

Bericht  
Endfassung  
Datum: 05.08.2025  
Projektnummer: IV235525

## Verkehrstechnische Untersuchung zur Erweiterung des Einzelhandelsstandorts an der Brauereistraße in Neustadt-Glewe



Aufgestellt:

LOGOS Beratende Ingenieure GmbH  
Gerhart-Hauptmann-Straße 23  
18055 Rostock  
Tel.: (0381) 2 07 89-0  
E-Mail: office@logos-hro.de

## Inhaltsverzeichnis

<b>INHALTSVERZEICHNIS .....</b>	<b>2</b>
<b>1      EINLEITUNG .....</b>	<b>3</b>
1.1    Aufgabenstellung.....	3
1.2    Untersuchungsgebiet und Verkehrsknotenpunkte .....	4
<b>2      GRUNDLAGEN .....</b>	<b>5</b>
2.1    Allgemein .....	5
2.2    Anschluss- und Verkehrsknotenpunkte .....	5
2.3    Verkehrsdaten.....	6
2.3.1    Allgemeines.....	6
2.3.2    Verkehrszählung – Grundbelastung 2025 .....	6
2.3.3    Verkehrsbeobachtung vor Ort.....	6
2.3.4    Verkehrsprognose 2040 .....	8
<b>3      VERKEHRSERZEUGUNG UND -VERTEILUNG .....</b>	<b>9</b>
3.1    Verkehrserzeugung .....	9
3.2    Prognose-Planfall .....	11
<b>4      LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG UND VERKEHRSQUALITÄT .....</b>	<b>12</b>
4.1    Allgemein .....	12
4.2    Berechnungsgrundlagen .....	12
4.3    Leistungsfähigkeitsberechnung .....	12
<b>5      FAZIT .....</b>	<b>14</b>
<b>ANLAGENVERZEICHNIS .....</b>	<b>15</b>
<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>15</b>
<b>TABELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>15</b>
<b>QUELLENVERZEICHNIS.....</b>	<b>16</b>

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 Aufgabenstellung

Es wird beabsichtigt, den bestehenden Einzelhandelsstandort in der Brauereistraße in Neustadt-Glewe zu erweitern (Abbildung 1). Geplant ist ein Neubau mit Verkaufsflächenerweiterung des bestehenden Lebensmittelmarktes (+ 700 m<sup>2</sup>). Zusätzlich ist die Ansiedlung eines Discounters, eines Fachmarktes und eines Bäckers geplant. Infolgedessen wird die Stellplatzanlage vergrößert.



Abbildung 1: Vorhabenbezogener Lageplan zur Standorterweiterung [1]

Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung sind die hinsichtlich der Erweiterung der Einzelhandelseinrichtungen entstehenden Neuverkehre zu ermitteln. Anschließend ist zu prüfen, ob das bestehende Verkehrsnetz die zusätzlichen gebietsbezogenen Neuverkehre aufnehmen kann. Im Zuge dieser Untersuchung sind die Auswirkungen auf die bestehende Infrastruktur hinsichtlich der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit abzuleiten und zu bewerten sowie gegebenenfalls Maßnahmen zur Optimierung zu empfehlen.

## 1.2 Untersuchungsgebiet und Verkehrsknotenpunkte

Innerhalb des Untersuchungsgebiets wird die verkehrliche Erschließung des geplanten Einzelhandelszentrums sowie dessen Anbindung an das umliegende Straßennetz untersucht.

Bei der bestehenden Einzelhandelseinrichtung im Untersuchungsgebiet handelt es sich um einen EDEKA-Markt mit einer Parkplatzkapazität von aktuell 100 Stellplätzen.

Die verkehrliche Erschließung wird über den Anschlussknoten Brauereistraße/Parkplatz Einzelhandel (K2) realisiert. Der unsignalisierten Verkehrsknoten Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße (K1) bildet den Anschluss ans weiterführende öffentliche Straßen-

netz.



Abbildung 2: Übersichtsplan (Karte auf Grundlage von Gaia-MV [2])

## 2 GRUNDLAGEN

### 2.1 Allgemein

Für die Verkehrsuntersuchung werden im ersten Schritt die wesentlichen Datengrundlagen in Bezug auf die Anschluss- und Verkehrsknotenpunkte sowie die aktuellen Verkehrsbelastungen zusammengestellt, um die verkehrliche Situation einschätzen zu können.

### 2.2 Anschluss- und Verkehrsknotenpunkte

*Anlage 1*

Der bestehende Anschlussknoten K2 Brauereistraße/Parkplatz-Einzelhandel dient der verkehrlichen Erschließung des Einzelhandelsstandortes und ist als unsignalisierter Knotenpunkt realisiert (Abbildung 3). Die Zufahrt zum Parkplatz des Einzelhandelsstandortes über die Brauereistraße ist eine verkehrsrechtlich untergeordnete Nebenrichtung (abgesenkter Bordstein) und weist keine separate Spureinteilung auf.

Im westlichen Verlauf stellt die Brauereistraße eine Erschließungsstraße für das Einzelhandelszentrum sowie für die angrenzende Wohnbebauung dar. Aufgrund der untergeordneten Funktion im Straßennetz und der geringen verkehrlichen Relevanz wird der Knotenpunkt K2 nicht Gegenstand weiterführender Leistungsfähigkeitsuntersuchungen sein.



Abbildung 3: Anschlussknoten (Karte auf Grundlage von Gaia-MV [2])

Der Hauptverkehrsknoten Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße K1 ist als abknickende Vorfahrtsstraße geregelt, wobei die Verkehrsverbindung Ost-Süd (Brauereistraße-

Laascher Straße) die bevorrechtigte Hauptrichtung bildet. An diesem Knotenpunkt sind alle Zufahrten als Mischspuren ausgelegt. In allen Zufahrten schließen Gehwegbereiche für den Fußverkehr an. Für den Radverkehr ist keine separate Führung vorhanden. Daher wird davon ausgegangen, dass der Radverkehr die Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr nutzt.

Innerhalb dieser Untersuchung sind für den Knotenpunkt K1 ein Nachweis über die Leistungsfähigkeit und eventuelle knotengeometrische Ausbaumaßnahmen zu leisten. Die schematischen Knotendaten des Knotenpunktes K1 sind in Anlage 1 ersichtlich.

## 2.3 Verkehrsdaten

### 2.3.1 Allgemeines

Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit des Anschlussknotenpunktes sind die bestehenden Belastungen im Untersuchungsgebiet von hoher Bedeutung. Sie bilden eine wichtige Grundlage für die weiteren Berechnungen.

### 2.3.2 Verkehrszählung – Grundbelastung 2025

### Anlage 2.1

An einem Normalwerntag, Dienstag den 08.04.2025, wurde in der Zeit von 7:00 bis 12:00 und 15:00 bis 19:00 Uhr eine videotestete Verkehrszählung am Knotenpunkt K1 Brauerstraße/Laascher Straße/Thälmannstraße durchgeführt. Dabei erfolgte die Unterscheidung in die Fahrzeugtypen Krad, Pkw/Lieferwagen, Lkw, Bus und Lastzug.

Aus den Zählwerten ergeben sich folgende verkehrliche Spitzenstunden für das Untersuchungsgebiet:

- |              |                 |                     |
|--------------|-----------------|---------------------|
| • Frühspitze | (Normalwerntag) | 09:30 bis 10:30 Uhr |
| • Spätspitze | (Normalwerntag) | 16:00 bis 17:00 Uhr |

Die Spitzenstunden der Verkehrszählungen werden als Grundbelastung 2025 bezeichnet und sind als Strombelastungspläne in Anlage 2.1 dargestellt.

### Verkehrszählung – Grundbelastung 2025

### 2.3.3 Verkehrsbeobachtung vor Ort

#### Untersuchungszeitraum

Im Rahmen einer Ortsbesichtigung wurden die Verkehrsverhältnisse im Umfeld der Johann-Wolfgang-von-Goethe-Grundschule in der Thälmannstraße und deren Auswirkung auf die Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet näher betrachtet. Für den Besichtigungstag wurde ein Normalwerntag außerhalb der Ferien gewählt (Mittwoch 23.07.2025). Für den Zeitraum wurde im Vorfeld die videobasierte Verkehrszählung ausgewertet und so die Spitzenverkehrszeiten der Hol- und Bringverkehre ermittelt. Die morgendliche Spitzenverkehrszeit der Bringverkehre liegt zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr und wird auf diese Weise in den Untersuchungszeitraum integriert. Am Nachmittag verteilen sich die Holverkehre über einen breiteren Zeitraum zwischen 15:00 und 18:00 Uhr.

Ein konzentriertes Verkehrsaufkommen wie in den Morgenstunden tritt zur Nachmittagszeit nicht auf.

#### Verkehrsbeobachtungen

Ein Großteil der Schüler gelangt entweder mit dem Auto oder mit dem Bus zur Grundschulkomplex. Dabei wird vorwiegend die vorhandene Kiss-and-Ride-Zone unmittelbar vor dem Schulgebäude von den Fahrzeugen genutzt, um Kinder austiegen zu lassen. Das Verhältnis der Verkehrsarten lässt sich grob unterteilen in ca. 40 % Auto, 30 % Bus und 30 % Fuß- und Radverkehr. Die Verteilung wird insgesamt als relativ ausgewogen wahrgenommen.

Der Fußverkehr besteht zumeist aus kleineren Gruppen mit einer gleichmäßigen Verteilung zwischen 7:05 Uhr und 7:25 Uhr. Fußgänger und Radfahrende überqueren den Knotenpunkt Brauereistraße/Thälmannstraße auf dem untergeordneten Knotenarm Brauereistraße vorsichtig. Der Kreuzungsbereich ist in der Zufahrt zur Brauereistraße mit Wegsperrern versehen, wodurch die querenden Fuß- und Radverkehre gezielt zum Querungsbereich in der Brauereistraße und aus dem Gefahrenbereich des direkten Verkehrsknotens gelenkt werden. Es konnte beobachtet werden, dass Fußgänger und Radfahrer ausschließlich den untergeordneten Knotenarm des Knotens zur Querung nutzen, was eine Entflechtung mit dem Kfz-Verkehr begünstigt.



Abbildung 5: Radverkehr zur Johann-Wolfgang-von-Goethe-Grundschule



Abbildung 4: Radverkehr zur Grundschule - Querungsbereich

Der Wegeabschnitt entlang der Häuserecke Brauereistraße/Thälmannstraße ist stellenweise schmal, was allerdings zu keiner erkennbaren Gefährdungssituation führt. Sowohl Fußgänger als auch Radfahrer können den Bereich zuvor weiträumig einsehen und machen zusätzlich auf sich aufmerksam.

Der vorhandene Geh- und Radweg in der Thälmannstraße ist ausreichend dimensioniert. Der Kfz-Verkehr wird während der Hol- und Bringzeiten durch die Einbahnstraßenregelung in der Thälmannstraße sowie den eingerichteten Kiss-and-Ride-Bereich vor der Schule gut organisiert. Es entstehen lediglich kurzzeitige Staus im Bereich der abknickenden Hauptstraße während der Schrankenschließungen, die sich jedoch anschließend schnell wieder auflösen. Während der morgendlichen Spitzenzeit (ca. 15 Minuten) nutzen Fahrzeuge aus der Thälmannstraße auch kleinere Zeitlücken für das Einfädeln in den Verkehr.

### 2.3.4 Verkehrsprognose 2040

### Anlage 2.2

Aufgrund allgemeiner Verkehrsentwicklungen sowie verschiedener Entwicklungen in der gesamten Region um das Untersuchungsgebiet kann es zu einer positiven oder negativen Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren kommen. Um die untersuchungsrelevante Verkehrsinfrastruktur auf die Verkehrsentwicklung vorzubereiten, ist die zukünftige Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet gemäß HBS 2015 [3] abzuschätzen. Für die Verkehrsprognose wird aktuell im Prognosehorizont bis 2040 angesetzt.

Für die Verkehrsprognose wurde Daten der im 5-Jahresturnus durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr herausgegebenen Straßenverkehrszählung [4] verwendet. Die Zählstelle befindet sich an der L71 in Neustadt-Glewe. Aus den Daten der Straßenverkehrszählung 2010, 2015 und 2021 wurde eine Trendprognose für das Prognosejahr 2040 erstellt und folgende Prognosefaktoren (Basisjahr 2025) ermittelt.

In der folgenden Abbildung 4 ist die Verkehrsentwicklung als lineare Trendprognose bis zum Jahr 2040 grafisch dargestellt.

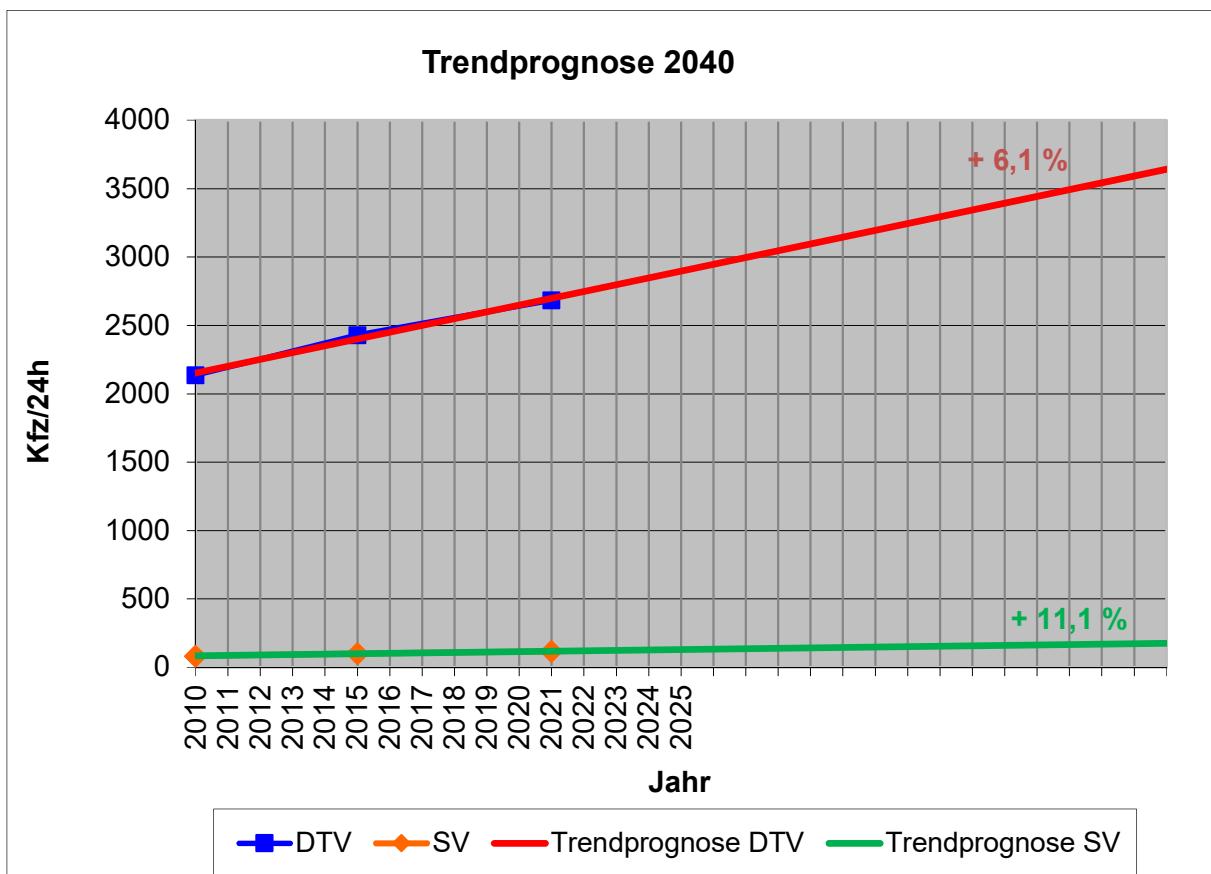


Abbildung 6: Trendprognose 2040

Bei der Auswertung der Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet wurde eine Steigerung von 6,1 % für den Kfz-Verkehr und von 11,1 % für den Schwerverkehr ermittelt. Die Grundbelastung 2025 wird anschließend um den Prognosefaktor erhöht und ergibt den Prognose-Nullfall 2040. Die Verkehrsbelastung zum Prognose-Nullfall ist in der Anlage 2.2 dargestellt.

### 3 VERKEHRSERZEUGUNG UND -VERTEILUNG

---

#### 3.1 Verkehrserzeugung

**Anlage 3**

Es ist geplant durch einen Neubau die Verkaufsflächen (VKF) des bestehenden Lebensmittelmarktes auf insgesamt 1.500 m<sup>2</sup> (+ 700 m<sup>2</sup>) zu erweitern. Zusätzlich wird im Plangebiet ein Lebensmitteldiscounter mit 900 m<sup>2</sup> VKF, ein Fachmarkt mit 200 m<sup>2</sup> VKF und ein Bäcker mit 80 m<sup>2</sup> VKF entstehen. Auf dem Plangebiet ist zudem die Anlage von 122 neuen Stellplätzen geplant.

Mit der Vergrößerung der Verkaufsfläche beim Lebensmittelmarkt kommt es neben der optimierteren Produktpräsentation, der kundenfreundlicheren Gestaltung der Ladenflächen und zu einer Sortimentserweiterung. Die Zahl der Beschäftigten wird sich planmäßig auf 35 Mitarbeiter erhöhen.

Die Abschätzung der Verkehrserzeugung erfolgt in Anlehnung an das Heft 42 [5] sowie den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der FGSV [6] mittels der für den Kunden-, Beschäftigungs- und Lieferverkehr relevanten Frequentierungskenngrößen. Die verwendeten Kennwerte sind in den Berechnungstabellen in Anlage 3 ersichtlich.

Für den Lebensmittelmarkt wird die Verkehrserzeugung ausschließlich für die Verkaufsfläche erweiterung von 700 m<sup>2</sup> berechnet, da die bestehenden Quell- und Zielverkehre zu dem Einzelhandelsstandort bereits durch die Verkehrszählung aufgenommen wurden. Für den Discounter, den Fachmarkt und den Bäcker wird die gesamte VKF zur Ermittlung der Verkehrserzeugung genutzt, da diese neu geplant sind.

Zur genaueren Ermittlung des Tagesverkehrsaufkommens der Kunden werden die nachfolgenden Effekte einbezogen.

#### Konkurrenzeffekt

- ① Wenn zu einer bestehenden Einzelhandelseinrichtung eine weitere **der gleichen Branche** in räumlicher Nähe hinzukommt, kann davon ausgegangen werden, dass das Kundenpotential dieser Branche zum Teil bereits ausgeschöpft ist. Demzufolge ist bei der Ermittlung des Kundenaufkommens von einer Senkung um mindestens 15 % auszugehen. Die Höhe des Effektes hängt von der Größe des Einzugsgebietes bzw. der Anzahl potentieller Kunden ab. [6]

In räumlicher Nähe sind bereits andere Lebensmittelmärkte angesiedelt, wodurch ein Konkurrenzeffekt anzusetzen ist. Darüber hinaus handelt es sich bei dem Planvorhaben nicht um eine Neuansiedlung eines Einzelhandelsstandortes, sondern um eine Sortimentsvergrößerung und eine Erweiterung. Daher wird davon ausgegangen, dass das Kundenpotential in gewisser Maßen ausgeschöpft ist, jedoch die Konzentration von Kaufpotentialen ein Vorteil gegenüber anderen Einzelhandelsstandorten bringt. Der Konkurrenzeffekt für die Kundeneuverkehre des Lebensmittelmarktes, des Discounters und des Bäckers wurde dementsprechend auf 35 % festgelegt. Für den Fachmarkt wurde ein reduzierter Konkurrenzeffekt von 5 % angesetzt.

### Verbundeffekt

- ① Bei mehreren räumlich zusammenliegenden Einzelhandelseinrichtungen **verschiedener Branchen** kann das Kundenaufkommen aus der Summe der Kunden jeder einzelnen Branche (z.B. Lebensmittel-, Möbel-, Baummarkt) abgeschätzt werden. Da ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Einzelhandelsstandortes mehrere dort ansässige Märkte aufsucht, ist das gesamte Kundenaufkommen um einen Faktor von 10 – 30 % geringer, als die Summe der Kundenaufkommen der einzelnen Märkte, wenn diese nicht räumlich zusammen lägen. [6]

Der Verbundeffekt wird im Untersuchungsgebiet als hoch eingeschätzt, da sich die einzelnen Märkte gegenseitige Vorteile bringen. Für den Einzelhandelsstandort wurde daher ein Wert von 10 % gewählt.

### Mitnahmeeffekt

- ① Bei den Fahrten von bzw. zu einem neuen Einzelhandelsstandort handelt es sich in der Regel nicht ausschließlich um Neuverkehre. Ein Teil der Kunden befindet sich auf der Fahrt zu einem räumlich an anderer Stelle gelegenen Ziel (z.B. Fahrt von der Arbeit nach Hause) und tätigt den Einkauf als Zwischenstopp. Dieser Anteil wird in Abhängigkeit der Lage der Einzelhandelseinrichtung und der Qualität der Anbindung an das vorhandene Verkehrsnetz mit 5 - 35 % angenommen. [6]

Der Mitnahmeeffekt wurde für den Lebensmittelmarkt, den Discounter und den Bäcker mit 20 % angesetzt. Die Verbindung Laascher Straße - Brauereistraße ist eine Hauptverkehrsverbindung in Neustadt-Glewe. Da es sich bei dem breiten Angebot des Einzelhandelszentrums um Waren des täglichen Bedarfs handelt, wird erwartet, dass diese Marktzentration bestehende Verkehre von der Hauptverkehrsachse bindet. Für den Fachmarkt wurde ein reduzierter Mitnahmeeffekt von 5 % angesetzt, da aufgrund der Branche nicht von Produkten des täglichen Bedarfs ausgegangen wird.

Tabelle 1 zeigt die durch das Plangebiet erwarteten zusätzlichen Tagesverkehre inkl. der Konkurrenz-, Verbund- und Mitnahmeeffekte.

Verkehrserzeugung Einzelhandelszentrum	Lebensmittelmarkt	Discounter	Fachmarkt	Bäcker	Gesamt
Verkaufsfläche [m <sup>2</sup> ]	1.520	900	200	80	2.700
Beschäftigte [Pkw/24h]	38	13	5	3	60
Lieferverkehr [Lkw/24h]	9	5	2	2	17
Kunden [Pkw/24h]	682	1.530	430	64	2.706
Konkurrenzeffekt [%]	35	35	15	35	-
Verbundeffekt [%]	10	10	10	10	-
Mitnahmeeffekt [%]	20	20	5	20	-
<b>Gesamt Kundenverkehr [Pkw/24h]</b>	<b>300</b>	<b>675</b>	<b>310</b>	<b>30</b>	<b>1.308</b>

Tabelle 1: Verkehrserzeugung des Einzelhandelszentrums

\*Ab einem Minimalwert von 10 Kfz sind alle Werte auf 10 Kfz gerundet

### 3.2 Prognose-Planfall

**Anlage 4**

Die ermittelte Verkehrserzeugung stellt das Tagesverkehrsaufkommen des Entwicklungsbereiches dar, welches sich zu gleichen Teilen in Quell- und Zielverkehr aufgliedert. Zur verkehrlichen Bewertung wurden die Spitzenstundenanteile der erzeugten Verkehre zu den in der Verkehrszählung bestimmten Spitzenstunden ermittelt. Die Spitzenstundenanteile wurden gemäß Heft 42 für den Kunden-, Beschäftigten- und Lieferverkehr abgeschätzt.

Tabelle 2 und 3 beinhalten die ermittelten Spitzenstundenwerte der Verkehrserzeugung des Prognose-Planfalls.

<b>Frühspitze:</b>				
Verkehrsnachfragegruppe	Quellverkehr		Zielverkehr	
	[Pkw/h]	[Lkw/h]	[Pkw/h]	[Lkw/h]
Beschäftigte	1	0	2	0
Kunden	55	0	75	0
davon Mitnahmeeffekt	10	0	10	0
Lieferverkehr	0	1	0	1
Summe	66	1	87	1
<b>Summe [Kfz/h]</b>	67		88	

Tabelle 2: Spitzenstundenverkehre des Plangebietes der Frühspitze

<b>Spätspitze:</b>				
Verkehrsnachfragegruppe	Quellverkehr		Zielverkehr	
	[Pkw/h]	[Lkw/h]	[Pkw/h]	[Lkw/h]
Beschäftigte	3	0	0	0
Kunden	85	0	105	0
davon Mitnahmeeffekt	15	0	20	0
Lieferverkehr	0	1	0	1
Summe	103	1	125	1
<b>Summe [Kfz/h]</b>	104		126	

Tabelle 3: Spitzenstundenverkehre des Plangebietes der Spätspitze

Die ermittelte Verkehrserzeugung für das Einzelhandelsgebiet wird anschließend auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur umgelegt. Für die Ermittlung der maßgebenden Bemessungsbelastung werden die Spitzenstundenanteile des Quell- und Zielverkehrs und die Verkehrsbelastung des Prognose-Nullfalls 2040 überlagert. Für die Verkehrsverteilung im öffentlichen Straßennetz wird angenommen, dass sich die erzeugten Verkehre des Planvorhabens gemäß der aktuell vorherrschenden Verkehrsverteilung aufgliedern. Die daraus ermittelten Verkehrsbelastungen bilden die Bemessungsverkehrsstärke, welche als Prognose-Planfall bezeichnet wird.

Die Strombelastungspläne für den Prognose-Planfall befinden sich in der Anlage 4.

## 4 LEISTUNGSFÄHIGKEITSBERECHNUNG UND VERKEHRSQUALITÄT

### 4.1 Allgemein

Der Hauptverkehrsknotenpunkt K1 Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße wird im Hinblick auf die ermittelte Bemessungsbelastung auf seine Leistungsfähigkeit überprüft.

### 4.2 Berechnungsgrundlagen

Grundlage für die Bewertung der Verkehrsqualität bildet die Leistungsfähigkeitsberechnung gemäß HBS 2015. Ein wichtiges Bewertungskriterium ist die Dauer eines Wartevorgangs (mittlere Wartezeit). Als Beurteilungskategorien sind gemäß HBS 2015 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) von A bis F definiert.

Die Qualität des Verkehrsablaufs wird für jeden einzelnen Nebenstrom getrennt berechnet. Bei der zusammenfassenden Beurteilung ist die schlechteste Qualitätsstufe aller beteiligten Verkehrsströme für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes maßgebend. Somit ergibt die niedrigste Qualitätsstufe eines Einzelstroms die Gesamtqualität des Knotenpunktes. Die mittlere Wartezeit sollte an unsignalisierten Knotenpunkten 45 Sekunden nicht überschreiten. Ist die nachgefragte Verkehrsstärke größer als die Kapazität, ist letztere überschritten und der Verkehrsknotenpunkt ist nicht leistungsfähig.

Gemäß HBS 2015 gelten folgende Einstufungen:

Grenzwerte der mittleren Wartezeit [s]	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs	Beschreibung des Verkehrsablaufs	Bemerkung
≤ 10	A	Wartezeiten sehr kurz	leistungsfähig
≤ 20	B	Wartezeiten kurz	leistungsfähig
≤ 30	C	Wartezeiten spürbar	leistungsfähig
≤ 45	D	Verkehrszustand stabil	leistungsfähig
> 45	E	Verkehrszustand instabil, Kapazitätsgrenze erreicht	Kapazitätsgrenze erreicht
<sup>1</sup>	F	Kapazität überschritten	Kapazität überschritten (Überlastung)

Tabelle 4: HBS-Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an unsignalisierten Knotenpunkten

<sup>1</sup> Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke  $q_i$  über der Kapazität  $C_i$  liegt ( $q_i > C_i$ )

### 4.3 Leistungsfähigkeitsberechnung

### Anlage 5

Die Basis der Leistungsfähigkeitsberechnung des Knotenpunktes K1 bilden die jeweils ermittelten Verkehrsbelastungen der Grundbelastung 2025, des Prognose-Nullfalls 2040 sowie des Prognose-Planfalls. Die Berechnungen erfolgen durch die Software KNOBEL Version 7.1.20 [7].

Für die Belastungszustände sind die ermittelten Qualitätsstufen am Knotenpunkt in Tabelle 5 zusammengefasst. Die detaillierten Leistungsfähigkeitsnachweise sind in Anlage 5 enthalten.

Belastungsfall	Spitzenstunde	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs [QSV]	Maximale Wartezeit [tw]
Grundbelastung 2025	Frühspitze	A	6,6 sek
	Spätspitze	A	7,7 sek
Prognose-Nullfall 2040	Frühspitze	A	6,9 sek
	Spätspitze	A	8,2 sek
Prognose-Planfall	Frühspitze	A	8,5 sek
	Spätspitze	B	11,9 sek

Tabelle 5: HBS-Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt K1

Der bestehende vorfahrtsgeregelte Knotenpunkt erreicht in der Grundbelastung die Qualitätsstufe QSV = A. Der Knoten ist demnach im Bestand voll leistungsfähig und weist einen stabilen Verkehrszustand mit sehr kurzen Wartezeiten auf. Die verhältnismäßig längste Wartezeit hat der aus der Thälmannstraße fahrende Verkehrsstrom mit einer maximalen mittleren Wartezeit von  $tw = 7,7$  sek in der Spätspitze. Der Verkehrsstrom der Thälmannstraße ist warterpflichtig gegenüber allen Verkehrsströmen und muss dementsprechend am längsten auf eine geeignete Zeitlücke warten, um den Knotenpunkt passieren zu können.

Im Prognose-Nullfall 2040 erreicht der Knotenpunkt hinsichtlich des Verkehrsablaufs die Qualitätsstufe A und ist damit ebenfalls voll leistungsfähig. Die maßgebende Wartezeit des aus der Thälmannstraße ausfahrenden Verkehrsstroms verschlechtert sich nur unwesentlich mit einer maximalen mittleren Wartezeit von  $tw = 8,2$  sek in der Spätspitze.

Im Prognose-Planfall ergibt die Berechnung der Leistungsfähigkeit in der Spätspitze eine maximale mittlere Wartezeit von  $tw = 11,9$  sek, was der Einordnung in die QSV = B entspricht. Dennoch ist der Knoten mit der bestehenden Geometrie und der aktuellen Verkehrsregelung einer abknickenden Vorfahrtstraße voll leistungsfähig und weist auch unter Einbeziehung des zusätzlichen Verkehrs durch den geplanten Einzelhandelsstandort zusätzliche Kapazitätsreserven auf. In allen Belastungsfällen ist der Verkehrsstrom der Thälmannstraße in die Laascher Straße der maßgebende Verkehrsstrom mit der vergleichsweise höchsten mittleren Wartezeit. Dennoch wird von einem guten und flüssigen Verkehrsablauf aller Verkehrsströme an diesem Knotenpunkt ausgegangen.

Die übrigen Verkehrsströme zeigen eine deutlich geringere mittlere Wartezeit von unter 10 sek und damit einen sehr guten Verkehrsablauf mit deutlichen Reserven. Zudem sind gemäß den Berechnungen alle Aufstellängen der vier Knotenarme vollkommen ausreichend, um den entstehenden Verkehr aufzunehmen. In keinem der Belastungsfälle entspricht die Rückstaulänge mehr als ein bis zwei Fahrzeuglängen.

## 5 FAZIT

---

Für die geplante Erweiterung des Einzelhandelsstandortes an der Brauereistraße in Neustadt-Glewe wurde eine verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet, um die verkehrliche Auswirkung auf den Verkehrsknoten Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße und das bestehende Verkehrsnetz im Nahbereich zu analysieren. Für die Berechnung der Leistungsfähigkeit wurde die Prognosebelastung für das Jahr 2040 ermittelt und um die zusätzlich erzeugten Neuverkehre erhöht.

Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit hat ergeben, dass der im Untersuchungsgebiet liegende Hauptverkehrsknotenpunkt Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße gemäß HBS-Bewertung voll leistungsfähig ist. Der Verkehrsknoten weist im aktuellen Zustand die Qualitätsstufe QSV = A auf.

**Der Verkehrszustand ändert sich auch nach Umsetzung des Planvorhabens kaum. Im Prognose-Planfall ergibt die Leistungsfähigkeitsberechnung die QSV = B. Der Knotenpunkt ist demnach stabil und weist deutliche Reserven mit z.T. sehr geringen Wartezeiten auf.**

Durch die Verkaufsflächenerweiterung des bestehenden EDEKA-Marktes und den Neubau des Discounters, des Fachmarktes sowie eines Bäckers werden keine maßgeblichen Auswirkungen auf den verkehrlichen Zustand sowohl am Anschlussknoten als auch am Hauptverkehrsknoten Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße erwartet. Zur Sicherung der Verkehrsqualität sind keine baulichen oder verkehrsregelnden Maßnahmen erforderlich.

Verkehrsbeobachtungen vor Ort bestätigen, dass die vorhandene Infrastruktur grundsätzlich gut auf den Schulverkehr und Berufsverkehr abgestimmt ist. Der Fuß- und Radverkehr verläuft sicher und geordnet. Die Querungsbereiche sind sinnvoll angelegt und werden vorsichtig genutzt. Durch bauliche Maßnahmen wie Wegsperren wird der Querungsverkehr zusätzlich gelenkt, was zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beiträgt. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist der Ausbau der Querungshilfe, etwa in Form einer Lichtsignalanlage (LSA) oder eines Zebrastreifens, nicht erforderlich. Das Verkehrsaufkommen gibt an dieser Stelle keinen Anlass zum Ausbau. Auch die Breite der Wege werden als ausreichend bewertet. Hinsichtlich der Hol- und Brinneverkehre sorgen Einbahnstraßenregelung und Kiss-and-Ride-Zone für eine funktionierende Kfz-Führung. Kurzzeitige Beeinträchtigungen durch den Bahnschrankenbetrieb stellen kein dauerhaftes Problem dar.

Die geplanten Öffnungszeiten des zukünftigen Einzelhandels ab 7:00 Uhr führen nach derzeitiger Einschätzung zu keiner signifikanten Überschneidung mit dem morgendlichen Schulverkehr. Eine Analyse der vorangegangenen Verkehrszählung zeigt, dass die Spitzenzzeit des derzeit bestehenden Einzelhandels um etwa 9:45 Uhr liegt. Mit der früheren Öffnung ab 7:00 Uhr ist eine Vorverlagerung auf etwa 8:45 Uhr zu erwarten – jedoch ohne Überlagerung mit dem konzentrierten Schulverkehr zwischen 7:00 und 7:30 Uhr.

Insgesamt ist die Verkehrssituation vor Ort, insbesondere im Hinblick auf den Fuß- und Radverkehr, als gut strukturiert und sicher einzustufen.

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Knotendaten
Anlage 2.1	Grundbelastung 2025
Anlage 2.2	Prognose-Nullfall 2040
Anlage 3	Verkehrserzeugung
Anlage 4	Prognose-Planfall
Anlage 5	Leistungsfähigkeitsnachweise

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vorhabenbezogener Lageplan zur Standorterweiterung [1].....	3
Abbildung 2: Übersichtsplan (Karte auf Grundlage von Gaia-MV [2]).....	4
Abbildung 3: Anschlussknoten (Karte auf Grundlage von Gaia-MV [2]) .....	5
Abbildung 4: Radverkehr zur Grundschule.....	7
Abbildung 5: Radverkehr zur Grundschule - Querungsbereich .....	7
Abbildung 6: Trendprognose 2040 .....	8

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrserzeugung des Einzelhandelszentrums.....	10
Tabelle 2: Spitzenstundenverkehre des Plangebietes der Frühspitze .....	11
Tabelle 3: Spitzenstundenverkehre des Plangebietes der Spätspitze .....	11
Tabelle 4: HBS-Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an unsignalisierten Knotenpunkten .....	12
Tabelle 5: HBS-Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt K1.....	13

## Quellenverzeichnis

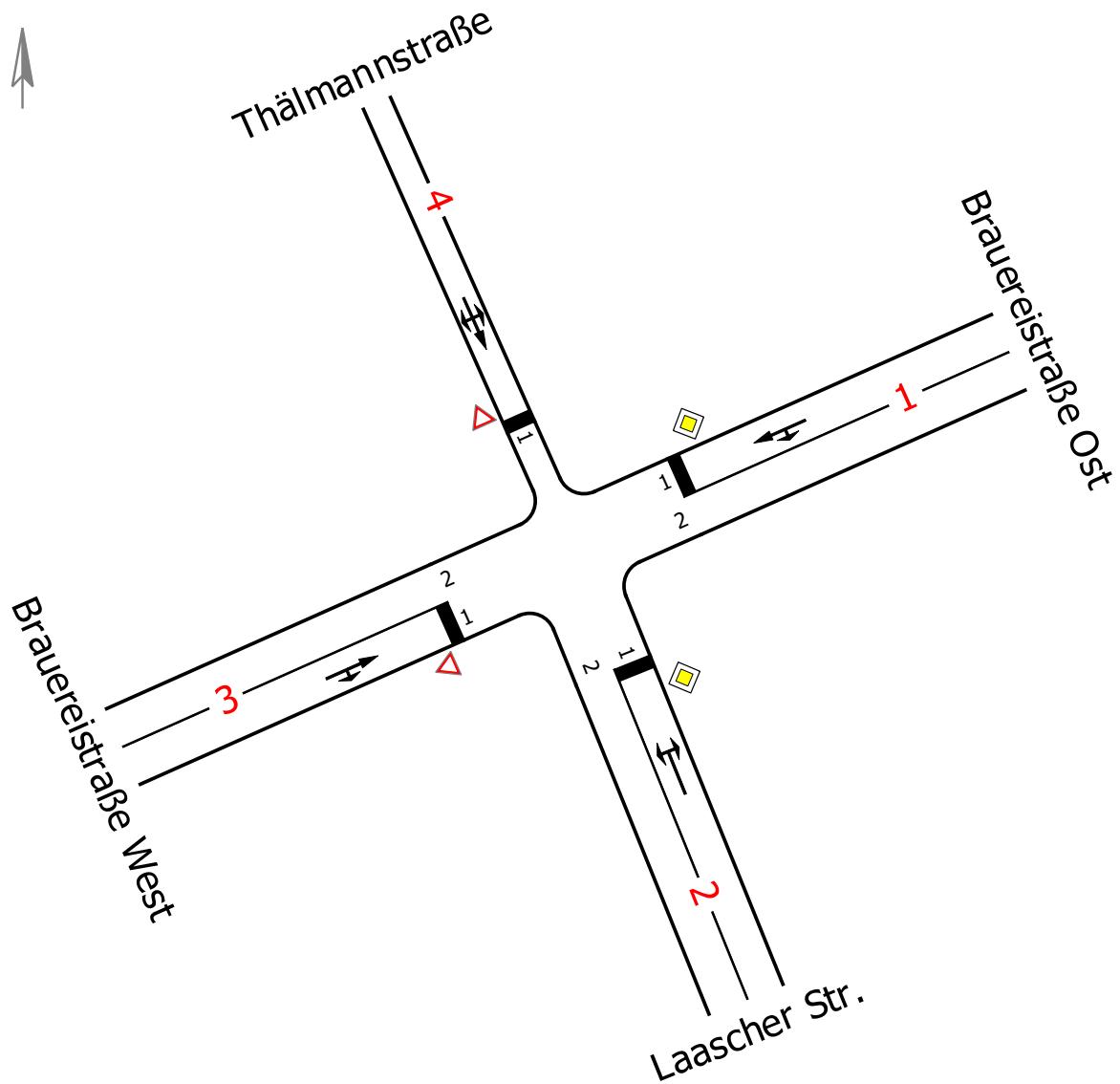
- [1] LIKA PLAN Architektur & Bauplanung, *Lageplan*, Drebkau, 2025
- [2] GeoPortal.MV, Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern  
[www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php](http://www.geoportal-mv.de/gaia/gaia.php)
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. [Hrsg.]:  
*Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen* (HBS 2015); FGSV-Verlag, Köln, Ausgabe 2015
- [4] Landesamt für Straßenbau und Verkehr Mecklenburg-Vorpommern: *Verkehrsmengenkarten Mecklenburg-Vorpommern der Jahre 2010, 2015, 2021*, Rostock, 2022
- [5] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen [Hrsg.]: *Heft 42 – Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung*, Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, Ausgabe 2005
- [6] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. [Hrsg.]:  
*Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen*; FGSV-Verlag, Köln, Ausgabe 2006
- [7] BPS GmbH: KNOBEL Version 7.1.20, Bochum/Ettlingen, 2021

# Knotendaten K1

LISA

**Logos**  
LISA - LOKALISATIONSSYSTEME AACHEN

Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	28.05.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	1

# Strombelastungsplan Frühspitze 2025

LISA

**Logos**  
PROJEKTE ENTWICKLUNGSANALYSE

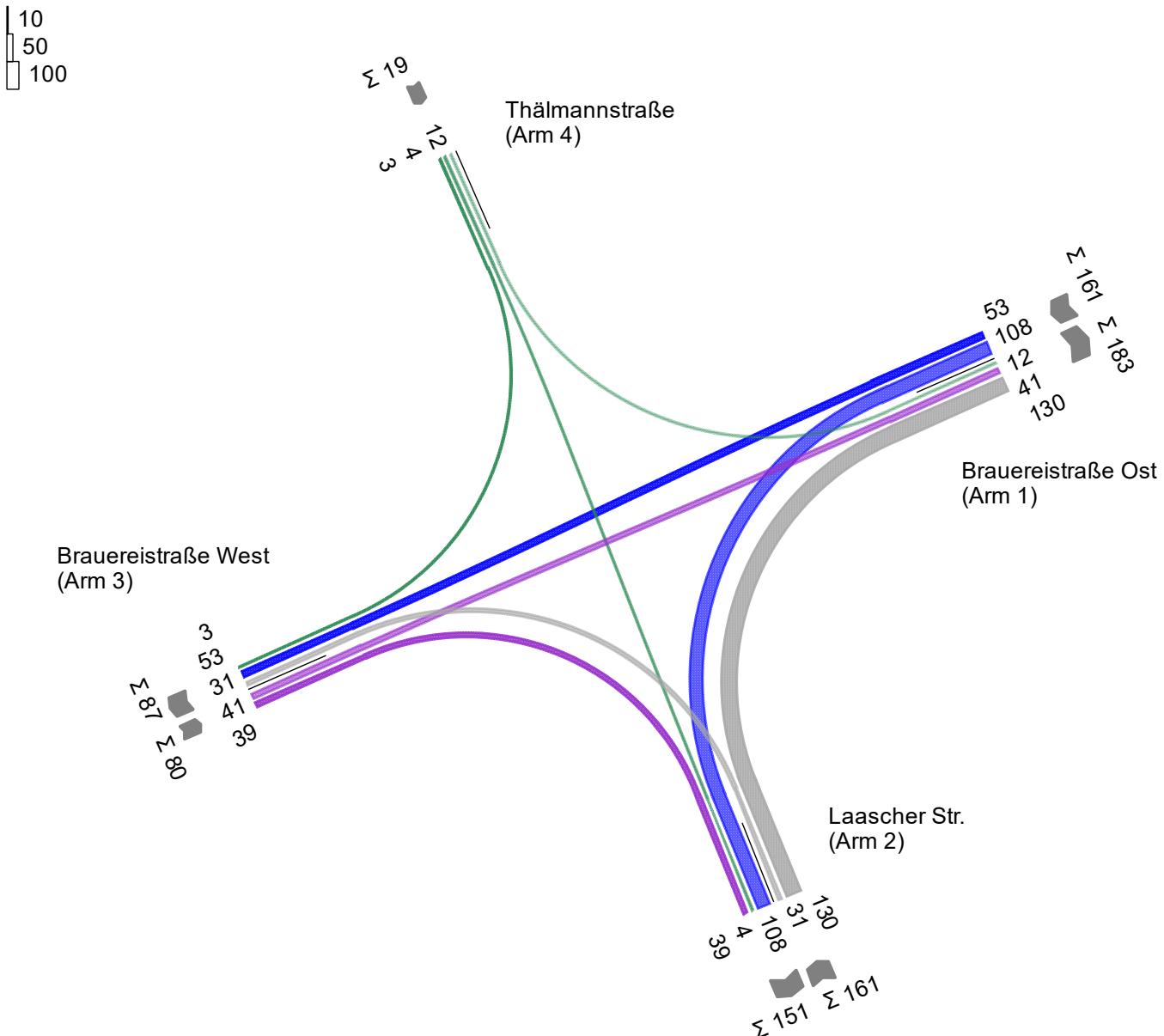
## Grundbelastung 2025 - Frühspitze

Frühspitzenstunde 09:30 - 10:30

Auf Basis einer Zählung am 08.04.2025 von 07:00 -12:00 Uhr

421 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nnach	1	2	3	4
1		108	53	
2	130		31	
3	41	39		
4	12	4	3	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	28.05.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	2.1a

# Strombelastungsplan Spätspitze 2025

LISA

**Logos**  
PROJEKTE ENTWICKLUNGSSTRATEGIE

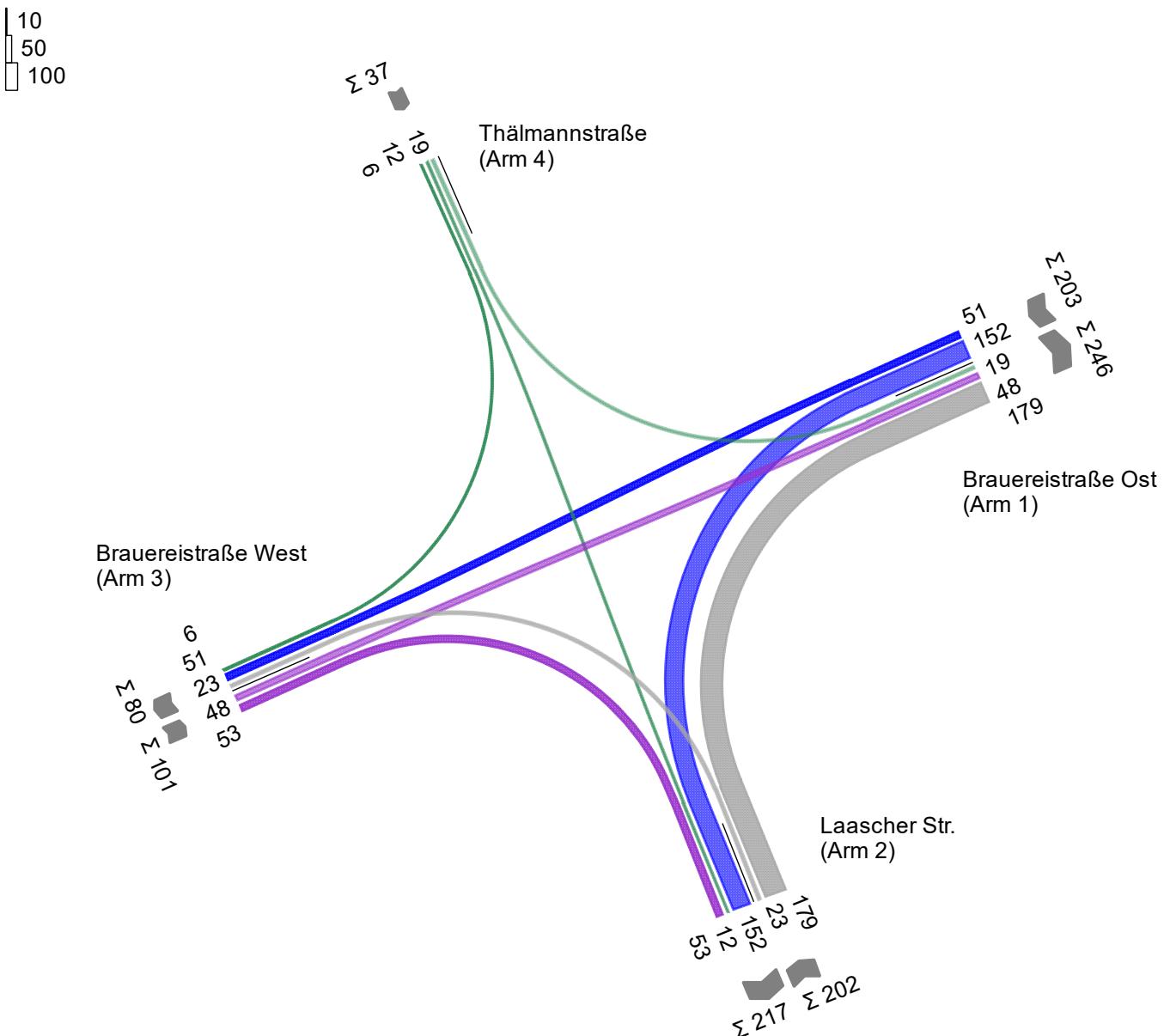
## Grundbelastung 2025 - Spätspitze

Spätspitzenstunde 16:00 - 17:00

Auf Basis einer Zählung am 08.04.2025 von 15:00 - 19:00 Uhr

543 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nnach	1	2	3	4
1		152	51	
2	179		23	
3	48	53		
4	19	12	6	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	28.05.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	2.1b

# Prognose-Nullfall 2040 Frühspitze

LISA

**Logos**  
PROJEKT- UND PLANUNGSDIENSTLEISTUNGEN

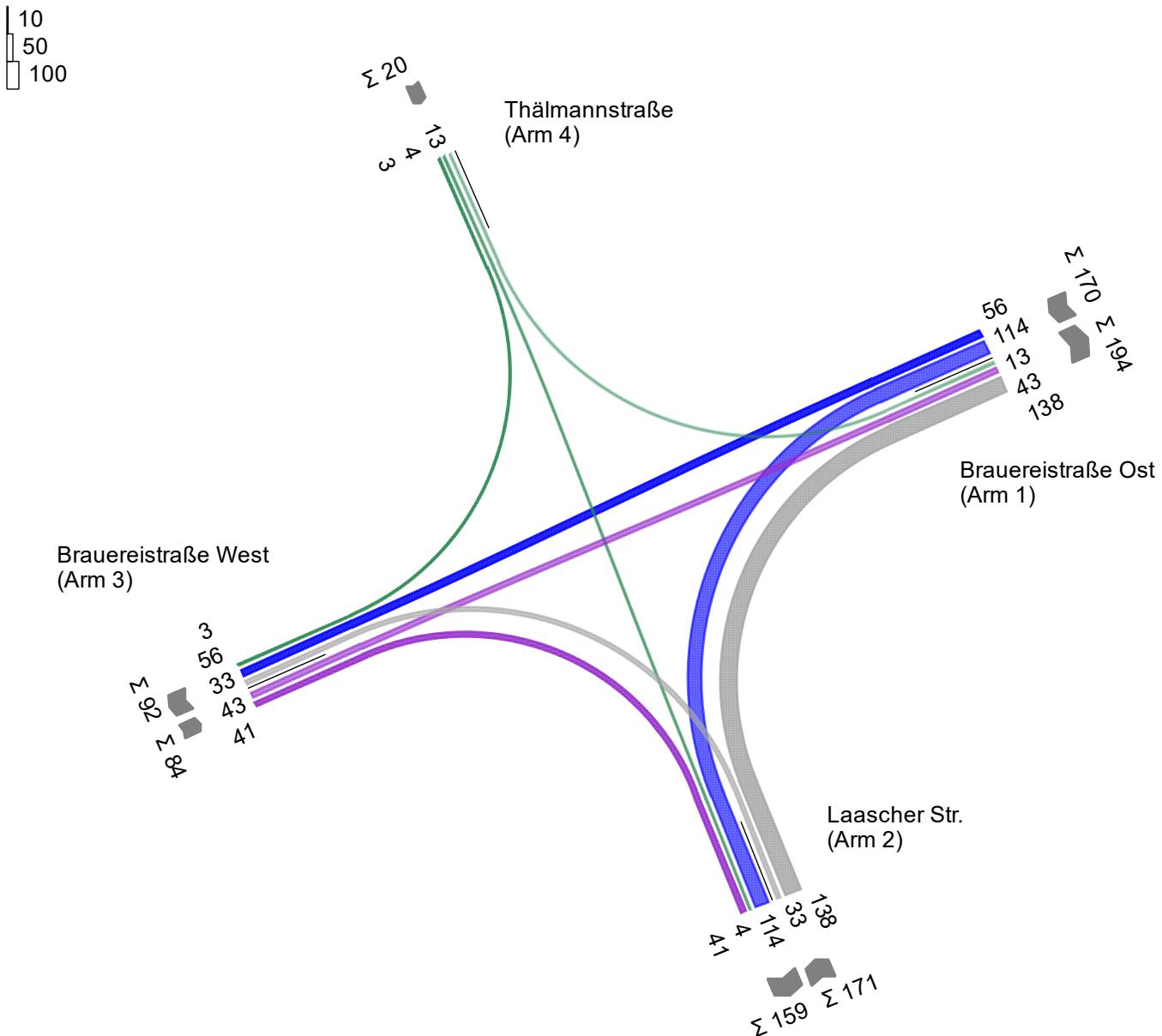
## Prognose-Nullfall 2040 - Frühspitze

Frühspitzenstunde 09:30 - 10:30

Verkehrsprognose: + 6,1 % Kfz, + 11,1 % SV

445 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nnach	1	2	3	4
1		114	56	
2	138		33	
3	43	41		
4	13	4	3	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	28.05.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	2.2a

## Prognose-Nullfall 2040 Spätspitze

LISA



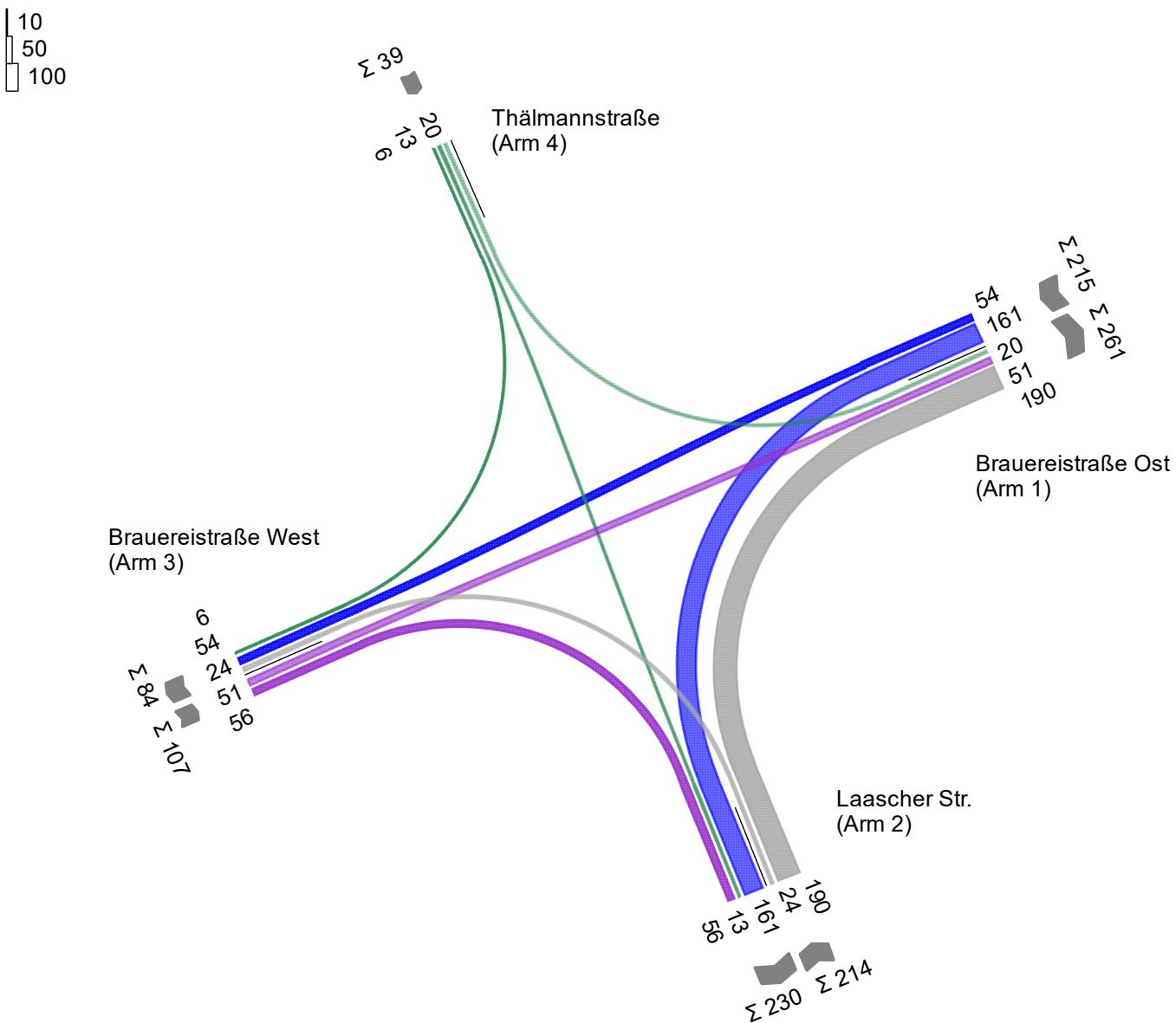
Prognose-Nullfall 2040 - Spätspitze

Spätspitzenstunde 16:00 - 17:00

Verkehrsprognose: + 6,1 % Kfz, + 11,1 % SV

575 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nach	1	2	3	4
1		161	54	
2	190		24	
3	51	56		
4	20	13	6	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	02.06.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	2.2b

**Erweiterung und Neubau der Einzelhandelseinrichtungen  
Brauereistraße Neustadt-Glewe  
Verkehrserzeugung - Lebensmittelmarkt**

**Strukturdaten Vollsortiment**

<b>Verkaufsfläche aktuell [m<sup>2</sup>]</b>	820
<b>Verkaufsfläche nach Erweiterung [m<sup>2</sup>]</b>	1.520
<b>Stellplätze aktuell</b>	100
<b>Stellplätze nach Erweiterung</b>	122
<b>Mitarbeiter</b>	35

**Verkehrsspezifische Daten**

MIV-Anteil [%] :	60	(für Beschäftigte)
	60	(für Kunden)
Anwesenheitsfaktor:	0,80	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad:	1,1	(für Beschäftigte)
	1,2	(für Kunden)

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Mitarbeiterzahl [Pers]	Anwesenheitsfaktor	Beschäftigtenzahl [Pers]
(für Beschäftigte)	35	0,80	28

**Kundenanzahl**

Art der Nutzung	Flächenerweiterung [qm VKF]	Kundendichte [Kunden / VKF qm]	Korrekturfaktor Flächenerweiterung	Kundenanzahl [Pers]
(für Kunden)	700	1,2	0,8	672

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Pers]	Kundenverkehr [Wege/ Pers]	Lieferverkehr (Fahrten/ 100 qm VKF)
(für Beschäftigte und Kunden)	2,5	2	0,6

**Verkehrserzeugung MIV**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Lieferverkehr [Lkw/ 24h]
	Beschäftigte [Pkw/ 24h]	Kunden [Pkw/ 24h]	
(für Beschäftigte und Kunden)	38	672	9

Verkehrserzeugung	
[Kfz/ 24h]	[Lkw/ 24h]
719	9

**Erweiterung und Neubau der Einzelhandelseinrichtungen  
Brauereistraße Neustadt-Glewe  
Verkehrserzeugung - Discounter**

**Strukturdaten Discounter**

**Verkaufsfläche geplant [m<sup>2</sup>] 900**

**Verkehrsspezifische Daten**

MIV-Anteil [%] :	60	(für Beschäftigte)
	60	(für Kunden)
Anwesenheitsfaktor:	0,80	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad:	1,1	(für Beschäftigte)
	1,2	(für Kunden)

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Abschätzung Mitarbeiterzahl [1 Beschäftigte / x qm VKF]	Mitarbeiterzahl [Pers]	Anwesenheitsfaktor	Beschäftigtenzahl [Pers]
(für Beschäftigte)	80	12	0,80	10

**Kundenanzahl**

Art der Nutzung	Kundendichte [Kunden / VKF qm]	Kundenanzahl [Pers]
(für Kunden)	1,7	1530

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Pers]	Kundenverkehr [Wege/ Pers]	Lieferverkehr (Fahrten/ 100 qm VKF)
(für Beschäftigte und Kunden)	2,5	2	0,55

**Verkehrserzeugung MIV**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Lieferverkehr [Lkw/ 24h]
	Beschäftigte [Pkw/ 24h]	Kunden [Pkw/ 24h]	
(für Beschäftigte und Kunden)	13	1.530	5

Verkehrserzeugung	
[Kfz/ 24h]	[Lkw/ 24h]
1.548	5

**Erweiterung und Neubau der Einzelhandelseinrichtungen  
Brauereistraße Neustadt-Glewe  
Verkehrserzeugung - Fachmarkt**

**Strukturdaten Fachmarkt**

**Verkaufsfläche geplant [m<sup>2</sup>]** 200

**Verkehrsspezifische Daten**

MIV-Anteil [%] :	60	(für Beschäftigte)
	60	(für Kunden)
Anwesenheitsfaktor:	0,80	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad:	1,1	(für Beschäftigte)
	1,2	(für Kunden)

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Abschätzung Mitarbeiterzahl [1 Beschäftigte / x qm VKF]	Mitarbeiterzahl [Pers]	Anwesenheitsfaktor	Beschäftigtenzahl [Pers]
(für Beschäftigte)	40	5	0,80	4

**Kundenanzahl**

Art der Nutzung	Kundendichte [Kunden / VKF qm]	Kundenanzahl [Pers]
(für Kunden)	2,2	430

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Pers]	Kundenverkehr [Wege/ Pers]	Lieferverkehr (Fahrten/ 100 qm VKF)
(für Beschäftigte und Kunden)	2,5	2	0,75

**Verkehrserzeugung MIV**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Lieferverkehr [Lkw/ 24h]
	Beschäftigte [Pkw/ 24h]	Kunden [Pkw/ 24h]	
(für Beschäftigte und Kunden)	5	430	2

Verkehrserzeugung	
[Kfz/ 24h]	[Lkw/ 24h]
437	2

**Erweiterung und Neubau der Einzelhandelseinrichtungen  
Brauereistraße Neustadt-Glewe  
Verkehrserzeugung - Bäcker**

**Strukturdaten Bäcker**

**Bruttogeschoßfläche geplant [m<sup>2</sup>] 80**

**Verkehrsspezifische Daten**

MIV-Anteil [%] :	60	(für Beschäftigte)
	40	(für Kunden)
Anwesenheitsfaktor:	0,80	(für Beschäftigte)
spezifischer Pkw-Besetzungsgrad:	1,1	(für Beschäftigte)
	1,2	(für Kunden)

**Beschäftigtenzahl**

Art der Nutzung	Abschätzung Mitarbeiterzahl [1 Beschäftigte / x qm BGF]	Mitarbeiterzahl [Pers]	Anwesenheitsfaktor	Beschäftigtenzahl [Pers]
(für Beschäftigte)	30	3	0,80	2

**Kundenanzahl**

Art der Nutzung	Kundendichte [Kunden / BGF qm]	Kundenanzahl [Pers]
(für Kunden)	1,2	96

**Wegehäufigkeit**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrtenhäufigkeit		
	Beschäftigtenverkehr [Wege/ Pers]	Kundenverkehr [Wege/ Pers]	Lieferverkehr (Fahrten/ 100 qm BGF)
(für Beschäftigte und Kunden)	2,5	2	2

**Verkehrserzeugung MIV**

Art der Nutzung	Pkw-Fahrten		Lkw-Fahrten Lieferverkehr [Lkw/ 24h]
	Beschäftigte [Pkw/ 24h]	Kunden [Pkw/ 24h]	
(für Beschäftigte und Kunden)	3	64	2

Verkehrserzeugung	
[Kfz/ 24h]	[Lkw/ 24h]
69	2

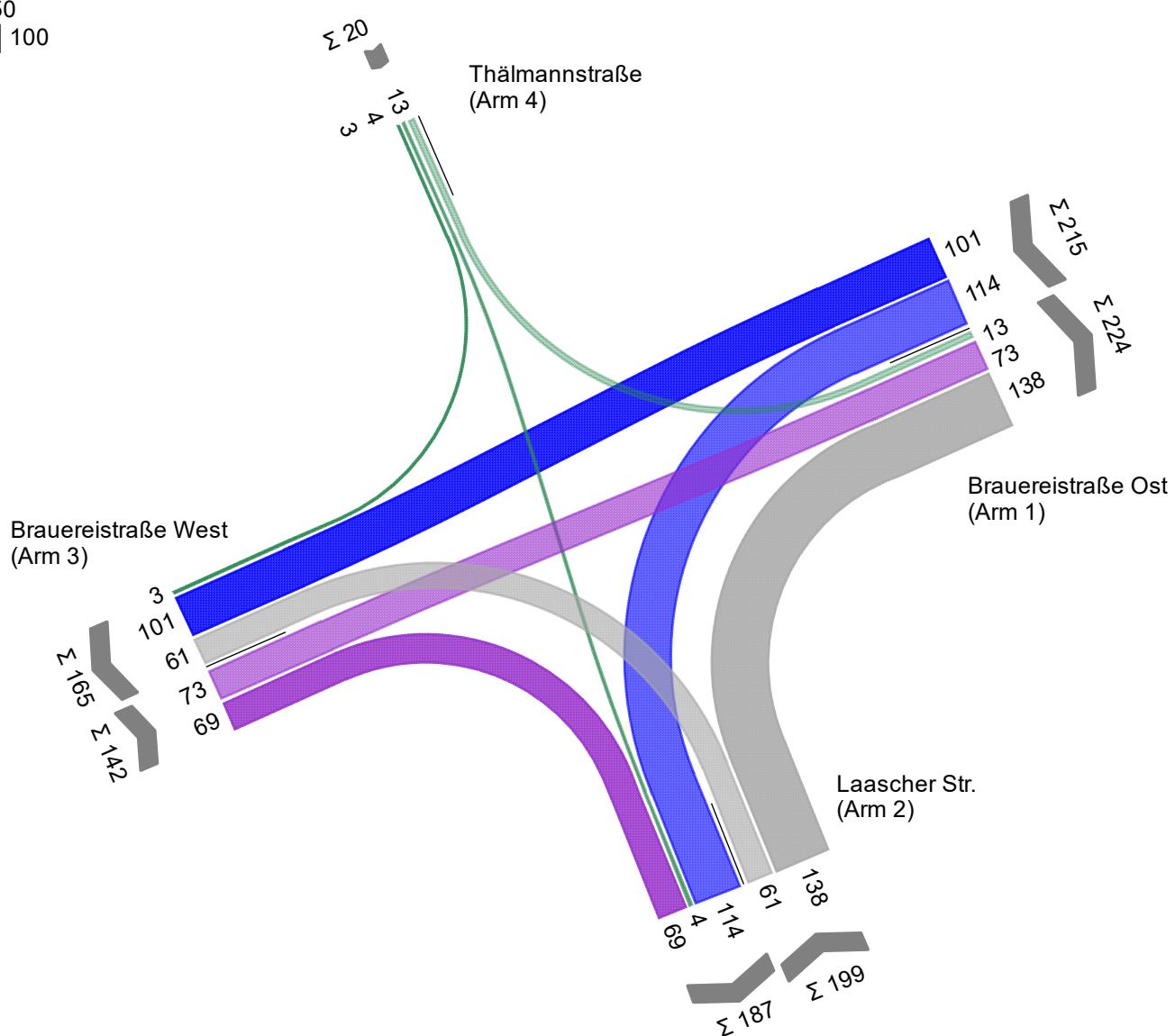
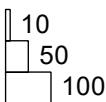
# Prognose-Planfall 2040 Frühspitze

## Prognose-Planfall - Frühspitze

Frühspitzenstunde 09:30 - 10:30  
Verkehrsprognose mit VE Einzelhandel

579 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

von\nnach	1	2	3	4
1		114	101	
2	138		61	
3	73	69		
4	13	4	3	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	02.06.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	4a

# Prognose-Planfall 2040 Spätspitze

LISA

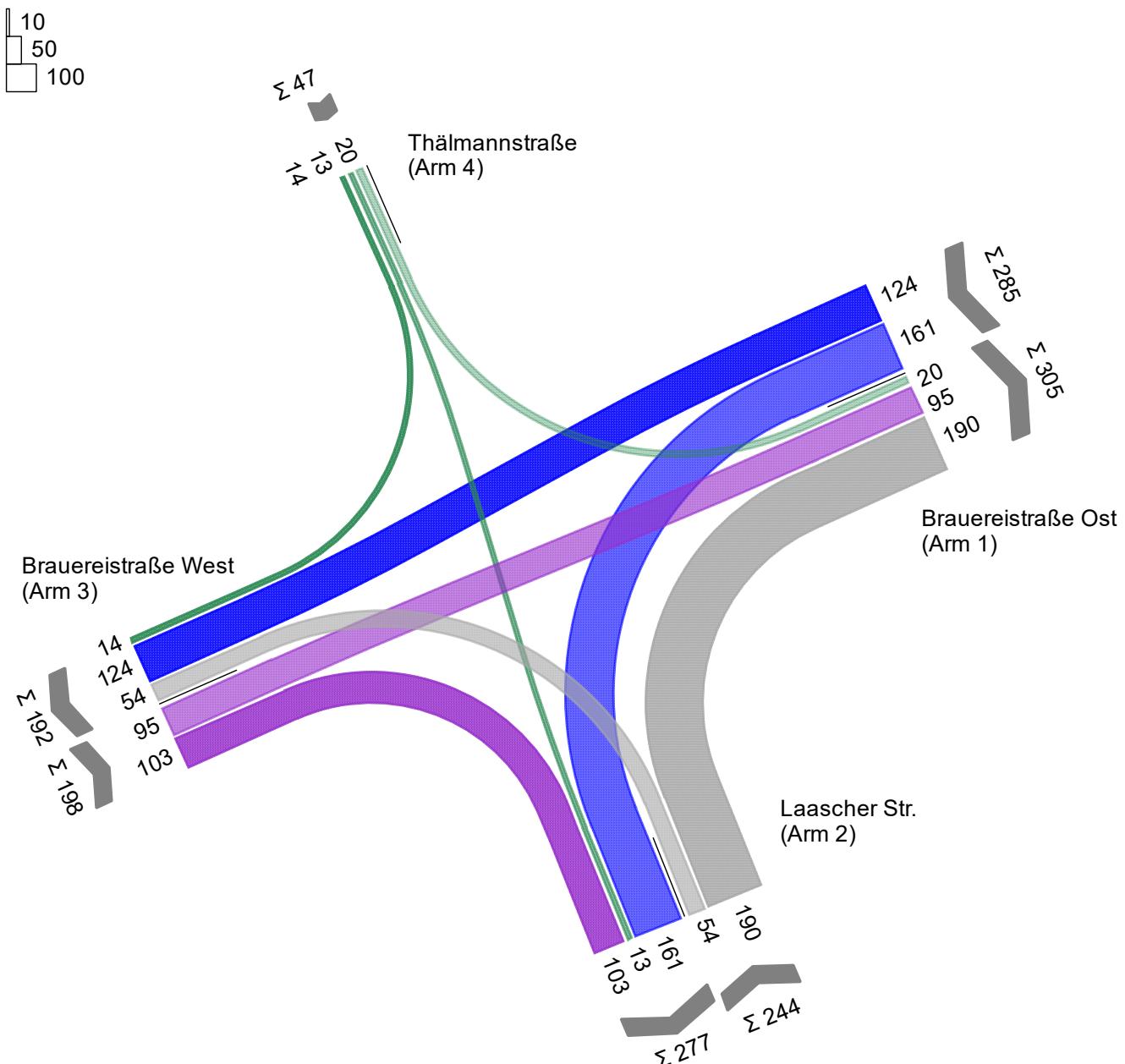
Logos  
Institut für Verkehrsplanung und Straßenbau

## Prognose-Planfall - Spätspitze

Spätspitzenstunde 16:00 - 17:00  
Verkehrsprognose mit VE Einzelhandel

774 Pkw + Krad + Lieferfzg + Lkw + Lastzug + Bus

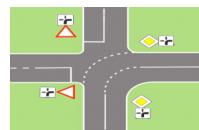
von\nnach	1	2	3	4
1		161	124	
2	190		54	
3	95	103		
4	20	13	14	



Projekt	VU Einzelhandel Brauereistraße Neustadt-Glewe				
Knotenpunkt	Brauereistraße/Laascher Str./Thälmannstraße				
Auftragsnr.	IV 230625	Variante	Bestand	Datum	02.06.2025
Bearbeiter	Schiffner	Abzeichnung		Anlage	4b

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : 08.04.2025, 9:30-10:30 Uhr  
 Datei : Bestand Früh



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	257	657					
2		43	6,6	3,8	296	625	706	5,7	0	1	A
3		41	6,5	3,7	135	818					
4		31	5,5	2,6	161	1148					
5		0	5,5	2,6	161	1148	1373	2,9	0	1	A
6		131	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		55	Haupt-	Strom							
7		111	Haupt-	Strom							
10		12	6,6	3,8	367	529					
11		4	6,5	4	272	547	562	6,6	0	0	A
12		3	6,5	3,7	138	790					

Qualitätsstufe des Verkehrsaufbaus für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

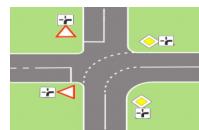
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Thälmannstraße	
Brauereistraße West		Brauereistraße Ost
	Laascher Straße	

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : 08.04.2025, 16:00-17:00 Uhr  
 Datei : Bestand Spät.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	316	612					
2		48	6,6	3,8	380	563	657	6,4	1	1	A
3		53	6,5	3,7	178	774					
4		23	5,5	2,6	203	1093					
5		0	5,5	2,6	203	1093	1390	3	1	1	A
6		181	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		51	Haupt-	Strom							
7		155	Haupt-	Strom							
10		19	6,6	3,8	468	457					
11		12	6,5	4	327	491	502	7,7	0	0	A
12		6	6,5	3,7	150	782					

Qualitätsstufe des Verkehrsaufbaus für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

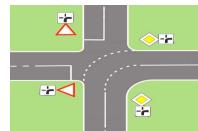
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Thälmannstraße	
Brauereistraße West		Brauereistraße Ost
	Laascher Straße	

## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040, 9:30-10:30 Uhr  
 Datei : PROGNOSIS NULLFALL FRÜH.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	276	639					
2		45	6,6	3,8	317	606	690	5,9	0	1	A
3		43	6,5	3,7	146	806					
4		33	5,5	2,6	174	1130					
5		0	5,5	2,6	174	1130	1368	3	0	1	A
6		139	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		58	Haupt-	Strom							
7		121	Haupt-	Strom							
10		13	6,6	3,8	392	508					
11		4	6,5	4	291	527	540	6,9	0	0	A
12		3	6,5	3,7	148	778					

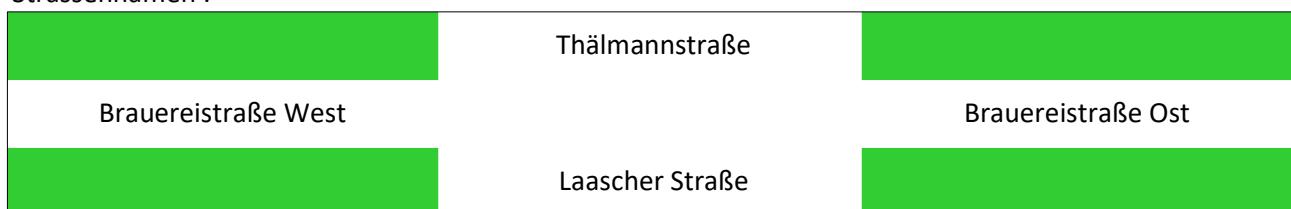
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

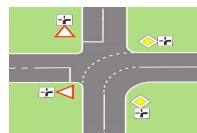
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :



## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : Prognose-Nullfall 2040, 16:00-17:00 Uhr  
 Datei : Prognose Nullfall SPÄT.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	338	594					
2		51	6,6	3,8	406	543	638	6,7	1	1	A
3		56	6,5	3,7	192	759					
4		24	5,5	2,6	219	1072					
5		0	5,5	2,6	219	1072	1387	3	1	1	A
6		192	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		54	Haupt-	Strom							
7		168	Haupt-	Strom							
10		20	6,6	3,8	500	432					
11		13	6,5	4	350	468	477	8,2	0	0	A
12		6	6,5	3,7	161	770					

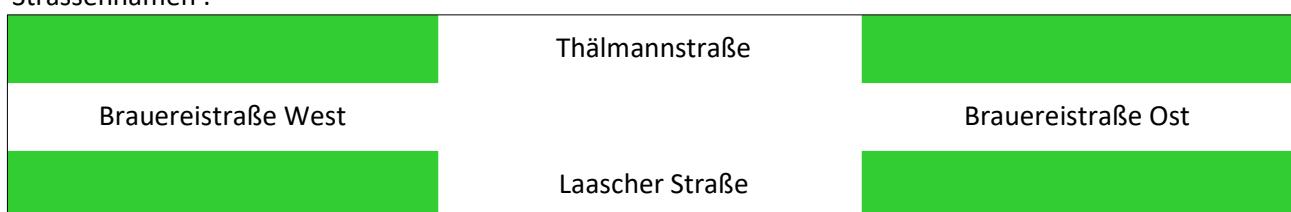
Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

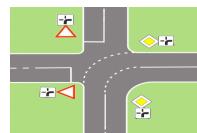
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :



## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : Prognose-Planfall 2040, 9:30-10:30 Uhr  
 Datei : PROGNOSE PLAN FRÜH.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	349	563					
2		76	6,6	3,8	368	549	642	7,2	1	1	A
3		71	6,5	3,7	169	783					
4		61	5,5	2,6	219	1072					
5		0	5,5	2,6	219	1072	1304	3,2	1	1	A
6		139	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		103	Haupt-	Strom							
7		121	Haupt-	Strom							
10		13	6,6	3,8	495	397					
11		4	6,5	4	422	380	442	8,5	0	0	A
12		6	6,5	3,7	221	685					

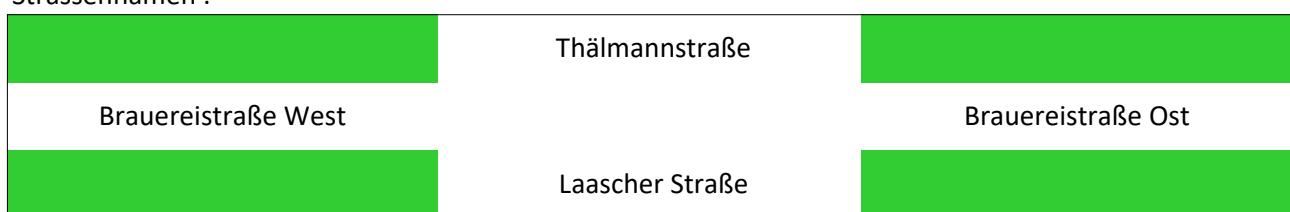
Qualitätsstufe des Verkehrsaufbaus für den gesamten Knotenpunkt :

**A**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

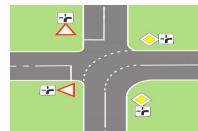
Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :



## Abknickende Vorfahrt

Projekt : VU Brauereistraße Neustadt-Glewe  
 Knotenpunkt : Brauereistraße/Laascher Straße/Thälmannstraße  
 Stunde : Prognose-Planfall 2040, 16:00-17:00 Uhr  
 Datei : PROGNOSE PLAN SPÄT.kob



Strom-	Strom	q-vorh	tg	tf	q- Haupt	q-max	Misch-	W	N-95	N-99	QSV
Nr.		[PWE/h]	[s]	[s]	[Fz/h]	[PWE/h]	strom	[s]	[Pkw-E]	[Pkw-E]	
1		0	6,6	3,8	434	504					
2		96	6,6	3,8	467	483	585	9,3	2	2	A
3		103	6,5	3,7	223	729					
4		54	5,5	2,6	285	993					
5		0	5,5	2,6	285	993	1310	3,3	1	1	A
6		192	Haupt-	Strom							
9		0	Haupt-	Strom							
8		125	Haupt-	Strom							
7		164	Haupt-	Strom							
10		19	6,6	3,8	649	293					
11		12	6,5	4	537	274	346	11,9	0	1	B
12		14	6,5	3,7	259	653					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt :

**B**

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Berechnung der 'Abknickenden Vorfahrt' nach Brilon, Weinert 2002 i. Vbdg. mit HBS 2009

Strassennamen :

	Thälmannstraße	
Brauereistraße West		Brauereistraße Ost
	Laascher Straße	