



VERTEC

Verkehrsplanung
Verkehrstechnik

VERKEHRSPLANERISCHE STELLUNGNAHME

**Anbindung der Firma
KANN GmbH & Co. KG an die L126
in der Ortsgemeinde Urmitz/Rhein**

Koblenz, im Juli 2015
Proj.-Nr.: 15210

AUFTRAGGEBER: Firma KANN GmbH & Co.KG
Bendorfer Straße
56170 Bendorf-Mülhofen

BEARBEITUNG: VERTEC
Ingenieurbüro für Verkehrsplanung und -technik
Hohenzollernstraße 119, 56068 Koblenz
Tel.: 0261 / 303 62 0
Fax: 0261 / 303 62 99
E-Mail: info@vertec-ingenieure.de
www.vertec-ingenieure.de

Markus Werhan, Patrick Berens

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

VERKEHRSPLANERISCHE STELLUNGNAHME

Anbindung der Firma
KANN GmbH & Co. KG
an die L126 in der

Ortsgemeinde Urmitz/Rhein

INHALTSVERZEICHNIS

A	VORBEMERKUNGEN/AUFGABENSTELLUNG	2
B	GRUNDLAGEN	2
C	ANALYSE 2013	3
D	PROGNOSE NULLFALL 2025	4
E	PROGNOSE NULLFALL + Firma KANN	5
F	FAZIT / ZUSAMMENFASSUNG	8

ANHANG

ABBILDUNGEN

Abb. A1	Ausschnitt Topografische Karte
Abb. B1	Analyse-Null-Fall Belastungen Gesamtverkehr 2013
Abb. B2	Analyse-Null-Fall Belastungen Schwerverkehr 2013
Abb. C1	P0-Fall Belastungen Gesamtverkehr 2025
Abb. C2	P0-Fall Belastungen Schwerverkehr 2025
Abb. C3	Bebauungsplan "Industriegebiet nördlich der Bahnlinie"
Abb. D1	P0-Fall incl. B-Plan Belastungen Gesamtverkehr
Abb. D2	P0-Fall incl. B-Plan Verlagerungen zu P0-Fall
Abb. D3	P0-Fall incl. B-Plan Belastungen Schwerverkehr
Abb. D4	P0-Fall incl. B-Plan Knotenstrombelastungen

LEISTUNGSBETRACHTUNGEN

A **VORBEMERKUNGEN/AUFGABENSTELLUNG**

Abb. A1

Die Firma KANN GmbH & Co. KG, Bendorf-Mülhofen beabsichtigt, ein neues Werk in der Gemeinde Urmitz/Rhein westlich der L 126 zu errichten. Die verkehrliche Erschließung soll über den vorhandenen Knotenpunkt der L 126 / K 44 südlich von Urmitz erfolgen.

Aufgabe der zu erstellenden verkehrsplanerischen Stellungnahme ist es, diesen Anbindungspunkt an das klassifizierte Straßennetz hinsichtlich Kapazität und Verkehrsfluss zu überprüfen und ggf. Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrsqualität abzuleiten.

Auf eine umfangreiche Erhebung und Modellbearbeitung kann verzichtet werden, da mit der verkehrsplanerischen Begleituntersuchung "B-Plan Am guten Mann, Teil 1-3", Stand August 2014 aktuelle Verkehrsdaten vorliegen.

B **GRUNDLAGEN**

Bei der Bearbeitung wird auf das Netzmodell der Untersuchung zum B-Plan "Am guten Mann, Teil 1-3" zurückgegriffen. Das Untersuchungsgebiet erstreckte sich hierbei auf den Bereich K 96 – K 44 – L 126 – B 9.

Für die aktuelle verkehrsplanerische Stellungnahme werden ausschließlich Aussagen zu Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss zum direkten Anbindungspunkt L 126 / K44 getroffen. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens der Firma KANN auf umliegende Knotenpunkte werden dargestellt, in Relation zu den vorliegenden Prognosebelastungen aus der Untersuchung "Am guten Mann, Teil 1-3" gebracht und gutachterlich bewertet.

C ANALYSE 2013

Abb. B1, B2

In den Abbildungen B1 und B2 sind die Analyseergebnisse der Untersuchung zum B-Plan "Am guten Mann, Teil 1-3" als Streckenbelastungen im Gesamtverkehr (Abb. B1) und Schwerverkehr (Abb. B2) für den betroffenen Bereich im Streckenzug der L126 dargestellt.

Am Knotenpunkt L126/K44 stellt sich eine **Knotensumme von rd. 10.250 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt hier einen hohen Anteil von rd. 16% (rd. 1.600 SV-Fz/d).

Innerhalb der vor genannten Untersuchung wurde auf Basis der Bestandsgeometrie eine Leistungsabschätzung des Knotenpunktes mit folgendem Ergebnis durchgeführt.

Tab. 1 Knoten L 126 / K 44

	Analyse-Nullfall
Einfahrmenge (Kfz/h)	1.012
- Zuwachs zu Analyse	
Qualitätsstufe	B
Reserve	+ 26 %

Qualitätsstufen (HBS):
A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung
Reserve/Überschreitung ggü. Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Innerhalb der Analysebetrachtungen weist der Knotenpunkt ausreichende Kapazitäten aus. Die Reserven gegenüber der Gesamteinfahrmenge bis zum Überschreiten der Qualitätsstufe "D: noch stabil" beträgt rd. 26%.

D PROGNOSE NULLFALL 2025

Abb. C1, C2 In den Abbildungen C1 und C2 sind die Ergebnisse des Prognose Nullfalls aus der Untersuchung zum B-Plan "Am guten Mann, Teil 1-3" als Streckenbelastungen im Gesamtverkehr (Abb. C1) und Schwerverkehr (Abb. C2) für den betroffenen Bereich im Streckenzug der L126 dargestellt. Innerhalb des Prognose Nullfalls wurden die vorgesehenen Nutzungen vor allem im Bereich des ehemaligen Atomkraftwerkes Mühlheim-Kärlich ermittelt und auf das vorhandene Netz umgelegt.

Am Knotenpunkt L126/K44 stellt sich eine **Knotensumme von rd. 11.100 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr liegt hier mit einem Anteil von rd. 16% (rd. 1.810 SV-Fz/d) unvermindert hoch.

Auch für die sich einstellenden Belastungen des Prognose Nullfalls wurde auf Basis der Bestandsgeometrie eine Leistungsabschätzung des Knotenpunktes mit folgendem Ergebnis durchgeführt.

Tab. 2 **Knoten L 126 / K 44**

	Analyse-Nullfall	Planfall P0
Einfahrmenge (Kfz/h)	1.012	1.099
- Zuwachs zu Analyse		+ 9 %
Qualitätsstufe	B	B
Reserve	+ 26 %	+ 14 %

Qualitätsstufen (HBS):
A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung
Reserve/Überschreitung ggü. Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Bei einer Erhöhung der Belastung um rd. 9% gegenüber dem Analyse Nullfall, werden für den Prognose Nullfall ebenfalls ausreichende Leistungsfähigkeiten mit Leistungsreserven in Bezug auf die Gesamteinfahrmenge bis zum Überschreiten der Qualitätsstufe "D: noch stabil" von 14 % ausgewiesen.

E PROGNOSE NULLFALL + Firma KANN

Abb. C3 In der Abbildung C3 das Planungsgebiet abgebildet. Durch die Firma KANN wurden Daten zur Verfügung gestellt, mit denen es möglich war, das Verkehrsaufkommen des neuen Werks zu bestimmen.

Demnach werden ca. 50 Mitarbeiter beschäftigt sein, die im Schichtbetrieb das Werk betreiben. Des Weiteren werden täglich ca. 60 Lkw die Anbindung des Werkes für Lieferfahrten nutzen.

In der folgenden Tabelle sind diese Angaben aufgeführt und das Aufkommen ermittelt.

Tab. 3 **Aufkommen Firma KANN**

Nutzung						
Kiesgrube						
	Beschäftigte		Kunden		Wirtschafts- verkehr	SUMME
Anzahl Personen	50		0			
- Anwesenheit	90%					
- Wege/d	2,50					
- Anteil Pkw	90%					
- Besetzungsgrad	1,10					
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	46		0		60	106
Quellverkehr Vormittags- spitze [Kfz/h]	5%	2	0%	0	10% 6	8
Zielverkehr Vormittags- spitze [Kfz/h]	5%	2	0%	0	10% 6	8
Quellverkehr Nachmittags- spitze [Kfz/h]	5%	2	0%	0	10% 6	8
Zielverkehr Nachmittags- spitze [Kfz/h]	5%	2	0%	0	10% 6	8

Für das Werk werden in Summe rd. 110 Kfz/d, Richtung ermittelt. Hiervon sind 60 Fahrzeuge dem Schwerverkehr zuzuordnen. Nach Angaben der Firma KANN ist mit Kundenverkehr zu/vom Werk nicht zu rechnen.

Aufgrund fehlender Angaben zu Ganglinien von Kieswerken in den Richtlinien, werden die Spitzenstundenanteile für den Mitarbeiterverkehr mit 5% (die höchsten Anteile für den Mitarbeiterverkehr sind aufgrund des Schichtbetriebs nicht innerhalb der Spitzenstunde des Knotenpunktes zu erwarten) und Liefer-/Schwerverkehr mit 10% des Tageverkehrs, plausibel und zur belastungsintensiven Seite gewählt.

Die innerhalb der Analyse und des Prognose Nullfall ausgegebenen Belastungen zum Planungsgebiet stammen aus dem bereits bestehenden Werk der Firma KANN, werden sich nach Abstimmung mit dem Auftraggeber in Zukunft nicht verändern und daher unverändert in die Umlagematrix übernommen. Das ermittelte Aufkommen der Firma KANN aus dem neuen Vorhaben wird komplett als Neuverkehr in die Matrix übernommen.

Abb. D1; D3

In der Abbildung D1 wurden die Belastungen aus dem Prognose Nullfall um den Neuverkehr aus dem neuen Werk ergänzt und in einem Streckenbelastungsplan dargestellt. Die Querschnittsbelastungen in der Zu-/Abfahrt stiegen auf einen Wert von rd. 640 Kfz/d. Hierbei stellt der Schwerverkehr den größten Anteil mit rd. 55% (Abbildung D3).

Abb. D2

Die Verteilung des Verkehrs in/aus dem Planungsgebiet erfolgt auf Grundlage der Verteilungen der bereits heute vorhandenen Verkehre. In der Abbildung D2 ist die Verteilung des Neuverkehrs im vorhandenen Straßennetz dargestellt. Es ist zu erkennen, dass ca. 75% aller Fahrten in/aus Richtung der Bundesstraße B9 ausgerichtet sind.

Abb. D4 Am Knotenpunkt L126/K44 stellt sich eine **Knotensumme von rd. 11.330 Kfz/d** ein. Der Schwerverkehr trägt hier einen hohen Anteil von rd. 17% (rd. 1.930 SV-Fz/d).

Auf Basis der Bestandsgeometrie wurde für die neuen Belastungen wiederum eine Leistungsabschätzung des Knotenpunktes mit folgendem Ergebnis durchgeführt.

Tab. 4 **Knoten L 126 / K 44**

	Analyse-Nullfall	Planfall P0	Planfall P0+ KANN
Einfahrmenge (Kfz/h)	1.012	1.099	1.115
- Zuwachs zu Analyse		+ 9 %	+ 10 %
Qualitätsstufe	B	B	C
Reserve	+ 26 %	+ 14 %	+ 10 %

Qualitätsstufen (HBS):
A: sehr gut; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil; E: instabil; F: Überlastung
Reserve/Überschreitung ggü. Qualitätsstufe D (Einfahrmenge)

Bei der Umsetzung des neuen Werks der Firma KANN, können für den Knotenpunkt L126 / K44 ausreichende Leistungsfähigkeiten mit Leistungsreserven in Bezug auf die Gesamteinfahrmenge von 10 % ausgewiesen werden.

F FAZIT / ZUSAMMENFASSUNG

Die Firma KANN GmbH & Co. KG, Bendorf-Mülhofen beabsichtigt, ein neues Werk in der Gemeinde Urmitz/Rhein westlich der L 126 zu errichten. Die verkehrliche Erschließung soll über den vorhandenen Knotenpunkt der L 126 / K 44 südlich von Urmitz erfolgen.

Kap. A, B

Auf eine umfangreiche Erhebung und Modellbearbeitung kann verzichtet werden, da mit der verkehrsplanerischen Begleituntersuchung "B-Plan Am guten Mann, Teil 1-3", Stand August 2014 aktuelle Verkehrsdaten vorliegen.

Auch werden ausschließlich Aussagen zu Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss zum direkten Anbindungspunkt L 26 / K44 getroffen. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens der Firma KANN auf umliegende Knotenpunkte werden dargestellt, in Relation zu den vorliegenden Prognosebelastungen aus der Untersuchung "Am guten Mann, Teil 1-3" gebracht und gutachterlich bewertet.

Kap. C, D

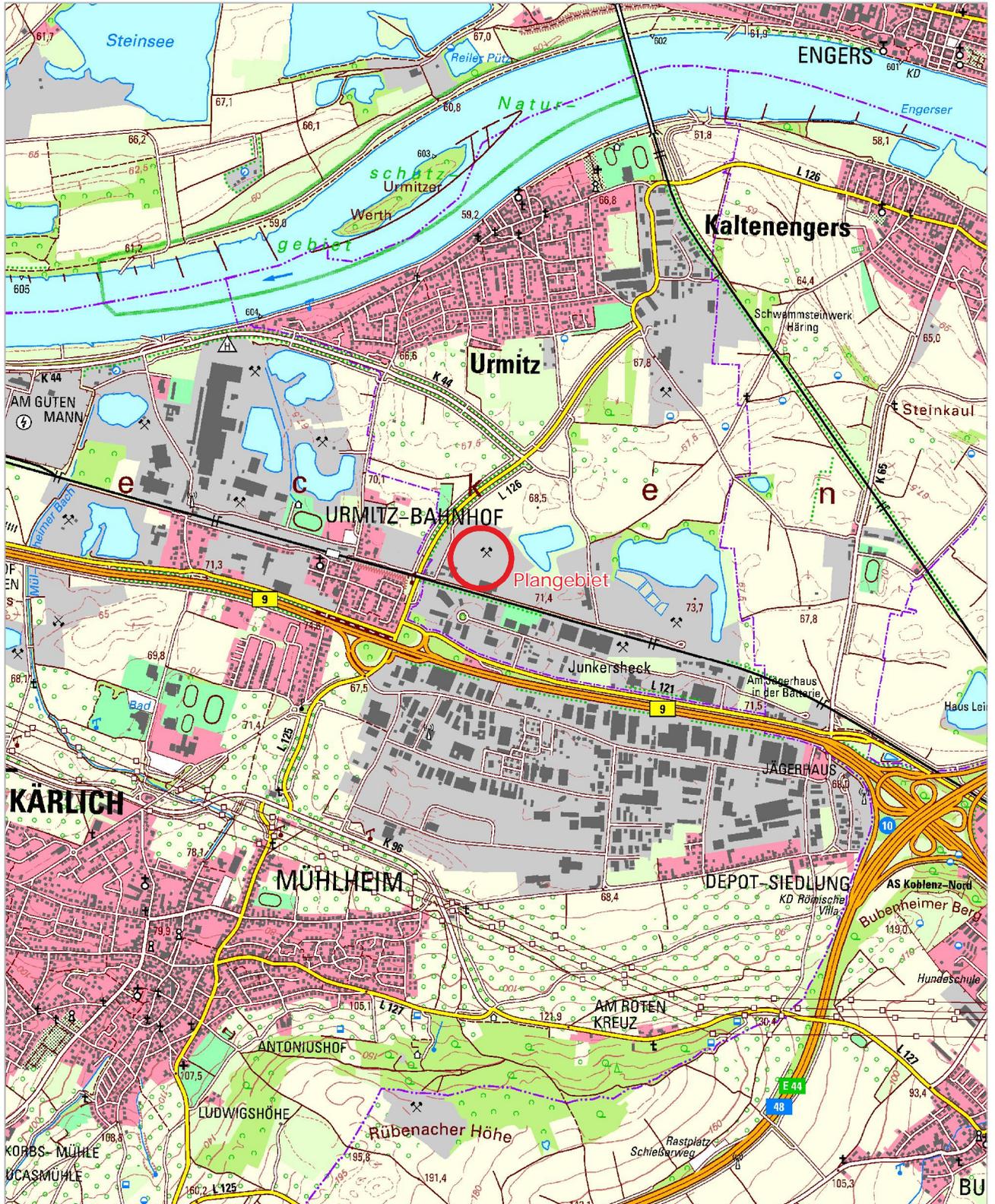
Für die ermittelten Belastungen innerhalb der **Analyse und des Prognose Nullfalls** wurde für den betroffenen Knotenpunkt **ausreichende Leistungsfähigkeiten mit genügend Reserven** bezogen auf die Gesamteinfahrmenge ausgewiesen.

Kap. E

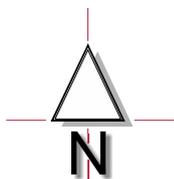
Bei der Umsetzung des neuen Werks der Firma KANN, ist mit einem Verkehrszuwachs von rd. 10% im Vergleich zu den Belastungen des Analyse Nullfalls und ca. 1% im Vergleich zum Prognose Nullfall zu rechnen. Für den betroffenen **Knotenpunkt L126 / K44** können innerhalb der Betrachtungen des **Prognose Nullfall + Firma KANN** ebenfalls **ausreichende Leistungsreserven** ausgewiesen werden.

Im weiteren Umfeld um den betroffenen Knotenpunkt ist aufgrund der geringen Zunahmen durch das Vorhaben der Firma KANN aus verkehrsplanerischer Sicht nicht mit negativen Auswirkungen hinsichtlich Verkehrsfluss und Leistungsfähigkeit zu rechnen.

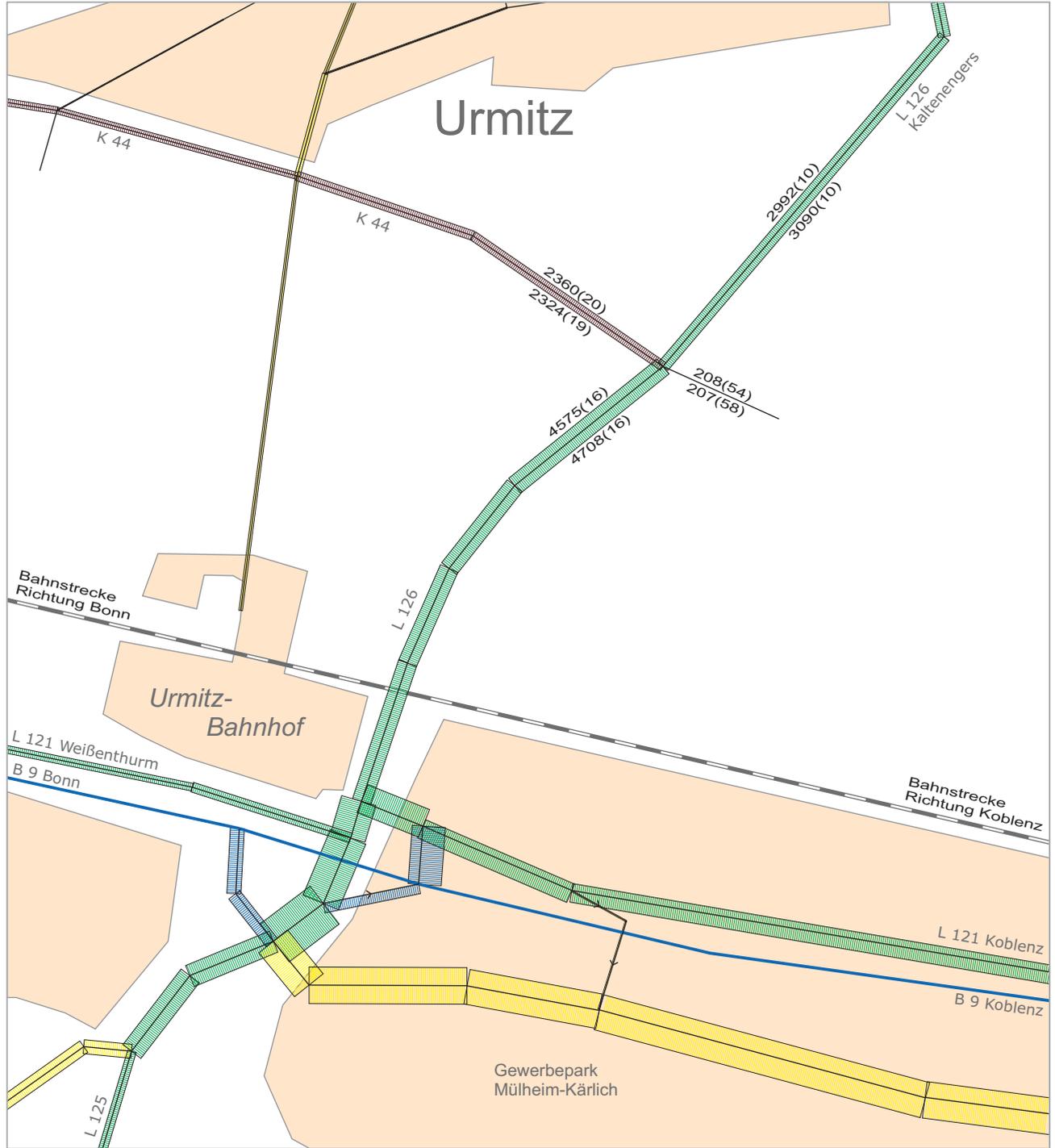
ANHANG



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



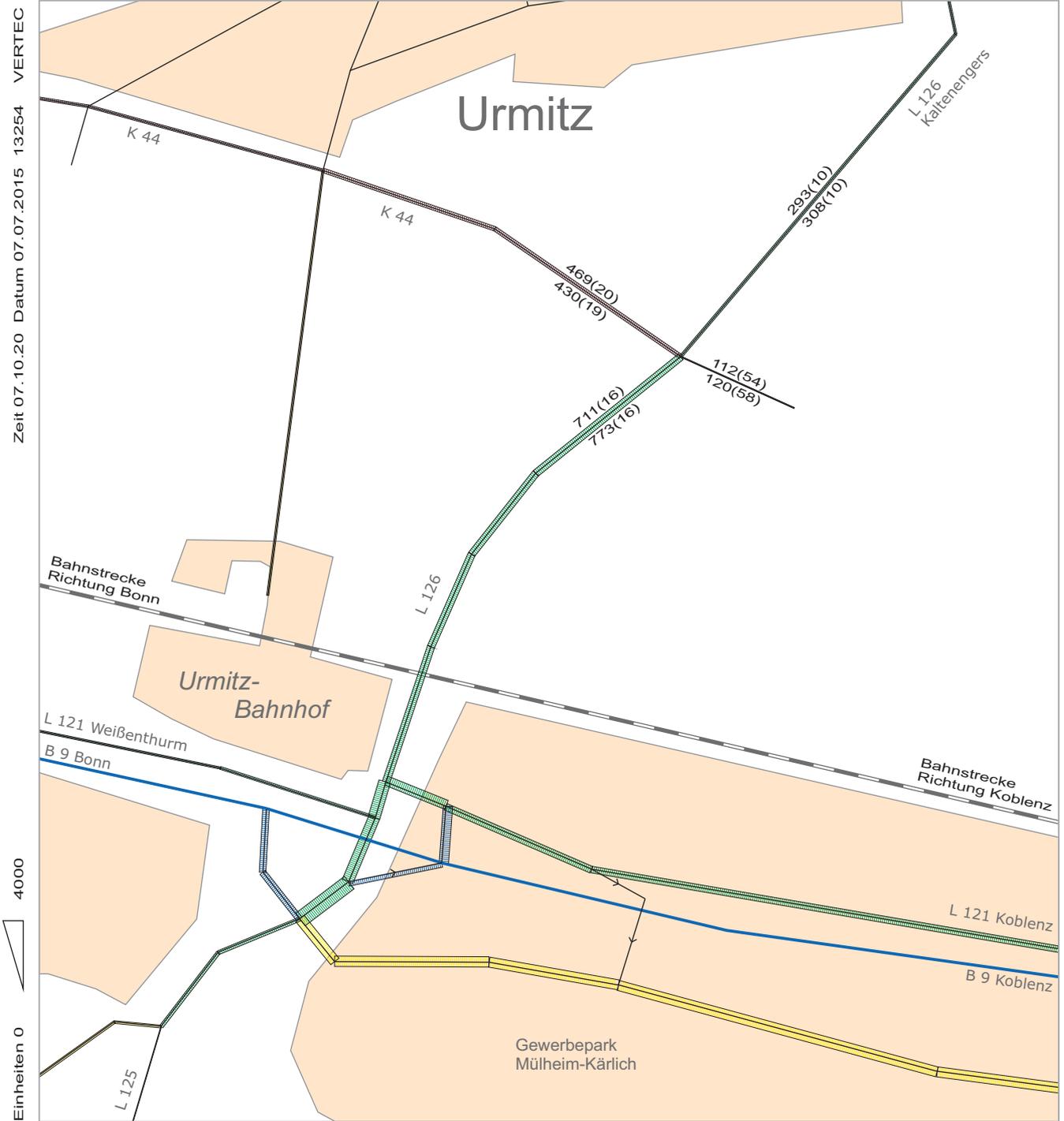
Zeit 07.01.02 Datum 07.07.2015 13254 VERTEC



Einheiten 0 10000

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in Kfz/d, Normalwerhtag 2013
- Anteil Schwerverkehr in %

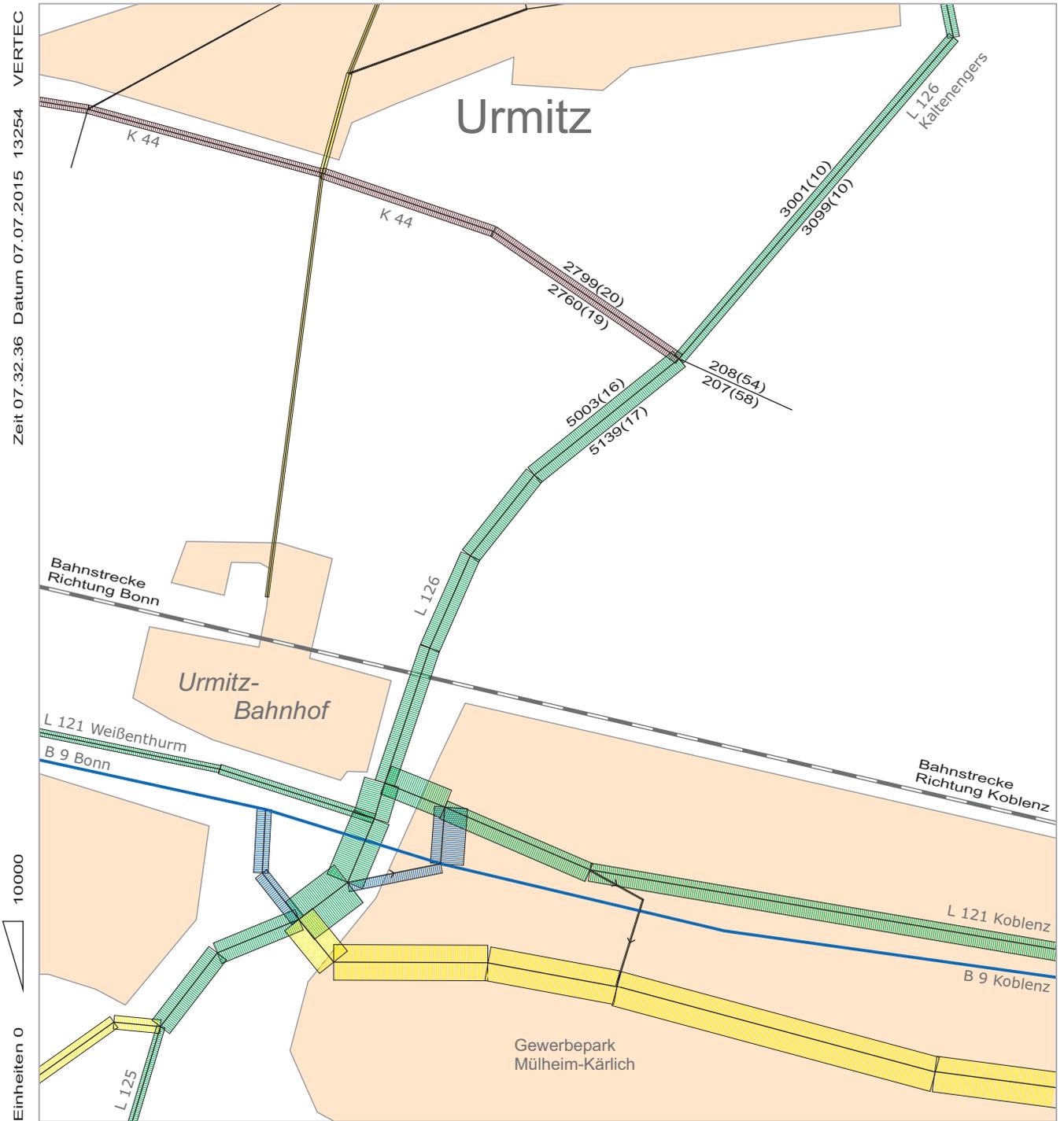
Abb. B1:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2013
Gesamtverkehr



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in SV-Fz/d, Normalwerktag 2013
- Anteil Schwerverkehr in %

Abb. B2:
Analyse-Null-Fall
Belastungen 2013
Schwerverkehr

Zeit 07.32.36 Datum 07.07.2015 13254 VERTEC



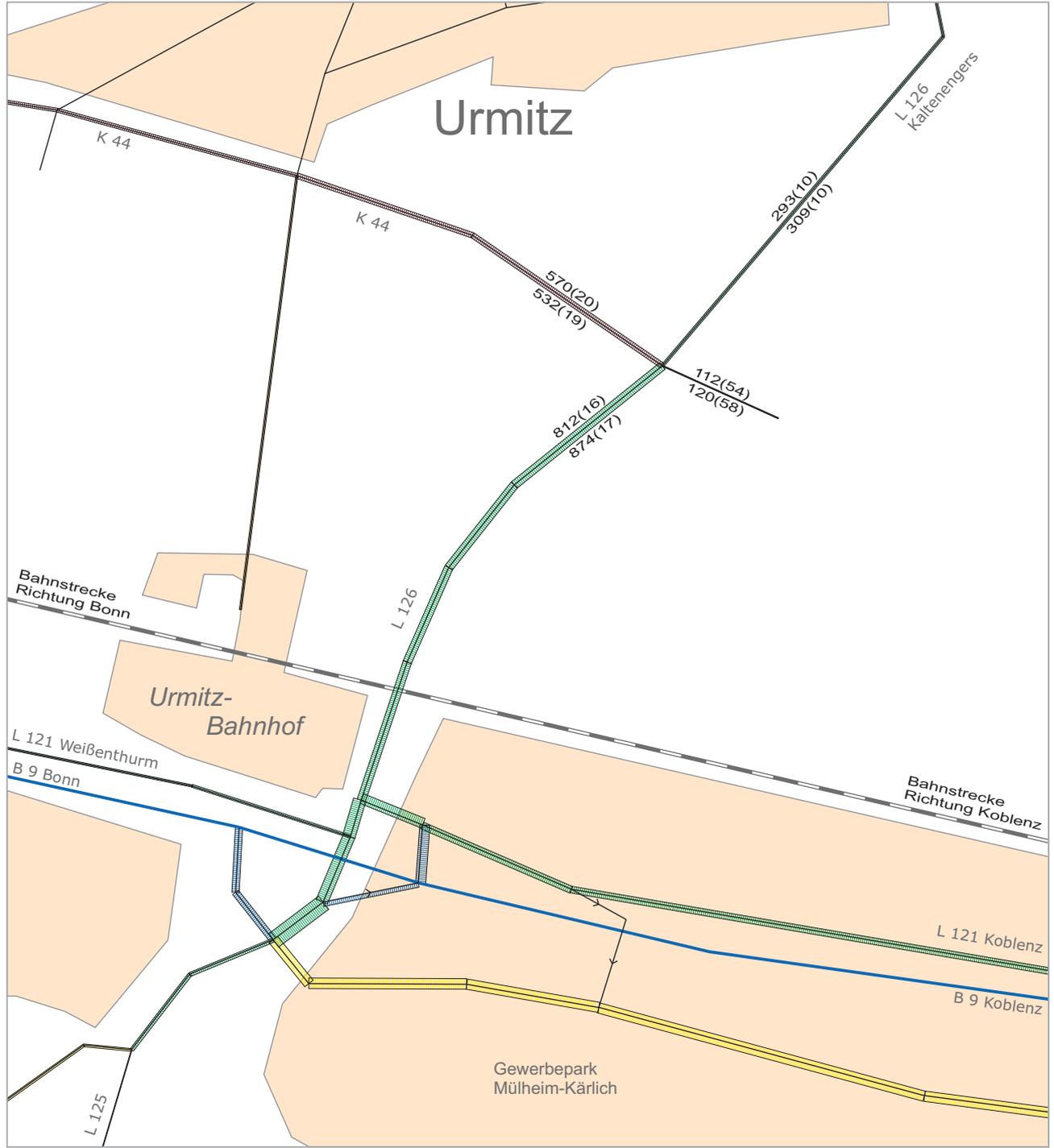
10000

Einheiten 0

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- 5000(16) Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in Kfz/d, Normalwerktag 2025
- 5000(16) Anteil Schwerverkehr in %

Abb. C1:
P0-Fall
Belastungen 2025
Gesamtverkehr

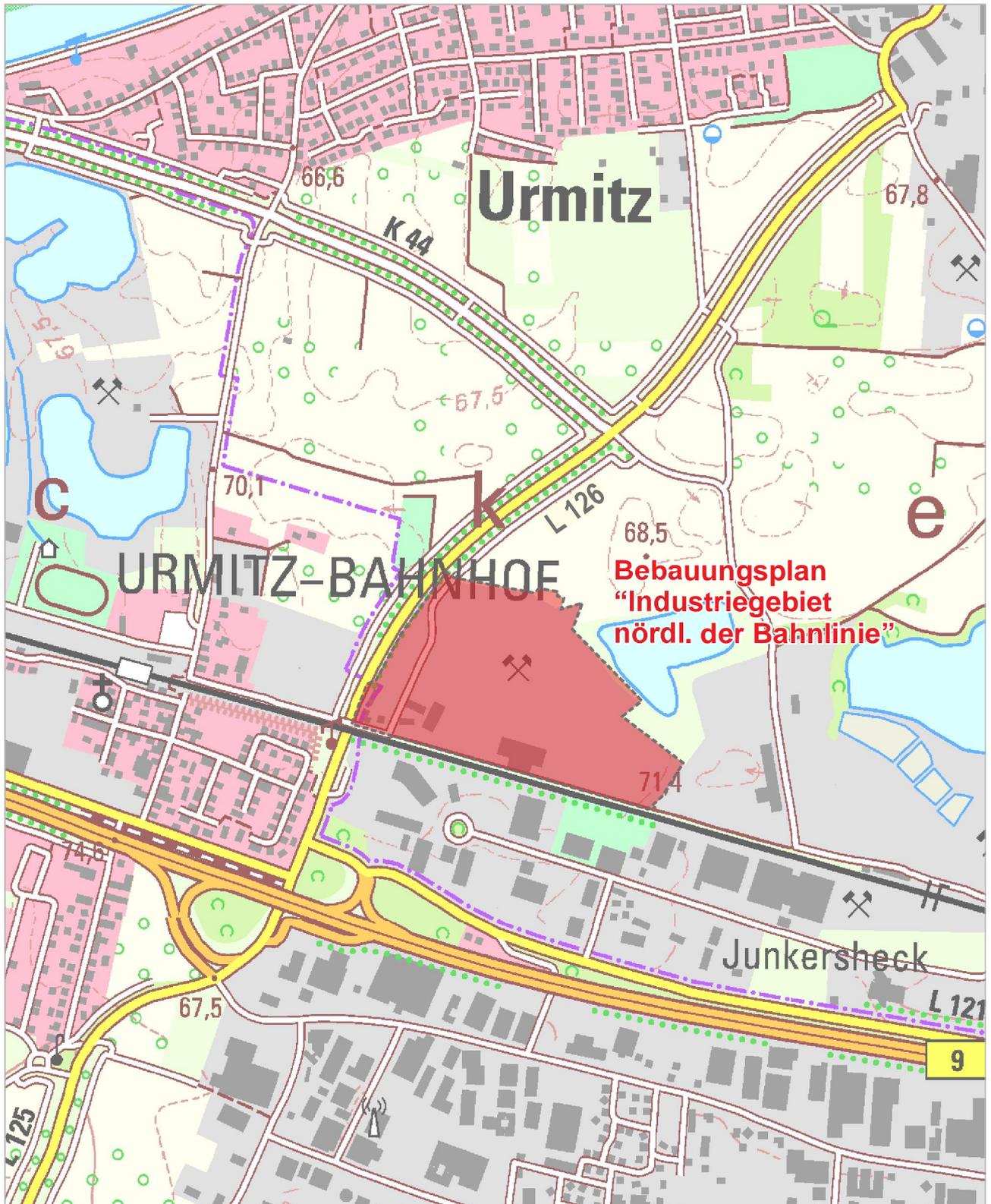
Zeit 07.33.31 Datum 07.07.2015 13254 VERTEC



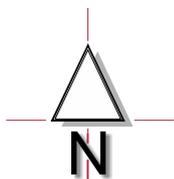
4000
Einheiten 0

- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- 2000(16) Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in SV-Fz/d, Normalwerktag 2025
- 2000(16) Anteil Schwerverkehr in %

Abb. C2:
P0-Fall
Belastungen 2025
Schwerverkehr



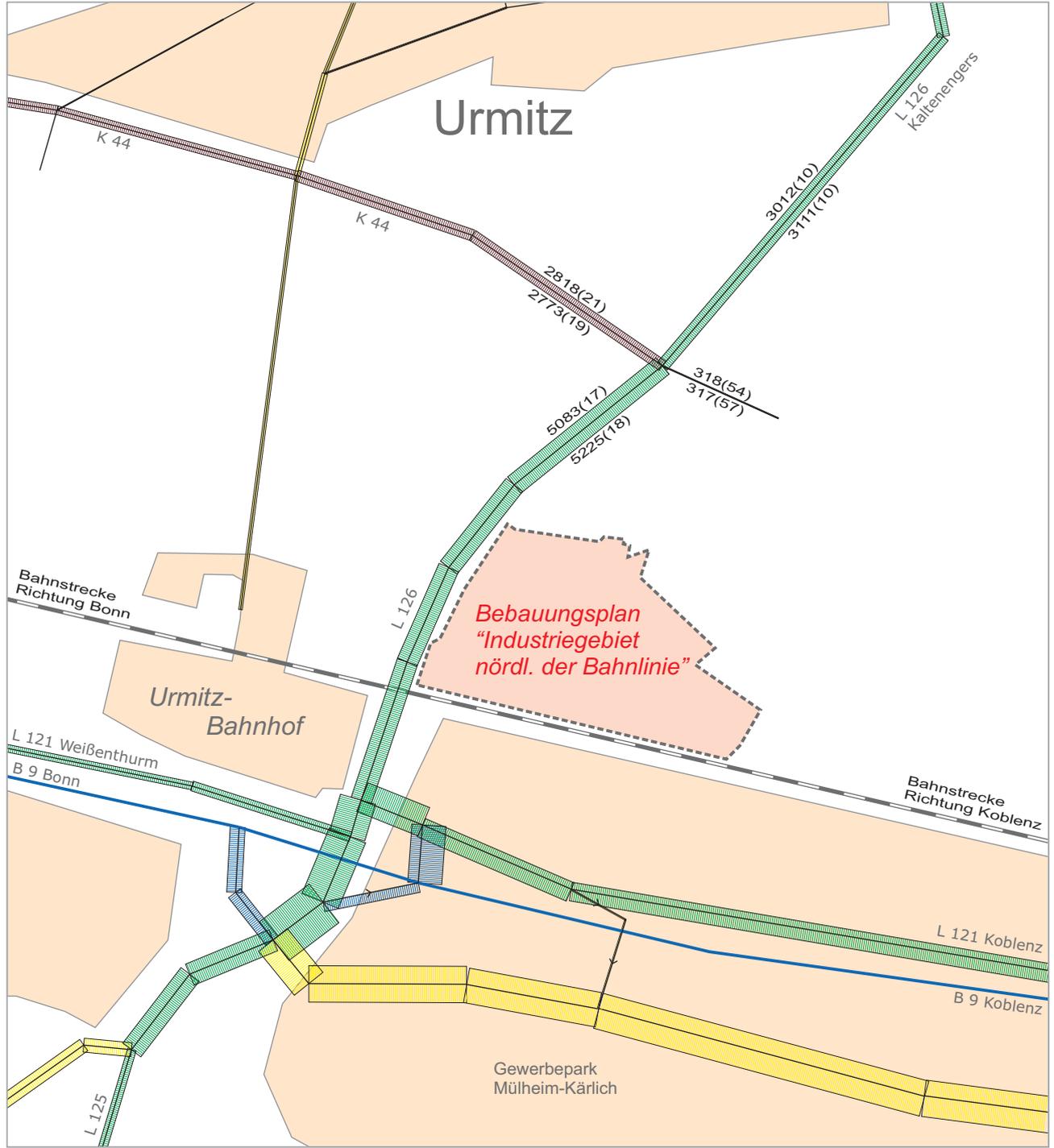
Kartengrundlage: Digitale Daten des Landesamtes für Vermessung und Geobasisinformation Rheinland-Pfalz



VERTEC

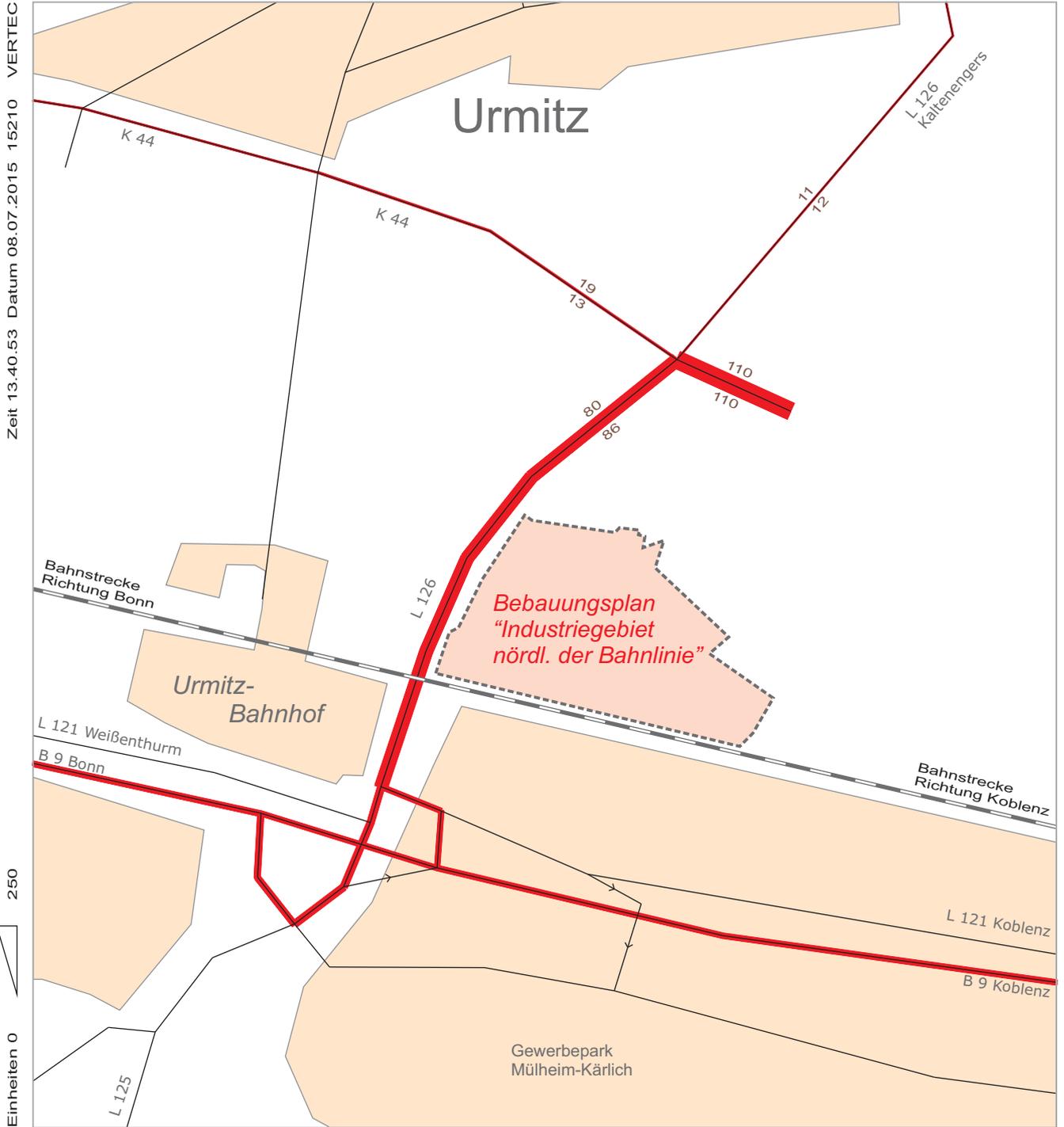
Abb. C3:
Bebauungsplan
"Industriegebiet nördlich der Bahnlinie"

Zeit 07.17.16 Datum 07.07.2015 15210 VERTEC



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in Kfz/d, Normalwerktag Prognose
- Anteil Schwerverkehr in %

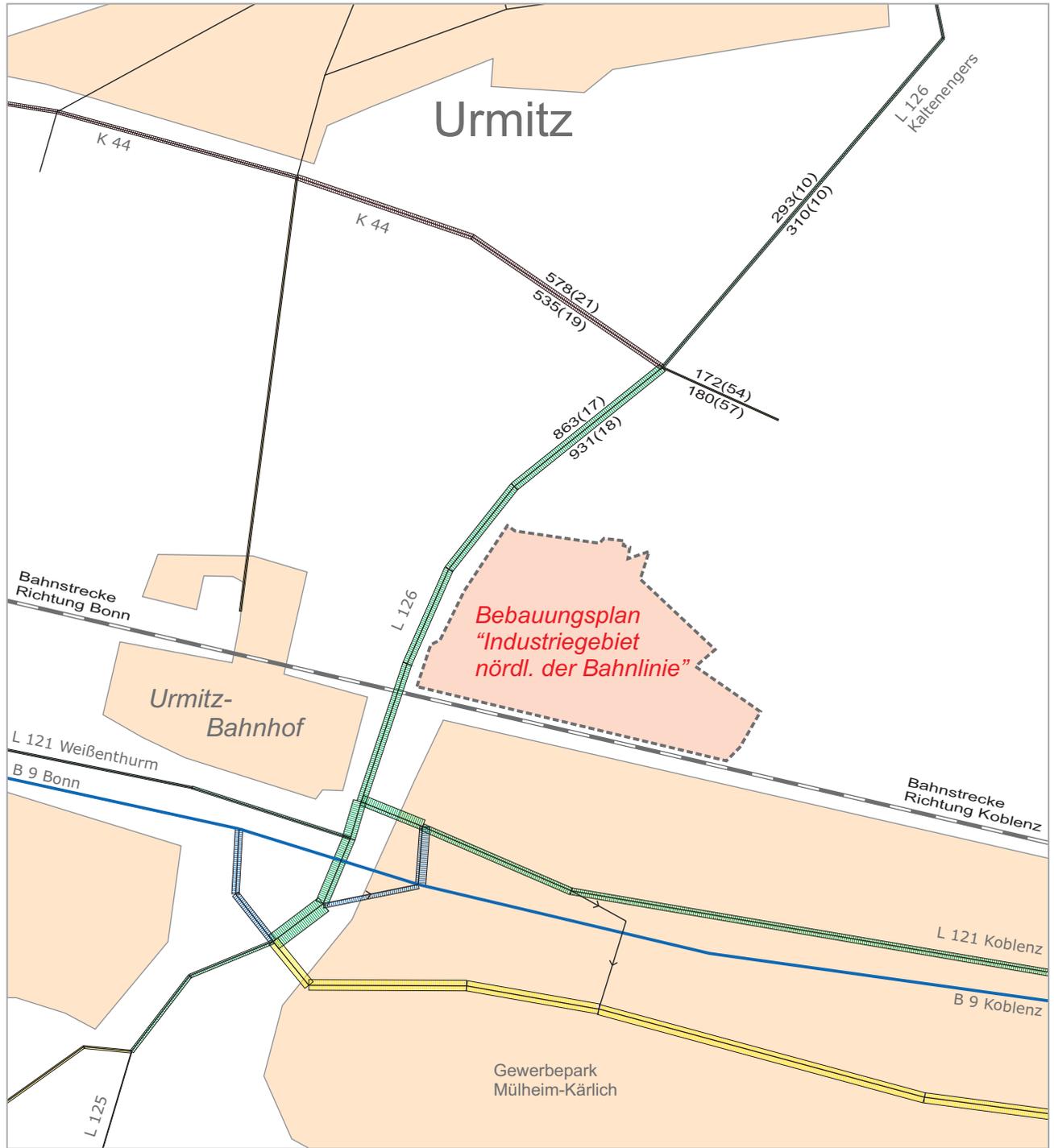
Abb. D1:
P0-Fall incl. B-Plan
Belastungen Prognose
Gesamtverkehr



- 100 Verkehrs Zunahme
- ← Einbahnstraße
- Kfz/d, Normalwerktag Prognose
- Verlagerungen < 10 Kfz/d nicht dargestellt

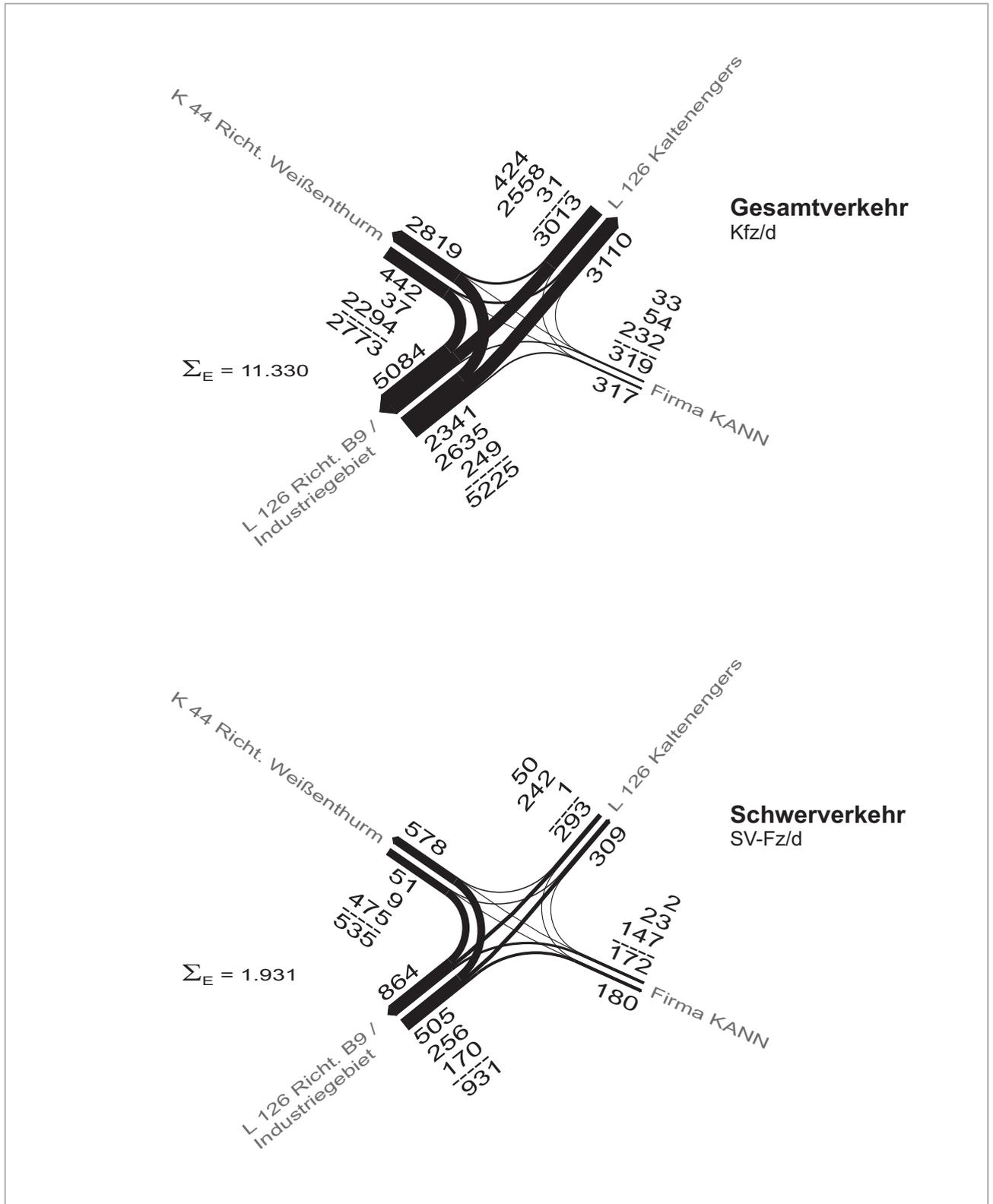
Abb. D2:
P0-Fall incl. B-Plan
Verlagerungen zu P0
Prognose

Zeit 07.18.07 Datum 07.07.2015 15210 VERTEC



- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Einbahnstraße
- 2000(16) Verkehrsbelastung je Fahrtrichtung in SV-Fz/d, Normalwerktag Prognose
- Anteil Schwerverkehr in %

Abb. D3:
P0-Fall incl. B-Plan
Belastungen Prognose
Schwerverkehr



14.07.15

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	K6 L126 / K44	innerorts (ja/nein):	nein
		Ballungsraum (ja/nein):	nein
		D	
Verkehrsdaten:	Analyse-Null-Fall 2013	A + B	
		C	(ja/nein)
Hauptrichtung A:	L126 Urmitz	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	5
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Hauptrichtung B:	L126 Mülheim-Kärlich	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	7
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Nebenrichtung C:	K44 Weißenthurm	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	ja
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	1
Nebenrichtung D:	Wirtschaftsweg	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	nein
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	5

Verkehrsstärken (Fz/h)												Zuschlagsfaktor Einfahrmenge:	1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%		
A: l (=1)	3	0,0	B: l (=7)	185	12,4	C: l (=4)	48	4,2	D: l (=10)	15	0,0		
A: g (=2)	241	5,0	B: g (=8)	267	4,5	C: g (=5)	2	0,0	D: g (=11)	5	20,0		
A: r (=3)	39	2,6	B: r (=9)	9	44,4	C: r (=6)	195	12,3	D: r (=12)	3	0,0		
von A:	283	4,6	von B:	461	8,5	von C:	245	10,6	von D:	23	4,3		
nach A:	318	4,4	nach B:	451	8,0	nach C:	229	10,9	nach D:	14	28,6		
Summe einfahrend:				1012									
Summe einfahrend mit Zuschlag:				1012					Zuschlagsfaktor Einzelstrom:				nein

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)												
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe					
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz						
A: l (=1)	L126 Urmitz	3	849	846	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: g (=2)	L126 Urmitz	241	1742	1501	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: r (=3)	L126 Urmitz	39	1770	1731	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: l (=7)	L126 Mülheim-Kärlich	185	780	595	<10	1	A: ausgezeichnet					
B: g (=8)	L126 Mülheim-Kärlich	267	1748	1481	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: r (=9)	L126 Mülheim-Kärlich	9	1389	1380	<10	0	A: ausgezeichnet					
C: l (=4)	K44 Weißenthurm	48	234	186	19	1	B: gut					
C: g (=5)	K44 Weißenthurm	2	257	255	14	0	B: gut					
C: r (=6)	K44 Weißenthurm	195	624	429	<10	1	A: ausgezeichnet					
D: l (=10)	Wirtschaftsweg	15	183	168	21	0	C: befriedigend					
D: g (=11)	Wirtschaftsweg	5	236	231	14	0	B: gut					
D: r (=12)	Wirtschaftsweg	3	758	755	<10	0	A: ausgezeichnet					

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)												
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe					
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz						
A: g+r(2,3)	L126 Urmitz	280	1746	1466	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: l,g,r(1,2,3)	L126 Urmitz	283	1727	1444	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: g+r(8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	276	1733	1457	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: l,g,r(7,8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	461	1163	702	<10	2	A: ausgezeichnet					
C: g+r(5,6)	K44 Weißenthurm	197	631	434	<10	1	A: ausgezeichnet					
C: l,g,r(4,5,6)	K44 Weißenthurm	245	647	402	<10	2	A: ausgezeichnet					
D: g+r(11,12)	Wirtschaftsweg	8	378	370	<10	0	A: ausgezeichnet					
D: l,g,r(10,11,12)	Wirtschaftsweg	23	267	244	14	0	B: gut					

Kommentar:	Reserve bis zur Überschreitung Stufe D beträgt 26%.
-------------------	---

14.07.15

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	K6 L126 / K44	innerorts (ja/nein):	nein
		Ballungsraum (ja/nein):	nein
Verkehrsdaten:	PO-Null-Fall 2025	D A + B C	(ja/nein)
Hauptrichtung A:	L126 Urmitz	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	5
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Hauptrichtung B:	L126 Mülheim-Kärlich	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	7
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Nebenrichtung C:	K44 Weißenthurm	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	ja
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	1
Nebenrichtung D:	Wirtschaftsweg	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	nein
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	5

Verkehrsstärken (Fz/h)												Zuschlagsfaktor Einfahrmenge:	1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%		
A: l (=1)	3	0,0	B: l (=7)	226	12,8	C: l (=4)	49	4,1	D: l (=10)	15	0,0		
A: g (=2)	241	5,0	B: g (=8)	267	4,5	C: g (=5)	2	0,0	D: g (=11)	5	20,0		
A: r (=3)	40	2,5	B: r (=9)	9	44,4	C: r (=6)	239	13,0	D: r (=12)	3	0,0		
von A:	284	4,6	von B:	502	9,0	von C:	290	11,4	von D:	23	4,3		
nach A:	319	4,4	nach B:	495	8,7	nach C:	271	11,4	nach D:	14	28,6		
Summe einfahrend:				1099									
Summe einfahrend mit Zuschlag:				1099					Zuschlagsfaktor Einzelstrom:			nein	

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)												
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe					
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz						
A: l (=1)	L126 Urmitz	3	849	846	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: g (=2)	L126 Urmitz	241	1742	1501	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: r (=3)	L126 Urmitz	40	1770	1730	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: l (=7)	L126 Mülheim-Kärlich	226	777	551	<10	1	A: ausgezeichnet					
B: g (=8)	L126 Mülheim-Kärlich	267	1748	1481	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: r (=9)	L126 Mülheim-Kärlich	9	1389	1380	<10	0	A: ausgezeichnet					
C: l (=4)	K44 Weißenthurm	49	204	155	23	1	C: befriedigend					
C: g (=5)	K44 Weißenthurm	2	226	224	16	0	B: gut					
C: r (=6)	K44 Weißenthurm	239	622	383	<10	2	A: ausgezeichnet					
D: l (=10)	Wirtschaftsweg	15	143	128	28	0	C: befriedigend					
D: g (=11)	Wirtschaftsweg	5	207	202	16	0	B: gut					
D: r (=12)	Wirtschaftsweg	3	758	755	<10	0	A: ausgezeichnet					

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)												
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe					
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz						
A: g+r(2,3)	L126 Urmitz	281	1746	1465	<10	0	A: ausgezeichnet					
A: l,g,r(1,2,3)	L126 Urmitz	284	1727	1443	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: g+r(8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	276	1697	1421	<10	0	A: ausgezeichnet					
B: l,g,r(7,8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	502	1115	613	<10	2	A: ausgezeichnet					
C: g+r(5,6)	K44 Weißenthurm	241	627	386	<10	2	A: ausgezeichnet					
C: l,g,r(4,5,6)	K44 Weißenthurm	290	632	342	<10	2	A: ausgezeichnet					
D: g+r (11,12)	Wirtschaftsweg	8	330	322	10	0	A: ausgezeichnet					
D: l,g,r (10,11,12)	Wirtschaftsweg	23	210	187	19	0	B: gut					

Kommentar: Reserve bis zur Überschreitung Stufe D beträgt 14%.

14.07.15

Knotenpunkt, Beschreibung			
Knotenpunkt:	K6 L126 / K44	innerorts (ja/nein):	nein
		Ballungsraum (ja/nein):	nein
		D	
Verkehrsdaten:	PO-Null-Fall + KANN	A + B	
		C	(ja/nein)
Hauptrichtung A:	L126 Urmitz	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	5
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Hauptrichtung B:	L126 Mülheim-Kärlich	Linksabbiegestr. (Anzahl Kfz)	7
		RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	ja
		RA untergeordnet (ja/nein):	nein
Nebenrichtung C:	K44 Weißenthurm	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	ja
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	1
Nebenrichtung D:	Wirtschaftsweg	RA separ. Fahrstr./Dreiecks- Insel	nein
		Stop-Schild (ja/nein):	nein
		Anzahl Kfz in Aufweitung:	5

Verkehrsstärken (Fz/h)									Zuschlagsfaktor Einfahrmenge:			1,00
Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	Strom	Fz/h	SV-%	
A: l (=1)	3	0,0	B: l (=7)	226	12,8	C: l (=4)	49	4,1	D: l (=10)	23	26,1	
A: g (=2)	241	5,0	B: g (=8)	267	4,5	C: g (=5)	2	0,0	D: g (=11)	5	20,0	
A: r (=3)	40	2,5	B: r (=9)	17	58,8	C: r (=6)	239	13,0	D: r (=12)	3	0,0	
von A:	284	4,6	von B:	510	10,0	von C:	290	11,4	von D:	31	22,6	
nach A:	319	4,4	nach B:	503	9,7	nach C:	271	11,4	nach D:	22	45,5	
Summe einfahrend:			1115									
Summe einfahrend mit Zuschlag:			1115						Zuschlagsfaktor Einzelstrom:			nein

Kapazität und Beurteilung der Einzelströme (Fz/h)											
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe				
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz					
A: l (=1)	L126 Urmitz	3	840	837	<10	0	A: ausgezeichnet				
A: g (=2)	L126 Urmitz	241	1742	1501	<10	0	A: ausgezeichnet				
A: r (=3)	L126 Urmitz	40	1770	1730	<10	0	A: ausgezeichnet				
B: l (=7)	L126 Mülheim-Kärlich	226	777	551	<10	1	A: ausgezeichnet				
B: g (=8)	L126 Mülheim-Kärlich	267	1748	1481	<10	0	A: ausgezeichnet				
B: r (=9)	L126 Mülheim-Kärlich	17	1293	1276	<10	0	A: ausgezeichnet				
C: l (=4)	K44 Weißenthurm	49	204	155	23	1	C: befriedigend				
C: g (=5)	K44 Weißenthurm	2	223	221	16	0	B: gut				
C: r (=6)	K44 Weißenthurm	239	622	383	<10	2	A: ausgezeichnet				
D: l (=10)	Wirtschaftsweg	23	121	98	31	1	D: noch stabil				
D: g (=11)	Wirtschaftsweg	5	207	202	16	0	B: gut				
D: r (=12)	Wirtschaftsweg	3	758	755	<10	0	A: ausgezeichnet				

Kapazität und Beurteilung von Mischspuren (Fz/h)											
		Belastung	Kapazität	Reserve	Wartezeit	Stau 95%	Qualitätsstufe				
		Fz/h	Fz/h	Fz/h	sec	Fz					
A: g+r(2,3)	L126 Urmitz	281	1746	1465	<10	0	A: ausgezeichnet				
A: l,g,r(1,2,3)	L126 Urmitz	284	1726	1442	<10	0	A: ausgezeichnet				
B: g+r(8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	284	1712	1428	<10	0	A: ausgezeichnet				
B: l,g,r(7,8,9)	L126 Mülheim-Kärlich	510	1117	607	<10	2	A: ausgezeichnet				
C: g+r(5,6)	K44 Weißenthurm	241	627	386	<10	2	A: ausgezeichnet				
C: l,g,r(4,5,6)	K44 Weißenthurm	290	632	342	<10	2	A: ausgezeichnet				
D: g+r(11,12)	Wirtschaftsweg	8	330	322	10	0	A: ausgezeichnet				
D: l,g,r(10,11,12)	Wirtschaftsweg	31	161	130	24	1	C: befriedigend				

Kommentar:	Reserve bis zur Überschreitung Stufe D beträgt 10%.
-------------------	---