

**MERZ Consult GmbH & Co. KG**

# **Neuentwicklung Loches-Platz in Wermelskirchen**

## **Verkehrliche Stellungnahme**

**iSAPLAN**  
INGENIEUR GMBH

---

Leverkusen, April 2019  
ISAPLAN Ingenieur GmbH  
1739/ebb/ges



## GLIEDERUNG

|    |  |    |
|----|--|----|
| 1. | <b>Anlass und Aufgabenstellung</b>       | 2  |
| 2. | <b>Kurzanalyse des Planungsbereiches</b> | 2  |
| 3. | <b>Derzeitige Verkehrsbelastung</b>      | 3  |
| 4. | <b>Zukünftige Verkehrsbelastung</b>      | 15 |
| 5. | <b>Leistungsnachweis</b>                 | 33 |
| 6. | <b>Zusammenfassung und Empfehlung</b>    | 46 |
|    | <b>Verzeichnis der Anlagen</b>           | 49 |

## VERZEICHNIS DER LITERATUR

### **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln**

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraße (RASt), 2006
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), 2008
- Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebiets-typen, 2006
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Teil S-Stadtstraßen, 2015
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), 2001 (Ergänzung 2009)
- Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), 2012

### **Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff**

- Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung. Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2000 (Nachdruck 2005)

### **Bundesverkehrsministerium**

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), 2013
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), 2013

## 1. Anlass und Aufgabenstellung

Die Stadt Wermelskirchen beabsichtigt die Neugestaltung des heute als Wochenmarkt, Parkplatz und Kirmesplatz genutzten Fläche im direkten Umfeld der Innenstadt.

Im Zuge dieser Maßnahme soll das Gebäude des dort vorhandenen Supermarktes entfallen und durch gestalterisch höherwertige Gebäude ersetzt werden. Neben dem oberirdischen Parkplatz, der auch zukünftig die Durchführung der Kirmes ermöglichen soll, ist der Bau einer Tiefgarage unterhalb der geplanten Gebäude beabsichtigt. Die Gebäude selbst haben neben der Tiefgarage und dem Erdgeschoss, in dem zukünftig unter anderem ein Vollsortimenter und ein Discounter untergebracht werden sollen, zwei weitere Ebenen. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz soll über zwei separate Zu-/Ausfahrten erfolgen. Eine nördlich gelegene Zu-/Ausfahrt die sowohl die Tiefgarage anbindet als auch die Anlieferung ermöglicht und eine südliche Zu-/Ausfahrt die den oberirdischen Parkplatz erschließt.

Neben der oben dargestellten Maßnahme soll im nördlichen Randbereich ein weiteres Gebäude mit Tiefgarage entstehen. In diesem sind sowohl Gewerbeflächen des Einzelhandels als auch Wohnflächen auf insgesamt drei Ebenen vorgesehen (Punkthaus).



**Abbildung 1:** Lage des Entwicklungsstandortes „Loches-Platz“ in Wermelskirchen mit Bezug zum umgebenden Straßennetz (Quelle: OpenStreetMap)

## 2. Kurzanalyse des Planungsbereiches

Der betrachtete Planungsbereich liegt im Zentrum von Wermelskirchen. Angebunden wird er über den Brückenweg. Über die Straße Eich und die Dabringhauser Straße (L157) ist das Gebiet direkt an die Dellmannstraße (B51) angebunden. Ein zweiter Anschluss an die Dellmannstraße (B51) findet über die Straßen Vorm Eickerberg, An der Feuerwache und die Wolfhagener Straße (L409) statt.

Mittels der Dellmannstraße kann auf direktem Weg über die L157 (Burger Straße, Ostringhausen, Hunger) das überregionale Straßennetz (BAB1) erreicht werden. Damit besitzt das Planungsgebiet aus verkehrlicher Sicht eine gute Lage mit kurzer Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz. Der Untersuchungsbereich ist geprägt durch die direkte Nähe zum Wermelskirchener Zentrum an der Telegrafstraße, mit ihren Einkaufs- und Gastronomieangeboten.

Bei den zu untersuchenden Straßenzügen handelt es sich nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV, 2008) um folgende Kategorien:

| Straße               | Kategorie | Definition  |
|----------------------|-----------|---|
| Brückenweg           | HS IV     | Hauptverkehrsstraße mit der Verbindungsstufe IV (nahräumig) |
| Vorm Eickerberg      | ES IV     | Sammelstraße mit der Verbindungsstufe IV (nahräumig)        |
| Eich                 | HS IV     | Hauptverkehrsstraße mit der Verbindungsstufe IV (nahräumig) |
| Jörgensgasse         | ES IV     | Sammelstraße mit der Verbindungsstufe IV (nahräumig)        |
| Dabringhauser Straße | HS III    | Hauptverkehrsstraße mit der Verbindungsstufe III (regional) |
| Dellmannstraße       | LS III IV | Landstraße mit der Verbindungsstufe III (regional)          |

**Tabelle 1:** Zuordnung der untersuchten Straßenzüge in Straßenkategorien nach RIN (2008)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Dellmannstraße 70 km/h, auf der Dabrinhauser Straße, der Jörgensgasse, der Straße Eich und Vorm Eickerberg 50 km/h und auf dem Brückenweg 30 km/h.

### 3. Derzeitige Verkehrsbelastung

#### Datenquellen

Als Datenquellen für die Ermittlung der derzeitigen Verkehrsbelastungen wurde auf Ergebnisse automatisierter Zählungen vom Dienstag, dem 17.10.2017 zurückgegriffen. Die Zählungen wurden durch die ISAPLAN Ingenieur Gesellschaft an den sechs folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Brückenweg/An der Feuerwache
- Brückenweg/Vorm Eickerberg
- Brückenweg/Telegrafstraße/Kölner Straße
- Eich/Jörgensgasse
- Eich/Dabringhauser Straße
- Dellmannstraße/Dabringhauser Straße

Mittels Videoerfassung über einen Zeitraum von 24h wurden die Verkehrsströme aller Fahrbeziehungen an den Knotenpunkten aufgezeichnet und durch Software nach Fahrzeugarten analysiert. Dies ermöglicht eine exakte und unzweifelhafte stromfeine Darstellung der Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten. Die Ergebnisse werden übersichtlich in einer Excel-Tabelle dargestellt und ermöglichen so eine weitreichende Auswertung der Daten. Die Aufzeichnung erfolgte an einem Dienstag außerhalb der Ferien.

Die Belastungssituation aus den Videozählungen stellt sich an den Knotenpunkten wie folgt dar:

| Zufahrt               | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|-----------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                       | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Brückenweg Nord       | 6.733      | 45       | 6.345 (31)                        |
| An der Feuerwache Ost | 1.009      | 6        | 951 (4)                           |
| Brückenweg Süd        | 6.207      | 39       | 5.850 (27)                        |

**Tabelle 2:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache (17.10.2017)

| Zufahrt                 | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|-------------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                         | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Brückenweg<br>Nord      | 5.874      | 53       | 5.532 (37)                        |
| Brückenweg<br>Süd       | 6.694      | 54       | 6.306 (38)                        |
| Vorm Eickerberg<br>West | 3.121      | 38       | 2.937 (26)                        |

**Tabelle 3:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg (17.10.2017)

| Zufahrt                   | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|---------------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                           | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Brückenweg<br>Nord        | 7.035      | 61       | 6.626 (42)                        |
| Telegrafstraße<br>Nordost | 3.334      | 157      | 3.108 (109)                       |
| Kölner Straße<br>Ost      | 3.544      | 189      | 3.299 (131)                       |
| Eich<br>Süd               | 12.659     | 387      | 11.854 (269)                      |

**Tabelle 4:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Brückenweg/Telegrafstraße/Kölner Straße/Eich (17.10.2017)

| Zufahrt             | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|---------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                     | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Eich<br>Nordost     | 12.065     | 380      | 11.295 (264)                      |
| Jörgensgasse<br>Ost | 3.887      | 87       | 3.648 (61)                        |
| Eich<br>Südwest     | 11.229     | 354      | 10.512 (246)                      |

**Tabelle 5:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse (17.10.2017)

| Zufahrt                          | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|----------------------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                                  | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Eich<br>Nordost                  | 11.319     | 339      | 10.601 (236)                      |
| Dabringhauser Straße<br>Südost   | 10.550     | 347      | 9.873 (241)                       |
| Eich<br>Südwest                  | 7.238      | 244      | 6.772 (170)                       |
| Dabringhauser Straße<br>Nordwest | 12.666     | 348      | 11.870 (242)                      |

**Tabelle 6:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Eich/Dabringhauser Straße (17.10.2017)

| Zufahrt                        | 17.10.2017 |          | berechneter DTV<br>[Kfz (Sv)/24h] |
|--------------------------------|------------|----------|-----------------------------------|
|                                | [Kfz/24h]  | [Sv/24h] |                                   |
| Dellmannstraße<br>Nordost      | 21.815     | 1.117    | 19.259 (777)                      |
| Dabringhauser Straße<br>Südost | 12.583     | 378      | 11.785 (263)                      |
| Dellmannstraße<br>Südwest      | 25.530     | 1.247    | 22.550 (867)                      |

**Tabelle 7:** Tagesverkehrsaufkommen am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße (17.10.2017)



Abbildung 2: Durchschnittlich tägliche Verkehrsstärken – DTV [Kfz/24h] im ANALYSE-Fall

### Maßgebende Spitzenstunde

Für die Leistungsfähigkeitsberechnungen der Knotenpunkte

- Zu-/Ausfahrt Loches-Platz
- Brückenweg/An der Feuerwache
- Brückenweg/Vorm Eickerberg
- Brückenweg/Telegrafienstraße/Kölner Straße
- Eich/Jörgensgasse
- Dabringhauser Straße/Eich

ist die Spitzenstunde auf Grundlage des Bestandes, kombiniert mit der Zusatzbelastung aus der Verkehrserzeugung, der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung (vgl. Punkt 4) sowie möglicher Verkehrsverlagerungen erforderlich.

Der Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 151 Kfz/h |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 405 Kfz/h |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 408 Kfz/h |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 459 Kfz/h |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 516 Kfz/h |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 596 Kfz/h |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 506 Kfz/h |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 453 Kfz/h |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 479 Kfz/h |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 602 Kfz/h |

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 685 Kfz/h |
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 598 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 497 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 287 Kfz/h |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Der Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |           |
|--------------------|-----------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 171 Kfz/h |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 486 Kfz/h |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 487 Kfz/h |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 519 Kfz/h |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 572 Kfz/h |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 640 Kfz/h |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 556 Kfz/h |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 520 Kfz/h |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 559 Kfz/h |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 638 Kfz/h |
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 788 Kfz/h |
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 689 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 553 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 303 Kfz/h |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Der Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 284 Kfz/h   |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 695 Kfz/h   |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 710 Kfz/h   |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 829 Kfz/h   |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 1.101 Kfz/h |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 1.009 Kfz/h |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 945 Kfz/h   |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 853 Kfz/h   |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 900 Kfz/h   |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 1.133 Kfz/h |
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 1.178 Kfz/h |
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 1.169 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 1.034 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 612 Kfz/h   |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 17.00 und 18.00 Uhr.

Der Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 334 Kfz/h   |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 909 Kfz/h   |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 778 Kfz/h   |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 821 Kfz/h   |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 921 Kfz/h   |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 995 Kfz/h   |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 973 Kfz/h   |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 881 Kfz/h   |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 900 Kfz/h   |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 1.175 Kfz/h |
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 1.251 Kfz/h |
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 1.148 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 1.115 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 673 Kfz/h   |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Der Knotenpunkt Eich/Dabringhauser Straße ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 718 Kfz/h   |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 1.383 Kfz/h |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 1.339 Kfz/h |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 1.266 Kfz/h |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 1.209 Kfz/h |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 1.396 Kfz/h |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 1.356 Kfz/h |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 1.252 Kfz/h |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 1.492 Kfz/h |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 1.623 Kfz/h |
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 1.652 Kfz/h |
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 1.675 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 1.598 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 1.016 Kfz/h |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Eich/Dabringhauser Straße liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 17.00 und 18.00 Uhr.

Der Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße ist in den untersuchten Stunden eines Werktages durch folgende Gesamtverkehrsbelastungen gekennzeichnet:

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 6.00 – 7.00 Uhr:   | 1.389 Kfz/h |
| 7.00 – 8.00 Uhr:   | 2.215 Kfz/h |
| 8.00 – 9.00 Uhr:   | 2.016 Kfz/h |
| 9.00 – 10.00 Uhr:  | 1.692 Kfz/h |
| 10.00 – 11.00 Uhr: | 1.569 Kfz/h |
| 11.00 – 12.00 Uhr: | 1.700 Kfz/h |
| 12.00 – 13.00 Uhr: | 1.874 Kfz/h |
| 13.00 – 14.00 Uhr: | 1.865 Kfz/h |
| 14.00 – 15.00 Uhr: | 2.070 Kfz/h |
| 15.00 – 16.00 Uhr: | 2.187 Kfz/h |
| 16.00 – 17.00 Uhr: | 2.392 Kfz/h |

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| 17.00 – 18.00 Uhr: | 2.399 Kfz/h |
| 18.00 – 19.00 Uhr: | 2.173 Kfz/h |
| 19.00 – 20.00 Uhr: | 1.374 Kfz/h |

Die absolute Spitzenstunde am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße liegt somit an einem Werktag nachmittags im Zeitraum zwischen 17.00 und 18.00 Uhr.

| Stundenintervall | Brückenweg /<br>An der Feuerwache | Brückenweg /<br>Vorm Eickerberg | Brückenweg / Eich /<br>Telegrafstraße /<br>Kölnher Straße | Eich / Jürgensgasse | Eich / Dabringhauser<br>Straße | Dellmannstraße /<br>Dabringhauser Straße |
|------------------|-----------------------------------|---------------------------------|---|---------------------|--------------------------------|--|
| 10.00-11.00 Uhr  | 516                               | 572                             | <b>1.101</b>  | 921                 | 1.209                          | 1.569                                    |
| 11.00-12.00 Uhr  | <b>596</b>                        | <b>640</b>                      | 1.009   | <b>995</b>          | <b>1.396</b>                   | <b>1.700</b>                             |
| 16.00-17.00 Uhr  | <b>685</b>                        | <b>788</b>                      | <b>1.178</b>  | <b>1.251</b>        | 1.652                          | 2.392                                    |
| 17.00-18.00 Uhr  | 598                               | 689                             | 1.169   | 1.148               | <b>1.675</b>                   | <b>2.399</b>                             |

**Tabelle 8:** Ergebnisse der Verkehrszählungen am 17.10.2017 – Spitzenstundenbelastungen [Kfz/h]

Wie Tabelle 8 zeigt liegen die Spitzenstundenbelastungen, ermittelt über alle sechs gezählten Knotenpunkte, in den Intervallen zwischen 11.00-12.00 Uhr und 16.00-17.00 Uhr. Für die weiteren Untersuchungen wurden dementsprechend die Verkehrsbelastungen dieser beiden Stundenintervalle in Ansatz gebracht. Die Verkehrsbelastungen liegen stromfein getrennt nach Fahrzeugart vor.

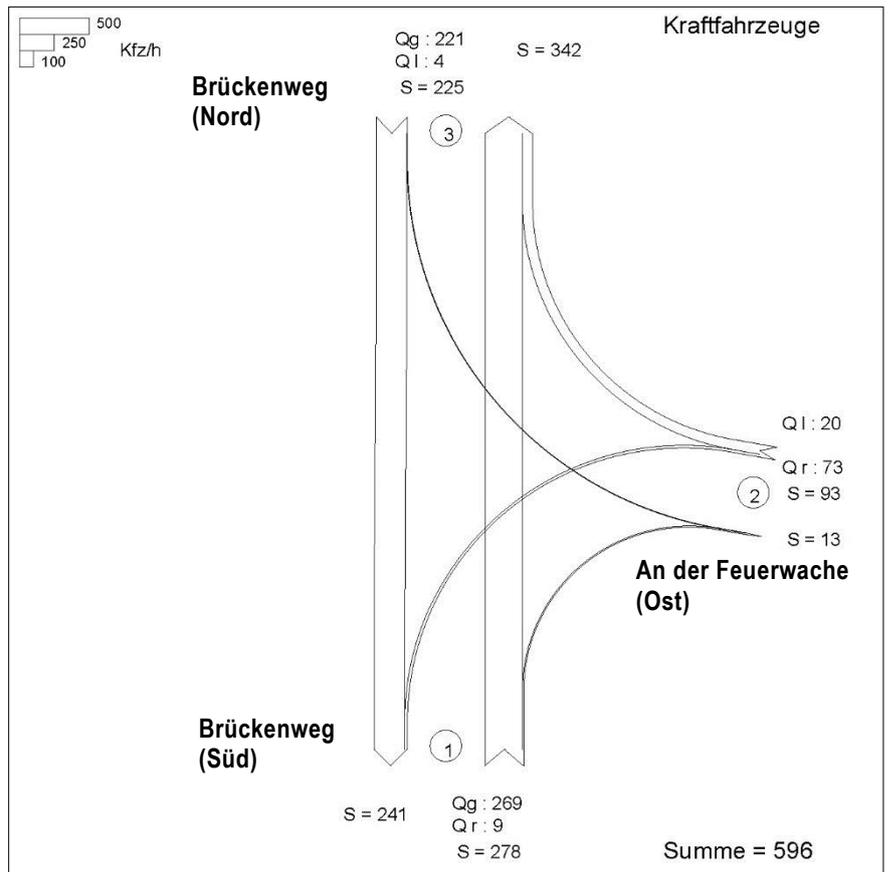


Abbildung 3: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

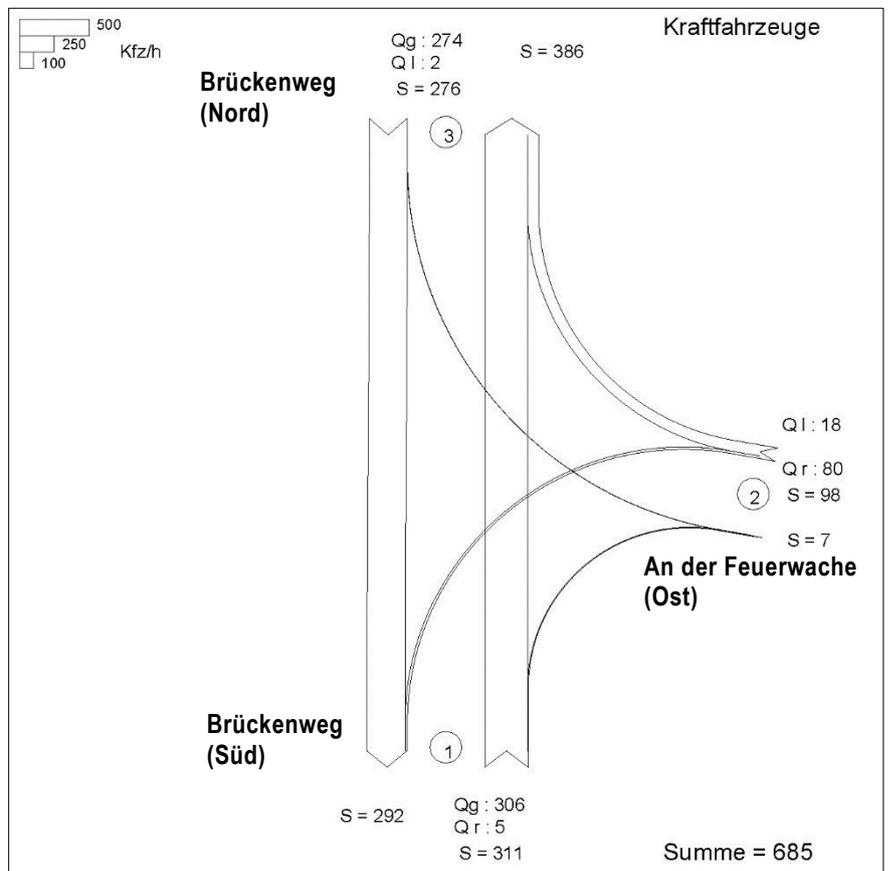
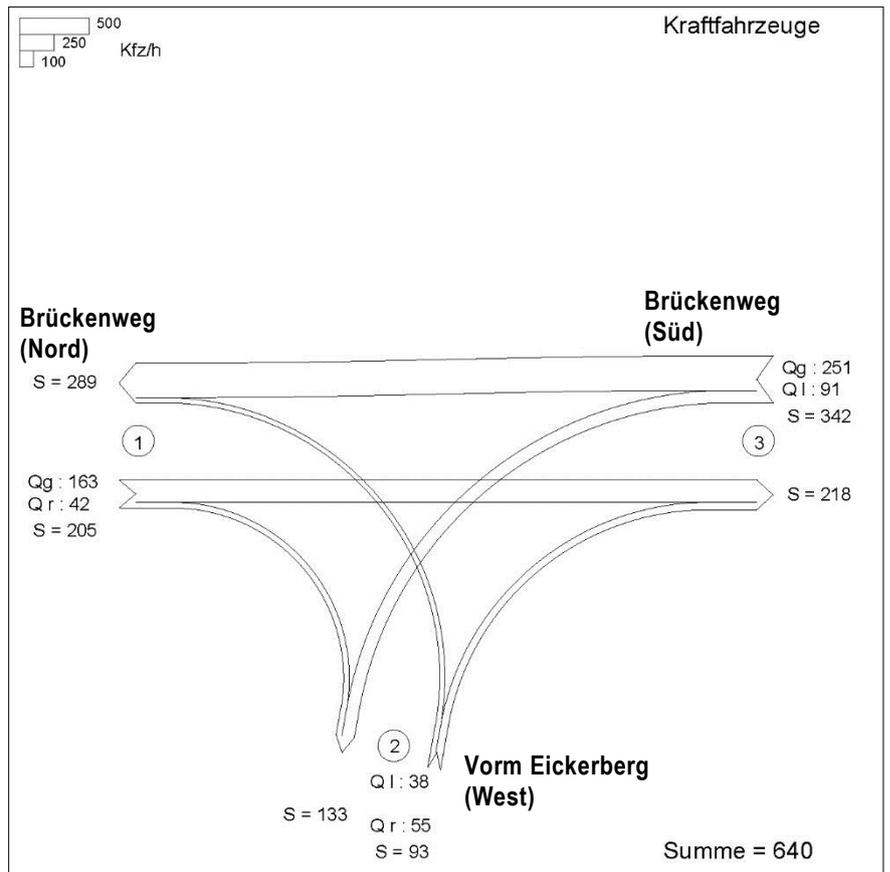
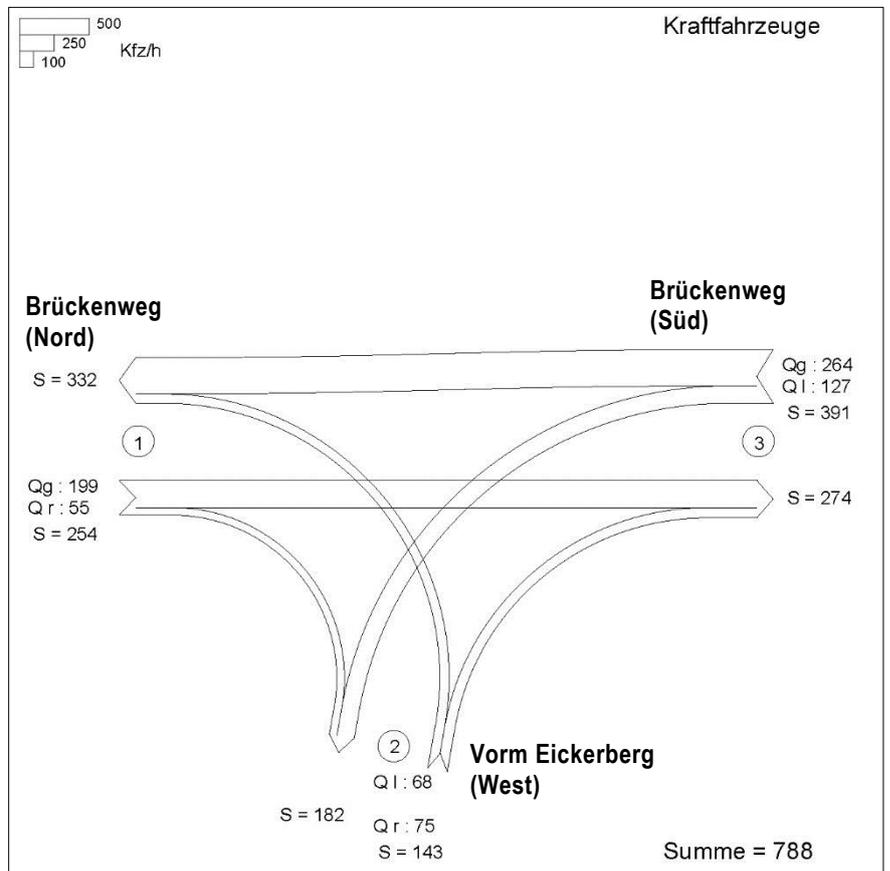


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)



**Abbildung 5:** Verkehrsbelastungen [Pkw-E/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)



**Abbildung 6:** Verkehrsbelastungen [Pkw-E/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

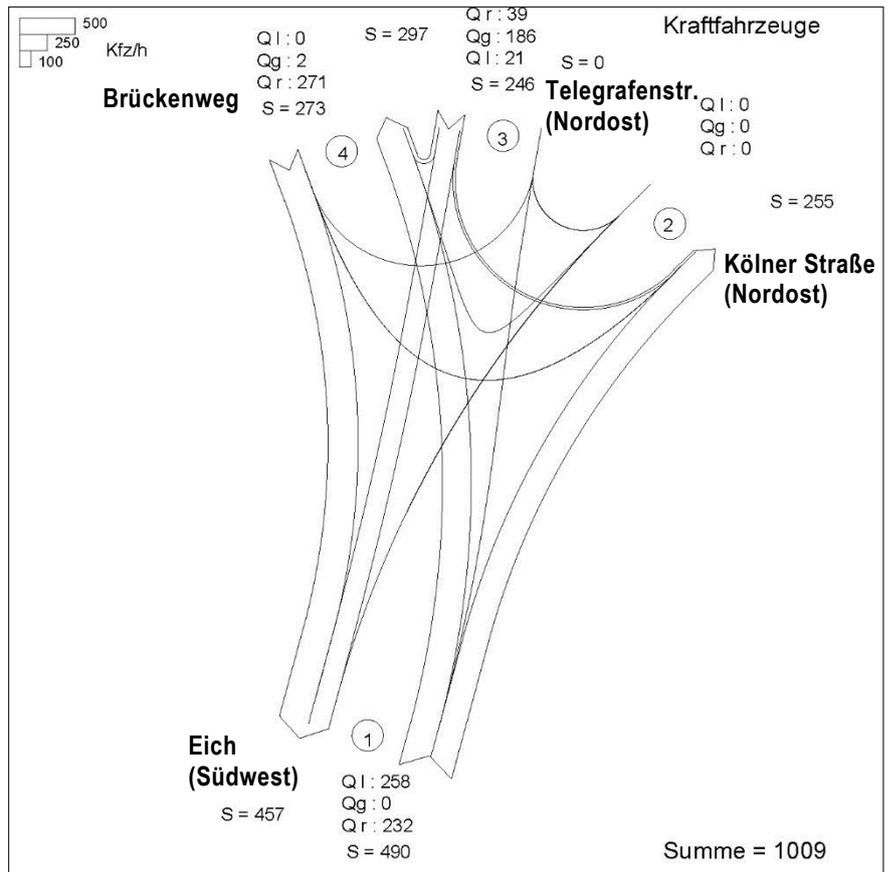


Abbildung 7: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstr./Kölner Straße zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

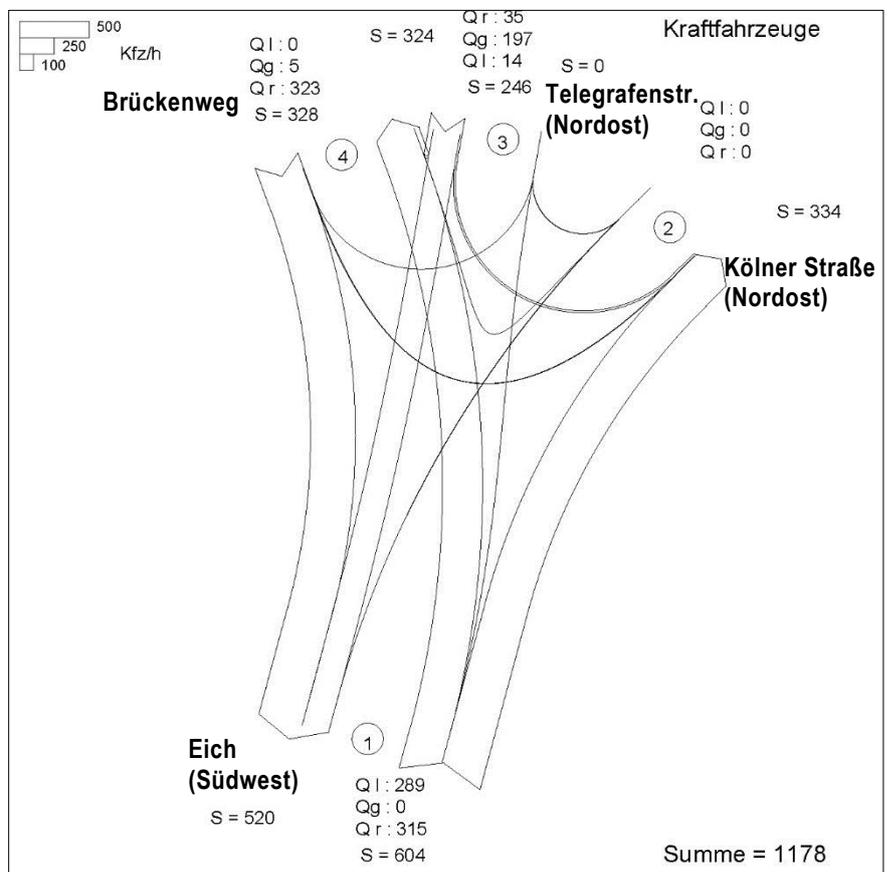


Abbildung 8: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstr./Kölner Straße zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

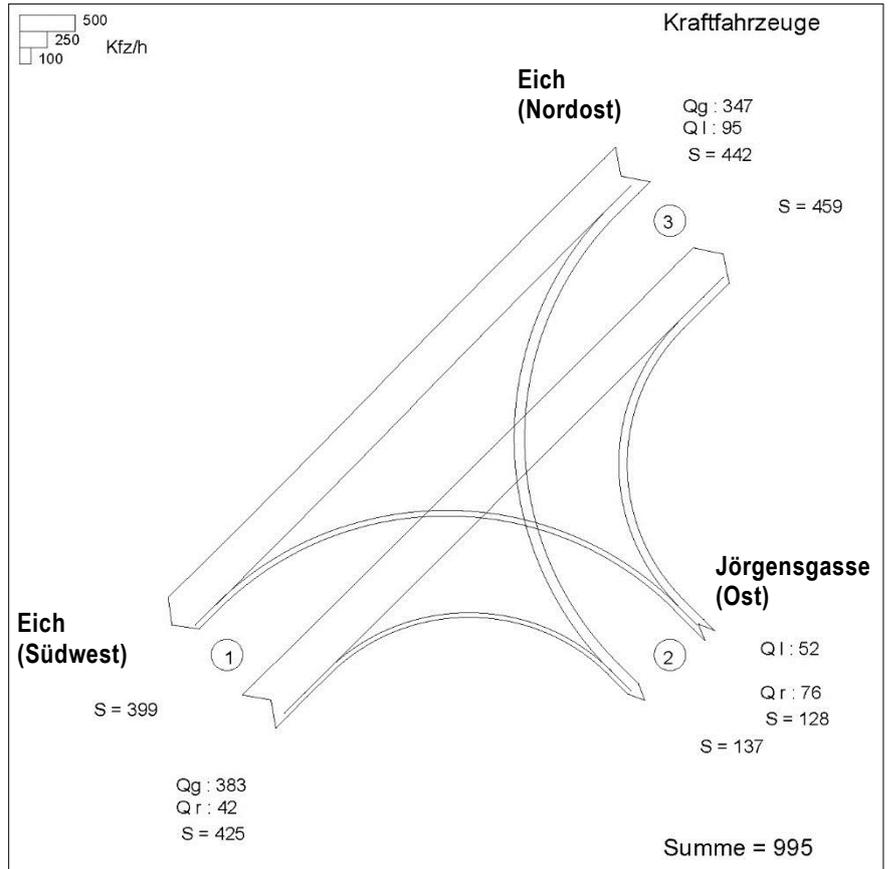


Abbildung 9: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Eich/Jörgengasse zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

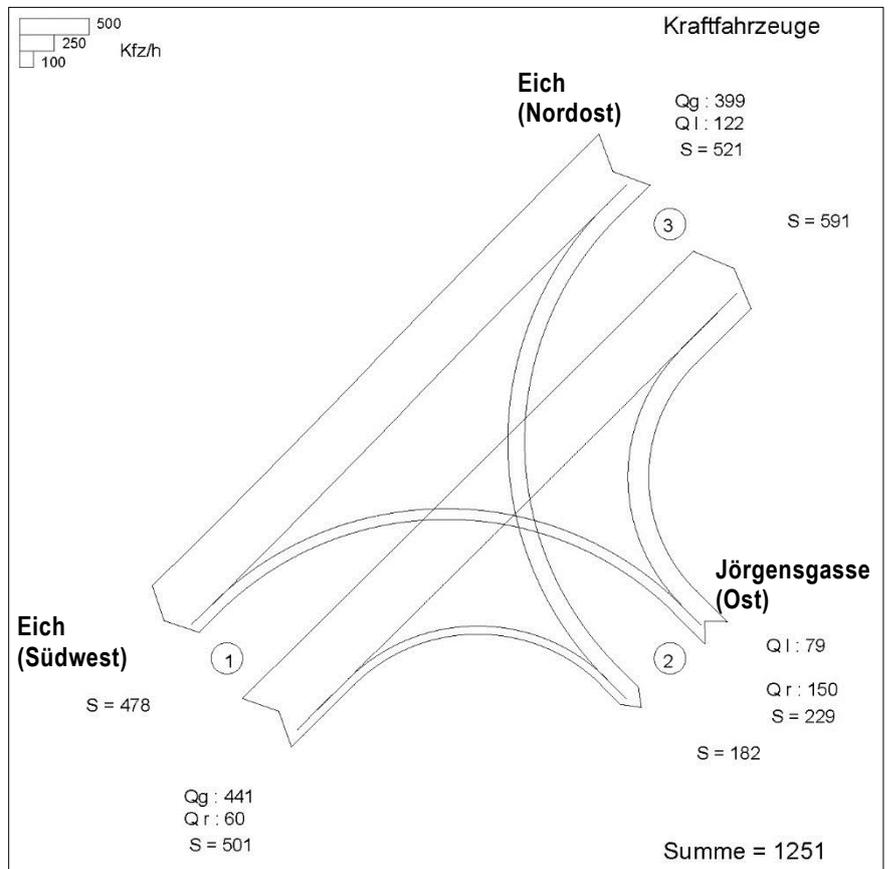


Abbildung 10: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Eich/Jörgengasse zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

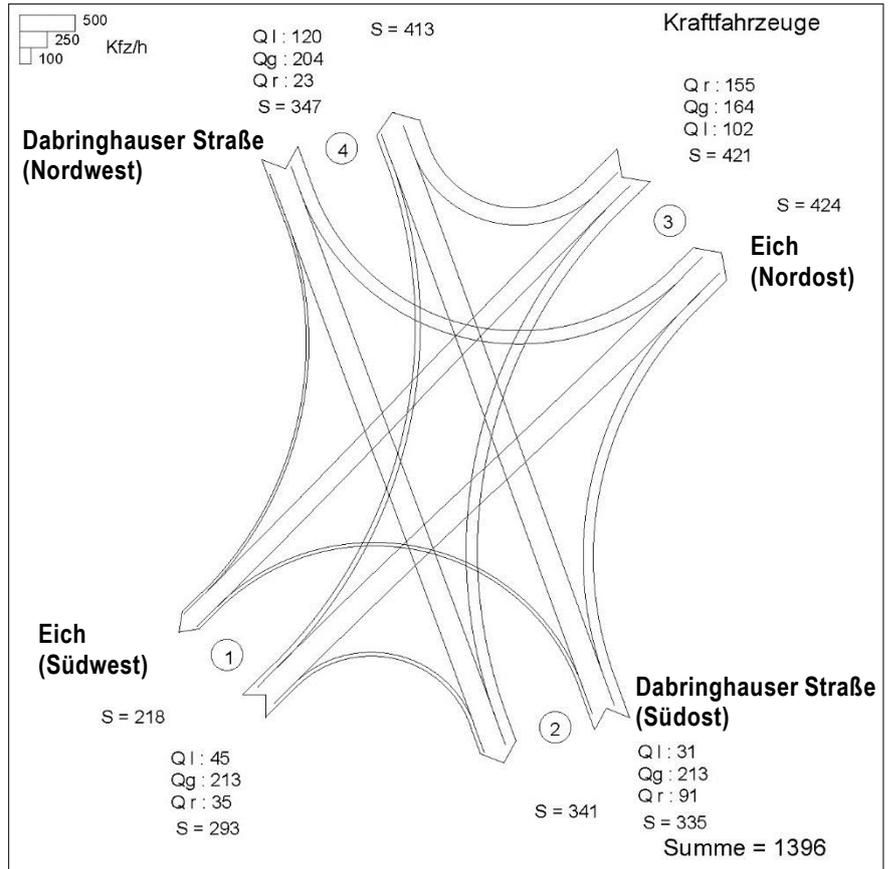


Abbildung 11: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

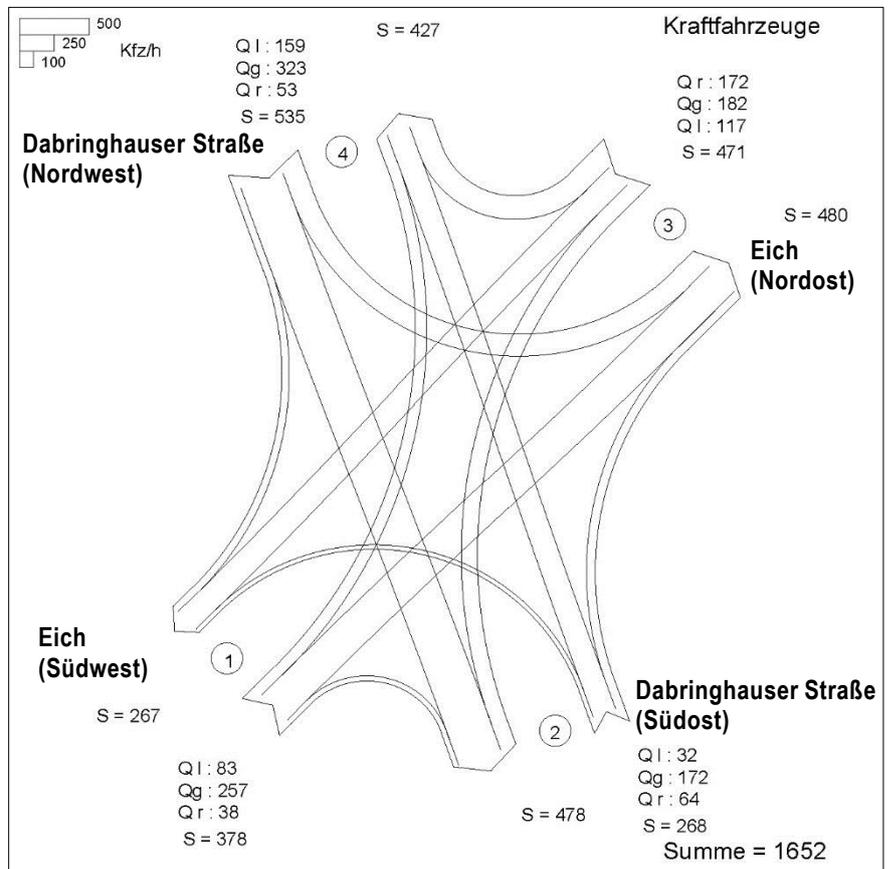


Abbildung 12: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

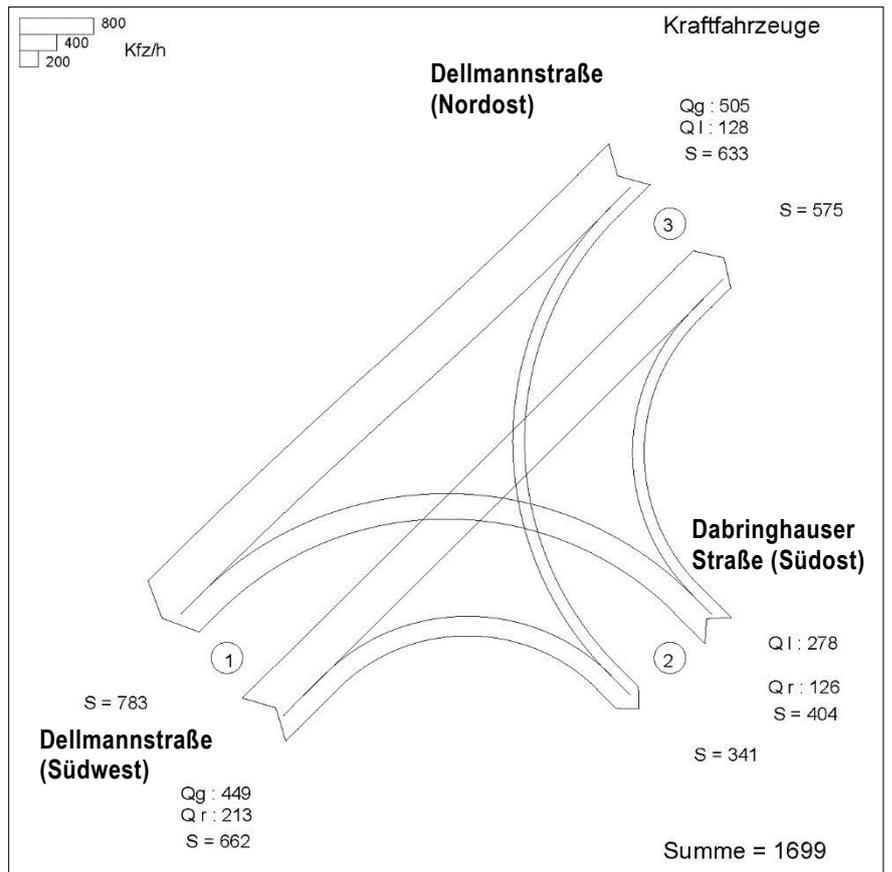


Abbildung 13: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße zwischen 11.00–12.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

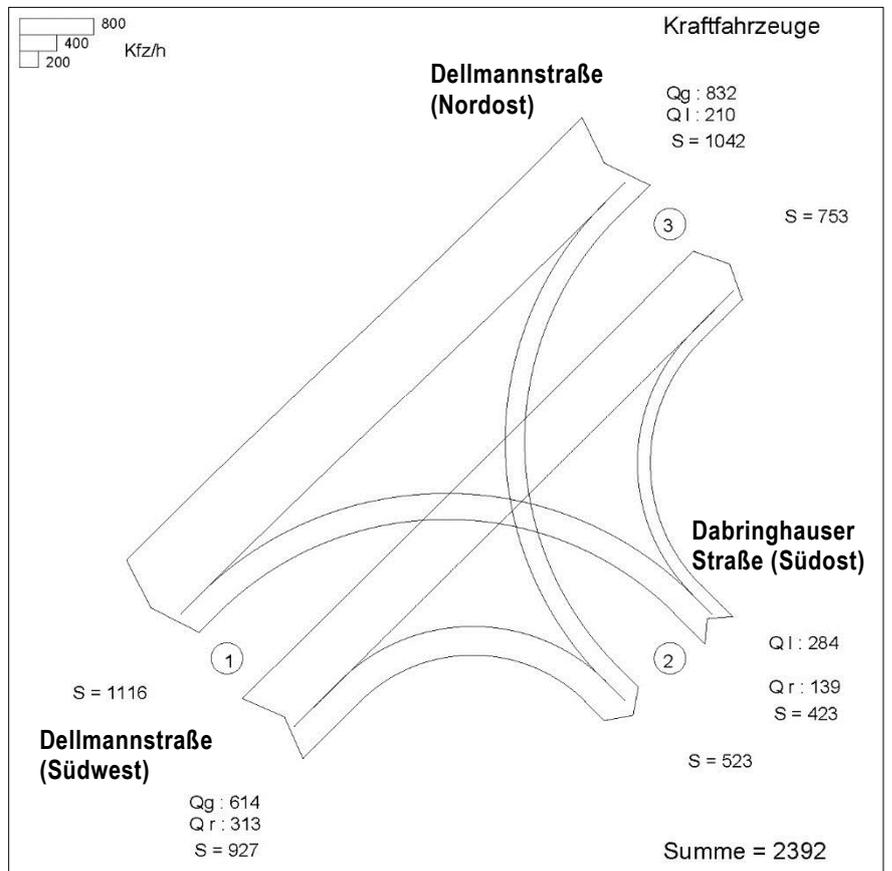


Abbildung 14: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

#### 4. Zukünftige Verkehrsbelastung

#### Verkehrserzeugung

Da es sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, wurden alle Nutzungen mit dem Auftraggeber bzw. der Stadt Wermelskirchen vorab abgestimmt. Zur Abschätzung des erwarteten Verkehrsaufkommens durch die geplante Gewerbeentwicklung können Erfahrungswerte des entsprechenden Unternehmens verwendet werden. Für die Festlegung der verkehrlich relevanten Bestimmungsgrößen des Zusatzverkehrs wurden neben den Erfahrungswerten der Gutachter bei vergleichbaren Untersuchungen, die Grundlagen und Empfehlungen des aktuellen Richtlinienwerkes und der praxisnahen Literatur herangezogen, hiervon insbesondere die beiden Publikationen:

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Verkehrsplanung  
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006)
- Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung  
Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung.  
Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung. Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2000 (Nachdruck 2005).

Beide Veröffentlichungen enthalten umfangreiche Grundlagen, Hinweise, Richtwerte und Verfahren zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens von Gebieten und Einzelobjekten in Abhängigkeit von den jeweiligen Nutzungen. Die für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens herangezogenen Flächengrößen sind dem Bebauungskonzept der Architekten Graf + Graf (Stand: 19.04.2018) entnommen. Hierbei wurden für die weiteren Berechnungen folgende Flächengrößen in Ansatz gebracht.

| Planungsmaßnahme        | BGF [m <sup>2</sup> ] | VKF [m <sup>2</sup> ] | Einwohner [Personen] | Beschäftigte [Personen] |
|-------------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|
| HIT                     | 3.219                 | 2.000                 |                      | 40                      |
| NORMA                   | 1.247                 | 900                   |                      | 14                      |
| Sanitätshaus            | 190                   |                       |                      | 4-8                     |
| Diakonie                | 982                   |                       | 24                   | 7                       |
| Med 360 Grad            | 878                   |                       |                      | 15                      |
| Physiotherapie          | 155                   |                       |                      | 3-6                     |
| Diverse                 | 358                   |                       |                      | 7-14                    |
| Gewerbe/EZH (Punkthaus) | 144                   |                       |                      |                         |
| Wohnen (Punkthaus)      | 288                   |                       |                      |                         |

**Tabelle 9:** Kennziffern der Planungsmaßnahme

Auf Basis der in Tabelle 9 dargestellten Bruttogeschossflächen der Einzelnutzungen, erfolgte die jeweilige Verkehrserzeugung mit dem Programm *Ver\_Bau* (Ausgabe 01-2018) von Dr. Bosserhoff. Dieses Programm (Excel-Tabellen) lehnt sich grundsätzlich an die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ 2006 der FGSV an.

Bei der Abschätzung des Einzelhandels (HIT und Norma) erfolgte der Ansatz über die Anzahl an Mitarbeitern(innen). Diese wurden in einer Größenordnung von 40 Personen für HIT und 14 Personen für Norma vorgegeben. Die Anzahl der Kunden wurde über die Verkaufsfläche ermittelt. Der Spielraum liegt hier zwischen 0,4-0,6 Kunden/m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (HIT) bzw. 0,8-1,2 Kunden/m<sup>2</sup> Verkaufsfläche (Norma). Dies führt rechnerisch zu 1.520-2.280 Kunden für

den Einzelhandel. Für die weiteren Berechnungen wurden jeweils 25 Prozent für den Mitnahme- bzw. 20 Prozent für den Verbundeffekt in Ansatz gebracht. Die Ermittlung des vorhabenbezogenen Güterverkehrs wurde ebenfalls auf Basis der Angaben durch HIT und Norma durchgeführt. Nach aktuellem Kenntnisstand fahren täglich maximal 57 Fahrzeuge des Güterverkehrs zum Gelände. Diese teilen sich wie folgt auf: 43 Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht  $\geq 2,8t$  und 11 Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht  $< 2,8t$ .

Für die Abschätzung der Mischnutzung wurde auf Informationen der zukünftigen Mieter zurückgegriffen. Insgesamt werden ca. 24 Personen im Bereich der Diakonie betreut werden. Die Anzahl an Beschäftigten wurde mit insgesamt 36 bis 50 Personen angegeben. Auf dieser Basis wurde neben den Beschäftigtenverkehren ebenfalls der Kundenverkehr bzw. Güterverkehr ermittelt. Für die jeweiligen Nutzungen wurden hierbei die entsprechenden Wege/Beschäftigtem und Tag für den Kundenverkehr in Ansatz gebracht.

Die Belastungen der Verkehrserzeugung stellen sich wie folgt dar und sind vollständig in den Anlagen 9.1 und 9.2 tabellarisch dargestellt:

| Uhrzeit              | Quellverkehr [Kfz/h] |              |             | Zielverkehr [Kfz/h] |              |             |
|----------------------|----------------------|--------------|-------------|---------------------|--------------|-------------|
|                      | Einzelhandel         | Mischnutzung | $\Sigma$    | Einzelhandel        | Mischnutzung | $\Sigma$    |
| 0.00 – 1.00          | 0                    | 0            | 0           | 0                   | 0            | 0           |
| 1.00 – 2.00          | 0                    | 0            | 0           | 0                   | 0            | 0           |
| 2.00 – 3.00          | 0                    | 0            | 0           | 0                   | 0            | 0           |
| 3.00 – 4.00          | 2                    | 0            | 2           | 2                   | 0            | 2           |
| 4.00 – 5.00          | 0                    | 0            | 0           | 0                   | 0            | 0           |
| 5.00 – 6.00          | 0                    | 0            | 0           | 0                   | 1            | 1           |
| 6.00 – 7.00          | 0                    | 1            | 1           | 1                   | 6            | 7           |
| 7.00 – 8.00          | 24                   | 2            | 26          | 36                  | 18           | 54          |
| 8.00 – 9.00          | 34                   | 8            | 42          | 56                  | 29           | 85          |
| 9.00 – 10.00         | 47                   | 16           | 63          | 46                  | 19           | 65          |
| 10.00 – 11.00        | 44                   | 17           | 61          | 50                  | 18           | 68          |
| <b>11.00 – 12.00</b> | <b>64</b>            | <b>19</b>    | <b>83</b>   | <b>60</b>           | <b>14</b>    | <b>74</b>   |
| 12.00 – 13.00        | 70                   | 18           | 88          | 67                  | 15           | 82          |
| 13.00 – 14.00        | 53                   | 14           | 67          | 49                  | 16           | 65          |
| 14.00 – 15.00        | 47                   | 16           | 63          | 57                  | 19           | 76          |
| 15.00 – 16.00        | 62                   | 23           | 85          | 55                  | 16           | 71          |
| <b>16.00 – 17.00</b> | <b>73</b>            | <b>23</b>    | <b>96</b>   | <b>71</b>           | <b>13</b>    | <b>84</b>   |
| 17.00 – 18.00        | 89                   | 19           | 108         | 82                  | 13           | 95          |
| 18.00 – 19.00        | 91                   | 13           | 104         | 84                  | 7            | 91          |
| 19.00 – 20.00        | 56                   | 9            | 65          | 54                  | 7            | 61          |
| 20.00 – 21.00        | 44                   | 7            | 51          | 36                  | 5            | 41          |
| 21.00 – 22.00        | 25                   | 7            | 32          | 24                  | 3            | 27          |
| 22.00 – 23.00        | 4                    | 8            | 12          | 0                   | 1            | 1           |
| 23.00 – 0.00         | 0                    | 2            | 2           | 0                   | 0            | 0           |
| <b>Summe</b>         | <b>830</b>           | <b>221</b>   | <b>1051</b> | <b>830</b>          | <b>221</b>   | <b>1051</b> |

**Tabelle 10:** Tagesverteilung des Neuverkehrs nach Planungsmaßnahmen an Normalwerktagen [Kfz/h]

Für die Abschätzung der Mischnutzung des Punkthauses wurde die Anzahl der Beschäftigten bzw. der Bewohner über die Bruttogeschosfläche ermittelt. Der Spielraum liegt hier zwischen 20-50 BGF/Beschäftigtem bzw. 48-53 m<sup>2</sup>/Einwohner. Dies führt rechnerisch zu 3-7 Beschäftigten der gewerblichen Einzelhandelsnutzung und 5-6 Einwohnern.

Für die weiteren Berechnungen der gewerblichen Einzelhandelsnutzung wurden 25 Prozent für den Mitnahme- bzw. 20 Prozent für den Verbundeffekt in Ansatz gebracht. Die Ermittlung des Güterverkehrs erfolgte anhand von Tabellenwerten.

Für die jeweilige Nutzung wurden die entsprechenden Wege/Beschäftigtem bzw. Wege/Einwohner und Tag für den Verkehr in Ansatz gebracht um die Belastungen der Verkehrserzeugung Punkthaus zu ermitteln.

Diese stellen sich wie folgt dar und sind vollständig in Anlage 9.3 tabellarisch dargestellt:

| Uhrzeit              | Quellverkehr [Kfz/h] |                  |           | Zielverkehr [Kfz/h] |                  |           |
|----------------------|----------------------|------------------|-----------|---------------------|------------------|-----------|
|                      | Gewerbe-<br>nutzung  | Wohn-<br>nutzung | $\Sigma$  | Gewerbe-<br>nutzung | Wohn-<br>nutzung | $\Sigma$  |
| 0.00 – 1.00          | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| 1.00 – 2.00          | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| 2.00 – 3.00          | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| 3.00 – 4.00          | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| 4.00 – 5.00          | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| 5.00 – 6.00          | 0                    | 0                | 0         | 1                   | 0                | 1         |
| 6.00 – 7.00          | 0                    | 1                | 1         | 1                   | 0                | 1         |
| 7.00 – 8.00          | 0                    | 1                | 1         | 2                   | 0                | 2         |
| 8.00 – 9.00          | 1                    | 1                | 2         | 3                   | 0                | 3         |
| 9.00 – 10.00         | 2                    | 1                | 3         | 3                   | 0                | 3         |
| 10.00 – 11.00        | 3                    | 0                | 3         | 2                   | 1                | 3         |
| <b>11.00 – 12.00</b> | <b>2</b>             | <b>1</b>         | <b>3</b>  | <b>2</b>            | <b>0</b>         | <b>2</b>  |
| 12.00 – 13.00        | 3                    | 0                | 3         | 2                   | 1                | 3         |
| 13.00 – 14.00        | 2                    | 1                | 3         | 2                   | 1                | 3         |
| 14.00 – 15.00        | 3                    | 0                | 3         | 2                   | 1                | 3         |
| 15.00 – 16.00        | 3                    | 0                | 3         | 2                   | 1                | 3         |
| <b>16.00 – 17.00</b> | <b>3</b>             | <b>0</b>         | <b>3</b>  | <b>1</b>            | <b>1</b>         | <b>2</b>  |
| 17.00 – 18.00        | 2                    | 0                | 2         | 2                   | 1                | 3         |
| 18.00 – 19.00        | 1                    | 1                | 2         | 1                   | 1                | 2         |
| 19.00 – 20.00        | 1                    | 1                | 2         | 1                   | 0                | 1         |
| 20.00 – 21.00        | 1                    | 0                | 1         | 1                   | 0                | 1         |
| 21.00 – 22.00        | 1                    | 0                | 1         | 1                   | 0                | 1         |
| 22.00 – 23.00        | 1                    | 0                | 1         | 0                   | 0                | 0         |
| 23.00 – 0.00         | 0                    | 0                | 0         | 0                   | 0                | 0         |
| <b>Summe</b>         | <b>29</b>            | <b>8</b>         | <b>37</b> | <b>29</b>           | <b>8</b>         | <b>37</b> |

**Tabelle 11:** Tagesverteilung des Neuverkehrs Punkthaus nach Planungsmaßnahmen an Normalwerktagen [Kfz/h]

Aufgrund der Größe und Komplexität des Untersuchungsgebietes sind für die Verteilung der errechneten Mehrbelastungen aus der Verkehrserzeugung für den Ziel- und Quellverkehr in der Mittags- und Nachmittagsspitzenstunde ingenieurmäßige Einschätzungen vorgenommen worden.

## Verkehrsprognose

Hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens in Deutschland kann grundsätzlich auf Szenarien von Shell<sup>1</sup> und ifmo<sup>2</sup> zurückgegriffen werden. Die Werte der aktuellen Shell-Prognose gehen bundesweit für den Zeitbereich 2018 bis 2022 von einer Zunahme des Pkw-Bestandes um 1,65 % aus. Eine Prognose bis zum Jahr 2040 bringt eine Abnahme des Pkw-Bestands um 5,86 % ab dem Jahr 2022 in Ansatz. Die Prognose für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes<sup>3</sup> geht für sämtliche Szenarien von einer Zunahme der Verkehrsleistung im motorisierten Personenverkehr um 0,6 % pro Jahr bis 2030 aus, das entspricht einer Steigerung zwischen 2018 und 2035 um 10,2 %.

Die aktuelle ifmo-Studie mit Szenarien für den Zeitraum 2018 bis 2035<sup>4</sup> geht in zwei Szenarien von einer Abnahme der MIV-Verkehrsleistung von 3,4 bis 4,0 % aus. Jedoch steigt im gleichen Zeitraum der ÖPNV-Verkehr um 2,8 bis 3,5%.

Gemäß der Prognose des IT.NRW<sup>5</sup> wird die Bevölkerung des Rheinisch-Bergischen Kreises bis 2030 insgesamt um 2,3 % sinken, wobei der Rückgang nicht über alle Altersgruppen gleichmäßig verteilt erfolgen wird. So werden die besonders „auto-mobilen“ Jahrgänge nicht so stark abnehmen bzw. sogar teilweise zunehmen. Speziell wächst die Gruppe der über 65jährigen, die in den kommenden Jahren deutlich mobiler sein wird und zu einem großen Teil bis ins hohe Alter hinein über einen Pkw verfügen kann.

Der Stadt Wermelskirchen hingegen wird prognostiziert bis 2030 einen Gesamtbevölkerungsrückgang von etwa 6,7 % hinnehmen zu müssen. Auch hier ist keine gleichmäßige Verteilung der Abnahme gegeben und ähnlich dem Kreis, wird in der Altersgruppe der über 65 bis 79jährigen ein Zuwachs von 15,9 % und in der Gruppe der über 80jährigen sogar um 75,5% zu verzeichnen sein<sup>6</sup>.

Trotz der teilweise prognostizierten Abnahmen der Verkehrsleistung wird zur Hochrechnung auf das Jahr 2035 eine Zunahme des Verkehrs von etwa 5 % abgeschätzt, um ein Worst-Case-Szenario zu berücksichtigen. Auf dieser Grundlage wurden die errechneten Belastungen mit dem Faktor 1,05 auf das Prognosejahr 2035 hochgerechnet.

---

<sup>1</sup> 26. Ausgabe der Shell Pkw-Studie bis 2040, Shell AG, Hamburg 2014

<sup>2</sup> Zukunft der Mobilität - Szenarien für das Jahr 2035, Institut für Mobilitätsforschung München 2015

<sup>3</sup> Bundesverkehrswegeplan 2030 BVWP, Berlin 2016

<sup>4</sup> Zukunft der Mobilität - Szenarien für das Jahr 2035, Institut für Mobilitätsforschung München 2015

<sup>5</sup> Statistische Analysen und Studien, Band 72 – Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2011 bis 2030/2050, Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik, Düsseldorf 2012

<sup>6</sup> Demografiebericht Wermelskirchen, Herausgeber Wegweiser Kommune der Stiftung Bertelsmann 2011

## Verkehrsumlegung

Für die Verkehrsumlegung des neu induzierten Verkehrs aus dem geplanten Baugebiet „Loches-Platz“ wurden folgende Szenarien in Ansatz gebracht:

- ANALYSE-Fall: Bestandsbelastungen
- PROGNOSE 0-Fall 2035: ANALYSE-Fall zuzüglich allgemeiner verkehrlicher Entwicklungen
- PROGNOSE-Fall 1 2035: PROGNOSE-Fall 2035 zuzüglich der Gebietsentwicklung

Der Standort der geplanten Gebietsentwicklung wird heute überwiegend als Parkplatzfläche genutzt. Für den Einfahrtsbereich wurden am 23.04.2015 Verkehrszählungen durchgeführt, die eine stromfeine Darstellung der Verkehrsbelastungen ermöglicht. Hiernach ergab sich im Einmündungsbereich zum derzeitigen Parkplatz über 24h eine Verkehrsverteilung von

### Quellverkehr

- 43,7% nach Norden
- 56,3 % nach Süden

### Zielverkehr

- 39,1 % aus Norden
- 60,9 % aus Süden

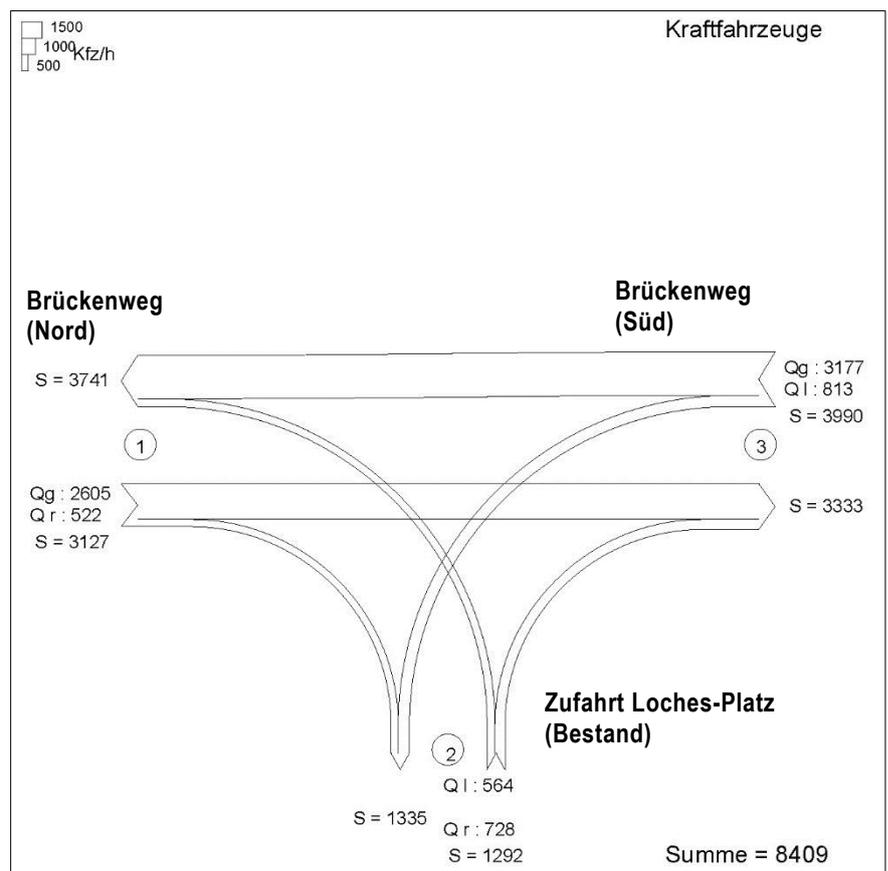


Abbildung 15: Verkehrsbelastungen [Kfz/24h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz – ANALYSE (23.04.2015)

Für die Verkehrsumlegung der neu erzeugten Verkehre „Loches-Platz“ (sowohl Loches-Platz Nord / Tiefgarage als auch Loches-Platz Süd / Parkplatz) wurde demnach ein Anteil von 40,0% aus/in Fahrtrichtung Norden und 60,0 % aus/in Fahrtrichtung Süden in Ansatz gebracht. Dieser Ansatz wurde ebenfalls

für die Verkehrsumlegung der neu erzeugten Verkehre „Punkthaus“ angewendet.

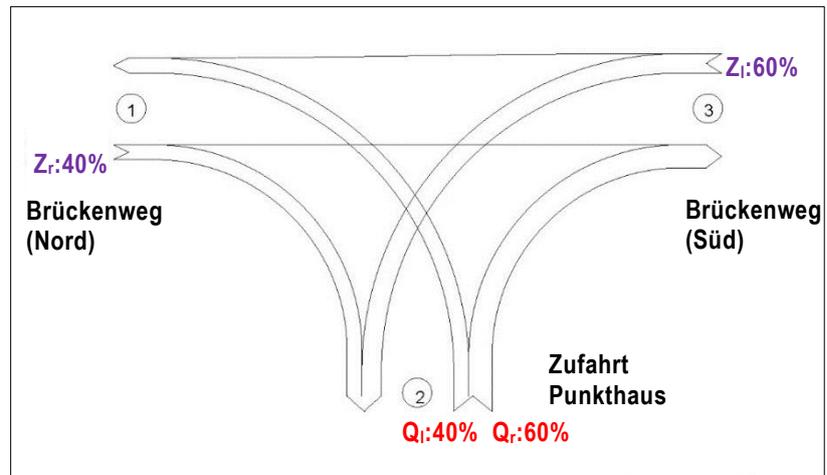


Abbildung 16: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus

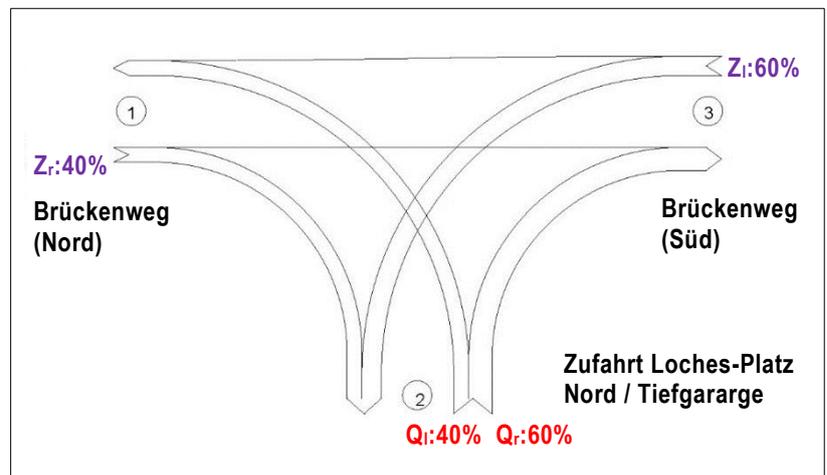


Abbildung 17: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord / Tiefgarage

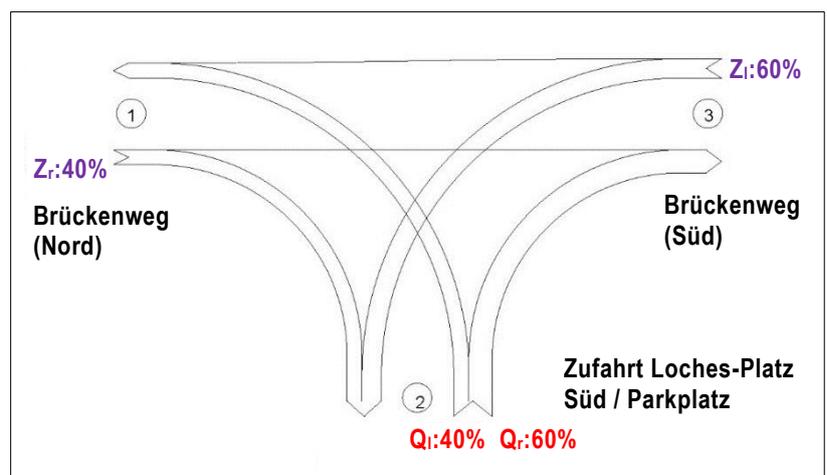


Abbildung 18: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd / Parkplatz

Wie empirische Untersuchungen zeigen, werden grundsätzlich eher oberirdische Parkplätze von Nutzern angefahren, bevor sie bei zu hoher Auslastung die Tiefgarage nutzen. Aus diesem Grund wurde für die interne Verkehrsverteilung der neu erzeugten Verkehre die Annahme getroffen, dass zunächst

der südlich geplante oberirdische Parkplatz angefahren wird und erst ab einer rund 90%igen Auslastung die nördlich geplante Tiefgarage beparkt wird.

Für die Verkehrsverteilung an den Knotenpunkten

- Brückenweg/An der Feuerwache
- Brückenweg/Vorm Eickerberg
- Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße
- Eich/Jörgensgasse
- Dabringhauser Straße/Eich
- Dellmannstraße/Dabringhauser Straße

wurde sich ebenfalls am Bestand orientiert.

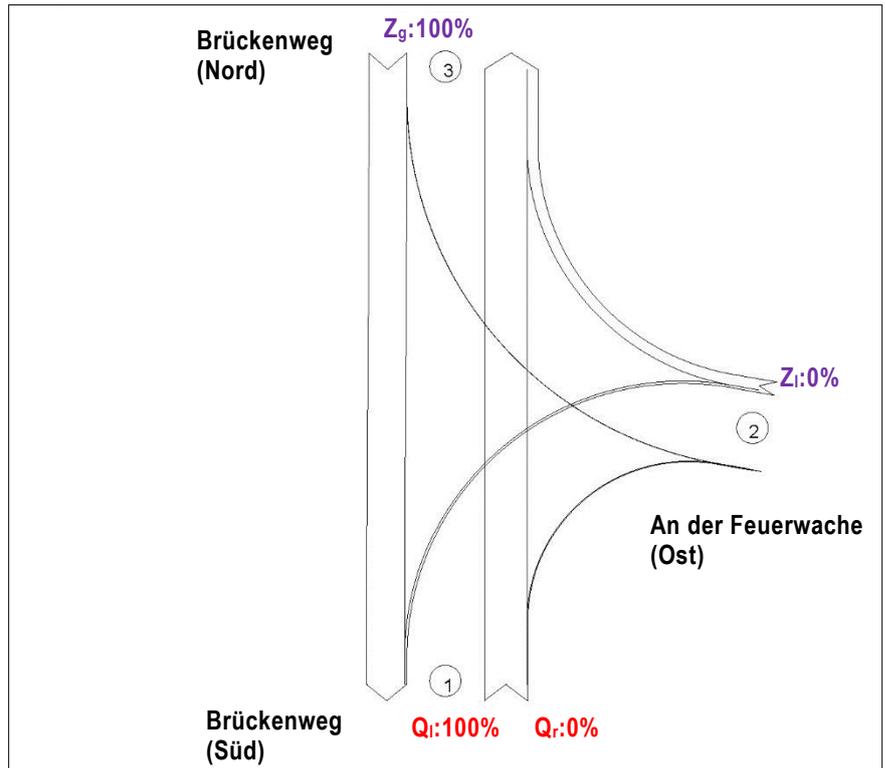


Abbildung 19: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache

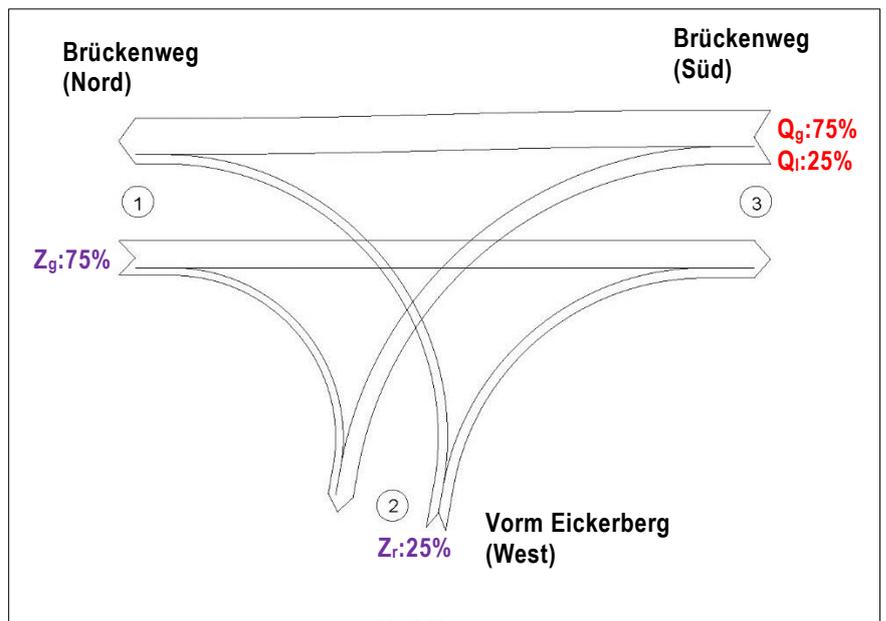


Abbildung 20: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg

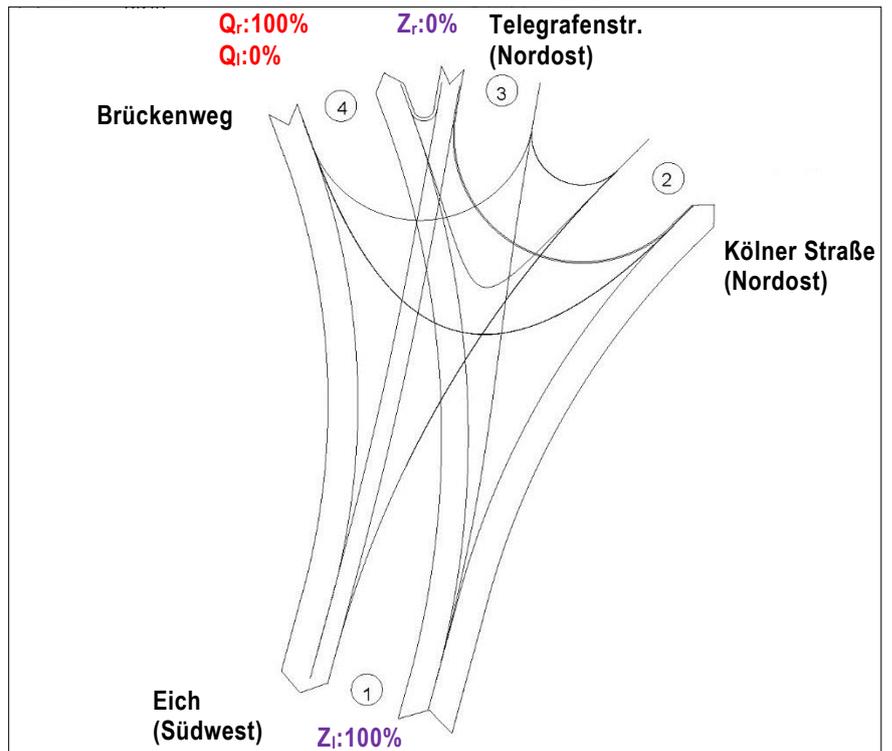


Abbildung 21: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstr./Kölner Straße

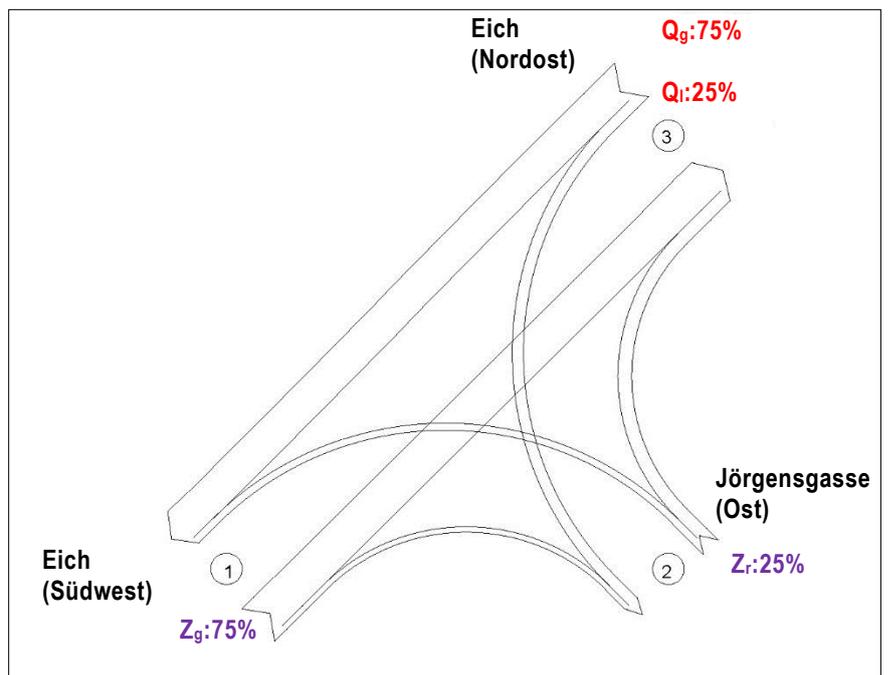


Abbildung 22: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse

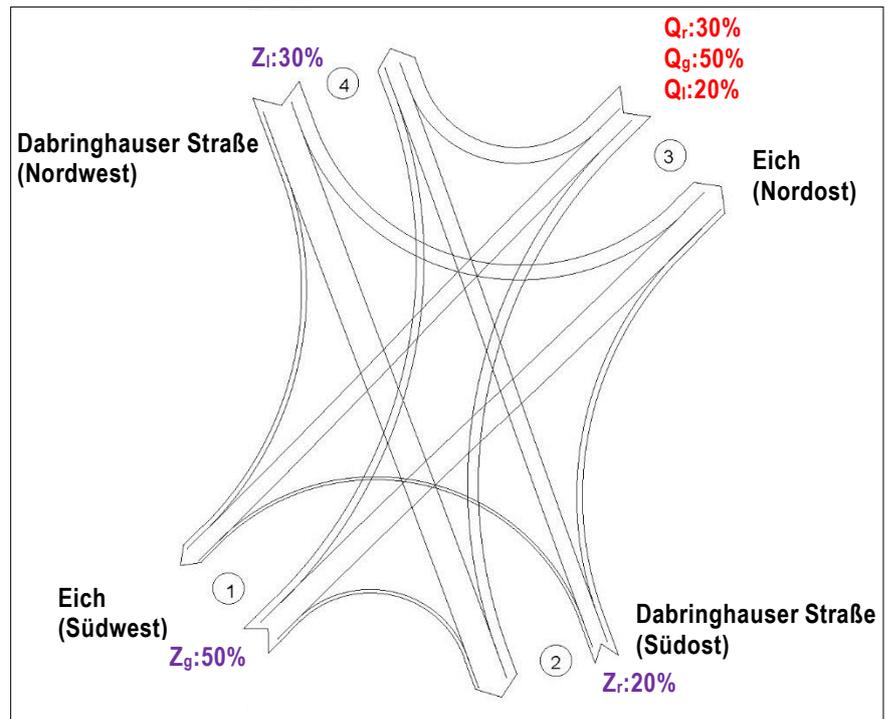


Abbildung 23: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich

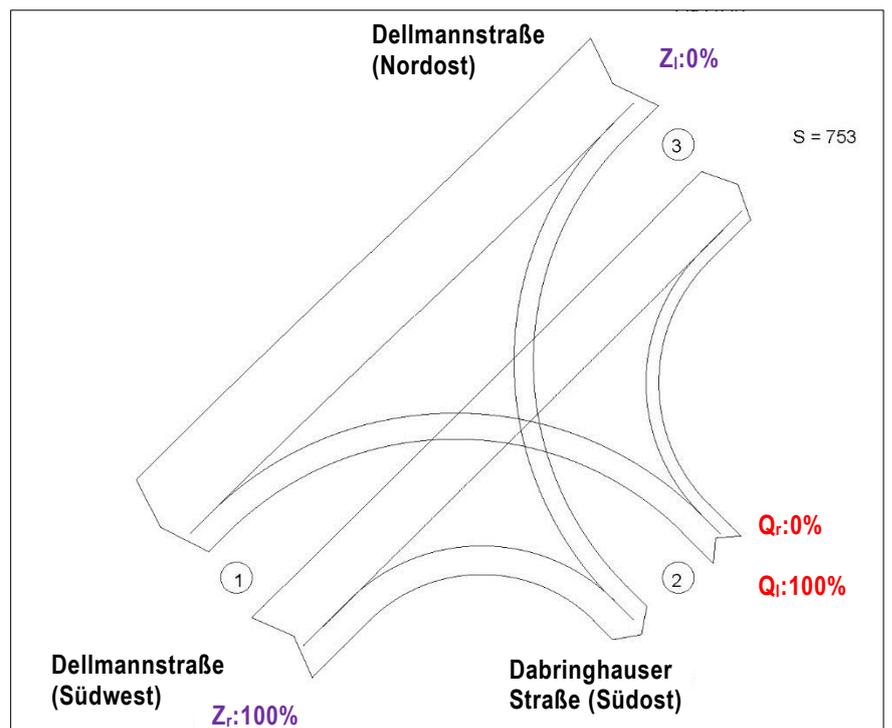
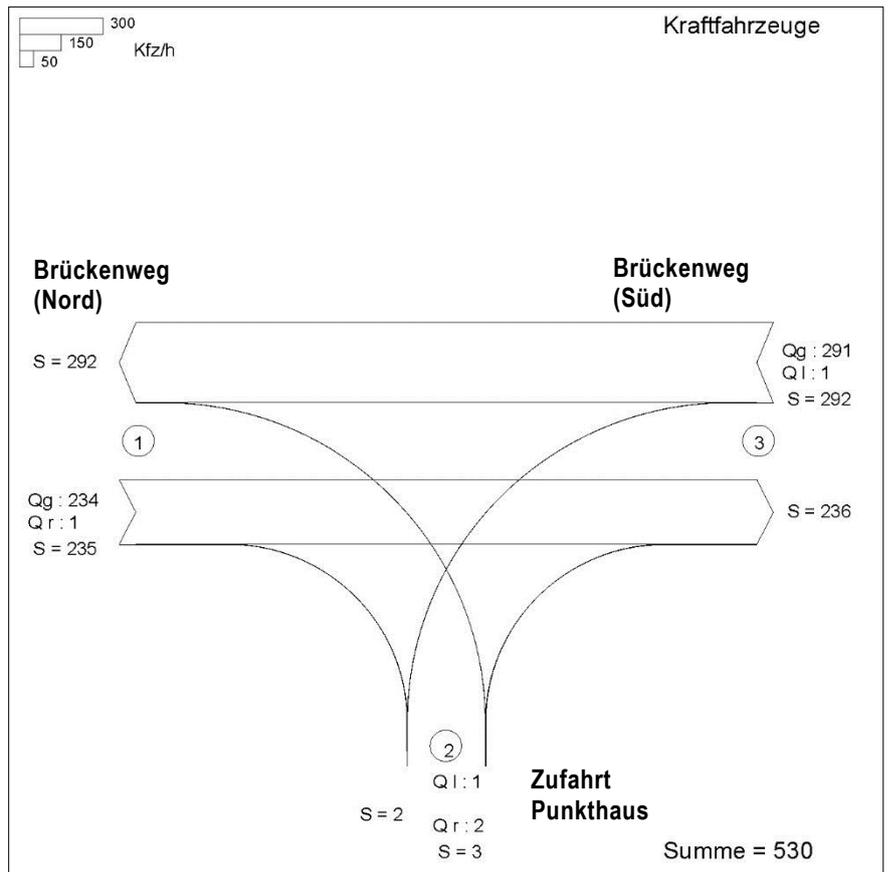
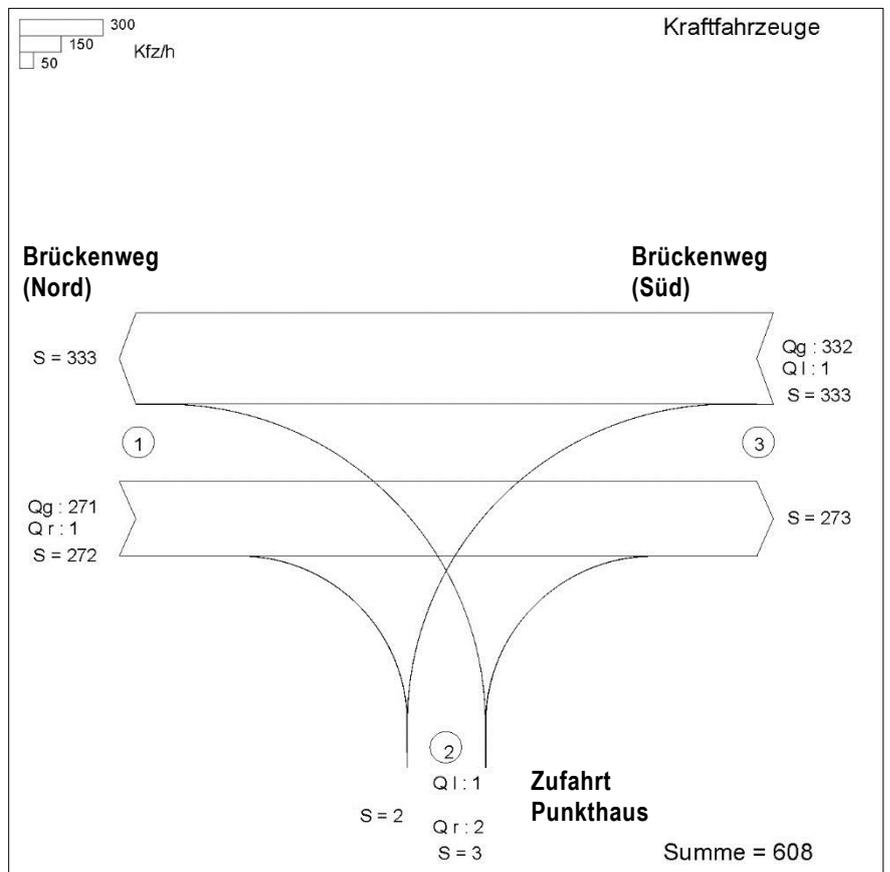


Abbildung 24: Gewählte Verkehrsverteilung [%] am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße

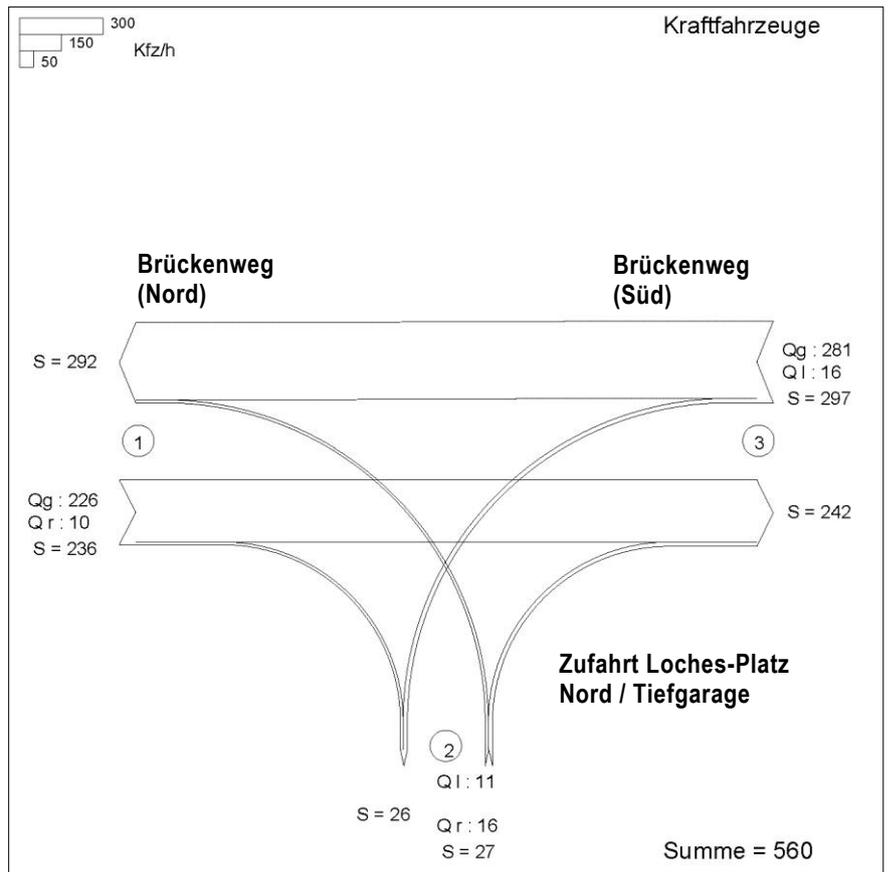
Für die numerische Verteilung des nutzungsbedingten Zusatzverkehrs auf das umgebende Straßennetz ergeben sich somit für die Morgen- und Nachmittagspitze die in den folgenden Abbildungen dargestellten Verkehrsmengen.



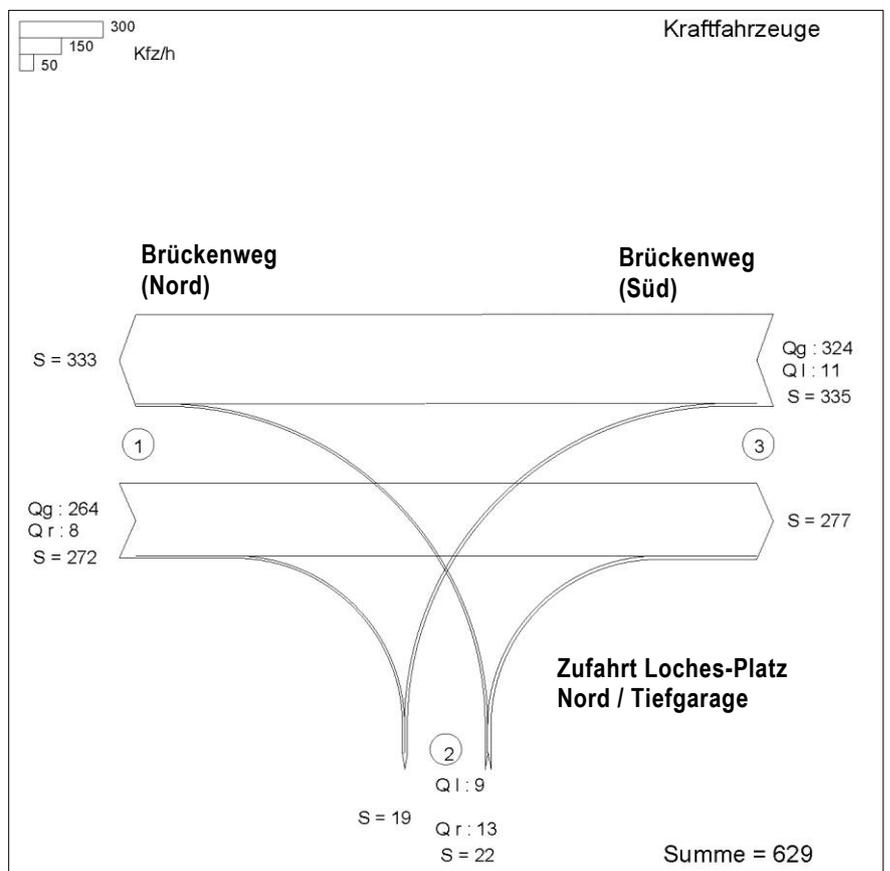
**Abbildung 25:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



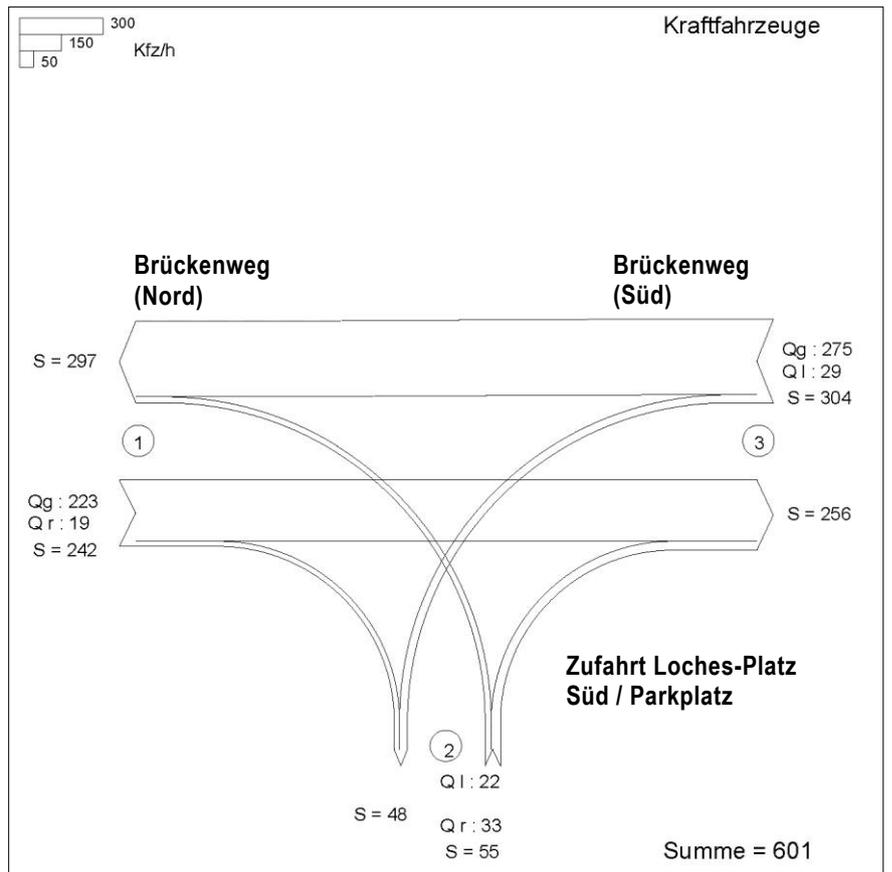
**Abbildung 26:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



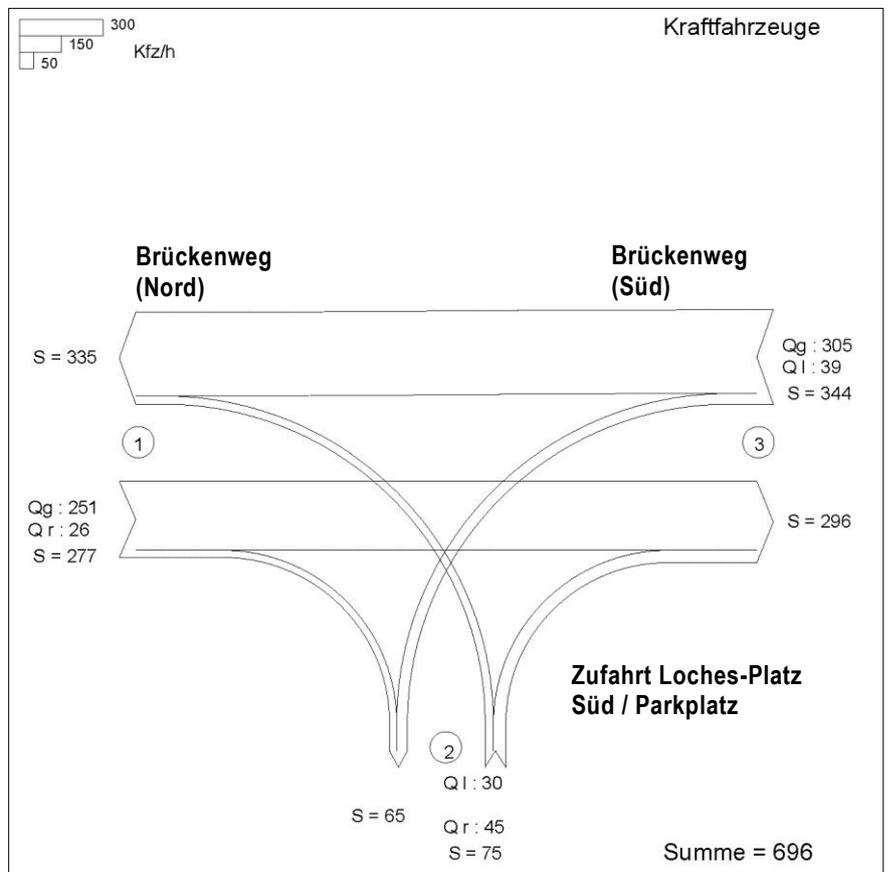
**Abbildung 27:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord / Tiefgarage zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



**Abbildung 28:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord / Tiefgarage zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



**Abbildung 29:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd / Parkplatz zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



**Abbildung 30:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd / Parkplatz zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

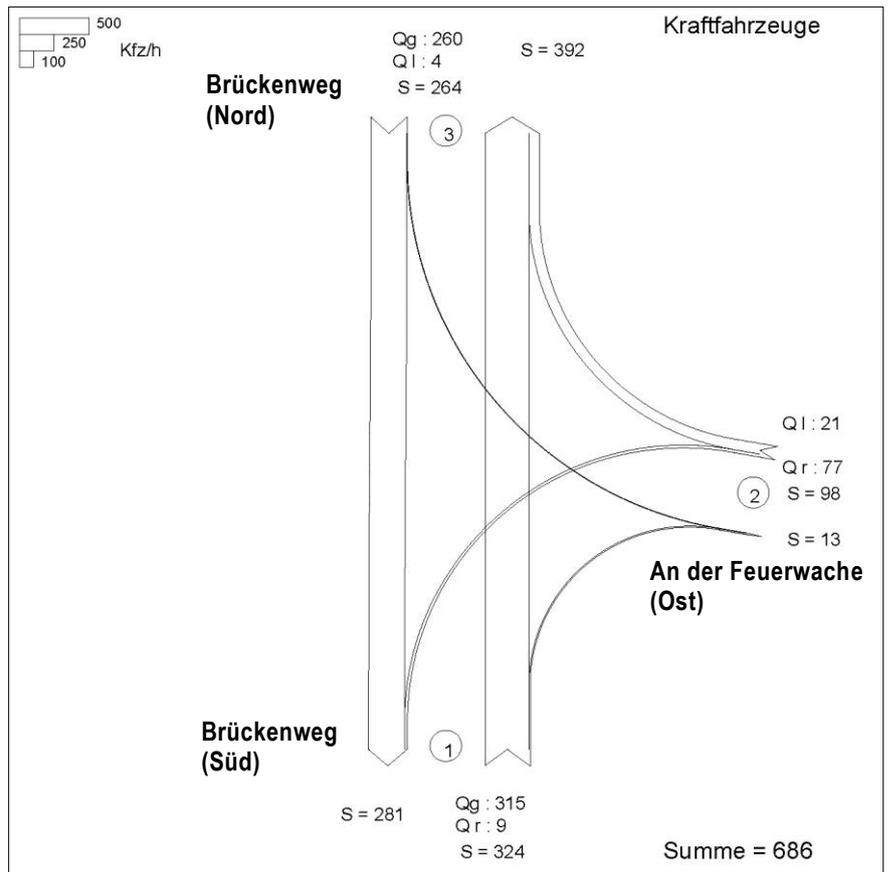


Abbildung 31: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

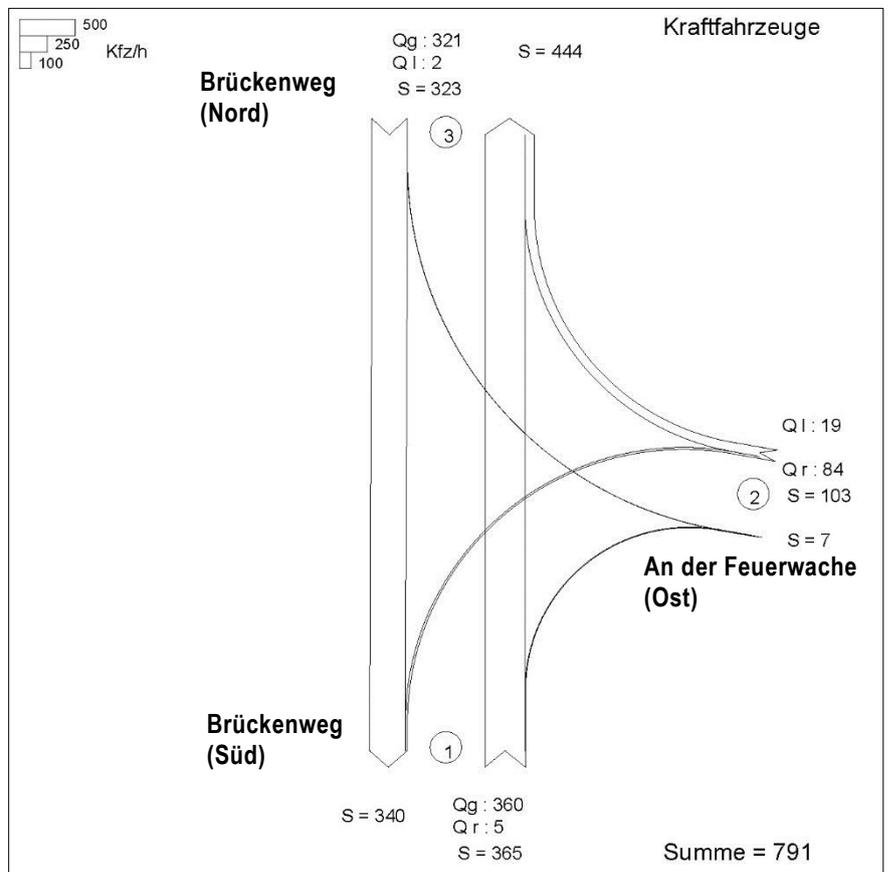
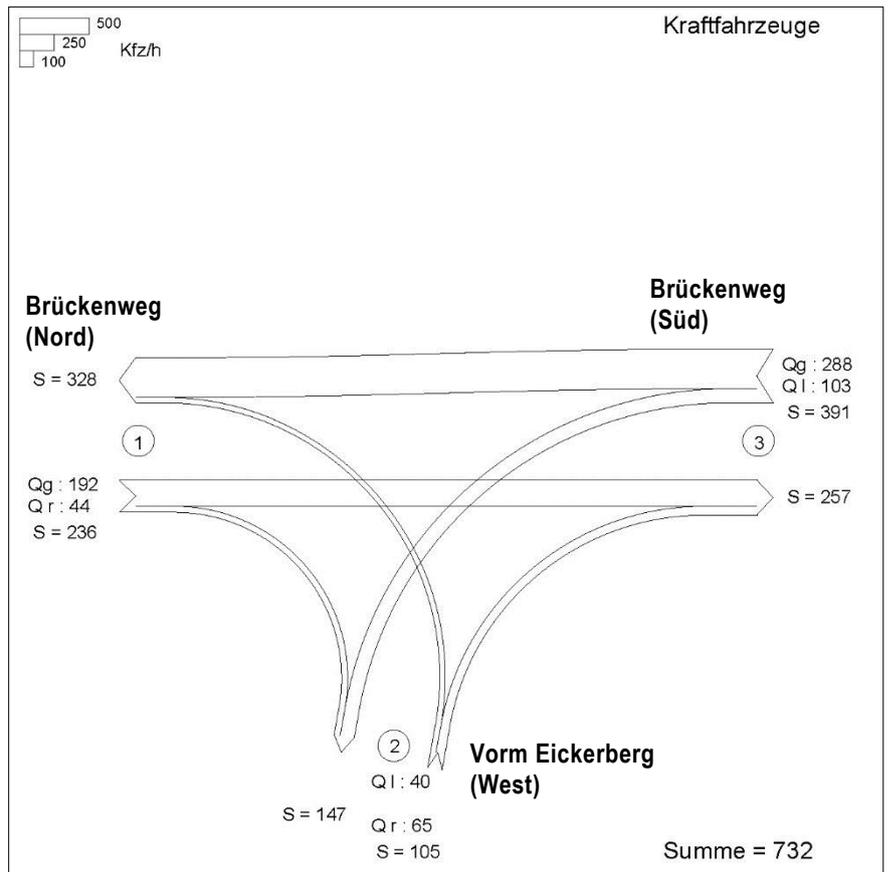
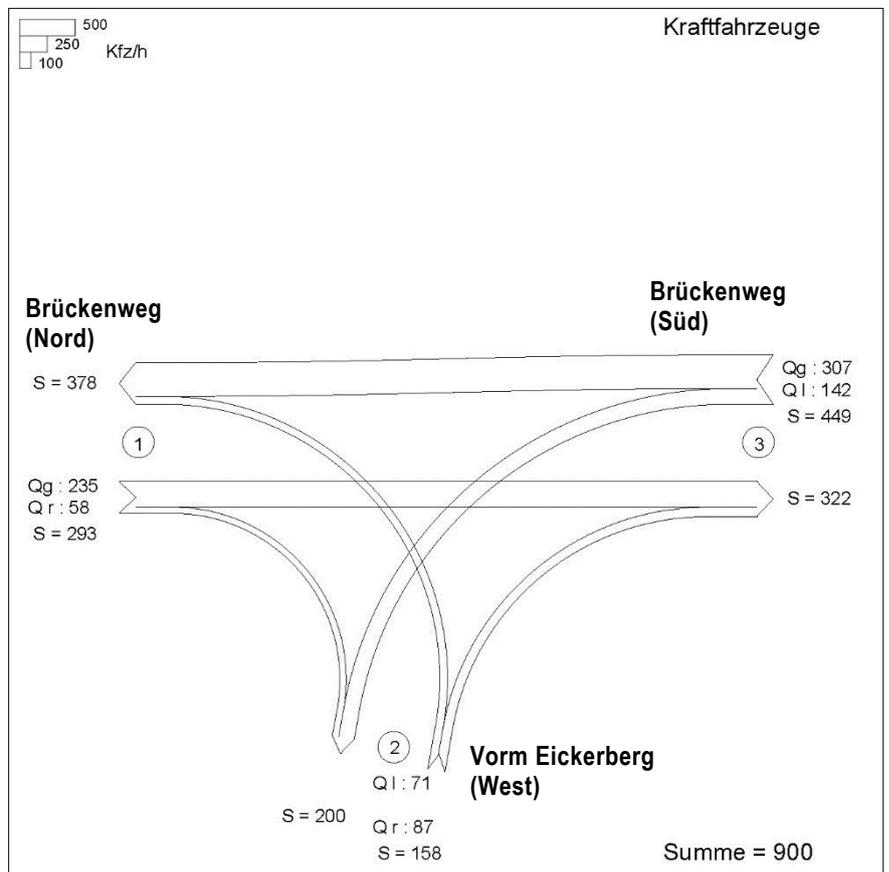


Abbildung 32: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



**Abbildung 33:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035



**Abbildung 34:** Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

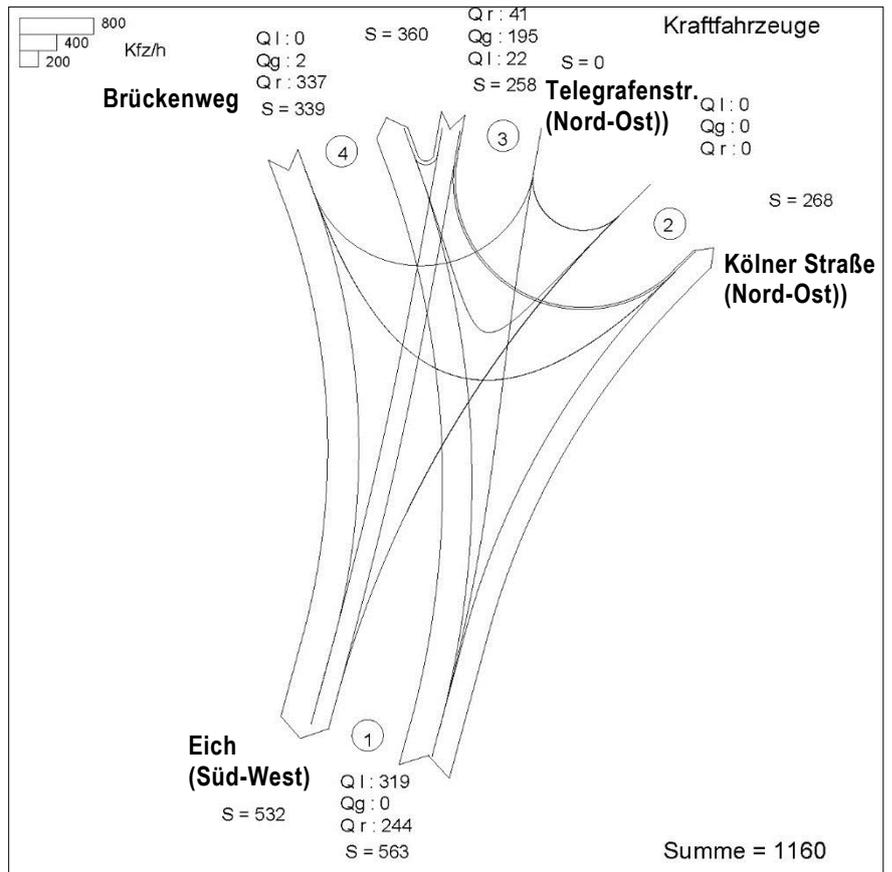


Abbildung 35: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstr./Kölner Straße zwischen 11.00-12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

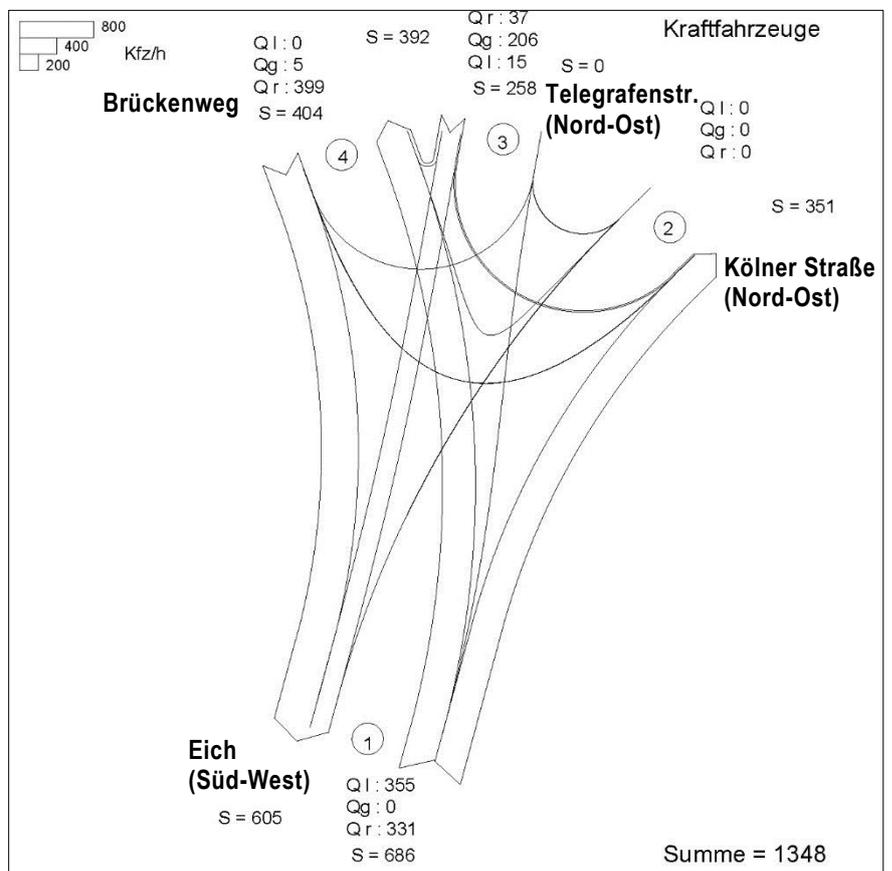


Abbildung 36: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstr./Kölner Straße zwischen 16.00-17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

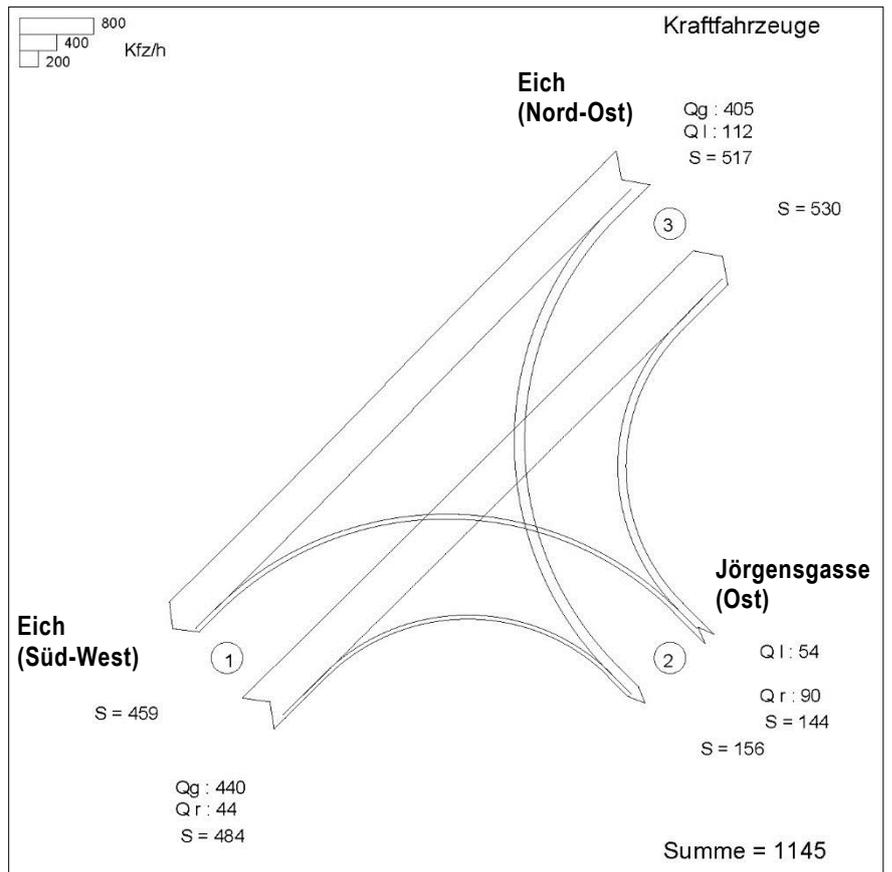


Abbildung 37: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Eich/Jörgengasse zwischen 11.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

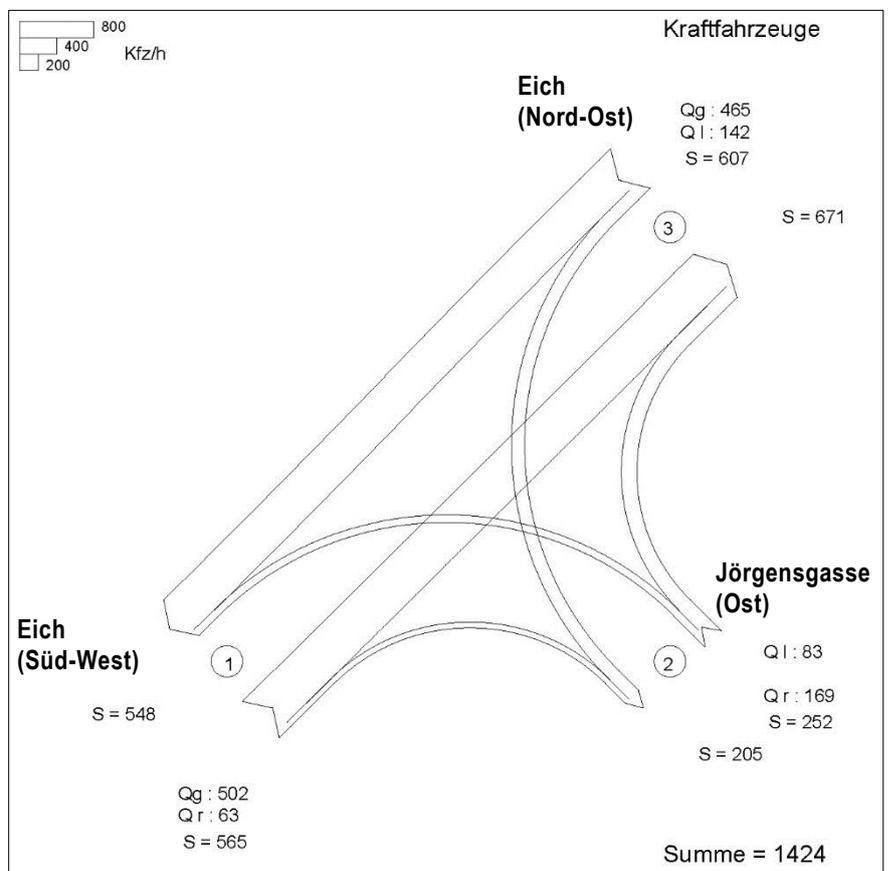


Abbildung 38: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Eich/Jörgengasse zwischen 16.00–17.00 Uhr – ANALYSE-Fall (17.10.2017)

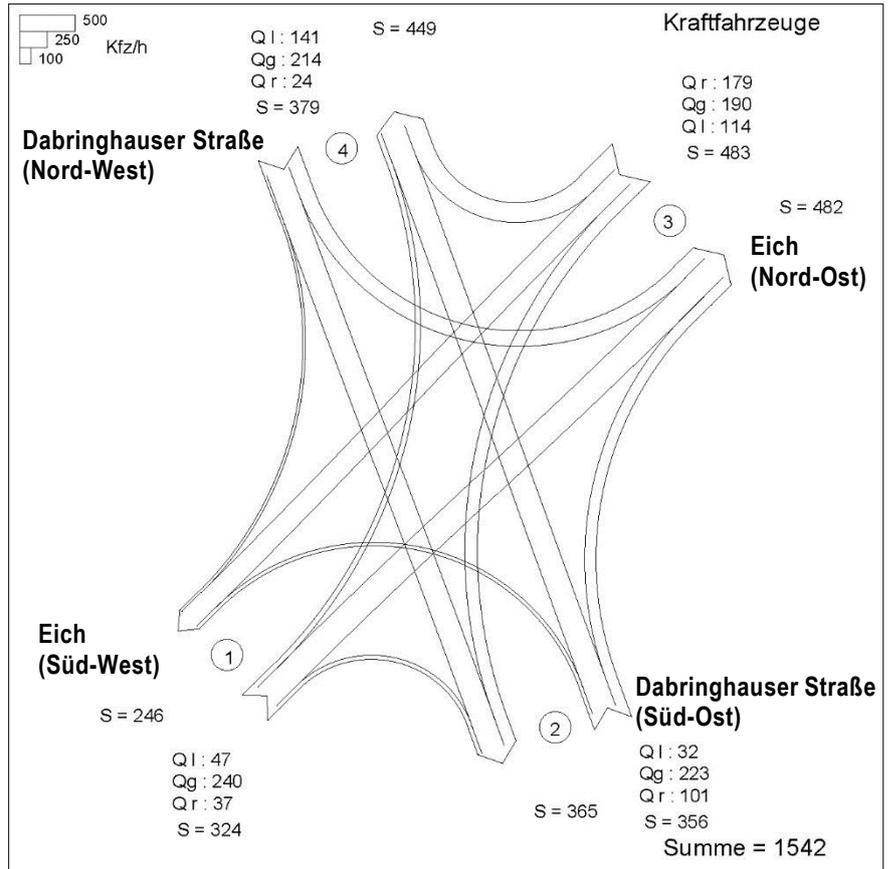


Abbildung 39: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

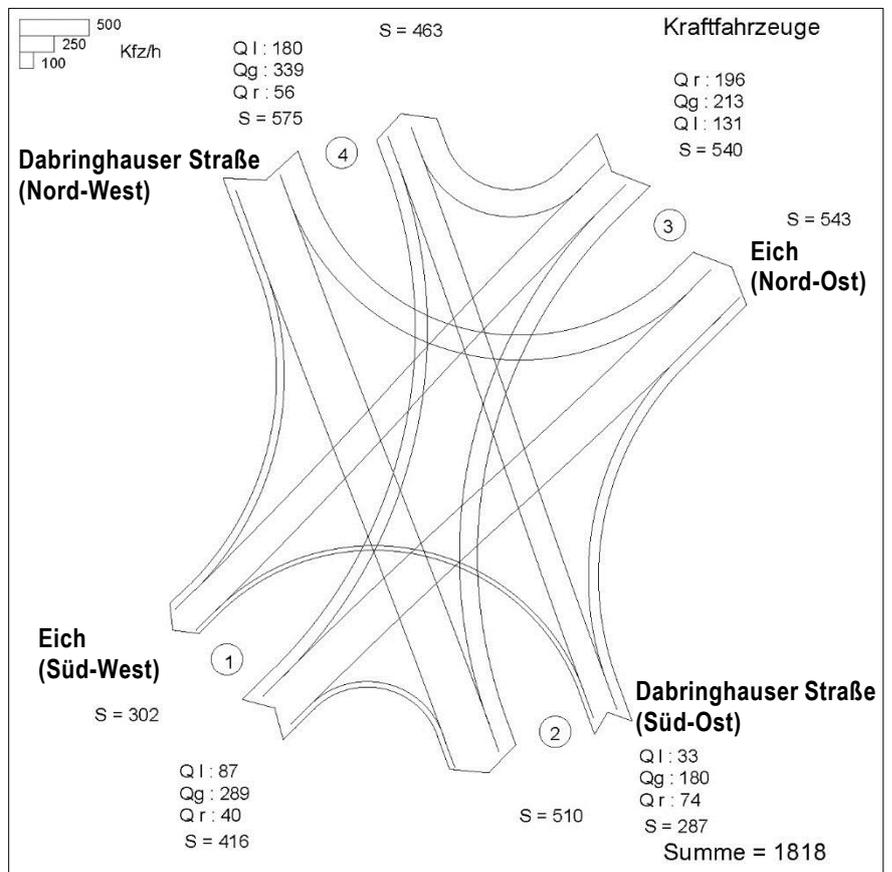


Abbildung 40: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

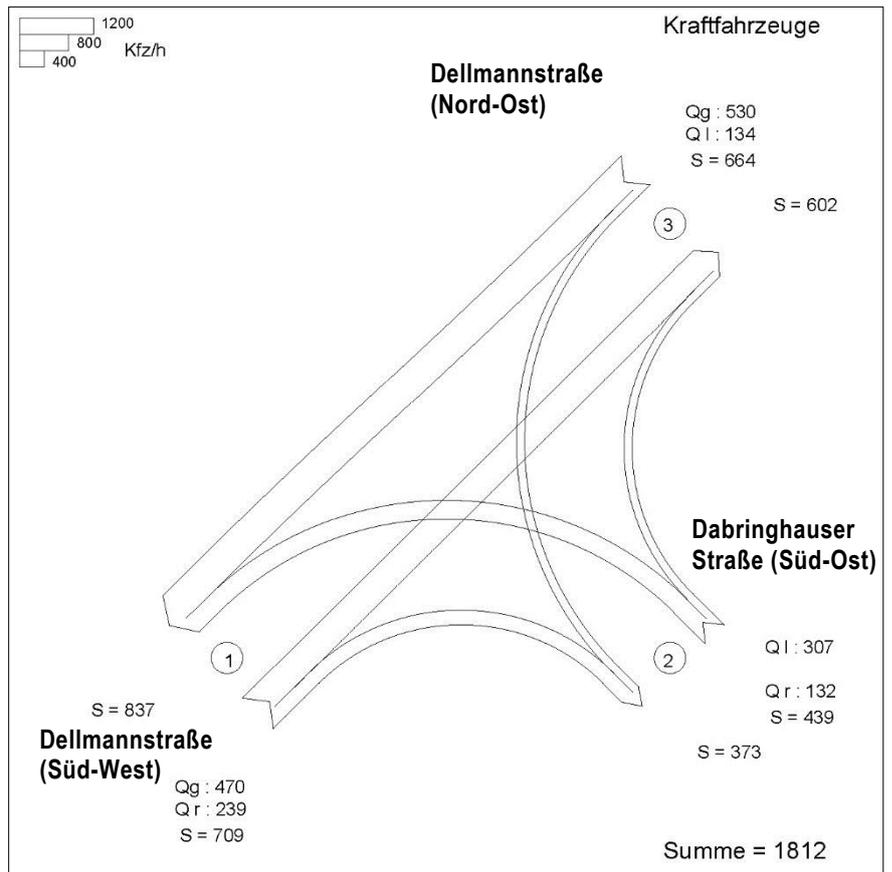


Abbildung 41: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße zwischen 11.00–12.00 Uhr – PROGNOSE-FALL 1 2035

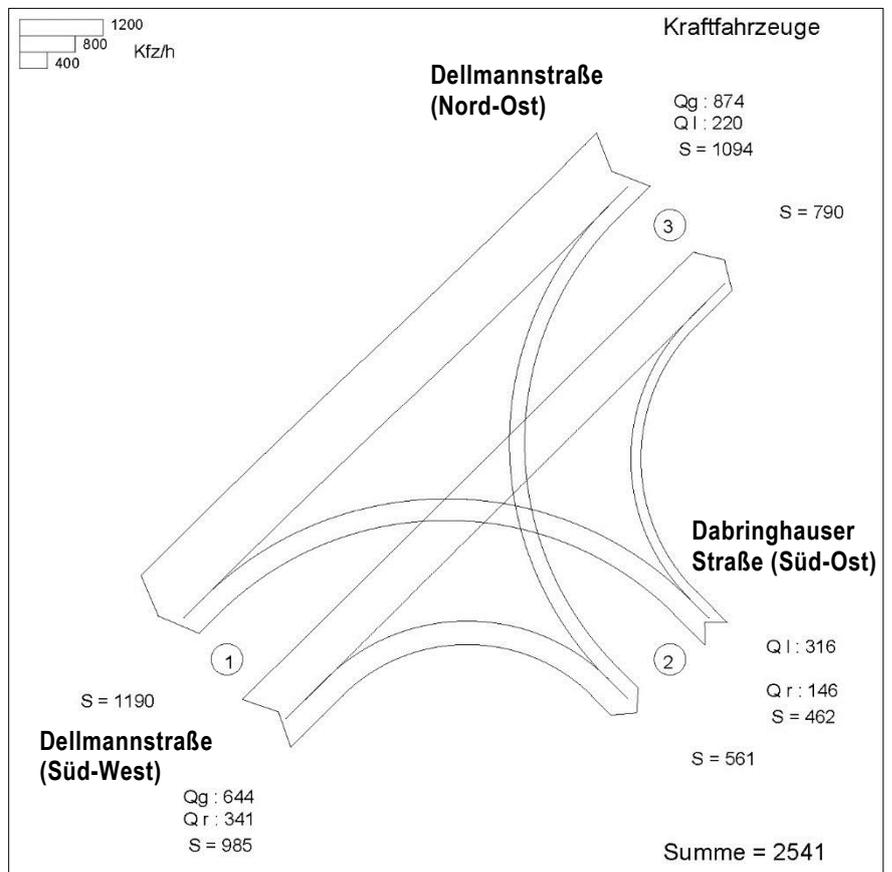


Abbildung 42: Verkehrsbelastungen [Kfz/h] am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße zwischen 16.00–17.00 Uhr – PROGNOSE-FALL 1 2035

## 5. Leistungsnachweis

### Die Qualität des Verkehrsablaufs

Für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage (vorfahrtgeregelt, Kreisverkehr) erfolgt auf Grundlage der Berechnungsverfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015), mit Hilfe vom EDV-gestützten Rechenprogrammen Knobel (Version 7) bzw. Kreisel (Version 8) eine genauere Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs.

Als maßgebendes Kriterium zur Bewertung ist die Dauer des mittleren Wartevorgangs (Wartezeit) anzusehen. Bei Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage ist der Fahrzeugstrom mit der größten mittleren Wartezeit ausschlaggebend für die Qualität des Verkehrsablaufs am gesamten Knotenpunkt.

Als maximaler Grenzwert einer ausreichenden Verkehrsqualität werden im Kraftfahrzeugverkehr für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlagen 45 Sekunden Wartezeit angesetzt (HBS 2015). Die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F, mit den in der Tabelle 12 dargestellten Grenzwerten der mittleren Wartezeit, können folgendermaßen charakterisiert werden:

- **Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- **Stufe B:** Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.
- **Stufe C:** Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- **Stufe D:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- **Stufe E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d.h. ständig zunehmende Staulänge) führen. Die Kapazität wird erreicht.
- **Stufe F:** Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

| Qualitätsstufe (QSV) | Mittlere Wartezeit w [s/Fz] |
|----------------------|-----------------------------|
| A                    | ≤ 10 s                      |
| B                    | ≤ 20 s                      |
| C                    | ≤ 30 s                      |
| D                    | ≤ 45 s                      |
| E                    | > 45 s                      |
| F                    | –                           |

**Tabelle 12:** Grenzwerte der mittleren Wartezeit an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage für verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. (*Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015*)

Das Ergebnis zur Berechnung der Qualität des Verkehrs an einem Knotenpunkt soll mindestens die Stufe D erreichen. Sie soll dementsprechend für alle Knotenpunktströme gelten und mindestens eingehalten werden. In besonderen Ausnahmefällen kann auch eine Qualitätsstufe E als Grenzwert zur Bemessung des Knotenpunktes angesetzt werden.

Für signalisierte Knotenpunkte erfolgt mit Hilfe von EDV-gestützten Rechenprogrammen der Technischen Universität Dresden (Prof. Dr.-Ing. habil. W. Schnabel, Arbeitsgruppe Verkehrstechnik), ebenfalls auf Grundlage der Berechnungsverfahren nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (2015), eine genauere Überprüfung der Leistungsfähigkeit. Da in Knotenzufahrten und vor Fußgängerfurten Sperrungen und Freigaben in ständiger Folge wechseln, ergeben sich an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zwangsläufig Behinderungen (Wartevorgänge) für die einzelnen Verkehrsteilnehmer. Als wichtiges Kriterium zur Bewertung des Verkehrsablaufs ist deshalb die Dauer eines Wartevorgangs (Wartezeit) anzusehen. Je nach Eintreffzeit und Zeitpunkt der Abfertigung an der Lichtsignalanlage ist die Dauer der Wartezeit für die einzelnen Verkehrsteilnehmer unterschiedlich lang, d. h., die Wartezeit ist eine Zufallsgröße. Dabei wird jedoch aus praktischen Gründen meist nur mit dem Mittelwert der Wartezeit gearbeitet. Neben der Wartezeit können weitere Kenngrößen für die Qualitätsbewertung herangezogen werden, z. B. Anzahl der Fahrzeuge im Stau, Anzahl der Haltevorgänge oder der Durchfahrten, Sättigungsgrad, Anteil überlasteter Umläufe. Wichtig für die Verwendung einzelner Kenngrößen ist, dass sie analytisch berechnet (realistisches Berechnungsmodell muss dazu vorhanden sein) und/oder nach Möglichkeit auch einfach messtechnisch erfasst werden können. Als maximaler Grenzwert einer ausreichenden Verkehrsqualität werden im Kraftfahrzeugverkehr für nicht koordinierte Zufahrten 70 Sekunden Wartezeit angesetzt (HBS 2015). Die einzelnen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F, mit den in der Tabelle 13 dargestellten Grenzwerten der mittleren Wartezeit, können folgendermaßen charakterisiert werden.

- **Stufe A:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr gering.
- **Stufe B:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
- **Stufe C:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.

- **Stufe D:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
- **Stufe E:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
- **Stufe F:** Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

| Qualitätsstufe (QSV) | Mittlere Wartezeit w [s/Fz] |
|----------------------|-----------------------------|
| A                    | ≤ 20 s                      |
| B                    | ≤ 35 s                      |
| C                    | ≤ 50 s                      |
| D                    | ≤ 70 s                      |
| E                    | > 70 s                      |
| F                    | –                           |

**Tabelle 13:** Grenzwerte der mittleren Wartezeit an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage für verschiedene Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs. (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015)

## Leistungsnachweise

Für die Knotenpunkte

- Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord, Tiefgarage
- Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd, Parkplatz
- Brückenweg/Zufahrt Punkthaus
- Brückenweg/An der Feuerwache
- Brückenweg/Vorm Eickerberg
- Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße
- Eich/Jörgensgasse
- Dabringhauser Straße/Eich
- Dellmannstraße/Dabringhauser Straße

wurden Leistungsnachweise für die folgenden Belastungsfälle durchgeführt:

- ANALYSE-Fall, Mittagsspitze 11.00-12.00 Uhr
- ANALYSE-Fall, Nachmittagsspitze 16.00-17.00 Uhr
- PROGNOSE-Fall 1 2035, Mittagsspitze 11.00-12.00 Uhr
- PROGNOSE-Fall 1 2035, Nachmittagsspitze 16.00-17.00 Uhr

Für den neuen Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus wurden lediglich die Leistungsnachweise für die entsprechenden PROGNOSE-Fälle durchgeführt.

### 5.1 Brückenweg / Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am vorfahrtsregeltem Knotenpunkt Brückenweg / Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage wurde die folgende Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur
- Westliche Zufahrt Loches-Platz Nord/ Tiefgarage:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur

Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sind in den Anlagen 10.1a bis 10.1b umfassend dokumentiert.

| Zufahrt                              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|--------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd                       | 4,7                      | 6                | 766                      | A              |
| Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage | 8,3                      | 6                | 436                      | A              |

**Tabelle 14:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

| Zufahrt                              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|--------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd                       | 4,3                      | 6                | 844                      | A              |
| Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage | 8,8                      | 6                | 411                      | A              |

**Tabelle 15:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord/Tiefgarage in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 14 und Tabelle 15 übersichtlich zusammengefasst.

- Die geplante Zufahrt zum Loches-Patz Nord/Tiefgarage weist bei zukünftigen Verkehrsbelastungen (PROGNOSE-Fall 1 2035) sowohl in der mittäglichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe A) aus. Nach Addition des Neuverkehrs aus der Gebietsentwicklung auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 wird in der Gesamtbewertung die Qualitätsstufe „A“ erreicht.
- Die rechnerisch maximale Rückstaulänge (95%) liegt bei ca. einem Fahrzeug (6m).

## 5.2 Brückenweg / Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Brückenweg / Zufahrt Loches-Patz Süd/Parkplatz wurde die folgende Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur
- Westliche Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur

Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sind in den Anlagen 10.2a bis 10.2b umfassend dokumentiert.

| Zufahrt                            | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd                     | 3,8                      | 6                | 943                      | A              |
| Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz | 7,3                      | 6                | 494                      | A              |

**Tabelle 16:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

| Zufahrt                            | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|------------------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd                     | 4,1                      | 6                | 888                      | A              |
| Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz | 8,6                      | 6                | 417                      | A              |

**Tabelle 17:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd/Parkplatz in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 16 und Tabelle 17 übersichtlich zusammengefasst.

- Die geplante Zufahrt zum Loches-Platz Süd/Parkplatz weist bei zukünftigen Verkehrsbelastungen (PROGNOSE-Fall 1 2035) sowohl in der mittäglichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe A) aus. Nach Addition des Neuverkehrs aus der Gebietsentwicklung auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 wird in der Gesamtbewertung die Qualitätsstufe „A“ erreicht.
- Die rechnerisch maximale Rückstaulänge (95%) liegt bei ca. einem Fahrzeug (6m).

### 5.3 Brückenweg/ Zufahrt Punkthaus

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am vorfahrtsregeltem Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus wurde die folgende Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur
- Westliche Zufahrt Punkthaus:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur

Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sind in den Anlagen 11.1 bis 11.2 umfassend dokumentiert.

| Zufahrt                | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd         | 3,7                      | 6                | 978                      | A              |
| Zufahrt Punkthaus West | 6,7                      | 6                | 540                      | A              |

**Tabelle 18:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

| Zufahrt                | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd         | 3,9                      | 6                | 932                      | A              |
| Zufahrt Punkthaus West | 7,6                      | 6                | 472                      | A              |

**Tabelle 19:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 18 und Tabelle 19 übersichtlich zusammengefasst.

- Die geplante Zufahrt zum Punkthaus weist bei zukünftigen Verkehrsbelastungen (PROGNOSE-Fall 1 2035) sowohl in der morgentlichen als auch in der nachmittäglichen Spitzenstunde eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe A) aus. Nach Addition des Neuverkehrs aus der Gebietsentwicklung auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 wird in der Gesamtbewertung die Qualitätsstufe „A“ erreicht.
- Die rechnerisch maximale Rückstaulänge (95%) liegt bei ca. einem Fahrzeug (6m).

#### 5.4 Brückenweg/ An der Feuerwache

Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Brückenweg/An der Feuerwache weist heute folgende Fahrstreifenaufteilung auf:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur
- Östliche Zufahrt An der Feuerwache:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur

Aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsbelastungen des Knotenpunktes Brückenweg/An der Feuerwache gegenüber dem Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg kann ohne rechnerischen Nachweis die ingenieurmäßige Einschätzung getroffen werden, dass auch an diesem Knotenpunkt mindestens eine mit „gut“ zu bewertende Qualität des Verkehrsablaufs sowohl unter ANALYSE-Verkehrsbelastungen als auch im PROGNOSE-Fall 1 2035 vorliegt (vgl. Absatz 5.4). Deutliche Einbußen im Verkehrsablauf sind auch mit den prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht zu erwarten. Auf detaillierte Berechnungen für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs wurde daher verzichtet.

#### 5.5 Brückenweg/ Vorm Eickerberg

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg wurde die folgende Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Getrennte Geradeaus- und Linksabbiegespur
- Westliche Zufahrt Vorm Eickerberg:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur

Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sind in den Anlagen 12.1 bis 12.4 umfassend dokumentiert.

| Zufahrt              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd       | 3,9                      | 6                | 921                      | A              |
| Vorm Eickerberg West | 7,8                      | 6                | 462                      | A              |

**Tabelle 20:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – ANALYSE-Fall

| Zufahrt              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd       | 4,3                      | 6                | 832                      | A              |
| Vorm Eickerberg West | 10,3                     | 6                | 350                      | B              |

**Tabelle 21:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – ANALYSE-Fall

| Zufahrt              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd       | 4,1                      | 6                | 875                      | A              |
| Vorm Eickerberg West | 9,0                      | 6                | 402                      | A              |

**Tabelle 22:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

| Zufahrt              | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Süd       | 4,6                      | 6                | 776                      | A              |
| Vorm Eickerberg West | 12,5                     | 6                | 287                      | B              |

**Tabelle 23:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 20 bis Tabelle 23 übersichtlich zusammengefasst.

- Der vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg weist sowohl in der Vormittags- als auch in der Nachmittagsspitze eine mindestens gute Qualität des Verkehrsablaufs auf. Selbst nach Addition des Neuverkehrs aus der Gebietsentwicklung auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 werden in der Gesamtbewertung die gleichen Qualitätsstufen erreicht.
- Die maximale Rückstaulänge (95%) liegt rechnerisch bei ca. einem Fahrzeug (6m).

## 5.6 Brückenweg/Eich/Tele- grafenstrasse/Kölnener Straße

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am vorfahrtsregeltem Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße wurde davon ausgegangen, dass es sich hierbei aufgrund der Geometrie um einen zusammenhängenden Knotenpunkt handelt. Da die Kölnener Straße eine abgehende Einbahnstraße ist, wurde die folgende Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt:

- Südlich Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Rechtsabbiegespur
- Östliche Zufahrt Telegrafenstrasse:  
Kombinierte Rechts-/Linksabbiegespur
- Nördliche Zufahrt Brückenweg:  
Kombinierte Geradeaus-/Linksabbiegespur

Die Ergebnisprotokolle der Berechnungen zur Qualität des Verkehrsablaufs sind in den Anlagen 13.1 bis 13.4 umfassend dokumentiert.

| Zufahrt                    | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Nord            | 14,8                     | 18               | 243                      | <b>A</b>       |
| Telegrafenstrasse Nord-Ost | 4,9                      | 6                | 736                      | <b>B</b>       |

**Tabelle 24:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – ANALYSE-Fall

| Zufahrt                    | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Nord            | 5,6                      | 6                | 641                      | <b>A</b>       |
| Telegrafenstrasse Nord-Ost | 21,1                     | 24               | 161                      | <b>C</b>       |

**Tabelle 25:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – ANALYSE-Fall

| Zufahrt                    | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Nord            | 5,3                      | 6                | 678                      | <b>A</b>       |
| Telegrafenstrasse Nord-Ost | 23,0                     | 30               | 154                      | <b>C</b>       |

**Tabelle 26:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße in der Mittagsspitzenstunde 11.00 – 12.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

| Zufahrt                    | Mittlere Wartezeit [sec] | 95%-Rückstau [m] | Kapazitätsreserve [Fz/h] | Qualitätsstufe |
|----------------------------|--------------------------|------------------|--------------------------|----------------|
| Brückenweg Nord            | 6,2                      | 6                | 584                      | <b>A</b>       |
| Telegrafenstrasse Nord-Ost | 44,5                     | 54               | 76                       | <b>D</b>       |

**Tabelle 27:** Mittlere Wartezeiten [sec/Fz], Rückstaulängen, Kapazitätsreserven und Stufen der Verkehrsqualität am unsignalisierten Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00 – 17.00 Uhr – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 24 bis Tabelle 27 übersichtlich zusammengefasst.

- Der vorfahrtsregelte Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße weist sowohl in der Vormittags- als auch in der Nachmittagsspitze eine mindestens befriedigende Qualität des Verkehrsablaufs auf.
- Nach Addition des Neuverkehrs aus der Gebietsentwicklung auf die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Jahr 2035 sinkt die Qualität des Verkehrsablaufs am Nachmittag auf die Stufe D. Sie ist damit jedoch weiterhin im ausreichenden Bereich.
- Die maximale Rückstaulänge (95%) liegt rechnerisch bei ca. neun Fahrzeugen (54m) in der Telegrafstraße und ist damit dennoch als unkritisch zu bewerten.

## 5.7 Eich/Jörgensgasse

Für die Überprüfung der Qualität des Verkehrsablaufs am Kreisverkehrsplatz Eich/Jörgensgasse wurde die vorhandene Geometrie zugrunde gelegt. Hierbei handelt es sich um einen Minikreisverkehr mit überfahrbarer Kreisinsel und einem Durchmesser von insgesamt ca. 21m.

Die vollständigen Ergebnisausdrucke sind den Anlagen 14.1 bis 14.4 zu entnehmen. Die nachstehenden Tabellen stellen zwecks besserer Übersicht eine Zusammenfassung dar:

| ANALYSE-Fall<br>11.00–12.00 Uhr | q-e-vorh<br>[Pkw-E/h] | q-e-max<br>[Pkw-E/h] | Auslastung<br>[X] | L-95<br>[Pkw-E] | Wartezeit<br>[s] | QSV      |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------|
| Eich Süd                        | 433                   | 1.006                | 0,43              | 2               | 6,4              | <b>A</b> |
| Jörgensgasse<br>Ost             | 130                   | 735                  | 0,18              | 1               | 6,0              | <b>A</b> |
| Eich Nord                       | 448                   | 1.032                | 0,43              | 2               | 6,2              | <b>A</b> |

**Tabelle 28:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am Kreisverkehrsplatz Eich/Jörgensgasse in der Mittagsspitzenstunde 11.00–12.00 Uhr - ANALYSE-Fall

| ANALYSE-Fall<br>16.00–17.00 Uhr | q-e-vorh<br>[Pkw-E/h] | q-e-max<br>[Pkw-E/h] | Auslastung<br>[X] | L-95<br>[Pkw-E] | Wartezeit<br>[s] | QSV      |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------|
| Eich Süd                        | 508                   | 967                  | 0,53              | 3               | 7,9              | <b>A</b> |
| Jörgensgasse<br>Ost             | 230                   | 689                  | 0,33              | 1               | 7,9              | <b>A</b> |
| Eich Nord                       | 527                   | 987                  | 0,53              | 3               | 7,9              | <b>A</b> |

**Tabelle 29:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am Kreisverkehrsplatz Eich/Jörgensgasse in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00–17.00 Uhr - ANALYSE-Fall

| PROGNOSE-Fall 1 2035<br>11.00–12.00 Uhr | q-e-vorh<br>[Pkw-E/h] | q-e-max<br>[Pkw-E/h] | Auslastung<br>[X] | L-95<br>[Pkw-E] | Wartezeit<br>[s] | QSV      |
|---|-----------------------|----------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------|
| Eich Süd                                | 498                   | 982                  | 0,51              | 3               | 7,6              | <b>A</b> |
| Jörgensgasse<br>Ost                     | 146                   | 677                  | 0,22              | 1               | 6,9              | <b>A</b> |
| Eich Nord                               | 526                   | 1.019                | 0,52              | 3               | 7,4              | <b>A</b> |

**Tabelle 30:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am Kreisverkehrsplatz Eich/Jörgensgasse in der Vormittagsspitzenstunde 11.00–12.00 Uhr - PROGNOSE-Fall 1 2035

| PROGNOSE-Fall 1 2035<br>16.00–17.00 Uhr | q-e-vorh<br>[Pkw-E/h] | q-e-max<br>[Pkw-E/h] | Auslastung<br>[X] | L-95<br>[Pkw-E] | Wartezeit<br>[s] | QSV      |
|---|-----------------------|----------------------|-------------------|-----------------|------------------|----------|
| Eich Süd                                | 574                   | 937                  | 0,61              | 5               | 10,0             | <b>B</b> |
| Jörgensgasse<br>Ost                     | 253                   | 631                  | 0,40              | 2               | 9,5              | <b>A</b> |
| Eich Nord                               | 616                   | 971                  | 0,63              | 5               | 10,2             | <b>B</b> |

**Tabelle 31:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am Kreisverkehrsplatz Eich/Jörgensgasse in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00–17.00 Uhr - PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in den Tabelle 28 bis Tabelle 31 übersichtlich zusammengefasst.

- Der Kreisverkehr (Minikreisel) Eich/Jörgensgasse weist sowohl in den ANALYSE-Fällen (Vor-/Nachmittag) als auch in den PROGNOSE-Fällen (Vor-/Nachmittag) eine gute Qualität des Verkehrsablaufs auf. Mit 30m tritt die rechnerisch 95%ige Rückstaulänge am Nachmittag des PROGNOSE-Falls 1 2035 auf.

## 5.8 Dabringhauser Straße/Eich

Für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des signalisierten Knotenpunktes Dabringhauser Straße / Eich wurden Formblätter nach den Berechnungsverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2015) verwendet. Die Ergebnisprotokolle für die betrachteten Lastfälle sind im Anhang dokumentiert, jeweils differenziert in folgenden Formblättern.

### Formblatt: Ausgangsdaten

Dargestellt sind für jede Signalgruppe Angaben zur Verkehrsbelastung (q) in Fz/h auf der Grundlage der Analyse-/Prognose-Verkehrsbelastungen, die vorhandene/künftigen Grünzeiten ( $t_F$ ) auf Basis des aktuellen/ vorgeschlagenen Signalprogramms sowie die Kennzeichnung von Mischfahrstreifen (MiF) mit entsprechender Sättigungsverkehrsstärke ( $q_s$ ).

### Formblatt: Ermittlung der maßgebenden Ströme und Berechnung der Sättigungsverkehrsstärke

Auf der Grundlage der Ausgangsdaten werden die Angleichungsfaktoren, die Sättigungsverkehrsstärken sowie die Flussverhältnisse bestimmt. Im vorliegenden Fall ergeben sich an dem betrachteten Knotenpunkt nur geringe Einflüsse durch querende Fußgänger.

### Formblatt: Formblatt Nachweis der Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr

Vorgaben für die Berechnungen pro Signalgruppe bzw. Fahrstreifen sind die Umlaufzeit ( $t_u$ ), der Untersuchungszeitraum (i. a.  $T=60$  min), die gewählten/vorhandenen Freigabezeiten ( $t_F$ ), die Verkehrsbelastungen (q) und die Sättigungsverkehrsstärken ( $q_s$ ). Bei Eingabe der statistischen Sicherheit (S) gegen Überstauung wird die Länge des erforderlichen Stauraums für den Fahrstreifen ermittelt. Die Stauraumlänge wird auf volle 10m gerundet. Maßgebendes Bewertungskriterium für die Einstufung des Verkehrsablaufes nach Qualitätsstufen (QSV) ist die mittlere Wartezeit (w) im Kfz-Verkehr.

Grundlage der Leistungsüberprüfung des Knotenpunktes Dabringhauser Straße/Eich sind zwei Signalprogramme aus einer Untersuchung des Büros PVT Planungsbüro für Verkehrstechnik Essen GmbH (2016) mit Umlaufzeiten von 80sec am Vormittag und 100 sec am Nachmittag. Grundsätzlich werden die die Grünphasen am Knotenpunkt verkehrsabhängig geschaltet. Für die

verkehrstechnischen Berechnungen nach HBS 2015 wurden jedoch Festzeitprogramme zugrunde gelegt. Basis hier ist ein 2-Phasen-System, in dem der Linksabbieger aus der südwestlichen Zufahrt Eich im Gegensatz zu den übrigen Linksabbiegern nicht konfliktfrei mit anderen Verkehrsströmen in einer separaten Phase freigegeben wird.



Abbildung 43: Definition der Signalgruppen am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich

Die Ergebnisprotokolle der Leistungsfähigkeitsüberprüfung sind den Anlagen 15.1 bis 15.4 umfassend dokumentiert.

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse (mittlere Wartezeiten als wichtiges Kriterium zur Bewertung des Verkehrsablaufs, Stufe der Qualität des Verkehrsablaufs und Rückstaulängen) sind in den Tabelle 32 bis Tabelle 35 übersichtlich zusammengefasst.

| ANALYSE<br>11.00–12.00 Uhr | Verkehrsbe-<br>lastung<br>[Kfz/h] | Anteil Schwer-<br>verkehr<br>[%] | Mittlere<br>Wartezeit<br>[s/Fz] | Qualitäts-<br>stufe | Stauraumlänge<br>(90%-Wert)<br>[m] |
|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------|------------------------------------|
| Signalgruppe<br>K1 (MF)    | 227                               | 5,7                              | 22,8                            | <b>B</b>            | 50                                 |
| Signalgruppe<br>K1L (LA)   | 120                               | 3,3                              | 40,4                            | <b>C</b>            | 40                                 |
| Signalgruppe<br>K2 (MF)    | 304                               | 3,6                              | 29,3                            | <b>B</b>            | 30                                 |
| Signalgruppe<br>K2L (LA)   | 31                                | 0,0                              | 39,5                            | <b>C</b>            | 20                                 |
| Signalgruppe<br>K3 (MF)    | 248                               | 3,2                              | 38,4                            | <b>C</b>            | 60                                 |
| Signalgruppe<br>K3L (LA)   | 45                                | 4,4                              | 33,4                            | <b>B</b>            | 20                                 |
| Signalgruppe<br>K4 (MF)    | 319                               | 2,2                              | 18,6                            | <b>A</b>            | 60                                 |
| Signalgruppe<br>K4L (LA)   | 102                               | 2,0                              | 36,9                            | <b>C</b>            | 30                                 |

**Tabelle 32:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am signalisierten Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich in der Vormittagsspitzenstunde 11.00–12.00 Uhr mit dem bestehenden Signalprogramm (80sec.) – ANALYSE-Fall

| ANALYSE<br>11.00–12.00 Uhr | Verkehrsbe-<br>lastung<br>[Kfz/h] | Anteil Schwer-<br>verkehr<br>[%] | Mittlere<br>Wartezeit<br>[s/Fz] | Qualitäts-<br>stufe | Stauraumlänge<br>(90%-Wert)<br>[m] |
|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---------------------|------------------------------------|
| Signalgruppe<br>K1 (MF)    | 376                               | 1,9                              | 26,2                            | <b>B</b>            | 90                                 |
| Signalgruppe<br>K1L (LA)   | 157                               | 0,6                              | 42,9                            | <b>C</b>            | 50                                 |
| Signalgruppe<br>K2 (MF)    | 236                               | 3,0                              | 40,2                            | <b>C</b>            | 70                                 |
| Signalgruppe<br>K2L (LA)   | 33                                | 6,1                              | 54,9                            | <b>D</b>            | 20                                 |
| Signalgruppe<br>K3 (MF)    | 293                               | 1,4                              | 38,5                            | <b>C</b>            | 80                                 |
| Signalgruppe<br>K3L (LA)   | 84                                | 1,2                              | 50,9                            | <b>D</b>            | 30                                 |
| Signalgruppe<br>K4 (MF)    | 356                               | 1,7                              | 24,8                            | <b>B</b>            | 80                                 |
| Signalgruppe<br>K4L (LA)   | 117                               | 1,7                              | 52,0                            | <b>D</b>            | 40                                 |

**Tabelle 33:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am signalisierten Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich in der Nachmittagsspitzenstunde 16.00–17.00 Uhr mit dem bestehenden Signalprogramm (100sec.) – ANALYSE-Fall

| PROGNOSE-Fall 1 2035<br>11.00–12.00 Uhr | Verkehrsbelastung<br>[Kfz/h] | Anteil Schwerverkehr<br>[%] | Mittlere Wartezeit<br>[s/Fz] | Qualitätsstufe | Stauraulänge<br>(90%-Wert)<br>[m] |
|---|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------|-----------------------------------|
| Signalgruppe K1 (MF)                    | 238                          | 5,5                         | 23,1                         | <b>B</b>       | 50                                |
| Signalgruppe K1L (LA)                   | 141                          | 7,1                         | 47,6                         | <b>C</b>       | 50                                |
| Signalgruppe K2 (MF)                    | 324                          | 3,4                         | 30,7                         | <b>B</b>       | 40                                |
| Signalgruppe K2L (LA)                   | 32                           | 0,0                         | 39,8                         | <b>C</b>       | 20                                |
| Signalgruppe K3 (MF)                    | 277                          | 2,9                         | 43,4                         | <b>C</b>       | 70                                |
| Signalgruppe K3L (LA)                   | 47                           | 4,3                         | 35,5                         | <b>C</b>       | 90                                |
| Signalgruppe K4 (MF)                    | 369                          | 3,0                         | 20,0                         | <b>A</b>       | 70                                |
| Signalgruppe K4L (LA)                   | 114                          | 1,8                         | 38,4                         | <b>C</b>       | 40                                |

**Tabelle 34:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am signalisierten Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich in der Vormittagsspitzenstunde 11.00–12.00 Uhr mit dem bestehenden Signalprogramm (80sec.) – PROGNOSE-Fall 1 2035

| ANALYSE<br>11.00–12.00 Uhr | Verkehrsbelastung<br>[Kfz/h] | Anteil Schwerverkehr<br>[%] | Mittlere Wartezeit<br>[s/Fz] | Qualitätsstufe | Stauraulänge<br>(90%-Wert)<br>[m] |
|----------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------|-----------------------------------|
| Signalgruppe K1 (MF)       | 394                          | 1,8                         | 26,8                         | <b>B</b>       | 90                                |
| Signalgruppe K1L (LA)      | 178                          | 1,7                         | 45,8                         | <b>C</b>       | 60                                |
| Signalgruppe K2 (MF)       | 254                          | 2,8                         | 33,5                         | <b>B</b>       | 70                                |
| Signalgruppe K2L (LA)      | 35                           | 5,7                         | 55,8                         | <b>D</b>       | 20                                |
| Signalgruppe K3 (MF)       | 328                          | 1,2                         | 56,3                         | <b>D</b>       | 100                               |
| Signalgruppe K3L (LA)      | 88                           | 1,1                         | 55,5                         | <b>D</b>       | 40                                |
| Signalgruppe K4 (MF)       | 412                          | 1,9                         | 26,7                         | <b>B</b>       | 90                                |
| Signalgruppe K4L (LA)      | 131                          | 1,5                         | 55,7                         | <b>D</b>       | 50                                |

**Tabelle 35:** Mittlere Wartezeiten [s/Fz], Stufen der Verkehrsqualität und Rückstaulängen am signalisierten Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich in der Vormittagsspitzenstunde 16.00–17.00 Uhr mit dem bestehenden Signalprogramm (100sec.) – PROGNOSE-Fall 1 2035

Die wesentlichen Berechnungsergebnisse sind in Tabelle 32 bis Tabelle 35 übersichtlich zusammengefasst.

- Der signalisierte Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich weist in der vormittäglichen Spitzenstunde sowohl unter Analyse-Verkehrsbelastungen als auch unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 (inkl. Neuverkehr) eine befriedigende Qualität des Verkehrsablaufs auf. Mit einer 90%igen Rückstaulänge von rund 50m im nordwestlichen Arm der Dabrinhauser Straße, gerät der Knotenpunkt bereits heute in den Grenzbereich.
- In der nachmittäglichen Spitzenstunde sinkt die Qualität des Verkehrsablaufs sowohl unter ANALYSE-Verkehrsbelastungen als auch im PROGNOSE-Fall 1 2035 auf die Stufe D (ausreichend). Als kritisch zu bewerten ist hierbei insbesondere die 90%ige Rückstaulänge in der nordwestlichen Zufahrt der Dabringhauser Straße. Hiernach kann es bereits unter ANALYSE-Verkehrs-

belastungen rechnerisch zu Rückstauerscheinungen in den Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße kommen. Wie jedoch bereits oben dargestellt, werden die Grünphasen am Knotenpunkt verkehrabhängig geschaltet. Es ist daher davon auszugehen, dass sich vor Ort grundsätzlich eine bessere Qualität des Verkehrsablaufs darstellt, als die rechnerischen Ergebnisse es aufweisen.

- Bereits heute gelangt der Knotenpunkt Dellmannstraße/Eich insbesondere aufgrund der Rückstauerscheinungen in den Spitzenstunden rechnerisch an Grenzen der zulässigen Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe D). Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen aus der Gebietsentwicklung haben hier nur marginalen Einfluss drauf.

### **5.9 Dellmannstraße/ Dabringhauser Straße**

Anhand von empirischen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass der signalisierte Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße schon unter heutigen Verkehrsbelastungen Defizite in der Qualität des Verkehrsablaufs aufweist. Insgesamt treten an diesem Knotenpunkt rund 30.000 Kfz/24h auf. Der Menge des Zusatzverkehrs, der diesen Knotenpunkt beeinflusst, liegt bei rund 290 Kfz/24h. Dies entspricht einem Anteil von ca. einem Prozent des täglichen Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße.

Aus diesem Grund kann die ingenieurmäßige Einschätzung vorgenommen werden, dass der Zusatzverkehr aus der Maßnahme "Neuentwicklung Loches-Platz" deutlich im Bereich der täglichen Schwankungen der Verkehrsbelastungen (~10%) liegt und es somit keiner differenzierten Betrachtung des Knotenpunktes bedarf. Die Qualität des Verkehrsablaufs ist demnach annähernd so, wie sie unter den vorhandenen Belastungen auftritt.

### **6. Zusammenfassung und Empfehlung**

Die Stadt Wermelskirchen beabsichtigt die Neugestaltung des heute als Wochenmarkt, Parkplatz und Kirmesplatz genutzten Fläche im direkten Umfeld der Innenstadt.

Im Zuge dieser Maßnahme soll das Gebäude des dort vorhandenen Supermarktes entfallen und durch gestalterisch höherwertige Gebäude ersetzt werden. Neben dem oberirdischen Parkplatz, der auch zukünftig die Durchführung der Kirmes ermöglichen soll, ist der Bau einer Tiefgarage unterhalb der geplanten Gebäude beabsichtigt. Die Gebäude selbst haben neben der Tiefgarage und dem Erdgeschoss, in dem zukünftig unter anderem ein Vollsortimenter und ein Discounter untergebracht werden sollen, zwei weitere Ebenen. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz soll über zwei separate Zu-/Ausfahrten erfolgen. Eine nördlich gelegene Zu-/Ausfahrt die sowohl die Tiefgarage anbindet als auch die Anlieferung ermöglicht und eine südliche Zu-/Ausfahrt die den oberirdischen Parkplatz erschließt.

Die vorliegende Untersuchung ermittelt die verkehrlichen Auswirkungen, die sich bei der Umsetzung der Gebietsentwicklung Loches-Platz ergeben kann. Die Untersuchung beschränkt sich dabei auf den Bereich des Kraftfahrzeugverkehrs, da nur hier die Kapazitätsbetrachtungen von Bedeutung sind. Verkehrstechnisch untersucht werden in diesem Zuge die Anbindung an den Brückenweg sowie die Knotenpunkte Brückenweg/An der Feuerwache, Brückenweg/Vorm Eickerberg, Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße, Eich/Jörgensgasse, Dabringhauser Straße/Eich und Dellmannstraße/Dabringhauser Straße.

Die Untersuchung geht von Knotenpunktbelastungen aus, die sich aus einer Verkehrserhebung vom 17.10.2017 ergeben. Die Verkehrsbelastungen wurden mittels einer 24 Stunden langen Videoerfassung aufgezeichnet, durch Software nach Fahrzeugarten analysiert, und ermöglichen somit eine exakte und unzweifelhafte stromfeine Darstellung der Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten. Für die weiterführenden verkehrstechnischen Berechnungen wurden diese ermittelten Verkehrsbelastungen anhand von statistischen Prognosewerten auf das Jahr 2035 hochgerechnet. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen wurden anschließend mit einem Neuverkehr aus der geplanten Gebietsentwicklung überlagert.

Die Untersuchung zeigt folgende Ergebnisse:

- Mit rund 6.500 Kfz/24h ist der Brückenweg, an den die Anbindung der Gebietsentwicklungen stattfinden soll, verhältnismäßig gering belastet. Westlich des Knotenpunktes Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße steigt die Grundbelastung auf rund 10.600 Kfz/24h an. Die höchste Belastung tritt erwartungsgemäß auf der Dellmannstraße (B56) mit rund 22.500 Kfz/24h auf.
- Die verkehrliche Anbindung des geplanten Punkthauses über eine Zu-/Ausfahrt zur Tiefgarage ist aus verkehrstechnischer Sicht als sehr gut zu bewerten. Auf Basis der prognostizierten Verkehrsbelastungen weist die Anbindung eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs auf.
- Die Anbindung der Gebietsentwicklung findet über den Brückenweg statt. Aus verkehrstechnischer Sicht werden hier zukünftig keine Probleme auftreten. Unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen weisen beide zukünftigen Zu-/Ausfahrten sehr gute Qualitäten des Verkehrsablaufs auf.
- Die beiden nördlich gelegenen Knotenpunkte Brückenweg/An der Feuerwache und Brückenweg/Vorm Eickerberg sind heute gering belastet. Dies wird sich auch unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen für das Jahr 2035 und unter Berücksichtigung der Gebietsentwicklung nicht wesentlich ändern. Die Qualität des Verkehrsablaufs erreicht an beiden Knotenpunkten vor- und nachmittags die Stufe A. Diese sehr gute Qualität bleibt auch unter den prognostizierten Verkehrsbelastungen erhalten.
- Die Beaufschlagung der prognostizierten Verkehrsbelastungen mit den zusätzlichen Verkehrsmengen aus der Gebietsentwicklung reduziert die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafstraße/Kölner Straße sowohl in der Vormittags- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde um jeweils eine Stufe. Grundsätzlich wird jedoch weiterhin die Stufe D mit einer maximalen Wartezeit von 44,5 Sekunden erreicht. Es sind daher keine maßgebenden Einschränkungen zu erwarten.
- Die Gebietsentwicklung am Loches-Platz führt am Kreisverkehr Eich/Jörgensgasse sowohl in der Vormittagsspitze als auch in der Nachmittagsspitze zu keinen maßgeblichen Veränderungen in der Qualität des Verkehrsablaufs. Es wird mindestens die Qualitätsstufe B erreicht. Die Wartezeit liegt bei ca. 10 sec./Fz.

- Anhand der Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen ist zu erkennen, dass am signalisierten Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich in der Nachmittagsspitzenstunde bereits heute lediglich die Stufe D in der Qualität des Verkehrsablaufs erreicht wird. Insbesondere aufgrund der rechnerischen Rückstauerscheinungen in der nordwestlichen Zufahrt der Dabringhauser Straße gerät der Knotenpunkt bereits heute in den Grenzbereich. Hiernach kann es bereits unter ANALYSE-Verkehrsbelastungen rechnerisch zu Rückstauerscheinungen in den Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße kommen. Wie jedoch bereits oben dargestellt, werden die Grünphasen am Knotenpunkt verkehrabhängig geschaltet. Es ist daher davon auszugehen, dass sich vor Ort grundsätzlich eine bessere Qualität des Verkehrsablaufs darstellt, als die rechnerischen Ergebnisse es aufweisen. In der prognostizierten Nachmittagsspitzenstunde bleibt die Qualität des Verkehrsablaufs (Stufe D) erhalten. Die Wartezeit pro Fahrzeug steigt von 54,9 Sekunden nur marginal auf 55,8 Sekunden. Aufgrund der verkehrabhängigen Grünphasenschaltung am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich ist davon auszugehen, dass sich vor Ort grundsätzlich eine bessere Qualität des Verkehrsablaufs darstellt, als die rechnerischen Ergebnisse es aufweisen.
- Anhand von empirischen Untersuchungen konnte festgestellt werden, dass der signalisierte Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße schon unter heutigen Verkehrsbelastungen Defizite in der Qualität des Verkehrsablaufs aufweist. Insgesamt treten an diesem Knotenpunkt rund 30.000 Kfz/24h auf. Der Menge des Zusatzverkehrs, der diesen Knotenpunkt beeinflusst, liegt bei rund 290 Kfz/24h. Dies entspricht einem Anteil von ca. einem Prozent des täglichen Verkehrsaufkommens am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße. Aus diesem Grund kann die ingenieurmäßige Einschätzung vorgenommen werden, dass der Zusatzverkehr aus der Maßnahme "Neuentwicklung Loches-Platz" keinen wesentlichen Einfluss auf die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Dellmannstraße/Dabringhauser Straße hat. Grundsätzlich ist der Knotenpunkt jedoch aufgrund von Rückstauerscheinungen in Richtung Wermelskirchen als kritisch zu bewerten.

---

Leverkusen, 17.04.2019

ISAPLAN Ingenieur GmbH  
Brückenstraße 4  
51379 Leverkusen

**VERZEICHNIS DER ANLAGEN**

- Anlage 1: Bebauungsplan Nr. 88 „Neuer Loches-Platz“ in Wermelskirchen
- Anlage 2.1: Verkehrsbelastungen Brückenweg / Zufahrt Loches-Platz, 23.04.2015
- Anlage 2.2: Verkehrsbelastungen Brückenweg / An der Feuerwache, 17.10.2017
- Anlage 2.3: Verkehrsbelastungen Brückenweg / Vorm Eickerberg, 17.10.2017
- Anlage 2.4: Verkehrsbelastungen Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße, 17.10.2017
- Anlage 2.5: Verkehrsbelastungen Eich / Jörgensgasse, 17.10.2017
- Anlage 2.6: Verkehrsbelastungen Eich / Dabringhauser Straße, 17.10.2017
- Anlage 2.7: Verkehrsbelastungen Dellmannstraße / Dabringhauser Straße, 17.10.2017
- Anlage 3.1: Knotenpunkt Brückenweg / An der Feuerwache, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Brückenweg (Nord)
- Anlage 3.2: Knotenpunkt Brückenweg / An der Feuerwache, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen An der Feuerwache (Ost)
- Anlage 3.3: Knotenpunkt Brückenweg / An der Feuerwache, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Brückenweg (Süd)
- Anlage 4.1: Knotenpunkt Brückenweg / Vorm Eickerberg, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Brückenweg (Nord)
- Anlage 4.2: Knotenpunkt Brückenweg / Vorm Eickerberg, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Brückenweg (Süd)
- Anlage 4.3: Knotenpunkt Brückenweg / Vorm Eickerberg, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Vorm Eickerberg (West)
- Anlage 5.1: Knotenpunkt Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Brückenweg (Nord)
- Anlage 5.2: Knotenpunkt Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen An der Telegrafstraße (Nordost)

- Anlage 5.3: Knotenpunkt Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Eich (Süd)
- Anlage 5.4: Knotenpunkt Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Kölner Straße (Ost)
- Anlage 6.1: Knotenpunkt Eich / Jörgensgasse, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Eich (Nordost)
- Anlage 6.2: Knotenpunkt Eich / Jörgensgasse, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Jörgensgasse (Ost)
- Anlage 6.3: Knotenpunkt Eich / Jörgensgasse, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Eich (Südwest)
- Anlage 7.1: Knotenpunkt Eich / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Eich (Nordost)
- Anlage 7.2: Knotenpunkt Eich / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Dabringhauser Straße (Südost)
- Anlage 7.3: Knotenpunkt Eich / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Eich (Südwest)
- Anlage 7.4: Knotenpunkt Eich / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Dabringhauser Straße (Nordwest)
- Anlage 8.1: Knotenpunkt Dellmannstraße / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Dellmannstraße (Nordost)
- Anlage 8.2: Knotenpunkt Dellmannstraße / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Dabringhauser Straße (Südost)
- Anlage 8.3: Knotenpunkt Dellmannstraße / Dabringhauser Straße, Durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen Dellmannstraße (Südwest)
- Anlage 9.1: Verkehrserzeugung Einzelhandel
- Anlage 9.2: Verkehrserzeugung Mischnutzungen
- Anlage 9.3: Verkehrserzeugung Punkthaus
- Anlage 10.1a: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015 Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord, Tiefgarage PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 10.1b: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015 Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Nord, Tiefgarage PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)

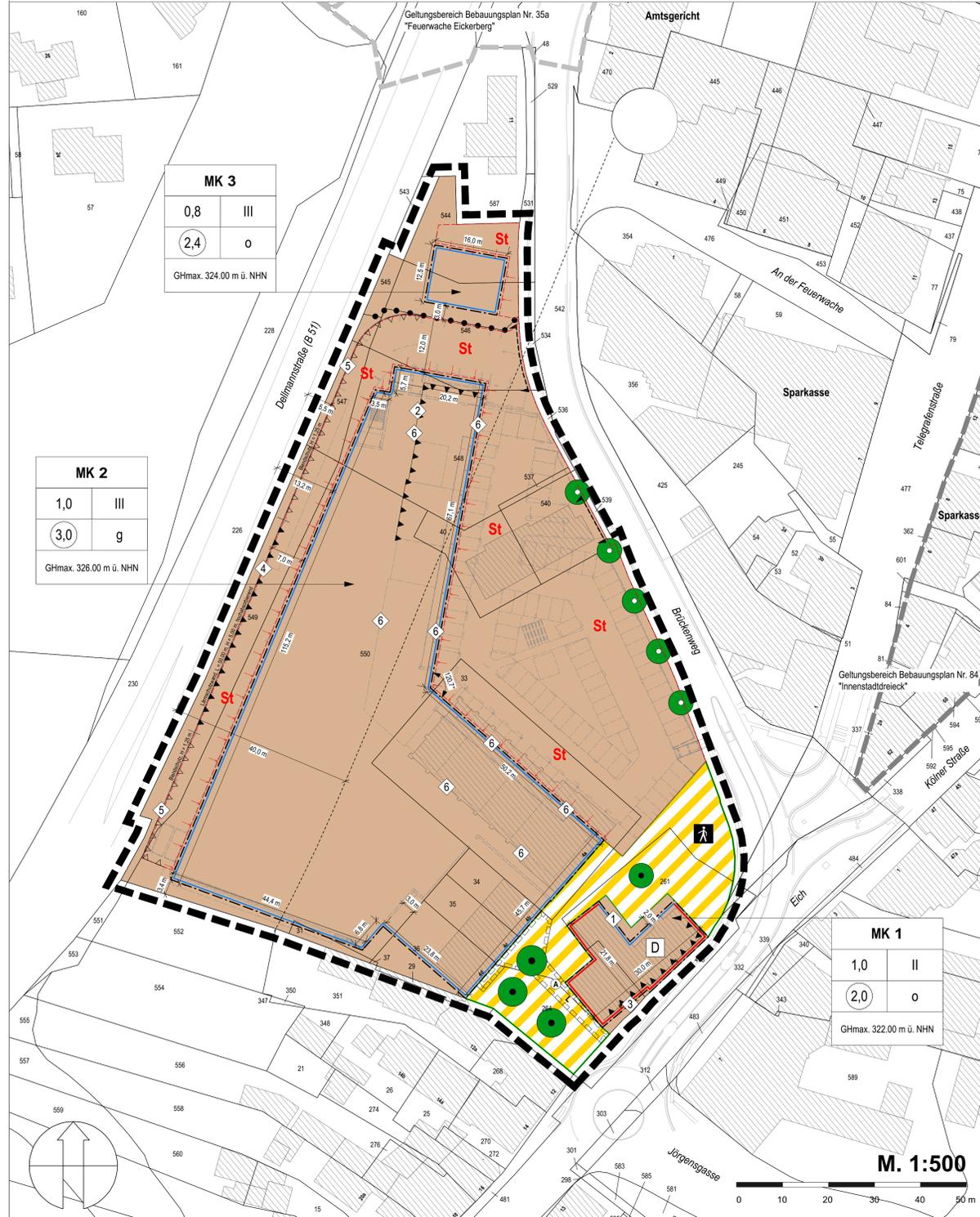
- Anlage 10.2a: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd, Parkhaus PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 10.2b: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz Süd, Parkhaus PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)
- Anlage 11.1: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 11.2: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Zufahrt Punkthaus PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)
- Anlage 12.1: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Vorm Eickerberg ANALYSE-Fall (Mittagsspitze)
- Anlage 12.2: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/ Vorm Eickerberg ANALYSE -Fall (Nachmittagsspitze)
- Anlage 12.3: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/ Vorm Eickerberg PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 12.4: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/ Vorm Eickerberg PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)
- Anlage 13.1: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafienstraße/  
Kölner Straße  
ANALYSE-Fall (Mittagsspitze)
- Anlage 13.2: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafienstraße/  
Kölner Straße  
ANALYSE -Fall (Nachmittagsspitze)
- Anlage 13.3: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafienstraße/  
Kölner Straße  
PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 13.4: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Brückenweg/Eich/Telegrafienstraße/  
Kölner Straße  
PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)
- Anlage 14.1: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Eich/Jörgengasse  
ANALYSE-Fall (Mittagsspitze)

- Anlage 14.2: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse  
ANALYSE -Fall (Nachmittagsspitze)
- Anlage 14.3: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse  
PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 14.4: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Eich/Jörgensgasse  
PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)
- Anlage 15.1: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich  
ANALYSE-Fall (Mittagsspitze)
- Anlage 15.2: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich  
ANALYSE -Fall (Nachmittagsspitze)
- Anlage 15.3: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich  
PROGNOSE-Fall 2035 (Mittagsspitze)
- Anlage 15.4: Leistungsfähigkeitsnachweis nach HBS 2015  
Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Eich  
PROGNOSE-Fall 2035 (Nachmittagsspitze)

# Anlagen

# Stadt Wermelskirchen

## vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 88 "Neuer Loches-Platz"



# Anlage 1

### I ZEICHNERISCHE FESTSETZUNGEN NACH DEM BAUGESETZBUCH (BAUGB) UND DER BAUNUTZUNGSVERORDNUNG (BAUNVO)

- Art der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 4 BauNVO)
  - Kerngebiet (§ 7 BauNVO)
- Maß der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 16 BauNVO)
  - 1,0 Grundflächenzahl (GRZ) (§ 19 BauNVO)
  - 3,0 Geschossflächenzahl (GFZ) als Höchstmaß (§ 20 BauNVO)
  - III Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß (§ 16 BauNVO)
  - 232.000 m³ Gebäudevolumen GH = 326.00 m ü. NN als Höchstmaß (als Beispiel)
- Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. §§ 22 und 23 BauNVO)
  - Baugrenze
  - Baulinie
  - o offene Bauweise
  - o geschlossene Bauweise
- Verkehrsflächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
  - Straßenbegrenzungslinie
  - Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
  - Zweckbestimmung:
    - öffentlicher Platz / Fußgängerbereich
    - Einfahrtsbereich
- Flächen für die Erhaltung sowie zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstige Bepflanzungen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB)
  - Erhalt Einzelbaum
  - Anpflanzung Einzelbaum
- Sonstige Festsetzungen**
  - Grenze des räumlichen Geltungsbereichs (§ 9 Abs. 7 BauGB)
  - Abgrenzung unterschiedliche Nutzung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)
  - Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Lärmschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) (vgl. auch 6.1 und 6.4 der textlichen Festsetzungen)
  - Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Blendschutz (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) (vgl. auch 6.5 der textlichen Festsetzungen)
  - Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) (Begrünlung s. textliche Festsetzungen)
  - Flächen für "Stellplätze und ihre Zufahrten"
  - Eine planungsrechtliche Linie fällt mit einer anderen zusammen. Die Begleitlinie (nicht lagerichtig) ist mit einem Pfeil gekennzeichnet
  - zusätzliche textliche Festsetzung und räumliche Zuordnung - als Beispiel
- Sonstige Darstellungen und nachrichtliche Übernahmen**
  - Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 35a "Feuerwache Eckerberg"
  - Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 84 "Innenstadtdreieck"
  - Grenze der Anbaubeschränkungszone (§ 9 Abs. 2 FStrG)
  - Vermaßung
  - Baukonzept (nachrichtliche Darstellung)
  - Flurstücksgrenze
  - 279 Flurstücknummer
  - Bestandsgebäude und Hausnummer
  - Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen

| Art der baulichen Nutzung                     |                        |
|---|------------------------|
| Grundflächenzahl                              | Zahl der Vollgeschosse |
| Geschossflächenzahl                           | Bauweise               |
| zusätzliche Gebäudehöhe als Höchstmaß (GHmax) |                        |

### II TEXTLICHE FESTSETZUNGEN NACH DEM BAUGESETZBUCH (BAUGB) UND DER BAUNUTZUNGSVERORDNUNG (BAUNVO)

- PLANUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN**
  - Art der baulichen Nutzung** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)
    - In den Kerngebieten (MK 1, MK 2 und MK 3) sind gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO zulässig:
      - Geschäftsbüro- und Verwaltungsgebäude,
      - Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
      - sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,
      - Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
      - Wohnungen für Aufsichtspersonen sowie Betriebsleiter und Betriebsleiter,
      - sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans.
    - In den Kerngebieten MK 1, MK 2 und MK 3 sind Wohnungen oberhalb des Erdgeschosses allgemein zulässig. Im Erdgeschoss bleiben Wohnungen ausgeschlossen (§ 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO i. V. m. § 1 Abs. 7 BauNVO).
    - Die gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten und Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen sind in den Kerngebieten MK1, MK2 und MK 3 ausgeschlossen (§ 1 Abs. 5 BauNVO).
    - Die gemäß § 7 Abs. 3 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Nutzungen sind in den Kerngebieten MK 1, MK 2 und MK 3 ausgeschlossen (§ 1 Abs. 6 BauNVO).
  - Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB i. V. m. §§ 21a, 23 BauNVO)
    - Im Kerngebiet MK 2 beträgt die maximal zulässige Gebäudehöhe (GHmax) 326,00 m ü. NN. Eine Überschreitung der festgesetzten maximalen Gebäudehöhe kann als Ausnahme für untergeordnete Gebäudeteile wie Technikaufbauten, Aufzugsüberfahrten, Photovoltaikanlagen und/oder Sonnenkollektoren bis maximal 2,5 m zugelassen werden.
  - Flächen für Nebenanlagen sowie Flächen für Stellplätze und Garagen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 5 BauNVO)
    - Garagen und Stellplätze sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen und in den speziell festgesetzten Flächen "Stellplätze und ihre Zufahrten" (St) zulässig.
    - Untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen gemäß § 14 Abs. 1 BauNVO sind nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
  - Die mit der Ziffer ④ gekennzeichneten Baugrenze darf von Personenaufzügen um bis zu 2 m überschritten werden.
  - Maßnahmen und Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft** (§ 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)
    - Im Kerngebiet MK 2 sind mindestens 20% der Dachflächen extensiv zu begrünen. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen.
  - Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
    - Den Eigentümern bzw. Eigentümergemeinschaften der jeweils an die genannte Belastungsfläche angrenzenden Grundstücke, wird das Recht eingeräumt, die mit ⑤ gekennzeichnete Fläche mit einem Leitungsrecht zu belasten.
  - Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
    - In den mit ② gekennzeichneten Bereichen mit Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sind in den Fassaden zur Sicherstellung eines ausreichenden Luftwechsels geeignete schalldämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.
    - In den mit ③ gekennzeichneten Bereichen mit Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sind an den Fassaden von Neubauten passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.
    - Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ist ein Nachweis zum Schutz gegen Außenlärm gemäß DIN 4109 erforderlich. Zur Nachweisführung können die aufgezeigten maßgeblichen Außenlärmpegel herangezogen werden (vgl. DEKRA Automobil GmbH (2019): Prognose von Schallmissionen, S. 441), wobei der jeweils höhere Wert (beim Vergleich Tag/Nacht) maßgeblich ist.
    - Lärmschutzwand LSW**
      - In dem mit ④ gekennzeichneten Bereich ist eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 50,00 m und eine Höhe von 5,00 m zu errichten (Bezugshöhe ist die Geländeoberkante der Anlieferzone, ca. 306,00 m ü. NN). Das Schallschuttbauwerk ist mit einem Flächengewicht von 10 kg/m² und auf der südöstlichen Seite hochabsorbierend herzustellen.
  - Blendschutz**
    - In den mit ⑤ gekennzeichneten Bereichen ist ein Blendschutz mit einer Höhe von 1,25 m zu errichten (Bezugshöhe ist die Geländeoberkante der Anlieferzone)
  - Bindungen für Bepflanzungen** (§ 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB i. V. m. § 89 Abs. 1 BauO NRW)
    - Die per Pflanzbindung festgesetzten Einzelbäume sind fachgerecht zu pflegen und dauerhaft zu erhalten. Abgängernde Bäume bzw. zu fallende Bäume sind gleichwertig zu ersetzen.
- ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN GEM. § 89 BAUO NRW**
  - Gestaltung von Stützmauern**
    - Sind Stützmauern erforderlich, sind diese in Richtung Loches-Platz und der Straßen Brückenweg/Eich durch Natursteinmauern, durch mit Naturstein verblendete Mauern oder durch Gabionen abzufangen. Die Verwendung von unverblendetem Betonwerkstein, Holz- oder Betonpalisaden sowie Pflanzenstein ist unzulässig.
  - Gestaltung der Dachflächen sowie Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren**
    - Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren sind nur innerhalb der überbaubaren Flächen auf den Dachflächen der Gebäude zulässig. Photovoltaikanlagen und Sonnenkollektoren müssen einen Mindestabstand von 1,5 m zu den Fassaden der Gebäude einhalten.
- HINWEISE**
  - Artenschutz**
    - Die Baufeldräumung (Rodung der Gehölze) wird zur Vermeidung baubedingter Tötungen von Brutvögeln außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten europäischer Brutvögel, also nicht im Zeitraum vom 01. März bis 30. September durchgeführt. Die Abrucharbeiten der betroffenen Gebäude sind im Winter in der Zeit zwischen 01. November und 31. März zu beginnen. Sollte dies nicht möglich sein, sind die betroffenen Gebäude maximal zwei Wochen vor Abrichtsbeginn auf direkte oder indirekte Hinweise von Fledermusquartieren durch einen Sachkundigen prüfen zu lassen (z. B. Ein- und Ausflugkontrolle, Kot-/ Urinspuren, Fraßrest). Sobald die Gebäude leer gezogen sind, ist darauf zu achten, dass bis zum Beginn der Entkernung alle Fenster verschlossen bleiben, um eine Neuausiedlung von Fledermäusen zu verhindern. Bei den durchzuführenden Abrissarbeiten können Tötungen der Fledermäuse durch das hässliche Enternen von Holzverkleidungen im Bereich der Dachüberstände und der Schieferverkleidung im Bereich der Dachgauben vermieden werden. Werden Hinweise auf das Vorkommen von Fledermäusen festgestellt, sind die Arbeiten zu stoppen und der Untere Naturschutzbezirk / Veterinäramt beim Rheinisch-Bergischen-Kreis Bescheid zu geben (Tel.: 02202/13 68 14 oder 02202-13 67 98), um die weitere Vorgehensweise abzustimmen (z. B. Bergung der Tiere, Installation von Ersatzquartieren).
    - Es kann bei Berücksichtigung der oben genannten Maßnahme jedoch keine Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten ausgeschlossen werden. Es wird davon ausgegangen, dass umliegende Gebäude im städtischen Bereich ein Ausweichen ermöglichen und der Abriss der Gebäude im Plangebiet nicht zu einem essenziellen und dauerhaften Lebensraumverlust führt. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass im Plangebiet ein Gebäudeumbau stattfindet und somit neue Strukturen geschaffen werden, die gebäudebewohnenden Fledermäusen als potenzielle Quartiere zur Verfügung stehen.
  - Maßnahmen gegen Vogelschlag**
    - An dem mit der Ziffer ⑥ gekennzeichneten Fassaden sind an transparenten und spiegelnden Bauteilen Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag zu treffen (Vermeidung des Tötungs- und Verletzungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz). Dazu sind die transparenten oder spiegelnden Bauteile durch Markierungen und Muster so zu gestalten, dass die Wandfläche für Vögel als Hindernis zu erkennen sind. Hierzu sind geeignete und in einschlägigen Veröffentlichungen empfohlene Materialien und Muster zu verwenden (u. a. BUND 2017: Vogelschlag an Glas; SCHMID et al. 2012: Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht). Die konkrete Gestaltung ist im Baugenehmigungsverfahren mit der Stadtverwaltung und der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.
  - Denkmalschutz**
    - Die im Plangebiet gelegenen Bürgerhäuser Eich 6/8 stehen unter Denkmalschutz. In unmittelbarer Nähe zum Bauungsplangebiet befinden sich zudem die denkmalgeschützten Gebäude Eich 7, Eich 12, Eich 14 / 14a / 14b. Bodendenkmäler sind im Bereich des Loches-Platz nicht bekannt. Bei Bodenbewegungen auftretende archaische Funde und Befunde sind der Gemeinde als Untere Denkmalbehörde oder dem LVr-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Gut Eichthal, 51491 Overath, Tel.: 02206/9030-0, Fax: 02206/9030-22, unverzüglich zu melden. Bodendenkmal- und Fundstelle sind zunächst unverändert zu erhalten. Die Weisung des LVr-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeiten ist abzuwarten.

### 4 Anbaubeschränkungszone entlang der Bundesstraße B 51

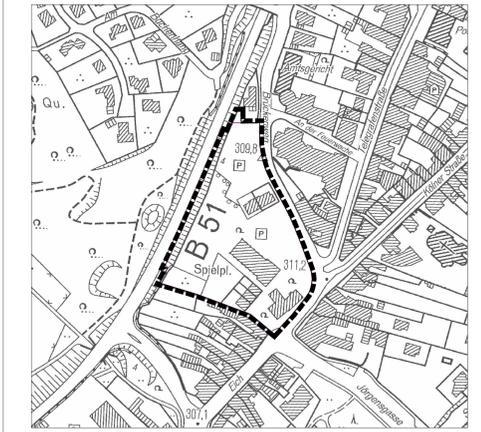
Anbaubeschränkungszone nach § 9 Abs. 1 FStrG  
Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) dürfen Hochbauten jeder Art entlang von Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten in einem Abstand bis zu 20 m, gemessen vom befestigten Fahrbahnrand, nicht errichtet werden. Der zuständige Straßenbausträger hat im Rahmen des Aufstellungsverfahrens zugesagt, dass dieser Abstand im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 88 um bis zu 7 m unterschritten werden darf. Der Mindestabstand von Hochbauten zum Fahrbahnrand B 51 beträgt somit 13 m. Auf eine nachrichtliche Darstellung der ursprünglichen 20-m-Anbaubeschränkungszone in der Planzeichnung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 88 wird verzichtet.

Anbaubeschränkungszone nach § 9 Abs. 2 FStrG  
Gemäß § 9 Abs. 2 FStrG bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen entlang von Bundesstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten in einem Abstand bis zu 40 m, gemessen vom befestigten Fahrbahnrand, der Zustimmung der obersten Landesstraßenbaubehörde.

### RECHTSGRUNDLAGEN

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634).
  - Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).
  - Planzonenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).
  - Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW 2018) vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421).
- Zu diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan gehört die Begründung (Entwurf) vom 26.04.2019

Deutsche Grundkarte DGK 5 (Grundris) © Geobasisdaten, Vermessungs- und Katasteramt, Rheinisch-Bergischer Kreis, 2017  
Karte geodet  
Übersichtplan: ohne definierten Maßstab



### Stadt Wermelskirchen

#### vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 88 "Neuer Loches-Platz"

Entwurf sowie V- & E-Plan (Planalt. 1)  
Architekten: Graf Wilhelm-Mangels-Str. 2, 56410 Montabaur, Tel. 02602/139670

Bearbeitung VBP (Planalt. 2)  
pesch-partner architekten stadtplaner Hördler Burgstraße 11, 44283 Dortmund, Tel. 0231 477 929-0

Stand: 29.04.2019

| ÜBEREINSTIMMUNG   | AUFSTELLUNGSBESCHLUSS   | FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN   | BETEILIGUNG DER BEHÖRDEN  | AUSFERTIGUNG  |
|---|---|--|---|---|
| Durch die Verwendung der aktuellen Daten der amtlichen Liegenschaftskarte (ALKIS) wird die Übereinstimmung der Plangrundlage mit dem amtlichen Liegenschaftskataster zum Stichtag bestätigt. Es wird bescheinigt, dass die Festlegung der städtebaulichen Planung geometrisch eindeutig ist.<br><br>Wermelskirchen, den _____ | Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB durch Beschluss des Rates der Stadt Wermelskirchen am 16.10.2017 aufgestellt und die Aufstellung am 07.03.2019 ortsüblich bekannt gemacht.<br><br>Wermelskirchen, den _____  | Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben E-Mail vom 28.02.2019 frühzeitig am Aufstellungsverfahren beteiligt. Ihnen wurde eine Frist zur Stellungnahme bis zum 29.03.2019 eingeräumt.<br><br>Wermelskirchen, den _____  | Die betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit Schreiben E-Mail vom _____ an der Planung beteiligt. Ihnen wurde eine Frist zur Stellungnahme bis zum _____ gesetzt.<br><br>Wermelskirchen, den _____  | Es wird bestätigt, dass der textliche und zeichnerische Inhalt des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit dem hierzu ergangenen Satzungsbeschluss des Rates der Stadt Wermelskirchen vom _____ übereinstimmt und dass die für die Rechtswirksamkeit maßgebenden Verfahrensvorschriften beachtet wurden. Die Bekanntmachung wurde am _____ angeordnet.<br><br>Wermelskirchen, den _____              |
| gez. Florian Leßke<br>Amtsleiter - Amt für Stadtentwicklung   | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister   | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  |
| ENTWURF UND AUSARBEITUNG  | FRÜHZEITIGE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT  | ÖFFENTLICHE AUSLEGUNG  | ABWÄGUNG UND SATZUNGSBESCHLUSS  | INKRAFTTRETEN   |
| Für den Entwurf und die Ausarbeitung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.<br><br>pesch-partner Architekten Stadplaner GmbH Hördler Burgstraße 11, 44283 Dortmund<br><br>Dortmund, den _____  | Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte durch eine öffentliche Auslegung vom 14.03.2019 bis zum 29.03.2019. Ort und Dauer der Auslegung wurden am _____ ortsüblich bekannt gemacht. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans lag mit Begründung und Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vom _____ bis zum _____ öffentlich aus.<br><br>Wermelskirchen, den _____ | Der Rat der Stadt Wermelskirchen beschloss am _____ den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans öffentlich auszulegen. Ort und Dauer der Auslegung wurden am _____ ortsüblich bekannt gemacht. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans lag mit Begründung und Umweltbericht zu jedermanns Beschluss und der Begründung einschließlich Umweltbericht zugestimmt.<br><br>Wermelskirchen, den _____ | Der Rat der Stadt hat die eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage am _____ geprüft und über ihre Behandlung beschlossen. Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans am _____ als Sitzung nach § 10 Abs. 1 BauGB i. V. m. §§ 7 und 41 GO NRW beschlossen und der Begründung einschließlich Umweltbericht zugestimmt.<br><br>Wermelskirchen, den _____ | Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan wurde gemäß § 10 Abs. 3 BauGB am _____ ortsüblich bekannt gemacht. Es wurde darauf hingewiesen, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan mit Begründung und Umweltbericht zu jedermanns Einsicht bereitgehalten wird und eingesehen werden kann. Nach der Bekanntmachung tritt der vorhabenbezogene Bebauungsplan in Kraft.<br><br>Wermelskirchen, den _____ |
| Dipl.-Ing. Andreas Bachmann   | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister   | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  | gez. Rainer Bleek<br>Bürgermeister  |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 2     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 4     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 5     | 0     | 7                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 5     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 12:00     | 1                                    | 2     | 0     | 6                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 4     | 0     | 8                                    | 4     | 0     | 2                                   | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 8                                    | 1     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 15:00     | 1                                    | 7     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 1                                   | 1     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 2     | 0     | 1                                    | 2     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 17:00     | 1                                    | 4     | 0     | 6                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 1                                    | 8     | 0     | 7                                    | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 3     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 2     | 0     | 1                                   | 1     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 2     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 6     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 2     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 3     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 3     | 0     | 9                                    | 1     | 0     | 1                                   | 1     | 0     |
| 5:00      | 1                                    | 12    | 0     | 34                                   | 4     | 0     | 1                                   | 1     | 4     |
| 6:00      | 5                                    | 29    | 0     | 78                                   | 3     | 0     | 2                                   | 2     | 0     |
| 7:00      | 25                                   | 129   | 0     | 200                                  | 47    | 0     | 10                                  | 9     | 0     |
| 8:00      | 52                                   | 97    | 1     | 222                                  | 82    | 0     | 2                                   | 20    | 0     |
| 9:00      | 53                                   | 150   | 0     | 212                                  | 70    | 0     | 60                                  | 40    | 0     |
| 10:00     | 63                                   | 174   | 0     | 231                                  | 62    | 0     | 57                                  | 63    | 0     |
| 11:00     | 38                                   | 210   | 1     | 205                                  | 67    | 0     | 58                                  | 57    | 0     |
| 12:00     | 24                                   | 200   | 0     | 172                                  | 58    | 1     | 71                                  | 57    | 0     |
| 13:00     | 19                                   | 191   | 0     | 206                                  | 49    | 1     | 44                                  | 20    | 0     |
| 14:00     | 44                                   | 160   | 0     | 168                                  | 75    | 2     | 49                                  | 33    | 0     |
| 15:00     | 42                                   | 188   | 0     | 211                                  | 67    | 0     | 57                                  | 45    | 0     |
| 16:00     | 56                                   | 213   | 0     | 268                                  | 71    | 0     | 90                                  | 57    | 0     |
| 17:00     | 49                                   | 235   | 1     | 224                                  | 61    | 0     | 79                                  | 57    | 0     |
| 18:00     | 21                                   | 220   | 0     | 180                                  | 42    | 0     | 73                                  | 51    | 0     |
| 19:00     | 13                                   | 86    | 0     | 123                                  | 13    | 0     | 37                                  | 15    | 0     |
| 20:00     | 3                                    | 51    | 0     | 102                                  | 5     | 0     | 15                                  | 7     | 0     |
| 21:00     | 2                                    | 55    | 0     | 48                                   | 1     | 0     | 1                                   | 5     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 16    | 0     | 32                                   | 1     | 0     | 4                                   | 3     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 5     | 0     | 7                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 2     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 2     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 1                                    | 4     | 0     | 11                                   | 1     | 0     | 2                                   | 1     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 10    | 0     | 12                                   | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 2                                    | 11    | 0     | 7                                    | 1     | 0     | 1                                   | 1     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 12    | 0     | 6                                    | 4     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 9     | 0     | 14                                   | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 12:00     | 1                                    | 4     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 6     | 0     | 14                                   | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 14:00     | 1                                    | 7     | 0     | 12                                   | 2     | 0     | 2                                   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 6     | 0     | 8                                    | 1     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 10    | 0     | 9                                    | 3     | 0     | 0                                   | 2     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 4     | 0     | 10                                   | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 2     | 0     | 7                                    | 1     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 19:00     | 1                                    | 5     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 1                                   | 5     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 1     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 3     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 1     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 5     | 0     | 2                                    | 2     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 3     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 2     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 2     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 2     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 19:00     | 1                                    | 1     | 0     | 2                                    | 2     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Fahrräder auf der Straße

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 1     | 0     | 7                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 2     | 0     | 12                                   | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 10                                   | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 7     | 0     | 8                                    | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 4     | 0     | 6                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 11:00     | 2                                    | 4     | 0     | 7                                    | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 12:00     | 2                                    | 5     | 0     | 8                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 13:00     | 1                                    | 5     | 0     | 15                                   | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 5     | 0     | 16                                   | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 15:00     | 2                                    | 10    | 0     | 10                                   | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 10    | 0     | 20                                   | 1     | 0     | 0                                   | 3     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 7     | 0     | 26                                   | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 18:00     | 1                                    | 8     | 0     | 22                                   | 0     | 0     | 0                                   | 1     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 5     | 0     | 11                                   | 0     | 0     | 0                                   | 4     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 1     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung 1501 - Einmündung Parkplatz Brückenweg

Start Datum 23-04-2015

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Parkplatz West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|-------------------------------------|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                              | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 3     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 1                                   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 9     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 2     | 0     | 4                                    | 1     | 0     | 0                                   | 3     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 3     | 0     | 11                                   | 2     | 0     | 2                                   | 2     | 0     |
| 5:00      | 1                                    | 12    | 0     | 38                                   | 4     | 0     | 1                                   | 1     | 4     |
| 6:00      | 5                                    | 32    | 0     | 92                                   | 3     | 0     | 3                                   | 2     | 0     |
| 7:00      | 26                                   | 140   | 0     | 226                                  | 49    | 0     | 12                                  | 10    | 0     |
| 8:00      | 52                                   | 109   | 1     | 251                                  | 82    | 0     | 2                                   | 20    | 0     |
| 9:00      | 55                                   | 173   | 0     | 232                                  | 71    | 0     | 61                                  | 42    | 0     |
| 10:00     | 63                                   | 202   | 0     | 253                                  | 68    | 0     | 58                                  | 63    | 0     |
| 11:00     | 40                                   | 229   | 1     | 230                                  | 68    | 0     | 59                                  | 59    | 0     |
| 12:00     | 28                                   | 214   | 0     | 195                                  | 58    | 1     | 71                                  | 57    | 0     |
| 13:00     | 20                                   | 209   | 0     | 248                                  | 54    | 1     | 46                                  | 22    | 0     |
| 14:00     | 45                                   | 172   | 0     | 209                                  | 79    | 2     | 51                                  | 34    | 0     |
| 15:00     | 45                                   | 212   | 0     | 233                                  | 68    | 0     | 59                                  | 47    | 0     |
| 16:00     | 56                                   | 237   | 0     | 300                                  | 77    | 0     | 90                                  | 62    | 0     |
| 17:00     | 50                                   | 250   | 1     | 267                                  | 61    | 0     | 79                                  | 57    | 0     |
| 18:00     | 23                                   | 240   | 0     | 218                                  | 45    | 0     | 74                                  | 53    | 0     |
| 19:00     | 15                                   | 100   | 0     | 142                                  | 15    | 0     | 38                                  | 26    | 0     |
| 20:00     | 3                                    | 54    | 0     | 105                                  | 7     | 0     | 16                                  | 8     | 0     |
| 21:00     | 2                                    | 57    | 0     | 56                                   | 1     | 0     | 1                                   | 5     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 17    | 0     | 33                                   | 1     | 0     | 4                                   | 3     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 5     | 0     | 9                                    | 0     | 0     | 0                                   | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 6:00      | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 7:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 5     | 0     |
| 8:00      | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 9:00      | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 10:00     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 11:00     | 3                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 12:00     | 3                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 13:00     | 3                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 4     | 0     |
| 14:00     | 3                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 15:00     | 3                                    | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     | 0                                    | 6     | 0     |
| 16:00     | 6                                    | 0     | 0     | 2   | 1     | 0     | 1                                    | 6     | 0     |
| 17:00     | 9                                    | 0     | 0     | 2   | 0     | 0     | 1                                    | 7     | 0     |
| 18:00     | 3                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 19:00     | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 22:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0                                    | 6     | 0     |
| 1:00      | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 3:00      | 1                                    | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 4:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 7     | 0     |
| 5:00      | 13                                   | 0     | 0     | 7   | 0     | 0     | 1                                    | 22    | 0     |
| 6:00      | 35                                   | 2     | 0     | 17  | 1     | 0     | 1                                    | 74    | 0     |
| 7:00      | 130                                  | 1     | 2     | 35  | 3     | 0     | 1                                    | 207   | 0     |
| 8:00      | 141                                  | 6     | 0     | 31  | 6     | 0     | 8                                    | 186   | 1     |
| 9:00      | 161                                  | 11    | 0     | 41  | 16    | 0     | 3                                    | 200   | 0     |
| 10:00     | 192                                  | 3     | 0     | 44  | 13    | 0     | 4                                    | 229   | 0     |
| 11:00     | 208                                  | 4     | 0     | 72  | 18    | 0     | 8                                    | 247   | 0     |
| 12:00     | 198                                  | 1     | 0     | 52  | 17    | 0     | 5                                    | 205   | 0     |
| 13:00     | 161                                  | 5     | 0     | 56  | 9     | 0     | 3                                    | 181   | 0     |
| 14:00     | 176                                  | 2     | 0     | 35  | 14    | 0     | 3                                    | 219   | 1     |
| 15:00     | 232                                  | 3     | 1     | 52  | 17    | 0     | 7                                    | 263   | 0     |
| 16:00     | 254                                  | 2     | 0     | 75  | 17    | 0     | 4                                    | 289   | 0     |
| 17:00     | 237                                  | 1     | 0     | 49  | 10    | 0     | 1                                    | 256   | 0     |
| 18:00     | 201                                  | 3     | 0     | 42  | 10    | 0     | 3                                    | 228   | 0     |
| 19:00     | 112                                  | 1     | 0     | 27  | 3     | 0     | 3                                    | 130   | 1     |
| 20:00     | 38                                   | 1     | 0     | 12  | 3     | 0     | 5                                    | 57    | 1     |
| 21:00     | 28                                   | 0     | 0     | 7   | 3     | 0     | 3                                    | 36    | 0     |
| 22:00     | 20                                   | 0     | 0     | 7   | 2     | 0     | 1                                    | 14    | 0     |
| 23:00     | 2                                    | 0     | 0     | 1   | 1     | 0     | 0                                    | 10    | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 1:00      | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 2:00      | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 6:00      | 1                                    | 0     | 0     | 4   | 0     | 0     | 0                                    | 11    | 0     |
| 7:00      | 5                                    | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 7     | 0     |
| 8:00      | 8                                    | 0     | 0     | 4   | 1     | 0     | 0                                    | 8     | 0     |
| 9:00      | 5                                    | 0     | 0     | 3   | 1     | 0     | 0                                    | 10    | 0     |
| 10:00     | 8                                    | 0     | 0     | 5   | 2     | 0     | 0                                    | 10    | 0     |
| 11:00     | 8                                    | 0     | 0     | 1   | 2     | 0     | 1                                    | 15    | 0     |
| 12:00     | 3                                    | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 11    | 0     |
| 13:00     | 10                                   | 0     | 0     | 4   | 1     | 0     | 0                                    | 13    | 0     |
| 14:00     | 7                                    | 0     | 0     | 2   | 1     | 0     | 0                                    | 11    | 0     |
| 15:00     | 4                                    | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 8     | 0     |
| 16:00     | 12                                   | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 10    | 0     |
| 17:00     | 9                                    | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 13    | 0     |
| 18:00     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 21:00     | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 15:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 3     | 0     |
| 8:00      | 2                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 9:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 10:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 11:00     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 4     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 5     | 0     |
| 13:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 15:00     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 16:00     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 12:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     |

Name der Erhebung Brückenweg / An der Feuerwache

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | An der Feuerwache Ost<br>Fahrtrichtung West |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                      | Links | Wende | Rechts                               | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 3   | 0     | 0     | 0                                    | 6     | 0     |
| 1:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 2:00      | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     |
| 3:00      | 1                                    | 1     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0                                    | 2     | 0     |
| 4:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0                                    | 7     | 0     |
| 5:00      | 13                                   | 0     | 0     | 7   | 0     | 0     | 1                                    | 25    | 0     |
| 6:00      | 37                                   | 2     | 0     | 22  | 1     | 0     | 1                                    | 88    | 0     |
| 7:00      | 137                                  | 1     | 2     | 39  | 3     | 0     | 1                                    | 222   | 0     |
| 8:00      | 152                                  | 6     | 0     | 36  | 7     | 0     | 8                                    | 198   | 1     |
| 9:00      | 169                                  | 11    | 0     | 45  | 17    | 0     | 3                                    | 214   | 0     |
| 10:00     | 203                                  | 3     | 0     | 49  | 16    | 0     | 4                                    | 241   | 0     |
| 11:00     | 221                                  | 4     | 0     | 73  | 20    | 0     | 9                                    | 269   | 0     |
| 12:00     | 205                                  | 1     | 0     | 55  | 17    | 0     | 5                                    | 223   | 0     |
| 13:00     | 175                                  | 5     | 0     | 60  | 10    | 0     | 3                                    | 200   | 0     |
| 14:00     | 186                                  | 2     | 0     | 38  | 15    | 0     | 3                                    | 234   | 1     |
| 15:00     | 242                                  | 4     | 1     | 53  | 18    | 0     | 7                                    | 277   | 0     |
| 16:00     | 274                                  | 2     | 0     | 80  | 18    | 0     | 5                                    | 306   | 0     |
| 17:00     | 255                                  | 1     | 0     | 54  | 10    | 0     | 2                                    | 276   | 0     |
| 18:00     | 206                                  | 3     | 0     | 46  | 10    | 0     | 3                                    | 229   | 0     |
| 19:00     | 113                                  | 1     | 0     | 30  | 3     | 0     | 3                                    | 136   | 1     |
| 20:00     | 38                                   | 1     | 0     | 12  | 3     | 0     | 5                                    | 61    | 1     |
| 21:00     | 29                                   | 0     | 0     | 8   | 3     | 0     | 3                                    | 38    | 0     |
| 22:00     | 21                                   | 0     | 0     | 7   | 2     | 0     | 1                                    | 14    | 0     |
| 23:00     | 2                                    | 0     | 0     | 1   | 1     | 0     | 0                                    | 10    | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 3                                    | 2     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 4     | 0     | 1                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 8:00      | 1                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 2     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 2     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 2     | 0     | 4                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 2     | 0     | 5                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 16:00     | 1                                    | 5     | 0     | 6                                    | 2     | 0     | 1   | 2     | 0     |
| 17:00     | 1                                    | 1     | 0     | 5                                    | 2     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 4                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 1     | 0     | 4                                    | 2     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 7                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 2     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 1     | 0     | 4                                    | 3     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 5:00      | 3                                    | 6     | 0     | 17                                   | 15    | 0     | 8   | 1     | 0     |
| 6:00      | 6                                    | 15    | 0     | 58                                   | 35    | 0     | 24  | 13    | 0     |
| 7:00      | 21                                   | 74    | 0     | 153                                  | 100   | 0     | 60  | 51    | 0     |
| 8:00      | 33                                   | 97    | 0     | 175                                  | 45    | 0     | 54  | 45    | 0     |
| 9:00      | 47                                   | 124   | 0     | 187                                  | 52    | 0     | 41  | 36    | 0     |
| 10:00     | 29                                   | 155   | 0     | 209                                  | 56    | 0     | 38  | 45    | 0     |
| 11:00     | 38                                   | 157   | 0     | 239                                  | 86    | 0     | 52  | 36    | 0     |
| 12:00     | 52                                   | 157   | 0     | 183                                  | 73    | 0     | 41  | 22    | 0     |
| 13:00     | 37                                   | 114   | 0     | 161                                  | 79    | 0     | 52  | 34    | 0     |
| 14:00     | 47                                   | 134   | 0     | 182                                  | 81    | 0     | 49  | 41    | 0     |
| 15:00     | 32                                   | 161   | 0     | 235                                  | 69    | 0     | 75  | 37    | 0     |
| 16:00     | 53                                   | 185   | 0     | 251                                  | 120   | 0     | 67  | 64    | 0     |
| 17:00     | 76                                   | 186   | 0     | 203                                  | 100   | 0     | 47  | 40    | 0     |
| 18:00     | 40                                   | 148   | 0     | 185                                  | 80    | 0     | 59  | 19    | 0     |
| 19:00     | 19                                   | 74    | 0     | 104                                  | 50    | 0     | 33  | 13    | 0     |
| 20:00     | 13                                   | 19    | 0     | 49                                   | 20    | 0     | 19  | 6     | 0     |
| 21:00     | 8                                    | 9     | 0     | 33                                   | 13    | 0     | 20  | 5     | 0     |
| 22:00     | 1                                    | 9     | 0     | 7                                    | 11    | 0     | 9   | 1     | 0     |
| 23:00     | 1                                    | 2     | 0     | 8                                    | 4     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 2                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 1     | 0     | 11                                   | 2     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 7:00      | 2                                    | 1     | 0     | 3                                    | 5     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 8:00      | 4                                    | 6     | 0     | 9                                    | 1     | 0     | 3   | 3     | 0     |
| 9:00      | 4                                    | 3     | 0     | 10                                   | 2     | 0     | 1   | 3     | 0     |
| 10:00     | 3                                    | 6     | 0     | 10                                   | 3     | 0     | 8   | 3     | 0     |
| 11:00     | 4                                    | 2     | 0     | 8                                    | 3     | 0     | 2   | 2     | 0     |
| 12:00     | 2                                    | 1     | 0     | 8                                    | 5     | 0     | 0   | 2     | 0     |
| 13:00     | 1                                    | 7     | 0     | 9                                    | 5     | 0     | 4   | 2     | 0     |
| 14:00     | 1                                    | 3     | 0     | 5                                    | 2     | 0     | 4   | 2     | 0     |
| 15:00     | 6                                    | 1     | 0     | 2                                    | 4     | 0     | 3   | 2     | 0     |
| 16:00     | 1                                    | 8     | 0     | 7                                    | 4     | 0     | 7   | 1     | 0     |
| 17:00     | 1                                    | 6     | 0     | 8                                    | 4     | 0     | 5   | 1     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 3     | 0     | 0   | 2     | 0     |
| 19:00     | 1                                    | 0     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 2     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 7:00      | 1                                    | 2     | 0     | 2                                    | 2     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 8:00      | 1                                    | 2     | 0     | 3                                    | 2     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 9:00      | 3                                    | 2     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 10:00     | 2                                    | 1     | 0     | 0                                    | 3     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 12:00     | 1                                    | 0     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 13:00     | 2                                    | 1     | 0     | 2                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 1     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 2     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 3     | 0     | 0   | 3     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 22:00     | 1                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Fahrräder auf der Straße

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0     | 3                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0     | 5                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 1     | 0     | 12                                   | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0     | 13                                   | 0     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 3     | 0     | 7                                    | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 10:00     | 1                                    | 3     | 0     | 5                                    | 2     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 7     | 0     | 9                                    | 0     | 1     | 1   | 1     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 4     | 0     | 6                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 13:00     | 1                                    | 2     | 0     | 9                                    | 0     | 0     | 2   | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 4     | 0     | 9                                    | 1     | 0     | 3   | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 8     | 0     | 9                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 5     | 0     | 9                                    | 0     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 8     | 0     | 16                                   | 3     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 2     | 0     | 9                                    | 3     | 0     | 3   | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 2     | 0     | 1                                    | 2     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0     | 0                                    | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Vorm Eickerberg

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |       | Brückenweg Süd<br>Fahrtrichtung Nord |       |       | Vorm Eickerberg West<br>Fahrtrichtung Ost |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|-------|--------------------------------------|-------|-------|---|-------|-------|
|           | Rechts                               | Durch | Wende | Durch                                | Links | Wende | Rechts                                    | Links | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0     | 8                                    | 1     | 0     | 1   | 1     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 1     | 0     | 1                                    | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 1     | 0     | 0                                    | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 1     | 0     | 2                                    | 3     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 1     | 0     | 4                                    | 3     | 0     | 1   | 0     | 0     |
| 5:00      | 5                                    | 6     | 0     | 22                                   | 15    | 0     | 8   | 1     | 0     |
| 6:00      | 6                                    | 16    | 0     | 77                                   | 39    | 0     | 25  | 13    | 0     |
| 7:00      | 24                                   | 82    | 0     | 171                                  | 108   | 0     | 61  | 53    | 0     |
| 8:00      | 39                                   | 105   | 0     | 201                                  | 48    | 0     | 59  | 50    | 0     |
| 9:00      | 54                                   | 132   | 0     | 207                                  | 54    | 0     | 43  | 40    | 0     |
| 10:00     | 35                                   | 165   | 0     | 224                                  | 64    | 0     | 47  | 50    | 0     |
| 11:00     | 42                                   | 170   | 0     | 260                                  | 91    | 1     | 56  | 39    | 0     |
| 12:00     | 55                                   | 163   | 0     | 204                                  | 79    | 0     | 42  | 24    | 0     |
| 13:00     | 41                                   | 126   | 0     | 187                                  | 84    | 0     | 59  | 36    | 1     |
| 14:00     | 48                                   | 143   | 0     | 200                                  | 85    | 0     | 56  | 44    | 0     |
| 15:00     | 38                                   | 175   | 0     | 251                                  | 74    | 0     | 78  | 39    | 0     |
| 16:00     | 55                                   | 204   | 0     | 273                                  | 127   | 0     | 76  | 69    | 0     |
| 17:00     | 78                                   | 201   | 0     | 233                                  | 109   | 0     | 55  | 42    | 0     |
| 18:00     | 40                                   | 151   | 0     | 202                                  | 90    | 0     | 62  | 25    | 0     |
| 19:00     | 20                                   | 77    | 0     | 111                                  | 54    | 0     | 33  | 13    | 0     |
| 20:00     | 13                                   | 19    | 0     | 51                                   | 23    | 0     | 20  | 6     | 0     |
| 21:00     | 8                                    | 9     | 0     | 34                                   | 15    | 0     | 20  | 6     | 0     |
| 22:00     | 2                                    | 9     | 0     | 7                                    | 11    | 0     | 10  | 1     | 0     |
| 23:00     | 1                                    | 2     | 0     | 8                                    | 4     | 0     | 0   | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 1            | 1     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 4            | 0     | 7     |
| 7:00      | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 8            | 0     | 3     |
| 8:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 3            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 2            | 0     | 2     |
| 9:00      | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 3            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 6            | 0     | 2     |
| 10:00     | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 1     |
| 11:00     | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 2            | 7            | 2     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 2            | 0     | 2     |
| 12:00     | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 2            | 0     | 2     |
| 13:00     | 4                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 9            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 5            | 0     | 5     |
| 14:00     | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 9            | 2     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 10           | 0     | 2     |
| 15:00     | 5                                    | 1     | 0            | 0     | 0  | 0            | 10           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 4            | 0     | 4     |
| 16:00     | 7                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 7            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 5            | 0     | 7     |
| 17:00     | 4                                    | 1     | 0            | 0     | 0  | 0            | 8            | 2     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 12           | 0     | 7     |
| 18:00     | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 11           | 1     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 14           | 0     | 4     |
| 19:00     | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 8            | 1     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 0     | 4     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 3            | 0     | 1     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 4            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 3     | 0     |
| 1:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 2     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 1     | 0     |
| 3:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 0     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 2  | 2            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 6                              | 0            | 9     | 0     |
| 5:00      | 12                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 21           | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 27                             | 0            | 24    | 0     |
| 6:00      | 28                                   | 0     | 0            | 0     | 1  | 50           | 3            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 52                             | 0            | 88    | 0     |
| 7:00      | 115                                  | 0     | 0            | 0     | 15   | 101          | 4            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 182                            | 0            | 224   | 0     |
| 8:00      | 113                                  | 1     | 0            | 0     | 9  | 121          | 7            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 145                            | 0            | 239   | 0     |
| 9:00      | 179                                  | 2     | 0            | 0     | 25   | 145          | 10           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 176                            | 0            | 213   | 1     |
| 10:00     | 384                                  | 2     | 0            | 0     | 39   | 168          | 13           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 187                            | 0            | 231   | 0     |
| 11:00     | 253                                  | 2     | 0            | 0     | 36   | 167          | 18           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 200                            | 0            | 239   | 0     |
| 12:00     | 244                                  | 3     | 0            | 0     | 22   | 184          | 14           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 210                            | 0            | 189   | 0     |
| 13:00     | 223                                  | 6     | 0            | 0     | 29   | 131          | 12           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 178                            | 0            | 179   | 0     |
| 14:00     | 204                                  | 0     | 0            | 0     | 25   | 147          | 17           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 190                            | 0            | 231   | 0     |
| 15:00     | 297                                  | 0     | 0            | 0     | 39   | 180          | 11           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 267                            | 0            | 264   | 0     |
| 16:00     | 305                                  | 5     | 0            | 0     | 33   | 175          | 14           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 287                            | 0            | 273   | 0     |
| 17:00     | 330                                  | 2     | 0            | 0     | 27   | 229          | 22           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 241                            | 0            | 227   | 0     |
| 18:00     | 247                                  | 2     | 0            | 0     | 28   | 192          | 14           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 269                            | 0            | 207   | 0     |
| 19:00     | 130                                  | 0     | 0            | 0     | 19   | 159          | 7            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 141                            | 0            | 115   | 0     |
| 20:00     | 61                                   | 3     | 0            | 0     | 6  | 99           | 4            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 70                             | 0            | 52    | 0     |
| 21:00     | 34                                   | 3     | 0            | 0     | 8  | 61           | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 56                             | 0            | 30    | 0     |
| 22:00     | 20                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 27           | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 33                             | 0            | 11    | 0     |
| 23:00     | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 15           | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 15                             | 0            | 10    | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 1     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 2            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 1     | 0     |
| 6:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 2            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 9     | 0     |
| 7:00      | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 3     | 0     |
| 8:00      | 11                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 14           | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 6     | 0     |
| 9:00      | 7                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 14           | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 6                              | 0            | 10    | 1     |
| 10:00     | 24                                   | 0     | 0            | 0     | 2  | 9            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 7     | 0     |
| 11:00     | 11                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 6            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 17                             | 0            | 13    | 0     |
| 12:00     | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 3  | 13           | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 9                              | 0            | 8     | 0     |
| 13:00     | 13                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 15           | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 8     | 0     |
| 14:00     | 6                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 8            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 8     | 0     |
| 15:00     | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 5     | 0     |
| 16:00     | 9                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 10                             | 0            | 8     | 0     |
| 17:00     | 11                                   | 0     | 0            | 0     | 3  | 6            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 7                              | 0            | 7     | 0     |
| 18:00     | 4                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 7            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 6                              | 0            | 5     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 4            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 2     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 5            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 11           | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 9                              | 0            | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 8            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 15                             | 0            | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 8            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 7                              | 0            | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 6                              | 0            | 0     | 0     |
| 10:00     | 6                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 0     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 6            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 12           | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 0     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 12           | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 10                             | 0            | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 1     | 0            | 0     | 0  | 7            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 13                             | 0            | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 9            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 9                              | 0            | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 8            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 10                             | 0            | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 9            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 9            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 5            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 4                              | 0            | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 1     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 1     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 0            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 0     | 0     |
| 6:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 4            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 2     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 3     | 0     |
| 8:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 4            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 4                              | 0            | 3     | 0     |
| 9:00      | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 0            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 7                              | 0            | 1     | 0     |
| 10:00     | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 1     | 0     |
| 11:00     | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 5                              | 0            | 4     | 0     |
| 12:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 2            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 4                              | 0            | 7     | 0     |
| 13:00     | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 2     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 4                              | 0            | 1     | 0     |
| 15:00     | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 1     | 0     |
| 16:00     | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 4                              | 0            | 1     | 0     |
| 17:00     | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 2                              | 0            | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 1     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 1     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 1     | 0     |
| 4:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 6:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 12:00     | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Fahrräder auf der Straße

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 1     | 3     |
| 6:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 2            | 3     | 0     |
| 7:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 1     | 0                              | 4            | 0     | 11    |
| 8:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 0     | 11    |
| 9:00      | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 1     | 0                              | 1            | 0     | 10    |
| 10:00     | 16                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 7            | 0     | 4     |
| 11:00     | 14                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 5            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 14           | 0     | 4     |
| 12:00     | 8                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 4            | 9            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 7            | 0     | 8     |
| 13:00     | 11                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 6            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 1     | 0                              | 4            | 0     | 7     |
| 14:00     | 6                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 3            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 4            | 0     | 10    |
| 15:00     | 17                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 4            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 4            | 0     | 5     |
| 16:00     | 8                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 16           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 8            | 0     | 6     |
| 17:00     | 17                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 3            | 8            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 13           | 0     | 17    |
| 18:00     | 6                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 9            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 6            | 0     | 9     |
| 19:00     | 5                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 4            | 0     | 0     |
| 20:00     | 2                                    | 0     | 1            | 0     | 0  | 0            | 4            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 1            | 0     | 1     |
| 22:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 0                              | 0            | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafenstr a e / K olner Stra e

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Fu g nger

| Startzeit | Br uckenweg Nord<br>Fahrtrichtung S ud |           | Telegrafenstr a e Nordost<br>Fahrtrichtung S ud-West |           | K olner Stra e Ost<br>Fahrtrichtung West |           | Eich S ud<br>Fahrtrichtung Nord |           | sinn |
|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|---------------------------------|-----------|------|
|           | per gg                                 | uhrzeiger | per gg   | uhrzeiger | per gg                                   | uhrzeiger | per gg                          | uhrzeiger |      |
| 0:00      | 2                                      | 1         | 0  | 0         | 2  | 0         | 0                               | 0         |      |
| 1:00      | 0                                      | 0         | 0  | 0         | 0  | 0         | 0                               | 0         |      |
| 2:00      | 0                                      | 2         | 0  | 1         | 0  | 0         | 0                               | 0         |      |
| 3:00      | 0                                      | 0         | 0  | 0         | 0  | 0         | 0                               | 0         |      |
| 4:00      | 0                                      | 0         | 0  | 0         | 1  | 1         | 0                               | 0         |      |
| 5:00      | 0                                      | 0         | 2  | 2         | 0  | 0         | 2                               | 0         |      |
| 6:00      | 3                                      | 2         | 0  | 0         | 4  | 0         | 0                               | 0         |      |
| 7:00      | 0                                      | 0         | 6  | 14        | 32                                       | 35        | 22                              | 5         |      |
| 8:00      | 8                                      | 34        | 5  | 15        | 27                                       | 11        | 26                              | 13        |      |
| 9:00      | 0                                      | 0         | 22   | 27        | 46                                       | 38        | 25                              | 19        |      |
| 10:00     | 54                                     | 47        | 10   | 46        | 61                                       | 47        | 50                              | 31        |      |
| 11:00     | 0                                      | 5         | 26   | 28        | 12                                       | 5         | 27                              | 32        |      |
| 12:00     | 1                                      | 0         | 35   | 24        | 54                                       | 38        | 15                              | 20        |      |
| 13:00     | 13                                     | 4         | 19   | 20        | 31                                       | 35        | 27                              | 19        |      |
| 14:00     | 0                                      | 0         | 17   | 21        | 29                                       | 33        | 17                              | 29        |      |
| 15:00     | 0                                      | 0         | 8  | 39        | 28                                       | 29        | 36                              | 31        |      |
| 16:00     | 1                                      | 0         | 30   | 49        | 40                                       | 28        | 40                              | 40        |      |
| 17:00     | 0                                      | 0         | 30   | 29        | 31                                       | 64        | 22                              | 18        |      |
| 18:00     | 0                                      | 0         | 32   | 19        | 34                                       | 46        | 16                              | 15        |      |
| 19:00     | 0                                      | 0         | 0  | 0         | 11                                       | 10        | 10                              | 8         |      |
| 20:00     | 10                                     | 2         | 15   | 7         | 6  | 2         | 12                              | 0         |      |
| 21:00     | 8                                      | 5         | 0  | 13        | 3  | 12        | 0                               | 0         |      |
| 22:00     | 0                                      | 2         | 0  | 8         | 5  | 7         | 1                               | 1         |      |
| 23:00     | 0                                      | 0         | 0  | 0         | 0  | 2         | 0                               | 0         |      |

Name der Erhebung KP Brückenweg / Eich / Telegrafstraße / Kölner Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Brückenweg Nord<br>Fahrtrichtung Süd |       |              |       | Telegrafstraße Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |              |       | Kölner Straße Ost<br>Fahrtrichtung West |        |       |       | Eich Süd<br>Fahrtrichtung Nord |              |       |       |
|-----------|--------------------------------------|-------|--------------|-------|--|--------------|--------------|-------|---|--------|-------|-------|--------------------------------|--------------|-------|-------|
|           | Durch                                | Links | Scharf links | Wende | Scharf recht                                     | Leicht links | Scharf links | Wende | Scharf recht                            | Rechts | Links | Wende | Rechts                         | Leicht recht | Durch | Wende |
| 0:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 1  | 5            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 3                              | 0            | 3     | 0     |
| 1:00      | 1                                    | 1     | 0            | 0     | 0  | 3            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 2     | 0     |
| 2:00      | 0                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 0            | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 1     | 0     |
| 3:00      | 1                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 1            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 1                              | 0            | 2     | 0     |
| 4:00      | 2                                    | 0     | 0            | 0     | 2  | 7            | 1            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 8                              | 0            | 9     | 0     |
| 5:00      | 13                                   | 0     | 0            | 0     | 1  | 30           | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 34                             | 1            | 28    | 0     |
| 6:00      | 32                                   | 0     | 0            | 0     | 2  | 71           | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 74                             | 3            | 106   | 0     |
| 7:00      | 125                                  | 0     | 0            | 0     | 15   | 114          | 5            | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 210                            | 0            | 244   | 0     |
| 8:00      | 130                                  | 1     | 0            | 0     | 9  | 155          | 9            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 164                            | 0            | 261   | 0     |
| 9:00      | 197                                  | 2     | 0            | 0     | 26   | 173          | 12           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 202                            | 0            | 236   | 2     |
| 10:00     | 433                                  | 2     | 0            | 0     | 42   | 190          | 13           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 210                            | 0            | 244   | 0     |
| 11:00     | 285                                  | 2     | 0            | 0     | 44   | 188          | 21           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 246                            | 0            | 262   | 0     |
| 12:00     | 259                                  | 3     | 0            | 0     | 29   | 219          | 17           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 240                            | 0            | 214   | 0     |
| 13:00     | 252                                  | 6     | 0            | 0     | 32   | 174          | 14           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 204                            | 0            | 202   | 0     |
| 14:00     | 221                                  | 0     | 0            | 0     | 28   | 180          | 20           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 223                            | 0            | 252   | 0     |
| 15:00     | 326                                  | 2     | 0            | 0     | 40   | 208          | 11           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 296                            | 0            | 279   | 0     |
| 16:00     | 331                                  | 5     | 0            | 0     | 35   | 213          | 14           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 323                            | 0            | 295   | 0     |
| 17:00     | 363                                  | 3     | 0            | 0     | 33   | 259          | 25           | 0     | 0                                       | 0      | 1     | 0     | 285                            | 0            | 258   | 0     |
| 18:00     | 262                                  | 2     | 0            | 0     | 28   | 228          | 15           | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 303                            | 0            | 226   | 0     |
| 19:00     | 137                                  | 0     | 0            | 0     | 20   | 180          | 9            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 156                            | 0            | 119   | 0     |
| 20:00     | 63                                   | 3     | 1            | 0     | 6  | 113          | 4            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 79                             | 0            | 56    | 0     |
| 21:00     | 34                                   | 3     | 0            | 0     | 8  | 69           | 6            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 64                             | 0            | 33    | 0     |
| 22:00     | 20                                   | 0     | 0            | 0     | 0  | 31           | 2            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 36                             | 0            | 11    | 0     |
| 23:00     | 3                                    | 0     | 0            | 0     | 0  | 16           | 0            | 0     | 0                                       | 0      | 0     | 0     | 16                             | 0            | 10    | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 4:00      | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 5:00      | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 6:00      | 5                                      | 0            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 6     | 0     |
| 7:00      | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 1                                      | 10    | 0     |
| 8:00      | 2                                      | 0            | 1     | 1                                      | 1            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 9:00      | 7                                      | 2            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 8     | 0     |
| 10:00     | 1                                      | 3            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 11:00     | 6                                      | 3            | 0     | 2                                      | 1            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 12:00     | 5                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 13:00     | 5                                      | 1            | 2     | 1                                      | 6            | 0     | 0                                      | 5     | 0     |
| 14:00     | 5                                      | 1            | 0     | 0                                      | 3            | 0     | 0                                      | 11    | 0     |
| 15:00     | 9                                      | 3            | 0     | 0                                      | 3            | 0     | 0                                      | 7     | 0     |
| 16:00     | 11                                     | 4            | 0     | 2                                      | 1            | 0     | 0                                      | 8     | 0     |
| 17:00     | 6                                      | 3            | 1     | 1                                      | 0            | 0     | 1                                      | 13    | 0     |
| 18:00     | 12                                     | 1            | 1     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 19    | 0     |
| 19:00     | 7                                      | 2            | 0     | 0                                      | 2            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 20:00     | 3                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 21:00     | 3                                      | 1            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 23:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 3                                      | 1            | 0     | 1                                      | 1            | 0     | 2                                      | 5     | 1     |
| 1:00      | 3                                      | 0            | 1     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 3:00      | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 4:00      | 3                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 13    | 0     |
| 5:00      | 21                                     | 12           | 0     | 15                                     | 13           | 0     | 3                                      | 37    | 0     |
| 6:00      | 59                                     | 16           | 4     | 59                                     | 28           | 0     | 17                                     | 86    | 2     |
| 7:00      | 150                                    | 55           | 2     | 128                                    | 94           | 1     | 155                                    | 249   | 0     |
| 8:00      | 190                                    | 43           | 14    | 75                                     | 46           | 2     | 40                                     | 297   | 2     |
| 9:00      | 250                                    | 42           | 18    | 71                                     | 23           | 0     | 36                                     | 302   | 1     |
| 10:00     | 302                                    | 50           | 44    | 73                                     | 31           | 1     | 43                                     | 312   | 1     |
| 11:00     | 321                                    | 42           | 46    | 68                                     | 45           | 0     | 38                                     | 346   | 0     |
| 12:00     | 333                                    | 61           | 37    | 59                                     | 54           | 1     | 34                                     | 321   | 0     |
| 13:00     | 253                                    | 64           | 24    | 80                                     | 71           | 1     | 44                                     | 250   | 1     |
| 14:00     | 273                                    | 48           | 7     | 78                                     | 58           | 1     | 32                                     | 328   | 0     |
| 15:00     | 365                                    | 75           | 24    | 72                                     | 73           | 9     | 45                                     | 433   | 2     |
| 16:00     | 368                                    | 81           | 31    | 142                                    | 75           | 2     | 55                                     | 410   | 4     |
| 17:00     | 408                                    | 84           | 42    | 91                                     | 70           | 1     | 36                                     | 334   | 2     |
| 18:00     | 342                                    | 71           | 24    | 76                                     | 68           | 1     | 68                                     | 390   | 3     |
| 19:00     | 221                                    | 65           | 14    | 40                                     | 40           | 0     | 43                                     | 208   | 1     |
| 20:00     | 137                                    | 20           | 1     | 18                                     | 33           | 0     | 17                                     | 108   | 1     |
| 21:00     | 76                                     | 16           | 2     | 17                                     | 24           | 0     | 7                                      | 70    | 0     |
| 22:00     | 40                                     | 5            | 3     | 5                                      | 7            | 0     | 2                                      | 36    | 0     |
| 23:00     | 15                                     | 1            | 2     | 5                                      | 2            | 0     | 2                                      | 17    | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 4:00      | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 1     | 0     |
| 5:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 6:00      | 2                                      | 0            | 0     | 5                                      | 2            | 0     | 0                                      | 4     | 0     |
| 7:00      | 6                                      | 1            | 1     | 3                                      | 4            | 0     | 4                                      | 9     | 0     |
| 8:00      | 14                                     | 1            | 2     | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 12    | 0     |
| 9:00      | 9                                      | 4            | 0     | 2                                      | 3            | 0     | 0                                      | 16    | 2     |
| 10:00     | 12                                     | 0            | 1     | 2                                      | 1            | 0     | 3                                      | 21    | 0     |
| 11:00     | 10                                     | 3            | 0     | 5                                      | 4            | 0     | 3                                      | 23    | 0     |
| 12:00     | 11                                     | 1            | 2     | 4                                      | 5            | 0     | 0                                      | 11    | 1     |
| 13:00     | 16                                     | 3            | 2     | 4                                      | 1            | 0     | 0                                      | 14    | 1     |
| 14:00     | 9                                      | 1            | 1     | 3                                      | 0            | 1     | 1                                      | 10    | 0     |
| 15:00     | 4                                      | 0            | 2     | 5                                      | 2            | 0     | 0                                      | 15    | 1     |
| 16:00     | 13                                     | 0            | 3     | 4                                      | 1            | 0     | 2                                      | 9     | 0     |
| 17:00     | 10                                     | 3            | 3     | 3                                      | 0            | 0     | 2                                      | 10    | 0     |
| 18:00     | 7                                      | 0            | 0     | 3                                      | 0            | 1     | 0                                      | 8     | 0     |
| 19:00     | 1                                      | 2            | 0     | 4                                      | 1            | 0     | 1                                      | 1     | 0     |
| 20:00     | 3                                      | 1            | 0     | 0                                      | 2            | 0     | 0                                      | 4     | 0     |
| 21:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 22:00     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 4:00      | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 5:00      | 4                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 6:00      | 10                                     | 1            | 0     | 1                                      | 1            | 0     | 0                                      | 9     | 0     |
| 7:00      | 7                                      | 2            | 0     | 1                                      | 3            | 0     | 0                                      | 12    | 0     |
| 8:00      | 7                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 6     | 0     |
| 9:00      | 5                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 1                                      | 5     | 0     |
| 10:00     | 5                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 5     | 0     |
| 11:00     | 5                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 6     | 0     |
| 12:00     | 5                                      | 1            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 3                                      | 7     | 0     |
| 13:00     | 10                                     | 2            | 0     | 2                                      | 2            | 0     | 0                                      | 6     | 0     |
| 14:00     | 9                                      | 2            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 8     | 0     |
| 15:00     | 6                                      | 3            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 8     | 0     |
| 16:00     | 7                                      | 2            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 8     | 0     |
| 17:00     | 6                                      | 2            | 0     | 2                                      | 0            | 0     | 1                                      | 9     | 0     |
| 18:00     | 8                                      | 1            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 7     | 0     |
| 19:00     | 7                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 7     | 0     |
| 20:00     | 3                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 21:00     | 3                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 22:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 23:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 4:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 5:00      | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 6:00      | 3                                      | 0            | 0     | 1                                      | 1            | 0     | 0                                      | 6     | 0     |
| 7:00      | 1                                      | 0            | 0     | 1                                      | 2            | 0     | 2                                      | 2     | 0     |
| 8:00      | 5                                      | 0            | 0     | 1                                      | 2            | 0     | 1                                      | 5     | 0     |
| 9:00      | 2                                      | 1            | 0     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 8     | 0     |
| 10:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1            | 1     | 0                                      | 3     | 0     |
| 11:00     | 5                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2            | 0     | 0                                      | 5     | 0     |
| 12:00     | 3                                      | 0            | 0     | 1                                      | 1            | 0     | 0                                      | 7     | 0     |
| 13:00     | 6                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 14:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 6     | 0     |
| 15:00     | 2                                      | 0            | 1     | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 16:00     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 2     | 0     |
| 17:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 18:00     | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 19:00     | 0                                      | 0            | 1     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 22:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 23:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 4:00      | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 5:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 6:00      | 3                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 7:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 8:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 9:00      | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 10:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0     | 0     |
| 11:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 1     | 0     |
| 12:00     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 13:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 1     | 0     |
| 14:00     | 0                                      | 1            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 15:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 16:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0     | 0     |
| 17:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 18:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 19:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 21:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP Eich / Jörgensgasse

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |              |       | Jörgensgasse Ost<br>Fahrtrichtung West |              |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|--|--------------|-------|--|--------------|-------|--|-------|-------|
|           | Durch                                  | Scharf links | Wende | Scharf recht                           | Leicht links | Wende | Leicht recht                           | Durch | Wende |
| 0:00      | 4                                      | 1            | 0     | 1                                      | 1            | 0     | 2                                      | 5     | 1     |
| 1:00      | 3                                      | 0            | 1     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0            | 0     | 1                                      | 0            | 0     | 0                                      | 2     | 0     |
| 3:00      | 2                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 0                                      | 3     | 0     |
| 4:00      | 9                                      | 0            | 0     | 0                                      | 0            | 0     | 2                                      | 16    | 0     |
| 5:00      | 29                                     | 13           | 0     | 17                                     | 13           | 0     | 3                                      | 43    | 0     |
| 6:00      | 82                                     | 17           | 4     | 68                                     | 32           | 0     | 18                                     | 111   | 2     |
| 7:00      | 166                                    | 58           | 3     | 134                                    | 103          | 1     | 162                                    | 282   | 0     |
| 8:00      | 218                                    | 45           | 17    | 80                                     | 49           | 2     | 42                                     | 323   | 2     |
| 9:00      | 273                                    | 50           | 18    | 74                                     | 27           | 0     | 37                                     | 339   | 3     |
| 10:00     | 321                                    | 54           | 45    | 77                                     | 33           | 2     | 47                                     | 341   | 1     |
| 11:00     | 347                                    | 49           | 46    | 76                                     | 52           | 0     | 42                                     | 383   | 0     |
| 12:00     | 358                                    | 64           | 39    | 67                                     | 60           | 1     | 37                                     | 346   | 1     |
| 13:00     | 290                                    | 70           | 28    | 87                                     | 80           | 1     | 44                                     | 279   | 2     |
| 14:00     | 297                                    | 53           | 8     | 83                                     | 61           | 2     | 33                                     | 363   | 0     |
| 15:00     | 386                                    | 81           | 27    | 81                                     | 78           | 9     | 45                                     | 465   | 3     |
| 16:00     | 399                                    | 88           | 34    | 150                                    | 77           | 2     | 60                                     | 437   | 4     |
| 17:00     | 431                                    | 92           | 46    | 97                                     | 71           | 1     | 40                                     | 368   | 2     |
| 18:00     | 371                                    | 73           | 25    | 80                                     | 68           | 2     | 68                                     | 425   | 3     |
| 19:00     | 236                                    | 69           | 15    | 45                                     | 44           | 0     | 44                                     | 219   | 1     |
| 20:00     | 146                                    | 21           | 1     | 21                                     | 35           | 0     | 17                                     | 116   | 1     |
| 21:00     | 83                                     | 17           | 2     | 19                                     | 25           | 0     | 7                                      | 76    | 0     |
| 22:00     | 41                                     | 6            | 3     | 5                                      | 7            | 0     | 2                                      | 40    | 0     |
| 23:00     | 16                                     | 1            | 2     | 5                                      | 4            | 0     | 2                                      | 18    | 0     |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |   |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|---|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |   |
| 0:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 1:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 4:00      | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 5:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 1                                      | 1     | 2     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 6:00      | 0                                      | 2     | 0     | 0     | 1  | 6     | 0     | 0     | 0                                      | 6     | 1     | 0     | 0  | 0     | 1     | 0     | 0 |
| 7:00      | 0                                      | 5     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 9     | 1     | 0     | 0  | 0     | 5     | 0     | 0 |
| 8:00      | 2                                      | 3     | 0     | 0     | 1  | 3     | 1     | 0     | 1                                      | 3     | 0     | 0     | 0  | 1     | 1     | 0     | 0 |
| 9:00      | 1                                      | 5     | 0     | 0     | 1  | 5     | 0     | 0     | 0                                      | 6     | 0     | 0     | 0  | 3     | 1     | 0     | 0 |
| 10:00     | 1                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0 |
| 11:00     | 0                                      | 5     | 5     | 0     | 2  | 5     | 1     | 0     | 0                                      | 2     | 1     | 0     | 0  | 2     | 2     | 0     | 0 |
| 12:00     | 0                                      | 2     | 3     | 0     | 0  | 1     | 1     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 5     | 0     | 0     | 0 |
| 13:00     | 2                                      | 8     | 2     | 0     | 1  | 1     | 0     | 0     | 1                                      | 5     | 0     | 0     | 1  | 5     | 1     | 0     | 0 |
| 14:00     | 0                                      | 5     | 3     | 0     | 1  | 3     | 0     | 0     | 0                                      | 13    | 0     | 0     | 2  | 6     | 1     | 0     | 0 |
| 15:00     | 2                                      | 12    | 2     | 0     | 5  | 3     | 1     | 0     | 2                                      | 7     | 1     | 0     | 0  | 10    | 2     | 0     | 0 |
| 16:00     | 3                                      | 11    | 3     | 0     | 0  | 4     | 1     | 0     | 1                                      | 8     | 0     | 0     | 0  | 4     | 1     | 0     | 0 |
| 17:00     | 0                                      | 6     | 1     | 0     | 2  | 16    | 1     | 0     | 0                                      | 19    | 1     | 0     | 0  | 8     | 1     | 0     | 0 |
| 18:00     | 0                                      | 4     | 7     | 0     | 7  | 6     | 0     | 0     | 2                                      | 5     | 0     | 0     | 0  | 11    | 5     | 0     | 0 |
| 19:00     | 0                                      | 7     | 1     | 0     | 1  | 6     | 0     | 0     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0 |
| 20:00     | 0                                      | 0     | 2     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 21:00     | 1                                      | 2     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 1     | 1     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 22:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 23:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |
| 0:00      | 3                                      | 2     | 1     | 0     | 1  | 12    | 2     | 0     | 1                                      | 4     | 1     | 0     | 0  | 7     | 3     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 3     | 0     | 0     | 1  | 4     | 0     | 0     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 2  | 5     | 1     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 5     | 0     | 0     | 0                                      | 3     | 1     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 6     | 0     | 1     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 2     | 2     | 0     |
| 4:00      | 1                                      | 4     | 2     | 0     | 3  | 21    | 1     | 0     | 0                                      | 8     | 3     | 0     | 1  | 2     | 4     | 0     |
| 5:00      | 20                                     | 7     | 3     | 0     | 13   | 159   | 3     | 0     | 1                                      | 15    | 23    | 0     | 7  | 58    | 14    | 0     |
| 6:00      | 49                                     | 30    | 16    | 0     | 23   | 284   | 4     | 0     | 10                                     | 40    | 32    | 0     | 5  | 100   | 38    | 0     |
| 7:00      | 107                                    | 77    | 61    | 0     | 34   | 266   | 22    | 0     | 17                                     | 209   | 78    | 0     | 23   | 191   | 157   | 0     |
| 8:00      | 93                                     | 80    | 69    | 0     | 56   | 255   | 33    | 0     | 19                                     | 173   | 55    | 0     | 22   | 205   | 122   | 0     |
| 9:00      | 113                                    | 93    | 76    | 0     | 75   | 208   | 32    | 0     | 18                                     | 145   | 49    | 0     | 22   | 149   | 124   | 0     |
| 10:00     | 120                                    | 120   | 88    | 0     | 68   | 167   | 28    | 0     | 17                                     | 147   | 34    | 0     | 38   | 133   | 130   | 0     |
| 11:00     | 149                                    | 150   | 90    | 0     | 79   | 174   | 29    | 0     | 32                                     | 195   | 41    | 0     | 19   | 171   | 101   | 0     |
| 12:00     | 159                                    | 133   | 104   | 0     | 54   | 136   | 25    | 0     | 23                                     | 162   | 48    | 1     | 19   | 221   | 122   | 0     |
| 13:00     | 152                                    | 114   | 71    | 0     | 52   | 180   | 11    | 0     | 21                                     | 131   | 45    | 0     | 21   | 184   | 105   | 0     |
| 14:00     | 116                                    | 161   | 86    | 0     | 54   | 217   | 26    | 0     | 25                                     | 164   | 50    | 0     | 35   | 261   | 143   | 0     |
| 15:00     | 160                                    | 165   | 125   | 0     | 79   | 172   | 24    | 0     | 22                                     | 227   | 50    | 0     | 33   | 242   | 166   | 0     |
| 16:00     | 161                                    | 164   | 108   | 0     | 61   | 149   | 26    | 0     | 31                                     | 235   | 78    | 0     | 48   | 296   | 148   | 0     |
| 17:00     | 166                                    | 202   | 128   | 0     | 47   | 199   | 36    | 0     | 41                                     | 222   | 72    | 0     | 35   | 279   | 108   | 0     |
| 18:00     | 156                                    | 171   | 92    | 0     | 62   | 197   | 43    | 0     | 39                                     | 240   | 44    | 0     | 43   | 260   | 129   | 0     |
| 19:00     | 81                                     | 116   | 65    | 0     | 36   | 158   | 24    | 0     | 30                                     | 110   | 36    | 1     | 22   | 186   | 93    | 0     |
| 20:00     | 60                                     | 77    | 37    | 0     | 25   | 127   | 15    | 0     | 18                                     | 57    | 22    | 0     | 12   | 109   | 43    | 0     |
| 21:00     | 32                                     | 47    | 18    | 0     | 4  | 73    | 6     | 0     | 10                                     | 44    | 17    | 0     | 7  | 98    | 30    | 0     |
| 22:00     | 20                                     | 16    | 13    | 0     | 5  | 42    | 8     | 0     | 7                                      | 20    | 16    | 0     | 7  | 83    | 12    | 0     |
| 23:00     | 4                                      | 7     | 6     | 0     | 4  | 18    | 0     | 0     | 3                                      | 7     | 3     | 0     | 6  | 27    | 7     | 0     |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |   |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|---|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |   |
| 0:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 1:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 1     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 4:00      | 1                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 5:00      | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 7     | 0     | 0     | 0                                      | 3     | 1     | 0     | 1  | 2     | 0     | 0     | 0 |
| 6:00      | 1                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 14    | 0     | 0     | 0                                      | 3     | 2     | 0     | 2  | 8     | 2     | 0     | 0 |
| 7:00      | 1                                      | 5     | 1     | 0     | 1  | 21    | 1     | 0     | 0                                      | 7     | 2     | 0     | 0  | 23    | 4     | 0     | 0 |
| 8:00      | 3                                      | 6     | 6     | 0     | 1  | 22    | 4     | 0     | 1                                      | 3     | 5     | 0     | 3  | 21    | 8     | 0     | 0 |
| 9:00      | 6                                      | 8     | 6     | 0     | 6  | 18    | 4     | 0     | 3                                      | 8     | 2     | 0     | 2  | 18    | 4     | 0     | 0 |
| 10:00     | 7                                      | 4     | 6     | 0     | 6  | 11    | 3     | 0     | 2                                      | 9     | 5     | 0     | 4  | 8     | 6     | 0     | 0 |
| 11:00     | 4                                      | 4     | 5     | 0     | 7  | 26    | 1     | 0     | 1                                      | 10    | 1     | 0     | 1  | 21    | 13    | 0     | 0 |
| 12:00     | 11                                     | 6     | 7     | 0     | 2  | 17    | 2     | 0     | 1                                      | 6     | 1     | 0     | 2  | 23    | 5     | 0     | 0 |
| 13:00     | 8                                      | 7     | 5     | 0     | 4  | 11    | 4     | 0     | 1                                      | 8     | 5     | 0     | 2  | 19    | 7     | 0     | 0 |
| 14:00     | 4                                      | 5     | 5     | 0     | 5  | 12    | 4     | 0     | 1                                      | 5     | 6     | 0     | 1  | 16    | 5     | 0     | 0 |
| 15:00     | 3                                      | 5     | 3     | 0     | 3  | 16    | 2     | 0     | 2                                      | 11    | 5     | 0     | 3  | 19    | 4     | 0     | 0 |
| 16:00     | 8                                      | 3     | 4     | 0     | 1  | 14    | 4     | 0     | 6                                      | 8     | 5     | 0     | 4  | 17    | 7     | 0     | 0 |
| 17:00     | 5                                      | 4     | 3     | 0     | 3  | 8     | 0     | 0     | 3                                      | 5     | 4     | 0     | 1  | 16    | 4     | 0     | 0 |
| 18:00     | 3                                      | 3     | 6     | 0     | 3  | 14    | 3     | 0     | 1                                      | 5     | 3     | 0     | 1  | 7     | 1     | 0     | 0 |
| 19:00     | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 5     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 10    | 3     | 0     | 0 |
| 20:00     | 3                                      | 0     | 1     | 0     | 2  | 3     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 1  | 4     | 3     | 0     | 0 |
| 21:00     | 1                                      | 2     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 2     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 0 |
| 22:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 1     | 1     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 23:00     | 1                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0 |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrrichtung Süd-Ost |       |       |       |   |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|-------|---|-------|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|-------|---|-------|-------|-------|---|
|           | Rechts                                | Durch | Links | Wende | Rechts  | Durch | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Links | Wende | Rechts  | Durch | Links | Wende |   |
| 0:00      | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 1:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 2:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 3:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 4:00      | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 5:00      | 0                                     | 2     | 2     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 6:00      | 2                                     | 7     | 3     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 6     | 1     | 0     | 0   | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 7:00      | 4                                     | 4     | 2     | 0     | 5   | 1     | 0     | 0     | 0                                     | 9     | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 8:00      | 0                                     | 6     | 2     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 9:00      | 0                                     | 3     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 1     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 10:00     | 0                                     | 4     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 11:00     | 0                                     | 5     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     | 0     | 0   | 0     | 1     | 0     | 0 |
| 12:00     | 0                                     | 3     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 5     | 0     | 0     | 0   | 0     | 1     | 0     | 0 |
| 13:00     | 1                                     | 7     | 4     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 14:00     | 0                                     | 7     | 2     | 0     | 4   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 15:00     | 0                                     | 5     | 2     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 1                                     | 6     | 0     | 0     | 0   | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 16:00     | 0                                     | 4     | 2     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 6     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 17:00     | 0                                     | 5     | 2     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 6     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 18:00     | 0                                     | 5     | 2     | 0     | 2   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 5     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 19:00     | 0                                     | 7     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 7     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 20:00     | 0                                     | 2     | 1     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 21:00     | 0                                     | 3     | 0     | 0     | 1   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 22:00     | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 23:00     | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     | 0     | 0   | 0     | 0     | 0     | 0 |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |   |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|---|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |   |
| 0:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 1:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 4:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 5:00      | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 6:00      | 1                                      | 3     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 2     | 1     | 0     | 0  | 4     | 1     | 0     | 0 |
| 7:00      | 3                                      | 3     | 0     | 0     | 1  | 5     | 0     | 0     | 1                                      | 1     | 1     | 0     | 0  | 8     | 2     | 0     | 0 |
| 8:00      | 2                                      | 1     | 3     | 0     | 1  | 10    | 1     | 0     | 1                                      | 0     | 2     | 0     | 1  | 10    | 4     | 0     | 0 |
| 9:00      | 1                                      | 0     | 1     | 0     | 2  | 13    | 1     | 0     | 2                                      | 1     | 3     | 0     | 2  | 9     | 5     | 0     | 0 |
| 10:00     | 2                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 8     | 1     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 1  | 11    | 4     | 0     | 0 |
| 11:00     | 2                                      | 0     | 1     | 0     | 2  | 6     | 0     | 0     | 2                                      | 2     | 1     | 0     | 3  | 8     | 2     | 0     | 0 |
| 12:00     | 2                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 8     | 1     | 0     | 1                                      | 2     | 1     | 0     | 2  | 13    | 5     | 0     | 0 |
| 13:00     | 1                                      | 1     | 0     | 0     | 0  | 15    | 1     | 0     | 3                                      | 2     | 1     | 0     | 0  | 8     | 1     | 0     | 0 |
| 14:00     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 5     | 2     | 0     | 0                                      | 4     | 0     | 0     | 1  | 14    | 1     | 0     | 0 |
| 15:00     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 2  | 7     | 1     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 0 |
| 16:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 1     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 5     | 2     | 0     | 0 |
| 17:00     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 3     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     | 0 |
| 18:00     | 2                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 4     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 19:00     | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 20:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 21:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 1     | 0     | 0 |
| 22:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 23:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |   |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|---|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |   |
| 0:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 1:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 2     | 0 |
| 4:00      | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 5:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 6:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 7:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 8:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 5     | 0     | 0     | 0 |
| 9:00      | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 1     | 0     | 0 |
| 10:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 1     | 0     | 0 |
| 11:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 1     | 0     | 0  | 2     | 1     | 0     | 0 |
| 12:00     | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 3     | 1     | 0     | 0 |
| 13:00     | 2                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 2     | 0     | 0 |
| 14:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 15:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 0 |
| 16:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 1     | 0     | 0 |
| 17:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 1                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0 |
| 18:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0     | 0 |
| 19:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 20:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 21:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 22:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |
| 23:00     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0     | 0 |

Name der Erhebung Eich / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | Eich Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       |       | Eich Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |       | Dabringhauser Straße Nordwest<br>Fahrtrichtung Süd-Ost |       |       |       |
|-----------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|--|-------|-------|-------|
|           | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende | Rechts                                 | Durch | Links | Wende | Rechts   | Durch | Links | Wende |
| 0:00      | 3                                      | 3     | 1     | 0     | 1  | 12    | 2     | 0     | 1                                      | 4     | 1     | 0     | 0  | 7     | 3     | 0     |
| 1:00      | 0                                      | 3     | 0     | 0     | 1  | 6     | 1     | 0     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 2  | 5     | 1     | 0     |
| 2:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 0  | 7     | 0     | 0     | 0                                      | 3     | 1     | 0     | 0  | 4     | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                      | 0     | 0     | 0     | 1  | 6     | 0     | 1     | 0                                      | 1     | 0     | 0     | 1  | 2     | 4     | 0     |
| 4:00      | 3                                      | 7     | 2     | 0     | 3  | 27    | 1     | 0     | 0                                      | 10    | 4     | 0     | 1  | 2     | 4     | 0     |
| 5:00      | 21                                     | 10    | 5     | 0     | 13   | 174   | 3     | 0     | 2                                      | 21    | 26    | 0     | 8  | 61    | 14    | 0     |
| 6:00      | 53                                     | 43    | 19    | 0     | 27   | 306   | 4     | 0     | 10                                     | 57    | 37    | 0     | 7  | 113   | 42    | 0     |
| 7:00      | 115                                    | 94    | 64    | 0     | 41   | 296   | 23    | 0     | 18                                     | 235   | 83    | 0     | 23   | 223   | 168   | 0     |
| 8:00      | 100                                    | 96    | 80    | 0     | 61   | 292   | 39    | 0     | 22                                     | 183   | 62    | 0     | 27   | 242   | 135   | 0     |
| 9:00      | 122                                    | 109   | 84    | 0     | 85   | 245   | 37    | 0     | 23                                     | 164   | 55    | 0     | 26   | 181   | 135   | 0     |
| 10:00     | 130                                    | 129   | 95    | 0     | 76   | 188   | 32    | 0     | 19                                     | 160   | 40    | 0     | 43   | 156   | 141   | 0     |
| 11:00     | 155                                    | 164   | 102   | 0     | 91   | 213   | 31    | 0     | 35                                     | 213   | 45    | 0     | 23   | 204   | 120   | 0     |
| 12:00     | 173                                    | 145   | 115   | 0     | 58   | 163   | 29    | 0     | 25                                     | 175   | 50    | 1     | 23   | 265   | 134   | 0     |
| 13:00     | 166                                    | 137   | 82    | 0     | 59   | 209   | 16    | 0     | 26                                     | 150   | 51    | 0     | 24   | 216   | 116   | 0     |
| 14:00     | 120                                    | 179   | 96    | 0     | 65   | 241   | 32    | 0     | 26                                     | 190   | 56    | 0     | 39   | 298   | 150   | 0     |
| 15:00     | 165                                    | 188   | 132   | 0     | 91   | 198   | 28    | 0     | 27                                     | 251   | 57    | 0     | 36   | 278   | 172   | 0     |
| 16:00     | 172                                    | 182   | 117   | 0     | 64   | 172   | 32    | 0     | 38                                     | 257   | 83    | 0     | 53   | 323   | 159   | 0     |
| 17:00     | 171                                    | 218   | 134   | 0     | 55   | 228   | 37    | 0     | 45                                     | 252   | 78    | 0     | 36   | 308   | 113   | 0     |
| 18:00     | 161                                    | 183   | 107   | 0     | 75   | 222   | 46    | 0     | 42                                     | 255   | 47    | 0     | 44   | 281   | 135   | 0     |
| 19:00     | 83                                     | 130   | 67    | 0     | 39   | 170   | 24    | 0     | 30                                     | 118   | 37    | 1     | 22   | 199   | 96    | 0     |
| 20:00     | 63                                     | 79    | 41    | 0     | 28   | 132   | 15    | 0     | 18                                     | 59    | 23    | 0     | 13   | 115   | 46    | 0     |
| 21:00     | 34                                     | 54    | 18    | 0     | 5  | 78    | 6     | 0     | 10                                     | 49    | 18    | 0     | 7  | 102   | 31    | 0     |
| 22:00     | 20                                     | 17    | 13    | 0     | 5  | 43    | 8     | 0     | 7                                      | 23    | 17    | 0     | 7  | 83    | 12    | 0     |
| 23:00     | 5                                      | 9     | 6     | 0     | 4  | 22    | 0     | 0     | 3                                      | 8     | 3     | 0     | 6  | 30    | 7     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kräder

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 3:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 5:00      | 2                                     | 1     | 0     | 1  | 1     | 0     | 0                                     | 9     | 0     |
| 6:00      | 6                                     | 0     | 0     | 2  | 4     | 0     | 1                                     | 9     | 0     |
| 7:00      | 3                                     | 0     | 0     | 1  | 1     | 0     | 5                                     | 4     | 0     |
| 8:00      | 4                                     | 1     | 0     | 0  | 2     | 0     | 1                                     | 7     | 0     |
| 9:00      | 3                                     | 3     | 0     | 0  | 5     | 0     | 1                                     | 3     | 0     |
| 10:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 2                                     | 3     | 0     |
| 11:00     | 5                                     | 1     | 0     | 2  | 5     | 0     | 3                                     | 6     | 0     |
| 12:00     | 9                                     | 3     | 0     | 0  | 1     | 0     | 2                                     | 3     | 0     |
| 13:00     | 9                                     | 5     | 0     | 0  | 6     | 0     | 3                                     | 2     | 0     |
| 14:00     | 7                                     | 5     | 0     | 1  | 6     | 0     | 4                                     | 12    | 0     |
| 15:00     | 14                                    | 5     | 0     | 3  | 0     | 0     | 6                                     | 12    | 0     |
| 16:00     | 19                                    | 3     | 0     | 1  | 3     | 0     | 1                                     | 14    | 0     |
| 17:00     | 20                                    | 3     | 0     | 2  | 15    | 0     | 5                                     | 19    | 0     |
| 18:00     | 10                                    | 5     | 0     | 4  | 3     | 0     | 12                                    | 6     | 0     |
| 19:00     | 5                                     | 2     | 0     | 0  | 5     | 0     | 0                                     | 4     | 0     |
| 20:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 1     | 0     |
| 21:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 4     | 0     | 1                                     | 2     | 0     |
| 22:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 1                                     | 3     | 0     |
| 23:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Personenkraftwagen

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 17                                    | 2     | 0     | 10   | 6     | 0     | 8                                     | 17    | 0     |
| 1:00      | 4                                     | 3     | 0     | 1  | 3     | 0     | 5                                     | 5     | 0     |
| 2:00      | 6                                     | 1     | 0     | 3  | 3     | 0     | 3                                     | 3     | 0     |
| 3:00      | 6                                     | 1     | 0     | 0  | 7     | 0     | 4                                     | 7     | 0     |
| 4:00      | 41                                    | 2     | 0     | 9  | 15    | 0     | 4                                     | 26    | 0     |
| 5:00      | 192                                   | 28    | 0     | 81   | 119   | 0     | 42                                    | 194   | 0     |
| 6:00      | 406                                   | 55    | 1     | 112  | 232   | 1     | 85                                    | 326   | 0     |
| 7:00      | 521                                   | 126   | 0     | 162  | 274   | 0     | 251                                   | 645   | 0     |
| 8:00      | 417                                   | 124   | 0     | 148  | 244   | 0     | 212                                   | 611   | 0     |
| 9:00      | 361                                   | 92    | 0     | 143  | 224   | 0     | 190                                   | 413   | 0     |
| 10:00     | 362                                   | 103   | 0     | 112  | 212   | 0     | 197                                   | 359   | 0     |
| 11:00     | 428                                   | 113   | 0     | 110  | 252   | 0     | 176                                   | 358   | 0     |
| 12:00     | 514                                   | 142   | 0     | 90   | 262   | 0     | 226                                   | 353   | 0     |
| 13:00     | 505                                   | 113   | 0     | 129  | 252   | 0     | 199                                   | 421   | 0     |
| 14:00     | 561                                   | 153   | 0     | 127  | 233   | 0     | 281                                   | 479   | 0     |
| 15:00     | 593                                   | 169   | 0     | 113  | 271   | 0     | 288                                   | 514   | 0     |
| 16:00     | 740                                   | 195   | 0     | 128  | 254   | 0     | 289                                   | 546   | 0     |
| 17:00     | 756                                   | 194   | 0     | 158  | 279   | 0     | 234                                   | 577   | 0     |
| 18:00     | 623                                   | 168   | 0     | 120  | 282   | 0     | 265                                   | 558   | 0     |
| 19:00     | 359                                   | 94    | 0     | 90   | 195   | 0     | 203                                   | 359   | 0     |
| 20:00     | 229                                   | 64    | 0     | 75   | 138   | 0     | 103                                   | 199   | 0     |
| 21:00     | 160                                   | 44    | 0     | 41   | 81    | 0     | 89                                    | 156   | 0     |
| 22:00     | 119                                   | 41    | 0     | 27   | 52    | 0     | 61                                    | 122   | 0     |
| 23:00     | 32                                    | 13    | 0     | 9  | 17    | 0     | 27                                    | 59    | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Kleintransporter

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 1:00      | 0                                     | 0     | 0     | 1  | 1     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 3:00      | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 4:00      | 2                                     | 0     | 0     | 1  | 3     | 0     | 0                                     | 3     | 0     |
| 5:00      | 8                                     | 0     | 0     | 1  | 6     | 0     | 1                                     | 5     | 0     |
| 6:00      | 37                                    | 1     | 0     | 4  | 11    | 0     | 7                                     | 14    | 0     |
| 7:00      | 24                                    | 17    | 0     | 10   | 12    | 0     | 13                                    | 39    | 0     |
| 8:00      | 26                                    | 12    | 0     | 14   | 18    | 0     | 19                                    | 31    | 0     |
| 9:00      | 38                                    | 8     | 0     | 9  | 19    | 0     | 16                                    | 35    | 0     |
| 10:00     | 36                                    | 3     | 0     | 10   | 12    | 0     | 16                                    | 25    | 0     |
| 11:00     | 27                                    | 8     | 0     | 10   | 14    | 0     | 21                                    | 30    | 0     |
| 12:00     | 35                                    | 7     | 0     | 6  | 20    | 0     | 25                                    | 47    | 0     |
| 13:00     | 25                                    | 7     | 0     | 6  | 20    | 0     | 14                                    | 40    | 0     |
| 14:00     | 31                                    | 5     | 0     | 8  | 12    | 0     | 18                                    | 31    | 0     |
| 15:00     | 43                                    | 12    | 0     | 12   | 17    | 0     | 7                                     | 30    | 0     |
| 16:00     | 50                                    | 7     | 0     | 9  | 20    | 0     | 17                                    | 35    | 0     |
| 17:00     | 30                                    | 3     | 0     | 6  | 7     | 0     | 17                                    | 32    | 0     |
| 18:00     | 12                                    | 4     | 0     | 5  | 14    | 0     | 7                                     | 31    | 0     |
| 19:00     | 14                                    | 3     | 0     | 3  | 3     | 0     | 9                                     | 6     | 0     |
| 20:00     | 0                                     | 1     | 0     | 2  | 3     | 0     | 2                                     | 2     | 0     |
| 21:00     | 3                                     | 1     | 0     | 1  | 2     | 0     | 3                                     | 4     | 0     |
| 22:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 23:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 2                                     | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Busse

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 2:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 3:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 4:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 5:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     |
| 6:00      | 0                                     | 0     | 0     | 1  | 0     | 0     | 1                                     | 7     | 0     |
| 7:00      | 11                                    | 0     | 0     | 1  | 5     | 0     | 0                                     | 3     | 0     |
| 8:00      | 7                                     | 1     | 0     | 1  | 0     | 0     | 0                                     | 3     | 0     |
| 9:00      | 3                                     | 1     | 0     | 1  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 10:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 11:00     | 3                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 4     | 0     |
| 12:00     | 2                                     | 1     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 8     | 0     |
| 13:00     | 2                                     | 1     | 0     | 1  | 0     | 0     | 0                                     | 9     | 0     |
| 14:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     |
| 15:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 3     | 0     |
| 16:00     | 5                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 17:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 18:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 19:00     | 3                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 20:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 21:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 22:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Lastkraftwagen

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 1:00      | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 2:00      | 1                                     | 0     | 0     | 1  | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     |
| 3:00      | 3                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 4     | 0     |
| 4:00      | 5                                     | 0     | 0     | 2  | 2     | 0     | 0                                     | 4     | 0     |
| 5:00      | 7                                     | 2     | 0     | 1  | 5     | 0     | 1                                     | 5     | 0     |
| 6:00      | 8                                     | 1     | 0     | 2  | 2     | 0     | 3                                     | 15    | 0     |
| 7:00      | 20                                    | 2     | 0     | 5  | 8     | 0     | 5                                     | 21    | 0     |
| 8:00      | 22                                    | 3     | 0     | 5  | 9     | 0     | 11                                    | 31    | 0     |
| 9:00      | 32                                    | 7     | 0     | 3  | 14    | 0     | 8                                     | 30    | 0     |
| 10:00     | 29                                    | 5     | 0     | 4  | 8     | 0     | 8                                     | 28    | 0     |
| 11:00     | 26                                    | 5     | 0     | 2  | 6     | 0     | 10                                    | 21    | 0     |
| 12:00     | 28                                    | 9     | 0     | 4  | 8     | 0     | 13                                    | 23    | 0     |
| 13:00     | 19                                    | 7     | 0     | 8  | 10    | 0     | 7                                     | 16    | 0     |
| 14:00     | 30                                    | 9     | 0     | 1  | 7     | 0     | 7                                     | 19    | 0     |
| 15:00     | 17                                    | 1     | 0     | 1  | 5     | 0     | 3                                     | 20    | 0     |
| 16:00     | 7                                     | 4     | 0     | 1  | 3     | 0     | 4                                     | 9     | 0     |
| 17:00     | 8                                     | 0     | 0     | 2  | 2     | 0     | 5                                     | 10    | 0     |
| 18:00     | 8                                     | 2     | 0     | 2  | 4     | 0     | 2                                     | 3     | 0     |
| 19:00     | 3                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 1                                     | 4     | 0     |
| 20:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 1                                     | 2     | 0     |
| 21:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 1                                     | 0     | 0     |
| 22:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     |
| 23:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Sattelzug

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 1:00      | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |
| 2:00      | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 3:00      | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 0     | 0     |
| 4:00      | 5                                     | 0     | 0     | 1  | 1     | 0     | 0                                     | 3     | 0     |
| 5:00      | 4                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0                                     | 10    | 0     |
| 6:00      | 11                                    | 0     | 0     | 1  | 0     | 0     | 2                                     | 21    | 0     |
| 7:00      | 9                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 1                                     | 16    | 0     |
| 8:00      | 5                                     | 0     | 0     | 3  | 1     | 0     | 8                                     | 15    | 0     |
| 9:00      | 13                                    | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 4                                     | 11    | 0     |
| 10:00     | 8                                     | 1     | 0     | 0  | 1     | 0     | 3                                     | 17    | 0     |
| 11:00     | 17                                    | 1     | 0     | 2  | 1     | 0     | 2                                     | 30    | 0     |
| 12:00     | 11                                    | 2     | 0     | 0  | 2     | 0     | 2                                     | 15    | 0     |
| 13:00     | 16                                    | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 1                                     | 9     | 0     |
| 14:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 3     | 0     | 2                                     | 13    | 0     |
| 15:00     | 9                                     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 3                                     | 14    | 0     |
| 16:00     | 11                                    | 1     | 0     | 0  | 3     | 0     | 2                                     | 10    | 0     |
| 17:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 2     | 0     | 0                                     | 9     | 0     |
| 18:00     | 6                                     | 1     | 0     | 1  | 0     | 0     | 2                                     | 12    | 0     |
| 19:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0                                     | 5     | 0     |
| 20:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 4     | 0     |
| 21:00     | 2                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 2     | 0     |
| 22:00     | 1                                     | 0     | 0     | 0  | 0     | 0     | 0                                     | 0     | 0     |
| 23:00     | 0                                     | 0     | 0     | 0  | 1     | 0     | 0                                     | 1     | 0     |

Name der Erhebung KP B51 / Dabringhauser Straße

Start Datum 17-10-2017

Startzeit 0:00

Fahrzeugart Gesamtmengen

| Startzeit | B51 Nordost<br>Fahrtrichtung Süd-West |       |       | Dabringhauser Straße Südost<br>Fahrtrichtung Nord-West |       |       | B51 Südwest<br>Fahrtrichtung Nord-Ost |       |       |
|-----------|---------------------------------------|-------|-------|--|-------|-------|---------------------------------------|-------|-------|
|           | Durch                                 | Links | Wende | Rechts   | Links | Wende | Rechts                                | Durch | Wende |
| 0:00      | 20                                    | 2     | 0     | 10   | 6     | 0     | 8                                     | 19    | 0     |
| 1:00      | 6                                     | 3     | 0     | 2  | 4     | 0     | 5                                     | 6     | 0     |
| 2:00      | 8                                     | 1     | 0     | 4  | 4     | 0     | 3                                     | 6     | 0     |
| 3:00      | 11                                    | 1     | 0     | 0  | 7     | 0     | 6                                     | 11    | 0     |
| 4:00      | 53                                    | 2     | 0     | 13   | 21    | 0     | 4                                     | 38    | 0     |
| 5:00      | 213                                   | 31    | 0     | 84   | 132   | 0     | 44                                    | 227   | 0     |
| 6:00      | 468                                   | 57    | 1     | 122  | 249   | 1     | 99                                    | 392   | 0     |
| 7:00      | 588                                   | 145   | 0     | 179  | 300   | 0     | 275                                   | 728   | 0     |
| 8:00      | 481                                   | 141   | 0     | 171  | 274   | 0     | 251                                   | 698   | 0     |
| 9:00      | 450                                   | 111   | 0     | 156  | 263   | 0     | 219                                   | 493   | 0     |
| 10:00     | 438                                   | 112   | 0     | 126  | 235   | 0     | 226                                   | 432   | 0     |
| 11:00     | 506                                   | 128   | 0     | 126  | 278   | 0     | 213                                   | 449   | 0     |
| 12:00     | 599                                   | 164   | 0     | 100  | 293   | 0     | 269                                   | 449   | 0     |
| 13:00     | 576                                   | 133   | 0     | 144  | 291   | 0     | 224                                   | 497   | 0     |
| 14:00     | 632                                   | 172   | 0     | 137  | 261   | 0     | 312                                   | 556   | 0     |
| 15:00     | 676                                   | 187   | 0     | 129  | 295   | 0     | 307                                   | 593   | 0     |
| 16:00     | 832                                   | 210   | 0     | 139  | 284   | 0     | 313                                   | 614   | 0     |
| 17:00     | 817                                   | 200   | 0     | 168  | 305   | 0     | 261                                   | 648   | 0     |
| 18:00     | 660                                   | 180   | 0     | 132  | 303   | 0     | 288                                   | 610   | 0     |
| 19:00     | 386                                   | 99    | 0     | 93   | 205   | 0     | 213                                   | 378   | 0     |
| 20:00     | 232                                   | 65    | 0     | 77   | 143   | 0     | 107                                   | 208   | 0     |
| 21:00     | 167                                   | 45    | 0     | 42   | 89    | 0     | 94                                    | 164   | 0     |
| 22:00     | 123                                   | 41    | 0     | 27   | 53    | 0     | 62                                    | 128   | 0     |
| 23:00     | 35                                    | 13    | 0     | 9  | 21    | 0     | 30                                    | 60    | 0     |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Brückenweg  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nord  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6688      45     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6427      33     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6314      31     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | An der Feuerwache   | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Ost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 1003      6      |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 964      4       |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>HM [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>DTV [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 947      4       |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>DTV <sub>w</sub> [Fz-Gruppe/24h]   |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>DTV <sub>w</sub> [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]                |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%]                 |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>MSV <sub>w</sub> [Kfz/h]<br>MSV <sub>w</sub> [Kfz/h] |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Brückenweg  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Süd   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6168      39     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 5927      29     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 5823      27     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Brückenweg  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nord  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 5821      53     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 5594      39     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 5495      37     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Brückenweg  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Süd   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6640      54     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6381      40     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6268      38     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Vorm Eickerberg   | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | West  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3083      38     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 2963      28     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 2910      26     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Brückenweg  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nord  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6974      61     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6702      45     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 6584      42     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Telegrafstraße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nordost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3177      157    |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3053      116    |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 2999      109    |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Eich  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Süd   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 12272      387   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11793      286   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11585      269   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Kölner Straße   | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Ost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3355      189    |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3224      140    |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3167      131    |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                                |            |
|--|---|--------------------------------|------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:                         | 17.10.2017 |
| Straße:  | Eich  | Wochentag:                     | Dienstag   |
| Querschnitt:   | Nordost   | Stundengruppe:                 | 24h        |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                                |            |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                                |            |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |            |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                                |            |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                                |            |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                                |            |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                                |            |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                                |            |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                                |            |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>HM [-]  |                                |            |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>DTV [Fz-Gruppe/24h]  |                                |            |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                                |            |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                                |            |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                                |            |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%] |                                |            |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                                |            |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                                |            |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Jörgensgasse  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Ost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3800      87     |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3652      64     |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 3587      61     |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Eich  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Südwest   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10875      354   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10451      262   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10266      246   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Eich  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nordost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10980      339   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10552      251   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10365      236   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Dabringhauser Straße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Südost  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 10203      347   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 9805      257    |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 9632      241    |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |  |  |  |                                |
|--|--|--|--|--------------------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen   |  | Datum:   | 17.10.2017                     |
| Straße:  | Eich   |  | Wochentag:                                       | Dienstag                       |
| Querschnitt:   | Südwest  |  | Stundengruppe:                                   | 24h                            |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)  |  |  |                                |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)   |  |  |                                |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:                      |  |  | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]                       |  |  |                                |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)                                  |  | $q_{h-Gruppe}$ [%]                               |                                |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt<br>Gleichung (2-8)                                     |  | $q_z$ [Fz-Gruppe/24h]                            | 6994      244                  |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)  |  | $b_{So}$ [-]                                     | 0,7      0,7                   |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)  |  | $t$ [-]  | 0,961      0,740               |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)                                  |  | $W_z$ [Fz-Gruppe/24h]                            | 6721      181                  |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)   |  | HM [-]   | 1,018      1,064               |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)  |  | DTV [Fz-Gruppe/24h]                              | 6602      170                  |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)  |  | $k_w$ [-]  |                                |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)  |  | $DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]                          |                                |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13)<br>Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung                         |  | $DTV_w$ [Kfz/24h]<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h] |                                |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8)<br>Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung |  | $d_{30,w}$ [%]<br>$d_{30,w}$ [%]                 |                                |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13)<br>Gesamtquerschnitt<br>maßgebende Richtung     |  | $MSV_w$ [Kfz/h]<br>$MSV_w$ [Kfz/h]               |                                |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)                                      |  | $d_{30,w}$ [%]                                   |                                |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Dabringhauser Straße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nordwest  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 12318      348   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11838      258   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11628      242   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Dellmannstraße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Nordost   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 21815      1117  |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,5      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,909      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 19830      827   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 19479      777   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Dabringhauser Straße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Südost  | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 12205      378   |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,7      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,961      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11729      280   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 11522      263   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

| Formblatt 1: Hochrechnung einer Kurzzeitzählung innerorts auf die Bemessungsverkehrsstärke |   |                |            |                                |                  |
|--|---|----------------|------------|--------------------------------|------------------|
| Ort:   | Wermelskirchen  | Datum:         | 17.10.2017 |                                |                  |
| Straße:  | Dellmannstraße  | Wochentag:     | Dienstag   |                                |                  |
| Querschnitt:   | Südwest   | Stundengruppe: | 24h        |                                |                  |
| 1  | TG-Kennwert $q_{16-18} / q_{12-14}$ (Tabelle 2-2)   |                |            |                                |                  |
| 2  | TG-Typ (Bild 2-4 oder Tabelle 2-2)  |                |            |                                |                  |
| 3  | Zählergebnisse nach Fahrzeugarten<br>PKW:      Krad:      Bus:      Lkw:      Lz:   |                |            | Fahrzeuggruppe<br>Pkw      Lkw |                  |
| 4  | gezählte Verkehrsstärke der Stundengruppe<br>$q_{h-Gruppe}$ [Fz-Gruppe/h-Gruppe]  |                |            |                                |                  |
| 5  | Anzahl der Stundengruppe am Gesamtverkehr des Zähltages (Tabelle 2-3)<br>$q_{h-Gruppe}$ [%]   |                |            |                                |                  |
| 6  | Tagesverkehr des Zähltages am Gesamtquerschnitt Gleichung (2-8)<br>$q_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 24283      1247  |
| 7  | Sonntagsfaktor (Gleichung 2-9 oder Tabelle 2-4)<br>$b_{So}$ [-]   |                |            |                                | 0,5      0,7     |
| 8  | Tag-/Woche-Faktor (Tabelle 2-5)<br>$t$ [-]  |                |            |                                | 0,909      0,740 |
| 9  | Wochenmittel des Gesamtquerschnitts in der Zählwoche (Gleichung 2-10)<br>$W_z$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 22073      923   |
| 10   | Halbmonatsfaktor (Tabelle 2-6)<br>$HM$ [-]  |                |            |                                | 1,018      1,064 |
| 11   | DTV aller Tage des Jahres am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-11)<br>$DTV$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                | 21683      867   |
| 12   | Umrechnungsfaktor (Tabelle 2-7)<br>$k_w$ [-]  |                |            |                                |                  |
| 13   | werktäglicher DTV am Gesamtquerschnitt (Gleichung 2-12)<br>$DTV_w$ [Fz-Gruppe/24h]  |                |            |                                |                  |
| 14   | werktäglicher DTV (Summe Zeile 13) Gesamtquerschnitt<br>$DTV_w$ [Kfz/24h]<br>maßgebende Richtung<br>$0,5 \cdot DTV_w$ [Kfz/24h]         |                |            |                                |                  |
| 15   | Anteil der 30. Stunde am Kfz-Werktagsverkehr (Tabelle 2-8) Gesamtquerschnitt<br>$d_{30,w}$ [%]<br>maßgebende Richtung<br>$d_{30,w}$ [%] |                |            |                                |                  |
| 16   | werktägliche Bemessungsverkehrsstärke (Gleichung 2-13) Gesamtquerschnitt<br>$MSV_w$ [Kfz/h]<br>maßgebende Richtung<br>$MSV_w$ [Kfz/h]   |                |            |                                |                  |
| 17   | Lkw-Anteil in der werktäglichen Bemessungsstunde (Gleichung 2-14)<br>$d_{30,w}$ [%]   |                |            |                                |                  |

**3.3 Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung der Schlüsselgrößen (Kunden und Beschäftigte)**

Hinweis: Wenn die Anzahl der Kunden/Besucher oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.3.1 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Bruttogeschossfläche

| Gebiet       | Nutzung | BGF<br>in qm | Kunden/<br>qm BGF |     |
|--------------|---------|--------------|-------------------|-----|
|              |         |              | K/BGF             |     |
|              |         |              | Min               | Max |
|              | HIT     | 3.219        |                   |     |
|              | Norma   | 1.247        |                   |     |
|              |         |              |                   |     |
|              |         |              |                   |     |
|              |         |              |                   |     |
| <b>Summe</b> |         | 4.466        |                   |     |

| Kunden |     |
|--------|-----|
|        |     |
| Min    | Max |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |

3.3.1 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche

| Gebiet       | Nutzung | BGF<br>in qm | BGF/<br>Beschäftigtem |     |
|--------------|---------|--------------|-----------------------|-----|
|              |         |              | BGF/B                 |     |
|              |         |              | Max                   | Min |
|              | HIT     | 3.219        | 100                   | 80  |
|              | Norma   | 1.247        | 100                   | 80  |
|              |         |              |                       |     |
|              |         |              |                       |     |
|              |         |              |                       |     |
| <b>Summe</b> |         | 4.466        |                       |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
| 32           | 40  |
| 12           | 16  |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
| 45           | 56  |

3.3.2 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über die Verkaufsfläche

| Gebiet       | Nutzung | VKF<br>in qm | Kunden/<br>qm VKF |      |
|--------------|---------|--------------|-------------------|------|
|              |         |              | K/VKF             |      |
|              |         |              | Min               | Max  |
|              | HIT     | 2.000        | 0,40              | 0,60 |
|              | Norma   | 900          | 0,80              | 1,20 |
|              |         |              |                   |      |
|              |         |              |                   |      |
|              |         |              |                   |      |
| <b>Summe</b> |         | 2.900        |                   |      |

| Kunden |       |
|--------|-------|
| Min    | Max   |
| 800    | 1.200 |
| 720    | 1.080 |
|        |       |
|        |       |
|        |       |
| 1.520  | 2.280 |

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Verkaufsfläche

| Gebiet       | Nutzung | VKF<br>in qm | VKF/<br>Beschäftigte |     |
|--------------|---------|--------------|----------------------|-----|
|              |         |              | VKF/B                |     |
|              |         |              | Max                  | Min |
|              | HIT     | 2.000        |                      |     |
|              | Norma   | 900          |                      |     |
|              |         |              |                      |     |
|              |         |              |                      |     |
|              |         |              |                      |     |
| <b>Summe</b> |         | 2.900        |                      |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.3.2 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über den Anteil der Verkaufsfläche an der Bruttogeschossfläche

| Gebiet       | Nutzung | VKF<br>in qm | Anteil<br>VKF an BGF |  | BGF/<br>Beschäftigtem |     |
|--------------|---------|--------------|----------------------|--|-----------------------|-----|
|              |         |              | in %                 |  | BGF/B                 |     |
|              |         |              |                      |  | Max                   | Min |
|              | HIT     |              |                      |  |                       |     |
|              | Norma   |              |                      |  |                       |     |
|              |         |              |                      |  |                       |     |
|              |         |              |                      |  |                       |     |
|              |         |              |                      |  |                       |     |
| <b>Summe</b> |         |              |                      |  |                       |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.3.4 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl über den Jahresumsatz

| Gebiet       | Nutzung | VKF<br>qm | Raumleistung<br>Umsatz/qm |     | durchschnittlicher<br>Korbwert |     | Gesamt-/<br>Kassen-<br>kunden<br>in % | Korrektur<br>Mo-Fr<br>Faktor |
|--------------|---------|-----------|---------------------------|-----|--------------------------------|-----|---------------------------------------|------------------------------|
|              |         |           | Euro/qm VKF               |     | Euro/Kunde                     |     |                                       |                              |
|              |         |           | Min                       | Max | Max                            | Min |                                       |                              |
|              | HIT     |           |                           |     |                                |     | 100                                   | 1,00                         |
|              | Norma   |           |                           |     |                                |     | 100                                   | 1,00                         |
|              |         |           |                           |     |                                |     | 100                                   | 1,00                         |
|              |         |           |                           |     |                                |     | 100                                   | 1,00                         |
|              |         |           |                           |     |                                |     | 100                                   | 1,00                         |
| <b>Summe</b> |         |           |                           |     |                                |     |                                       |                              |

| Kunden |     |
|--------|-----|
|        |     |
| Min    | Max |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |

3.3.3 Abschätzung der Kunden-/Besucheranzahl aus der vorhandenen Kundenanzahl und dem Flächenzuwachs über Analogieschluss

| Gebiet       | Nutzung | vorhandene Kunden | vorhandene Fläche | neue Fläche | Korrekturfaktor |     |
|--------------|---------|-------------------|-------------------|-------------|-----------------|-----|
|              |         |                   | in qm             | in qm       | Faktor k        |     |
|              |         |                   |                   |             | Max             | Min |
|              | HIT     |                   |                   |             |                 |     |
|              | Norma   |                   |                   |             |                 |     |
|              |         |                   |                   |             |                 |     |
|              |         |                   |                   |             |                 |     |
|              |         |                   |                   |             |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                   |                   |             |                 |     |

| Kunden |     |
|--------|-----|
|        |     |
| Min    | Max |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |
|        |     |

3.3.3 Abschätzung der Beschäftigtenanzahl aus der vorhandenen Beschäftigtenanzahl und dem Flächenzuwachs über Analogieschluss

| Gebiet       | Nutzung | vorhandene Beschäftigte | vorhandene Fläche | neue Fläche | Korrekturfaktor |     |
|--------------|---------|-------------------------|-------------------|-------------|-----------------|-----|
|              |         |                         | in qm             | in qm       | Faktor k        |     |
|              |         |                         |                   |             | Max             | Min |
|              | HIT     |                         |                   |             |                 |     |
|              | Norma   |                         |                   |             |                 |     |
|              |         |                         |                   |             |                 |     |
|              |         |                         |                   |             |                 |     |
|              |         |                         |                   |             |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                         |                   |             |                 |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Kunden-/Besucheranzahl

| Gebiet       | Nutzung | Kunden                                |     | Kunden                          |       | Kunden                        |     | Kunden                           |     | Kunden                                  |       |
|--------------|---------|---------------------------------------|-----|---------------------------------|-------|-------------------------------|-----|----------------------------------|-----|---|-------|
|              |         | Abschätzung über Bruttogeschossfläche |     | Abschätzung über Verkaufsfläche |       | Abschätzung über Jahresumsatz |     | Abschätzung über Analogieschluss |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |       |
|              |         | Min                                   | Max | Min                             | Max   | Min                           | Max | Min                              | Max | Min                                     | Max   |
|              | HIT     |                                       |     | 800                             | 1.200 |                               |     |                                  |     | 800                                     | 1.200 |
|              | Norma   |                                       |     | 720                             | 1.080 |                               |     |                                  |     | 720                                     | 1.080 |
|              |         |                                       |     |                                 |       |                               |     |                                  |     |   |       |
|              |         |                                       |     |                                 |       |                               |     |                                  |     |   |       |
|              |         |                                       |     |                                 |       |                               |     |                                  |     |   |       |
| <b>Summe</b> |         |                                       |     | 1.520                           | 2.280 |                               |     |                                  |     | 1.520                                   | 2.280 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl

| Gebiet       | Nutzung | Beschäftigte                          |     | Beschäftigte                    |     | Beschäftigte                       |     | Beschäftigte                     |     | Beschäftigte                            |     |
|--------------|---------|---------------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------------|-----|----------------------------------|-----|---|-----|
|              |         | Abschätzung über Bruttogeschossfläche |     | Abschätzung über Verkaufsfläche |     | Abschätzung über Anteil VKF an BGF |     | Abschätzung über Analogieschluss |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |         | Min                                   | Max | Min                             | Max | Min                                | Max | Min                              | Max | Min                                     | Max |
|              | HIT     | 32                                    | 40  |                                 |     |                                    |     |                                  |     | 40                                      | 40  |
|              | Norma   | 12                                    | 16  |                                 |     |                                    |     |                                  |     | 14                                      | 14  |
|              |         |                                       |     |                                 |     |                                    |     |                                  |     |   |     |
|              |         |                                       |     |                                 |     |                                    |     |                                  |     |   |     |
| <b>Summe</b> |         | 45                                    | 56  |                                 |     |                                    |     |                                  |     | 54                                      | 54  |

**Einzelhandelseinrichtungen: Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Kundenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Kundenanzahl verwendet.

| Gebiet       | Nutzung | Kunden |       | Wege/Werktag |       | MIV-Anteil |     | Pkw-Besetzung |
|--------------|---------|--------|-------|--------------|-------|------------|-----|---------------|
|              |         | Min    | Max   | Min          | Max   | Min        | Max |               |
|              |         |        |       | 2,0          |       | in %       |     |               |
|              |         |        |       | Wege/K/d     |       | in %       |     | Pers./Pkw     |
|              |         | Min    | Max   | Min          | Max   | Min        | Max |               |
|              | HIT     | 800    | 1.200 | 1.600        | 2.400 | 40         | 80  | 1,3           |
|              | Norma   | 720    | 1.080 | 1.440        | 2.160 | 40         | 80  | 1,3           |
|              |         |        |       |              |       |            |     |               |
|              |         |        |       |              |       |            |     |               |
|              |         |        |       |              |       |            |     |               |
| <b>Summe</b> |         | 1.520  | 2.280 | 3.040        | 4.560 |            |     |               |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 492                     | 1.477 |
| 443                     | 1.329 |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
| 935                     | 2.806 |

Beschäftigtenverkehr:

Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

| Gebiet       | Nutzung | Beschäftigte |     | Anwesenheit | Wege/<br>Beschäftigtem/d |     | Wege/Werktag |     | MIV-Anteil |     |
|--------------|---------|--------------|-----|-------------|--------------------------|-----|--------------|-----|------------|-----|
|              |         | Min          | Max |             | Min                      | Max | Min          | Max | Min        | Max |
|              |         |              |     |             | in %                     |     | Wege/B/d     |     | in %       |     |
|              |         | Min          | Max |             | Min                      | Max | Min          | Max | Min        | Max |
|              | HIT     | 40           | 40  | 80          | 2,0                      | 2,5 | 64           | 80  | 30         | 70  |
|              | Norma   | 14           | 14  | 80          | 2,0                      | 2,5 | 22           | 28  | 30         | 70  |
|              |         |              |     |             |                          |     |              |     |            |     |
|              |         |              |     |             |                          |     |              |     |            |     |
|              |         |              |     |             |                          |     |              |     |            |     |
| <b>Summe</b> |         | 54           | 54  |             |                          |     | 86           | 108 |            |     |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 1,1                     |     |
| Pers./Pkw               |     |
| 17                      | 51  |
| 6                       | 18  |
|                         |     |
|                         |     |
| 23                      | 69  |

Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten  
 Hinweis: Es sind entweder die VKF **oder** die BGF und die zugehörigen spezifischen Werte einzugeben!

| Gebiet       | Nutzung | Fläche<br>in qm | Lkw-Fahrten/<br>100 qm Fläche |             | Lkw-<br>Anteil | Lkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|--------------|---------|-----------------|-------------------------------|-------------|----------------|-------------------------|-----|
|              |         |                 | VKF                           |             |                | in %                    | Min |
|              |         |                 | BGF                           | Lkw-F/VKF/d | Lkw-F/BGF/d    |                         |     |
|              |         |                 | Min                           | Max         |                | Min                     | Max |
|              | HIT     |                 |                               |             |                |                         |     |
|              | Norma   |                 |                               |             |                |                         |     |
|              |         |                 |                               |             |                |                         |     |
|              |         |                 |                               |             |                |                         |     |
| <b>Summe</b> |         |                 |                               |             |                |                         |     |

| Kfz-Fahrten/<br>Werktag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 509                     | 1.528 |
| 449                     | 1.347 |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
| 958                     | 2.875 |

Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet       | Nutzung | Fläche<br>in qm | Anteil<br>Konkurrenz-<br>effekt<br>in % | Anteil<br>Verbund-<br>effekt<br>in % | Anteil<br>Mitnahme-<br>effekt<br>in % | Pkw-Fahrten/<br>Werktag |       | Lkw-Fahrten/<br>Werktag |     |     |     |
|--------------|---------|-----------------|---|--------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|-------|-------------------------|-----|-----|-----|
|              |         |                 |   |                                      |                                       | VKF                     |       | Min                     | Max | Min | Max |
|              |         |                 |   |                                      |                                       | BGF                     | in %  |                         |     |     |     |
|              |         |                 |   |                                      |                                       | Min                     | Max   | Min                     | Max |     |     |
|              | HIT     |                 | 0                                       | 20                                   | 25                                    | 411                     | 1.233 |                         |     |     |     |
|              | Norma   |                 | 0                                       | 20                                   | 25                                    | 360                     | 1.081 |                         |     |     |     |
|              |         |                 |   |                                      |                                       |                         |       |                         |     |     |     |
|              |         |                 |   |                                      |                                       |                         |       |                         |     |     |     |
| <b>Summe</b> |         |                 |   |                                      |                                       | 771                     | 2314  |                         |     |     |     |

| Kfz-Fahrten/<br>Werktag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 411                     | 1.233 |
| 360                     | 1.081 |
|                         |       |
|                         |       |
|                         |       |
| 771                     | 2.314 |

| Neu induzierte<br>Kfz-Fahrten/<br>Werktag |       |
|---|-------|
| Min                                       | Max   |
| 312                                       | 937   |
| 272                                       | 815   |
|   |       |
|   |       |
|   |       |
| 584                                       | 1.753 |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Kundenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Stellplätze für Kunden |     | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr)      |     |
|--------------|---------|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
|              |         | Min                    | Max | Min                                   | Max |
|              |         |                        |     | <u>Umschlaggrad</u><br>Pkw/Stellplatz |     |
|              | HIT     |                        |     |                                       |     |
|              | Norma   |                        |     |                                       |     |
|              |         |                        |     |                                       |     |
|              |         |                        |     |                                       |     |
| <b>Summe</b> |         |                        |     |                                       |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

Kundenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Fläche VKF<br>in qm | Richtwert für Stellplatzbedarf |     | Anteil für Kunden<br><u>EAR_K</u><br>in % | notwendige Stellplätze |                                       | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr) |     |
|--------------|---------|---------------------|--------------------------------|-----|---|------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|-----|
|              |         |                     | Max                            | Min |   | Min                    | Max                                   | Min                              | Max |
|              |         |                     | <u>EAR_K</u><br>qm/Stellplatz  |     |   |                        | <u>Umschlaggrad</u><br>Pkw/Stellplatz |                                  |     |
|              | HIT     |                     |                                |     |   |                        |                                       |                                  |     |
|              | Norma   |                     |                                |     |   |                        |                                       |                                  |     |
|              |         |                     |                                |     |   |                        |                                       |                                  |     |
|              |         |                     |                                |     |   |                        |                                       |                                  |     |
| <b>Summe</b> |         |                     |                                |     |   |                        |                                       |                                  |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Stellplätze für Beschäftigte |     |
|--------------|---------|------------------------------|-----|
|              |         | Min                          | Max |
|              | HIT     |                              |     |
|              | Norma   |                              |     |
|              |         |                              |     |
|              |         |                              |     |
|              |         |                              |     |
| <b>Summe</b> |         |                              |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Fläche VKF<br>in qm | Richtwert für Stellplatzbedarf |     | Anteil für Beschäft.<br><u>EAR_B</u><br>in % | notwendige Stellplätze |     |
|--------------|---------|---------------------|--------------------------------|-----|--|------------------------|-----|
|              |         |                     | <u>EAR_B</u><br>qm/Stellplatz  |     |  | Min                    | Max |
|              |         |                     | Max                            | Min |  |                        |     |
|              | HIT     |                     |                                |     |  |                        |     |
|              | Norma   |                     |                                |     |  |                        |     |
|              |         |                     |                                |     |  |                        |     |
|              |         |                     |                                |     |  |                        |     |
|              |         |                     |                                |     |  |                        |     |
| <b>Summe</b> |         |                     |                                |     |  |                        |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Parkplatzzahl mit Richtwerten gemäß "Parkplatzlärmstudie" oder anderen Quellen**

Hinweis: Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Kundenverkehr (Abschätzung über vorhandene/genutzte Parkplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Netto-VKF<br>qm | Richtwert<br>Pkw-Aufkommen                                |     |
|--------------|---------|-----------------|---|-----|
|              |         |                 | Min   | Max |
|              |         |                 | <a href="#">Parkplatzlärmstudie</a><br>Pkw-Fahrten/100 qm |     |
|              | HIT     |                 |   |     |
|              | Norma   |                 |   |     |
|              |         |                 |   |     |
|              |         |                 |   |     |
| <b>Summe</b> |         |                 |   |     |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |

**Einzelhandelseinrichtungen: Gesamtverkehr** (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

**Tagesbelastungen im Gesamtverkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]**

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung           |       |                                       |     |                               |     |                               |       |
|--------------|---------|--------------------------------|-------|---------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-------|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>Wege/Fahrten |       | Beschäftigten-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Gesamtverkehr<br>Wege/Fahrten |       |
|              |         | Min                            | Max   | Min                                   | Max | Min                           | Max | Min                           | Max   |
|              | HIT     | 1.280                          | 1.920 | 64                                    | 80  |                               |     | 1.344                         | 2.000 |
|              | Norma   | 1.152                          | 1.728 | 22                                    | 28  |                               |     | 1.174                         | 1.756 |
|              |         |                                |       |                                       |     |                               |     |                               |       |
|              |         |                                |       |                                       |     |                               |     |                               |       |
|              |         |                                |       |                                       |     |                               |     |                               |       |
| <b>Summe</b> |         | 2.432                          | 3.648 | 86                                    | 108 |                               |     | 2.518                         | 3.756 |

**Einzelhandelseinrichtungen: ÖPNV** (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

**ÖPNV-Anteile:**

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung |     |                       |     |               |     |
|--------|---------|----------------------|-----|-----------------------|-----|---------------|-----|
|        |         | Kunden-Verkehr       |     | Beschäftigten-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     |
|        |         | ÖPNV-Anteil          |     | ÖPNV-Anteil           |     | ÖPNV-Anteil   |     |
|        |         | in %                 |     | in %                  |     | in %          |     |
|        |         | Min                  | Max | Min                   | Max | Min           | Max |
|        | HIT     | 5                    | 20  | 10                    | 20  | 0             | 0   |
|        | Norma   | 5                    | 20  | 10                    | 20  | 0             | 0   |
|        |         |                      |     |                       |     | 0             | 0   |
|        |         |                      |     |                       |     | 0             | 0   |
|        |         |                      |     |                       |     | 0             | 0   |

**Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]**

Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung           |     |                                       |     |                               |     |                               |     |
|--------------|---------|--------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|-------------------------------|-----|-------------------------------|-----|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>ÖPNV-Fahrten |     | Beschäftigten-Verkehr<br>ÖPNV-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>ÖPNV-Fahrten |     | Gesamtverkehr<br>ÖPNV-Fahrten |     |
|              |         | Min                            | Max | Min                                   | Max | Min                           | Max | Min                           | Max |
|              | HIT     | 64                             | 384 | 6                                     | 16  |                               |     | 70                            | 400 |
|              | Norma   | 58                             | 346 | 2                                     | 6   |                               |     | 60                            | 352 |
|              |         |                                |     |                                       |     |                               |     |                               |     |
|              |         |                                |     |                                       |     |                               |     |                               |     |
| <b>Summe</b> |         | 122                            | 730 | 8                                     | 22  |                               |     | 130                           | 752 |

**Einzelhandelseinrichtungen: Kfz-Verkehr** (ohne Berücksichtigung von Mitnahmeeffekten)

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**  
 Quell-/Zielverkehr der Einrichtung

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung          |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
|--------------|---------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-------|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |       | Beschäftigten-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Gesamtverkehr<br>Kfz-Fahrten |       |
|              |         | Min                           | Max   | Min                                  | Max | Min                          | Max | Min                          | Max   |
|              | HIT     | 394                           | 1.182 | 17                                   | 51  |                              |     | 411                          | 1.233 |
|              | Norma   | 354                           | 1.063 | 6                                    | 18  |                              |     | 360                          | 1.081 |
|              |         |                               |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
|              |         |                               |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
|              |         |                               |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
| <b>Summe</b> |         | 748                           | 2.245 | 23                                   | 69  |                              |     | 771                          | 2.314 |

**Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr** (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

Hinweis: Binnenverkehr tritt auf, wenn die Einrichtung in einem Gebiet mit zusätzlichen Nutzungen liegt, für die ebenfalls der Verkehr abzuschätzen ist.

| Gebiet | Nutzung | Einzelhandelsnutzung            |                                 |                                 |
|--------|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
|        |         | Kunden-Verkehr                  | Beschäftigten-Verkehr           | Güter-Verkehr                   |
|        |         | <u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | <u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | <u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % |
|        | HIT     | 0                               | 0                               | 0                               |
|        | Norma   | 0                               | 0                               | 0                               |
|        |         | 0                               | 0                               | 0                               |
|        |         | 0                               | 0                               | 0                               |
|        |         | 0                               | 0                               | 0                               |

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**  
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung          |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
|--------------|---------|-------------------------------|-------|--------------------------------------|-----|------------------------------|-----|------------------------------|-------|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |       | Beschäftigten-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Gesamtverkehr<br>Kfz-Fahrten |       |
|              |         | Min                           | Max   | Min                                  | Max | Min                          | Max | Min                          | Max   |
|              | HIT     | 394                           | 1.182 | 17                                   | 51  |                              |     | 411                          | 1.233 |
|              | Norma   | 354                           | 1.063 | 6                                    | 18  |                              |     | 360                          | 1.081 |
|              |         |                               |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
|              |         |                               |       |                                      |     |                              |     |                              |       |
| <b>Summe</b> |         | 748                           | 2.245 | 23                                   | 69  |                              |     | 771                          | 2.314 |

**Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Richtung**

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung  |       |                              |     |                      |     |                           |       |
|--------------|---------|-----------------------|-------|------------------------------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-------|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>Pkw |       | Beschäftigten-Verkehr<br>Pkw |     | Güter-Verkehr<br>Lkw |     | Quell-/Zielverkehr<br>Kfz |       |
|              |         | Min                   | Max   | Min                          | Max | Min                  | Max | Min                       | Max   |
|              | HIT     | 197                   | 591   | 9                            | 26  |                      |     | 206                       | 617   |
|              | Norma   | 177                   | 532   | 3                            | 9   |                      |     | 180                       | 541   |
|              |         |                       |       |                              |     |                      |     |                           |       |
|              |         |                       |       |                              |     |                      |     |                           |       |
| <b>Summe</b> |         | 374                   | 1.123 | 12                           | 35  |                      |     | 386                       | 1.158 |

|              | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 749        | 24         | 0          | 772        |

**Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h\*Richtung**

| Gebiet       | Nutzung | Einzelhandelsnutzung    |       |                                |     |                        |     |                             |       |
|--------------|---------|-------------------------|-------|--------------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------|-------|
|              |         | Kunden-Verkehr<br>Pkw-E |       | Beschäftigten-Verkehr<br>Pkw-E |     | Güter-Verkehr<br>Pkw-E |     | Quell-/Zielverkehr<br>Pkw-E |       |
|              |         | Min                     | Max   | Min                            | Max | Min                    | Max | Min                         | Max   |
|              | HIT     | 197                     | 591   | 9                              | 26  |                        |     | 206                         | 617   |
|              | Norma   | 177                     | 532   | 3                              | 9   |                        |     | 180                         | 541   |
|              |         |                         |       |                                |     |                        |     |                             |       |
|              |         |                         |       |                                |     |                        |     |                             |       |
| <b>Summe</b> |         | 374                     | 1.123 | 12                             | 35  |                        |     | 386                         | 1.158 |

|              | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 749        | 24         | 0          | 772        |

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

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

| Stunde   | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für Öffnungszeiten bis 22.00 U |     |                         |     |                       |     |                       |     |                         |     |                      |     | Gesamt-Verkehr | Stunde  |
|----------|---|-----|-------------------------|-----|-----------------------|-----|-----------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------|-----|----------------|---------|
|          | <u>Kunden-Verkehr</u>   |     | <u>Beschäftigten-V.</u> |     | <u>Güter-Verkehr</u>  |     | <u>Kunden-Verkehr</u> |     | <u>Beschäftigten-V.</u> |     | <u>Güter-Verkehr</u> |     |                |         |
|          | <u>Bezugswert</u>   |     | <u>Bezugswert</u>       |     | <u>Bezugswert</u>     |     | <u>Bezugswert</u>     |     | <u>Bezugswert</u>       |     | <u>Bezugswert</u>    |     |                |         |
|          | 749   |     | 24                      |     | 57                    |     | 0                     |     | 0                       |     | 0                    |     |                |         |
|          | Anteil  | Pkw | Anteil                  | Pkw | Anteil                | Lkw | Anteil                | Pkw | Anteil                  | Pkw | Anteil               | Lkw | Kfz            |         |
| 00-01    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 00-01   |
| 01-02    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 01-02   |
| 02-03    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 02-03   |
| 03-04    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 3,50                  | 2   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 2              | 03-04   |
| 04-05    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 04-05   |
| 05-06    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 05-06   |
| 06-07    | 0,00  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 06-07   |
| 07-08    | 2,71  | 20  | 0,00                    | 0   | 6,25                  | 4   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 24             | 07-08   |
| 08-09    | 3,87  | 29  | 0,20                    | 0   | 9,38                  | 5   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 34             | 08-09   |
| 09-10    | 5,18  | 39  | 2,50                    | 1   | 13,88                 | 8   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 47             | 09-10   |
| 10-11    | 5,10  | 38  | 2,40                    | 1   | 9,38                  | 5   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 44             | 10-11   |
| 11-12    | 8,04  | 60  | 2,30                    | 1   | 6,25                  | 4   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 64             | 11-12   |
| 12-13    | 7,50  | 56  | 8,70                    | 2   | 20,13                 | 11  |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 70             | 12-13   |
| 13-14    | 6,34  | 48  | 15,70                   | 4   | 3,13                  | 2   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 53             | 13-14   |
| 14-15    | 5,80  | 43  | 6,20                    | 1   | 3,13                  | 2   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 47             | 14-15   |
| 15-16    | 7,35  | 55  | 8,70                    | 2   | 9,38                  | 5   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 62             | 15-16   |
| 16-17    | 9,05  | 68  | 15,80                   | 4   | 3,13                  | 2   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 73             | 16-17   |
| 17-18    | 10,67   | 80  | 16,00                   | 4   | 9,38                  | 5   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 89             | 17-18   |
| 18-19    | 11,91   | 89  | 7,00                    | 2   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 91             | 18-19   |
| 19-20    | 6,96  | 52  | 8,50                    | 2   | 3,13                  | 2   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 56             | 19-20   |
| 20-21    | 5,65  | 42  | 5,10                    | 1   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 44             | 20-21   |
| 21-22    | 3,33  | 25  | 0,50                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 25             | 21-22   |
| 22-23    | 0,54  | 4   | 0,20                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 4              | 22-23   |
| 23-24    | 0,00  | 0   | 0,20                    | 0   | 0,00                  | 0   |                       | 0   |                         | 0   |                      | 0   | 0              | 23-24   |
| Summe    | 100,00  | 749 | 100,00                  | 24  | 100,01                | 57  | 0,00                  | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 830            | Summe   |
| Komment. | REWE 2016   |     | FH Köln 2001            |     | sortimenter 1 (angepa |     |                       |     |                         |     |                      |     | 91             | Maximum |

Maximum

Anlage 9.1

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

Bezugswert: Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Einrichtungen in Kfz

| Stunde   | Einzelhandelsnutzung: Ganglinien für Öffnungszeiten bis 22.00 U |     |              |                  |                       |            |               |     |                |            |        | Gesamt-Verkehr | Stunde |                  |     |               |  |
|----------|---|-----|--------------|------------------|-----------------------|------------|---------------|-----|----------------|------------|--------|----------------|--------|------------------|-----|---------------|--|
|          | Kunden-Verkehr  |     |              | Beschäftigten-V. |                       |            | Güter-Verkehr |     | Kunden-Verkehr |            |        |                |        | Beschäftigten-V. |     | Güter-Verkehr |  |
|          | Bezugswert  |     | Bezugswert   | Bezugswert       |                       | Bezugswert | Bezugswert    |     | Bezugswert     | Bezugswert |        |                |        | Bezugswert       |     | Kfz           |  |
|          | Anteil  | Pkw | Anteil       | Pkw              | Anteil                | Lkw        | Anteil        | Pkw | Anteil         | Pkw        | Anteil |                |        | Lkw              | Kfz |               |  |
| 00-01    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 00-01            |     |               |  |
| 01-02    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 01-02            |     |               |  |
| 02-03    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 02-03            |     |               |  |
| 03-04    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 3,50                  | 2          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 2      | 03-04            |     |               |  |
| 04-05    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 04-05            |     |               |  |
| 05-06    | 0,00  | 0   | 1,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 05-06            |     |               |  |
| 06-07    | 0,00  | 0   | 3,60         | 1                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 1      | 06-07            |     |               |  |
| 07-08    | 4,02  | 30  | 10,60        | 3                | 6,25                  | 4          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 36     | 07-08            |     |               |  |
| 08-09    | 5,57  | 42  | 35,40        | 8                | 9,38                  | 5          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 56     | 08-09            |     |               |  |
| 09-10    | 4,64  | 35  | 6,70         | 2                | 17,00                 | 10         |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 46     | 09-10            |     |               |  |
| 10-11    | 5,96  | 45  | 1,90         | 0                | 9,38                  | 5          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 50     | 10-11            |     |               |  |
| 11-12    | 7,27  | 54  | 1,00         | 0                | 9,38                  | 5          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 60     | 11-12            |     |               |  |
| 12-13    | 7,50  | 56  | 4,60         | 1                | 17,00                 | 10         |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 67     | 12-13            |     |               |  |
| 13-14    | 6,19  | 46  | 12,70        | 3                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 49     | 13-14            |     |               |  |
| 14-15    | 6,65  | 50  | 16,10        | 4                | 6,25                  | 4          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 57     | 14-15            |     |               |  |
| 15-16    | 6,81  | 51  | 2,00         | 0                | 6,25                  | 4          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 55     | 15-16            |     |               |  |
| 16-17    | 9,13  | 68  | 1,70         | 0                | 3,13                  | 2          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 71     | 16-17            |     |               |  |
| 17-18    | 10,13   | 76  | 1,30         | 0                | 9,38                  | 5          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 82     | 17-18            |     |               |  |
| 18-19    | 10,90   | 82  | 1,10         | 0                | 3,13                  | 2          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 84     | 18-19            |     |               |  |
| 19-20    | 7,19  | 54  | 0,30         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 54     | 19-20            |     |               |  |
| 20-21    | 4,80  | 36  | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 36     | 20-21            |     |               |  |
| 21-22    | 3,25  | 24  | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 24     | 21-22            |     |               |  |
| 22-23    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 22-23            |     |               |  |
| 23-24    | 0,00  | 0   | 0,00         | 0                | 0,00                  | 0          |               | 0   |                | 0          |        | 0              | 0      | 23-24            |     |               |  |
| Summe    | 100,00  | 749 | 100,00       | 24               | 100,00                | 57         | 0,00          | 0   | 0,00           | 0          | 0,00   | 0              | 830    | Summe            |     |               |  |
| Komment. | REWE 2016   |     | FH Köln 2001 |                  | sortimenter 1 (angepa |            |               |     |                |            |        |                | 84     | Maximum          |     |               |  |

Maximum

Anlage 9.1

**3.6 Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Abschätzung der Schlüsselgrößen (Einwohner und Beschäftigte)**

3.6.1 Ermittlung mit Aufteilung der Fläche nach Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung

Bei der Eingabe sind die Flächen mit Mischnutzung nach Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung aufzuteilen!

Hinweis: Wenn die Anzahl der Einwohner oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.6.1.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| Gebiet       | Nutzung  | anteilige Fläche | Einwohnerdichte |     |
|--------------|----------|------------------|-----------------|-----|
|              |          | in ha            | EW/ha           |     |
|              |          |                  | Min             | Max |
|              |          |                  |                 |     |
|              | Diakonie |                  |                 |     |
|              |          |                  |                 |     |
|              |          |                  |                 |     |
|              |          |                  |                 |     |
|              |          |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |          |                  |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| Gebiet       | Nutzung  | anteilige Fläche | Beschäftigte/ha |     |
|--------------|----------|------------------|-----------------|-----|
|              |          | in ha            | B/ha            |     |
|              |          |                  | Min             | Max |
|              |          |                  |                 |     |
|              | Sanitäts |                  |                 |     |
|              | Diakonie |                  |                 |     |
|              | Med360   |                  |                 |     |
|              | Physio   |                  |                 |     |
|              | Div.     |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |          |                  |                 |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Netto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung  | anteilige Fläche | Einwohnerdichte |     |
|---------------|----------|------------------|-----------------|-----|
|               |          | in ha            | <u>EW/ha</u>    |     |
|               |          |                  | Min             | Max |
|               | Diakonie |                  |                 |     |
|               |          |                  |                 |     |
|               |          |                  |                 |     |
|               |          |                  |                 |     |
|               |          |                  |                 |     |
| <b>Summe</b>  |          |                  |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | anteilige Fläche | Beschäftigte/ha |     |
|---------------|----------------|------------------|-----------------|-----|
|               |                | in ha            | <u>B/ha</u>     |     |
|               |                |                  | Min             | Max |
|               | Sanitäts       |                  |                 |     |
|               | Diakonie       |                  |                 |     |
|               | Med360         |                  |                 |     |
|               | Physio         |                  |                 |     |
|               | Div.           |                  |                 |     |
| <b>Summe</b>  |                |                  |                 |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltgröße  
Hinweis: Falls die Anzahl der Wohneinheiten gegeben ist, übernächste Tabelle benutzen!

| <u>Gebiet</u> | Nutzung  | anteilige Fläche | Wohndichte   |     | Wohneinheiten |     | Haushaltgröße |     |
|---------------|----------|------------------|--------------|-----|---------------|-----|---------------|-----|
|               |          | in ha            | <u>WE/ha</u> |     |               |     | <u>EW/WE</u>  |     |
|               |          |                  | Min          | Max | Min           | Max | Min           | Max |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               | Diakonie |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
| <b>Summe</b>  |          |                  |              |     |               |     |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltgröße

| <u>Gebiet</u> | Nutzung  | anteilige Fläche | Wohndichte   |     | Wohneinheiten |     | Haushaltgröße |     |
|---------------|----------|------------------|--------------|-----|---------------|-----|---------------|-----|
|               |          | in ha            | <u>WE/ha</u> |     |               |     | <u>EW/WE</u>  |     |
|               |          |                  | Min          | Max | Min           | Max | Min           | Max |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               | Diakonie |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |          |                  |              |     |               |     |               |     |
| <b>Summe</b>  |          |                  |              |     |               |     |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

| Gebiet       | Nutzung  | Wohneinheiten |     | Haushaltsgröße |     |
|--------------|----------|---------------|-----|----------------|-----|
|              |          | Min           | Max | Min            | Max |
|              |          |               |     | EW/WE          |     |
|              |          |               |     |                |     |
|              | Diakonie |               |     |                |     |
|              |          |               |     |                |     |
|              |          |               |     |                |     |
|              |          |               |     |                |     |
| <b>Summe</b> |          |               |     |                |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Einwohneranzahl

| Gebiet       | Nutzung  | Einwohner |     | Anteil d. Beschäftigten an d. Einwohnern |     |
|--------------|----------|-----------|-----|--|-----|
|              |          | Min       | Max | Min                                      | Max |
|              |          |           |     | in %                                     |     |
|              | Sanitäts |           |     |  |     |
|              | Diakonie |           |     |  |     |
|              | Med360   |           |     |  |     |
|              | Physio   |           |     |  |     |
|              | Div.     |           |     |  |     |
| <b>Summe</b> |          |           |     |  |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.3 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung  | anteilige<br>BGF, NFL | BGF/Einwohner<br>NFL/Einwohner |     |
|---------------|----------|-----------------------|--------------------------------|-----|
|               |          | <u>in qm</u>          | <u>Fläche/EW</u>               |     |
|               |          |                       | Max                            | Min |
|               | Diakonie |                       |                                |     |
|               |          |                       |                                |     |
|               |          |                       |                                |     |
|               |          |                       |                                |     |
|               |          |                       |                                |     |
| <b>Summe</b>  |          |                       |                                |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | anteilige<br>BGF | BGF/<br>Beschäftigtem |     |
|---------------|----------------|------------------|-----------------------|-----|
|               |                | <u>in qm</u>     | <u>BGF/B</u>          |     |
|               |                |                  | Max                   | Min |
|               | Sanitäts       |                  |                       |     |
|               | Diakonie       |                  |                       |     |
|               | Med360         |                  |                       |     |
|               | Physio         |                  |                       |     |
|               | Div.           |                  |                       |     |
| <b>Summe</b>  |                |                  |                       |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.4 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung  | anteilige Gr.Fläche | GFZ        | BGF   | BGF/Einwohner |     |
|---------------|----------|---------------------|------------|-------|---------------|-----|
|               |          | in qm               | <u>GFZ</u> | in qm | <u>BGF/EW</u> |     |
|               |          |                     |            |       | Max           | Min |
|               | Diakonie |                     |            |       |               |     |
|               |          |                     |            |       |               |     |
|               |          |                     |            |       |               |     |
|               |          |                     |            |       |               |     |
| <b>Summe</b>  |          |                     |            |       |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | anteilige Gr.Fläche | GFZ        | BGF   | BGF/Beschäftigtem |     |
|---------------|----------------|---------------------|------------|-------|-------------------|-----|
|               |                | in qm               | <u>GFZ</u> | in qm | <u>BGF/B</u>      |     |
|               |                |                     |            |       | Max               | Min |
|               | Sanitäts       |                     |            |       |                   |     |
|               | Diakonie       |                     |            |       |                   |     |
|               | Med360         |                     |            |       |                   |     |
|               | Physio         |                     |            |       |                   |     |
|               | Div.           |                     |            |       |                   |     |
| <b>Summe</b>  |                |                     |            |       |                   |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Einwohneranzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tab. S. 4 oben) ausgewiesen.

| Gebiet       | Nutzung  | Einwohner                            |     | Einwohner                           |     | Einwohner                               |     | Einwohner                              |     | Einwohner                |     | Einwohner            |     | Einwohner                               |     |    |
|--------------|----------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|---|-----|--|-----|--------------------------|-----|----------------------|-----|---|-----|----|
|              |          | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto) |     | Abschätzung über Wohneinheiten (Netto) |     | Abschätzung über BGF/NFL |     | Abschätzung über GFZ |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |    |
|              |          | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                     | Max | Min                                    | Max | Min                      | Max | Min                  | Max | Min                                     | Max |    |
|              | Diakonie |                                      |     |                                     |     |   |     |  |     |                          |     |                      |     |   | 24  | 24 |
| <b>Summe</b> |          |                                      |     |                                     |     |   |     |  |     |                          |     |                      |     |   | 24  | 24 |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte                         |     | Beschäftigte                        |     | Beschäftigte                         |     |  |  | Beschäftigte             |     | Beschäftigte         |     | Beschäftigte                            |     |
|--------------|----------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--------------------------------------|-----|--|--|--------------------------|-----|----------------------|-----|---|-----|
|              |          | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über die Einwohneranzahl |     |  |  | Abschätzung über BGF/NFL |     | Abschätzung über GFZ |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |          | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                  | Max |  |  | Min                      | Max | Min                  | Max | Min                                     | Max |
|              | Sanitäts |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 4                                       | 8   |
|              | Diakonie |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 7                                       | 7   |
|              | Med360   |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 15                                      | 15  |
|              | Physio   |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 3                                       | 6   |
|              | Div.     |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 7                                       | 14  |
| <b>Summe</b> |          |                                      |     |                                     |     |                                      |     |  |  |                          |     |                      |     | 36                                      | 50  |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

| Gebiet       | Nutzung  | Einwohner |     | Wege/<br>Einwohner/d |     | Wege/Werktag<br>insgesamt |     | Anteil der<br>Einw.wege<br>außerhalb<br>des Gebiets<br><br><i>in %</i> | Wege/Werktag<br>gebietsbezogen |     | MIV-Anteil<br>Einwohner |     |
|--------------|----------|-----------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-----|--|--------------------------------|-----|-------------------------|-----|
|              |          | Min       | Max | <i>Wege/EW/d</i>     |     | Min                       | Max |  | Min                            | Max | <i>in %</i>             |     |
|              |          |           |     | Min                  | Max |                           |     |  |                                |     | Min                     | Max |
|              |          |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |                         |     |
|              | Diakonie | 24        | 24  | 2,0                  | 2,0 | 48                        | 48  | 10   | 43                             | 43  | 20                      | 20  |
|              |          |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |                         |     |
|              |          |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |                         |     |
|              |          |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |                         |     |
| <b>Summe</b> |          | 24        | 24  |                      |     | 48                        | 48  |  | 43                             | 43  |                         |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Einwohner |     |
|----------------------------|-----|
| 1,5                        |     |
| <i>Pers./Pkw</i>           |     |
| Min                        | Max |
|                            |     |
| 6                          | 6   |
|                            |     |
|                            |     |
| 6                          | 6   |

Besucherverkehr:

| Gebiet       | Nutzung  | Anteil des<br>Besucher-<br>verkehrs<br><br><i>in %</i> | Wege/Werktag<br>Besucher |     | MIV-Anteil<br>Besucher |     |
|--------------|----------|--|--------------------------|-----|------------------------|-----|
|              |          |  | Min                      | Max | Min                    | Max |
|              |          |  |                          |     |                        |     |
|              |          |  |                          |     |                        |     |
|              | Diakonie | 5  | 2                        | 2   | 50                     | 70  |
|              |          |  |                          |     |                        |     |
|              |          |  |                          |     |                        |     |
| <b>Summe</b> |          |  | 2                        | 2   |                        |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Besucher |     |
|---------------------------|-----|
| 1,8                       |     |
| <i>Pers./Pkw</i>          |     |
| Min                       | Max |
|                           |     |
| 1                         | 1   |
|                           |     |
|                           |     |
| 1                         | 1   |

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Beschäftigtenanzahl verwendet.

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigtenverkehr:

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte |     | Anwesenheit | Wege/<br>Beschäftigtem/d |     | Wege/Werktag |     | MIV-Anteil |     | Pkw-Besetzung |
|--------------|----------|--------------|-----|-------------|--------------------------|-----|--------------|-----|------------|-----|---------------|
|              |          | Min          | Max | in %        | Wege/B/d                 |     | Min          | Max | in %       |     | Pers./Pkw     |
|              |          |              |     |             | Min                      | Max |              |     | Min        | Max |               |
|              | Sanitäts | 4            | 8   | 85          | 2,5                      | 3,5 | 9            | 24  | 30         | 80  | 1,1           |
|              | Diakonie | 7            | 7   | 85          | 2,5                      | 3,5 | 15           | 21  | 30         | 80  | 1,1           |
|              | Med360   | 15           | 15  | 85          | 2,5                      | 3,5 | 32           | 45  | 30         | 80  | 1,1           |
|              | Physio   | 3            | 6   | 85          | 2,5                      | 3,5 | 6            | 18  | 30         | 80  | 1,1           |
|              | Div.     | 7            | 14  | 85          | 2,5                      | 3,5 | 15           | 42  | 30         | 80  | 1,1           |
| <b>Summe</b> |          | 36           | 50  |             |                          |     | 77           | 149 |            |     |               |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 2                       | 17  |
| 4                       | 15  |
| 9                       | 32  |
| 2                       | 13  |
| 4                       | 30  |
| 21                      | 107 |

Gewerbliche Nutzung: Kundenverkehr

| Gebiet       | Nutzung  | Beschäftigte |     | Wege/<br>Beschäftigtem/d |      | Wege/Werktag |       | MIV-Anteil |     | Pkw-Besetzung |
|--------------|----------|--------------|-----|--------------------------|------|--------------|-------|------------|-----|---------------|
|              |          | Min          | Max | Wege/B/d                 |      | Min          | Max   | in %       |     | Pers./Pkw     |
|              |          |              |     | Min                      | Max  |              |       | Min        | Max |               |
|              | Sanitäts | 4            | 8   | 10,0                     | 25,0 | 40           | 200   | 30         | 70  | 1,1           |
|              | Diakonie | 7            | 7   |                          |      |              |       |            |     |               |
|              | Med360   | 15           | 15  | 20,0                     | 40,0 | 300          | 600   | 30         | 70  | 1,1           |
|              | Physio   | 3            | 6   | 20,0                     | 40,0 | 60           | 240   | 30         | 70  | 1,1           |
|              | Div.     | 7            | 14  | 10,0                     | 25,0 | 70           | 350   | 30         | 70  | 1,1           |
| <b>Summe</b> |          | 36           | 50  |                          |      | 470          | 1.390 |            |     |               |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 11                      | 127 |
| 82                      | 382 |
| 16                      | 153 |
| 19                      | 223 |
| 128                     | 885 |

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet       | Nutzung  | Einwohner |     | Lkw-Fahrten/<br>Einwohner/d |     | Beschäftigte |     | Lkw-Fahrten/<br>Beschäftigtem/d |      | Lkw-Fahrten der Be-<br>schäftigten/Werntag |     |
|--------------|----------|-----------|-----|-----------------------------|-----|--------------|-----|---------------------------------|------|--|-----|
|              |          | Min       | Max | Min                         | Max | Min          | Max | Min                             | Max  | Min  | Max |
|              |          |           |     | 0,10<br><u>Lkw-F/EW/d</u>   |     |              |     | <u>Lkw-F/B/d</u>                |      |  |     |
|              | Sanitäts |           |     |                             |     | 4            | 8   | 0,10                            | 0,10 |  | 1   |
|              | Diakonie | 24        | 24  | 2                           | 2   | 7            | 7   | 0,10                            | 0,10 | 1  | 1   |
|              | Med360   |           |     |                             |     | 15           | 15  | 0,10                            | 0,10 | 2  | 2   |
|              | Physio   |           |     |                             |     | 3            | 6   | 0,10                            | 0,10 |  | 1   |
|              | Div.     |           |     |                             |     | 7            | 14  | 0,10                            | 0,10 | 1  | 1   |
| <b>Summe</b> |          | 24        | 24  | 2                           | 2   | 36           | 50  |                                 |      | 4  | 6   |

| Kfz-Fahrten/<br>Werntag |       |
|-------------------------|-------|
| Min                     | Max   |
| 13                      | 145   |
| 14                      | 25    |
| 93                      | 416   |
| 18                      | 167   |
| 24                      | 254   |
| 162                     | 1.007 |

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet       | Nutzung  | Anteil<br>Konkurrenz-<br>effekt<br><u>in %</u> | Anteil<br>Verbund-<br>effekt<br><u>in %</u> | Anteil<br>Mitnahme-<br>effekt<br><u>in %</u> | Pkw-Fahrten/<br>Werntag |     | Lkw-Fahrten/<br>Werntag |     |
|--------------|----------|--|---|--|-------------------------|-----|-------------------------|-----|
|              |          |  |   |  | Min                     | Max | Min                     | Max |
|              | Sanitäts | 0  | 30  | 25   | 10                      | 106 |                         | 1   |
|              | Diakonie |  |   |  | 11                      | 22  | 3                       | 3   |
|              | Med360   | 0  | 30  | 25   | 66                      | 299 | 2                       | 2   |
|              | Physio   | 0  | 30  | 25   | 13                      | 120 |                         | 1   |
|              | Div.     | 0  | 30  | 25   | 17                      | 186 | 1                       | 1   |
| <b>Summe</b> |          |  |   |  | 118                     | 734 | 6                       | 8   |

| Kfz-Fahrten/<br>Werntag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 10                      | 107 |
| 14                      | 25  |
| 68                      | 301 |
| 13                      | 121 |
| 18                      | 187 |
| 124                     | 742 |

| Neu induzierte<br>Kfz-Fahrten/<br>Werntag |     |
|---|-----|
| Min                                       | Max |
| 8   | 85  |
| 14  | 25  |
| 54  | 235 |
| 10  | 94  |
| 15  | 148 |
| 101                                       | 587 |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Kundenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung  | Stellplätze für Kunden |     | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr) |     |
|--------------|----------|------------------------|-----|----------------------------------|-----|
|              |          | Min                    | Max | Min                              | Max |
|              | Sanitäts |                        |     |                                  |     |
|              | Diakonie |                        |     |                                  |     |
|              | Med360   |                        |     |                                  |     |
|              | Physio   |                        |     |                                  |     |
|              | Div.     |                        |     |                                  |     |
| <b>Summe</b> |          |                        |     |                                  |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

Kundenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung  | Fläche Plätze<br>qm/Plätze | Richtwert für Stellplatzbedarf |       | Anteil für Kunden<br>EAR_K<br>in % | notwendige Stellplätze |     | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr) |     |
|--------------|----------|----------------------------|--------------------------------|-------|------------------------------------|------------------------|-----|----------------------------------|-----|
|              |          |                            | Plätze/qm je Stellplatz        | EAR_K |                                    | Min                    | Max | Pkw/Stellplatz                   |     |
|              |          |                            | Max                            | Min   |                                    | Min                    | Max | Min                              | Max |
|              | Sanitäts |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |
|              | Diakonie |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |
|              | Med360   |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |
|              | Physio   |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |
|              | Div.     |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |
| <b>Summe</b> |          |                            |                                |       |                                    |                        |     |                                  |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung  | Stellplätze für Beschäftigte |     |
|--------------|----------|------------------------------|-----|
|              |          | Min                          | Max |
|              | Sanitäts |                              |     |
|              | Diakonie |                              |     |
|              | Med360   |                              |     |
|              | Physio   |                              |     |
|              | Div.     |                              |     |
| <b>Summe</b> |          |                              |     |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung  | Fläche<br>Plätze<br>qm/Plätze | Richtwert für Stellplatzbedarf          |                      | Anteil für<br>Kunden<br><u>EAR_B</u><br>in % | notwendige<br>Stellplätze |     |
|--------------|----------|-------------------------------|---|----------------------|--|---------------------------|-----|
|              |          |                               | <u>EAR_B</u><br>Plätze/qm je Stellplatz | <u>EAR_B</u><br>in % |  | Min                       | Max |
|              | Sanitäts |                               |   |                      |  |                           |     |
|              | Diakonie |                               |   |                      |  |                           |     |
|              | Med360   |                               |   |                      |  |                           |     |
|              | Physio   |                               |   |                      |  |                           |     |
|              | Div.     |                               |   |                      |  |                           |     |
| <b>Summe</b> |          |                               |   |                      |  |                           |     |

| Pkw-Fahrten/<br>Werktag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |
|                         |     |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Gesamtverkehr**

**Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung  |          | Wohnnutzung                       |     |                                  |     |                               |     | Gewerbliche Nutzung              |     |                                |     |                               |     | Gesamtverkehr |       |
|--------------|----------|----------|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|-------------------------------|-----|---------------|-------|
|              | Wohnen   | Gewerbe  | Einwohner-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Wege/Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Wege/Fahrten  |       |
|              |          |          | Min                               | Max | Min                              | Max | Min                           | Max | Min                              | Max | Min                            | Max | Min                           | Max | Min           | Max   |
|              |          | Sanitäts |                                   |     |                                  |     |                               |     | 9                                | 24  | 28                             | 140 |                               | 1   | 37            | 165   |
|              | Diakonie | Diakonie | 43                                | 43  | 2                                | 2   | 2                             | 2   | 15                               | 21  |                                |     | 1                             | 1   | 63            | 69    |
|              |          | Med360   |                                   |     |                                  |     |                               |     | 32                               | 45  | 210                            | 420 | 2                             | 2   | 244           | 467   |
|              |          | Physio   |                                   |     |                                  |     |                               |     | 6                                | 18  | 42                             | 168 |                               | 1   | 48            | 187   |
|              |          | Div.     |                                   |     |                                  |     |                               |     | 15                               | 42  | 49                             | 245 | 1                             | 1   | 65            | 288   |
| <b>Summe</b> |          |          | 43                                | 43  | 2                                | 2   | 2                             | 2   | 77                               | 149 | 329                            | 973 | 4                             | 6   | 457           | 1.175 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): ÖPNV

ÖPNV-Anteile:

| Gebiet | Nutzung     |          | Wohnnutzung       |     |                  |     |               |     | Gewerbliche Nutzung |     |                |     |               |    |   |   |
|--------|-------------|----------|-------------------|-----|------------------|-----|---------------|-----|---------------------|-----|----------------|-----|---------------|----|---|---|
|        |             |          | Einwohner-Verkehr |     | Besucher-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr |     | Güter-Verkehr |    |   |   |
|        | ÖPNV-Anteil |          | ÖPNV-Anteil       |     | ÖPNV-Anteil      |     | ÖPNV-Anteil   |     | ÖPNV-Anteil         |     | ÖPNV-Anteil    |     |               |    |   |   |
|        | in %        |          | in %              |     | in %             |     | in %          |     | in %                |     | in %           |     |               |    |   |   |
|        |             | Min      | Max               | Min | Max              | Min | Max           | Min | Max                 | Min | Max            | Min | Max           |    |   |   |
|        |             | Sanitäts |                   |     |                  |     |               | 0   | 0                   | 5   | 25             | 5   | 15            | 0  | 0 |   |
|        | Diakonie    | Diakonie | 10                | 20  | 10               | 20  |               |     | 0                   | 0   | 5              | 25  |               | 0  | 0 |   |
|        |             | Med360   |                   |     |                  |     |               |     | 0                   | 0   | 5              | 25  | 5             | 15 | 0 | 0 |
|        |             | Physio   |                   |     |                  |     |               |     | 0                   | 0   | 5              | 25  | 5             | 15 | 0 | 0 |
|        |             | Div.     |                   |     |                  |     |               |     | 0                   | 0   | 5              | 25  | 5             | 15 | 0 | 0 |

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung      |          | Wohnnutzung       |     |                  |     |               |     | Gewerbliche Nutzung |     |                |     |               |     | Gesamtverkehr |     |
|--------------|--------------|----------|-------------------|-----|------------------|-----|---------------|-----|---------------------|-----|----------------|-----|---------------|-----|---------------|-----|
|              |              |          | Einwohner-Verkehr |     | Besucher-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | ÖPNV-Fahrten  |     |
|              | ÖPNV-Fahrten |          | ÖPNV-Fahrten      |     | ÖPNV-Fahrten     |     | ÖPNV-Fahrten  |     | ÖPNV-Fahrten        |     | ÖPNV-Fahrten   |     | ÖPNV-Fahrten  |     |               |     |
|              |              | Min      | Max               | Min | Max              | Min | Max           | Min | Max                 | Min | Max            | Min | Max           | Min | Max           |     |
|              |              | Sanitäts |                   |     |                  |     |               |     |                     | 6   | 1              | 21  |               |     | 1             | 27  |
|              | Diakonie     | Diakonie | 4                 | 9   |                  |     |               |     | 1                   | 5   |                |     |               |     | 5             | 14  |
|              |              | Med360   |                   |     |                  |     |               |     | 2                   | 11  | 11             | 63  |               |     | 13            | 74  |
|              |              | Physio   |                   |     |                  |     |               |     |                     | 4   | 2              | 25  |               |     | 2             | 29  |
|              |              | Div.     |                   |     |                  |     |               |     | 1                   | 10  | 2              | 37  |               |     | 3             | 47  |
| <b>Summe</b> |              |          | 4                 | 9   |                  |     |               |     | 4                   | 36  | 16             | 146 |               |     | 24            | 191 |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr**

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**  
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung  |          | Wohnnutzung                      |     |                                 |     |                              |     | Gewerbliche Nutzung             |     |                               |     |                              |     | Gesamtverkehr |     |
|--------------|----------|----------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------|-----|
|              | Wohnen   | Gewerbe  | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Kfz-Fahrten   |     |
|              |          |          | Min                              | Max | Min                             | Max | Min                          | Max | Min                             | Max | Min                           | Max | Min                          | Max | Min           | Max |
|              |          | Sanitäts |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 17  | 8                             | 89  |                              | 1   | 10            | 107 |
|              | Diakonie | Diakonie | 6                                | 6   | 1                               | 1   | 2                            | 2   | 4                               | 15  |                               |     | 1                            | 1   | 14            | 25  |
|              |          | Med360   |                                  |     |                                 |     |                              |     | 9                               | 32  | 57                            | 267 | 2                            | 2   | 68            | 301 |
|              |          | Physio   |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 13  | 11                            | 107 |                              | 1   | 13            | 121 |
|              |          | Div.     |                                  |     |                                 |     |                              |     | 4                               | 30  | 13                            | 156 | 1                            | 1   | 18            | 187 |
| <b>Summe</b> |          |          | 6                                | 6   | 1                               | 1   | 2                            | 2   | 21                              | 107 | 90                            | 620 | 4                            | 6   | 124           | 742 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

| Gebiet | Nutzung  |          | Wohnnutzung  |   |  | Gewerbliche Nutzung                                 |   |  |
|--------|----------|----------|--|---|--|---|---|--|
|        | Wohnen   | Gewerbe  | Einwohner-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Besucher-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Güter-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Beschäftigten-V.<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Kunden-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Güter-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % |
|        |          | Sanitäts | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        | Diakonie | Diakonie | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |          | Med360   | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |          | Physio   | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |          | Div.     | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt  
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung  |          | Wohnnutzung                      |     |                                 |     |                              |     | Gewerbliche Nutzung             |     |                               |     |                              |     | Gesamtverkehr |     |
|--------------|----------|----------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------|-----|
|              | Wohnen   | Gewerbe  | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Kfz-Fahrten   |     |
|              |          |          | Min                              | Max | Min                             | Max | Min                          | Max | Min                             | Max | Min                           | Max | Min                          | Max | Min           | Max |
|              |          | Sanitäts |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 17  | 8                             | 89  |                              | 1   | 10            | 107 |
|              | Diakonie | Diakonie | 6                                | 6   | 1                               | 1   | 2                            | 2   | 4                               | 15  |                               |     | 1                            | 1   | 14            | 25  |
|              |          | Med360   |                                  |     |                                 |     |                              |     | 9                               | 32  | 57                            | 267 | 2                            | 2   | 68            | 301 |
|              |          | Physio   |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 13  | 11                            | 107 |                              | 1   | 13            | 121 |
|              |          | Div.     |                                  |     |                                 |     |                              |     | 4                               | 30  | 13                            | 156 | 1                            | 1   | 18            | 187 |
| <b>Summe</b> |          |          | 6                                | 6   | 1                               | 1   | 2                            | 2   | 21                              | 107 | 89                            | 619 | 4                            | 6   | 123           | 741 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Richtung

| Gebiet       | Nutzung  |          | Wohnnutzung              |     |                         |     |                      |     | Gewerbliche Nutzung     |     |                       |     |                      |     | Quell-/Zielverkehr<br>Kfz |     |
|--------------|----------|----------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------|-----|-------------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-----|
|              |          |          | Einwohner-Verkehr<br>Pkw |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw |     | Güter-Verkehr<br>Lkw |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw |     | Güter-Verkehr<br>Lkw |     |                           |     |
|              |          |          | Min                      | Max | Min                     | Max | Min                  | Max | Min                     | Max | Min                   | Max | Min                  | Max |                           |     |
|              |          | Sanitäts |                          |     |                         |     |                      |     | 1                       | 9   | 4                     | 45  |                      | 1   | 5                         | 55  |
|              | Diakonie | Diakonie | 3                        | 3   | 1                       | 1   | 1                    | 1   | 2                       | 8   |                       |     | 1                    | 1   | 8                         | 14  |
|              |          | Med360   |                          |     |                         |     |                      |     | 5                       | 16  | 29                    | 134 | 1                    | 1   | 35                        | 151 |
|              |          | Physio   |                          |     |                         |     |                      |     | 1                       | 7   | 6                     | 54  |                      | 1   | 7                         | 62  |
|              |          | Div.     |                          |     |                         |     |                      |     | 2                       | 15  | 7                     | 78  | 1                    | 1   | 10                        | 94  |
| <b>Summe</b> |          |          | 3                        | 3   | 1                       | 1   | 1                    | 1   | 11                      | 55  | 46                    | 311 | 3                    | 5   | 65                        | 376 |

|              | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 3          | 1          | 1          | 33         | 179        | 4          |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h\*Richtung

| Gebiet       | Nutzung  |          | Wohnnutzung                |     |                           |     |                        |     | Gewerbliche Nutzung       |     |                         |     |                        |     | Quell-/Zielverkehr<br>Pkw-E |     |
|--------------|----------|----------|----------------------------|-----|---------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------|-----|-------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------|-----|
|              |          |          | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-E |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-E |     | Güter-Verkehr<br>Pkw-E |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-E |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-E |     | Güter-Verkehr<br>Pkw-E |     |                             |     |
|              |          |          | Min                        | Max | Min                       | Max | Min                    | Max | Min                       | Max | Min                     | Max | Min                    | Max |                             |     |
|              |          | Sanitäts |                            |     |                           |     |                        |     | 1                         | 9   | 4                       | 45  |                        | 2   | 5                           | 56  |
|              | Diakonie | Diakonie | 3                          | 3   | 1                         | 1   | 2                      | 2   | 2                         | 8   |                         |     | 2                      | 2   | 10                          | 16  |
|              |          | Med360   |                            |     |                           |     |                        |     | 5                         | 16  | 29                      | 134 | 2                      | 2   | 36                          | 152 |
|              |          | Physio   |                            |     |                           |     |                        |     | 1                         | 7   | 6                       | 54  |                        | 2   | 7                           | 63  |
|              |          | Div.     |                            |     |                           |     |                        |     | 2                         | 15  | 7                       | 78  | 2                      | 2   | 11                          | 95  |
| <b>Summe</b> |          |          | 3                          | 3   | 1                         | 1   | 2                      | 2   | 11                        | 55  | 46                      | 311 | 6                      | 10  | 69                          | 382 |

|              | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 3          | 1          | 2          | 33         | 179        | 8          |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

|                   |   |
|-------------------|---|
| <u>Bezugswert</u> | Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz |
|-------------------|---|

| Stunde   | Wohnnutzung              |     |                         |     |                      |     | Gewerbliche Nutzung     |                      |                       |     |                      |            | Gesamt-Verkehr | Stunde |
|----------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------|-----|-------------------------|----------------------|-----------------------|-----|----------------------|------------|----------------|--------|
|          | <u>Einwohner-Verkehr</u> |     | <u>Besucher-Verkehr</u> |     | <u>Güter-Verkehr</u> |     | <u>Beschäftigten-V.</u> |                      | <u>Kunden-Verkehr</u> |     | <u>Güter-Verkehr</u> |            |                |        |
|          | <u>Bezugswert</u>        |     | <u>Bezugswert</u>       |     | <u>Bezugswert</u>    |     | <u>Bezugswert</u>       |                      | <u>Bezugswert</u>     |     | <u>Bezugswert</u>    |            |                |        |
|          | 3                        |     | 1                       |     | 1                    |     | 33                      |                      | 179                   |     | 4                    |            | 221            |        |
|          | Anteil                   | Pkw | Anteil                  | Pkw | Anteil               | Lkw | Anteil                  | Pkw                  | Anteil                | Pkw | Anteil               | Lkw        | Kfz            |        |
| 00-01    | 0,00                     | 0   | 0,50                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 00-01  |
| 01-02    | 0,00                     | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 01-02  |
| 02-03    | 0,00                     | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 02-03  |
| 03-04    | 0,00                     | 0   | 0,40                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 03-04  |
| 04-05    | 0,00                     | 0   | 0,25                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 04-05  |
| 05-06    | 0,00                     | 0   | 0,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 0,00                  | 0   | 0,00                 | 0          | 0              | 05-06  |
| 06-07    | 0,00                     | 0   | 2,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,93                    | 0                    | 0,20                  | 0   | 0,00                 | 0          | 1              | 06-07  |
| 07-08    | 3,68                     | 0   | 3,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,93                    | 0                    | 0,60                  | 1   | 1,67                 | 0          | 2              | 07-08  |
| 08-09    | 3,68                     | 0   | 3,50                    | 0   | 13,33                | 0   | 1,40                    | 0                    | 3,60                  | 6   | 8,33                 | 0          | 8              | 08-09  |
| 09-10    | 11,03                    | 0   | 1,75                    | 0   | 0,00                 | 0   | 2,34                    | 1                    | 8,20                  | 15  | 11,67                | 0          | 16             | 09-10  |
| 10-11    | 2,94                     | 0   | 1,25                    | 0   | 0,00                 | 0   | 2,34                    | 1                    | 8,70                  | 16  | 6,67                 | 0          | 17             | 10-11  |
| 11-12    | 3,68                     | 0   | 3,50                    | 0   | 0,00                 | 0   | 5,61                    | 2                    | 9,20                  | 16  | 15,00                | 1          | 19             | 11-12  |
| 12-13    | 3,68                     | 0   | 4,50                    | 0   | 0,00                 | 0   | 7,94                    | 3                    | 8,20                  | 15  | 13,33                | 1          | 18             | 12-13  |
| 13-14    | 6,62                     | 0   | 3,25                    | 0   | 20,00                | 0   | 4,67                    | 2                    | 6,60                  | 12  | 11,67                | 0          | 14             | 13-14  |
| 14-15    | 8,82                     | 0   | 4,50                    | 0   | 46,67                | 0   | 3,27                    | 1                    | 7,50                  | 13  | 16,67                | 1          | 16             | 14-15  |
| 15-16    | 16,91                    | 1   | 3,40                    | 0   | 13,33                | 0   | 14,95                   | 5                    | 9,20                  | 16  | 11,67                | 0          | 23             | 15-16  |
| 16-17    | 10,29                    | 0   | 4,75                    | 0   | 0,00                 | 0   | 24,77                   | 8                    | 7,80                  | 14  | 1,67                 | 0          | 23             | 16-17  |
| 17-18    | 5,15                     | 0   | 8,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 20,09                   | 7                    | 6,80                  | 12  | 0,00                 | 0          | 19             | 17-18  |
| 18-19    | 6,62                     | 0   | 11,50                   | 0   | 6,67                 | 0   | 7,48                    | 2                    | 5,80                  | 10  | 1,67                 | 0          | 13             | 18-19  |
| 19-20    | 8,09                     | 0   | 12,70                   | 0   | 0,00                 | 0   | 3,27                    | 1                    | 4,40                  | 8   | 0,00                 | 0          | 9              | 19-20  |
| 20-21    | 3,68                     | 0   | 9,50                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 3,70                  | 7   | 0,00                 | 0          | 7              | 20-21  |
| 21-22    | 4,41                     | 0   | 8,50                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 4,00                  | 7   | 0,00                 | 0          | 7              | 21-22  |
| 22-23    | 0,74                     | 0   | 8,00                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 4,30                  | 8   | 0,00                 | 0          | 8              | 22-23  |
| 23-24    | 0,00                     | 0   | 5,25                    | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00                    | 0                    | 1,30                  | 2   | 0,00                 | 0          | 2              | 23-24  |
| Summe    | 100,00                   | 3   | 100,00                  | 1   | 100,00               | 1   | 100,00                  | 33                   | 100,10                | 179 | 100,00               | 4          | 221            | Summe  |
| Komment. | Senioreneinrichtungen    |     | EAR 1991                |     | Wohnen 1             |     | Büro Innenstadtnah      | Wohnkern Unterzentru | Büro Innenstadtnah    |     |                      | 23 Maximum |                |        |

Maximum

Anlage 9.2

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde   | Wohnnutzung           |     |                  |     |               |     | Gewerbliche Nutzung |     |                      |     |                    |     | Gesamt-Verkehr<br>221<br>Kfz | Stunde  |
|----------|-----------------------|-----|------------------|-----|---------------|-----|---------------------|-----|----------------------|-----|--------------------|-----|------------------------------|---------|
|          | Einwohner-Verkehr     |     | Besucher-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr       |     | Güter-Verkehr      |     |                              |         |
|          | Bezugswert            |     | Bezugswert       |     | Bezugswert    |     | Bezugswert          |     | Bezugswert           |     | Bezugswert         |     |                              |         |
|          | 3                     |     | 1                |     | 1             |     | 33                  |     | 179                  |     | 4                  |     |                              |         |
|          | Anteil                | Pkw | Anteil           | Pkw | Anteil        | Lkw | Anteil              | Pkw | Anteil               | Pkw | Anteil             | Lkw |                              |         |
| 00-01    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 00-01   |
| 01-02    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 01-02   |
| 02-03    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 02-03   |
| 03-04    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 03-04   |
| 04-05    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,10                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 04-05   |
| 05-06    | 0,00                  | 0   | 0,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,70                 | 1   | 0,00               | 0   | 1                            | 05-06   |
| 06-07    | 0,00                  | 0   | 3,00             | 0   | 0,00          | 0   | 11,68               | 4   | 1,30                 | 2   | 0,00               | 0   | 6                            | 06-07   |
| 07-08    | 3,68                  | 0   | 3,25             | 0   | 6,67          | 0   | 28,50               | 9   | 4,60                 | 8   | 3,33               | 0   | 18                           | 07-08   |
| 08-09    | 3,68                  | 0   | 1,50             | 0   | 6,67          | 0   | 31,78               | 10  | 9,80                 | 18  | 10,00              | 0   | 29                           | 08-09   |
| 09-10    | 11,03                 | 0   | 2,00             | 0   | 0,00          | 0   | 3,27                | 1   | 9,30                 | 17  | 13,33              | 1   | 19                           | 09-10   |
| 10-11    | 2,94                  | 0   | 2,25             | 0   | 0,00          | 0   | 3,27                | 1   | 8,80                 | 16  | 18,33              | 1   | 18                           | 10-11   |
| 11-12    | 3,68                  | 0   | 4,00             | 0   | 0,00          | 0   | 1,87                | 1   | 7,10                 | 13  | 13,33              | 1   | 14                           | 11-12   |
| 12-13    | 3,68                  | 0   | 4,90             | 0   | 20,00         | 0   | 5,61                | 2   | 6,50                 | 12  | 16,67              | 1   | 15                           | 12-13   |
| 13-14    | 6,62                  | 0   | 3,50             | 0   | 13,33         | 0   | 3,74                | 1   | 8,10                 | 14  | 5,00               | 0   | 16                           | 13-14   |
| 14-15    | 8,82                  | 0   | 5,00             | 0   | 33,33         | 0   | 2,80                | 1   | 9,70                 | 17  | 13,33              | 1   | 19                           | 14-15   |
| 15-16    | 16,91                 | 1   | 5,25             | 0   | 13,33         | 0   | 2,34                | 1   | 7,90                 | 14  | 6,67               | 0   | 16                           | 15-16   |
| 16-17    | 10,29                 | 0   | 6,00             | 0   | 0,00          | 0   | 4,21                | 1   | 6,50                 | 12  | 0,00               | 0   | 13                           | 16-17   |
| 17-18    | 5,15                  | 0   | 12,00            | 0   | 0,00          | 0   | 0,93                | 0   | 7,10                 | 13  | 0,00               | 0   | 13                           | 17-18   |
| 18-19    | 6,62                  | 0   | 15,20            | 0   | 6,67          | 0   | 0,00                | 0   | 3,80                 | 7   | 0,00               | 0   | 7                            | 18-19   |
| 19-20    | 8,09                  | 0   | 17,75            | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 3,90                 | 7   | 0,00               | 0   | 7                            | 19-20   |
| 20-21    | 3,68                  | 0   | 9,90             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 2,80                 | 5   | 0,00               | 0   | 5                            | 20-21   |
| 21-22    | 4,41                  | 0   | 2,25             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 1,70                 | 3   | 0,00               | 0   | 3                            | 21-22   |
| 22-23    | 0,74                  | 0   | 1,25             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,30                 | 1   | 0,00               | 0   | 1                            | 22-23   |
| 23-24    | 0,00                  | 0   | 1,00             | 0   | 0,00          | 0   | 0,00                | 0   | 0,00                 | 0   | 0,00               | 0   | 0                            | 23-24   |
| Summe    | 100,00                | 3   | 100,00           | 1   | 100,00        | 1   | 100,00              | 33  | 100,00               | 179 | 100,00             | 4   | 221                          | Summe   |
| Komment. | Senioreneinrichtungen |     | EAR 1991         |     | Wohnen 1      |     | Büro Innenstadtnah  |     | Ortskern Unterzentru |     | Büro Innenstadtnah |     | 29                           | Maximum |

Maximum

Anlage 9.2

**3.6 Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Abschätzung der Schlüsselgrößen (Einwohner und Beschäftigte)**

3.6.1 Ermittlung mit Aufteilung der Fläche nach Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung

Bei der Eingabe sind die Flächen mit Mischnutzung nach Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung aufzuteilen!

**Hinweis:** Wenn die Anzahl der Einwohner oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.6.1.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Fläche | Einwohnerdichte |     |
|--------------|---------|------------------|-----------------|-----|
|              |         | in ha            | EW/ha           |     |
|              |         |                  | Min             | Max |
|              | Wohnen  |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                  |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Fläche | Beschäftigte/ha |     |
|--------------|---------|------------------|-----------------|-----|
|              |         | in ha            | B/ha            |     |
|              |         |                  | Min             | Max |
|              | Gewerbe |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                  |                 |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Netto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Fläche | Einwohnerdichte |     |
|--------------|---------|------------------|-----------------|-----|
|              |         | in ha            | EW/ha           |     |
|              |         |                  | Min             | Max |
|              | Wohnen  |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                  |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Fläche | Beschäftigte/ha |     |
|--------------|---------|------------------|-----------------|-----|
|              |         | in ha            | B/ha            |     |
|              |         |                  | Min             | Max |
|              | Gewerbe |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
|              |         |                  |                 |     |
| <b>Summe</b> |         |                  |                 |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Brutto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltgröße  
Hinweis: Falls die Anzahl der Wohneinheiten gegeben ist, übernächste Tabelle benutzen!

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | anteilige Fläche | Wohndichte   |     | Wohneinheiten |     | Haushaltgröße |     |
|---------------|---------|------------------|--------------|-----|---------------|-----|---------------|-----|
|               |         | in ha            | <u>WE/ha</u> |     |               |     | <u>EW/WE</u>  |     |
|               |         |                  | Min          | Max | Min           | Max | Min           | Max |
|               | Wohnen  |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
| <b>Summe</b>  |         |                  |              |     |               |     |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Netto-Baulandfläche, Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltgröße

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | anteilige Fläche | Wohndichte   |     | Wohneinheiten |     | Haushaltgröße |     |
|---------------|---------|------------------|--------------|-----|---------------|-----|---------------|-----|
|               |         | in ha            | <u>WE/ha</u> |     |               |     | <u>EW/WE</u>  |     |
|               |         |                  | Min          | Max | Min           | Max | Min           | Max |
|               | Wohnen  |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
|               |         |                  |              |     |               |     |               |     |
| <b>Summe</b>  |         |                  |              |     |               |     |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

3.6.1.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

| Gebiet       | Nutzung | Wohneinheiten |     | Haushaltsgröße |     |
|--------------|---------|---------------|-----|----------------|-----|
|              |         | Min           | Max | Min            | Max |
|              |         |               |     | <u>EW/WE</u>   |     |
|              |         |               |     |                |     |
|              | Wohnen  |               |     |                |     |
|              |         |               |     |                |     |
|              |         |               |     |                |     |
|              |         |               |     |                |     |
| <b>Summe</b> |         |               |     |                |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Einwohneranzahl

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner |     | Anteil d. Beschäftigten an d. Einwohnern |     |
|--------------|---------|-----------|-----|--|-----|
|              |         | Min       | Max | Min                                      | Max |
|              |         |           |     | <u>in %</u>                              |     |
|              |         |           |     |  |     |
|              | Gewerbe |           |     |  |     |
|              |         |           |     |  |     |
|              |         |           |     |  |     |
|              |         |           |     |  |     |
| <b>Summe</b> |         |           |     |  |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.1.3 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Bruttogeschossfläche oder die Nutzfläche/Wohnfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | anteilige<br>BGF, NFL | BGF/Einwohner<br>NFL/Einwohner |      |
|---------------|---------|-----------------------|--------------------------------|------|
|               |         | <u>in qm</u>          | <u>Fläche/EW</u>               |      |
|               |         |                       | Max                            | Min  |
|               | Wohnen  | 288                   | 53,0                           | 48,0 |
|               |         |                       |                                |      |
|               |         |                       |                                |      |
|               |         |                       |                                |      |
| <b>Summe</b>  |         | 288                   |                                |      |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
| 5         | 6   |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
| 5         | 6   |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | anteilige<br>BGF | BGF/<br>Beschäftigtem |     |
|---------------|----------------|------------------|-----------------------|-----|
|               |                | <u>in qm</u>     | <u>BGF/B</u>          |     |
|               |                |                  | Max                   | Min |
|               | Gewerbe        | 144              | 50                    | 20  |
|               |                |                  |                       |     |
|               |                |                  |                       |     |
|               |                |                  |                       |     |
| <b>Summe</b>  |                | 144              |                       |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
| 3            | 7   |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
| 3            | 7   |

3.6.1.4 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Grundstücksfläche (Wohnbaufläche) und die Grund-/Geschossflächenzahl

Wohnnutzung: Einwohner

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Gr.Fläche | GFZ | BGF   | BGF/Einwohner |     |
|--------------|---------|---------------------|-----|-------|---------------|-----|
|              |         | in qm               | GFZ | in qm | BGF/EW        |     |
|              |         |                     |     |       | Max           | Min |
|              | Wohnen  |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
|              |         |                     |     |       |               |     |
| <b>Summe</b> |         |                     |     |       |               |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| Gebiet       | Nutzung | anteilige Gr.Fläche | GFZ | BGF   | BGF/Beschäftigtem |     |
|--------------|---------|---------------------|-----|-------|-------------------|-----|
|              |         | in qm               | GFZ | in qm | BGF/B             |     |
|              |         |                     |     |       | Max               | Min |
|              | Gewerbe |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
|              |         |                     |     |       |                   |     |
| <b>Summe</b> |         |                     |     |       |                   |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Einwohneranzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

Hinweis: Falls die Wohneinheiten gegeben sind, wird unter "Abschätzung über Wohneinheiten" nur das Ergebnis dafür (Tab. S. 4 oben) ausgewiesen.

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner                            |     | Einwohner                           |     | Einwohner                               |     | Einwohner                              |     | Einwohner                |     | Einwohner            |     | Einwohner                               |     |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|---|-----|--|-----|--------------------------|-----|----------------------|-----|---|-----|
|              |         | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über Wohneinheiten (Brutto) |     | Abschätzung über Wohneinheiten (Netto) |     | Abschätzung über BGF/NFL |     | Abschätzung über GFZ |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |         | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                     | Max | Min                                    | Max | Min                      | Max | Min                  | Max | Min                                     | Max |
|              | Wohnen  |                                      |     |                                     |     |   |     |  |     | 5                        | 6   |                      |     | 5                                       | 6   |
| <b>Summe</b> |         |                                      |     |                                     |     |   |     |  |     | 5                        | 6   |                      |     | 5                                       | 6   |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl (Vorgehensweise nach 3.6.1)

| Gebiet       | Nutzung | Beschäftigte                         |     | Beschäftigte                        |     | Beschäftigte                         |     | Beschäftigte |  | Beschäftigte             |     | Beschäftigte         |     | Beschäftigte                            |     |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--------------------------------------|-----|--------------|--|--------------------------|-----|----------------------|-----|---|-----|
|              |         | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über die Einwohneranzahl |     |              |  | Abschätzung über BGF/NFL |     | Abschätzung über GFZ |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |         | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                  | Max |              |  | Min                      | Max | Min                  | Max | Min                                     | Max |
|              | Gewerbe |                                      |     |                                     |     |                                      |     |              |  | 3                        | 7   |                      |     | 3                                       | 7   |
| <b>Summe</b> |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |              |  | 3                        | 7   |                      |     | 3                                       | 7   |

**3.6 Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Abschätzung der Schlüsselgrößen (Einwohner und Beschäftigte)**

3.6.2 Ermittlung *ohne* Aufteilung der Fläche nach Wohnnutzung und gewerblicher Nutzung

Bei der Eingabe sind die Gesamtflächen der Gebiete mit Mischnutzung zu verwenden!

Hinweis: Wenn die Anzahl der Einwohner oder Beschäftigten bekannt ist, ist diese in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil einzutragen.

3.6.2.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Brutto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | gesamte Fläche | Einwohnerdichte |     |
|---------------|---------|----------------|-----------------|-----|
|               |         | in ha          | <u>EW/ha</u>    |     |
|               |         |                | Min             | Max |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
| <b>Summe</b>  |         |                |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | gesamte Fläche | Beschäftigten-<br>dichte |     |
|---------------|----------------|----------------|--------------------------|-----|
|               |                | in ha          | <u>B/ha</u>              |     |
|               |                |                | Min                      | Max |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
| <b>Summe</b>  |                |                |                          |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.2.1 Abschätzung der Einwohner- und Beschäftigtenanzahl über die Netto-Baulandfläche

Wohnnutzung: Einwohner

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | gesamte Fläche | Einwohnerdichte |     |
|---------------|---------|----------------|-----------------|-----|
|               |         | in ha          | <u>EW/ha</u>    |     |
|               |         |                | Min             | Max |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
|               |         |                |                 |     |
| <b>Summe</b>  |         |                |                 |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Gewerbliche Nutzung: Beschäftigte

| <u>Gebiet</u> | <u>Nutzung</u> | gesamte Fläche | Beschäftigten-<br>dichte |     |
|---------------|----------------|----------------|--------------------------|-----|
|               |                | in ha          | <u>B/ha</u>              |     |
|               |                |                | Min                      | Max |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
|               |                |                |                          |     |
| <b>Summe</b>  |                |                |                          |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

3.6.2.2 Abschätzung der Einwohneranzahl über die Zahl der Wohneinheiten und die Haushaltsgröße

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | Wohneinheiten |     | Haushaltsgröße |     |
|---------------|---------|---------------|-----|----------------|-----|
|               |         |               |     | <u>EW/WE</u>   |     |
|               |         | Min           | Max | Min            | Max |
|               |         |               |     |                |     |
|               |         |               |     |                |     |
|               |         |               |     |                |     |
|               |         |               |     |                |     |
|               |         |               |     |                |     |
|               |         |               |     |                |     |
| <b>Summe</b>  |         |               |     |                |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Abschätzung der Beschäftigtenanzahl über die Einwohneranzahl

| <u>Gebiet</u> | Nutzung | Einwohner |     | Anteil d. Beschäftigten an d. Einwohnern |     |
|---------------|---------|-----------|-----|--|-----|
|               |         |           |     | <u>in %</u>                              |     |
|               |         | Min       | Max | Min                                      | Max |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
|               |         |           |     |  |     |
| <b>Summe</b>  |         |           |     |  |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

Variable Abschätzung der Einwohneranzahl mit Hilfe zusätzlicher Eingabegrößen

| <u>Gebiet</u> | Nutzung |  |     |     |     |     |     |     |
|---------------|---------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
| Summe         |         |  |     |     |     |     |     |     |

| Einwohner |     |
|-----------|-----|
|           |     |
| Min       | Max |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |
|           |     |

Variable Abschätzung der Beschäftigtenanzahl mit Hilfe zusätzlicher Eingabegrößen

| <u>Gebiet</u> | Nutzung |  |     |     |     |     |     |     |
|---------------|---------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  | Min | Max | Min | Max | Min | Max |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
|               |         |  |     |     |     |     |     |     |
| Summe         |         |  |     |     |     |     |     |     |

| Beschäftigte |     |
|--------------|-----|
|              |     |
| Min          | Max |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |
|              |     |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Einwohneranzahl (Vorgehensweise nach 3.6.2)

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner                            |     | Einwohner                           |     | Einwohner                      |     | Einwohner                           |     | Einwohner                               |     |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|---|-----|
|              |         | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                            | Max | Min                                 | Max | Min                                     | Max |
|              |         | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über Wohneinheiten |     | Abschätzung über zusätzliche Größen |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                |     |                                     |     |   |     |
| <b>Summe</b> |         |                                      |     |                                     |     |                                |     |                                     |     |   |     |

Zusammenstellung der Ergebnisse für die Beschäftigtenanzahl (Vorgehensweise nach 3.6.2)

| Gebiet       | Nutzung | Beschäftigte                         |     | Beschäftigte                        |     | Beschäftigte                         |     | Beschäftigte                        |     | Beschäftigte                            |     |
|--------------|---------|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|--------------------------------------|-----|-------------------------------------|-----|---|-----|
|              |         | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                  | Max | Min                                 | Max | Min                                     | Max |
|              |         | Abschätzung über Bruttobaulandfläche |     | Abschätzung über Nettobaulandfläche |     | Abschätzung über die Einwohneranzahl |     | Abschätzung über zusätzliche Größen |     | Gewählte Anzahl für Verkehrsabschätzung |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |                                     |     |   |     |
|              |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |                                     |     |   |     |
| <b>Summe</b> |         |                                      |     |                                     |     |                                      |     |                                     |     |   |     |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Abschätzung des Verkehrsaufkommens**

Hinweis: Nachfolgend wird die im Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.1" in der Tabelle am Schluss im fett umrahmten Teil gewählte Einwohneranzahl verwendet. Wenn diese nicht bestimmt wurde, wird die gemäß Arbeitsblatt "Schlüsselgrößen 3.6.2" gewählte Einwohneranzahl verwendet.

Einwohnerverkehr:

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner |     | Wege/<br>Einwohner/d |     | Wege/Werktag<br>insgesamt |     | Anteil der<br>Einw.wege<br>außerhalb<br>des Gebiets<br><br><i>in %</i> | Wege/Werktag<br>gebietsbezogen |     | MIV-Anteil<br>Einwohner<br><br><i>in %</i> |     |
|--------------|---------|-----------|-----|----------------------|-----|---------------------------|-----|--|--------------------------------|-----|--|-----|
|              |         | Min       | Max | Min                  | Max | Min                       | Max |  | Min                            | Max | Min  | Max |
|              |         |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |  |     |
|              | Wohnen  | 5         | 6   | 3,0                  | 3,5 | 15                        | 21  | 10   | 14                             | 19  | 30   | 70  |
|              |         |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |  |     |
|              |         |           |     |                      |     |                           |     |  |                                |     |  |     |
| <b>Summe</b> |         | 5         | 6   |                      |     | 15                        | 21  |  | 14                             | 19  |  |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Einwohner |     |
|----------------------------|-----|
| 1,5                        |     |
| <i>Pers./Pkw</i>           |     |
| Min                        | Max |
|                            |     |
| 3                          | 9   |
|                            |     |
|                            |     |
| 3                          | 9   |

Besucherverkehr:

| Gebiet       | Nutzung | Anteil des<br>Besucher-<br>verkehrs<br><br><i>in %</i> | Wege/Werktag<br>Besucher |     | MIV-Anteil<br>Besucher<br><br><i>in %</i> |     |
|--------------|---------|--|--------------------------|-----|---|-----|
|              |         |  | Min                      | Max | Min                                       | Max |
|              |         |  |                          |     |   |     |
|              | Wohnen  | 10   | 2                        | 2   | 50  | 70  |
|              |         |  |                          |     |   |     |
|              |         |  |                          |     |   |     |
| <b>Summe</b> |         |  | 2                        | 2   |   |     |

| Pkw-Fahrten/d<br>Besucher |     |
|---------------------------|-----|
| 1,8                       |     |
| <i>Pers./Pkw</i>          |     |
| Min                       | Max |
|                           |     |
|                           | 1   |
|                           |     |
|                           |     |
|                           | 1   |



Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr ohne Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet       | Nutzung | Einwohner |     | Lkw-Fahrten/<br>Einwohner/d |     | Beschäftigte |     | Lkw-Fahrten/<br>Beschäftigtem/d |      | Lkw-Fahrten der Be-<br>schäftigten/Werntag |     |
|--------------|---------|-----------|-----|-----------------------------|-----|--------------|-----|---------------------------------|------|--|-----|
|              |         | Min       | Max | Min                         | Max | Min          | Max | Min                             | Max  | Min  | Max |
|              |         |           |     | 0,10<br><u>Lkw-F/EW/d</u>   |     |              |     | <u>Lkw-F/B/d</u>                |      |  |     |
|              | Gewerbe | 5         | 6   | 1                           | 1   | 3            | 7   | 0,40                            | 0,80 | 1  | 6   |
| <b>Summe</b> |         | 5         | 6   | 1                           | 1   | 3            | 7   |                                 |      | 1  | 6   |

| Kfz-Fahrten/<br>Werntag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 11                      | 132 |
| 4                       | 11  |
|                         |     |
|                         |     |
| 15                      | 143 |

Gebietsbezogener Güter- und Gesamtverkehr bei Berücksichtigung von Konkurrenz-/Verbund-/Mitnahmeeffekten

| Gebiet       | Nutzung | Anteil<br>Konkurrenz-<br>effekt<br><u>in %</u> | Anteil<br>Verbund-<br>effekt<br><u>in %</u> | Anteil<br>Mitnahme-<br>effekt<br><u>in %</u> | Pkw-Fahrten/<br>Werntag |     | Lkw-Fahrten/<br>Werntag |     |
|--------------|---------|--|---|--|-------------------------|-----|-------------------------|-----|
|              |         |  |   |  | Min                     | Max | Min                     | Max |
|              | Gewerbe | 0  | 20  | 25   | 8                       | 104 | 1                       | 6   |
|              |         |  |   |  | 3                       | 10  | 1                       | 1   |
| <b>Summe</b> |         |  |   |  | 11                      | 114 | 2                       | 7   |

| Kfz-Fahrten/<br>Werntag |     |
|-------------------------|-----|
| Min                     | Max |
| 9                       | 110 |
| 4                       | 11  |
|                         |     |
|                         |     |
| 13                      | 121 |

| Neu induzierte<br>Kfz-Fahrten/<br>Werntag |     |
|---|-----|
| Min                                       | Max |
| 8   | 88  |
| 4   | 11  |
|   |     |
|   |     |
| 12  | 99  |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Kundenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Stellplätze für Kunden |     | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr) |     |
|--------------|---------|------------------------|-----|----------------------------------|-----|
|              |         | Min                    | Max | Min                              | Max |
|              | Gewerbe |                        |     |                                  |     |
|              |         |                        |     |                                  |     |
|              |         |                        |     |                                  |     |
|              |         |                        |     |                                  |     |
| <b>Summe</b> |         |                        |     |                                  |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

Kundenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Fläche Plätze<br>qm/Plätze | Richtwert für Stellplatzbedarf          |     | Anteil für Kunden<br><u>EAR_K</u><br>in % | notwendige Stellplätze |     | Umschlaggrad werktätlich (Mo-Fr) |     |
|--------------|---------|----------------------------|---|-----|---|------------------------|-----|----------------------------------|-----|
|              |         |                            | <u>EAR_K</u><br>Plätze/qm je Stellplatz | Max |   | Min                    | Min | Max                              | Min |
|              | Gewerbe |                            |   |     |   |                        |     |                                  |     |
|              |         |                            |   |     |   |                        |     |                                  |     |
|              |         |                            |   |     |   |                        |     |                                  |     |
|              |         |                            |   |     |   |                        |     |                                  |     |
| <b>Summe</b> |         |                            |   |     |   |                        |     |                                  |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

**Berechnung des Pkw-Verkehrs über die Park-/Stellplatzzahl**

**Hinweis:** Diese Vorgehensweise sollte nur als Teil einer Plausibilitätsprüfung Anwendung finden!

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über vorhandene Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Stellplätze für Beschäftigte |     |
|--------------|---------|------------------------------|-----|
|              |         | Min                          | Max |
|              | Gewerbe |                              |     |
|              |         |                              |     |
|              |         |                              |     |
|              |         |                              |     |
|              |         |                              |     |
| <b>Summe</b> |         |                              |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

Beschäftigtenverkehr (Abschätzung über notwendige Stellplätze):

| Gebiet       | Nutzung | Fläche Plätze<br>qm/Plätze | Richtwert für Stellplatzbedarf |     | Anteil für Kunden<br><u>EAR_B</u><br>in % | notwendige Stellplätze |     |
|--------------|---------|----------------------------|--------------------------------|-----|---|------------------------|-----|
|              |         |                            | Max                            | Min |   | Min                    | Max |
|              | Gewerbe |                            |                                |     |   |                        |     |
|              |         |                            |                                |     |   |                        |     |
|              |         |                            |                                |     |   |                        |     |
|              |         |                            |                                |     |   |                        |     |
|              |         |                            |                                |     |   |                        |     |
| <b>Summe</b> |         |                            |                                |     |   |                        |     |

| Pkw-Fahrten/ Werktag |     |
|----------------------|-----|
| Min                  | Max |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |
|                      |     |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Gesamtverkehr**

**Tagesbelastungen im Gesamtverkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Wege/Fahrten mit allen Verkehrsmitteln]**

Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung                       |     |                                  |     |                               |     | Gewerbliche Nutzung              |     |                                |     |                               |     | Gesamtverkehr |     |
|--------------|---------|---------|-----------------------------------|-----|----------------------------------|-----|-------------------------------|-----|----------------------------------|-----|--------------------------------|-----|-------------------------------|-----|---------------|-----|
|              |         |         | Einwohner-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Wege/Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Wege/Fahrten |     | Wege/Fahrten  |     |
|              | Min     | Max     | Min                               | Max | Min                              | Max | Min                           | Max | Min                              | Max | Min                            | Max | Min                           | Max |               |     |
|              |         | Gewerbe |                                   |     |                                  |     |                               |     | 6                                | 21  | 24                             | 140 | 1                             | 6   | 31            | 167 |
|              | Wohnen  |         | 14                                | 19  | 2                                | 2   | 1                             | 1   |                                  |     |                                |     |                               |     | 16            | 22  |
|              |         |         |                                   |     |                                  |     |                               |     |                                  |     |                                |     |                               |     |               |     |
|              |         |         |                                   |     |                                  |     |                               |     |                                  |     |                                |     |                               |     |               |     |
| <b>Summe</b> |         |         | 14                                | 19  | 2                                | 2   | 1                             | 1   | 6                                | 21  | 24                             | 140 | 1                             | 6   | 47            | 189 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): ÖPNV

OPNV-Anteile:

| Gebiet | Nutzung |         | Wohnnutzung         |     |                     |     |                     |     | Gewerbliche Nutzung |     |                     |     |                     |   |
|--------|---------|---------|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|-----|---------------------|---|
|        |         |         | Einwohner-Verkehr   |     | Besucher-Verkehr    |     | Güter-Verkehr       |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr      |     | Güter-Verkehr       |   |
|        |         |         | OPNV-Anteil<br>in % |     | OPNV-Anteil<br>in % |     | OPNV-Anteil<br>in % |     | OPNV-Anteil<br>in % |     | OPNV-Anteil<br>in % |     | OPNV-Anteil<br>in % |   |
|        |         | Min     | Max                 | Min | Max                 | Min | Max                 | Min | Max                 | Min | Max                 | Min | Max                 |   |
|        |         | Gewerbe |                     |     |                     |     | 0                   | 0   | 5                   | 20  | 5                   | 10  | 0                   | 0 |
|        | Wohnen  |         | 5                   | 15  | 5                   | 10  | 0                   | 0   |                     |     |                     |     | 0                   | 0 |
|        |         |         |                     |     |                     |     | 0                   | 0   |                     |     |                     |     | 0                   | 0 |
|        |         |         |                     |     |                     |     | 0                   | 0   |                     |     |                     |     | 0                   | 0 |
|        |         |         |                     |     |                     |     | 0                   | 0   |                     |     |                     |     | 0                   | 0 |

Tagesbelastungen im ÖPNV: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit ÖPNV]  
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung       |     |                  |     |               |     | Gewerbliche Nutzung |     |                |     |               |     | Gesamtverkehr |  |
|--------------|---------|---------|-------------------|-----|------------------|-----|---------------|-----|---------------------|-----|----------------|-----|---------------|-----|---------------|--|
|              |         |         | Einwohner-Verkehr |     | Besucher-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | Beschäftigten-V.    |     | Kunden-Verkehr |     | Güter-Verkehr |     | ÖPNV-Fahrten  |  |
|              |         |         | ÖPNV-Fahrten      |     | ÖPNV-Fahrten     |     | ÖPNV-Fahrten  |     | ÖPNV-Fahrten        |     | ÖPNV-Fahrten   |     | ÖPNV-Fahrten  |     | ÖPNV-Fahrten  |  |
|              |         | Min     | Max               | Min | Max              | Min | Max           | Min | Max                 | Min | Max            | Min | Max           | Min | Max           |  |
|              |         | Gewerbe |                   |     |                  |     |               |     | 4                   | 1   | 14             |     |               | 1   | 18            |  |
|              | Wohnen  |         | 1                 | 3   |                  |     |               |     |                     |     |                |     |               | 1   | 3             |  |
|              |         |         |                   |     |                  |     |               |     |                     |     |                |     |               |     |               |  |
|              |         |         |                   |     |                  |     |               |     |                     |     |                |     |               |     |               |  |
| <b>Summe</b> |         |         | 1                 | 3   |                  |     |               |     | 4                   | 1   | 14             |     |               | 2   | 21            |  |

**Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr**

**Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Gebietsbezogener Verkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt**  
 Quell-/Zielverkehr und Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und/oder Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung                      |     |                                 |     |                              |     | Gewerbliche Nutzung             |     |                               |     |                              |     | Gesamtverkehr |     |
|--------------|---------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------|-----|
|              | Wohnen  | Gewerbe | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Kfz-Fahrten   |     |
|              |         |         | Min                              | Max | Min                             | Max | Min                          | Max | Min                             | Max | Min                           | Max | Min                          | Max | Min           | Max |
|              |         | Gewerbe |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 15  | 6                             | 89  | 1                            | 6   | 9             | 110 |
|              | Wohnen  |         | 3                                | 9   |                                 | 1   |                              | 1   | 1                               |     |                               |     |                              |     | 4             | 11  |
|              |         |         |                                  |     |                                 |     |                              |     |                                 |     |                               |     |                              |     |               |     |
|              |         |         |                                  |     |                                 |     |                              |     |                                 |     |                               |     |                              |     |               |     |
| <b>Summe</b> |         |         | 3                                | 9   |                                 | 1   |                              | 1   | 2                               | 15  | 6                             | 89  | 1                            | 6   | 13            | 121 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

Binnenverkehrs-Anteile im Kfz-Verkehr (Anteile der Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet):

| Gebiet | Nutzung |         | Wohnnutzung  |   |  | Gewerbliche Nutzung                                 |   |  |
|--------|---------|---------|--|---|--|---|---|--|
|        | Wohnen  | Gewerbe | Einwohner-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Besucher-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Güter-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Beschäftigten-V.<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Kunden-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % | Güter-Verkehr<br><u>Anteil Binnen-V.</u><br>in % |
|        |         | Gewerbe | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        | Wohnen  |         | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |         |         | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |         |         | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |
|        |         |         | 0  | 0   | 0  | 0   | 0   | 0  |

Tagesbelastungen im Kfz-Verkehr: Quell-/Zielverkehr [Fahrten mit Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Gesamtquerschnitt  
ohne Binnenverkehr (d.h. Fahrten mit Quelle und Ziel im Plangebiet)

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung                      |     |                                 |     |                              |     | Gewerbliche Nutzung             |     |                               |     |                              |     | Gesamtverkehr |     |     |
|--------------|---------|---------|----------------------------------|-----|---------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------------------------|-----|-------------------------------|-----|------------------------------|-----|---------------|-----|-----|
|              | Wohnen  | Gewerbe | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-Fahrten |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-Fahrten |     | Güter-Verkehr<br>Lkw-Fahrten |     | Kfz-Fahrten   |     |     |
|              |         |         | Min                              | Max | Min                             | Max | Min                          | Max | Min                             | Max | Min                           | Max | Min                          | Max | Min           | Max |     |
|              |         | Gewerbe |                                  |     |                                 |     |                              |     | 2                               | 15  | 6                             | 89  | 1                            | 6   | 9             | 110 |     |
|              | Wohnen  |         | 3                                | 9   |                                 | 1   |                              | 1   | 1                               |     |                               |     |                              |     | 4             | 11  |     |
|              |         |         |                                  |     |                                 |     |                              |     |                                 |     |                               |     |                              |     |               |     |     |
|              |         |         |                                  |     |                                 |     |                              |     |                                 |     |                               |     |                              |     |               |     |     |
| <b>Summe</b> |         |         | 3                                | 9   |                                 | 1   |                              | 1   | 1                               | 2   | 15                            | 6   | 89                           | 1   | 6             | 13  | 121 |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Kfz-Verkehr

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw/Lkw/Kfz]: Fahrzeuge/24h\*Richtung

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung              |     |                         |     |                      |     | Gewerbliche Nutzung     |     |                       |     |                      |     | Quell-/Zielverkehr |     |
|--------------|---------|---------|--------------------------|-----|-------------------------|-----|----------------------|-----|-------------------------|-----|-----------------------|-----|----------------------|-----|--------------------|-----|
|              | Wohnen  | Gewerbe | Einwohner-Verkehr<br>Pkw |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw |     | Güter-Verkehr<br>Lkw |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw |     | Güter-Verkehr<br>Lkw |     | Kfz                |     |
|              |         |         | Min                      | Max | Min                     | Max | Min                  | Max | Min                     | Max | Min                   | Max | Min                  | Max | Min                | Max |
|              |         | Gewerbe |                          |     |                         |     |                      |     | 1                       | 8   | 3                     | 45  | 1                    | 3   | 5                  | 56  |
|              | Wohnen  |         | 2                        | 5   |                         | 1   | 1                    | 1   |                         |     |                       |     |                      |     | 3                  | 7   |
| <b>Summe</b> |         |         | 2                        | 5   |                         | 1   | 1                    | 1   | 1                       | 8   | 3                     | 45  | 1                    | 3   | 8                  | 63  |

|              | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 4          | 1          | 1          | 5          | 24         | 2          | 36         |

Richtungsbezogene Kfz-Tagesbelastungen im Quell-/Zielverkehr [Pkw-Einheiten]: Pkw-Einheiten/24h\*Richtung

| Gebiet       | Nutzung |         | Wohnnutzung                |     |                           |     |                        |     | Gewerbliche Nutzung       |     |                         |     |                        |     | Quell-/Zielverkehr |     |
|--------------|---------|---------|----------------------------|-----|---------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------|-----|-------------------------|-----|------------------------|-----|--------------------|-----|
|              | Wohnen  | Gewerbe | Einwohner-Verkehr<br>Pkw-E |     | Besucher-Verkehr<br>Pkw-E |     | Güter-Verkehr<br>Pkw-E |     | Beschäftigten-V.<br>Pkw-E |     | Kunden-Verkehr<br>Pkw-E |     | Güter-Verkehr<br>Pkw-E |     | Pkw-E              |     |
|              |         |         | Min                        | Max | Min                       | Max | Min                    | Max | Min                       | Max | Min                     | Max | Min                    | Max | Min                | Max |
|              |         | Gewerbe |                            |     |                           |     |                        |     | 1                         | 8   | 3                       | 45  | 2                      | 6   | 6                  | 59  |
|              | Wohnen  |         | 2                          | 5   |                           | 1   | 2                      | 2   |                           |     |                         |     |                        |     | 4                  | 8   |
| <b>Summe</b> |         |         | 2                          | 5   |                           | 1   | 2                      | 2   | 1                         | 8   | 3                       | 45  | 2                      | 6   | 10                 | 67  |

|              | Mittelwert |
|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| <b>Summe</b> | 4          | 1          | 2          | 5          | 24         | 4          | 39         |

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Quellverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Quellverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde   | Wohnnutzung       |        |                  |        |               |        | Gewerbliche Nutzung |        |                       |        |                     |    | Gesamt-Verkehr<br>Kfz | Stunde  |
|----------|-------------------|--------|------------------|--------|---------------|--------|---------------------|--------|-----------------------|--------|---------------------|----|-----------------------|---------|
|          | Einwohner-Verkehr |        | Besucher-Verkehr |        | Güter-Verkehr |        | Beschäftigten-V.    |        | Kunden-Verkehr        |        | Güter-Verkehr       |    |                       |         |
|          | Bezugswert        |        | Bezugswert       |        | Bezugswert    |        | Bezugswert          |        | Bezugswert            |        | Bezugswert          |    |                       |         |
|          | 4                 |        | 1                |        | 1             |        | 5                   |        | 24                    |        | 2                   |    |                       |         |
| Anteil   | Pkw               | Anteil | Pkw              | Anteil | Lkw           | Anteil | Pkw                 | Anteil | Pkw                   | Anteil | Lkw                 | 37 |                       |         |
| 00-01    | 0,00              | 0      | 0,40             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 00-01   |
| 01-02    | 0,88              | 0      | 0,20             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 01-02   |
| 02-03    | 0,00              | 0      | 0,10             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 02-03   |
| 03-04    | 0,00              | 0      | 0,00             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 03-04   |
| 04-05    | 0,00              | 0      | 1,10             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 04-05   |
| 05-06    | 2,20              | 0      | 3,40             | 0      | 0,00          | 0      | 0,30                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 05-06   |
| 06-07    | 3,96              | 0      | 10,50            | 0      | 0,00          | 0      | 1,60                | 0      | 0,20                  | 0      | 2,79                | 0  | 0                     | 06-07   |
| 07-08    | 11,45             | 0      | 11,00            | 0      | 0,00          | 0      | 3,40                | 0      | 0,60                  | 0      | 6,02                | 0  | 1                     | 07-08   |
| 08-09    | 6,61              | 0      | 7,20             | 0      | 13,33         | 0      | 5,30                | 0      | 3,60                  | 1      | 8,81                | 0  | 2                     | 08-09   |
| 09-10    | 6,17              | 0      | 6,40             | 0      | 0,00          | 0      | 7,10                | 0      | 8,20                  | 2      | 8,59                | 0  | 3                     | 09-10   |
| 10-11    | 3,52              | 0      | 4,80             | 0      | 0,00          | 0      | 8,50                | 0      | 8,70                  | 2      | 9,82                | 0  | 3                     | 10-11   |
| 11-12    | 4,41              | 0      | 3,90             | 0      | 0,00          | 0      | 6,90                | 0      | 9,20                  | 2      | 10,37               | 0  | 3                     | 11-12   |
| 12-13    | 6,17              | 0      | 3,60             | 0      | 0,00          | 0      | 7,70                | 0      | 8,20                  | 2      | 6,80                | 0  | 3                     | 12-13   |
| 13-14    | 8,37              | 0      | 2,30             | 0      | 20,00         | 0      | 7,10                | 0      | 6,60                  | 2      | 8,25                | 0  | 3                     | 13-14   |
| 14-15    | 8,81              | 0      | 2,70             | 0      | 46,67         | 0      | 8,10                | 0      | 7,50                  | 2      | 10,99               | 0  | 3                     | 14-15   |
| 15-16    | 4,41              | 0      | 3,20             | 0      | 13,33         | 0      | 9,80                | 0      | 9,20                  | 2      | 12,10               | 0  | 3                     | 15-16   |
| 16-17    | 8,37              | 0      | 4,00             | 0      | 0,00          | 0      | 8,40                | 0      | 7,80                  | 2      | 11,15               | 0  | 3                     | 16-17   |
| 17-18    | 1,76              | 0      | 5,30             | 0      | 0,00          | 0      | 5,40                | 0      | 6,80                  | 2      | 4,29                | 0  | 2                     | 17-18   |
| 18-19    | 9,69              | 0      | 7,60             | 0      | 6,67          | 0      | 5,90                | 0      | 5,80                  | 1      | 0,00                | 0  | 2                     | 18-19   |
| 19-20    | 4,85              | 0      | 5,20             | 0      | 0,00          | 0      | 3,80                | 0      | 4,40                  | 1      | 0,00                | 0  | 1                     | 19-20   |
| 20-21    | 3,52              | 0      | 3,60             | 0      | 0,00          | 0      | 2,30                | 0      | 3,70                  | 1      | 0,00                | 0  | 1                     | 20-21   |
| 21-22    | 3,08              | 0      | 5,40             | 0      | 0,00          | 0      | 4,30                | 0      | 4,00                  | 1      | 0,00                | 0  | 1                     | 21-22   |
| 22-23    | 1,32              | 0      | 4,60             | 0      | 0,00          | 0      | 3,40                | 0      | 4,30                  | 1      | 0,00                | 0  | 1                     | 22-23   |
| 23-24    | 0,44              | 0      | 3,80             | 0      | 0,00          | 0      | 0,80                | 0      | 1,30                  | 0      | 0,00                | 0  | 0                     | 23-24   |
| Summe    | 100,00            | 4      | 100,30           | 1      | 100,00        | 1      | 100,10              | 5      | 100,10                | 24     | 100,00              | 2  | 37                    | Summe   |
| Komment. | Wohnen WG1        |        | EAR 05 Wohnen    |        | Wohnen 1      |        | EAR 05 Gewerbe      |        | Ortskern Unterzentrum |        | EAR 91, Industriepa |    | 3                     | Maximum |

Maximum

Anlage 9.3

Gebiete mit Mischnutzung (MD, MI, MK): Richtungsbezogene Kfz-Stundenbelastungen im Zielverkehr [Fahrzeuge/h\*Richtung]

Bezugswert Mittelwert des täglichen Zielverkehrs der Summe aller Gebiete in Kfz

| Stunde   | Wohnnutzung       |        |                  |        |               |        | Gewerbliche Nutzung |        |                       |        |                         |           | Gesamt-Verkehr<br>37<br>Kfz | Stunde  |
|----------|-------------------|--------|------------------|--------|---------------|--------|---------------------|--------|-----------------------|--------|-------------------------|-----------|-----------------------------|---------|
|          | Einwohner-Verkehr |        | Besucher-Verkehr |        | Güter-Verkehr |        | Beschäftigten-V.    |        | Kunden-Verkehr        |        | Güter-Verkehr           |           |                             |         |
|          | Bezugswert        |        | Bezugswert       |        | Bezugswert    |        | Bezugswert          |        | Bezugswert            |        | Bezugswert              |           |                             |         |
|          | 4                 |        | 1                |        | 1             |        | 5                   |        | 24                    |        | 2                       |           |                             |         |
| Anteil   | Pkw               | Anteil | Pkw              | Anteil | Lkw           | Anteil | Pkw                 | Anteil | Pkw                   | Anteil | Lkw                     | 37<br>Kfz |                             |         |
| 00-01    | 0,00              | 0      | 0,60             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 00-01   |
| 01-02    | 0,00              | 0      | 0,00             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 01-02   |
| 02-03    | 0,00              | 0      | 0,00             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 02-03   |
| 03-04    | 0,00              | 0      | 0,80             | 0      | 0,00          | 0      | 0,10                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 03-04   |
| 04-05    | 0,00              | 0      | 3,00             | 0      | 0,00          | 0      | 1,90                | 0      | 0,10                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 04-05   |
| 05-06    | 0,44              | 0      | 4,50             | 0      | 0,00          | 0      | 7,70                | 0      | 0,70                  | 0      | 0,00                    | 0         | 1                           | 05-06   |
| 06-07    | 1,76              | 0      | 5,00             | 0      | 0,00          | 0      | 11,30               | 1      | 1,30                  | 0      | 12,84                   | 0         | 1                           | 06-07   |
| 07-08    | 3,52              | 0      | 3,90             | 0      | 6,67          | 0      | 11,00               | 1      | 4,60                  | 1      | 12,31                   | 0         | 2                           | 07-08   |
| 08-09    | 5,29              | 0      | 3,10             | 0      | 6,67          | 0      | 9,70                | 0      | 9,80                  | 2      | 11,12                   | 0         | 3                           | 08-09   |
| 09-10    | 3,96              | 0      | 2,70             | 0      | 0,00          | 0      | 7,70                | 0      | 9,30                  | 2      | 9,99                    | 0         | 3                           | 09-10   |
| 10-11    | 3,08              | 0      | 2,90             | 0      | 0,00          | 0      | 7,00                | 0      | 8,80                  | 2      | 10,16                   | 0         | 3                           | 10-11   |
| 11-12    | 1,76              | 0      | 3,90             | 0      | 0,00          | 0      | 6,50                | 0      | 7,10                  | 2      | 9,56                    | 0         | 2                           | 11-12   |
| 12-13    | 7,05              | 0      | 2,20             | 0      | 20,00         | 0      | 4,80                | 0      | 6,50                  | 2      | 8,17                    | 0         | 2                           | 12-13   |
| 13-14    | 7,05              | 0      | 2,70             | 0      | 13,33         | 0      | 5,50                | 0      | 8,10                  | 2      | 7,15                    | 0         | 3                           | 13-14   |
| 14-15    | 7,05              | 0      | 4,80             | 0      | 33,33         | 0      | 5,30                | 0      | 9,70                  | 2      | 8,33                    | 0         | 3                           | 14-15   |
| 15-16    | 10,57             | 0      | 4,70             | 0      | 13,33         | 0      | 4,20                | 0      | 7,90                  | 2      | 5,70                    | 0         | 3                           | 15-16   |
| 16-17    | 5,73              | 0      | 10,30            | 0      | 0,00          | 0      | 4,70                | 0      | 6,50                  | 2      | 3,17                    | 0         | 2                           | 16-17   |
| 17-18    | 11,45             | 0      | 13,00            | 0      | 0,00          | 0      | 4,60                | 0      | 7,10                  | 2      | 1,50                    | 0         | 3                           | 17-18   |
| 18-19    | 16,30             | 1      | 10,00            | 0      | 6,67          | 0      | 3,60                | 0      | 3,80                  | 1      | 0,00                    | 0         | 2                           | 18-19   |
| 19-20    | 5,29              | 0      | 9,50             | 0      | 0,00          | 0      | 2,20                | 0      | 3,90                  | 1      | 0,00                    | 0         | 1                           | 19-20   |
| 20-21    | 7,05              | 0      | 7,70             | 0      | 0,00          | 0      | 1,90                | 0      | 2,80                  | 1      | 0,00                    | 0         | 1                           | 20-21   |
| 21-22    | 2,20              | 0      | 3,70             | 0      | 0,00          | 0      | 0,20                | 0      | 1,70                  | 0      | 0,00                    | 0         | 1                           | 21-22   |
| 22-23    | 0,44              | 0      | 0,80             | 0      | 0,00          | 0      | 0,10                | 0      | 0,30                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 22-23   |
| 23-24    | 0,00              | 0      | 0,50             | 0      | 0,00          | 0      | 0,00                | 0      | 0,00                  | 0      | 0,00                    | 0         | 0                           | 23-24   |
| Summe    | 100,00            | 4      | 100,30           | 1      | 100,00        | 1      | 100,00              | 5      | 100,00                | 24     | 100,00                  | 2         | 37                          | Summe   |
| Komment. | Wohnen WG1        |        | EAR 05 Wohnen    |        | Wohnen 1      |        | EAR 05 Gewerbe      |        | Ortskern Unterzentrum |        | EAR 91, Industriegebiet |           | 3                           | Maximum |

Maximum

Anlage 9.3

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz

Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr

Datei : NEU 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT LOCHES-PLATZ NORD\_VS\_PROGNOSE-FALL 1.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 232     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 12      |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 13      | 6,5 | 3,2 | 538     | 528     |        | 8,3 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 19      | 5,9 | 3,0 | 235     | 900     |        | 4,9 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 32      |     |     |         | 700     | 4 + 6  | 6,4 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 286     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 20      | 5,5 | 2,8 | 240     | 978     |        | 4,7 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 306     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 1       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

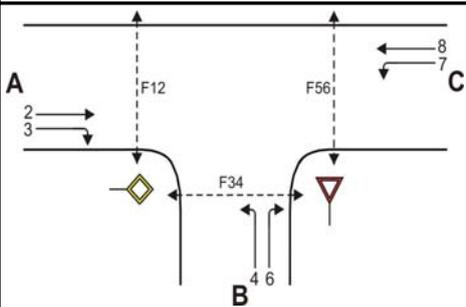
Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Loches-Platz

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



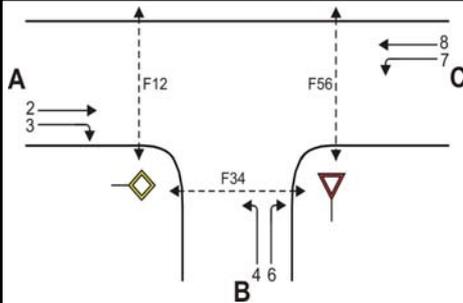
Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-  
 Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse  
 Verkehrsregelung: Zufahrt B:      
 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|---------|--------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
|         |              | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|         |              | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A       | 2            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 3            | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F12          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B       | 4            | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 6            | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F34          | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C       | 7            | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 8            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | F56          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|--------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
|         |              | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|         |              | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A       | 2            | 4                   | 219                | 6                       | 1                     | 230                            | ---               | 1,009  | 232                             |
|         | 3            | 0                   | 8                  | 0                       | 2                     | 10                             | ---               | 1,200  | 12                              |
|         | F12          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B       | 4            | 0                   | 9                  | 0                       | 2                     | 11                             | ---               | 1,182  | 13                              |
|         | 6            | 0                   | 13                 | 0                       | 3                     | 16                             | ---               | 1,188  | 19                              |
|         | F34          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C       | 7            | 0                   | 12                 | 0                       | 4                     | 16                             | ---               | 1,250  | 20                              |
|         | 8            | 6                   | 278                | 3                       | 0                     | 287                            | ---               | 0,995  | 285                             |
|         | F56          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |  |  |  |  |        |  |               |
|---|--|--|--|--|--------|--|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Loches-</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17.10.2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |  |  |        |  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                           |  |        |  |               |
|   | 13   | 14   | 15   |  |        |  |               |
| 2   | 232  | 1800   | 0,129  |  |        |  |               |
| 8   | 286  | 1800   | 0,159  |  |        |  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |  | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA  | mit RA   | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16   | 17   |  | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 12   | 0  | -  | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 20   | 240  |  | 978  |        | 1,000  |               |
| 6   | 19   | 235  |  | 900  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 13   | 538  |  | 541  |        | 1,000  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |  |        |  |               |
|   | 20   | 21   | 22   |  |        |  |               |
| 3   | 1600   | 0,008  | 0,993  |  |        |  |               |
| 7   | 978  | 0,020  | 0,976  |  |        |  |               |
| 6   | 900  | 0,021  | 0,979  |  |        |  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]     |  |  |        |  |               |
|   | 23   | 24   |  |  |        |  |               |
| 4   | 528  | 0,025  |  |  |        |  |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |                                 |                       |                                  |                                     |   |
|---------------------------|---------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) | Aufstellplätze (Sp.2) | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |
|                           |               | $x_i [-]$                       | $n$ [Pkw-E]           | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]             | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                | $f_{PE,m} [-]$                                      |
|                           |               | 25                              | 26                    | 27                               | 28                                  | 29  |
| B                         | 4             | 0,025                           | 0                     | 32                               | 700                                 | 1,185   |
|                           | 6             | 0,021                           |                       |                                  |                                     |   |
| C                         | 7             | 0,020                           | ---                   | 306                              | 1800                                | 1,008   |
|                           | 8             | 0,159                           |                       |                                  |                                     |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |                                       |   |   |  |                                 |   |
|---|---------------|---------------------------------------|---|---|--|---------------------------------|---|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|   |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$        | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]    | QSV                                     |
|   |               | 30                                    | 31  | 32  | 33   | 34                              | 35                                      |
| A   | 2             | 1,009                                 | 1800  | 1784  | 1554                                       | 2,3                             | A                                       |
|   | 3             | 1,200                                 | 1600  | 1333  | 1323                                       | 2,7                             | A                                       |
| B   | 4             | 1,182                                 | 528   | 447   | 436  | 8,3                             | A                                       |
|   | 6             | 1,188                                 | 900   | 758   | 742  | 4,9                             | A                                       |
| C   | 7             | 1,250                                 | 978   | 782   | 766  | 4,7                             | A                                       |
|   | 8             | 0,995                                 | 1800  | 1809  | 1522                                       | 2,4                             | A                                       |
| B   | 4+6           | 1,185                                 | 700   | 591   | 564  | 6,4                             | A                                       |
| C   | 7+8           | 1,008                                 | 1800  | 1785  | 1482                                       | 2,4                             | A                                       |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz_{ges}</math></b>     |               |                                       |   |   |  |                                 | A                                       |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 287  | 527   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F2                              | 240  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
|         | R11-2                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 27  | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 27   | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
|         | R2                              | ---  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 533   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F5                              | 230  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 303  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
|  |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A  | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F2                              |  |   |   |   |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | R11-1                           |  |   |   |   |
|  | R11-2                           |  |   |   |   |
| B  | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F3                              |  |   |   |   |
|  | F4                              |  |   |   |   |
|  | F45                             |  |   |   |   |
|  | R2                              |  |   |   |   |
| C  | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F5                              |  |   |   |   |
|  | F6                              |  |   |   |   |
|  | R5-1                            |  |   |   |   |
|  | R5-2                            |  |   |   |   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_g</math>/Rad,ges</b> |                                 |  |   |   | ---   |

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz

Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr

Datei : NEU 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT LOCHES-PLATZ NORD\_NS\_PROGNOSE-FALL 1.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 270     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 9       |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 10      | 6,5 | 3,2 | 634     | 467     |        | 8,8 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 14      | 5,9 | 3,0 | 278     | 854     |        | 4,6 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 24      |     |     |         | 635     | 4 + 6  | 6,4 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 336     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 12      | 5,5 | 2,8 | 282     | 933     |        | 4,3 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 348     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Loches-Platz

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

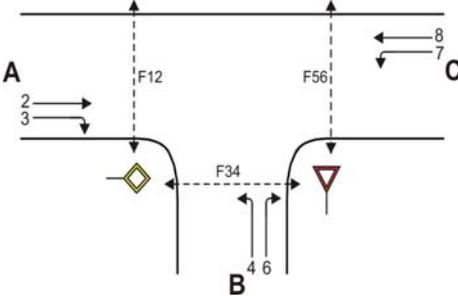
Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |               |                |                         |                              |                       |                                  |
|------------------------------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|                              |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|                              |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A                            | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7             | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |               |                     |                    |                         |                       |                                |                   |  |                                 |
|---|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A   | 2             | 10                  | 262                | 2                       | 0                     | 274                            | ---               | 0,985  | 270                             |
|   | 3             | 0                   | 7                  | 0                       | 1                     | 8                              | ---               | 1,125  | 9                               |
|   | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B   | 4             | 0                   | 8                  | 0                       | 1                     | 9                              | ---               | 1,111  | 10                              |
|   | 6             | 0                   | 12                 | 0                       | 1                     | 13                             | ---               | 1,077  | 14                              |
|   | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C   | 7             | 0                   | 10                 | 0                       | 1                     | 11                             | ---               | 1,091  | 12                              |
|   | 8             | 21                  | 322                | 2                       | 0                     | 345                            | ---               | 0,972  | 335                             |
|   | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |   |  |   |  |        |  |               |
|---|---|--|---|--|--------|--|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Loches-</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17.10.2017</u><br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |   |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                        |  |        |  |               |
|   | 13  | 14   | 15  |  |        |  |               |
| 2   | 270   | 1800   | 0,150   |  |        |  |               |
| 8   | 336   | 1800   | 0,186   |  |        |  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |   |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |   | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |   | ohne RA  | mit RA  | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16  | 17   |   | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 9   | 0  | -   | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 12  | 282  |   | 933  |        | 1,000  |               |
| 6   | 14  | 278  |   | 854  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 10  | 634  |   | 475  |        | 1,000  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |   |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |  |        |  |               |
|   | 20  | 21   | 22  |  |        |  |               |
| 3   | 1600  | 0,006  | 0,994   |  |        |  |               |
| 7   | 933   | 0,013  | 0,984   |  |        |  |               |
| 6   | 854   | 0,016  | 0,984   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |   |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]     |   |  |        |  |               |
|   | 23  | 24   |   |  |        |  |               |
| 4   | 467   | 0,021  |   |  |        |  |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

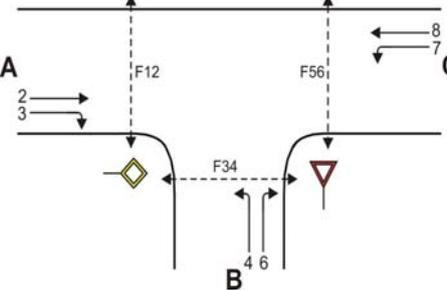
Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| <b>Kapazität der Mischströme</b> |               |                                 |                       |                                  |                                     |   |
|----------------------------------|---------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Zufahrt                          | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) | Aufstellplätze (Sp.2) | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |
|                                  |               | $x_i [-]$                       | $n$ [Pkw-E]           | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]             | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                | $f_{PE,m} [-]$                                      |
|                                  |               | 25                              | 26                    | 27                               | 28                                  | 29  |
| B                                | 4             | 0,021                           | 0                     | 24                               | 635                                 | 1,091   |
|                                  | 6             | 0,016                           |                       |                                  |                                     |   |
| C                                | 7             | 0,013                           | ---                   | 348                              | 1800                                | 0,976   |
|                                  | 8             | 0,186                           |                       |                                  |                                     |   |

| <b>Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme</b> |               |                                       |   |   |  |                                 |   |
|--|---------------|---------------------------------------|---|---|--|---------------------------------|---|
| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|  |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$        | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]    | QSV                                     |
|  |               | 30                                    | 31  | 32  | 33   | 34                              | 35                                      |
| A  | 2             | 0,985                                 | 1800  | 1827  | 1553                                       | 2,3                             | A                                       |
|  | 3             | 1,125                                 | 1600  | 1422  | 1414                                       | 2,5                             | A                                       |
| B  | 4             | 1,111                                 | 467   | 420   | 411  | 8,8                             | A                                       |
|  | 6             | 1,077                                 | 854   | 793   | 780  | 4,6                             | A                                       |
| C  | 7             | 1,091                                 | 933   | 855   | 844  | 4,3                             | A                                       |
|  | 8             | 0,972                                 | 1800  | 1851  | 1506                                       | 2,4                             | A                                       |
| B  | 4+6           | 1,091                                 | 635   | 582   | 560  | 6,4                             | A                                       |
| C  | 7+8           | 0,976                                 | 1800  | 1844  | 1488                                       | 2,4                             | A                                       |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>           |               |                                       |   |   |  |                                 | A                                       |

| Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)   |   |  |   |   |   |   |
|--|---|--|---|---|---|---|
|   | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Loches-</u>   |  |   |   |   |   |
|  | Verkehrsdaten: Datum <u>17.10.2017</u><br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse  |  |   |   |   |   |
|  | Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  |  |   |   |   |   |
| Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u>   |   |  |   |   |   |   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel) |   |  |   |   |   |   |
| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom   | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h]         | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|  |   | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A  | F1  | 345  | 627   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|  | F2  | 282  |   |   |   |   |
|  | F23   | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|  | R11-1   | ---  |   |   |   |   |
| B  | F23   | ---  | 22  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|  | F3  | 0  |   |   |   |   |
|  | F4  | 22   | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|  | F45   | ---  |   |   |   |   |
| C  | R2  | ---  | 630   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|  | F45   | ---  |   |   |   |   |
|  | F5  | 274  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|  | F6  | 356  |   |   |   |   |
|  | R5-1  | ---  |   |   |   |   |
|  | R5-2  | ---  | ---   | ---   | ---   | ---   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)  |   |  |   |   |   |   |
| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom   | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s]       | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV     |   |
|  |   | 41   | 42  | 43  | 44  |   |
| A  | F1  |  |   | siehe   | oben  |   |
|  | F2  |  |   |   |   |   |
|  | F23   |  |   |   |   |   |
|  | R11-1   |  |   |   |   |   |
| B  | R11-2   |  |   | siehe   | oben  |   |
|  | F23   |  |   |   |   |   |
|  | F3  |  |   |   |   |   |
|  | F4  |  |   |   |   |   |
| C  | F45   |  |   | siehe   | oben  |   |
|  | F5  |  |   |   |   |   |
|  | F6  |  |   |   |   |   |
|  | R5-1  |  |   |   |   |   |
|  | R5-2  |  |   |   |   |   |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges  |   |  |   |   |   | ---   |

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz

Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr

Datei : NEU 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT LOCHES-PLATZ SÜD\_VS\_PROGNOSE-FALL 1.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 232     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 19      |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 22      | 6,5 | 3,2 | 547     | 516     |        | 7,3 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 33      | 5,9 | 3,0 | 237     | 899     |        | 4,2 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 55      |     |     |         | 693     | 4 + 6  | 5,6 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 284     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 29      | 5,5 | 2,8 | 246     | 972     |        | 3,8 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 313     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 1       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Loches-Platz

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

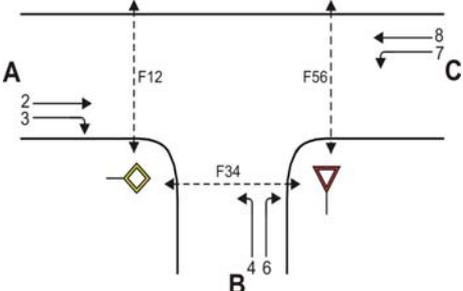
Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |              |                |  |                                 |   |                                  |
|------------------------------|--------------|----------------|--|---------------------------------|---|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrstrom | Anzahl (0/1/2) | Fahrstreifen<br>Aufstelllänge<br>n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA)<br>(ja/nein) | Fußgängerfurt<br>Mittelinsel<br>(ja/nein) | FGÜ<br>(ja/nein)                 |
|                              |              | 1              | 2  | 3                               | 4a  | 4b                               |
| A                            | 2            | 1              | ---  | ---                             | ---                                       | ---                              |
|                              | 3            | 0              | ---  | nein                            | ---                                       | ---                              |
|                              | F12          | ---            | ---  | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4            | 1              | 0  | ---                             | ---                                       | ---                              |
|                              | 6            | 0              |  | nein                            | ---                                       | ---                              |
|                              | F34          | ---            |  | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7            | 0              | 0  | ---                             | ---                                       | ---                              |
|                              | 8            | 1              | ---  | ---                             | ---                                       | ---                              |
|                              | F56          | ---            | ---  | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |              |                 |                |                     |                   |                                   |               |   |                                    |
|---|--------------|-----------------|----------------|---------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------|---|------------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrstrom | Rad             | LV             | Lkw+Bus             | LkwK              | Fz<br>(Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg            | Pkw-E / Fz<br>(Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E<br>(Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |              | q Rad,i [Rad/h] | q LV,i [Pkw/h] | q Lkw+Bus,i [Lkw/h] | q LkwK,i [LkwK/h] | q Fz,i [Fz/h]                     | q Fg,i [Fg/h] | f PE,i [-]  | q PE,i [Pkw-E/h]                   |
|   |              | 5               | 6              | 7                   | 8                 | 9                                 | 10            | 11  | 12                                 |
| A   | 2            | 4               | 213            | 6                   | 4                 | 227                               | ---           | 1,022   | 232                                |
|   | 3            | 0               | 19             | 0                   | 0                 | 19                                | ---           | 1,000   | 19                                 |
|   | F12          | ---             | ---            | ---                 | ---               | ---                               | 0             | ---   | ---                                |
| B   | 4            | 0               | 22             | 0                   | 0                 | 22                                | ---           | 1,000   | 22                                 |
|   | 6            | 0               | 33             | 0                   | 0                 | 33                                | ---           | 1,000   | 33                                 |
|   | F34          | ---             | ---            | ---                 | ---               | ---                               | 0             | ---   | ---                                |
| C   | 7            | 0               | 29             | 0                   | 0                 | 29                                | ---           | 1,000   | 29                                 |
|   | 8            | 6               | 268            | 3                   | 4                 | 281                               | ---           | 1,009   | 283                                |
|   | F56          | ---             | ---            | ---                 | ---               | ---                               | 0             | ---   | ---                                |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |   |   |   |   |        |   |        |
|---|---|---|---|---|--------|---|--------|
|  |   | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Loches-</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17.10.2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |   |        |   |        |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |   |   |   |   |        |   |        |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                       | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |   |        |   |        |
|   | 13  | 14  | 15  |   |        |   |        |
| 2   | 232   | 1800  | 0,129   |   |        |   |        |
| 8   | 284   | 1800  | 0,158   |   |        |   |        |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |   |   |   |   |        |   |        |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                       | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h]   |   | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                     |        | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |        |
|   |   | ohne RA   | mit RA  | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA |
|   | 16  | 17  |   | 18  |        | 19  |        |
| 3   | 19  | 0   | -   | 1600  | -      | 1,000   | ---    |
| 7<br>(j=F34)  | 29  | 246   |   | 972   |        | 1,000   |        |
| 6   | 33  | 236   |   | 899   |        | 1,000   | ---    |
| 4<br>(j=F12)  | 22  | 546   |   | 535   |        | 1,000   |        |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |   |   |   |   |        |   |        |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]       | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]   |   | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |        |   |        |
|   | 20  | 21  |   | 22  |        |   |        |
| 3   | 1600  | 0,012   |   | 0,988   |        |   |        |
| 7   | 972   | 0,030   |   | 0,965   |        |   |        |
| 6   | 899   | 0,037   |   | 0,963   |        |   |        |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |   |   |   |   |        |   |        |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] |   |   | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                             |        |   |        |
|   | 23  |   |   | 24  |        |   |        |
| 4   | 516   |   |   | 0,043   |        |   |        |



**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 281  | 527   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 246  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 55  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 55   | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 537   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F5                              | 227  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 310  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
| R5-2    | ---                             |  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
|  |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A  | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F2                              |  |   |   |   |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | R11-1                           |  |   |   |   |
| B  | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F3                              |  |   |   |   |
|  | F4                              |  |   |   |   |
|  | F45                             |  |   |   |   |
| C  | R2                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F45                             |  |   |   |   |
|  | F5                              |  |   |   |   |
|  | F6                              |  |   |   |   |
| R5-1   |                                 |  |   |   |   |
| R5-2   |                                 |  |   |   |   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $F_g/\text{Rad,ges}$ |                                 |  |   |   | ---   |

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Loches-Platz

Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr

Datei : NEU 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT LOCHES-PLATZ SÜD\_NS\_PROGNOSE-FALL 1.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 258     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 26      |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 30      | 6,5 | 3,2 | 639     | 447     |        | 8,6 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 45      | 5,9 | 3,0 | 274     | 859     |        | 4,4 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 75      |     |     |         | 628     | 4 + 6  | 6,5 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 318     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 39      | 5,5 | 2,8 | 287     | 927     |        | 4,1 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 357     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Loches-Platz

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

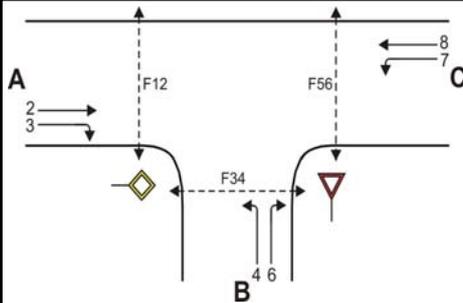
Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |               |                |                         |                              |                       |                                  |
|------------------------------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|                              |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|                              |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A                            | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7             | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |               |                     |                    |                         |                       |                                |                   |  |                                 |
|---|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A   | 2             | 10                  | 248                | 2                       | 1                     | 261                            | ---               | 0,989  | 258                             |
|   | 3             | 0                   | 26                 | 0                       | 0                     | 26                             | ---               | 1,000  | 26                              |
|   | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B   | 4             | 0                   | 30                 | 0                       | 0                     | 30                             | ---               | 1,000  | 30                              |
|   | 6             | 0                   | 45                 | 0                       | 0                     | 45                             | ---               | 1,000  | 45                              |
|   | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C   | 7             | 0                   | 39                 | 0                       | 0                     | 39                             | ---               | 1,000  | 39                              |
|   | 8             | 21                  | 302                | 2                       | 1                     | 326                            | ---               | 0,974  | 317                             |
|   | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |   |  |   |   |        |   |               |
|---|---|--|---|---|--------|---|---------------|
|  |   | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Loches-</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17.10.2017</u><br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |   |        |   |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |   |  |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                       | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                           |   |        |   |               |
|   | 13  | 14   | 15  |   |        |   |               |
| 2   | 258   | 1800   | 0,143   |   |        |   |               |
| 8   | 318   | 1800   | 0,176   |   |        |   |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |   |  |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                       | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h]  |   | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |   | ohne RA  | mit RA  | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA        |
|   | 16  | 17   |   | 18  |        | 19  |               |
| 3   | 26  | 0  | -   | 1600  | -      | 1,000   | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 39  | 287  |   | 927   |        | 1,000   |               |
| 6   | 45  | 274  |   | 859   |        | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 30  | 639  |   | 471   |        | 1,000   |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |   |  |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]       | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]  | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |   |        |   |               |
|   | 20  | 21   | 22  |   |        |   |               |
| 3   | 1600  | 0,016  | 0,984   |   |        |   |               |
| 7   | 927   | 0,042  | 0,949   |   |        |   |               |
| 6   | 859   | 0,052  | 0,948   |   |        |   |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |   |  |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] |  | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                             |   |        |   |               |
|   | 23  |  | 24  |   |        |   |               |
| 4   | 447   |  | 0,067   |   |        |   |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |   |   |   |   |   |
|---------------------------|---------------|---|---|---|---|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp.15, 21, 24)<br>$x_i [-]$ | Aufstellplätze<br>(Sp.2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>( $\Sigma$ Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl.(S5-10) bzw.<br>(S5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl.(S5-5) mit<br>Sp.9 und 11)<br>$f_{PE,m} [-]$ |
|                           |               | 25  | 26                                      | 27  | 28  | 29  |
| B                         | 4             | 0,067   | 0                                       | 75  | 628   | 1,000   |
|                           | 6             | 0,052   |   |   |   |   |
| C                         | 7             | 0,042   | ---                                     | 357   | 1800  | 0,977   |
|                           | 8             | 0,176   |   |   |   |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |   |  |  |   |   |  |
|---|---------------|---|--|--|---|---|--|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp.11 u. 29)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h<br>(Sp.14, 20,<br>23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h<br>(Gl.(S5-31))<br>(Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl.(S5-32))<br>(Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit<br>(Bild S5-24)<br>$t_{w,i}$ bzw.<br>$t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1<br>mit Sp.34)<br><br>QSV |
|   |               | 30  | 31   | 32   | 33  | 34  | 35   |
| A   | 2             | 0,989   | 1800   | 1821   | 1560  | 2,3   | A  |
|   | 3             | 1,000   | 1600   | 1600   | 1574  | 2,3   | A  |
| B   | 4             | 1,000   | 447  | 447  | 417   | 8,6   | A  |
|   | 6             | 1,000   | 859  | 859  | 814   | 4,4   | A  |
| C   | 7             | 1,000   | 927  | 927  | 888   | 4,1   | A  |
|   | 8             | 0,974   | 1800   | 1848   | 1522  | 2,4   | A  |
| B   | 4+6           | 1,000   | 628  | 628  | 553   | 6,5   | A  |
| C   | 7+8           | 0,977   | 1800   | 1843   | 1478  | 2,4   | A  |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $Fz,ges$                  |               |   |  |  |   |   | A  |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Loches-

Verkehrsdaten: Datum 17.10.2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 326  | 613   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F2                              | 287  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 75  | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 75   | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | R2                              | ---  | 626   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F5                              | 261  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | F6                              | 365  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
|         | R11-2                           |  |   |   |   |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
|         | R2                              |  |   |   |   |
| C       | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
|         | R5-2                            |  |   |   |   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g/Rad,ges$**  ---

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Punkthaus

Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr

Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT PUNKTHAUS\_MS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.kop



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 240     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 1       |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
| 4       |       | 1       | 6,5 | 3,2 | 537     | 541     |        | 6,7 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 2       | 5,9 | 3,0 | 239     | 897     |        | 4,0 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 3       |     |     |         | 736     | 4 + 6  | 4,9 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 296     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 1       | 5,5 | 2,8 | 239     | 979     |        | 3,7 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 297     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 1       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

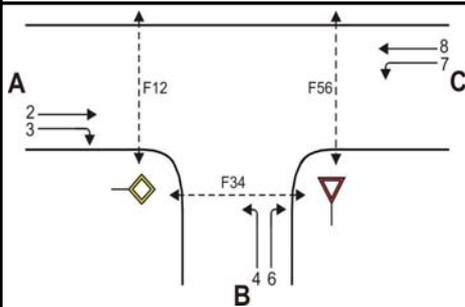
Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Punkthaus

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Punktha

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

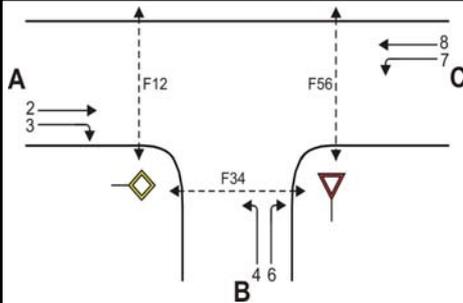
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

Geometrische Randbedingungen

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
|         |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|         |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A       | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B       | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C       | 7             | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
|         |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|         |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A       | 2             | 4                   | 227                | 6                       | 1                     | 238                            | ---               | 1,008  | 240                             |
|         | 3             | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|         | 6             | 0                   | 2                  | 0                       | 0                     | 2                              | ---               | 1,000  | 2                               |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|         | 8             | 6                   | 288                | 3                       | 0                     | 297                            | ---               | 0,995  | 295                             |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)                  |   |   |   |   |        |   |               |
|---|---|---|---|---|--------|---|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Punktha</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |   |   |        |   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8  |   |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                 | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                           |   |        |   |               |
|   | 13  | 14  | 15  |   |        |   |               |
| 2   | 240   | 1800  | 0,133   |   |        |   |               |
| 8   | 296   | 1800  | 0,164   |   |        |   |               |
| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7                                   |   |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |   | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |   | ohne RA   | mit RA  | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA        |
|   | 16  | 17  |   | 18  |        | 19  |               |
| 3   | 1   | 0   | -   | 1600  | -      | 1,000   | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 1   | 239   |   | 979   |        | 1,000   |               |
| 6   | 2   | 238   |   | 897   |        | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 1   | 536   |   | 542   |        | 1,000   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7   |   |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |   |        |   |               |
|   | 20  | 21  | 22  |   |        |   |               |
| 3   | 1600  | 0,001   | 0,999   |   |        |   |               |
| 7   | 979   | 0,001   | 0,999   |   |        |   |               |
| 6   | 897   | 0,002   | 0,998   |   |        |   |               |
| Kapazität des Verkehrsstroms 4  |   |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]     |   |   |        |   |               |
|   | 23  | 24  |   |   |        |   |               |
| 4   | 541   | 0,002   |   |   |        |   |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Punktha

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |   |   |   |   |   |
|---------------------------|---------------|---|---|---|---|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp.15, 21, 24)<br>$x_i [-]$ | Aufstellplätze<br>(Sp.2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>( $\Sigma$ Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl.(S5-10) bzw.<br>(S5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl.(S5-5) mit<br>Sp.9 und 11)<br>$f_{PE,m} [-]$ |
|                           |               | 25  | 26                                      | 27  | 28  | 29  |
| B                         | 4             | 0,002   | 0                                       | 3   | 736   | 1,000   |
|                           | 6             | 0,002   |   |   |   |   |
| C                         | 7             | 0,001   | ---                                     | 297   | 1800  | 0,995   |
|                           | 8             | 0,164   |   |   |   |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |   |   |   |   |   |  |
|---|---------------|---|---|---|---|---|--|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp.11 u. 29)<br>$f_{PE,i}$ bzw.<br>$f_{PE,m} [-]$ | Kapazität<br>in Pkw-E/h<br>(Sp.14, 20,<br>23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw.<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>in Fz/h<br>(Gl.(S5-31))<br>(Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw.<br>$C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl.(S5-32))<br>(Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw.<br>$R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit<br>(Bild S5-24)<br>$t_{w,i}$ bzw.<br>$t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1<br>mit Sp.34)<br><br>QSV |
|   |               | 30  | 31  | 32  | 33  | 34  | 35   |
| A   | 2             | 1,008   | 1800  | 1785  | 1547  | 2,3   | A  |
|   | 3             | 1,000   | 1600  | 1600  | 1599  | 2,3   | A  |
| B   | 4             | 1,000   | 541   | 541   | 540   | 6,7   | A  |
|   | 6             | 1,000   | 897   | 897   | 895   | 4,0   | A  |
| C   | 7             | 1,000   | 979   | 979   | 978   | 3,7   | A  |
|   | 8             | 0,995   | 1800  | 1809  | 1512  | 2,4   | A  |
| B   | 4+6           | 1,000   | 736   | 736   | 733   | 4,9   | A  |
| C   | 7+8           | 0,995   | 1800  | 1809  | 1511  | 2,4   | A  |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>Fz,ges</math></b>       |               |   |   |   |   |   | A  |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Punktha

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 297  | 536   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 239  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | R11-2                           | ---  | 3   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F23                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 3  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 536   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F5                              | 238  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 298  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
|         | R11-2                           |  |   |   |   |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
|         | R2                              |  |   |   |   |
| C       | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
|         | R5-2                            |  |   |   |   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges** ---

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Zufahrt Punkthaus

Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr

Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_ZUFAHRT PUNKTHAUS\_NS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.kop



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 277     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 1       |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
| 4       |       | 1       | 6,5 | 3,2 | 636     | 473     |        | 7,6 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 3       | 5,9 | 3,0 | 282     | 851     |        | 6,4 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 4       |     |     |         | 709     | 4 + 6  | 6,8 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 344     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 1       | 5,5 | 2,8 | 282     | 933     |        | 3,9 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 345     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4 | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Zufahrt Punkthaus

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Punktha

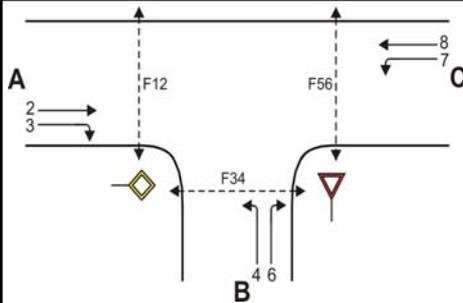
Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |              |                |                         |                              |                       |                                  |
|------------------------------|--------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|                              |              | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|                              |              | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A                            | 2            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 3            | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F12          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4            | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 6            | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F34          | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7            | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 8            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | F56          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |              |                     |                    |                         |                       |                                |                   |  |                                 |
|---|--------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |              | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |              | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A   | 2            | 10                  | 269                | 2                       | 0                     | 281                            | ---               | 0,986  | 277                             |
|   | 3            | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|   | F12          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B   | 4            | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|   | 6            | 0                   | 1                  | 0                       | 1                     | 2                              | ---               | 1,500  | 3                               |
|   | F34          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C   | 7            | 0                   | 1                  | 0                       | 0                     | 1                              | ---               | 1,000  | 1                               |
|   | 8            | 21                  | 330                | 2                       | 0                     | 353                            | ---               | 0,973  | 343                             |
|   | F56          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |  |  |   |  |        |  |               |
|---|--|--|---|--|--------|--|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Punktha</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                        |  |        |  |               |
|   | 13   | 14   | 15  |  |        |  |               |
| 2   | 277  | 1800   | 0,154   |  |        |  |               |
| 8   | 344  | 1800   | 0,191   |  |        |  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |   | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA  | mit RA  | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16   | 17   |   | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 1  | 0  | -   | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 1  | 282  |   | 933  |        | 1,000  |               |
| 6   | 3  | 281  |   | 851  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 1  | 635  |   | 474  |        | 1,000  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |  |        |  |               |
|   | 20   | 21   | 22  |  |        |  |               |
| 3   | 1600   | 0,001  | 0,999   |  |        |  |               |
| 7   | 933  | 0,001  | 0,999   |  |        |  |               |
| 6   | 851  | 0,004  | 0,996   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9)) bzw. (Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]     |   |  |        |  |               |
|   | 23   | 24   |   |  |        |  |               |
| 4   | 473  | 0,002  |   |  |        |  |               |

| Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5) |               |   |   |   |  |   |   |
|--|---------------|---|---|---|--|---|---|
|  |               | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Zufahrt Punktha</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |   |  |   |   |
| Kapazität der Mischströme  |               |   |   |   |  |   |   |
| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)   | Aufstellplätze (Sp.2)                       | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)            | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))        | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |   |
|  |               | $x_i [-]$   | $n$ [Pkw-E]                                 | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                        | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                       | $f_{PE,i}$  | $f_{PE,m}$ [-]                          |
|  |               | 25  | 26  | 27  | 28   | 29  | 29                                      |
| B  | 4             | 0,002   | 0   | 4   | 709  |   | 1,333                                   |
|  | 6             | 0,004   |   |   |  |   |   |
| C  | 7             | 0,001   | ---   | 345   | 1800                                       |   | 0,973                                   |
|  | 8             | 0,191   |   |   |  |   |   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme  |               |   |   |   |  |   |   |
| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)   | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)                     | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|  |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]  | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]                        | QSV                                     |
|  |               | 30  | 31  | 32  | 33   | 34  | 35                                      |
| A  | 2             | 0,986   | 1800  | 1826  | 1545                                       | 2,3   | A                                       |
|  | 3             | 1,000   | 1600  | 1600  | 1599                                       | 2,3   | A                                       |
| B  | 4             | 1,000   | 473   | 473   | 472  | 7,6   | A                                       |
|  | 6             | 1,500   | 851   | 567   | 565  | 6,4   | A                                       |
| C  | 7             | 1,000   | 933   | 933   | 932  | 3,9   | A                                       |
|  | 8             | 0,973   | 1800  | 1850  | 1497                                       | 2,4   | A                                       |
| B  | 4+6           | 1,333   | 709   | 532   | 529  | 6,8   | A                                       |
| C  | 7+8           | 0,973   | 1800  | 1850  | 1496                                       | 2,4   | A                                       |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $Fz_{ges}$                        |               |   |   |   |  |   | A                                       |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Zufahrt Punktha

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 353  | 635   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 282  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 3   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 3  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 635   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F5                              | 281  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 354  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV  |     |
|---------|---------------------------------|--|---|---|--|-----|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44   |     |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben   |     |
|         | F2                              |  |   |   |  |     |
|         | F23                             |  |   |   |  |     |
|         | R11-1                           |  |   |   |  |     |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben   |     |
|         | F3                              |  |   |   |  |     |
|         | F4                              |  |   |   |  |     |
|         | F45                             |  |   |   |  |     |
| C       | R2                              |  |   | siehe   | oben   |     |
|         | F45                             |  |   |   |  |     |
|         | F5                              |  |   |   |  |     |
|         | F6                              |  |   |   |  |     |
|         |                                 |  |   |   | erreichbare Qualitätsstufe QSV $F_g/Rad,ges$ | --- |

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Vorm Eickerberg  
 Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_VORM EICKERBERG\_MS\_ANALYSE.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 165     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 42      |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 38      | 6,5 | 3,2 | 526     | 500     |        | 7,8 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 56      | 5,9 | 3,0 | 184     | 958     |        | 4,0 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 93,5    |     |     |         | 698     | 4 + 6  | 6,0 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 252     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 92      | 5,5 | 2,8 | 205     | 1018    |        | 3,9 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 252     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         |     |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

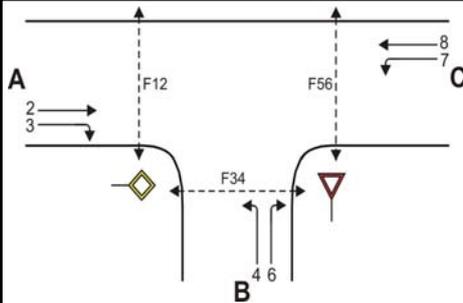
Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord  
 Brückenweg Süd  
 Nebenstrasse : Vorm Eickerberg West

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

| Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5) |              |   |   |                                 |   |                                      |                      |   |                                       |
|--|--------------|---|---|---------------------------------|---|--------------------------------------|----------------------|---|---------------------------------------|
|  |              | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Vorm Eickerberg</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |                                 |   |                                      |                      |   |                                       |
| Geometrische Randbedingungen                                     |              |   |   |                                 |   |                                      |                      |   |                                       |
| Zufahrt  | Verkehrstrom | Anzahl (0/1/2)  | Fahrstreifen<br>Aufstellänge<br>n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA)<br>(ja/nein) | Fußgängerfurt<br>Mittelinsel<br>(ja/nein) | FGÜ<br>(ja/nein)                     |                      |   |                                       |
|  |              | 1   | 2   | 3                               | 4a  | 4b                                   |                      |   |                                       |
| A  | 2            | 1   | ---                                       | ---                             | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | 3            | 0   | ---                                       | nein                            | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | F12          | ---   | ---                                       | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)     |                      |   |                                       |
| B  | 4            | 1   | 0   | ---                             | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | 6            | 0   |   | nein                            | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | F34          | ---   |   | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)     |                      |   |                                       |
| C  | 7            | 1   | 2   | ---                             | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | 8            | 1   | ---                                       | ---                             | ---                                       | ---                                  |                      |   |                                       |
|  | F56          | ---   | ---                                       | ---                             | nein                                      | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6)     |                      |   |                                       |
| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung            |              |   |   |                                 |   |                                      |                      |   |                                       |
| Zufahrt  | Verkehrstrom | Rad   | LV  | Lkw+Bus                         | LkwK                                      | Fz<br>(Sp.5 + Sp.6<br>+ Sp.7 + Sp.8) | Fg                   | Pkw-E / Fz<br>(Gl.(S5-2) oder<br>Gl.(S5-3) oder<br>Gl.(S5-4)) | Pkw-E<br>(Gl. (S5-1))<br>(Sp.9*Sp.11) |
|  |              | $q_{Rad,i}$<br>[Rad/h]  | $q_{LV,i}$<br>[Pkw/h]                     | $q_{Lkw+Bus,i}$<br>[Lkw/h]      | $q_{LkwK,i}$<br>[LkwK/h]                  | $q_{Fz,i}$<br>[Fz/h]                 | $q_{Fg,i}$<br>[Fg/h] | $f_{PE,i}$<br>[-]   | $q_{PE,i}$<br>[Pkw-E/h]               |
|  |              | 5   | 6   | 7                               | 8   | 9                                    | 10                   | 11  | 12                                    |
| A  | 2            | 0   | 161                                       | 1                               | 1   | 163                                  | ---                  | 1,009   | 164                                   |
|  | 3            | 0   | 42  | 0                               | 0   | 42                                   | ---                  | 1,000   | 42                                    |
|  | F12          | ---   | ---                                       | ---                             | ---                                       | ---                                  | 0                    | ---   | ---                                   |
| B  | 4            | 0   | 38  | 0                               | 0   | 38                                   | ---                  | 1,000   | 38                                    |
|  | 6            | 0   | 54  | 1                               | 0   | 55                                   | ---                  | 1,009   | 55                                    |
|  | F34          | ---   | ---                                       | ---                             | ---                                       | ---                                  | 0                    | ---   | ---                                   |
| C  | 7            | 0   | 90  | 1                               | 0   | 91                                   | ---                  | 1,005   | 91                                    |
|  | 8            | 0   | 249                                       | 2                               | 0   | 251                                  | ---                  | 1,004   | 252                                   |
|  | F56          | ---   | ---                                       | ---                             | ---                                       | ---                                  | 0                    | ---   | ---                                   |

|   |  |  |   |  |        |  |               |
|---|--|--|---|--|--------|--|---------------|
| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |  |  |   |  |        |  |               |
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Vorm Eickerberg</u>  |  |   |  |        |  |               |
|   | Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse |  |   |  |        |  |               |
|   | Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  |  |   |  |        |  |               |
| Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u>      |  |  |   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                        |  |        |  |               |
|   | 13   | 14   | 15  |  |        |  |               |
| 2   | 165  | 1800   | 0,091   |  |        |  |               |
| 8   | 252  | 1800   | 0,140   |  |        |  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |   | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA  | mit RA  | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16   | 17   |   | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 42   | 0  | -   | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 91   | 205  |   | 1018   |        | 1,000  |               |
| 6   | 55   | 184  |   | 958  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 38   | 526  |   | 550  |        | 1,000  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |  |        |  |               |
|   | 20   | 21   | 22  |  |        |  |               |
| 3   | 1600   | 0,026  | 0,974   |  |        |  |               |
| 7   | 1018   | 0,090  | 0,910   |  |        |  |               |
| 6   | 958  | 0,058  | 0,942   |  |        |  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |  |  |   |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]   |  |   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]         |        |  |               |
|   | 23   |  |   | 24   |        |  |               |
| 4   | 500  |  |   | 0,076  |        |  |               |

| Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)      |               |  |   |   |  |   |   |
|---|---------------|--|---|---|--|---|---|
|   |               | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Vorm Eickerberg</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |   |   |  |   |   |
| Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe <u>D</u> |               |  |   |   |  |   |   |
| Kapazität der Mischströme   |               |  |   |   |  |   |   |
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)  | Aufstellplätze (Sp.2)                       | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)            | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))        | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |   |
|   |               | $x_i [-]$  | n [Pkw-E]                                   | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                        | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                       | $f_{PE,m} [-]$                                      |   |
|   |               | 25   | 26  | 27  | 28   | 29  |   |
| B   | 4             | 0,076  | 0   | 94  | 698  | 1,005   |   |
|   | 6             | 0,058  |   |   |  |   |   |
| C   | 7             | 0,090  | 2   | ---   | ---  | ---   |   |
|   | 8             | 0,140  | ---   |   |  |   |   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme       |               |  |   |   |  |   |   |
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)  | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)                     | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|   |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$   | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]                        | QSV                                     |
|   |               | 30   | 31  | 32  | 33   | 34  | 35                                      |
| A   | 2             | 1,009  | 1800  | 1784  | 1621                                       | 2,2   | A                                       |
|   | 3             | 1,000  | 1600  | 1600  | 1558                                       | 2,3   | A                                       |
| B   | 4             | 1,000  | 500   | 500   | 462  | 7,8   | A                                       |
|   | 6             | 1,009  | 958   | 949   | 894  | 4,0   | A                                       |
| C   | 7             | 1,005  | 1018  | 1012  | 921  | 3,9   | A                                       |
|   | 8             | 1,004  | 1800  | 1793  | 1542                                       | 2,3   | A                                       |
| B   | 4+6           | 1,005  | 698   | 694   | 601  | 6,0   | A                                       |
| C   | 7+8           | ---  | ---   | ---   | ---  | ---   | ---                                     |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $Fz_{ges}$                             |               |  |   |   |  |   | A                                       |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 251  | 456   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 205  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  | ---   |   |   |   |
|         | R11-2                           | ---  | ---   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 93  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 93   | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  | ---   |   |   |   |
|         | R2                              | ---  | ---   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 505   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F5                              | 163  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 342  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R5-1                            | ---  | ---   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  | ---   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
|  |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A  | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F2                              |  |   |   |   |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | R11-1                           |  |   |   |   |
|  | R11-2                           |  |   |   |   |
| B  | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F3                              |  |   |   |   |
|  | F4                              |  |   |   |   |
|  | F45                             |  |   |   |   |
|  | R2                              |  |   |   |   |
| C  | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F5                              |  |   |   |   |
|  | F6                              |  |   |   |   |
|  | R5-1                            |  |   |   |   |
|  | R5-2                            |  |   |   |   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad.ges</b> |                                 |  |   |   | ---   |

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Vorm Eickerberg  
 Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_VORM EICKERBERG\_NS\_ANALYSE.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 200     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 55      |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |      |         |         |     |
| 4       |       | 69      | 6,5 | 3,2 | 618     | 421     |        | 10,3 | 1       | 1       | B   |
| 6       |       | 75      | 5,9 | 3,0 | 227     | 910     |        | 4,3  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 143,5   |     |     |         | 585     | 4 + 6  | 8,2  | 1       | 2       | A   |
| 8       |       | 264     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 128     | 5,5 | 2,8 | 254     | 963     |        | 4,3  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 264     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         |     |

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

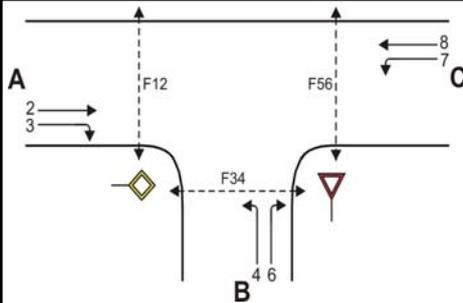
Lage des Knotenpunkte : Innerorts

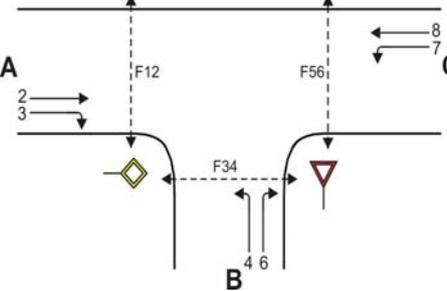
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

- Hauptstrasse : Brückenweg Nord  
 Brückenweg Süd
- Nebenstrasse : Vorm Eickerberg West



| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |  |   |   |   |        |   |               |
|---|--|---|---|---|--------|---|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Vorm Eickerberg</u>  |   |   |   |        |   |               |
|   | Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u>   |   |   |   |        |   |               |
|   | Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse         |   |   |   |        |   |               |
|   | Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |   |   |   |        |   |               |
| Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u>      |  |   |   |   |        |   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8  |  |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                 | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |   |        |   |               |
|   | 13   | 14  | 15  |   |        |   |               |
| 2   | 200  | 1800  | 0,111   |   |        |   |               |
| 8   | 264  | 1800  | 0,147   |   |        |   |               |
| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7                                   |  |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |   | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                     |        | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA   | mit RA  | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA        |
|   | 16   | 17  |   | 18  |        | 19  |               |
| 3   | 55   | 0   | -   | 1600  | -      | 1,000   | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 127  | 254   |   | 963   |        | 1,000   |               |
| 6   | 75   | 226   |   | 910   |        | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 68   | 617   |   | 485   |        | 1,000   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7   |  |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     |   | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |        |   |               |
|   | 20   | 21  |   | 22  |        |   |               |
| 3   | 1600   | 0,034   |   | 0,966   |        |   |               |
| 7   | 963  | 0,132   |   | 0,867   |        |   |               |
| 6   | 910  | 0,082   |   | 0,918   |        |   |               |
| Kapazität des Verkehrsstroms 4  |  |   |   |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]  |   |   | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                             |        |   |               |
|   | 23   |   |   | 24  |        |   |               |
| 4   | 421  |   |   | 0,163   |        |   |               |

| Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)                  |  |                                       |   |   |  |   |   |
|---|--|---------------------------------------|---|---|--|---|---|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord</u> /B <u>Vorm Eickerberg</u>  |                                       |   |   |  |   |   |
|   | Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse |                                       |   |   |  |   |   |
|   | Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>  |                                       |   |   |  |   |   |
| Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe <u>D</u>             |  |                                       |   |   |  |   |   |
| Kapazität der Mischströme   |  |                                       |   |   |  |   |   |
| Zufahrt   | Verkehrsstrom  | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)       | Aufstellplätze (Sp.2)                       | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)            | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))        | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |   |
|   |  | $x_i [-]$                             | $n$ [Pkw-E]                                 | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                        | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                       | $f_{PE,i}$ [-]                                      | $f_{PE,m} [-]$                          |
|   |  | 25                                    | 26  | 27  | 28   | 29  | 29                                      |
| B   | 4  | 0,163                                 | 0   | 144   | 585  | 1,003   |   |
|   | 6  | 0,082                                 |   |   |  |   |   |
| C   | 7  | 0,132                                 | 2   | ---   | ---  | ---   |   |
|   | 8  | 0,147                                 | ---   |   |  |   |   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme                   |  |                                       |   |   |  |   |   |
| Zufahrt   | Verkehrsstrom  | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)                     | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|   |  | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$        | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]                        | QSV                                     |
|   |  | 30                                    | 31  | 32  | 33   | 34  | 35                                      |
| A   | 2  | 1,003                                 | 1800  | 1795  | 1596                                       | 2,3   | A                                       |
|   | 3  | 1,000                                 | 1600  | 1600  | 1545                                       | 2,3   | A                                       |
| B   | 4  | 1,007                                 | 421   | 418   | 350  | 10,3  | B                                       |
|   | 6  | 1,000                                 | 910   | 910   | 835  | 4,3   | A                                       |
| C   | 7  | 1,004                                 | 963   | 959   | 832  | 4,3   | A                                       |
|   | 8  | 1,000                                 | 1800  | 1800  | 1536                                       | 2,3   | A                                       |
| B   | 4+6  | 1,003                                 | 585   | 583   | 440  | 8,2   | A                                       |
| C   | 7+8  | ---                                   | ---   | ---   | ---  | ---   | ---                                     |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>                      |  |                                       |   |   |  |   | B                                       |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 264  | 518   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 254  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 143   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 143  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | R2                              | ---  | 590   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F5                              | 199  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F6                              | 391  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
|  |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A  | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F2                              |  |   |   |   |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | R11-1                           |  |   |   |   |
| B  | R11-2                           |  |   | siehe   | oben  |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | F3                              |  |   |   |   |
|  | F4                              |  |   |   |   |
| C  | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F5                              |  |   |   |   |
|  | F6                              |  |   |   |   |
|  | R5-1                            |  |   |   |   |
|  | R5-2                            |  |   |   |   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges</b> |                                 |  |   |   | ---   |

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Vorm Eickerberg

Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr

Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_VORM EICKERBERG\_MS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W   | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|-----|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s] | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 194     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 3       |       | 44      |     |     |         | 1600    |        |     |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |     |         |         |     |
| 4       |       | 40      | 6,5 | 3,2 | 605     | 442     |        | 9,0 | 1       | 1       | A   |
| 6       |       | 66      | 5,9 | 3,0 | 214     | 924     |        | 4,2 | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 105,5   |     |     |         | 653     | 4 + 6  | 6,6 | 1       | 1       | A   |
| 8       |       | 289     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         | A   |
| 7       |       | 104     | 5,5 | 2,8 | 236     | 983     |        | 4,1 | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 289     |     |     |         | 1800    |        |     |         |         |     |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Vorm Eickerberg West

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
|         |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|         |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A       | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B       | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C       | 7             | 1              | 2                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
|         |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|         |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A       | 2             | 0                   | 190                | 1                       | 1                     | 192                            | ---               | 1,008  | 193                             |
|         | 3             | 0                   | 44                 | 0                       | 0                     | 44                             | ---               | 1,000  | 44                              |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 40                 | 0                       | 0                     | 40                             | ---               | 1,000  | 40                              |
|         | 6             | 0                   | 64                 | 1                       | 0                     | 65                             | ---               | 1,008  | 65                              |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 102                | 1                       | 0                     | 103                            | ---               | 1,005  | 103                             |
|         | 8             | 0                   | 286                | 2                       | 0                     | 288                            | ---               | 1,003  | 289                             |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

**Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8 |   |                                   |   |
|--------------------------------------|---|-----------------------------------|---|
| Verkehrsstrom                        | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |
|                                      | 13  | 14                                | 15  |
| 2                                    | 194   | 1800                              | 0,108   |
| 8                                    | 289   | 1800                              | 0,161   |

| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7 |   |   |             |   |             |   |               |
|---|---|---|-------------|---|-------------|---|---------------|
| Verkehrsstrom                                   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |             | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |             | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |   | ohne RA   | mit RA      | ohne RA   | mit RA      | ohne RA   | mit RA        |
|   | 16  | 17  |             | 18  |             | 19  |               |
| 3   | 44  | ohne RA<br>0                                      | mit RA<br>- | ohne RA<br>1600                                       | mit RA<br>- | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 7<br>(j=F34)                                    | 103   | 236   |             | 983   |             | 1,000   |               |
| 6   | 65  | 214   |             | 924   |             | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)                                    | 40  | 605   |             | 494   |             | 1,000   |               |

| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7 |   |   |  |
|---|---|---|--|
| Verkehrsstrom                           | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8))<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |
|   | 20  | 21  | 22   |
| 3                                       | 1600  | 0,028   | 0,973  |
| 7                                       | 983   | 0,105   | 0,895  |
| 6                                       | 924   | 0,071   | 0,929  |

| Kapazität des Verkehrsstroms 4 |   |   |
|--------------------------------|---|---|
| Verkehrsstrom                  | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-] |
|                                | 23  | 24  |
| 4                              | 442   | 0,091   |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |   |   |   |  |  |
|---------------------------|---------------|---|---|---|--|--|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad<br>(Sp.15, 21, 24)<br>$x_i [-]$ | Aufstellplätze<br>(Sp.2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke<br>( $\Sigma$ Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>(Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung<br>(Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11)<br>$f_{PE,m} [-]$ |
|                           |               | 25  | 26                                      | 27  | 28   | 29   |
| B                         | 4             | 0,091   | 0                                       | 106   | 653  | 1,005  |
|                           | 6             | 0,071   |   |   |  |  |
| C                         | 7             | 0,105   | 2                                       | ---   | ---  | ---  |
|                           | 8             | 0,161   | ---                                     |   |  |  |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |  |  |   |  |  |   |
|---|---------------|--|--|---|--|--|---|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung<br>(Sp.11 u. 29)<br>$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h<br>(Sp.14, 20, 23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h<br>(Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve<br>(Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit<br>(Bild S5-24)<br>$t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe<br>(Tabelle S5-1 mit Sp.34)<br><br>QSV |
|   |               | 30   | 31   | 32  | 33   | 34   | 35  |
| A   | 2             | 1,008  | 1800   | 1786  | 1594   | 2,3  | A   |
|   | 3             | 1,000  | 1600   | 1600  | 1556   | 2,3  | A   |
| B   | 4             | 1,000  | 442  | 442   | 402  | 9,0  | A   |
|   | 6             | 1,008  | 924  | 917   | 852  | 4,2  | A   |
| C   | 7             | 1,005  | 983  | 978   | 875  | 4,1  | A   |
|   | 8             | 1,003  | 1800   | 1794  | 1506   | 2,4  | A   |
| B   | 4+6           | 1,005  | 653  | 650   | 545  | 6,6  | A   |
| C   | 7+8           | ---  | ---  | ---   | ---  | ---  | ---   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $Fz_{ges}$                |               |  |  |   |  |  | A   |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 288  | 524   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 236  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| R11-2   | ---                             |  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 105   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 105  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| R2      | ---                             |  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 583   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F5                              | 192  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 391  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
| R5-2    | ---                             |  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
| R11-2   |                                 |  |   |   |   |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
| R2      |                                 |  |   |   |   |
| C       | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
| R5-2    |                                 |  |   |   |   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g/Rad,ges$**  ---

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz

Knotenpunkt : Brückenweg/Vorm Eickerberg

Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr

Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_VORM EICKERBERG\_NS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 236     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 58      |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
| 4       |       | 72      | 6,5 | 3,2 | 713     | 360     |        | 12,5 | 1       | 2       | B   |
| 6       |       | 87      | 5,9 | 3,0 | 264     | 869     |        | 4,6  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 158,5   |     |     |         | 531     | 4 + 6  | 9,7  | 2       | 2       | A   |
| 8       |       | 307     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 143     | 5,5 | 2,8 | 293     | 921     |        | 4,6  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 307     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         |     |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Brückenweg Nord

Brückenweg Süd

Nebenstrasse : Vorm Eickerberg West

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

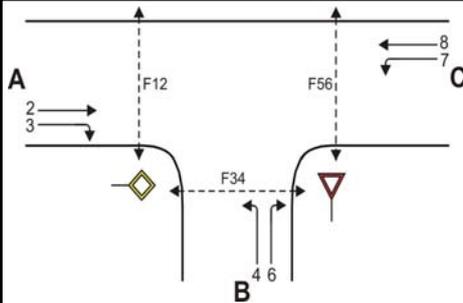
Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |               |                |                         |                              |                       |                                  |
|------------------------------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|                              |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|                              |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A                            | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7             | 1              | 2                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |               |                     |                    |                         |                       |                                |                   |  |                                 |
|---|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A   | 2             | 0                   | 234                | 1                       | 0                     | 235                            | ---               | 1,002  | 235                             |
|   | 3             | 0                   | 58                 | 0                       | 0                     | 58                             | ---               | 1,000  | 58                              |
|   | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B   | 4             | 0                   | 70                 | 1                       | 0                     | 71                             | ---               | 1,007  | 71                              |
|   | 6             | 0                   | 87                 | 0                       | 0                     | 87                             | ---               | 1,000  | 87                              |
|   | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C   | 7             | 0                   | 141                | 1                       | 0                     | 142                            | ---               | 1,004  | 142                             |
|   | 8             | 0                   | 307                | 0                       | 0                     | 307                            | ---               | 1,000  | 307                             |
|   | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)                  |  |  |  |  |        |  |               |
|---|--|--|--|--|--------|--|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |  |  |        |  |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8  |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                           |  |        |  |               |
|   | 13   | 14   | 15   |  |        |  |               |
| 2   | 236  | 1800   | 0,131  |  |        |  |               |
| 8   | 307  | 1800   | 0,171  |  |        |  |               |
| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7                                   |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |  | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA  | mit RA   | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16   | 17   |  | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 58   | 0  | -  | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 142  | 293  |  | 921  |        | 1,000  |               |
| 6   | 87   | 264  |  | 869  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 71   | 713  |  | 426  |        | 1,000  |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7   |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |  |        |  |               |
|   | 20   | 21   | 22   |  |        |  |               |
| 3   | 1600   | 0,036  | 0,964  |  |        |  |               |
| 7   | 921  | 0,155  | 0,845  |  |        |  |               |
| 6   | 869  | 0,100  | 0,900  |  |        |  |               |
| Kapazität des Verkehrsstroms 4  |  |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]     |  |  |        |  |               |
|   | 23   | 24   |  |  |        |  |               |
| 4   | 360  | 0,199  |  |  |        |  |               |

| Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5) |               |  |   |   |  |   |   |
|--|---------------|--|---|---|--|---|---|
|  |               | Knotenpunkt: A-C <u>Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |   |   |  |   |   |
| Kapazität der Mischströme  |               |  |   |   |  |   |   |
| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)  | Aufstellplätze (Sp.2)                       | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)            | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))        | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |   |
|  |               | $x_i [-]$  | $n$ [Pkw-E]                                 | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                        | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                       | $f_{PE,i}$  | $f_{PE,m}$ [-]                          |
|  |               | 25   | 26  | 27  | 28   | 29  | 29                                      |
| B  | 4             | 0,199  | 0   | 159   | 531  | 1,003   | 1,003                                   |
|  | 6             | 0,100  |   |   |  |   |   |
| C  | 7             | 0,155  | 2   | ---   | ---  | ---   | ---                                     |
|  | 8             | 0,171  | ---   |   |  |   |   |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme  |               |  |   |   |  |   |   |
| Zufahrt  | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)  | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)                     | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|  |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]   | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]                        | QSV                                     |
|  |               | 30   | 31  | 32  | 33   | 34  | 35                                      |
| A  | 2             | 1,002  | 1800  | 1796  | 1561                                       | 2,3   | A                                       |
|  | 3             | 1,000  | 1600  | 1600  | 1542                                       | 2,3   | A                                       |
| B  | 4             | 1,007  | 360   | 358   | 287  | 12,5  | B                                       |
|  | 6             | 1,000  | 869   | 869   | 782  | 4,6   | A                                       |
| C  | 7             | 1,004  | 921   | 918   | 776  | 4,6   | A                                       |
|  | 8             | 1,000  | 1800  | 1800  | 1493                                       | 2,4   | A                                       |
| B  | 4+6           | 1,003  | 531   | 529   | 371  | 9,7   | A                                       |
| C  | 7+8           | ---  | ---   | ---   | ---  | ---   | ---                                     |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $F_{z,ges}$                       |               |  |   |   |  |   | B                                       |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Brückenweg Nord /B Vorm Eickerberg

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 307  | 600   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 293  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| R11-2   | ---                             | ---  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                      | ---   |   |
| B       | F23                             | ---  | 158   |   |   | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 158  | ---   |   |   | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| R2      | ---                             | ---  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                      | ---   |   |
| C       | F45                             | ---  | 684   |   |   | ---   |
|         | F5                              | 235  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 449  | ---   |   |   | ---   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
| R5-2    | ---                             | ---  | ---   | ---   | ---   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
| R11-2   |                                 |  |   | siehe   | oben  |
| B       | F23                             |  |   |   |   |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
| R2      |                                 |  |   | siehe   | oben  |
| C       | F45                             |  |   |   |   |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
| R5-2    |                                 |  |   | ---   | ---   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges** ---

## HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölner Straße  
 Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_EICH\_TELEGRAFENSTRASSE\_KÖLNER STRASSE\_NS\_ANALYSE.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 261     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 233     |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
|         |       |         |     |     |         |         |        |      |         |         |     |
| 4       |       | 210     | 6,5 | 3,2 | 646     | 465     |        | 14,2 | 3       | 4       | B   |
| 6       |       | 40      | 5,9 | 3,0 | 373     | 761     |        | 5,1  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 249,5   |     |     |         | 496     | 4 + 6  | 14,8 | 3       | 5       | B   |
| 8       |       | 272     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 2       | 5,5 | 2,8 | 487     | 738     |        | 4,9  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 274     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,4  | 1       | 1       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Eich Süd-West

Brückenweg Nord

Nebenstrasse : Telegrafenstrasse/Kölner Straße Nord-Ost

**HBS 2015 S5**

KNOBEL Version 7.1.11

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafensträß

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
|         |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|         |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A       | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B       | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C       | 7             | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
|         |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|         |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A       | 2             | 0                   | 255                | 4                       | 0                     | 259                            | ---               | 1,008  | 261                             |
|         | 3             | 0                   | 219                | 9                       | 0                     | 228                            | ---               | 1,020  | 232                             |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 201                | 6                       | 0                     | 207                            | ---               | 1,014  | 210                             |
|         | 6             | 0                   | 38                 | 1                       | 0                     | 39                             | ---               | 1,013  | 39                              |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 2                  | 0                       | 0                     | 2                              | ---               | 1,000  | 2                               |
|         | 8             | 0                   | 269                | 2                       | 0                     | 271                            | ---               | 1,004  | 272                             |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b> |  |   |        |   |        |   |               |
|---|--|---|--------|---|--------|---|---------------|
|   | Knotenpunkt: A-C <u>Eich Süd-West</u> /B <u>Telegrafenstrab</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> [ <input type="checkbox"/> ] Planung [ <input checked="" type="checkbox"/> ] Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: [ <input checked="" type="checkbox"/> ] <input checked="" type="checkbox"/> [ <input type="checkbox"/> ] <input type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = \underline{45}$ s Qualitätsstufe <u>D</u> |   |        |   |        |   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8                                    |  |   |        |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                 |        | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-]                           |        |   |               |
| 2   | 261  | 1800  |        | 0,145   |        |   |               |
| 8   | 272  | 1800  |        | 0,151   |        |   |               |
| Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7                         |  |   |        |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |        | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                     |        | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |  | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA | ohne RA   | mit RA        |
| 3   | 232  | 0   | -      | 1600  | -      | 1,000   | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 2  | 487   |        | 738   |        | 1,000   |               |
| 6   | 39   | 373   |        | 761   |        | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 210  | 646   |        | 467   |        | 1,000   |               |
| Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7                                 |  |   |        |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     |        | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8))<br>mit Sp.2, 16 und 20<br>$p_{0,i}$ [-] |        |   |               |
| 3   | 1600   | 0,145   |        | 0,855   |        |   |               |
| 7   | 738  | 0,003   |        | 0,997   |        |   |               |
| 6   | 761  | 0,052   |        | 0,948   |        |   |               |
| Kapazität des Verkehrsstroms 4  |  |   |        |   |        |   |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]  |   |        | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                             |        |   |               |
| 4   | 465  |   |        | 0,451   |        |   |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |                                 |                       |                                  |                                     |   |
|---------------------------|---------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) | Aufstellplätze (Sp.2) | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |
|                           |               | $x_i [-]$                       | $n$ [Pkw-E]           | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]             | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                | $f_{PE,m} [-]$                                      |
|                           |               | 25                              | 26                    | 27                               | 28                                  | 29  |
| B                         | 4             | 0,451                           | 0                     | 250                              | 496                                 | 1,014   |
|                           | 6             | 0,052                           |                       |                                  |                                     |   |
| C                         | 7             | 0,003                           | 0                     | 274                              | 1800                                | 1,004   |
|                           | 8             | 0,151                           |                       |                                  |                                     |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |                                       |   |   |  |                                 |   |
|---|---------------|---------------------------------------|---|---|--|---------------------------------|---|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|   |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$        | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]    | QSV                                     |
|   |               | 30                                    | 31  | 32  | 33   | 34                              | 35                                      |
| A   | 2             | 1,008                                 | 1800  | 1786  | 1527                                       | 2,4                             | A                                       |
|   | 3             | 1,020                                 | 1600  | 1569  | 1341                                       | 2,7                             | A                                       |
| B   | 4             | 1,014                                 | 465   | 459   | 252  | 14,2                            | B                                       |
|   | 6             | 1,013                                 | 761   | 751   | 712  | 5,1                             | A                                       |
| C   | 7             | 1,000                                 | 738   | 738   | 736  | 4,9                             | A                                       |
|   | 8             | 1,004                                 | 1800  | 1793  | 1522                                       | 2,4                             | A                                       |
| B   | 4+6           | 1,014                                 | 496   | 489   | 243  | 14,8                            | B                                       |
| C   | 7+8           | 1,004                                 | 1800  | 1793  | 1520                                       | 2,4                             | A                                       |

|  |  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|--|--|---|
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $Fz_{ges}$ |  |  |  |  |  |  | B |
|--|--|--|--|--|--|--|---|

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafensträß

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 271  | 758   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 487  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | R11-2                           | ---  | 246   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F23                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F3                              | 0  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F4                              | 246  |   |   |   |   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | R2                              | ---  | 532   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F5                              | 259  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F6                              | 273  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt  | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|--|---------------------------------|--|---|---|---|
|  |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A  | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|  | F2                              |  |   |   |   |
|  | F23                             |  |   |   |   |
|  | R11-1                           |  |   |   |   |
|  | R11-2                           |  |   |   |   |
| B  | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F3                              |  |   |   |   |
|  | F4                              |  |   |   |   |
|  | F45                             |  |   |   |   |
|  | R2                              |  |   |   |   |
| C  | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|  | F5                              |  |   |   |   |
|  | F6                              |  |   |   |   |
|  | R5-1                            |  |   |   |   |
|  | R5-2                            |  |   |   |   |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV Fg/Rad,ges</b> |                                 |  |   |   | ---   |

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölner Straße  
 Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_EICH\_TELEGRAFENSTRASSE\_KÖLNER STRASSE\_NS\_ANALYSE.KOD



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 290     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 322     |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
| 4       |       | 216     | 6,5 | 3,2 | 775     | 388     |        | 21,1 | 4       | 6       | C   |
| 6       |       | 35      | 5,9 | 3,0 | 447     | 695     |        | 5,5  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 250,5   |     |     |         | 414     | 4 + 6  | 22,2 | 5       | 7       | C   |
| 8       |       | 324     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 5       | 5,5 | 2,8 | 604     | 646     |        | 5,6  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 329     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,5  | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Eich Süd-West  
 Brückenweg Nord

Nebenstrasse : Telegrafenstrasse/Kölner Straße Nord-Ost

| <b>Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b> |              |                     |                         |   |                       |                                  |                                  |  |                                 |
|---|--------------|---------------------|-------------------------|---|-----------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|---------------------------------|
|   |              |                     |                         | Knotenpunkt: A-C <u>Eich Süd-West</u> /B <u>Telegrafentraß</u><br>Verkehrsdaten: Datum <u>17 10 2017</u><br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/><br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |                       |                                  |                                  |  |                                 |
| <b>Geometrische Randbedingungen</b>                                     |              |                     |                         |   |                       |                                  |                                  |  |                                 |
| Zufahrt   | Verkehrstrom | Fahrstreifen        |                         |   | Fußgängerfurt         |                                  |                                  |  |                                 |
|   |              | Anzahl (0/1/2)      | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein)  | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |                                  |  |                                 |
|   |              | 1                   | 2                       | 3   | 4a                    | 4b                               |                                  |  |                                 |
| A   | 2            | 1                   | ---                     | ---   | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | 3            | 0                   | ---                     | nein  | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | F12          | ---                 | ---                     | ---   | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |                                  |  |                                 |
| B   | 4            | 1                   | 0                       | ---   | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | 6            | 0                   |                         | nein  | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | F34          | ---                 |                         | ---   | ---                   | nein                             | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |  |                                 |
| C   | 7            | 0                   | 0                       | ---   | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | 8            | 1                   | ---                     | ---   | ---                   | ---                              |                                  |  |                                 |
|   | F56          | ---                 | ---                     | ---   | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |                                  |  |                                 |
| <b>Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung</b>            |              |                     |                         |   |                       |                                  |                                  |  |                                 |
| Zufahrt   | Verkehrstrom | Rad                 | LV                      | Lkw+Bus   | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8)   | Fg                               | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |              | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h]      | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h]   | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]                | $q_{Fg,i}$ [Fg/h]                | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |              | 5                   | 6                       | 7   | 8                     | 9                                | 10                               | 11   | 12                              |
| A   | 2            | 0                   | 288                     | 1   | 0                     | 289                              | ---                              | 1,002  | 289                             |
|   | 3            | 0                   | 302                     | 13  | 0                     | 315                              | ---                              | 1,021  | 321                             |
|   | F12          | ---                 | ---                     | ---   | ---                   | ---                              | 0                                | ---  | ---                             |
| B   | 4            | 0                   | 202                     | 9   | 0                     | 211                              | ---                              | 1,021  | 215                             |
|   | 6            | 0                   | 35                      | 0   | 0                     | 35                               | ---                              | 1,000  | 35                              |
|   | F34          | ---                 | ---                     | ---   | ---                   | ---                              | 0                                | ---  | ---                             |
| C   | 7            | 0                   | 5                       | 0   | 0                     | 5                                | ---                              | 1,000  | 5                               |
|   | 8            | 0                   | 321                     | 2   | 0                     | 323                              | ---                              | 1,003  | 324                             |
|   | F56          | ---                 | ---                     | ---   | ---                   | ---                              | 0                                | ---  | ---                             |

**Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.ß

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

---

**Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |
|---------------|---|-----------------------------------|---|
|               | 13  | 14                                | 15  |
| 2             | 290   | 1800                              | 0,161   |
| 8             | 324   | 1800                              | 0,180   |

---

**Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke<br>(Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme<br>(Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |             | Grundkapazität<br>(Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |             | Abminderungsfaktor $F_g$<br>(Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|---------------|---|---|-------------|---|-------------|---|---------------|
|               |   |   |             | ohne RA   | mit RA      | ohne RA   | mit RA        |
|               | 16  | 17  |             | 18  |             | 19  |               |
| 3             | 321   | ohne RA<br>0                                      | mit RA<br>- | ohne RA<br>1600                                       | mit RA<br>- | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 7<br>(j=F34)  | 5   | 604   |             | 646   |             | 1,000   |               |
| 6             | 35  | 446   |             | 695   |             | ohne RA<br>1,000  | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 215   | 774   |             | 392   |             | 1,000   |               |

---

**Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7**

| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-] | staufreier Zustand<br>(Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |
|---------------|---|---|---|
|               | 20  | 21  | 22  |
| 3             | 1600  | 0,201   | 0,799   |
| 7             | 646   | 0,008   | 0,991   |
| 6             | 695   | 0,050   | 0,950   |

---

**Kapazität des Verkehrsstroms 4**

| Verkehrsstrom | Kapazität<br>(Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad<br>(Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-] |
|---------------|---|---|
|               | 23  | 24  |
| 4             | 388   | 0,555   |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.ä

Verkehrsdaten: Datum 17 10 2017  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |  |                                      |  |   |   |
|---------------------------|---------------|--|--------------------------------------|--|---|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)<br>$x_i [-]$ | Aufstellplätze (Sp.2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11)<br>$f_{PE,m} [-]$ |
|                           |               | 25   | 26                                   | 27   | 28  | 29  |
| B                         | 4             | 0,555  | 0                                    | 251  | 414   | 1,018   |
|                           | 6             | 0,050  |                                      |  |   |   |
| C                         | 7             | 0,008  | ---                                  | 329  | 1800  | 1,003   |
|                           | 8             | 0,180  |                                      |  |   |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |   |   |  |   |   |  |
|---|---------------|---|---|--|---|---|--|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)<br>$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)<br>$t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)<br><br>QSV |
|   |               | 30  | 31  | 32   | 33  | 34  | 35   |
| A   | 2             | 1,002   | 1800  | 1797   | 1508  | 2,4   | A  |
|   | 3             | 1,021   | 1600  | 1568   | 1253  | 2,9   | A  |
| B   | 4             | 1,021   | 388   | 380  | 169   | 21,1  | C  |
|   | 6             | 1,000   | 695   | 695  | 660   | 5,5   | A  |
| C   | 7             | 1,000   | 646   | 646  | 641   | 5,6   | A  |
|   | 8             | 1,003   | 1800  | 1794   | 1471  | 2,4   | A  |
| B   | 4+6           | 1,018   | 414   | 407  | 161   | 22,2  | C  |
| C   | 7+8           | 1,003   | 1800  | 1795   | 1467  | 2,5   | A  |
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV <math>F_{z,ges}</math></b>    |               |   |   |  |   |   | C  |



HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölnener Straße  
 Stunde : MS / 11.00-12.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_EICH\_TELEGRAFENSTRASSE\_KÖLNENER STRASSE\_MS\_PROGNOSE-FALL I 2035.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 328     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 244     |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
| 4       |       | 220     | 6,5 | 3,2 | 779     | 388     |        | 21,5 | 4       | 6       | C   |
| 6       |       | 42      | 5,9 | 3,0 | 440     | 701     |        | 5,5  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 261,5   |     |     |         | 418     | 4 + 6  | 23,0 | 5       | 8       | C   |
| 8       |       | 342     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 2       | 5,5 | 2,8 | 559     | 680     |        | 5,3  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 344     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,5  | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Eich Süd-West  
 Brückenweg Nord

Nebenstrasse : Telegrafenstrasse/Kölnener Straße Nord-Ost

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.ß

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

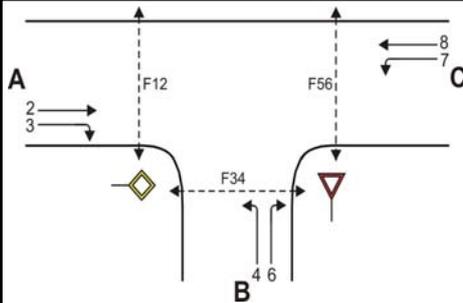
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit  $t_w =$  45 s Qualitätsstufe D

**Geometrische Randbedingungen**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
|         |               | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|         |               | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A       | 2             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 3             | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F12           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B       | 4             | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 6             | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|         | F34           | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C       | 7             | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | 8             | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|         | F56           | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

**Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung**

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
|         |               | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|         |               | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A       | 2             | 0                   | 310                | 4                       | 6                     | 320                            | ---               | 1,025  | 328                             |
|         | 3             | 0                   | 230                | 9                       | 0                     | 239                            | ---               | 1,019  | 243                             |
|         | F12           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B       | 4             | 0                   | 211                | 6                       | 0                     | 217                            | ---               | 1,014  | 220                             |
|         | 6             | 0                   | 40                 | 1                       | 0                     | 41                             | ---               | 1,012  | 41                              |
|         | F34           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C       | 7             | 0                   | 2                  | 0                       | 0                     | 2                              | ---               | 1,000  | 2                               |
|         | 8             | 0                   | 331                | 2                       | 4                     | 337                            | ---               | 1,015  | 342                             |
|         | F56           | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |   |  |  |  |        |  |               |
|---|---|--|--|--|--------|--|---------------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Eich Süd-West</u> /B <u>Telegrafensträß</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>11 00-12 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |  |  |        |  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |   |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |  |        |  |               |
|   | 13  | 14   | 15   |  |        |  |               |
| 2   | 328   | 1800   | 0,182  |  |        |  |               |
| 8   | 342   | 1800   | 0,190  |  |        |  |               |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |   |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |  | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                     |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |               |
|   |   | ohne RA  | mit RA                                       | ohne RA  | mit RA | ohne RA  | mit RA        |
|   | 16  | 17   |  | 18   |        | 19   |               |
| 3   | 243   | 0  | -  | 1600   | -      | 1,000  | ---           |
| 7<br>(j=F34)  | 2   | 559  |  | 680  |        | 1,000  |               |
| 6   | 41  | 439  |  | 701  |        | ohne RA<br>1,000   | mit RA<br>--- |
| 4<br>(j=F12)  | 220   | 778  |  | 390  |        | 1,000  |               |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |   |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7))<br>(Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     |  | staufreier Zustand (Gl.(S5-8)<br>mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |        |  |               |
|   | 20  | 21   |  | 22   |        |  |               |
| 3   | 1600  | 0,152  |  | 0,848  |        |  |               |
| 7   | 680   | 0,003  |  | 0,996  |        |  |               |
| 6   | 701   | 0,059  |  | 0,941  |        |  |               |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |   |  |  |  |        |  |               |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]  |  |  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                             |        |  |               |
|   | 23  |  |  | 24   |        |  |               |
| 4   | 388   |  |  | 0,566  |        |  |               |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenastraße

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |  |                                      |  |   |   |
|---------------------------|---------------|--|--------------------------------------|--|---|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24)<br>$x_i [-]$ | Aufstellplätze (Sp.2)<br>$n$ [Pkw-E] | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11))<br>$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11)<br>$f_{PE,m} [-]$ |
|                           |               | 25   | 26                                   | 27   | 28  | 29  |
| B                         | 4             | 0,566  | 0                                    | 262  | 418   | 1,014   |
|                           | 6             | 0,059  |                                      |  |   |   |
| C                         | 7             | 0,003  | ---                                  | 344  | 1800  | 1,015   |
|                           | 8             | 0,190  |                                      |  |   |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |   |   |  |   |   |  |
|---|---------------|---|---|--|---|---|--|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29)<br>$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28)<br>$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30)<br>$C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h] | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9)<br>$R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h] | mittlere Wartezeit (Bild S5-24)<br>$t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34)<br><br>QSV |
|   |               | 30  | 31  | 32   | 33  | 34  | 35   |
| A   | 2             | 1,025   | 1800  | 1756   | 1436  | 2,5   | A  |
|   | 3             | 1,019   | 1600  | 1570   | 1331  | 2,7   | A  |
| B   | 4             | 1,014   | 388   | 383  | 166   | 21,5  | C  |
|   | 6             | 1,012   | 701   | 693  | 652   | 5,5   | A  |
| C   | 7             | 1,000   | 680   | 680  | 678   | 5,3   | A  |
|   | 8             | 1,015   | 1800  | 1774   | 1437  | 2,5   | A  |
| B   | 4+6           | 1,014   | 418   | 412  | 154   | 23,0  | C  |
| C   | 7+8           | 1,015   | 1800  | 1774   | 1435  | 2,5   | A  |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $Fz_{ges}$                       |               |   |   |  |   |   | C  |

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafensträß

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 11 00-12 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 337  | 896   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F2                              | 559  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
|         | R11-2                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | F23                             | ---  | 258   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 258  |   |   |   |   |
|         | F45                             | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R2                              | ---  |   |   |   |   |
| C       | F45                             | ---  | 659   | ---   | 0 (keine Fussg.)                              | ---   |
|         | F5                              | 320  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 339  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                | ---   |
|         | R5-2                            | ---  |   |   |   |   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
|         | R11-2                           |  |   |   |   |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
|         | R2                              |  |   |   |   |
| C       | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
|         | R5-2                            |  |   |   |   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges**

---

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Knotenpunkt : Brückenweg/Eich/Telegrafenstrasse/Kölner Straße  
 Stunde : NS / 16.00-17.00 Uhr  
 Datei : 1739 - BRÜCKENWEG\_EICH\_TELEGRAFENSTRASSE\_KÖLNER STRASSE\_NS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.kob



| Strom   | Strom | q-vorh  | tg  | tf  | q-Haupt | q-max   | Misch- | W    | N-95    | N-99    | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|--------|------|---------|---------|-----|
| -Nr.    |       | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h]  | [PWE/h] | strom  | [s]  | [Pkw-E] | [Pkw-E] |     |
| 2       |       | 358     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 3       |       | 338     |     |     |         | 1600    |        |      |         |         | A   |
| 4       |       | 226     | 6,5 | 3,2 | 925     | 316     |        | 39,0 | 7       | 10      | D   |
| 6       |       | 37      | 5,9 | 3,0 | 521     | 635     |        | 6,0  | 1       | 1       | A   |
| Misch-N |       | 262,5   |     |     |         | 340     | 4 + 6  | 44,5 | 9       | 12      | D   |
| 8       |       | 403     |     |     |         | 1800    |        |      |         |         | A   |
| 7       |       | 5       | 5,5 | 2,8 | 686     | 589     |        | 6,2  | 1       | 1       | A   |
| Misch-H |       | 408     |     |     |         | 1800    | 7 + 8  | 2,6  | 1       | 2       | A   |

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

Lage des Knotenpunkte : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

Hauptstrasse : Eich Süd-West  
 Brückenweg Nord

Nebenstrasse : Telegrafenstrasse/Kölner Straße Nord-Ost

**Formblatt S5-1a: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.ß

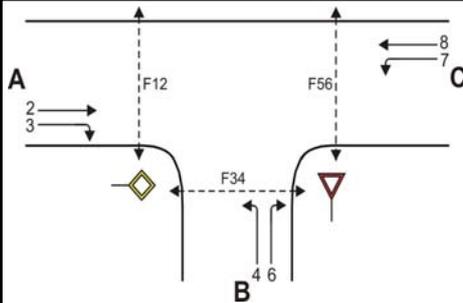
Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Geometrische Randbedingungen |              |                |                         |                              |                       |                                  |
|------------------------------|--------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| Zufahrt                      | Verkehrstrom | Fahrstreifen   |                         |                              | Fußgängerfurt         |                                  |
|                              |              | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein)                    |
|                              |              | 1              | 2                       | 3                            | 4a                    | 4b                               |
| A                            | 2            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 3            | 0              | ---                     | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F12          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B                            | 4            | 1              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 6            | 0              |                         | nein                         | ---                   | ---                              |
|                              | F34          | ---            |                         | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C                            | 7            | 0              | 0                       | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | 8            | 1              | ---                     | ---                          | ---                   | ---                              |
|                              | F56          | ---            | ---                     | ---                          | nein                  | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

| Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung |              |                     |                    |                         |                       |                                |                   |  |                                 |
|---|--------------|---------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------|--------------------------------|-------------------|--|---------------------------------|
| Zufahrt   | Verkehrstrom | Rad                 | LV                 | Lkw+Bus                 | LkwK                  | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg                | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|   |              | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h]              | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-]                                       | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]            |
|   |              | 5                   | 6                  | 7                       | 8                     | 9                              | 10                | 11   | 12                              |
| A   | 2            | 0                   | 352                | 1                       | 2                     | 355                            | ---               | 1,007  | 357                             |
|   | 3            | 0                   | 317                | 14                      | 0                     | 331                            | ---               | 1,021  | 338                             |
|   | F12          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| B   | 4            | 0                   | 212                | 9                       | 0                     | 221                            | ---               | 1,020  | 225                             |
|   | 6            | 0                   | 37                 | 0                       | 0                     | 37                             | ---               | 1,000  | 37                              |
|   | F34          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |
| C   | 7            | 0                   | 5                  | 0                       | 0                     | 5                              | ---               | 1,000  | 5                               |
|   | 8            | 0                   | 394                | 3                       | 2                     | 399                            | ---               | 1,009  | 402                             |
|   | F56          | ---                 | ---                | ---                     | ---                   | ---                            | 0                 | ---  | ---                             |

| <b>Formblatt S5-1b: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)</b>           |   |  |  |   |        |  |        |
|---|---|--|--|---|--------|--|--------|
|  | Knotenpunkt: A-C <u>Eich Süd-West</u> /B <u>Telegrafensträß</u><br>Verkehrsdaten: Datum _____<br>Uhrzeit <u>16 00-17 00 Uh</u> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse<br>Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <br>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ <u>45 s</u> Qualitätsstufe <u>D</u> |  |  |   |        |  |        |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8</b>                                       |   |  |  |   |        |  |        |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Kapazität<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]              | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14)<br>$x_i$ [-] |   |        |  |        |
|   | 13  | 14   | 15   |   |        |  |        |
| 2   | 358   | 1800   | 0,199  |   |        |  |        |
| 8   | 403   | 1800   | 0,224  |   |        |  |        |
| <b>Grundkapazität der Verkehrsströme 3, 4, 6 und 7</b>                            |   |  |  |   |        |  |        |
| Verkehrsstrom   | Verkehrsstärke (Sp.12)<br>$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]  | Hauptströme (Tabelle S5-2)<br>$q_{p,i}$ [Fz/h] |  | Grundkapazität (Bild S5-2)<br>$G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]                  |        | Abminderungsfaktor $F_g$ (Bild S5-3)<br>$f_{f,EK,j}$ [-] |        |
|   |   | ohne RA  | mit RA                                       | ohne RA   | mit RA | ohne RA  | mit RA |
|   | 16  | 17   |  | 18  |        | 19   |        |
| 3   | 338   | 0  | -  | 1600  | -      | 1,000  | ---    |
| 7<br>(j=F34)  | 5   | 686  |  | 589   |        | 1,000  |        |
| 6   | 37  | 520  |  | 635   |        | 1,000  | ---    |
| 4<br>(j=F12)  | 225   | 924  |  | 320   |        | 1,000  |        |
| <b>Kapazität der Verkehrsströme 3, 6 und 7</b>                                    |   |  |  |   |        |  |        |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-7)) (Sp.18*Sp.19)<br>$C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]   | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20)<br>$x_i$ [-]     |  | staufreier Zustand (Gl.(S5-8) mit Sp.2, 16 und 20)<br>$p_{0,i}$ [-] |        |  |        |
|   | 20  | 21   |  | 22  |        |  |        |
| 3   | 1600  | 0,211  |  | 0,789   |        |  |        |
| 7   | 589   | 0,008  |  | 0,989   |        |  |        |
| 6   | 635   | 0,058  |  | 0,942   |        |  |        |
| <b>Kapazität des Verkehrsstroms 4</b>   |   |  |  |   |        |  |        |
| Verkehrsstrom   | Kapazität (Gl.(S5-9))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22)<br>$C_{PE,4}$ [Pkw-E/h]  |  |  | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.23)<br>$x_4$ [-]                          |        |  |        |
|   | 23  |  |  | 24  |        |  |        |
| 4   | 316   |  |  | 0,713   |        |  |        |

**Formblatt S5-1c: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafenstr.ß

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

| Kapazität der Mischströme |               |                                 |                       |                                  |                                     |   |
|---------------------------|---------------|---------------------------------|-----------------------|----------------------------------|-------------------------------------|---|
| Zufahrt                   | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 24) | Aufstellplätze (Sp.2) | Verkehrsstärke ( $\Sigma$ Sp.12) | Kapazität (Gl.(S5-10) bzw. (S5-11)) | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5) mit Sp.9 und 11) |
|                           |               | $x_i [-]$                       | $n$ [Pkw-E]           | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]             | $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]                | $f_{PE,m} [-]$                                      |
|                           |               | 25                              | 26                    | 27                               | 28                                  | 29  |
| B                         | 4             | 0,713                           | 0                     | 263                              | 340                                 | 1,017   |
|                           | 6             | 0,058                           |                       |                                  |                                     |   |
| C                         | 7             | 0,008                           | ---                   | 408                              | 1800                                | 1,009   |
|                           | 8             | 0,224                           |                       |                                  |                                     |   |

| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme |               |                                       |   |   |  |                                 |   |
|---|---------------|---------------------------------------|---|---|--|---------------------------------|---|
| Zufahrt   | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 29) | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23 und 28) | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31) (Sp.31/Sp.30) | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32) (Sp.32-Sp.9) | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.34) |
|   |               | $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$        | $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]        | $C_i$ bzw. $C_m$ [Fz/h]                     | $R_i$ bzw. $R_m$ [Fz/h]                    | $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s]    | QSV                                     |
|   |               | 30                                    | 31  | 32  | 33   | 34                              | 35                                      |
| A   | 2             | 1,007                                 | 1800  | 1787  | 1432                                       | 2,5                             | A                                       |
|   | 3             | 1,021                                 | 1600  | 1567  | 1236                                       | 2,9                             | A                                       |
| B   | 4             | 1,020                                 | 316   | 310   | 89   | 39,0                            | D                                       |
|   | 6             | 1,000                                 | 635   | 635   | 598  | 6,0                             | A                                       |
| C   | 7             | 1,000                                 | 589   | 589   | 584  | 6,2                             | A                                       |
|   | 8             | 1,009                                 | 1800  | 1784  | 1385                                       | 2,6                             | A                                       |
| B   | 4+6           | 1,017                                 | 340   | 334   | 76   | 44,5                            | D                                       |
| C   | 7+8           | 1,009                                 | 1800  | 1785  | 1381                                       | 2,6                             | A                                       |

|  |  |  |  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|--|--|--|---|
| <b>erreichbare Qualitätsstufe QSV</b> $Fz_{ges}$ |  |  |  |  |  |  | D |
|--|--|--|--|--|--|--|---|

**Formblatt S5-1d: Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (S5)**

Knotenpunkt: A-C Eich Süd-West /B Telegrafensträß

Verkehrsdaten: Datum \_\_\_\_\_  
 Uhrzeit 16 00-17 00 Uh  Planung  Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:

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

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (ohne Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\Sigma q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.37) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
|         |                                 | 36   | 37  | 38  | 39  | 40  |
| A       | F1                              | 399  | 1085  | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F2                              | 686  |   |   |   |   |
|         | F23                             | ---  |   |   |   |   |
|         | R11-1                           | ---  |   |   |   |   |
| B       | R11-2                           | ---  | 258   | ---   | 0 (keine Fussg.)                                | ---   |
|         | F23                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F3                              | 0  |   |   |   |   |
|         | F4                              | 258  |   |   |   |   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
| C       | R2                              | ---  | 759   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |
|         | F45                             | ---  |   |   |   |   |
|         | F5                              | 355  |   |   |   |   |
|         | F6                              | 404  |   |   |   |   |
|         | R5-1                            | ---  |   |   |   |   |
|         | R5-2                            | ---  | ---   | ---   | 0 (kein Radf.)                                  | ---   |

**Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fußgängerströme und auf eigenen Radverkehrsanlagen geführter Radverkehrsströme (mit Mittelinsel)**

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.41) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\Sigma t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.43) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|
|         |                                 | 41   | 42  | 43  | 44  |
| A       | F1                              |  |   | siehe   | oben  |
|         | F2                              |  |   |   |   |
|         | F23                             |  |   |   |   |
|         | R11-1                           |  |   |   |   |
|         | R11-2                           |  |   |   |   |
| B       | F23                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F3                              |  |   |   |   |
|         | F4                              |  |   |   |   |
|         | F45                             |  |   |   |   |
|         | R2                              |  |   |   |   |
| C       | F45                             |  |   | siehe   | oben  |
|         | F5                              |  |   |   |   |
|         | F6                              |  |   |   |   |
|         | R5-1                            |  |   |   |   |
|         | R5-2                            |  |   |   |   |

**erreichbare Qualitätsstufe QSV  $F_g$ /Rad,ges** ---

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 1739 - EICH\_JÖRGENSGASSE\_MS\_ANALYSE.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Projekt-Nummer: 1739  
 Knoten: Eich/Jörgensgasse  
 Stunde: MS / 11.00-12.00 Uhr

Wartezeiten

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz  | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-----|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 96      | 433      | 1006    | 0,43 | 573     | 6,4 | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 436     | 130      | 735     | 0,18 | 605     | 6,0 | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 53      | 448      | 1032    | 0,43 | 584     | 6,2 | A   |

Staulängen

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 96      | 433      | 1006    | 0,5 | 2    | 3    | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 436     | 130      | 735     | 0,1 | 1    | 1    | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 53      | 448      | 1032    | 0,5 | 2    | 3    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1011 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 995 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 1,7 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 6,3 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

## Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 1739 - EICH\_JÖRGENSGASSE\_NS\_ANALYSE.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Projekt-Nummer: 1739  
 Knoten: Eich/Jörgensgasse  
 Stunde: NS / 16.00-17.00 Uhr

## Wartezeiten

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz  | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-----|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 126     | 508      | 967     | 0,53 | 459     | 7,9 | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 480     | 230      | 689     | 0,33 | 459     | 7,9 | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 83      | 527      | 987     | 0,53 | 460     | 7,9 | A   |

## Staulängen

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 126     | 508      | 967     | 0,8 | 3    | 5    | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 480     | 230      | 689     | 0,3 | 1    | 2    | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 83      | 527      | 987     | 0,8 | 3    | 5    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1265 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1251 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 2,7 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,9 s pro Fz

## Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 1739 - EICH\_JÖRGENSGASSE\_MS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Projekt-Nummer: 1739  
 Knoten: Eich/Jörgensgasse  
 Stunde: MS / 11.00-12.00 Uhr

Wartezeiten

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz  | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|-----|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 112     | 498      | 982     | 0,51 | 484     | 7,6 | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 501     | 146      | 677     | 0,22 | 531     | 6,9 | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 55      | 526      | 1019    | 0,52 | 493     | 7,4 | A   |

Staulängen

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 112     | 498      | 982     | 0,7 | 3    | 5    | A   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 501     | 146      | 677     | 0,2 | 1    | 1    | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 55      | 526      | 1019    | 0,7 | 3    | 5    | A   |

Gesamt-Qualitätsstufe : A

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1170 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1144 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 2,4 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 7,4 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - mit Fußgängereinfluss

Datei: 1739 - EICH\_JÖRGENSGASSE\_NS\_PROGNOSE-FALL 1 2035.krs  
 Projekt: Verkehrsuntersuchung Loches-Platz  
 Projekt-Nummer: 1739  
 Knoten: Eich/Jörgensgasse  
 Stunde: NS / 16.00-17.00 Uhr

Wartezeiten

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | x    | Reserve | Wz   | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|------|---------|------|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | -    | Pkw-E/h | s    | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 146     | 574      | 937     | 0,61 | 363     | 10,0 | B   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 545     | 253      | 631     | 0,40 | 378     | 9,5  | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 87      | 616      | 971     | 0,63 | 355     | 10,2 | B   |

Staulängen

|   |                  | n-in | F+R | q-Kreis | q-e-vorh | q-e-max | L   | L-95 | L-99 | QSV |
|---|------------------|------|-----|---------|----------|---------|-----|------|------|-----|
|   | Name             | -    | /h  | Pkw-E/h | Pkw-E/h  | Pkw-E/h | Fz  | Fz   | Fz   | -   |
| 1 | Eich Süd         | 1    | 0   | 146     | 574      | 937     | 1,1 | 5    | 7    | B   |
| 2 | Jörgensgasse Ost | 1    | 10  | 545     | 253      | 631     | 0,5 | 2    | 3    | A   |
| 3 | Eich Nord        | 1    | 1   | 87      | 616      | 971     | 1,2 | 5    | 8    | B   |

Gesamt-Qualitätsstufe : B

Gesamter Verkehr  
Verkehr im Kreis

Zufluss über alle Zufahrten : 1443 Pkw-E/h  
 davon Kraftfahrzeuge : 1424 Fz/h  
 Summe aller Wartezeiten : 4,0 Fz-h/h  
 Mittl. Wartezeit über alle Fz : 10,0 s pro Fz

Berechnungsverfahren :

Kapazität : Deutschland: HBS 2015 Kapitel S5  
 Wartezeit : HBS 2015 + HBS 2009 = Akcelik, Troutbeck (1991) mit T = 3600  
 Staulängen : Wu, 1997  
 Fußgänger-Einfluss : Stuwe, 1992  
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|--|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         | Datum:                                     | ANALYSE-Fall   |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Zeitabschnitt:   | 11:00-12:00 Uhr                     |                 |         | Bearbeiter:                                | Ebb            |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 80   |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 1  | 1              | 1      | 2      | 2      | 2      | 3      | 3      | 3      | 4       |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 11   | 12             | 13     | 21     | 22     | 23     | 31     | 32     | 33     | 41      |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25                                       | 3,50           | 3,50   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,50   | 3,50   | 3,00    |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     | 14,0                                       |                | 12,0   | 16,0   |        | 13,0   | 11,0   |        | 16,0   | 16,0    |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0  | 0,0            | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0     |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 1 (LA)                                     | 2 (GF)         | 3 (RA) | 4 (LA) | 5 (GF) | 6 (RA) | 7 (LA) | 8 (GF) | 9 (RA) | 10 (LA) |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 116  | 194            | 20     | 43     | 207    | 33     | 31     | 205    | 88     | 100     |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 3  | 8              | 3      | 1      | 6      | 2      | 0      | 6      | 3      | 2       |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 1  | 2              | 0      | 1      | 0      | 0      | 0      | 2      | 0      | 0       |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 120  | 204            | 23     | 45     | 213    | 35     | 31     | 213    | 91     | 102     |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,031                                      | 1,044          | 1,098  | 1,050  | 1,021  | 1,043  | 1,000  | 1,035  | 1,025  | 1,015   |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     | 1,090                                      |                | 1,120  | 1,060  |        | 1,105  | 1,135  |        | 1,060  | 1,060   |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,090                                      | 1,000          | 1,120  | 1,060  | 1,000  | 1,105  | 1,135  | 1,000  | 1,060  | 1,060   |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 2,023                                      | 1,879          | 2,213  | 2,003  | 1,838  | 2,074  | 2,043  | 1,863  | 1,955  | 1,936   |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1779                                       | 1915           | 1627   | 1797   | 1959   | 1736   | 1762   | 1932   | 1841   | 1859    |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,j}$       | [s]     | 10   | 25             | 25     | 16     | 16     | 16     | 5      | 22     | 22     | 9       |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 11   | 26             | 26     | 17     | 17     | 17     | 6      | 23     | 23     | 10      |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,138                                      | 0,325          | 0,325  | 0,213  | 0,213  | 0,213  | 0,075  | 0,288  | 0,288  | 0,125   |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 244,6                                      | 622,5          | 528,6  | 381,9  | 416,2  | 368,8  | 132,2  | 555,4  | 529,4  | 232,4   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                             |         |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|-----------------------------|---------|--|---------|-------------|--|----------------|--|--|--|--|
| Projekt:   |                                     | Neuentwicklung Loches-Platz |         |  |         | Stadt:      |  | Wermelskirchen |  |  |  |  |
| Knotenpunkt:   |                                     | Dabringhauser Straße / Eich |         |  |         | Datum:      |  | ANALYSE-Fall   |  |  |  |  |
| Zeitabschnitt:   |                                     | 11:00-12:00 Uhr             |         |  |         | Bearbeiter: |  | Ebb            |  |  |  |  |
| Z.   | Kenngröße                           |                             |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$                       | [s]     | 80   |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.                         |         | 4  | 4       |             |  |                |  |  |  |  |
| Fahrstreifen   |                                     |                             |         |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 3  | Nummer                              | j                           | [-]     | 42   | 43      |             |  |                |  |  |  |  |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$                       | [m]     |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$                       | [m]     | 3,25                                       | 3,25    |             |  |                |  |  |  |  |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$                       | [m]     |  | 11,0    |             |  |                |  |  |  |  |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$                       | [%]     | 0,0  | 0,0     |             |  |                |  |  |  |  |
| Verkehrsstärke   |                                     |                             |         |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i                           | [-]     | 11 (GF)                                    | 12 (RA) |             |  |                |  |  |  |  |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$                  | [Kfz/h] | 159  | 153     |             |  |                |  |  |  |  |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$             | [Kfz/h] | 5  | 2       |             |  |                |  |  |  |  |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$                | [Kfz/h] | 0  | 0       |             |  |                |  |  |  |  |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$                  | [Kfz/h] |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$                       | [Kfz/h] | 164  | 155     |             |  |                |  |  |  |  |
| Anpassungsfaktoren   |                                     |                             |         |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$                  | [-]     | 1,023                                      | 1,010   |             |  |                |  |  |  |  |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$                   | [-]     | 1,000                                      | 1,000   |             |  |                |  |  |  |  |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$                   | [-]     |  | 1,135   |             |  |                |  |  |  |  |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$                   | [-]     | 1,000                                      | 1,000   |             |  |                |  |  |  |  |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$                   | [-]     | 1,000                                      | 1,135   |             |  |                |  |  |  |  |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$                   | [-]     | 1,000                                      | 1,000   |             |  |                |  |  |  |  |
| Kapazität bei unbehindertem Abfluss  |                                     |                             |         |  |         |             |  |                |  |  |  |  |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$                   | [s]     | 1,841                                      | 2,063   |             |  |                |  |  |  |  |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$                   | [Kfz/h] | 1955                                       | 1745    |             |  |                |  |  |  |  |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,i}$                   | [s]     | 32   | 32      |             |  |                |  |  |  |  |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$                   | [s]     | 33   | 33      |             |  |                |  |  |  |  |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$                   | [-]     | 0,413                                      | 0,413   |             |  |                |  |  |  |  |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$                   | [Kfz/h] | 806,6                                      | 719,9   |             |  |                |  |  |  |  |





| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
|---|-------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|----------------|----------------------------------|-----------------------|--------------------|----------------------------------|----------------------|----------------|---------------------|---------|-------|-------------|
| Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Projekt:  |       | Neuentwicklung Loches-Platz |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Stadt:  |       | Wermelskirchen              |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  | t <sub>U,gew</sub> = |                | 80                  | [s]     |       |             |
| Knotenpunkt:  |       | Dabringhauser Straße / Eich |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  | t <sub>U,res</sub> = |                | 80                  | [s]     |       |             |
| Zeitabschnitt:  |       | 11:00-12:00 Uhr             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Bearbeiter:   |       | Ebb                         |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| T <sub>Z</sub> =  |       | 23                          | [s]                   |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Phase   | Zeile | Bez.                        | q <sub>Kfz</sub>      | t <sub>F,const</sub> | q <sub>S</sub> | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>        | t <sub>F,min</sub> | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>       | t <sub>F</sub> | t <sub>F,gew.</sub> | C       | x     | Bemerkungen |
|   |       |                             | [Kfz/h]               | [s]                  | [Kfz/h]        | [-]                              | [s]                   | [s]                | [-]                              | [s]                  | [s]            | [s]                 | [Kfz/h] | [-]   |             |
|   | {1}   | {2}                         | {3}                   | {4}                  | {5}            | {6}                              | {7}                   | {8}                | {9}                              | {10}                 | {11}           | {12}                | {13}    | {14}  | {15}        |
| 1   | 3     | K2                          | 304                   | 22                   | 1825           |                                  |                       |                    |                                  |                      |                | 25                  | 593     | 0,513 |             |
| 2   | 3     | K4                          | 319                   | 32                   | 1847           |                                  |                       |                    |                                  |                      |                | 32                  | 762     | 0,419 |             |
| 3   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 4   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 5   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 6   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                    |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             | Summe                 |                      |                | [-]                              | Summe                 |                    | [-]                              |                      |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             | t <sub>U,rech</sub> = |                      |                | [s]                              | t <sub>U,rech</sub> = |                    | [s]                              |                      |                |                     |         |       |             |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                      |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
|--|------|-----------------------------|----------------|-------------------|----------------|---------|-------|----------------|-----------------|-----------------|------|-------------------|-----------------|----------------|----------------|------|--------------------|
| Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Projekt:   |      | Neuentwicklung Loches-Platz |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Stadt:   |      | Wermelskirchen              |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Knotenpunkt:   |      | Dabringhauser Straße / Eich |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Zeitabschnitt:   |      | 11:00-12:00 Uhr             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Bearbeiter:  |      | Ebb                         |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| t <sub>0</sub> =                                       |      | 80                          | [s]            | f <sub>in</sub> = |                | 1,100   | [-]   | T =            |                 | 1,0             | [h]  |                   |                 |                |                |      |                    |
| lfd. Nr.   | Bez. | q <sub>Kfz</sub>            | q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>    | t <sub>F</sub> | C       | x     | f <sub>A</sub> | N <sub>GE</sub> | N <sub>MS</sub> | S    | N <sub>MS,S</sub> | f <sub>SV</sub> | L <sub>S</sub> | t <sub>w</sub> | QSV  | Bemerkungen        |
|  |      | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]        | [s]               | [s]            | [Kfz/h] | [-]   | [-]            | [Kfz]           | [Kfz]           | [%]  | [Kfz]             | [-]             | [m]            | [s]            | [-]  |                    |
| {1}  | {2}  | {3}                         | {4}            | {5}               | {6}            | {7}     | {8}   | {9}            | {10}            | {11}            | {12} | {13}              | {14}            | {15}           | {16}           | {17} |                    |
| <b>Phase 1</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 1  | K1   | 227                         | 1882           | 25                | 25             | 612     | 0,371 | 0,325          | 0,344           | 4,216           | 90   | 7,113             | 1,050           | 45             | 22,7           | B    | Mischfahrstreifen  |
| 2  | K1L  | 120                         | 1779           | 25                | 10             | 245     | 0,491 | 0,138          | 0,576           | 3,042           | 90   | 5,503             | 1,031           | 34             | 40,4           | C    |                    |
| 3  | K2   | 304                         | 1825           | 25                | 22             | 525     | 0,579 | 0,288          | 0,865           | 6,640           | 90   | 10,276            | 1,032           | 64             | 30,3           | B    | Mischfahrstreifen  |
| 4  | K2L  | 31                          | 1762           | 25                | 5              | 132     | 0,235 | 0,075          | 0,173           | 0,821           | 90   | 2,100             | 1,000           | 13             | 39,5           | C    |                    |
| 5  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 6  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 7  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 2</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 8  | K3   | 248                         | 1924           | 32                | 16             | 409     | 0,607 | 0,213          | 0,978           | 5,961           | 90   | 9,405             | 1,024           | 58             | 37,1           | C    | Mischfahrstreifen  |
| 9  | K3L  | 45                          | 1870           | 32                | 16             | 397     | 0,113 | 0,213          | 0,071           | 0,878           | 90   | 2,200             | 1,050           | 14             | 26,1           | B    | LA mit Durchstoßen |
| 10   | K4   | 319                         | 1847           | 32                | 32             | 762     | 0,419 | 0,413          | 0,425           | 5,460           | 90   | 8,756             | 1,016           | 53             | 18,7           | A    | Mischfahrstreifen  |
| 11   | K4L  | 102                         | 1859           | 32                | 10             | 256     | 0,399 | 0,138          | 0,388           | 2,456           | 90   | 4,667             | 1,015           | 28             | 36,9           | C    |                    |
| 12   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 13   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 14   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 3</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 15   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 16   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 17   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 18   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 19   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 4</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 20   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 21   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 22   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 23   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 24   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 5</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 25   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 26   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 27   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 28   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 29   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 6</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 30   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 31   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 32   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 33   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 34   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Knotenpunkt</b>                                     |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Summe:   |      | 1396                        |                |                   |                | 3337    |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| gew. Mittelwert:                                       |      |                             |                |                   |                |         | 0,470 |                |                 |                 |      |                   |                 |                | 29,0           |      |                    |
| Maximum:   |      |                             |                |                   |                |         | 0,607 |                |                 |                 |      |                   |                 | 64             | 40,4           | C    |                    |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 25                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,120             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           | {13}              |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 194              | 8                           | 2                 |                 |                  |                 | 3,25             |                  | 0,0            | 1,88           | 1915            | 623               |                   |                |
| RA  | 20               | 3                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             | 12,00            | 0,0            | 2,21           | 1627            | 529               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         | {12}              |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 204              | 0,8987                      | 1,044             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,879          | 1915           | 623             |                   |                   |                |
| RA  | 23               | 0,1013                      | 1,098             | 1,000           | 1,120            | 1,000           | 1,120            | 1,000            | 2,213          | 1627           | 529             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>  | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>w,G</sub> | t <sub>w,R</sub> | t <sub>w</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 227   | 1,050            | 1882                        | 611               | 0,3712          | 0,3250           | 0,355           | 20,7             | 2,1              | 22,8           | B              | 4,227           | 90                | 7,127             | 45             |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 23                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,151             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 205              | 6                           | 2                 |                 |                  |                 | 3,50             |                  | 0,0            | 1,86           | 1932            | 555               |                   |                |
| RA  | 88               | 3                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             | 16,00            | 0,0            | 1,96           | 1841            | 529               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         |                   |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 213              | 0,7007                      | 1,035             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,863          | 1932           | 555             |                   |                   |                |
| RA  | 91               | 0,2993                      | 1,025             | 1,000           | 1,060            | 1,000           | 1,060            | 1,000            | 1,955          | 1841           | 529             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>  | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>w,G</sub> | t <sub>w,R</sub> | t <sub>w</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 304   | 1,032            | 1825                        | 547               | 0,5554          | 0,3000           | 0,873           | 23,5             | 5,7              | 29,3           | B              | 6,547           | 0                 | 4,840             | 30             |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 80         | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 11:00-12:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 16         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,151      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 207       | 6                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,84    | 1959     | 416        |            |       |
| RA  | 33        | 2                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 13,00     | 0,0   | 2,07    | 1736     | 369        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 213       | 0,8589                      | 1,021      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,838 | 1959    | 416      |            |            |       |
| RA  | 35        | 0,1411                      | 1,043      | 1,000    | 1,105     | 1,000    | 1,105     | 1,000     | 2,074 | 1736    | 369      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 248   | 1,024     | 1924                        | 409        | 0,6067   | 0,2125    | 1,122    | 28,5      | 9,9       | 38,4  | C       | 6,104    | 90         | 9,590      | 59    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 80         | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 11:00-12:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 32         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,069      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 159       | 5                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,84    | 1955     | 807        |            |       |
| RA  | 153       | 2                           | 0          |          |           |          | 3,00      | 11,00     | 0,0   | 2,06    | 1745     | 720        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 164       | 0,5141                      | 1,023      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,841 | 1955    | 807      |            |            |       |
| RA  | 155       | 0,4859                      | 1,010      | 1,000    | 1,135     | 1,000    | 1,135     | 1,000     | 2,063 | 1745    | 720      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 319   | 1,016     | 1847                        | 762        | 0,4186   | 0,4125    | 0,404    | 16,7      | 1,9       | 18,6  | A       | 5,438    | 90         | 8,728      | 53    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |             |                             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
|---|-------------|-----------------------------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| Berücksichtigung unterschiedlicher Instationaritätsfaktoren |             |                             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Projekt:  |             | Neuentwicklung Loches-Platz |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Stadt:  |             | Wermelskirchen              |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Knotenpunkt:  |             | Dabringhauser Straße / Eich |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Zeitabschnitt:  |             | 11:00-12:00 Uhr             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Bearbeiter:   |             | Ebb                         |       |       |       | t <sub>U</sub> = |       | 80    | [s]   |       |
| Nr.   |             | 1                           | 2     | 3     | 4     | 5                | 6     | 7     | 8     |       |
| Bezeichnung   |             | K1L                         | K1    | K2L   | K2    | K3L              | K3    | K4L   | K4    |       |
| Bemerkungen   |             | LA                          | MFS   | LA    | MFS   | LA               | MFS   | LA    | MFS   |       |
| T   | [h]         | {1}                         | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 1,0              | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 1,0   |
| q   | [Kfz/h]     | {2}                         | 120   | 227   | 31    | 304              | 45    | 248   | 102   | 319   |
| q <sub>15</sub>   | [Kfz/15min] | {3}                         | 34    | 67    | 10    | 85               | 18    | 76    | 28    | 88    |
| f <sub>in</sub>   | [-]         | {4}                         | 1,089 | 1,120 | 1,194 | 1,079            | 1,400 | 1,151 | 1,065 | 1,069 |
| f <sub>A</sub>  | [-]         | {5}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| C   | [Kfz/h]     | {6}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| x   | [-]         | {7}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W,G</sub>  | [s]         | {8}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>GE,1</sub>   | [Kfz]       | {9}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>GE,2</sub>   | [Kfz]       | {10}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W,R</sub>  | [s]         | {11}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W</sub>  | [s]         | {12}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| QSV   | [-]         | {13}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>s</sub>  | [s]         | {14}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>MS</sub>   | [Kfz]       | {15}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| S   | [%]         | {16}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>MS,S</sub>   | [Kfz]       | {17}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| f <sub>SV</sub>   | [-]         | {18}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| L   | [m]         | {19}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage  |                |                             |         |       |     |   |
|------------------------------------|----------------|-----------------------------|---------|-------|-----|---|
| Bedingt verträgliche Linksabbieger |                |                             |         |       |     |   |
| Projekt:                           |                | Neuentwicklung Loches-Platz |         |       |     |   |
| Stadt:                             |                | Wermelskirchen              |         |       |     |   |
| Knotenpunkt:                       |                | Dabringhauser Straße / Eich |         |       |     |   |
| Zeitabschnitt:                     |                | 11:00-12:00 Uhr             |         |       |     |   |
| Bearbeiter:                        |                | Ebb                         |         |       |     |   |
| $f_{in}$                           | 1,400          | Nr.                         | 1       | 2     | 3   | 4 |
| Bezeichnung                        |                | K3L                         |         |       |     |   |
| Bemerkungen                        |                |                             |         |       |     |   |
| Berechnungsfall                    |                | 0                           |         |       |     |   |
| $t_U$                              | [s]            | {1}                         | 80      |       |     |   |
| LA                                 | $q_{LV}$       | [Kfz/h]                     | {2}     | 42    |     |   |
|                                    | $q_{Lkw+Bus}$  | [Kfz/h]                     | {3}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{LkwK}$     | [Kfz/h]                     | {4}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{SV}$       | [Kfz/h]                     | {5}     |       |     |   |
|                                    | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {6}     |       |     |   |
|                                    | SV             | [%]                         | {7}     |       |     |   |
|                                    | b              | [m]                         | {8}     | 3,25  |     |   |
|                                    | R              | [m]                         | {9}     | 16,00 |     |   |
|                                    | s              | [%]                         | {10}    | 0,0   |     |   |
|                                    | $L_{LA}$       | [m]                         | {11}    | 30,0  |     |   |
|                                    | $t_F$          | [s]                         | {12}    | 16    |     |   |
|                                    | Diagonalgrün?  |                             | {13}    | nein  |     |   |
|                                    | GV             | $q_G$                       | [Kfz/h] | {14}  | 164 |   |
| $q_{RA}$                           |                | [Kfz/h]                     | {15}    | 155   |     |   |
| $x_{gegen}$                        |                | [-]                         | {16}    | 0,48  |     |   |
| $n_{gegen}$                        |                | [-]                         | {17}    | 1     |     |   |
| $t_{F,gegen}$                      |                | [s]                         | {18}    | 32    |     |   |
| $t_z$                              |                | [s]                         | {19}    | 0,0   |     |   |
| LA                                 | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {20}    | 44    |     |   |
|                                    | $f_{SV}$       | [-]                         | {21}    | 1,051 |     |   |
|                                    | $f_b$          | [-]                         | {22}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_R$          | [-]                         | {23}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_s$          | [-]                         | {24}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_i$          | [-]                         | {25}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_2$          | [-]                         | {26}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $t_b$          | [s]                         | {27}    | 2,006 |     |   |
|                                    | $q_S$          | [Kfz/h]                     | {28}    | 1795  |     |   |
|                                    | $t_{F,durch}$  | [s]                         | {29}    | 16    |     |   |
| GV                                 | $q_{gegen}$    | [Kfz/h]                     | {31}    | 319   |     |   |
|                                    | $m_{s,gegen}$  | [Kfz]                       | {31*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {32}    | 5,671 |     |   |
|                                    |                |                             | {32*}   |       |     |   |
|                                    | $t_{ab,gegen}$ | [s]                         | {33}    | 13,47 |     |   |
| LA                                 | $C_0$          | [Kfz/h]                     | {34}    | 381   |     |   |
|                                    |                |                             | {35}    | 2,53  |     |   |
|                                    | $t_v$          | [s]                         | {35*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {36}    | 878   |     |   |
|                                    | $G_D$          | [Kfz/h]                     | {36*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {37}    | 26    |     |   |
|                                    | $C_D$          | [Kfz/h]                     | {37*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {38}    | 214   |     |   |
|                                    | $C_{GF}$       | [Kfz/h]                     | {39}    | 0     |     |   |
|                                    | $C_{LA}$       | [Kfz/h]                     | {40}    | 240   |     |   |
|                                    | x              | [-]                         | {41}    | 0,183 |     |   |
|                                    | $q_{S,LA}$     | [Kfz/h]                     | {42}    | 1130  |     |   |
|                                    | $f_A$          | [-]                         | {43}    | 0,134 |     |   |
|                                    | $N_{GE}$       | [Kfz]                       | {44}    | 0,172 |     |   |
|                                    | $t_{W,G}$      | [s]                         | {45}    | 30,8  |     |   |
|                                    | $t_{W,R}$      | [s]                         | {46}    | 2,6   |     |   |
|                                    | $t_W$          | [s]                         | {47}    | 33,4  |     |   |
|                                    | QSV            | [-]                         | {48}    | B     |     |   |
|                                    | $N_{MS}$       | [Kfz]                       | {49}    | 1,040 |     |   |
|                                    | S              | [%]                         | {50}    | 90    |     |   |
| $N_{MS,S}$                         | [Kfz]          | {51}                        | 2,479   |       |     |   |
| $L_S$                              | [m]            | {52}                        | 16      |       |     |   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|--|----------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         | Datum:                                     | ANALYSE-Fall   |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| Zeitabschnitt:   | 16:00-17:00 Uhr                     |                 |         | Bearbeiter:                                | Ebb            |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 100  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 1  | 1              | 1      | 2      | 2      | 2      | 3      | 3      | 3      | 4       |  |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 11   | 12             | 13     | 21     | 22     | 23     | 31     | 32     | 33     | 41      |  |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25                                       | 3,50           | 3,50   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,50   | 3,50   | 3,00    |  |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     | 14,0                                       |                | 12,0   | 16,0   |        | 13,0   | 11,0   |        | 16,0   | 16,0    |  |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0  | 0,0            | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0     |  |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 1 (LA)                                     | 2 (GF)         | 3 (RA) | 4 (LA) | 5 (GF) | 6 (RA) | 7 (LA) | 8 (GF) | 9 (RA) | 10 (LA) |  |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 156  | 317            | 52     | 83     | 251    | 38     | 31     | 167    | 62     | 115     |  |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 0  | 6              | 0      | 1      | 2      | 2      | 2      | 4      | 0      | 2       |  |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 1  | 1              | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 3      | 0      | 0       |  |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 157  | 324            | 52     | 84     | 253    | 40     | 33     | 174    | 62     | 117     |  |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,010                                      | 1,019          | 1,000  | 1,009  | 1,006  | 1,038  | 1,045  | 1,043  | 1,000  | 1,013   |  |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |  |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     | 1,090                                      |                | 1,120  | 1,060  |        | 1,105  | 1,135  |        | 1,060  | 1,060   |  |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |  |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,090                                      | 1,000          | 1,120  | 1,060  | 1,000  | 1,105  | 1,135  | 1,000  | 1,060  | 1,060   |  |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000          | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |  |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |  |                |        |        |        |        |        |        |        |         |  |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 1,981                                      | 1,833          | 2,016  | 1,925  | 1,811  | 2,064  | 2,136  | 1,878  | 1,908  | 1,932   |  |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1817                                       | 1964           | 1786   | 1870   | 1988   | 1745   | 1686   | 1917   | 1887   | 1863    |  |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,j}$       | [s]     | 17   | 38             | 38     | 21     | 21     | 21     | 5      | 28     | 28     | 11      |  |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 18   | 39             | 39     | 22     | 22     | 22     | 6      | 29     | 29     | 12      |  |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,180                                      | 0,390          | 0,390  | 0,220  | 0,220  | 0,220  | 0,060  | 0,290  | 0,290  | 0,120   |  |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 327,1                                      | 765,8          | 696,4  | 411,4  | 437,4  | 383,8  | 101,1  | 556,0  | 547,2  | 223,5   |  |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|---------|--|----------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen |  |  |  |  |  |  |  |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         |         | Datum:                                     | ANALYSE-Fall   |  |  |  |  |  |  |  |
| Zeitabschnitt:   | 16:00-17:00 Uhr                     |                 |         |         | Bearbeiter:                                | Ebb            |  |  |  |  |  |  |  |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 100     |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 4       | 4  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 42      | 43   |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25    | 3,25                                       |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     |         | 11,0                                       |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0     | 0,0  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 11 (GF) | 12 (RA)                                    |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 178     | 172  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 5       | 1  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 0       | 0  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 183     | 173  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,020   | 1,004                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     |         | 1,135                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,135                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |         |  |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 1,837   | 2,052                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1960    | 1755                                       |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,i}$       | [s]     | 39      | 39   |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 40      | 40   |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,400   | 0,400                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 783,9   | 701,8                                      |                |  |  |  |  |  |  |  |





| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
|---|-------|-----------------------------|------------------|----------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|----------------|---------------------|---------|-------|-------------|
| Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Projekt:  |       | Neuentwicklung Loches-Platz |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Stadt:  |       | Wermelskirchen              |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  | t <sub>U,gew</sub> = |                | 100                 | [s]     |       |             |
| Knotenpunkt:  |       | Dabringhauser Straße / Eich |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  | t <sub>U,res</sub> = |                | 100                 | [s]     |       |             |
| Zeitabschnitt:  |       | 16:00-17:00 Uhr             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Bearbeiter:   |       | Ebb                         |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| T <sub>Z</sub> =  |       | 23                          | [s]              |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| Phase   | Zeile | Bez.                        | q <sub>Kfz</sub> | t <sub>F,const</sub> | q <sub>S</sub>        | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F,min</sub>    | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>       | t <sub>F</sub> | t <sub>F,gew.</sub> | C       | x     | Bemerkungen |
|   |       |                             | [Kfz/h]          | [s]                  | [Kfz/h]               | [-]                              | [s]            | [s]                   | [-]                              | [s]                  | [s]            | [s]                 | [Kfz/h] | [-]   |             |
|   | {1}   | {2}                         | {3}              | {4}                  | {5}                   | {6}                              | {7}            | {8}                   | {9}                              | {10}                 | {11}           | {12}                | {13}    | {14}  | {15}        |
| 1   | 1     | K1                          | 376              | 38                   | 1935                  |                                  |                |                       |                                  |                      |                | 38                  | 755     | 0,498 |             |
| 2   | 3     | K4                          | 356              | 39                   | 1854                  |                                  |                |                       |                                  |                      |                | 39                  | 742     | 0,480 |             |
| 3   |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 4   |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 5   |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
| 6   |       |                             |                  |                      |                       |                                  |                |                       |                                  |                      |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             |                  |                      | Summe                 |                                  | [-]            | Summe                 |                                  | [-]                  |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             |                  |                      | t <sub>U,rech</sub> = |                                  | [s]            | t <sub>U,rech</sub> = |                                  | [s]                  |                |                     |         |       |             |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                      |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
|--|------|-----------------|----------------------|---------------|---------|------|-------|----------|----------|-------|------------|----------|-------|-------|------|-------------|--------------------|
| Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Projekt: Neuentwicklung Loches-Platz                   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Stadt: Wermelskirchen                                  |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Knotenpunkt: Dabringhauser Straße / Eich               |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Zeitabschnitt: 16:00-17:00 Uhr                         |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Bearbeiter: Ebb  |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| lfd. Nr.   | Bez. | $t_u = 100$ [s] | $f_{in} = 1,100$ [-] | $T = 1,0$ [h] | $C$     | $x$  | $f_A$ | $N_{GE}$ | $N_{MS}$ | $S$   | $N_{MS,S}$ | $f_{SV}$ | $L_S$ | $t_w$ | QSV  | Bemerkungen |                    |
|  |      | [Kfz/h]         | [s]                  | [h]           | [Kfz/h] | [-]  | [-]   | [Kfz]    | [Kfz]    | [%]   | [Kfz]      | [-]      | [m]   | [s]   | [-]  |             |                    |
|  | {1}  | {2}             | {3}                  | {4}           | {5}     | {6}  | {7}   | {8}      | {9}      | {10}  | {11}       | {12}     | {13}  | {14}  | {15} | {16}        | {17}               |
| <b>Phase 1</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 1  | K1   | 376             | 1935                 | 38            | 38      | 755  | 0,498 | 0,390    | 0,603    | 8,510 | 90         | 12,626   | 1,016 | 77    | 26,0 | B           | Mischfahrstreifen  |
| 2  | K1L  | 157             | 1817                 | 38            | 17      | 327  | 0,480 | 0,180    | 0,553    | 4,467 | 90         | 7,449    | 1,010 | 45    | 42,9 | C           |                    |
| 3  | K2   | 236             | 1448                 | 38            | 28      | 420  | 0,562 | 0,290    | 0,796    | 6,357 | 90         | 9,914    | 1,032 | 61    | 36,9 | C           | Mischfahrstreifen  |
| 4  | K2L  | 33              | 1686                 | 38            | 5       | 101  | 0,326 | 0,060    | 0,276    | 1,155 | 90         | 2,671    | 1,045 | 17    | 54,9 | D           |                    |
| 5  |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 6  |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 7  |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Phase 2</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 8  | K3   | 293             | 2572                 | 39            | 21      | 566  | 0,518 | 0,220    | 0,656    | 7,820 | 90         | 11,766   | 1,010 | 71    | 38,5 | C           | Mischfahrstreifen  |
| 9  | K3L  | 84              | 1870                 | 39            | 21      | 411  | 0,204 | 0,220    | 0,145    | 2,050 | 90         | 4,070    | 1,009 | 25    | 33,1 | B           | LA mit Durchstoßen |
| 10   | K4   | 356             | 1854                 | 39            | 39      | 742  | 0,480 | 0,400    | 0,556    | 7,900 | 90         | 11,865   | 1,013 | 72    | 25,0 | B           | Mischfahrstreifen  |
| 11   | K4L  | 117             | 1863                 | 39            | 11      | 224  | 0,523 | 0,120    | 0,662    | 3,714 | 90         | 6,433    | 1,013 | 39    | 52,0 | D           |                    |
| 12   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 13   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 14   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Phase 3</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 15   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 16   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 17   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 18   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 19   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Phase 4</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 20   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 21   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 22   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 23   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 24   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Phase 5</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 25   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 26   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 27   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 28   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 29   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Phase 6</b>   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 30   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 31   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 32   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 33   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| 34   |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| <b>Knotenpunkt</b>                                     |      |                 |                      |               |         |      |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| Summe:   |      | 1652            |                      |               |         | 3545 |       |          |          |       |            |          |       |       |      |             |                    |
| gew. Mittelwert:                                       |      |                 |                      |               |         |      | 0,489 |          |          |       |            |          |       |       | 33,9 |             |                    |
| Maximum:   |      |                 |                      |               |         |      | 0,562 |          |          |       |            |          |       | 77    | 54,9 | D           |                    |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 38         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,135      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 317       | 6                           | 1          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,83    | 1964     | 765        |            |       |
| RA  | 52        | 0                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 12,00     | 0,0   | 2,02    | 1786     | 696        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 324       | 0,8617                      | 1,019      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,833 | 1964    | 765      |            |            |       |
| RA  | 52        | 0,1383                      | 1,000      | 1,000    | 1,120     | 1,000    | 1,120     | 1,000     | 2,016 | 1786    | 696      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 376   | 1,016     | 1935                        | 755        | 0,4982   | 0,3900    | 0,646    | 23,1      | 3,1       | 26,2  | B       | 8,554    | 95         | 13,500     | 82    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 28         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,260      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 167       | 4                           | 3          |          |           |          | 3,50      |           | 0,0   | 1,88    | 1917     | 422        |            |       |
| RA  | 62        | 0                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 16,00     | 0,0   | 1,91    | 1887     | 415        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 174       | 0,7373                      | 1,043      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,878 | 1917    | 422      |            |            |       |
| RA  | 62        | 0,2627                      | 1,000      | 1,000    | 1,060     | 1,000    | 1,060     | 1,000     | 1,908 | 1887    | 415      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 236   | 1,032     | 1448                        | 420        | 0,5619   | 0,2900    | 1,173    | 30,1      | 10,1      | 40,2  | C       | 6,734    | 95         | 11,123     | 69    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 21         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,102      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    | {13}       |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 251       | 2                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,81    | 1988     | 577        |            |       |
| RA  | 38        | 2                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 13,00     | 0,0   | 2,06    | 1745     | 506        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  | {12}       |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 253       | 0,8635                      | 1,006      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,811 | 1988    | 577      |            |            |       |
| RA  | 40        | 0,1365                      | 1,038      | 1,000    | 1,105     | 1,000    | 1,105     | 1,000     | 2,064 | 1745    | 506      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 293   | 1,010     | 2572                        | 566        | 0,5178   | 0,2200    | 0,658    | 34,3      | 4,2       | 38,5  | C       | 7,823    | 95         | 12,553     | 76    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 39         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,072      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    | {13}       |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 178       | 5                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,84    | 1960     | 784        |            |       |
| RA  | 172       | 1                           | 0          |          |           |          | 3,00      | 11,00     | 0,0   | 2,05    | 1755     | 702        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  | {12}       |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 183       | 0,5140                      | 1,020      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,837 | 1960    | 784      |            |            |       |
| RA  | 173       | 0,4860                      | 1,004      | 1,000    | 1,135     | 1,000    | 1,135     | 1,000     | 2,052 | 1755    | 702      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 356   | 1,013     | 1854                        | 742        | 0,4800   | 0,4000    | 0,527    | 22,3      | 2,6       | 24,8  | B       | 7,870    | 95         | 12,615     | 77    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |             |                             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
|---|-------------|-----------------------------|-------|-------|-------|------------------|-------|-------|-------|-------|
| Berücksichtigung unterschiedlicher Instationaritätsfaktoren |             |                             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Projekt:  |             | Neuentwicklung Loches-Platz |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Stadt:  |             | Wermelskirchen              |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Knotenpunkt:  |             | Dabringhauser Straße / Eich |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Zeitabschnitt:  |             | 16:00-17:00 Uhr             |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| Bearbeiter:   |             | Ebb                         |       |       |       | t <sub>U</sub> = |       | 100   | [s]   |       |
| Nr.   |             | 1                           | 2     | 3     | 4     | 5                | 6     | 7     | 8     |       |
| Bezeichnung   |             | K1L                         | K1    | K2L   | K2    | K3L              | K3    | K4L   | K4    |       |
| Bemerkungen   |             | LA                          | MFS   | LA    | MFS   | LA               | MFS   | LA    | MFS   |       |
| T   | [h]         | {1}                         | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 1,0              | 1,0   | 1,0   | 1,0   | 1,0   |
| q   | [Kfz/h]     | {2}                         | 159   | 376   | 32    | 236              | 83    | 295   | 117   | 354   |
| q <sub>15</sub>   | [Kfz/15min] | {3}                         | 48    | 113   | 9     | 82               | 25    | 85    | 36    | 98    |
| f <sub>in</sub>   | [-]         | {4}                         | 1,138 | 1,135 | 1,083 | 1,260            | 1,137 | 1,102 | 1,154 | 1,072 |
| f <sub>A</sub>  | [-]         | {5}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| C   | [Kfz/h]     | {6}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| x   | [-]         | {7}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W,G</sub>  | [s]         | {8}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>GE,1</sub>   | [Kfz]       | {9}                         |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>GE,2</sub>   | [Kfz]       | {10}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W,R</sub>  | [s]         | {11}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>W</sub>  | [s]         | {12}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| QSV   | [-]         | {13}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| t <sub>S</sub>  | [s]         | {14}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>MS</sub>   | [Kfz]       | {15}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| S   | [%]         | {16}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| N <sub>MS,S</sub>   | [Kfz]       | {17}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| f <sub>SV</sub>   | [-]         | {18}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |
| L   | [m]         | {19}                        |       |       |       |                  |       |       |       |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage  |                |                             |         |       |     |   |
|------------------------------------|----------------|-----------------------------|---------|-------|-----|---|
| Bedingt verträgliche Linksabbieger |                |                             |         |       |     |   |
| Projekt:                           |                | Neuentwicklung Loches-Platz |         |       |     |   |
| Stadt:                             |                | Wermelskirchen              |         |       |     |   |
| Knotenpunkt:                       |                | Dabringhauser Straße / Eich |         |       |     |   |
| Zeitabschnitt:                     |                | 16:00-17:00 Uhr             |         |       |     |   |
| Bearbeiter:                        |                | Ebb                         |         |       |     |   |
| $f_{in} =$                         | 1,137          | Nr.                         | 1       | 2     | 3   | 4 |
| Bezeichnung                        |                | K3L                         |         |       |     |   |
| Bemerkungen                        |                |                             |         |       |     |   |
| Berechnungsfall                    |                | 0                           |         |       |     |   |
| $t_U$                              | [s]            | {1}                         | 100     |       |     |   |
| LA                                 | $q_{LV}$       | [Kfz/h]                     | {2}     | 83    |     |   |
|                                    | $q_{Lkw+Bus}$  | [Kfz/h]                     | {3}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{LkwK}$     | [Kfz/h]                     | {4}     | 0     |     |   |
|                                    | $q_{SV}$       | [Kfz/h]                     | {5}     |       |     |   |
|                                    | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {6}     |       |     |   |
|                                    | SV             | [%]                         | {7}     |       |     |   |
|                                    | b              | [m]                         | {8}     | 3,25  |     |   |
|                                    | R              | [m]                         | {9}     | 16,00 |     |   |
|                                    | s              | [%]                         | {10}    | 0,0   |     |   |
|                                    | $L_{LA}$       | [m]                         | {11}    | 30,0  |     |   |
|                                    | $t_F$          | [s]                         | {12}    | 21    |     |   |
|                                    | Diagonalgrün?  |                             | {13}    | nein  |     |   |
|                                    | GV             | $q_G$                       | [Kfz/h] | {14}  | 183 |   |
| $q_{RA}$                           |                | [Kfz/h]                     | {15}    | 173   |     |   |
| $x_{gegen}$                        |                | [-]                         | {16}    | 0,48  |     |   |
| $n_{gegen}$                        |                | [-]                         | {17}    | 1     |     |   |
| $t_{F,gegen}$                      |                | [s]                         | {18}    | 39    |     |   |
| $t_z$                              |                | [s]                         | {19}    | 0,0   |     |   |
| LA                                 | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {20}    | 84    |     |   |
|                                    | $f_{SV}$       | [-]                         | {21}    | 1,009 |     |   |
|                                    | $f_b$          | [-]                         | {22}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_R$          | [-]                         | {23}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_s$          | [-]                         | {24}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_i$          | [-]                         | {25}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_2$          | [-]                         | {26}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $t_b$          | [s]                         | {27}    | 1,925 |     |   |
|                                    | $q_S$          | [Kfz/h]                     | {28}    | 1870  |     |   |
|                                    | $t_{F,durch}$  | [s]                         | {29}    | 21    |     |   |
| GV                                 | $q_{gegen}$    | [Kfz/h]                     | {31}    | 356   |     |   |
|                                    | $m_{s,gegen}$  | [Kfz]                       | {31*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {32}    | 7,812 |     |   |
|                                    |                |                             | {32*}   |       |     |   |
|                                    | $t_{ab,gegen}$ | [s]                         | {33}    | 19,02 |     |   |
| {33*}                              |                |                             |         |       |     |   |
| LA                                 | $C_0$          | [Kfz/h]                     | {34}    | 411   |     |   |
|                                    | $t_v$          | [s]                         | {35}    | 1,98  |     |   |
|                                    |                |                             | {35*}   |       |     |   |
|                                    | $G_D$          | [Kfz/h]                     | {36}    | 840   |     |   |
|                                    |                |                             | {36*}   |       |     |   |
|                                    | $C_D$          | [Kfz/h]                     | {37}    | 16    |     |   |
|                                    |                |                             | {37*}   |       |     |   |
|                                    | $C_{PW}$       | [Kfz/h]                     | {38}    | 178   |     |   |
|                                    | $C_{GF}$       | [Kfz/h]                     | {39}    | 0     |     |   |
|                                    | $C_{LA}$       | [Kfz/h]                     | {40}    | 194   |     |   |
|                                    | x              | [-]                         | {41}    | 0,433 |     |   |
|                                    | $q_{S,LA}$     | [Kfz/h]                     | {42}    | 882   |     |   |
|                                    | $f_A$          | [-]                         | {43}    | 0,104 |     |   |
|                                    | $N_{GE}$       | [Kfz]                       | {44}    | 0,477 |     |   |
|                                    | $t_{W,G}$      | [s]                         | {45}    | 42,1  |     |   |
|                                    | $t_{W,R}$      | [s]                         | {46}    | 8,9   |     |   |
|                                    | $t_W$          | [s]                         | {47}    | 50,9  |     |   |
|                                    | QSV            | [-]                         | {48}    | D     |     |   |
|                                    | $N_{MS}$       | [Kfz]                       | {49}    | 2,667 |     |   |
|                                    | S              | [%]                         | {50}    | 95    |     |   |
| $N_{MS,S}$                         | [Kfz]          | {51}                        | 5,428   |       |     |   |
| $L_S$                              | [m]            | {52}                        | 33      |       |     |   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|--|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen       |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         | Datum:                                     | PROGNOSE-Fall 1 2035 |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Zeitabschnitt:   | 11:00-12:00 Uhr                     |                 |         | Bearbeiter:                                | Ebb                  |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 80   |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 1  | 1                    | 1      | 2      | 2      | 2      | 3      | 3      | 3      | 4       |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 11   | 12                   | 13     | 21     | 22     | 23     | 31     | 32     | 33     | 41      |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25                                       | 3,50                 | 3,50   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,50   | 3,50   | 3,00    |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     | 14,0                                       |                      | 12,0   | 16,0   |        |        | 13,0   | 11,0   |        | 16,0    |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0  | 0,0                  | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0     |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 1 (LA)                                     | 2 (GF)               | 3 (RA) | 4 (LA) | 5 (GF) | 6 (RA) | 7 (LA) | 8 (GF) | 9 (RA) | 10 (LA) |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 131  | 204                  | 21     | 45     | 234    | 35     | 32     | 215    | 98     | 112     |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 3  | 8                    | 3      | 1      | 6      | 2      | 0      | 6      | 3      | 2       |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 7  | 2                    | 0      | 1      | 0      | 0      | 0      | 2      | 0      | 0       |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 141  | 214                  | 24     | 47     | 240    | 37     | 32     | 223    | 101    | 114     |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,090                                      | 1,042                | 1,094  | 1,048  | 1,019  | 1,041  | 1,000  | 1,034  | 1,022  | 1,013   |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     | 1,090                                      |                      | 1,120  | 1,060  |        |        | 1,105  | 1,135  |        | 1,060   |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,090                                      | 1,000                | 1,120  | 1,060  | 1,000  | 1,105  | 1,135  | 1,000  | 1,060  | 1,060   |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 2,139                                      | 1,876                | 2,205  | 1,999  | 1,834  | 2,070  | 2,043  | 1,861  | 1,951  | 1,933   |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1683                                       | 1919                 | 1633   | 1801   | 1963   | 1739   | 1762   | 1935   | 1846   | 1862    |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,j}$       | [s]     | 10   | 25                   | 25     | 16     | 16     | 16     | 5      | 22     | 22     | 9       |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 11   | 26                   | 26     | 17     | 17     | 17     | 6      | 23     | 23     | 10      |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,138                                      | 0,325                | 0,325  | 0,213  | 0,213  | 0,213  | 0,075  | 0,288  | 0,288  | 0,125   |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 231,4                                      | 623,8                | 530,6  | 382,6  | 417,2  | 369,6  | 132,2  | 556,3  | 530,6  | 232,8   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|---------|---|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         |         | Stadt:  | Wermelskirchen       |  |  |  |  |  |  |  |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         |         | Datum:  | PROGNOSE-Fall 1 2035 |  |  |  |  |  |  |  |
| Zeitabschnitt:   | 11:00-12:00 Uhr                     |                 |         |         | Bearbeiter:                                       | Ebb                  |  |  |  |  |  |  |  |
| Z.   | <i>Kenngroße</i>                    |                 |         |         | <i>Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme</i> |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 80      |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 4       | 4   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 42      | 43  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25    | 3,25  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     |         | 11,0  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0     | 0,0   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 11 (GF) | 12 (RA)   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 185     | 173   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 5       | 2   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 0       | 4   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 190     | 179   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,020   | 1,042   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     |         | 1,135   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 18   | Rechengroße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,135   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 19   | Rechengroße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |         |   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 1,836   | 2,129   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1961    | 1691  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,i}$       | [s]     | 32      | 32  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 33      | 33  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,413   | 0,413   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 809,0   | 697,6   |                      |  |  |  |  |  |  |  |





| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
|---|-------|-----------------------------|-----------------------|----------------------|----------------|----------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|-------|-------------|--|
| Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| Projekt:  |       | Neuentwicklung Loches-Platz |                       |                      |                |                                  |                       | t <sub>U,gew</sub> = |                                  | 80             | [s]            |                     |         |       |             |  |
| Stadt:  |       | Wermelskirchen              |                       |                      |                |                                  |                       | t <sub>U,res</sub> = |                                  | 80             | [s]            |                     |         |       |             |  |
| Knotenpunkt:  |       | Dabringhauser Straße / Eich |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| Zeitabschnitt:  |       | 11:00-12:00 Uhr             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| Bearbeiter:   |       | Ebb                         |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| T <sub>Z</sub> =  |       | 26                          | [s]                   |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| Phase   | Zeile | Bez.                        | q <sub>Kfz</sub>      | t <sub>F,const</sub> | q <sub>S</sub> | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>        | t <sub>F,min</sub>   | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F,gew.</sub> | C       | x     | Bemerkungen |  |
|   |       |                             | [Kfz/h]               | [s]                  | [Kfz/h]        | [-]                              | [s]                   | [s]                  | [-]                              | [s]            | [s]            | [s]                 | [Kfz/h] | [-]   |             |  |
|   | {1}   | {2}                         | {3}                   | {4}                  | {5}            | {6}                              | {7}                   | {8}                  | {9}                              | {10}           | {11}           | {12}                | {13}    | {14}  | {15}        |  |
| 1   | 3     | K2                          | 324                   | 22                   | 1827           |                                  |                       |                      |                                  |                |                | 22                  | 525     | 0,617 |             |  |
| 2   | 3     | K4                          | 369                   | 32                   | 1820           |                                  |                       |                      |                                  |                |                | 32                  | 751     | 0,492 |             |  |
| 3   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| 4   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| 5   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
| 6   |       |                             |                       |                      |                |                                  |                       |                      |                                  |                |                |                     |         |       |             |  |
|   |       |                             | Summe                 |                      |                | [-]                              | Summe                 |                      | [-]                              |                |                |                     |         |       |             |  |
|   |       |                             | t <sub>U,rech</sub> = |                      |                | [s]                              | t <sub>U,rech</sub> = |                      | [s]                              |                |                |                     |         |       |             |  |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                      |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
|--|------|-----------------------------|----------------|-------------------|----------------|---------|-------|----------------|-----------------|-----------------|------|-------------------|-----------------|----------------|----------------|------|--------------------|
| Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Projekt:   |      | Neuentwicklung Loches-Platz |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Stadt:   |      | Wermelskirchen              |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Knotenpunkt:   |      | Dabringhauser Straße / Eich |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Zeitabschnitt:   |      | 11:00-12:00 Uhr             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Bearbeiter:  |      | Ebb                         |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| t <sub>0</sub> =                                       |      | 80                          | [s]            | f <sub>in</sub> = |                | 1,100   | [-]   | T =            |                 | 1,0             | [h]  |                   |                 |                |                |      |                    |
| lfd. Nr.   | Bez. | q <sub>Kfz</sub>            | q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub>    | t <sub>F</sub> | C       | x     | f <sub>A</sub> | N <sub>GE</sub> | N <sub>MS</sub> | S    | N <sub>MS,S</sub> | f <sub>SV</sub> | L <sub>S</sub> | t <sub>w</sub> | QSV  | Bemerkungen        |
|  |      | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]        | [s]               | [s]            | [Kfz/h] | [-]   | [-]            | [Kfz]           | [Kfz]           | [%]  | [Kfz]             | [-]             | [m]            | [s]            | [-]  |                    |
| {1}  | {2}  | {3}                         | {4}            | {5}               | {6}            | {7}     | {8}   | {9}            | {10}            | {11}            | {12} | {13}              | {14}            | {15}           | {16}           | {17} |                    |
| <b>Phase 1</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 1  | K1   | 238                         | 1886           | 22                | 25             | 613     | 0,388 | 0,325          | 0,371           | 4,457           | 90   | 7,436             | 1,047           | 47             | 23,0           | B    | Mischfahrstreifen  |
| 2  | K1L  | 141                         | 1683           | 22                | 10             | 231     | 0,609 | 0,138          | 0,973           | 3,923           | 90   | 6,718             | 1,090           | 44             | 47,6           | C    |                    |
| 3  | K2   | 324                         | 1827           | 22                | 22             | 525     | 0,617 | 0,288          | 1,033           | 7,269           | 90   | 11,073            | 1,030           | 68             | 31,8           | B    | Mischfahrstreifen  |
| 4  | K2L  | 32                          | 1762           | 22                | 5              | 132     | 0,242 | 0,075          | 0,180           | 0,850           | 90   | 2,151             | 1,000           | 13             | 39,8           | C    |                    |
| 5  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 6  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 7  |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 2</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 8  | K3   | 277                         | 1930           | 32                | 16             | 410     | 0,675 | 0,213          | 1,383           | 7,042           | 90   | 10,787            | 1,022           | 66             | 41,1           | C    | Mischfahrstreifen  |
| 9  | K3L  | 47                          | 1870           | 32                | 16             | 397     | 0,118 | 0,213          | 0,075           | 0,918           | 90   | 2,271             | 1,048           | 14             | 26,1           | B    | LA mit Durchstoßen |
| 10   | K4   | 369                         | 1820           | 32                | 32             | 751     | 0,492 | 0,413          | 0,585           | 6,628           | 90   | 10,260            | 1,030           | 63             | 20,1           | B    | Mischfahrstreifen  |
| 11   | K4L  | 114                         | 1862           | 32                | 10             | 256     | 0,445 | 0,138          | 0,474           | 2,802           | 90   | 5,163             | 1,013           | 31             | 38,4           | C    |                    |
| 12   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 13   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 14   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 3</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 15   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 16   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 17   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 18   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 19   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 4</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 20   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 21   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 22   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 23   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 24   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 5</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 25   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 26   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 27   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 28   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 29   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Phase 6</b>   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 30   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 31   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 32   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 33   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| 34   |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| <b>Knotenpunkt</b>                                     |      |                             |                |                   |                |         |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| Summe:   |      | 1542                        |                |                   |                | 3316    |       |                |                 |                 |      |                   |                 |                |                |      |                    |
| gew. Mittelwert:                                       |      |                             |                |                   |                |         | 0,526 |                |                 |                 |      |                   |                 |                | 31,2           |      |                    |
| Maximum:   |      |                             |                |                   |                |         | 0,675 |                |                 |                 |      |                   |                 | 68             | 47,6           | C    |                    |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 25                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,120             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           | {13}              |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 204              | 8                           | 2                 |                 |                  |                 | 3,25             |                  | 0,0            | 1,88           | 1919            | 624               |                   |                |
| RA  | 21               | 3                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             | 12,00            | 0,0            | 2,21           | 1633            | 531               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         | {12}              |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 214              | 0,8992                      | 1,042             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,876          | 1919           | 624             |                   |                   |                |
| RA  | 24               | 0,1008                      | 1,094             | 1,000           | 1,120            | 1,000           | 1,120            | 1,000            | 2,205          | 1633           | 531             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>                                      | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>W,G</sub> | t <sub>W,R</sub> | t <sub>W</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 238   | 1,047            | 1886                        | 613               | 0,3883          | 0,3250           | 0,383           | 20,9             | 2,3              | 23,1           | B              | 4,469           | 90                | 7,451             | 47             |
| GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 23                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,151             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           | {13}              |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 215              | 6                           | 2                 |                 |                  |                 | 3,50             |                  | 0,0            | 1,86           | 1935            | 556               |                   |                |
| RA  | 98               | 3                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             | 16,00            | 0,0            | 1,95           | 1846            | 531               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         | {12}              |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 223              | 0,6883                      | 1,034             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,861          | 1935           | 556             |                   |                   |                |
| RA  | 101              | 0,3117                      | 1,022             | 1,000           | 1,060            | 1,000           | 1,060            | 1,000            | 1,951          | 1846           | 531             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>                                      | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>W,G</sub> | t <sub>W,R</sub> | t <sub>W</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 324   | 1,030            | 1827                        | 548               | 0,5912          | 0,3000           | 1,043           | 23,8             | 6,9              | 30,7           | B              | 7,170           | 0                 | 5,384             | 33             |
| GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 16                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,151             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           | {13}              |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 234              | 6                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             |                  | 0,0            | 1,83           | 1963            | 417               |                   |                |
| RA  | 35               | 2                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             | 13,00            | 0,0            | 2,07           | 1739            | 370               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         | {12}              |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 240              | 0,8664                      | 1,019             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,834          | 1963           | 417             |                   |                   |                |
| RA  | 37               | 0,1336                      | 1,041             | 1,000           | 1,105            | 1,000           | 1,105            | 1,000            | 2,070          | 1739           | 370             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>                                      | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>W,G</sub> | t <sub>W,R</sub> | t <sub>W</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 277   | 1,022            | 1930                        | 410               | 0,6755          | 0,2125           | 1,645           | 29,0             | 14,4             | 43,4           | C              | 7,305           | 90                | 11,118            | 68             |
| GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
|---|------------------|-----------------------------|-------------------|-----------------|------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------|----------------|
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Projekt:  |                  | Neuentwicklung Loches-Platz |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Stadt:  |                  | Wermelskirchen              |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Knotenpunkt:  |                  | Dabringhauser Straße / Eich |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>U</sub> =  | 80                | [s]            |
| Zeitabschnitt:  |                  | 11:00-12:00 Uhr             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | t <sub>F</sub> =  | 32                | [s]            |
| Bearbeiter:   |                  | Ebb                         |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 | f <sub>in</sub> = | 1,069             | [-]            |
| Ausgangsdaten   |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>LV</sub>  | q <sub>Lkw+Bus</sub>        | q <sub>LkwK</sub> | q <sub>SV</sub> | q <sub>Kfz</sub> | SV              | b                | R                | s              | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub>  | C                 | Bez./Bem.         |                |
|   | [Kfz/h]          | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [Kfz/h]         | [Kfz/h]          | [%]             | [m]              | [m]              | [%]            | [s]            | [Kfz/h]         | [Kfz/h]           | {13}              |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              | {13}              |                |
| GF  | 185              | 5                           | 0                 |                 |                  |                 | 3,25             |                  | 0,0            | 1,84           | 1961            | 809               |                   |                |
| RA  | 173              | 2                           | 4                 |                 |                  |                 | 3,00             | 11,00            | 0,0            | 2,13           | 1691            | 698               |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Einzelströme  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Richt.  | q <sub>Kfz</sub> | a                           | f <sub>SV</sub>   | f <sub>b</sub>  | f <sub>R</sub>   | f <sub>s</sub>  | f <sub>1</sub>   | f <sub>2</sub>   | t <sub>B</sub> | q <sub>S</sub> | C               | Bez./Bem.         |                   |                |
|   | [Kfz/h]          | [-]                         | [-]               | [-]             | [-]              | [-]             | [-]              | [-]              | [s]            | [Kfz/h]        | [Kfz/h]         | {12}              |                   |                |
|   | {1}              | {2}                         | {3}               | {4}             | {5}              | {6}             | {7}              | {8}              | {9}            | {10}           | {11}            | {12}              |                   |                |
| GF  | 190              | 0,5149                      | 1,020             | 1,000           |                  | 1,000           | 1,000            | 1,000            | 1,836          | 1961           | 809             |                   |                   |                |
| RA  | 179              | 0,4851                      | 1,042             | 1,000           | 1,135            | 1,000           | 1,135            | 1,000            | 2,129          | 1691           | 698             |                   |                   |                |
| LA  |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| Mischfahrstreifen                                     |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |
| q <sub>Kfz</sub>                                      | f <sub>SV</sub>  | q <sub>S,M</sub>            | C <sub>M</sub>    | x               | f <sub>A</sub>   | N <sub>GE</sub> | t <sub>W,G</sub> | t <sub>W,R</sub> | t <sub>W</sub> | QSV            | N <sub>MS</sub> | S                 | N <sub>MS,S</sub> | L <sub>S</sub> |
| [Kfz/h]   | [-]              | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]           | [-]             | [-]              | [Kfz]           | [s]              | [s]              | [s]            | [-]            | [Kfz]           | [%]               | [Kfz]             | [m]            |
| {1}   | {2}              | {3}                         | {4}               | {5}             | {6}              | {7}             | {8}              | {9}              | {10}           | {11}           | {12}            | {13}              | {14}              | {15}           |
| 369   | 1,030            | 1820                        | 751               | 0,4915          | 0,4125           | 0,551           | 17,3             | 2,6              | 20,0           | A              | 6,593           | 90                | 10,216            | 63             |
| GF Geradeausfahrer RA Rechtsabbieger LA Linksabbieger |                  |                             |                   |                 |                  |                 |                  |                  |                |                |                 |                   |                   |                |



| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage  |                |                             |         |       |     |   |
|------------------------------------|----------------|-----------------------------|---------|-------|-----|---|
| Bedingt verträgliche Linksabbieger |                |                             |         |       |     |   |
| Projekt:                           |                | Neuentwicklung Loches-Platz |         |       |     |   |
| Stadt:                             |                | Wermelskirchen              |         |       |     |   |
| Knotenpunkt:                       |                | Dabringhauser Straße / Eich |         |       |     |   |
| Zeitabschnitt:                     |                | 11:00-12:00 Uhr             |         |       |     |   |
| Bearbeiter:                        |                | Ebb                         |         |       |     |   |
| $f_{in} =$                         | 1,400          | Nr.                         | 1       | 2     | 3   | 4 |
| Bezeichnung                        |                | K3L                         |         |       |     |   |
| Bemerkungen                        |                |                             |         |       |     |   |
| Berechnungsfall                    |                | 0                           |         |       |     |   |
| $t_U$                              | [s]            | {1}                         | 80      |       |     |   |
| LA                                 | $q_{LV}$       | [Kfz/h]                     | {2}     | 45    |     |   |
|                                    | $q_{Lkw+Bus}$  | [Kfz/h]                     | {3}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{LkwK}$     | [Kfz/h]                     | {4}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{SV}$       | [Kfz/h]                     | {5}     |       |     |   |
|                                    | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {6}     |       |     |   |
|                                    | SV             | [%]                         | {7}     |       |     |   |
|                                    | b              | [m]                         | {8}     | 3,25  |     |   |
|                                    | R              | [m]                         | {9}     | 16,00 |     |   |
|                                    | s              | [%]                         | {10}    | 0,0   |     |   |
|                                    | $L_{LA}$       | [m]                         | {11}    | 30,0  |     |   |
|                                    | $t_F$          | [s]                         | {12}    | 16    |     |   |
|                                    | Diagonalgrün?  |                             | {13}    | nein  |     |   |
|                                    | GV             | $q_G$                       | [Kfz/h] | {14}  | 189 |   |
| $q_{RA}$                           |                | [Kfz/h]                     | {15}    | 178   |     |   |
| $x_{gegen}$                        |                | [-]                         | {16}    | 0,48  |     |   |
| $n_{gegen}$                        |                | [-]                         | {17}    | 1     |     |   |
| $t_{F,gegen}$                      |                | [s]                         | {18}    | 32    |     |   |
| $t_z$                              |                | [s]                         | {19}    | 0,0   |     |   |
| LA                                 | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {20}    | 47    |     |   |
|                                    | $f_{SV}$       | [-]                         | {21}    | 1,048 |     |   |
|                                    | $f_b$          | [-]                         | {22}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_R$          | [-]                         | {23}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_s$          | [-]                         | {24}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_i$          | [-]                         | {25}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_2$          | [-]                         | {26}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $t_b$          | [s]                         | {27}    | 1,999 |     |   |
|                                    | $q_S$          | [Kfz/h]                     | {28}    | 1801  |     |   |
|                                    | $t_{F,durch}$  | [s]                         | {29}    | 16    |     |   |
| GV                                 | $q_{gegen}$    | [Kfz/h]                     | {31}    | 367   |     |   |
|                                    | $m_{s,gegen}$  | [Kfz]                       | {31*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {32}    | 6,524 |     |   |
|                                    | $t_{ab,gegen}$ | [s]                         | {33}    | 16,00 |     |   |
| {33*}                              |                |                             |         |       |     |   |
| LA                                 | $C_0$          | [Kfz/h]                     | {34}    | 383   |     |   |
|                                    | $t_v$          | [s]                         | {35}    | 0,00  |     |   |
|                                    |                |                             | {35*}   |       |     |   |
|                                    | $G_D$          | [Kfz/h]                     | {36}    | 829   |     |   |
|                                    |                |                             | {36*}   |       |     |   |
|                                    | $C_D$          | [Kfz/h]                     | {37}    | 0     |     |   |
|                                    |                |                             | {37*}   |       |     |   |
|                                    | $C_{PW}$       | [Kfz/h]                     | {38}    | 215   |     |   |
|                                    | $C_{GF}$       | [Kfz/h]                     | {39}    | 0     |     |   |
|                                    | $C_{LA}$       | [Kfz/h]                     | {40}    | 215   |     |   |
|                                    | x              | [-]                         | {41}    | 0,219 |     |   |
|                                    | $q_{S,LA}$     | [Kfz/h]                     | {42}    | 1010  |     |   |
|                                    | $f_A$          | [-]                         | {43}    | 0,119 |     |   |
|                                    | $N_{GE}$       | [Kfz]                       | {44}    | 0,220 |     |   |
|                                    | $t_{W,G}$      | [s]                         | {45}    | 31,9  |     |   |
|                                    | $t_{W,R}$      | [s]                         | {46}    | 3,7   |     |   |
|                                    | $t_W$          | [s]                         | {47}    | 35,5  |     |   |
|                                    | QSV            | [-]                         | {48}    | C     |     |   |
| $N_{MS}$                           | [Kfz]          | {49}                        | 1,164   |       |     |   |
| S                                  | [%]            | {50}                        | 90      |       |     |   |
| $N_{MS,S}$                         | [Kfz]          | {51}                        | 2,687   |       |     |   |
| $L_S$                              | [m]            | {52}                        | 17      |       |     |   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|--|----------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen       |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         | Datum:                                     | PROGNOSE-Fall 1 2035 |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Zeitabschnitt:   | 16:00-17:00 Uhr                     |                 |         | Bearbeiter:                                | Ebb                  |        |        |        |        |        |        |        |         |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 100  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 1  | 1                    | 1      | 2      | 2      | 2      | 3      | 3      | 3      | 4       |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 11   | 12                   | 13     | 21     | 22     | 23     | 31     | 32     | 33     | 41      |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25                                       | 3,50                 | 3,50   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,25   | 3,50   | 3,50   | 3,00    |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     | 14,0                                       |                      | 12,0   | 16,0   |        | 13,0   | 11,0   |        | 16,0   | 16,0    |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0  | 0,0                  | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0    | 0,0     |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 1 (LA)                                     | 2 (GF)               | 3 (RA) | 4 (LA) | 5 (GF) | 6 (RA) | 7 (LA) | 8 (GF) | 9 (RA) | 10 (LA) |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 175  | 332                  | 55     | 87     | 284    | 40     | 33     | 175    | 72     | 129     |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 0  | 6                    | 0      | 1      | 2      | 2      | 2      | 4      | 0      | 2       |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwK,i}$    | [Kfz/h] | 3  | 1                    | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 3      | 0      | 0       |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 178  | 339                  | 55     | 88     | 286    | 42     | 35     | 182    | 72     | 131     |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,025                                      | 1,018                | 1,000  | 1,009  | 1,005  | 1,036  | 1,043  | 1,041  | 1,000  | 1,011   |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     | 1,090                                      |                      | 1,120  | 1,060  |        | 1,105  | 1,135  |        | 1,060  | 1,060   |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,090                                      | 1,000                | 1,120  | 1,060  | 1,000  | 1,105  | 1,135  | 1,000  | 1,060  | 1,060   |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000                                      | 1,000                | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000  | 1,000   |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |  |                      |        |        |        |        |        |        |        |         |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 2,012                                      | 1,832                | 2,016  | 1,924  | 1,809  | 2,060  | 2,131  | 1,874  | 1,908  | 1,930   |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1790                                       | 1965                 | 1786   | 1871   | 1990   | 1748   | 1690   | 1921   | 1887   | 1865    |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,j}$       | [s]     | 17   | 38                   | 38     | 21     | 21     | 21     | 5      | 28     | 28     | 11      |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 18   | 39                   | 39     | 22     | 22     | 22     | 6      | 29     | 29     | 12      |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,180                                      | 0,390                | 0,390  | 0,220  | 0,220  | 0,220  | 0,060  | 0,290  | 0,290  | 0,120   |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 322,1                                      | 766,4                | 696,4  | 411,6  | 437,7  | 384,5  | 101,4  | 557,0  | 547,2  | 223,9   |

| Formblatt S4-1a: Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage - Verkehrsströme (Übersicht) |                                     |                 |         |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
|--|-------------------------------------|-----------------|---------|---------|--|----------------------|--|--|--|--|--|--|--|
| Projekt:   | Neuentwicklung Loches-Platz         |                 |         |         | Stadt:                                     | Wermelskirchen       |  |  |  |  |  |  |  |
| Knotenpunkt:   | Dabringhauser Straße / Eich         |                 |         |         | Datum:                                     | PROGNOSE-Fall 1 2035 |  |  |  |  |  |  |  |
| Zeitabschnitt:   | 16:00-17:00 Uhr                     |                 |         |         | Bearbeiter:                                | Ebb                  |  |  |  |  |  |  |  |
| Z.   | Kenngröße                           |                 |         |         | Daten der Fahrstreifen bzw. Verkehrsströme |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 1  | Umlaufzeit                          | $t_U$           | [s]     | 100     |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 2  | Zufahrt                             | Nr.             |         | 4       | 4  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Fahrstreifen</b>  |                                     |                 |         |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 3  | Nummer                              | j               | [-]     | 42      | 43   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 4  | Länge Fahrstreifen                  | $L_j$           | [m]     |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 5  | Fahrstreifenbreite                  | $b_j$           | [m]     | 3,25    | 3,25                                       |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 6  | Abbiegeradius                       | $R_j$           | [m]     |         | 11,0                                       |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 7  | Fahrbahnlängsneigung                | $s_j$           | [%]     | 0,0     | 0,0  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Verkehrsstärke</b>  |                                     |                 |         |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 8  | Verkehrsstrom                       | i               | [-]     | 11 (GF) | 12 (RA)                                    |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 9  | Leichtverkehr                       | $q_{LV,i}$      | [Kfz/h] | 209     | 194  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 10   | Lkw und Busse                       | $q_{Lkw+Bus,i}$ | [Kfz/h] | 5       | 2  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 11   | LkwA und Sattel-Kfz                 | $q_{LkwKfz,i}$  | [Kfz/h] | 0       | 2  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 12   | Schwerverkehr                       | $q_{SV,i}$      | [Kfz/h] |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 13   | alle Kraftfahrzeuge                 | $q_i$           | [Kfz/h] | 214     | 198  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Anpassungsfaktoren</b>  |                                     |                 |         |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 14   | Schwerverkehr                       | $f_{SV,i}$      | [-]     | 1,018   | 1,023                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 15   | Fahrstreifenbreite                  | $f_{b,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 16   | Abbiegeradius                       | $f_{R,j}$       | [-]     |         | 1,135                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 17   | Fahrbahnlängsneigung                | $f_{s,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 18   | Rechengröße                         | $f_{1,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,135                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 19   | Rechengröße                         | $f_{2,j}$       | [-]     | 1,000   | 1,000                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Kapazität bei unbehindertem Abfluss</b>                                       |                                     |                 |         |         |  |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 20   | Zeitbedarfswert                     | $t_{b,j}$       | [s]     | 1,832   | 2,089                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 21   | Sättigungsverkehrsstärke            | $q_{S,j}$       | [Kfz/h] | 1966    | 1723                                       |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 22   | geschaltete Freigabezeit            | $t_{F,i}$       | [s]     | 39      | 39   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 23   | Abflusszeit                         | $t_{A,i}$       | [s]     | 40      | 40   |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 24   | Abflusszeitanteil                   | $f_{A,i}$       | [-]     | 0,400   | 0,400                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |
| 25   | Kapazität bei unbehindertem Abfluss | $C_{0,i}$       | [Kfz/h] | 786,2   | 689,2                                      |                      |  |  |  |  |  |  |  |





| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
|---|-------|-----------------------------|------------------|----------------------|----------------|----------------------------------|----------------|-----------------------|----------------------------------|----------------|----------------|---------------------|---------|-------|-------------|
| Berechnung der Umlaufzeit und Ermittlung der Freigabezeiten |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Projekt:  |       | Neuentwicklung Loches-Platz |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Stadt:  |       | Wermelskirchen              |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Knotenpunkt:  |       | Dabringhauser Straße / Eich |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Zeitabschnitt:  |       | 16:00-17:00 Uhr             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Bearbeiter:   |       | Ebb                         |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| T <sub>Z</sub> =  |       | 23                          |                  | [s]                  |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| Phase   | Zeile | Bez.                        | q <sub>Kfz</sub> | t <sub>F,const</sub> | q <sub>S</sub> | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F,min</sub>    | q <sub>Kfz</sub> /q <sub>S</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F</sub> | t <sub>F,gew.</sub> | C       | x     | Bemerkungen |
|   |       |                             | [Kfz/h]          | [s]                  | [Kfz/h]        | [-]                              | [s]            | [s]                   | [-]                              | [s]            | [s]            | [s]                 | [Kfz/h] | [-]   |             |
|   | {1}   | {2}                         | {3}              | {4}                  | {5}            | {6}                              | {7}            | {8}                   | {9}                              | {10}           | {11}           | {12}                | {13}    | {14}  | {15}        |
| 1   | 1     | K1                          | 394              | 38                   | 1937           |                                  |                |                       |                                  |                |                | 38                  | 755     | 0,522 |             |
| 2   | 3     | K4                          | 410              | 39                   | 1857           |                                  |                |                       |                                  |                |                | 39                  | 743     | 0,552 |             |
| 3   |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| 4   |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| 5   |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
| 6   |       |                             |                  |                      |                |                                  |                |                       |                                  |                |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             |                  |                      |                | Summe                            | [-]            | Summe                 | [-]                              |                |                |                     |         |       |             |
|   |       |                             |                  |                      |                | t <sub>U,rech</sub> =            | [s]            | t <sub>U,rech</sub> = | [s]                              |                |                |                     |         |       |             |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                      |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
|--|------|-----------------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|----------|----------|------|------------|----------|-------|-------|------|--------------------|
| Bewertung der Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Projekt:   |      | Neuentwicklung Loches-Platz |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Stadt:   |      | Wermelskirchen              |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Knotenpunkt:   |      | Dabringhauser Straße / Eich |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Zeitabschnitt:   |      | 16:00-17:00 Uhr             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Bearbeiter:  |      | Ebb                         |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| $t_u =$  | 100  | [s]                         | $f_{in} =$ | 1,100 | [-]   | $T =$ | 1,0   | [h]   | $N_{GE}$ | $N_{MS}$ | S    | $N_{MS,S}$ | $f_{SV}$ | $L_s$ | $t_w$ | QSV  | Bemerkungen        |
| lfd. Nr.   | Bez. | $q_{Kfz}$                   | $q_s$      | $t_f$ | $t_f$ | C     | x     | $f_A$ | $N_{GE}$ | $N_{MS}$ | S    | $N_{MS,S}$ | $f_{SV}$ | $L_s$ | $t_w$ | QSV  | Bemerkungen        |
|  | {1}  | {2}                         | {3}        | {4}   | {5}   | {6}   | {7}   | {8}   | {9}      | {10}     | {11} | {12}       | {13}     | {14}  | {15}  | {16} | {17}               |
| Phase 1  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 1  | K1   | 394                         | 1937       | 38    | 38    | 755   | 0,522 | 0,390 | 0,668    | 9,049    | 90   | 13,293     | 1,015    | 81    | 26,5  | B    | Mischfahrstreifen  |
| 2  | K1L  | 178                         | 1790       | 38    | 17    | 322   | 0,552 | 0,180 | 0,759    | 5,261    | 90   | 8,497      | 1,025    | 52    | 45,8  | C    |                    |
| 3  | K2   | 254                         | 1911       | 38    | 28    | 554   | 0,458 | 0,290 | 0,505    | 6,283    | 90   | 9,819      | 1,030    | 61    | 32,4  | B    | Mischfahrstreifen  |
| 4  | K2L  | 35                          | 1690       | 38    | 5     | 101   | 0,345 | 0,060 | 0,301    | 1,234    | 90   | 2,802      | 1,043    | 18    | 55,8  | D    |                    |
| 5  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 6  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 7  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Phase 2  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 8  | K3   | 328                         | 1954       | 39    | 21    | 430   | 0,763 | 0,220 | 2,338    | 10,879   | 90   | 15,532     | 1,009    | 94    | 56,1  | D    | Mischfahrstreifen  |
| 9  | K3L  | 88                          | 811        | 39    | 21    | 178   | 0,493 | 0,220 | 0,579    | 2,718    | 90   | 5,043      | 1,009    | 31    | 45,8  | C    | LA mit Durchstoßen |
| 10   | K4   | 410                         | 1857       | 39    | 39    | 743   | 0,552 | 0,400 | 0,766    | 9,535    | 90   | 13,892     | 1,018    | 85    | 26,8  | B    | Mischfahrstreifen  |
| 11   | K4L  | 131                         | 1865       | 39    | 11    | 224   | 0,585 | 0,120 | 0,871    | 4,315    | 90   | 7,246      | 1,011    | 44    | 55,7  | D    |                    |
| 12   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 13   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 14   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Phase 3  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 15   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 16   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 17   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 18   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 19   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Phase 4  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 20   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 21   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 22   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 23   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 24   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Phase 5  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 25   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 26   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 27   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 28   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 29   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Phase 6  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 30   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 31   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 32   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 33   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| 34   |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Knotenpunkt  |      |                             |            |       |       |       |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| Summe:   |      | 1818                        |            |       |       | 3308  |       |       |          |          |      |            |          |       |       |      |                    |
| gew. Mittelwert:                                       |      |                             |            |       |       |       | 0,566 |       |          |          |      |            |          |       | 38,2  |      |                    |
| Maximum:   |      |                             |            |       |       |       | 0,763 |       |          |          |      |            |          | 94    | 56,1  | D    |                    |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 38         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,135      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    | {13}       |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 332       | 6                           | 1          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,83    | 1965     | 766        |            |       |
| RA  | 55        | 0                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 12,00     | 0,0   | 2,02    | 1786     | 696        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  | {12}       |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 339       | 0,8604                      | 1,018      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,833 | 1965    | 766      |            |            |       |
| RA  | 55        | 0,1396                      | 1,000      | 1,000    | 1,120     | 1,000    | 1,120     | 1,000     | 2,016 | 1786    | 696      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 394   | 1,015     | 1937                        | 755        | 0,5215   | 0,3900    | 0,720    | 23,4      | 3,4       | 26,8  | B       | 9,100    | 95         | 14,202     | 87    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|-----------------------------------|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen                 |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:                          |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:                            |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:                      |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:                    |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 28         | [s]   |
| Bearbeiter:                       |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,260      | [-]   |
| Ausgangsdaten                     |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.                            | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|                                   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|                                   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF                                | 175       | 4                           | 3          |          |           |          | 3,50      |           | 0,0   | 1,87    | 1921     | 557        |            |       |
| RA                                | 72        | 0                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 16,00     | 0,0   | 1,91    | 1887     | 547        |            |       |
| LA                                |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme                      |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.                            | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|                                   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|                                   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF                                | 182       | 0,7165                      | 1,041      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,874 | 1921    | 557      |            |            |       |
| RA                                | 72        | 0,2835                      | 1,000      | 1,000    | 1,060     | 1,000    | 1,060     | 1,000     | 1,908 | 1887    | 547      |            |            |       |
| LA                                |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen                 |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$                         | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]                           | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}                               | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 254                               | 1,030     | 1911                        | 554        | 0,4584   | 0,2900    | 0,677    | 29,1      | 4,4       | 33,5  | B       | 6,454    | 95         | 10,751     | 66    |

GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|-----------------------------------|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen                 |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:                          |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:                            |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:                      |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:                    |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 21         | [s]   |
| Bearbeiter:                       |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,102      | [-]   |
| Ausgangsdaten                     |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.                            | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|                                   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|                                   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF                                | 284       | 2                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,81    | 1989     | 438        |            |       |
| RA                                | 40        | 2                           | 0          |          |           |          | 3,25      | 13,00     | 0,0   | 2,06    | 1748     | 385        |            |       |
| LA                                |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme                      |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.                            | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|                                   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|                                   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF                                | 286       | 0,8720                      | 1,005      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,811 | 1989    | 438      |            |            |       |
| RA                                | 42        | 0,1280                      | 1,036      | 1,000    | 1,105     | 1,000    | 1,105     | 1,000     | 2,064 | 1748    | 385      |            |            |       |
| LA                                |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen                 |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$                         | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]                           | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}                               | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 328                               | 1,009     | 1954                        | 430        | 0,7629   | 0,2200    | 2,360    | 36,6      | 19,8      | 56,3  | D       | 10,900   | 95         | 16,483     | 100   |

GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage                           |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
|---|-----------|-----------------------------|------------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|-------|---------|----------|------------|------------|-------|
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Projekt:  |           | Neuentwicklung Loches-Platz |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Stadt:  |           | Wermelskirchen              |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Knotenpunkt:  |           | Dabringhauser Straße / Eich |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_U =$    | 100        | [s]   |
| Zeitabschnitt:  |           | 16:00-17:00 Uhr             |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $t_F =$    | 39         | [s]   |
| Bearbeiter:   |           | Ebb                         |            |          |           |          |           |           |       |         |          | $f_{in} =$ | 1,072      | [-]   |
| Ausgangsdaten   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{LV}$  | $q_{Lkw+Bus}$               | $q_{LkwK}$ | $q_{SV}$ | $q_{Kfz}$ | SV       | b         | R         | s     | $t_B$   | $q_s$    | C          | Bez./Bem.  |       |
|   | [Kfz/h]   | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [Kfz/h]  | [Kfz/h]   | [%]      | [m]       | [m]       | [%]   | [s]     | [Kfz/h]  | [Kfz/h]    |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       | {13}       |       |
| GF  | 209       | 5                           | 0          |          |           |          | 3,25      |           | 0,0   | 1,84    | 1962     | 785        |            |       |
| RA  | 194       | 2                           | 2          |          |           |          | 3,00      | 11,00     | 0,0   | 2,05    | 1755     | 702        |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Einzelströme  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Richt.  | $q_{Kfz}$ | a                           | $f_{SV}$   | $f_b$    | $f_R$     | $f_s$    | $f_1$     | $f_2$     | $t_B$ | $q_s$   | C        | Bez./Bem.  |            |       |
|   | [Kfz/h]   | [-]                         | [-]        | [-]      | [-]       | [-]      | [-]       | [-]       | [s]   | [Kfz/h] | [Kfz/h]  |            |            |       |
|   | {1}       | {2}                         | {3}        | {4}      | {5}       | {6}      | {7}       | {8}       | {9}   | {10}    | {11}     | {12}       |            |       |
| GF  | 214       | 0,5194                      | 1,018      | 1,000    |           | 1,000    | 1,000     | 1,000     | 1,837 | 1962    | 785      |            |            |       |
| RA  | 198       | 0,4806                      | 1,023      | 1,000    | 1,135     | 1,000    | 1,135     | 1,000     | 2,052 | 1755    | 702      |            |            |       |
| LA  |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| Mischfahrstreifen   |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |
| $q_{Kfz}$   | $f_{SV}$  | $q_{S,M}$                   | $C_M$      | x        | $f_A$     | $N_{GE}$ | $t_{W,G}$ | $t_{W,R}$ | $t_W$ | QSV     | $N_{MS}$ | S          | $N_{MS,S}$ | $L_S$ |
| [Kfz/h]   | [-]       | [Kfz/h]                     | [Kfz/h]    | [-]      | [-]       | [Kfz]    | [s]       | [s]       | [s]   | [-]     | [Kfz]    | [%]        | [Kfz]      | [m]   |
| {1}   | {2}       | {3}                         | {4}        | {5}      | {6}       | {7}      | {8}       | {9}       | {10}  | {11}    | {12}     | {13}       | {14}       | {15}  |
| 412   | 1,020     | 1857                        | 743        | 0,5548   | 0,4000    | 0,728    | 23,1      | 3,5       | 26,7  | B       | 9,553    | 95         | 14,780     | 90    |
| GF Geradeausfahrer    RA Rechtsabbieger    LA Linksabbieger |           |                             |            |          |           |          |           |           |       |         |          |            |            |       |

| Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage  |                |                             |         |       |     |   |
|------------------------------------|----------------|-----------------------------|---------|-------|-----|---|
| Bedingt verträgliche Linksabbieger |                |                             |         |       |     |   |
| Projekt:                           |                | Neuentwicklung Loches-Platz |         |       |     |   |
| Stadt:                             |                | Wermelskirchen              |         |       |     |   |
| Knotenpunkt:                       |                | Dabringhauser Straße / Eich |         |       |     |   |
| Zeitabschnitt:                     |                | 16:00-17:00 Uhr             |         |       |     |   |
| Bearbeiter:                        |                | Ebb                         |         |       |     |   |
| $f_{in} =$                         | 1,137          | Nr.                         | 1       | 2     | 3   | 4 |
| Bezeichnung                        |                | K3L                         |         |       |     |   |
| Bemerkungen                        |                |                             |         |       |     |   |
| Berechnungsfall                    |                | 0                           |         |       |     |   |
| $t_U$                              | [s]            | {1}                         | 100     |       |     |   |
| LA                                 | $q_{LV}$       | [Kfz/h]                     | {2}     | 87    |     |   |
|                                    | $q_{Lkw+Bus}$  | [Kfz/h]                     | {3}     | 1     |     |   |
|                                    | $q_{LkwK}$     | [Kfz/h]                     | {4}     | 0     |     |   |
|                                    | $q_{SV}$       | [Kfz/h]                     | {5}     |       |     |   |
|                                    | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {6}     |       |     |   |
|                                    | SV             | [%]                         | {7}     |       |     |   |
|                                    | b              | [m]                         | {8}     | 3,25  |     |   |
|                                    | R              | [m]                         | {9}     | 16,00 |     |   |
|                                    | s              | [%]                         | {10}    | 0,0   |     |   |
|                                    | $L_{LA}$       | [m]                         | {11}    | 30,0  |     |   |
|                                    | $t_F$          | [s]                         | {12}    | 21    |     |   |
|                                    | Diagonalgrün?  |                             | {13}    | nein  |     |   |
|                                    | GV             | $q_G$                       | [Kfz/h] | {14}  | 213 |   |
| $q_{RA}$                           |                | [Kfz/h]                     | {15}    | 197   |     |   |
| $x_{gegen}$                        |                | [-]                         | {16}    | 0,48  |     |   |
| $n_{gegen}$                        |                | [-]                         | {17}    | 1     |     |   |
| $t_{F,gegen}$                      |                | [s]                         | {18}    | 39    |     |   |
| $t_z$                              |                | [s]                         | {19}    | 0,0   |     |   |
| LA                                 | $q_{Kfz}$      | [Kfz/h]                     | {20}    | 88    |     |   |
|                                    | $f_{SV}$       | [-]                         | {21}    | 1,009 |     |   |
|                                    | $f_b$          | [-]                         | {22}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_R$          | [-]                         | {23}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_s$          | [-]                         | {24}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $f_i$          | [-]                         | {25}    | 1,060 |     |   |
|                                    | $f_2$          | [-]                         | {26}    | 1,000 |     |   |
|                                    | $t_b$          | [s]                         | {27}    | 1,924 |     |   |
|                                    | $q_S$          | [Kfz/h]                     | {28}    | 1871  |     |   |
|                                    | $t_{F,durch}$  | [s]                         | {29}    | 21    |     |   |
| GV                                 | $q_{gegen}$    | [Kfz/h]                     | {31}    | 410   |     |   |
|                                    | $m_{s,gegen}$  | [Kfz]                       | {31*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {32}    | 8,997 |     |   |
|                                    |                |                             | {32*}   |       |     |   |
|                                    | $t_{ab,gegen}$ | [s]                         | {33}    | 22,73 |     |   |
|                                    |                | {33*}                       |         |       |     |   |
| LA                                 | $C_0$          | [Kfz/h]                     | {34}    | 412   |     |   |
|                                    | $t_v$          | [s]                         | {35}    | 0,00  |     |   |
|                                    |                |                             | {35*}   |       |     |   |
|                                    | $G_D$          | [Kfz/h]                     | {36}    | 787   |     |   |
|                                    | $C_D$          | [Kfz/h]                     | {36*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {37}    | 0     |     |   |
|                                    | $C_{PW}$       | [Kfz/h]                     | {37*}   |       |     |   |
|                                    |                |                             | {38}    | 178   |     |   |
|                                    | $C_{GF}$       | [Kfz/h]                     | {39}    | 0     |     |   |
|                                    | $C_{LA}$       | [Kfz/h]                     | {40}    | 178   |     |   |
|                                    | x              | [-]                         | {41}    | 0,493 |     |   |
|                                    | $q_{S,LA}$     | [Kfz/h]                     | {42}    | 811   |     |   |
|                                    | $f_A$          | [-]                         | {43}    | 0,095 |     |   |
|                                    | $N_{GE}$       | [Kfz]                       | {44}    | 0,621 |     |   |
|                                    | $t_{W,G}$      | [s]                         | {45}    | 42,9  |     |   |
|                                    | $t_{W,R}$      | [s]                         | {46}    | 12,5  |     |   |
|                                    | $t_W$          | [s]                         | {47}    | 55,5  |     |   |
|                                    | QSV            | [-]                         | {48}    | D     |     |   |
|                                    | $N_{MS}$       | [Kfz]                       | {49}    | 2,941 |     |   |
|                                    | S              | [%]                         | {50}    | 95    |     |   |
| $N_{MS,S}$                         | [Kfz]          | {51}                        | 5,842   |       |     |   |
| $L_S$                              | [m]            | {52}                        | 35      |       |     |   |