

# **VERKEHRSUNTERSUCHUNG ZUM BAULEITVERFAHREN CONN BARRACKS**

BERNARD GRUPPE vom 29.01.2026

Anlage 2

## **VORHABEN**

Bebauungsplan "Gewerbepark Conn Barracks - Blue Swan"

## **LANDKREIS**

Schweinfurt

# ■ Technischer Bericht

Datum:	29.01.2026
Projekt-Nr.:	P505067
Version	
Seitenanzahl:	15
Autor:	MaTb/KoDb

Auftraggeber:

## Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

Herr Tobias Blesch  
Schrammstraße 1  
97421 Schweinfurt

---

Projekt:

## Verkehrsuntersuchung zum Bauleitverfahren Conn Barracks

---

Inhalt:

## Bericht

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Aufgabenstellung und Arbeitsschritte.....	3
2.	Verkehrszählung.....	3
3.	Allgemeine Verkehrsprognose.....	5
4.	Verkehrserzeugung.....	5
4.1	Bauhof und Feuerwehr.....	6
4.2	Szenario 0 - Bauphase – Data Center.....	8
4.3	Szenario 1 Data Center 6 Module.....	8
4.4	Szenario 2 Data Center 30 Module.....	8
4.5	Szenario 3 Data Center 6 Module + Gewerbe.....	9
5.	Verkehrsverteilung.....	10
6.	Leistungsfähigkeitsberechnung.....	10
6.1	Vorbemerkung.....	10
6.2	Ergebnisse.....	12
7.	Schlussfolgerung.....	13
	Anlagen.....	14

## 1. Aufgabenstellung und Arbeitsschritte

Das Areal der „Conn Barracks“ umfasst eine Fläche von rund 200 ha. Die Entwicklung des interkommunalen Gewerbeparks soll abschnittsweise erfolgen. Im Rahmen der EU-Initiative zur Auswahl von Standorten für sogenannte KI-Gigafactorys (Data Center) beabsichtigt der Freistaat Bayern gemeinsam mit dem Zweckverband „Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks“ eine Bewerbung als Standort.

Im vorliegenden Bearbeitungsschritt wird ausschließlich der südliche Bereich des Areals (Phase 1) untersucht. Der nördliche Teil (Phase 2) wird voraussichtlich für die kommenden zehn Jahre weiterhin als ANKER-Zentrum (Zentrum zur Aufnahme und Bearbeitung von Asylverfahren) genutzt.

Als fachliche Grundlage dient die Verkehrsuntersuchung der BERNARD Gruppe aus der Machbarkeitsstudie von 2017. Diese wird hinsichtlich des aktuellen Nutzungskonzepts sowie neuer Verkehrsdaten angepasst und fortgeschrieben. Ziel der Untersuchung ist die Beurteilung, ob und in welchem Umfang die bestehende Verkehrsinfrastruktur die geplante Entwicklung aus Phase 1 leistungsfähig aufnehmen kann.

Hierzu werden folgende Arbeitsschritte durchgeführt:

- Grundlagenermittlung: Sichtung und Auswertung relevanter Unterlagen des Auftraggebers, insbesondere Planunterlagen zum Data Center sowie ergänzende Untersuchungen.
- Verkehrszählung: Erfassung der aktuellen Verkehrssituation im Umfeld der Conn Barracks anhand von Verkehrsstromzählungen an zwei Knotenpunkten der südlichen Zufahrt (Geldersheim/Würzburger Str.). Die Erhebung erfolgte am 23.10.2025 über 24-Stunden mittels Videotechnik. Dabei wurden sieben Fahrzeugarten unterschieden und 15-Minuten-Zählintervalle verwendet.
- Verkehrsprognose: Erstellung einer Verkehrsprognose für das Jahr 2035 unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen des ersten Entwicklungsabschnitts (Hauptzufahrt über Geldersheim/Würzburger Str.) sowie lokaler und regionaler Entwicklungen in Bevölkerung und Mobilität. Mögliche Auswirkungen des zweiten Entwicklungsabschnitts – Hauptzufahrt über Conn Str. / B 303 (Prognosehorizont 2040) – werden qualitativ bewertet.
- Leistungsfähigkeitsnachweis: Nachweis der Leistungsfähigkeit der geplanten Anbindung über Geldersheim/Würzburger Str. (Phase 1) gemäß HBS 2015<sup>1</sup> auf Basis des Prognoseverkehrs 2035.

## 2. Verkehrszählung

Bereits im Jahr 2017 wurden durch die BERNARD Gruppe Verkehrszählungen an den Knotenpunkten:

- B 303 / Conn Straße,
- SW 31 (Würzburger Straße) / Gelthari-Ring sowie
- St 2446 / SW 31 (Würzburger Straße) durchgeführt.

---

<sup>1</sup> HBS, Ausgabe 2015, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission „Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“.

Da im aktuellen Bearbeitungsschritt ausschließlich der südliche Bereich der Conn Barracks betrachtet wird, erfolgte die Verkehrserhebung im Rahmen dieser Untersuchung lediglich an den Knotenpunkten SW 31 (Würzburger Straße) / Gelthari-Ring und St 2446 / SW 31 (Würzburger Straße).

Eine Übersicht über die Erhebungsstandorte und -Zeiträume bietet *Anlage 1* sowie Tabelle 1.

*Tabelle 1: Übersicht der Erhebungszeiträume*

KP Nr.	Bezeichnung	Erhebung in 2017	Erhebung in 2025
KP 1	B 303/Conn Straße	11.05.2017	keine Erhebung
KP 2	SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring	11.05.2017	23.10.2025
KP 3	St 2446/SW 31 (Würzburger Straße)	11.05.2017	23.10.2025

Die Zählung wurde am 23.10.2025 im Zeitraum von 0:00 bis 24:00 Uhr mittels videobasierter Erfassungstechnik durchgeführt. Aus den ermittelten Verkehrsstromdaten wurden die Spitzenstunden des morgendlichen und nachmittäglichen Berufsverkehrs zur Leistungsfähigkeitsbewertung herangezogen.

Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen sind als Strombelastungspläne in *Anlage 2* sowohl für den 24-Stunden-Zeitraum als auch für die Morgen- und Abendspitzenstunden dargestellt.

Hinweis zu den Erhebungen am KP 2 – SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring:

- Bei der Zählung im Mai 2017 war die Zufahrt zu dem Pkw-Handel (Autoterminal Schlamminger; östlicher KP-Arm) geschlossen.
- Bei der Zählung im Oktober 2025 war diese Zufahrt geöffnet und wurde miterfasst. Der SV-Anteil lag bei 65 %.
- In der weiteren Betrachtung wird dieser Verkehr nicht weiter berücksichtigt.

### 3. Allgemeine Verkehrsprognose

Die Allgemeine Verkehrsprognose bildet die lokale und regionale Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2035 ab. Die neu erzeugten Fahrten durch die künftigen Aufsiedlungen/ Umnutzungen werden in einem zweiten Schritt hinzugerechnet und im Kapitel 4 behandelt.

Tabelle 2: Prognosefaktoren der allgemeinen Verkehrsprognose

Prognosefaktoren	2023	2035	Veränderung zu 2035
Einwohnerentwicklung Landkreis Schweinfurt	117.216 <sup>2</sup>	115.100 <sup>3</sup>	-1,8%
Durchschnittliche Jahresfahrleistung (km/Jahr und Pkw)	12.320 <sup>4</sup>	11.870	-3,7%
Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 EW)	543 <sup>5</sup>	560 <sup>6</sup>	3,1%
<b>Gesamtfaktor</b>			<b>-2,3%</b>

Für die in Tabelle 2 genannten Prognosefaktoren wurden folgende Annahmen getroffen:

- Gründe für den Rückgang der Einwohnerzahlen sind der demografische Wandel.
- Gründe für den Rückgang der Jahresfahrleistung sind unter anderem ein verändertes Mobilitätsverhalten, vermehrtes Homeoffice, kürzere Wegstrecken und ein zunehmender Fahrzeugbestand.
- Gründe für den Anstieg des Motorisierungsgrades sind steigender Wohlstand, eine zunehmende Zahl kleinerer Haushalte, wiederum unzureichender ÖPNV in ländlichen Gebieten, höhere Mobilitätsansprüche sowie der Trend zu Zweitwagen und Elektromobilität.

Da die allgemeinen Verkehrsentwicklungen, wie aus den Prognosefaktoren in Tabelle 2 hervorgeht, im Jahr 2035 um 2,3 % im Gesamten tendenziell Abnehmen wird, wird sich das Verkehrsaufkommen maßgeblich durch die künftige Aufsiedlung/ Umnutzung ändern.

### 4. Verkehrserzeugung

Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Untersuchung noch nicht abschließend feststeht, in welchem Umfang das geplante Data Center sowie weitere Gewerbe- oder Industrieflächen auf dem Gelände der Conn Barracks realisiert werden, erfolgt die Untersuchung auf Basis von drei, mit dem AG am 03.11.2025 abgestimmten Szenarien. Sie bilden unterschiedliche Entwicklungsstufen der gewerblichen Nutzung ab. Da der Baustellenverkehr, verursacht durch den Bau des Data Centers ebenfalls als eventuell kritisch einzustufen ist, soll dieser zusätzlich als Szenario 0 betrachtet. Tabelle 3 bietet eine Übersicht.

<sup>2</sup> <https://www.landkreis-schweinfurt.de>

<sup>3</sup> ebd.

<sup>4</sup> <https://www.kba.de>

<sup>5</sup> <https://www.bundeswahlleiterin.de/europawahlen/2024/strukturdaten/bund-99/land-9/kreis-9662.html>

<sup>6</sup> [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/08/PD25\\_N044\\_46\\_85.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2025/08/PD25_N044_46_85.html)

*Tabelle 3: Übersicht Szenarien*

Szenario	Beschreibung Szenario
Szenario 0	Nutzung, welche in allen drei Szenarien gleichermaßen Berücksichtigung findet Bauhof und Feuerwehr
Szenario 1	Data Center 6 Module (SO; 11,6 ha) + Bauhof und Feuerwehr
Szenario 2	Data Center 30 Module (SO; 47,4 ha) + Bauhof und Feuerwehr
Szenario 3	Data Center 6 Module (SO; 11,6 ha) + großteiliges Gewerbegebiet (GE; 35,8 ha) + Bauhof und Feuerwehr

Die Gemeinde Geldersheim beabsichtigt auf den Flächen süd-östlich des Knotenpunktes SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring den Bau eines Bauhofs und einer Feuerwehr. Dieses Vorhaben wird bei allen drei Szenarien gleichermaßen berücksichtigt und in Kapitel 4.1 betrachtet.

Derzeit nutzt ein Autohändler (Autoterminal Schlamming) Teile der Conn-Barracks-Flächen als Umschlagpunkt. Die Zufahrt zum Gelände erfolgt über den KP SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring. Am 23. Oktober 2025 wurde dort eine tägliche Verkehrsbelastung von 48 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 65 % festgestellt. Da davon auszugehen ist, dass dieser Nutzungsverkehr künftig entfällt, wird dieser in den folgenden Szenarien nicht weiter berücksichtigt.

Bei den im Folgenden ermittelten Verkehrserzeugungen wird pauschal von einem MIV-Anteil von 90 % ausgegangen. Dies ist bei der untersuchten Nutzung eine allgemein gängige Kenngröße.

Für die Ermittlung des künftigen Verkehrsaufkommens der Gewerbeflächen an einem mittleren Werktag wird das Berechnungsverfahren nach Bosserhoff<sup>7</sup> angewandt.

#### **4.1 Bauhof und Feuerwehr**

Für die Abschätzung des Verkehrsaufkommens des Neubaus von Bauhof und Feuerwehr süd-östlich des Knotenpunktes SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring wird ein Schallgutachten<sup>8</sup> zugrunde gelegt.

Nach Fertigstellung von Bauhof und Feuerwehr ist mit folgendem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

##### Lkw-Verkehr:

Dem Bauhof können 3 Traktoren (vgl. 3 Lkw) zugerechnet werden.

Der Feuerwehr können 2 Löschgruppenfahrzeuge (vgl. 2 Lkw), 1 Gerätewagen (vgl. 1 Lkw) zugerechnet werden. Die Zulieferung von Schüttgut per Lkw wird nicht weiter berücksichtigt, da davon ausgegangen werden kann, dass dies nur selten über das Jahr verteilt stattfindet und für die Leistungsfähigkeit der KP

<sup>7</sup> Ver\_Bau nach Bosserhoff. Bochum: BBW Software, 2025.

<sup>8</sup> Schallimmissionsprognose zum geplanten Bauhof und Feuerwehrhaus, Wölfel Engineering, 21.07.2025

unkritisch zu sehen ist. Zur vereinfachten Betrachtung wird angenommen, dass diese, in Summe 6 Lkw täglich 4 Wege pro Tag absolvieren (**24 Lkw-Fahrten pro 24 Stunden**).

Pkw-Verkehr:

Auf dem Areal des Bauhofs bzw. der Feuerwehr sind 32 Pkw-Stellplätze für Besucher und Mitarbeiter vorgesehen. Unter der Annahme einer gleichzeitigen Anwesenheit von 85 %, eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,1 Personen pro Fahrzeug und der Annahme, dass diese Fahrzeuge 2,5 Wege pro Tag absolvieren, ergibt sich ein tägliches Aufkommen (Besucher und Mitarbeiter) von rund **62 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden**.

Dem Bauhof können 1 Transporter (vgl. Pkw) und 1 Pritschenwagen (vgl. Pkw) zugerechnet werden. Der Feuerwehr kann 1 Mehrzweckfahrzeug (Pkw) zugerechnet werden. Zur vereinfachten Betrachtung wird angenommen, dass diese, in Summe 3 Pkw täglich 2,5 Wege absolvieren (**7,5 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden**).

Aus der obigen Annahme und Summe von Betriebsfahrzeuge, Mitarbeitenden und Besucher ergibt sich somit ein **tägliches Aufkommen von rund 69 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden**.

Zur weiteren Betrachtung wird angenommen, dass sich diese **69 Pkw- und 24 Lkw-Fahrten** wie in Tabelle 4 prozentual und absolut dargestellt in Quell- und Zielverkehr auf die Morgen- und Abendspitzenstunde verteilt.

Tabelle 4: Verkehrsverteilung von Bauhof und Feuerwehr nach Tageszeit und Richtung

Verkehrsmittel	Fahrten pro 24 h	Quell / Ziel	Morgenspitze [Anteil/Fahrzeuge]		Abendspitze [Anteil/Fahrzeuge]	
Lkw-Fahrten	24	Beide Richtungen		12*		12*
		QV	07:00-08:00 Uhr	20%	16:00-17:00 Uhr	80%
		ZV	07:00-08:00 Uhr	80%	16:00-17:00 Uhr	20%
Pkw-Fahrten	69	Beide Richtungen		35*		35*
		QV	07:00-08:00 Uhr	20%	16:00-17:00 Uhr	80%
		ZV	07:00-08:00 Uhr	80%	16:00-17:00 Uhr	20%

\*konservative Annahme: Quellverkehr = 100% Morgenspitze; Zielverkehr = 100% Abendspitze

## 4.2 Szenario 0 - Bauphase – Data Center

Während der Bauphase (Baubeginn voraussichtlich 2027) von 6 Modulen ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Baustellenverkehr (Schwerverkehr, SV) zu rechnen. Hierbei ist insbesondere der Abtransport von Erdmassen in einem Zeitraum von etwa 2-3 Monaten zu berücksichtigen.

*Genauere Informationen hierzu liegen jedoch zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vor.*

## 4.3 Szenario 1 Data Center 6 Module

In Szenario 1 wird angenommen, dass das geplante Data Center ausschließlich auf der als Sondergebiet SO 1 (*siehe Anlage 3.1*) ausgewiesenen Fläche mit einer Größe von etwa 11,6 ha errichtet wird. Weitere Flächen innerhalb des Conn Barracks Areals bleiben unbebaut und werden in dieser Entwicklungsstufe nicht weiter berücksichtigt.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt ausschließlich über den Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring.

Nach Fertigstellung des Rechenzentrums (bestehend aus sechs Modulen, voraussichtlich im Jahr 2028) ist mit folgendem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

### Lkw-Verkehr:

Es ist von insgesamt rund 132 Lkw pro Jahr (72 Sattel- und 60 Tanklastzüge)<sup>9</sup> auszugehen. Bei rund 250 Werktagen pro Jahr entspricht dies aufgerundet etwa 1 Lkw pro 24 Stunden. Bei 2 Wegen pro Tag sind **dies 2 Lkw-Fahrten pro 24 h**. Zur konservativen Betrachtung wird angenommen, dass diese Fahrten jeweils in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden stattfinden.

### Pkw-Verkehr:

Für das Rechenzentrum sowie das angrenzende Sicherheitsgebäude wird von insgesamt 168 Personen (Nutzende, Mieter und Kunden) ausgegangen. Unter der Annahme einer gleichzeitigen Anwesenheit von 85 % und eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,1 Personen pro Fahrzeug ergibt sich ein tägliches Aufkommen von rund 130 Pkw pro 24 Stunden. Bei üblicherweise 2,5 Wegen pro Tag, sind dies **325 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden**.

## 4.4 Szenario 2 Data Center 30 Module

Szenario 2 basiert auf denselben Annahmen wie Szenario 1, jedoch erweitert um den Entwicklungsbereich (*siehe Anlage 3.2*).

Das Data Center wird nicht nur auf dem Sondergebiet SO 1.1 (ca. 11,6 ha), sondern zusätzlich auf den als SO 1.2 bis 1.4 ausgewiesenen Flächen (ca. 35,8 ha) in Summe 47,4 ha errichtet. Weitere Flächen des Areals bleiben in dieser Entwicklungsstufe unbebaut und unberücksichtigt.

---

<sup>9</sup> Gemäß Abschätzung Investa, Verkehrsaufkommen DC NUE2 Schweinfurt

Die verkehrliche Anbindung erfolgt analog zu Szenario 1 über den Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring.

Nach Fertigstellung des Rechenzentrums (bestehend aus 30 Modulen, voraussichtlich im Jahr 2028) ist mit folgendem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

#### Lkw-Verkehr:

Es ist von insgesamt rund 660 Lkw-Fahrten pro Jahr (360 Sattel- und 300 Tanklastzüge) auszugehen. Bei rund 250 Werktagen pro Jahr entspricht dies gerundet etwa 3 Lkw pro 24 Stunden. **Dies sind 6 Lkw-Fahrten pro 24 h.** Zur konservativen Betrachtung wird angenommen, dass diese Fahrten in den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden stattfinden.

#### Pkw-Verkehr:

Für das Rechenzentrum sowie das angrenzende Sicherheitsgebäude wird von insgesamt 840 Personen (Nutzende, Mieter und Kunden) ausgegangen. Unter der Annahme einer gleichzeitigen Anwesenheit von 85 % und eines Pkw-Besetzungsgrades von 1,1 Personen pro Fahrzeug ergibt sich ein tägliches Aufkommen von rund 650 Pkw pro 24 Stunden. Bei üblicherweise 2,5 Wegen pro Tag, sind dies **1.625 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden.**

### **4.5 Szenario 3 Data Center 6 Module + Gewerbe**

In Szenario 3 wird das Data Center wie in Szenario 1 auf dem als Sondergebiet SO 1 ausgewiesenen Bereich (ca. 11,6 ha) errichtet. Zusätzlich erfolgt die Bebauung der als Gewerbeflächen ausgewiesenen Areale (ca. 35,8 ha) mit großteiligem Gewerbe (*siehe Anlage 3.3*).

Alle weiteren Flächen innerhalb des Areals bleiben in dieser Entwicklungsstufe unbebaut und unberücksichtigt.

Die verkehrliche Anbindung erfolgt analog zu den vorherigen Szenarien über den Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring.

In Szenario 3 ist das Verkehrsaufkommen des Rechenzentrums (6 Module; 11,6 ha) analog zu Szenario 1 und beträgt **2 Lkw-Fahrten pro 24 Stunden** und **325 Pkw-Fahrten pro 24 Stunden.**

#### **Gewerbefläche (GE)**

Für die Prognose des Gewerbeverkehrs werden folgende Nutzungsmerkmale berücksichtigt:

- Tendenziell großteiliges Gewerbe
- Produktionsbedingte Logistik
- Kein Einzelhandel und keine eigenständige Logistik
- Büros, Verwaltung, Dienstleistung
- Schwerverkehr wird grundsätzlich berücksichtigt

Als Eingangsdaten für die Berechnung wird die Grundstücksfläche von 35,8 ha Gewerbeflächen zugrunde gelegt. Mit einer angenommenen mittleren Beschäftigtendichte von 45 Beschäftigte pro ha ergeben sich

1.611 Beschäftigte, welche etwa **4.064 Pkw-Fahrten** sowie **etwa 806 Lkw-Fahrten pro 24 Stunden** verursachen.

### **Ergebnis Szenario 3**

Das Ergebnis für Szenario 3 – Betrachtung von:

- Gewerbe (35,8 ha),
- Rechenzentrum (11,6 ha; wie Szenario 1) sowie
- Bauhof und Feuerwehr

beläuft sich somit auf **4.458 Pkw-Fahrten** sowie etwa **832 Lkw-Fahrten pro 24 Stunden**.

Dieser zusätzliche Verkehr kann nach Quell- und Zielverkehrsaufkommen über den Tag mit zugrunde gelegten Tagesganglinien verteilt werden. Diese sind differenziert nach den Nutzungsansprüchen (in Anlage 4 dargestellt).

## **5. Verkehrsverteilung**

Die Erschließung der neuen Flächen im südlichen Bereich des interkommunalen Gewerbeparks Conn Barracks soll nach den Angaben des Zweckverbandes Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks ausschließlich über den Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße) / Gelthari-Ring (KP2) erfolgen.

Die übergeordnete Erschließung wird über die A71 stattfinden. Dies zeigt auch schon die Verkehrsverteilung im Bestand (siehe Strombelastungspläne; Anlage 2).

Der neu entstehende Verkehr wird sich somit am Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße) / Gelthari-Ring näherungsweise **zu 85 % in Richtung St 2446** und **zu 15 % in Richtung Ortszentrum Geldersheim** aufteilen. Am Knotenpunkt St 2446/SW 31 (Würzburger Straße) wird sich der Verkehr **zu 80 % in Richtung A 71** und **zu 20 % in Richtung Süden** orientieren (siehe Verkehrsverteilung, Anlage 5).

Die Strombelastungspläne für den Prognosefall 2035 sind getrennt für die Szenarien 2 und 3 für die beiden Knotenpunkte SW 31 (Würzburger Straße) / Gelthari-Ring und St 2446/SW 31 (Würzburger Straße) in Anlage 6.1 bis 6.4 jeweils für die morgendliche und die nachmittägliche Spitzenstunde dargestellt.

Die Analyse erfolgt getrennt für die definierten Szenarien, um die Auswirkungen unterschiedlicher Entwicklungsstufen auf die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu bewerten.

## **6. Leistungsfähigkeitsberechnung**

### **6.1 Vorbemerkung**

Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte wurde auf Basis oben genannten Prognoseberechnungen und Annahmen berechnet. Dabei erfolgte die Berechnung anhand der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV). Die QSV orientieren sich an der Verkehrstechnik und bewerten die mittleren Wartezeiten an signalisierten sowie vorfahrtgeregelten Knotenpunkten (in dem vorliegenden Fall nur vorfahrtgeregelte Knotenpunkte). Grundlage bildet dabei die Systematik aus dem Handbuch für die Bemessung von

Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Die Zuordnung zu den QSV-Stufen A (sehr gut) bis F (Überlastung, Verkehrszusammenbruch) erfolgte gemäß der untenstehenden Übersichtstabelle (Tabelle 5).

Unter Berücksichtigung der E-Klima ist für den Pkw-Verkehr QSV D die mindestens zu erreichende Qualitätsstufe. Eine QSV E oder F ist außerdem an Stellen vertretbar, an denen Fahrzeitverlängerungen verkehrspolitisch akzeptabel oder erwünscht sind.

Tabelle 5: Übersichtstabelle Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs nach HBS 2015

QSV	Bedeutung	Mittlere Wartezeit (Sekunden)	
		Signalisierte Knotenpunkte	Vorfahrtgeregelte Knotenpunkte / Kreisverkehre
<b>A</b>	Die Wartezeiten sind sehr gering, der Verkehrsfluss wird nicht beeinträchtigt.	$\leq 20$	$\leq 10$
<b>B</b>	Die Wartezeiten sind gering, es treten keine Rückstaus auf.	$\leq 35$	$\leq 20$
<b>C</b>	Die Wartezeiten sind spürbar, es kommt gelegentlich zu Rückstau.	$\leq 50$	$\leq 30$
<b>D</b>	Die Wartezeiten sind erhöht, es kommt häufiger zu Rückstau. Der Verkehrsablauf ist noch stabil.	$\leq 70$	$\leq 45$
<b>E</b>	Die Wartezeiten werden hoch, es kommt zu Rückstau. Die Kapazitätsgrenze wird erreicht.	$> 70$	$> 45$
<b>F</b>	Die Wartezeiten werden sehr hoch, die Rückstaus wachsen stetig an. Die Kapazität wird überschritten.	-	-

## 6.2 Ergebnisse

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit erfolgt für die vorfahrtgeregelteten Knotenpunkte SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring (KP2; innerorts) und St 2446/SW 31 (Würzburger Straße) (KP3; außerorts) zunächst für die Verkehrssituation mit dem am meisten zu erwartenden Neuverkehren durch Gewerbe, Datacenter und Bauhof/Feuerwehr (Szenario 3). Anschließend wird Szenario 2 und 1 betrachtet.

Szenario 3 erreicht an Knotenpunkt SW 31 (Würzburger Straße)/Gelthari-Ring (KP3) in der Morgenspitzenstunde eine QSV E. Grund hierfür ist insbesondere der, durch das Gewerbegebiet (35,8 ha) verursachte Verkehr. Der für diese Qualitätsstufe maßgebliche Verkehrsstrom ist der von der Würzburger Str. links in den KP einbiegende. Die mittlere Wartezeit liegt hier im Prognosefall bei 63 s. Im Bestand sind es 45 s.

Aus diesem Grund wurden die Berechnungen für Szenario 3 erneut unter Ansatz einer reduzierten Gewerbefläche durchgeführt. Ziel der Variation war die Ermittlung der Auslastungsgrenze, bei der QSV D gerade noch eingehalten wird. Bei einer Umsetzung von 80 % der geplanten Gewerbefläche (28,6 ha) wird diese Schwelle erreicht.

Da im Szenario 2 durchgängig mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV) B erreicht wird, ist Szenario 1 verkehrlich als uneingeschränkt leistungsfähig und damit als unkritisch zu bewerten. Eine gesonderte Berechnung für Szenario 1 ist daher nicht erforderlich (siehe Tabelle 6).

Zur Berechnung der Leistungsfähigkeit wurden aus den Tageswerten der Knotenpunktzählungen (Anlage 2) die maßgebende Stundenbelastung sowie die zusätzlichen Neuverkehre der künftigen Nutzungen morgens und nachmittags (Anlage 4) zu Grunde gelegt.

Tabelle 6: Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnung

Szenario	Beschreibung Szenario	Würzburger Straße/ Gelthari-Ring/ Zufahrt Conn Barracks (KP2)		St 2446/ Würzburger Straße/ Landweg (KP3)	
		QSV Morgen	QSV Abend	QSV Morgen	QSV Abend
Szenario 1	Data Center 6 Module (SO; 11,6 ha) + Bauhof und Feuerwehr	-	-	-	-
Szenario 2	Data Center 30 Module (SO; 47,4 ha) + Bauhof und Feuerwehr	A	A	B	B
Szenario 3	Data Center 6 Module (SO; 11,6 ha) + großteiliges Gewerbegebiet (GE; 35,8 ha) + Bauhof und Feuerwehr	C	C	E*	C
Szenario 3 (Gewerbe anteilig bis QSV D erreicht wird)	Data Center 6 Module (SO; 11,6 ha) + großteiliges Gewerbegebiet (GE; 80% von 35,8 ha = 28,6 ha) + Bauhof und Feuerwehr	C	C	D	C

\*Für QSV maßgebender Strom:  
 Von Würzburger Str. links in den KP einbiegender Strom. Mittlere Wartezeit 63 s, statt 45 s.

## 7. Schlussfolgerung

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung für Phase 1 wurden drei unterschiedliche Ausbauszenarien betrachtet. Dabei stellt Szenario 3, welches eine Bebauung mit Data Center, Bauhof, Feuerwehr sowie einem Gewerbegebiet umfasst, das verkehrlich maßgebende und zugleich kritischste Szenario dar, da hier das höchste Verkehrsaufkommen generiert wird. Die durchgeführte Leistungsfähigkeitsberechnung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zeigt, dass dieses Szenario am Knotenpunkt St 2446 / Würzburger Straße zu einer deutlichen Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs (QSV E) führen würde. Insbesondere in der Morgenspitzenstunde sind höhere Wartezeiten sowie Rückstauabildungen zu erwarten; die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs verschlechtert sich deutlich, wobei die Kapazitätsgrenze des Knotenpunktes erreicht wird.

Da die Leistungsfähigkeitsberechnung für Szenario 2 ergeben hat, dass unter den zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs zu erwarten sind, konnte auf eine Berechnung von Szenario 1 verzichtet werden.

Vor diesem Hintergrund wurde ermittelt, bis zu welchem Umfang eine gewerbliche Nutzung unter den gegebenen Randbedingungen in Szenario 3 noch verkehrlich verträglich ist. Die Untersuchung ergab, dass bei einer Bebauung von rund 80 % der vorgesehenen Gewerbefläche, entsprechend etwa 28,6 ha, die maximale verkehrliche Belastbarkeit (QSV D) des Knotenpunktes erreicht wird. Eine weitergehende Ausschöpfung der Gewerbeflächen würde zu einer Überschreitung der Leistungsfähigkeit und damit zu nicht mehr akzeptablen Verkehrsverhältnissen führen.

Unter Berücksichtigung, dass Phase 1 lediglich einen zeitlich begrenzten Zwischenzustand darstellt und mit Phase 2 mittel- bis langfristig die Hauptzufahrt über den nördlich der Conn Barracks gelegenen Knotenpunkt Conn-Straße / B 303 vorgesehen ist, lassen sich folgende Handlungsoptionen ableiten:

1. Die Realisierung der Bebauung erfolgt entsprechend Szenario 3 mit vollständiger Inanspruchnahme der geplanten Gewerbeflächen. Die hieraus resultierenden verkehrlichen Defizite, insbesondere am Knotenpunkt St 2446 / Würzburger Straße während der Morgenspitzenstunde, werden aufgrund des temporären Charakters von Phase 1 in Kauf genommen.
2. Die Bebauung erfolgt ebenfalls gemäß Szenario 3 mit vollständiger Ausschöpfung der Gewerbeflächen. Zur Sicherstellung eines leistungsfähigen Verkehrsablaufs wird der Knotenpunkt St 2446 / Würzburger Straße für die Dauer von Phase 1 durch eine temporäre Signalisierung mittels Lichtsignalanlage, welche die Leistungsfähigkeit erhöht ertüchtigt.
3. Die Bebauung orientiert sich grundsätzlich an Szenario 3, wobei der Gewerbeanteil in Phase 1 auf 28,6 ha begrenzt wird. Dadurch verbleiben die betrachteten Knotenpunkte innerhalb ihrer Leistungsgrenzen. Mit Umsetzung von Phase 2 und der Verlagerung der Hauptzufahrt auf den Knotenpunkt Conn-Straße / B 303 kann der Gewerbeanteil perspektivisch auf die vorgesehenen 35,8 ha erweitert werden. Voraussetzung hierfür ist eine ergänzende, noch durchzuführende Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Conn-Straße / B 303.

Handlungsoption 3 kann aus verkehrsplanerischer Sicht empfohlen werden.

## **BERNARD Gruppe ZT GmbH**

Thomas Marx, M.Eng.

Dipl.-Ing. Dirk Kopperschläger

### **Anlagen**

Anlagen-Nr.		(29) Seite(n)
1	Zählstellen	1
2	Strombelastungspläne Erhebung	12
3	Neu erzeugter Gesamtverkehr (3 Szenarien)	3
4	Stundenbelastung	4
5	Verkehrsverteilung	1
6	Strombelastungspläne Prognose	4
7	Leistungsfähigkeitsberechnung	4

Projektname: Verkehrsuntersuchung zum Bauleitverfahren Conn Barracks

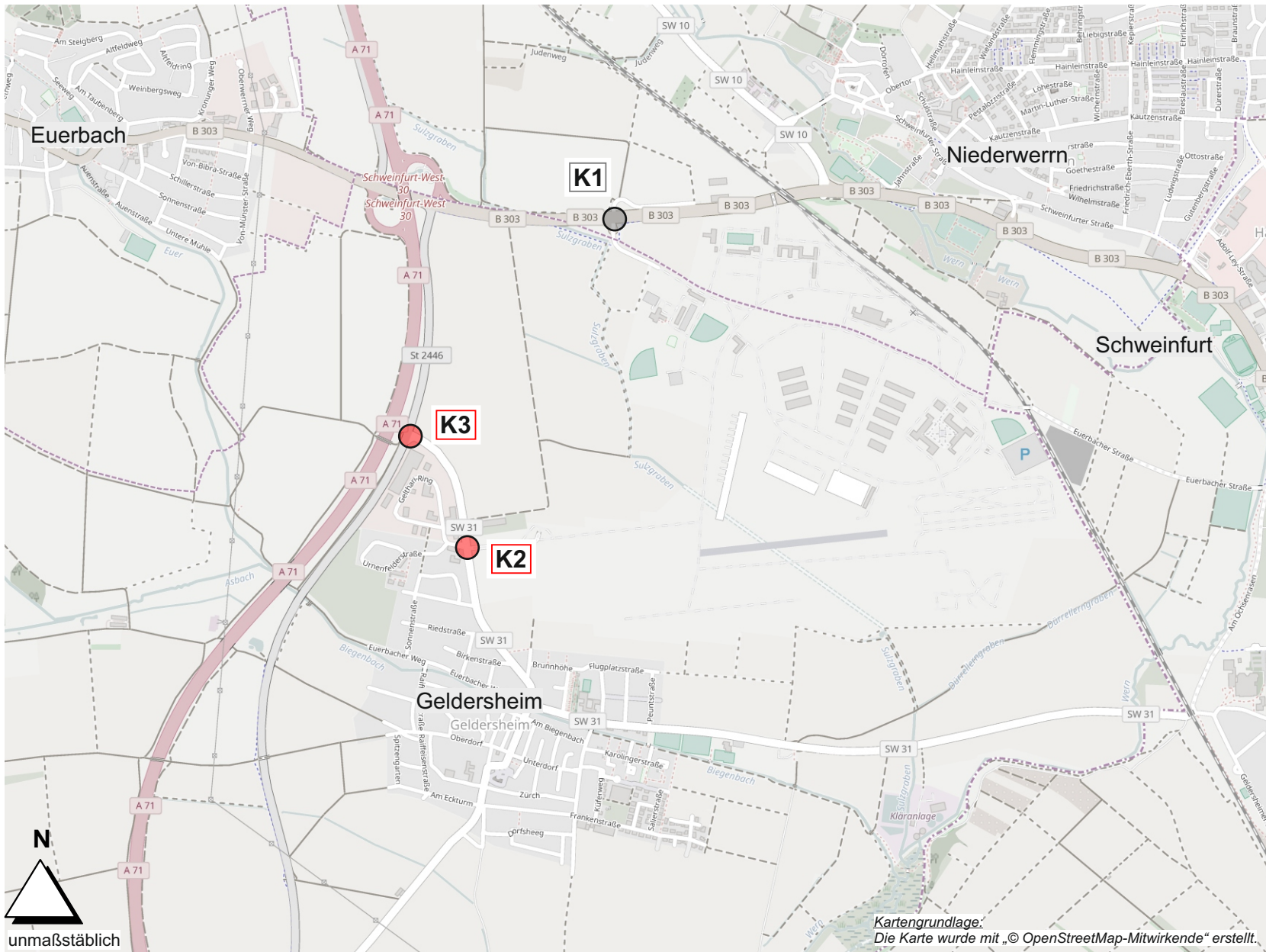
Projektnummer: P505067

Inhalt: Bericht



Ausgabe	Inkrafttreten	Änderungen/Bemerkungen	Erstellt	Geprüft	Freigabe
1	29.01.2026	1. Bearbeitungsstand	MaTb	KoDb	KoDb

# Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

## Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks



## Verkehrsbelastung an den Zählstellen

-  Zählung am Donnerstag, den 11.05.2017 und den 23.10.2025
-  Zählung am Donnerstag, den 11.05.2017

## Anlage 1

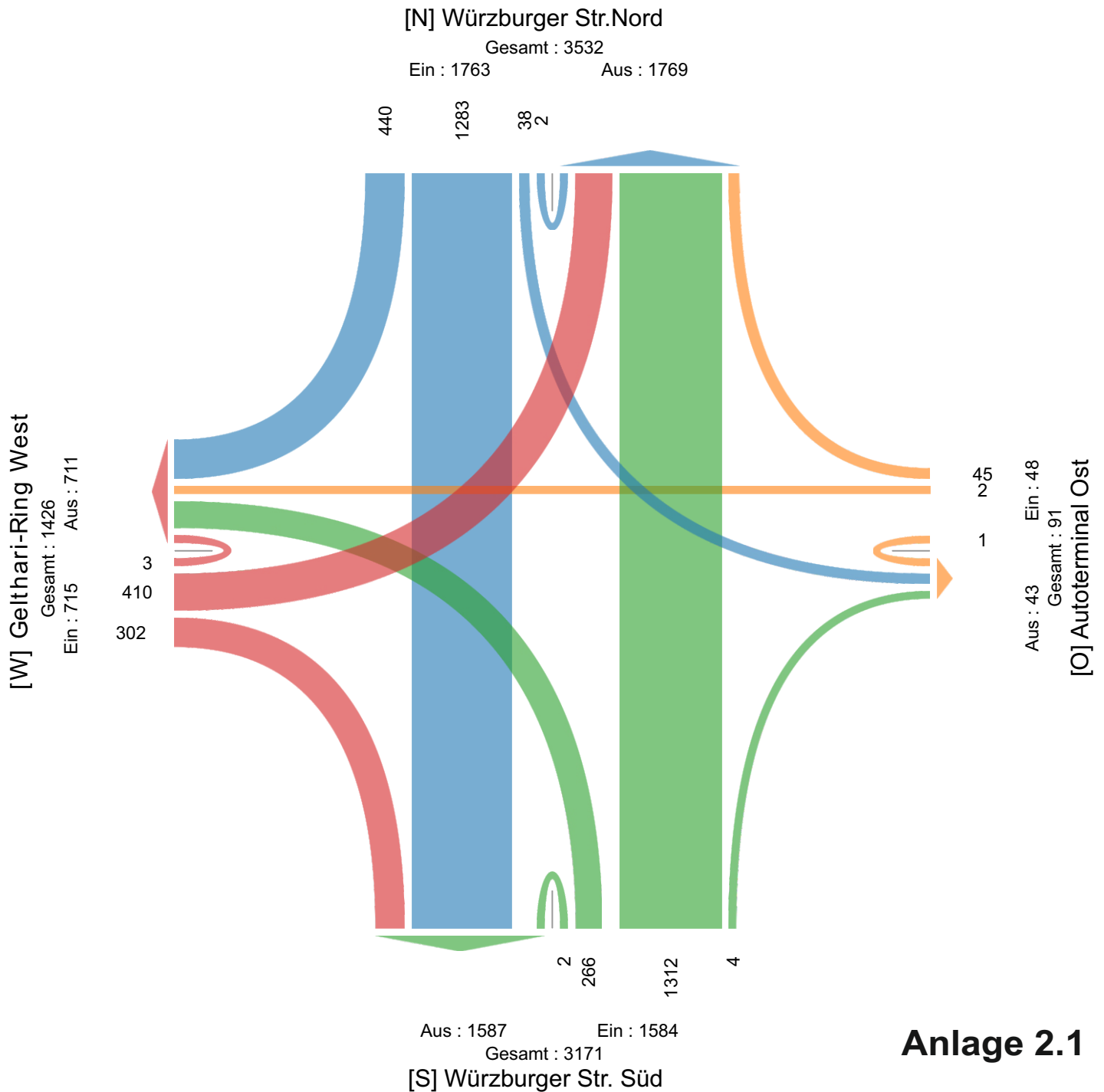
**BERNARD**  
GRUPPE

Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.

# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan 24 h / Kfz

Do. 23.10.2025, Zählzeitraum 00:00-24:00 Uhr [Kfz/24 h]

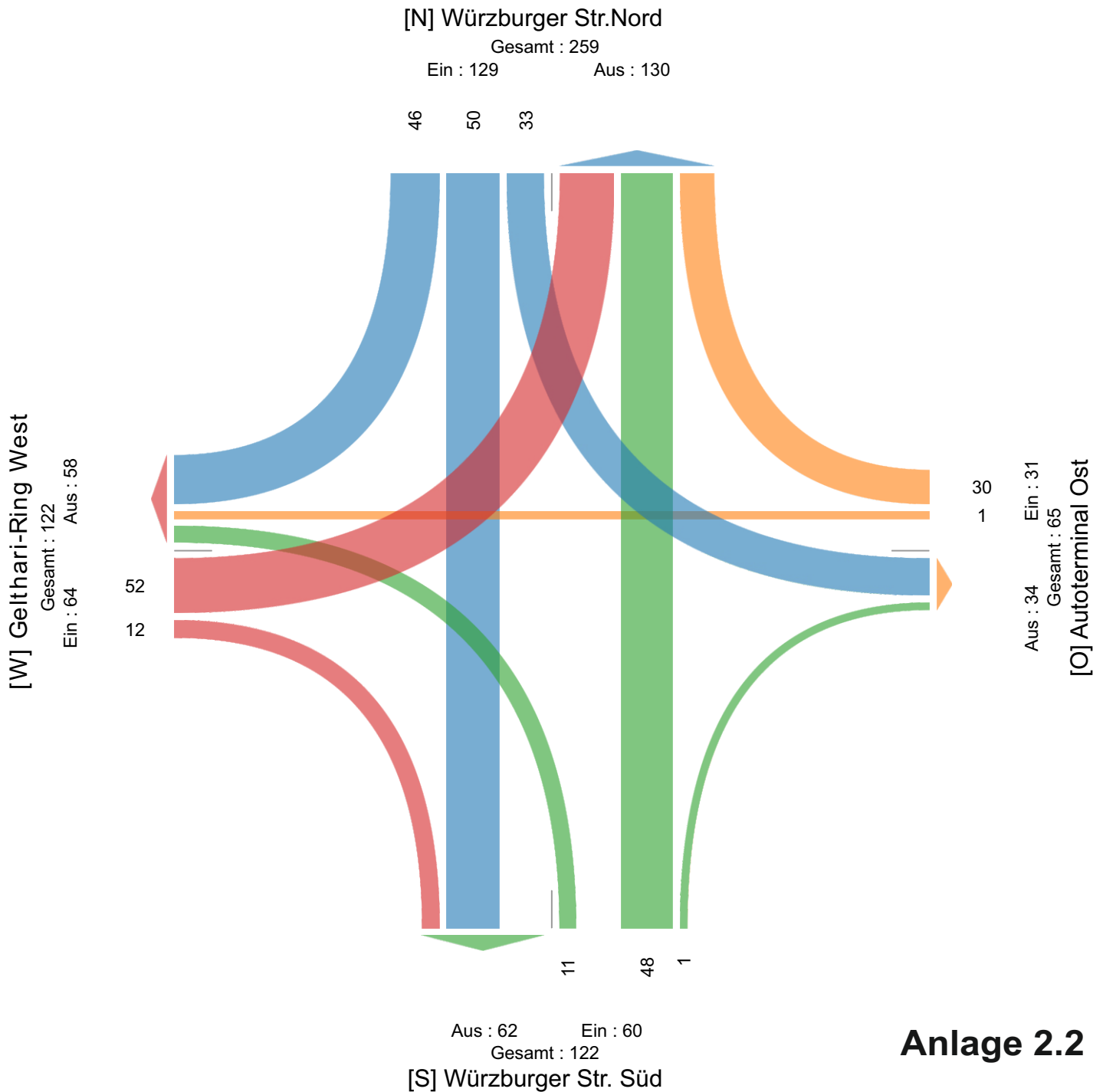


Anlage 2.1

# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan 24 h / SV

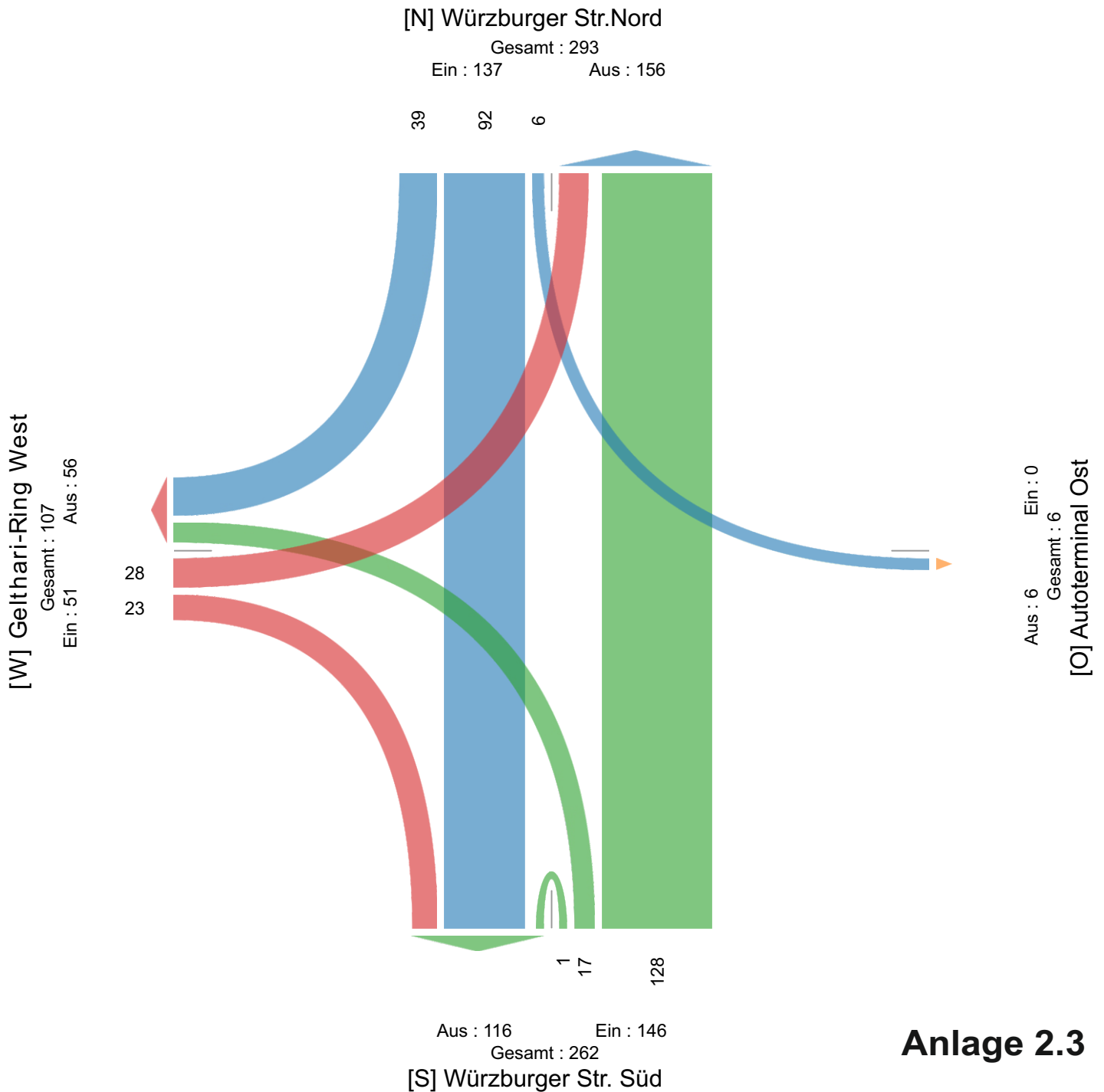
Do. 23.10.2025, Zählzeitraum 00:00-24:00 Uhr [SV/24 h]



# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan Kfz

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Morgens 07:00-08:00 Uhr [Kfz/h]

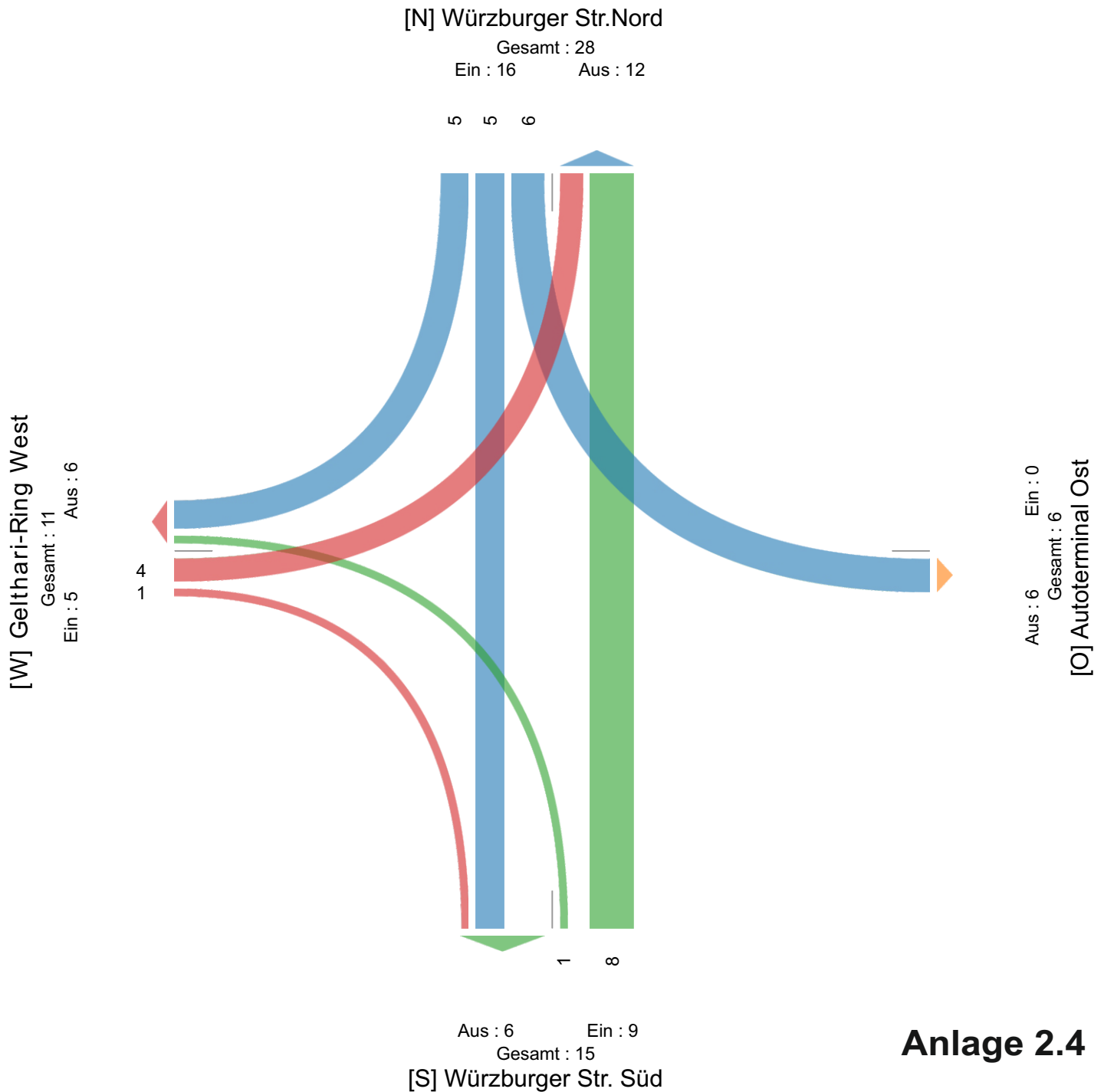


Anlage 2.3

# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan SV

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Morgens 07:00-08:00 Uhr [SV/h]

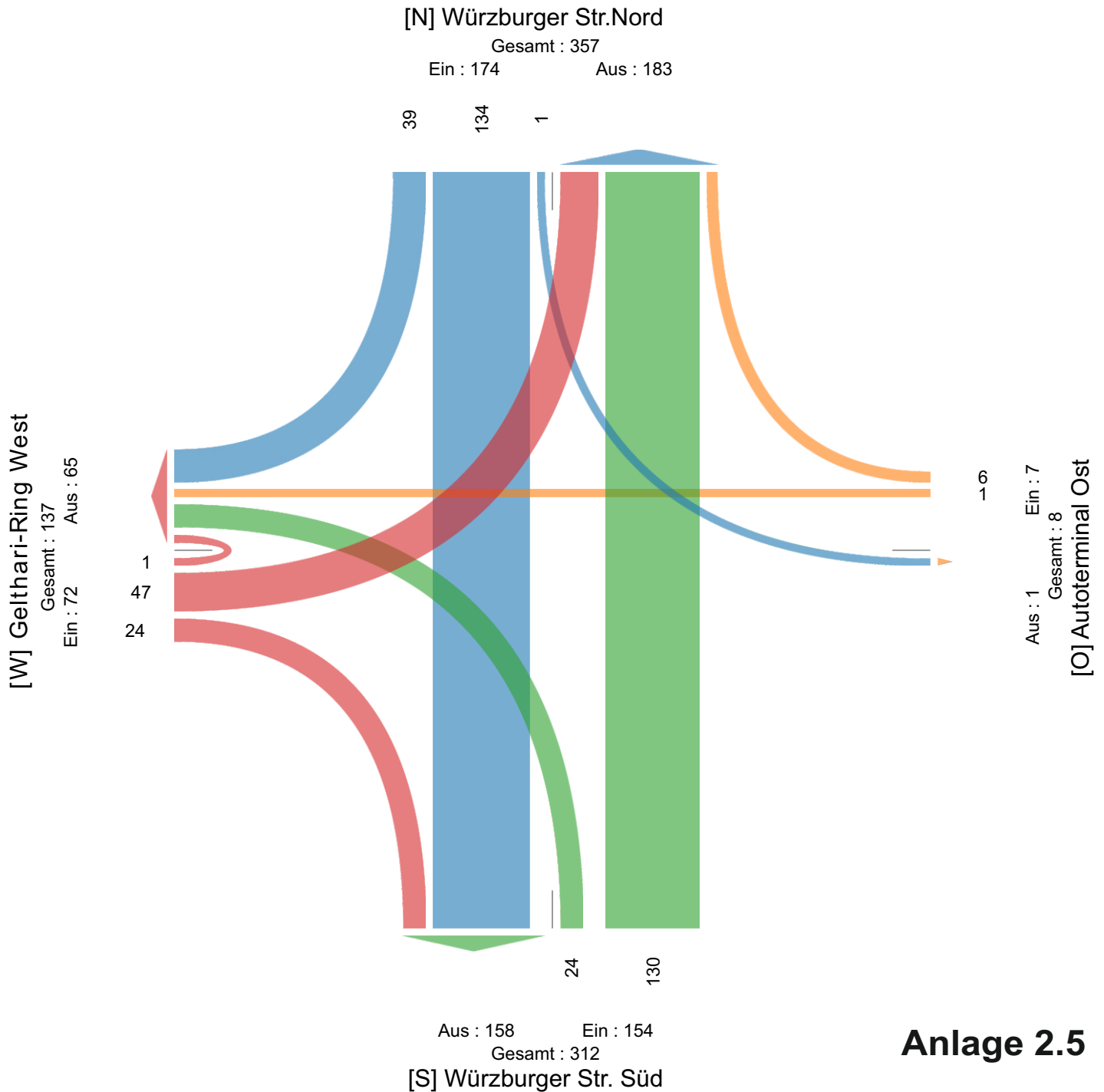


### Anlage 2.4

# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan Kfz

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Abends 16:15-17:15 Uhr [Kfz/h]

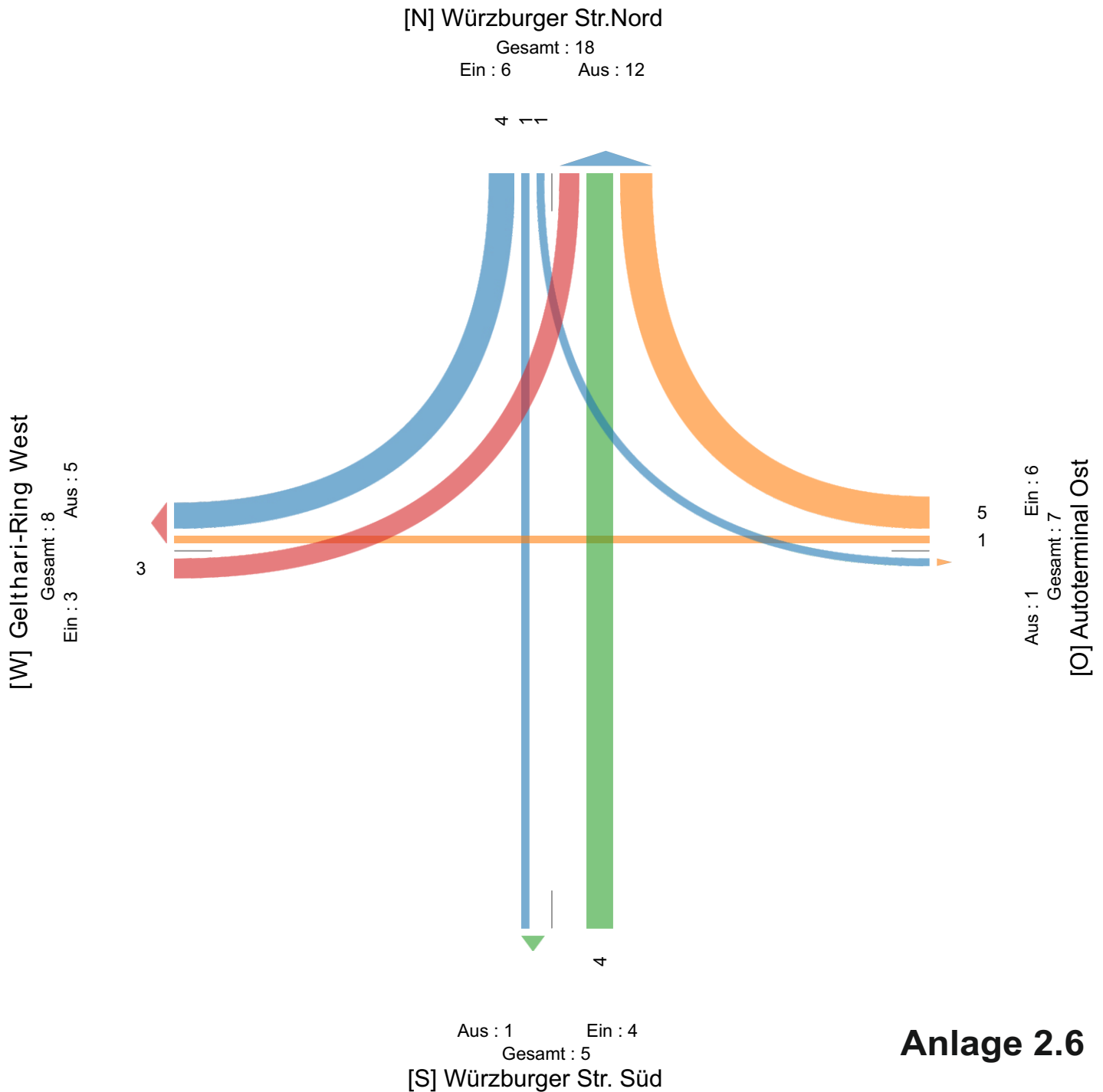


Anlage 2.5

# Knotenpunkt K2 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Autoterminal

## Strombelastungsplan SV

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Abends 16:15-17:15 Uhr [SV/h]

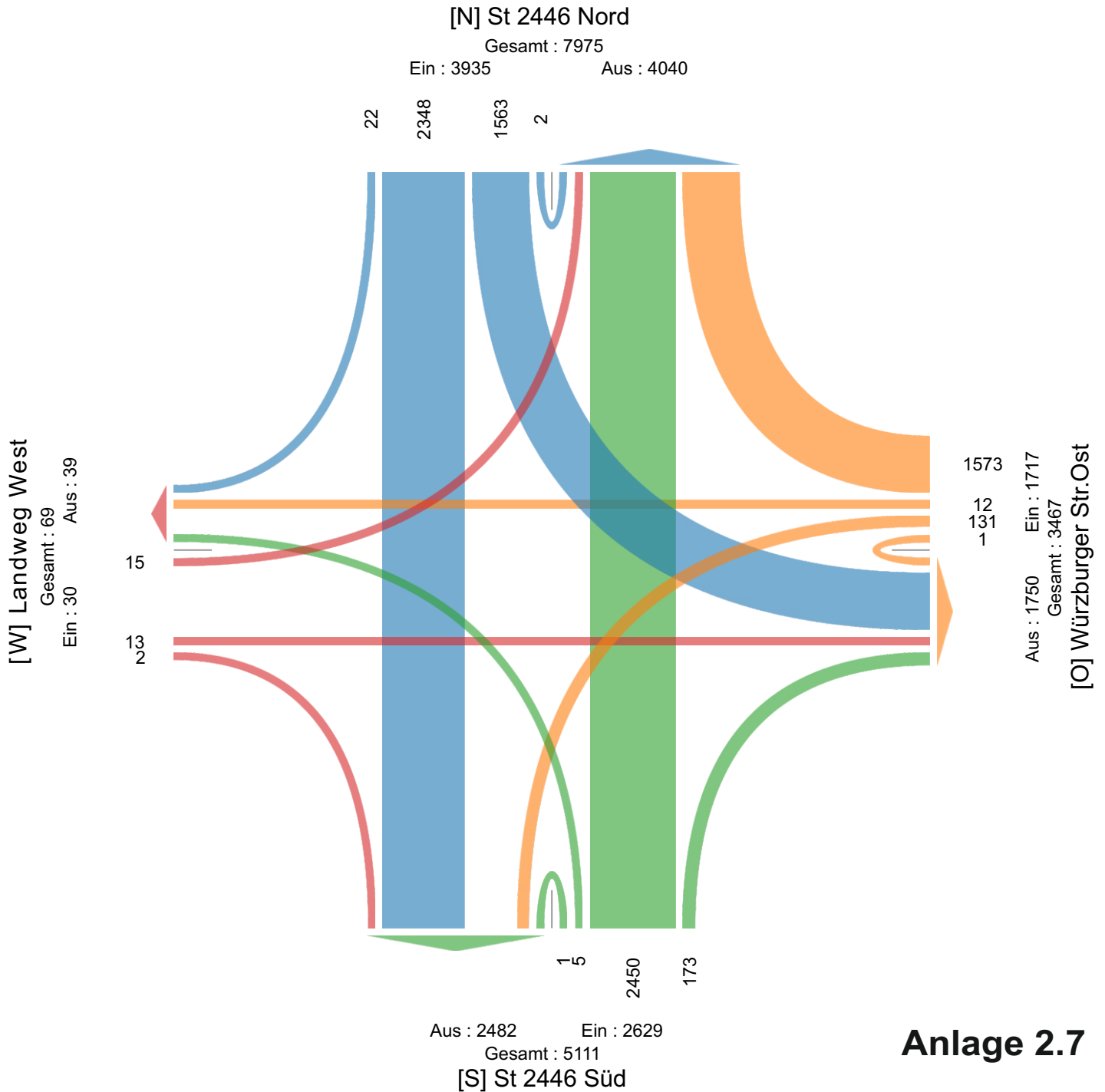


Anlage 2.6

# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan 24 h / Kfz

Do. 23.10.2025, Zählzeitraum 00:00-24:00 Uhr [Kfz/24 h]

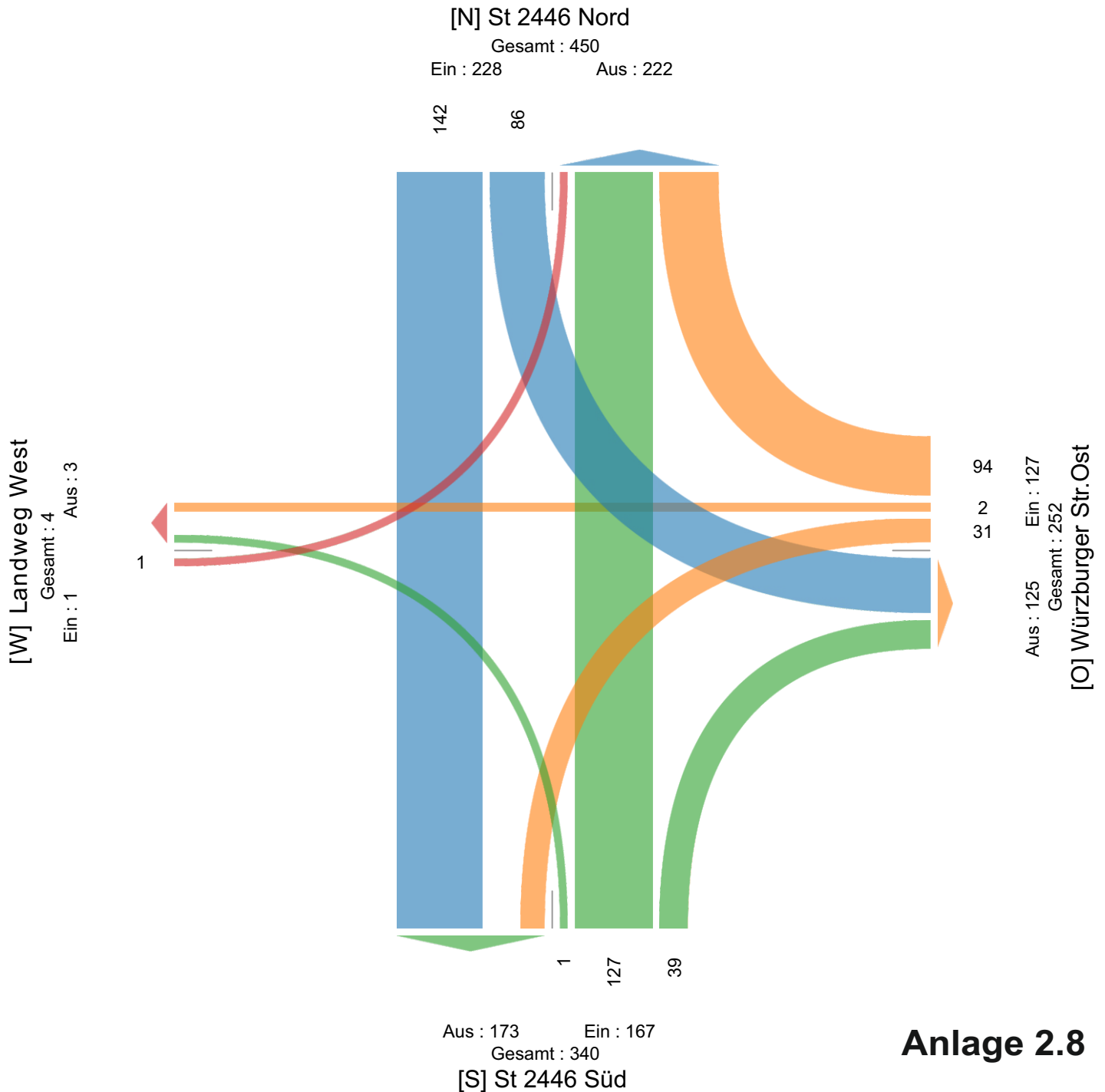


Anlage 2.7

# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan 24 h / SV

Do. 23.10.2025, Zählzeitraum 00:00-24:00 Uhr [SV/24 h]

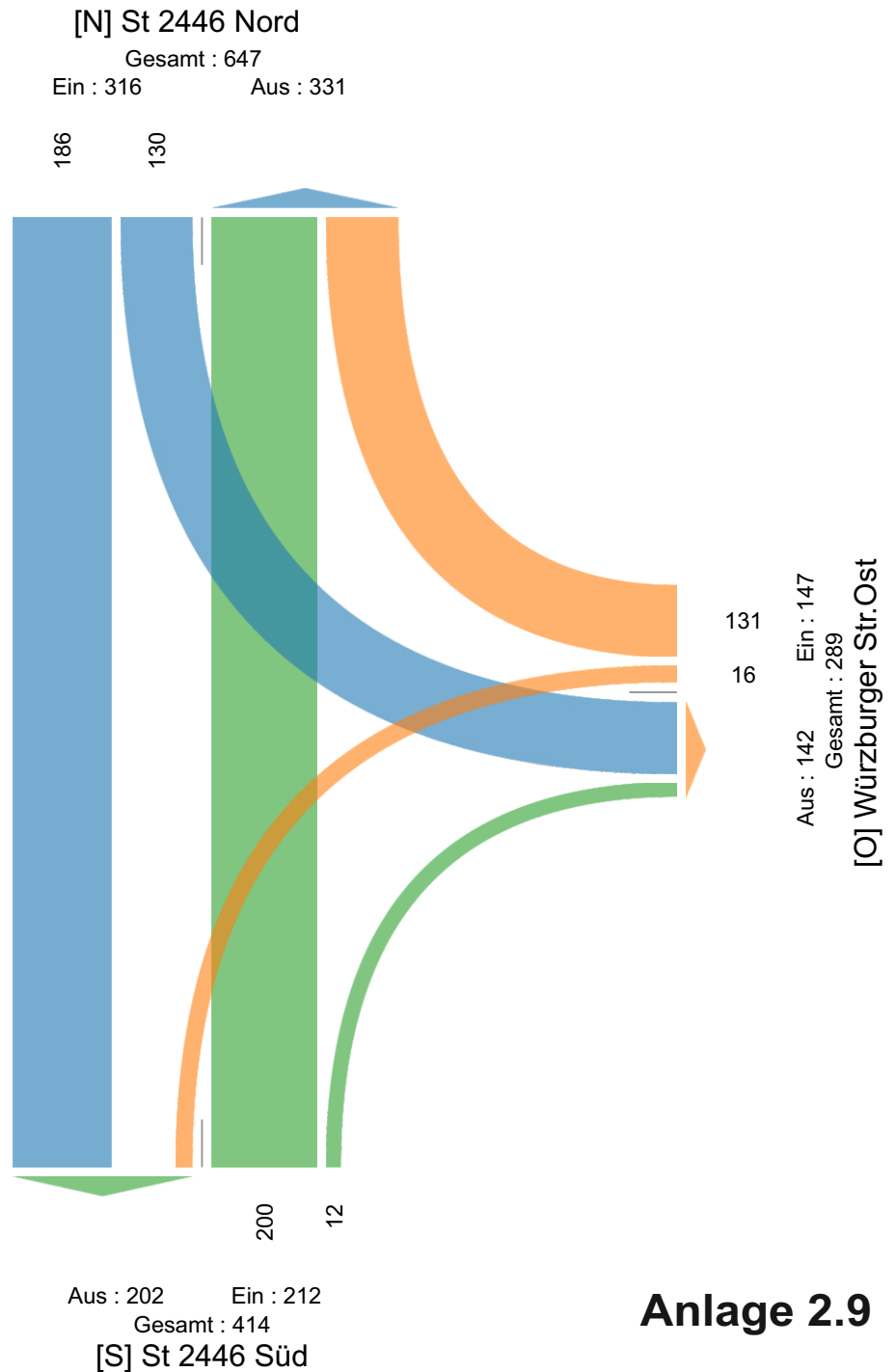


Anlage 2.8

# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan Kfz

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Morgens 07:15-08:15 Uhr [Kfz/h]



# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan SV

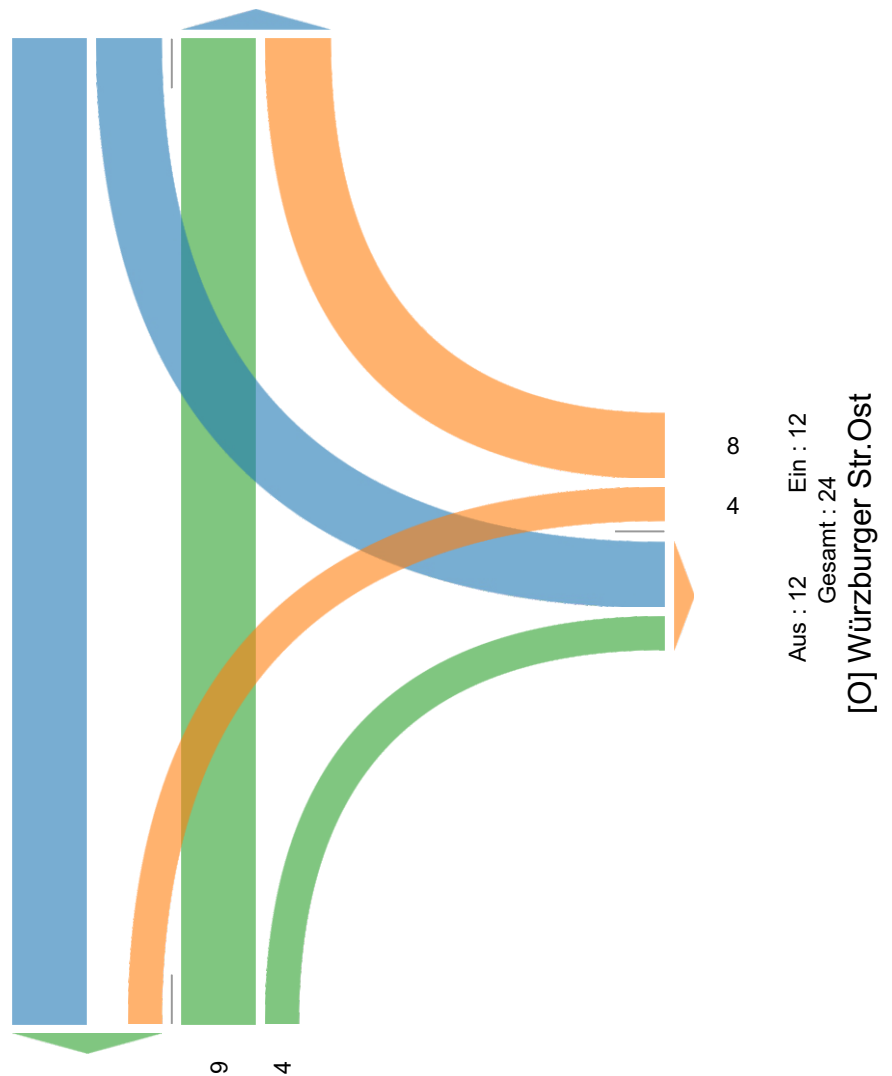
Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Morgens 07:15-08:15 Uhr [SV/h]

[N] St 2446 Nord

Gesamt : 34

Ein : 17      Aus : 17

∞      ∞



Aus : 13      Ein : 13

Gesamt : 26

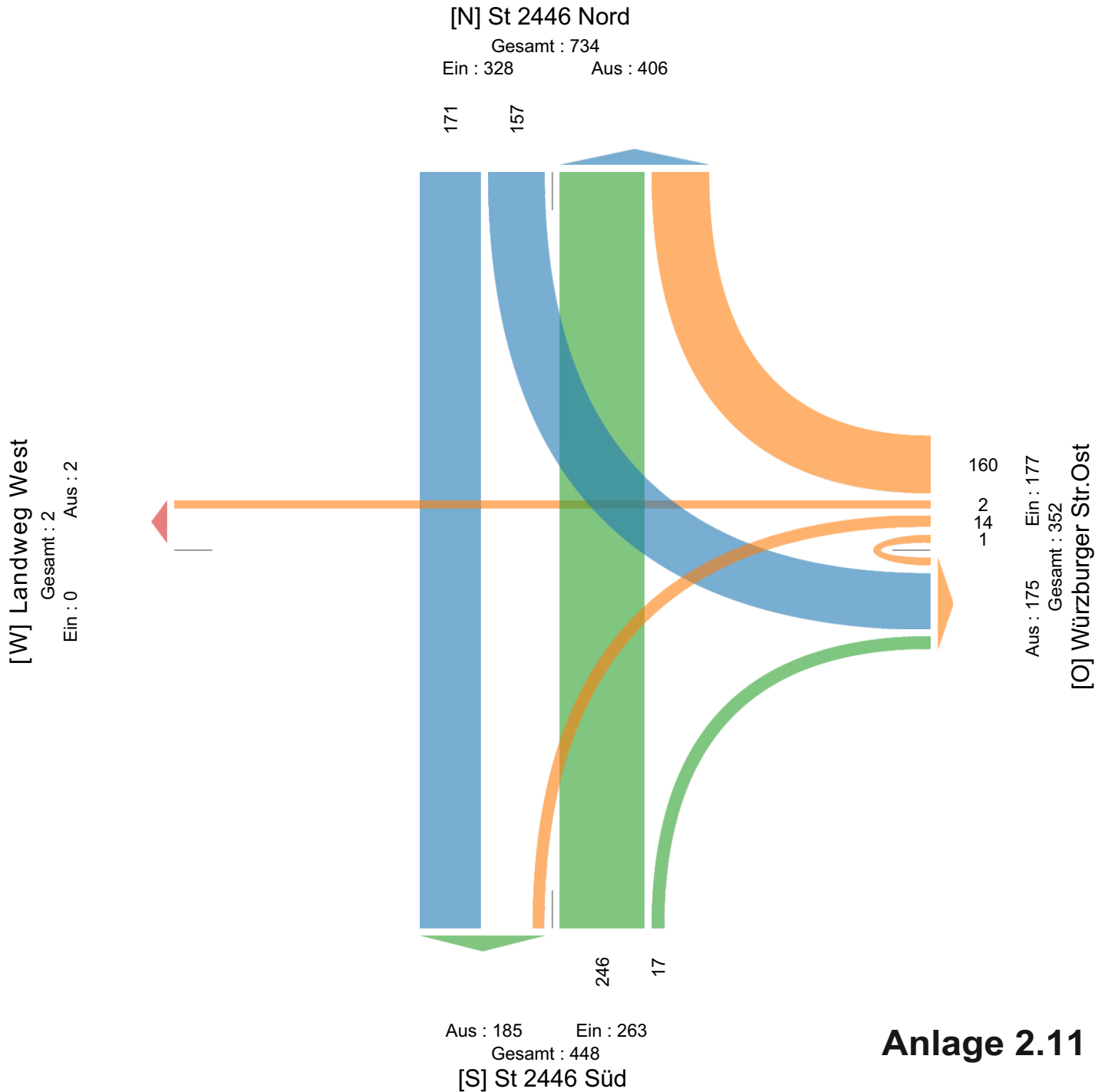
[S] St 2446 Süd

Anlage 2.10

# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan Kfz

Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Abends 16:15-17:15 Uhr [Kfz/h]

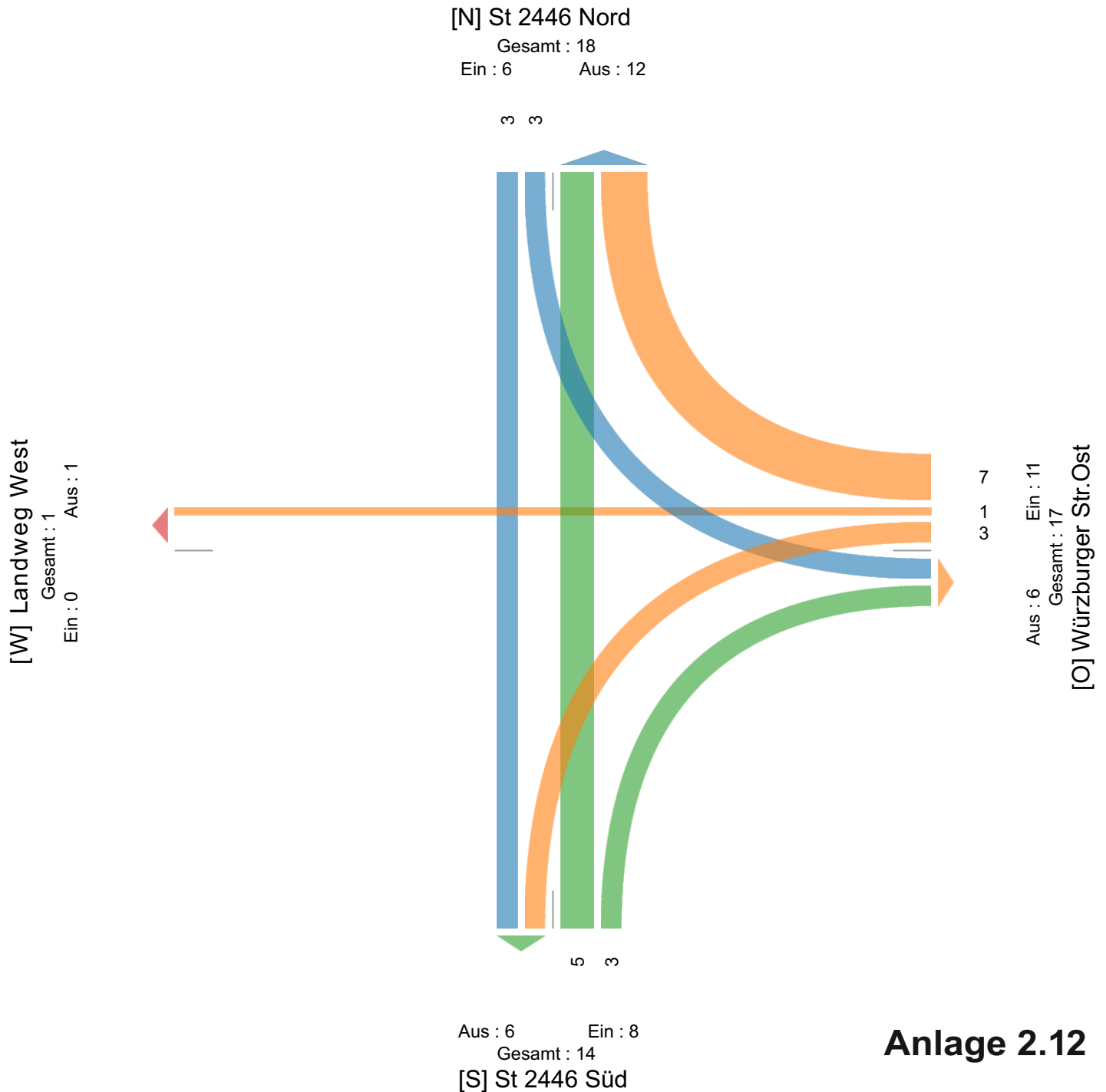


Anlage 2.11

# Knotenpunkt K3 St 2446/Würzburger Straße/Landweg

## Strombelastungsplan SV

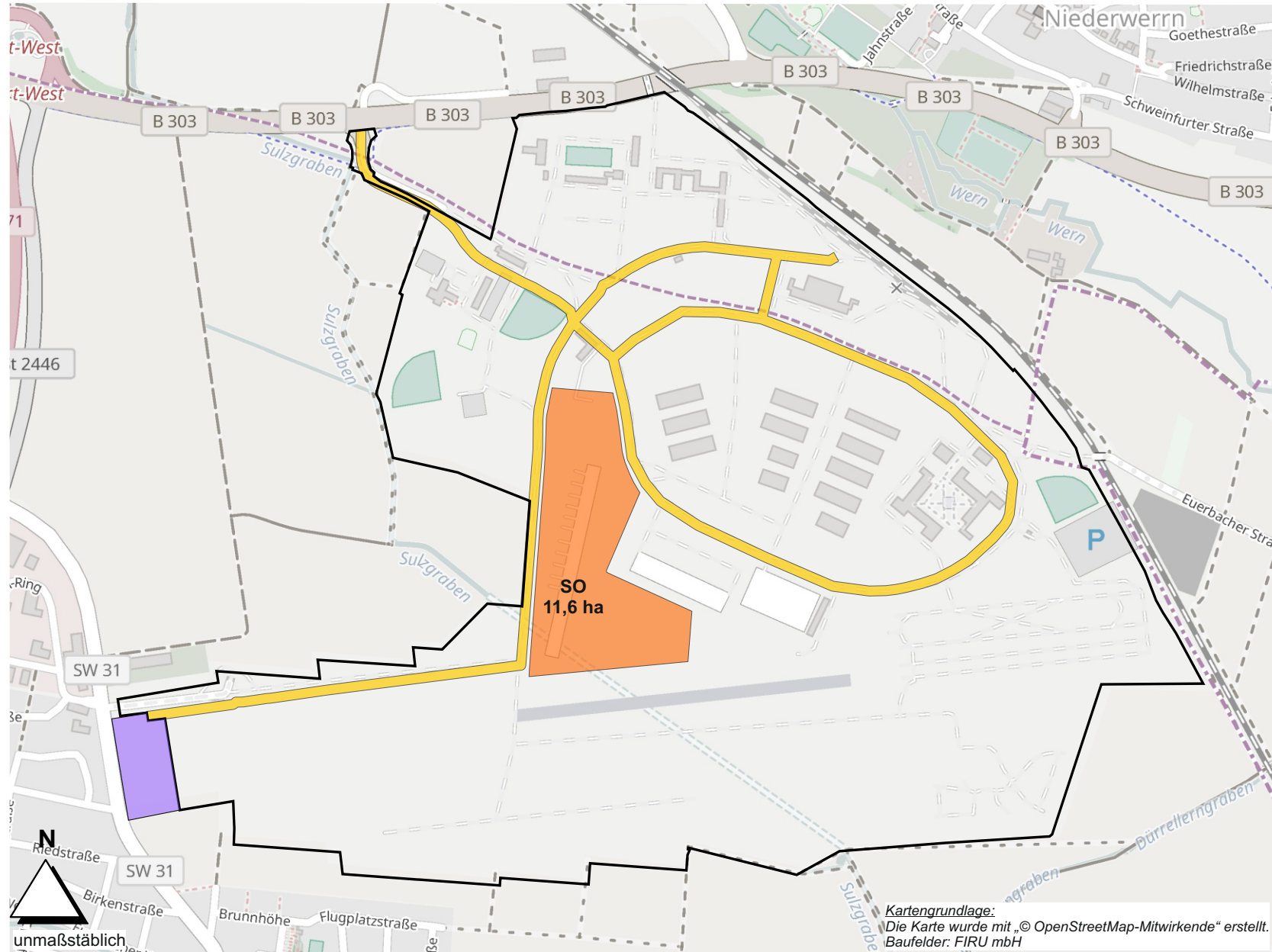
Do. 23.10.2025, Spitzenstunde Abends 16:15-17:15 Uhr [SV/h]



Anlage 2.12

# Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks



## Neu erzeugter Gesamtverkehr - Szenario 1

- Plangebiet Conn Barracks
- Sondergebiet (SO)
- Verkehrsflächen
- Bauhof und Feuerwehr

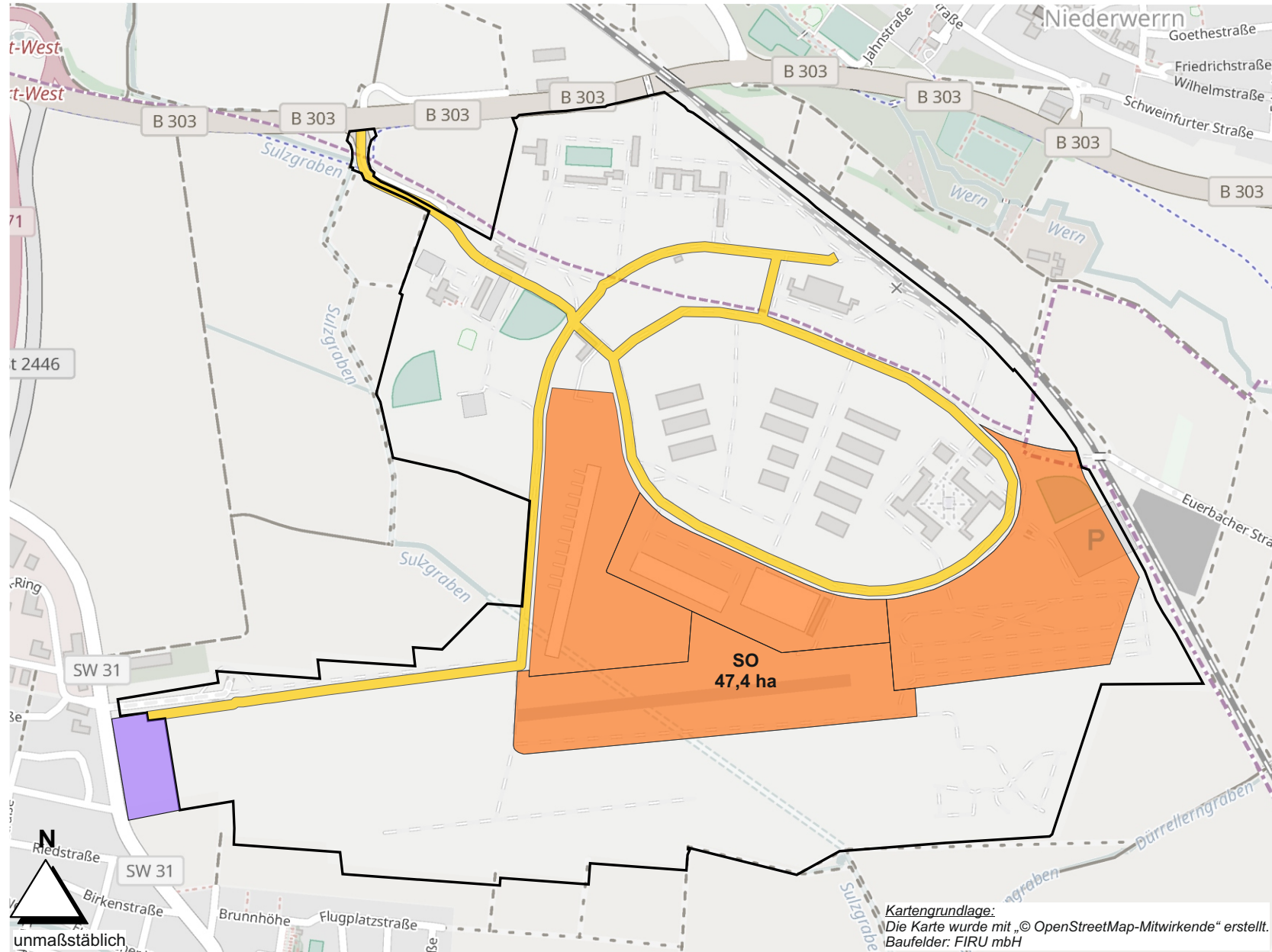
Anlage 3.1



Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.  
Baufelder: FIRU mbH

# Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks



## Neu erzeugter Gesamtverkehr - Szenario 2

- Plangebiet Conn Barracks
- Sondergebiet (SO)
- Verkehrsflächen
- Bauhof und Feuerwehr

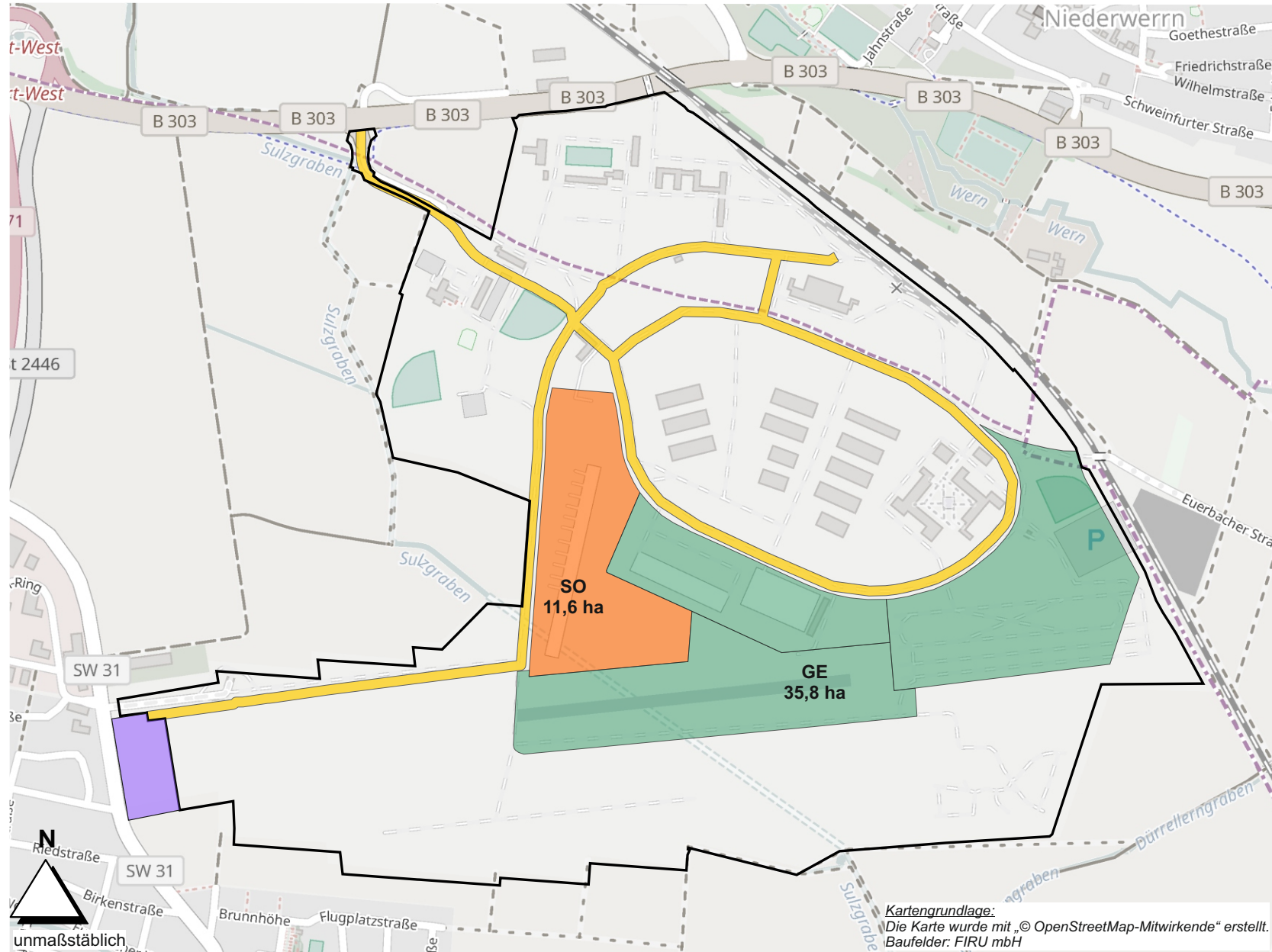
Anlage 3.2

**BERNARD**  
GRUPPE

Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.  
Baufelder: FIRU mbH

# Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks



## Neu erzeugter Gesamtverkehr - Szenario 3

- Plangebiet Conn Barracks
- Gewerbegebiet (GE)
- Sondergebiet (SO)
- Verkehrsflächen
- Bauhof und Feuerwehr

Anlage 3.3



Kartengrundlage:  
Die Karte wurde mit „© OpenStreetMap-Mitwirkende“ erstellt.  
Baufelder: FIRU mbH

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Quellverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stunden- intervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamt- Verkehr	Stunden- intervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	130				1		0		0		0			
Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Kfz		
00-01	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	1,40	2	0,30	0	0,00	0		0		0		0	2	05-06
06-07	3,20	4	0,90	0	2,79	0		0		0		0	4	06-07
07-08	2,90	4	2,00	0	6,02	0		0		0		0	4	07-08
08-09	5,00	7	5,60	0	8,81	0		0		0		0	7	08-09
09-10	3,60	5	6,70	0	8,59	0		0		0		0	5	09-10
10-11	2,30	3	7,00	0	9,82	0		0		0		0	3	10-11
11-12	2,00	3	6,60	0	10,37	0		0		0		0	3	11-12
12-13	3,60	5	7,10	0	6,80	0		0		0		0	5	12-13
13-14	5,70	7	7,50	0	8,25	0		0		0		0	7	13-14
14-15	7,50	10	6,40	0	10,99	0		0		0		0	10	14-15
15-16	16,80	22	11,20	0	12,10	0		0		0		0	22	15-16
16-17	21,80	28	8,40	0	11,15	0		0		0		0	28	16-17
17-18	5,70	7	6,70	0	4,29	0		0		0		0	7	17-18
18-19	5,70	7	6,40	0	0,00	0		0		0		0	7	18-19
19-20	3,60	5	4,70	0	0,00	0		0		0		0	5	19-20
20-21	3,40	4	3,90	0	0,00	0		0		0		0	4	20-21
21-22	2,70	4	4,40	0	0,00	0		0		0		0	4	21-22
22-23	2,30	3	3,50	0	0,00	0		0		0		0	3	22-23
23-24	0,70	1	0,80	0	0,00	0		0		0		0	1	23-24
Summe	100,10	131	100,10	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	131	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisch								28	Maximum

**Data Center**  
**6 Module (11,6 ha)**

Maximum

**Anlage 4.1**

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Zielverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stunden- intervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamt- Verkehr	Stunden- intervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	130		0		1		0		0		0			
	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Kfz	
00-01	0,50	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	00-01
01-02	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,20	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	3,40	4	1,80	0	0,00	0		0		0		0	4	04-05
05-06	8,40	11	5,50	0	0,00	0		0		0		0	11	05-06
06-07	21,40	28	5,70	0	12,84	0		0		0		0	28	06-07
07-08	25,50	33	11,10	0	12,31	0		0		0		0	33	07-08
08-09	8,60	11	9,40	0	11,12	0		0		0		0	11	08-09
09-10	1,80	2	8,40	0	9,99	0		0		0		0	2	09-10
10-11	1,80	2	8,10	0	10,16	0		0		0		0	2	10-11
11-12	2,50	3	5,70	0	9,56	0		0		0		0	3	11-12
12-13	4,30	6	6,50	0	8,17	0		0		0		0	6	12-13
13-14	4,10	5	8,50	0	7,15	0		0		0		0	5	13-14
14-15	3,40	4	6,20	0	8,33	0		0		0		0	4	14-15
15-16	0,70	1	5,00	0	5,70	0		0		0		0	1	15-16
16-17	1,40	2	4,00	0	3,17	0		0		0		0	2	16-17
17-18	3,20	4	4,70	0	1,50	0		0		0		0	4	17-18
18-19	3,20	4	3,90	0	0,00	0		0		0		0	4	18-19
19-20	1,60	2	3,30	0	0,00	0		0		0		0	2	19-20
20-21	2,00	3	1,50	0	0,00	0		0		0		0	3	20-21
21-22	0,90	1	0,40	0	0,00	0		0		0		0	1	21-22
22-23	0,90	1	0,20	0	0,00	0		0		0		0	1	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	128	99,90	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	128	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisch								33	Maximum

**Data Center**  
**6 Module (11,6 ha)**

Maximum

**Anlage 4.2**

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Quellverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stundenintervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamtverkehr	Stundenintervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw		
	650				3		0		0		0		653	
00-01	0,20	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	1,40	9	0,30	0	0,00	0		0		0		0	9	05-06
06-07	3,20	21	0,90	0	2,79	0		0		0		0	21	06-07
07-08	2,90	19	2,00	0	6,02	0		0		0		0	19	07-08
08-09	5,00	33	5,60	0	8,81	0		0		0		0	33	08-09
09-10	3,60	23	6,70	0	8,59	0		0		0		0	23	09-10
10-11	2,30	15	7,00	0	9,82	0		0		0		0	15	10-11
11-12	2,00	13	6,60	0	10,37	0		0		0		0	13	11-12
12-13	3,60	23	7,10	0	6,80	0		0		0		0	23	12-13
13-14	5,70	37	7,50	0	8,25	0		0		0		0	37	13-14
14-15	7,50	49	6,40	0	10,99	0		0		0		0	49	14-15
15-16	16,80	109	11,20	0	12,10	0		0		0		0	109	15-16
16-17	21,80	142	8,40	0	11,15	0		0		0		0	142	16-17
17-18	5,70	37	6,70	0	4,29	0		0		0		0	37	17-18
18-19	5,70	37	6,40	0	0,00	0		0		0		0	37	18-19
19-20	3,60	23	4,70	0	0,00	0		0		0		0	23	19-20
20-21	3,40	22	3,90	0	0,00	0		0		0		0	22	20-21
21-22	2,70	18	4,40	0	0,00	0		0		0		0	18	21-22
22-23	2,30	15	3,50	0	0,00	0		0		0		0	15	22-23
23-24	0,70	5	0,80	0	0,00	0		0		0		0	5	23-24
Summe	100,10	651	100,10	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	651	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisch								142	Maximum

**Data Center**  
**30 Module (47,4 ha)**

Maximum

**Anlage 4.3**

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Zielverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stunden- intervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamt- Verkehr	Stunden- intervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	650		0		3		0		0		0			
Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw			
00-01	0,50	3	0,00	0	0,00	0		0		0		0	3	00-01
01-02	0,20	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,20	1	0,00	0	0,00	0		0		0		0	1	03-04
04-05	3,40	22	1,80	0	0,00	0		0		0		0	22	04-05
05-06	8,40	55	5,50	0	0,00	0		0		0		0	55	05-06
06-07	21,40	139	5,70	0	12,84	0		0		0		0	139	06-07
07-08	25,50	166	11,10	0	12,31	0		0		0		0	166	07-08
08-09	8,60	56	9,40	0	11,12	0		0		0		0	56	08-09
09-10	1,80	12	8,40	0	9,99	0		0		0		0	12	09-10
10-11	1,80	12	8,10	0	10,16	0		0		0		0	12	10-11
11-12	2,50	16	5,70	0	9,56	0		0		0		0	16	11-12
12-13	4,30	28	6,50	0	8,17	0		0		0		0	28	12-13
13-14	4,10	27	8,50	0	7,15	0		0		0		0	27	13-14
14-15	3,40	22	6,20	0	8,33	0		0		0		0	22	14-15
15-16	0,70	5	5,00	0	5,70	0		0		0		0	5	15-16
16-17	1,40	9	4,00	0	3,17	0		0		0		0	9	16-17
17-18	3,20	21	4,70	0	1,50	0		0		0		0	21	17-18
18-19	3,20	21	3,90	0	0,00	0		0		0		0	21	18-19
19-20	1,60	10	3,30	0	0,00	0		0		0		0	10	19-20
20-21	2,00	13	1,50	0	0,00	0		0		0		0	13	20-21
21-22	0,90	6	0,40	0	0,00	0		0		0		0	6	21-22
22-23	0,90	6	0,20	0	0,00	0		0		0		0	6	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	651	99,90	0	100,00	0	0,00	0	0,00	0	0,00	0	651	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisch								166	Maximum

**Data Center**  
**30 Module (47,4 ha)**

Maximum

**Anlage 4.4**

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Quellverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stundenintervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamtverkehr	Stundenintervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw		
00-01	0,20	3	0,00	0	0,00	0		0		0		0	3	00-01
01-02	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	03-04
04-05	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	04-05
05-06	1,40	19	0,30	2	0,00	0		0		0		0	21	05-06
06-07	3,20	44	0,90	6	2,79	11		0		0		0	61	06-07
07-08	2,90	40	2,00	13	6,02	24		0		0		0	77	07-08
08-09	5,00	69	5,60	37	8,81	36		0		0		0	142	08-09
09-10	3,60	49	6,70	44	8,59	35		0		0		0	128	09-10
10-11	2,30	32	7,00	46	9,82	40		0		0		0	118	10-11
11-12	2,00	28	6,60	44	10,37	42		0		0		0	114	11-12
12-13	3,60	49	7,10	47	6,80	27		0		0		0	123	12-13
13-14	5,70	78	7,50	49	8,25	33		0		0		0	160	13-14
14-15	7,50	103	6,40	42	10,99	44		0		0		0	189	14-15
15-16	16,80	231	11,20	74	12,10	49		0		0		0	354	15-16
16-17	21,80	299	8,40	55	11,15	45		0		0		0	399	16-17
17-18	5,70	78	6,70	44	4,29	17		0		0		0	139	17-18
18-19	5,70	78	6,40	42	0,00	0		0		0		0	120	18-19
19-20	3,60	49	4,70	31	0,00	0		0		0		0	80	19-20
20-21	3,40	47	3,90	26	0,00	0		0		0		0	73	20-21
21-22	2,70	37	4,40	29	0,00	0		0		0		0	66	21-22
22-23	2,30	32	3,50	23	0,00	0		0		0		0	55	22-23
23-24	0,70	10	0,80	5	0,00	0		0		0		0	15	23-24
Summe	100,10	1.375	100,10	659	100,00	403	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2.437	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisch								399	Maximum

**Gewerbe (35,8 ha)**

Maximum

**Anlage 4.5**

**Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks**  
 Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks

**Programm Ver\_Bau nach Bosserhoff:**  
**Verkehrsaufkommen durch Vorhaben in der Bauleitplanung (HSVV)**

**Modul: Gewerbe - Gebiete mit gewerblicher Nutzung (GE, GI)**

Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im **Zielverkehr** [Fahrzeuge/h\*Richtung]:

<b>Bezugswert:</b>		Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz												
Stunden- intervall	Beschäftigte mit Mittagsspitze (i.d.R. GE-Gebiete)						Beschäftigte ohne Mittagsspitze (i.d.R. GI-Gebiete)						Gesamt- Verkehr	Stunden- intervall
	Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr		Beschäftigtenverkehr		Kundenverkehr		Güterverkehr			
	Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert		Bezugswert			
	1.373		659		403		0		0		0			
Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Pkw	Anteil [%]	Lkw	Kfz		
00-01	0,50	7	0,00	0	0,00	0		0		0		0	7	00-01
01-02	0,20	3	0,00	0	0,00	0		0		0		0	3	01-02
02-03	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	02-03
03-04	0,20	3	0,00	0	0,00	0		0		0		0	3	03-04
04-05	3,40	47	1,80	12	0,00	0		0		0		0	59	04-05
05-06	8,40	115	5,50	36	0,00	0		0		0		0	151	05-06
06-07	21,40	294	5,70	38	12,84	52		0		0		0	384	06-07
07-08	25,50	350	11,10	73	12,31	50		0		0		0	473	07-08
08-09	8,60	118	9,40	62	11,12	45		0		0		0	225	08-09
09-10	1,80	25	8,40	55	9,99	40		0		0		0	120	09-10
10-11	1,80	25	8,10	53	10,16	41		0		0		0	119	10-11
11-12	2,50	34	5,70	38	9,56	39		0		0		0	111	11-12
12-13	4,30	59	6,50	43	8,17	33		0		0		0	135	12-13
13-14	4,10	56	8,50	56	7,15	29		0		0		0	141	13-14
14-15	3,40	47	6,20	41	8,33	34		0		0		0	122	14-15
15-16	0,70	10	5,00	33	5,70	23		0		0		0	66	15-16
16-17	1,40	19	4,00	26	3,17	13		0		0		0	58	16-17
17-18	3,20	44	4,70	31	1,50	6		0		0		0	81	17-18
18-19	3,20	44	3,90	26	0,00	0		0		0		0	70	18-19
19-20	1,60	22	3,30	22	0,00	0		0		0		0	44	19-20
20-21	2,00	28	1,50	10	0,00	0		0		0		0	38	20-21
21-22	0,90	12	0,40	3	0,00	0		0		0		0	15	21-22
22-23	0,90	12	0,20	1	0,00	0		0		0		0	13	22-23
23-24	0,00	0	0,00	0	0,00	0		0		0		0	0	23-24
Summe	100,00	1.374	99,90	659	100,00	405	0,00	0	0,00	0	0,00	0	2.438	Summe
Kommentar	EAR 2005 GE/GI		EAR 2005 GE/GI		nicht branchenspezifisc								473	Maximum

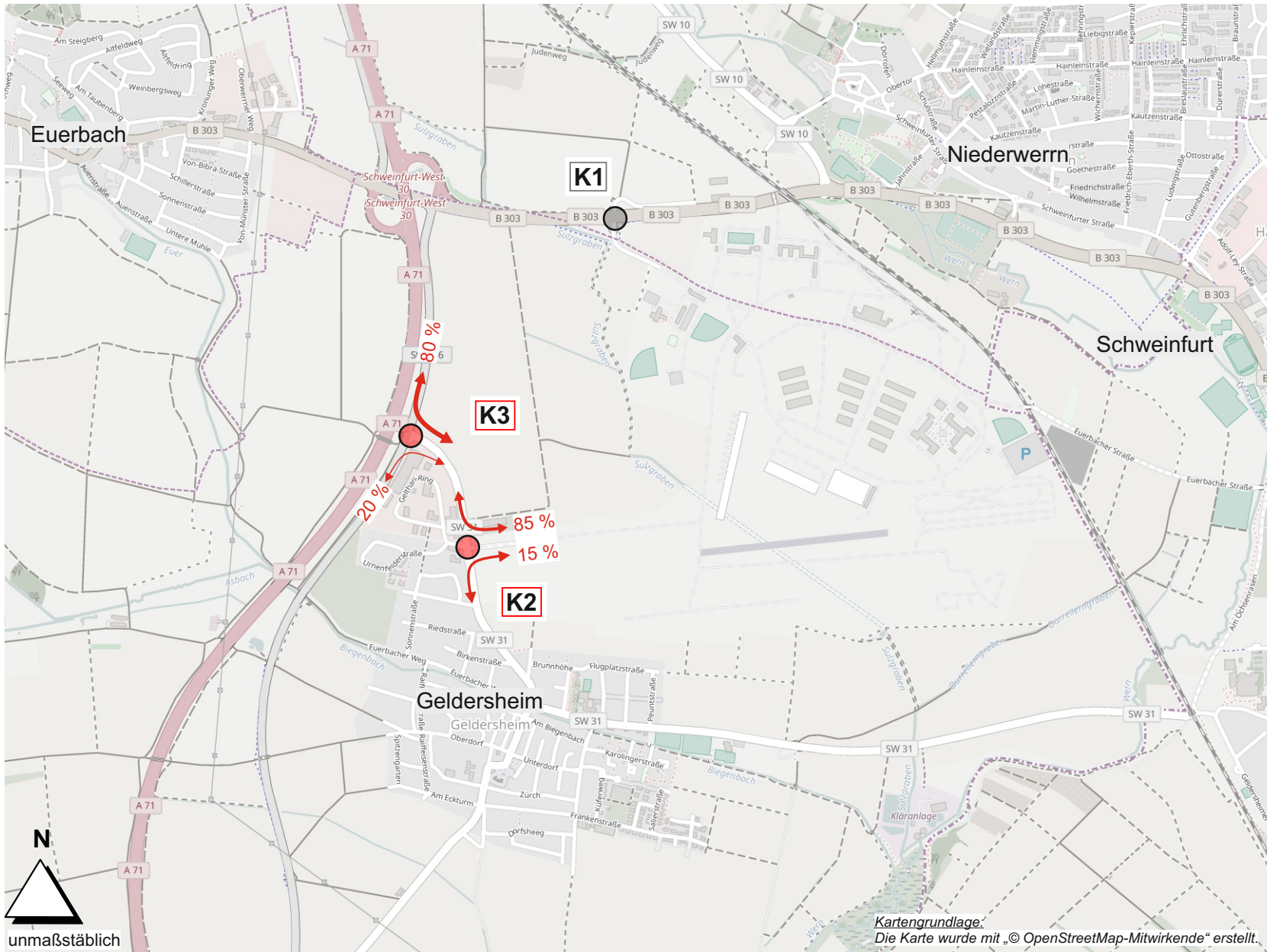
**Gewerbe (35,8 ha)**

Maximum

**Anlage 4.6**

# Zweckverband Interkommunaler Gewerbepark Conn Barracks

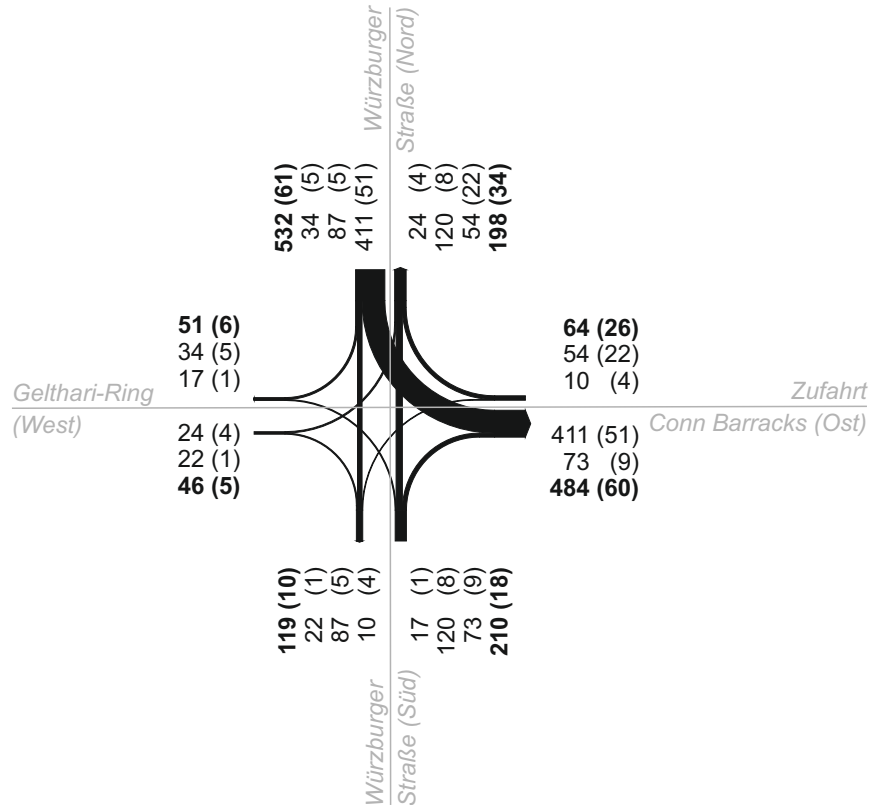
## Verkehrsuntersuchung zum Bauleitplanverfahren Conn Barracks



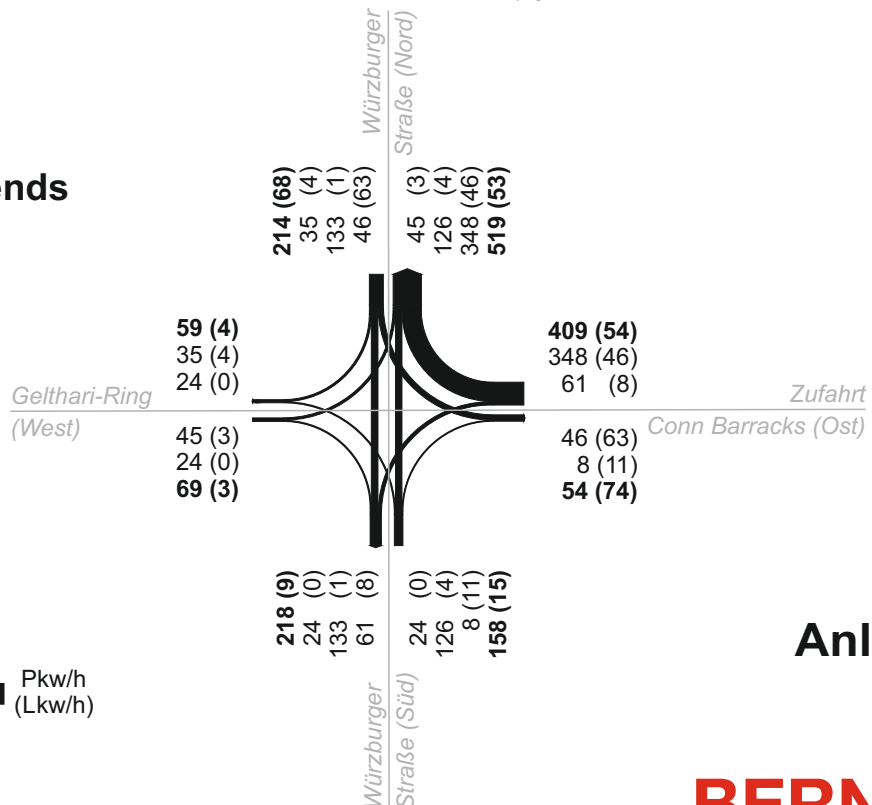
## Knotenpunkt KP02 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Zufahrt Conn Barracks Prognose 2035 - Szenario 3

### Strombelastungsplan

**Spitzenstunde morgens  
(07:00-08:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]



**Spitzenstunde abends  
(16:00-17:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]

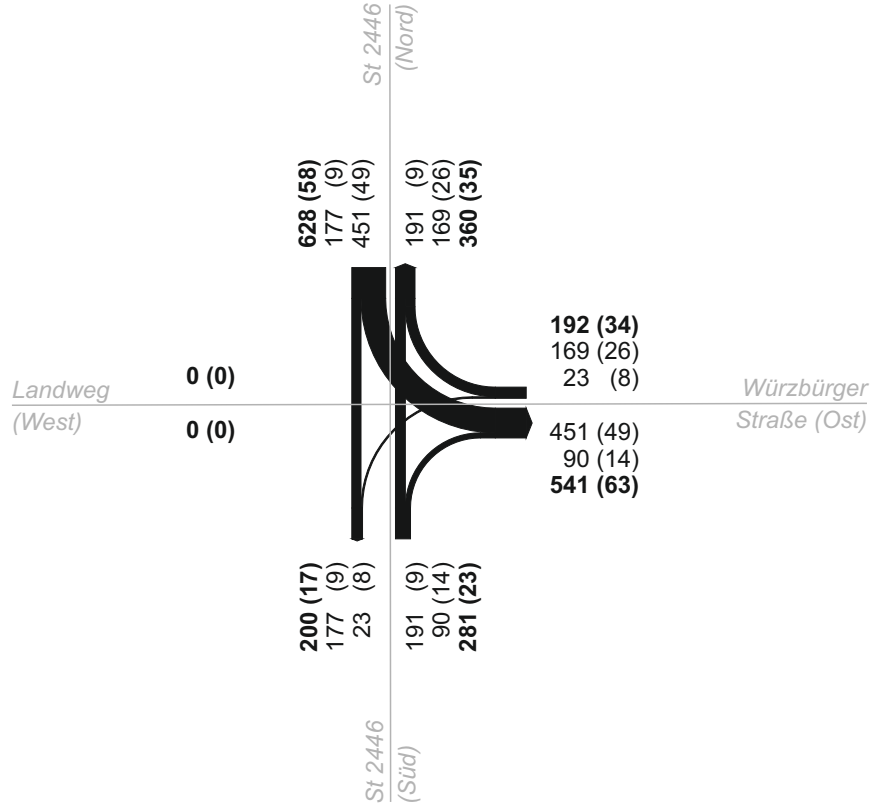


Anlage 6.1

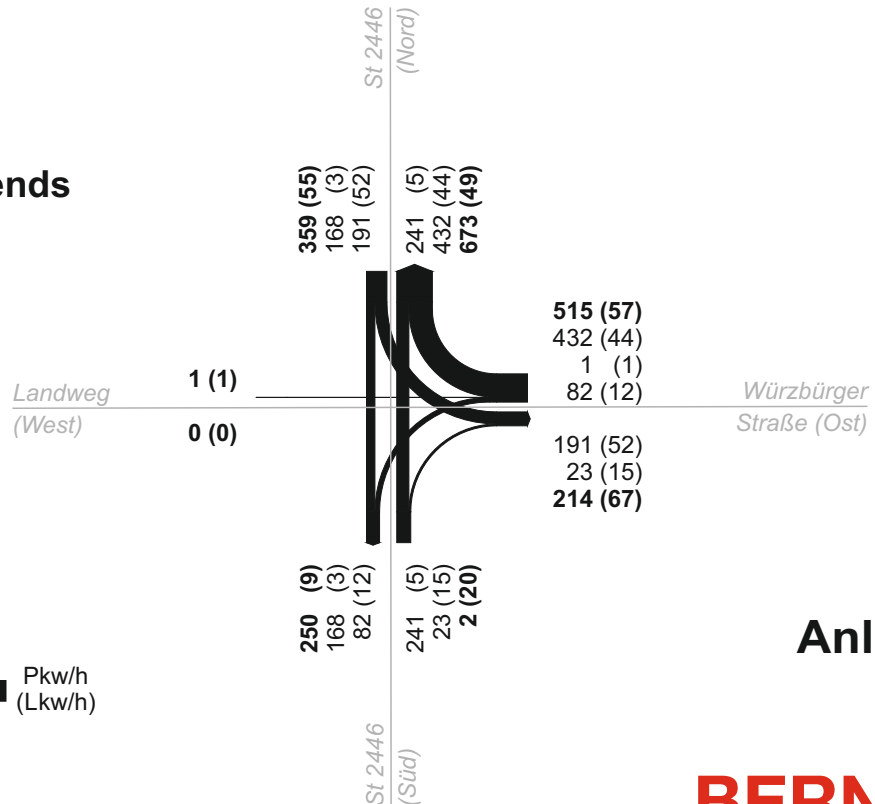
## Knotenpunkt KP03 St 2446/Würzburger Straße/Landweg Prognose 2035 - Szenario 3

### Strombelastungsplan

**Spitzenstunde morgens  
(07:00-08:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]



**Spitzenstunde abends  
(16:00-17:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]

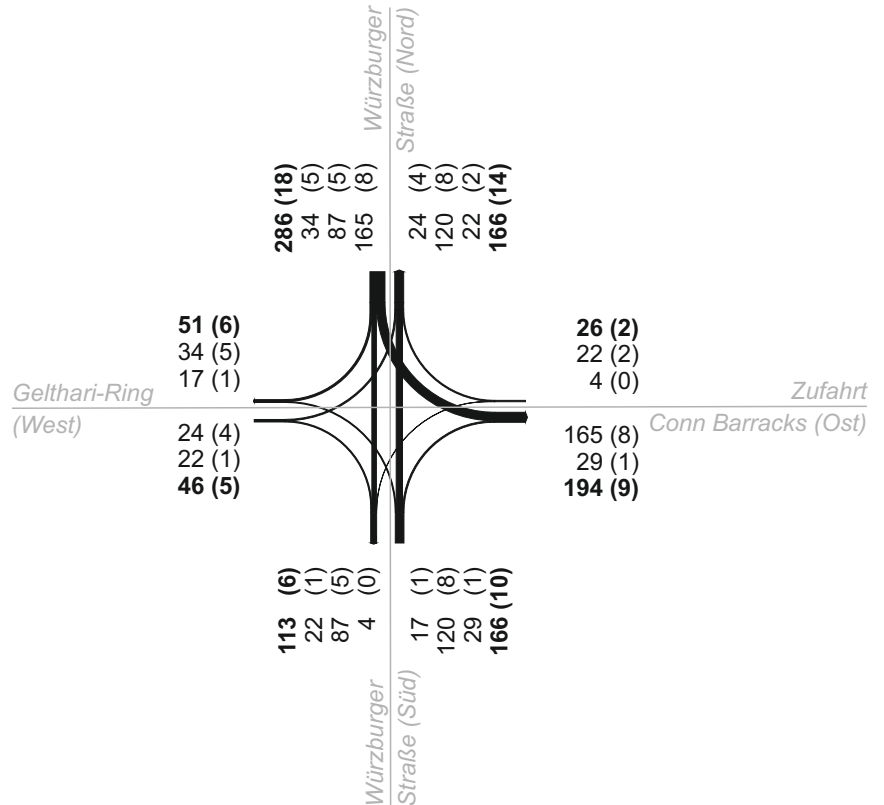


**Anlage 6.2**

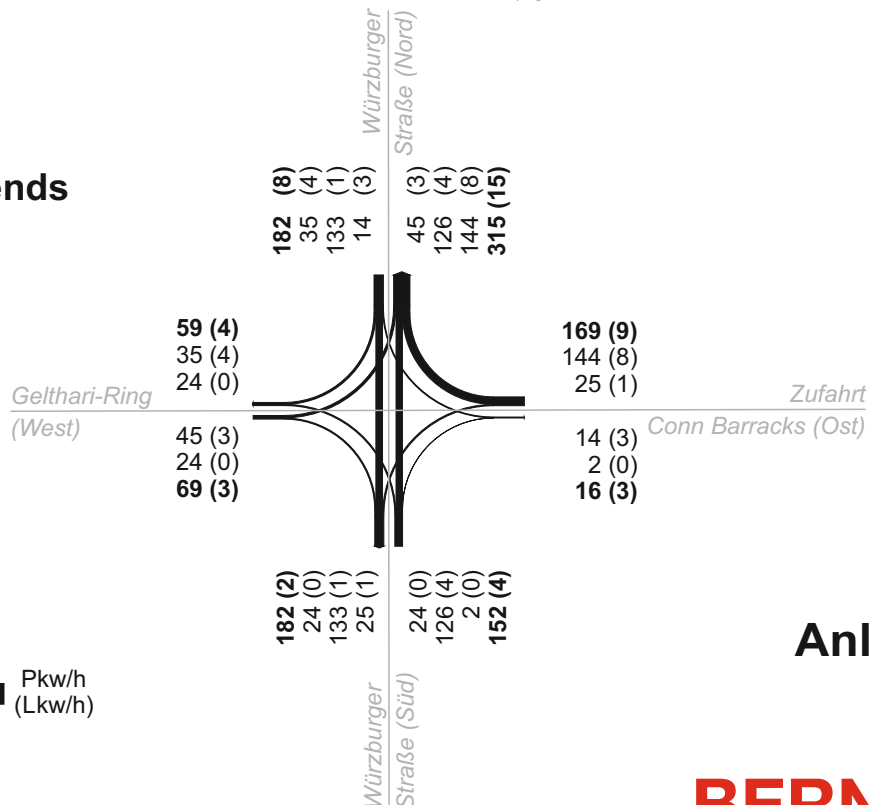
## Knotenpunkt KP02 Würzburger Straße/Gelthari-Ring/Zufahrt Conn Barracks Prognose 2035 - Szenario 2

### Strombelastungsplan

**Spitzenstunde morgens  
(07:00-08:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]



**Spitzenstunde abends  
(16:00-17:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]

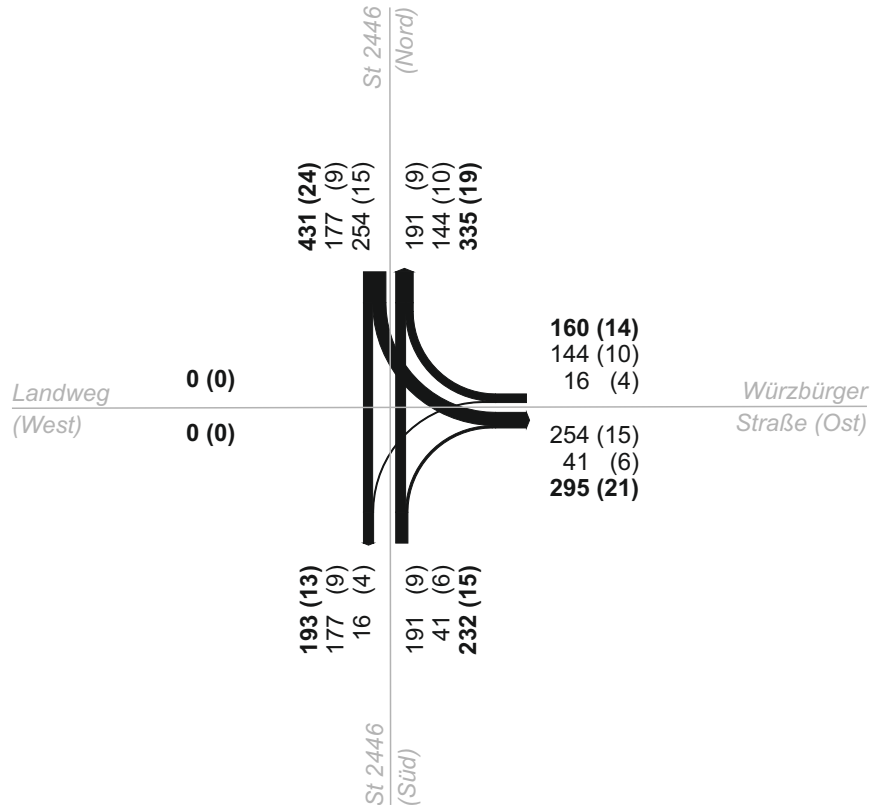


**Anlage 6.3**

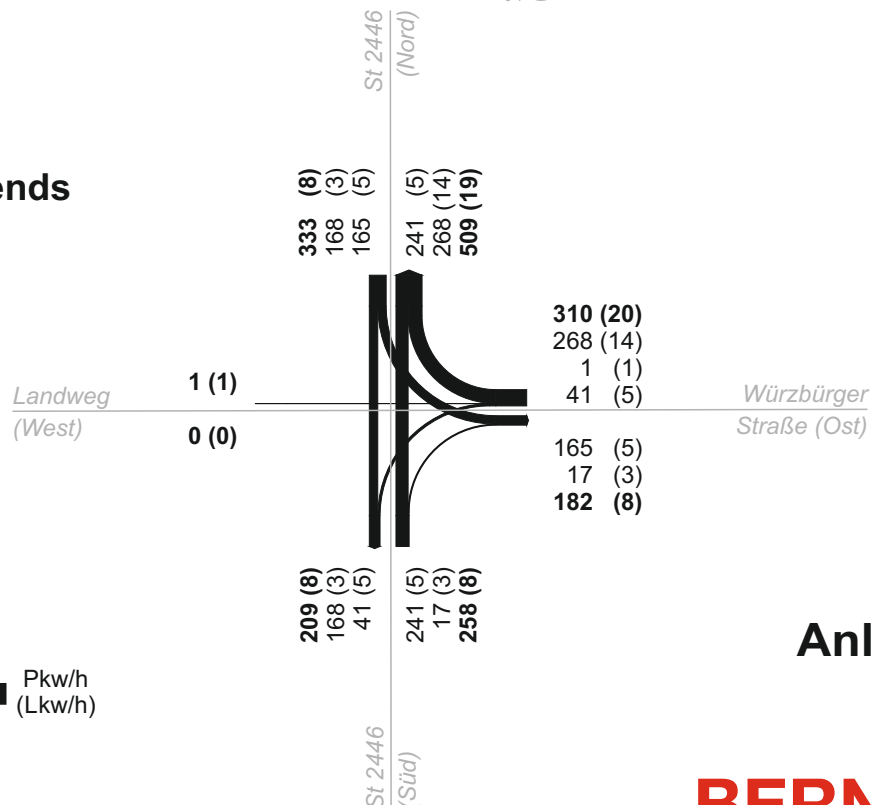
## Knotenpunkt KP03 St 2446/Würzburger Straße/Landweg Prognose 2035 - Szenario 2

### Strombelastungsplan

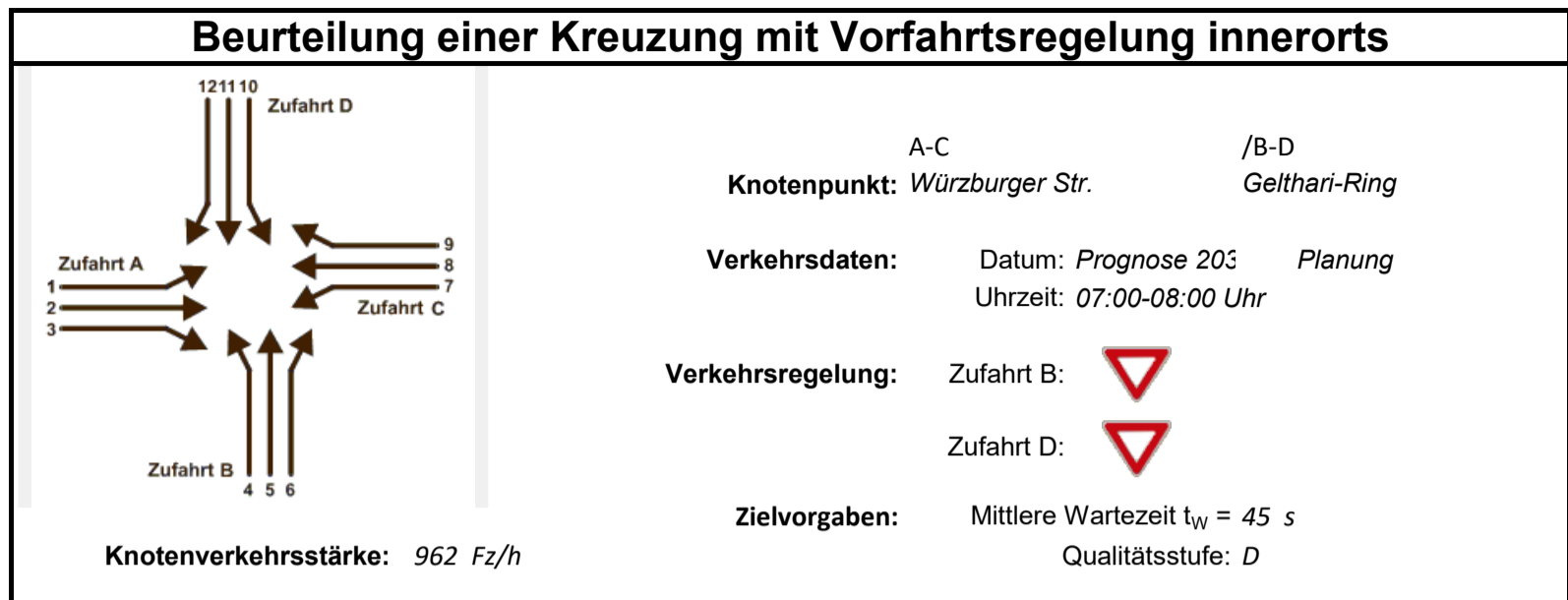
**Spitzenstunde morgens  
(07:00-08:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]



**Spitzenstunde abends  
(16:00-17:00 Uhr)**  
[Pkw/h (Lkw/h)]



Anlage 6.4

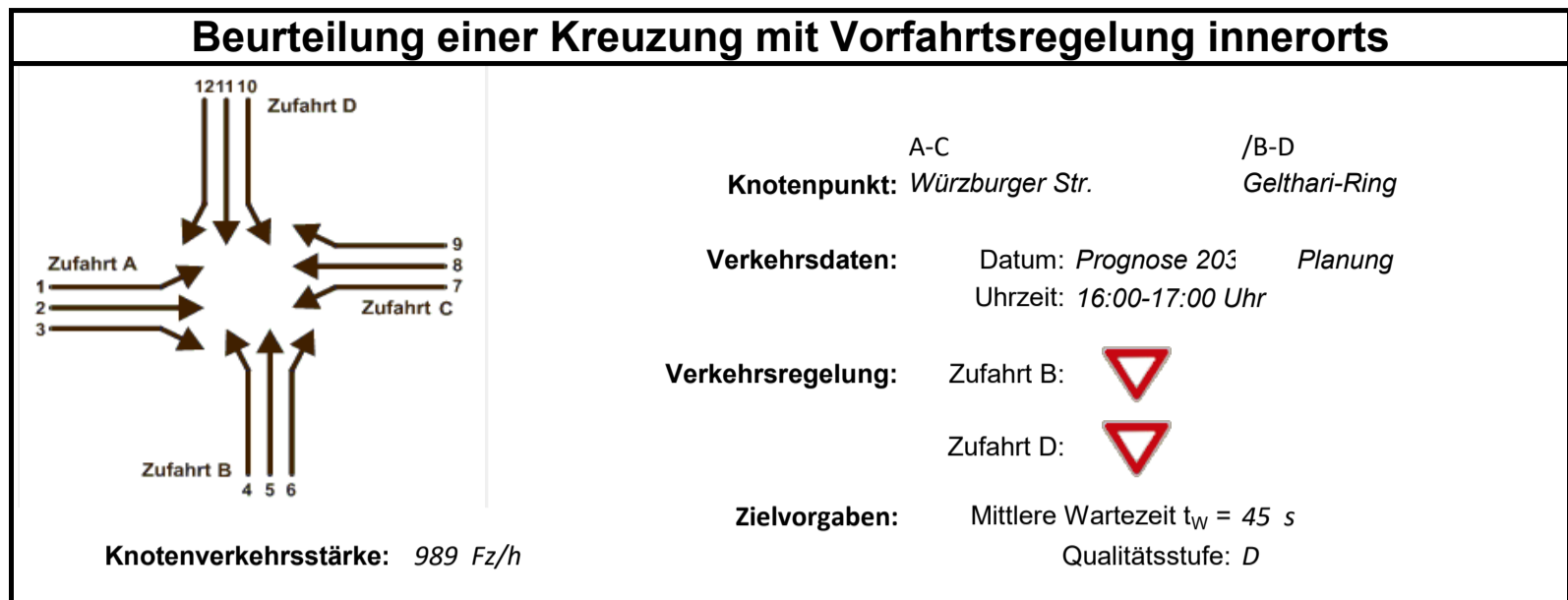


**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	210	1012	1,000	1012	0,492	0,508	0,500
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,053	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,027	1,000	---
B	4 (4)	837	360	1,000	163	0,189	---	---
	5 (3)	802	354	1,000	177	0,000	1,000	0,500
	6 (2)	112	1047	1,000	1047	0,023	0,977	---
C	7 (2)	131	1108	1,000	1108	0,017	0,983	0,500
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,074	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,055	1,000	---
D	10 (4)	784	387	1,000	189	0,089	---	---
	11 (3)	780	365	1,000	183	0,000	1,000	0,500
	12 (2)	169	976	1,000	976	0,094	0,906	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	462	1,077	1012	940	0,492	478	7,5	<b>A</b>
	2	92	1,038	1800	1734	0,053	1642	0,0	<b>A</b>
	3	39	1,090	1600	1468	0,027	1429	0,0	<b>A</b>
B	4	28	1,100	163	148	0,189	120	29,9	<b>C</b>
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	23	1,030	1047	1016	0,023	993	3,6	<b>A</b>
C	7	18	1,039	1108	1066	0,017	1048	3,4	<b>A</b>
	8	128	1,044	1800	1725	0,074	1597	0,0	<b>A</b>
	9	82	1,077	1600	1486	0,055	1404	0,0	<b>A</b>
D	10	14	1,200	189	158	0,089	144	25,1	<b>C</b>
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	76	1,203	976	812	0,094	736	4,9	<b>A</b>
A	2+3	131	1,053	1733	1645	0,080	1514	0,0	<b>A</b>
B	4+5	28	1,100	163	148	0,189	120	29,9	<b>C</b>
C	8+9	210	1,057	1715	1623	0,129	1413	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	90	1,202	593	493	0,182	403	8,9	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

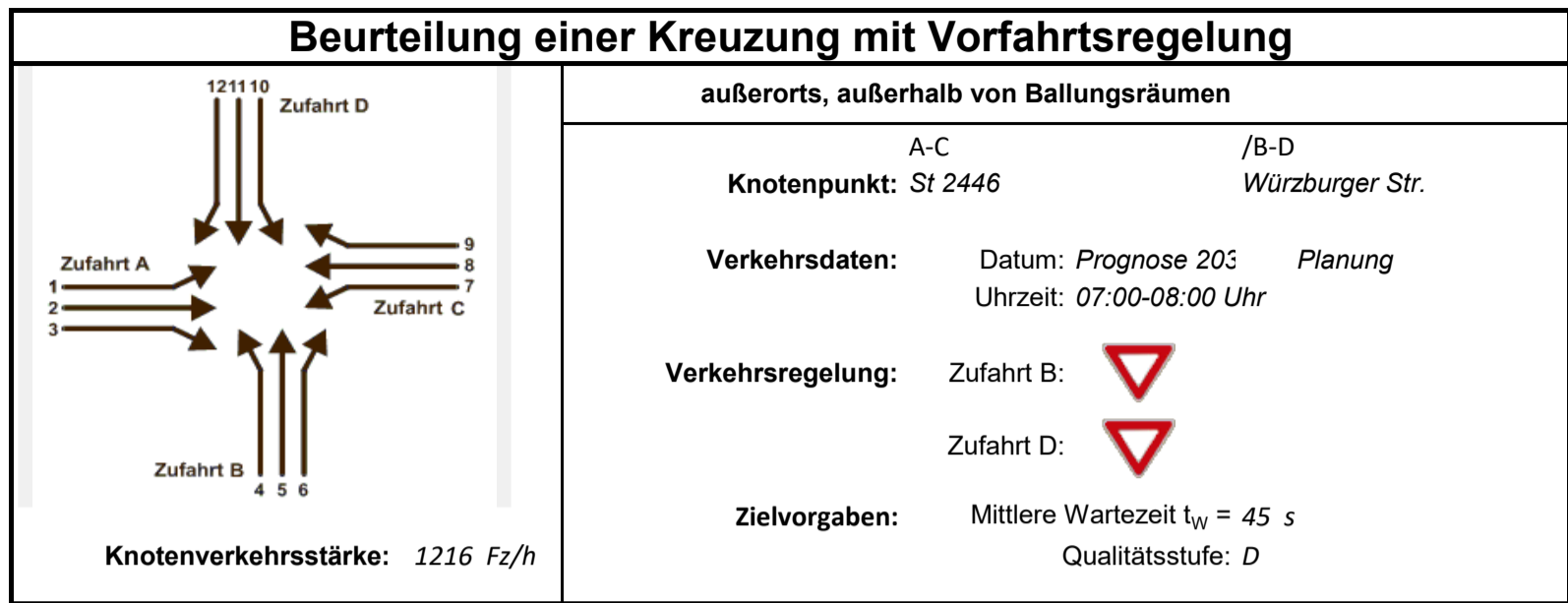
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

### Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	149	1085	1,000	1085	0,140	0,860	0,841
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,075	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,026	1,000	---
B	4 (4)	819	369	1,000	180	0,279	---	---
	5 (3)	435	593	1,000	499	0,000	1,000	0,841
	6 (2)	154	995	1,000	995	0,024	0,976	---
C	7 (2)	173	1056	1,000	1056	0,023	0,977	0,841
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,074	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,017	1,000	---
D	10 (4)	449	611	1,000	501	0,149	---	---
	11 (3)	445	585	1,000	492	0,000	1,000	0,841
	12 (2)	140	1012	1,000	1012	0,421	0,579	---

### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	1	108	1,402	1085	774	0,140	666	5,4	<b>A</b>
	2	134	1,005	1800	1791	0,075	1657	0,0	<b>A</b>
	3	39	1,072	1600	1493	0,026	1454	0,0	<b>A</b>
B	4	48	1,044	180	172	0,279	124	29,0	<b>C</b>
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	24	1,000	995	995	0,024	971	3,7	<b>A</b>
C	7	24	1,000	1056	1056	0,023	1032	3,5	<b>A</b>
	8	130	1,022	1800	1762	0,074	1632	0,0	<b>A</b>
	9	19	1,405	1600	1139	0,017	1120	0,0	<b>A</b>
D	10	69	1,081	501	463	0,149	394	9,1	<b>A</b>
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	394	1,082	1012	935	0,421	541	6,6	<b>A</b>
A	2+3	173	1,020	1748	1714	0,101	1541	0,0	<b>A</b>
B	4+5	48	1,044	180	172	0,279	124	29,0	<b>C</b>
C	8+9	149	1,070	1763	1647	0,090	1498	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	463	1,082	878	812	0,570	349	10,3	<b>B</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>

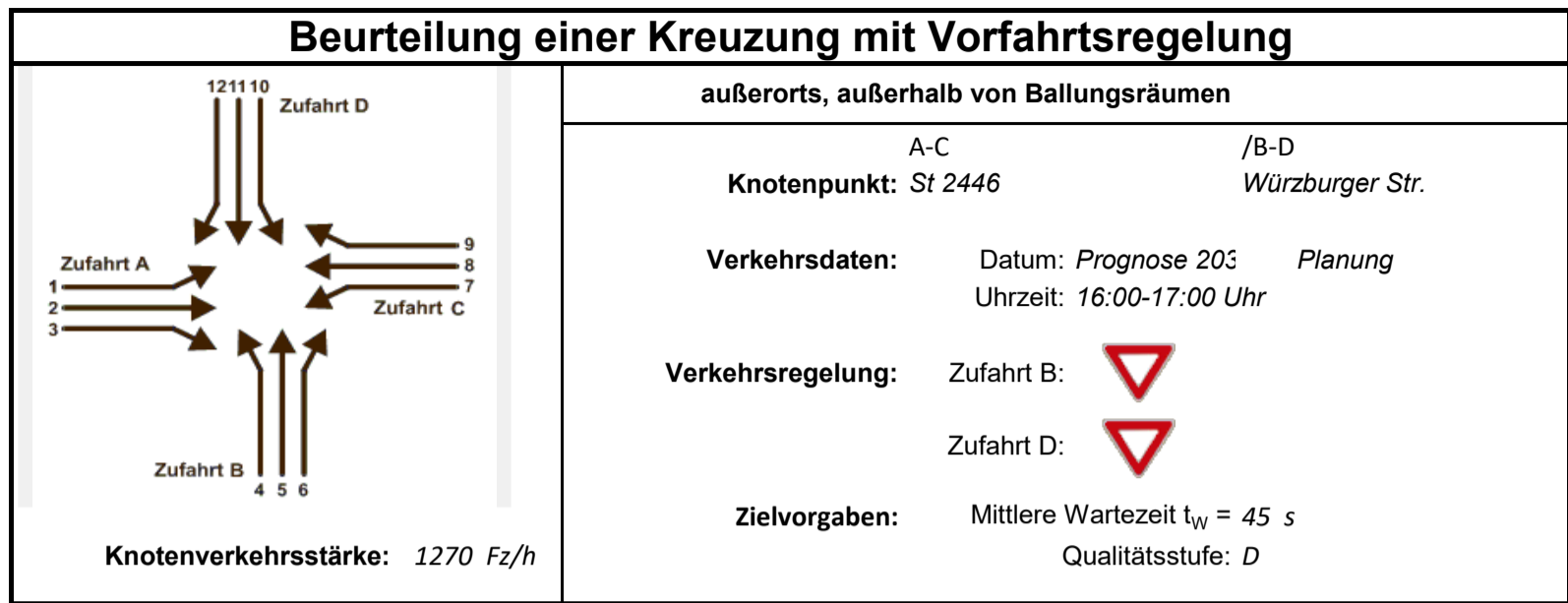


**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

<b>Kapazitäten der Einzelströme</b>								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	304	939	1,000	939	0,569	0,431	0,431
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,107	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
B	4 (4)	1133	176	1,000	55	0,000	---	---
	5 (3)	990	243	1,000	105	0,000	1,000	0,431
	6 (2)	186	863	1,000	863	0,000	1,000	---
C	7 (2)	186	1092	1,000	1092	0,000	1,000	0,431
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,115	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,071	1,000	---
D	10 (4)	938	240	1,000	103	0,354	---	---
	11 (3)	938	262	1,000	113	0,000	1,000	0,431
	12 (2)	252	776	1,000	776	0,275	0,725	---

<b>Qualität der Einzel- und Mischströme</b>									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	500	1,069	939	879	0,569	379	9,5	<b>A</b>
	2	186	1,034	1800	1741	0,107	1555	0,0	<b>A</b>
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	200	1,032	1800	1745	0,115	1545	0,0	<b>A</b>
	9	104	1,094	1600	1462	0,071	1358	0,0	<b>A</b>
D	10	31	1,181	103	88	0,354	57	63,3	<b>E</b>
	11	---	---	---	---	---	---	---	---
	12	195	1,093	776	710	0,275	515	7,0	<b>A</b>
A	2+3	186	1,034	1800	1741	0,107	1555	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	304	1,053	1723	1637	0,186	1333	0,0	<b>A</b>
D	11+12	195	1,093	776	710	0,275	515	7,0	<b>A</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>E</b>



**Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:**

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

<b>Kapazitäten der Einzelströme</b>								
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_r$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	284	963	1,000	963	0,290	0,710	0,710
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,096	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,000	1,000	---
B	4 (4)	1157	170	1,000	40	0,000	---	---
	5 (3)	698	372	1,000	264	0,000	1,000	0,710
	6 (2)	171	884	1,000	884	0,000	1,000	---
C	7 (2)	171	1113	1,000	1113	0,000	1,000	0,710
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,139	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,030	1,000	---
D	10 (4)	679	361	1,000	257	0,399	---	---
	11 (3)	679	382	1,000	271	0,010	0,990	0,705
	12 (2)	265	761	1,000	761	0,666	0,334	---

<b>Qualität der Einzel- und Mischströme</b>									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	243	1,150	963	838	0,290	595	6,1	<b>A</b>
	2	171	1,012	1800	1778	0,096	1607	0,0	<b>A</b>
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	5	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	246	1,014	1800	1775	0,139	1529	0,0	<b>A</b>
	9	38	1,276	1600	1254	0,030	1216	0,0	<b>A</b>
D	10	94	1,089	257	235	0,399	141	25,4	<b>C</b>
	11	2	1,350	271	201	0,010	199	18,1	<b>B</b>
	12	476	1,065	761	714	0,666	238	14,9	<b>B</b>
A	2+3	171	1,012	1800	1778	0,096	1607	0,0	<b>A</b>
B	4+5+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	8+9	284	1,049	1764	1681	0,169	1397	0,0	<b>A</b>
D	10+11+12	572	1,070	781	730	0,783	158	22,0	<b>C</b>
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>C</b>