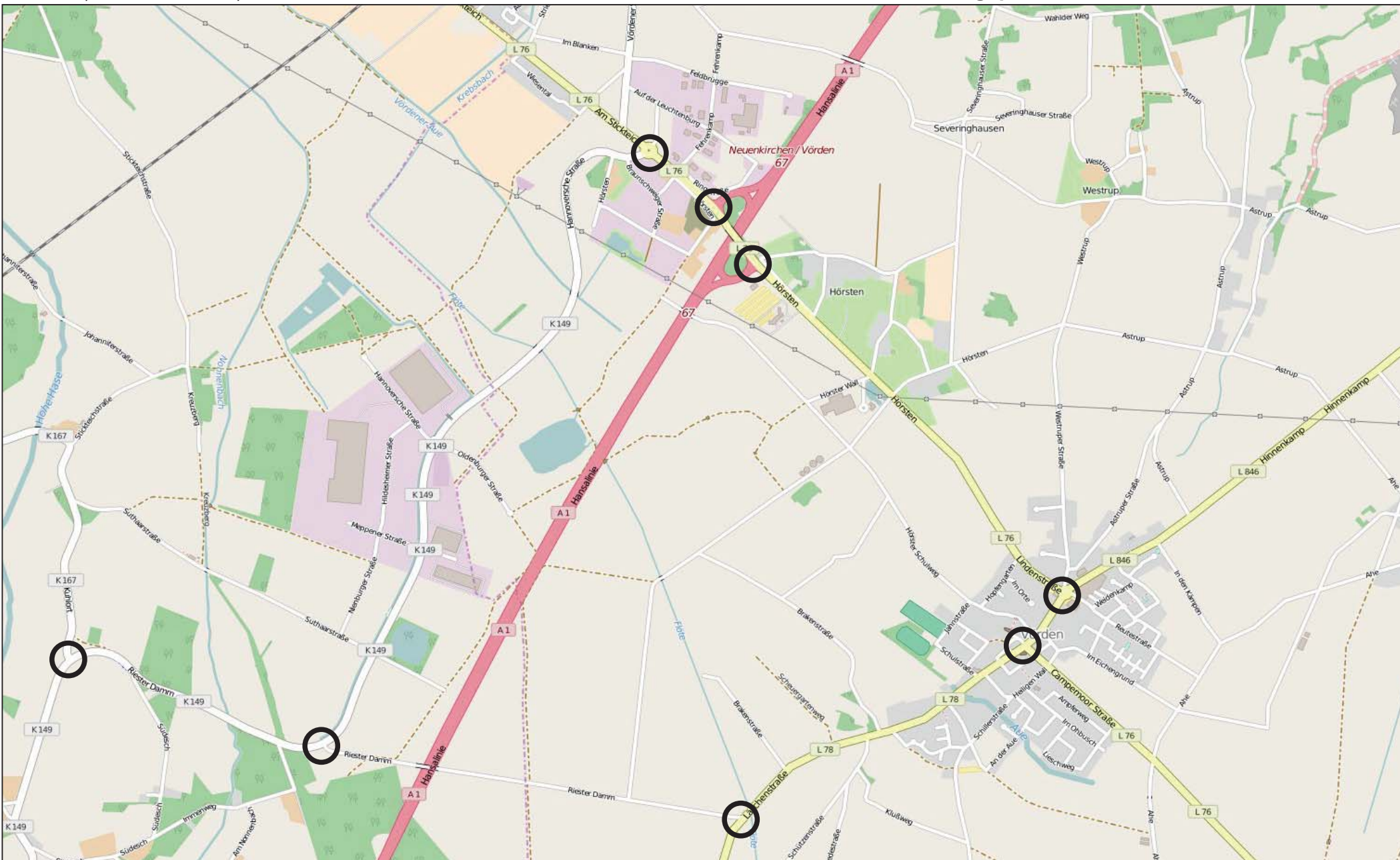


# ANLAGEN

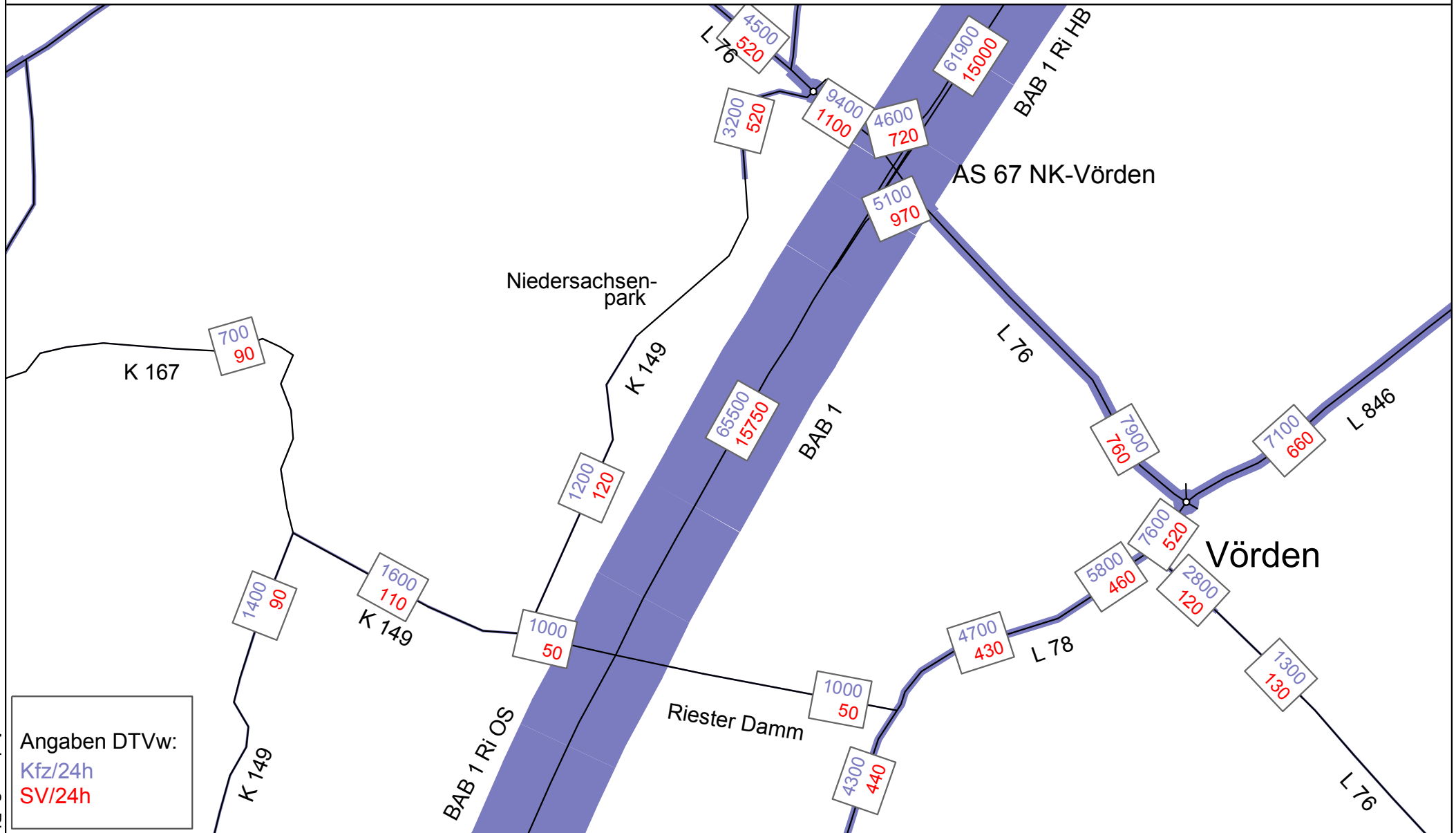
## **Anlage 1 Zählstellenlageplan**

NLStBV, GB Osnabrück, LK Vechta - VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149 **Zählstellenlageplan**

Plangrundlage: (c) openstreetmap Mitwirkende

## **Anlage 2 Verkehrsmengen Analyse 2015, 6 Blatt**

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTVw:  
Kfz/24h  
SV/24h

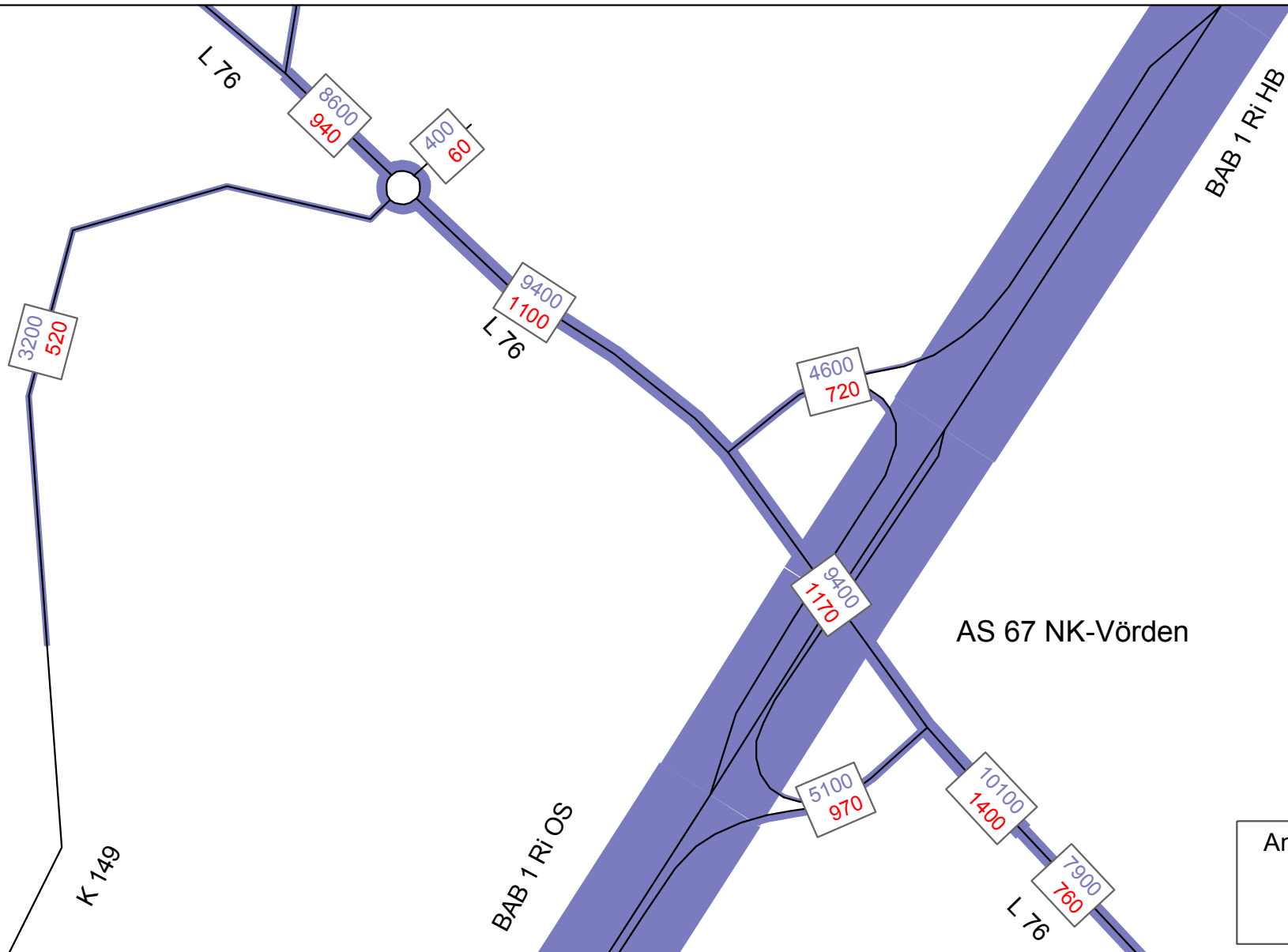
IPW

Umlegungsergebnis Analyse 2015

Stand 10/2018

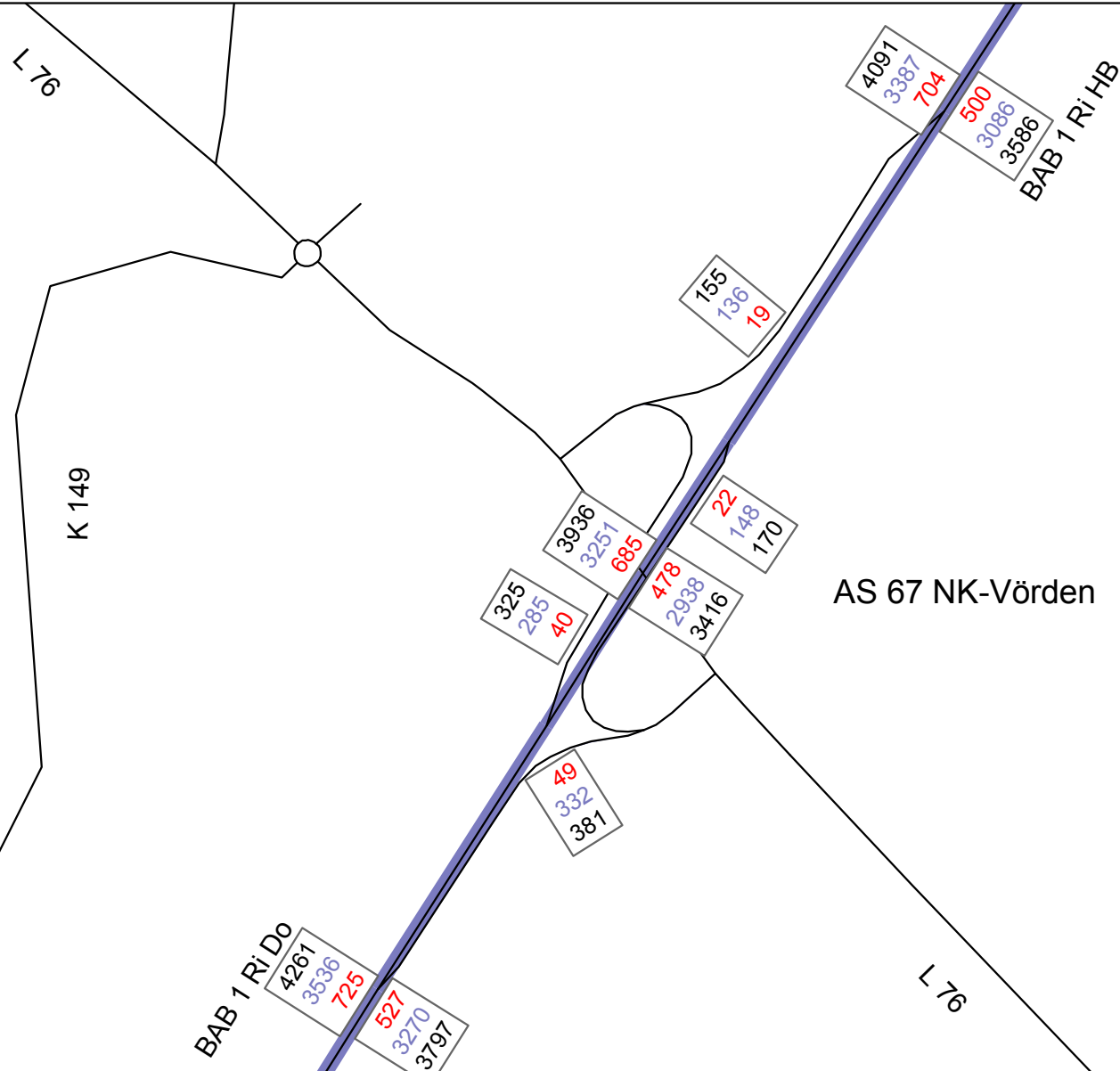
DTVw [Kfz/24h und SV/24h]

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



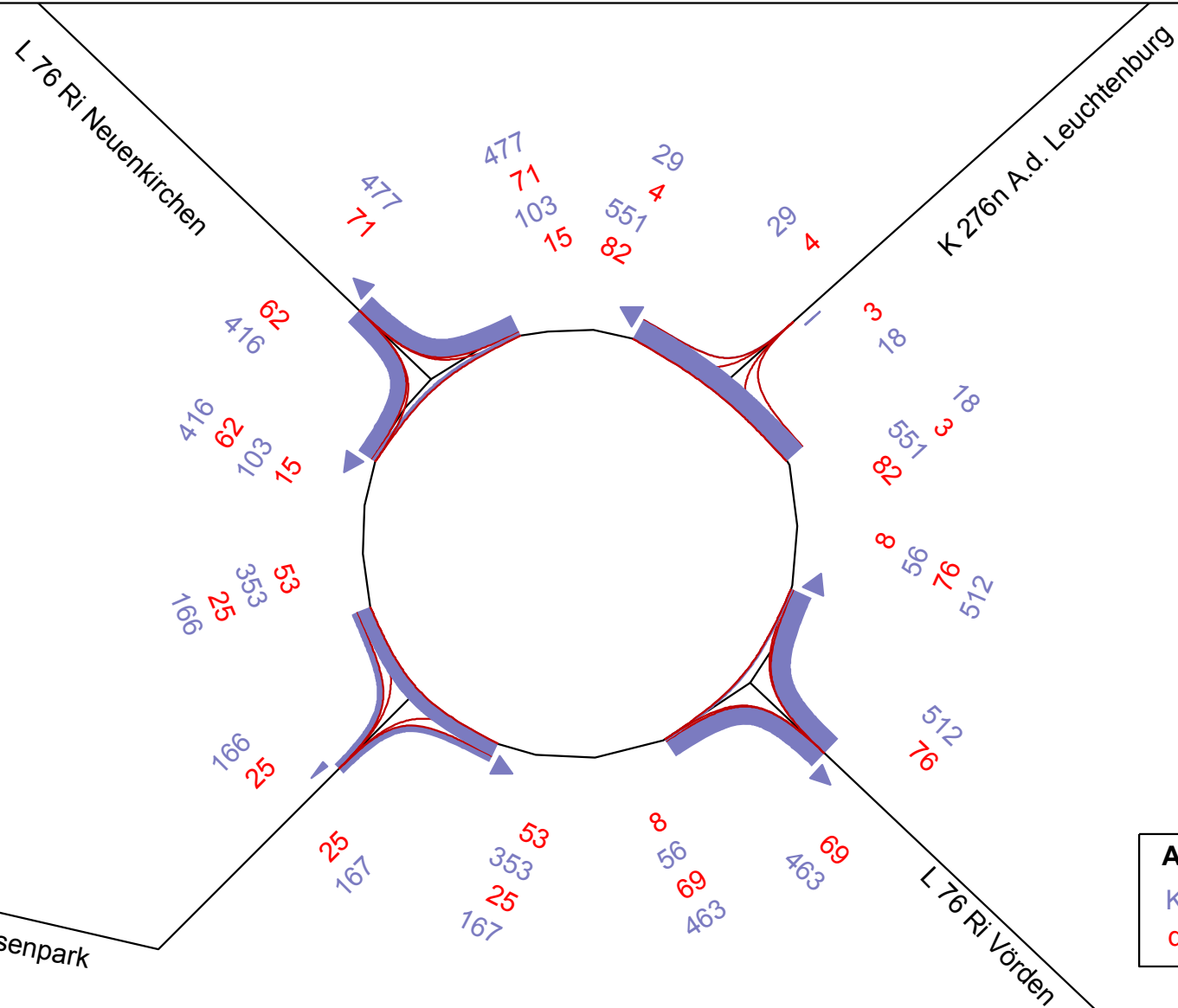
Angaben DTVw:  
 Kfz/24h  
 SV/24h

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	MSV, Knotenstrombelastung BAB 1 AS Neuenkirchen-Vörden [PKW-E/h, Kfz/h und SV/h]	

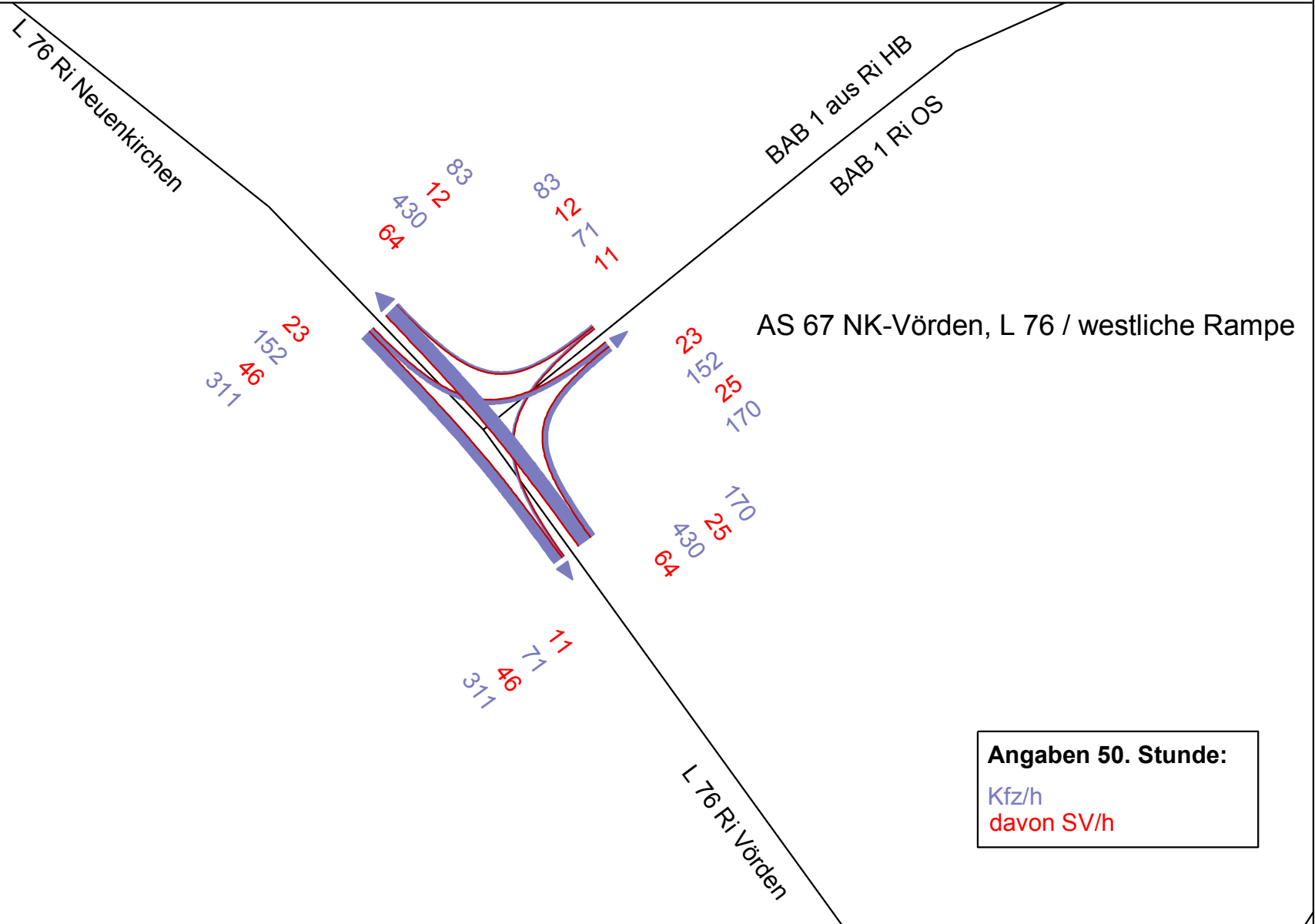
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung KV L 76 / K 149 [Kfz/h, davon SV/h]	

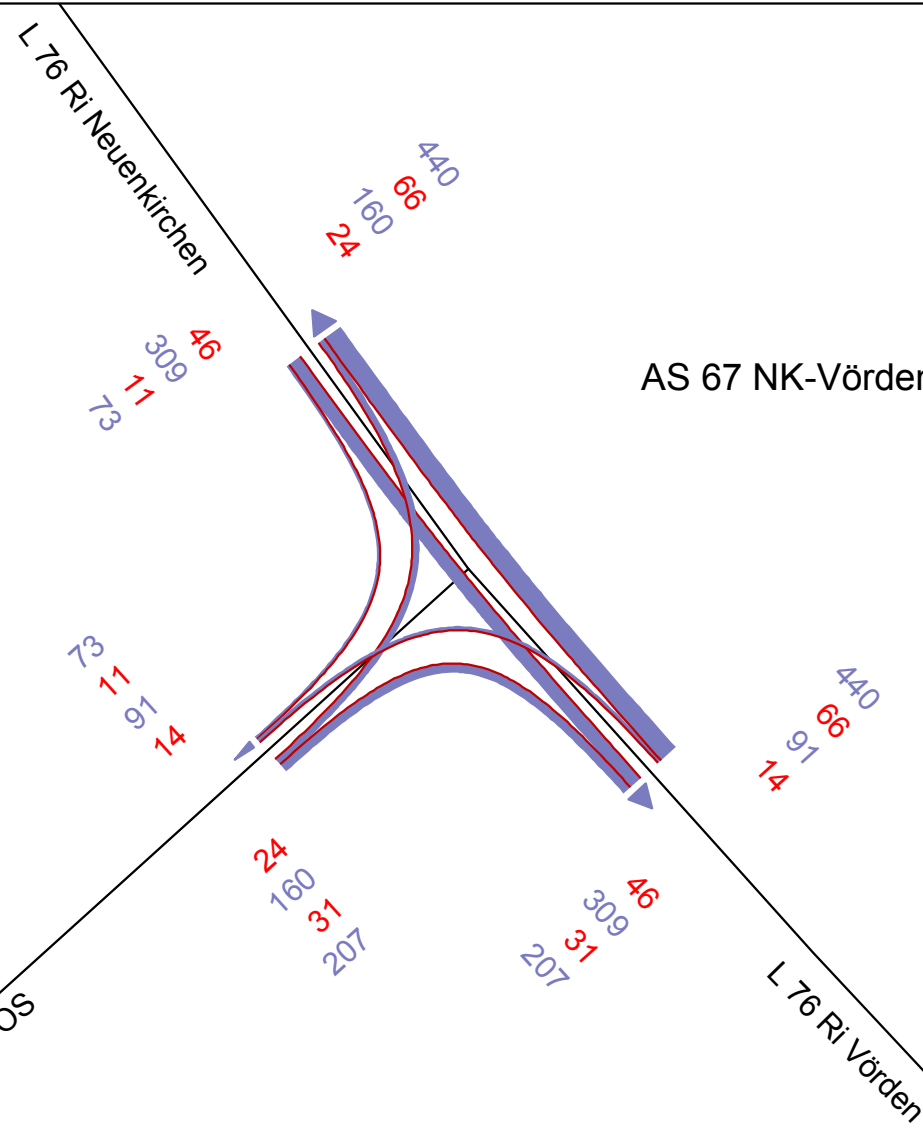


# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / westliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



**Angaben 50. Stunde:**  
 Kfz/h  
 davon SV/h

IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / östliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

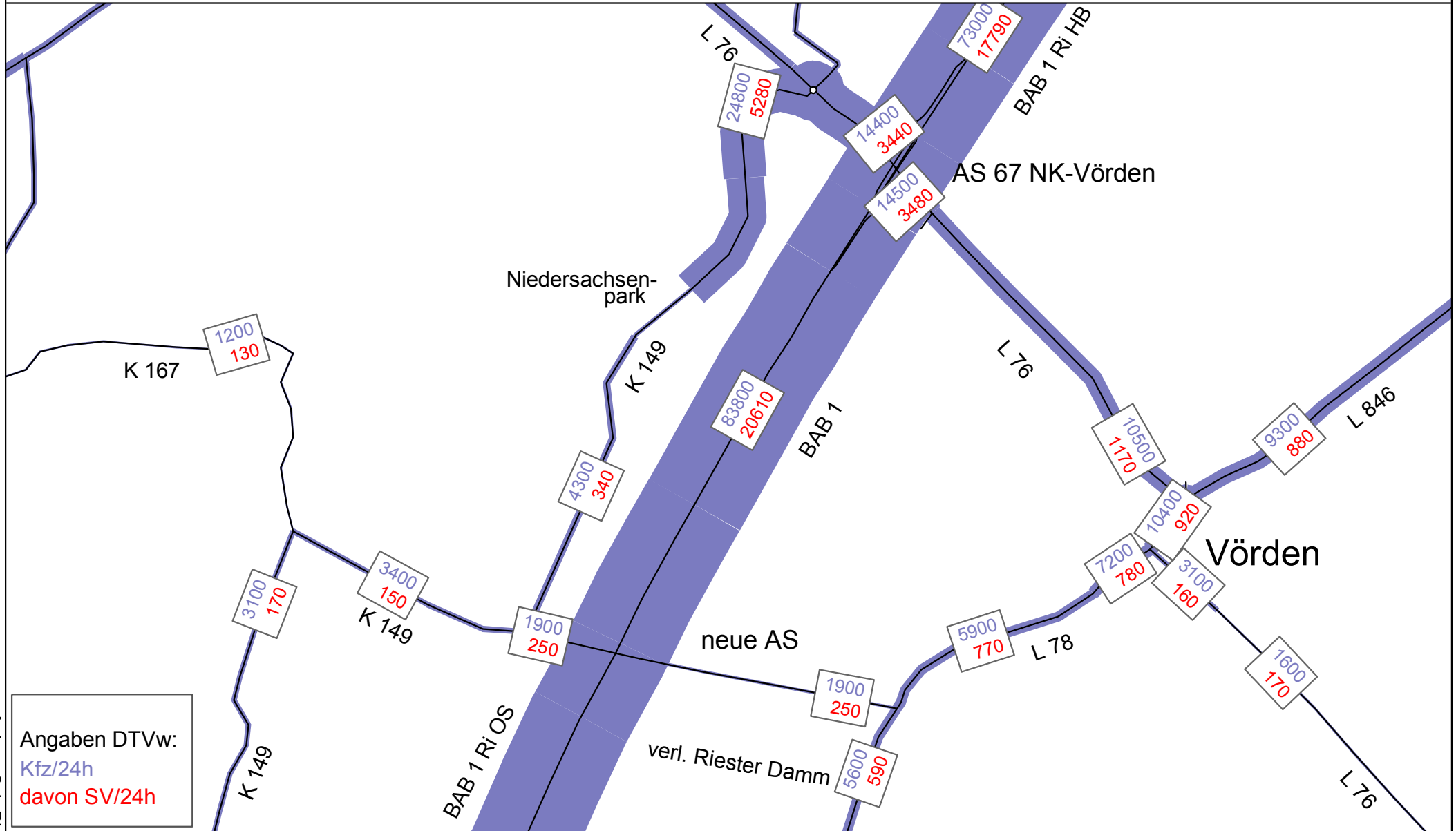
## **Anlage 3 Prognose 2030, Netzfall 0**

Anlage 3.1 Verkehrsmengen Netzfall 0, 8 Blatt

Anlage 3.2 Verkehrsqualität BAB 1, 4 Blatt

Anlage 3.3 Verkehrsqualität untergeordnetes Netz, 8 Blatt

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



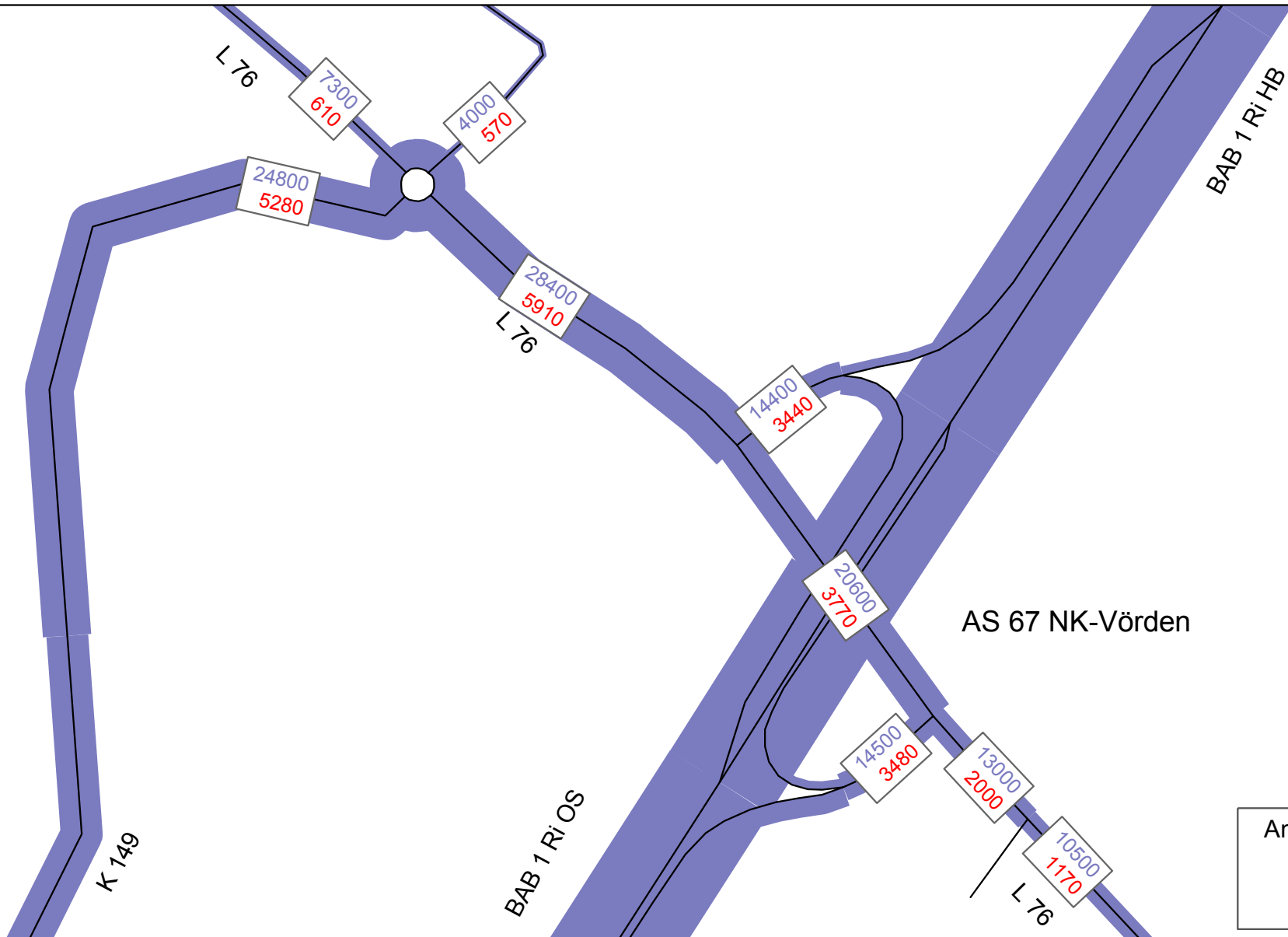
Angaben DTVw:  
Kfz/24h  
davon SV/24h

IPW Umlegungsergebnis Prognose 0 2030

Stand 10/2018

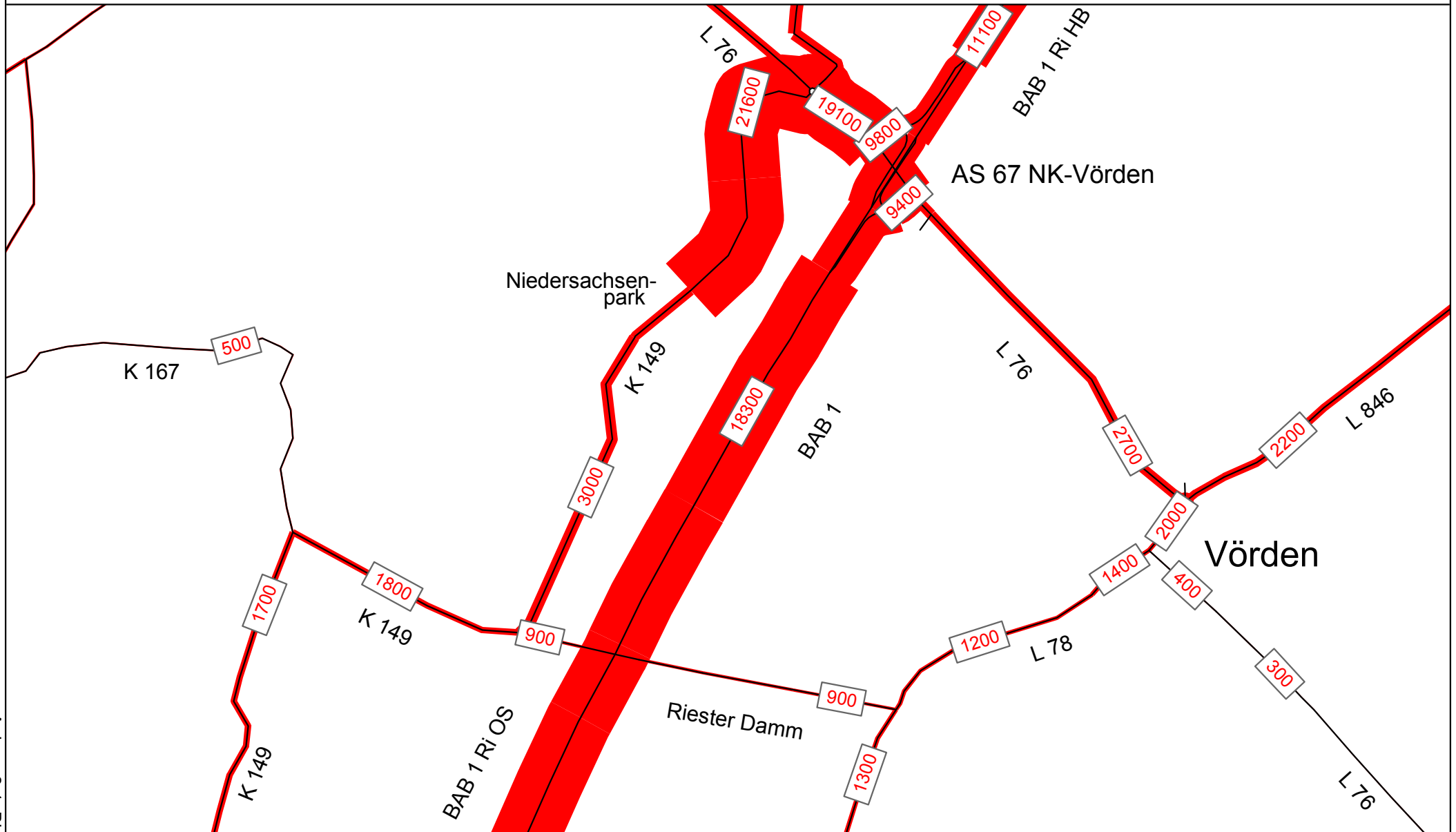
DTVw [Kfz/24h und SV/24h]

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



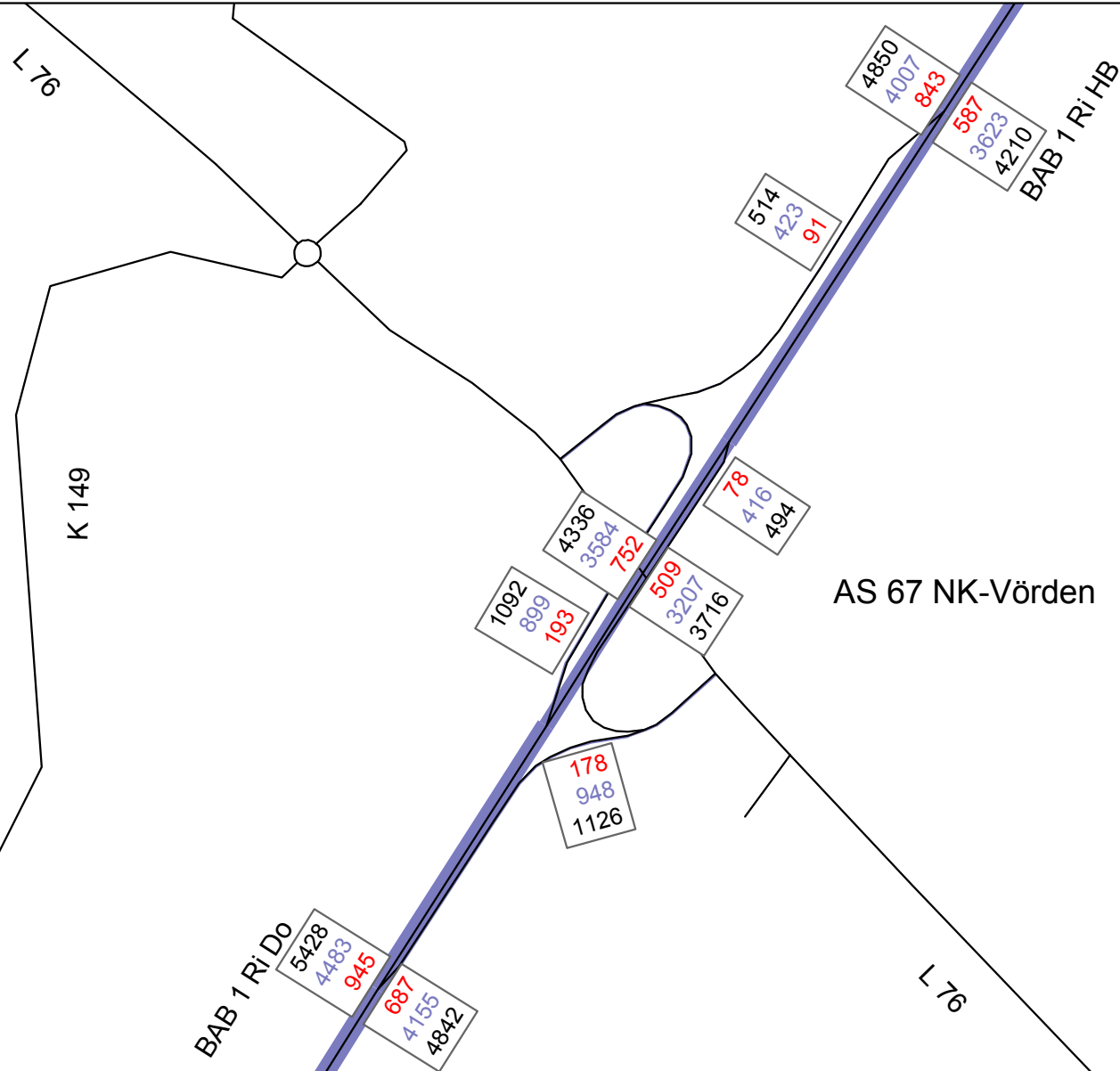
Angaben DTVw:  
 Kfz/24h  
 davon SV/24h

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030	
Stand 10/2018	Differenz zu Analyse 2015 in Kfz/24h [DTVw]	

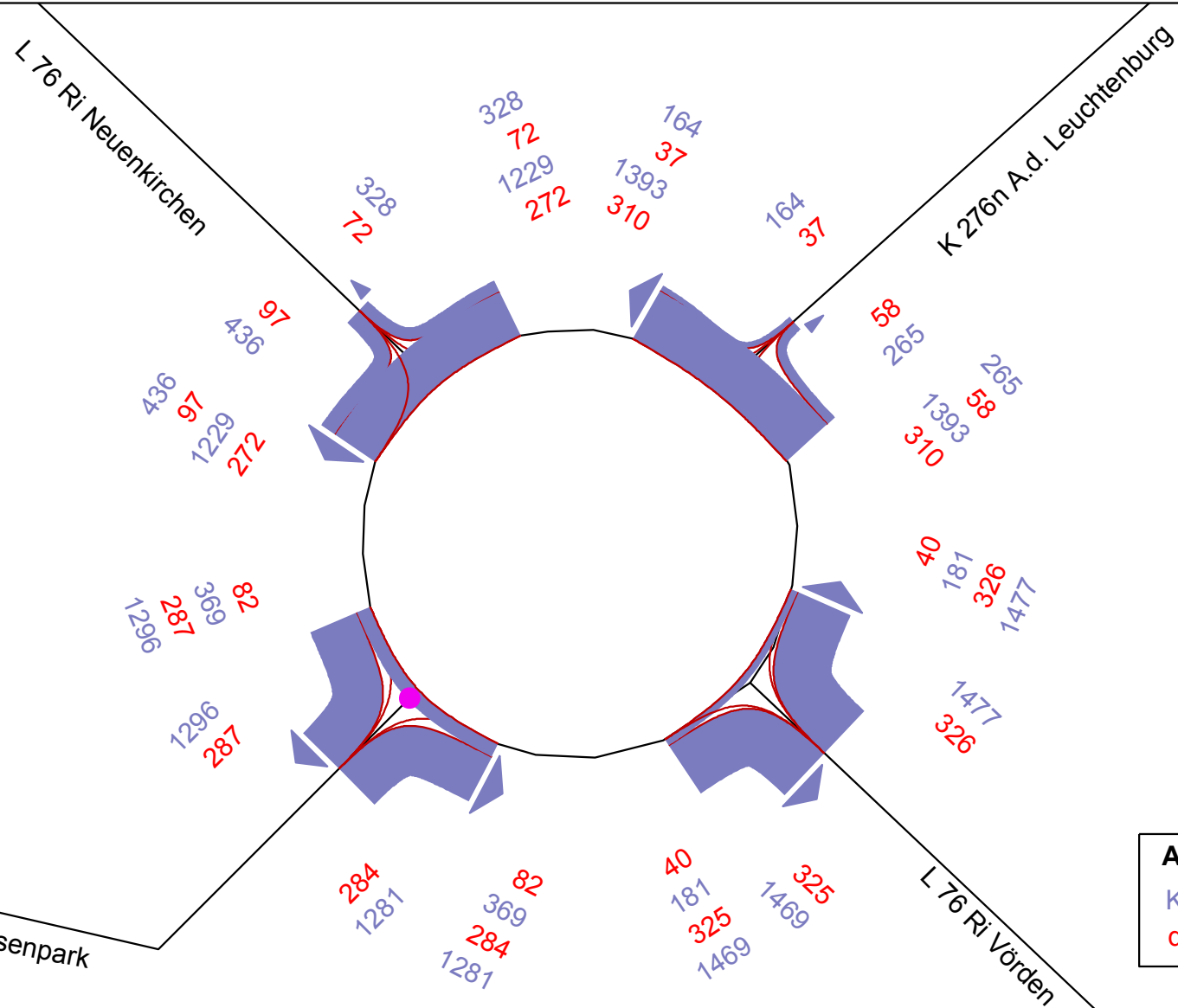
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



**Angaben 50. Stunde:**  
 PKW-E/h  
 Kfz/h  
 davon SV/h

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	MSV, Knotenstrombelastung BAB 1 AS Neuenkirchen-Vörden [PKW-E/h, Kfz/h und SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW

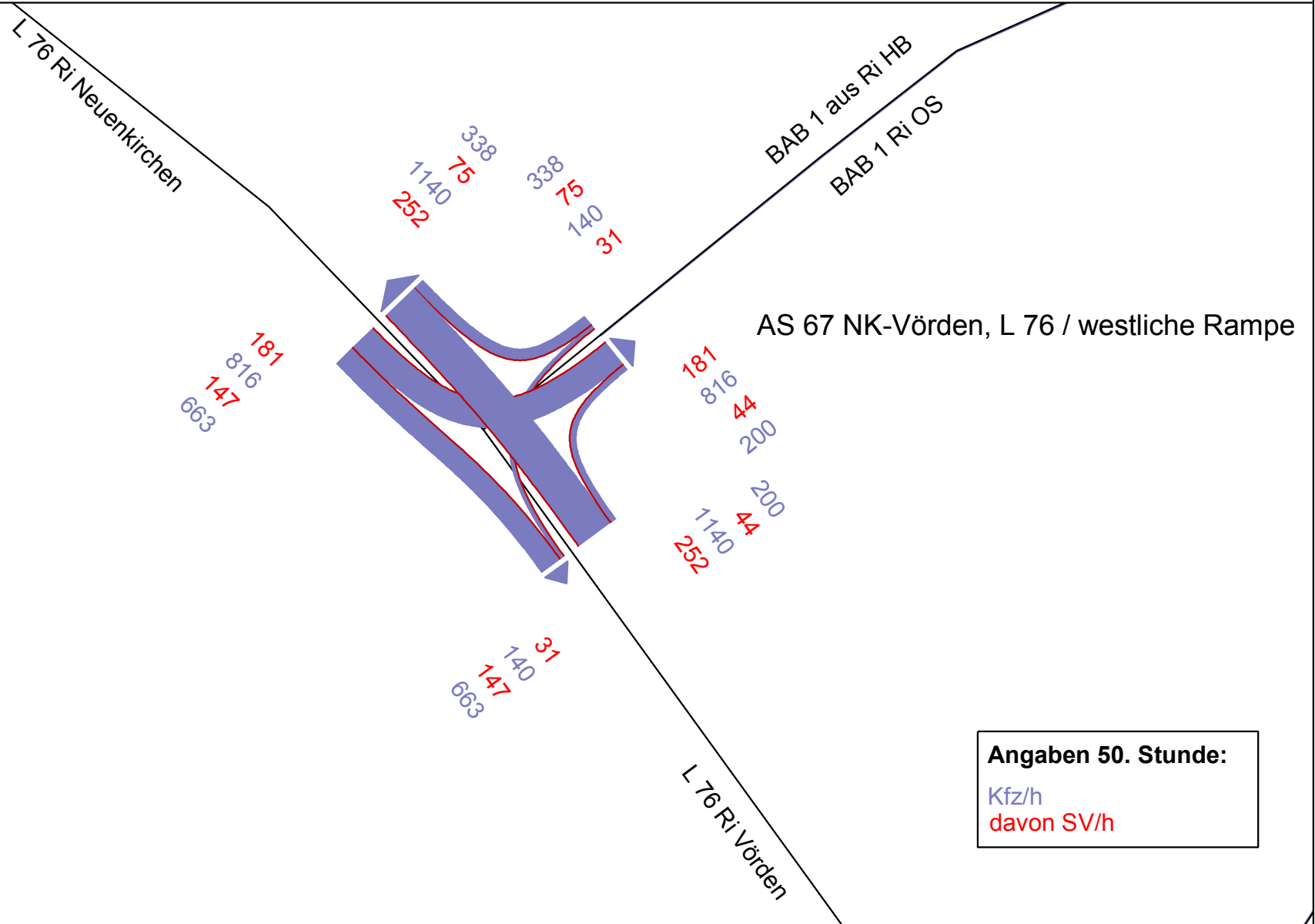
Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, MSV (50. Stunde)

Stand 10/2018

Knotenstrombelastung KV L 76 / K 149 [Kfz/h, davon SV/h]

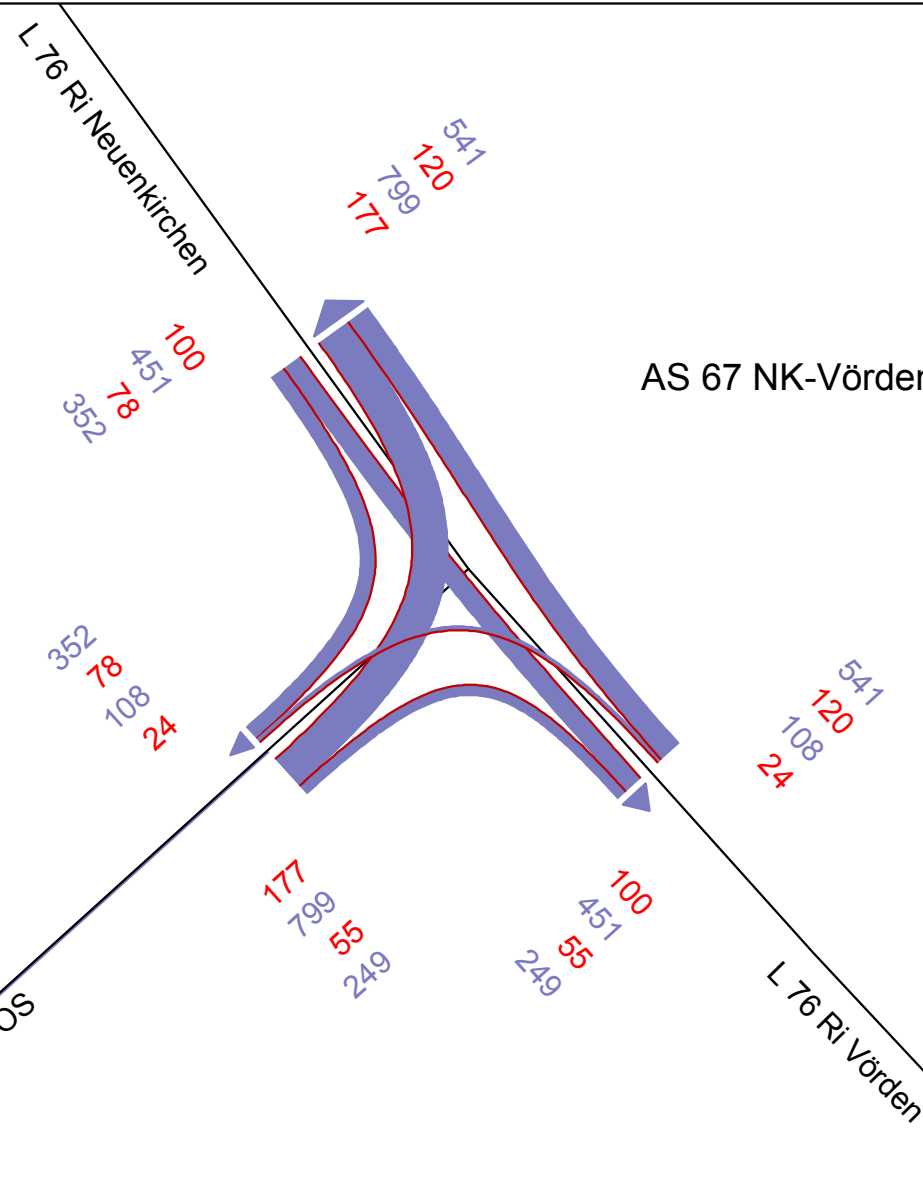


# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



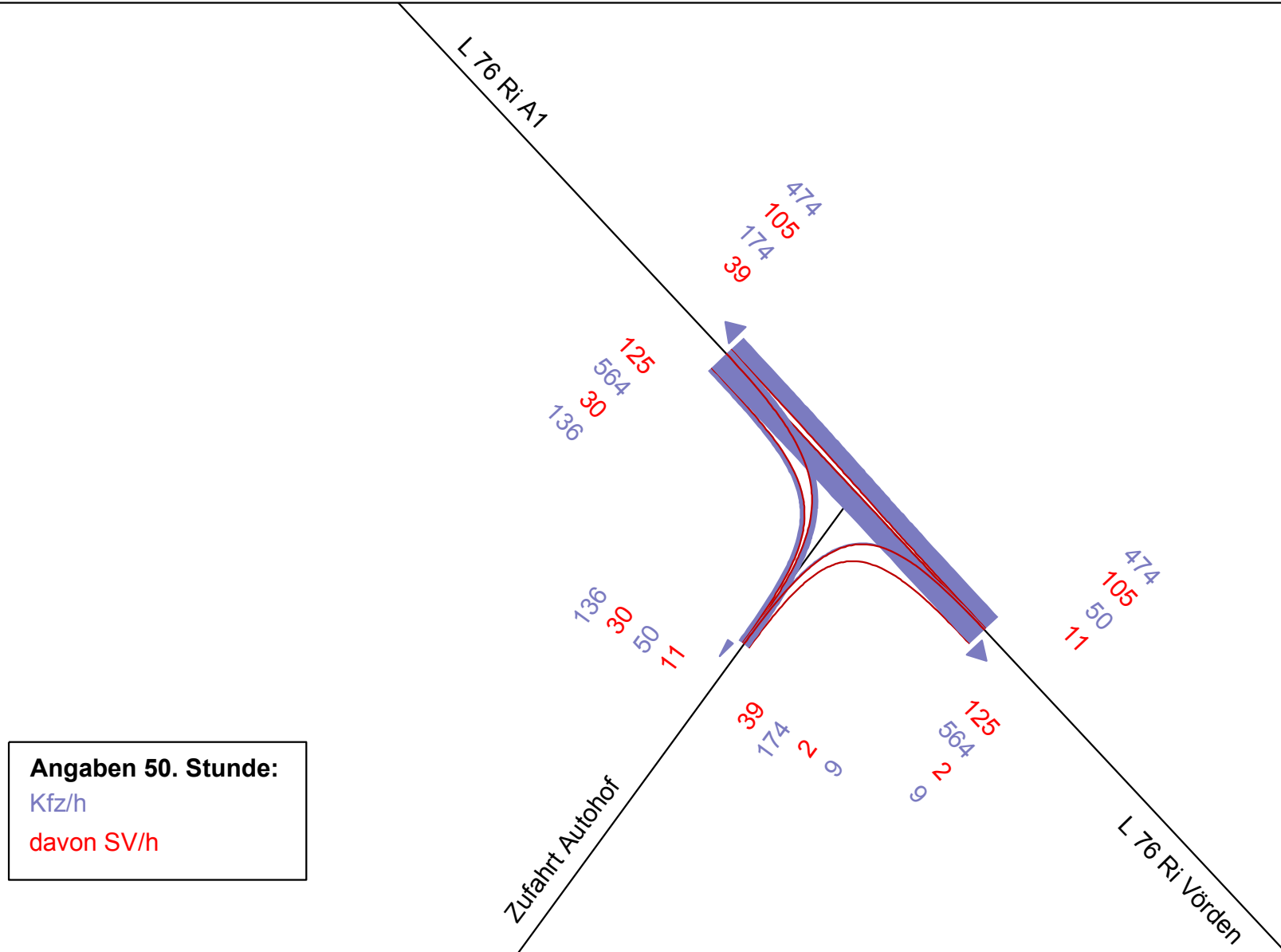
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / westliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / östliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / Zufahrt Autohof [Kfz/h, davon SV/h]	

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Osnabrück			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	4007	3584
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,1	21
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4852	4337
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5167$	$C = 5170$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,775	0,693
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		423
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		21,5
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		514
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		D ( $x = 0,809$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Osnabrück			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3584	4483
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	22	21,9
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4372	5465
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5140$	$C = 5143$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,697	0,872
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	D
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	899	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,5	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	1092	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	E ( $x=0,952$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	E	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Bremen			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	4155	3207
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	16,6	15,9
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4845	3717
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5302$	$C = 5323$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,784	0,602
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		948
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		18,8
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		1126
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		E ( $x = 0,912$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	E	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Bremen			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3207	3623
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	15,9	16,2
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	3717	4210
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5323$	$C = 5314$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,602	0,682
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	C
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	416	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	18,8	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	494	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	$C$ ( $x=0,690$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	C	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Sum = 3358

alle Kraftfahrzeuge



# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : P0\_KVL76.krs  
 Projekt : BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
 Projekt-Nummer : 218394  
 Knoten : KV K 149 / L 76  
 Knoten : P 0 2030 / 50. Stunde



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	L 76 West	1	1	1435	-	-	436	510	129	110
2	K 149 NDS-Park	1	1	432	-	-	1281	1495	860	737
3	L 76 Ost	1	1	212	-	-	1477	1723	1047	898
4	A.d. Leuchtenburg	1	1	1625	-	-	164	193	11	9

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 76 West	3,95	-326	5392,3	163,8	167	169	F
2	K 149 NDS-Park	1,74	-544	1345,4	273,7	279	283	F
3	L 76 Ost	1,65	-579	1176,3	291,5	298	302	F
4	A.d. Leuchtenburg	17,55	-155	999,0	999,0	999	999	F

**Gesamt-Qualitätsstufe : F**

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

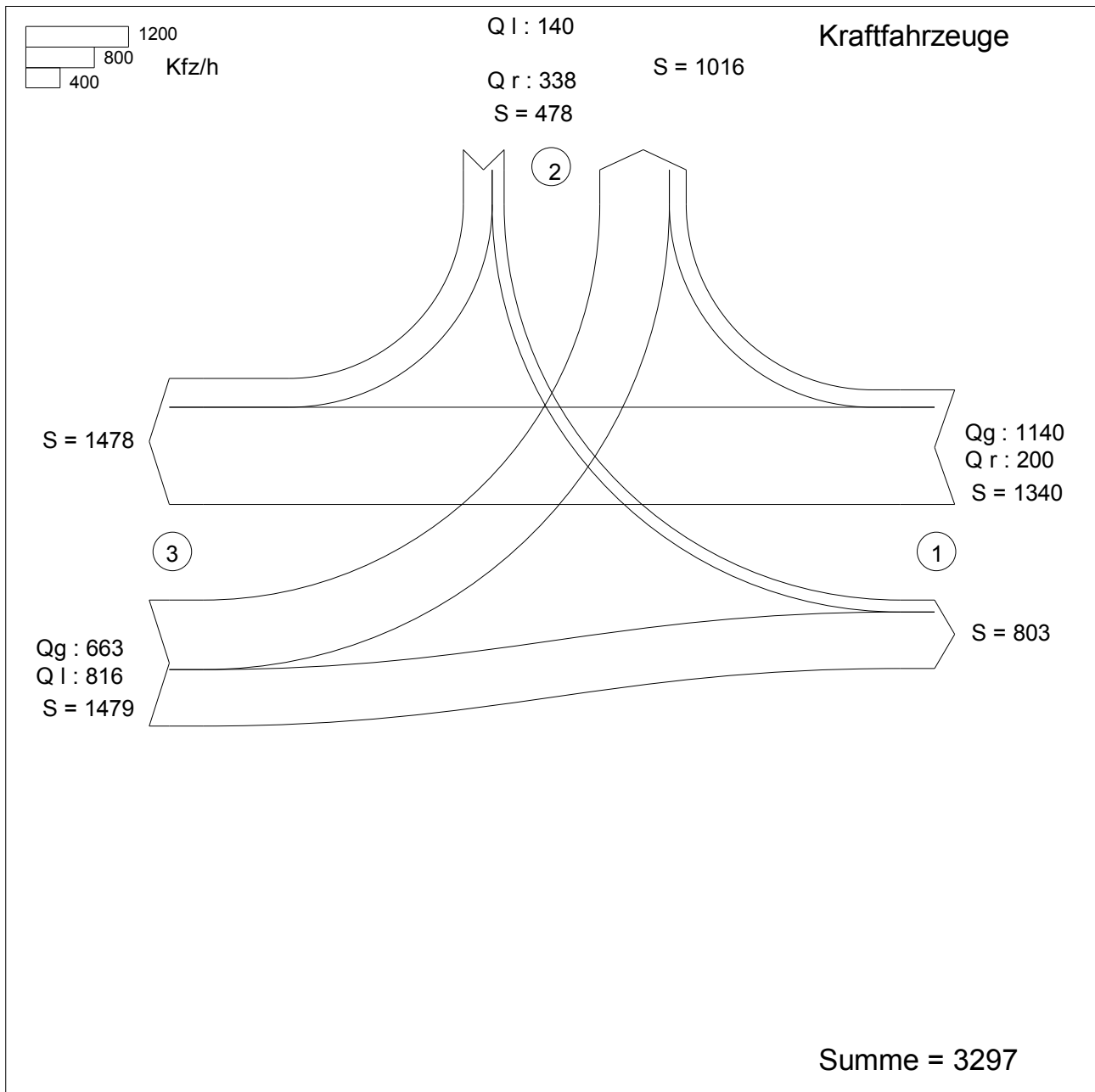
Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 3921 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 3358 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 1659,9 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 1779,5 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : P0\_L76\_AS NKV \_WEST.kob



Zufahrt 1: L 76 Ost  
 Zufahrt 2: Auffahrt Ri OS  
 Zufahrt 3: L 76 West

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : P0\_L76\_AS NKV\_ WEST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		1329				1800						A
3		233				315		48,3	6	8	11	E
Misch-H												
4		164	7,4	3,4	2619	0		9999	73	73	75	F
6		395	7,3	3,1	1140	188		2041	93	94	97	F
Misch-N		558				0	4 + 6	9999	242	242	244	F
8		774				1800						A
7		952	6,4	2,9	1140	259		4857	301	302	304	F
Misch-H		1726				469	7(k)+8	4844	542	543	545	F

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**  
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 Ost  
                   L 76 West  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri OS

HBS 2015 L5

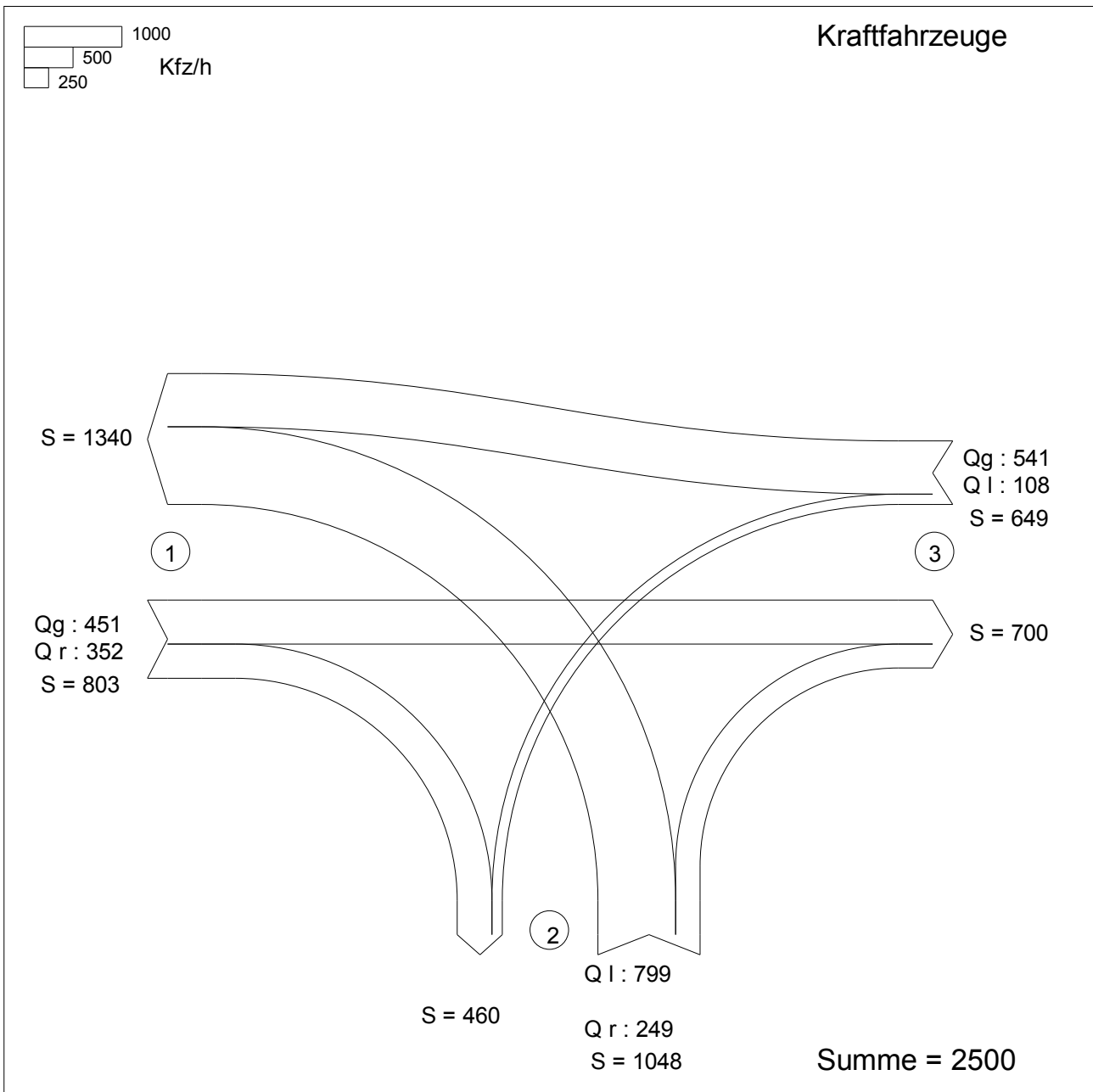
KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : PO\_L76\_ASNKV\_OST.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
 Zufahrt 2: Auffahrt Ri HB  
 Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : PO\_L76\_ASNKV\_OST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		526				1800						A
3		411				977		7,4	2	3	4	A
Misch-H												
4		932	7,4	3,4	1100	151		9406	338	339	341	F
6		291	7,3	3,1	451	565		15,2	3	4	5	B
Misch-N		1222,5				197	4 + 6	9417	443	444	445	F
8		631				1800						A
7		126	6,4	2,9	451	668		7,8	1	1	2	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**  
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West  
 L 76 Ost  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri HB

HBS 2015 L5

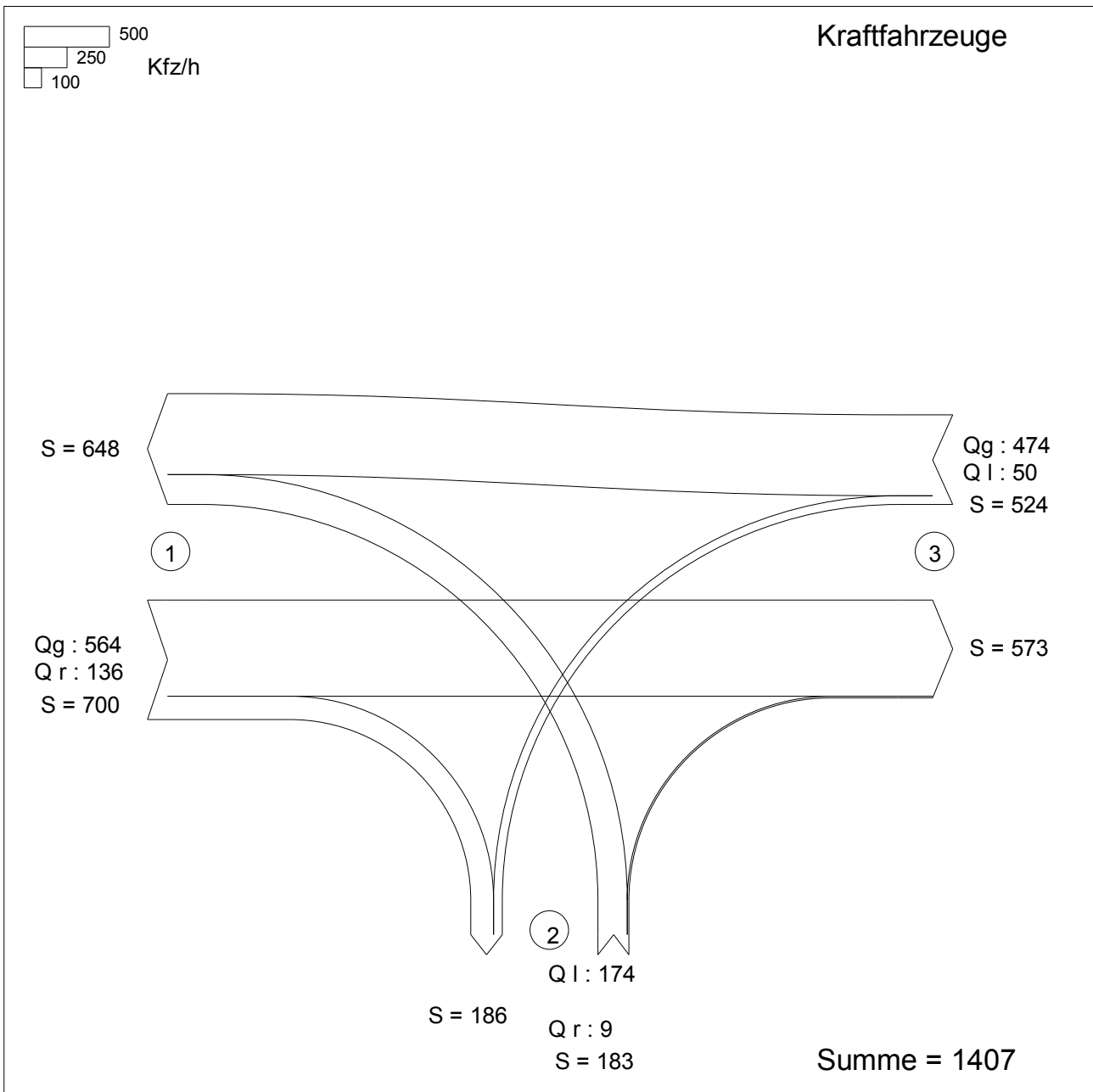
NOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : P0\_L76\_AUTOHOF.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Autohof  
 Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0  
 Datei : P0\_L76\_AUTOHOF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		658				1800						A
3		159				1072		4,6	1	1	1	A
Misch-H												
4		204	7,4	3,4	1088	170		496,3	24	25	29	F
6		11	7,3	3,1	564	472		9,1	1	1	1	A
Misch-N		214				178	4 + 6	496,0	25	26	30	F
8		553				1800						A
7		59	6,4	2,9	564	572		8,2	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**  
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West  
 L 76 Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Autohof

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## **Anlage 4 Prognose 2030, Netzfall 0+**

Anlage 4.1 Verkehrsmengen Netzfall 0+, 8 Blatt

Anlage 4.2 Verkehrsqualität

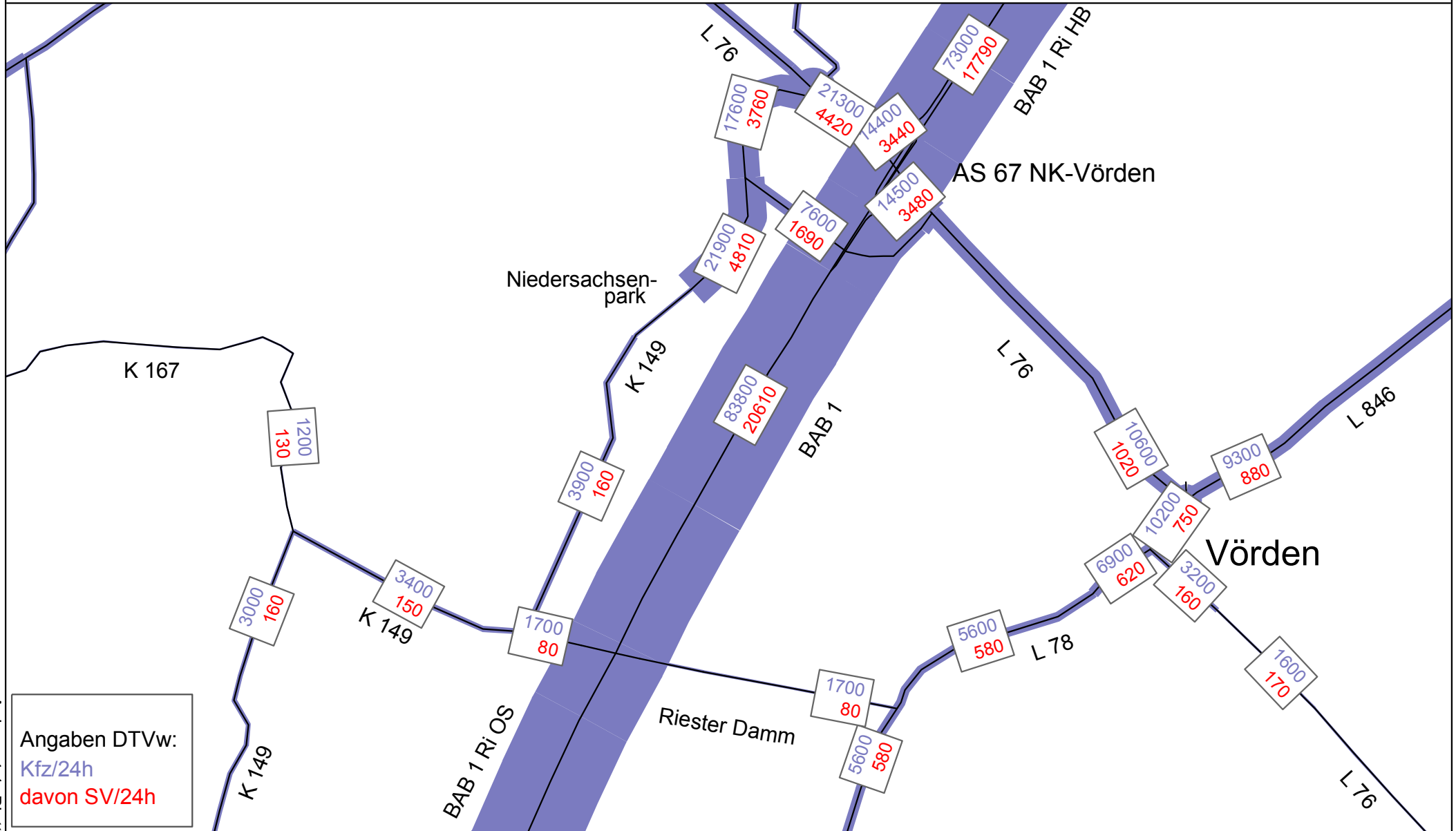
Anlage 4.2.1 BAB 1, 2 Blatt

Anlage 4.2.2 ohne LSA, 8 Blatt

Anlage 4.2.3 mit LSA, 28 Blatt



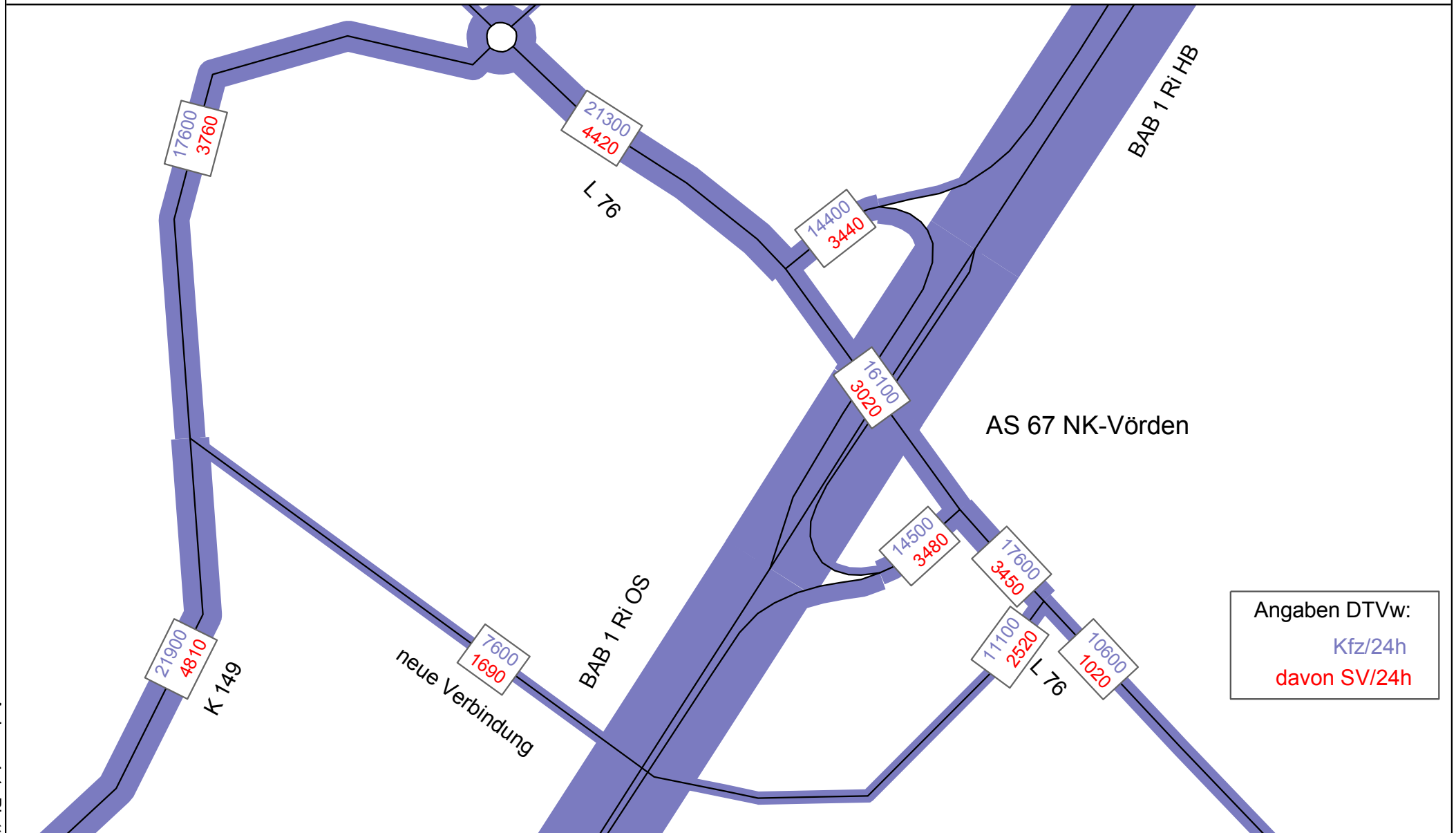
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTVw:  
Kfz/24h  
davon SV/24h

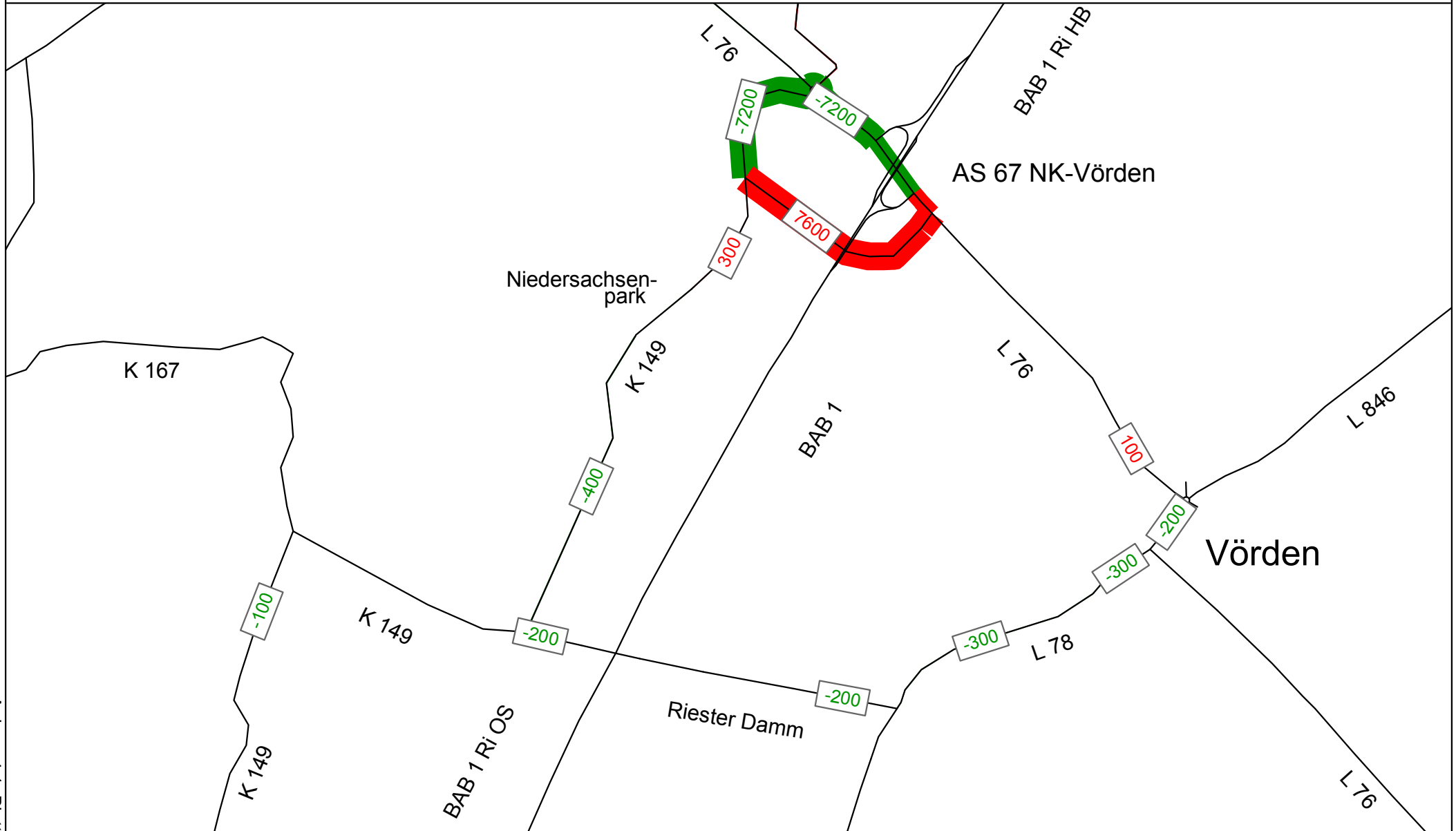
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030	
Stand 10/2018	DTVw [Kfz/24h und SV/24h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



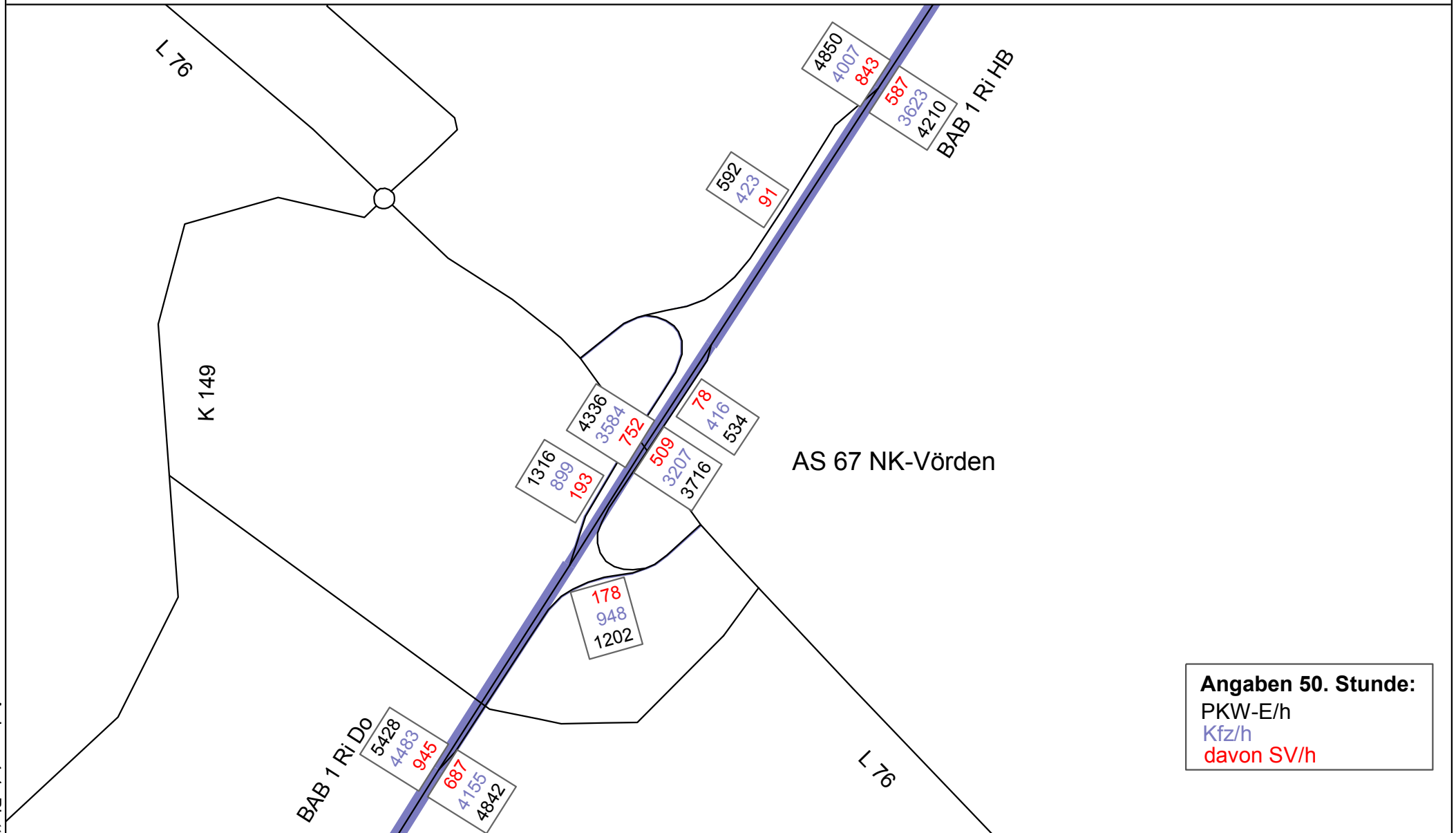
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, Ausschnitt AS NK-V	
Stand 10/2018	DTVw [Kfz/24h und SV/24h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



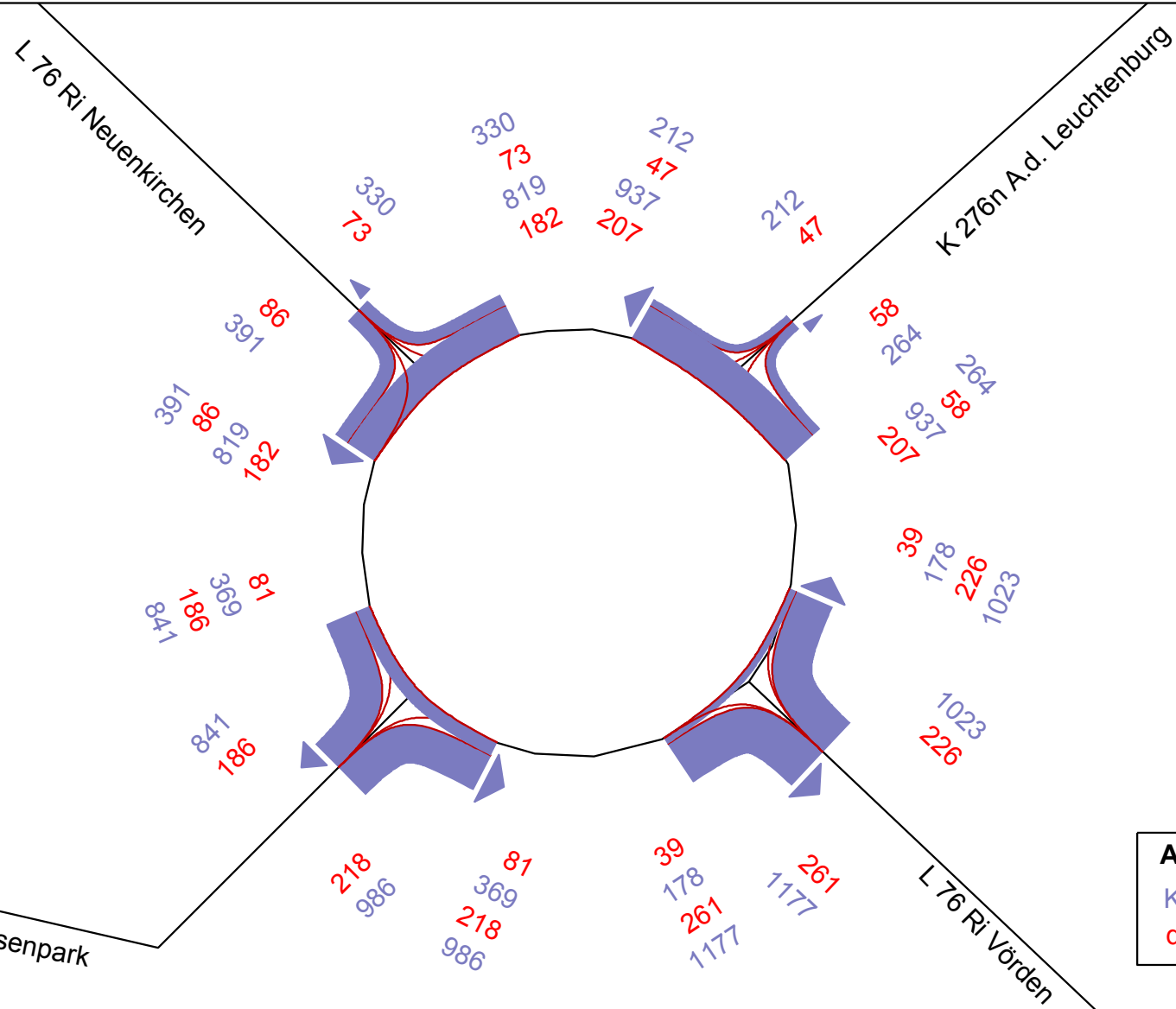
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030	
Stand 10/2018	Differenz zu Prognose 0 in Kfz/24h [DTVw]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



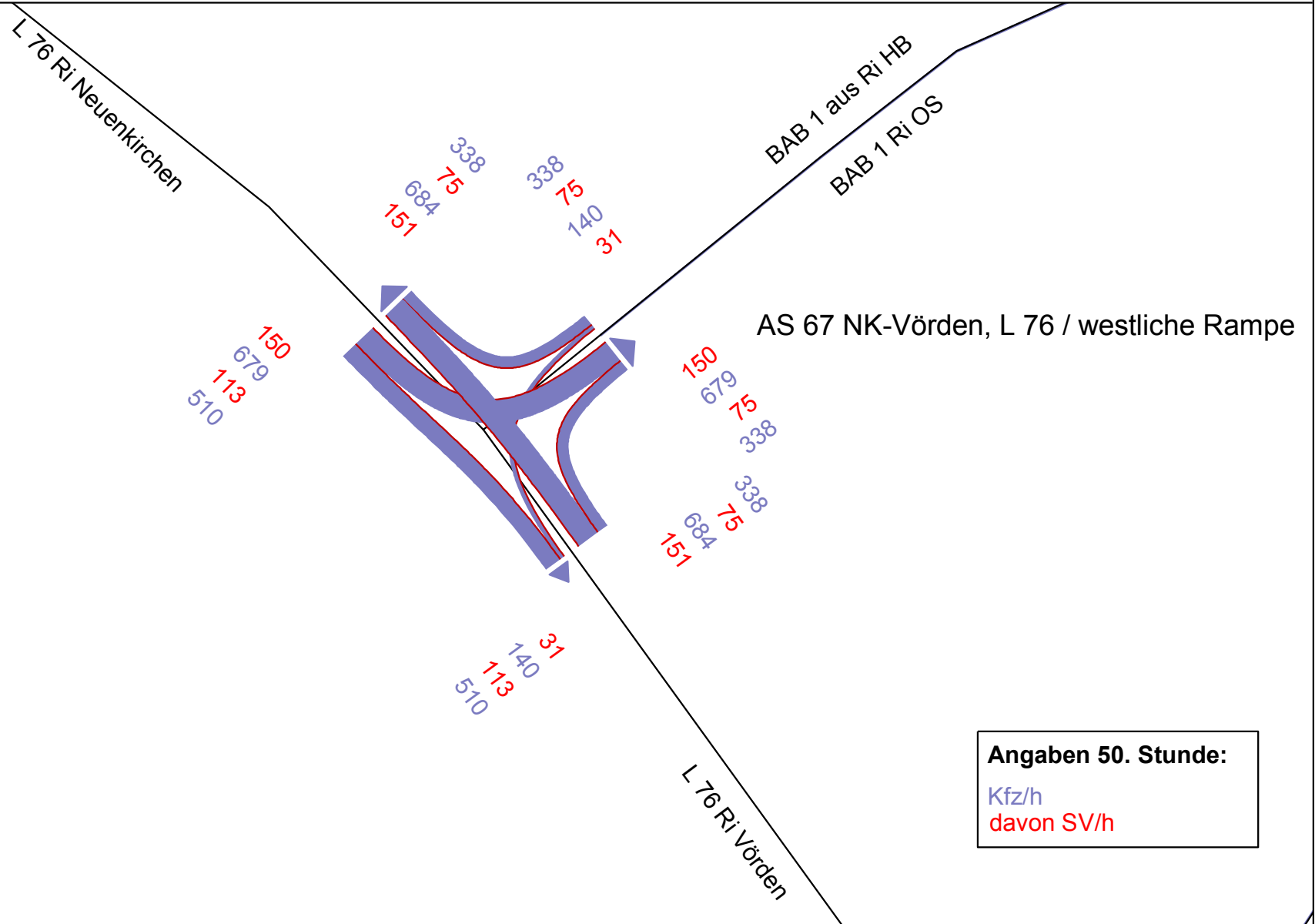
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	MSV, Knotenstrombelastung BAB 1 AS Neuenkirchen-Vörden [PKW-E/h, Kfz/h und SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



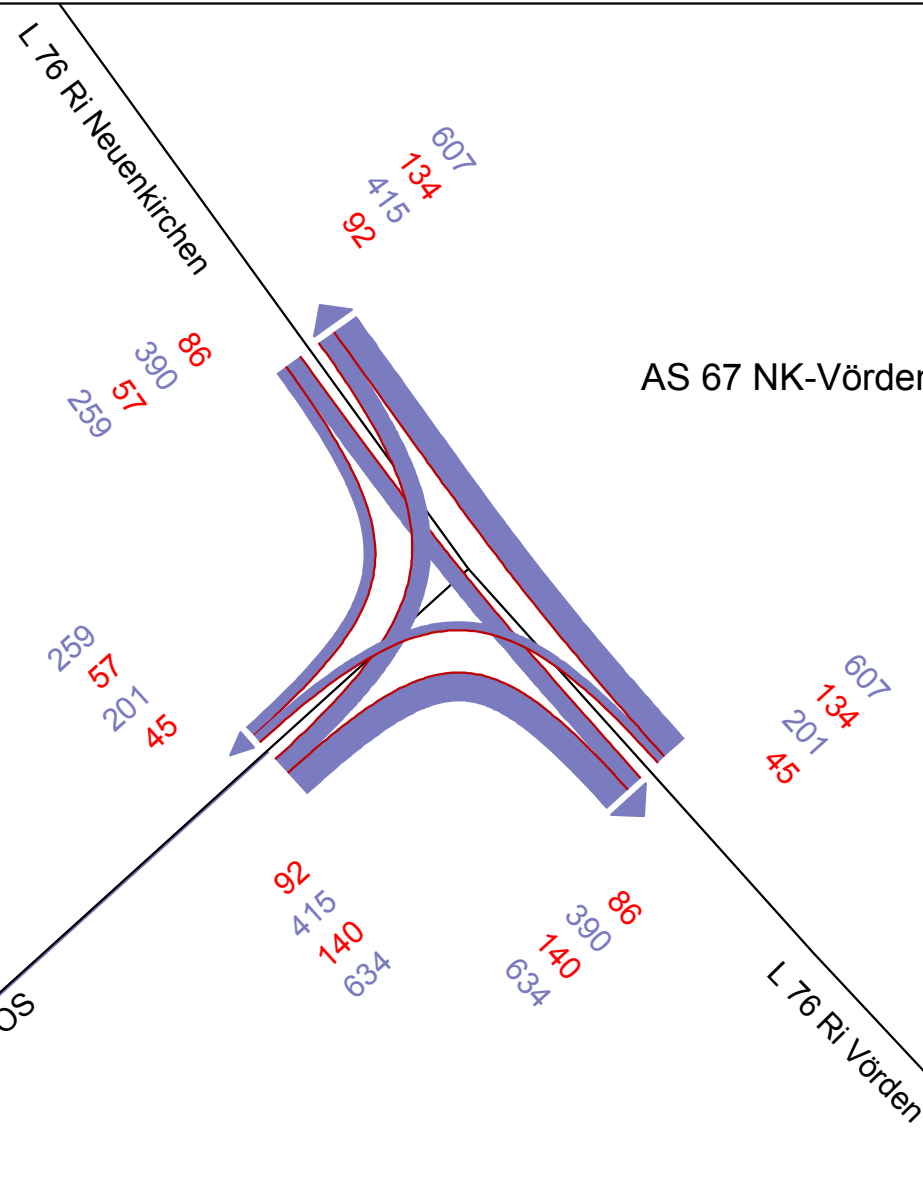
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung KV L 76 / K 149 [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / westliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149

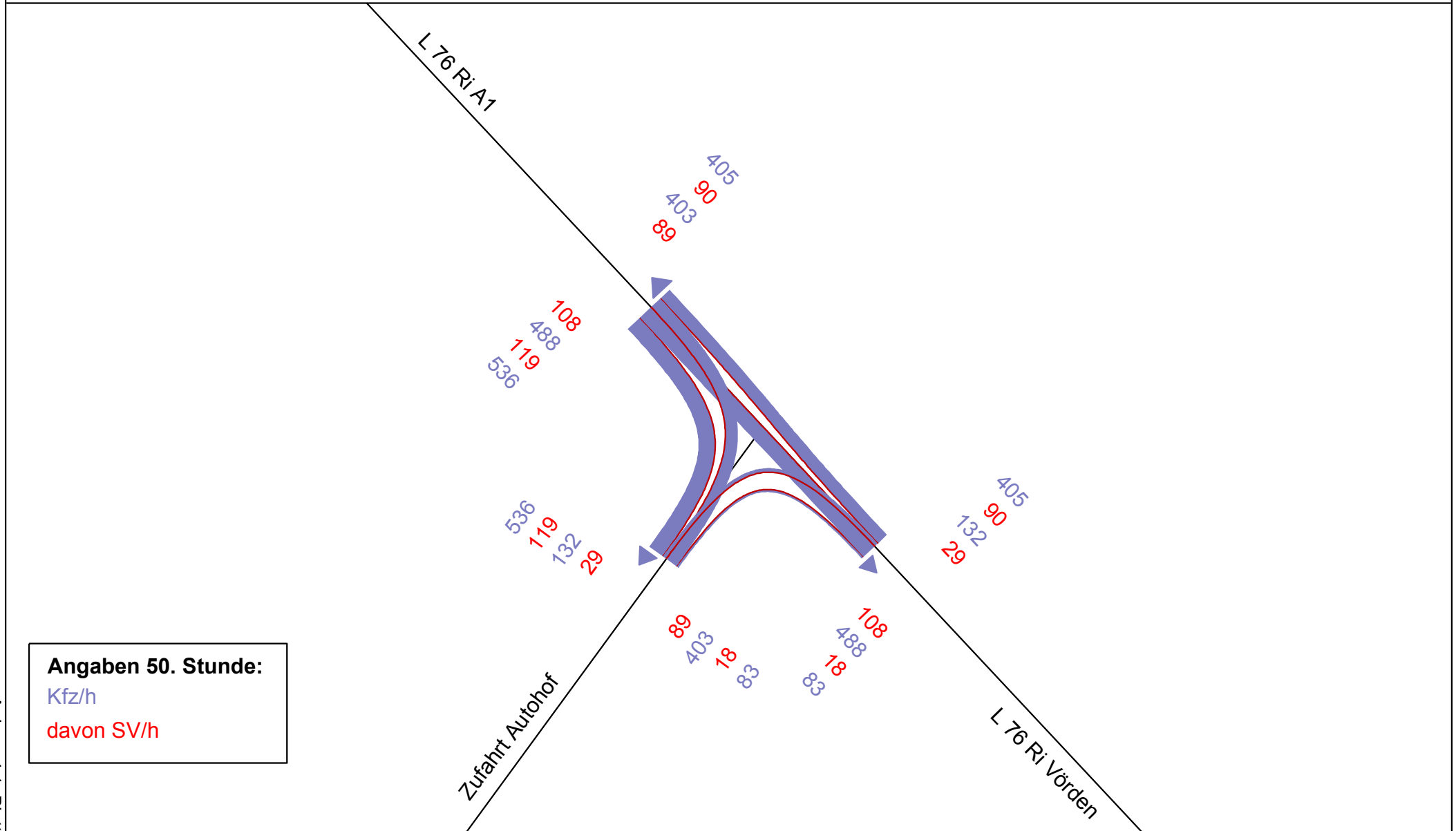


AS 67 NK-Vörden, L 76 / östliche Rampe

**Angaben 50. Stunde:**  
Kfz/h  
davon SV/h

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / östliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / Zufahrt Autohof [Kfz/h, davon SV/h]	



Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Osnabrück			
1	Einfahrtstyp	E 3-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3584	4483
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	22	21,9
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4372	5465
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	4
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5140$	$C = 7005$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,697	0,64
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	C
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	899	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,5	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	1092	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	D ( $x=0,807$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

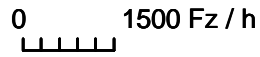
Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

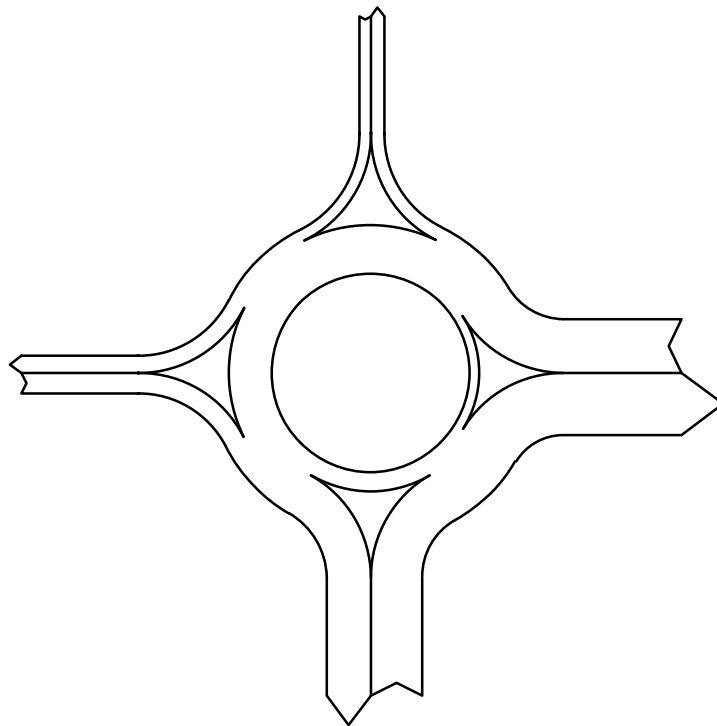
Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Bremen			
1	Ausfahrtstyp	A 2-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	4155	3207
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	16,6	15,9
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4845	3717
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5302$	$C = 5323$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,784	0,602
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		948
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		18,8
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		1126
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		D ( $x = 0,840$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

Datei: P0+\_KVL76.krs  
 Projekt: BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
 Projekt-Nummer: 218394  
 Knoten: KV K 149 / L 76  
 Stunde: P 0 2030 / 50. Stunde



4 : A.d. Leuchtenburg

$$Q_a = 264$$
$$Q_e = 212$$
$$Q_c = 937$$


1 : L 76 West

$$Q_a = 330$$
$$Q_e = 391$$
$$Q_c = 819$$

3 : L 76 Ost

Qa = 1177

$$Q_e = 1023$$
$$Q_c = 178$$

2 : K 149 NDS-Park

Qa = 841

$$Q_e = 986$$
$$Q_c = 369$$

Sum = 2612

alle Kraftfahrzeuge

# Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : P0+\_KVL76.krs  
 Projekt : BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
 Projekt-Nummer : 218394  
 Knoten : KV K 149 / L 76  
 Knoten : P 0 2030 / 50. Stunde



## Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	L 76 West	1	1	955	-	-	391	457	455	389
2	K 149 NDS-Park	1	1	431	-	-	986	1150	861	738
3	L 76 Ost	1	1	207	-	-	1023	1194	1052	901
4	A.d. Leuchtenburg	1	1	1093	-	-	212	248	357	305

## Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 76 West	1,00	-2	142,6	12,1	25	31	F
2	K 149 NDS-Park	1,34	-248	627,9	126,6	135	141	F
3	L 76 Ost	1,13	-122	276,9	66,2	80	88	F
4	A.d. Leuchtenburg	0,69	93	37,4	1,5	7	9	D

**Gesamt-Qualitätsstufe : F**

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

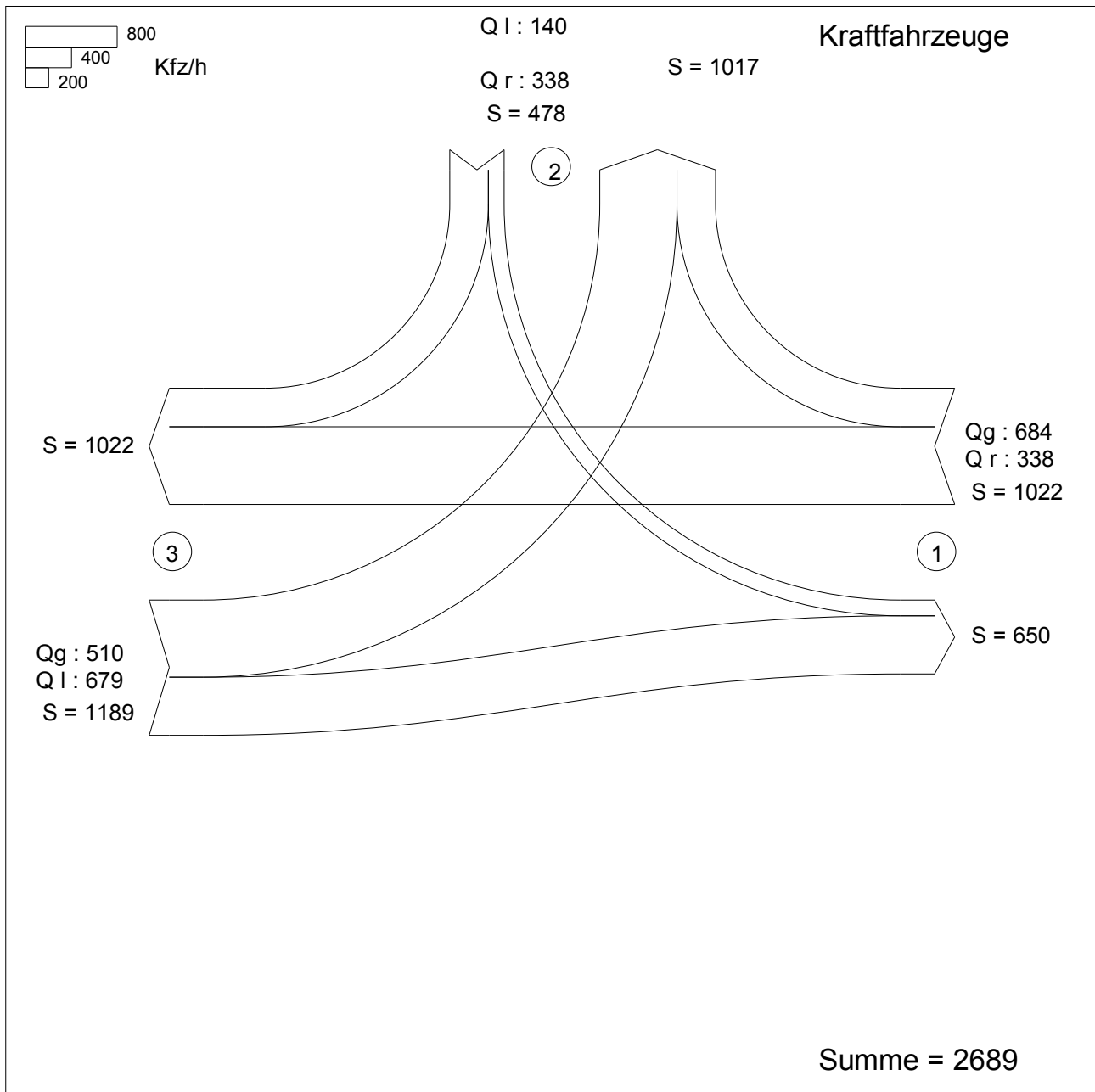
Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 3049 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2612 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 268,3 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 369,8 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
 Datei : P0+\_L76\_AS NKV\_ WEST.kob



Zufahrt 1: L 76 Ost  
 Zufahrt 2: Auffahrt Ri OS  
 Zufahrt 3: L 76 West

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
 Datei : P0+\_L76\_AS NKV\_ WEST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		798				1800						A
3		395				393		154,3	21	23	29	F
Misch-H												
4		164	7,4	3,4	1873	0		9999	73	73	75	F
6		395	7,3	3,1	684	389		163,1	21	24	29	F
Misch-N		558				0	4 + 6	9999	242	242	244	F
8		595				1800						A
7		792	6,4	2,9	684	485		1170	138	139	143	F
Misch-H		1387				849	7(k)+8	1157	237	238	242	F

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 Ost  
                   L 76 West  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri OS

HBS 2015 L5

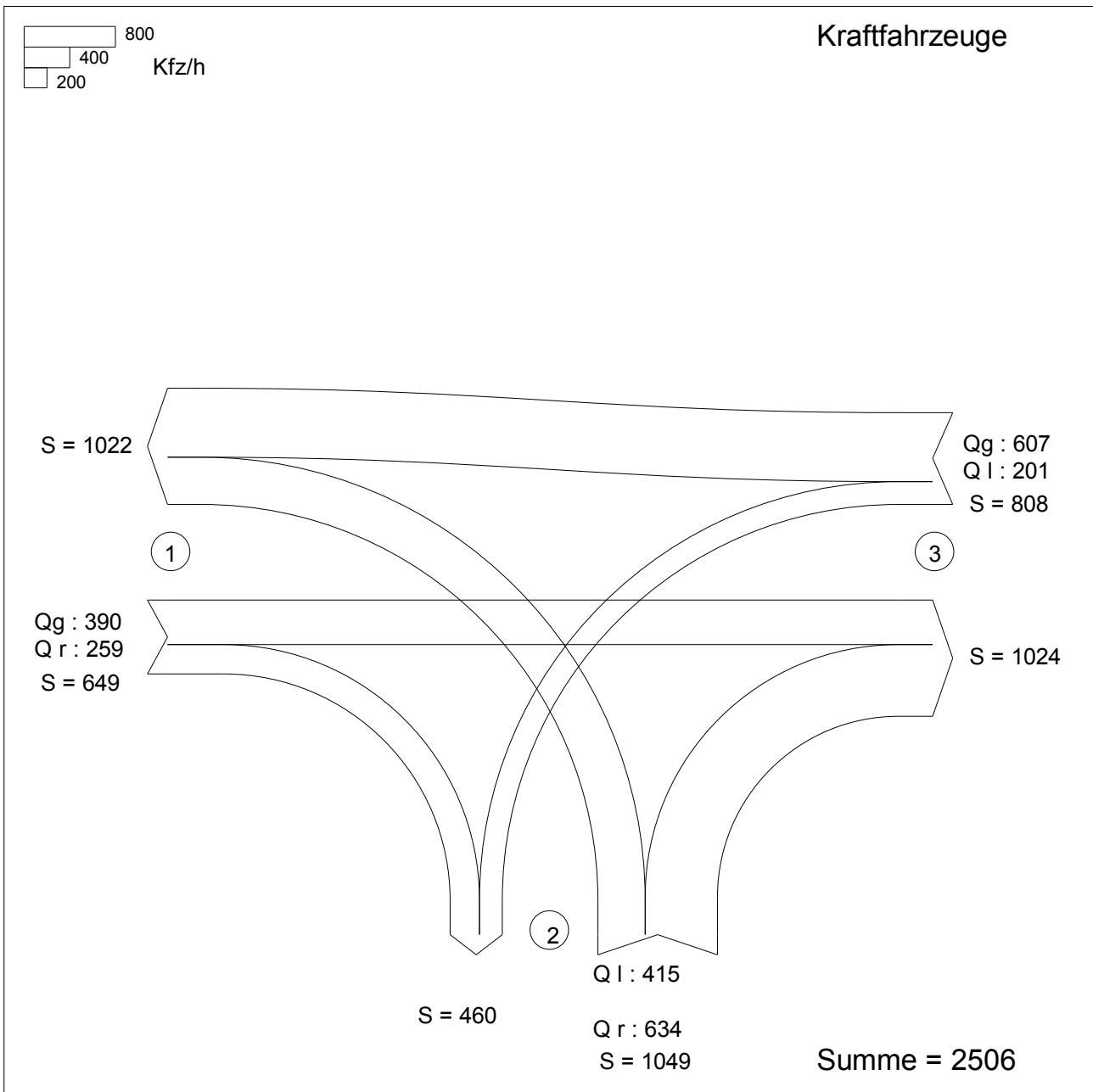
KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
Datei : PO+\_L76\_ASNKV\_OST.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
Zufahrt 2: Auffahrt Ri HB  
Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11







IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
 Datei : PO+\_L76\_ASNKV\_OST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		455				1800						A
3		302				842		7,8	2	2	3	A
Misch-H												
4		484	7,4	3,4	1198	107		6397	165	166	168	F
6		739	7,3	3,1	390	623		380,7	62	65	71	F
Misch-N		1223				263	4 + 6	6607	415	416	418	F
8		708				1800						A
7		235	6,4	2,9	390	726		8,6	2	2	3	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**  
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West  
 L 76 Ost  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri HB

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.11

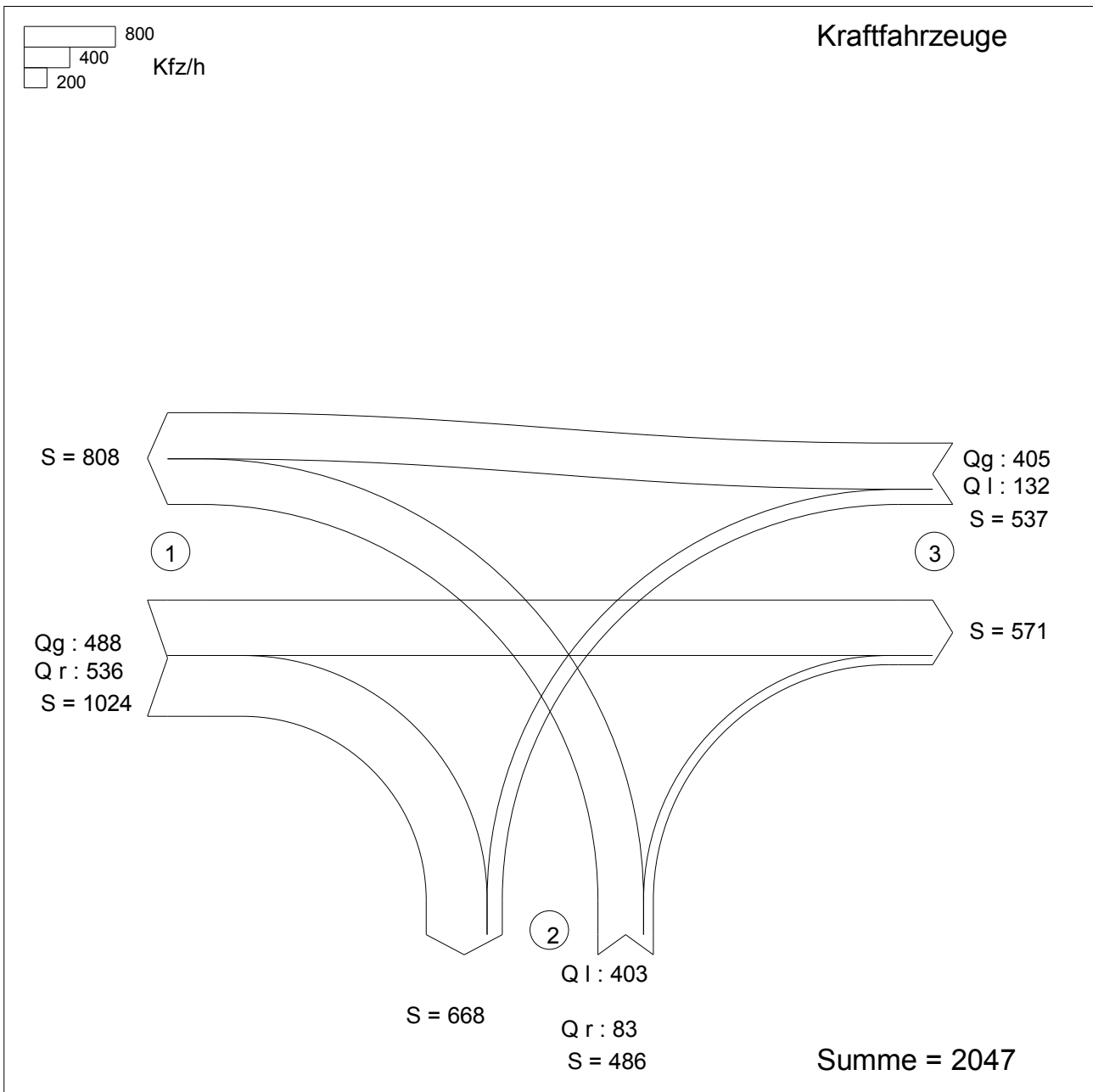
IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst



## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
Datei : P0+\_L76\_AUTOHOF.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
Zufahrt 2: Zufahrt Autohof  
Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 0+  
 Datei : P0+\_L76\_AUTOHOF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		569				1800						A
3		626				941		13,2	5	6	9	B
Misch-H												
4		470	7,4	3,4	1025	158		3613	138	139	141	F
6		97	7,3	3,1	488	533		9,6	1	1	2	A
Misch-N		566,5				190	4 + 6	3622	165	166	169	F
8		473				1800						A
7		154	6,4	2,9	488	635		8,7	1	1	2	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**  
 Lage des Knotenpunkte : Außerorts + außerhalb eines Ballungsgebiets  
 Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West  
 L 76 Ost  
 Nebenstrasse : Zufahrt Autohof

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-1\_P0plus\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - A5 Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde

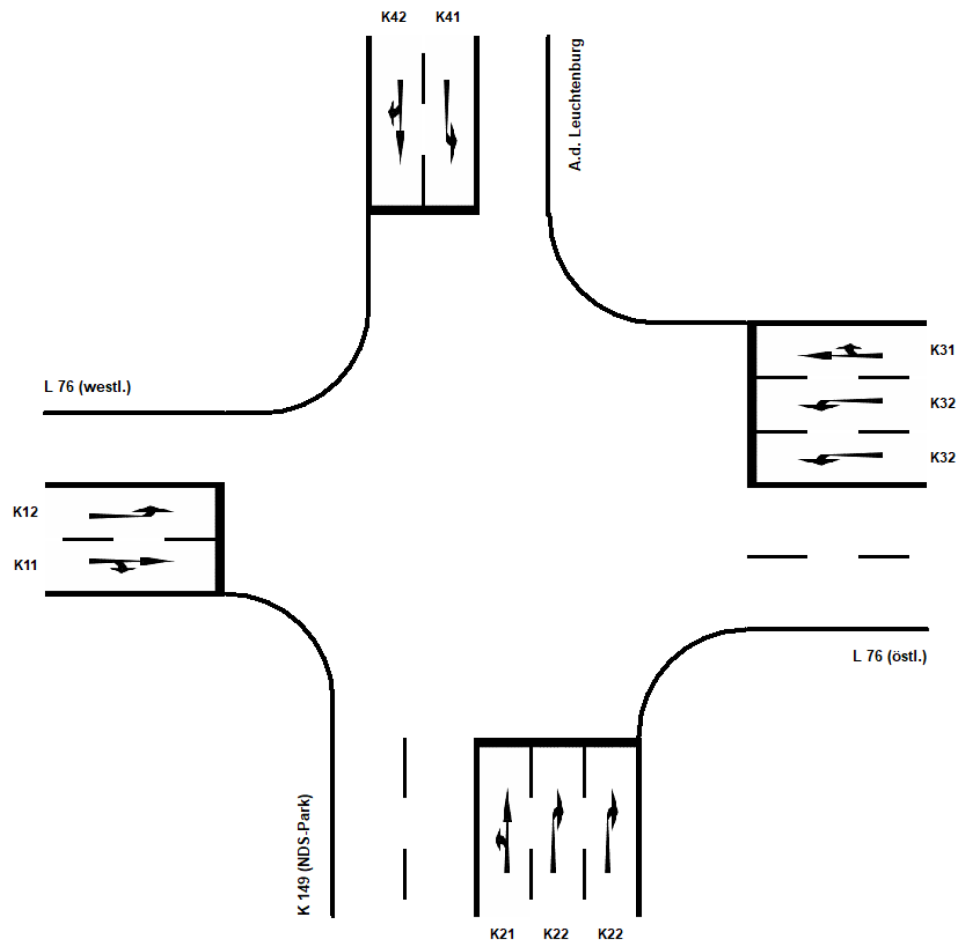


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	2	3	0
K2	K12	1	0	0
K3	K21	5	4	0
K4	K22	6	7	0
K5	K31	10	11	0
K6	K32	8	9	0
K7	K41	12	0	0
K8	K42	13	14	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



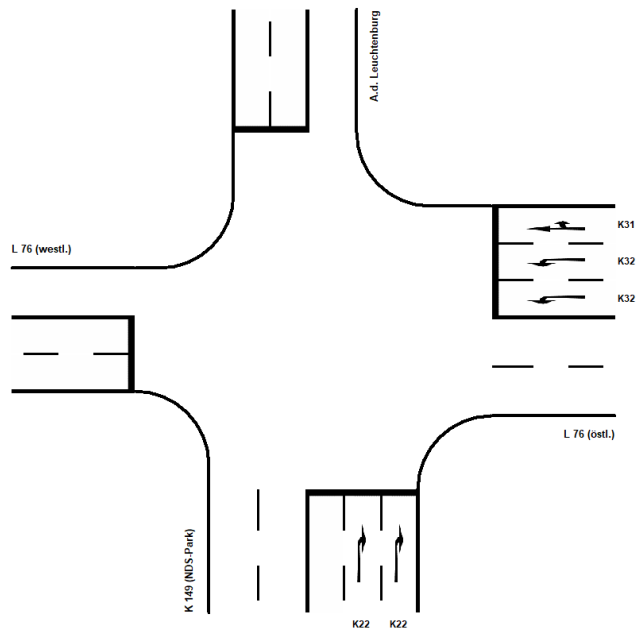
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

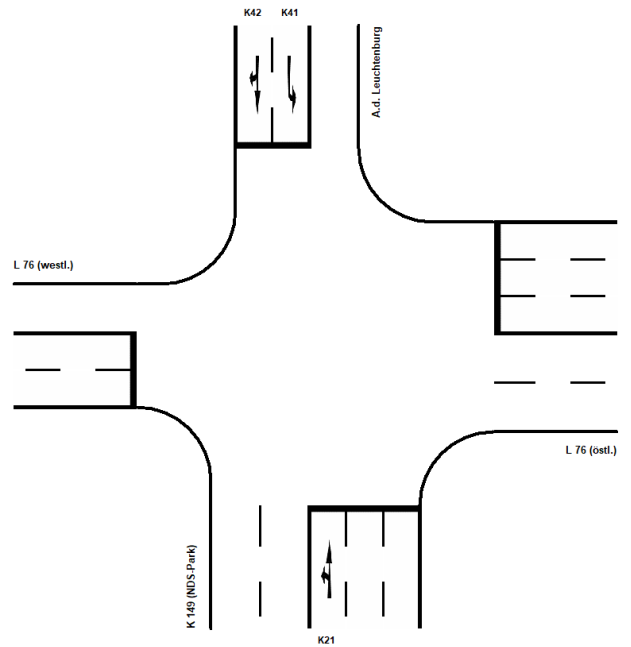
Datei : KP 1-1\_P0plus\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde



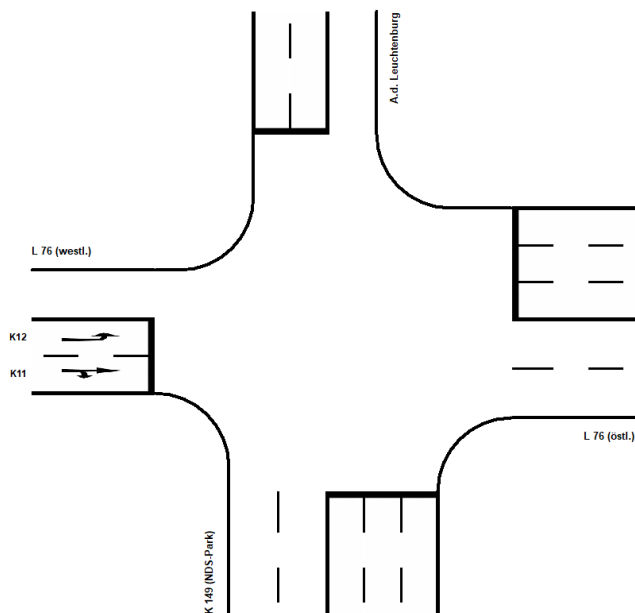
### Phase I



### Phase II



### Phase III



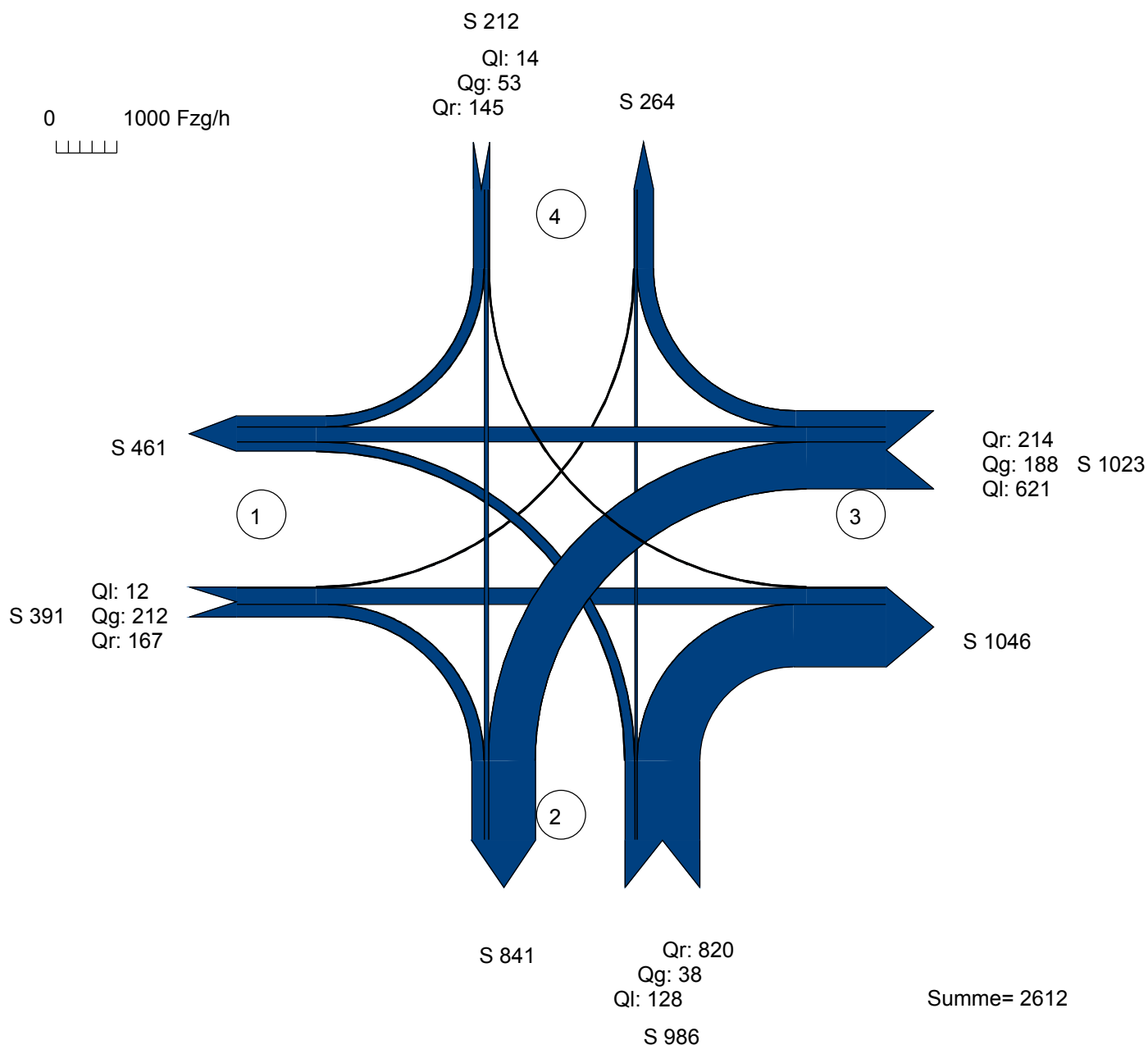
AMIPEL Version 6.1.17

## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-1\_P0plus\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

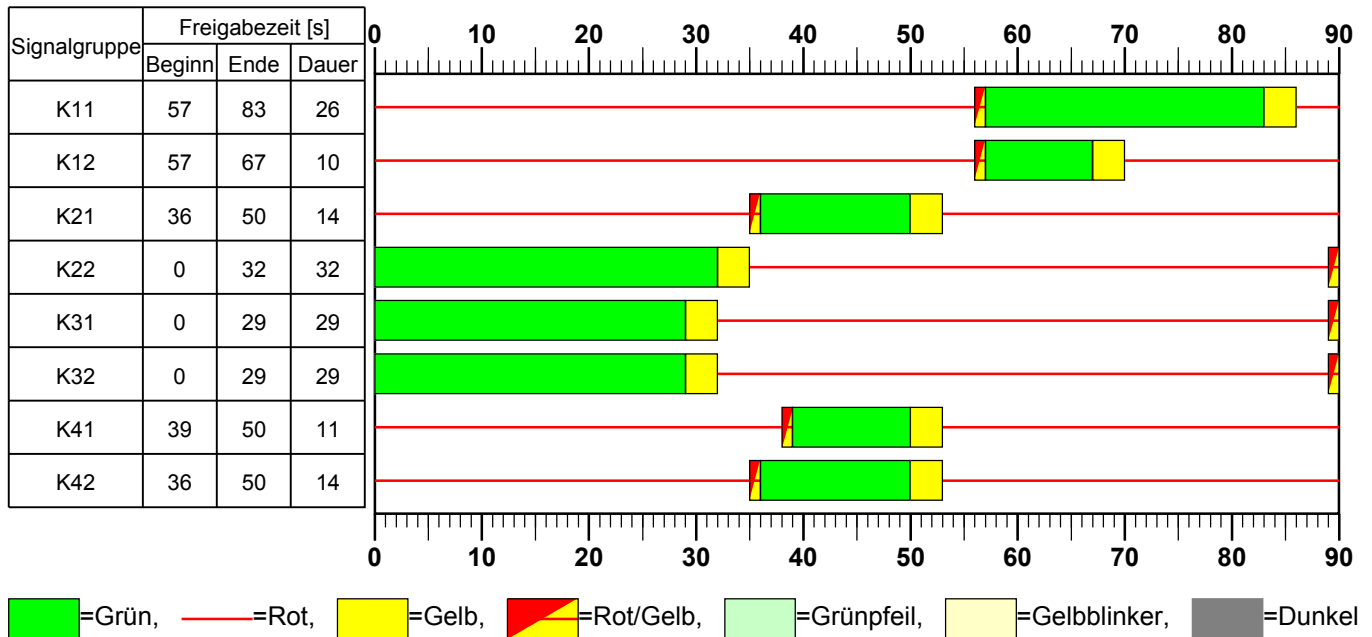


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : K 149 (NDS-Park)  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)  
Zufahrt 4 : A.d. Leuchtenburg

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-1\_P0plus\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde



# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	10	1	1			1,188		1	nein	nein
2	164	24	24			1,255		1	ja	nein
3	130	18	19			1,251		1	ja	nein
4	100	14	14			1,246		1	ja	ja
5	30	4	4			1,237		1	ja	nein
6	319	45	45			1,248		1	nein	nein
7	319	46	46			1,252		1	nein	nein
8	234	34	34			1,253		1	nein	nein
9	250	34	35			1,245		1	nein	nein
10	146	21	21			1,251		1	ja	nein
11	167	23	24			1,249		1	ja	nein
12	113	16	16			1,248		1	nein	ja
13	41	6	6			1,255		1	ja	nein
14	11	1	2			1,268		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	rechts	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

<p><b>HS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage</b></p>
--

[illegible]



# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 3	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-VördenSG			
Knotenpunkt: L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K11	2, 3	379	0,819	0,30	3,569	12,361	130	57,0	D
12	K12	1	12	0,058	0,12	0,034	0,299	8	35,5	C
21	K22	7	411	0,754	0,37	2,246	11,241	120	39,8	C
22	K22	6	409	0,748	0,37	2,152	11,073	118	39,0	C
23	K21	4, 5	166	0,748	0,14	1,976	5,964	70	69,3	D
31	K31	10, 11	402	0,784	0,33	2,754	11,822	125	46,4	C
32	K32	9	319	0,595	0,33	0,932	7,563	85	31,2	B
33	K32	8	302	0,568	0,33	0,820	7,028	81	30,2	B
41	K42	13, 14	67	0,257	0,17	0,196	1,654	26	35,4	C
42	K41	12	145	0,684	0,13	1,392	4,850	60	60,9	D
Gesamt			2612						43,9	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
									Gesamtbewertung:	D

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-2\_P0plus\_181023-3.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 West, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde

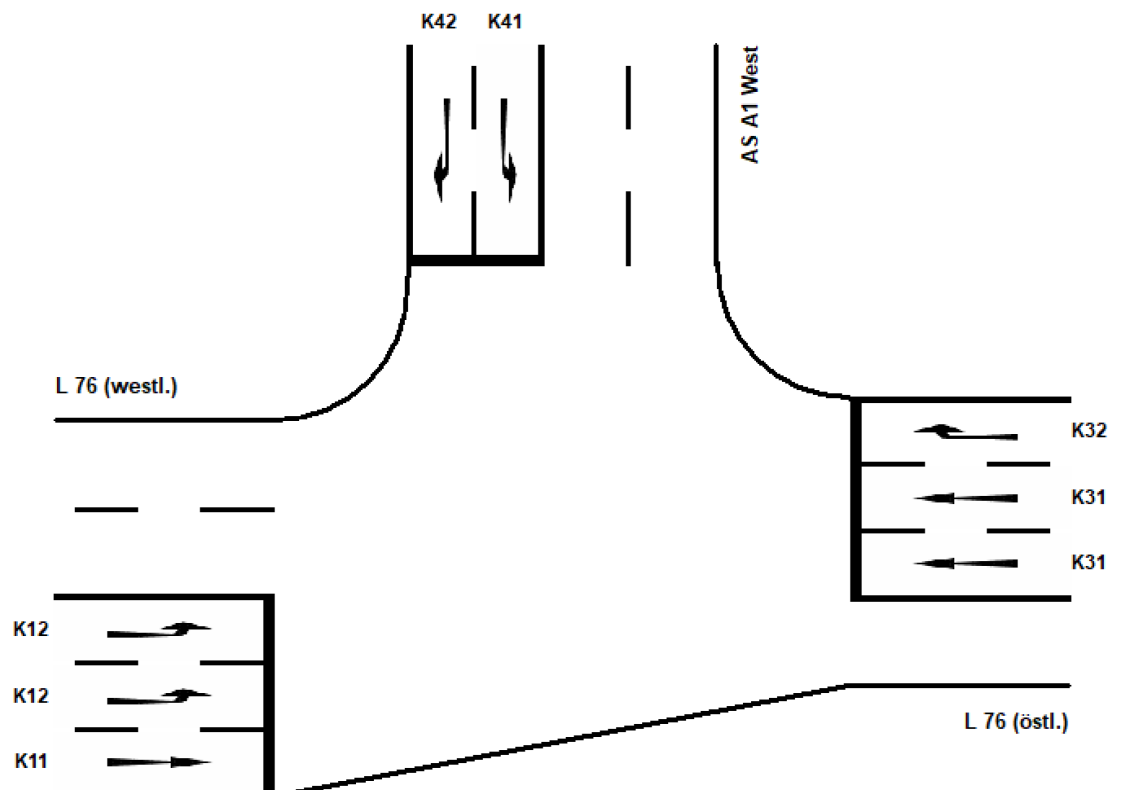


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	3	0	0
K2	K12	1	2	0
K3	K31	5	6	0
K4	K32	7	0	0
K5	K41	8	0	0
K6	K42	9	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



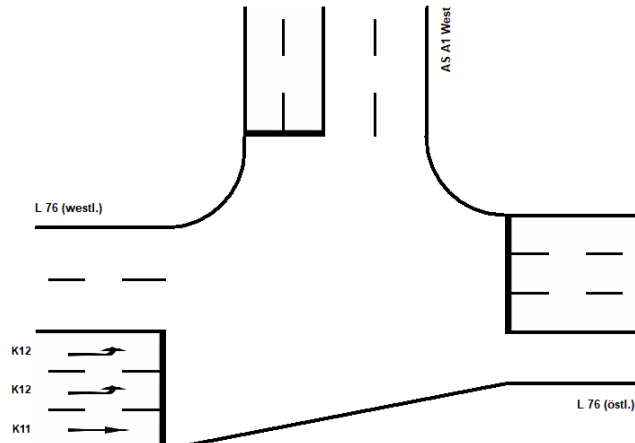
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

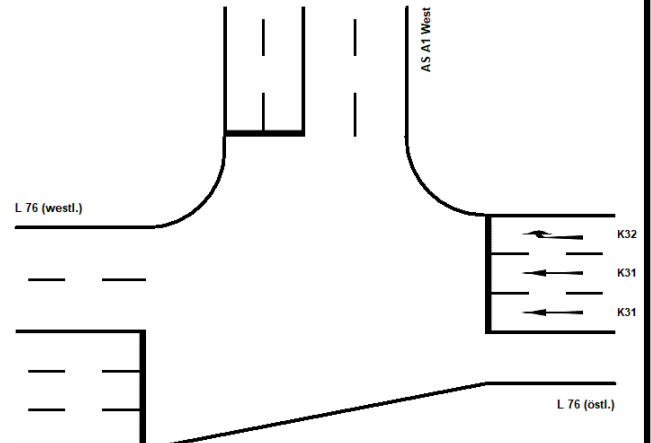
Datei : KP 1-2\_P0plus\_181023-3.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 West, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



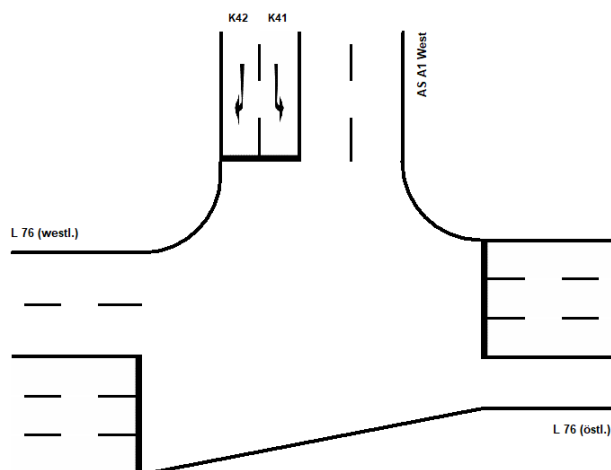
### Phase I



### Phase II



### Phase III



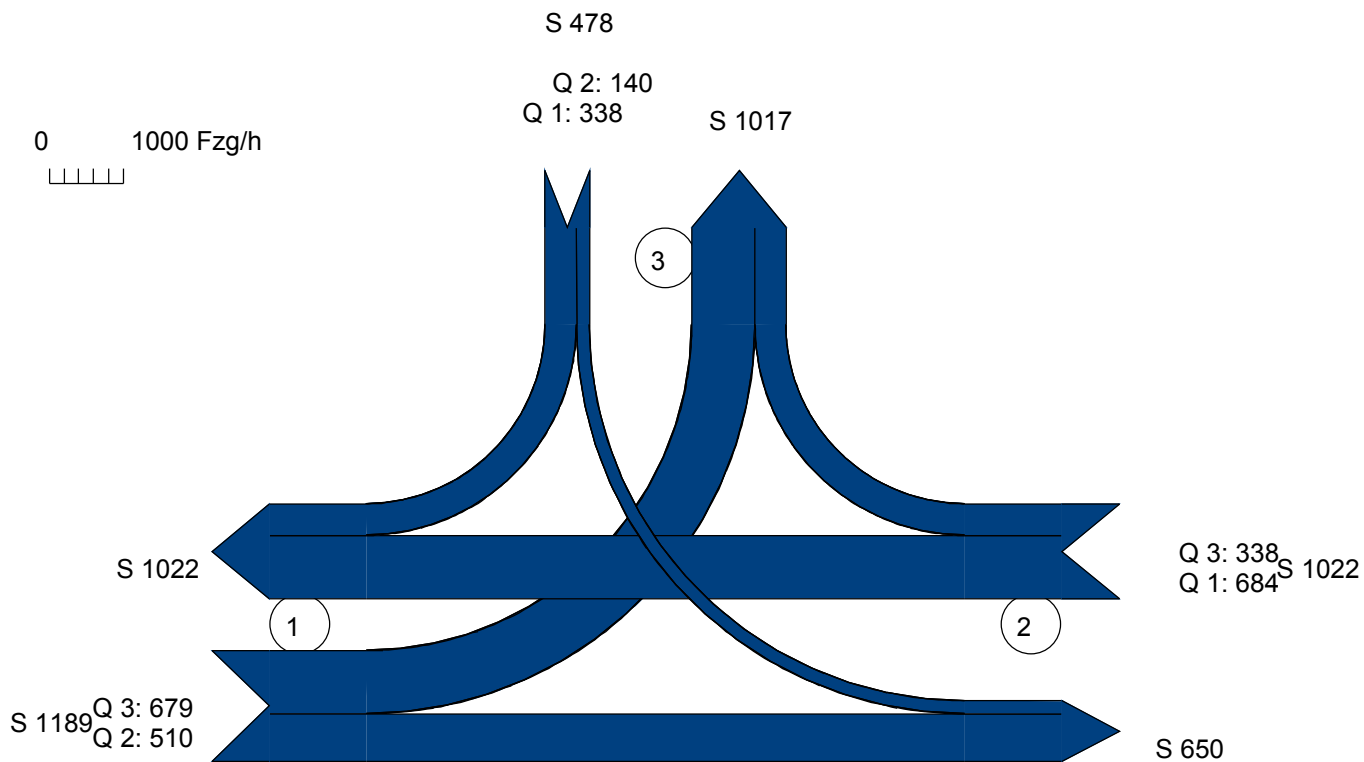
AMPEL Version 6.1.17

## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-2\_P0plus\_181023-3.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 West, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge



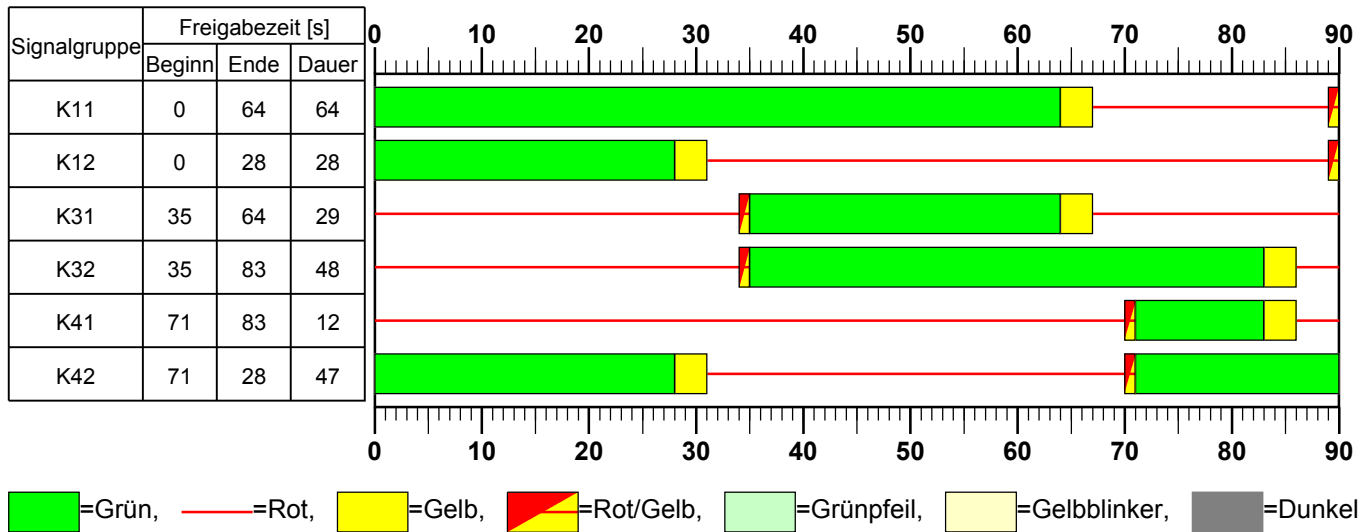
Summe= 2689

Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : L 76 (östl.)  
Zufahrt 3 : AS A1 West

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-2\_P0plus\_181023-3.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 West, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde



# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)						Stadt: Neuenkirchen-Vörden				
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 West, P0plus 2030						Datum: 23.10.2018				
Zeitabschnitt: 50. Stunde						Bearbeiter: ra				
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	264	37	37			1,246		1	nein	nein
2	265	38	38			1,251		1	nein	nein
3	397	56	57			1,250		1	nein	nein
4								0		
5	267	38	38			1,249		1	nein	nein
6	266	37	38			1,249		1	nein	nein
7	263	37	38			1,251		1	nein	nein
8	109	15	16			1,252		1	nein	nein
9	263	37	38			1,251		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

[illegible]

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 West, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K11	3	510	0,441	0,72	0,470	5,664	73	6,6	A
12	K12	2	341	0,712	0,32	1,708	9,207	108	39,7	C
13	K12	1	338	0,703	0,32	1,620	9,023	105	38,8	C
21	K32	7	338	0,435	0,54	0,457	5,504	71	14,4	A
22	K31	6	341	0,639	0,33	1,152	8,372	99	33,2	B
23	K31	5	343	0,642	0,33	1,174	8,446	100	33,3	B
31	K42	9	338	0,444	0,53	0,474	5,637	72	15,1	A
32	K41	8	140	0,651	0,14	1,183	4,488	61	56,2	D
Gesamt			2689						26,2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
									Gesamtbewertung:	D



## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-3\_P0plus\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde

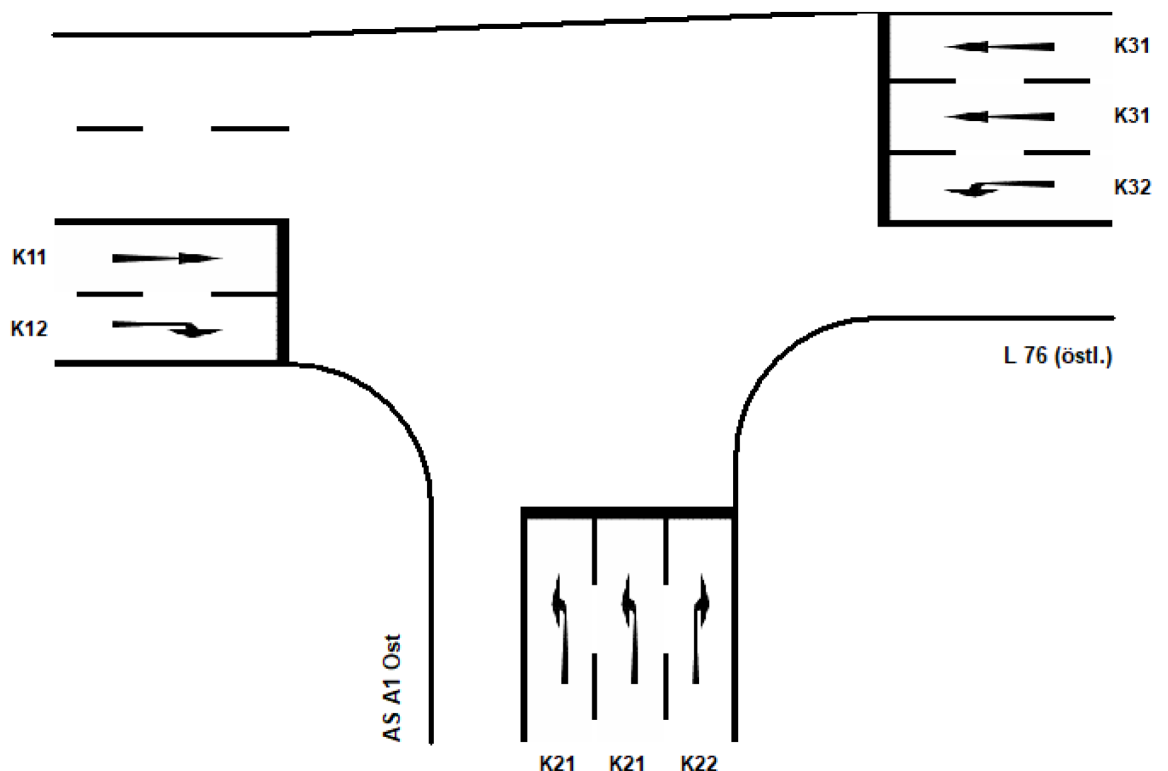


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	1	0	0
K2	K12	2	0	0
K3	K21	3	4	0
K4	K22	5	0	0
K5	K31	7	8	0
K6	K32	6	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



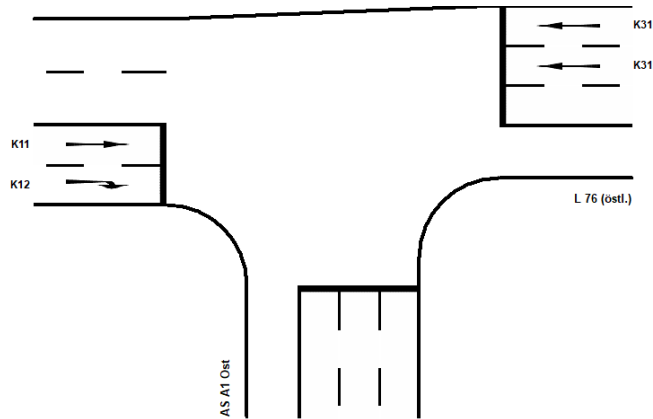
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

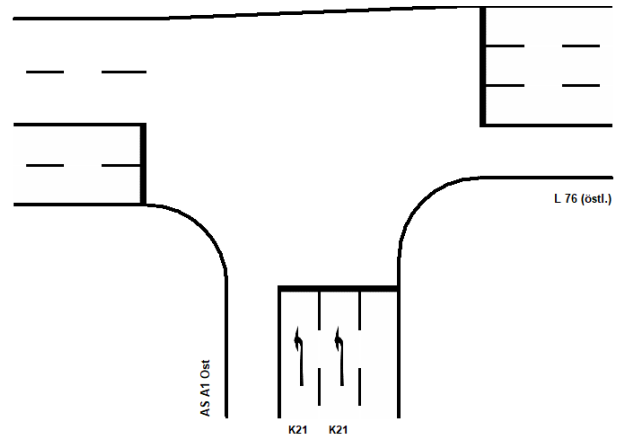
Datei : KP 1-3\_P0plus\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



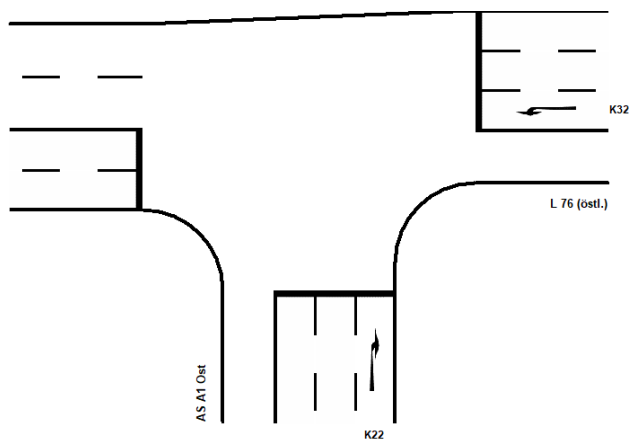
### Phase I



### Phase II



### Phase III



AMIFEL Version 6.1.17

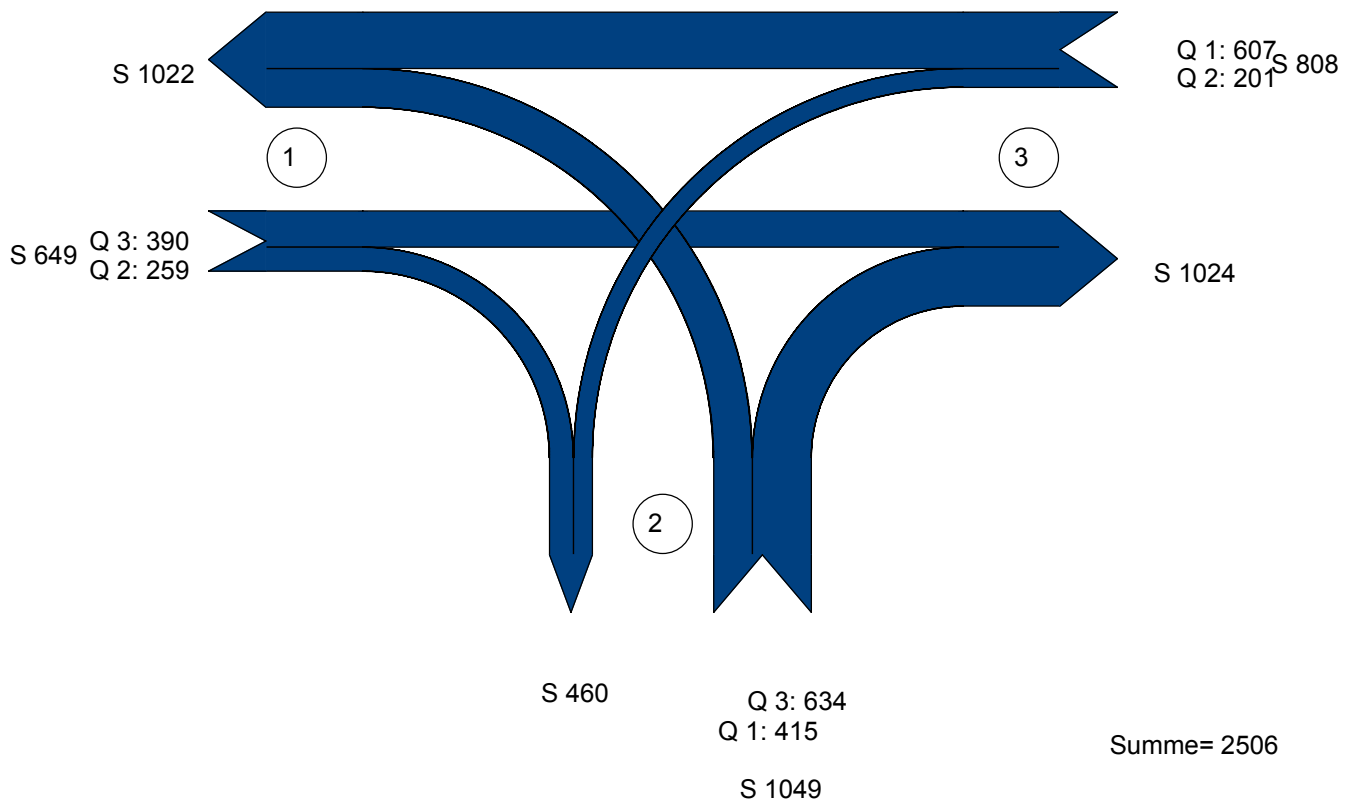
## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-3\_P0plus\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

0 1000 Fzg/h  
|||||

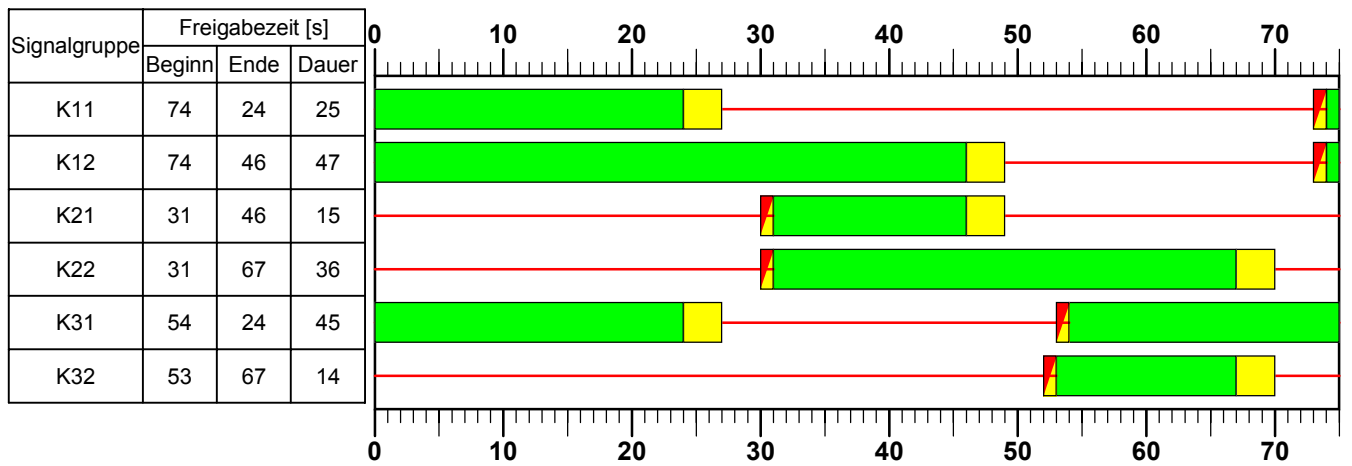


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : AS A1 Ost  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-3\_P0plus\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde



Grün = Grün, Rot = Rot, Gelb = Gelb, Rot/Gelb = Rot/Gelb, Grünpfeil = Grünpfeil, Gelbblinker = Gelbblinker, Dunkel = Dunkel

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 75 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	304	43	43			1,248		1	nein	nein
2	202	28	29			1,249		1	nein	nein
3	161	23	23			1,250		1	nein	nein
4	162	23	23			1,249		1	nein	nein
5	494	70	70			1,248		1	nein	nein
6	156	22	23			1,254		1	nein	nein
7	236	33	33			1,246		1	nein	nein
8	237	34	34			1,251		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

[illegible]

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 Ost, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K12	2	259	0,283	0,64	0,226	2,598	40	6,8	A
12	K11	1	390	0,703	0,35	1,630	8,649	102	31,7	B
21	K22	5	634	0,898	0,49	8,886	20,900	214	62,6	D
22	K21	4	208	0,654	0,21	1,225	5,186	68	40,8	C
23	K21	3	207	0,653	0,21	1,218	5,160	68	40,8	C
31	K31	8	305	0,311	0,61	0,260	3,295	48	7,9	A
32	K31	7	302	0,307	0,61	0,254	3,253	47	7,8	A
33	K32	6	201	0,677	0,20	1,371	5,245	69	44,4	C
Gesamt			2506						33,7	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									D	

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-4\_P0plus\_161023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / Autohof, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde

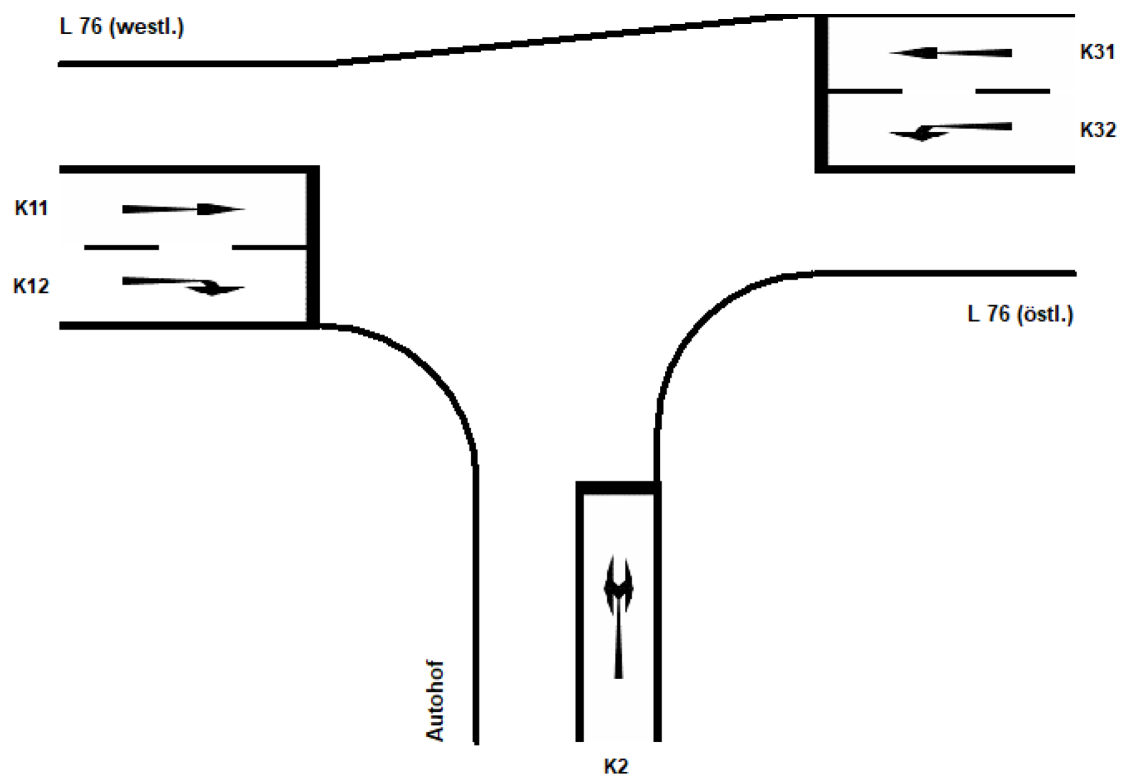


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	1	0	0
K2	K12	2	0	0
K3	K2	3	4	0
K4	K31	6	0	0
K5	K32	5	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



AMPEL Version 6.1.17

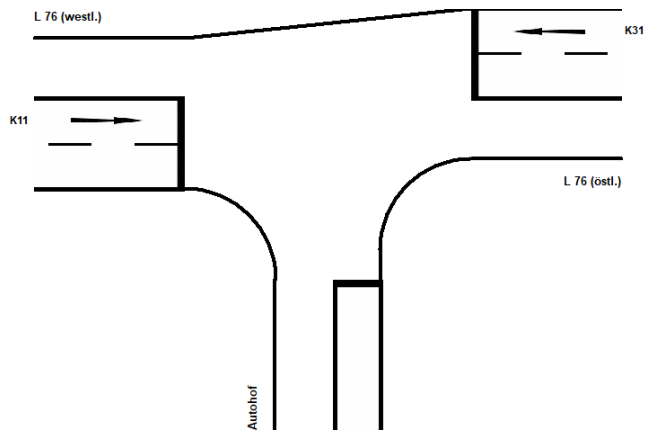


## Übersicht Phaseneinteilung

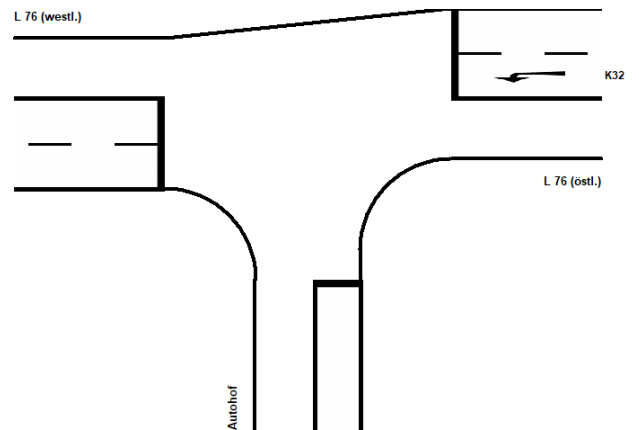
Datei : KP 1-4\_P0plus\_161023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / Autohof, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



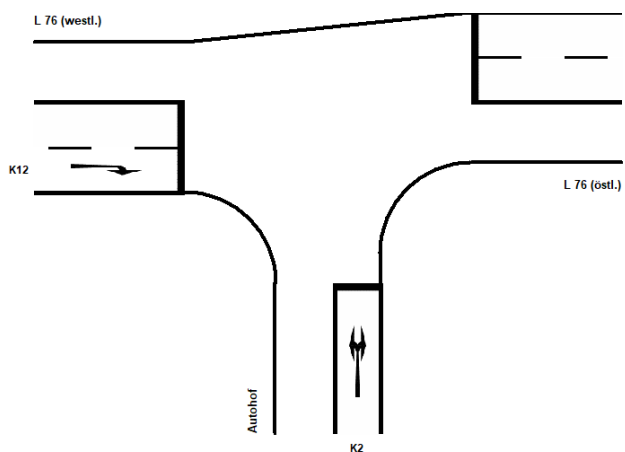
### Phase I



### Phase II



### Phase III



AMIP-EL Version 6.1.17

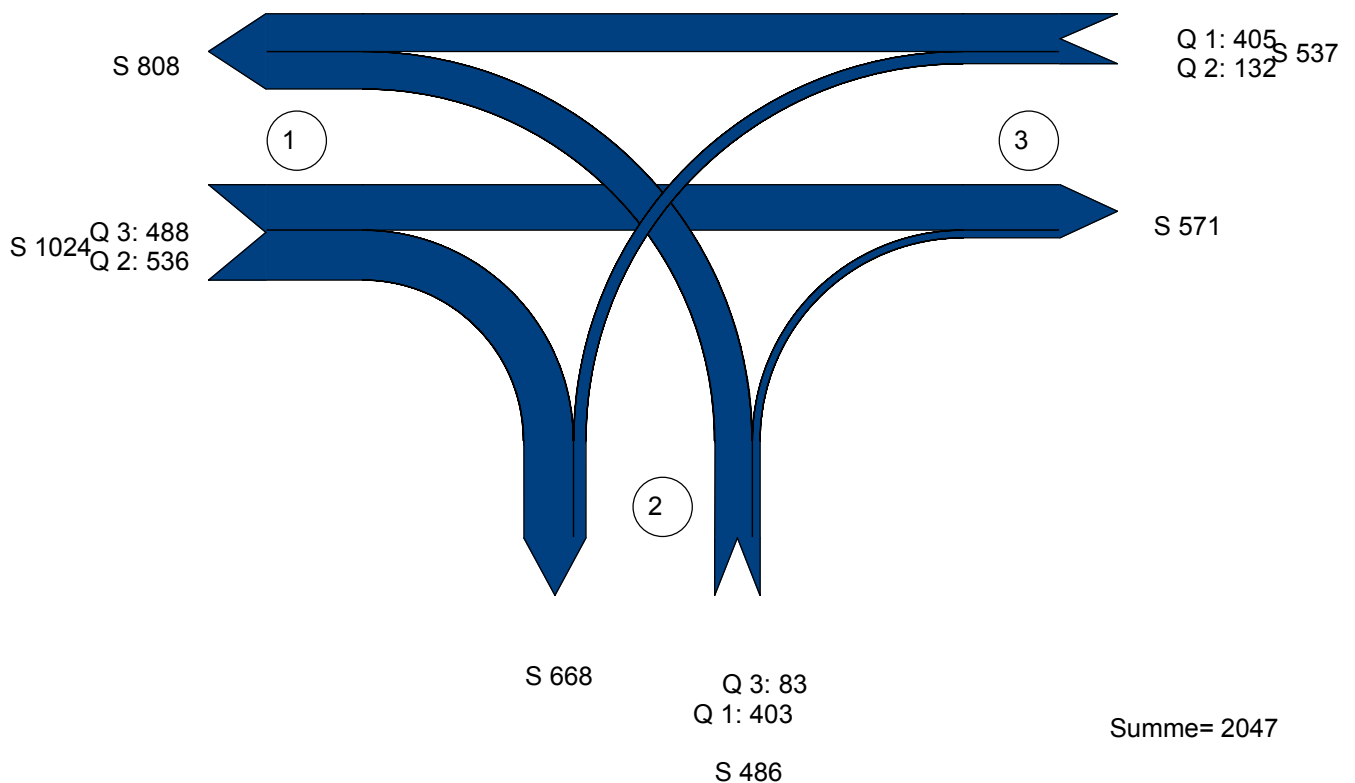
## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-4\_P0plus\_161023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / Autohof, P0plus 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

0 1000 Fzg/h  
|||||

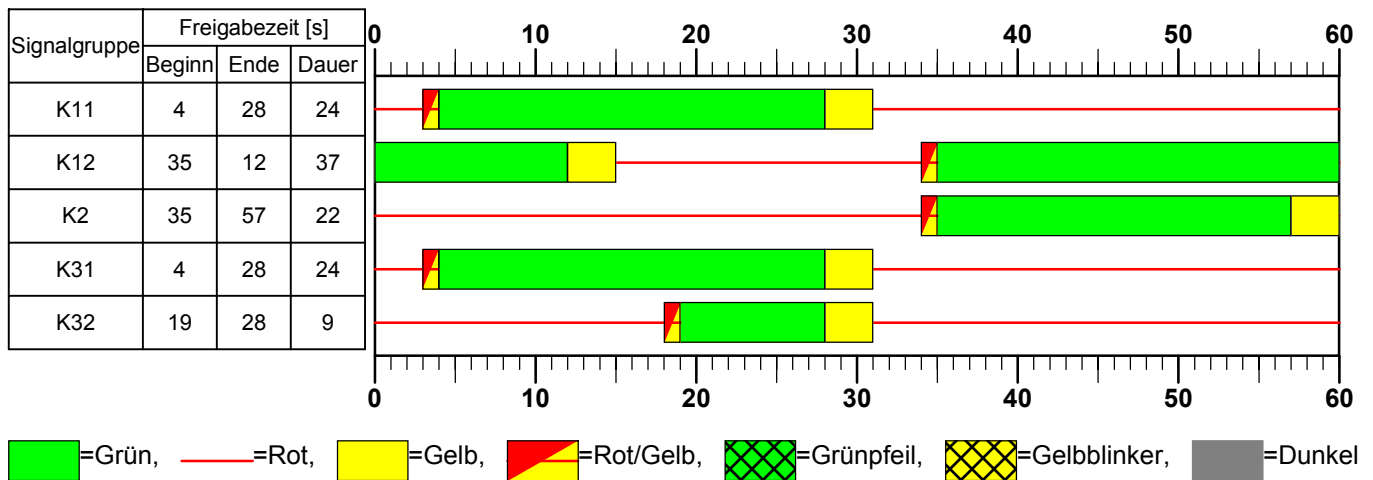


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : Autohof  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-4\_P0plus\_161023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / Autohof, P0plus 2030  
 Stunde : 50. Stunde



# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / Autohof, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 60 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	380	54	54			1,249		1	nein	nein
2	417	59	60			1,250		1	nein	nein
3	314	44	45			1,249		1	ja	nein
4	65	9	9			1,244		1	ja	nein
5	103	14	15			1,250		1	nein	ja
6	315	45	45			1,250		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	links	21		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	12
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

[illegible]

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / Autohof, P0plus 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K12	2	536	0,593	0,63	0,928	6,176	78	10,2	A
12	K11	1	488	0,732	0,42	1,960	8,786	103	25,3	B
21	K2	3, 4	486	0,857	0,38	5,281	12,721	140	50,5	D
31	K31	6	405	0,607	0,42	0,990	6,260	79	19,0	A
32	K32	5	132	0,763	0,12	2,077	4,210	58	68,9	D
Gesamt			2047						28,9	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									D	

## **Anlage 5 Prognose 2030, Netzfall 2**

Anlage 5.1 Verkehrsmengen Netzfall 2, 12 Blatt

Anlage 5.2 Verkehrsqualität BAB 1

Anlage 5.2.1 AS Neuenkirchen-Vörden, 4 Blatt

Anlage 5.2.2 neue AS Rieste, 4 Blatt

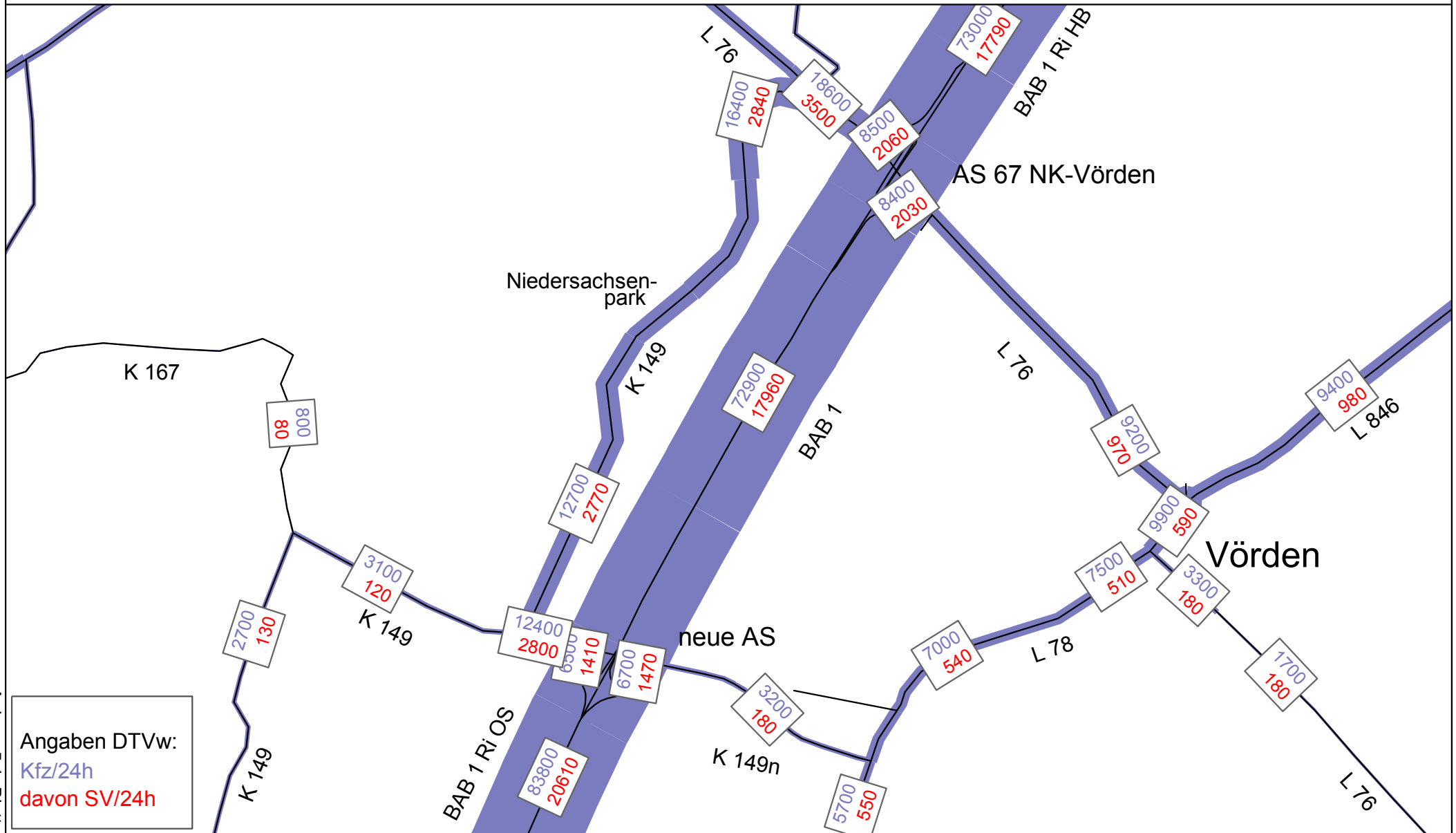
Anlage 5.3 Verkehrsqualität untergeordnetes Netz

Anlage 5.3.1 Bereich L 76 / AS Neuenkirchen-Vörden ohne LSA,  
8 Blatt

Anlage 5.3.2 Bereich K 149n verl. Riester Damm, 8 Blatt

Anlage 5.3.3 Bereich L 76 / AS Neuenkirchen-Vörden mit LSA,  
32 Blatt

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149

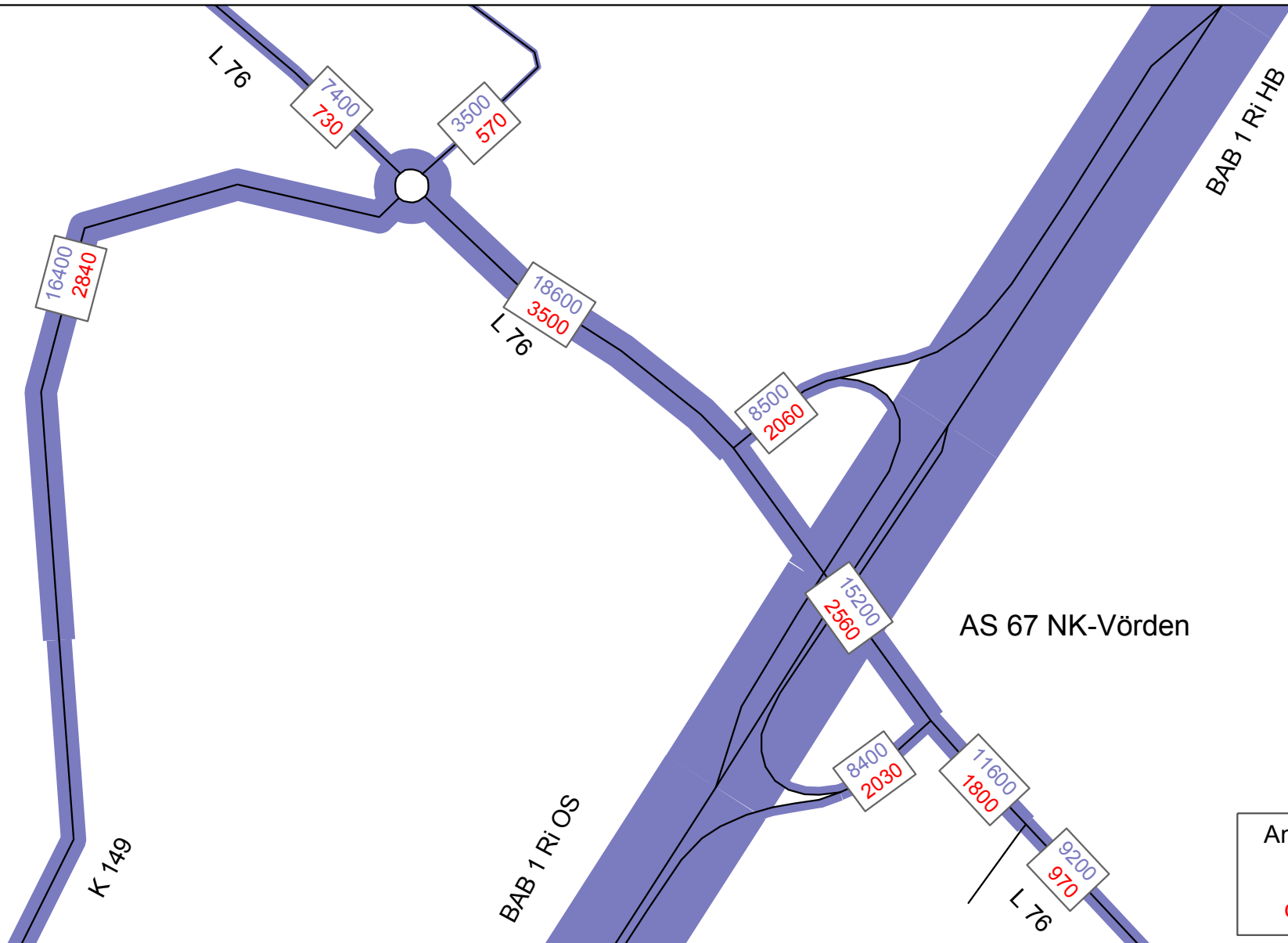


Angaben DTVw:  
Kfz/24h  
davon SV/24h

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030	
Stand 10/2018	DTVw [Kfz/24h und SV/24h]	



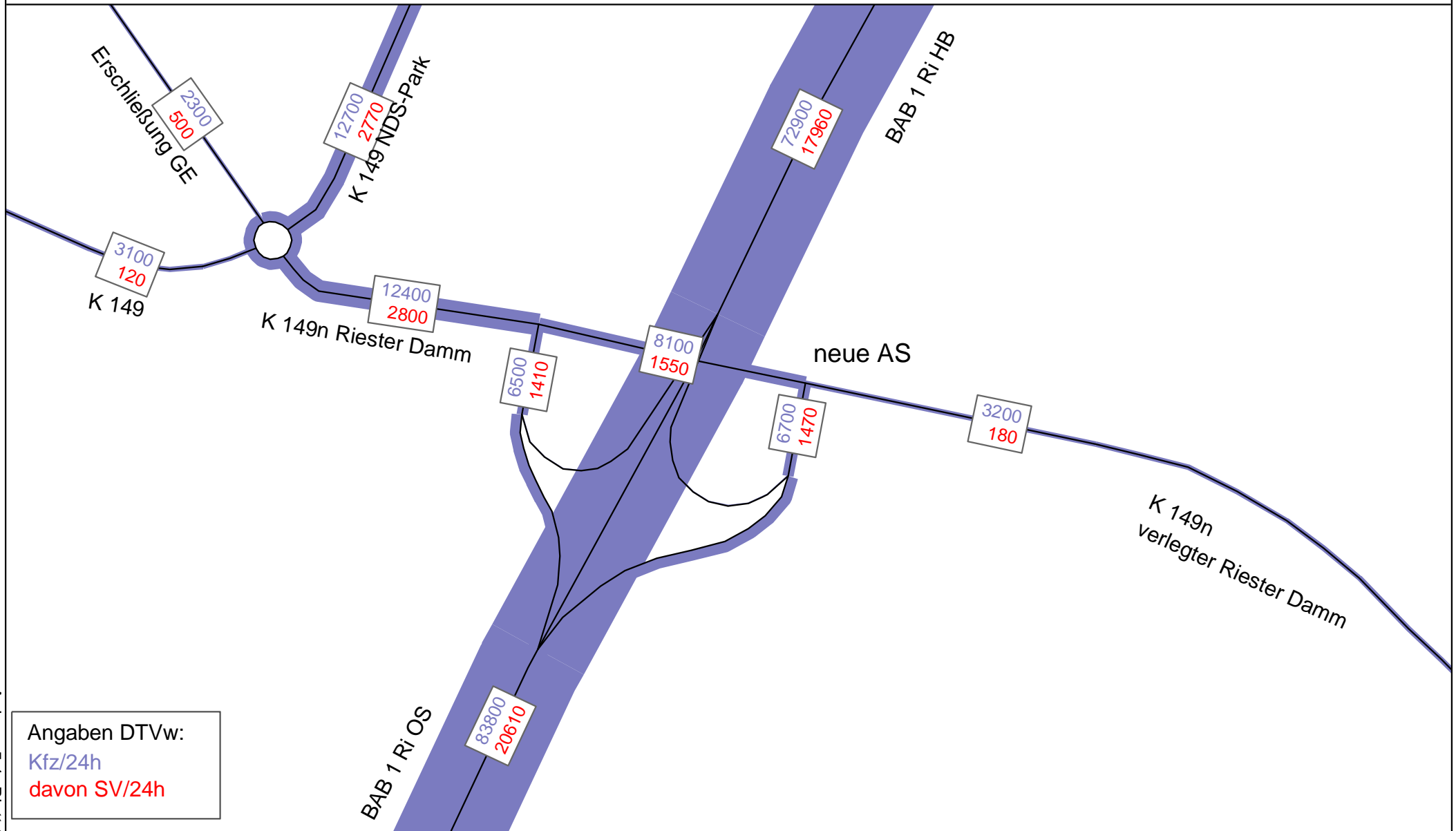
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTVw:  
 Kfz/24h  
 davon SV/24h

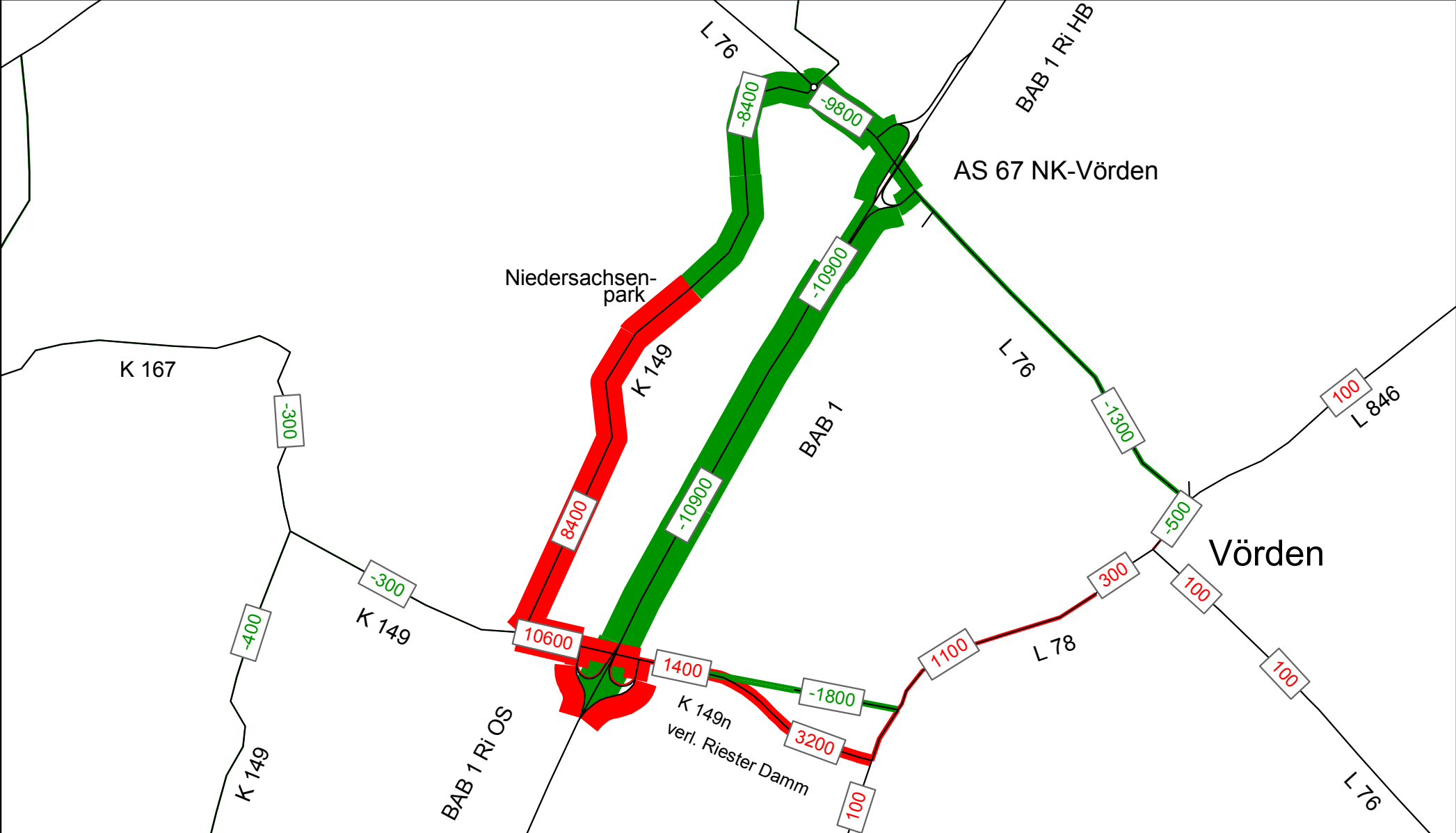
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, Ausschnitt AS Neuenkirchen-Vörden	
Stand 10/2018	DTVw [Kfz/24h und SV/24h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149

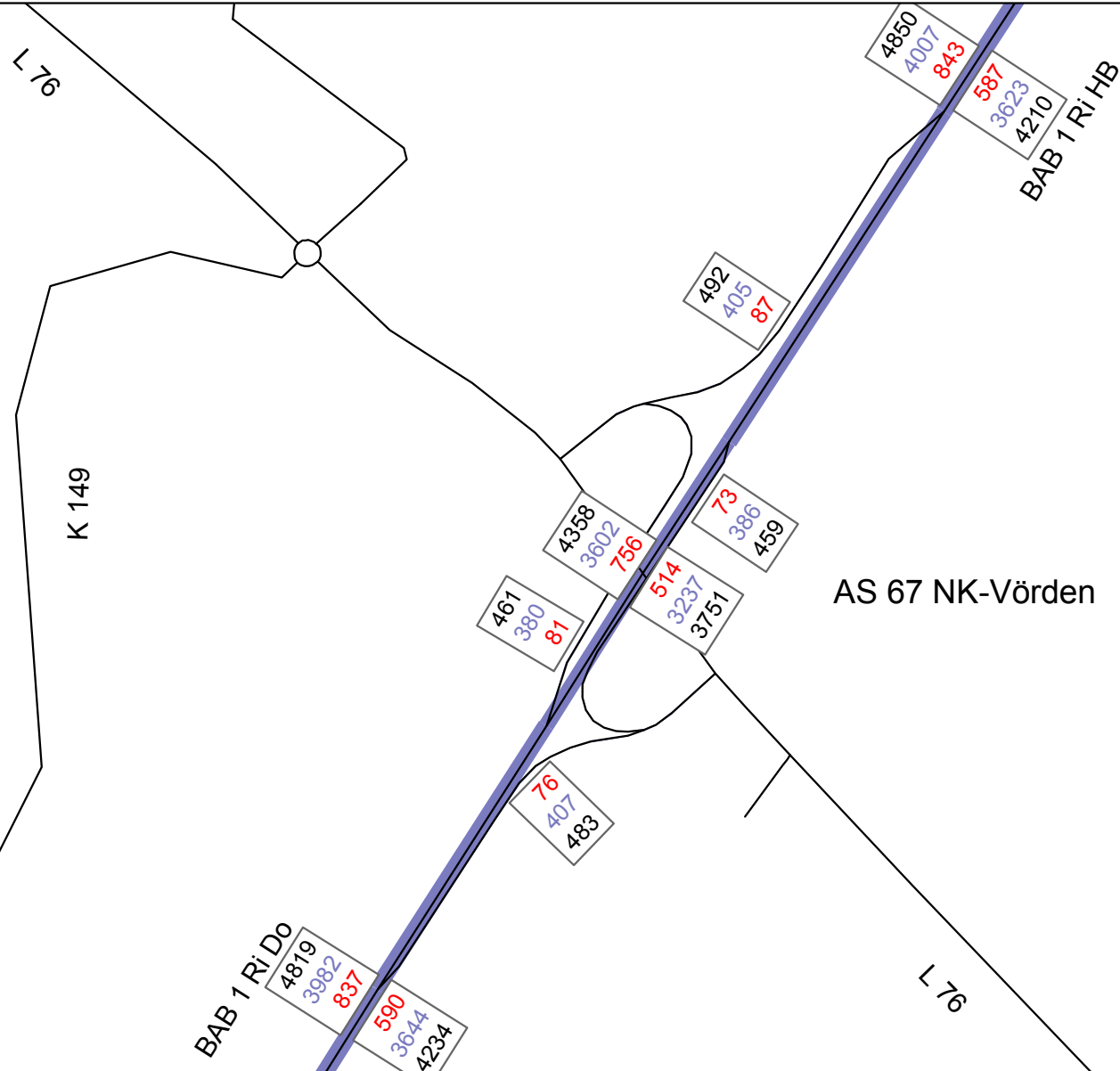


IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, Ausschnitt Neue AS	
Stand 10/2018	DTVw [Kfz/24h und SV/24h]	

VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149
--



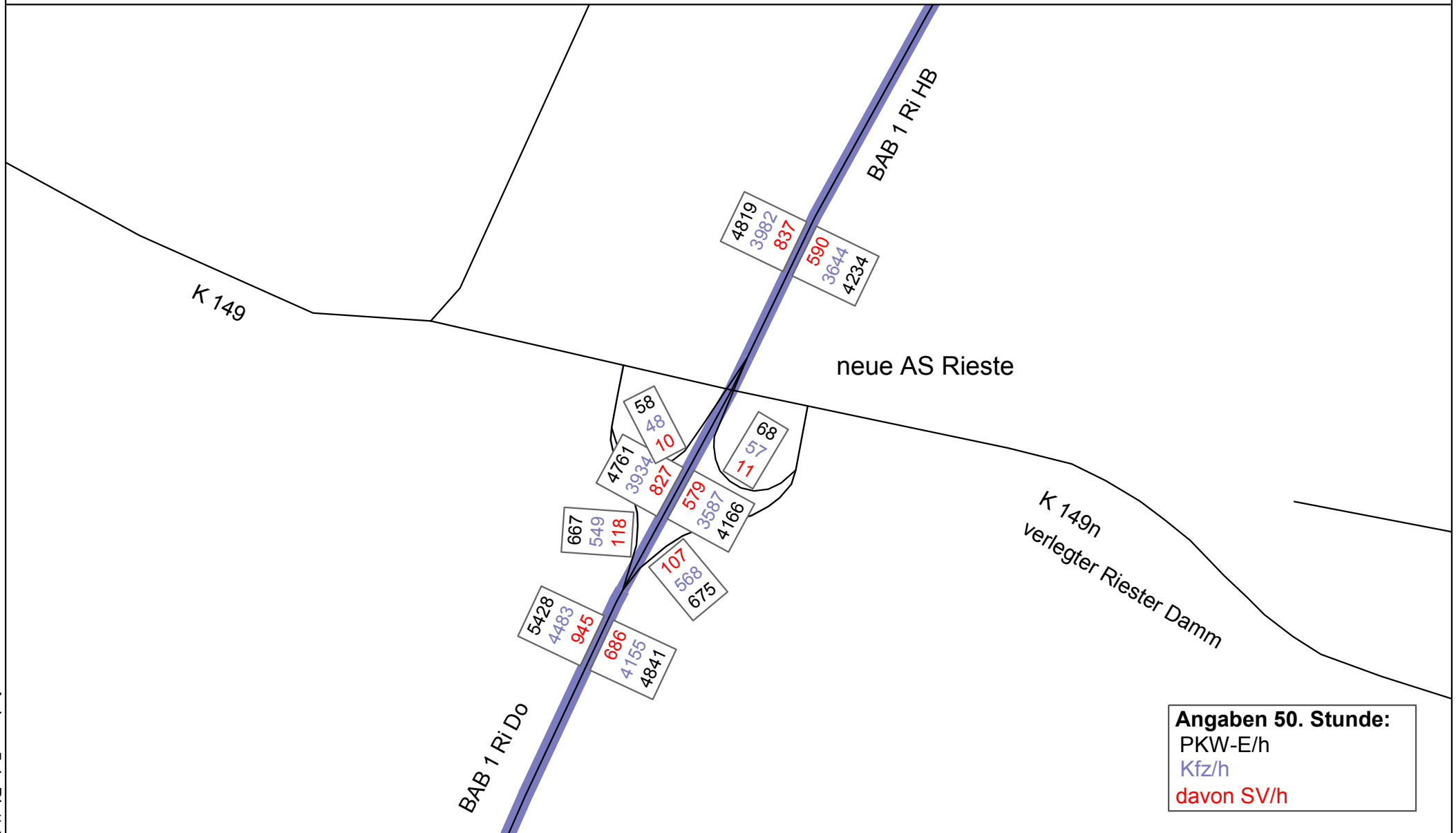
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



**Angaben 50. Stunde:**  
 PKW-E/h  
 Kfz/h  
 davon SV/h

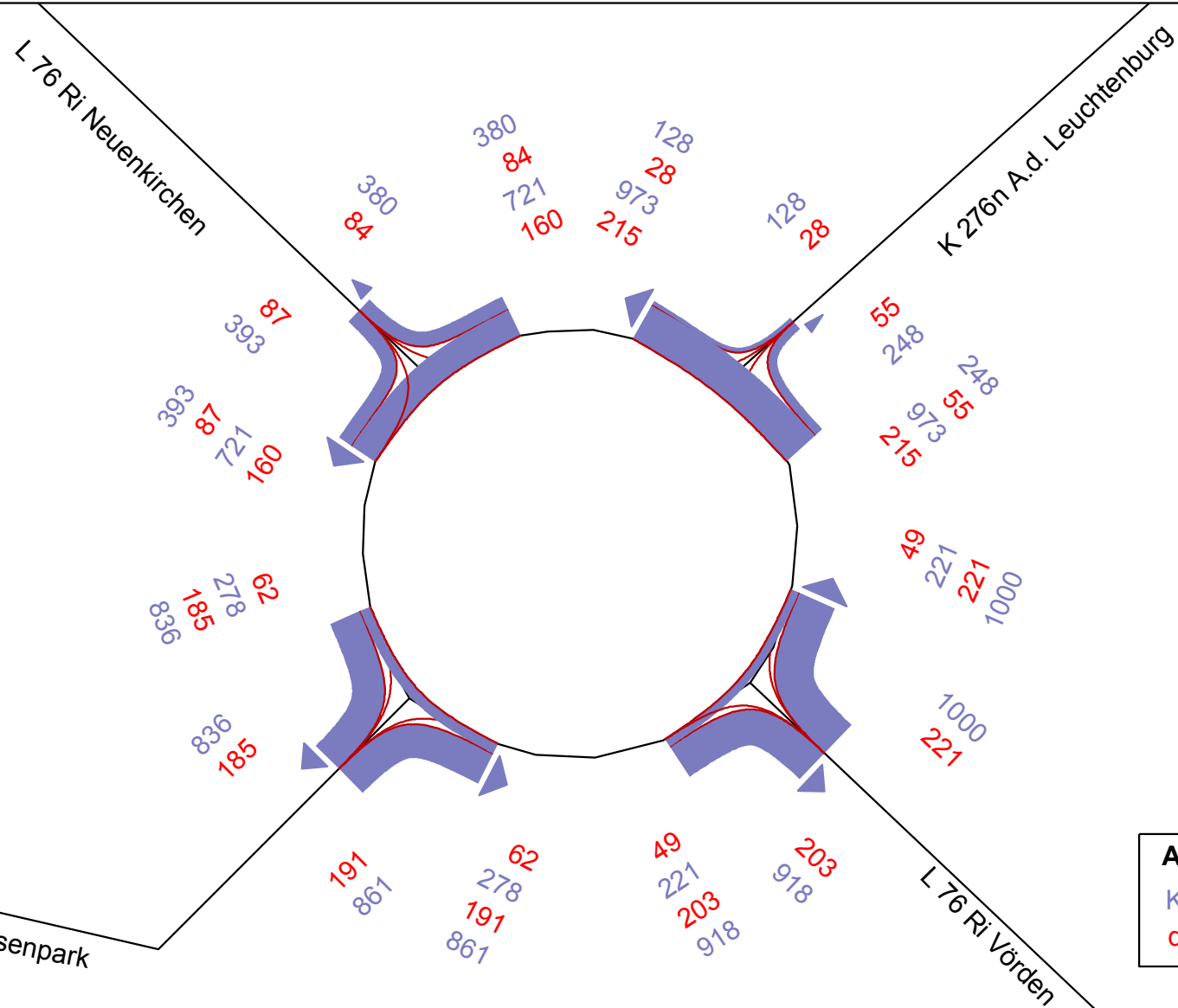
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	MSV, Knotenstrombelastung BAB 1 AS Neuenkirchen-Vörden [PKW-E/h, Kfz/h und SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



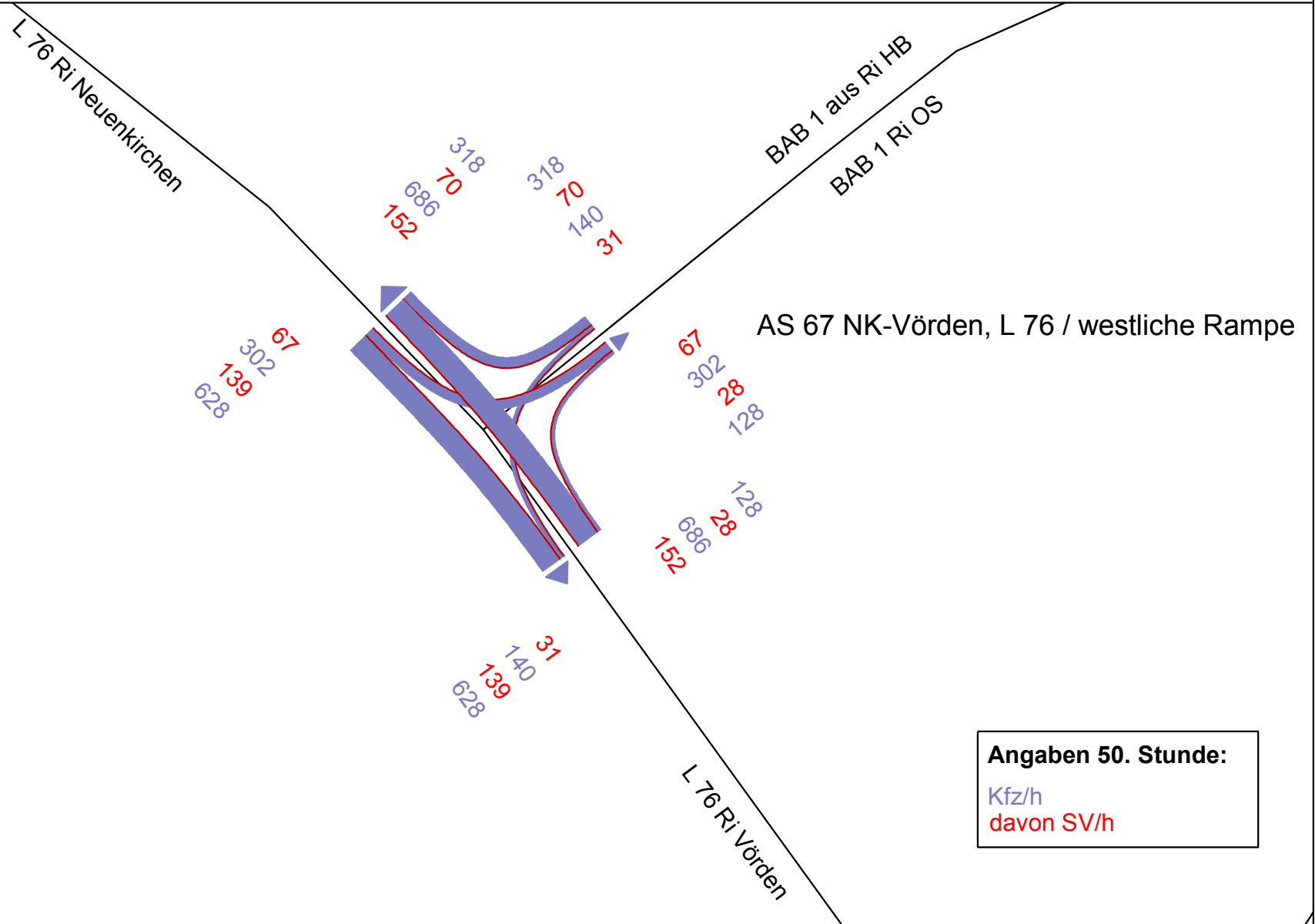
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	MSV, Knotenstrombelastung BAB 1 neue AS Riester Damm [PKW-E/h, Kfz/h und SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



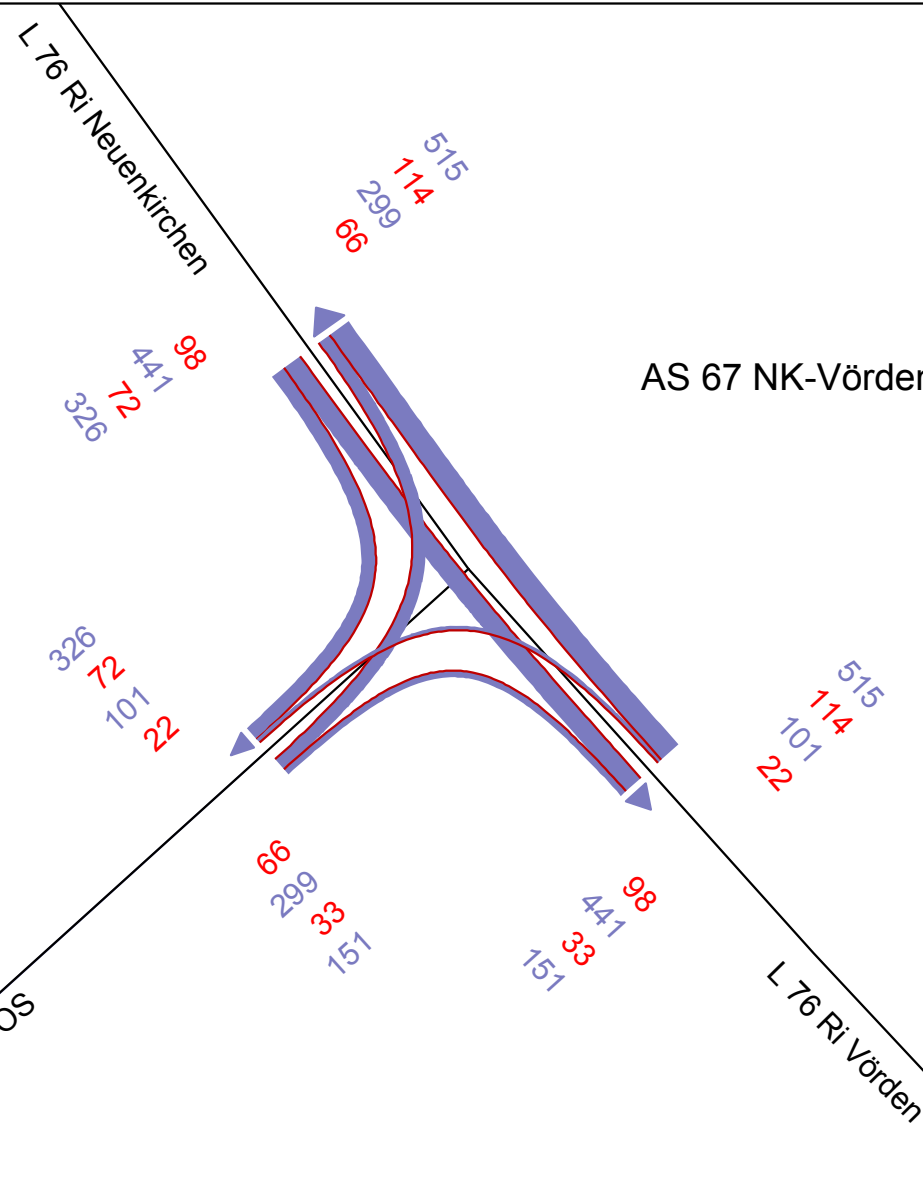
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung KV L 76 / K 149 [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / westliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149

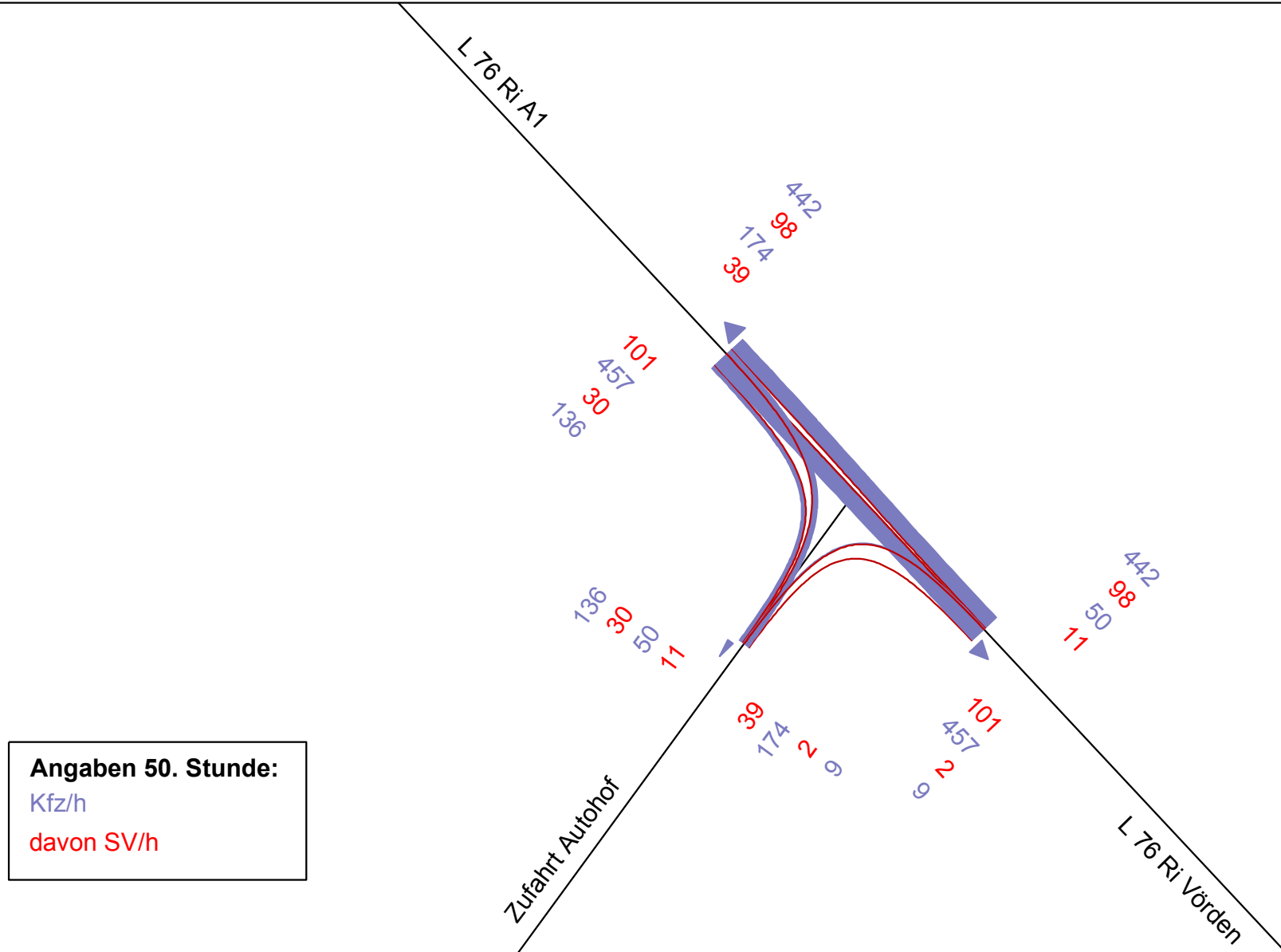


**Angaben 50. Stunde:**  
 Kfz/h  
 davon SV/h

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / östliche Rampe BAB 1 AS NK-V [Kfz/h, davon SV/h]	



# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



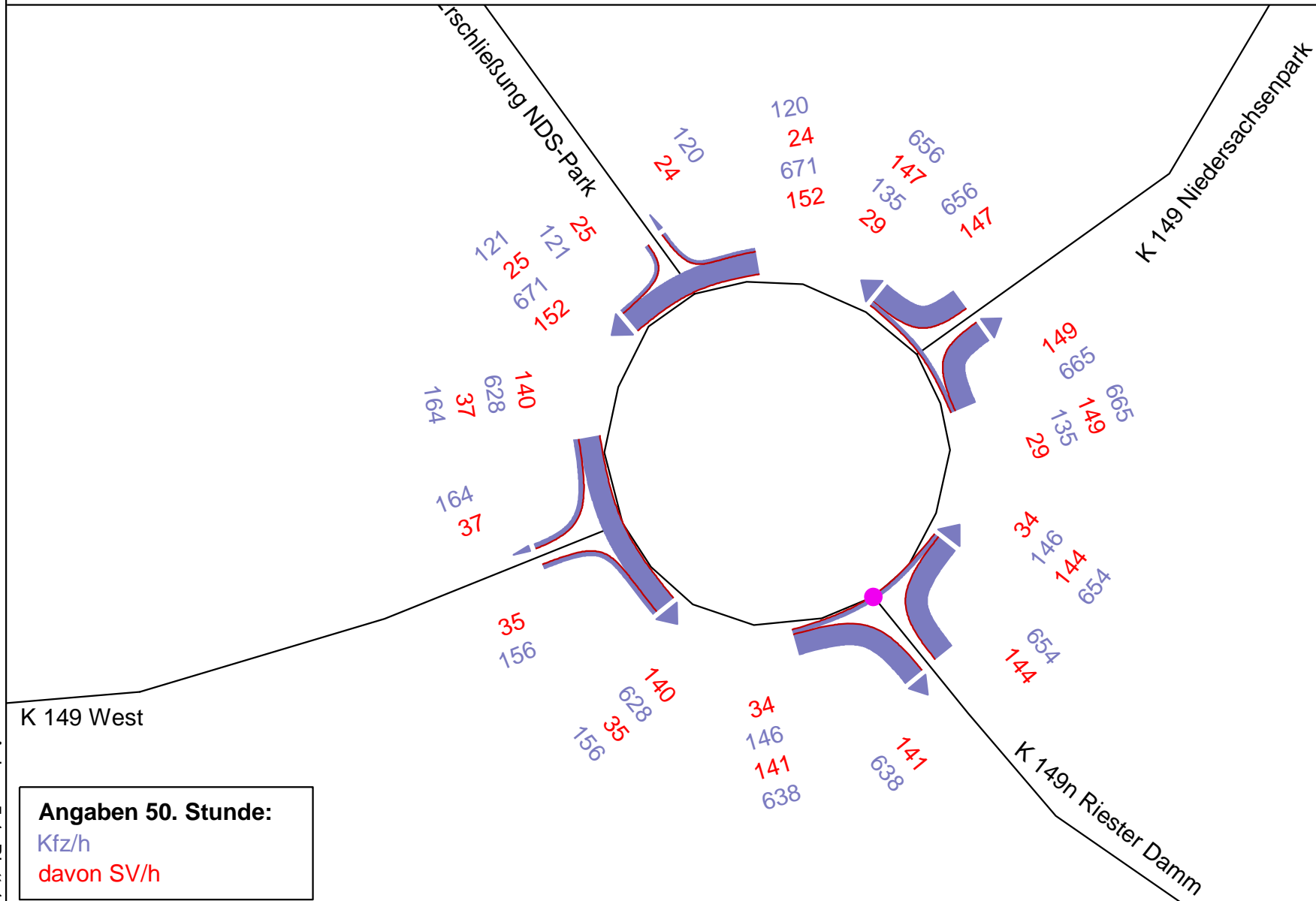
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 76 / Zufahrt Autohof [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



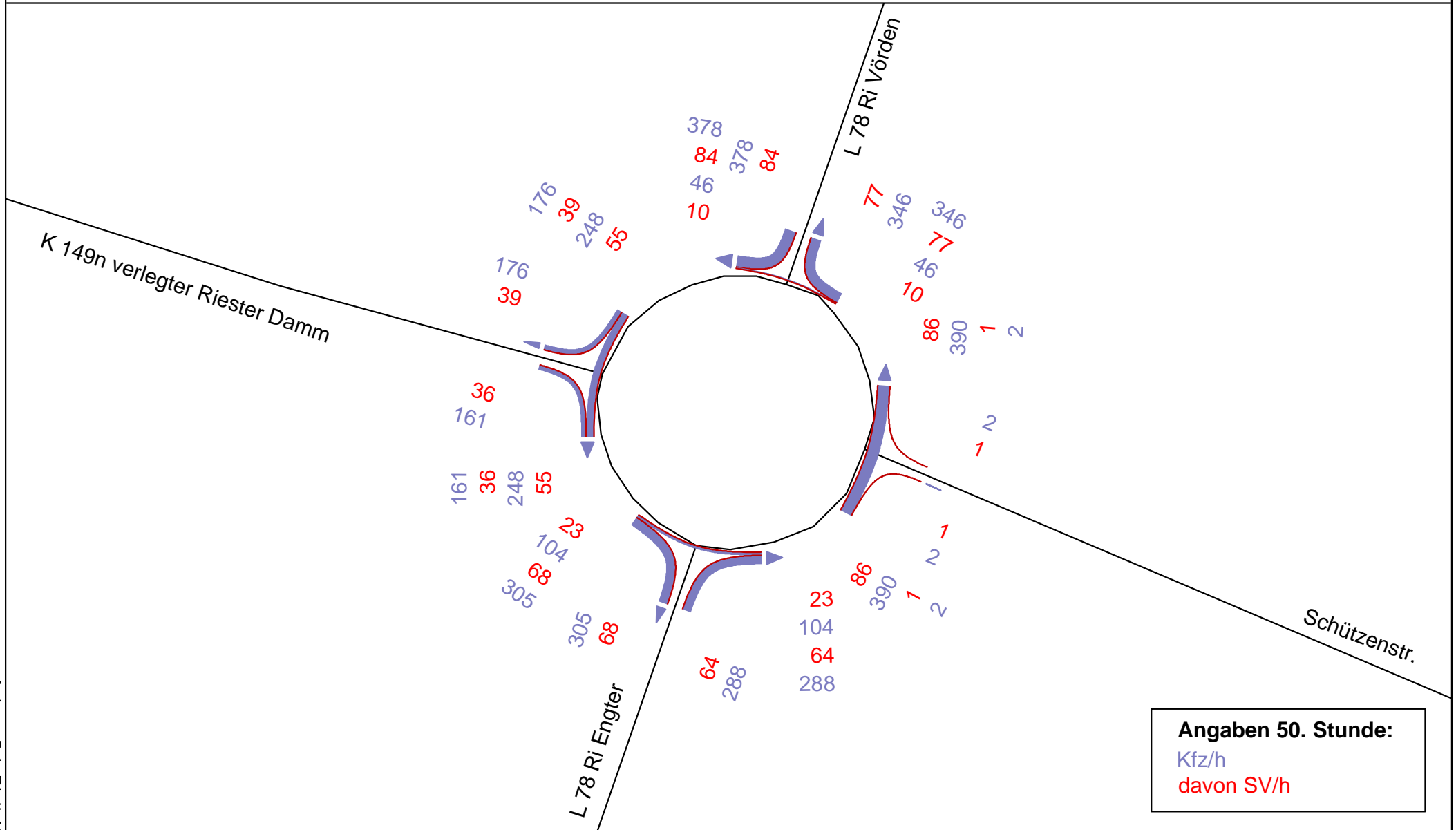
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung Riester Damm / Rampen A1 an der neuen AS Rieste [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung K 149 / K 149n Riester Damm [Kfz/h, davon SV/h]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2030, MSV (50. Stunde)	
Stand 10/2018	Knotenstrombelastung L 78 / K 149n verlegter Riester Damm [Kfz/h, davon SV/h]	

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Osnabrück			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	4007	3602
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,1	21
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4852	4358
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5167$	$C = 5170$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,775	0,697
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		405
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		21,5
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		492
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		D ( $x = 0,807$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Osnabrück			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3602	3982
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21	21
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4358	4818
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5170$	$C = 5170$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,697	0,77
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	D
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	380	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,3	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	461	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	D ( $x=0,788$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Bremen			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3644	3237
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	14,9	15,9
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4187	3752
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5353$	$C = 5323$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,681	0,608
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		407
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		7
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		435
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		C ( $x = 0,698$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	C	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 AS Neuenk.-Vörden, FR Bremen			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3237	3623
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	15,9	16,2
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	3752	4210
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5323$	$C = 5314$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,608	0,682
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	C
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	386	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	18,9	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	459	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	$C$ ( $x=0,689$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	C	

Weaving 5.1.3

IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------



Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm Osnabrück			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3982	3934
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21	21
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4818	4760
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5170$	$C = 5170$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,77	0,761
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	D
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		48
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		20,8
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		58
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		D ( $x = 0,822$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm Osnabrück			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3934	4483
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21	21,1
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4760	5429
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5170$	$C = 5167$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,761	0,868
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	D
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	549	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	21,5	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	667	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	D ( $x=0,891$ )	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

Formblatt A4-1: Verkehrsqualität an einer Ausfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 neue AS Riester Damm, FR Bremen			
1	Ausfahrtstyp	A 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen (Ziffer A4.4.2) an der Ausfahrt			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	4155	3587
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	16,5	16,1
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4841	4165
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.2) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5305$	$C = 5317$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,783	0,675
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	D	C
Rampen			
			Ausfahrt (A)
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]		568
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]		18,8
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]		1
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]		675
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		-
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		-
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		-
Ausfädelungsbereich			
			Ausfädelung
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-5 bis Bild A4-18 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$		D ( $x = 0,821$ )
Gesamtbewertung Ausfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	D	

Weaving 5.1.3

Formblatt A4-3: Verkehrsqualität an einer Einfahrt			
Bezeichnung des Knotenpunkts: BAB 1 VUS AS Riester Damm BAB 1 neue AS Riester Damm, FR Bremen			
1	Einfahrtstyp	E 1-3	
2	angestrebte Qualitätsstufe	D	
Hauptfahrbahnen (Kapitel A3) bzw. Verteilerfahrbahnen an der Einfahrt (Ziffer A4.4.4)			
		Oberhalb (O)	Unterhalb (U)
3	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	3587	3644
4	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	16,1	16,2
5	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	1
6	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	4165	4234
7	Fahrstreifenanzahl der Haupt-/Verteilerfahrbahn $n$ [-]	3	3
8	Funktion und Lage	in Ballungraum	in Ballungraum
9	Geschwindigkeitsbeschränkung [km/h]	keine	keine
10	Kapazität (Hauptfahrbahn: Tabelle A3-2 bzw. Tabelle A3-3; Verteilerfahrbahn: Ziffer A4.4.4) $C$ [Kfz/h] $C_{PE}$ [Pkw-E/h]	$C = 5317$	$C = 5314$
11	Auslastungsgrad (Gl. (A3-1) bzw. Gl. (A4-1)) $x$ [-]	0,675	0,686
12	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A3-1 bzw. Tabelle A4-1) $QSV_i$	C	C
Rampen			
		Einfahrt (E)	
13	Bemessungsverkehrsstärke $q_B$ [Kfz/h]	57	
14	bemessungsrelevanter SV-Anteil $b_{SV}$ [%]	19,3	
15	Längsneigung (aus Höhenplan) $s_i$ [%]	1	
16	maßgebende Verkehrsstärke (Gl. (A4-2)) $q_{PE}$ [Pkw-E/h]	68	
17	Kapazität (Ziffer A4.4.2)) $C_{PE}$ [Pkw-E/h]		
18	Auslastungsgrad (Gl. (A4-1)) $x$ [-]		
19	erreichbare Qualitätsstufe (Tabelle A4-1) $QSV_i$		
Einfädelungsbereich			
		Einfädelung	
20	erreichbare Qualitätsstufe (Bild A4-23 bis Bild A4-31 mit Zeilen 1, 6 und 16) $QSV_i$	$C (x=0,719)$	
Gesamtbewertung Einfahrt			
21	schlechteste erreichbare Qualitätsstufe des Teilknotenpunkts (Zeile 12, 19 und 20) $QSV_i$	C	

Weaving 5.1.3

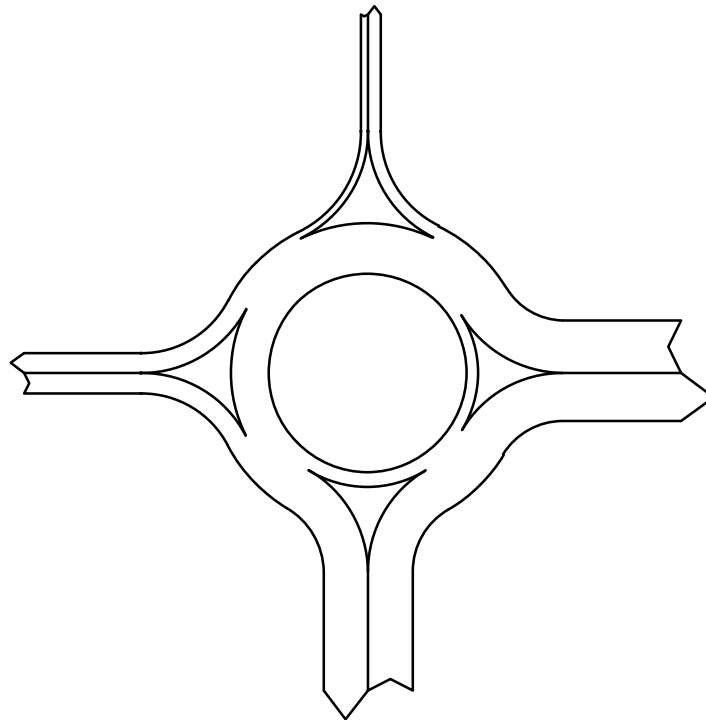
IPW INGENIEURPLANUNG	Wallenhorst
----------------------	-------------

Datei:	P2_KVL76.krs
Projekt:	BAB 1 VUS neue AS Riester Damm
Projekt-Nummer:	218394
Knoten:	KV K 149 / L 76
Stunde:	P 2 2030 / 50. Stunde

0 1500 Fz / h

4 : A.d. Leuchtenburg

Qa = 248

$$Q_e = 128$$
$$Q_c = 973$$


1 : L 76 West

$$Q_a = 380$$
$$Q_e = 393$$
$$Q_c = 721$$

3 : L 76 Ost

Qa = 918

$$Q_e = 1000$$
$$Q_c = 221$$

2 : K 149 NDS-Park

Qa = 836

$$Q_e = 861$$
$$Q_c = 278$$

Sum = 2382

alle Kraftfahrzeuge

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : P2\_KVL76.krs  
 Projekt : BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
 Projekt-Nummer : 218394  
 Knoten : KV K 149 / L 76  
 Knoten : P 2 2030 / 50. Stunde



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	L 76 West	1	1	843	-	-	393	461	537	458
2	K 149 NDS-Park	1	1	327	-	-	861	1004	948	813
3	L 76 Ost	1	1	258	-	-	1000	1168	1007	862
4	A.d. Leuchtenburg	1	1	1136	-	-	128	151	327	277

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 76 West	0,86	65	48,9	3,8	13	18	E
2	K 149 NDS-Park	1,06	-48	163,7	33,0	50	59	F
3	L 76 Ost	1,16	-138	319,6	73,6	87	94	F
4	A.d. Leuchtenburg	0,46	149	24,0	0,6	3	4	C

**Gesamt-Qualitätsstufe : F**

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

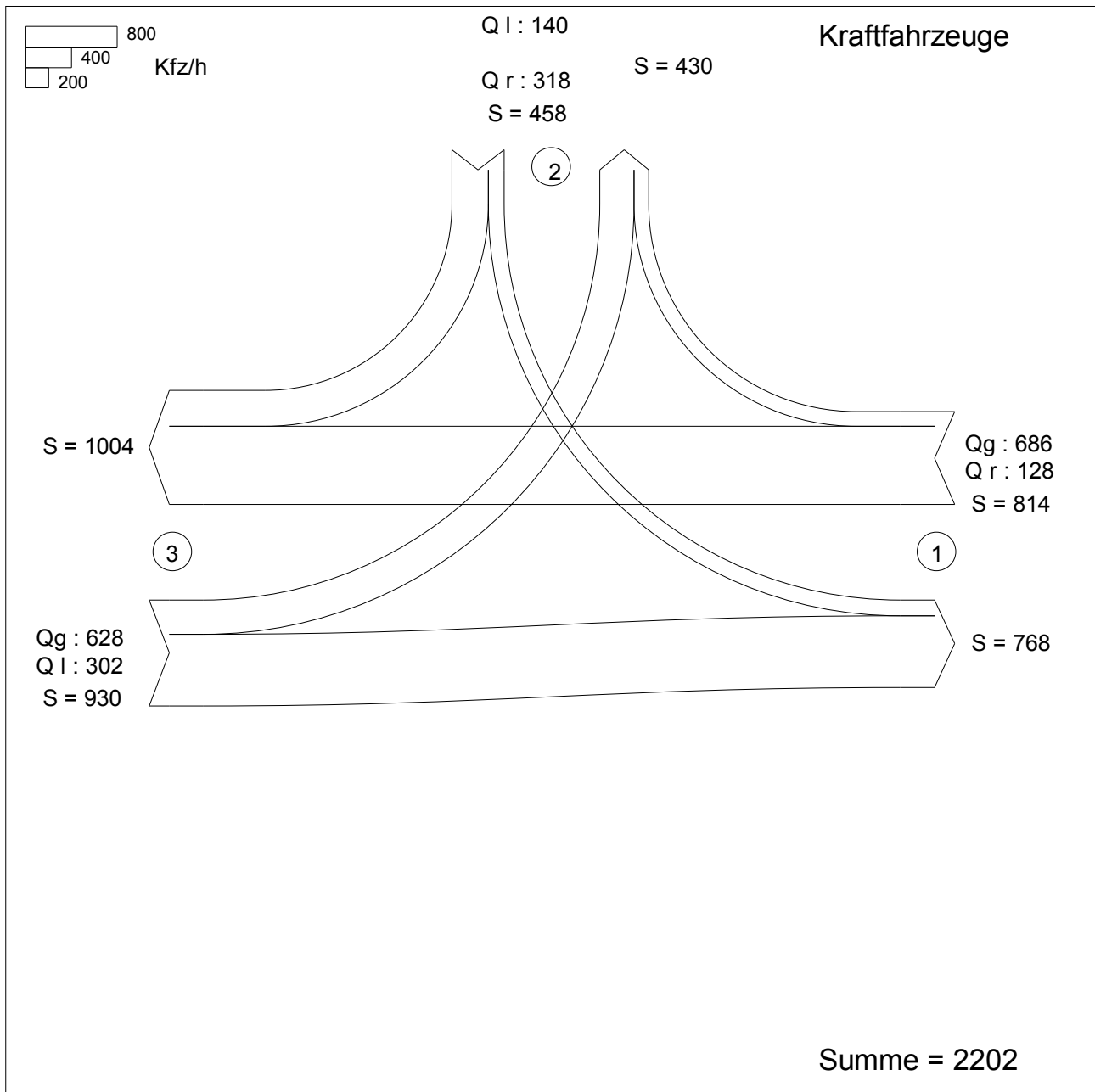
Gesamter Verkehr  
im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 2784 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 2382 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 134,1 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 202,7 s pro Fz

Berechnungsverfahren :  
 Kapazität : Deutschland: HBS 2015  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_ASNKV\_WEST.kob



Zufahrt 1: L 76 Ost  
 Zufahrt 2: Auffahrt Ri OS  
 Zufahrt 3: L 76 West

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

## HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_AS NKV\_ WEST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		800				1800						A
3		149				767		6,8	1	1	2	A
Misch-H												
4		164	6,6	3,4	1616	38		6185	57	58	60	F
6		371	6,5	3,1	686	452		47,0	9	11	15	E
Misch-N		534				122	4 + 6	6157	180	181	183	F
8		733				1800						A
7		353	6,0	2,9	686	522		24,4	5	6	9	C
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**F**

Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 Ost  
 L 76 West  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri OS

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.11

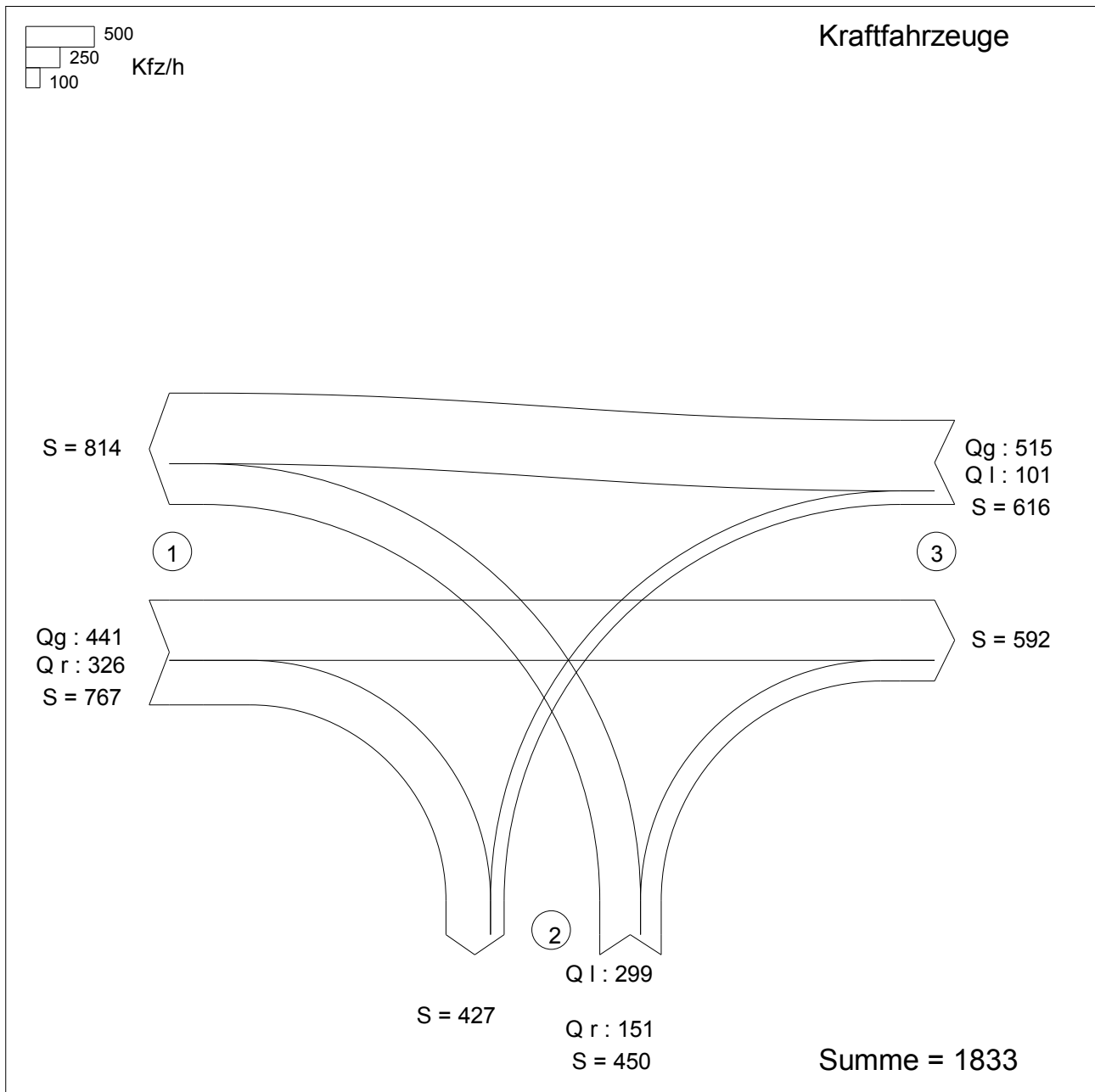
IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst



# Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_ASNKV\_OST.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
 Zufahrt 2: Auffahrt Ri HB  
 Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / AS NK-V Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_AS NKV\_ OST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		515				1800						A
3		380				1011		6,6	2	2	3	A
Misch-H												
4		349	6,6	3,4	1057	210		1260	65	67	70	F
6		176	6,5	3,1	441	633		9,2	1	2	2	A
Misch-N		524,5				311	4 + 6	1282	97	99	102	F
8		601				1800						A
7		118	6,0	2,9	441	711		7,1	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **F**

Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West

L 76 Ost

Nebenstrasse : Auffahrt Ri HB

**HBS 2015 L5**

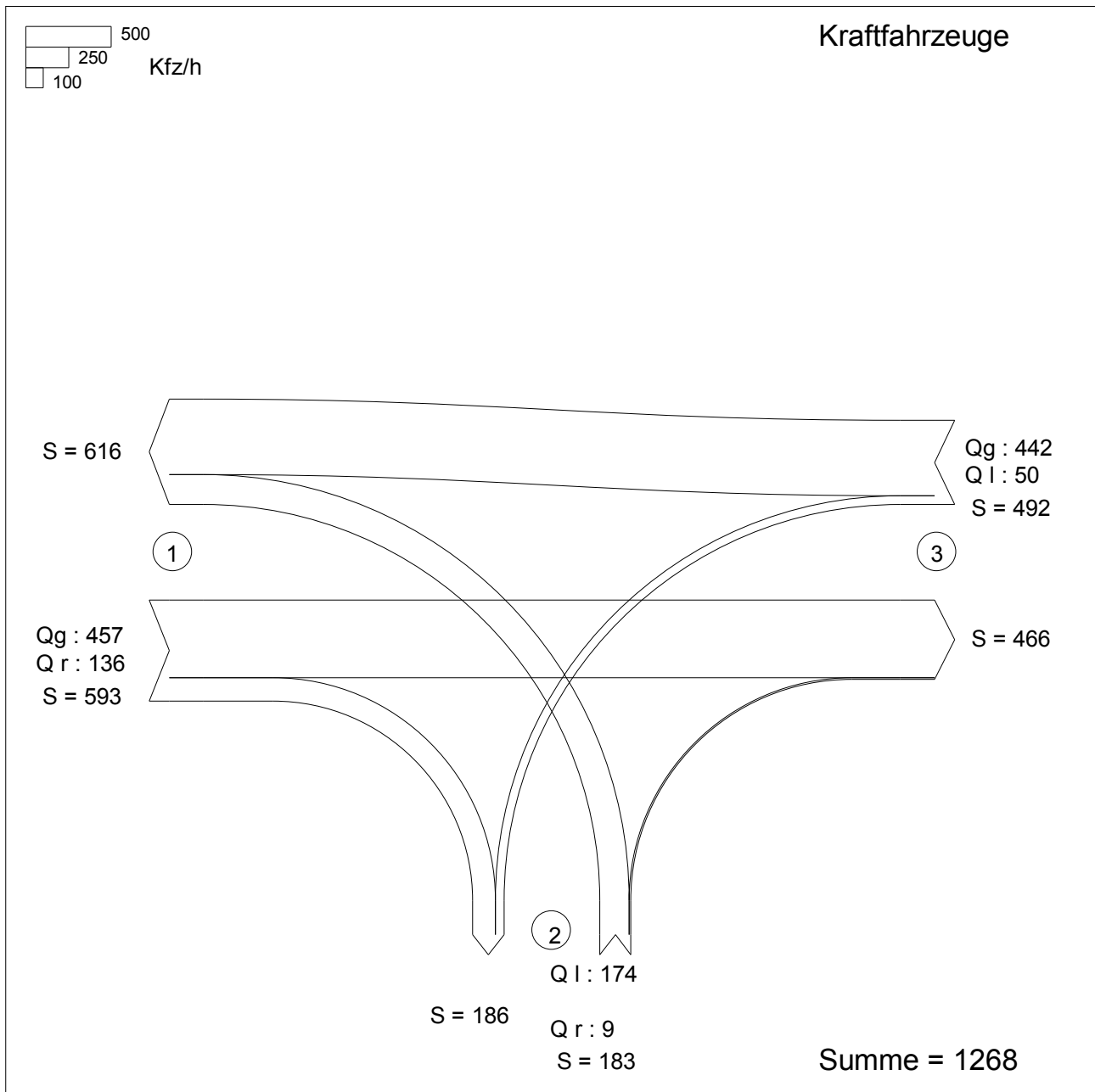
KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_AUTOHOF.kob



Zufahrt 1: L 76 West  
 Zufahrt 2: Zufahrt Autohof  
 Zufahrt 3: L 76 Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

## HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : BAB 1 VUS Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : L 76 / Zufahrt Autohof  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_L76\_AUTOHOF.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		533				1800						A
3		159				1084		4,5	1	1	1	A
Misch-H												
4		204	6,6	3,4	949	267		61,8	7	8	11	E
6		11	6,5	3,1	457	619		6,9	1	1	1	A
Misch-N		214				280	4 + 6	59,2	7	8	11	E
8		516				1800						A
7		59	6,0	2,9	457	697		6,6	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : **E**

Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : L 76 West

L 76 Ost

Nebenstrasse : Zufahrt Autohof

HBS 2015 L5

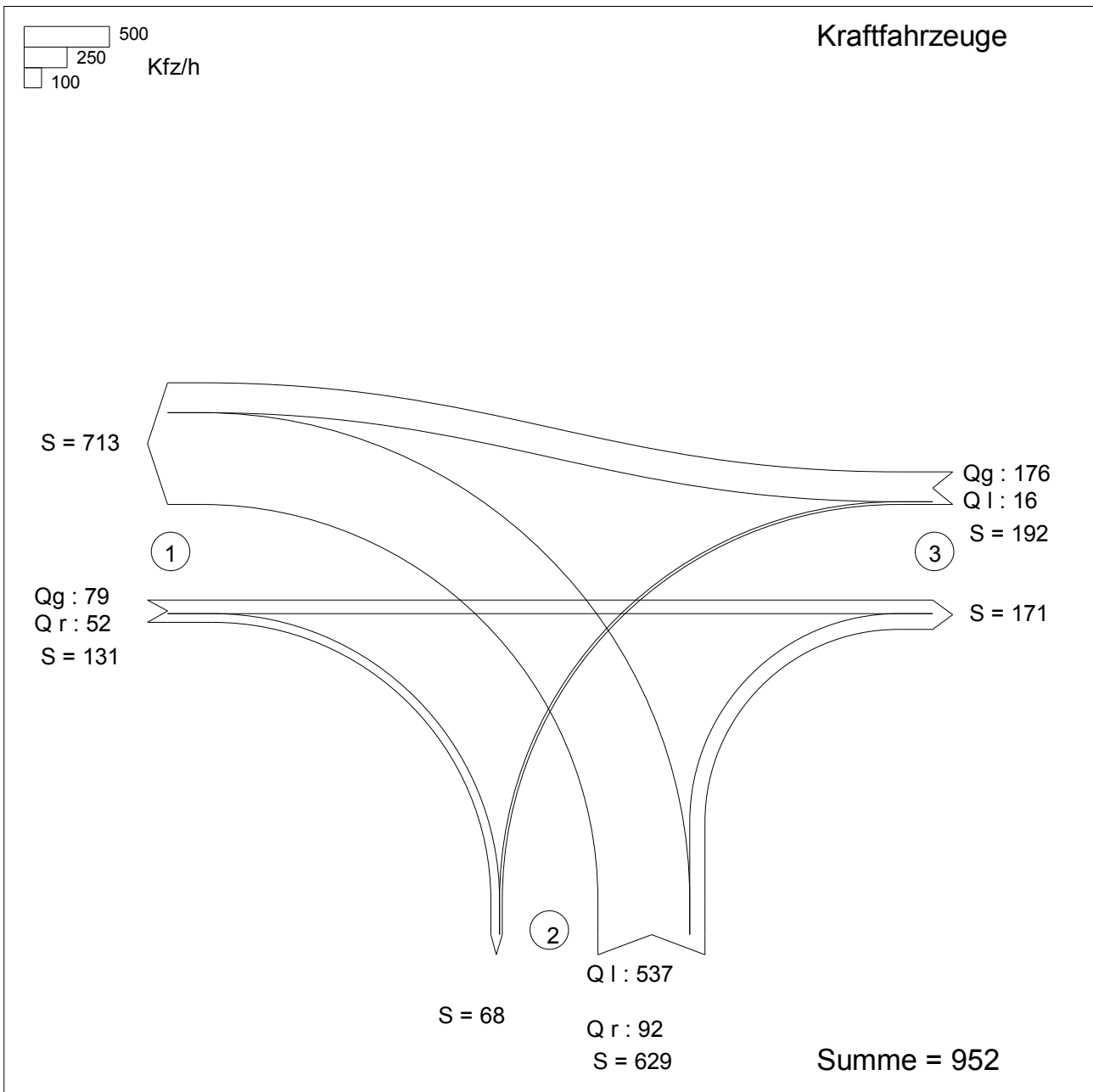
KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
Knotenpunkt : Riester Damm / Neue AS Ost  
Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
Datei : P2\_NEUEASOST.kob



Zufahrt 1: Riester Damm West  
Zufahrt 2: Auffahrt Ri HB  
Zufahrt 3: Riester Damm Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

# HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : Riester Damm / Neue AS Ost  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_NEUEASOST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		94				1800						A
3		60				1136		3,8	1	1	1	A
Misch-H												
4		627	6,6	3,4	271	720		40,0	12	15	21	D
6		107	6,5	3,1	79	1042		4,5	1	1	1	A
Misch-N		733,5				843	4 + 6	34,6	13	16	22	D
8		206				1800						A
7		19	6,0	2,9	79	1123		3,9	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**D**

Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Riester Damm West  
 Riester Damm Ost  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri HB

**HBS 2015 L5**

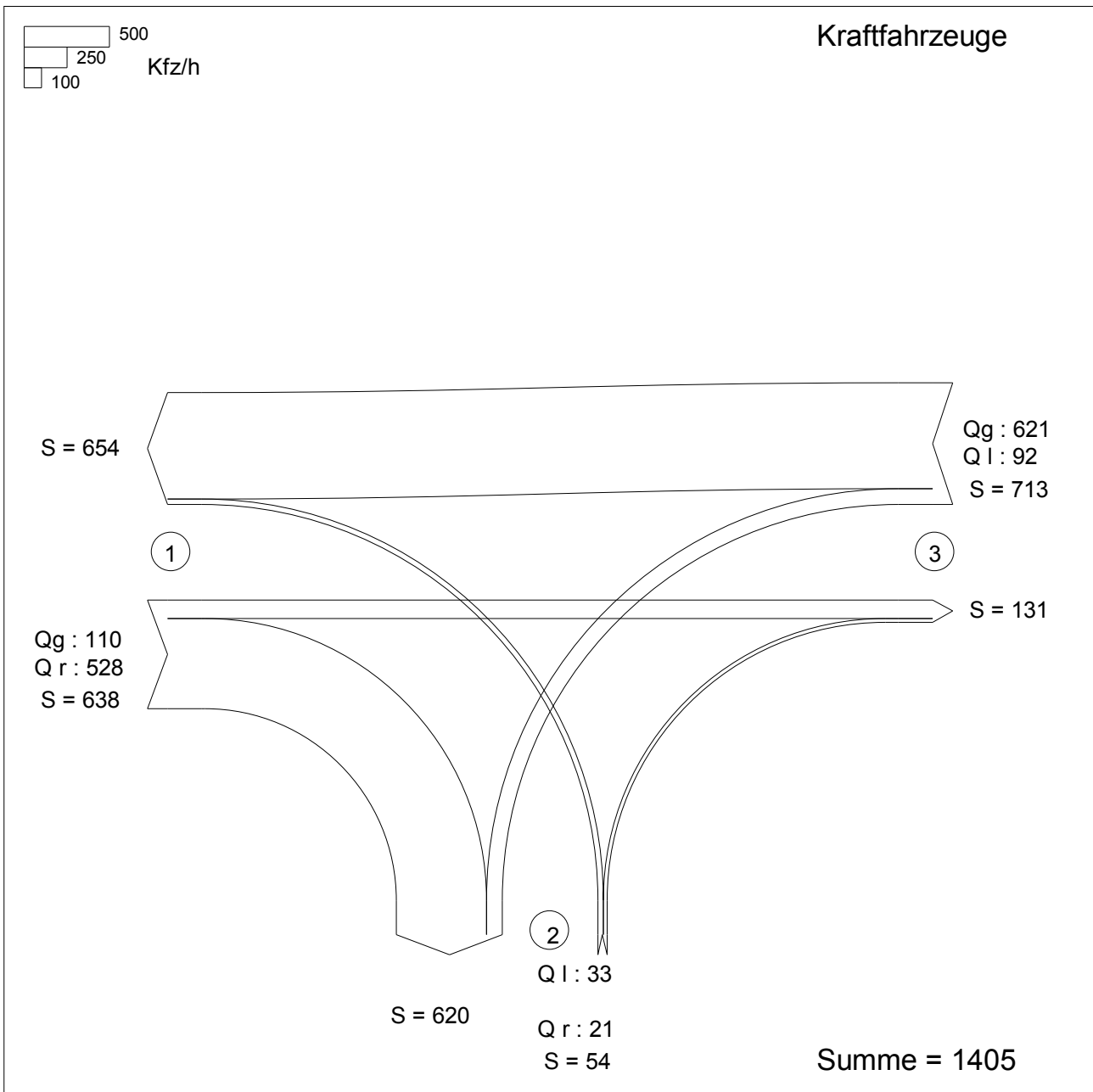
KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst

## Verkehrsfluss-Diagramm in Form einer Einmündung

Projekt : VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
Knotenpunkt : Riester Damm / Neue AS West  
Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
Datei : P2\_NEUEASWEST.kob



Zufahrt 1: Riester Damm West  
Zufahrt 2: Auffahrt Ri OS  
Zufahrt 3: Riester Damm Ost

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

W allenhorst

## HBS 2015, Kapitel L5: Landstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
 Knotenpunkt : Riester Damm / Neue AS West  
 Stunde : 50, Stunde / Prognose 2  
 Datei : P2\_NEUEASWEST.kob



Strom	Strom	q-vorh	tg	tf	q-Haupt	q-max	Misch-	W	N-90	N-95	N-99	QSV
-Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
2		128				1800						A
3		616				1023		10,3	4	5	7	B
Misch-H												
4		39	6,6	3,4	823	311		15,4	1	1	1	B
6		25	6,5	3,1	110	998		4,4	1	1	1	A
Misch-N												
8		724				1800						A
7		107	6,0	2,9	110	1080		4,3	1	1	1	A
Misch-H												

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**B**

Lage des Knotenpunkte : In einem Ballungsgebiet (außerorts)

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Riester Damm West  
 Riester Damm Ost  
 Nebenstrasse : Auffahrt Ri OS

HBS 2015 L5

KNOBEL Version 7.1.11

IPW INGENIEURPLANUNG

Wallenhorst



# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

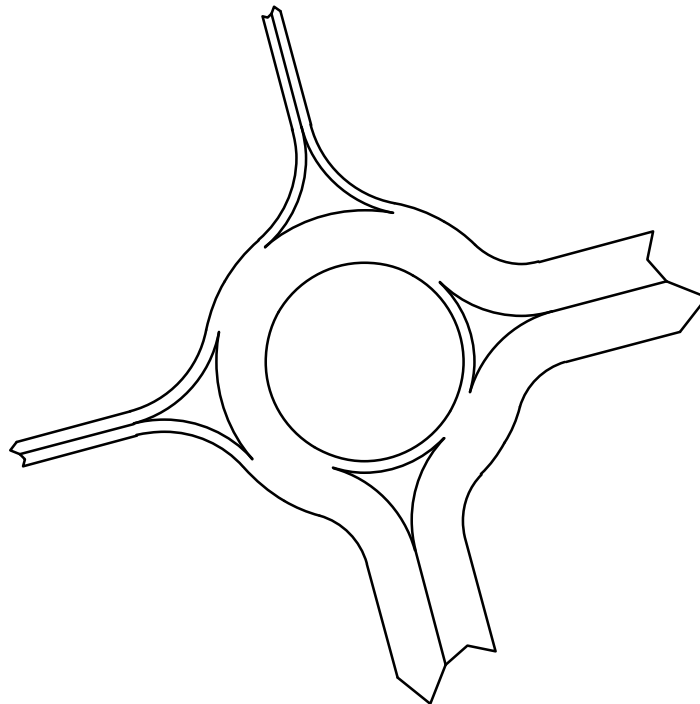
Datei: P2\_KVK149\_RiesterDamm.krs  
Projekt: BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
Projekt-Nummer: 218394  
Knoten: KV K 149 / K 149n Riester Damm  
Stunde: P2 2030 / 50. Stunde

0 1000 Fz / h  
| | | | |

4 : Erschließung GE  
Qa = 120  
Qe = 121  
Qc = 671

3 : K 149 NDS-Park  
Qa = 665  
Qe = 656  
Qc = 135

1 : K 149 West  
Qa = 164  
Qe = 156  
Qc = 628



2 : K 149n Riester Damm  
Qa = 638  
Qe = 654  
Qc = 146

Sum = 1587

alle Kraftfahrzeuge

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : P2\_KVK149\_RiesterDamm.krs  
 Projekt : BAB 1 VUS neue AS Riester Damm  
 Projekt-Nummer : 218394  
 Knoten : KV K 149 / K 149n Riester Damm  
 Knoten : P2 2030 / 50. Stunde



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	K 149 West	1	1	733	-	-	156	183	620	529
2	K 149n Riester Damm	1	1	172	-	-	654	762	1082	929
3	K 149 NDS-Park	1	1	157	-	-	656	767	1096	937
4	Erschließung GE	1	1	785	-	-	121	140	581	502

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	K 149 West	0,30	373	9,7	0,3	2	2	A
2	K 149n Riester Damm	0,70	275	13,0	1,6	7	11	B
3	K 149 NDS-Park	0,70	281	12,7	1,6	7	11	B
4	Erschließung GE	0,24	381	9,4	0,2	1	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : B**

	Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 1852	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 1587	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 5,4	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 12,2	s pro Fz
Berechnungsverfahren :	:	
Kapazität	:	Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	:	HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	:	Wu, 1997
LOS - Einstufung	:	HBS (Deutschland)

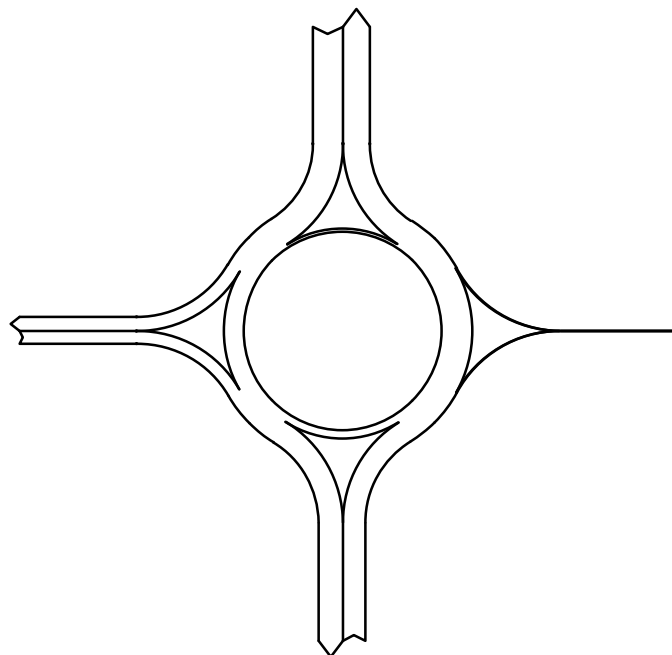
# Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: P2\_L78\_RIESTERDAMM.krs  
Projekt: VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
Projekt-Nummer: 218394  
Knoten: L 78 / Riester Damm / Schützenstr  
Stunde: 50, Stunde / Prognose 2

0 1000 Fz / h  
|||||

3 : L 78 Nord Vörden  
Qa = 346  
Qe = 378  
Qc = 46

4 : verlegter Riester Damm  
Qa = 176  
Qe = 161  
Qc = 248



2 : Schützenstr.  
Qa = 2  
Qe = 2  
Qc = 390

1 : L 78 Süd Engter  
Qa = 303  
Qe = 286  
Qc = 106

Sum = 827

alle Kraftfahrzeuge

## Verkehrsqualität nach HBS 2015

Datei : P2\_L78\_RIESTERDAMM.krs  
 Projekt : VUS BAB 1 Neue AS Riester Damm (218394)  
 Projekt-Nummer : 218394  
 Knoten : L 78 / Riester Damm / Schützenstr  
 Knoten : 50, Stunde / Prognose 2



### Verkehrsstärke und Kapazität

		n-in	n-K	q-Kreis	Fußg.	Rad	q-e-vorh	q-e-vorh	q-e-max	q-e-max
	Name	-	-	Pkw-E/h	Fg/h	Rad/h	Fz/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Fz/h
1	L 78 Süd Engter	1	1	125	-	-	286	334	1134	971
2	Schützenstr.	1	1	456	-	-	2	3	858	572
3	L 78 Nord Vörden	1	1	54	-	-	378	442	1196	1023
4	verlegter Riester Damm	1	1	290	-	-	161	189	993	846

### Verkehrsqualität

		x	Reserve	Wz	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	Fz/h	s	Fz	Fz	Fz	-
1	L 78 Süd Engter	0,29	685	5,3	0,3	2	2	A
2	Schützenstr.	0,00	570	6,3	0,0	1	1	A
3	L 78 Nord Vörden	0,37	645	5,6	0,4	2	3	A
4	verlegter Riester Damm	0,19	685	5,3	0,2	1	2	A

**Gesamt-Qualitätsstufe : A**

	Gesamter Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 968	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 827	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 1,2	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 5,4	s pro Fz
Berechnungsverfahren :	:	
Kapazität	:	Deutschland: HBS 2015
Wartezeit	:	HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600
Staulängen	:	Wu, 1997
LOS - Einstufung	:	HBS (Deutschland)

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

**Datei** : KP 1-1\_P2\_181023-1.amp  
**Projekt** : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
**Knoten** : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030  
**Stunde** : 50. Stunde

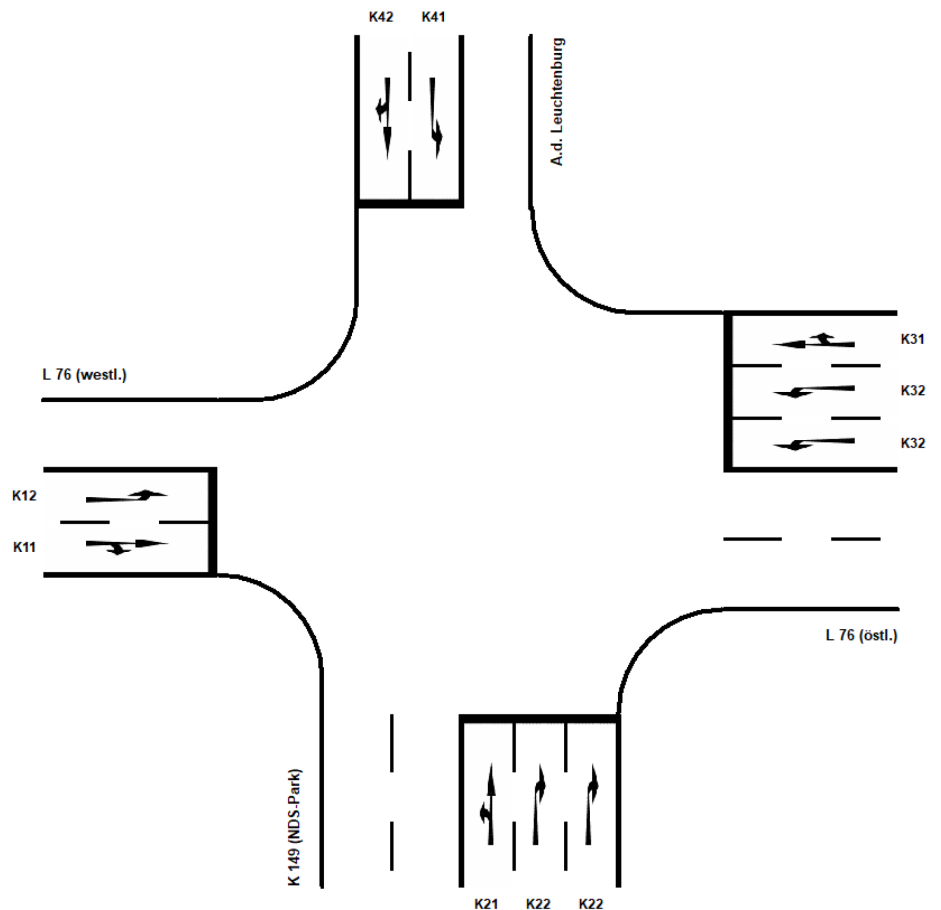


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	2	3	0
K2	K12	1	0	0
K3	K21	5	4	0
K4	K22	6	7	0
K5	K31	10	11	0
K6	K32	8	9	0
K7	K41	12	0	0
K8	K42	13	14	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



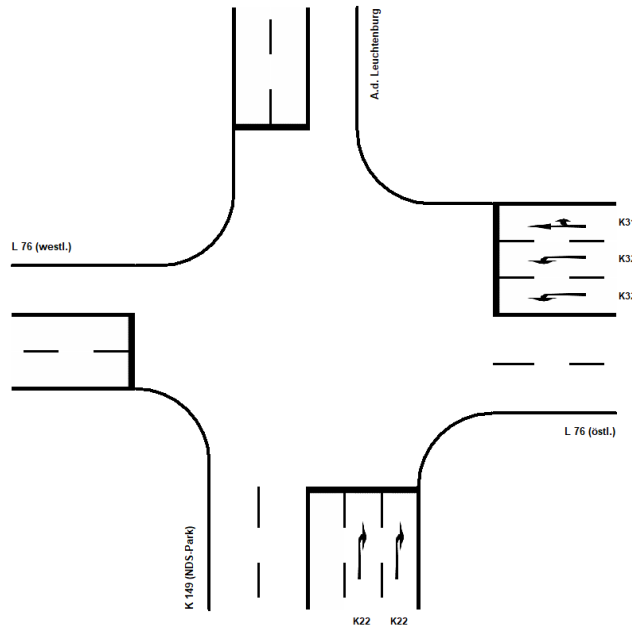
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

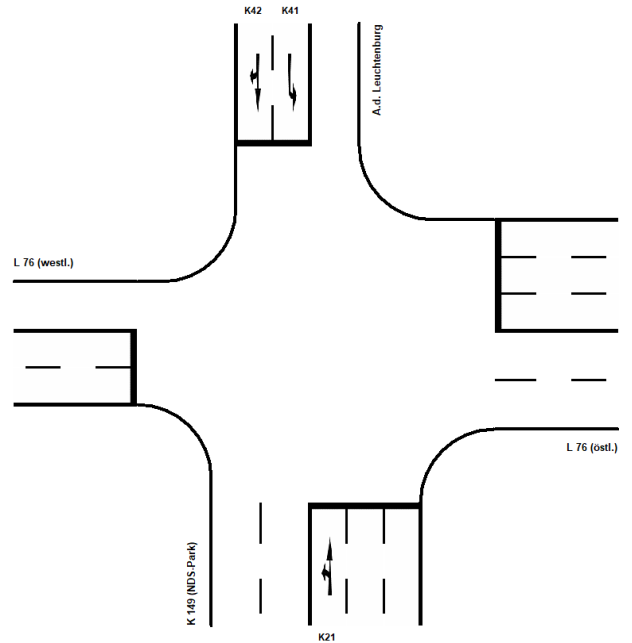
Datei : KP 1-1\_P2\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde



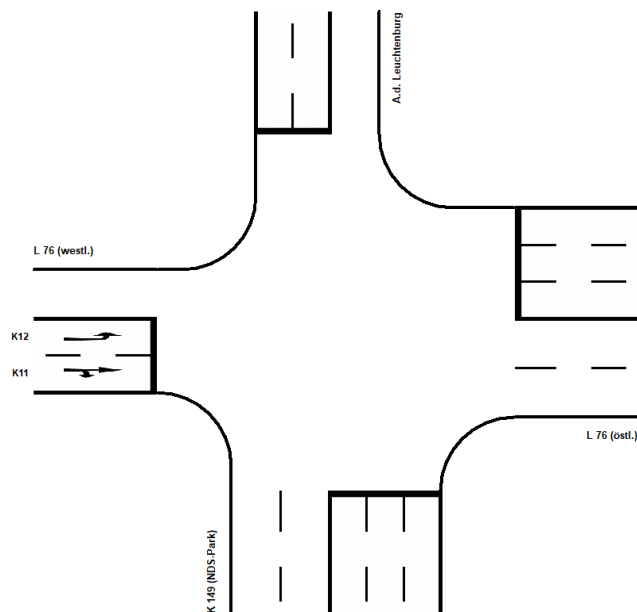
### Phase I



### Phase II



### Phase III



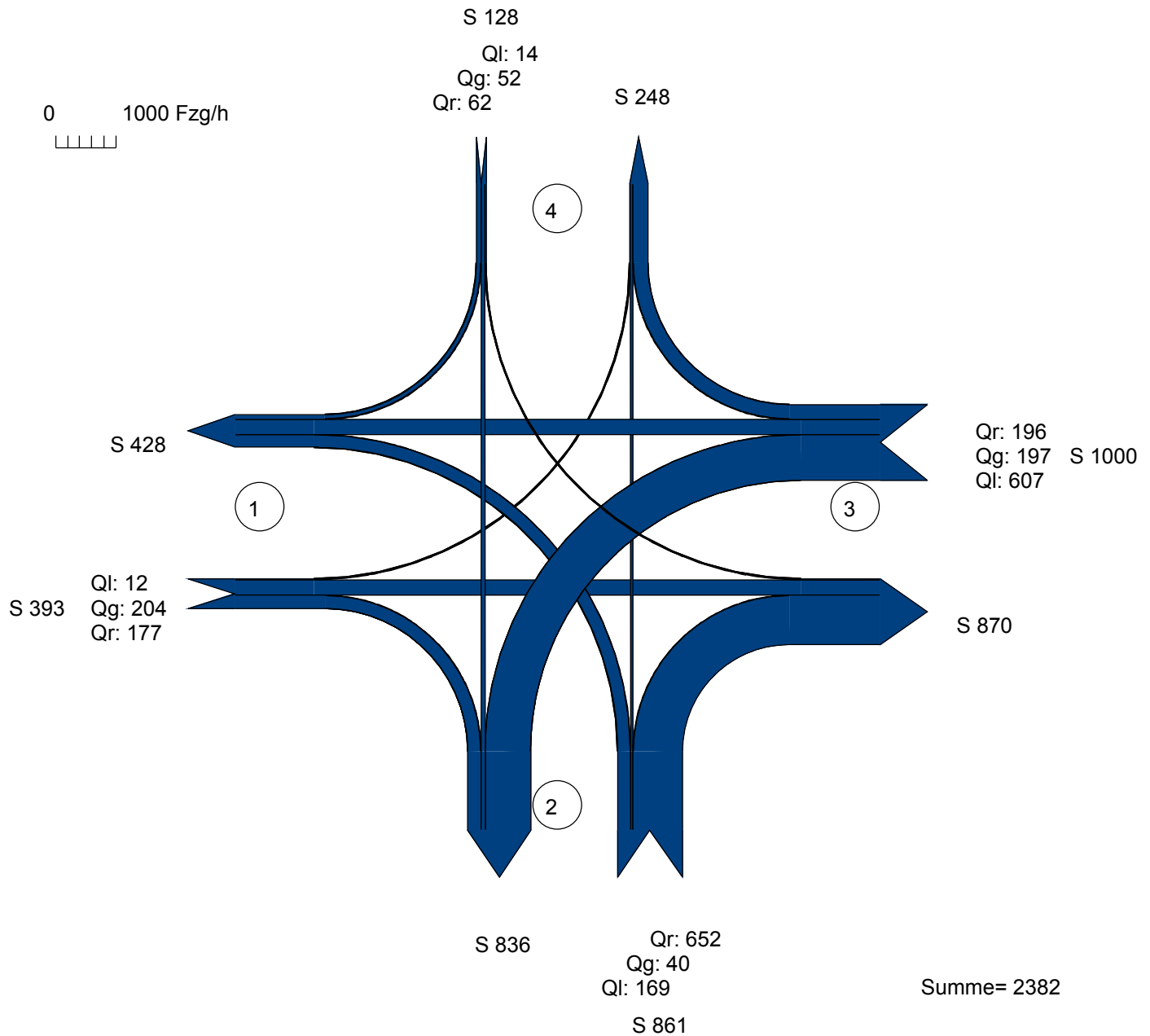
AMPEL Version 6.1.17

## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-1\_P2\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

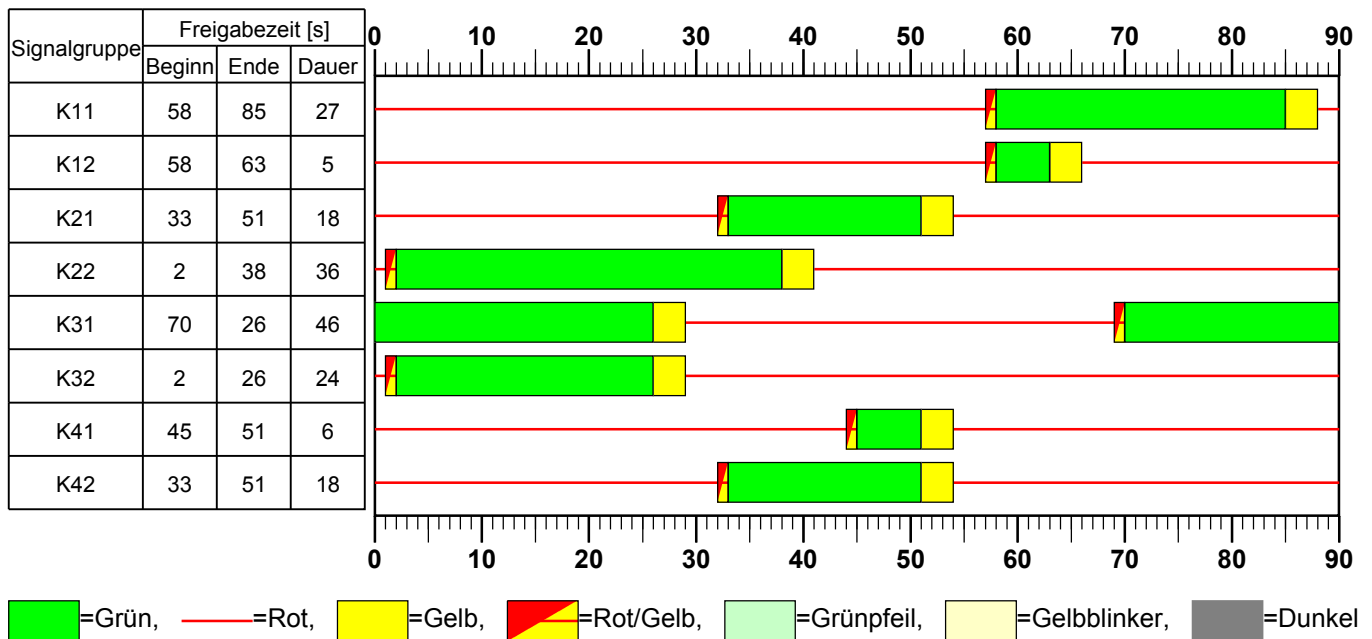


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : K 149 (NDS-Park)  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)  
Zufahrt 4 : A.d. Leuchtenburg

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-1\_P2\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde





# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt:			
Knotenpunkt: L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	10	1	1			1,188		1	nein	nein
2	157	23	24			1,261		1	ja	nein
3	138	19	20			1,250		1	ja	nein
4	132	18	19			1,249		1	ja	ja
5	31	4	5			1,263		1	ja	nein
6	254	36	36			1,248		1	nein	nein
7	254	36	36			1,248		1	nein	nein
8	236	33	34			1,250		1	nein	nein
9	236	34	34			1,252		1	nein	nein
10	153	22	22			1,251		1	ja	nein
11	153	21	22			1,249		1	ja	nein
12	48	7	7			1,254		1	nein	ja
13	40	6	6			1,260		1	ja	nein
14	11	1	2			1,268		1	ja	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	rechts	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	
4	rechts	41		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
4	gerade	41		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
4	links	42		$\geq 3,00$	1,000	20,00	1,000	0,0	1,000	20
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

<p><b>HS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage</b></p>
--

[illegible]

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)						Stadt: _____				
Knotenpunkt: L 76 / K 149 / A.d. Leuchtenburg, P2 2030						Datum: 23.10.2018				
Zeitabschnitt: 50. Stunde						Bearbeiter: ra				
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{90,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K11	2, 3	381	0,795	0,31	2,985	11,704	125	50,8	D
12	K12	1	12	0,107	0,07	0,067	0,349	8	41,6	C
21	K22	7	326	0,532	0,41	0,698	6,839	79	24,1	B
22	K22	6	326	0,532	0,41	0,698	6,839	79	24,1	B
23	K21	4, 5	209	0,774	0,17	2,380	7,375	84	67,5	D
31	K31	10, 11	393	0,488	0,52	0,575	6,871	79	16,3	A
32	K32	9	304	0,685	0,28	1,459	8,236	92	40,8	C
33	K32	8	303	0,682	0,28	1,441	8,192	92	40,7	C
41	K42	13, 14	66	0,201	0,21	0,141	1,501	24	30,8	B
42	K41	12	62	0,500	0,08	0,590	2,077	31	56,9	D
Gesamt			2382						36,3	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									D	

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-2\_P2\_181023-3.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 West, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde

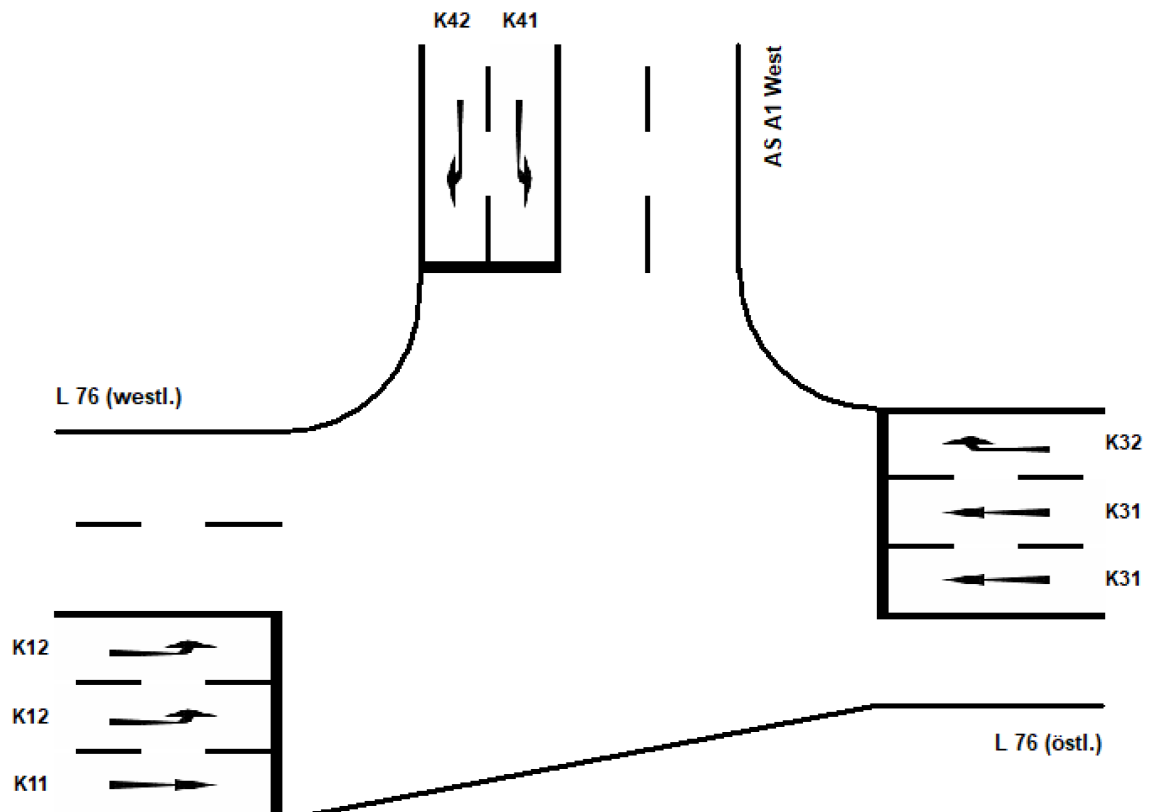


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	3	0	0
K2	K12	1	2	0
K3	K31	5	6	0
K4	K32	7	0	0
K5	K41	8	0	0
K6	K42	9	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



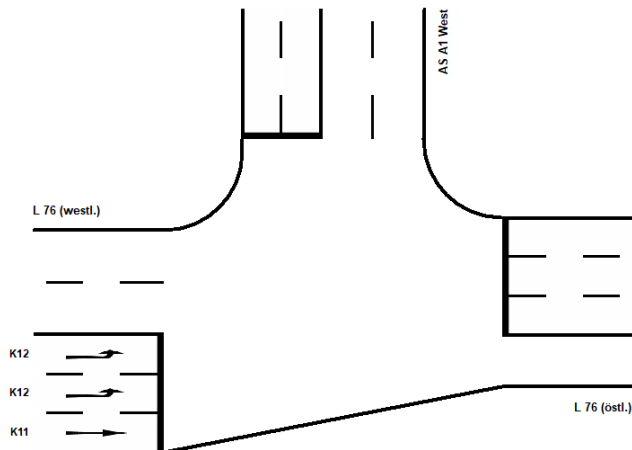
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

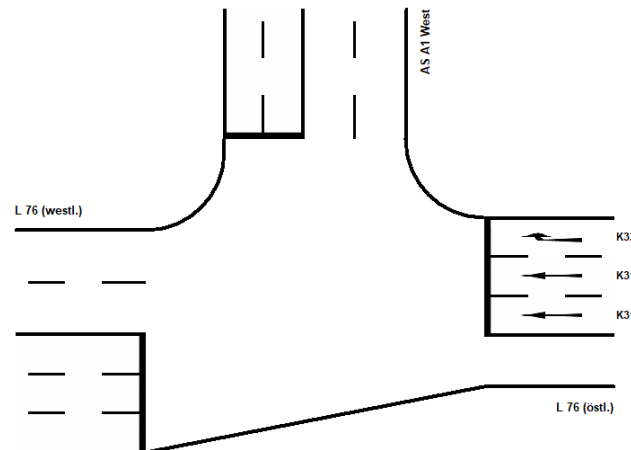
Datei : KP 1-2\_P2\_181023-3.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 West, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



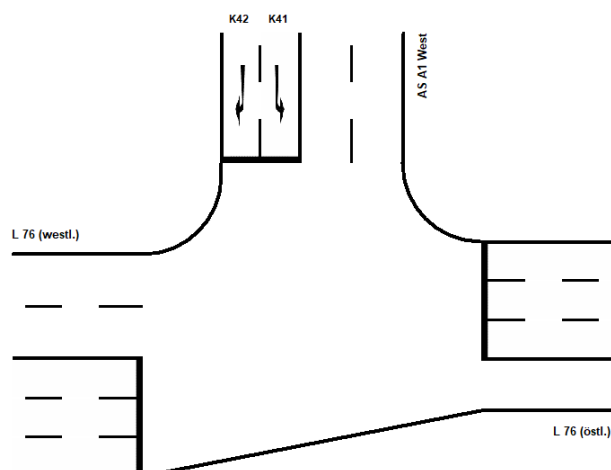
### Phase I



### Phase II



### Phase III



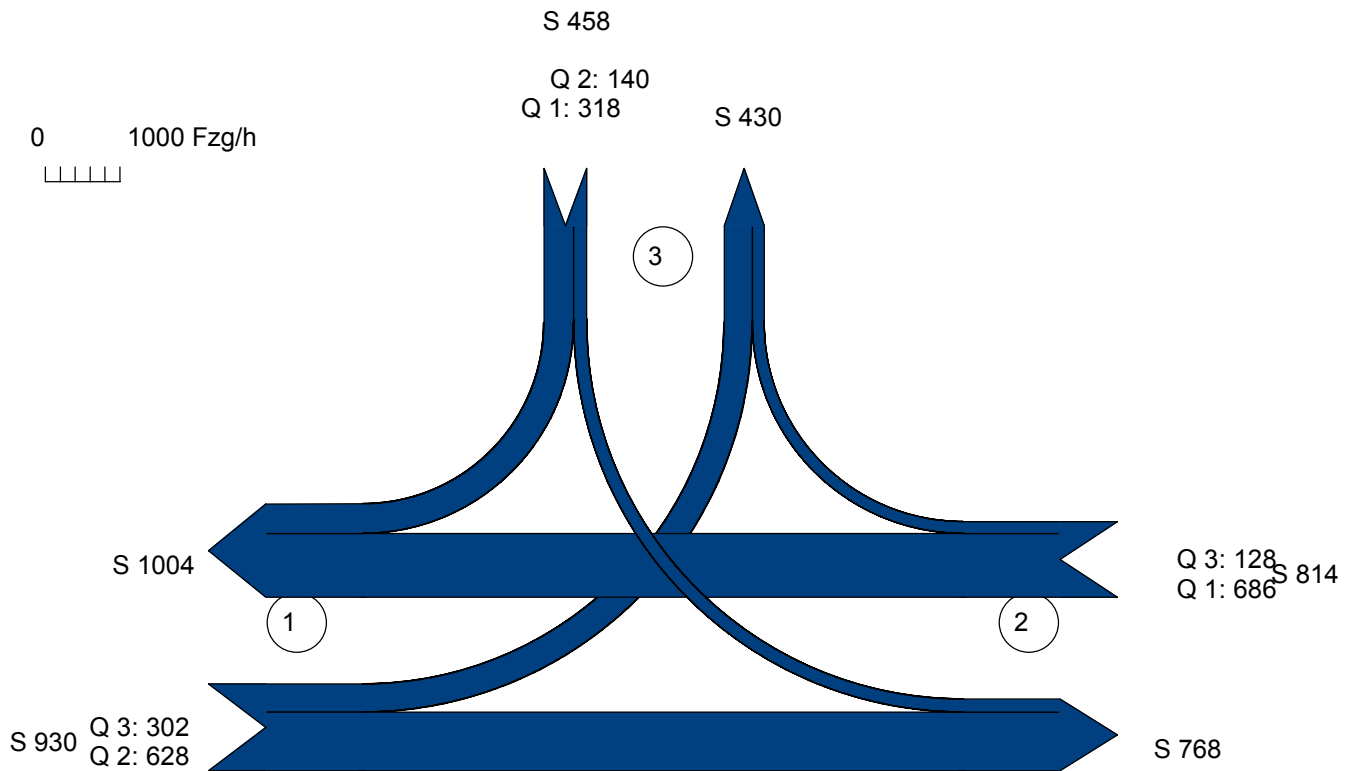
AMIPEL Version 6.1.17

## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-2\_P2\_181023-3.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 West, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge



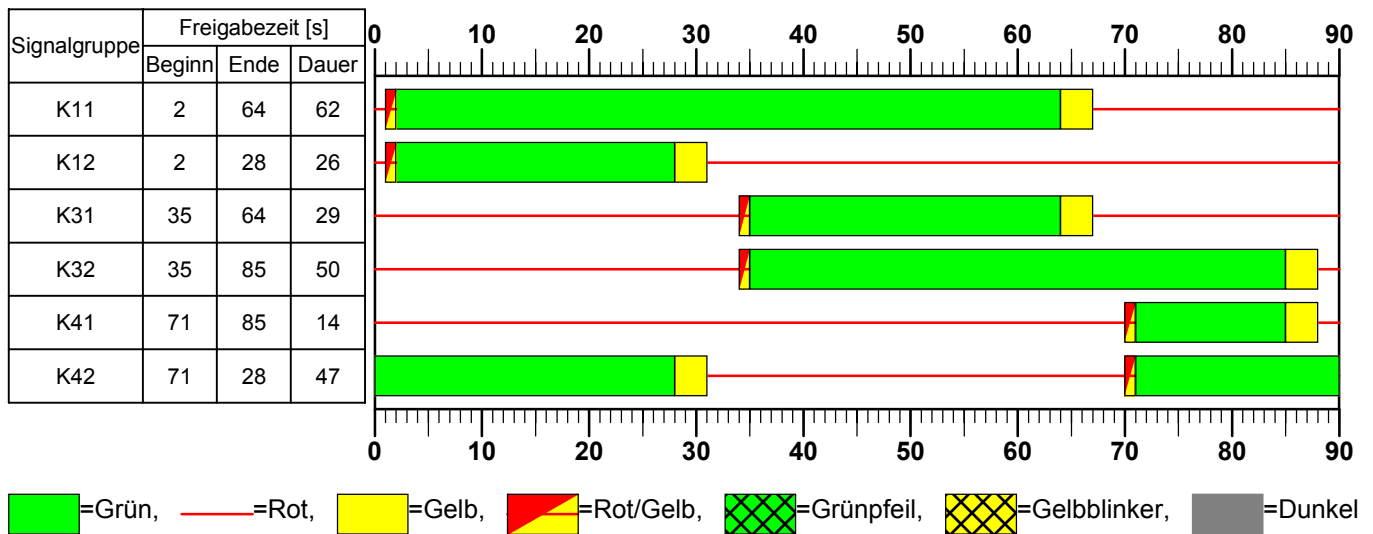
Summe= 2202

Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : L 76 (östl.)  
Zufahrt 3 : AS A1 West

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-2\_P2\_181023-3.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 West, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde



<b>Formblatt 1</b>	<b>Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage</b>									
	<b>Ausgangsdaten</b>									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 West, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 90 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	117	16	17			1,250		1	nein	nein
2	118	17	17			1,252		1	nein	nein
3	489	69	70			1,250		1	nein	nein
4								0		
5	267	38	38			1,249		1	nein	nein
6	267	38	38			1,249		1	nein	nein
7	100	14	14			1,246		1	nein	nein
8	109	15	16			1,252		1	nein	nein
9	248	35	35			1,248		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	gerade	11		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
1	links	12		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
1	links	13		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	gerade	22		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	gerade	23		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	rechts	31		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		



[illegible]

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 West, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K11	3	628	0,561	0,70	0,800	8,559	101	9,2	A
12	K12	2	152	0,341	0,30	0,299	3,262	47	27,0	B
13	K12	1	150	0,336	0,30	0,293	3,213	47	26,9	B
21	K32	7	128	0,158	0,57	0,105	1,628	28	9,7	A
22	K31	6	343	0,642	0,33	1,174	8,446	100	33,3	B
23	K31	5	343	0,642	0,33	1,174	8,446	100	33,3	B
31	K42	9	318	0,417	0,53	0,422	5,194	68	14,6	A
32	K41	8	140	0,565	0,17	0,796	4,015	56	46,0	C
Gesamt			2202						22,3	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									C	

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-3\_P2\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde

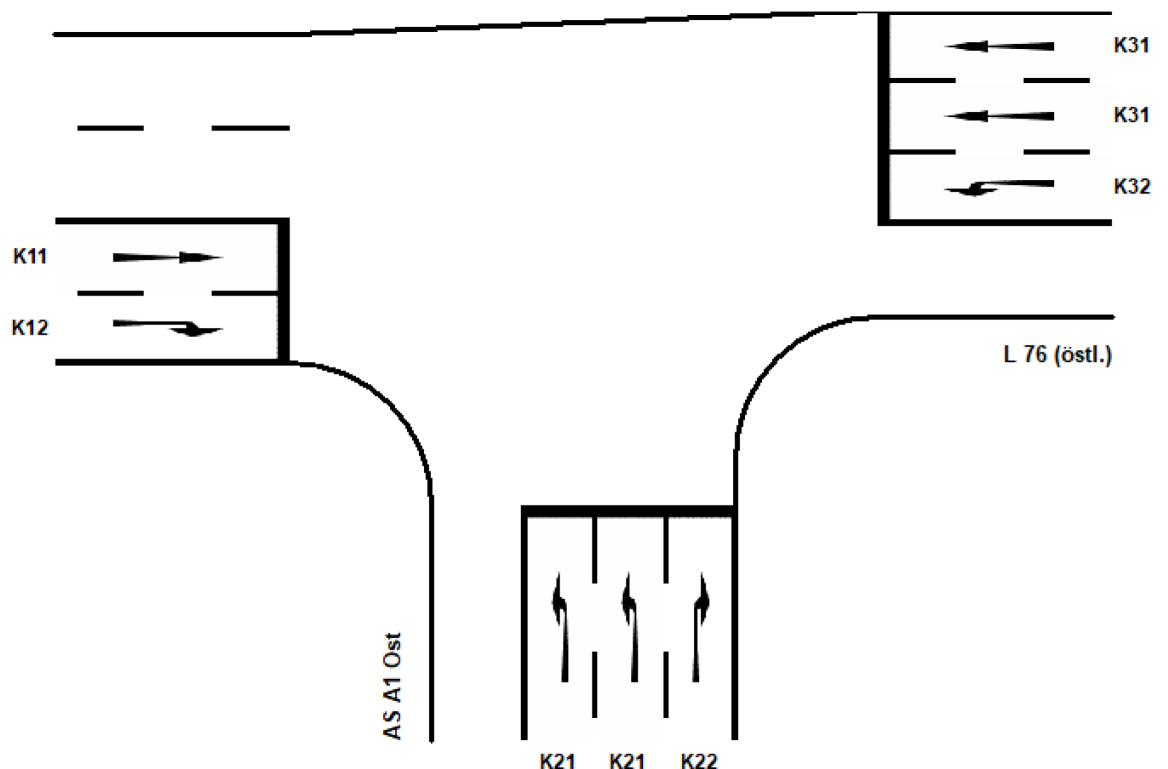


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	1	0	0
K2	K12	2	0	0
K3	K21	3	4	0
K4	K22	5	0	0
K5	K31	7	8	0
K6	K32	6	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



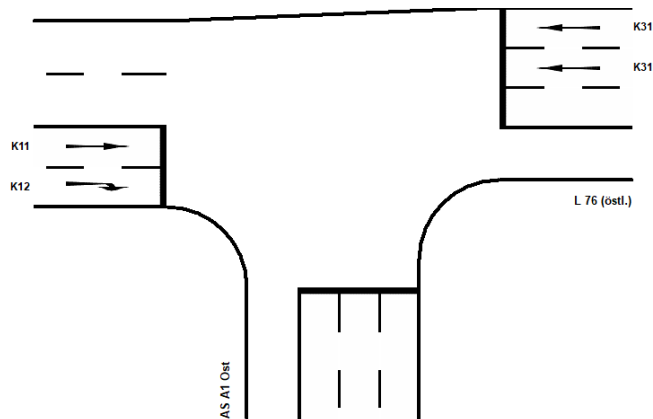
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

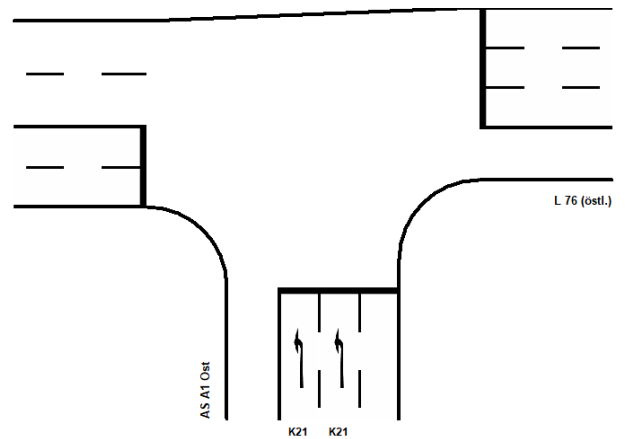
Datei : KP 1-3\_P2\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



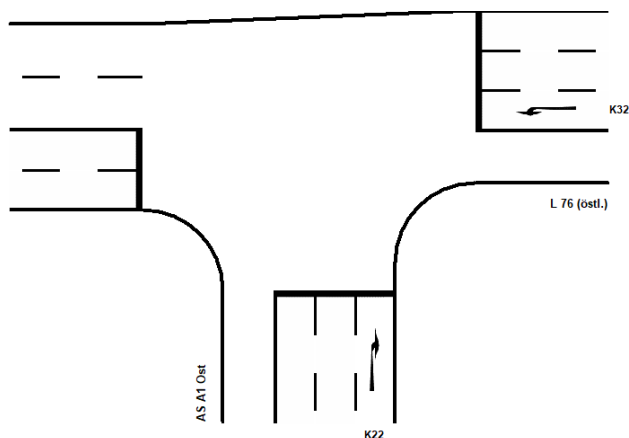
Phase I



Phase II



Phase III



AMIFEL Version 6.1.17

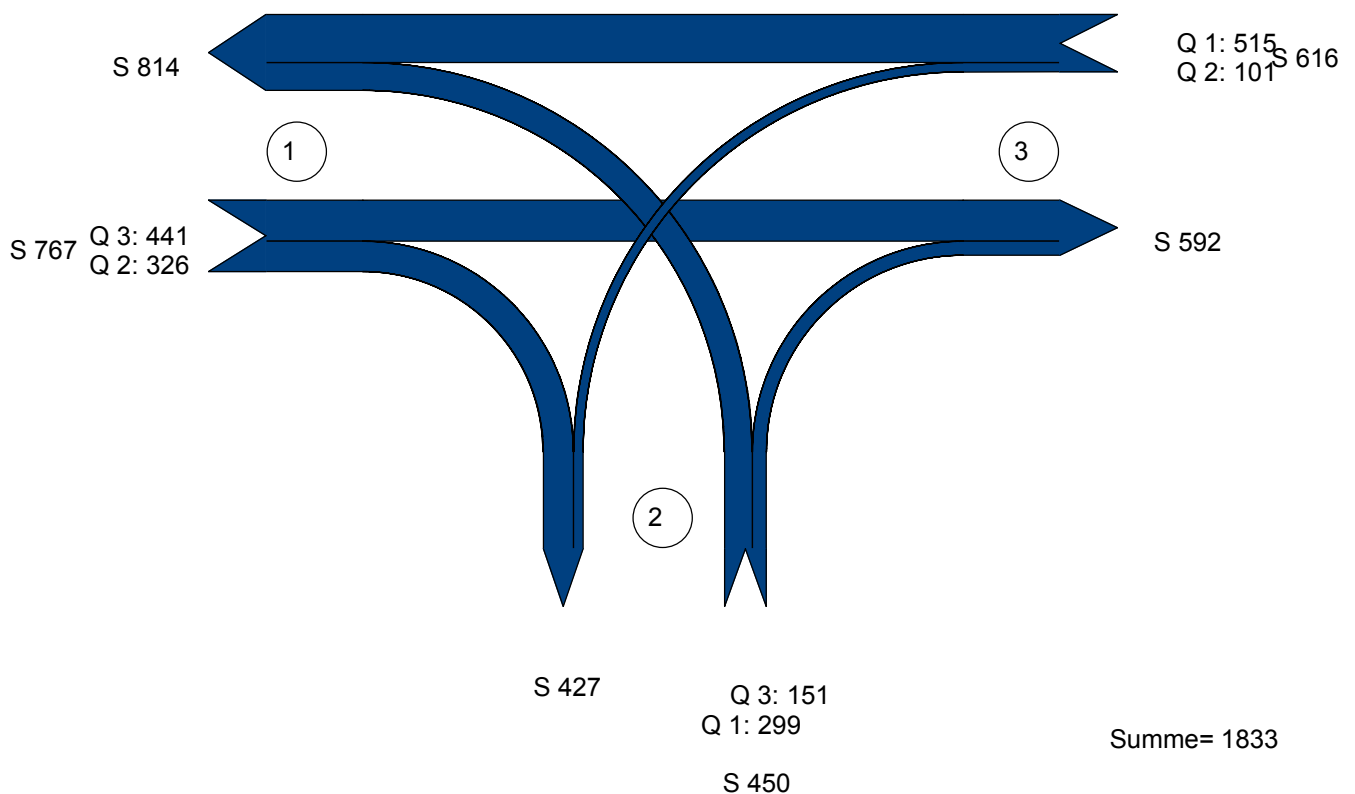
## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-3\_P2\_181023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

0 1000 Fzg/h  
|||||

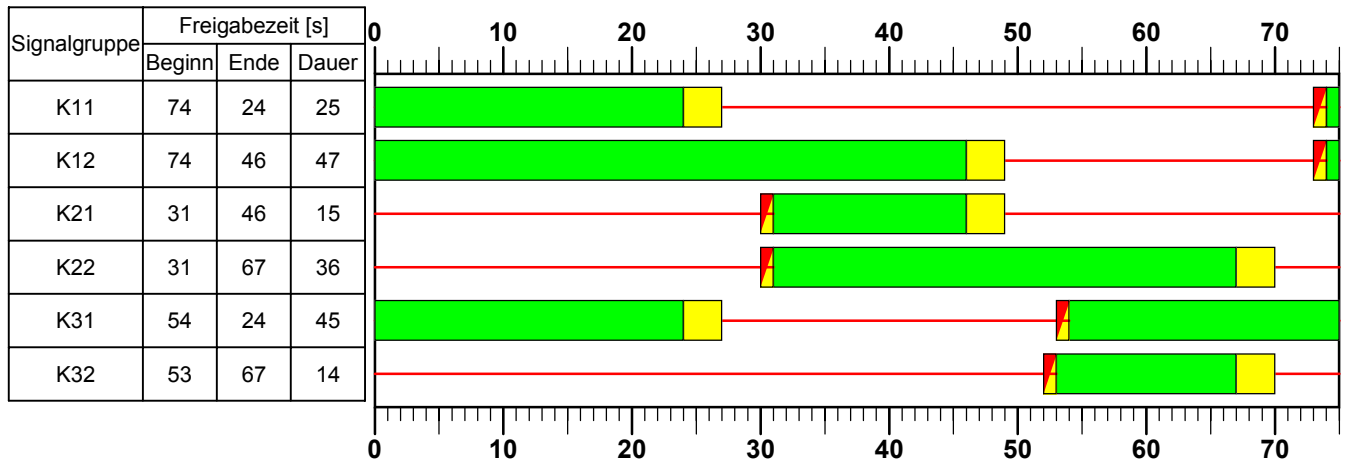


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : AS A1 Ost  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-3\_P2\_181023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / AS A1 Ost, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde



=Grün, =Rot, =Gelb, =Rot/Gelb, =Grünpfeil, =Gelbblinker, =Dunkel

# HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage

<b>Formblatt 1</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 Ost, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 75 [s]										
<b>Kfz-Verkehrsströme</b>										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	343	49	49			1,250		1	nein	nein
2	254	36	36			1,248		1	nein	nein
3	116	16	16			1,243		1	nein	nein
4	117	17	17			1,253		1	nein	nein
5	118	16	17			1,248		1	nein	nein
6	79	11	11			1,245		1	nein	nein
7	200	28	28			1,246		1	nein	nein
8	201	29	29			1,252		1	nein	nein
<b>Kfz-Fahrstreifen</b>										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	links	22		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
2	links	23		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	gerade	32		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	33		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
<b>Fußgänger-/Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

[illegible]



<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / AS A1 Ost, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K12	2	326	0,356	0,64	0,322	3,491	50	7,6	A
12	K11	1	441	0,795	0,35	3,020	11,304	127	41,7	C
21	K22	5	151	0,214	0,49	0,154	1,935	32	11,5	A
22	K21	4	151	0,476	0,21	0,544	3,298	48	32,0	B
23	K21	3	148	0,464	0,21	0,515	3,208	47	31,6	B
31	K31	8	259	0,264	0,61	0,205	2,695	41	7,4	A
32	K31	7	256	0,260	0,61	0,200	2,655	40	7,4	A
33	K32	6	101	0,338	0,20	0,294	2,099	34	29,3	B
Gesamt			1833						21,2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									C	

## Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP 1-4\_P2\_161023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / Autohof, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde

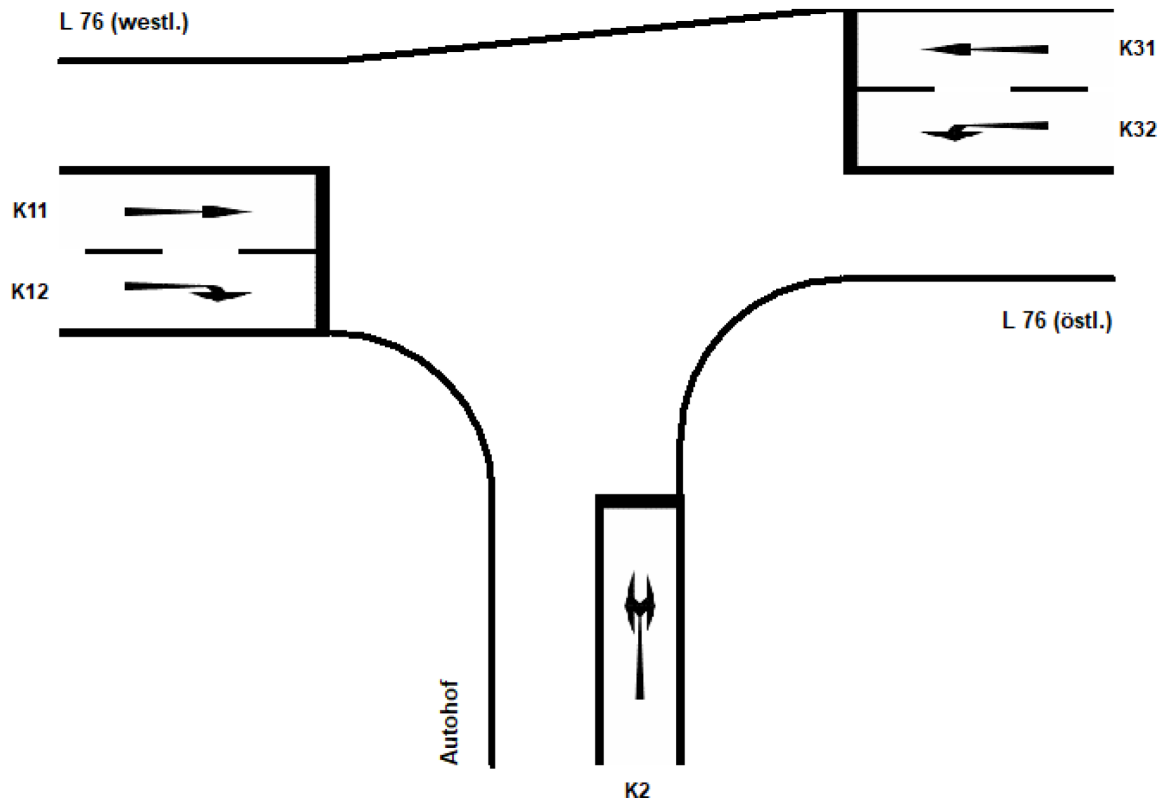


Kfz-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom
K1	K11	1	0	0
K2	K12	2	0	0
K3	K2	3	4	0
K4	K31	6	0	0
K5	K32	5	0	0

1. Strom = Hauptstrom; Minuswert=Sekundärsignal

		anliegende Ströme			abliegende Ströme			
Fußg.-Gr.	Bezeichnung	1.Strom	2.Strom	3.Strom	1.Strom	2.Strom	3.Strom	in Zufahrt

Minuswert = bedingt verträglich



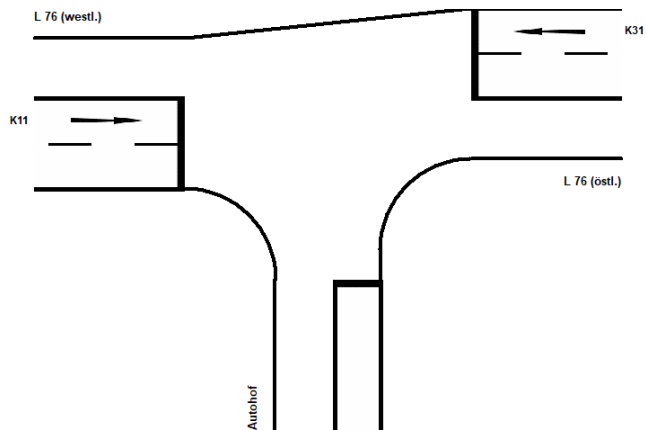
AMPEL Version 6.1.17

## Übersicht Phaseneinteilung

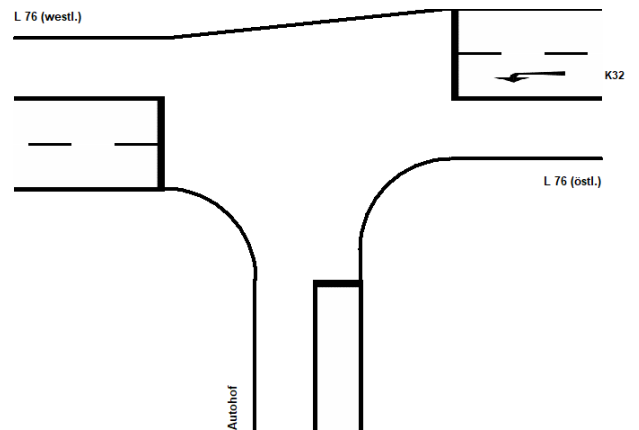
Datei : KP 1-4\_P2\_161023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / Autohof, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



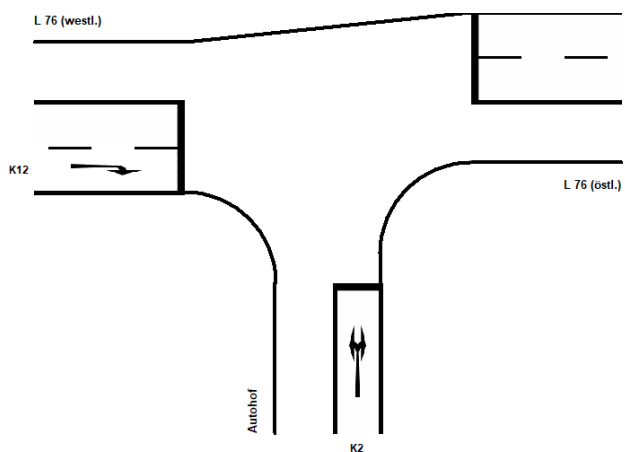
### Phase I



### Phase II



### Phase III



AMIFEL Version 6.1.17

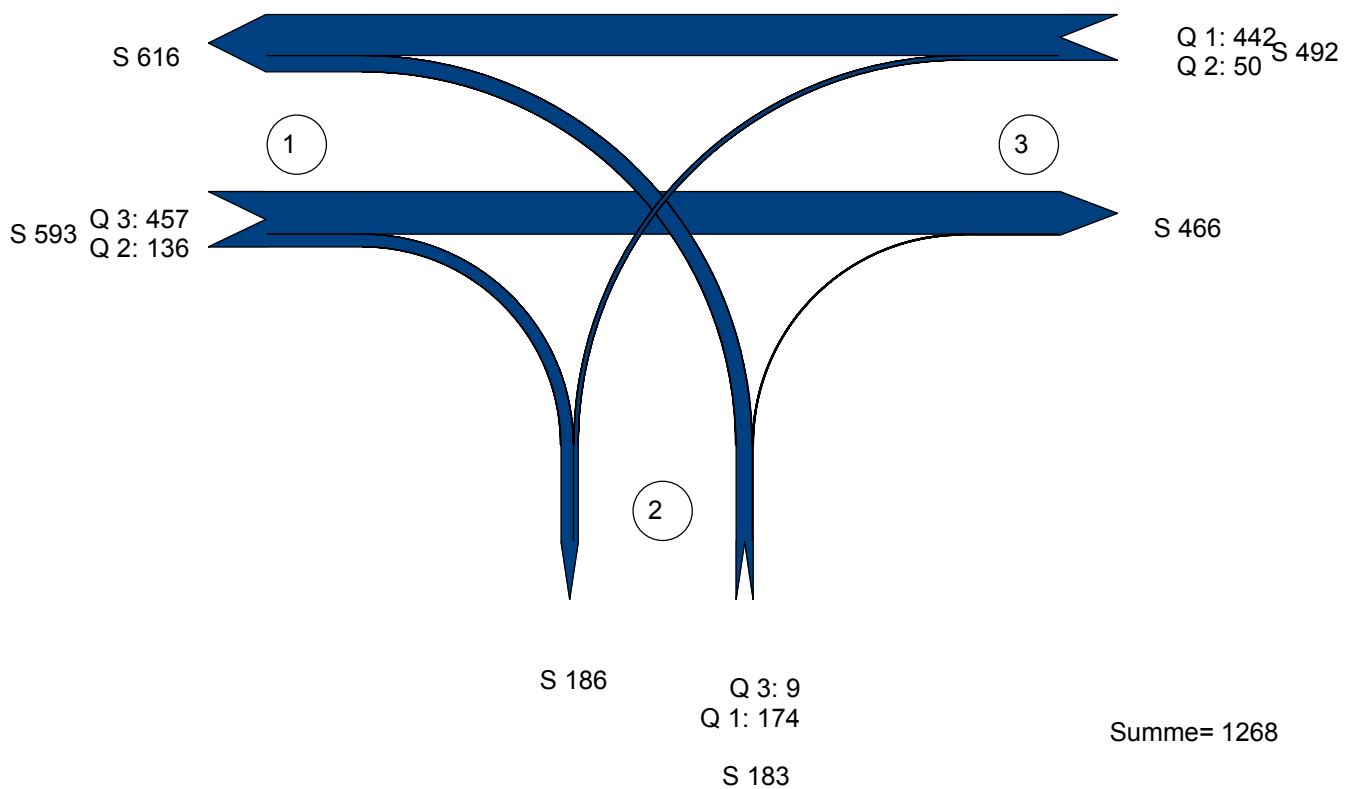
## Verkehrsfluss-Diagramm

Datei : KP 1-4\_P2\_161023-1.amp  
Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
Knoten : L 76 / Autohof, P2 2030  
Stunde : 50. Stunde



### Fahrzeuge

0 1000 Fzg/h  
|||||

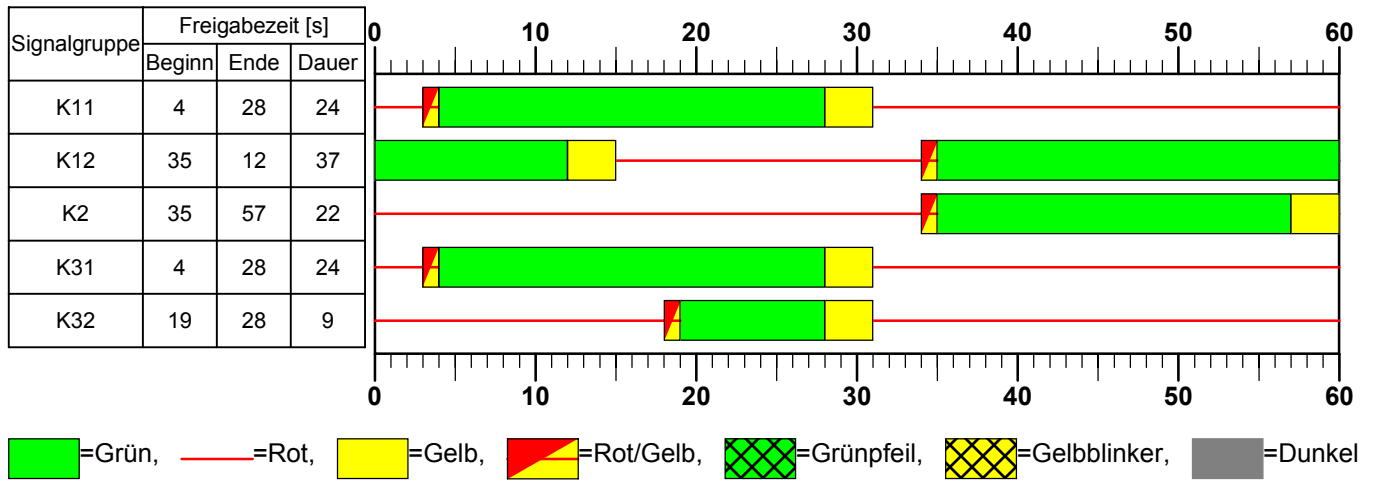


Zufahrt 1 : L 76 (westl.)  
Zufahrt 2 : Autohof  
Zufahrt 3 : L 76 (östl.)

AMPEL Version 6.1.17

# Signalzeitenplan

Datei : KP 1-4\_P2\_161023-1.amp  
 Projekt : VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)  
 Knoten : L 76 / Autohof, P2 2030  
 Stunde : 50. Stunde



Formblatt 1	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Ausgangsdaten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / Autohof, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
Umlaufzeit $t_U$ : 60 [s]										
Kfz-Verkehrsströme										
Nr.	$q_{LV}$ [Kfz/h]	$q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h]	$q_{LkwK}$ [Kfz/h]	$q_{Kfz}$ [Kfz/h]	$q_{SV}$ [Kfz/h]	$f_{SV}$ [-]		Anzahl Fahrstreifen	Misch- fahrstreifen	bedingt verträglich
1	356	50	51			1,249		1	nein	nein
2	106	15	15			1,248		1	nein	nein
3	135	19	20			1,254		1	ja	nein
4	7	1	1			1,250		1	ja	nein
5	39	5	6			1,255		1	nein	ja
6	344	49	49			1,249		1	nein	nein
Kfz-Fahrstreifen										
Zufahrt	Fahrt- richtung	Nr.	L [m]	b [m]	$f_b$ [-]	R [m]	$f_R$ [-]	s [%]	$f_s$ [-]	$L_{LA}/L_{RA}$ [m]
1	rechts	11		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
1	gerade	12		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
2	rechts	21		$\geq 3,00$	1,000	12,00	1,120	0,0	1,000	
2	links	21		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	
3	gerade	31		$\geq 3,00$	1,000	-	1,000	0,0	1,000	
3	links	32		$\geq 3,00$	1,000	15,00	1,075	0,0	1,000	12
Fußgänger-/Radfahrerfurten										
Zufahrt	Bez. Signalgr.	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]		1. Furt Länge [m]	2. Furt Länge [m]	3. Furt Länge [m]	4. Furt Länge [m]		

[illegible]

<b>Formblatt 3</b>	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage									
	Berechnung der Verkehrsqualitäten									
Projekt: VUS BAB 1 - AS Riester Damm (218394)							Stadt: Neuenkirchen-Vörden			
Knotenpunkt: L 76 / Autohof, P2 2030							Datum: 23.10.2018			
Zeitabschnitt: 50. Stunde							Bearbeiter: ra			
<b>Kfz-Verkehrsströme - Verkehrsqualitäten (fahrstreifenbezogen)</b>										
Nr.	Bez. SG	Ströme	$q_j$ [Kfz/h]	$x_j$ [-]	$f_{A,j}$ [-]	$N_{GE,j}$ [Kfz]	$N_{MS,j}$ [Kfz]	$L_{95,j}$ [m]	$t_{W,j}$ [s]	QSV [-]
11	K12	2	136	0,150	0,63	0,099	1,018	20	4,9	A
12	K11	1	457	0,685	0,42	1,484	7,702	93	22,3	B
21	K2	3, 4	183	0,322	0,38	0,274	2,419	38	14,7	A
31	K31	6	442	0,663	0,42	1,312	7,248	88	21,2	B
32	K32	5	50	0,272	0,12	0,212	0,967	20	28,0	B
Gesamt			1268						19,2	
<b>Fußgänger- /Radfahrerfurten</b>										
Zufahrt	Bez. SG	$q_{Fg}$ [Fg/h]	$q_{Rad}$ [Rad/h]	Anzahl Furten	$t_{W,max}$ [s]					QSV [-]
Gesamtbewertung:									B	



## **Anlage 6 Verkehrsmengen Schall**

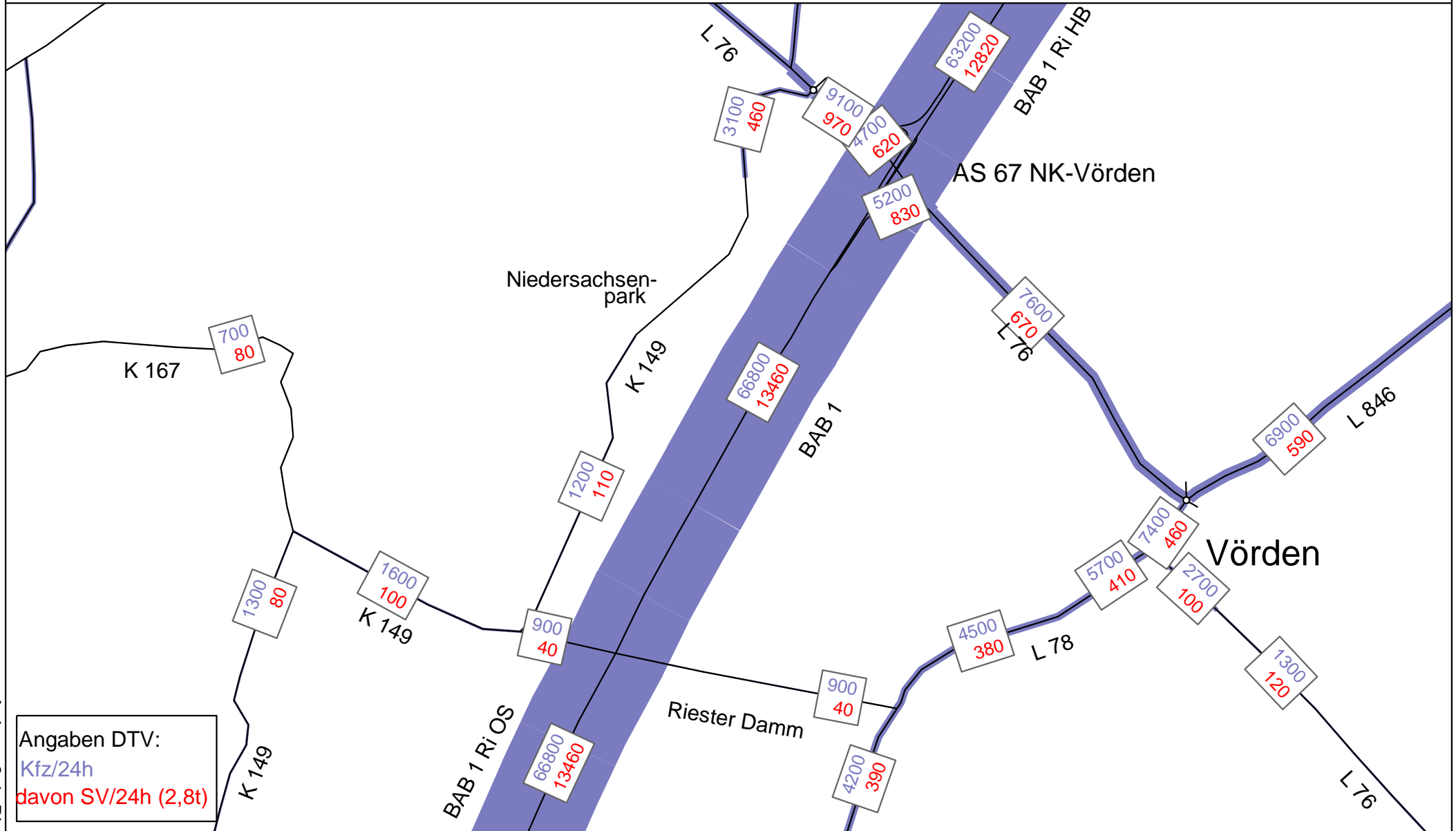
Anlage 6.1 Analyse, 2 Blatt

Anlage 6.2 Prognose 2030 Netzfall 0, 2 Blatt

Anlage 6.3 Prognose 2030 Netzfall 0+, 2 Blatt

Anlage 6.4 Prognose 2030 Netzfall 2, 3 Blatt

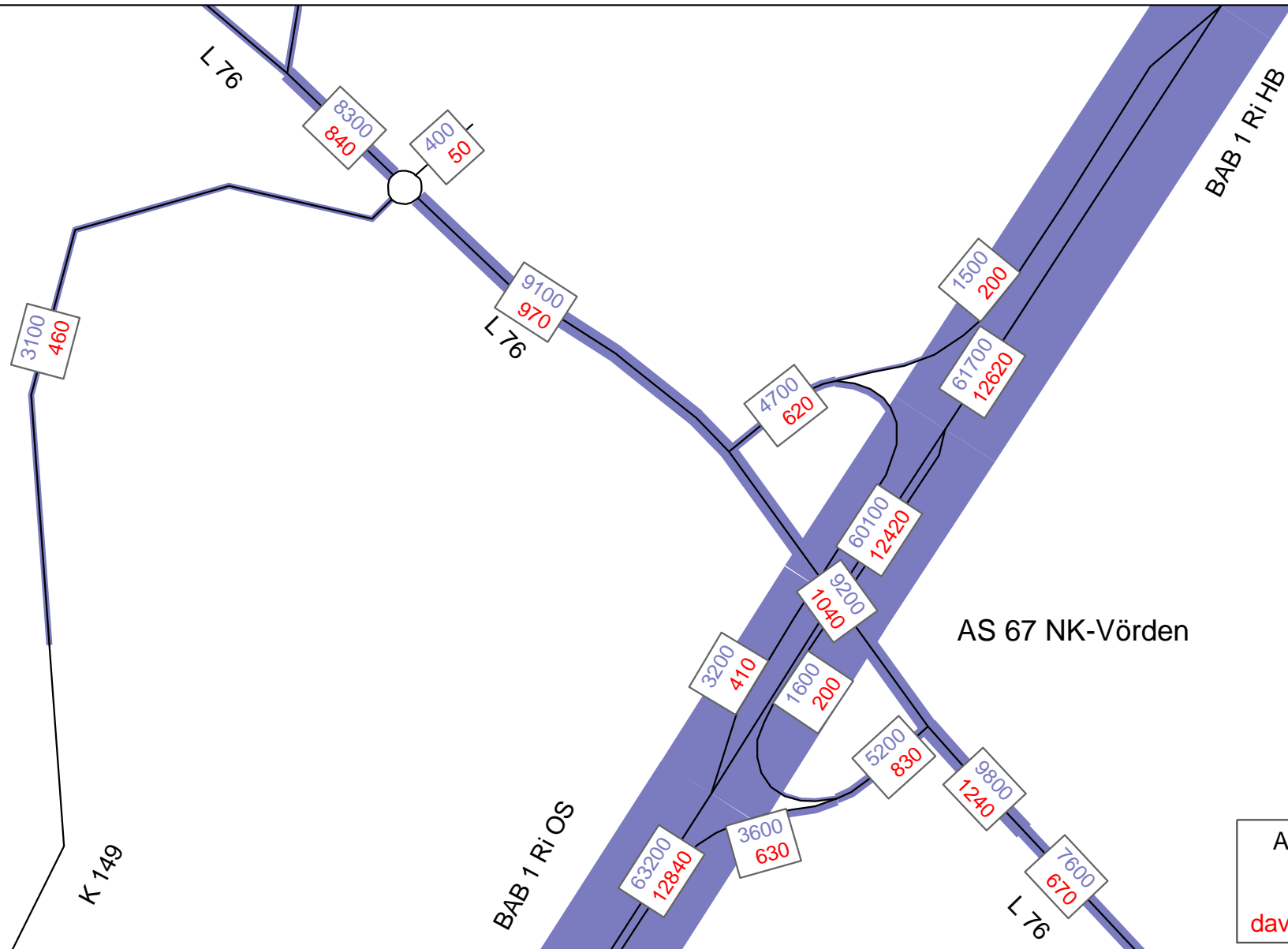
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8t)]	

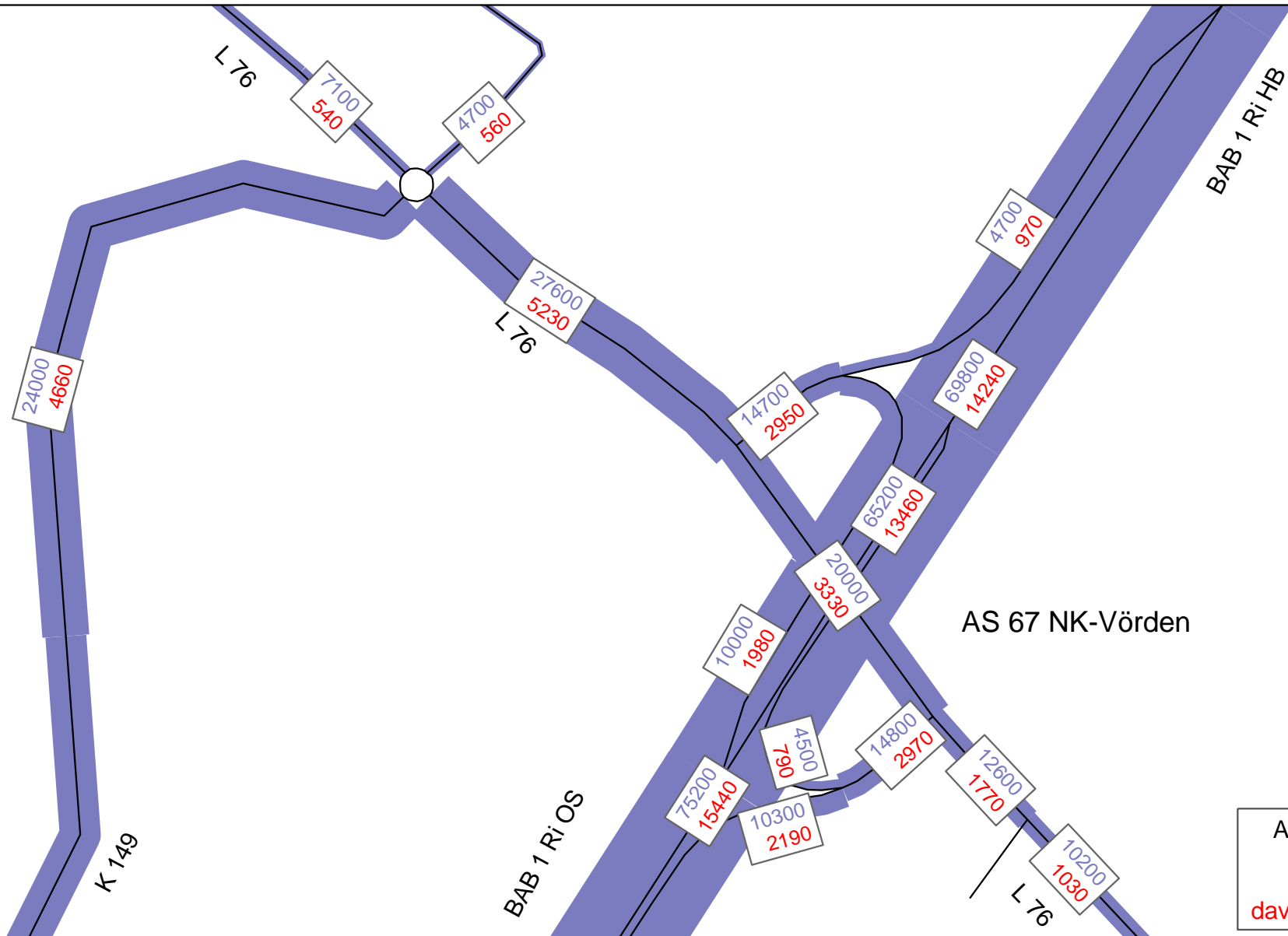
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Analyse 2015, Ausschnitt AS Neuenkirchen-Vörden	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8 t)]	

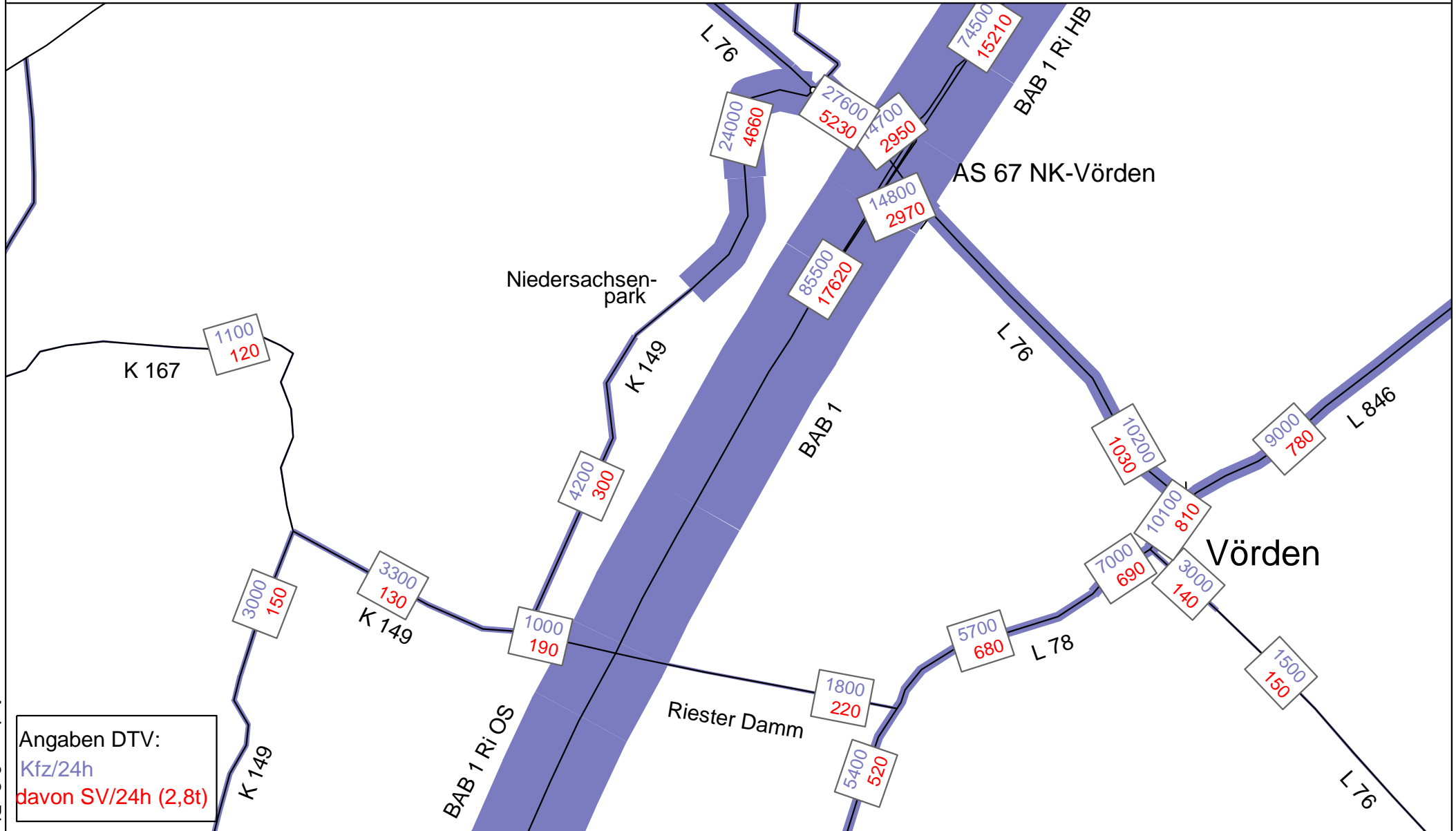
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

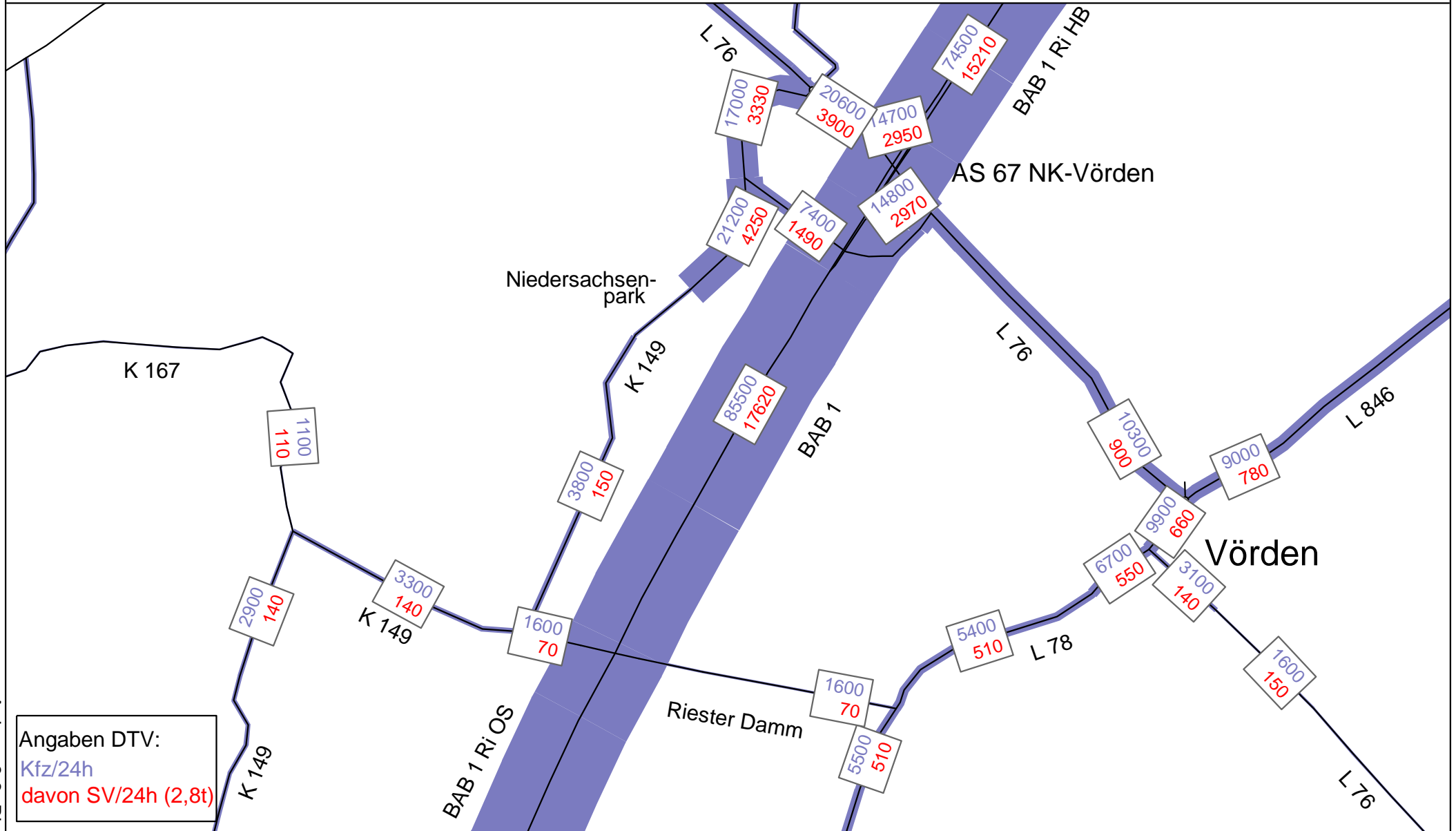
IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030, Ausschnitt AS Neuenkirchen-Vörden	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8 t)]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0 2030	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8t)]	

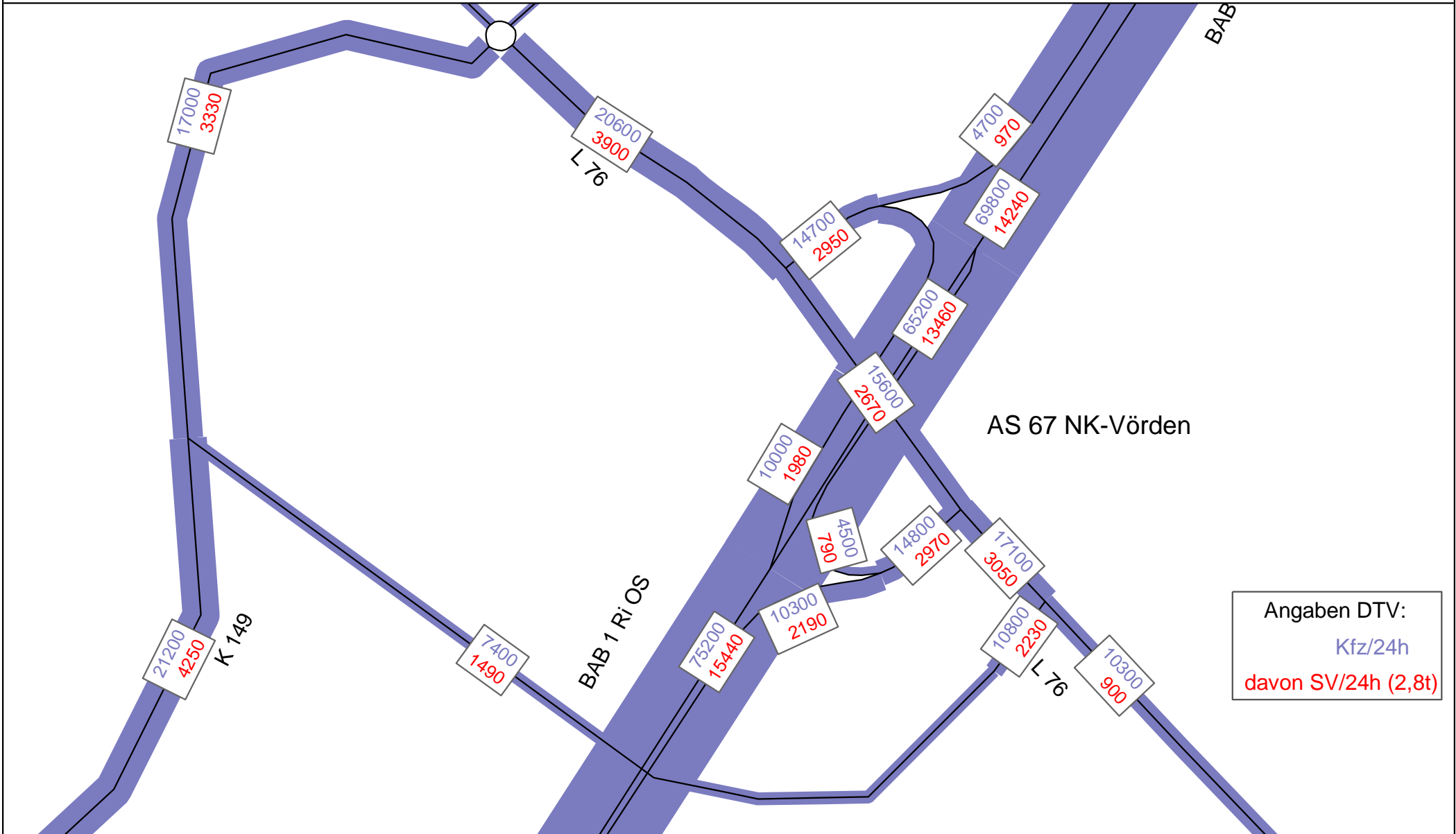
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8t)]	

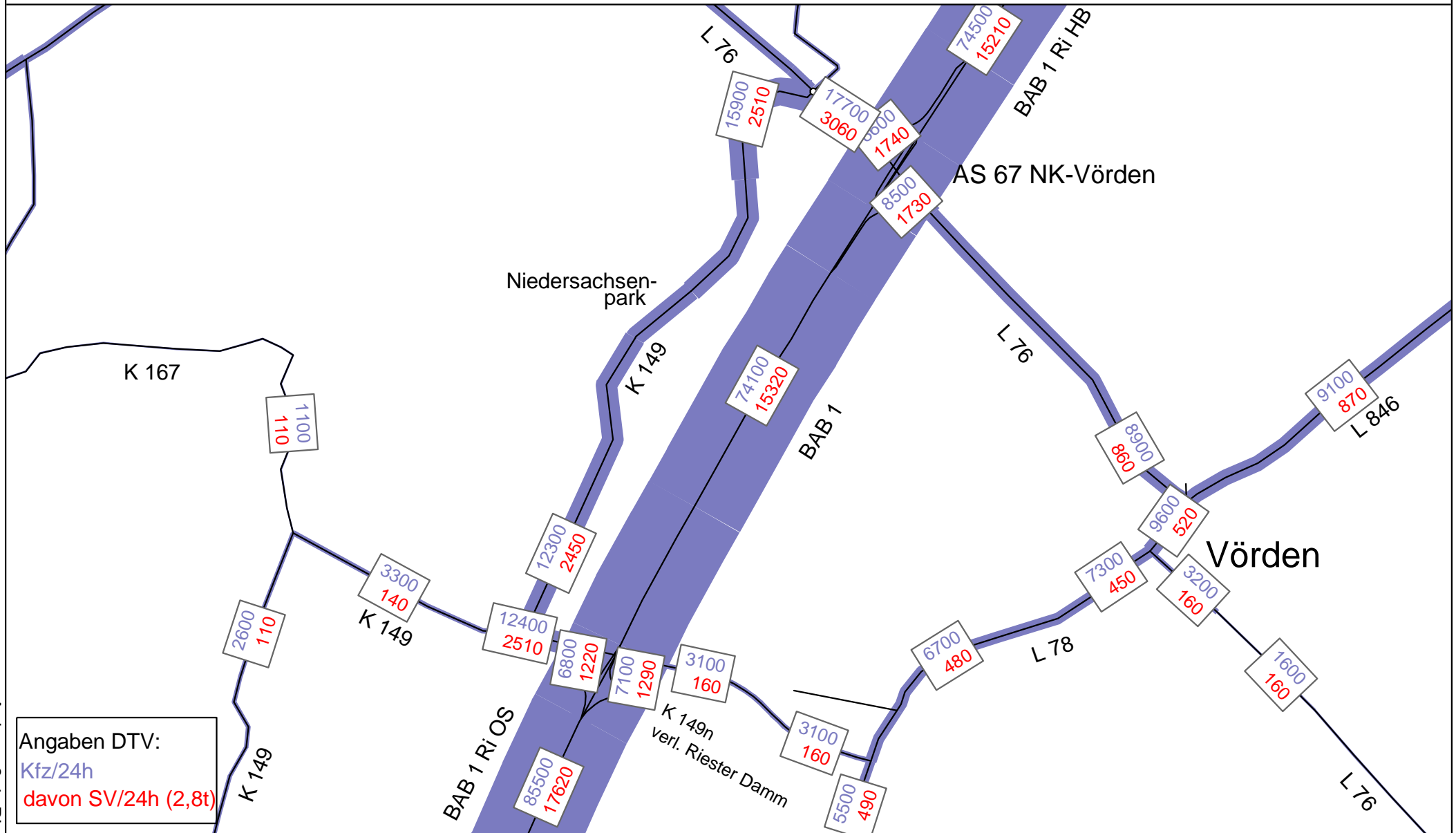
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 0+ 2030, Ausschnitt AS Neuenkirchen-Vörden	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8 t)]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149

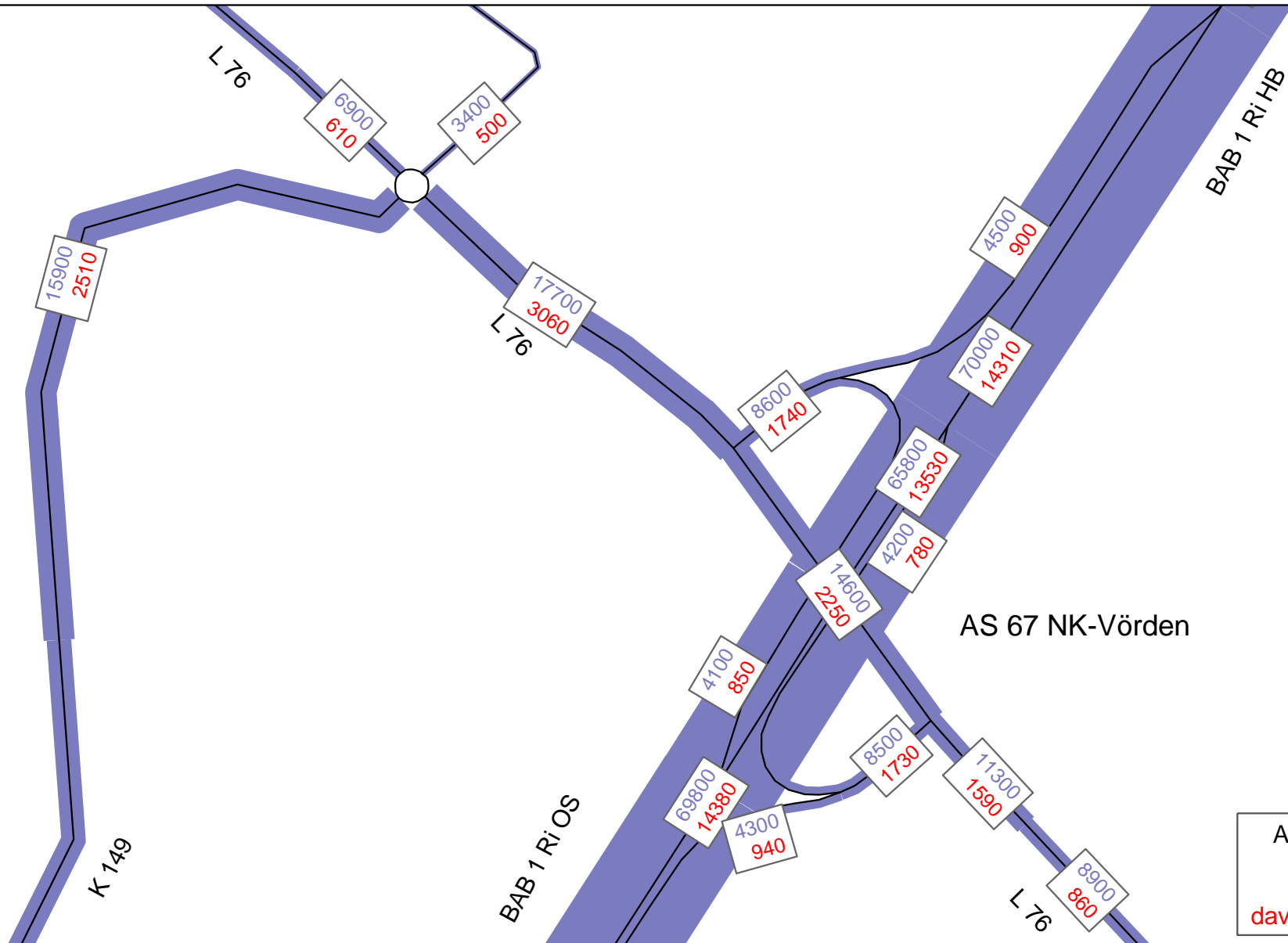


Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8t)]	



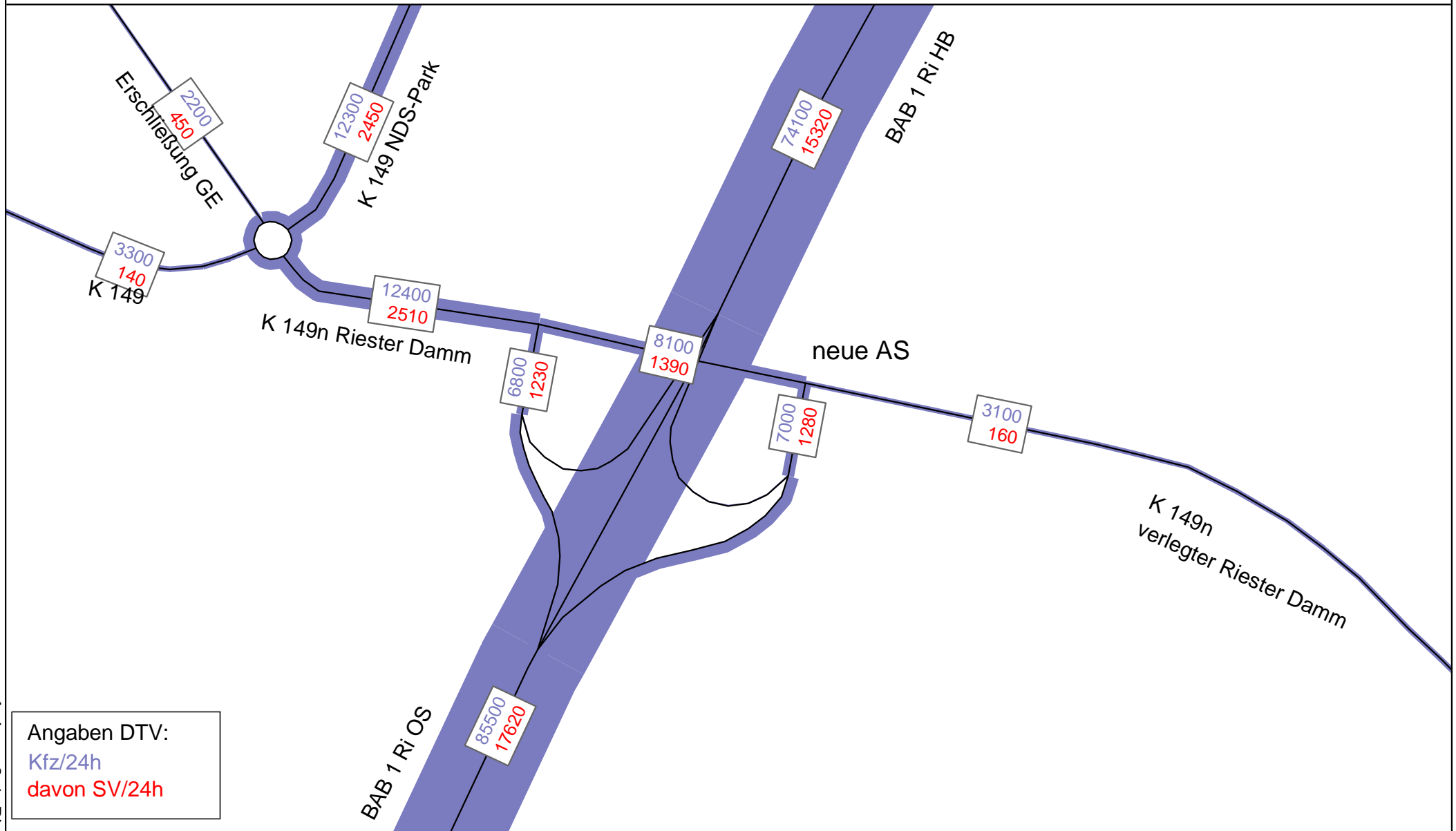
# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h (2,8t)

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, Ausschnitt AS Neuenkirchen-Vörden	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8 t)]	

# VUS BAB 1 Neubau der AS Rieste und der K 149



Angaben DTV:  
Kfz/24h  
davon SV/24h

IPW	Umlegungsergebnis Prognose 2 2030, Ausschnitt Neue AS	
Stand 11/2018	DTV [Kfz/24h und SV/24h (2,8t)]	