

## VERMERK

Koblenz, 28.09.2022

**von:** Johanna Ditt (VERTEC GmbH)

**an:** Kerstin Eiteneur (Planeo Ingenieure GmbH)  
Elisa Skalski (Schalltechnisches Ingenieurbüro Pies GbR)

**Betr.** Verkehrsplanerische Begleituntersuchung Bebauungsplan "Unter dem Neubergsweg" in Bendorf

Die bisherigen Ergebnisse der verkehrsplanerischen Begleituntersuchung "Unter dem Neubergsweg in der Stadt Bendorf" liegen mit Stand Oktober 2018 vor. Im nachfolgenden Vermerk werden die bisherigen Ergebnisse auf Grund der geänderten Planungsgrundlage und der Realisierung des Durchstiches "Ringstraße" aktualisiert.

## Analyse 2022

- Im Zusammenhang mit der verkehrsplanerischen Begleituntersuchung "Unter dem Neubergsweg in der Stadt Bendorf" wurden im August 2018 Verkehrserhebungen in Bendorf durchgeführt. Um die Datengrundlage zu aktualisieren, wurden an dem Knotenpunkt Vallendarer Straße / Ringstraße erneut Zählungen durchgeführt. Die Erhebung fand am Donnerstag, den 24.03.2022 im Zeitbereich von 0.00 bis 24.00 Uhr statt. Das Erhebungskonzept ist in Abbildung B1 dargestellt.

**Abbildung B1**

### Ergebnisse

- Die Einfahrmenge an dem Knotenpunkt beträgt ca. 5.350 Kfz/d. Die maßgebenden Verkehrsbeziehungen verlaufen im Zuge der Vallendarer Straße. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 6%.
- Am Vormittag wird die maßgebende Spitzenstunde zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.00 und 17.00 Uhr erreicht. In beiden Spitzenstunden liegen die Einfahrmengen bei rd. 490 Kfz/h.
- Die Belastungen im Zuge der Vallendarer Straße sind geringer als 2018. Ein Grund dafür ist die Beeinflussung durch die Corona-Pandemie und die zusätzlich damit verbundene Homeoffice Pflicht.

**Abbildung B2**

## Verkehrsmengenprognose

- Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen. Deshalb wird analog zum vorliegenden Bericht vom Oktober 2018 auf den Ansatz einer allgemeinen Verkehrsmengenprognose verzichtet.
- Für die Ermittlung der Prognoseverkehrsmengen wird das Aufkommen der neuen Wohnbauflächen "Unter dem Neubergsweg" bestimmt und zusätzlich die Aufkommensbestimmung aus der Untersuchung "Durchstich Ringstraße Bebauungspläne Bendorf Süd III und IV" (VERTEC, Stand 28.05.2010) übernommen. Die Bauvorhaben der Ringstraße sind vollständig und des Bebauungsplans Bendorf Süd III bereits teilweise realisiert. Aus diesem Grund werden von den damals ermittelten Neuverkehren für Bendorf Süd III lediglich 50% in der heutigen Prognose berücksichtigt.

**Bild 1**

**Übersicht Bebauungspläne**



- Das Aufkommen des Vorhabens "Unter dem Neubergsweg" wird richtlinienkonform nach den "Hinweise[n] zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006) bestimmt. Dabei wird zusätzlich auf eigene Erfahrungswerte sowie auf Zählungen bestehender Einrichtungen zurückgegriffen. Die zurzeit aktuellen Planungsunterlagen werden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

**Abbildung C1**

Es werden die folgenden Einrichtungen in Ansatz gebracht:

- Reihenhausbebauung mit 44 Wohneinheiten
  - Mehrfamilienhäuser mit 47 Wohneinheiten (75m<sup>2</sup>)
- Die folgende Tabelle 1 fasst die Aufkommensbestimmung für die Reihenhausbebauung zusammen.

**Tabelle 1 Aufkommensbestimmung Reihenhausbebauung**

Nutzung	Wohneinheiten		Bewohner / Wohneinheit	
Reihenhausbebauung	44		3,00	
	Bewohner	Besucher	Wirtschaftsverkehr	SUMME
Anzahl Personen	132			
- Wege/d	3,80			
- Anteil Pkw	70%			
- Besetzungsgrad	1,20			
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	146	7	7	<b>160</b>

- Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen von rd. 160 Kfz/d, davon eine Fahrt im Schwerverkehr.
- Die folgende Tabelle 2 fasst die Aufkommensbestimmung für die Mehrfamilienhäuser zusammen.

**Tabelle 2** **Aufkommensbestimmung Mehrfamilienhäuser**

Nutzung	Wohneinheiten		Bewohner / Wohneinheit	
Mehrfamilienhäuser	47		2,00	
	Bewohner	Besucher	Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	94			
- Wege/d	3,80			
- Anteil Pkw	70%			
- Besetzungsgrad	1,20			
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	104	5	5	<b>114</b>

- Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen von rd. 110 Kfz/d, davon eine Fahrt im Schwerverkehr.
- In der Summe ergibt sich somit für die Vorhaben "Unter dem Neubergsweg" ein Aufkommen von rd. 270 Zu- und 270 Abfahrten pro Tag.
- Die folgende Tabelle 3 fasst die Aufkommensbestimmung der einzelnen Vorhaben für den Tagesverkehr zusammen. Die Prognosen der Vorhaben "Bendorf Süd III" und "Bendorf Süd IV" wurden aus der Untersuchung von 2018 übernommen.

**Tabelle 3** **Aufkommensbestimmung**

Gebietsentwicklung		Tagesverkehr [Kfz/d, Rtg.(SV)]
"Unter dem Neubergsweg"	Reihenhäuser	160 (1)
	Mehrfamilienhäuser	114 (1)
Zwischensumme		274 (2)
"Bendorf-Süd III" (50%)		214 (12)
"Bendorf-Süd IV"		217 (2)
<b>SUMME</b>		<b>705 (16)</b>

- Das zusätzliche Verkehrsaufkommen auf Grund der geplanten Gebietsentwicklungen beläuft sich auf rd. 710 Kfz/d pro Richtung mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 2,3%. Davon sind rd. 270 Kfz/d je Richtung den Wohnbauflächen in dem Gebiet "Unter dem Neubergsweg" zuzuschreiben. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier bei etwa 0,7%.

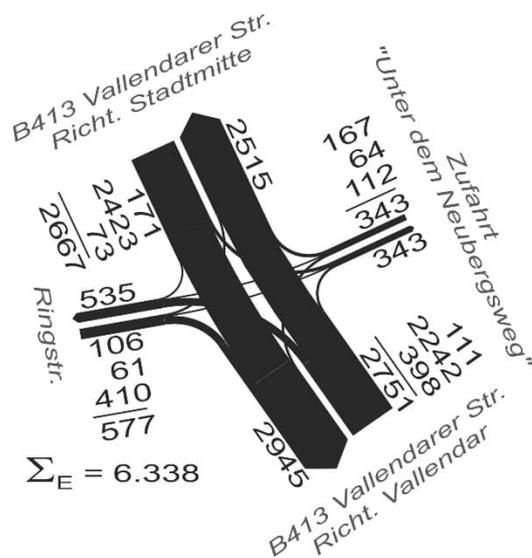
## Voraussetzungen Planfall P1

- Gemäß vorangegangenen Beschreibungen wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen der Planungsvorhaben berücksichtigt. Die Ergebnisse werden in Form von Knotenstrombelastungsbildern für den Tagesverkehr dargestellt.
- Das Wohngebiet "Unter dem Neubergsweg" soll über den vorhandenen Anschluss gegenüber der Einmündung Ringstraße in der Vallendarer Straße erschlossen werden.

## Ergebnisse Planfall P1

- Die Einfahrmenge an dem Knotenpunkt beträgt rd. 6.340 Kfz/d mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 5,4%.
- Die nachfolgende Abbildung zeigt die Knotenstrombelastungen getrennt nach Gesamt- und Schwerverkehr.

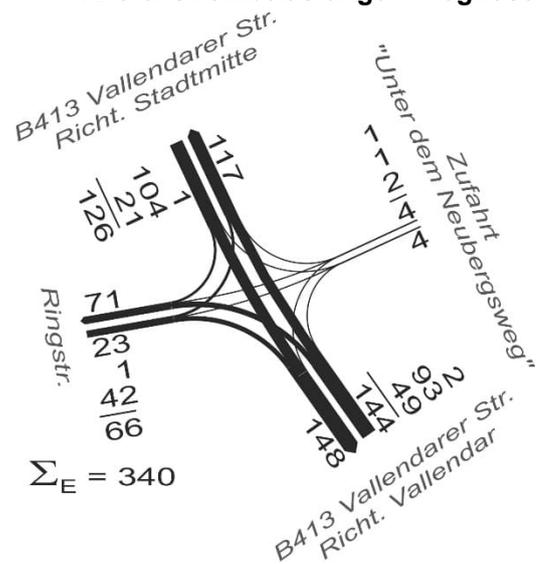
**Bild 2**



Angaben in Kfz/d

$\Sigma_E$  = Summe einfallender Kfz/d

**Knotenstrombelastungen Prognose**



Angaben in SV-Fz/d

$\Sigma_E$  = Summe einfallender SV-Fz/d

- Die Belastungen der aktuellen Prognose sind deutlich geringer gegenüber der bisherigen Prognose. Dies ist darin begründet, dass die Analyse 2022 gerade für die Vallendarer Straße niedrigere Belastungen vorweist als 2018.
- Die folgende Tabelle fasst die Belastungen im P1-Fall für die maßgebenden Querschnitte zusammen.

**Bild 3**

**Querschnitte**



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

**Tabelle 4** **Querschnittsbelastungen P1-Fall**

Querschnitt	Analyse [Kfz/d]	P1-Fall [Kfz/d]	+/-
Q1 Vallendarer Straße (Nord)	4.790	5.180	+390
Q2 Zufahrt "Unter dem Neubergsweg"	-	690	-
Q3 Vallendarer Straße (Süd)	5.230	5.700	+470
Q4 Ringstraße	690	1.110	+420

Tabelle enthält gerundete Werte

- Gegenüber der Analyse-Situation erfährt die Vallendarer Straße eine Belastungszunahme von ca. 390 – 470 Kfz/d. Die Ringstraße weist Zunahmen von ca. 430 Kfz/d auf.

## Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

- Die Kapazitätsberechnungen erfolgen nach HBS 2015 (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Die Verkehrsqualität wird nach folgenden Qualitätsstufen unterschieden. Die Wartezeiten beziehen sich auf den für die Beurteilung des Gesamtknotens maßgeblichen Einzelstrom.

**Tabelle 5** **Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (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, langer, ständig wachsender Stau	- *	- *

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes; LSA: Lichtsignalanlage

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

- Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit ist die Spitzenstundenbelastung des Knotenpunkts. Diese wird mit einem prozentualen Faktor von **10% der Tagesknotenpunktbelastung** abgeschätzt. Die Verkehrsanalyse hat gezeigt, dass die tatsächliche Spitzenstunde am Knotenpunkt in der Größenordnung von 8 bis 9 % des Tagesverkehrs liegt. Diese Vorgehensweise hat zur Folge, dass die Ermittlung der Dimensionierungsbelastung zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite durchgeführt wird.
- Der Knotenpunkt ist als **unsignalisierte Kreuzung** geplant. Es werden keine Zusatzeinrichtungen wie Abbiegespuren, getrenntes Rechtseinbiegen etc. in Ansatz gebracht. Die folgende Tabelle 6 zeigt die Ergebnisse von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss.

**Tabelle 6** **Ergebnisse Leistungsfähigkeit**

	P1-Fall
Einfahrmenge (Kfz/h)	633
Qualitätsstufe	A
Kapazitätsreserve	+127%

überlastet

grenzleistungsfähig

leistungsfähig

Qualitätsstufen (HBS): A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung;  
Reserve bis zur Überschreitung der Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

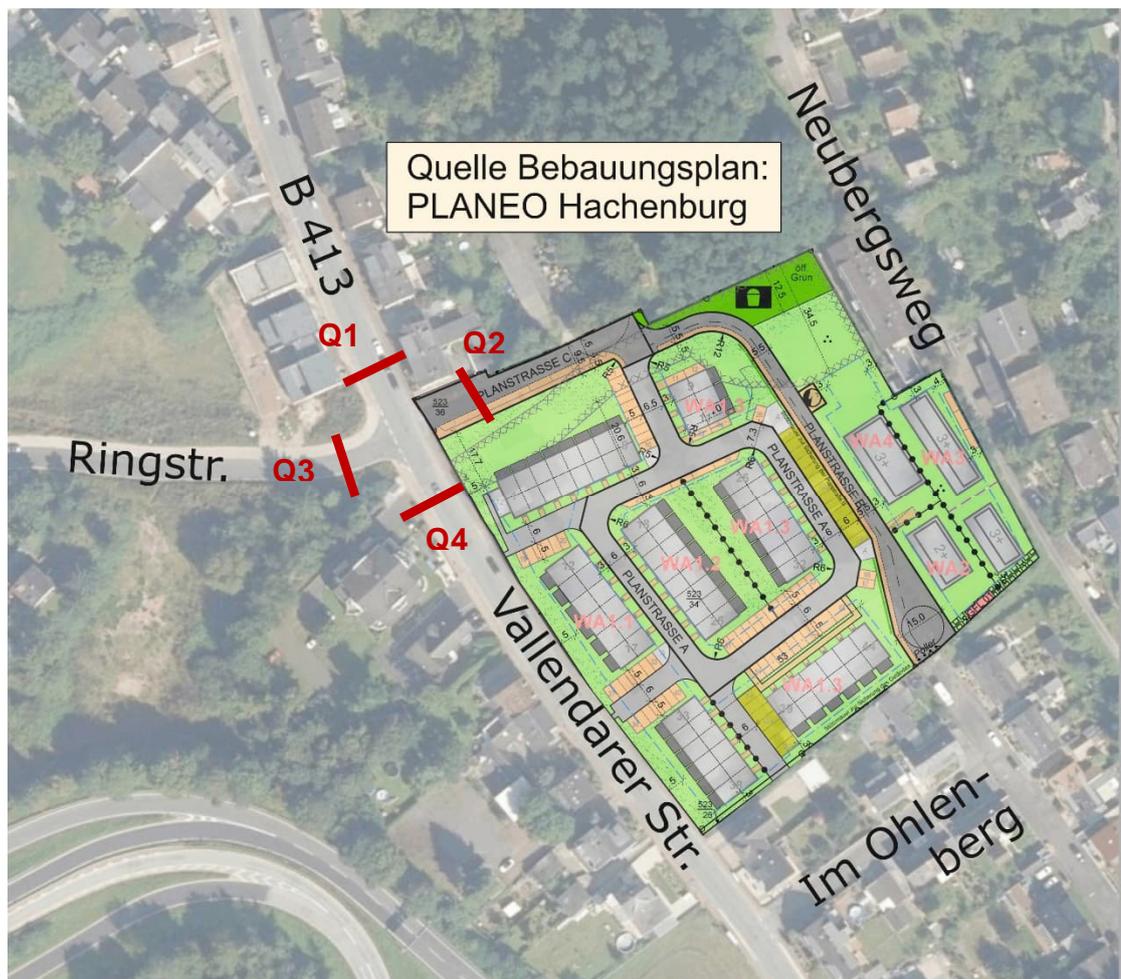
- Im Planfall P1 wird die **Qualitätsstufe "A"** mit deutlichen Reserven von **über 100%** bezogen auf die Einfahrmenge ausgewiesen. **Aufgrund der hohen Kapazitätsreserven sind keine leistungssteigernden Maßnahmen erforderlich.**

## Lärmeingangswerte

- In der folgenden Grafik sind die lärmtechnischen Eingangswerte für verschiedene Querschnitte im Untersuchungsgebiet aufbereitet.

Bild 4

Übersicht Querschnitte



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

## Eingangswerte Lärmrechnungen nach RLS-19

M = Durchschnittliche stündliche Verkehrsstärke [Kfz/h]

p1 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw1 am Gesamtaufkommen [%]

p2 = Anteil Fahrzeuggruppe Lkw2 (ohne Krad) am Gesamtaufkommen [%]

pkrad = Anteil Motorräder am Gesamtaufkommen [%]

T = Tageseitraum 6 - 22 Uhr

N = Nachtzeitraum 22 - 6 Uhr

Quelle	Charakteristik	Typ	DTV (Kfz)	DTV (SV)	M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	p1 <sub>T</sub>	p2 <sub>T</sub>	pkrad <sub>T</sub>	p1 <sub>N</sub>	p2 <sub>N</sub>	pkrad <sub>N</sub>
<b>Faktoren</b>												
GZ	B413 Hauptstl	1	0,890	0,832	0,052	0,006	0,852	0,092	0,008	0,786	0,000	0,006

Strecke	Normalwerttag		Parameter		M <sub>T</sub>	M <sub>N</sub>	p1 <sub>T</sub>	p2 <sub>T</sub>	pkrad <sub>T</sub>	p1 <sub>N</sub>	p2 <sub>N</sub>	pkrad <sub>N</sub>
	Kfz/d	%SV	Typ	DTV(Kfz)								

### Analyse-Nullfall

Q1	4791	4,9%	1	4265	4,60%	251,2	30,7	4,20%	0,45%	0,90%	3,87%	0,62%
Q2			1									
Q3	5226	5,3%	1	4653	4,95%	274,0	33,5	4,52%	0,49%	0,90%	4,17%	0,62%
Q4	687	17,3%	1	612	16,18%	36,0	4,4	14,76%	1,59%	0,90%	13,61%	0,62%

### Prognose-Planfall 1

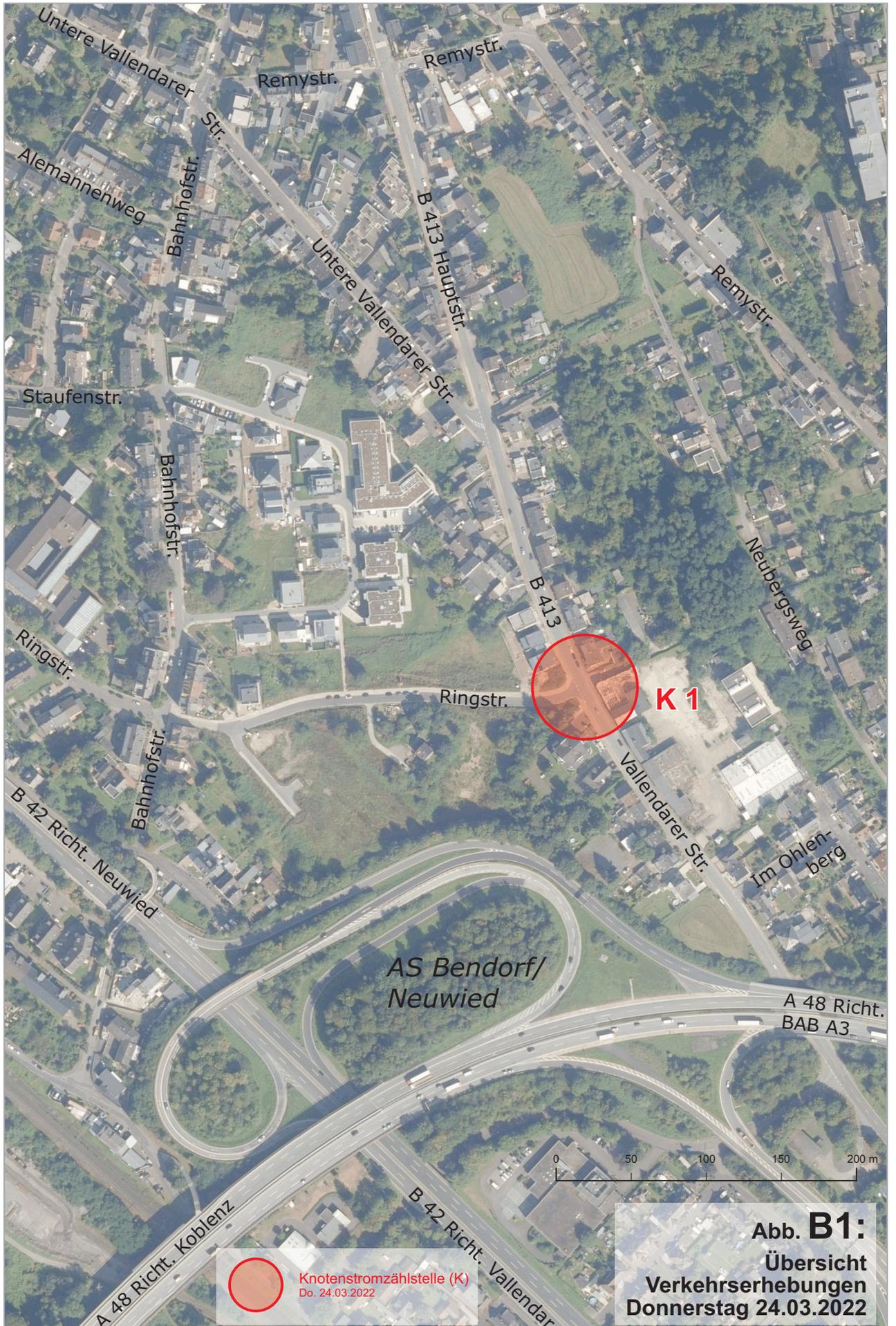
Q1	5182	4,7%		4613	4,38%	271,7	33,2	3,99%	0,43%	0,90%	3,69%	0,62%
Q2	686	1,2%		611	1,09%	36,0	4,4	0,99%	0,11%	0,90%	0,92%	0,62%
Q3	5696	5,1%		5071	4,79%	298,7	36,5	4,37%	0,47%	0,90%	4,03%	0,62%
Q4	1112	12,3%		990	11,51%	58,3	7,1	10,49%	1,13%	0,90%	9,68%	0,62%

### Differenzlasten (Prognose-Planfall 1 zu Analyse-Nullfall; Wirkungen)

Q1	391	1,8%	1	348	1,67%	20,5	2,5	1,53%	0,16%	0,90%	1,41%	0,62%
Q2	686	1,2%	1	611	1,09%	36,0	4,4	0,99%	0,11%	0,90%	0,92%	0,62%
Q3	470	3,2%	1	418	2,98%	24,6	3,0	2,72%	0,29%	0,90%	2,51%	0,62%
Q4	425	4,2%	1	378	3,96%	22,3	2,7	3,61%	0,39%	0,90%	3,33%	0,62%

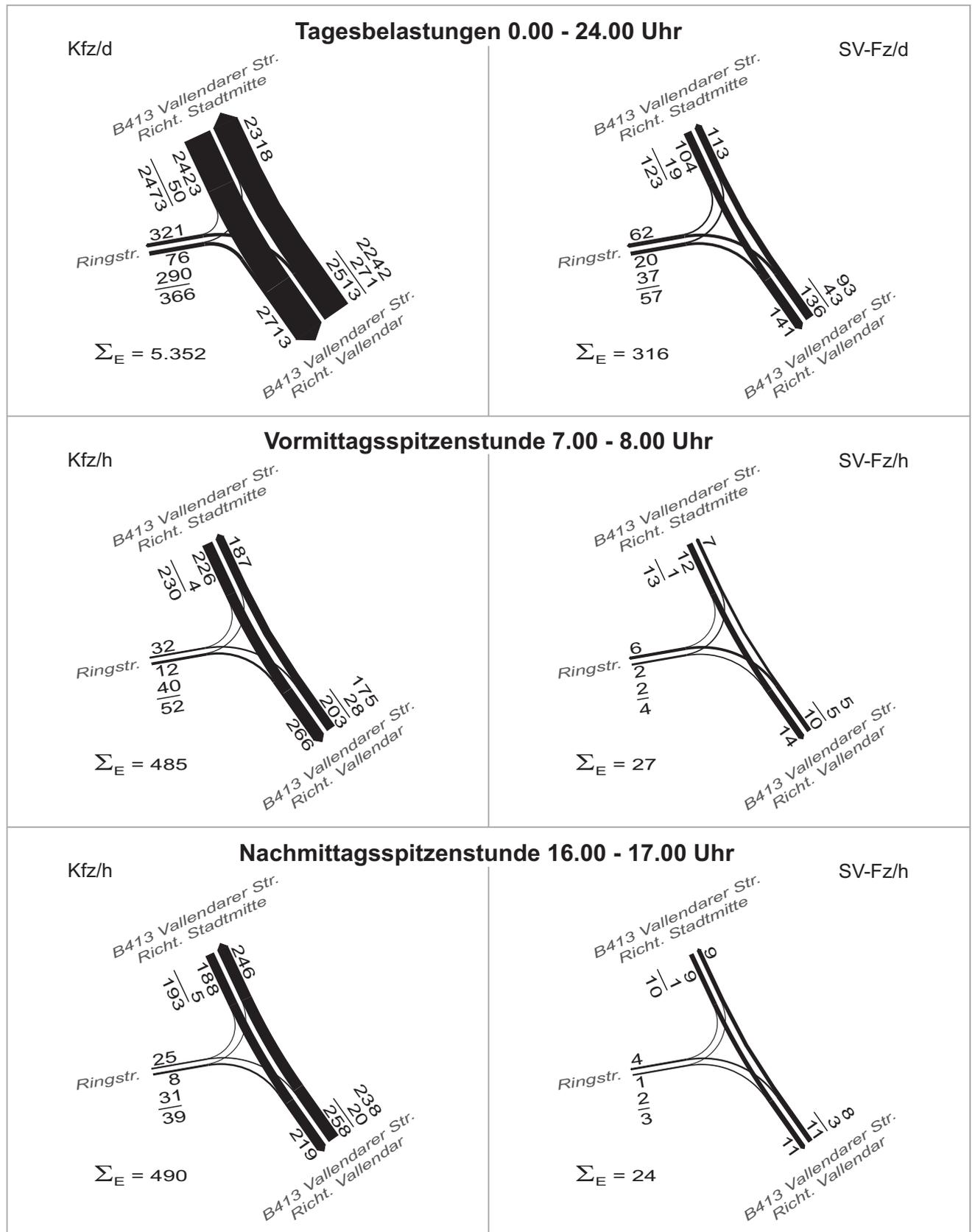
# **A**BBILDUNGEN

---



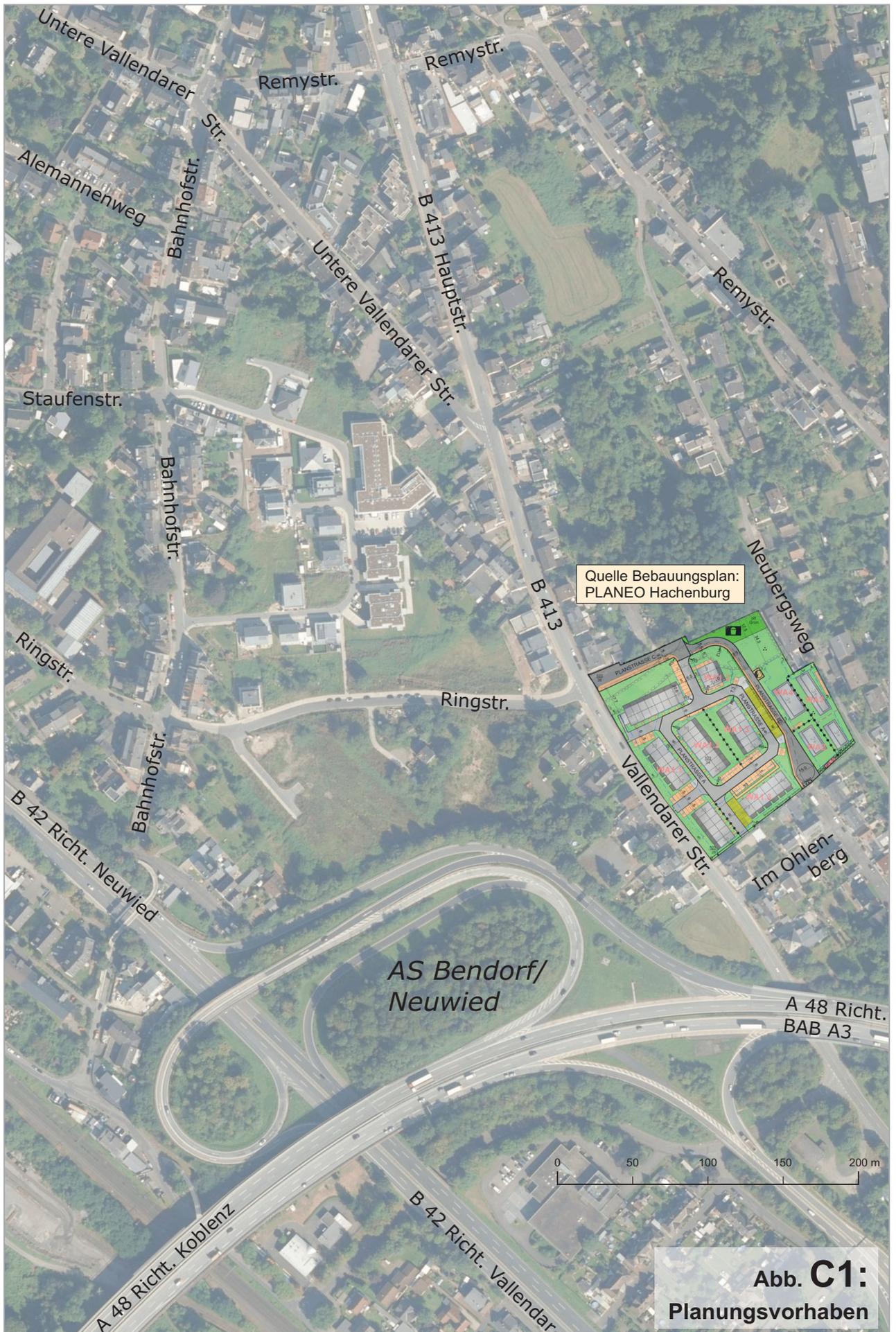
**Gesamtverkehr**

**Schwerverkehr**



$\Sigma_E$  = Summe einfahrender Kfz

**Abb. B2:**  
**Knotenstrombelastungen**  
**Bendorf B 413 Vallendarer Str. / Ringstr.**  
**Donnerstag 24.03.2022**



# **M**ATERIALTEIL

---

## Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: Bendorf B-Plan Unter dem Neubergsweg  
 Projekt-Nummer: 18230  
 Datum: Donnerstag, 24. März 2022  
 Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00  
 Wetter: ---  
 Zähler: ---  
 Auswerter: JD  
 Bemerkungen: ---

Stadt: Bendorf  
 Knotenpunkt: K1  
 Vallendarer Straße / Ringstraße

Zufahrt	Name	
1	Vallendarer Straße Rtg. Neuwied	Norden
3	Vallendarer Straße Rtg. Koblenz	
4	Ringstraße	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
13	Vallendarer Straße Rtg. Neuwied	Vallendarer Straße Rtg. Koblenz
14	Vallendarer Straße Rtg. Neuwied	Ringstraße
31	Vallendarer Straße Rtg. Koblenz	Vallendarer Straße Rtg. Neuwied
34	Vallendarer Straße Rtg. Koblenz	Ringstraße
41	Ringstraße	Vallendarer Straße Rtg. Neuwied
43	Ringstraße	Vallendarer Straße Rtg. Koblenz

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: 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 16:00 Uhr bis 17:00 Uhr

# 1. Knotenzählung

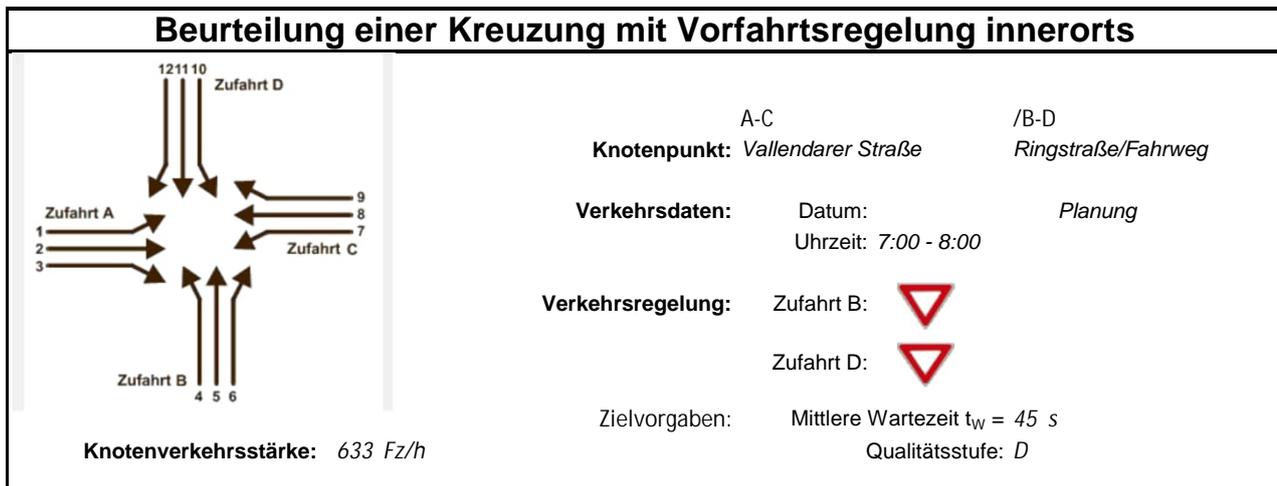
Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Vallendarer Straße Rtg. Neuwied								von: Vallendarer Straße Rtg. Neuwied							
	nach: Vallendarer Straße Rtg. Koblenz								nach: Ringstraße							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	2	0	0	2	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	2	0	0	2	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	1	0	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	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	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	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	2	0	0	2	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	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	4	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	10	0	0	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	12	0	0	11	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	7	0	0	5	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
06:00 - 06:15	24	1	1	18	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	30	0	0	26	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	31	1	2	28	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	39	1	0	33	4	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
07:00 - 07:15	68	1	1	61	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	58	3	1	53	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	46	5	1	39	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	54	0	0	49	2	3	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
08:00 - 08:15	43	0	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	47	1	1	41	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	35	0	0	29	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	34	0	0	28	4	1	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
09:00 - 09:15	34	0	0	30	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	29	0	0	28	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	42	1	0	39	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	34	1	1	31	1	1	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0
10:00 - 10:15	31	0	0	27	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	32	1	2	27	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	33	2	0	29	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	30	0	2	24	1	2	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
11:00 - 11:15	49	2	1	47	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	35	0	3	29	1	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	35	0	0	33	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	42	1	2	35	2	2	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0
12:00 - 12:15	39	2	4	34	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	30	0	0	29	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:30 - 12:45	45	3	1	42	0	2	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
12:45 - 13:00	32	0	1	25	2	2	2	0	2	0	0	1	0	1	0	0
13:00 - 13:15	50	0	3	47	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	48	2	1	40	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	40	1	3	33	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	39	4	2	32	4	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
14:00 - 14:15	42	0	3	36	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	28	1	1	22	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	44	8	1	39	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	45	1	2	34	6	2	1	0	2	0	0	1	0	1	0	0
15:00 - 15:15	33	0	2	26	4	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	42	1	0	36	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	55	1	0	50	4	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
15:45 - 16:00	47	1	2	39	4	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
16:00 - 16:15	48	2	2	43	1	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
16:15 - 16:30	38	2	2	30	3	3	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	51	0	1	47	1	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
16:45 - 17:00	51	1	2	44	3	1	0	1	2	0	0	1	0	1	0	0
17:00 - 17:15	64	4	1	55	6	1	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
17:15 - 17:30	48	0	1	43	1	3	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	37	1	0	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	47	0	0	44	1	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
18:00 - 18:15	44	1	0	42	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:15 - 18:30	43	0	1	40	1	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:30 - 18:45	36	3	0	34	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	33	2	2	29	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
19:00 - 19:15	32	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	17	0	1	15	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:30 - 19:45	21	0	0	20	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	17	0	0	15	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
20:00 - 20:15	21	0	0	20	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	19	0	0	18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	13	0	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:45 - 21:00	14	0	0	12	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
21:00 - 21:15	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	11	1	0	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	12	0	0	10	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
22:00 - 22:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	3	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
23:00 - 23:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	3	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	509	13	7	448	30	21	3	0	6	0	0	3	0	3	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	717	19	16	639	37	20	2	3	18	1	1	13	0	4	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	2.134	62	56	1.879	109	71	12	7	43	1	1	27	1	14	0	0
Σ SPH-VM	226	9	3	202	9	11	1	0	4	0	0	3	0	1	0	0
Σ SPH-NM	188	5	7	164	8	5	2	2								

# 1. Knotenzählung

Intervall	Strom 31								Strom 34							
	von: Vallendarer Straße Rtg. Koblenz								von: Vallendarer Straße Rtg. Koblenz							
	nach: Vallendarer Straße Rtg. Neuwied								nach: Ringstraße							
	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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:30 - 00:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	3	0	0	3	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	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	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	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	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	5	1	0	4	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
05:45 - 06:00	5	0	0	3	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:00 - 06:15	14	0	0	11	3	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
06:15 - 06:30	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	10	0	0	8	0	2	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
06:45 - 07:00	15	0	0	12	2	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	24	0	0	21	2	0	1	0	8	0	0	6	0	2	0	0
07:15 - 07:30	35	0	1	31	2	0	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:30 - 07:45	62	0	1	55	3	2	1	0	7	0	0	4	0	3	0	0
07:45 - 08:00	54	0	1	52	1	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
08:00 - 08:15	20	0	0	18	1	1	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
08:15 - 08:30	30	0	0	25	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	47	2	0	39	7	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	0
08:45 - 09:00	31	0	0	27	4	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
09:00 - 09:15	35	1	0	28	3	1	2	1	3	0	0	1	1	1	0	0
09:15 - 09:30	32	0	0	32	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
09:30 - 09:45	35	1	3	27	3	1	0	1	2	0	0	1	0	1	0	0
09:45 - 10:00	28	0	0	25	0	0	3	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	27	0	0	23	1	1	2	0	3	0	0	2	0	1	0	0
10:15 - 10:30	27	1	1	19	4	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	31	0	0	28	2	1	0	0	4	0	0	2	1	1	0	0
10:45 - 11:00	20	0	0	19	0	0	0	1	4	0	0	2	1	1	0	0
11:00 - 11:15	37	1	1	32	3	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
11:15 - 11:30	32	0	0	30	1	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
11:30 - 11:45	37	0	1	30	3	1	1	1	8	0	0	5	1	2	0	0
11:45 - 12:00	27	0	1	25	1	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
12:00 - 12:15	37	1	1	31	2	2	0	1	4	0	0	2	0	2	0	0
12:15 - 12:30	29	2	1	25	1	1	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	30	2	4	24	0	2	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
12:45 - 13:00	39	1	0	35	4	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:00 - 13:15	42	2	0	40	0	1	1	0	7	0	0	6	0	1	0	0
13:15 - 13:30	54	0	0	48	3	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
13:30 - 13:45	36	0	3	31	0	2	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
13:45 - 14:00	51	2	3	44	2	2	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
14:00 - 14:15	40	0	1	33	5	0	1	0	2	0	0	1	0	1	0	0
14:15 - 14:30	40	0	1	34	4	0	0	1	4	0	0	3	0	0	1	0
14:30 - 14:45	34	0	3	28	2	1	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
14:45 - 15:00	49	0	3	41	5	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
15:00 - 15:15	41	0	1	37	2	1	0	0	6	0	0	5	0	1	0	0
15:15 - 15:30	56	1	2	51	3	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
15:30 - 15:45	39	0	0	33	2	2	1	1	3	0	0	1	1	1	0	0
15:45 - 16:00	47	0	2	43	2	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
16:00 - 16:15	61	0	4	53	2	2	0	0	7	0	0	4	1	2	0	0
16:15 - 16:30	59	0	1	49	6	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	51	3	0	47	2	1	0	1	9	0	0	8	0	1	0	0
16:45 - 17:00	67	2	1	62	3	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
17:00 - 17:15	50	1	1	43	2	2	1	1	3	0	0	2	0	1	0	0
17:15 - 17:30	52	0	1	42	5	2	2	0	9	0	0	9	0	0	0	0
17:30 - 17:45	39	0	1	36	1	1	0	0	5	1	0	4	0	1	0	0
17:45 - 18:00	59	2	0	56	3	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:00 - 18:15	26	4	0	22	0	2	1	1	7	0	0	6	0	1	0	0
18:15 - 18:30	48	2	2	43	2	1	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
18:30 - 18:45	26	0	1	25	0	0	0	0	8	0	0	7	0	1	0	0
18:45 - 19:00	31	0	1	30	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
19:00 - 19:15	36	4	1	31	1	2	0	1	2	0	0	0	1	1	0	0
19:15 - 19:30	20	0	0	20	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:30 - 19:45	20	1	0	19	0	1	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
19:45 - 20:00	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	20	0	0	19	0	1	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
20:15 - 20:30	20	3	0	20	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:30 - 20:45	15	0	0	15	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:45 - 21:00	11	1	0	11	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:00 - 21:15	18	0	0	17	0	1	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
21:15 - 21:30	13	1	0	13	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:30 - 21:45	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:45 - 22:00	10	0	1	8	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
22:00 - 22:15	7	1	0	7	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
22:15 - 22:30	11	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	8	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
22:45 - 23:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	7	0	0	6	0	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
23:15 - 23:30	6	0	0	6	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	348	2	3	305	28	7	4	1	46	0	0	36	0	10	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	752	15	18	672	35	16	6	5	95	1	0	84	2	9	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	1.949	31	48	1.709	112	46	21	13	232	1	0	190	7	34	1	0
Σ SPH-VM	175	0	3	159	8	2	3	0	28	0	0	23	0	5	0	0
Σ SPH-NM	238	5	6	211	13	5	1									

# 1. Knotenstromzählung

Intervall	Strom 41								Strom 43							
	von: Ringstraße								von: Ringstraße							
	nach: Vallendarer Straße Rtg. Neuwied								nach: Vallendarer Straße Rtg. 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	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	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	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	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	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	1	0	0	1	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	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
05:45 - 06:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	0	0	1	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
07:00 - 07:15	2	0	0	1	0	1	0	0	8	0	0	7	0	1	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	9	0	0	8	0	1	0	0
07:45 - 08:00	6	0	0	5	0	1	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
08:00 - 08:15	2	0	0	1	0	1	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	5	1	1	0	0
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
08:45 - 09:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:30 - 10:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	3	2	1	0	0
11:00 - 11:15	2	0	0	1	0	1	0	0	5	0	0	4	0	1	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	1	1	0	0
12:00 - 12:15	3	0	0	2	0	1	0	0	5	0	0	3	1	1	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
13:00 - 13:15	5	0	0	4	0	1	0	0	7	1	0	5	0	2	0	0
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	2	0	1	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:00 - 14:15	2	0	0	1	0	1	0	0	7	0	0	5	1	1	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
15:00 - 15:15	1	0	0	0	0	1	0	0	7	0	0	5	1	1	0	0
15:15 - 15:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	1	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	2	0	0	1	0	1	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
16:15 - 16:30	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	2	5	0	1	0	0
16:30 - 16:45	1	0	0	1	0	0	0	0	7	1	0	6	0	1	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
17:00 - 17:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
17:15 - 17:30	4	0	0	3	0	1	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:30 - 17:45	1	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	4	1	1	0	0
17:45 - 18:00	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
18:00 - 18:15	1	0	0	0	0	1	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	9	0	1	0	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	1	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
19:15 - 19:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	2	0	4	0	0	0	0
19:30 - 19:45	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:00 - 20:15	2	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	1	0	0
21:00 - 21:15	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:00 - 23:15	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	19	0	0	15	0	4	0	0	79	0	0	71	2	6	0	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	24	0	1	18	1	4	0	0	78	1	2	65	3	8	0	0
Σ 06:00-19:00 Uhr	64	0	1	48	1	14	0	0	249	2	3	207	10	28	1	0
Σ SPH-VM	12	0	0	10	0	2	0	0	40	0	0	38	0	2	0	0
Σ SPH-NM	8	0	0	6	1	1	0	0	31	1	2	26	1	2	0	0
Σ Erhebungszeit	76	0	1	54	1	20	0	0	290	4	3	239	11</			



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

### Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$	staufreier Zustand $p_x$ bzw. $p_z$
A	1 (2)	235	984	1,000	984	0,017	0,980	0,929
	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,138	1,000	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,005	1,000	---
B	4 (4)	555	529	1,000	476	0,026	---	---
	5 (3)	538	513	1,000	477	0,013	0,987	0,918
	6 (2)	246	889	1,000	889	0,049	0,951	---
C	7 (2)	249	968	1,000	968	0,045	0,948	0,929
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,128	1,000	---
	9 (1)	0	1600	1,000	1600	0,007	1,000	---
D	10 (4)	579	512	1,000	447	0,025	---	---
	11 (3)	536	515	1,000	478	0,013	0,987	0,918
	12 (2)	230	906	1,000	906	0,019	0,981	---

### Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungsgrad $x_i$ [-]	Kapazitätsreserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitätsstufe QSV
A	1	17	1,000	984	984	0,017	967	3,7	A
	2	242	1,029	1800	1749	0,138	1507	0,0	A
	3	7	1,200	1600	1333	0,005	1326	0,0	A
B	4	11	1,127	476	422	0,026	411	8,8	A
	5	6	1,000	477	477	0,013	471	7,6	A
	6	41	1,068	889	832	0,049	791	4,6	A
C	7	40	1,088	968	890	0,045	850	4,2	A
	8	224	1,028	1800	1751	0,128	1527	0,0	A
	9	11	1,000	1600	1600	0,007	1589	0,0	A
D	10	11	1,000	447	447	0,025	436	8,3	A
	11	6	1,000	478	478	0,013	472	7,6	A
	12	17	1,000	906	906	0,019	889	4,0	A
A	1+2+3	266	1,032	1800	1745	0,152	1479	2,4	A
B	4+5+6	58	1,072	708	660	0,088	602	6,0	A
C	7+8+9	275	1,036	1800	1738	0,158	1463	2,5	A
D	10+11+12	34	1,000	608	608	0,056	574	6,3	A
<b>erreichbare Qualitätsstufe QSV<sub>FZ,ges</sub></b>									<b>A</b>

WOCHENZÄHLUNG (Gerätezáhlung)											
mit DTV-Berechnung ohne Jahresganglinie (nur Tagesfaktoren)											
Zählstelle: <b>B413 Hauptstraße</b>											
Tag	Datum	Kfz-Verkehr					Schwerverkehr				
		gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	gesamt	6-18 Uhr	18-22Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Mo	15.06.2020	4.374	3.473	687	4.160	214	170	139	24	163	7
Di	16.06.2020	4.457	3.510	724	4.234	223	166	142	17	159	7
Mi	17.06.2020	4.420	3.504	714	4.218	202	165	137	19	156	9
Do	18.06.2020	4.636	3.634	795	4.429	207	185	155	23	178	7
Fr	19.06.2020	4.637	3.661	697	4.358	279	185	150	27	177	8
Sa	20.06.2020	3.567	2.610	683	3.293	274	114	90	19	109	5
So	21.06.2020	2.979	2.100	628	2.728	251	70	47	16	63	7
DTV (Kfz/d)		4.106	3.168	700	3.868	237	148	120	21	140	7
Mt/n/... (Kfz/h)			264	175	242	30		10	5	9	1
pt/n/... (%)							3,6%	3,8%	2,9%	3,6%	3,0%
DTV-Di/Do-N		4.547					176				
Anteil SV							3,9%				
DTV-W		4.349					164				
Anteil SV							3,8%				
DTV-W5		4.505					174				
Anteil SV							3,9%				
Fr/DTV		1,129					1,254				
Sa/DTV		0,869					0,772				
So/DTV		0,726					0,474				

VERGLEICHSZÄHLSTELLE (Jahresganglinie)											
Name: A1											
Wochenende stark abfallend, ausgeprägtes Minimum am Sonntag											
Tag	Datum	Kfz-Verkehr			Schwerverkehr						
		Jahr-Mittel	Vergl.-Woche	Faktor	Jahr-Mittel	Vergl.-Woche	Faktor				
13	14	15	16	17	18	19	20				
Mo	18.06.2012	1.085	1.129	0,961	1.267	1.416	0,895				
Di	19.06.2012	1.105	1.130	0,978	1.352	1.420	0,952				
Mi	20.06.2012	1.110	1.119	0,992	1.370	1.368	1,001				
Do	21.06.2012	1.122	1.157	0,970	1.357	1.469	0,924				
Fr	22.06.2012	1.161	1.209	0,960	1.285	1.478	0,869				
Sa	23.06.2012	926	988	0,937	473	489	0,967				
So	24.06.2012	596	621	0,960	138	145	0,952				
DTV Mo-So		999	1.035		996	1.072					
DTV-ges.		1.000		1,001	1.000		1,004				
DTV-Di/Do-N		1.138	1.144	0,995	1.476	1.445	1,022				
DTV-W		1.103	1.122	0,983	1.223	1.273	0,960				
DTV-W5		1.136	1.149	0,989	1.373	1.430	0,960				

BERECHNUNG DTV mit Jahresganglinie											
	gesamt	Kfz-Verkehr				Schwerverkehr					
		6-18 Uhr	18-22 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	gesamt	6-18 Uhr	18-22 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
DTV (Kfz/d)	3.968	3.063	676	3.739	229	138	112	19	131	7	
Mt/n/... (Kfz/h)		255,3	169,1	233,7	28,6		9	5	8	1	
Anteil SV - pt/n (%)						3,5%	3,7%	2,8%	3,5%	2,9%	
DTV-Di/Do-N	4.525					179					
Anteil SV (%)						4,0%					
DTV-W	4.275					158					
Anteil SV (%)						3,7%					
DTV-W5	4.455					167					
Anteil SV (%)						3,8%					

UMRECHNUNGSFAKTOREN DTV-Kennwerte											
Bezug: Zähltag											
	gesamt	Kfz-Verkehr				Schwerverkehr					
		DTV	DTV-Di/Do-N	DTV-W	DTV-W5	DTV	DTV-Di/Do-N	DTV-W	DTV-W5		
32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	
Bezugswerte	4.457					166					
SV-Anteil (%)						3,7%					
DTV / Bezug		0,890	1,015	0,959	0,999		0,832	1,080	0,950	1,007	

UMRECHNUNGSFAKTOREN Lärmparameter nach RLS-19									
	Kfz-Verkehr		Gruppe Krad		Gruppe Lkw1		Gruppe Lkw2 (ohne Krad)		
	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	6-22 Uhr	22-6 Uhr	
43	44	45	46	47	48	49	50	51	
Mt,n,.../Bezug	0,052	0,006	0,000	0,000	0,045	0,005	0,005	0,000	
pt,n,.../Bezug			0,008	0,006	0,852	0,785954101	0,092	0	