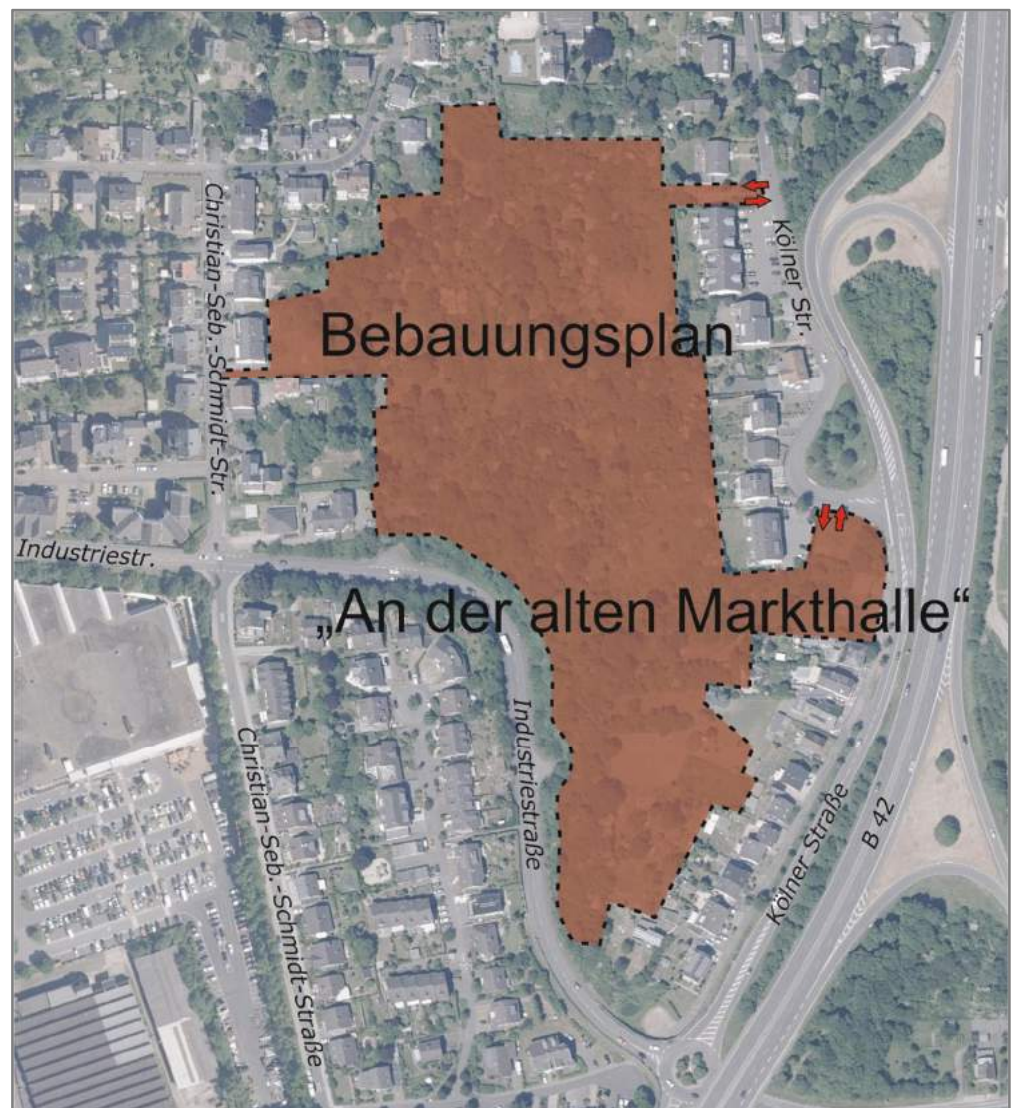


Verkehrsplanerische Begleituntersuchung



Bebauungsplan "An der alten Markthalle" in Lahnstein

AUFTRAGGEBER: KARST Ingenieure GmbH
Am Breiten Weg 1, 56283 Nörtershausen

BEARBEITUNG: VERTEC
Ingenieurbüro für **Ver**kehrsplanung und **-technik**
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 30 36 20
Fax: 0261 / 30 36 2-99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

Johanna Ditt, Markus Werhan (Verkehrsplanung)
Gerald Böckling, (Grafik und Layout)

Urheberrecht: Dieses Werk und alle seine Teile sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verbreitung und Verwertung außerhalb der im Urheberrechtsgesetz (UrhG) gesetzten Grenzen ist ohne Zustimmung des Urhebers unzulässig

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG**Bebauungsplan
"An der alten Markthalle"****Lahnstein****2019****INHALTSVERZEICHNIS**

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	ERHEBUNGEN - VERKEHRSSANALYSE	2
	1. Konzeption und Durchführung	2
	2. Ergebnisse der Gerätezählung	4
	3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen	5
	4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	8
C	PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN	10
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	10
	2. Vorhaben-bezogener Verkehr	11
D	PLANFÄLLE	13
	1. Planfall P0	13
	2. Planfall P1	15
	3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	18
	4. Lärmeingangswerte	20
E	ZUSAMMENFASSUNG	23
 ANHANG		
	- Abbildungen	
	- Materialteil	
	- pdf-Fassung	

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG

Bebauungsplan "An der alten Markthalle"

Lahnstein

2019

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

In der Stadt Lahnstein ist im Rahmen des Bebauungsplans "An der alten Markthalle" die Entwicklung eines Baugebietes geplant. Das Baugebiet befindet sich im Norden von Lahnstein und soll an die Kölner Straße verkehrlich angebunden werden.

Als begleitender Fachplan zum Bebauungsplan ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, die folgende **Aufgabenstellungen** beinhaltet:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Aufkommensbestimmung des Planungsvorhabens
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens
- Beurteilung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte
- Berechnung von Lärmeingangswerten

B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

1. Konzeption und Durchführung

Abb. B1 Die Konzeption der notwendigen Erhebungen ist in der Abbildung B1 dargestellt.

Eine **Gerätezählung** wurde im Zuge der Industriestraße für die Dauer von einer Woche vom **15.09.2017 bis 22.09.2017** durchgeführt. Mithilfe dieser Dauerzählung werden die Ergebnisse der Knotenstromzählungen abgesichert und in den Kontext einer gesamten normalen Verkehrswoche gestellt. Es werden weitergehende zuverlässige Angaben, z.B. für die Nachtstunden und die Verkehrsabsenkungen an den Wochenenden gewonnen, die für die Ermittlung des "Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs" (DTV) notwendig sind. Die Gerätezählung erfolgte richtungsbezogen in ½-Std.-Intervallen, getrennt nach Leicht- und Schwerverkehr.

Die **Knotenstromerhebungen** fanden an folgenden Stellen statt:

- K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)
- K2 Kölner Straße / Industriestraße
- K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße

Die Knotenpunktzählungen fanden am **Dienstag, den 19.09.2017** im Zeitbereich **0.00 bis 24.00 Uhr** statt. Zu dieser Zeit lag eine Sperrung der Emser Straße in Pfaffendorf vor. Durch die erforderliche Umleitung sind veränderte Verkehrsverhältnisse (erhöhtes Verkehrsaufkommen) im betrachteten Bereich von Lahnstein nicht auszuschließen. Weitere Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BASt-Standard vorgenommen.

Die Knotenstromzählungen bilden die Grundlage, bestehende Verkehrsströme zu erkennen und Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Verträglichkeit zusätzlicher Verkehrsmengen durchzuführen.

2. Ergebnisse der Gerätezählung

Die Ergebnisse der Gerätezählung (Seitenradarmessung) in der Industriestraße werden nach Leicht- und Schwerverkehr getrennt ausgewertet und als Wochenganglinie aufbereitet.

Abb. B2

Der durchschnittliche werktägliche Verkehr (Montag-Freitag) stellt sich mit einer Stärke von **rd. 13.200 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt mit rd. 360 Fahrzeugen einen Anteil von **ca. 2,7%**. Die maximale Belastung wird am Freitag mit rd. 13.850 Kfz/d und die minimale Belastung am Sonntag mit einem Rückgang auf rd. 5.600 Kfz/d erreicht.

Die Auswertung zeigt, dass die Industriestraße neben der Erschließung vorhandener Wohngebiete als maßgebende Anbindung der Gewerbegebietsflächen (Didierstraße) und der Einzelhandelseinrichtungen in der Koblenzer Straße fungiert.

Die Auswertung der einzelnen Fahrrichtungen zeigt leicht **asymmetrische Richtungsbelastungen** mit einem geringen Überhang in Fahrtrichtung Horchheim.

Die Belastungen am Erhebungstag (Dienstag, 19.09.2017) liegen im unteren Bereich des Normalwerktagsmittels.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Gerätezählung sind dem Materialteil beigelegt.

3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Abb. B3, B4

Die Abbildungen B3 und B4 zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Tagesverkehr. In der folgenden Tabelle B1 sind die Knotenpunktbelastungen zusammengefasst:

Tab. B1 Knotenbelastungen Tagesverkehr Analyse

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	14.540
K2 Kölner Straße / Industriestraße	27.250
K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße	12.920

Tabelle enthält gerundete Werte

Der Einmündungsbereich K1 Kölner Straße weist eine Tagesbelastung von **rd. 14.540 Kfz/d** auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt mit 374 Fahrten bei ca. 2,6 %. Es ist ein deutliches Fluten von der nördlichen Rampe in Richtung K2 erkennbar.

Der Kreisverkehr K2 ist am höchsten belastet. Die Einfahrmenge beträgt **ca. 27.250 Kfz/d**, davon entfallen 710 Fahrten auf Schwerverkehrsfahrzeuge.

Die Belastungen am Kreuzungsbereich K3 liegen bei **rd. 12.920 Kfz/d**. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 2,8%. Die Verkehrsbeziehungen im Zuge der Industriestraße sind hier am stärksten ausgeprägt.

Auf der Industriestraße ergeben sich Querschnittsbelastungen zwischen **rd. 12.140 und 12.430 Kfz/d**, davon ca. 340 – 350 SV-Fz/d.

Im Streckenzug entlang der Kölner Straße betragen die Querschnittsbelastungen je nach Streckenabschnitt zwischen **ca. 11.280 und 14.170**

Kfz/d. Darunter entfallen ca. 340 – 360 Fahrten auf Schwerverkehrsfahrzeuge.

Die Hermsdorfer Str. ist mit **rd. 16.620 Kfz/d** am stärksten belastet. In diesem Bereich ist ein ausgeprägtes Fluten in Richtung B42 zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 2,3 %.

Die Querschnittsbelastungen im Zuge der Christian-Sebastian-Schmidt-Straße fallen mit **rd. 500 und 790 Kfz/d** deutlich geringer aus.

Die Verkehrsanalyse weist aus, dass die maßgebende Spitzenstunde am Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr erreicht wird. Da die Belastungen der Spitzenstunde am Vormittag um ca. 31% geringer ausfällt als am Nachmittag, wird im Folgenden lediglich die Nachmittagsspitzenstunde betrachtet. Die Tabelle B2 fasst die Belastungen der Knotenpunkte zwischen 16.15 und 17.15 Uhr zusammen.

Tab. B2 Knotenbelastungen Spitzenstunde Analyse

Knotenpunkt	SPH NM [Kfz/h]
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	1.260
K2 Kölner Straße / Industriestraße	2.350
K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße	1.220

SPH = Spitzenstunde, NM = Nachmittag; Tabelle enthält gerundete Werte

Abb. B5, B6

Innerhalb der Nachmittagsspitzenstunde werden Einfahrmengen von rd. 1.220 – 2.350 Kfz/h an den untersuchten Knotenpunkten ausgewiesen. Die Verkehrsströme im Zuge der Kölner Straße / Industriestraße / Hermsdorfer Straße sind am stärksten ausgeprägt.

Wie bei den Tagesbelastungen, ist in der Nachmittagsspitze am Knotenpunkt K1 ein ausgeprägtes Fluten in Richtung Kreisverkehr K2 und an K2 ein Fluten in Richtung B42 zu verzeichnen. Demgegenüber werden in der Industriestraße nahezu symmetrische Werte ausgewiesen.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Knotenstromzählungen sind dem Materialteil beigefügt.

4. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind die Spitzenstundenbelastungen.

Die Qualität von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss wird nach folgenden Qualitätsstufen unterschieden. Die Wartezeiten beziehen sich auf den für die Beurteilung des Gesamtknotens maßgeblichen Einzelstrom:

Tab. B3 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

QSV	Beurteilung	mittlere Wartezeit (s/Fz)	
		ohne LSA	mit LSA
A: ausgezeichnet	Ungehinderter Verkehrsablauf, sehr kurze Wartezeiten	≤ 10	≤ 20
B: gut	Nebenströme sind beeinflusst, Wartezeiten kurz	≤ 20	≤ 35
C: befriedigend	Staubildung in den Nebenströmen, Wartezeiten spürbar	≤ 30	≤ 50
D: noch stabil	Merklicher Stau im Nebenstrom, Reststau bei LSA nach Grünende. Wartezeiten beträchtlich	≤ 45	≤ 70
E: instabil	Staus bauen sich bei der vorh. Belastung nicht mehr regelmäßig ab, sehr große Wartezeiten	> 45	> 70
F: überlastet	Zufluss ist größer als die Kapazität, langer, ständig wachsender Stau	---	---

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes
LSA: Lichtsignalanlage

Die Tabelle B4 fasst die Ergebnisse der HBS-Berechnungen für die heute erfassten Spitzenstundenbelastungen am Nachmittag zusammen.

Tab. B4 **Leistungsfähigkeit Analyse**

Knotenpunkt	Einfahrmenge	QSV	Kapazitätsreserve
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	1.260 Kfz/h	B	37%
K2 Kölner Straße / Industriestraße	2.350 Kfz/h	E	-2%
K3 Industriestraße / C.-S.-Schmidt-Straße	1.220 Kfz/h	B	38%

■ überlastet
 ■ grenzleistungsfähig
 ■ leistungsfähig

Qualität des Verkehrsfluss:

A: ausgezeichnet; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil (Planungsvorgabe)
 E: instabil; F: überlastet

Reserven: +48 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil" (nur bei vorfahrtsregeltem Knotenpunkten)
 -2 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von "D: noch stabil" (nur bei vorfahrtsregeltem Knotenpunkten)

Die Knotenpunkte K1 und K3 sind mit **Qualitätsstufe B** beide leistungsfähig. Die Reserve bis zum Überschreiten der Qualitätsstufe D beträgt 37 bzw. 38% bezogen auf die Gesamteinfahrmenge. Für den Kreisverkehr K2 berechnet sich die **Qualitätsstufe E**. Die Überlastung bis zum Erreichen der Qualitätsstufe D beträgt nur 2%.

Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen für die Analyse sind dem Materialteil beigelegt.

C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.

Weiterhin ist die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in Streckenzügen, die maßgebend der Erschließung von Wohngebieten dienen, insbesondere von strukturellen Sonderentwicklungen abhängig (Neubaugebiete, Gewerbe, etc.).

Aufgrund dessen wird auf eine allgemeine Verkehrsprognose auf einen bestimmten Planungshorizont hinaus verzichtet. Vielmehr werden die verkehrlichen Auswirkungen des Planungsvorhabens sowie weiterer im Umfeld des Untersuchungsraums vorgesehener Entwicklungen in den Prognoseberechnungen berücksichtigt (siehe Kapitel C2).

2. Vorhabenbezogener Verkehr

Abb. C1

Im Zuge des Bebauungsplanes "An der alten Markthalle" ist die Realisierung von Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern vorgesehen. Die Planungsunterlagen wurden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt (Entwurf Bebauungsplan Nr. 48 "An der alten Markthalle", Karst Ingenieure GmbH, Nörtershausen, Stand 08.02.2019).

Tab. C1

Planungsvorhaben

Nutzung	Fläche
Einfamilienhäuser	73 Grundstücke
Mehrfamilienhäuser	4 Grundstücke

Die Aufkommensbestimmung der geplanten Wohneinheiten erfolgt grundsätzlich nach folgender Quelle:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006).

Außerdem wird weitere Planungsliteratur herangezogen sowie auf eigene Erfahrungswerte zurückgegriffen.

Die Verkehrserzeugung wird bei dem Verfahren nach FGSV mit Hilfe der Nutzergruppen Bewohner, Besucher und Wirtschaftsverkehr durchgeführt.

Bei den Einfamilienhäusern werden 1,3 Wohneinheiten pro Grundstück in Ansatz gebracht. Bei den Mehrfamilienhäusern sind maximal 8 Wohnungen zulässig, sodass sich insgesamt 127 Wohneinheiten ergeben. Die folgende Tabelle fasst die Aufkommensbestimmung zusammen. Dabei wurden die Eingangsgrößen (3 Bewohner pro Wohneinheit, 60%

motorisierter Individualverkehr) deutlich zur belastungsintensiven und somit sicheren Seite gewählt.

Tab. C2 **Aufkommen Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser**

Nutzung	Wohneinheiten				Bewohner / Wohneinheit			
Wohnen	127				3,00			
	Bewohner		Besucher		Wirtschaftsverkehr		SUMME	
Anzahl Personen	381							
- Wege/d	3,50							
- Anteil Pkw	60%							
- Besetzungsgrad	1,20							
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	333		33		19		385	
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	7%	23	8%	3	9%	2	28	
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	14%	47	12%	4	7%	1	52	

Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Tagesaufkommen von **385 Kfz/d**, davon 3 Fahrten im Schwerverkehr.

Für die maßgebende Nachmittagsspitzenstunde werden 28 Fahrten im Quell- und 52 Fahrten im Zielverkehr ermittelt.

Weiterhin werden in den Prognoseberechnungen die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung der "Deines-Bruchmüller-Kaserne" berücksichtigt. Diese können der "Verkehrsplanerischen Stellungnahme Verkehrserschließung Deines-Bruchmüller-Kaserne in Lahnstein" (VERTEC, Stand März 2016) entnommen werden. Für den Knotenpunkt K2 erhöht sich hierdurch die Einfahrmenge um **ca. 520 Kfz/d**, davon 15 Fahrten im Schwerverkehr.

D PLANFÄLLE

1. Planfall P0

Voraussetzungen Planfall P0

Im Planfall P0 ist das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Erweiterung der "Deines-Bruchmüller-Kaserne" berücksichtigt. Der P0-Fall dient als Referenzfall.

Abb. D1, D2

Die Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Analyseaufkommen auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben.

Die folgende Tabelle D1 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen und stellt sie den Werten der Ist-Situation gegenüber.

Tab. D1

Knotenbelastungen Tagesverkehr P0-Fall

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	Analyse [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	14.660	14.540	+120
K2 Kölner Straße / Industriestraße	27.770	27.250	+520
K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße	13.120	12.920	+200

Tabelle enthält gerundete Werte

Die prognostizierten Mehrbelastungen an den Knotenpunkten K1 bis K3 betragen ca. 120-520 Kfz/d. Das entspricht einem Zuwachs von unter 2%. Die Schwerverkehrsfahrten erhöhen sich um 2-15 Sv-Fz/d.

Abb. D3, D4

Die folgende Tabelle D2 fasst die Knotenpunktbelastungen der Nachmittagsspitzenstunde zusammen und stellt sie den Werten der Ist-Situation gegenüber.

Tab. D2 Knotenbelastungen Nachmittagsspitzenstunde P0-Fall

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/h]	Analyse [Kfz/h]	+ / - [Kfz/h]
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	1.270	1.260	+10
K2 Kölner Straße / Industriestraße	2.380	2.350	+30
K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße	1.240	1.220	+20

Tabelle enthält gerundete Werte

Für die Nachmittagsspitzenstunde berechnen sich Verkehrszunahmen von ca. 10-30 Kfz/h, davon entfallen keine Fahrten auf den Schwerverkehr. Der Zuwachs liegt bei unter 2%.

Der geringe Zuwachs in der Nachmittagsspitze liegt darin begründet, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen der Kaserne maßgebend durch Beschäftigtenverkehr geprägt und in der Ausfahrt am Nachmittag überwiegend in Richtung Koblenz ausgerichtet ist. Die Auswirkungen auf die untersuchten Knotenpunkte K1 bis K3 sind somit sehr gering.

2. Planfall P1

Voraussetzungen Planfall P1

Abb. C1

Im Planfall P1 ist gemäß vorangegangenen Beschreibungen das Mehrverkehrsaufkommen des Bebauungsplangebietes "An der alten Markthalle" berücksichtigt. Die verkehrliche Erschließung erfolgt an zwei Stellen über die Kölner Straße (Entwurf Bebauungsplan Nr. 48 "An der alten Markthalle", Karst Ingenieure GmbH, Nörtershausen, Stand 08.02.2019).

Abb. D5, D6

Die Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Aufkommen des Planfalles P0 auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben.

Die folgende Tabelle D3 fasst die Knotenpunktbelastungen zusammen und stellt sie den Werten des P0-Falls gegenüber.

Tab. D3

Knotenbelastungen Tagesverkehr P1-Fall

Knotenpunkt	P1-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	15.360	14.660	+700 (4,8%)
K2 Kölner Straße / Industriestraße	28.290	27.770	+520 (1,9%)
K3 Industriestraße / Christian-Seb.-Schmidt-Straße	13.280	13.120	+160 (1,2%)
K4 Kölner Straße / Zufahrt Planungsgebiet	2.980	-	
K5 Kölner Straße / Zufahrt Planungsgebiet	2.670	-	

Tabelle enthält gerundete Werte

Die größten Zuwächse werden mit 700 Kfz/d (+4,8%) an der Einmündung K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe) ausgewiesen.

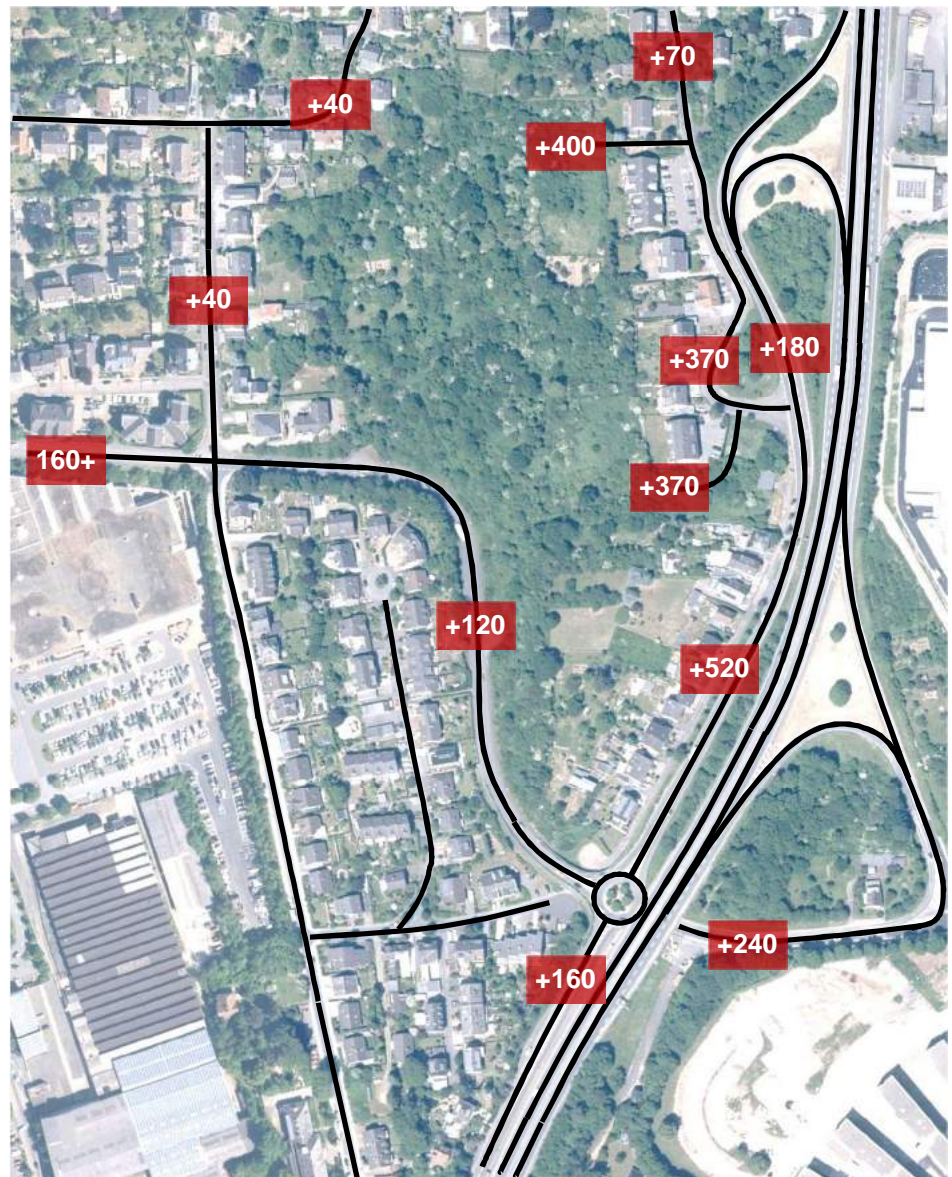
Am benachbarten Kreisverkehr K2 berechnet sich eine Zunahme von rd. 520 Kfz/d auf insgesamt rd. 28.290 Kfz/d (+1,9%).

Am Knotenpunkt K3 fallen die Verkehrszuwächse mit rd. 160 Kfz/d (+1,2%) geringer aus.

Die neu entstandenen Einmündungsbereiche K4 und K5 erreichen Einfahrmengen von ca. 2.980 bzw. 2.670 Kfz/d.

In der folgenden Abbildung werden die verkehrlichen Differenzen zwischen P1- und P0-Fall für alle maßgebenden Streckenzüge im Untersuchungsgebiet veranschaulicht. Die dargestellten Werte beschreiben somit ausschließlich die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans "An der alten Markthalle".

Belastungsänderung Planfall P1 zu P0



Angaben in Kfz/d

Eine weiteren Planungsvariante des Ingenieurbüros Karst sieht im Vergleich zu den angesetzten 127 Wohneinheiten die Realisierung von 130 Wohneinheiten vor. Aus verkehrsplanerischer Sicht werden hierdurch keine maßgebend veränderten Verkehrsbelastungen zu erwarten sein. Daher wird auf eine nähere Betrachtung im Folgenden verzichtet.

3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt analog der Analyse (Kap. B4; S.8) anhand des Handbuches zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015).

Die Tabelle D4 fasst die Ergebnisse der HBS-Berechnungen für die prognostizierten Spitzenstundenbelastungen am Nachmittag zusammen.

Tab. D4 Leistungsfähigkeit Prognose

Knotenpunkt	Einfahrmenge	QSV	Kapazitätsreserve
K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe)	1.320 Kfz/h	C	28%
K2 Kölner Straße / Industriestraße	2.420 Kfz/h	E	-4%
K3 Industriestraße / C.-S.-Schmidt-Straße	1.260 Kfz/h	C	32%

■ überlastet
 ■ grenzleistungsfähig
 ■ leistungsfähig

Qualität des Verkehrsfluss:

A: ausgezeichnet; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil (Planungsvorgabe)
E: instabil; F: überlastet

Reserven: +48 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil" (nur bei vorfahrtgeregelten Knotenpunkten)
-2 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von "D: noch stabil" (nur bei vorfahrtgeregelten Knotenpunkten)

Die Knotenpunkte K1 und K3 sind mit **Qualitätsstufe B** beide leistungsfähig. Die Reserve bis zum Überschreiten der Qualitätsstufe D beträgt 28 bzw. 32% bezogenen auf die Gesamteinfahrmenge. Für den Kreisverkehr K2 berechnet sich die **Qualitätsstufe E**. Die Überlastung bis zum Erreichen der Qualitätsstufe D beträgt 4%.

Gegenüber den Ergebnissen der Analyse (s. Tab. B4, S. 9) mit einer Überlastung von 2%, sind durch die geplanten Vorhaben nur geringe zusätzliche Einbußen im Verkehrsfluss zu erwarten.

Die prognostizierten Knotenpunktbelastungen für die neuen Knotenpunkte K4 und K5 betragen innerhalb der Nachmittagsspitzenstunde deutlich unter 300 Kfz/h. Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte bis zu einer Einfahrmenge von rd. 800 Kfz/h gelten generell als uneingeschränkt leistungsfähig (s. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - HBS 2015 - Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz; Stand 11/2017, VERTEC), so dass auf eine detaillierte Kapazitätsberechnung verzichtet werden kann.

Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen für die Prognose sind dem Materialteil beigelegt.

4. Lärmeingangswerte

Materialteil

Als Eingangswerte für die Lärmberechnungen dienen durchschnittliche Jahreswerte. Diese werden mit Hilfe des festgestellten Ganglinientyps berechnet. Dies geschieht in drei Arbeitsschritten.

Teil 1: Wochenzählung (Gerätezahlungen)
enthält Hochrechnung ausschließlich mit Tagesgewichtung
keine Berücksichtigung einer Jahresganglinie

Teil 2: Vergleichszählstelle (Jahresganglinie)
enthält eine Vergleichswoche aus einer Jahresganglinie mit ähnlicher Charakteristik wie die Zählwoche.
Quelle: Normalganglinien zur Überbrückung von Zählausfällen bei automatischen Langzeitzahlungen

Teil 3: Berechnung DTV mit Jahresganglinie
enthält Hochrechnung der Gerätezahlungen (Wochenzählung) auf Jahreswerte mit Tagesgewichtung und Gewichtung der Zählwoche innerhalb eines Jahresablaufes.

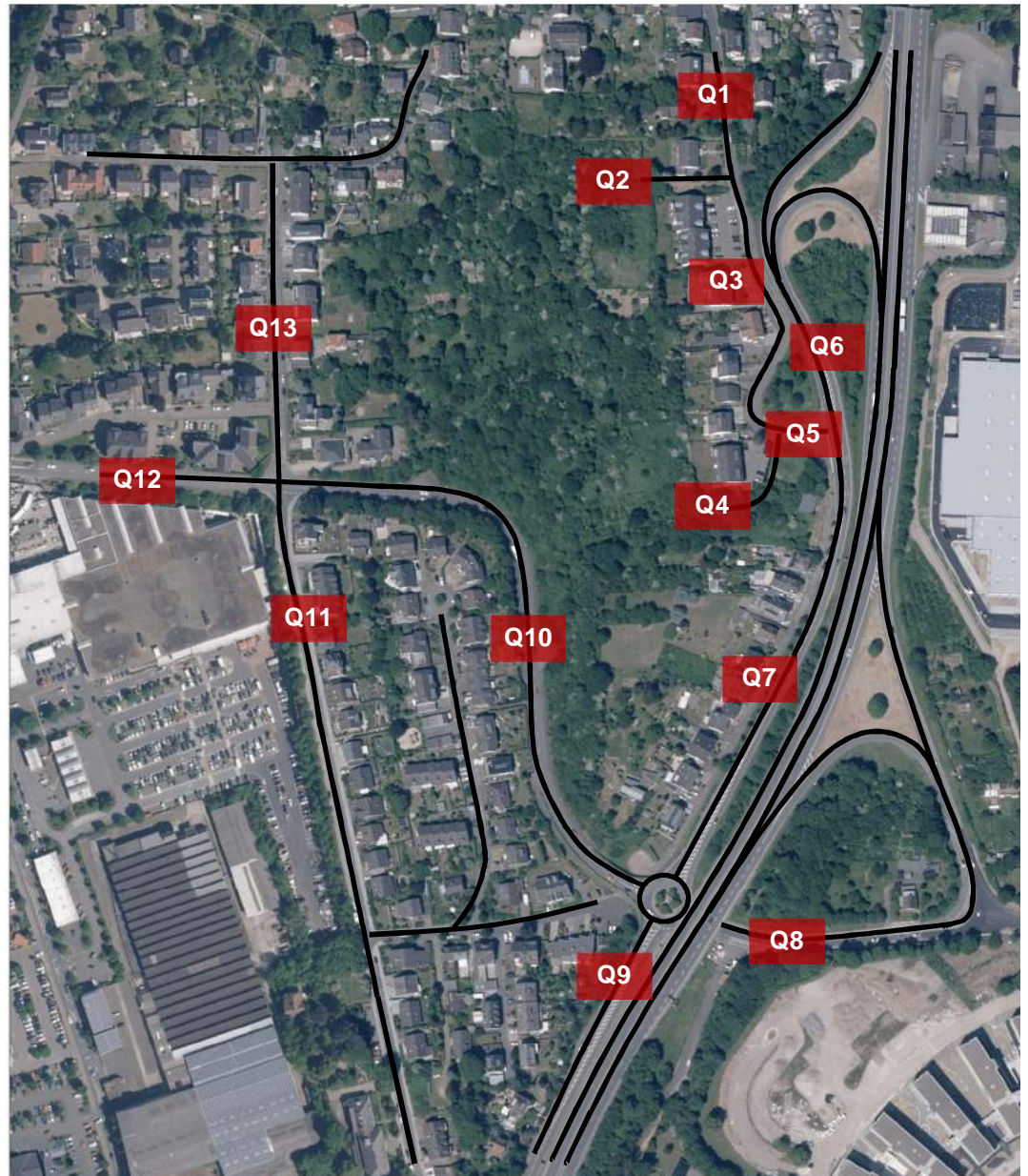
Außer dem DTV (**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr aller Tage des Jahres) wird der DTV-Di/Do-N ("**D**urchschnittlicher **T**äglicher **V**erkehr der **D**ienstage und **D**onnerstage innerhalb von Normalverkehrswochen") berechnet. Der DTV-Di/Do-N ist für Verkehrsuntersuchungen (z.B. Leistungsfähigkeitsberechnungen) maßgeblich, der DTV wird z.B. bei Lärmberechnungen herangezogen.

Die Eingangsparameter für die Lärmberechnungen werden in Teil 4 hergeleitet:

Teil 4: Umrechnungsfaktoren für Lärmberechnung
enthält die Umrechnungsfaktoren mit Bezug zum Zähltag

Die lärmtechnischen Eingangswerte sind in der folgenden Tabelle für alle maßgebenden Querschnitte im Untersuchungsraum dargestellt.

Vergleichsquerschnitte Lärmeingangswerte



Strecke	Belastungen (Normalwerktag)		Faktore		Parameter		Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe		
	Kfz/d Richtung 1	%SV	Kfz/d Richtung 2	%SV	Typ	DTV(Kfz)									DTV(SV)	
A0-Fall																
1	Q1	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2	Q2	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	Q3	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	Q4	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	Q5	1242	1,4%	995	1,3%	3	2146	0,9%	122,9	22,6	127,1	110,2	0,9%	0,7%	1,0%	0,4%
6	Q6	10629	2,6%	2104	4,0%	2	10917	2,3%	654,4	55,7	712,4	480,6	2,3%	2,3%	2,5%	1,2%
7	Q7	2669	3,0%	11441	2,4%	2	12097	2,0%	725,2	61,8	789,4	532,6	2,0%	2,1%	2,3%	1,1%
8	Q8	3260	2,1%	13364	2,4%	2	14253	1,9%	854,4	72,8	930,1	627,5	1,9%	1,9%	2,1%	1,0%
9	Q9	6449	3,0%	4829	3,0%	2	9669	2,4%	579,6	49,4	631,0	425,7	2,4%	2,5%	2,7%	1,3%
10	Q10	6098	2,8%	6329	2,6%	1	11638	2,3%	704,8	45,0	782,3	472,4	2,2%	5,7%	2,3%	1,3%
11	Q11	268	0,0%	227	0,0%	3	475	0,0%	27,2	5,0	28,1	24,4	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	Q12	5980	2,9%	6159	2,8%	1	11368	2,4%	688,5	44,0	764,2	461,5	2,3%	6,1%	2,5%	1,4%
13	Q13	340	5,0%	453	3,3%	3	761	2,5%	43,6	8,0	45,1	39,1	2,6%	1,9%	3,0%	1,2%
P0-Fall																
1	Q1	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
2	Q2	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
3	Q3	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
4	Q4	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
5	Q5	1250	1,4%	1005	1,3%	3	2164	0,9%	123,8	22,8	128,1	111,1	0,9%	0,7%	1,0%	0,4%
6	Q6	10703	2,6%	2134	4,0%	2	11006	2,3%	659,8	56,2	718,2	484,5	2,3%	2,3%	2,5%	1,2%
7	Q7	2709	3,0%	11523	2,4%	2	12202	2,0%	731,5	62,3	796,2	537,2	2,0%	2,1%	2,2%	1,1%
8	Q8	3419	2,1%	13722	2,4%	2	14696	1,9%	881,0	75,0	959,0	647,0	1,9%	1,9%	2,1%	1,0%
9	Q9	6603	3,0%	4870	3,0%	2	9836	2,4%	589,7	50,2	641,9	433,0	2,4%	2,5%	2,7%	1,3%
10	Q10	6220	2,8%	6407	2,6%	1	11825	2,3%	716,2	45,8	794,9	480,0	2,2%	5,7%	2,3%	1,3%
11	Q11	271	0,0%	229	0,0%	3	480	0,0%	27,5	5,1	28,4	24,6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	Q12	6095	3,0%	6212	2,8%	1	11525	2,4%	698,0	44,6	774,7	467,8	2,3%	6,1%	2,5%	1,4%
13	Q13	344	4,9%	456	3,3%	3	768	2,5%	43,9	8,1	45,5	39,4	2,6%	1,9%	3,0%	1,2%
Differenzlasten (zusätzl. Aufkommen Bauungsplan)																
1	Q1	1285	1,4%	1038	1,3%	3	2229	0,8%	127,6	23,5	132,0	114,4	0,9%	0,6%	1,0%	0,4%
2	Q2	193	0,5%	205	0,0%	3	382	0,2%	21,9	4,0	22,6	19,6	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%
3	Q3	1196	1,1%	1431	1,3%	3	2521	0,8%	144,3	26,5	149,3	129,4	0,8%	0,6%	0,9%	0,4%
4	Q4	192	1,0%	180	1,7%	3	357	0,8%	20,4	3,8	21,1	18,3	0,9%	0,6%	1,0%	0,4%
5	Q5	352	0,9%	350	0,9%	3	674	0,5%	38,6	7,1	39,9	34,6	0,5%	0,4%	0,6%	0,2%
6	Q6	150	1,3%	31	3,2%	2	155	1,3%	9,3	0,8	10,1	6,8	1,3%	1,4%	1,5%	0,7%
7	Q7	200	0,5%	321	0,6%	2	447	0,5%	26,8	2,3	29,1	19,7	0,5%	0,5%	0,5%	0,2%
8	Q8	50	0,0%	189	1,1%	2	205	0,7%	12,3	1,0	13,4	9,0	0,7%	0,7%	0,7%	0,4%
9	Q9	89	1,1%	69	0,0%	2	135	0,5%	8,1	0,7	8,8	6,0	0,5%	0,5%	0,6%	0,3%
10	Q10	61	0,0%	63	0,0%	1	116	0,0%	7,0	0,4	7,8	4,7	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
11	Q11	0	0,0%	0	0,0%	3	0	0,0%	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	Q12	81	0,0%	84	0,0%	1	155	0,0%	9,4	0,6	10,4	6,3	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
13	Q13	21	0,0%	20	0,0%	3	39	0,0%	2,3	0,4	2,3	2,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
P1-Fall																
1	Q1	1285	1,4%	1038	1,3%	3	2229	0,8%	127,6	23,5	132,0	114,4	0,9%	0,6%	1,0%	0,4%
2	Q2	193	0,5%	205	0,0%	3	382	0,2%	21,9	4,0	22,6	19,6	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%
3	Q3	1196	1,1%	1431	1,3%	3	2521	0,8%	144,3	26,5	149,3	129,4	0,8%	0,6%	0,9%	0,4%
4	Q4	192	1,0%	180	1,7%	3	357	0,8%	20,4	3,8	21,1	18,3	0,9%	0,6%	1,0%	0,4%
5	Q5	1602	1,3%	1355	1,2%	3	2837	0,8%	162,4	29,9	168,0	145,6	0,8%	0,6%	0,9%	0,4%
6	Q6	10853	2,6%	2165	4,0%	2	11161	2,3%	669,1	57,0	728,3	491,3	2,3%	2,3%	2,5%	1,2%
7	Q7	2909	2,9%	11844	2,4%	2	12649	2,0%	758,3	64,6	825,4	556,8	2,0%	2,0%	2,2%	1,0%
8	Q8	3469	2,1%	13911	2,4%	2	14901	1,9%	893,3	76,1	972,4	656,0	1,9%	1,9%	2,1%	1,0%
9	Q9	6692	3,0%	4939	3,0%	2	9972	2,4%	597,8	50,9	650,7	439,0	2,4%	2,5%	2,7%	1,3%
10	Q10	6281	2,8%	6470	2,6%	1	11941	2,3%	723,2	46,2	802,7	484,7	2,1%	5,7%	2,3%	1,3%
11	Q11	271	0,0%	229	0,0%	3	480	0,0%	27,5	5,1	28,4	24,6	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
12	Q12	6176	2,9%	6296	2,8%	1	11680	2,4%	707,4	45,2	785,1	474,1	2,3%	6,0%	2,5%	1,4%
13	Q13	365	4,7%	476	3,2%	3	807	2,4%	46,2	8,5	47,8	41,4	2,4%	1,8%	2,8%	1,1%
Faktoren																
Quelle	Charakteristik	Typ	DTV(Kfz)	DTV(SV)	Mt	Mn	Md	Me	Pt	Pn	Pd	Pe				
GZ Industriestraße	Innerorts / Einzelhandel	1	0,936	0,790	0,057	0,004	0,063	0,038	0,802	2,119	0,868	0,478				
GZ Kölner Straße	Innerorts	2	0,857	0,691	0,051	0,004	0,056	0,038	0,805	0,830	0,890	0,425				
Vergleichszählung	Wohngebiet	3	0,960	0,600	0,055	0,010	0,057	0,049	0,638	0,479	0,739	0,291				

E ZUSAMMENFASSUNG

Abb. A1, C1

In der Stadt Lahnstein ist im Rahmen des Bebauungsplans "An der alten Markthalle" die Entwicklung eines Baugebietes geplant. Das Baugebiet befindet sich im Norden von Lahnstein und soll an die Kölner Straße verkehrlich angebunden werden.

Die **verkehrlichen Auswirkungen dieses Entwicklungsvorhabens** sollen im Rahmen einer verkehrsplanerischen Begleituntersuchung betrachtet werden.

Abb. B1

Als Datenbasis dienen **Knotenpunktzählungen**, welche am Dienstag, den 19.09.2017 im Zeitbereich von 0.00 bis 24.00 Uhr stattgefunden haben. Zusätzlich wurde eine **Gerätezählung** für die Dauer von einer Woche vom 15.09.2017 bis 22.09.2017 im Zuge der Industriestraße durchgeführt.

Abb. B2-B6

Die Einfahrmengen an den Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet betragen zwischen rd. 12.920 Kfz/d und 27.250 Kfz/d. Auf der Industriestraße ergeben sich Querschnittsbelastungen zwischen rd. 12.140 und 12.430 Kfz/d. Im Streckenzug entlang der Kölner Straße betragen die Querschnittsbelastungen je nach Streckenabschnitt zwischen ca. 11.280 und 14.170 Kfz/d. Die Hermsdorfer Str. ist mit rd. 16.620 Kfz/d am stärksten belastet.

In der für die Dimensionierung der Knotenpunkte maßgebenden Nachmittagsspitzenstunde (16.15 - 17.15 Uhr) betragen die Einfahrmengen an den Knotenpunkten zwischen 1.220 und 2.350 Kfz/h.

Bei der **Prognoseberechnung der Verkehrsmengen** wird auf den Ansatz einer allgemeinen Verkehrsentwicklung verzichtet. Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.

Abb. C1

Für das Entwicklungsvorhaben "An der alten Markthalle" (127 Wohneinheiten) wird das zu erwartende Aufkommen richtlinienkonform bestimmt. Insgesamt berechnet sich ein Tagesaufkommen von **385 Fahrten** im Quell- und Zielverkehr, davon 3 Fahrten im Schwerverkehr.

Weiterhin werden in den Prognoseberechnungen die verkehrlichen Auswirkungen der geplanten Erweiterung der "Deines-Bruchmüller-Kaserne" berücksichtigt. Diese können der "Verkehrsplanerischen Stellungnahme Verkehrserschließung Deines-Bruchmüller-Kaserne in Lahnstein" (VERTEC, Stand März 2016) entnommen werden. Für den Knotenpunkt K2 erhöht sich hierdurch die Einfahrmenge um **ca. 520 Kfz/d**, davon 15 Fahrten im Schwerverkehr.

Aus verkehrsplanerischer Sicht wird ein Prognose-Nullfall (Referenzfall) mit Entwicklungen im Bereich der Deines-Bruchmüller-Kaserne und ein Prognose-Planfall P1 mit zusätzlicher Realisierung der Wohnflächen "An der alten Markthalle" untersucht, deren Ergebnisse in den Abbildungen D1 bis D8 in Form von Knotenstromplänen dargestellt sind:

Abb. D1 – D4P0-Fall

Die Mehrbelastungen durch den Erweiterungsbau der "Deines-Bruchmüller-Kaserne" werden berücksichtigt. Der P0-Fall dient als Referenzfall.

Abb. D5 – D8P1-Fall

Die Mehrbelastungen durch das Neubaugebiet "An der alten Markthalle" werden zusätzlich zu den Belastungen des P0-Falles auf das Straßennetz umgelegt.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die durch den Bebauungsplan "An der alten Markthalle" zu erwartenden verkehrlichen Zuwächse fallen mit rd. 700 Kfz/d (+4,8%) am Knotenpunkt K1 Kölner Straße / Kölner Straße (nördliche Rampe) am größten aus. Am benachbarten Kreisverkehr K2 berechnet sich eine Zunahme von rd. 520 Kfz/d auf insgesamt rd. 28.290 Kfz/d (+1,9%). Am Knotenpunkt K3 sind die Verkehrszuwächse mit rd. 160 Kfz/d (+1,2%) geringer.
- **Die Knotenpunkte K1 und K3 sind als Solitärknoten auf Basis der Bestandsgeometrie auch zukünftig als leistungsfähig zu bewerten.** Die rechnerischen Kapazitätsreserven sind groß. Somit werden zusätzliche leistungssteigernde Maßnahmen nicht erforderlich.
- **Der Knotenpunkt K2 liegt bereits in der Analyse im grenzleistungsfähigen Bereich.** Die Überlastung bis zum Erreichen der Qualitätsstufe D beträgt in der maßgebenden Nachmittagsspitzenstunde 2% (Analyse). Insbesondere in der Knotenpunktzufahrt der Kölner Straße aus Richtung Südbrücke/B42 treten Rückstauungen bei zähfließendem Verkehr auf. Durch die Mehrverkehrsbelastungen des Bebauungsplangebietes (P1-Fall) steigt die rechnerische Überlastung auf dann 4% an. Aus fachlicher Sicht ändert sich der Verkehrsfluss gegenüber der Ist-Situation somit nur unmaßgeblich.
- Leistungssteigernde Maßnahmen wie z.B. die Einrichtung von Bypassen aus Richtung Südbrücke/B42 bzw. aus Richtung Lahnstein können zu deutlichen Verbesserungen von Verkehrsfluss und Kapazität führen.

zität führen, sind jedoch aufgrund der Topographie und der Bebauung kaum oder nur mit einem hohen Kostenrahmen realisierbar.

- Aktuell wird im Auftrag der Stadt durch unser Büro das Mobilitätsentwicklungskonzept Lahnstein bearbeitet. Hier wird auch der Bereich Kölner Straße/Industriestraße/Hermsdorfer Straße einen maßgeblichen Rahmen erhalten, um ggf. auch "großräumige" Lösungen und Varianten zu erarbeiten, die auf eine verkehrliche Verbesserung im betroffenen Bereich abzielen. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass neben der beschriebenen Entwicklung "An der alten Markthalle" auch noch z.B. die "Grüne Bank" als Wohngebiet bzw. Planungen in Zusammenhang mit der BUGA 2029 zu weiteren Belastungszunahmen im bereits heute kritischen Bereich der Kölner Straße führen können.

ABBILDUNGEN

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG**Bebauungsplan
"An der alten Markthalle"****Lahnstein****2017****ABBILDUNGSVERZEICHNIS****A Vorbemerkung**

Abb. A1 Übersicht Lahnstein

B Erhebungen - Verkehrsanalyse

Abb. B1 Erhebungskonzept

Abb. B2 Wochenganglinie Industriestraße

Abb. B3 Knotenstrombelastungen Analyse, Gesamtverkehr 24h

Abb. B4 Knotenstrombelastungen Analyse, Schwerverkehr 24h

Abb. B5 Knotenstrombelastungen Analyse, Gesamtverkehr 16.15 – 17.15
UhrAbb. B6 Knotenstrombelastungen Analyse, Schwerverkehr 16.15 – 17.15
Uhr**C Prognose der Verkehrsmengen**Abb. C1 Übersicht Vorhaben

D Planfälle

- Abb. D1 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Gesamtverkehr 24h
- Abb. D2 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Schwerverkehr 24h
- Abb. D3 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Gesamtverkehr 16.15 – 17.15
Uhr
- Abb. D4 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Schwerverkehr 16.15 – 17.15 Uhr
- Abb. D5 Knotenstrombelastungen P1-Fall, Gesamtverkehr 24h
- Abb. D6 Knotenstrombelastungen P1-Fall, Schwerverkehr 24h
- Abb. D7 Knotenstrombelastungen P1-Fall, Gesamtverkehr 16.15 – 17.15
Uhr
- Abb. D8 Knotenstrombelastungen P1-Fall, Schwerverkehr 16.15 – 17.15 Uhr
-

B 327 Richt.
Hermeskeil

B 49 Richt.
Montabaur



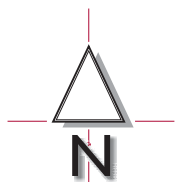
Untersuchungsgebiet

0 100 200 300 400 500 m

Abb. A1:
Ausschnitt Luftbild

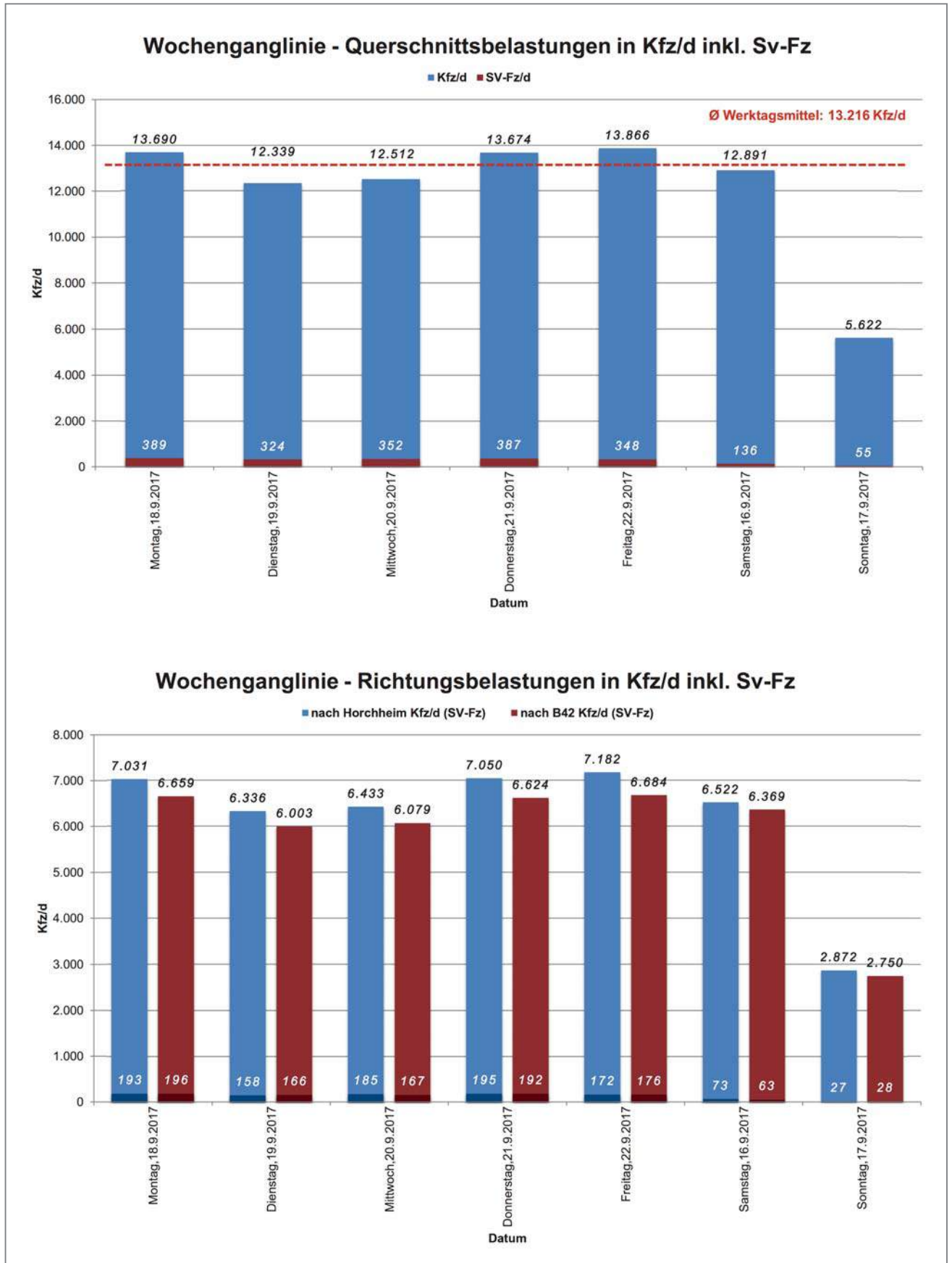


Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



-  Knotenstromzählstelle (K)
Di. 19.09.2017
-  Gerätezählung (GZ)
15. - 22.09.2017

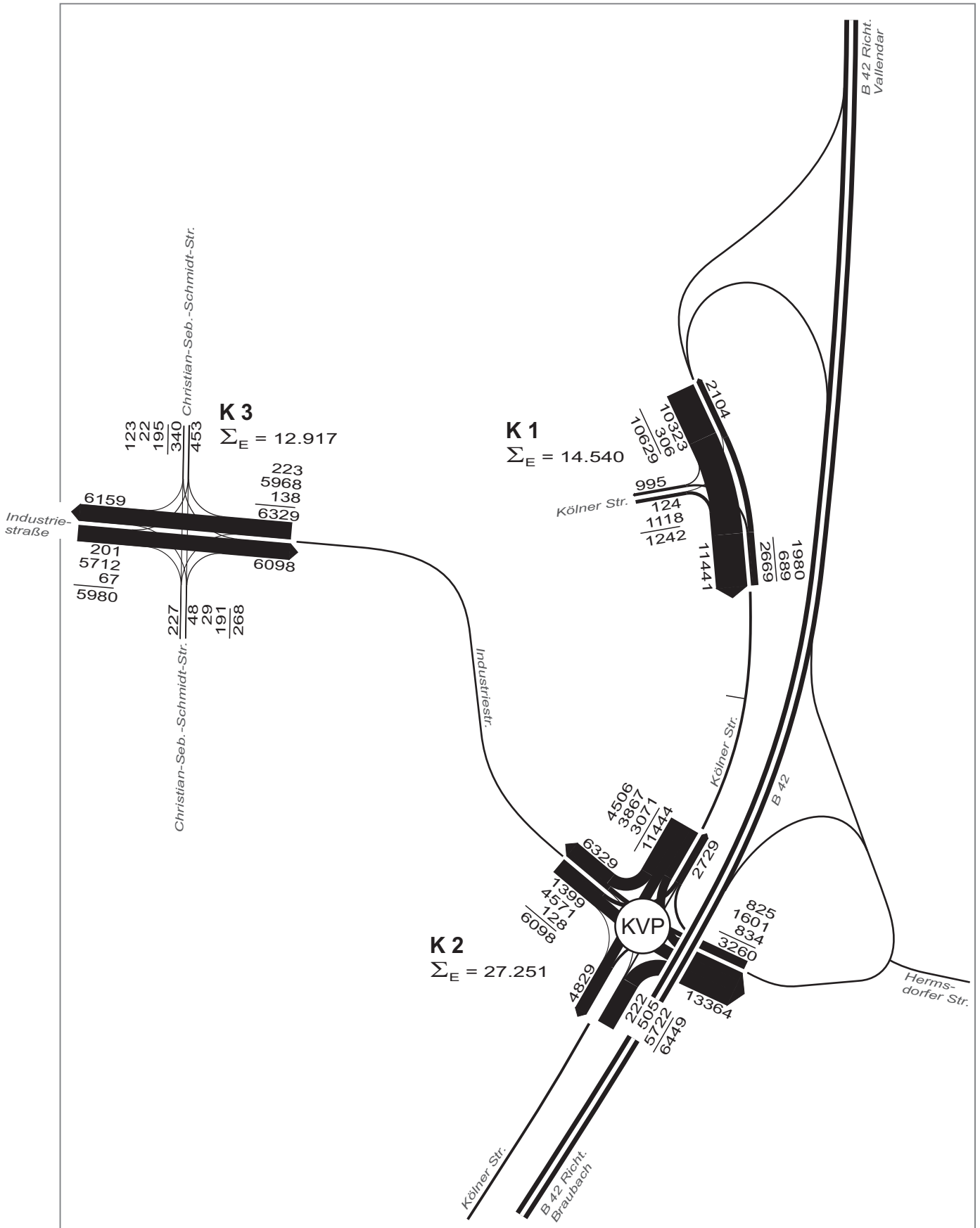
Abb. B1:
Übersicht
Verkehrserhebungen
September 2017



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/d
 \sum_E = Summe einfahrender Kfz/d

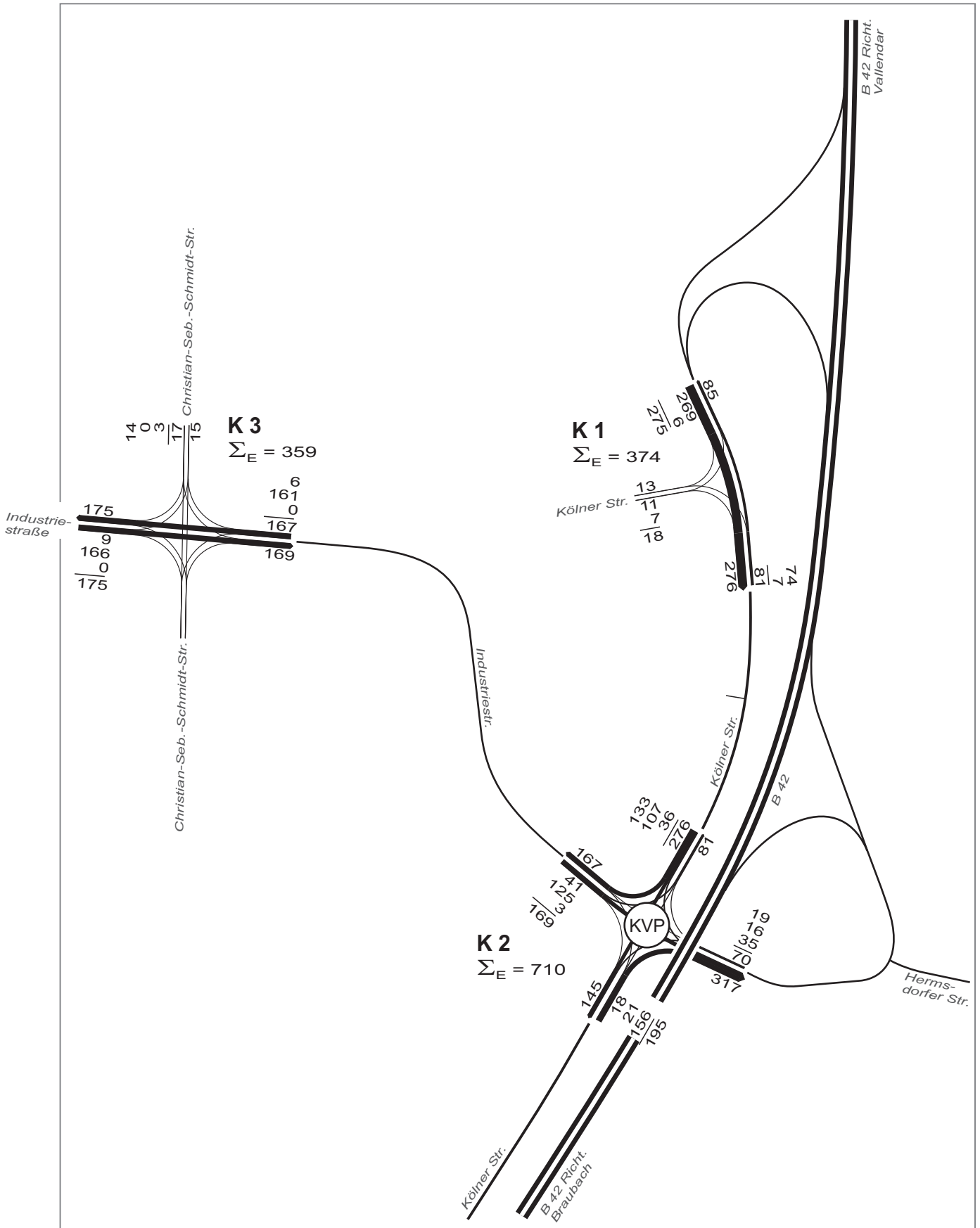
Abb. B2:
Wochenganglinie Industriestraße
September 2017



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/d
 $\sum_E =$ Summe einfahrender Kfz/d

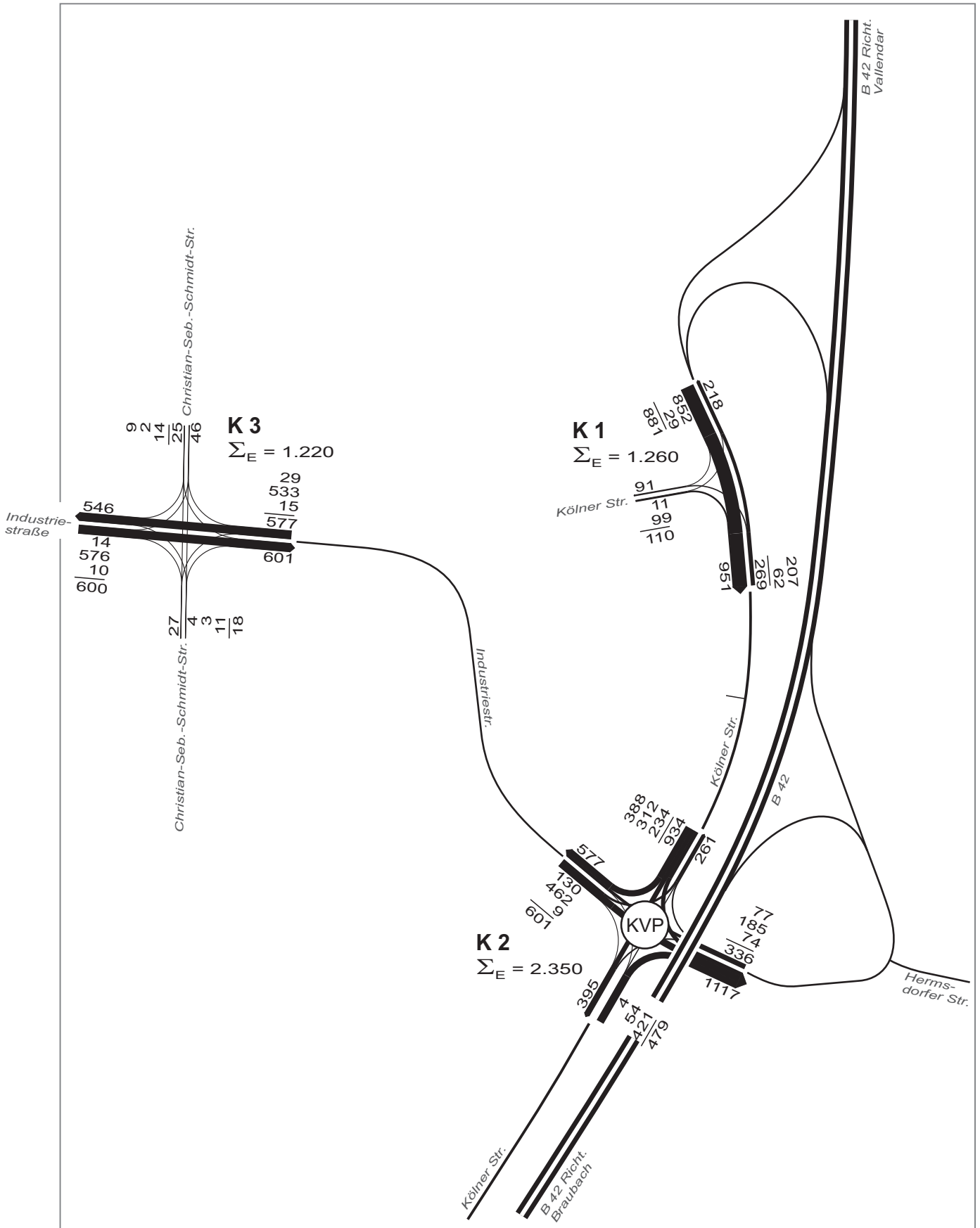
Abb. B3:
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 24h
Dienstag 19.09.2017



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/d
 \sum_E = Summe einfahrender SV-Fz/d

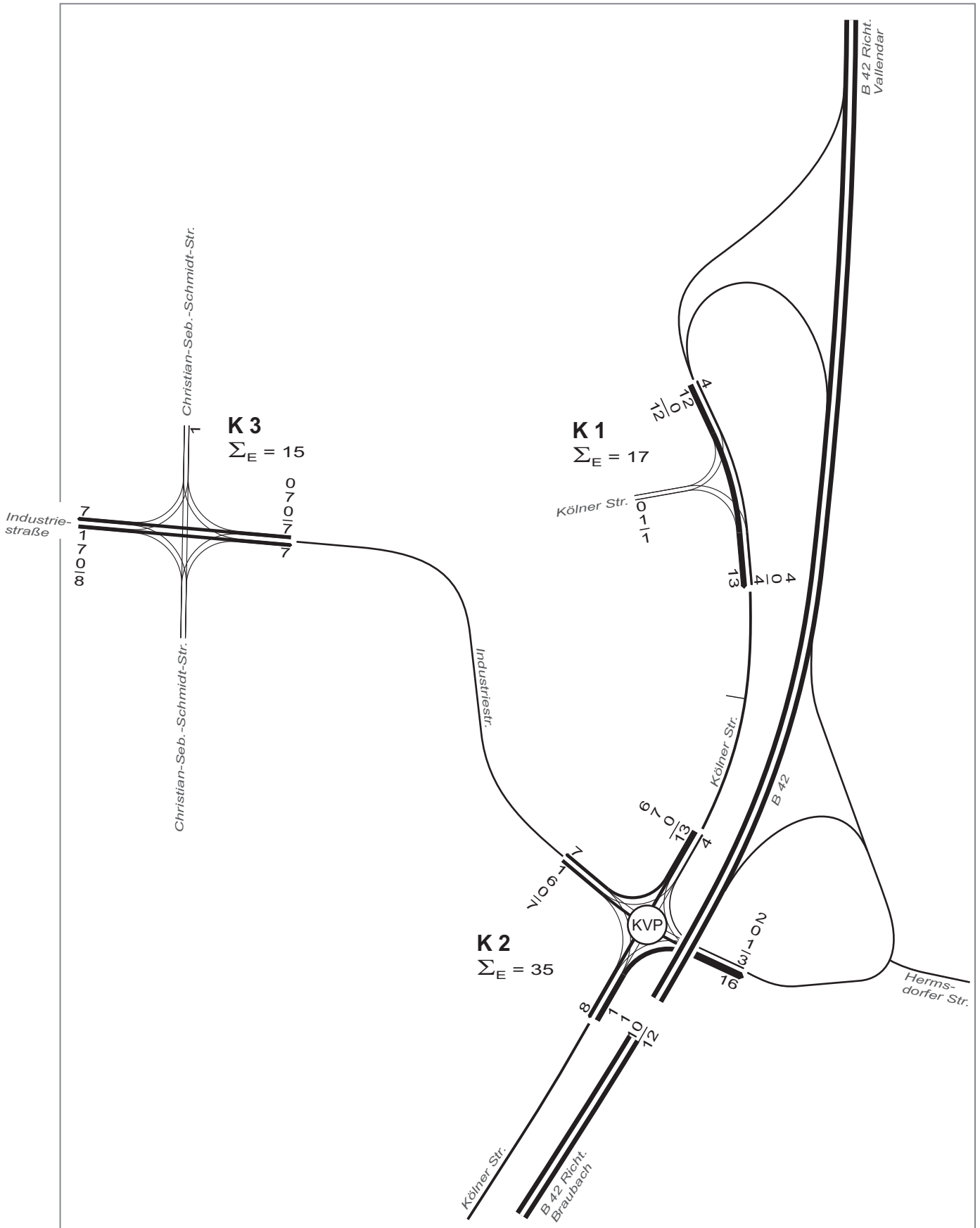
Abb. B4:
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr 24h
Dienstag 19.09.2017



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/h
 $\sum_E =$ Summe einfahrender Kfz/h

Abb. B5:
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr
Dienstag 19.09.2017
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr



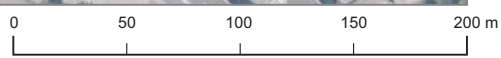
Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/h
 \sum_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

Abb. B6:
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr
Dienstag 19.09.2017
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr

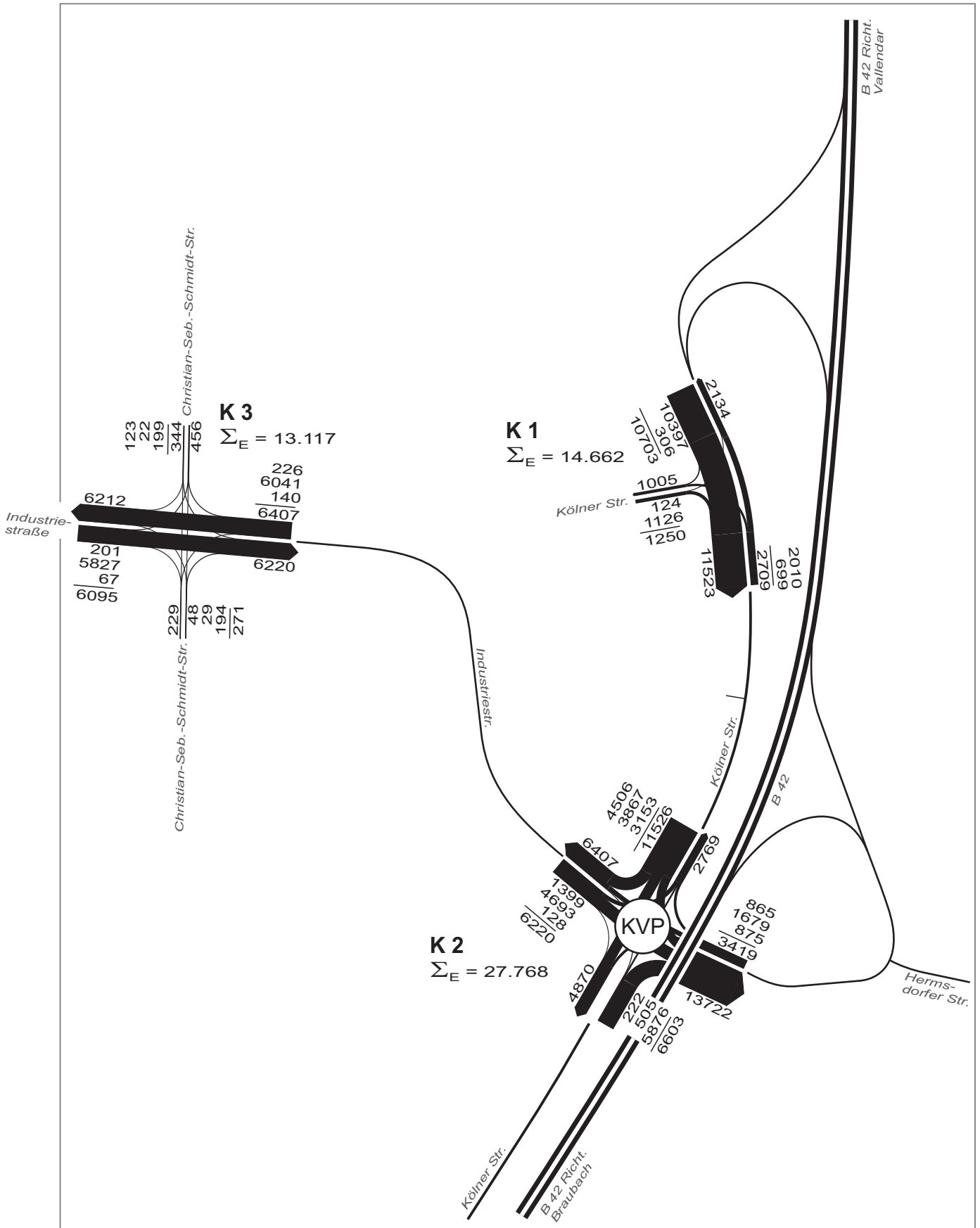


Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



↑ = Zufahrt Planungsgebiet

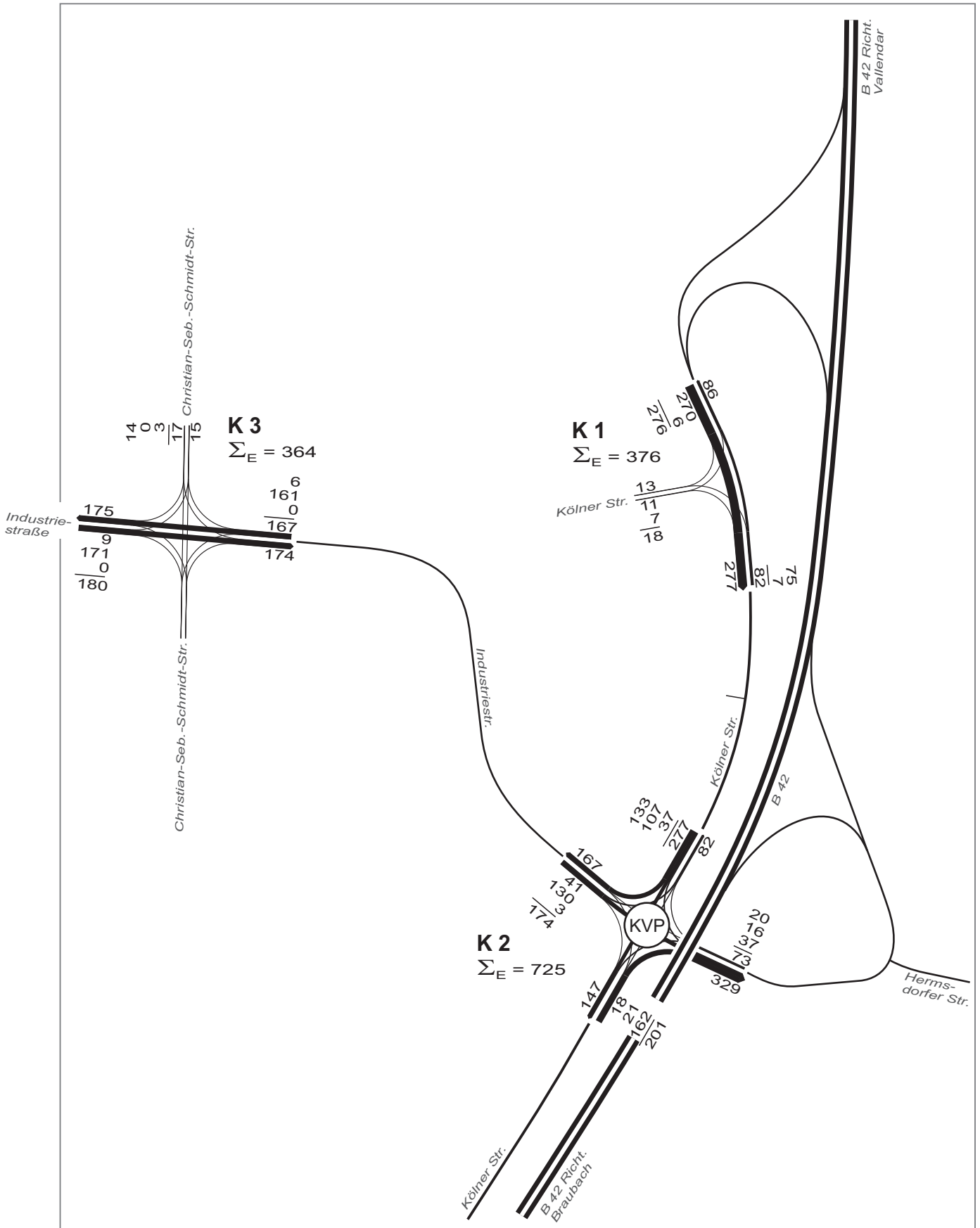
Abb. C1:
Übersicht
Planungsgebiet



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/d
 $\Sigma_E =$ Summe einfahrender Kfz/d

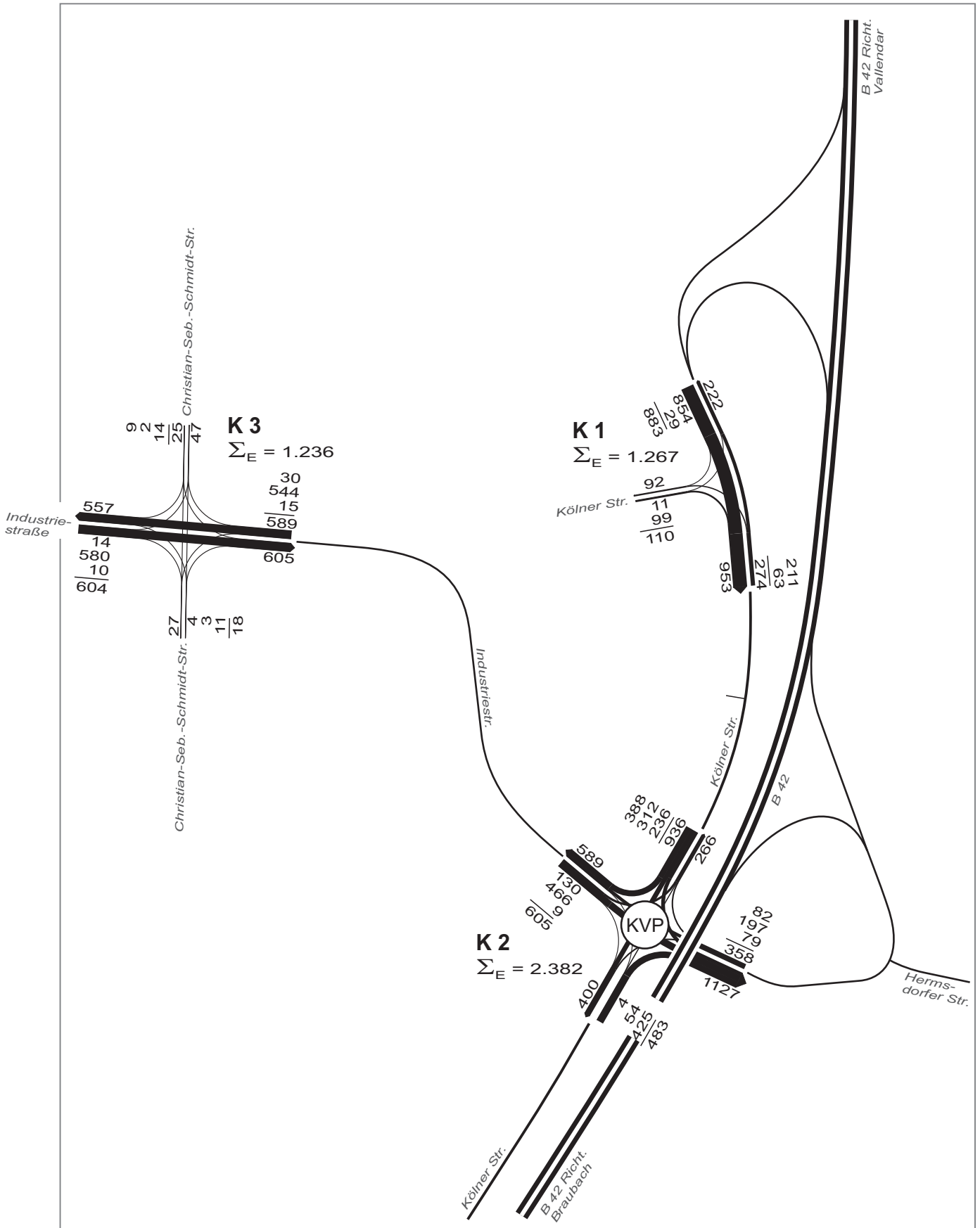
Abb. D1:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 24h
Prognose



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/d
 $\Sigma_E =$ Summe einfahrender SV-Fz/d

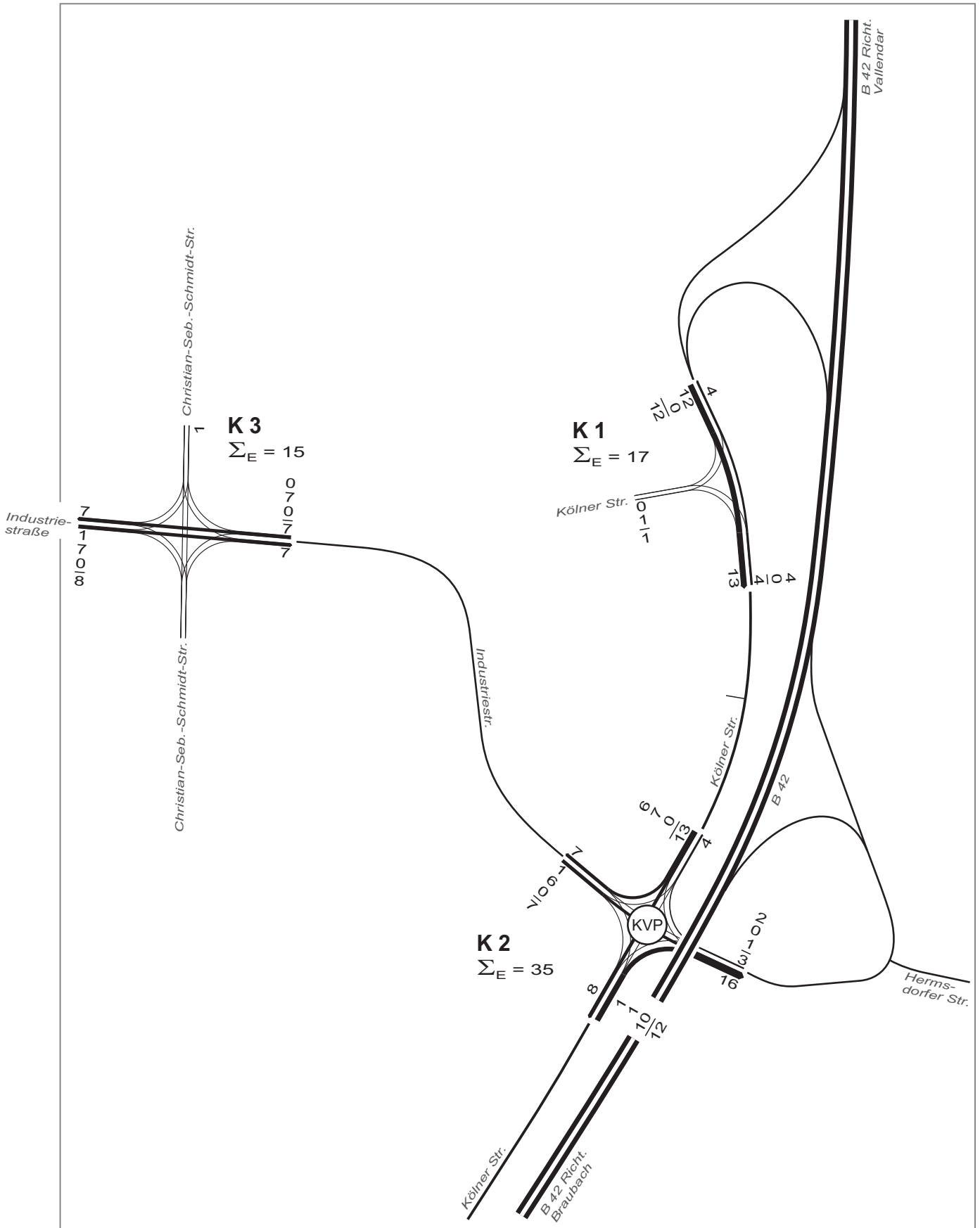
Abb. D2:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr 24h
Prognose



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/h
 $\sum_E =$ Summe einfahrender Kfz/h

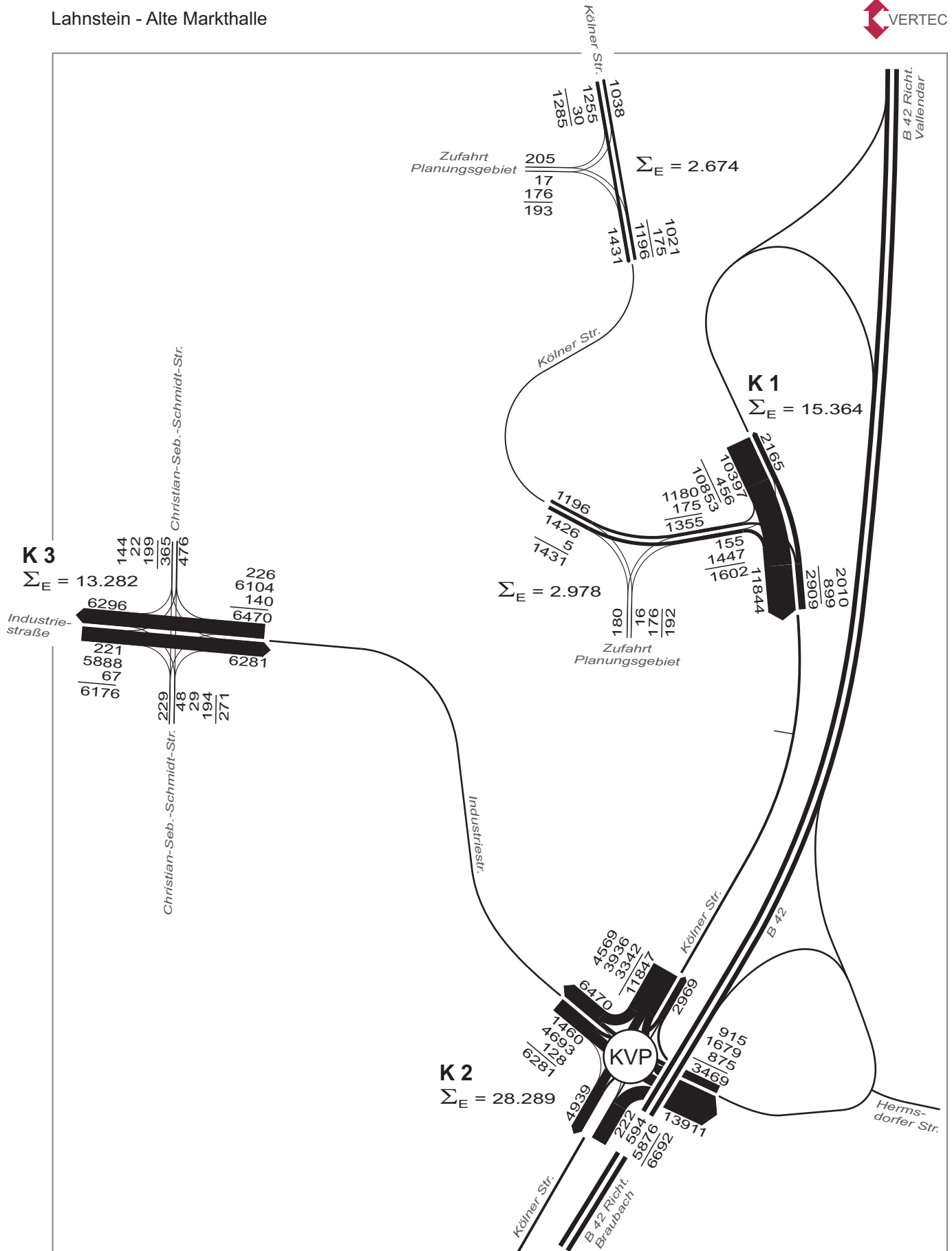
Abb. D3:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr
Prognose



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/h
 $\Sigma_E =$ Summe einfahrender SV-Fz/h

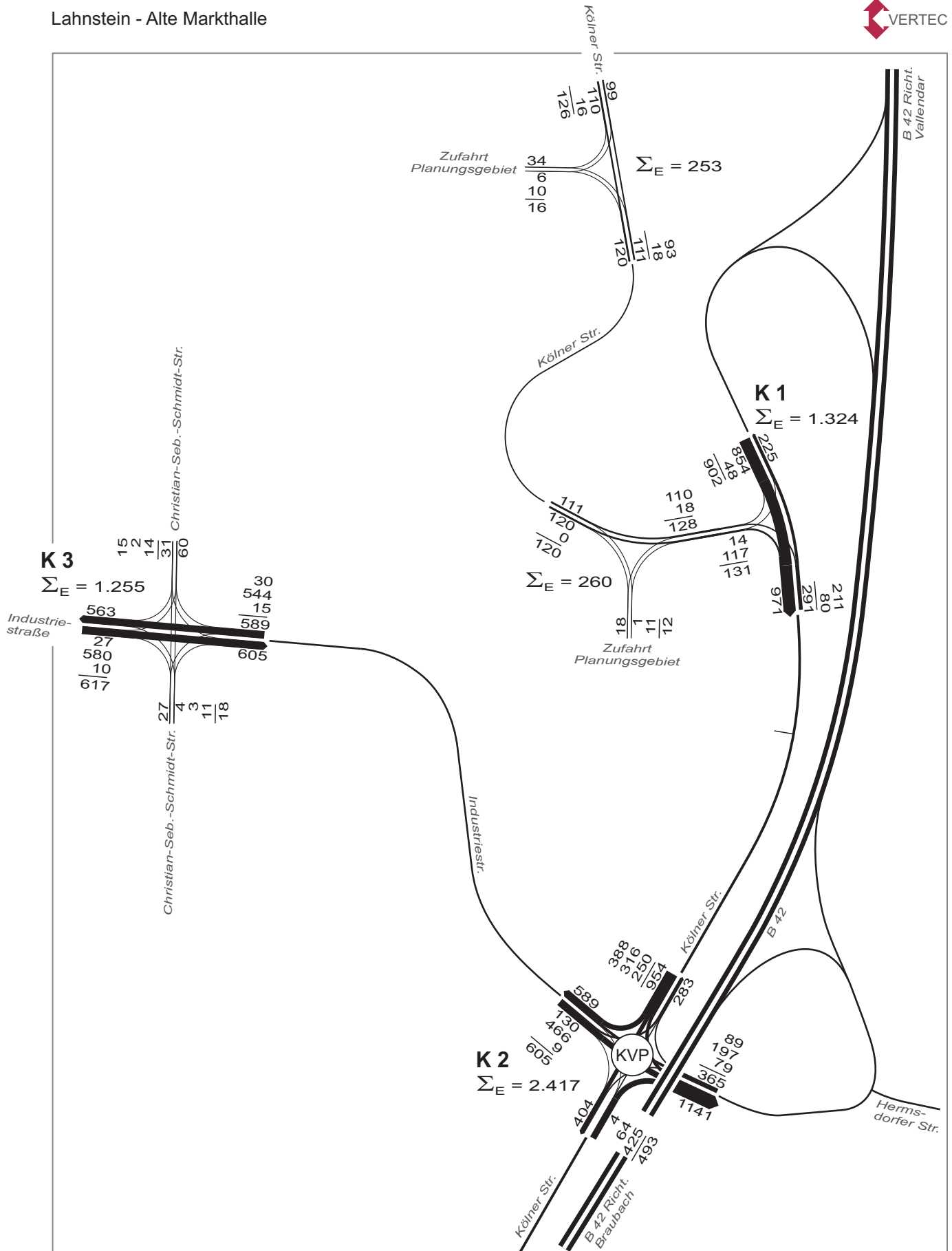
Abb. D4:
P0-Fall
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr
Prognose



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/d
 $\Sigma_E =$ Summe einfahrender Kfz/d

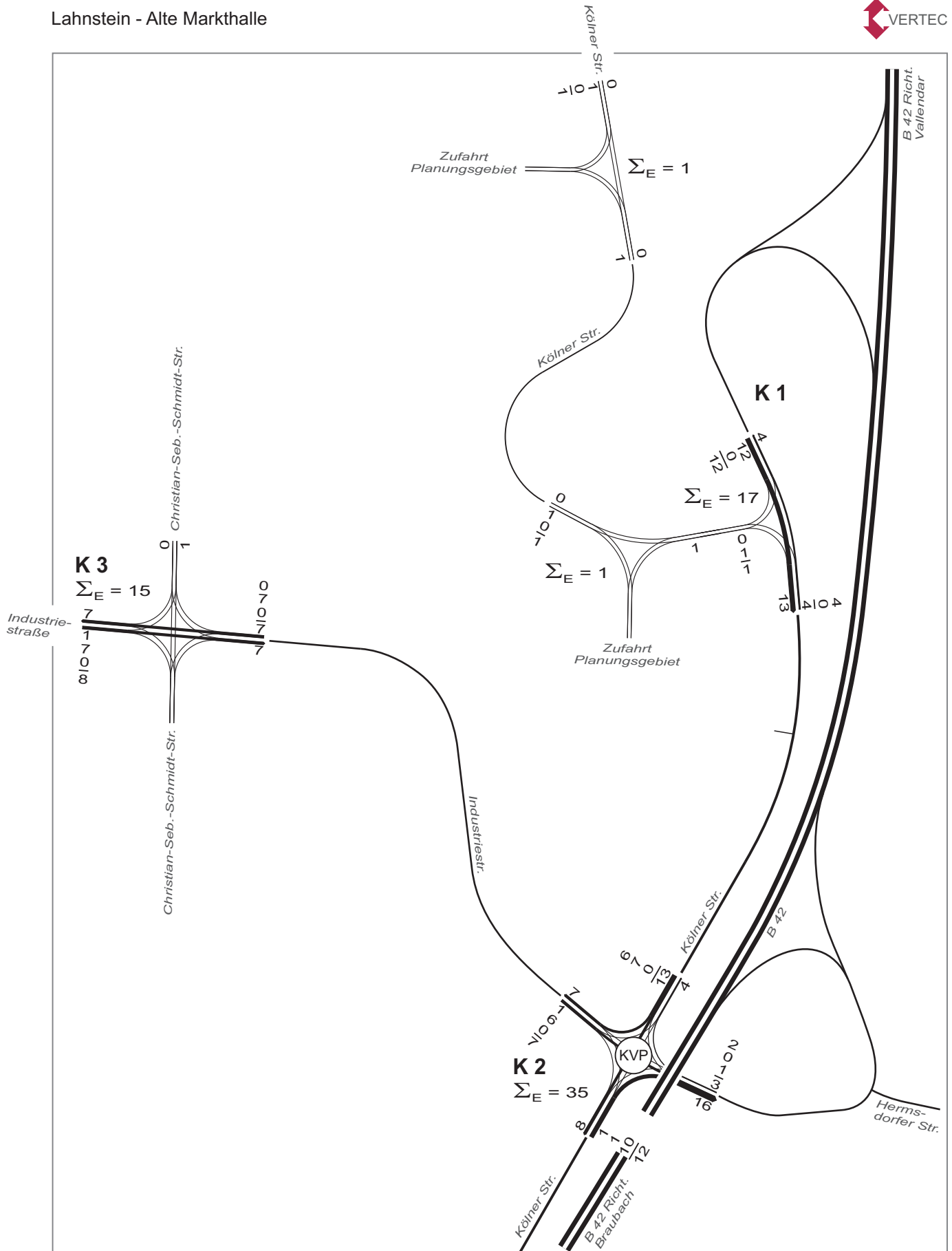
Abb. D5:
P1-Fall
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr 24h
Prognose



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in Kfz/h
 $\Sigma_E =$ Summe einfahrender Kfz/h

Abb. D7:
P1-Fall
Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr



Darstellung unmaßstäblich

Angaben in SV-Fz/h
 Σ_E = Summe einfahrender SV-Fz/h

Abb. D8:
P1-Fall
Knotenstrombelastungen Schwerverkehr
Spitzenstunde Nachmittag 16.15 - 17.15 Uhr

MATERIALTEIL

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG**Bebauungsplan
"An der alten Markthalle"****Lahnstein****2017****MATERIALTEIL**

1. Auswertung Gerätezählung	1 - 7
2. Auswertung Knotenstromzählung	8 - 27
3. Analyse Leistungsfähigkeit	28 - 37
4. Prognose Leistungsfähigkeit	38 - 47

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: B42 Rampe Nord								von: B42 Rampe Nord							
	nach: Kölner Straße Rtg. KVP								nach: Kölner Straße Rtg. Haukertsweg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	97	0	0	92	3	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	113	0	0	103	5	2	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	134	0	0	124	6	0	1	3	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	121	0	1	108	7	1	2	2	3	0	0	2	1	0	0	0
07:00 - 07:15	119	0	1	104	9	2	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	162	0	1	152	6	2	1	0	3	0	0	2	1	0	0	0
07:30 - 07:45	218	0	2	194	12	6	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	221	0	2	200	15	2	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	153	0	1	133	11	0	5	3	3	0	0	1	1	0	1	0
08:15 - 08:30	144	0	0	131	9	2	1	1	5	0	0	4	0	0	0	1
08:30 - 08:45	114	0	0	100	10	1	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	149	0	0	134	11	1	2	1	4	0	0	4	0	0	0	0
09:00 - 09:15	147	0	0	133	9	1	3	1	3	0	0	1	0	0	2	0
09:15 - 09:30	143	0	0	127	12	1	1	2	2	0	0	1	1	0	0	0
09:30 - 09:45	147	0	0	133	6	1	4	3	3	0	0	1	2	0	0	0
09:45 - 10:00	153	0	0	141	6	1	3	2	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	135	0	0	119	8	1	1	6	4	0	0	4	0	0	0	0
10:15 - 10:30	152	0	0	136	11	1	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	136	0	0	122	11	1	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	166	0	0	148	10	1	6	1	3	0	1	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	160	0	1	147	8	0	2	2	4	0	1	3	0	0	0	0
11:15 - 11:30	201	0	0	182	12	2	4	1	4	0	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	162	0	0	146	8	1	4	3	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	162	0	1	152	5	1	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:00 - 12:15	185	0	2	170	8	1	3	1	3	0	0	3	0	0	0	0
12:15 - 12:30	170	0	3	152	8	1	3	3	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	187	0	0	175	8	0	1	3	5	0	0	4	0	0	0	1
12:45 - 13:00	219	0	1	198	11	2	3	4	4	0	0	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	195	0	0	175	13	1	6	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:15 - 13:30	210	0	1	200	4	0	1	4	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	173	0	0	162	5	3	1	2	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	166	0	4	154	6	0	2	0	7	0	0	7	0	0	0	0
14:00 - 14:15	194	0	1	180	7	2	3	1	3	0	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	200	0	0	192	4	2	1	1	7	0	0	7	0	0	0	0
14:30 - 14:45	188	0	0	169	12	1	2	4	4	0	0	4	0	0	0	0
14:45 - 15:00	195	0	0	184	7	1	0	3	6	0	0	5	1	0	0	0
15:00 - 15:15	224	0	1	213	5	1	2	2	5	0	0	3	2	0	0	0
15:15 - 15:30	210	0	2	191	15	0	2	0	9	0	0	8	1	0	0	0
15:30 - 15:45	215	0	1	197	12	2	0	3	10	0	0	10	0	0	0	0
15:45 - 16:00	215	0	1	198	11	2	1	2	7	0	0	6	1	0	0	0
16:00 - 16:15	215	0	1	195	17	0	0	2	10	0	0	8	2	0	0	0
16:15 - 16:30	217	0	1	202	9	4	0	1	5	0	0	4	1	0	0	0
16:30 - 16:45	207	0	1	197	7	0	1	1	8	0	0	8	0	0	0	0
16:45 - 17:00	216	0	0	203	11	2	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
17:00 - 17:15	212	0	2	200	7	1	0	2	7	0	0	7	0	0	0	0
17:15 - 17:30	210	0	1	197	10	1	1	0	15	0	0	14	1	0	0	0
17:30 - 17:45	212	0	2	201	7	1	1	0	8	0	0	8	0	0	0	0
17:45 - 18:00	216	0	2	204	9	1	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
18:00 - 18:15	210	0	0	200	9	0	1	0	12	0	0	11	1	0	0	0
18:15 - 18:30	203	0	0	198	3	2	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
18:30 - 18:45	173	0	2	169	1	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:45 - 19:00	151	0	0	147	2	1	0	1	11	0	0	11	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	1.745	0	8	1.575	104	20	23	15	27	0	0	22	3	0	1	1
∑ 15:00-19:00 Uhr	3.306	0	17	3.112	135	19	9	14	154	0	0	144	10	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	9.197	0	39	8.484	438	65	92	79	273	0	2	249	17	0	3	2
∑ SPH-VM	710	0	3	650	33	5	14	5	13	0	0	13	0	0	0	0
∑ SPH-NM	848	0	5	802	35	3	3	0	51	0	0	48	3	0	0	0
∑ Erhebungszeit	9.197	0	39	8.484	438	65	92	79	273	0	2	249	17	0	3	2
∑ 24h	10.323	---	44	9.519	491	74	105	90	306	---	2	279	19	0	3	2

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: Kölner Straße Rtg. KVP								von: Kölner Straße Rtg. KVP							
	nach: B42 Rampe Nord								nach: Kölner Straße Rtg. Haukertsweg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:15 - 06:30	9	0	0	9	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	14	0	0	14	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
06:45 - 07:00	16	0	0	13	0	0	3	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	9	0	0	7	1	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
07:15 - 07:30	20	0	0	17	2	0	1	0	8	0	1	6	1	0	0	0
07:30 - 07:45	27	0	0	22	4	0	1	0	6	0	0	5	1	0	0	0
07:45 - 08:00	17	0	0	13	0	0	4	0	11	0	1	9	1	0	0	0
08:00 - 08:15	23	0	0	16	4	1	2	0	8	0	0	7	0	0	0	1
08:15 - 08:30	16	0	0	15	0	0	1	0	11	0	0	9	1	0	1	0
08:30 - 08:45	17	0	1	13	2	0	0	1	9	0	1	7	1	0	0	0
08:45 - 09:00	10	0	0	7	1	0	1	1	10	0	0	8	2	0	0	0
09:00 - 09:15	22	0	0	20	1	0	1	0	13	0	0	12	0	0	1	0
09:15 - 09:30	30	0	0	25	3	0	2	0	8	0	0	8	0	0	0	0
09:30 - 09:45	25	0	0	23	2	0	0	0	12	0	1	9	2	0	0	0
09:45 - 10:00	27	0	0	22	3	0	2	0	11	0	0	11	0	0	0	0
10:00 - 10:15	26	0	0	20	6	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
10:15 - 10:30	25	0	0	21	2	0	1	1	6	0	0	5	1	0	0	0
10:30 - 10:45	28	0	0	28	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
10:45 - 11:00	44	0	0	41	1	0	2	0	16	0	0	14	1	0	1	0
11:00 - 11:15	31	0	0	26	4	0	0	1	12	0	1	10	1	0	0	0
11:15 - 11:30	34	0	0	30	1	0	3	0	15	0	1	14	0	0	0	0
11:30 - 11:45	36	0	0	28	4	0	3	1	8	0	0	8	0	0	0	0
11:45 - 12:00	33	0	0	30	0	0	3	0	16	0	0	16	0	0	0	0
12:00 - 12:15	35	0	0	32	1	0	1	1	18	0	0	18	0	0	0	0
12:15 - 12:30	40	0	0	39	0	0	1	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:30 - 12:45	34	0	0	32	0	0	2	0	15	1	0	14	1	0	0	0
12:45 - 13:00	38	0	0	37	1	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
13:00 - 13:15	50	0	0	47	2	0	1	0	10	0	0	9	1	0	0	0
13:15 - 13:30	44	0	0	37	4	0	3	0	8	0	0	6	2	0	0	0
13:30 - 13:45	38	0	0	35	2	0	1	0	8	0	0	8	0	0	0	0
13:45 - 14:00	35	0	0	32	0	0	1	2	14	0	1	13	0	0	0	0
14:00 - 14:15	33	0	0	30	1	0	2	0	14	0	0	14	0	0	0	0
14:15 - 14:30	42	0	0	39	2	0	1	0	12	0	0	12	0	0	0	0
14:30 - 14:45	40	0	1	35	2	0	1	1	10	0	0	10	0	0	0	0
14:45 - 15:00	37	0	1	33	3	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
15:00 - 15:15	44	0	1	36	4	0	3	0	8	0	0	7	1	0	0	0
15:15 - 15:30	46	0	0	45	1	0	0	0	17	0	0	16	1	0	0	0
15:30 - 15:45	49	0	0	48	1	0	0	0	16	0	1	14	0	0	1	0
15:45 - 16:00	50	0	0	49	1	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
16:00 - 16:15	65	0	0	61	3	0	1	0	12	0	0	12	0	0	0	0
16:15 - 16:30	47	0	0	42	4	0	1	0	15	0	0	15	0	0	0	0
16:30 - 16:45	60	0	0	58	1	0	1	0	17	0	0	17	0	0	0	0
16:45 - 17:00	44	0	0	39	4	0	0	1	11	0	0	11	0	0	0	0
17:00 - 17:15	56	0	1	52	2	0	0	1	19	0	0	19	0	0	0	0
17:15 - 17:30	42	0	0	42	0	0	0	0	20	0	1	19	0	0	0	0
17:30 - 17:45	34	0	0	34	0	0	0	0	22	0	1	19	1	0	1	0
17:45 - 18:00	47	0	0	46	1	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
18:00 - 18:15	53	0	0	50	3	0	0	0	30	0	0	30	0	0	0	0
18:15 - 18:30	41	0	0	40	0	0	1	0	13	0	0	12	1	0	0	0
18:30 - 18:45	44	0	0	41	2	0	1	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:45 - 19:00	34	0	0	32	2	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	181	0	1	149	14	1	13	3	77	0	3	63	9	0	1	1
∑ 15:00-19:00 Uhr	756	0	2	715	29	0	8	2	261	0	3	250	6	0	2	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	1.764	0	5	1.606	88	1	52	12	614	1	10	572	26	0	5	1
∑ SPH-VM	138	0	0	120	6	0	10	2	57	0	1	56	0	0	0	0
∑ SPH-NM	176	0	0	172	4	0	0	0	87	0	2	82	2	0	1	0
∑ Erhebungszeit	1.764	0	5	1.606	88	1	52	12	614	1	10	572	26	0	5	1
∑ 24h	1.980	---	6	1.802	99	1	59	14	689	---	11	642	29	0	6	1

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41									Strom 43							
	von: Kölner Straße Rtg. Haukertsweg									von: Kölner Straße Rtg. Haukertsweg							
	nach: B42 Rampe Nord									nach: Kölner Straße Rtg. KVP							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0		8	1	0	8	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0		7	0	1	5	1	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0		8	0	1	7	0	0	0	0
06:45 - 07:00	4	0	0	4	0	0	0	0		13	0	0	12	1	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	3	1	0	0	0		5	0	0	5	0	0	0	0
07:15 - 07:30	4	0	0	4	0	0	0	0		14	0	1	12	1	0	0	0
07:30 - 07:45	4	0	0	4	0	0	0	0		17	0	1	14	2	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	3	0	0	0	0		23	0	0	23	0	0	0	0
08:00 - 08:15	4	0	0	1	1	0	2	0		17	0	0	16	1	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	0	2	0	0	1	0		19	0	1	16	2	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	1	1	0	0	0		23	0	1	21	1	0	0	0
08:45 - 09:00	3	0	0	2	0	0	0	1		22	0	0	21	1	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	1	1	0	2	2		24	0	0	23	1	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0		11	0	0	11	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	1	0	0	0		16	0	0	14	1	0	1	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0		22	0	0	20	2	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0		20	0	0	20	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0		23	0	1	21	1	0	0	0
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	0		27	0	1	24	2	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0		21	0	1	18	1	0	1	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0		18	0	0	17	1	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0		23	0	0	23	0	0	0	0
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0		14	0	0	14	0	0	0	0
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0		24	0	0	22	2	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0		19	0	0	18	1	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0		18	0	0	17	1	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0		18	0	0	17	0	0	1	0
12:45 - 13:00	5	0	0	3	1	0	1	0		24	0	0	24	0	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0		14	0	0	13	1	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0		25	0	1	22	2	0	0	0
13:30 - 13:45	2	0	0	2	0	0	0	0		15	0	2	11	2	0	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0		11	0	0	11	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0		14	0	0	13	1	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0		14	0	0	12	1	0	1	0
14:30 - 14:45	2	0	0	2	0	0	0	0		11	0	0	9	1	0	1	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0		17	0	0	16	1	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	0	2	0	0	0	0		22	0	0	19	3	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0		28	0	1	25	2	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	1	0	0	1	0		17	0	1	16	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0		18	0	0	18	0	0	0	0
16:00 - 16:15	1	0	0	1	0	0	0	0		30	0	0	27	3	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0		21	1	0	19	1	0	1	0
16:30 - 16:45	6	0	0	5	1	0	0	0		18	0	0	18	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0		33	0	1	32	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0		27	0	0	26	1	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0		24	0	0	24	0	0	0	0
17:30 - 17:45	6	0	0	5	1	0	0	0		28	0	1	26	1	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0		30	0	0	30	0	0	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0		24	0	0	24	0	0	0	0
18:15 - 18:30	3	0	0	3	0	0	0	0		23	0	1	21	1	0	0	0
18:30 - 18:45	2	0	0	2	0	0	0	0		16	0	0	15	1	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0		18	0	0	17	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	37	0	0	30	3	0	3	1		176	1	6	160	10	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	33	0	0	30	2	0	1	0		377	1	5	357	14	0	1	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	110	0	0	92	8	0	7	3		996	2	17	927	46	0	6	0
Σ SPH-VM	8	0	0	8	0	0	0	0		80	0	0	77	3	0	0	0
Σ SPH-NM	11	0	0	10	1	0	0	0		106	0	1	104	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	110	0	0	92	8	0	7	3		996	2	17	927	46	0	6	0
Σ 24h	124	---	0	103	9	0	8	3		1.118	---	19	1.040	52	0	7	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 11								Strom 12							
	von: Kölner Straße Rtg. Horchheim								von: Kölner Straße Rtg. Horchheim							
	nach: Kölner Straße Rtg. Horchheim								nach: Hermsdorfer Straße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	71	0	1	68	1	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	71	0	0	69	2	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	1	58	1	0	0	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	52	4	0	0	1
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	0	64	2	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	86	0	1	80	4	0	1	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	76	0	1	69	4	0	1	1
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	0	62	0	0	1	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	1	62	1	0	2	1
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	51	5	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	55	6	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	57	10	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	47	2	0	2	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	35	4	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	0	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	25	5	0	3	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	13	8	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	27	5	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	32	3	0	0	1
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	32	2	0	1	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	37	2	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	44	4	0	2	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	41	9	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	36	3	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	1	45	2	0	1	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	2	33	2	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	53	3	0	1	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	79	0	1	77	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	0	50	4	0	1	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	74	3	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	39	4	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	1	25	5	0	1	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	42	2	0	2	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	0	55	2	0	1	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	30	3	0	1	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	46	2	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	0	65	2	0	1	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	47	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	46	0	0	0	1
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	49	2	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	66	0	0	60	6	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	42	1	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	48	4	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	71	0	0	68	3	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	68	0	1	67	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	57	3	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	1	53	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	44	3	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	47	1	0	1	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	60	0	0	60	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	1	35	1	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	38	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	802	0	5	747	40	0	6	4
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	858	0	3	826	26	0	2	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	2.737	0	13	2.546	146	0	25	7
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	182	0	3	167	10	0	2	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	234	0	1	225	8	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	2.737	0	13	2.546	146	0	25	7
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	3.071	---	15	2.857	164	0	28	8

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Kölner Straße Rtg. Horchheim								von: Kölner Straße Rtg. Horchheim							
	nach: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								nach: Industriestraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	11	0	0	10	0	1	0	0	20	0	0	18	2	0	0	0
06:15 - 06:30	15	0	0	11	0	1	2	1	40	0	0	36	3	1	0	0
06:30 - 06:45	28	0	0	25	2	0	0	1	46	0	0	42	2	0	1	1
06:45 - 07:00	29	1	1	27	1	0	0	0	51	0	0	43	4	1	2	1
07:00 - 07:15	25	0	1	16	4	2	1	1	31	0	0	28	2	0	1	0
07:15 - 07:30	58	0	1	54	2	1	0	0	40	0	0	38	1	1	0	0
07:30 - 07:45	101	0	0	92	3	4	2	0	55	0	1	48	4	2	0	0
07:45 - 08:00	123	0	3	110	9	1	0	0	57	0	0	50	5	1	1	0
08:00 - 08:15	53	0	0	49	2	0	1	1	54	0	0	46	5	0	2	1
08:15 - 08:30	58	0	0	52	3	1	1	1	43	0	1	39	2	1	0	0
08:30 - 08:45	31	0	0	29	0	0	1	1	56	0	1	50	3	1	0	1
08:45 - 09:00	41	0	0	39	1	0	0	1	57	0	0	52	2	1	2	0
09:00 - 09:15	64	0	0	58	4	1	0	1	64	0	0	60	3	0	1	0
09:15 - 09:30	61	0	0	59	2	0	0	0	56	0	0	47	5	1	1	2
09:30 - 09:45	68	0	0	60	5	0	2	1	66	0	0	59	2	1	2	2
09:45 - 10:00	63	0	0	62	0	0	0	1	68	0	0	65	2	1	0	0
10:00 - 10:15	74	0	0	68	0	1	1	4	69	0	0	66	1	0	0	2
10:15 - 10:30	63	0	1	58	2	0	1	1	74	0	0	68	3	1	1	1
10:30 - 10:45	66	0	1	63	1	0	0	1	66	0	0	57	8	1	0	0
10:45 - 11:00	55	0	0	50	3	0	1	1	85	0	1	73	5	1	5	0
11:00 - 11:15	59	0	0	54	3	0	2	0	87	0	1	81	3	0	0	2
11:15 - 11:30	73	0	0	68	2	1	2	0	96	0	0	88	6	1	0	1
11:30 - 11:45	54	0	0	51	0	0	1	2	67	0	0	60	2	1	3	1
11:45 - 12:00	69	0	0	67	1	0	1	0	71	0	1	62	5	1	2	0
12:00 - 12:15	73	0	0	67	3	1	1	1	88	0	1	83	3	0	1	0
12:15 - 12:30	77	0	0	70	5	0	1	1	72	0	1	64	2	1	2	2
12:30 - 12:45	40	0	0	38	2	0	0	0	107	0	0	100	3	0	1	3
12:45 - 13:00	70	0	0	65	2	0	0	3	96	0	0	89	1	2	3	1
13:00 - 13:15	54	0	0	48	3	1	2	0	98	0	0	89	6	0	3	0
13:15 - 13:30	70	0	0	65	3	0	0	2	85	0	2	80	0	0	1	2
13:30 - 13:45	62	0	1	60	1	0	0	0	77	0	1	68	2	3	1	2
13:45 - 14:00	62	0	0	61	0	0	1	0	76	0	2	72	2	0	0	0
14:00 - 14:15	74	0	0	71	0	1	1	1	95	0	1	87	6	1	0	0
14:15 - 14:30	73	0	0	70	1	1	1	0	92	0	0	88	2	1	0	1
14:30 - 14:45	80	0	0	73	3	0	1	3	80	0	0	70	7	1	1	1
14:45 - 15:00	77	0	0	74	1	0	0	2	85	0	0	78	5	1	0	1
15:00 - 15:15	64	0	0	61	0	1	0	2	114	0	1	107	5	0	1	0
15:15 - 15:30	86	0	1	79	5	0	0	1	95	0	1	86	7	0	1	0
15:30 - 15:45	87	0	1	82	3	0	0	1	105	0	1	94	7	2	0	1
15:45 - 16:00	78	0	1	73	1	1	1	1	108	0	0	100	6	1	0	1
16:00 - 16:15	85	1	1	79	4	0	0	1	108	0	0	99	8	0	0	1
16:15 - 16:30	98	1	1	90	3	3	0	1	100	0	0	94	4	1	1	0
16:30 - 16:45	58	0	1	56	0	0	0	1	94	0	0	87	6	0	1	0
16:45 - 17:00	89	0	0	89	0	0	0	0	104	0	1	95	6	2	0	0
17:00 - 17:15	67	0	0	64	1	1	0	1	90	0	0	86	3	0	0	1
17:15 - 17:30	86	0	0	84	2	0	0	0	94	0	1	87	4	1	1	0
17:30 - 17:45	93	0	0	92	1	0	0	0	104	0	2	94	6	1	1	0
17:45 - 18:00	91	0	1	88	2	0	0	0	113	0	1	108	3	1	0	0
18:00 - 18:15	88	0	0	83	5	0	0	0	85	0	0	84	1	0	0	0
18:15 - 18:30	84	0	0	81	2	1	0	0	93	0	1	90	1	1	0	0
18:30 - 18:45	78	0	1	76	1	0	0	0	70	0	0	67	2	1	0	0
18:45 - 19:00	59	0	0	58	1	0	0	0	67	0	0	62	3	1	0	1
∑ 06:00-09:00 Uhr	573	1	6	514	27	11	8	7	550	0	3	490	35	9	9	4
∑ 15:00-19:00 Uhr	1.291	2	8	1.235	31	7	1	9	1.544	0	9	1.440	72	12	6	5
∑ 06:00-19:00 Uhr	3.445	3	17	3.229	105	25	28	41	4.014	0	23	3.684	191	40	43	33
∑ SPH-VM	259	0	0	242	11	1	3	2	338	0	3	309	13	2	6	5
∑ SPH-NM	312	1	2	299	4	4	0	3	388	0	1	362	19	3	2	1
∑ Erhebungszeit	3.445	3	17	3.229	105	25	28	41	4.014	0	23	3.684	191	40	43	33
∑ 24h	3.867	---	19	3.623	118	28	32	47	4.506	---	26	4.133	214	46	49	38

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 22							
	von: Hermsdorfer Straße								von: Hermsdorfer Straße							
	nach: Kölner Straße Rtg. Horchheim								nach: Hermsdorfer Straße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	9	0	0	8	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	9	0	1	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	7	0	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	16	0	0	14	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	8	0	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	14	0	0	11	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	11	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	8	0	0	6	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	11	0	0	9	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	17	0	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	12	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	13	0	0	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	18	0	0	16	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	15	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	14	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	22	0	1	19	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	19	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	22	0	0	21	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	20	0	0	19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	24	0	0	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	24	0	0	21	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	18	0	0	17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	17	0	0	15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	18	0	1	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	18	0	1	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	23	0	0	23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	22	0	0	20	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	23	0	0	22	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	25	0	0	24	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	79	0	2	74	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	329	0	3	310	11	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	735	0	6	688	24	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	62	0	0	62	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	77	0	1	70	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	735	0	6	688	24	0	16	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	825	---	7	772	27	0	18	1	---	---	0	0	0	0	0	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Hermsdorfer Straße								von: Hermsdorfer Straße							
	nach: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								nach: Industriestraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	5	0	0	4	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	7	0	0	4	1	0	1	1	12	1	0	11	0	0	1	0
07:00 - 07:15	21	0	0	19	2	0	0	0	8	0	1	6	1	0	0	0
07:15 - 07:30	20	0	1	16	1	1	1	0	17	0	1	16	0	0	0	0
07:30 - 07:45	16	0	2	12	0	0	1	1	17	1	1	16	0	0	0	0
07:45 - 08:00	13	1	0	12	0	1	0	0	19	0	1	15	2	0	1	0
08:00 - 08:15	5	0	0	5	0	0	0	0	25	0	0	25	0	0	0	0
08:15 - 08:30	8	1	0	5	2	0	0	1	25	0	0	24	0	0	1	0
08:30 - 08:45	10	0	0	9	1	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
08:45 - 09:00	8	0	0	6	2	0	0	0	20	0	0	19	0	0	1	0
09:00 - 09:15	9	0	0	7	0	0	1	1	17	0	0	13	4	0	0	0
09:15 - 09:30	11	0	0	11	0	0	0	0	28	0	0	26	2	0	0	0
09:30 - 09:45	5	0	0	5	0	0	0	0	31	0	0	30	0	0	1	0
09:45 - 10:00	11	0	0	5	4	0	1	1	41	0	0	40	1	0	0	0
10:00 - 10:15	12	1	0	9	1	0	0	2	30	0	0	30	0	0	0	0
10:15 - 10:30	15	0	1	14	0	0	0	0	31	0	0	31	0	0	0	0
10:30 - 10:45	12	0	0	11	1	0	0	0	32	0	0	31	1	0	0	0
10:45 - 11:00	13	0	0	12	0	0	0	1	25	0	1	22	2	0	0	0
11:00 - 11:15	12	0	0	11	1	0	0	0	29	0	1	27	1	0	0	0
11:15 - 11:30	22	0	0	18	4	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0
11:30 - 11:45	16	0	0	13	2	0	0	1	38	0	0	37	1	0	0	0
11:45 - 12:00	14	2	0	12	1	0	1	0	40	2	0	38	0	0	1	1
12:00 - 12:15	13	0	1	11	0	0	1	0	43	0	0	41	2	0	0	0
12:15 - 12:30	15	0	0	13	0	1	0	1	32	0	0	32	0	0	0	0
12:30 - 12:45	19	1	0	19	0	0	0	0	24	1	0	23	1	0	0	0
12:45 - 13:00	27	0	0	27	0	0	0	0	23	0	0	20	3	0	0	0
13:00 - 13:15	19	0	0	18	0	1	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
13:15 - 13:30	21	0	0	21	0	0	0	0	19	0	1	17	0	0	0	1
13:30 - 13:45	19	0	0	16	2	1	0	0	34	0	0	33	1	0	0	0
13:45 - 14:00	15	0	1	14	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
14:00 - 14:15	16	0	0	12	2	0	1	1	42	0	1	40	1	0	0	0
14:15 - 14:30	18	0	0	16	1	0	0	1	23	0	0	21	2	0	0	0
14:30 - 14:45	12	0	0	11	0	0	0	1	34	0	0	34	0	0	0	0
14:45 - 15:00	12	0	0	12	0	0	0	0	24	0	0	20	4	0	0	0
15:00 - 15:15	25	0	0	24	0	0	1	0	19	0	1	15	2	0	1	0
15:15 - 15:30	23	0	0	22	1	0	0	0	33	0	0	32	0	0	1	0
15:30 - 15:45	15	0	0	15	0	0	0	0	29	0	0	29	0	0	0	0
15:45 - 16:00	21	0	0	18	2	0	0	1	39	0	0	36	1	0	1	1
16:00 - 16:15	14	1	0	13	1	0	0	0	36	1	1	33	0	0	1	1
16:15 - 16:30	18	0	0	16	1	0	0	1	49	0	0	48	1	0	0	0
16:30 - 16:45	21	0	0	21	0	0	0	0	41	0	0	41	0	0	0	0
16:45 - 17:00	21	0	0	21	0	0	0	0	43	0	0	43	0	0	0	0
17:00 - 17:15	14	0	0	14	0	0	0	0	52	1	0	52	0	0	0	0
17:15 - 17:30	15	0	0	15	0	0	0	0	42	0	0	42	0	0	0	0
17:30 - 17:45	20	0	0	20	0	0	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0
17:45 - 18:00	27	0	1	25	0	0	0	1	18	0	0	18	0	0	0	0
18:00 - 18:15	13	0	0	12	1	0	0	0	33	1	0	33	0	0	0	0
18:15 - 18:30	9	0	0	9	0	0	0	0	22	2	0	21	1	0	0	0
18:30 - 18:45	7	0	0	7	0	0	0	0	22	0	0	22	0	0	0	0
18:45 - 19:00	6	0	0	6	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	116	2	3	94	10	2	4	3	158	2	4	146	4	0	4	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	269	1	1	258	6	0	1	3	555	5	2	542	5	0	4	2
Σ 06:00-19:00 Uhr	743	7	7	670	35	5	10	16	1.427	10	10	1.368	35	0	10	4
Σ SPH-VM	61	3	1	55	1	1	2	1	139	3	0	134	3	0	1	1
Σ SPH-NM	74	0	0	72	1	0	0	1	185	1	0	184	1	0	0	0
Σ Erhebungszeit	743	7	7	670	35	5	10	16	1.427	10	10	1.368	35	0	10	4
Σ 24h	834	---	8	752	39	6	11	18	1.601	---	11	1.535	39	0	11	5

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								von: Kölner Straße Rtg. Lahnstein							
	nach: Kölner Straße Rtg. Horchheim								nach: Hermsdorfer Straße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	54	0	0	50	2	0	0	2
06:15 - 06:30	4	0	0	4	0	0	0	0	71	1	0	66	3	0	2	0
06:30 - 06:45	3	0	0	3	0	0	0	0	84	0	4	74	6	0	0	0
06:45 - 07:00	3	0	0	3	0	0	0	0	99	0	0	93	4	0	1	1
07:00 - 07:15	3	0	0	2	0	0	0	1	123	0	1	114	6	1	1	0
07:15 - 07:30	9	0	1	5	2	0	1	0	113	0	0	106	5	0	0	2
07:30 - 07:45	10	0	0	9	1	0	0	0	123	0	0	111	9	0	2	1
07:45 - 08:00	11	0	1	8	0	0	2	0	119	0	1	110	4	1	0	3
08:00 - 08:15	8	0	0	7	0	0	1	0	79	0	0	76	1	1	1	0
08:15 - 08:30	8	0	0	7	1	0	0	0	102	0	0	95	5	1	0	1
08:30 - 08:45	5	0	1	2	1	0	0	1	94	0	0	86	4	0	3	1
08:45 - 09:00	6	0	0	6	0	0	0	0	100	0	0	90	4	2	1	3
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	101	0	0	95	4	1	1	0
09:15 - 09:30	7	0	0	7	0	0	0	0	91	0	0	82	4	0	2	3
09:30 - 09:45	7	0	1	4	2	0	0	0	92	0	0	87	3	1	1	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	80	0	0	73	5	1	1	0
10:00 - 10:15	5	0	0	5	0	0	0	0	82	0	1	76	3	1	1	0
10:15 - 10:30	8	0	0	6	1	0	0	1	104	0	1	90	5	0	4	4
10:30 - 10:45	7	0	0	7	0	0	0	0	114	0	0	109	5	0	0	0
10:45 - 11:00	10	0	0	9	0	0	1	0	86	0	1	73	6	0	2	4
11:00 - 11:15	12	0	1	8	2	0	0	1	112	0	0	102	3	1	2	4
11:15 - 11:30	11	0	0	11	0	0	0	0	85	0	0	81	3	0	0	1
11:30 - 11:45	7	0	0	6	0	0	0	1	104	0	0	95	5	0	3	1
11:45 - 12:00	5	0	0	5	0	0	0	0	83	0	0	79	3	0	0	1
12:00 - 12:15	15	0	0	13	0	0	1	1	87	0	0	82	3	1	0	1
12:15 - 12:30	7	0	0	7	0	0	0	0	111	0	0	107	3	0	1	0
12:30 - 12:45	12	0	0	10	0	0	2	0	101	0	0	92	5	1	0	3
12:45 - 13:00	10	0	0	10	0	0	0	0	85	0	0	78	5	0	2	0
13:00 - 13:15	11	0	0	9	2	0	0	0	132	0	1	126	0	1	2	2
13:15 - 13:30	6	0	0	5	0	0	1	0	119	0	0	106	7	4	0	2
13:30 - 13:45	9	0	0	9	0	0	0	0	122	0	1	113	3	0	1	4
13:45 - 14:00	9	0	0	9	0	0	0	0	103	0	1	96	3	1	0	2
14:00 - 14:15	10	0	0	10	0	0	0	0	108	0	0	103	3	1	0	1
14:15 - 14:30	8	0	0	8	0	0	0	0	68	0	0	65	2	0	1	0
14:30 - 14:45	12	0	0	10	1	0	0	1	95	0	0	92	1	0	1	1
14:45 - 15:00	10	0	0	10	0	0	0	0	107	1	1	103	3	0	0	0
15:00 - 15:15	6	0	0	6	0	0	0	0	106	0	0	94	5	1	1	5
15:15 - 15:30	21	0	1	19	1	0	0	0	115	0	0	105	6	0	0	4
15:30 - 15:45	6	0	0	6	0	0	0	0	103	0	1	96	5	1	0	0
15:45 - 16:00	10	0	0	10	0	0	0	0	116	0	0	110	3	0	0	3
16:00 - 16:15	10	0	0	10	0	0	0	0	108	1	0	100	4	2	0	2
16:15 - 16:30	9	0	0	9	0	0	0	0	109	0	1	101	4	1	0	2
16:30 - 16:45	14	0	0	14	0	0	0	0	96	0	0	92	2	0	1	1
16:45 - 17:00	9	0	0	8	1	0	0	0	102	0	1	96	3	1	0	1
17:00 - 17:15	22	0	0	21	0	0	0	1	114	0	1	105	5	1	1	1
17:15 - 17:30	11	0	0	11	0	0	0	0	99	0	1	97	1	0	0	0
17:30 - 17:45	8	0	0	7	1	0	0	0	73	0	0	73	0	0	0	0
17:45 - 18:00	5	0	0	4	1	0	0	0	102	0	0	97	5	0	0	0
18:00 - 18:15	16	0	0	15	1	0	0	0	87	0	1	83	2	1	0	0
18:15 - 18:30	11	0	0	10	0	0	1	0	70	1	0	69	0	0	1	0
18:30 - 18:45	10	0	0	10	0	0	0	0	87	0	0	84	2	0	0	1
18:45 - 19:00	5	0	0	5	0	0	0	0	78	0	0	77	0	0	1	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	71	0	3	57	5	0	4	2	1.161	1	6	1.071	53	6	11	14
∑ 15:00-19:00 Uhr	173	0	1	165	5	0	1	1	1.565	2	6	1.479	47	8	5	20
∑ 06:00-19:00 Uhr	450	0	6	408	18	0	10	8	5.098	4	19	4.755	187	28	41	68
∑ SPH-VM	39	0	0	35	0	0	3	1	382	0	0	360	14	2	1	5
∑ SPH-NM	54	0	0	52	1	0	0	1	421	0	3	394	14	3	2	5
∑ Erhebungszeit	450	0	6	408	18	0	10	8	5.098	4	19	4.755	187	28	41	68
∑ 24h	505	---	7	458	20	0	11	9	5.722	---	21	5.335	210	32	47	77

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 33								Strom 34							
	von: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								von: Kölner Straße Rtg. Lahnstein							
	nach: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								nach: Industriestraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	1	0	2	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	3	0	0	1	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	5	0	0	5	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	14	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	2	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	31	6	0	1	2
Σ 15:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	39	2	0	1	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	198	0	1	160	21	0	13	3
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	1	11	1	0	6	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	2	0	0	1
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0	198	0	1	160	21	0	13	3
Σ 24h	---	---	0	0	0	0	0	0	222	---	1	180	24	0	15	3

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: Industriestraße								von: Industriestraße							
	nach: Kölner Straße Rtg. Horchheim								nach: Hermsdorfer Straße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	24	0	2	20	1	1	0	0
06:15 - 06:30	4	0	0	4	0	0	0	0	30	0	0	28	1	0	0	1
06:30 - 06:45	6	0	0	6	0	0	0	0	48	0	0	40	8	0	0	0
06:45 - 07:00	10	0	0	7	0	0	3	0	50	0	0	45	3	1	1	0
07:00 - 07:15	8	0	0	6	2	0	0	0	51	0	0	41	9	0	0	1
07:15 - 07:30	12	0	0	11	1	0	0	0	55	0	1	51	1	1	1	0
07:30 - 07:45	14	0	0	9	4	0	1	0	50	0	0	46	1	1	2	0
07:45 - 08:00	14	0	0	10	2	0	2	0	63	0	0	54	3	1	3	2
08:00 - 08:15	16	0	0	9	4	1	1	1	54	0	0	54	0	0	0	0
08:15 - 08:30	13	0	0	11	1	0	1	0	69	0	0	65	1	1	0	2
08:30 - 08:45	11	0	0	10	1	0	0	0	53	0	0	47	3	1	0	2
08:45 - 09:00	11	0	0	8	1	0	1	1	80	0	0	74	1	1	3	1
09:00 - 09:15	16	0	0	14	1	0	1	0	54	0	0	48	5	0	0	1
09:15 - 09:30	19	0	0	17	1	0	1	0	70	0	0	60	8	1	0	1
09:30 - 09:45	22	0	0	20	2	0	0	0	71	0	0	63	6	1	0	1
09:45 - 10:00	22	0	0	20	0	0	2	0	73	0	0	69	4	0	0	0
10:00 - 10:15	23	0	0	20	3	0	0	0	59	1	0	58	0	0	0	1
10:15 - 10:30	22	0	0	20	1	0	1	0	86	0	0	79	6	1	0	0
10:30 - 10:45	18	0	0	18	0	0	0	0	60	0	0	52	6	1	0	1
10:45 - 11:00	40	0	0	36	3	0	1	0	94	0	0	82	8	0	3	1
11:00 - 11:15	19	0	0	18	1	0	0	0	75	1	0	67	6	1	0	1
11:15 - 11:30	33	0	1	29	2	0	1	0	73	0	1	65	6	1	0	0
11:30 - 11:45	26	0	0	23	2	0	1	0	90	0	0	87	0	1	2	0
11:45 - 12:00	26	0	0	22	1	0	3	0	96	0	0	90	2	1	2	1
12:00 - 12:15	23	0	0	22	1	0	0	0	97	0	0	92	3	0	1	1
12:15 - 12:30	29	0	0	28	0	0	1	0	117	0	2	110	0	1	3	1
12:30 - 12:45	27	1	0	26	1	0	0	0	76	0	0	72	2	1	0	1
12:45 - 13:00	21	0	0	19	2	0	0	0	52	0	0	45	5	1	1	0
13:00 - 13:15	36	0	0	34	1	0	1	0	97	0	0	91	3	0	2	1
13:15 - 13:30	35	0	0	29	5	0	1	0	93	0	1	82	7	1	2	0
13:30 - 13:45	22	0	0	19	2	0	1	0	93	0	1	86	0	1	2	3
13:45 - 14:00	25	0	1	22	0	0	0	2	95	0	3	86	1	1	1	3
14:00 - 14:15	19	0	0	18	0	0	1	0	76	0	1	75	0	0	0	0
14:15 - 14:30	32	0	0	31	1	0	0	0	89	0	0	82	6	1	0	0
14:30 - 14:45	27	0	1	24	1	0	1	0	98	0	0	88	7	1	0	2
14:45 - 15:00	29	0	0	28	1	0	0	0	68	0	0	59	4	1	3	1
15:00 - 15:15	26	0	0	21	4	0	1	0	61	0	0	54	7	0	0	0
15:15 - 15:30	21	0	0	21	0	0	0	0	109	0	1	99	8	1	0	0
15:30 - 15:45	34	0	0	34	0	0	0	0	77	0	0	68	7	1	0	1
15:45 - 16:00	30	0	0	28	2	0	0	0	53	0	0	48	2	1	1	1
16:00 - 16:15	51	0	0	47	3	0	1	0	74	0	0	70	1	0	0	3
16:15 - 16:30	21	0	0	19	2	0	0	0	119	0	0	111	5	1	1	1
16:30 - 16:45	49	0	0	46	2	0	1	0	142	0	0	136	4	1	0	1
16:45 - 17:00	25	0	0	25	0	0	0	0	95	1	0	93	1	1	0	0
17:00 - 17:15	35	0	0	35	0	0	0	0	106	0	1	102	3	0	0	0
17:15 - 17:30	31	0	1	30	0	0	0	0	118	0	0	116	1	1	0	0
17:30 - 17:45	33	0	0	32	0	0	1	0	97	0	0	91	5	1	0	0
17:45 - 18:00	39	0	0	39	0	0	0	0	115	0	0	112	0	1	1	1
18:00 - 18:15	38	0	0	38	0	0	0	0	97	0	0	96	1	0	0	0
18:15 - 18:30	24	0	0	23	1	0	0	0	76	0	0	72	3	1	0	0
18:30 - 18:45	35	0	0	34	0	0	1	0	84	0	0	82	1	1	0	0
18:45 - 19:00	22	0	0	20	2	0	0	0	70	0	0	69	0	1	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	121	0	0	93	16	1	9	2	627	0	3	565	32	8	10	9
∑ 15:00-19:00 Uhr	514	0	1	492	16	0	5	0	1.493	1	2	1.419	49	12	3	8
∑ 06:00-19:00 Uhr	1.246	1	4	1.142	64	1	31	4	4.072	3	14	3.772	176	37	35	38
∑ SPH-VM	105	1	0	98	3	0	4	0	386	0	2	364	7	3	6	4
∑ SPH-NM	130	0	0	125	4	0	1	0	462	1	1	442	13	3	1	2
∑ Erhebungszeit	1.246	1	4	1.142	64	1	31	4	4.072	3	14	3.772	176	37	35	38
∑ 24h	1.399	---	4	1.281	72	1	35	5	4.571	---	16	4.232	197	42	40	43

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 43								Strom 44							
	von: Industriestraße								von: Industriestraße							
	nach: Kölner Straße Rtg. Lahnstein								nach: Industriestraße							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	3	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	6	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	42	0	0	41	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	114	0	0	108	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	11	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	114	0	0	108	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 24h	128	---	0	121	3	0	2	1	---	---	0	0	0	0	0	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horchheimer Höll								von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horchheimer Höll							
	nach: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße								nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	3	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	5	0	0	5	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	7	0	0	7	0	0	0	0	3	6	0	3	0	0	0	0
08:00 - 08:15	8	0	0	7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	5	0	0	2	2	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	5	0	0	4	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	2	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:30 - 17:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	60	0	1	58	0	0	1	0	7	9	1	6	0	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	55	0	0	51	4	0	0	0	6	8	0	5	1	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	174	0	1	161	9	0	3	0	20	23	1	18	1	0	0	0
Σ SPH-VM	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
Σ SPH-NM	8	0	0	8	0	0	0	0	3	3	0	3	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	174	0	1	161	9	0	3	0	20	23	1	18	1	0	0	0
Σ 24h	195	---	1	181	10	0	3	0	22	---	1	20	1	0	0	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horschheimer Höll								von: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße							
	nach: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße								nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horschheimer Höll							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	2	0
07:00 - 07:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	3	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	3	1	0	3	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
09:15 - 09:30	4	0	0	3	0	0	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	2	1	0	1	0	2	0	0	0	1	0	1	0
09:45 - 10:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:15 - 10:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:30 - 10:45	2	0	0	1	0	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	3	0	0	2	0	0	1	0	4	0	0	3	1	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	1	1	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
13:15 - 13:30	3	1	0	2	0	0	1	0	4	1	0	4	0	0	0	0
13:30 - 13:45	3	0	0	2	0	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
14:15 - 14:30	3	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	4	0	0	1	3	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
15:00 - 15:15	5	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	3	1	0	1	0
15:15 - 15:30	2	0	0	0	0	0	2	0	7	0	1	6	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:45 - 16:00	3	0	0	2	0	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	2	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:45 - 17:00	3	1	0	3	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
17:00 - 17:15	3	0	0	3	0	0	0	0	8	1	0	7	1	0	0	0
17:15 - 17:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
17:30 - 17:45	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	5	1	0	5	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	26	0	0	21	3	0	2	0	15	0	0	12	1	0	2	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	38	1	0	34	1	0	3	0	97	3	1	91	4	0	1	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	109	4	1	87	9	0	12	0	199	4	1	183	10	0	5	0
Σ SPH-VM	4	1	0	4	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
Σ SPH-NM	12	1	0	12	0	0	0	0	25	1	0	23	2	0	0	0
Σ Erhebungszeit	109	4	1	87	9	0	12	0	199	4	1	183	10	0	5	0
Σ 24h	123	---	1	98	10	0	14	0	223	---	1	205	11	0	6	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße								von: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße							
	nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße								nach: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	23	3	0	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	38	3	1	0	1
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	47	0	0	42	3	0	1	1
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	59	1	0	51	5	1	1	1
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	1	47	3	0	1	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	1	54	1	1	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	71	1	2	62	4	2	0	1
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	81	0	1	70	7	1	2	0
08:00 - 08:15	7	0	0	5	2	0	0	0	73	0	0	66	4	0	2	1
08:15 - 08:30	4	0	0	4	0	0	0	0	64	0	1	58	3	1	1	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	66	0	1	60	3	1	0	1
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	77	0	0	70	3	1	3	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	71	6	0	1	0
09:15 - 09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	80	0	0	67	9	1	1	2
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	99	0	0	92	2	1	2	2
09:45 - 10:00	2	0	0	1	1	0	0	0	110	0	0	104	3	1	2	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	104	0	0	99	3	0	0	2
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	107	0	0	101	3	1	1	1
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	95	0	0	84	9	1	1	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	111	0	2	96	7	1	5	0
11:00 - 11:15	2	0	0	2	0	0	0	0	114	0	2	106	4	0	0	2
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	114	0	0	105	7	1	0	1
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	102	0	0	94	3	1	3	1
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	109	2	1	97	6	1	3	1
12:00 - 12:15	1	0	0	1	0	0	0	0	130	0	1	123	5	0	1	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	102	0	2	92	2	1	3	2
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	137	1	0	124	4	0	6	3
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	129	0	0	119	5	2	2	1
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	122	0	0	112	7	0	3	0
13:15 - 13:30	4	0	0	4	0	0	0	0	107	0	3	100	0	0	1	3
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	108	0	1	97	3	3	2	2
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	101	0	2	96	3	0	0	0
14:00 - 14:15	3	0	0	3	0	0	0	0	136	0	2	125	7	1	1	0
14:15 - 14:30	4	0	0	3	1	0	0	0	115	0	0	110	3	1	0	1
14:30 - 14:45	3	0	0	3	0	0	0	0	106	0	0	96	7	1	1	1
14:45 - 15:00	4	0	0	4	0	0	0	0	107	0	0	97	8	1	0	1
15:00 - 15:15	3	0	0	1	2	0	0	0	132	0	2	125	4	0	1	0
15:15 - 15:30	3	0	0	3	0	0	0	0	118	0	0	109	7	0	2	0
15:30 - 15:45	6	0	0	6	0	0	0	0	131	0	1	119	7	2	1	1
15:45 - 16:00	4	0	0	4	0	0	0	0	139	0	0	128	7	1	1	2
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	137	1	1	125	8	0	1	2
16:15 - 16:30	6	0	0	6	0	0	0	0	135	0	0	128	5	1	1	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	132	0	0	124	6	0	1	1
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	137	0	1	128	6	2	0	0
17:00 - 17:15	6	0	0	5	1	0	0	0	129	0	0	126	2	0	0	1
17:15 - 17:30	4	0	0	4	0	0	0	0	133	0	1	126	4	1	1	0
17:30 - 17:45	6	0	0	6	0	0	0	0	146	0	2	136	6	1	1	0
17:45 - 18:00	6	0	0	6	0	0	0	0	123	0	1	118	3	1	0	0
18:00 - 18:15	6	0	0	6	0	0	0	0	106	1	0	105	1	0	0	0
18:15 - 18:30	4	0	0	4	0	0	0	0	111	1	1	107	2	1	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	84	0	0	81	2	1	0	0
18:45 - 19:00	3	0	0	3	0	0	0	0	84	0	0	80	2	1	0	1
Σ 06:00-09:00 Uhr	16	0	0	14	2	0	0	0	717	2	7	641	42	9	12	6
Σ 15:00-19:00 Uhr	68	0	0	65	3	0	0	0	1.977	3	10	1.865	72	12	10	8
Σ 06:00-19:00 Uhr	123	0	0	116	7	0	0	0	5.317	8	33	4.913	230	40	61	40
Σ SPH-VM	3	0	0	3	0	0	0	0	478	3	4	436	17	2	13	6
Σ SPH-NM	13	0	0	12	1	0	0	0	531	0	2	504	18	3	2	2
Σ Erhebungszeit	123	0	0	116	7	0	0	0	5.317	8	33	4.913	230	40	61	40
Σ 24h	138	---	0	130	8	0	0	0	5.968	---	37	5.512	258	46	69	46

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße								von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße							
	nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horchheimer Höll								nach: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	1	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	1	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	1	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:45 - 14:00	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	1	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	2	1	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	1	1	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	1	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:30 - 18:45	3	1	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	2	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	5	5	1	4	0	0	0	0	58	0	0	57	1	0	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	13	5	1	11	1	0	0	0	55	0	0	55	0	0	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	26	11	3	20	3	0	0	0	170	0	0	163	7	0	0	0
Σ SPH-VM	1	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
Σ SPH-NM	4	1	1	3	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	26	11	3	20	3	0	0	0	170	0	0	163	7	0	0	0
Σ 24h	29	---	3	22	3	0	0	0	191	---	0	183	8	0	0	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 34								Strom 41							
	von: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße								von: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße							
	nach: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße								nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Horchheimer Höll							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	0	1	0	0	0	7	0	1	5	1	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
11:00 - 11:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	1	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	1	5	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
14:00 - 14:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	3	3	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:00 - 15:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	3	1	0	1	0
15:45 - 16:00	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	9	0	0	9	0	0	0	0	13	0	0	10	2	0	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	15	0	0	14	1	0	0	0	66	0	1	62	1	0	2	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	43	0	0	41	2	0	0	0	179	0	4	158	9	0	8	0
Σ SPH-VM	2	0	0	2	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
Σ SPH-NM	5	0	0	5	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	43	0	0	41	2	0	0	0	179	0	4	158	9	0	8	0
Σ 24h	48	---	0	46	2	0	0	0	201	---	4	177	10	0	9	0

2. Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße								von: Industriestraße Rtg. KVP Kölner Straße							
	nach: Industriestraße Rtg. KVP Koblenzer Straße								nach: Christian-Seb.-Schmidt-Str. Rtg. Kölner Straße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
06:00 - 06:15	21	0	1	18	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	27	0	0	25	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	48	0	0	40	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	51	0	0	42	3	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	49	0	0	37	11	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
07:15 - 07:30	56	0	1	51	2	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:30 - 07:45	51	0	0	43	4	1	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:45 - 08:00	64	0	0	51	5	1	5	2	2	0	0	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	57	0	0	51	4	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
08:15 - 08:30	76	0	0	70	2	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	58	0	0	51	4	1	0	2	4	0	0	3	1	0	0	0
08:45 - 09:00	78	0	0	69	2	1	4	2	1	0	0	1	0	0	0	0
09:00 - 09:15	66	0	0	58	6	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	82	0	0	73	6	1	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	90	0	0	80	8	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	87	0	0	81	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	84	1	0	79	3	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	105	0	0	96	7	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	79	0	0	71	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	131	0	0	114	12	0	4	1	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	94	1	0	85	7	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	103	0	2	94	6	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	120	0	0	114	2	1	3	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:45 - 12:00	124	0	0	114	3	1	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	120	0	0	114	4	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	146	0	2	138	0	1	4	1	3	0	0	3	0	0	0	0
12:30 - 12:45	99	1	0	93	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	73	0	0	65	6	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	128	0	0	123	1	0	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	123	0	1	106	12	1	3	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:30 - 13:45	110	0	1	100	2	1	3	3	1	0	0	1	0	0	0	0
13:45 - 14:00	120	0	4	108	1	1	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	92	0	1	91	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:15 - 14:30	118	0	0	111	6	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:30 - 14:45	123	0	1	110	8	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	97	0	0	87	5	1	3	1	1	0	0	1	0	0	0	0
15:00 - 15:15	80	0	0	68	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	123	0	1	114	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	109	0	0	100	7	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	83	0	0	77	3	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
16:00 - 16:15	115	0	0	108	3	0	1	3	4	0	0	4	0	0	0	0
16:15 - 16:30	129	0	0	119	7	1	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	188	0	0	179	6	1	1	1	4	0	1	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	118	1	0	116	1	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	141	0	1	136	4	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
17:15 - 17:30	146	0	1	143	1	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
17:30 - 17:45	126	0	0	119	5	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
17:45 - 18:00	150	0	0	147	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	129	0	0	128	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:15 - 18:30	98	0	0	93	4	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	112	0	0	110	0	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	92	0	0	89	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	636	0	2	548	47	9	19	11	14	0	0	13	1	0	0	0
∑ 15:00-19:00 Uhr	1.939	1	3	1.846	62	12	8	8	25	1	1	23	1	0	0	0
∑ 06:00-19:00 Uhr	5.089	4	17	4.699	227	38	65	43	60	1	1	57	2	0	0	0
∑ SPH-VM	489	1	2	459	10	3	11	4	3	0	0	3	0	0	0	0
∑ SPH-NM	593	1	2	574	12	3	1	1	11	0	1	9	1	0	0	0
∑ Erhebungszeit	5.089	4	17	4.699	227	38	65	43	60	1	1	57	2	0	0	0
∑ 24h	5.712	---	19	5.272	255	43	74	49	67	---	1	64	2	0	0	0

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Einmündung innerorts

A-C / B

Knotenpunkt: Kölner Str./Rampe B42 Kölner Straße

Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 Planung
 Uhrzeit: 16:15-17:15 Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4+6		<input checked="" type="checkbox"/>	1			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7		<input checked="" type="checkbox"/>	2			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	840	12		852	---	1,010	860
	3	0	29	0		29	---	1,000	29
	F12	---	---	---	---	---			
B	4	0	11	0		11	---	1,000	11
	6	0	98	1		99	---	1,007	100
	F34	---	---	---	---	---			
C	7	0	62	0		62	---	1,000	62
	8	0	203	4		207	---	1,014	210
	F56	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: 1,000

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung innerorts	
	<p style="text-align: center;">A-C /B Knotenpunkt: Kölner Str./Rampe B42 / Kölner Straße</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 Analyse Uhrzeit: 16:15-17:15</p> <p style="text-align: center;">Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p style="text-align: center;">Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D</p>
Knotenverkehrsstärke: 1260 Fz/h	

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_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,478	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	---
B	4 (3)	1136	222	1,000	193	0,057	---
	6 (2)	867	357	1,000	357	0,279	---
C	7 (2)	881	471	1,000	471	0,132	0,868
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,117	---

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	2	852	1,010	1800	1782	0,478	930	0,0	A
	3	29	1,000	1600	1600	0,018	1571	0,0	A
B	4	11	1,000	193	193	0,057	182	19,8	B
	6	99	1,007	357	354	0,279	255	14,1	B
C	7	62	1,000	471	471	0,132	409	8,8	A
	8	207	1,014	1800	1776	0,117	1569	0,0	A
A	2+3	881	1,010	1793	1776	0,496	895	0,0	A
B	4+6	110	1,006	388	386	0,285	276	13,1	B
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							

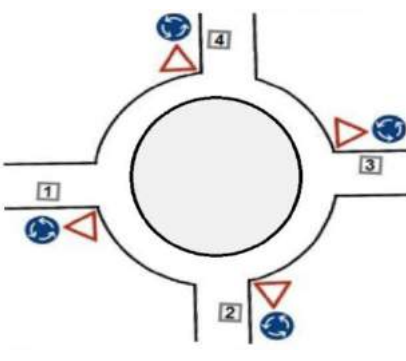
Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	207	1088	13,8	13,8	C
		F2	881				
		F23	---				
B	nein	F23	---	110	0,7	0,7	A
		F3	0				
		F4	110				
		F45	---				
C	nein	F45	---	1121	14,6	14,6	C
		F5	852				
		F6	269				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							C

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr (Übertrag der berechneten Wartezeiten)				
Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Kreisverkehr, 4 Arme	
	<p>Knotenpunkt: K2 Kölner Straße / Industriestraße</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 <input type="radio"/> Planung Uhrzeit: 16:15-17:15 <input checked="" type="radio"/> Analyse</p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

- liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverket
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverket
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1
 Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen					
Zufahrt Straßenname	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Industriestraße	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	30
Kölner Straße (Süden)	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		
Hermesdorfer Straße	3	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		
Kölner Straße (Norden)	4	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung										
von Zufahrt	nach Ausfahrt	Ver- kehrs- strom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	4	14 (1)	0	129	1		130	---	1,005	130,7
	3	13 (2)	0	456	6		462	---	1,009	466,2
	2	12 (3)	0	9	0		9	---	1,000	9
	1	11(1W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---	---	---	---
2	1	21 (4)	0	3	1		4	---	1,175	4,7
	4	24 (5)	0	53	1		54	---	1,013	54,7
	3	23 (6)	0	411	10		421	---	1,017	428
	2	22(2W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---	---	---	---
3	2	32 (7)	0	73	1		74	---	1,009	74,7
	1	31 (8)	0	185	0		185	---	1,000	185
	4	34 (9)	0	75	2		77	---	1,018	78,4
	3	33(3W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F3	---	---	---	---	---	---	---	---	---
4	3	43 (10)	0	234	0		234	---	1,000	234
	2	42 (11)	0	305	7		312	---	1,016	316,9
	1	41 (12)	0	382	6		388	---	1,011	392,2
	4	44(4W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F4	---	---	---	---	---	---	---	---	---

Hochrechnungsfaktor: 1,0000

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	<p>Knotenpunkt: <i>K2 Kölner Straße / Industriestraße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 Analyse Uhrzeit: 16:15-17:15</p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i></p> <p>Knotenverkehrsstärke: 2350 Fz/h 2375 Pkw-E/h</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	601	1,008	606	626	704	1,000	704
2	479	1,018	487	831	546	1,000	546
3	336	1,006	338	190	1066	1,000	1066
4	934	1,010	943	264	1002	1,000	1002

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	698	97	33,8	D
2	537	58	51,7	E
3	1060	724	5,0	A
4	992	58	45,4	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				E

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	582	nicht ausgelastet
2	401	nicht ausgelastet
3	1128	nicht ausgelastet
4	264	nicht ausgelastet

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Kreuzung innerorts	
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> A-C / B-D </div> <p>Knotenpunkt: Industriestraße / Christian-S.-Schmidt-Str.</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 <input type="radio"/> Planung Uhrzeit: 16:15-17:15 <input checked="" type="radio"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> Zufahrt D: <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: **1,10**

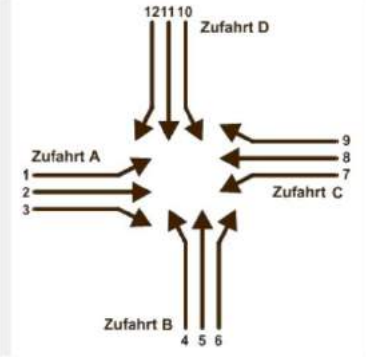
Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1	0	13	1		14	---	1,050	15
	2	0	569	7		576	---	1,009	581
	3	0	10	0		10	---	1,000	10
	F12	---	---	---	---	---	---		
B	4	0	4	0		4	---	1,000	4
	5	0	3	0		3	---	1,000	3
	6	0	11	0		11	---	1,000	11
	F34	---	---	---	---	---	---		
C	7	0	15	0		15	---	1,000	15
	8	0	526	7		533	---	1,009	538
	9	0	29	0		29	---	1,000	29
	F56	---	---	---	---	---	---		
D	10	0	14	0		14	---	1,000	14
	11	0	2	0		2	---	1,000	2
	12	0	9	0		9	---	1,000	9
	F78	---	---	---	---	---	---		

Hochrechnungsfaktor: **1,000**

3. Analyse Leistungsfähigkeit



Beurteilung einer Kreuzung mit Vorfahrtsregelung innerorts



Knotenverkehrsstärke: 1220 Fz/h

A-C /B-D
Knotenpunkt: Industriestraße / Christian-S.-Schmidt-Str.

Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 Analyse
 Uhrzeit: 16:15-17:15

Verkehrsregelung: Zufahrt B: 
 Zufahrt D: 

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s
 Qualitätsstufe: D

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_f [-]	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)	562	678	1,000	678	0,022	0,968	0,935
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,323	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	1,000	---
B	4 (4)	1169	229	1,000	209	0,019	---	---
	5 (3)	1172	211	1,000	197	0,015	0,985	0,922
	6 (2)	581	590	1,000	590	0,019	0,981	---
C	7 (2)	586	660	1,000	660	0,023	0,967	0,935
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,299	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	1,000	---
D	10 (4)	1172	228	1,000	207	0,068	---	---
	11 (3)	1163	214	1,000	200	0,010	0,990	0,927
	12 (2)	548	615	1,000	615	0,015	0,985	---

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	14	1,050	678	646	0,022	632	5,7	A
	2	576	1,009	1800	1785	0,323	1209	0,0	A
	3	10	1,000	1600	1600	0,006	1590	0,0	A
B	4	4	1,000	209	209	0,019	205	17,5	B
	5	3	1,000	197	197	0,015	194	18,5	B
	6	11	1,000	590	590	0,019	579	6,2	A
C	7	15	1,000	660	660	0,023	645	5,6	A
	8	533	1,009	1800	1784	0,299	1251	0,0	A
	9	29	1,000	1600	1600	0,018	1571	0,0	A
D	10	14	1,000	207	207	0,068	193	18,7	B
	11	2	1,000	200	200	0,010	198	18,2	B
	12	9	1,000	615	615	0,015	606	5,9	A
A	1+2+3	600	1,009	1800	1783	0,336	1183	3,0	A
B	4+5+6	18	1,000	340	340	0,053	322	11,2	B
C	7+8+9	577	1,008	1800	1785	0,323	1208	3,0	A
D	10+11+12	25	1,000	271	271	0,092	246	14,7	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D							

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	1133	14,9	14,9	C
		F1	533				
		F2	600				
		F23	---				
B	nein	F23	---	20	0,1	0,1	A
		F3	2				
		F4	18				
		F45	---				
C	nein	F45	---	1153	15,4	15,4	D
		F5	576				
		F6	577				
		F67	---				
D	nein	F67	---	28	0,2	0,2	A
		F7	3				
		F8	25				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							D

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

3. Analyse Leistungsfähigkeit

Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr (Übertrag der berechneten Wartezeiten)				
Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Einmündung innerorts

A-C / B

Knotenpunkt: Kölner Str./Rampe B42 Kölner Straße

Verkehrsdaten: Datum: Planung
 Uhrzeit: 16:15-17:15 Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrtrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4+6		<input checked="" type="checkbox"/>	1			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	7		<input checked="" type="checkbox"/>	2			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2					<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	2	0	842	12		854	---	1,010	862
	3	0	48	0		48	---	1,000	48
	F12	---	---	---	---	---			
B	4	0	14	0		14	---	1,000	14
	6	0	116	1		117	---	1,006	118
	F34	---	---	---	---	---			
C	7	0	80	0		80	---	1,000	80
	8	0	207	4		211	---	1,013	214
	F56	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: 1,000

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F1	211	1113	14,4	14,4	C
		F2	902				
		F23	---				
B	nein	F23	---	131	0,8	0,8	A
		F3	0				
		F4	131				
		F45	---				
C	nein	F45	---	1145	15,2	15,2	D
		F5	854				
		F6	291				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							D

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	ja	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr (Übertrag der berechneten Wartezeiten)				
Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Kreisverkehr, 4 Arme

Knotenpunkt: K2 Kölner Straße / Industriestraße

Verkehrsdaten: Datum: Planung
 Uhrzeit: 16:15-17:15 Analyse

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ 45 s
 Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

- liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverket
- liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverket
- liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1
- Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen

Zufahrt	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt		Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis		Außendurchmesser D [m]
Straßenname	Nr.	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2		
Industriestraße	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	
Kölner Straße (Süden)	2	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			30
Hermesdorfer Straße	3	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			
Kölner Straße (Norden)	4	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>			

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

von Zufahrt	nach Ausfahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	4	14 (1)	0	129	1		130	---	1,005	130,7
	3	13 (2)	0	460	6		466	---	1,009	470,2
	2	12 (3)	0	9	0		9	---	1,000	9
	1	11(1W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F1	---	---	---	---	---	---			
2	1	21 (4)	0	3	1		4	---	1,175	4,7
	4	24 (5)	0	63	1		64	---	1,011	64,7
	3	23 (6)	0	415	10		425	---	1,016	432
	2	22(2W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F2	---	---	---	---	---	---			
3	2	32 (7)	0	78	1		79	---	1,009	79,7
	1	31 (8)	0	197	0		197	---	1,000	197
	4	34 (9)	0	87	2		89	---	1,016	90,4
	3	33(3W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F3	---	---	---	---	---	---			
4	3	43 (10)	0	250	0		250	---	1,000	250
	2	42 (11)	0	309	7		316	---	1,016	320,9
	1	41 (12)	0	382	6		388	---	1,011	392,2
	4	44(4W)	0	0	0		0	---	1,000	0
	F4	---	---	---	---	---	---			

Hochrechnungsfaktor: 1,0000

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	<p>Knotenpunkt: <i>K2 Kölner Straße / Industriestraße</i></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: 19.09.2017 Analyse Uhrzeit: 16:15-17:15</p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i></p> <p>Knotenverkehrsstärke: 2417 Fz/h 2442 Pkw-E/h</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	605	1,008	610	651	684	1,000	684
2	493	1,017	501	851	531	1,000	531
3	365	1,006	367	200	1058	1,000	1058
4	954	1,010	963	281	987	1,000	987

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	679	74	42,0	D
2	523	30	75,5	E
3	1052	687	5,2	A
4	978	24	65,2	E
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				E

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	594	nicht ausgelastet
2	410	nicht ausgelastet
3	1152	nicht ausgelastet
4	286	nicht ausgelastet

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Eingabewerte Kreuzung innerorts	
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> A-C / B-D </div> <p>Knotenpunkt: <u>Industriestraße</u> / <u>Christian-S.-Schmidt-Str.</u></p> <p>Verkehrsdaten: Datum: <input type="text"/> <input checked="" type="radio"/> Planung Uhrzeit: <u>16:15-17:15</u> <input type="radio"/> Analyse</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> Zufahrt D: <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45</u> s Qualitätsstufe: <u>D</u></p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs
 liegt nicht vor, pauschalen Umrechnungsfaktor ansetzen (empfohlen 1,10)

Umrechnungsfaktor: 1,10

Geometrische Randbedingungen								
Zufahrt	Verkehrstrom	Fahrstreifen			Dreiecksinsel (RA) mit vorfahrrechtl. Unterordn.		Mittelinsel für Fußgänger / Radfahrer	Radfahrer separat
		Anzahl	eigener FS / Aufweitung	Aufstellplätze n [Pkw-E]	vorhanden	FGÜ		
A	1	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	3		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
B	4		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4,5,6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	6		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
C	7	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	9		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
D	10		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10,11,12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	12		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Verkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung									
Zufahrt	Verkehrstrom	Rad $q_{Rad,i}$ [Rad/h]	LV $q_{LV,i}$ [Pkw/h]	Lkw+Bus $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]	LkwK $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h]	Fz $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Fg $q_{Fg,i}$ [Fg/h]	Pkw-E / Fz $f_{PE,i}$ [-]	Pkw-E $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
A	1	0	26	1		27	---	1,026	28
	2	0	573	7		580	---	1,008	585
	3	0	10	0		10	---	1,000	10
	F12	---	---	---	---	---	---		
B	4	0	4	0		4	---	1,000	4
	5	0	3	0		3	---	1,000	3
	6	0	11	0		11	---	1,000	11
	F34	---	---	---	---	---	---		
C	7	0	15	0		15	---	1,000	15
	8	0	537	7		544	---	1,009	549
	9	0	30	0		30	---	1,000	30
	F56	---	---	---	---	---	---		
D	10	0	14	0		14	---	1,000	14
	11	0	2	0		2	---	1,000	2
	12	0	15	0		15	---	1,000	15
	F78	---	---	---	---	---	---		

Hochrechnungsfaktor: 1,000

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
C							
D							

Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme							
Zufahrt	Mittelinsel	Fußgänger-teilstrom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	F81	---	1544	29,1	29,1	E
		F1	724				
		F2	821				
		F23	---				
B	nein	F23	---	27	0,2	0,2	A
		F3	3				
		F4	24				
		F45	---				
C	nein	F45	---	1555	29,5	29,5	E
		F5	771				
		F6	783				
		F67	---				
D	nein	F67	---	45	0,3	0,3	A
		F7	4				
		F8	41				
		F81	---				
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg,ges}							E

Qualität des Verkehrsablaufs der separat geführten Radfahrerströme							
über Zufahrt	Mittelinsel	Radfahrer-(teil-)strom	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Summe der Hauptströme [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Summe der mittl. Wartezeit [s]	Qualitätsstufe QSV
A	nein	R11 - 1	---		---		---
		R11 - 2	---				
B		R2	---		---		---
C	nein	R5 - 1	---		---		---
		R5 - 2	---				
D		R8	---		---		---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{Fg/Rad,ges}							---

4. Prognose Leistungsfähigkeit

Qualität des Verkehrsablaufs der Radfahrer bei gemeinsamer Führung mit dem Kfz-Verkehr (Übertrag der berechneten Wartezeiten)				
Zufahrt	Fahr- streifen/ Strom	Verkehrs- stärke q [Rad/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV