

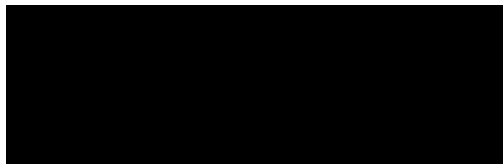
VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG



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

Bebauungsplan Industriepark Osteifel, Teilgebiet "Im Brämacker/Autohof" in Mayen-Alzheim

▪ AUFTRAGGEBER:



▪ BEARBEITUNG:

VERTEC GmbH
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz

Tel.: 0261 / 30 36 2-0

Fax: 0261 / 30 36 2-99

E-Mail: info@vertec-ingenieure.de

Dr. Andrea Breßler, Patrick Berens (Verkehrsplanung)
Gerald Böckling (Grafik und Layout)

▪ ANMERKUNG:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

▪ URHEBERRECHT:

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

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN	1
B	ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE	2
	1. Konzeption und Durchführung	2
	2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen	3
C	PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN	6
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	6
	2. Benachbarte Entwicklungen	7
	2. Vorhabenbezogener Verkehr	8
D	PROGNOSE - PLANFÄLLE	12
	1. Planfall P0	12
	2. Planfall P1	14
	3. Verkehrsqualität	17
E	ZUSAMMENFASSUNG	24
F	QUELLENVERZEICHNIS	27

ANHANG

- Abbildungen
- Materialteil
- pdf-Fassung



A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

An der Anschlussstelle Mayen an die BAB A48 ist im östlichen Rampenbereich die Errichtung eines Autohofes geplant. Die Erschließung soll über einen zusätzlichen Ast an den bestehenden Kreisverkehrsplatz A48/B262/L82 erfolgen.

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

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



B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

1. Konzeption und Durchführung

Abb. B1

Für die verkehrsplanerische Begleituntersuchung wurden Verkehrserhebungen im Bereich der Anschlussstelle Mayen an der A48 durchgeführt. Das Erhebungskonzept ist in der Abbildung B1 dargestellt.

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

- **K1** Rampen A48 Koblenz-Trier / B262
- **K2** Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82

Die Knotenpunktzählungen fanden am **Dienstag, den 04.07.2023** im Zeitbereich **00.00 bis 24.00 Uhr** statt. Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BAST-Standard vorgenommen.

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



2. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

Abb. B2, B3

Die Abbildungen B2 und B3 zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den Gesamt- und Schwerverkehr.

In der folgenden Tabelle B1 sind die **Knotenpunktbelastungen** für den Tagesverkehr zusammengefasst:

Tab. B1 Knotenbelastungen Analyse Tagesverkehr

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	28.400
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	19.600

Tabelle enthält gerundete Werte

Der westliche Knotenpunkt **K1** weist mit **rd. 28.400 Kfz/d** und einem Schwerverkehrsanteil von rd. 13% die höchsten Belastungen aus. Der 3-armige Kreisverkehrsplatz **K2** ist mit **rd. 19.600 Kfz/d** und einem ebenfalls hohen Schwerverkehrsanteil von rd. 13% belastet.

Die Belastungen auf den einzelnen Streckenabschnitten sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Mit nahezu 27.000 Kfz/d ist der Streckenabschnitt der B262 zwischen dem Knotenpunkt K1 und der Stadt Mayen am stärksten belastet. Zwischen den beiden Knotenpunkten werden Belastungen von rd. 18.000 Kfz/d ausgewiesen. Die L82 östlich des Kreisverkehrs K2 weist eine Belastung von rd. 9.000 Kfz/d aus.



Bild B1

Querschnittsbelastungen Analyse Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Die Verkehrsanalyse zeigt, dass die maßgebenden **Spitzenstunden** in den Zeitbereichen am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00 Uhr erreicht werden. Die Belastungen sind der folgenden Tabelle B2 zu entnehmen.

Tab. B2

Knotenpunktbelastungen Analyse Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	1.930	2.440
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	1.460	1.580

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde wird am Knotenpunkt K1 eine Einfahrmenge von rd. 1.930 Kfz/h ausgewiesen, in der Nachmittagsspitze sind es rd. 2.440 Kfz/h.

Die Einfahrmenge am Knotenpunkt K2 liegt in der Vormittagsspitzenstunde bei rd. 1.460 Kfz/h, und in der Nachmittagsspitzenstunde bei rd. 1.580 Kfz/h.

Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Knotenstromzählungen sind dem Materialteil beigelegt.



C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

1. Allgemeine Verkehrsentwicklung

Als Grundlage für die allgemeine Verkehrsentwicklung dient das Landesverkehrsmodell Rheinland-Pfalz mit dem Analyse-Basisjahr 2019. Das Modell beinhaltet weiterhin Veränderungen im Verkehrsangebot (indisponible Straßennetzmaßnahmen) als auch Veränderungen der Verkehrsnachfrage (u.a. durch Bevölkerungsentwicklung) bis zum Jahr 2035. Aus den Verkehrsmatrizen des RLP-Modelles werden die allgemeinen verkehrlichen Entwicklungen zwischen den Jahren 2019 (aktueller Stand) und 2035 (Prognosehorizont) herausgezogen und die aktuelle Analyse aus dem Jahr 2023 durch Interpolation auf Planungshorizont 2035 übertragen.

Es ergibt sich innerhalb des Untersuchungsgebietes **ein mittlerer Zuwachs des Verkehrsaufkommens von ca. 2% im Leichtverkehr und ca. 6% im Schwerverkehr.**



2. Benachbarte Entwicklungen

Im Bereich der Anschlussstelle Mayen der A48 sind weitere Entwicklungen geplant. Das Industriegebiet Osteifel soll um die Teilgebiete "Auf Lend" im nordwestlichen Quadranten und "Spurzem" im südwestlichen Quadranten erweitert werden.

Für das Teilgebiet "Auf Lend" liegt zwar ein Bebauungsplan vor, aber eine Erschließung des Gebietes ist in absehbarer Zeit nicht geplant.

Der Bebauungsplan für das Teilgebiet "Spurzem" befindet sich in der Überarbeitung. Geplant sind nach dem letzten Stand (Februar 2016) ca. 25 ha (Nettobauland) Industriegebiet, welches über die L52 erschlossen werden soll. Die Verbindung zur B262 und zur A48 würde somit über die L82 und die Knotenpunkte K1 und K2 erfolgen. Nach Auskunft der Stadt Mayen ist jedoch noch offen, ob und in welcher Form diese Fläche tatsächlich erschlossen werden soll.

Nach Abstimmung mit der Stadt Mayen werden daher die Teilgebiete in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht weiter berücksichtigt.



2. Vorhabenbezogener Verkehr

Abb. C1

Geplant ist die Anlage eines Autohofs mit Autohofgebäude, Tankstelle, einem weiteren Gastronomiebetrieb (Fast Food-Restaurant) sowie einem Lkw-Parkplatz mit 50 Stellplätzen. Die Anbindung des Autohofs soll über einem neuen vierten Ast an den Kreisverkehrsplatz K2 erfolgen.

Die Aufkommensbestimmung des Entwicklungsvorhaben erfolgt nach den folgenden Quellen:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006)
- Zählergebnisse bestehender vergleichbarer Nutzungen zur Plausibilisierung der Aufkommensbestimmung
- Eigene Erfahrungswerte

Die Verkehrserzeugung wird bei dem Verfahren nach FGSV mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden und Wirtschaftsverkehr getrennt nach den jeweiligen Nutzungen durchgeführt.



Tab. C1 Verkehrserzeugung Autohofgebäude und Tankstelle

Nutzung	Geschossfläche [m²]	Beschäftigte/ 100 m² GF	Kundenwege/ Beschäftigtem	Kundenwege/d
Tankstelle/-shop	400	4,00	60,00	960
	Beschäftigte	Kunden	Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	16	480		
- Anwesenheit	90%			
- Wege/d	2,00	2,00		
- Anteil Pkw	90%	100%		
- Besetzungsgrad	1,10	1,30		
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	12	369	3	384
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	3% 0	3% 11	0% 0	11
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	24% 3	3% 11	0% 0	14
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	12% 1	9% 31	0% 0	32
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	1% 0	9% 31	0% 0	31

Tab. C2 Verkehrserzeugung Fast Food-Restaurant

Nutzung	Geschossfläche [m²]	Beschäftigte/ 100 m² GF	Kundenwege/ Beschäftigtem	Kundenwege/d
FastFood-Restaurant	400	7,00	90,00	2.560
	Beschäftigte	Kunden	Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	28	1.280		
- Anwesenheit	90%			
- Wege/d	2,00	2,00		
- Anteil Pkw	90%	90%		
- Besetzungsgrad	1,10	1,30		
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	21	886	5	912
Quellverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	3% 1	3% 27	0% 0	28
Zielverkehr Vormittagsspitze [Kfz/h]	24% 5	3% 27	0% 0	32
Quellverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	12% 2	9% 75	0% 0	77
Zielverkehr Nachmittagsspitze [Kfz/h]	1% 0	9% 75	0% 0	75



Für die Ermittlung des Verkehrsaufkommens durch den Lkw-Parkplatz werden Erfahrungswerte aus verschiedenen eigenen Erhebungen sowie aus der Literatur (u.a. Beispiele zum Programm "Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung", Bosserhoff, Stand: Juni 2022 sowie von der Tank- und Rastanlage Montabaur "Pilotanlage für telematisch gesteuertes Lkw-Parken Tank- und Rastanlage Montabaur – Erfahrungsbericht" Breßler, A. und Manns, K., Straßenverkehrstechnik Heft 6/2007) herangezogen. Die Auswertung dieser Datenquellen zeigt, dass die Auslastung der Parkplätze entlang der Autobahnen durchaus unterschiedlich ist, in Abhängigkeit von der Lage und Attraktivität der Rastanlage und der Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten im benachbarten Streckenverlauf. Für die weiteren Berechnungen wird von einer 5-fachen Belegung der Stellplätze an einem normalen Werktag ausgegangen. Dies wird, basierend auf den verfügbaren Erfahrungswerten, als ein realistischer Ansatz für einen Lkw-Parkplatz in einer attraktiven Lage angenommen. Damit erhält man ein Verkehrsaufkommen von rd. 250 SV-Fahrzeugen pro Tag und Richtung für den Autohof. Darin enthalten sind auch die Lkw, die nur zur Tankstelle fahren.

Die folgende Tabelle C3 fasst die Aufkommensbestimmung zusammen.

Tab. C3 **Aufkommensbestimmung**

Einrichtung / Nutzung	Tagesverkehr [Kfz/d, Richtung]	Schwerverkehr [SV-Fz/d, Richtung]
Autohof / Tankstelle / Shop	384	1
Fast Food-Restaurant	912	1
Autohof / Lkw-Parken	250	250
SUMME	1.546	252

Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen von ca. **1.550 Kfz/d und Richtung**.



Aufgrund der Struktur des Autohofes wird ein **"Verbundeffekt"** berücksichtigt. Hierbei wird angenommen, dass ein Teil der Kunden aus dem Potential der Beschäftigten und Besucher/Kunden der benachbarten Flächen herrührt. Beim Autohof ist davon auszugehen, dass viele Reisende dort anhalten, um im Fast Food-Restaurant zu essen und zu tanken. Der Verbundeffekt wird für den Leichtverkehr mit **30%** angesetzt.

Nach Berücksichtigung des Verbundeffektes berechnet sich für den geplanten Autohof eine richtungsbezogene **Tagesbelastung von ca. 1.160 Kfz/d**. Davon entfallen 252 Fahrten auf Schwerverkehrsfahrzeuge.

Unter **"Mitnahmeeffekt"** ist zu verstehen, dass bereits heute vorhandene Fahrten unterbrochen werden, um als Zwischenstopp das neue Angebot aufzusuchen. Für einen Autohof, der direkt an einer Bundesautobahn (A48) und einer viel befahrenen Bundesstraße (B262) liegt, wird ein hoher Mitnahmeeffekt vorausgesetzt. Angenommen wird ein **Mitnahmeeffekt von 80% für den Leichtverkehr und von 98% für den Schwerverkehr**.



D PROGNOSE - PLANFÄLLE

1. Planfall P0

Voraussetzungen Planfall P0

Kap. C1

Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus dem Rheinland-Pfalz-Modell hergeleiteten verkehrlichen Entwicklungen bis 2035 berücksichtigt. Da die Entwicklung und Erschließung (Teilgebiete "Auf Lend" und "Spurzem") zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens noch völlig offen sind, werden diese zunächst hier nicht berücksichtigt.

Abb. D1, D2

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

In der folgenden Tabelle D1 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten der Analyse gegenübergestellt.

Tab. D1

Knotenpunktbelastungen P0-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	A0-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	28.400	29.000	+2,1%
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	19.600	20.000	+2,1%

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmengen an den Knotenpunkten nehmen jeweils um rd. 2,1% zu und liegen am Knotenpunkt K1 im Planfall P0 bei rd. 29.000 Kfz/d am Knotenpunkt K2 bei rd. 20.000 Kfz/d.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P0 und der Ist-Situation an maßgebenden Querschnitten.



Bild D1 **Differenzen Querschnittsbelastungen P0 zu A0**



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

Abb. D3-D6 Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00 Uhr sind ebenfalls in den Abbildungen D1 und D2 festgehalten.

Tab. D2 **Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden**

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	A0-Fall	P0-Fall	+ / -	A0-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	1,930	1.970	+40	2.440	2.490	+50
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	1.460	1.480	+20	1.580	1.620	+40

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Die im P0-Fall zu erwartenden Mehrbelastungen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag liegen im Bereich zwischen 20 und 50 Kfz/h. Die höchsten Knotenstrombelastungen werden während der Nachmittagsspitzenstunde mit Einfahrmengen von rd. 2.490 Kfz/h am Knotenpunkt K1 und rd. 1.620 Kfz/h am Knotenpunkt K2 ausgewiesen.



2. Planfall P1

Voraussetzungen Planfall P1

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des geplanten Autohofes (vgl. Kapitel C2) berücksichtigt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Autohofes wird nach verkehrsplanerischen Ansätzen anteilig auf das Netz umgelegt.

Abb. D3, D4

Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum P0-Fallauf das Straßennetz umgelegt und als Streckenbelastungs- und Knotenstrompläne ausgegeben.

In der folgenden Tabelle D3 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten des P0-Falles gegenübergestellt.

Tab. D3 Knotenpunktbelastungen P1-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	P1-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	29.000	29.900	+900
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	20.000	22.000	+2.000

Tabelle enthält gerundete Werte

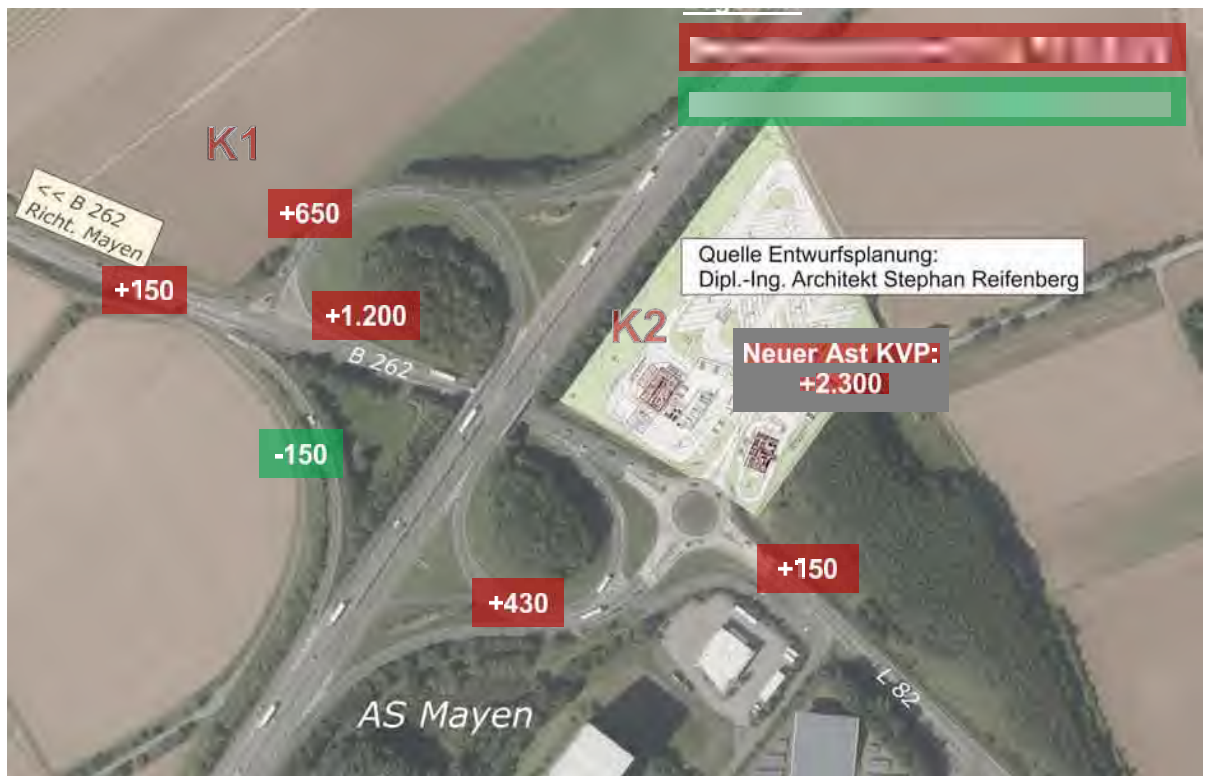
Die Einfahrmenge am Knotenpunkt K1 beträgt im Planfall P1 rd. 29.900 Kfz/d und weist einen Verkehrszuwachs von rd. 900 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier bei ca. 14%.

Der Knotenpunkt K2 wird im Planfall P1 zu einem 4-armigen Kreisverkehrsplatz ausgebaut. Die Gesamt-Einfahrmenge nimmt um rd. 2.000 Kfz/d auf rd. 22.000 Kfz/d zu. Der prognostizierte Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 14%. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Differenzbelastungen zwischen dem Planfall P1 und P0 an maßgebenden Querschnitten.



Bild D2

Differenzen P1 zu P0



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

Die größte Zunahme im vorhandenen Netz ist auf dem Abschnitt der B262 zwischen den beiden Knotenpunkten K1 und K2 mit rd. 1.200 Kfz/d zu erwarten. Aufgrund des Ansatzes von Mitnahmeeffekten, kommt es in der süd-westlichen Rampe der B262 auf die A48 zu einer geringfügigen Entlastung.

Abb. D3, D4

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00 Uhr sind den Abbildungen D3 und D4 zu entnehmen.

Tab. D4

Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	P1-Fall	+ / -	P0-Fall	P1-Fall	+ / -
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	1,970	2.010	+40	2.490	2.550	+60
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	1.480	1.560	+80	1.620	1.770	+150

Tabelle enthält gerundete Werte; VM = Vormittag, NM = Nachmittag

Die Mehrbelastungen im Vergleich zum P0-Fall liegen in der Spitzenstunden am Vormittag bei 40 bis 80 Kfz/h, am Nachmittag werden Kreuzungsbereich K1 Verkehrszuwächse von rd. 60 Kfz/h prognostiziert, am Kreisverkehrsplatz K2 sind Zuwächse von rd. 150 Kfz/h ausgewiesen.



3. Verkehrsqualität

Methodik:

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

Die Verkehrsqualität an Knotenpunkten wird nach folgenden Qualitätsstufen unterschieden. Die Wartezeiten beziehen sich auf den für die Beurteilung des Gesamtknotens maßgeblichen Einzelstrom:

Tab. D5

Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)

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

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes; LSA: Lichtsignalanlage

* Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt



Das im HBS verwendete Verfahren zur Ermittlung der Verkehrsqualität an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen, welche durch die Verkehrszeichen 205 StVO "Vorfahrt gewähren!" und 206 StVO "Halt! Vorfahrt gewähren!" geregelt sind, basiert auf der **Zeitlückenmethode**. Eine ausführliche Beschreibung dieses Verfahrens ist u.a. bei Weinert (Weinert, A.: Grenz- und Folgezeitlücken an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen, Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrswesen, Ruhr-Universität Bochum, Heft 23, 2001) zu finden. Nach Weinert kann die maximal mögliche Verkehrsstärke im Nebenstrom – seine Grundkapazität – bestimmt werden in Abhängigkeit von

- der Belastungssumme der maßgebenden Hauptströme,
- der im Mittel kleinsten Zeitlücke im Hauptstrom, die ein Nebenstromfahrzeug für das Einfädeln in die Konfliktfläche benötigt (="Grenzzeitlücke") und
- der Zeitdauer, mit der sich zwei Nebenstromfahrzeuge folgen, die in dieselbe Lücke im Hauptstrom einfahren (="Folgezeitlücke")."

Im Rahmen Ihrer Forschungsarbeit ermittelte Weinert (2001) die Grenz- und Folgezeitlücken, welche für die Berechnungen nach HBS 2015 verwendet werden. Dabei untersuchte sie auch die Abhängigkeiten der Zeitlücken von zahlreichen Einflussfaktoren (Art der Vorfahrtregelung, Lage der Knotenpunkte, verschiedene geometrische Formen etc.). Als signifikant erwies sich dabei neben der Vorfahrtregelung und dem Einfluss einer Rechtsabbiegeeinrichtung vor allem die **Lage des Knotenpunktes innerhalb oder außerhalb von Ballungsräumen**. Die Messungen ergaben größere Grenz- und Folgezeitlücken und damit geringere Kapazitäten an Knotenpunkten im ländlichen Raum gegenüber den Knotenpunkten innerhalb von Ballungsgebieten. Laut Weinert (2001) muss "In einem Ballungsgebiet [...] mit überwiegend ortskundigem Verkehr gerechnet werden, während im ländlichen Gebiet eher ortsunkundige Verkehrsteilnehmer angetroffen werden können." Im Ballungsgebiet wird daher "davon ausgegangen, dass Fahrer sich an einem ihnen bekannten Knotenpunkt anders verhalten als an einem fremden Knotenpunkt" (Weinert 2001).



Die auf den Untersuchungen von Weinert (2001) basierenden Grenz- und Folgezeitlücken für außerorts liegende Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage sind der Tabelle D6 zu entnehmen.

Tab. D6 Grenz- und Folgezeitlücken nach HBS 2015, Kap. L5

Fahrmanöver	Nebenstrom Nr.	Grenzzeitlücke t_g [s]				Folgezeitlücke t_f [s]			
		außerhalb von Ballungsräumen		innerhalb von Ballungsräumen		mit RA		ohne RA	
		mit RA	ohne RA	mit RA	ohne RA	Z 205	Z 206	Z 205	Z 206
Linksabbiegen	1, 7	6,4	5,9	6,0	5,5	2,9		2,6	
Rechtseinbiegen	6, 12	7,3		6,5		3,1	3,7	3,1	3,7
Kreuzen	5, 11	7,0		6,5		3,5	4,0	3,5	4,0
Linkseinbiegen	4, 10	7,4		6,6		3,4	3,8	3,4	3,8

RA: Rechtsabbiegeeinrichtung in der gegenüberliegenden Hauptstraßenzufahrt

Z205 StVO:

"Vorfahrt gewähren!"



Z206 StVO:

"Halt! Vorfahrt gewähre"



Der Knotenpunkt K1 besitzt für den Linkseinbieger (Strom 4) von der Rampe der A48 in Richtung L82 Münstermaifeld einen **innenliegenden Linkseinfädelungstreifen**. Im Rahmen eines Forschungsprojektes wurden für diese Besonderheit Empfehlungen zur Anwendung des Grenz- und Folgezeitlückenverfahrens entwickelt (Richter, T. et. al: "Innenliegende Linkseinfädelungstreifen an plangleichen Knotenpunkten innerorts und um Vorfeld bebauter Gebiete", Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik Heft V211, 2012).

Tab. D7 Grenz- und Folgezeitlücken für innenliegende Linkseinfädelungstreifen (Richter et al., 2012)

		im Vorfeld und außerhalb bebauter Gebiete		
Fahrmanöver	Nebenstrom Nr.	Grenzzeitlücke t_g [s]	Folgezeitlücke t_f [s]	
			Z 205	Z 206
Linkseinbiegen	4, 10	7,1	2,9	3,3

Z205 StVO:

"Vorfahrt gewähren!"



Z206 StVO:

"Halt! Vorfahrt gewähre"



Für den Nachweis der Verkehrsqualität am Knotenpunkt K1 werden daher

- für den Rechtseinbieger (Strom 6) die Zeitlücken aus Tab D6 und
- für den Linkseinbieger (Strom 4) die Zeitlücken nach Tab. D7 verwendet.

Aufgrund der Lage des Untersuchungsraumes werden die Grenz- und Folgezeitlücken für **Knotenpunkte außerhalb von Ballungsräumen** verwendet. Die Ergebnisse der Berechnungen zeigen für den Knotenpunkt K1 während der Nachmittagsspitzenstunde bereits eine Überlastung.

Tab. D8

Verkehrsqualität K1 Analyse

	Vormittagsspitze A0-Fall	Nachmittagsspitze A0-Fall
Einfahrmenge (Kfz/h)	1.933	2.437
Qualitätsstufe	D	E
Kapazitätsreserve	+1%	-7%



überlastet



grenzleistungsfähig



leistungsfähig

Qualität des Verkehrsflusses:

A: ausgezeichnet; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil (Planungsvorgabe)

E: instabil; F: überlastet

Reserven: +26 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil"

-5 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von D: noch stabil"

Als maßgebend für die schlechte Beurteilung der Situation erweist sich in den Berechnungen der starke Rechtseinbiegestrom von der Rampe der A48 auf die B262 in Richtung Mayen. Die Beobachtungen während der Erhebungen zeigen jedoch, dass diese Berechnungsergebnisse nicht die vorhandene Situation widerspiegeln. In den Videoaufzeichnungen sind weder lange Wartezeiten noch deutliche Rückstauerscheinungen zu erkennen. Das HBS-Verfahren bewertet die vorhandene Verkehrssituation demnach zu negativ. Eine Anpassung der Berechnungsparameter an die Analyse-Situation ist daher erforderlich.



Obwohl die Lage der Stadt Mayen eindeutig nicht einem Ballungsgebiet zuzuordnen ist, scheint das Fahrverhalten der Verkehrsteilnehmer eher routiniert. Verkehrstechnisch zeigt sich dies durch die Akzeptanz geringerer Grenz- und Folgezeitlücken.

Nachfolgend werden die HBS-Nachweise mit den Zeitlücken für Knotenpunkte **innerhalb von Ballungsräumen** durchgeführt. Dies wird folgendermaßen begründet:

- Die Auswertungen der Videoaufzeichnungen belegen eine zügige Fahrweise ohne größere Wartezeiten und Rückstauerscheinungen während der Erhebungen.
- Es ist davon auszugehen, dass an Normalwerktagen viele routinierte Fahrer im betrachteten Streckennetz unterwegs sind. Neben Berufspendlern von bzw. nach Mayen und Umgebung ist auch eine hohe Belastung an Fernverkehr zu verzeichnen. Der Streckenzug der B262 zwischen der AS Mendig an der A61 und der AS Mayen an der A48 ist um mehr als 20 km kürzer im Vergleich zur Verbindung über das Autobahnkreuz Koblenz A48 / A61. Nach Auswertungen aus dem Rheinland-Pfalz-Modell liegt der Anteil der Durchgangsverkehre auf der B262, die diese Abkürzung nutzen, zwischen Mayen und der AS Mayen im Leichtverkehr bei rd. 35% und im Schwerverkehr bei rd. 45% im Bezug zur Gesamtbelastung.
- Die Geometrie des Knotenpunktes mit guten Sichtverhältnissen ist so angelegt, dass eine zügige Fahrweise ermöglicht wird.

Die Ergebnisse der Berechnungen mit angepassten Grenz- und Folgezeitlücken für den Knotenpunkt K1 sowie nach dem HBS-Verfahren für Kreisverkehrsplätze für den Knoten K2 sind der nachfolgenden Tabelle D9 zu entnehmen:



Tab. D9

Verkehrsqualität nach HBS 2015 – Zeitlücken für K1 angepasst

Knotenpunkt		Vormittagsspitze			Nachmittagsspitze		
		A0-Fall	P0-Fall	P1-Fall	A0-Fall	P0-Fall	P1-Fall
K1 Rampen A48 Koblenz-Trier / B262	Einfahrmenge	1.933	1.972	2.008	2.437	2.485	2.553
	Qualitätsstufe	C	C	C	D	D	D
	Kapazitätsreserve	+10%	+8%	+8%	+2%	±0%	±0%
K2 Rampen A48 Trier-Koblenz / B262/ L82	Einfahrmenge	1.455	1.483	1.560	1.584	1.615	1.774
	Qualitätsstufe	B	B	B	B	B	B
	Kapazitätsreserve	+33%	+30%	+28%	+20%	+18%	+12%



überlastet



grenzleistungsfähig



leistungsfähig

Qualität des Verkehrsflusses:

A: ausgezeichnet; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil (Planungsvorgabe)

E: instabil; F: überlastet

Reserven: +26 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil"

-5 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von D: noch stabil"

In der Vormittagsspitzenstunde wird am Knotenpunkt K1 sowohl für die Analyse sowie auch für die Prognose-Planfälle P0 und P1 die Qualitätsstufe C mit Kapazitätsreserven von 8 bis 10% ermittelt. Während der Nachmittagsspitzenstunde funktioniert der Verkehrsablauf mit einer **ausreichenden Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D)** und einer geringen Kapazitätsreserve von 2% in der Analyse, welche rechnerisch in den Prognose-Planfällen auf 0% sinkt. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt im **Bereich der Kapazitätsgrenze** operiert.

Um einen Rückstau auf die Autobahn auszuschließen, wurde für die Ausfahrtsrampe der A48 die 95%-Rückstaulänge, d.h. die maximale Staulänge, die in 95% aller Fälle nicht überschritten wird, berechnet. Die Ergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle D10 zusammengefasst. Die berechnete Staulänge liegt während der Nachmittagsspitze in den Planfällen P0 und P1 jeweils bei rd. 70m und ist damit als unkritisch zu betrachten.



Tab. D10 95%-Rückstaulänge auf der Ausfahrtsrampe der A48 Koblenz-Trier

	Vormittagsspitze			Nachmittagsspitze		
	A0-Fall	P0-Fall	P1-Fall	A0-Fall	P0-Fall	P1-Fall
95%-Rückstaulänge	38m	38m	38m	63m	69 m	69 m

Für den **Kreisverkehrsplatz K2** wird in allen Fällen eine **gute Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B)** mit deutlichen Reserven ausgewiesen

Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beige-fügt.

Bewertung der Ergebnisse

Die gewählten Anpassungen des HBS-Verfahrens scheinen aufgrund der örtlichen Situation und der Beobachtungen und Auswertungen der Erhebungen durchaus gerechtfertigt. Die Berechnungen führen zu Ergebnissen, die ein Funktionieren des Verkehrssystems am Rande der Kapazitätsgrenze, ohne weitere Reserven, bescheinigen.

Die Ergebnisse zeigen jedoch auch, dass Schwankungen im Verkehrsablauf, sei es zufälliger Art oder aufgrund von derzeit noch nicht absehbaren Entwicklungen, schnell zu einer Überlastung führen können.

Eine genauere Abbildung der Verkehrssituation ist mit mikroskopischen Simulationsverfahren möglich. **Um die Rückstaugefahr auf die Autobahn auszuschließen, wird eine ergänzende Verkehrsflusssimulation für den Untersuchungsraum empfohlen.**



E ZUSAMMENFASSUNG

- Abb. A1, C1** An der Anschlussstelle Mayen der BAB A48 ist im östlichen Rampenbereich die Errichtung eines Autohofes geplant. Die **verkehrlichen Auswirkungen** dieses Vorhabens sollen im Rahmen einer verkehrsplanerischen Begleituntersuchung betrachtet werden.
- Abb. B1-B3** Als Datenbasis dienen **zwei Knotenpunktzählungen**, welche am Dienstag, den 04.07.2023 stattgefunden haben. Der westliche Knotenpunkt K1 (Rampen der A48 Richtung Trier / B262) ist mit rd. 28.400 Kfz/d am höchsten belastet. Am östlichen Knotenpunkt K2 (Rampen der A48 Richtung Koblenz / B262 / L82) wird eine Einfahrmenge von rd. 19.600 Kfz/d verzeichnet. Der Schwerververkehrsanteil liegt jeweils bei rd. 13%.
- Kap. C1** Bei der **Prognoseberechnung der Verkehrsmengen** wird die allgemeine Verkehrsentwicklung aus dem Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz, das sowohl Veränderungen im Verkehrsangebot (indisponible Straßennetzmaßnahmen) als auch Veränderungen der Verkehrsnachfrage (u.a. durch Bevölkerungsentwicklung) bis zum Jahr 2035 berücksichtigt, zugrunde gelegt. Daraus ergibt sich innerhalb des Untersuchungsgebietes **ein mittlerer Zuwachs von ca. 2% im Leichtverkehr und ca. 6% im Schwerverkehrsaufkommen**.
- Abb. C1** Geplant ist die Anlage eines Autohofs mit Autohofgebäude, Tankstelle, einem weiteren Gastronomiebetrieb (Fast Food-Restaurant) sowie einem Lkw-Parkplatz mit 50 Stellplätzen. Die Zufahrt soll als vierter Ast an den Kreisverkehrsplatz K2 angeschlossen werden. Prognostiziert wird ein **richtungsbezogenes Tagesaufkommen von rd. 1.160 Kfz/d**, darunter rd. 250 Schwerverkehrsfahrten.
- Abb. D1-D2** P0-Fall
Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus dem Rheinland-Pfalz-Modell hergeleiteten verkehrlichen Entwicklungen bis 2035 berücksichtigt.



Abb. D3-D4P1-Fall

Im Planfall P1 ist zusätzlich zum P0-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Das Gesamt-Verkehrsaufkommen im Planfall P1 liegt **bei rd. 29.900 Kfz/h am Knotenpunkt K1 und bei rd. 22.000 Kfz/h am Knotenpunkt K2.**

Kap. D3

Die Analyse der Qualität des Verkehrsablaufs erfolgt nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015). Danach ergibt sich für den Knotenpunkt k1 rechnerisch bereits im Analysefall eine Überschreitung der Kapazität während der Nachmittagsspitzenstunde (Qualitätsstufe E). Diese Situation ist aus den Beobachtungen während der Erhebungen jedoch nicht nachvollziehbar.

Da im Untersuchungsraum ein hoher Anteil an routinierten Verkehrsteilnehmern unterstellt werden kann, werden Berechnungen **mit angepassten Grenz- und Folgezeitlücken** durchgeführt. Es werden die im HBS 2015 aufgeführten Zeitlücken für Knotenpunkte innerhalb von Ballungsräumen verwendet. Im Ballungsraum wird "davon ausgegangen, dass Fahrer sich an einem ihnen bekannten Knotenpunkt anders verhalten als an einem fremden Knotenpunkt" (Weinert 2001). Die Zeitlücken für Knotenpunkte innerhalb von Ballungsräumen sind geringer als die für außerhalb gelegene Knotenpunkte. Sie führen in den Berechnungen zu höheren Kapazitätswerten und im Ergebnis zu einer besseren Verkehrsqualität.

In der Vormittagsspitzenstunde wird am Knotenpunkt K1 für die Analyse sowie auch für die Prognose-Planfälle P0 und P1 die Qualitätsstufe C ermittelt. Während der Nachmittagsspitzenstunde funktioniert der Verkehrsablauf mit einer **ausreichenden Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D)** und einer geringen Kapazitätsreserve von 2% in der Analyse, welche rechnerisch in den Prognose-Planfällen auf 0% sinkt. Dies bedeutet, dass der Knotenpunkt **im Bereich der Kapazitätsgrenze** operiert. Dabei liegt die 95%-Rückstaulänge auf der Ausfahrtsrampe bei rd. 70 m, sodass ein



Rückstau auf die Autobahn nach diesen Berechnungen nicht zu erwarten ist.

Für den **Kreisverkehrsplatz K2** wird in allen Fällen eine **gute Verkehrsqualität (Qualitätsstufe B)** mit deutlichen Reserven ausgewiesen

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Die **Einfahrmengen** im Planfall P1 liegen am Knotenpunkt **K1 bei rd. 29.900 Kfz/d** und am Knotenpunkt **K2 bei rd. 22.000 Kfz/d**. Der Schwerverkehrsanteil liegt jeweils bei ca. 14%.
- Die Anbindung des geplanten Autohofs als vierter Ast des Kreisverkehrsplatzes **K2** stellt für den **Verkehrsablauf am Kreisverkehr kein Problem** dar. Hier ist auch im P1-Fall eine gute Verkehrsqualität zu erwarten.
- Der Knotenpunkt **K1** ist bereits sehr gut ausgebaut. Er funktioniert in der Analyse mit einer **ausreichenden Verkehrsqualität**. Nach den Berechnungen mit angepassten Grenz- und Folgezeitlücken können auch die zusätzlich prognostizierten Verkehre noch abgewickelt werden. **Der Knotenpunkt weist dann keine weiteren Reserven auf und liegt im Bereich der Grenzleistungsfähigkeit.**
- Da sich die Ergebnisse im Bereich der Kapazitätsgrenze bewegen und eine Beeinträchtigung des Autobahnverkehrs durch einen Rückstau in jedem Fall ausgeschlossen werden sollte, wird ergänzend die Anwendung einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation für den Untersuchungsraum empfohlen.



F

QUELLENVERZEICHNISVorangegangene Untersuchungen:

- VERTEC (2008):
Verkehrsplanerische Begleituntersuchung Industriepark Osteifel, Teilgebiete Auf Lend, Spurzem, VERTEC im Auftrag der Stadt Mayen, Koblenz, April 2008
- VERTEC (2013):
Industriepark Osteifel (Mayen), Anschluss Teilgebiet Auf Lend, VERTEC im Auftrag der Stadt Mayen, Koblenz, Dezember 2013
- VERTEC GmbH (2023):
Verkehrsuntersuchung Erweiterungsvorhaben Fa. WEIG, L82 Polcher Straße in der Stadt Mayen, VERTEC GmbH im Auftrag der Fa. Weig GmbH & Co. KG, Koblenz, April 2023

Methodik und Datenquellen:

- Bosserhoff, D. (2022):
Programm "Ver_Bau, Verkehrsaufkommen durch Vorhaben der Bauleitplanung", Stand: Juni 2022
- Breßler, A., Manns, K (2006):
Telematsch gesteuertes Lkw-Parken auf Tank- und Rastanlagen, Straßenverkehrstechnik Heft 7/2006
- Breßler, A., Manns, K (2007):
Pilotanlage für Telematsch gesteuertes Lkw-Parken an der Tank- und Rastanlage Montabaur – Erfahrungsbericht, Straßenverkehrstechnik Heft 6/2007
- FGSV (2006):
Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2006
- FGSV (2010):
Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2010



- FGSV (2012):
Empfehlungen für Verkehrserhebungen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012
- FGSV (2015):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS, Ausgabe 2015, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2015
- VERTEC (2017):
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz, VERTEC, Koblenz, November 2017)
- Richter, T., Neumann, E., Zierke, B., Seebo, D. (2012):
Innenliegende Linkseinfädelungstreifen an plangleichen Knotenpunkten innerorts und im Vorfeld bebauter Gebiete, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Verkehrstechnik Heft V211, Bergisch Gladbach, März 2012
- Weinert, A. (2001):
Grenz- und Folgezeitlücken an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen, Schriftenreihe Lehrstuhl für Verkehrswesen Ruhr-Universität Bochum, Heft 23, Bochum, 2001

Sonstige allgemeine Quellen:

- Automatische Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen, Ergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
- Ergebnisse der Straßenverkehrszählung (SVZ) in Rheinland-Pfalz
- Ergebnisse von Temporären Messungen des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz
- Landesverkehrsmodell Rheinland-Pfalz (Analyse-Basisjahr 2019, Prognose 2035)
- Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz (2022):
Sechste regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung, Basisjahr 2020, Bad Ems, 2022



ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1 Lage im Straßennetz

B ERHEBUNGEN – VERKEHRSANALYSE

Abb. B1 Übersicht Verkehrserhebungen

Abb. B2 Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, Dienstag 04.07.2023

Abb. B3 Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, , Dienstag 04.07.2023

C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

Abb. C1 Übersicht Planungsvorhaben

D PROGNOSE - NULLFÄLLE

Abb. D1 P0-Fall, Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr

Abb. D2 P0-Fall, Knotenstrombelastungen Schwerverkehr

Abb. D3 P1-Fall, Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr

Abb. D4 P1-Fall, Knotenstrombelastungen Schwerverkehr



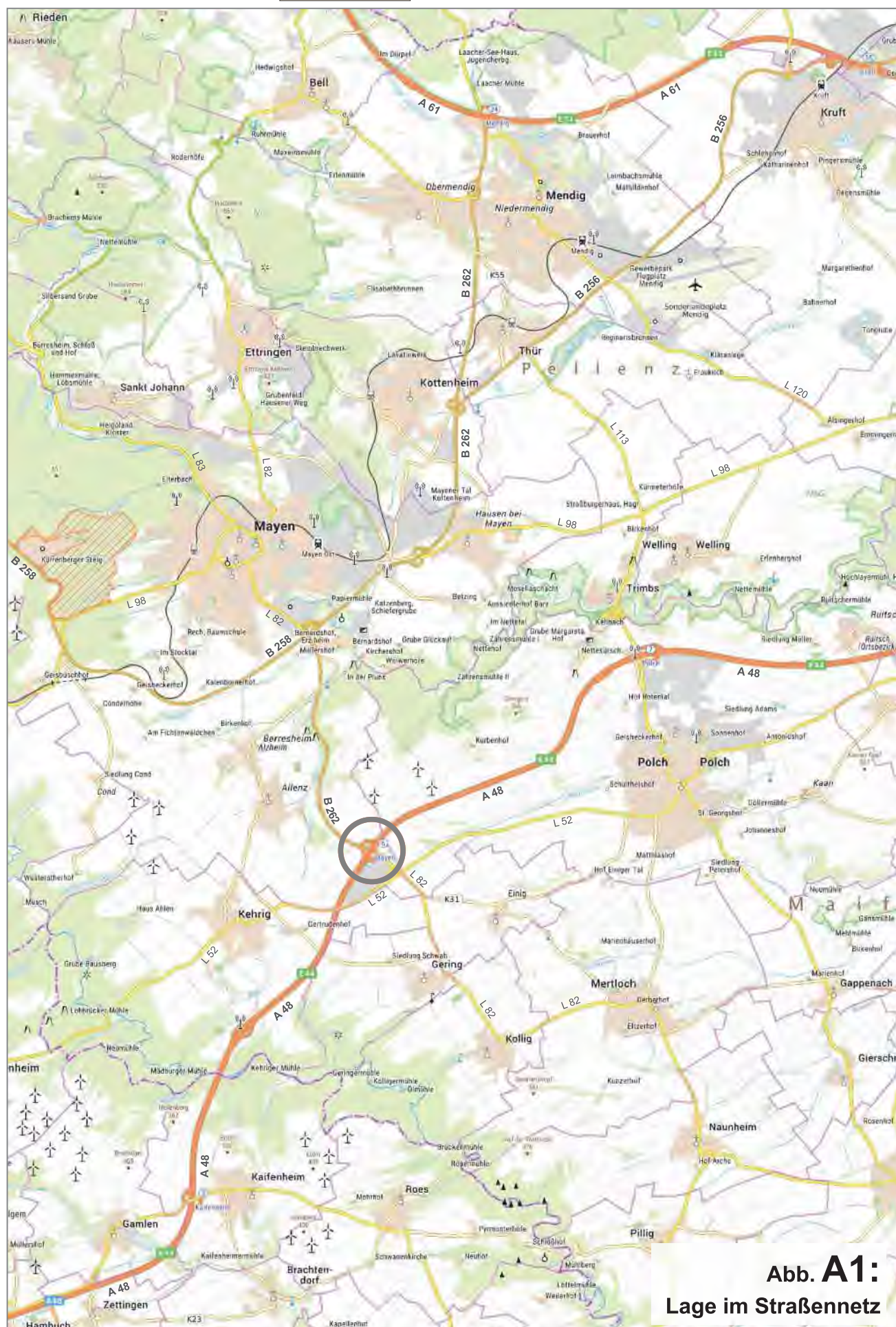
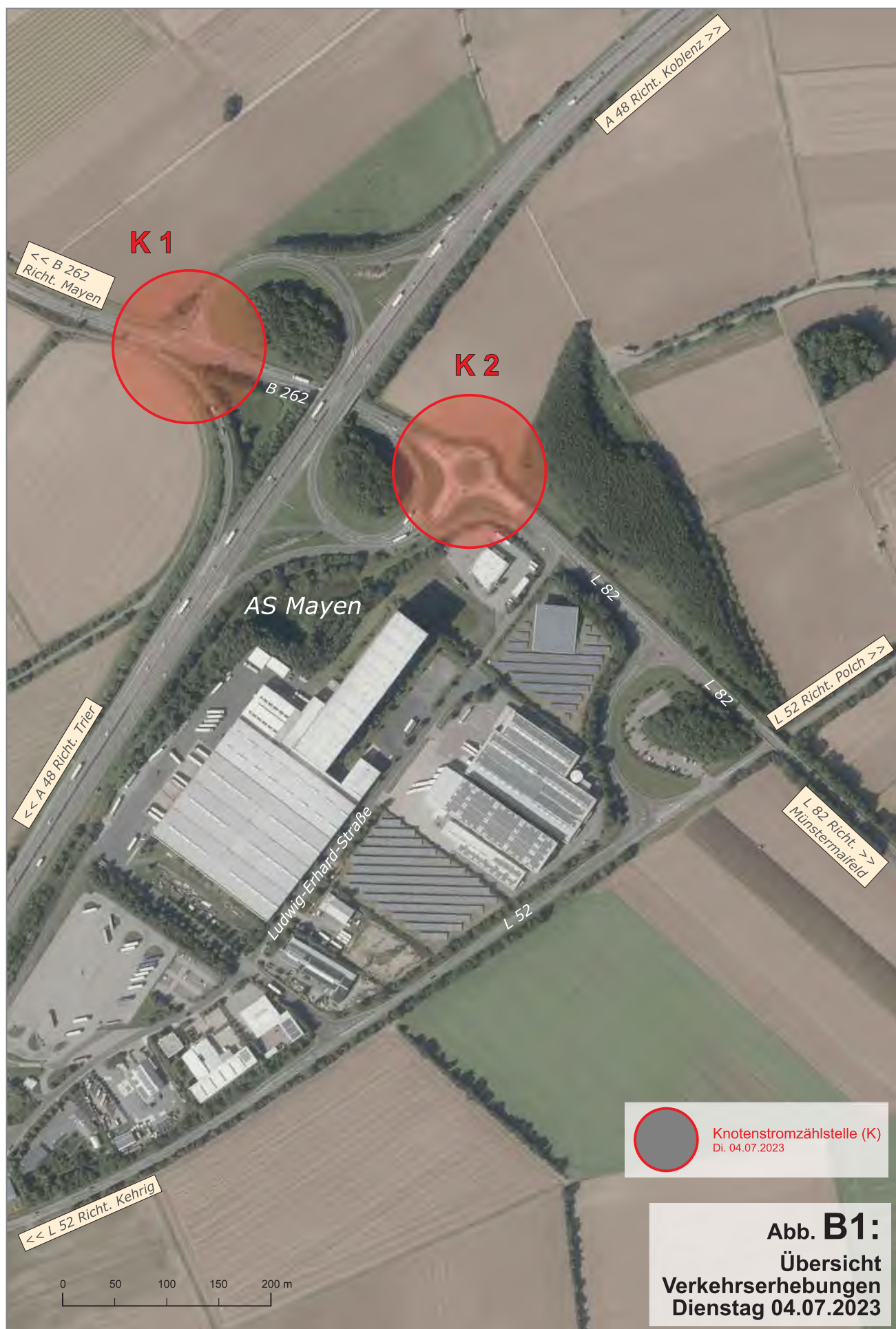
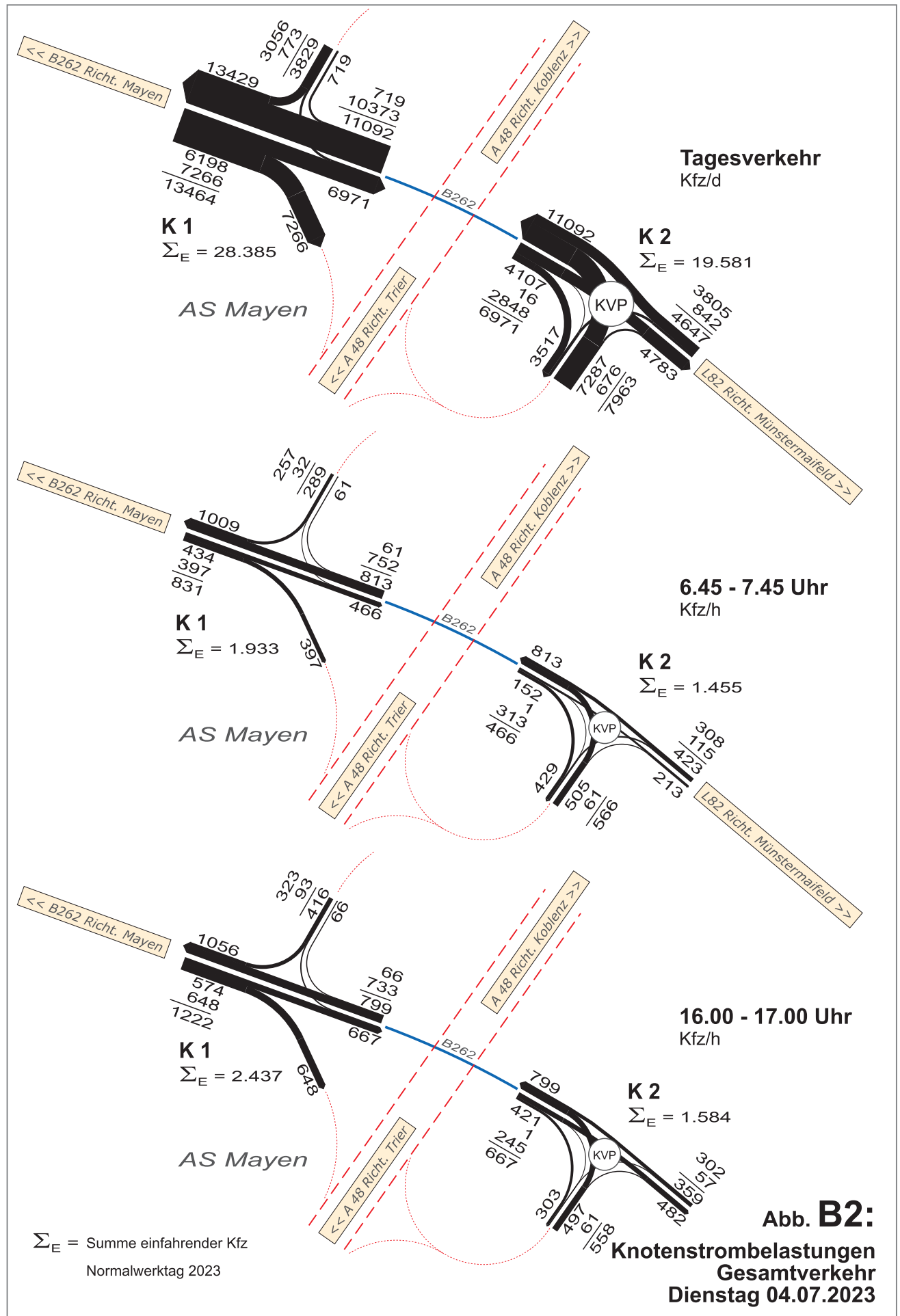
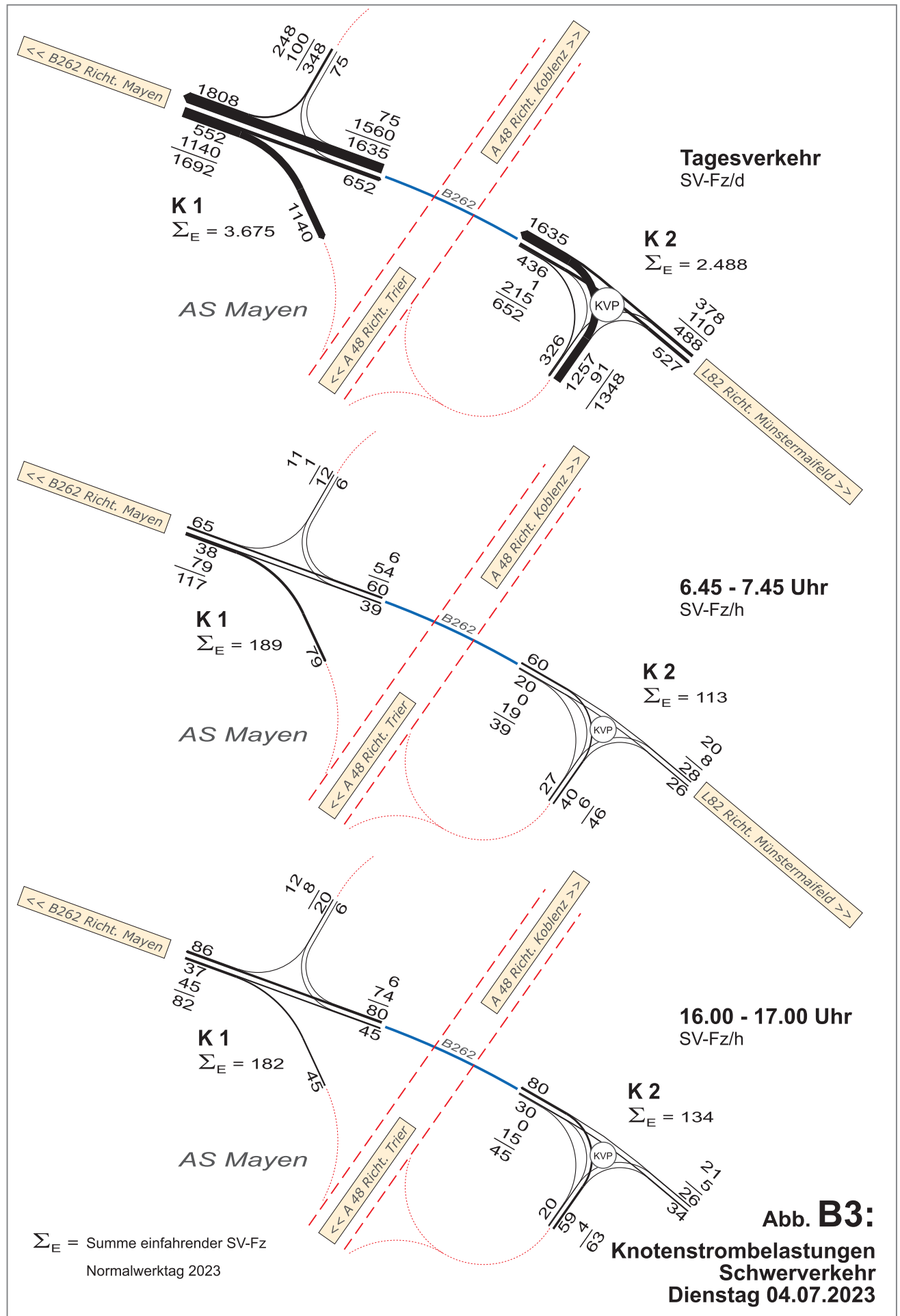


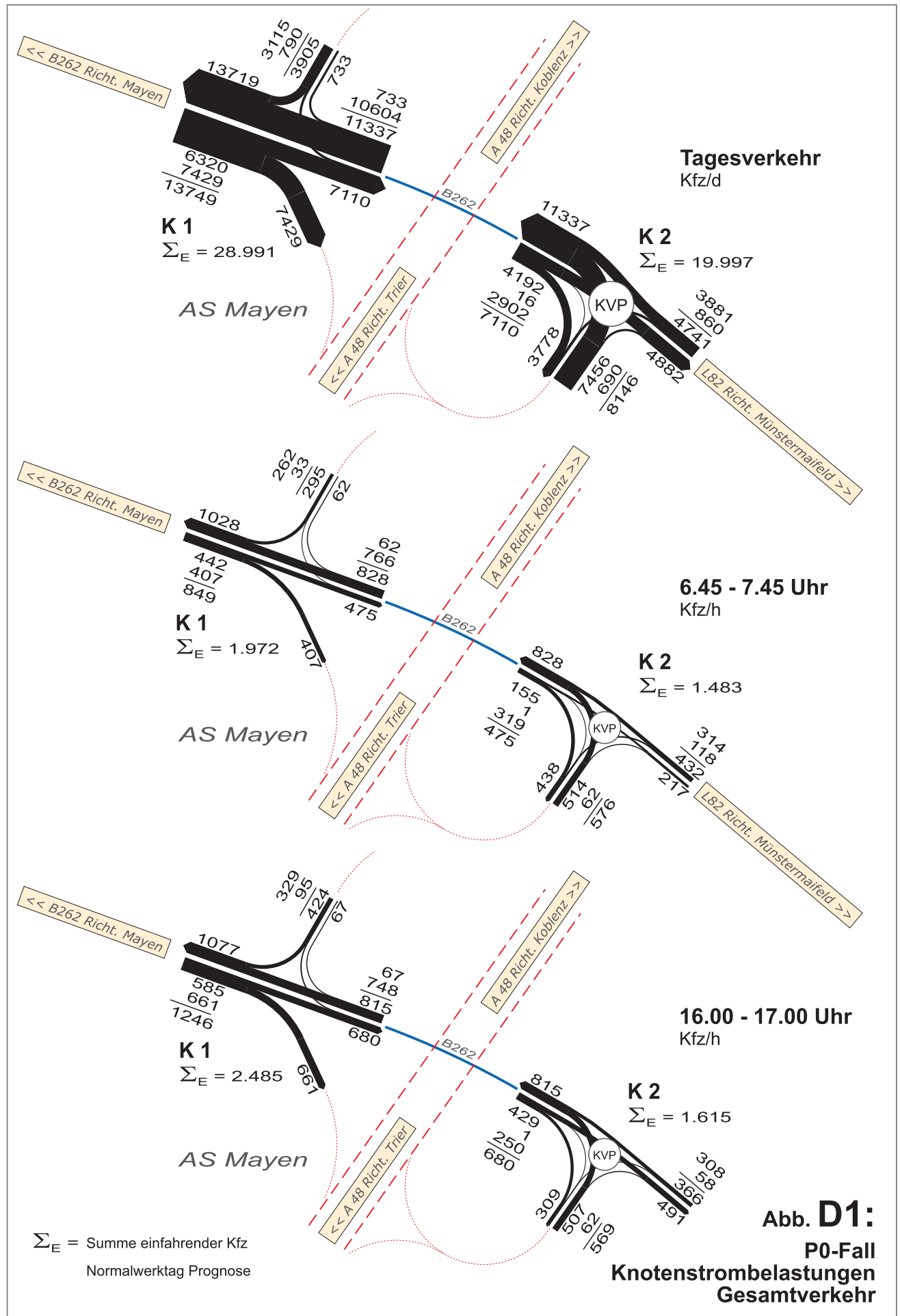
Abb. A1:
Lage im Straßennetz

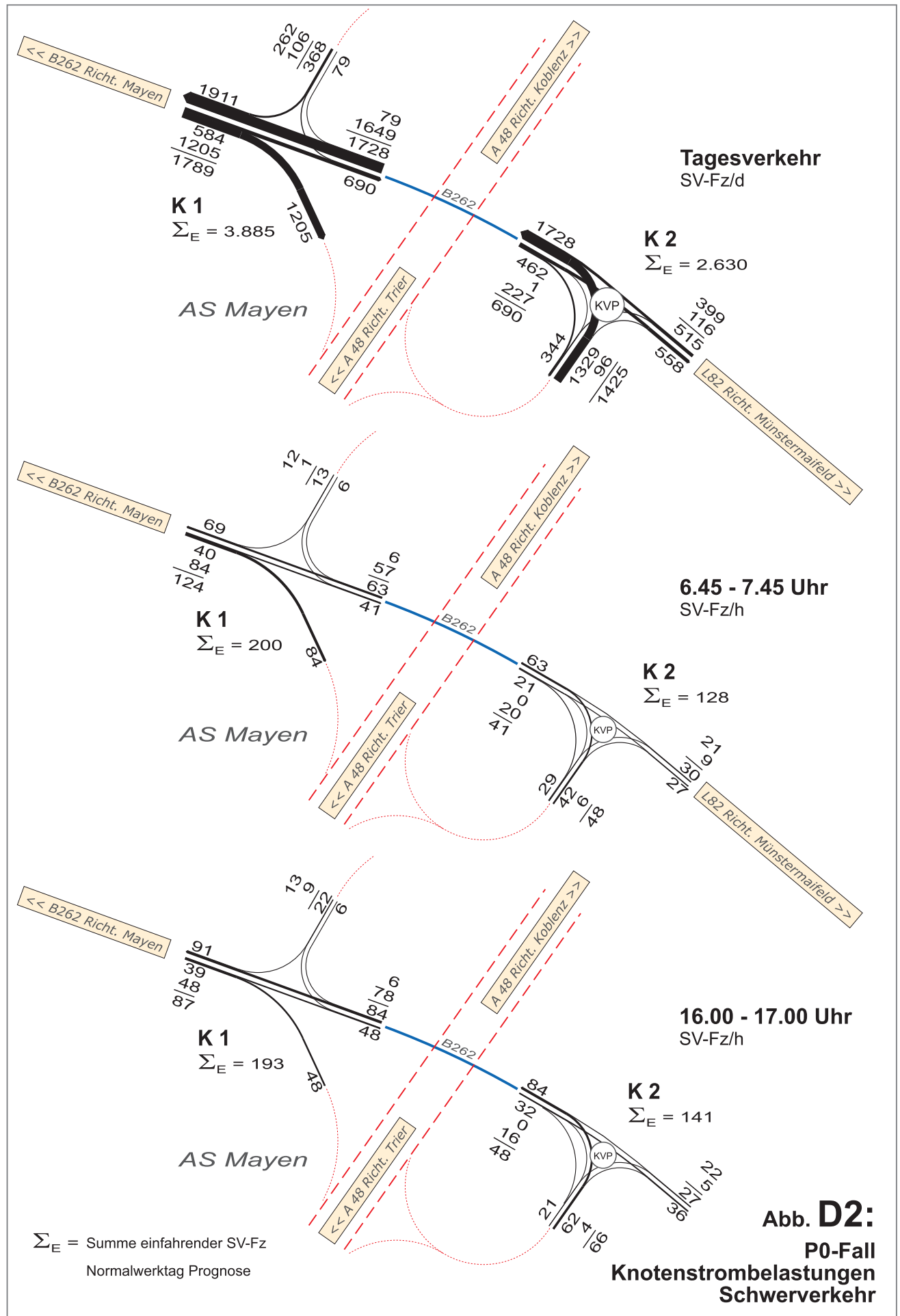


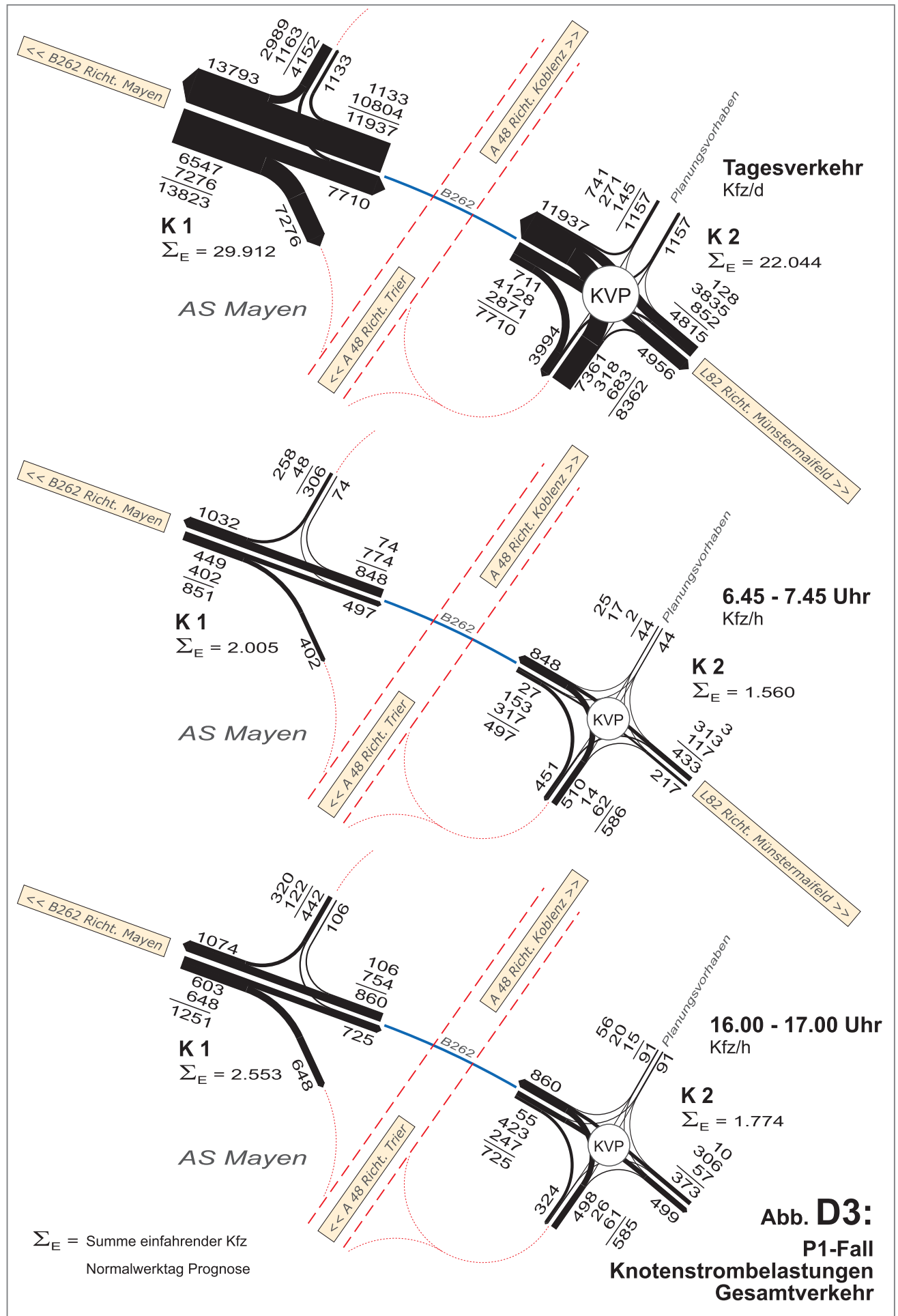


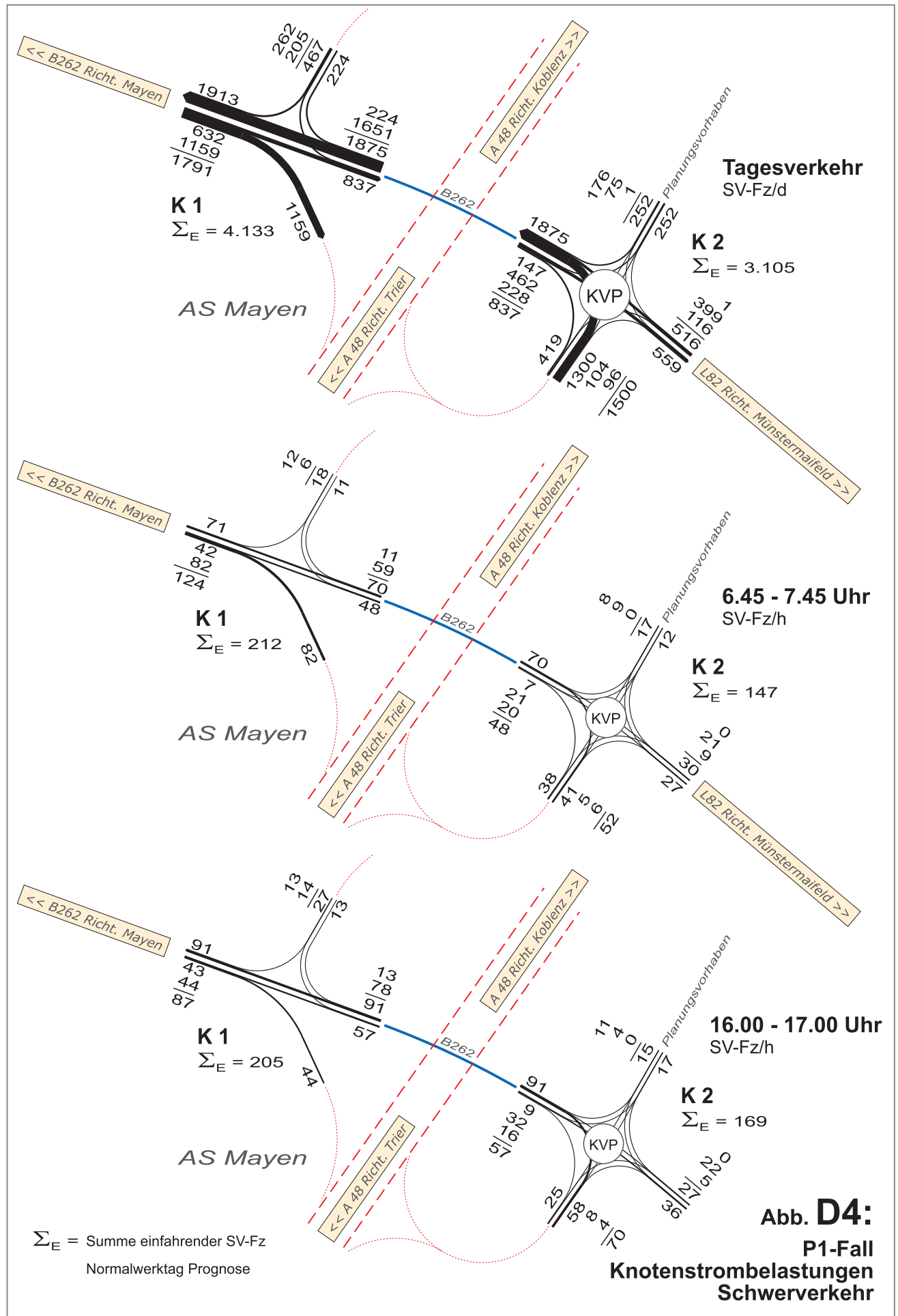












MATERIALTEIL

MATERIALTEIL

	<u>Seite</u>
1. Auswertung Knotenstromzählungen	1 - 11
2. HBS-Nachweise – Analyse	12-21
3. HBS-Nachweise – P0-Fall	22-27
4. HBS-Nachweise – P1-Fall	28-33



Auswertung Knotenstromzählung - Kreuzung

Projekt-Name: Mayen Industriepark Ostfeld - Autohof Stadt: Mayen
 Projekt-Nummer: 20265 Knotenpunkt: K1
 Datum: Dienstag, 4. Juli 2023 A48 Richtungsfahrbahn Süd / B262
 Erhebungszeit: 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: AB
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	A48 Koblenz	Norden
2	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet	
3	A48 Trier	
4	B262 Mayen	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	A48 Koblenz	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet
13	A48 Koblenz	A48 Trier
14	A48 Koblenz	B262 Mayen
21	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet	A48 Koblenz
23	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet	A48 Trier
24	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet	B262 Mayen
31	A48 Trier	A48 Koblenz
32	A48 Trier	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet
34	A48 Trier	B262 Mayen
41	B262 Mayen	A48 Koblenz
42	B262 Mayen	B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet
43	B262 Mayen	A48 Trier

Fahrzeug-Arten	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

6:45 7:30
Spitzenstunde Vormittag: 06:45 Uhr bis 07:45 Uhr
 16:00 16:45
Spitzenstunde Nachmittag: 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr



Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 13							
	von: A48 Koblenz								von: A48 Koblenz							
	nach: B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet								nach: A48 Trier							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	14	0	0	8	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	6	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	14	0	0	10	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	9	0	0	7	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	8	0	0	4	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	10	0	0	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	9	0	0	7	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	11	0	0	9	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	5	0	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	6	0	0	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	8	0	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	9	0	0	7	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	6	0	0	3	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	9	0	0	6	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	11	0	0	7	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	6	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	6	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	4	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	9	0	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	11	0	0	6	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	11	0	0	6	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	8	0	0	5	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	16	0	0	13	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	10	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	13	0	0	8	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	12	0	0	9	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	11	0	0	7	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	14	0	0	11	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	11	0	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	18	0	0	14	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	23	0	0	21	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	21	0	0	19	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	21	0	0	18	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	21	0	1	15	1	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	16	0	0	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	21	0	0	17	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	31	0	0	29	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	18	0	0	15	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	23	0	1	21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	31	0	0	22	5	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	19	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	12	0	0	10	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	23	0	0	19	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	15	0	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	15	0	1	12	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	12	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	4	0	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	7	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 14								Strom 21							
	von: A48 Koblenz								von: B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet							
	nach: B262 Mayen								nach: A48 Koblenz							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	5	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	8	0	0	6	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	7	0	0	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	5	0	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	5	0	0	2	1	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
04:30 - 04:45	2	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	7	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
05:00 - 05:15	6	0	0	3	0	0	0	3	4	0	0	3	0	0	0	1
05:15 - 05:30	22	0	0	14	0	2	0	6	14	0	0	14	0	0	0	0
05:30 - 05:45	48	0	0	30	6	0	0	12	31	0	0	23	4	2	0	2
05:45 - 06:00	62	0	0	52	6	0	0	4	40	0	0	35	3	0	0	2
06:00 - 06:15	42	0	0	36	1	0	2	3	18	0	0	15	1	1	0	1
06:15 - 06:30	39	0	1	26	7	0	2	3	17	0	0	12	2	3	0	0
06:30 - 06:45	37	0	0	32	3	0	1	1	19	0	0	15	2	2	0	0
06:45 - 07:00	52	0	1	49	0	0	0	2	14	0	0	13	0	1	0	0
07:00 - 07:15	73	0	0	64	4	0	1	4	11	0	0	9	1	0	0	1
07:15 - 07:30	69	0	1	61	4	0	1	2	21	0	0	16	2	0	0	3
07:30 - 07:45	63	0	0	57	5	0	0	1	15	0	0	14	0	0	1	0
07:45 - 08:00	60	0	0	53	3	0	0	4	15	0	0	13	1	0	0	1
08:00 - 08:15	45	0	0	38	6	0	1	0	16	0	0	14	1	0	0	1
08:15 - 08:30	72	0	2	60	5	0	2	3	5	0	0	4	1	0	0	0
08:30 - 08:45	60	0	0	50	5	0	3	2	4	0	0	1	1	1	1	0
08:45 - 09:00	38	0	0	32	4	0	0	2	10	0	0	8	2	0	0	0
09:00 - 09:15	34	0	0	31	1	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
09:15 - 09:30	35	0	0	25	5	0	2	3	5	0	0	4	0	0	0	1
09:30 - 09:45	37	0	0	32	1	0	0	4	6	0	0	6	0	0	0	0
09:45 - 10:00	34	0	0	34	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	0	1
10:00 - 10:15	45	0	1	37	0	0	1	6	10	0	0	8	1	0	0	1
10:15 - 10:30	37	0	0	32	3	0	0	2	6	0	0	6	0	0	0	0
10:30 - 10:45	35	0	0	29	0	0	2	4	6	0	0	4	0	0	2	0
10:45 - 11:00	36	0	0	27	4	1	1	3	9	0	0	6	1	0	1	1
11:00 - 11:15	33	0	0	25	1	0	3	4	3	0	0	3	0	0	0	0
11:15 - 11:30	40	0	0	32	0	0	1	7	4	0	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	38	0	1	28	4	0	2	3	9	0	0	8	0	0	1	0
11:45 - 12:00	42	0	0	35	2	0	0	5	9	0	0	5	2	0	0	2
12:00 - 12:15	36	0	0	28	2	0	0	6	7	0	0	6	0	0	0	1
12:15 - 12:30	37	0	0	32	0	0	1	4	6	0	0	6	0	0	0	0
12:30 - 12:45	37	0	0	30	3	0	0	4	6	0	0	5	0	0	1	0
12:45 - 13:00	45	0	0	39	2	0	1	3	14	0	0	10	1	0	1	2
13:00 - 13:15	37	0	0	31	0	0	0	6	14	0	0	13	0	0	0	1
13:15 - 13:30	43	0	1	35	2	0	1	4	7	0	0	6	0	0	0	1
13:30 - 13:45	36	0	0	31	2	0	0	3	13	0	0	12	1	0	0	0
13:45 - 14:00	40	0	0	35	2	0	1	2	13	0	0	10	1	1	0	1
14:00 - 14:15	43	0	0	37	4	0	0	2	8	0	0	6	0	0	0	2
14:15 - 14:30	46	0	0	43	1	0	0	2	8	0	0	6	0	1	1	0
14:30 - 14:45	46	0	0	42	1	0	0	3	3	0	0	2	0	1	0	0
14:45 - 15:00	56	0	0	49	3	1	1	2	9	0	0	7	0	0	1	1
15:00 - 15:15	65	0	2	56	0	0	1	6	12	0	0	10	0	0	1	1
15:15 - 15:30	63	0	0	57	1	1	0	4	11	0	0	10	1	0	0	0
15:30 - 15:45	69	0	1	60	6	0	1	1	15	0	1	14	0	0	0	0
15:45 - 16:00	50	0	0	41	4	1	0	4	19	0	0	16	0	0	0	3
16:00 - 16:15	98	0	0	93	1	0	2	2	24	0	0	23	0	0	1	0
16:15 - 16:30	77	0	0	73	2	0	0	2	14	0	0	10	1	1	0	2
16:30 - 16:45	73	0	0	66	3	0	0	4	15	0	0	10	3	0	0	2
16:45 - 17:00	75	0	0	69	4	0	0	2	13	0	0	13	0	0	0	0
17:00 - 17:15	71	0	0	70	0	0	0	1	13	0	0	13	0	0	0	0
17:15 - 17:30	62	0	0	58	2	0	0	2	6	0	0	5	1	0	0	0
17:30 - 17:45	81	0	0	75	4	0	0	2	6	0	0	4	1	0	0	1
17:45 - 18:00	56	0	1	52	2	0	1	0	9	0	0	7	2	0	0	0
18:00 - 18:15	47	0	0	42	4	0	1	0	8	0	0	8	0	0	0	0
18:15 - 18:30	33	0	1	30	1	0	1	0	11	0	0	9	0	0	1	1
18:30 - 18:45	29	0	0	28	0	0	1	0	4	0	0	3	0	0	0	1
18:45 - 19:00	22	0	0	19	3	0	0	0	7	0	0	5	1	0	0	1
19:00 - 19:15	25	0	0	25	0	0	0	0	9	0	0	6	1	1	0	1
19:15 - 19:30	25	0	0	24	1	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
19:30 - 19:45	27	0	0	26	0	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
19:45 - 20:00	13	0	0	11	0	0	0	2	9	0	0	8	0	0	0	1
20:00 - 20:15	18	0	0	16	1	0	0	1	7	0	0	6	0	0	0	1
20:15 - 20:30	27	0	0	25	1	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
20:30 - 20:45	18	0	0	16	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
20:45 - 21:00	11	0	0	11	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
21:00 - 21:15	14	0	0	9	1	0	2	2	4	0	0	3	1	0	0	0
21:15 - 21:30	7	0	0	6	0	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
21:30 - 21:45	10	0	0	10	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
21:45 - 22:00	13	0	0	11	0	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
22:00 - 22:15	16	0	0	14	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
22:15 - 22:30	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:30 - 22:45	14	0	0	13	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
22:45 - 23:00	8	0	0	7	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0</		

Seite 4 von 33

Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: B262 Mayen								von: B262 Mayen							
	nach: B262 Richtung KVP / Gewerbegebiet								nach: A48 Trier							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	8	0	0	6	0	0	0	2	23	0	0	15	1	0	0	7
00:15 - 00:30	11	0	0	5	0	0	0	6	15	0	0	7	0	0	0	8
00:30 - 00:45	4	0	0	3	0	0	0	1	15	0	0	8	0	0	0	7
00:45 - 01:00	10	0	0	7	0	0	0	3	17	0	0	8	1	0	0	8
01:00 - 01:15	6	0	0	4	0	0	0	2	15	0	0	5	1	0	1	8
01:15 - 01:30	5	0	0	4	0	0	0	1	16	0	0	8	1	0	0	7
01:30 - 01:45	4	0	0	1	1	0	0	2	16	0	0	5	1	0	0	10
01:45 - 02:00	4	0	0	3	0	0	0	1	15	0	0	5	0	0	0	10
02:00 - 02:15	5	0	0	2	0	0	1	2	10	0	0	1	1	0	0	8
02:15 - 02:30	5	0	0	3	0	0	0	2	10	0	0	2	0	0	0	8
02:30 - 02:45	3	0	0	1	0	0	0	2	8	0	0	3	0	0	0	5
02:45 - 03:00	6	0	0	3	0	0	1	2	18	0	0	2	1	0	0	15
03:00 - 03:15	2	0	0	1	0	0	0	1	12	0	0	3	3	0	0	6
03:15 - 03:30	6	0	0	3	0	0	0	3	12	0	0	3	3	0	0	6
03:30 - 03:45	5	0	0	5	0	0	0	0	16	0	0	3	2	0	0	11
03:45 - 04:00	5	0	0	4	0	0	0	1	9	0	0	2	1	0	0	6
04:00 - 04:15	9	0	0	6	1	0	1	1	16	0	0	5	1	0	0	10
04:15 - 04:30	14	0	0	9	1	0	1	3	21	0	0	9	1	0	0	11
04:30 - 04:45	12	0	0	9	0	0	0	3	27	0	0	6	4	0	0	17
04:45 - 05:00	15	0	0	9	3	0	0	3	26	0	0	9	2	0	1	14
05:00 - 05:15	31	0	0	21	1	0	2	7	21	0	0	6	2	0	0	13
05:15 - 05:30	38	0	0	34	1	0	0	3	37	0	0	19	6	0	0	12
05:30 - 05:45	56	0	0	50	3	0	0	3	39	0	0	20	3	0	2	14
05:45 - 06:00	62	0	0	56	3	1	1	1	54	0	0	37	1	0	3	13
06:00 - 06:15	58	0	0	54	1	0	0	3	68	0	0	40	9	0	3	16
06:15 - 06:30	88	0	0	75	8	1	1	3	84	0	2	48	6	0	5	23
06:30 - 06:45	82	0	0	64	11	1	3	3	103	0	0	63	9	0	5	26
06:45 - 07:00	110	0	0	89	7	1	4	9	96	0	0	72	4	0	0	20
07:00 - 07:15	102	0	0	93	5	0	1	3	85	0	0	62	4	0	2	17
07:15 - 07:30	105	0	1	89	5	0	2	8	114	0	0	78	13	0	3	20
07:30 - 07:45	117	0	1	104	2	2	1	7	102	0	1	76	8	0	2	15
07:45 - 08:00	107	0	0	84	7	3	4	9	89	0	0	69	7	0	2	11
08:00 - 08:15	90	0	0	83	2	1	0	4	82	0	1	63	8	0	2	8
08:15 - 08:30	87	0	0	76	2	1	3	5	94	0	0	72	10	0	2	10
08:30 - 08:45	73	0	0	59	7	1	2	4	98	0	0	72	12	0	3	11
08:45 - 09:00	58	0	0	50	5	0	1	2	91	0	0	66	10	0	1	14
09:00 - 09:15	70	0	0	62	2	0	3	3	101	0	0	72	16	0	3	10
09:15 - 09:30	85	0	1	68	8	1	1	6	72	0	2	53	4	0	1	12
09:30 - 09:45	69	0	0	60	0	1	0	8	103	0	0	67	9	0	1	26
09:45 - 10:00	66	0	0	52	7	0	1	6	95	0	0	72	5	0	3	15
10:00 - 10:15	89	0	1	75	4	0	5	4	91	0	0	71	6	0	0	14
10:15 - 10:30	88	0	0	73	7	2	1	5	106	0	0	91	7	0	0	8
10:30 - 10:45	82	0	0	72	4	0	3	3	113	0	0	88	8	1	2	14
10:45 - 11:00	76	0	0	63	3	2	0	8	90	0	0	73	6	1	1	9
11:00 - 11:15	83	0	0	70	0	1	1	11	99	0	0	77	4	1	4	13
11:15 - 11:30	96	0	1	84	5	0	3	3	118	0	1	88	7	0	7	15
11:30 - 11:45	93	0	1	80	2	1	2	7	120	0	0	95	8	0	0	17
11:45 - 12:00	102	0	3	82	9	1	1	6	107	0	0	74	9	2	2	20
12:00 - 12:15	90	0	0	79	3	1	4	3	125	0	0	105	6	1	2	11
12:15 - 12:30	86	0	0	79	1	0	1	5	118	0	0	95	7	0	0	16
12:30 - 12:45	88	0	0	71	6	2	0	9	113	0	1	96	6	0	1	9
12:45 - 13:00	80	0	1	67	3	1	1	7	93	0	0	74	5	0	1	13
13:00 - 13:15	108	0	0	92	5	1	2	8	110	0	1	93	7	0	1	8
13:15 - 13:30	121	0	3	103	8	0	0	7	139	0	1	120	4	1	3	10
13:30 - 13:45	106	0	1	86	6	2	3	8	119	0	1	94	6	0	1	17
13:45 - 14:00	85	0	1	68	7	1	3	5	128	0	0	101	4	0	1	22
14:00 - 14:15	110	0	0	98	4	0	1	7	146	0	2	123	13	0	0	8
14:15 - 14:30	90	0	0	74	5	2	3	6	117	0	0	95	3	0	2	17
14:30 - 14:45	107	0	2	91	5	0	1	8	128	0	0	101	7	1	1	18
14:45 - 15:00	106	0	2	92	4	1	0	7	120	0	2	100	7	0	0	11
15:00 - 15:15	106	0	1	93	2	1	2	7	154	0	2	124	5	0	1	22
15:15 - 15:30	129	0	3	112	4	1	2	7	130	0	1	112	6	0	2	9
15:30 - 15:45	144	0	3	128	5	0	3	5	132	0	0	114	4	0	0	14
15:45 - 16:00	146	0	1	123	9	2	4	7	129	0	2	109	8	0	0	10
16:00 - 16:15	129	0	1	117	1	3	1	6	165	0	1	144	9	0	1	10
16:15 - 16:30	171	0	2	155	5	1	0	8	164	0	3	143	6	0	0	12
16:30 - 16:45	142	0	5	117	8	4	1	7	155	0	5	132	6	0	1	11
16:45 - 17:00	132	0	2	119	5	1	3	2	164	0	0	147	7	1	1	8
17:00 - 17:15	116	0	2	107	5	0	0	2	148	0	0	130	3	2	1	12
17:15 - 17:30	134	0	1	120	5	2	1	5	127	0	1	108	8	0	0	10
17:30 - 17:45	138	0	3	126	4	0	0	5	123	0	1	113	4	1	0	4
17:45 - 18:00	120	0	2	110	3	0	0	5	134	0	0	116	10	0	0	8
18:00 - 18:15	99	0	2	91	2	2	1	1	110	0	0	94	5	0	1	10
18:15 - 18:30	118	0	2	105	4	0	0	7	130	0	0	116	3	0	0	11
18:30 - 18:45	73	0	0	68	2	1	0	2	89	0	0	77	3	0	0	9
18:45 - 19:00	70	0	3	63	2	0	1	1	85	0	0	71	4	0	1	9
19:00 - 19:15	76	0	1	66	2	1	0	6	78	0	0	64	2	0	0	12
19:15 - 19:30	47	0	0	41	1	1	0	4	88	0	0	72	4	0	1	11
19:30 - 19:45	54	0	1	46	0	0	0	7	67	0	0	58	3	0	0	6
19:45 - 20:00	49	0	0	44	1	0	0	4	61	0	0	56	1	0	0	4
20:00 - 20:15	52	0	1	42	1	1	1	6	57	0	0	48	2	0	1	6
20:15 - 20:30	40	0	2	37	0	0	0	1	50	0	0	37	4	0	1	8
20:30 - 20:45	50	0	0	45	0	0	1	4	49	0	1	42	3	1	0	2
20:45 - 21:00	37	0	0	35	1	0	0	1	50	0	0	41	1	0	1	7
21:00 - 21:15	32	0	0	28	0	1	0	3	46	0	0	37	3	0	0	6
21:15 - 21:30	36	0	0	31	0	0	0	5	41	0	0	35	1	0	0	5
21:30 - 21:45	28	0	1	25	0	0	0	2	50	0	1	42	0	0	1	6
21:45 - 22:00	27	0	0	21	0	1	0	5	31	0	0	28	1	0	1	1
22:00 - 22:15	24	0	0	20	1	0	0	3	31	0	0	26	1	0	0	4
22:15 - 22:30	23	0	0	20	1											

Auswertung Knotenstromzählung - Kreisverkehr

Projekt-Name: Mayen Industriepark Osteifel - Autohof Stadt: Mayen
 Projekt-Nummer: 20265 Knotenpunkt: K2
 Datum: Dienstag, 4. Juli 2023 A48 Richtungsfahrbahn Nord / B262 / L82
 Erhebungszeit: 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: AB
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name
2	L 82
3	A48 Richtung Koblenz
4	B262

Osten

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
22	L 82	L 82
23	L 82	A48 Richtung Koblenz
24	L 82	B262
32	A48 Richtung Koblenz	L 82
33	A48 Richtung Koblenz	A48 Richtung Koblenz
34	A48 Richtung Koblenz	B262
42	B262	L 82
43	B262	A48 Richtung Koblenz
44	B262	B262

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 06:30 Uhr bis 07:30 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 16:15 Uhr bis 17:15 Uhr



Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 22								Strom 23							
	von: L 82								von: L 82							
	nach: L 82								nach: A48 Richtung Koblenz							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	2
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	2
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	0	0	1	1
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	12	0	0	0	1
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	24	1	0	0	1
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	22	1	1	1	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	18	4	0	0	1
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	37	4	0	0	2
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	29	1	0	0	2
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	30	2	0	1	1
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	24	2	0	0	3
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	17	2	1	0	0
07:45 - 08:00	1	0	0	1	0	0	0	0	31	0	0	28	1	1	0	1
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	17	3	0	0	1
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	14	1	0	2	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	10	1	0	0	2
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	10	1	0	0	1
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	11	0	0	0	1
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	3	1	0	1	3
10:15 - 10:30	1	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	2	1	0	0	1
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	0	0	0	2
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	1	0	0	0
11:15 - 11:30	2	0	0	1	0	0	1	0	9	0	0	9	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	5	1	0	1	3
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	6	0	0	1	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	7	1	0	0	1
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	5	1	0	3	4
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	6	1	0	1	3
13:15 - 13:30	1	0	0	0	0	0	1	0	9	0	0	8	1	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	4	1	0	1	2
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	8	1	0	0	2
14:00 - 14:15	1	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	1	1
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	0	0	1	1
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	2	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	1	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	11	1	0	0	3
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	10	1	0	1	4
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	10	2	0	1	4
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	7	1	0	1	2
16:00 - 16:15	2	0	0	1	0	1	0	0	20	0	0	18	0	0	0	2
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	11	1	0	0	1
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	0	1
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	1	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	4	2	0	0	4
17:30 - 17:45	1	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	8	0	0	0	2
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	0	0	0	2
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	0	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	3
19:30 - 19:45	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	3	0	0	0	1
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	3	1	0	0	1
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	0	0	0	2
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 24								Strom 32							
	von: L 82								von: A48 Richtung Koblenz							
	nach: B262								nach: L 82							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	9	0	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	3	0	0	0	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	5	0	0	1	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:15 - 02:30	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	4	0	0	3	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	2	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	6	0	1	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	3	0	0	2	0	0	0	1	2	0	1	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	6	0	0	4	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	6	0	0	3	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0
04:30 - 04:45	7	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	14	0	0	10	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	30	0	1	23	0	0	1	5	1	0	0	1	0	0	0	0
05:15 - 05:30	27	0	0	24	1	1	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
05:30 - 05:45	53	0	0	37	9	1	0	6	3	0	0	2	1	0	0	0
05:45 - 06:00	62	0	0	50	8	0	0	4	9	0	0	6	3	0	0	0
06:00 - 06:15	59	0	0	48	4	3	1	3	6	0	0	4	2	0	0	0
06:15 - 06:30	66	0	1	52	4	3	2	4	5	0	0	3	2	0	0	0
06:30 - 06:45	80	0	1	66	7	2	0	4	10	0	0	6	3	0	1	0
06:45 - 07:00	75	0	1	61	7	1	0	5	14	0	0	13	0	1	0	0
07:00 - 07:15	80	0	1	72	3	2	0	2	18	0	0	13	3	1	0	1
07:15 - 07:30	79	0	1	64	7	1	0	6	16	0	0	15	1	0	0	0
07:30 - 07:45	74	0	2	66	3	1	0	2	13	0	0	10	0	2	0	1
07:45 - 08:00	75	0	0	66	5	0	2	2	16	0	0	15	1	0	0	0
08:00 - 08:15	72	0	0	63	3	1	1	4	14	0	0	9	4	1	0	0
08:15 - 08:30	73	0	0	67	5	1	0	0	14	0	0	11	2	0	1	0
08:30 - 08:45	52	0	0	40	7	1	2	2	5	0	0	4	0	0	1	0
08:45 - 09:00	65	0	0	55	4	1	2	3	4	0	0	0	2	1	0	1
09:00 - 09:15	39	0	0	34	2	0	1	2	4	0	0	2	2	0	0	0
09:15 - 09:30	66	0	0	51	10	0	3	2	6	0	0	5	0	1	0	0
09:30 - 09:45	68	0	0	61	3	0	0	4	10	0	0	7	2	0	0	1
09:45 - 10:00	58	0	0	50	4	0	1	3	12	0	0	7	1	0	1	3
10:00 - 10:15	53	0	0	43	2	0	1	7	5	0	0	3	0	0	1	1
10:15 - 10:30	50	0	1	44	0	3	0	2	10	0	0	8	0	0	0	2
10:30 - 10:45	49	0	0	42	0	2	3	2	3	0	0	3	0	0	0	0
10:45 - 11:00	52	0	0	44	2	0	1	5	7	0	0	5	1	0	0	1
11:00 - 11:15	42	0	2	30	4	0	1	5	5	0	0	2	3	0	0	0
11:15 - 11:30	52	0	0	41	5	1	1	4	11	0	0	5	1	0	0	5
11:30 - 11:45	62	0	0	51	4	2	2	3	13	0	0	6	4	0	1	2
11:45 - 12:00	45	0	2	34	0	0	3	6	5	0	0	3	0	0	0	2
12:00 - 12:15	48	0	1	38	1	2	1	5	5	0	0	3	1	0	1	0
12:15 - 12:30	48	0	1	38	2	2	1	4	10	0	0	4	2	0	2	2
12:30 - 12:45	48	0	0	41	2	0	2	3	14	0	0	9	2	0	2	1
12:45 - 13:00	40	0	0	33	1	0	3	3	6	0	0	5	0	0	1	0
13:00 - 13:15	62	0	0	49	2	0	5	6	12	0	0	7	2	0	0	3
13:15 - 13:30	49	0	1	40	2	0	1	5	6	0	0	6	0	0	0	0
13:30 - 13:45	75	0	2	63	3	0	1	6	8	0	0	4	4	0	0	0
13:45 - 14:00	49	0	0	39	2	3	0	5	8	0	0	8	0	0	0	0
14:00 - 14:15	70	0	0	60	5	0	1	4	8	0	0	5	0	1	0	2
14:15 - 14:30	77	0	0	68	3	1	3	2	14	0	0	13	0	1	0	0
14:30 - 14:45	57	0	5	42	4	2	1	3	17	0	0	9	2	0	2	4
14:45 - 15:00	65	0	1	48	7	1	2	6	10	0	1	6	0	0	0	3
15:00 - 15:15	68	0	1	59	4	1	1	2	12	0	0	7	0	0	0	5
15:15 - 15:30	81	0	0	69	3	3	3	3	12	0	0	8	1	0	1	2
15:30 - 15:45	66	0	1	59	2	1	1	2	12	0	0	8	3	0	0	1
15:45 - 16:00	83	0	1	65	8	2	0	7	18	0	0	15	0	0	2	1
16:00 - 16:15	84	0	1	75	3	0	2	3	9	0	0	2	6	0	0	1
16:15 - 16:30	78	0	2	68	1	1	1	5	18	0	0	14	3	0	0	1
16:30 - 16:45	67	0	2	53	8	0	1	3	19	0	0	14	4	1	0	0
16:45 - 17:00	73	0	0	62	6	0	2	3	15	0	0	13	1	1	0	0
17:00 - 17:15	58	0	2	49	6	0	0	1	14	0	0	13	0	0	0	1
17:15 - 17:30	49	0	0	45	1	1	1	1	25	0	0	22	2	0	0	1
17:30 - 17:45	50	0	0	41	4	0	1	4	16	0	0	16	0	0	0	0
17:45 - 18:00	53	0	0	48	3	0	0	2	19	0	0	10	3	2	2	2
18:00 - 18:15	49	0	1	46	0	1	0	1	13	0	0	10	1	1	1	0
18:15 - 18:30	52	0	1	44	4	0	1	2	9	0	0	9	0	0	0	0
18:30 - 18:45	35	0	0	24	9	0	0	2	8	0	0	8	0	0	0	0
18:45 - 19:00	42	0	0	37	0	1	2	2	8	0	0	7	0	1	0	0
19:00 - 19:15	30	0	0	26	1	2	0	1	8	0	0	8	0	0	0	0
19:15 - 19:30	42	0	1	35	2	0	0	4	6	0	0	6	0	0	0	0
19:30 - 19:45	29	0	0	26	1	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
19:45 - 20:00	33	0	2	27	0	0	0	4	4	0	0	3	1	0	0	0
20:00 - 20:15	37	0	0	34	1	0	0	2	7	0	0	7	0	0	0	0
20:15 - 20:30	23	0	0	20	1	0	0	2	4	0	0	4	0	0	0	0
20:30 - 20:45	15	0	0	12	0	1	1	1	5	0	0	5	0	0	0	0
20:45 - 21:00	16	0	0	13	1	0	0	2	5	0	0	4	0	0	0	1
21:00 - 21:15	22	0	1	18	2	0	0	1	12	0	0	10	0	0	0	2
21:15 - 21:30	22	0	0	16	2	2	0	2	8	0	0	8	0	0	0	0
21:30 - 21:45	22	0	0	20	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
21:45 - 22:00	16	0	0	14	0	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
22:00 - 22:15	28	0	1	26	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
22:15 - 22:30	10	0	0	10	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:30 - 22:45	11	0	0	8	0	0	0	3	5	0	0	5	0	0	0	0
22:45 - 23:00	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
23:00 - 23:15	9	0	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	5	0	0	4	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
23:30 - 23:45	6	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	4	0	0	3	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
Σ SPH-VM	314	0	4	263	24	6	0	17	58	0	0	47	7	2	1	1
Σ SPH-NM	276	0	6	232	21	1	4	12	66	0	0	54	8	2	0	2

Seite 9 von 33

Auswertung der Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: B262								von: B262							
	nach: L 82								nach: A48 Richtung Koblenz							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	9	0	0	6	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	5	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	5	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	7	0	0	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	4	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	3	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	3	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	8	0	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	8	0	0	5	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	11	0	0	6	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	24	0	0	19	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	20	0	0	14	1	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	25	0	0	22	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	24	0	0	19	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	25	0	0	18	4	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	35	0	0	23	6	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	39	0	0	20	9	1	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	28	0	1	21	3	0	1	2	1	0	0	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	44	0	0	36	2	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	41	0	1	36	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	53	0	0	36	4	3	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	49	0	0	41	2	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	31	0	0	19	5	1	2	4	1	0	0	1	0	0	0	0
08:30 - 08:45	36	0	0	26	3	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	39	0	0	29	6	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	41	0	0	33	3	0	2	3	1	0	0	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	50	0	1	38	7	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	38	0	0	30	1	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	39	0	0	27	5	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	59	0	1	48	5	2	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	51	0	0	43	4	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	47	0	0	39	5	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	59	0	0	46	4	2	2	5	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	51	0	0	44	1	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	66	0	1	57	2	0	4	2	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	58	0	0	49	3	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	60	0	1	46	4	1	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	85	0	0	70	3	1	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	49	0	0	42	3	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	68	0	0	53	2	3	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	66	0	1	55	2	1	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	66	0	0	59	2	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	86	0	2	67	7	2	1	7	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	63	0	2	49	3	1	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	70	0	0	53	5	1	4	7	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	82	0	0	71	5	0	2	4	1	0	0	1	0	0	0	0
14:15 - 14:30	61	0	0	48	9	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	90	0	2	75	2	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	77	0	2	66	4	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	87	0	1	69	5	1	3	8	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	88	0	1	74	4	1	2	6	1	0	0	0	0	0	0	1
15:30 - 15:45	104	0	2	86	6	1	3	6	2	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	94	0	1	79	6	3	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	101	0	0	87	5	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	121	0	1	109	3	2	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	90	0	5	72	6	1	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	109	0	3	94	6	1	3	2	1	0	0	1	0	0	0	0
17:00 - 17:15	97	0	2	78	10	1	0	6	1	0	0	0	1	0	0	0
17:15 - 17:30	112	0	1	98	6	2	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	92	0	3	82	3	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	103	0	2	95	2	1	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
18:00 - 18:15	82	0	3	75	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	84	0	1	75	3	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	72	0	1	65	3	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	55	0	3	49	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	57	0	1	50	2	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	38	0	1	29	2	1	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	41	0	0	32	5	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	48	0	0	43	2	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	36	0	1	30	0	0	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	27	0	2	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	37	0	1	32	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	32	0	0	29	0	0	0	3	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	32	0	0	26	0	1	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	26	0	1	24	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	31	0	0	29	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	23	0	0	19	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	15	0	0	14	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:15 - 22:30	21	0	0	18	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	16	0	0	13	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:																

Intervall	Strom 44							
	von: B262							
	nach: B262							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ Erhebungszeit	0	0	0	0	0	0	0	0



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1102 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 / Rampe A48 Ri. Trier Verkehrsdaten: Datum: Analyse Uhrzeit: 6.45-7.45 Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,439	---
	3 (1)	0	1161	1,000	1161	0,056	---
B	4 (3)	752	381	1,000	381	0,086	---
	6 (2)	752	349	1,000	349	0,758	---
C	7 (2)	752	441	1,000	441	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	752	1,050	1800	1714	0,439	962	0,0	A
	3	61	1,069	1161	1086	0,056	1025	3,5	A
B	4	32	1,022	381	373	0,086	341	10,6	B
	6	257	1,030	349	339	0,758	82	41,6	D
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	289	1,029	393	381	0,758	92	37,2	D
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									D



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	289	1,029	381	95	8,01	56
C							



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1215 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 Rampe A48 Ri. Trier
	Verkehrsdaten: Datum: Analyse Uhrzeit: 16.00-17.00
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,436	---
	3 (1)	0	1161	1,000	1161	0,060	---
B	4 (3)	733	393	1,000	393	0,251	---
	6 (2)	733	360	1,000	360	0,920	---
C	7 (2)	733	453	1,000	453	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	733	1,071	1800	1681	0,436	948	0,0	A
	3	66	1,064	1161	1092	0,060	1026	3,5	A
B	4	93	1,060	393	371	0,251	278	13,0	B
	6	323	1,026	360	351	0,920	28	87,2	E
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	416	1,034	467	451	0,921	35	72,3	E
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									E



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	416	1,034	451	95	17,70	112
C							



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, innerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1102 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 / Rampe A48 Ri. Trier Verkehrsdaten: Datum: Analyse Uhrzeit: 6.45-7.45 Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,439	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,041	---
B	4 (3)	752	431	1,000	431	0,076	---
	6 (2)	752	413	1,000	413	0,641	---
C	7 (2)	813	536	1,000	536	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	752	1,050	1800	1714	0,439	962	0,0	A
	3	61	1,069	1600	1497	0,041	1436	0,0	A
B	4	32	1,022	431	421	0,076	389	9,2	A
	6	257	1,030	413	401	0,641	144	24,6	C
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	289	1,029	464	451	0,641	162	21,9	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									C



Staumbaumessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	289	1,029	451	95	5,03	38
C							



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, innerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1215 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 / Rampe A48 Ri. Trier Verkehrsdaten: Datum: Analyse Uhrzeit: 16.00-17.00 Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,436	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,044	---
B	4 (3)	733	441	1,000	441	0,224	---
	6 (2)	733	424	1,000	424	0,782	---
C	7 (2)	799	545	1,000	545	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

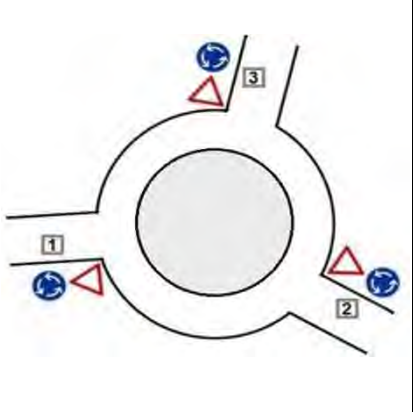
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	733	1,071	1800	1681	0,436	948	0,0	A
	3	66	1,064	1600	1504	0,044	1438	0,0	A
B	4	93	1,060	441	416	0,224	323	11,1	B
	6	323	1,026	424	413	0,782	90	37,8	D
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	416	1,034	549	531	0,783	115	29,9	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									D



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	416	1,034	531	95	9,32	63
C							



Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: Rampe A48 Ri- KO / B262 L82 Verkehrsdaten: Datum: Analyse Uhrzeit: 6.45-7.45 Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D Knotenverkehrsstärke: 1142 Fz/h 1208 Pkw-E/h
---	---

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

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	153	1,092	167	121	1138	1,000	1138
2	566	1,057	598	166	1098	1,000	1098
3	423	1,046	443	533	798	1,000	798

Beurteilung der Verkehrsqualität

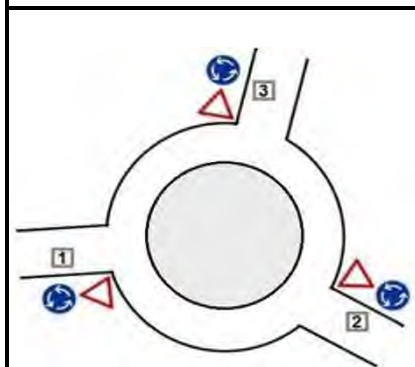
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1042	889	4,0	A
2	1039	473	7,6	A
3	762	339	10,6	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	855	nicht ausgelastet
2	122	nicht ausgelastet
3	231	nicht ausgelastet



Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme



Knotenpunkt: *Rampe A48 Ri- KO / B262 L82*

Verkehrsdaten: Datum: *Analyse*
Uhrzeit: *16.00-17.00*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1339 Fz/h*
1422 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	422	1,050	443	61	1191	1,000	1191
2	558	1,079	602	442	869	1,000	869
3	359	1,051	377	538	793	1,000	793

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1134	712	5,1	A
2	805	247	14,4	B
3	755	396	9,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	855	nicht ausgelastet
2	62	nicht ausgelastet
3	506	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, innerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1123 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 Rampe A48 Ri. Trier
	Verkehrsdaten: Datum: Planung Uhrzeit: 6.45-7.45
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45$ s Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,448	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,041	---
B	4 (3)	766	423	1,000	423	0,080	---
	6 (2)	766	405	1,000	405	0,668	---
C	7 (2)	828	527	1,000	527	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	766	1,052	1800	1711	0,448	945	0,0	A
	3	62	1,068	1600	1498	0,041	1436	0,0	A
B	4	33	1,021	423	414	0,080	381	9,4	A
	6	262	1,032	405	392	0,668	130	27,1	C
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	295	1,031	456	442	0,668	147	24,1	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									C



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	295	1,031	442	95	5,59	38
C							



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, innerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1239 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B262 / Rampe A48 Ri. Trier
	Verkehrsdaten: Datum: Planung Uhrzeit: 16.00-17.00
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,446	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,045	---
B	4 (3)	748	433	1,000	433	0,234	---
	6 (2)	748	415	1,000	415	0,814	---
C	7 (2)	815	535	1,000	535	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	748	1,073	1800	1678	0,446	930	0,0	A
	3	67	1,063	1600	1506	0,045	1439	0,0	A
B	4	95	1,066	433	406	0,234	311	11,6	B
	6	329	1,028	415	404	0,814	75	44,2	D
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	424	1,036	539	520	0,816	96	35,2	D
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									D



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	424	1,036	520	95	10,80	69



Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme		
	Knotenpunkt: <i>Rampe A48 Ri- KO / B262 L82</i>	
	Verkehrsdaten:	Datum: <i>Planung</i> Uhrzeit: 6.45-7.45
	Zielvorgaben:	Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: <i>D</i>
	Knotenverkehrsstärke:	1163 <i>Fz/h</i> 1232 <i>Pkw-E/h</i>

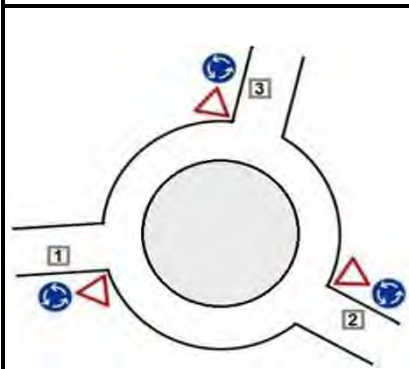
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	155	1,095	170	124	1134	1,000	1134
2	576	1,058	610	170	1095	1,000	1095
3	432	1,049	453	543	790	1,000	790

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1036	881	4,1	A
2	1034	458	7,8	A
3	753	321	11,2	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	872	nicht ausgelastet
2	124	nicht ausgelastet
3	236	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme



Knotenpunkt: *Rampe A48 Ri- KO / B262 L82*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *16.00-17.00*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1364 Fz/h*
1452 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	429	1,052	451	62	1190	1,000	1190
2	569	1,081	615	451	862	1,000	862
3	366	1,052	385	550	784	1,000	784

Beurteilung der Verkehrsqualität

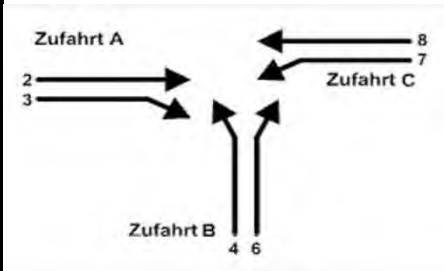
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1131	702	5,1	A
2	797	228	15,6	B
3	746	380	9,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	874	nicht ausgelastet
2	62	nicht ausgelastet
3	516	nicht ausgelastet



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

 Knotenverkehrsstärke: 1154 Fz/h	außerorts, innerhalb von Ballungsräumen	
	A-C /B Knotenpunkt: B262 /Rampe A48 Ri. Trier Verkehrsdaten: Datum: Planung Uhrzeit: 6.45-7.45 Verkehrsregelung: Zufahrt B:  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D	

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,453	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,051	---
B	4 (3)	774	419	1,000	419	0,125	---
	6 (2)	774	401	1,000	401	0,665	---
C	7 (2)	848	515	1,000	515	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	774	1,053	1800	1709	0,453	935	0,0	A
	3	74	1,104	1600	1449	0,051	1375	0,0	A
B	4	48	1,088	419	385	0,125	337	10,7	B
	6	258	1,033	401	388	0,665	130	27,2	C
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	306	1,041	479	460	0,665	154	23,0	C
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									C



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	306	1,041	460	95	5,55	38
C							



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 1302 Fz/h	außerorts, innerhalb von Ballungsräumen
	Knotenpunkt: A-C /B B262 / Rampe A48 Ri. Trier
	Verkehrsdaten: Datum: Planung Uhrzeit: 16.00-17.00
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_W = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D	

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,449	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,072	---
B	4 (3)	754	430	1,000	430	0,307	---
	6 (2)	754	412	1,000	412	0,799	---
C	7 (2)	860	508	1,000	508	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,000	---

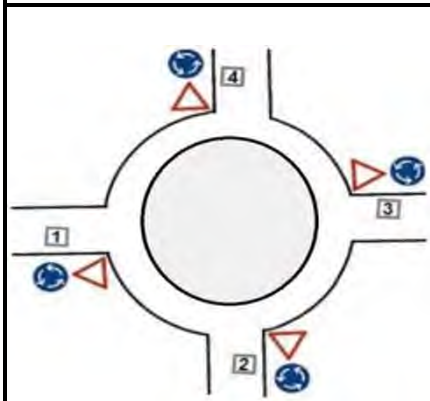
Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs- grad x_i [-]	Kapazitäts- reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	2	754	1,072	1800	1678	0,449	924	0,0	A
	3	106	1,086	1600	1474	0,072	1368	0,0	A
B	4	122	1,080	430	398	0,307	276	13,0	B
	6	320	1,028	412	400	0,799	80	41,8	D
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	---	---	---	---	---	---	---	---
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	442	1,043	574	550	0,803	108	31,5	D
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{FZ,ges}									D



Stauraumbemessung - Abbiegeströme							
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität C_i [Fz/h]	S [%]	N_s [Fz]	Staulänge [m]
A							
B							
	4+6	442	1,043	550	95	10,30	69
C							



Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *Rampe A48 Ri- KO / B262 L82/Autohof*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: 6.45-7.45

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

Knotenverkehrsstärke: 1243 Fz/h
1305 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	180	1,067	192	145	1116	1,000	1116
2	586	1,044	612	194	1074	1,000	1074
3	433	1,035	448	576	765	1,000	765
4	44	1,193	53	976	476	1,000	476

Beurteilung der Verkehrsqualität

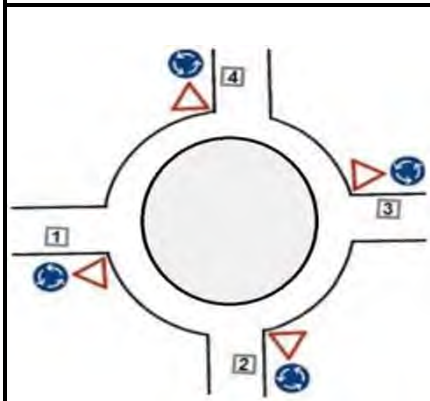
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1046	866	4,2	A
2	1028	442	8,1	A
3	739	306	11,7	B
4	399	355	10,1	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	883	nicht ausgelastet
2	143	nicht ausgelastet
3	231	nicht ausgelastet
4	48	nicht ausgelastet



Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *Rampe A48 Ri- KO / B262 L82/Autohof*

Verkehrsdaten: Datum: *Planung*
Uhrzeit: *16.00-17.00*

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$
Qualitätsstufe: *D*

Knotenverkehrsstärke: *1527 Fz/h*
1604 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	479	1,043	500	97	1159	1,000	1159
2	585	1,060	620	515	812	1,000	812
3	372	1,036	386	617	734	1,000	734
4	91	1,082	99	903	526	1,000	526

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1111	632	5,7	A
2	766	181	19,4	B
3	708	336	10,7	B
4	486	395	9,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	905	nicht ausgelastet
2	82	nicht ausgelastet
3	518	nicht ausgelastet
4	100	nicht ausgelastet

