

VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG



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

Bebauungsplan "Gewerbepark an der A63, Teil IV - Greenpark" in der Stadt Wörrstadt

- **AUFTRAGGEBER:** Wiwi Gewerbepark GmbH & Co. KG
Schneebergerhof 14, 67813 Gerbach

- **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

Mariana Batista, 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	5
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	5
	2. Vorhabenbezogener Verkehr	6
D	PROGNOSE – PLÄNFÄLLE	8
	1. Prognose Nullfall (P0)	8
	2. Planfall P1	10
	3. Planfall P2	12
E	LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND VERKEHRSFLUSS	14
F	ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT	17
G	QUELLENVERZEICHNIS	21

ANHANG

- Abbildungen
- Materialteil
- pdf-Fassung

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1

In Wörrstadt sollen Flächen südlich der B420 einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Im Rahmen des Planverfahrens ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, in der die Verkehrswirksamkeit des geplanten Vorhabens aufgezeigt und die Leistungsfähigkeit und damit auch der erforderliche geometrische Ausbau der Erschließungsknoten im Zuge der B420 abgeleitet werden.

Hierbei beinhalten die folgenden **Aufgabenstellungen**:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Prognose des zu erwartenden Verkehrs aus dem Vorhaben
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens
- Beurteilung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte

B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE

1. Konzeption und Durchführung

Abb. B1

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

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

- **K1** B420 / L401 Rtg. Saulheim
- **K2** B420 / Schornsheimer Chaussee
- **K3** B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.
- **K4** B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz

Die Knotenpunktzählungen fanden am **Dienstag, den 05.01.2023** im Zeitbereich **0.00 bis 24.00 Uhr** statt. 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 Tagesverkehr.

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

Tab. B1 Knotenbelastungen Analyse Tagesverkehr

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	19.000
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	19.300
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	23.700
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	17.200

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Knotenpunkte im Zuge der B420 Rtg. Wörrstadt (K1 und K2) sind mit **rd. 19.000 - 19.300 Kfz/d** und Schwerverkehrsanteilen von ca. 4,1 - 5,3% belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der B420 sind am stärksten ausgeprägt.

Der Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Straße weist mit **rd. 23.700 Kfz/d** und Schwerverkehrsanteilen von ca. 7,9% die höchsten Belastungen aus. Die Verkehrsströme im Zuge der B420 und der Ausfahrt der Rampe A63 sind am stärksten ausgeprägt.

Der Knotenpunkt K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz ist mit **rd. 17.200 Kfz/d** und Schwerverkehrsanteilen von ca. 6,5% belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der B420 und der Einfahrt der Rampe A63 sind am stärksten ausgeprägt.

Abb. B4-B7

Die Verkehrsanalyse weist aus, dass die maßgebenden **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr erreicht werden. Die Belastungen sind in der folgenden Tabelle B2 zusammengefasst.

Tab. B2**Knotenpunktbelastungen Analyse Spitzenstunden**

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	1.800	1.790
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	1.820	1.770
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	1.870	2.160
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	1.490	1.450

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

Die Knotenpunkte K1 bis K3 weisen in der Vormittagsspitzenstunde Einfahrmengen zwischen 1.800 und 1.870 Kfz/h aus. Die Schwerververkehrsanteile liegen zwischen ca. 4,4% und 7,3%. Am K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz wird eine Einfahrmenge von rd. 1.490 Kfz/h und ein Schwerververkehrsanteil von ca. 6,2% ausgewiesen.

In der Nachmittagsspitzenstunde ist das Belastungsniveau ähnlich wie am Vormittag. Am K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim und K2 B420 / Schornsheimer Chaussee wird eine Einfahrmenge von rd. 1.790 Kfz/h ausgewiesen und die Schwerververkehrsanteile liegen zwischen ca. 2,5% und 3,2%. Der Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Straße ist mit rd. 2.160 Kfz/d und Schwerververkehrsanteilen von ca. 5,2% am höchsten belastet. Am K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz wird eine Einfahrmenge von rd. 1.450 Kfz/h und ein Schwerververkehrsanteil von ca. 4,3% ausgewiesen.

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 sich derzeit in Bearbeitung befindliche Verkehrsmodell zur Untersuchung und Bewertung der Ortsumgehung Stackeden-Elsheim im Zuge der L426 im Auftrag des Landesbetrieb Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz. Dieses beinhaltet allgemeine Prognoseansätze aus dem Landesverkehrsmodell Rheinland-Pfalz und weitergehend detaillierte Strukturprognosen (maßg, Restflächen Businesspark und Gewerbepark (Juwi)) für das Jahr 2035. Das Streckennetz in diesem Modell umfasst ebenfalls den hier untersuchten Streckenzug der B420, sodass die Prognoseansätze direkt aus diesem Verkehrsmodell abgelesen und übertragen werden können.

Weiterhin dient als Grundlage zur Prognoseermittlung eine Voruntersuchung unseres Büros im Auftrag des Landesbetrieb Mobilität (LBM) Worms (Leistungsfähigkeitsuntersuchung Knotenpunkte B420 Bereich Wörrstadt, Stand Dezember 2014). In dieser Untersuchung wurden die Auswirkungen der geplanten Nordspange Wörrstadt untersucht. Die Nordspange Wörrstadt soll als Verbindung zwischen der L401 und der K21 im Norden von Wörrstadt hergestellt werden. In Abstimmung mit dem LBM sollen die Wirkungen der Nordspange übernommen werden. Die Grundlagen hierzu werden aus der v.g. Untersuchung entnommen und auf die aktuellen Belastungen angewendet.

Die Verkehrsentwicklung im nachgeordneten Netz, das insbesondere eine Erschließungsfunktion besitzt, ist maßgeblich von lokalen Sonderentwicklungen abhängig. Diese treten überall dort auf, wo durch die Belegung von Wohnbauflächen, Gewerbe- und Industriegebieten oder vorgesehenen Flächen für Handel, Dienstleistung, Freizeitgestaltung etc. zusätzliche Quellen oder Anziehungspunkte für den Verkehr entstehen und werden im folgenden Kapitel C2 berücksichtigt.

2. Vorhabenbezogener Verkehr

Abb. C1

Für den geplanten Gewerbepark ist eine Gesamtfläche von ca. 85.000 m² vorgesehen. Die Planungsunterlagen werden vom Auftraggeber zur Verfügung gestellt.

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.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber werden allgemeine Ansätze der Verkehrserzeugung für Gewerbegebiete mit einer Mischnutzung von Handwerk und Dienstleistung in Ansatz gebracht. Somit erfolgt die Dimensionierung zur verkehrsintensiveren und damit sicheren Seite.

Die folgende Tabelle C1 fasst die Aufkommensbestimmung zusammen.

Tab. C1

Aufkommensbestimmung

Nutzung	Fläche [ha]	Beschäftigte/ha	Kundenwege/ Beschäftigtem	Kundenwege/d
Gewerbegebiet	8,5	55,00	1,25	871
	Beschäftigte	Kunden/ Besucher	Wirtschaftsverkehr (SV)	SUMME
Anzahl Personen	468	436	-	-
- Anwesenheit	90%	-		
- Wege/d	2,50	2,00		
- Anteil Pkw	80%	80%		
- Besetzungsgrad	1,10	1,20		
Tagesverkehr [Kfz/d,Richtung]	383	290	77	750

Für die Aufkommensbestimmung des Gewerbeparks werden in Abstimmung mit dem Auftraggeber ein Nutzungsmix aus allgemeinen Dienstleistungen, Vertrieb, Gewerbebetriebe, Werkstätten, Büros und Logistik betrachtet. Daher wurde eine Anzahl von 10 bis 100 Beschäftigte/ha berücksichtigt. Im Beschäftigtenverkehr ergeben sich unter Berücksichtigung eines Anwesenheitsfaktors (Urlaub, Krankheit etc.), einer durchschnittlichen Anzahl von 2,5 Wegen pro Tag, einem Pkw-Anteil von 80% und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro Pkw 383 Pkw-Bewegungen pro Tag und Richtung. Für die Besucher werden 2,0 Wege pro Tag, ein Pkw-Anteil von 80% sowie ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Pkw angenommen. Daraus ergeben sich insgesamt 290 Pkw-Bewegungen pro Tag und Richtung. Zusätzlich werden 77 Fahrten für den Wirtschaftsverkehr berechnet. Diese werden in Gänze dem Schwerverkehr zugeordnet.

Es berechnen sich insgesamt 1.500 Fahrten pro Tag im Querschnitt. Das entspricht 750 Zu- und 750 Abfahrten zur Plangebiet. Davon entfallen 154 Fahrten (77 Zu- und Abfahrten) auf den Schwerverkehr.

D PROGNOSE – PLÄNFÄLLE**1. Prognose Nullfall (P0)**Voraussetzungen Planfall P0**Abb. D1**

Im Planfall P0 ist ausschließlich die allgemeine Verkehrsentwicklung (vgl. Kap C1) berücksichtigt. Die Wirkungen der Nordspange Wörrstadt sind ebenfalls im P0-Fall integriert. Die verkehrliche Erschließung ist in der Abbildung D1 dargestellt.

Abb. D2, D3

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 B420 / L401 Rtg. Saulheim	19.000	21.900	+2.900
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	19.300	22.200	+2.900
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	23.700	26.800	+3.100
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	17.200	19.800	+2.600

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge am Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str. beträgt im Planfall P0 rd. 26.800 Kfz/d und weist somit den höchsten Verkehrszuwachs von rd. 3.100 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 9%.

An der Einmündungen K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim und K2 B420 / Schornsheimer Chaussee werden Zuwächse von rd. 2.900 Kfz/d prognostiziert.

Am Knotenpunkt K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz werden Zunahmen von rd. 2.600 Kfz/d ermittelt.

Abb. D4-D7

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr sind in den Abbildungen D4-D7 festgehalten.

Tab. D2

Knotenpunktbelastungen P0-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	A0-Fall	P0-Fall	+ / -	A0-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	1.800	2.070	+270	1.790	2.060	+270
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	1.820	2.100	+280	1.770	2.040	+270
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	1.870	2.160	+290	2.160	2.460	+300
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	1.490	1.740	+250	1.450	1.680	+230

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

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. An allen Knotenpunkten werden zwischen rd. 230-300 Kfz/h an Mehrbelastungen für die beiden Spitzenstunden prognostiziert.

2. Planfall P1

Voraussetzungen Planfall P1

Abb. D8

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des "Gewerbepark an der A63, Teil IV - Greenpark" (vgl. Kapitel C2) berücksichtigt. Die Erschließung des Plangebietes erfolgt über eine Verbindungsstraße im Plangebiet zwischen dem Businesspark (Sophie-Opel-Straße) im Osten an den Knotenpunkt K3 und den Gewerbepark im Westen (Schornsheimer-Chaussee) an den Knotenpunkt K2 im Zuge der B420. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird nachverkehrsplanerischen Ansätzen anteilig auf das Netz umgelegt. Weiterhin werden durch die Verbindungsstraße durch das Plangebiet ebenfalls geringfügige Verlagerungseffekte zwischen den Anbindungen K2 und K3 durch das bereits als Grundlage verwendete Verkehrsmodell ausgewiesen. Diese werden ebenfalls in den Planfall integriert.

Abb. D9, D10

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

In der folgenden Tabelle D3 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten der Analyse gegenübergestellt.

Tab. D3

Knotenpunktbelastungen P1-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	P1-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	21.900	22.300	+400
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	22.200	22.700	+500
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	26.800	27.900	+1.100
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	19.800	20.400	+600

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge am Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str. beträgt im Planfall P1 rd. 27.900 Kfz/d und weist somit den höchsten Verkehrszuwachs von rd. 1.100 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 9%.

Am Knotenpunkt K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim werden Zuwächse von rd. 400 Kfz/d und eine Einfahrmenge von rd. 22.300 Kfz/d prognostiziert, mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6,1%.

Am Knotenpunkt K2 B420 / Schornsheimer Chaussee werden Zunahmen von rd. 500 Kfz/d ermittelt.

Ebenso werden am Knotenpunkt K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz Zunahmen von rd. 700 Kfz/d ausgewiesen.

Abb. D11-D14

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr sind in den Abbildungen D11-D14 festgehalten.

Tab. D4

Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	P1-Fall	+ / -	P0-Fall	P1-Fall	+ / -
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	2.070	2.130	+60	2.060	2.100	+40
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	2.100	2.170	+70	2.040	2.090	+50
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	2.160	2.220	+60	2.460	2.530	+70
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	1.740	1.770	+30	1.680	1.710	+30

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

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. An allen Knotenpunkten werden zwischen rd. 30-70 Kfz/h an Mehrbelastungen für die beiden Spitzenstunden prognostiziert.

3. Planfall P2

Voraussetzungen Planfall P2

Abb. D15

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P2-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des "Gewerbepark an der A63, Teil IV - Greenpark" (vgl. Kapitel C2) berücksichtigt. Die Erschließung erfolgt im Gegensatz zum Planfall P1 ausschließlich über die Sophie-Opel-Straße und damit über den Knotenpunkt K3. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird analog zum Planfall P1 nach verkehrsplanerischen Ansätzen anteilig auf das Netz umgelegt.

Abb. D16, D17

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

In der folgenden Tabelle D5 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst und den Werten der Analyse gegenübergestellt.

Tab. D5

Knotenpunktbelastungen P2-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	P2-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	21.900	22.300	+400
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	22.200	22.700	+500
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	26.800	28.400	+1.600
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	19.800	20.400	+600

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge am Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str. beträgt im Planfall P1 rd. 28.400 Kfz/d und weist somit den höchsten Verkehrszuwachs von rd. 1.600 Kfz/d aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 9%.

Am Knotenpunkt K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim werden Zuwächse von rd. 400 Kfz/d und eine Einfahrmenge von rd. 22.300 Kfz/d prognostiziert, mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 6,1%.

Am Knotenpunkt K2 B420 / Schornsheimer Chaussee werden Zunahmen von rd. 500 Kfz/d ermittelt.

Ebenso werden am Knotenpunkt K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz Zunahmen von rd. 600 Kfz/d ausgewiesen.

Abb. D18-D21

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der Spitzenstunden am Vormittag zwischen 7.15 und 8.15 Uhr und am Nachmittag zwischen 16.15 und 17.15 Uhr sind in den Abbildungen D18-D21 festgehalten.

Tab. D6

Knotenpunktbelastungen P2-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	P2-Fall	+ / -	P0-Fall	P2-Fall	+ / -
K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim	2.070	2.120	+50	2.060	2.100	+40
K2 B420 / Schornsheimer Chaussee	2.100	2.130	+30	2.040	2.070	+30
K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.	2.160	2.230	+70	2.460	2.560	+100
K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz	1.740	1.770	+30	1.680	1.710	+30

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

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. Ausnahme ist der Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str., an dem Verkehrszunahmen von ca. 70 Kfz/h in der Spitzenstunde am Vormittag und ca. 100 Kfz/h in der Spitzenstunde am Nachmittag zu verzeichnen sind. An den anderen Knotenpunkten werden zwischen rd. 30-50 Kfz/h an Mehrbelastungen für die beiden Spitzenstunden prognostiziert.

E LEISTUNGSFÄHIGKEIT UND VERKEHRSFLUSS

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

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

Tab. E1 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

Der Knotenpunkt K1 B420 / L401 Rtg. Saulheim ist als **unsignalisierte vorfahrtgeregelte Einmündung** ausgebaut. Die B420 ist vorfahrtrechtlich übergeordnet. Im Zuge der B420 aus Richtung Wörrstadt ist eine Linksabbiegespur vorhanden. Die vorfahrtgeregelte Zufahrt der L401 ist als Mischspur ausgebildet.

Der Knotenpunkt K2 B420 / Schornsheimer Chaussee ist ebenfalls als **unsignalisierte vorfahrtgeregelte Einmündung** ausgebaut. Die B420 ist vorfahrtrechtlich übergeordnet. Im Zuge der B420 aus Richtung Schornsheim ist eine Linksabbiegespur vorhanden. Die vorfahrtgeregelte Zufahrt der Schornsheimer Chaussee ist als Mischspur ausgebildet.

Der Knotenpunkt K3 B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str. ist als **4-armiger Kreisverkehr** ausgebaut. Die Rampe A63 Rtg. Alzey hat einen Bypass zur B410 Rtg. Wörrstadt. Ebenso ist der Knotenpunkt K4 B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz als **3-armiger Kreis** ohne Bypass ausgebaut.

In der Tabelle E2 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowohl für die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde zusammengefasst.

Tab. E2

Leistungsfähigkeit Spitzenstunde

	Inter- vall	$\Sigma A0$ [Kfz/h]	QSV/ Reserve	$\Sigma P0$ [Kfz/h]	QSV/ Reserve	$\Sigma P1$ [Kfz/h]	QSV/ Reserve	$\Sigma P2$ [Kfz/h]	QSV/ Reserve
K1	VM	1.800	F -26%	2.070	F -43%	2.130	F -44%	2.120	F -44%
	NM	1.790	E -22%	2.060	F -34%	2.100	F -35%	2.100	F -35%
K2	VM	1.820	E -24%	2.100	F -34%	2.170	F -36%	2.130	F -35%
	NM	1.770	F -27%	2.040	F -37%	2.090	F -40%	2.070	F -38%
K3	VM	1.870	B +20%	2.160	D +4%	2.220	D +1%	2.230	D +1%
	NM	2.160	B +23%	2.460	C +9%	2.530	C +6%	2.560	C +4%
K4	VM	1.490	A +52%	1.740	B +30%	1.770	B +29%	1.770	B +29%
	NM	1.450	A +60%	1.680	A +40%	1.710	A +38%	1.710	A +38%

 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"

Die Mehrbelastungen durch die ermittelten Prognosen (allgemeine Prognose, Plangebiet, Nordspange Wörrstadt) haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der **Knotenpunkte K1 und K2**. Bereits auf Basis der **Analysebelastungen weisen diese Knotenpunkte Überlastungen in der Vor- sowie in der Nachmittagsspitzenstunde aus**. Es berechnet sich Qualitätsstufe E bzw. F mit einer Überlastung von ca. 20 - 40%. Die Bewertung bezieht sich ausschließlich auf die linkseinbiegenden Verkehre aus den untergeordneten Zufahrten. Die Mehrbelastungen durch das Plangebiet überlasten die Knoten um lediglich weitere 1-3% und haben keinen maßgebenden Einfluss.

Am **Knotenpunkt K3** wirken sich die Mehrbelastungen im Prognose Nullfall auf die Leistungsfähigkeit in der **Vormittagsspitzenstunde** aus, wodurch die Leistungsfähigkeit der **Qualitätsstufe** von B auf D (20% Reserve auf 4%) sinkt. In der **Nachmittagsspitzenstunde** liegt die Leistungsfähigkeit für die Mehrbelastungen im Bereich der **Qualitätsstufe C** und die Kapazitätsreserven sinken von ca. 23% (B) auf 9%. Durch die Mehrbelastung des Plangebietes reduziert sich die Kapazität ohne Einfluss auf die jeweilige Qualitätseinstufung um ca. 3% (Planfall P1) bzw. 6% (Planfall P2).

Am **Knotenpunkt K4** haben die berechneten Prognosebelastungen keine maßgebenden Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit. Die Qualität kann in sämtlichen berechneten Szenarien mit A bzw. B und Reserven zwischen 29 – 60% bewertet werden. Der Knotenpunkt ist als leistungsfähig einzustufen.

Materialteil

Die detaillierten Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigelegt.

F ZUSAMMENFASSUNG / FAZIT

Abb. A1

In der Stadt Wörrstadt sollen Flächen südlich der B420 einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Im Rahmen des Planverfahrens ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, in der die Verkehrswirksamkeit des geplanten Vorhabens aufgezeigt und die Leistungsfähigkeit und damit auch der erforderliche geometrische Ausbau der Erschließungsknoten im Zuge der B420 abgeleitet werden.

Abb. B1

Die notwendigen Erhebungen fanden am **Dienstag, den 05.01.2023** im Zeitbereich **0.00 bis 24.00 Uhr** statt.

Abb. B2 – B7

Die erhobenen Knotenpunkte im Zuge der B420 (K1 bis K4) sind zwischen **rd. 17.200 - 23.700 Kfz/d** und Schwerverkehrsanteilen von ca. 4,1 - 7,9% belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der B420 sind am stärksten ausgeprägt. Die Spitzenstundenbelastungen am Vor- bzw. am Nachmittag liegen zwischen 1.450 – 2.160 Kfz/h.

Kap. C

Die Prognose der Verkehrsmengen erfolgt auf Basis der aktuell in Bearbeitung befindlichen Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung im Zuge der L426 Stackeden-Elsheim. Hier sind allgemeine Entwicklungen für die Verbandsgemeinden Nieder-Olm, Gau-Algesheim und die VG Wörrstadt in einem Verkehrsmodell enthalten, die entsprechend übernommen werden können.

Weiterhin werden in Abstimmung mit dem LBM Worms die verkehrlichen Wirkungen der sog. Nordspange Wörrstadt als Verbindung zwischen der L401 und der K21 im Norden von Wörrstadt aus der vorliegenden Verkehrsuntersuchung "Leistungsfähigkeitsuntersuchung Knotenpunkte B420 Bereich Wörrstadt" (VERTEC, Stand Dezember 2014) übernommen und in den Prognose Nullfall integriert.

Für den geplanten Gewerbepark mit einer Gesamtfläche von ca. 8,5 ha ergibt sich ein Mehrverkehrsaufkommen von rd. 1.500 Kfz/d im Querschnitt. Hiervon entfallen rd. 10% auf den Schwerverkehr.

Kap. D/E

Innerhalb der Planfallbetrachtung werden neben dem Prognose Nullfall (P0) als Bezugsfall zwei Erschließungsvarianten zur Anbindung der geplanten Gewerbeflächen an das übergeordnete Straßennetz untersucht.

Die verkehrsplanerische Begleituntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Bereits für die erhobenen **Analysebelastungen** kann in den maßgebenden Spitzenstunden für die Knotenpunkte K1 (B420 / L401) und K2 (B420 / Schornsheimer-Chaussee) keine ausreichende Leistungsfähigkeit ausgewiesen werden. Für die Knotenpunkte K3 (B420 / Rampe A63 Rtg. Alzey / Sophie-Opel-Str.) und K4 (B420 / Rampe A63 Rtg. Mainz) kann dagegen die Leistungsfähigkeit mit deutlichen Reserven gesichert werden.
- Aufgrund der deutlichen Belastungszunahmen durch die strukturellen Entwicklungen in den betrachteten Verbandsgemeinden und den Wirkungen der Nordspange Wörrstadt, verschärft sich **im Prognose Nullfall** für die Knotenpunkte K1 und K2 das Problem der nicht gegebenen Leistungsfähigkeit. Die genannten Knotenpunkte sind unter Berücksichtigung des heutigen Ausbaus deutlich überlastet. Die Knotenpunkte K3 und K4 werden dagegen auch im Prognose Nullfall als leistungsfähig eingestuft.
- Im **Planfall P1** erfolgt die Erschließung des Planvorhabens über die Knotenpunkte K2 und K3. Die Aussagen zur Leistungsfähigkeit für die Knotenpunkte K1 und K2 bleiben analog zum Analyse Nullfall bzw. Prognose Nullfall bestehen. Diese sind als nicht leistungsfähig einzustufen. Der Knotenpunkt K3 erreicht aufgrund der Zunahmen durch

das Plangebiet die Qualitätsstufe D mit rd. 1% Kapazitätsreserve. Der Knotenpunkt K4 gilt mit der Qualitätsstufe B als leistungsfähig.

- Im **Planfall P2** erfolgt die Erschließung ausschließlich über den Knotenpunkt K3. Auch hier bestätigen sich die deutlichen Überlastungen an den Knotenpunkten K1 (B420 / L401) und K2 (B420 / Schornsheimer-Chaussee) aus der Analyse und dem Prognose Nullfall. Sie sind auch im Planfall P2 als nicht leistungsfähig einzustufen. Der Knotenpunkt K3 erreicht aufgrund der Zunahmen durch das Plangebiet die Qualitätsstufe D mit weiterhin rd. 1% Kapazitätsreserve. Der Knotenpunkt K4 gilt mit der Qualitätsstufe B als leistungsfähig.

FAZIT

- Bereits heute sind die Knotenpunkte K1 (B420 / L401) und K2 (B420 / Schornsheimer-Chaussee) als nicht ausreichend leistungsfähig einzustufen.
- Durch die allgemeinen Strukturentwicklungen im Umfeld des Untersuchungsgebiet kommt es zu maßgebenden Belastungszunahmen im Prognose Nullfall, welche zu einer weiteren Verschlechterung der Leistungsfähigkeit der Knoten K1 und K2 auf Basis der bestehenden Geometrien führt.
- Die ermittelten Mehrbelastungen durch das Plangebiet und die Erschließungsvarianten, haben gegenüber dem Prognose Nullfall keine signifikanten Auswirkungen auf die zu Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte im Zuge der B420. Die ausgewiesenen Überlastungen bzw. Leistungsreserven bleiben unverändert bestehen.

- **Aus fachtechnischer Sicht ist die Erschließung ausschließlich über den Knotenpunkt K3 (B420 / Sophie-Opel-Straße) im Planfall P2 zu bevorzugen**, da die zu erwartenden Mehrverkehrsbelastungen durch das Plangebiet in diesem Planfall ohne zu erwartende Einschränkungen abgewickelt werden können.
- **Es darf darauf hingewiesen werden, dass auch ohne die vorgesehenen Nutzungserweiterung südlich der B420 aufgrund der nicht gegebenen Leistungsfähigkeit der Knoten K1 und K2 kein leistungsfähiges Gesamtsystem ausgewiesen werden kann.**
- Die Ableitung von möglichen kapazitätssteigernden Maßnahmen im erweiterten Planungsbereich der Stadt Wörrstadt ist nicht Gegenstand dieser Untersuchung.

G**QUELLENVERZEICHNIS**Vorangegangene Untersuchungen:

- "Verkehrsuntersuchung L426 Ortsumgehung Stackeden-Elsheim (aktuelle Bearbeitung; VERTEC GmbH)
- "Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz – Modellaufbau und Planfallberechnung" (PTV Transport Consult GmbH und VERTEC, 11/2018)
- "Leistungsfähigkeitsuntersuchung Knotenpunkte B420 Bereich Wörrstadt (Dezember 2014, VERTEC)

Allgemeine Methodik:

- "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (FGSV, Ausgabe 2015)
- "Empfehlungen für Verkehrserhebungen" (FGSV, Ausgabe 2012)
- "Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs" (FGSV, Ausgabe 2010)
- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" (FGSV, Ausgabe 2006)
- "Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2015 – Anwendung für Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz" (VERTEC, November 2017)

Sonstige 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
- Statistische Berichte, Bevölkerung der Gemeinden (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz, Ausgaben verschiedener Jahre)
- Fünfte kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung für verbandsfreie Gemeinden und Verbandsgemeinden (Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz)

ABBILDUNGEN

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

A VORBEMERKUNGEN

Abb. A1 Lage im Straßennetz

B ERHEBUNGEN – VERKEHRSANALYSE

Abb. B1 Übersicht Verkehrserhebungen

Abb. B2 Knotenstrombelastungen, Gesamtverkehr 24h

Abb. B3 Knotenstrombelastungen, Schwerverkehr 24h

Abb. B4 Knotenstrombelastungen, Gesamtverkehr Vormittagsspitze

Abb. B5 Knotenstrombelastungen, Schwerverkehr Vormittagsspitze

Abb. B6 Knotenstrombelastungen, Gesamtverkehr Nachmittagsspitze

Abb. B7 Knotenstrombelastungen, Schwerverkehr Nachmittagsspitze

C PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN

Abb. C1 Übersicht Planungsvorhaben

D PROGNOSE - PLANFÄLLE

Abb. D1 P0-Fall Maßnahmen

Abb. D2 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Gesamtverkehr 24h

Abb. D3 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Schwerverkehr 24h

Abb. D4 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Gesamtverkehr Vormittagsspitze

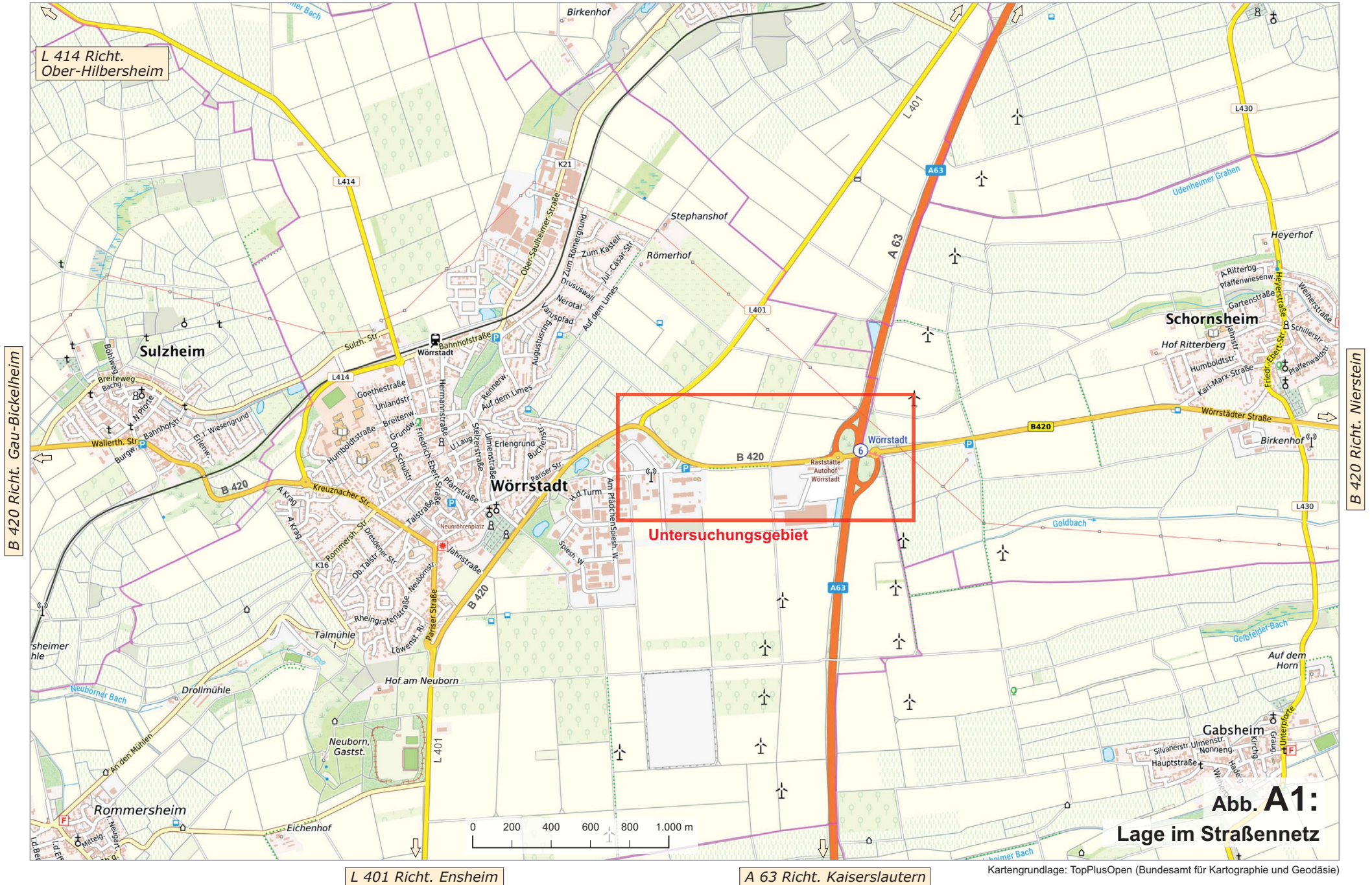
Abb. D5 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Schwerverkehr Vormittagsspitze

Abb. D6 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Gesamtverkehr Nachmittagsspitze

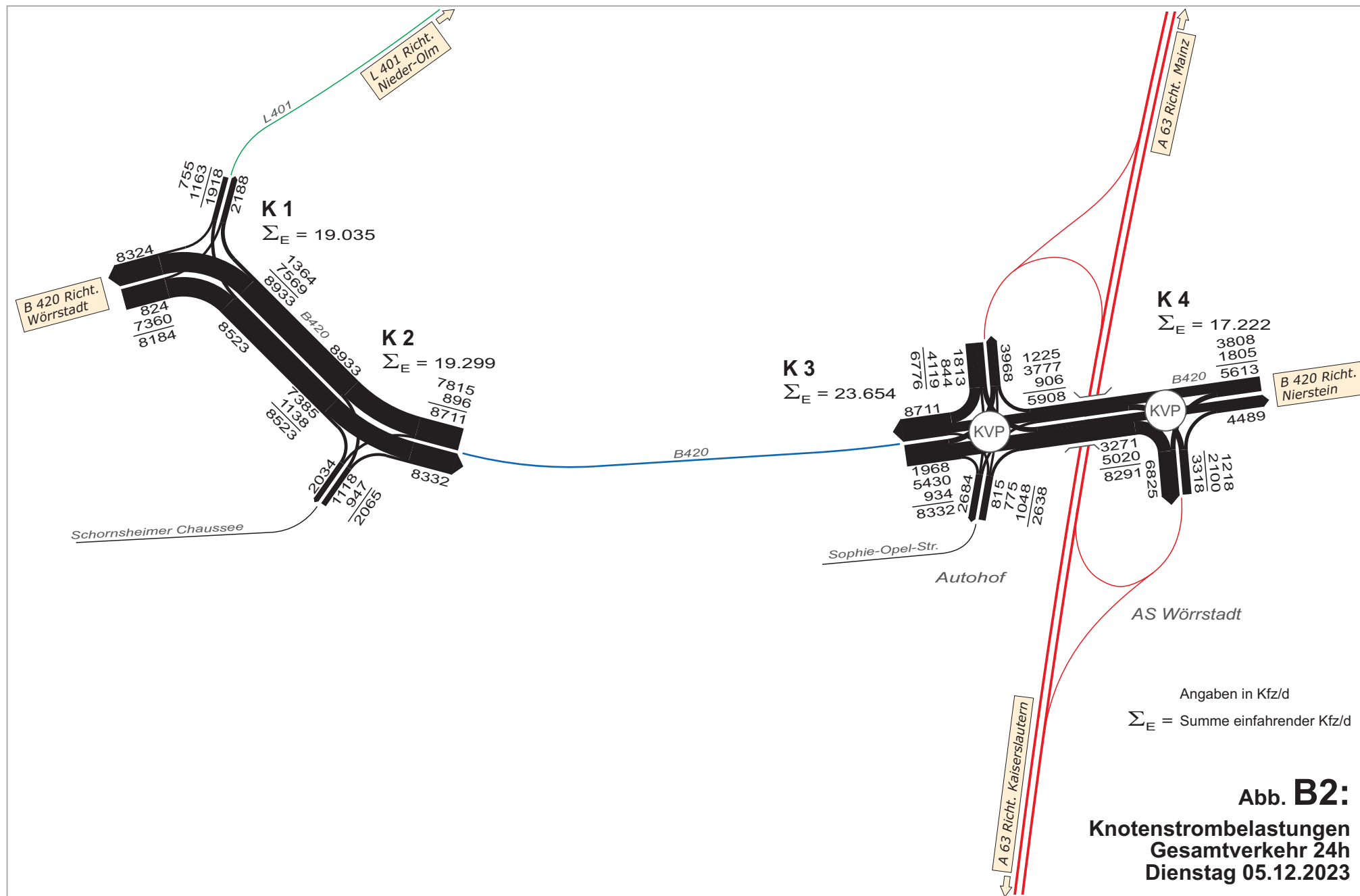
Abb. D7 Knotenstrombelastungen P0-Fall, Schwerverkehr Nachmittagsspitze

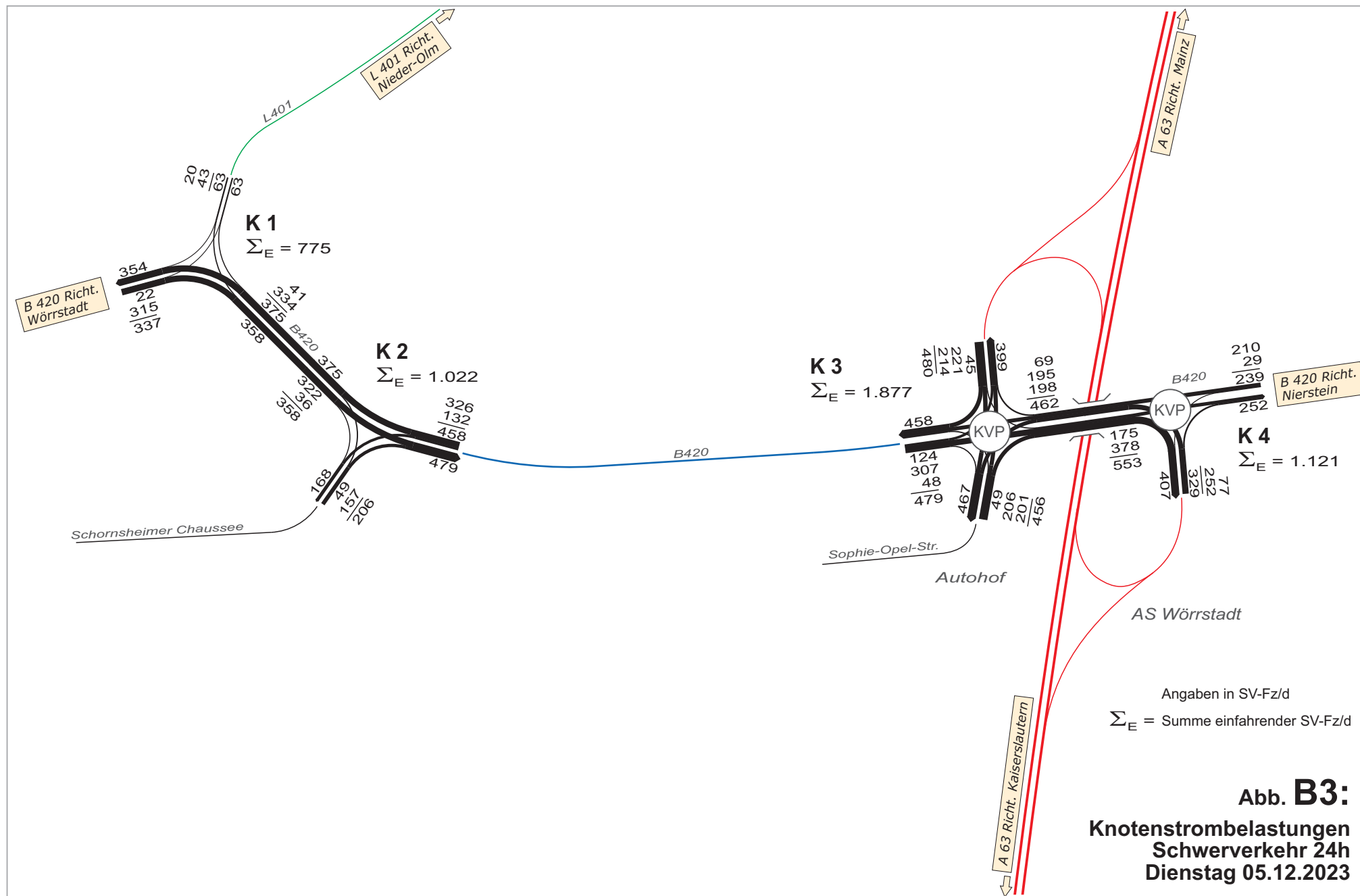
D PROGNOSE - PLANFÄLLE

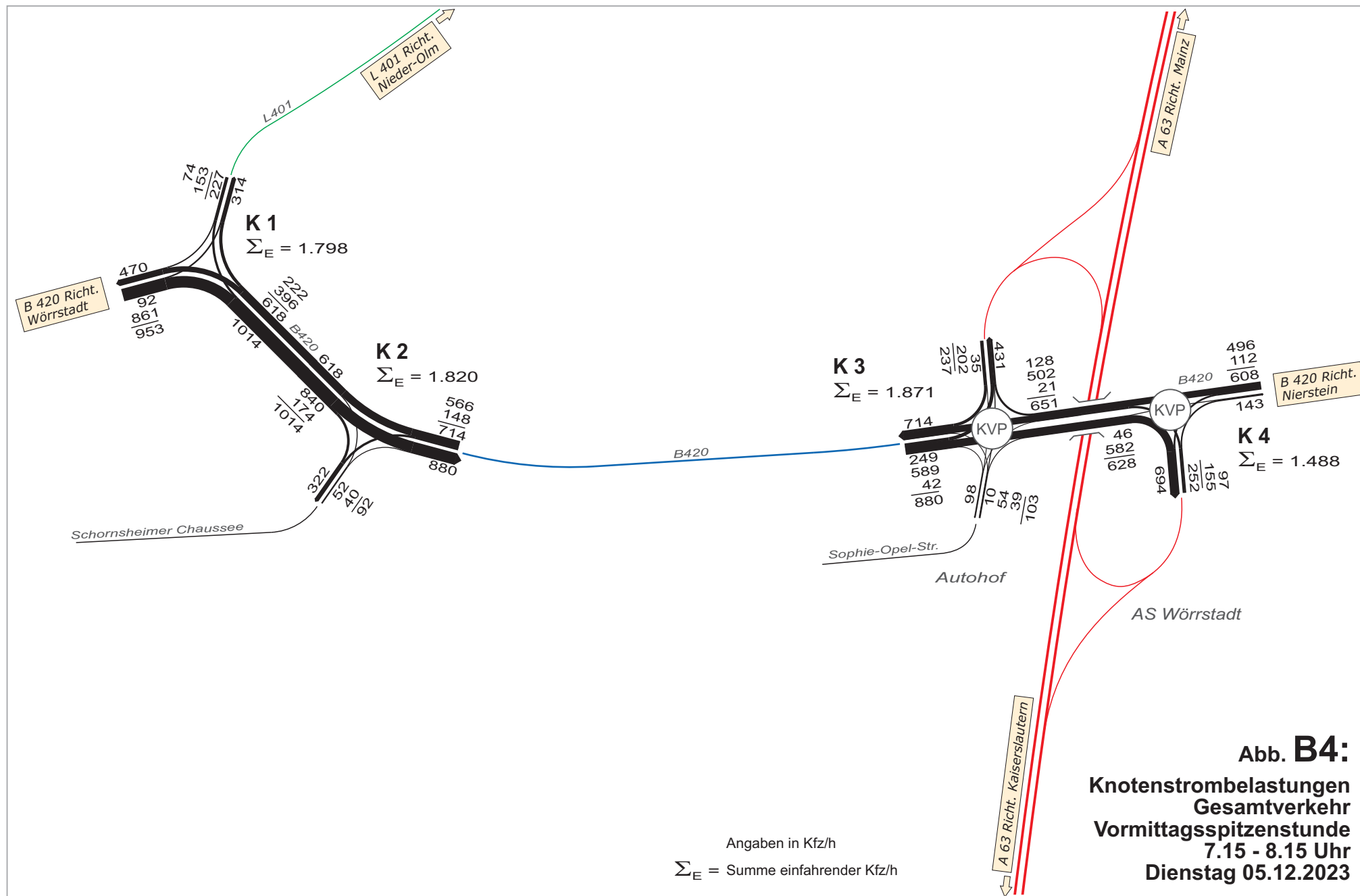
Abb. D8	P1-Fall Maßnahmen
Abb. D9	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Gesamtverkehr 24h
Abb. D10	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Schwerverkehr 24h
Abb. D11	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Gesamtverkehr Vormittagsspitze
Abb. D12	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Schwerverkehr Vormittagsspitze
Abb. D13	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Gesamtverkehr Nachmittagsspitze
Abb. D14	Knotenstrombelastungen P1-Fall, Schwerverkehr Nachmittagsspitze
Abb. D15	P2-Fall Maßnahmen
Abb. D16	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Gesamtverkehr 24h
Abb. D17	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Schwerverkehr 24h
Abb. D18	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Gesamtverkehr Vormittagsspitze
Abb. D19	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Schwerverkehr Vormittagsspitze
Abb. D20	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Gesamtverkehr Nachmittagsspitze
Abb. D21	Knotenstrombelastungen P2-Fall, Schwerverkehr Nachmittagsspitze

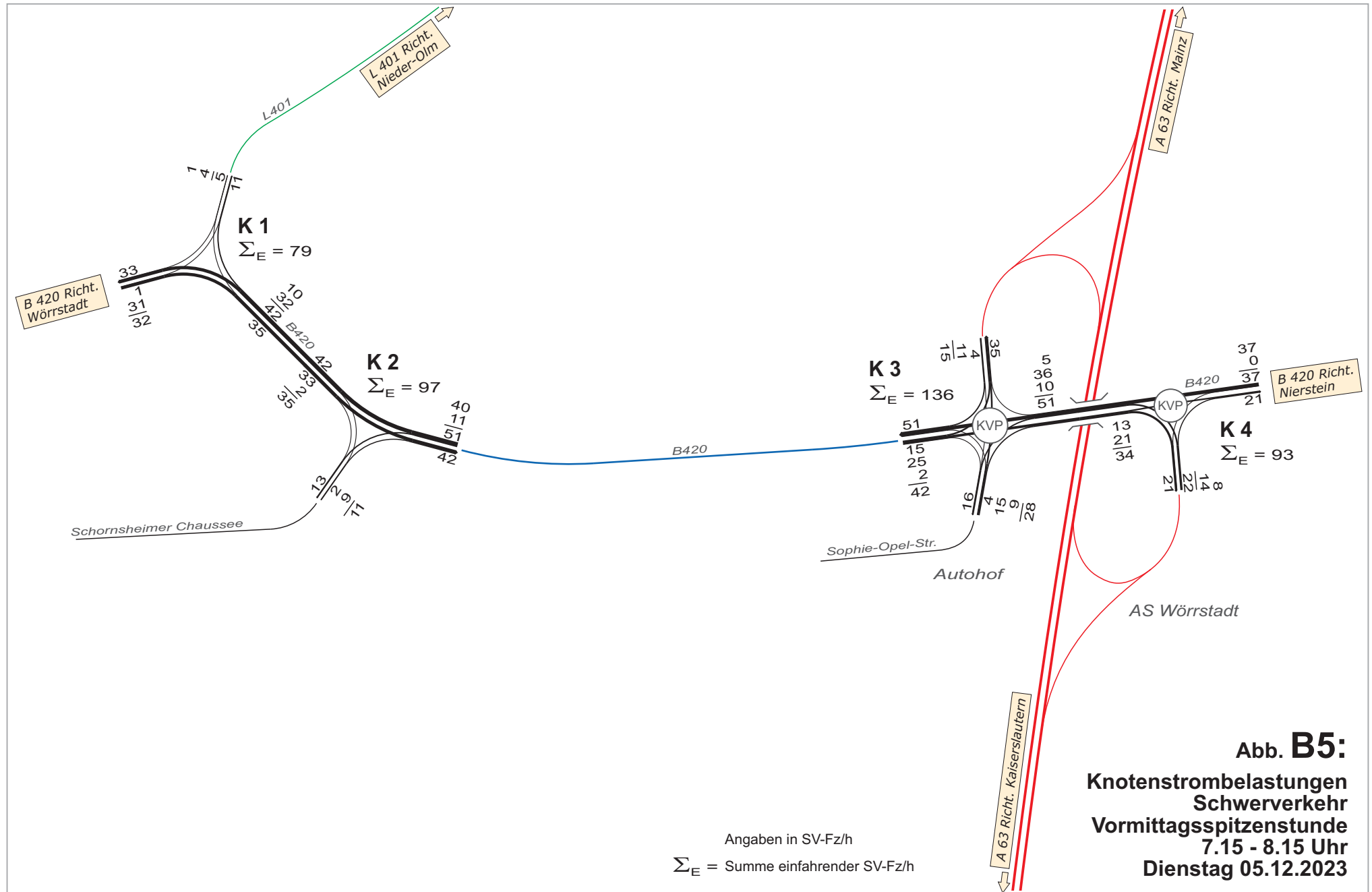


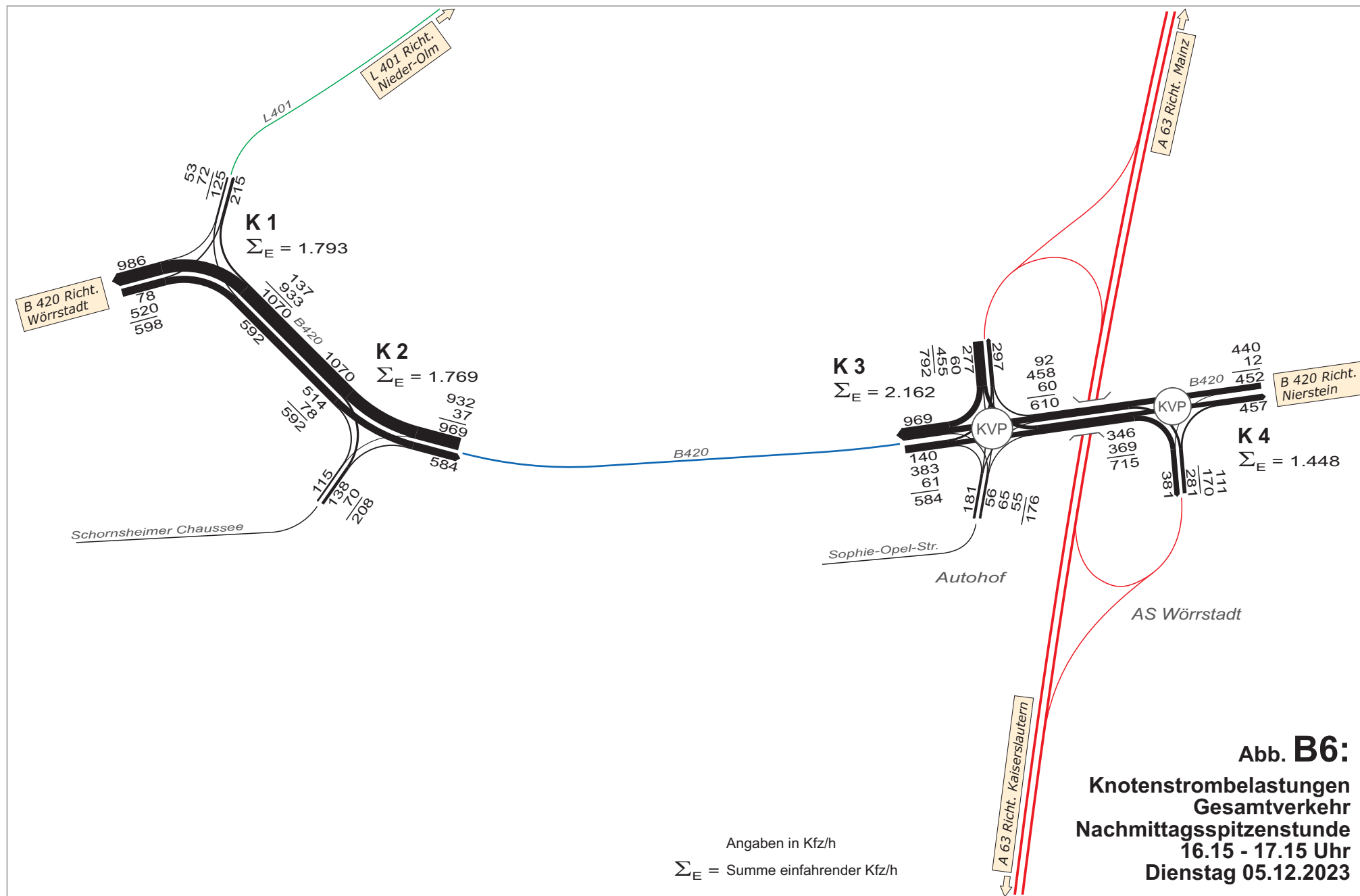


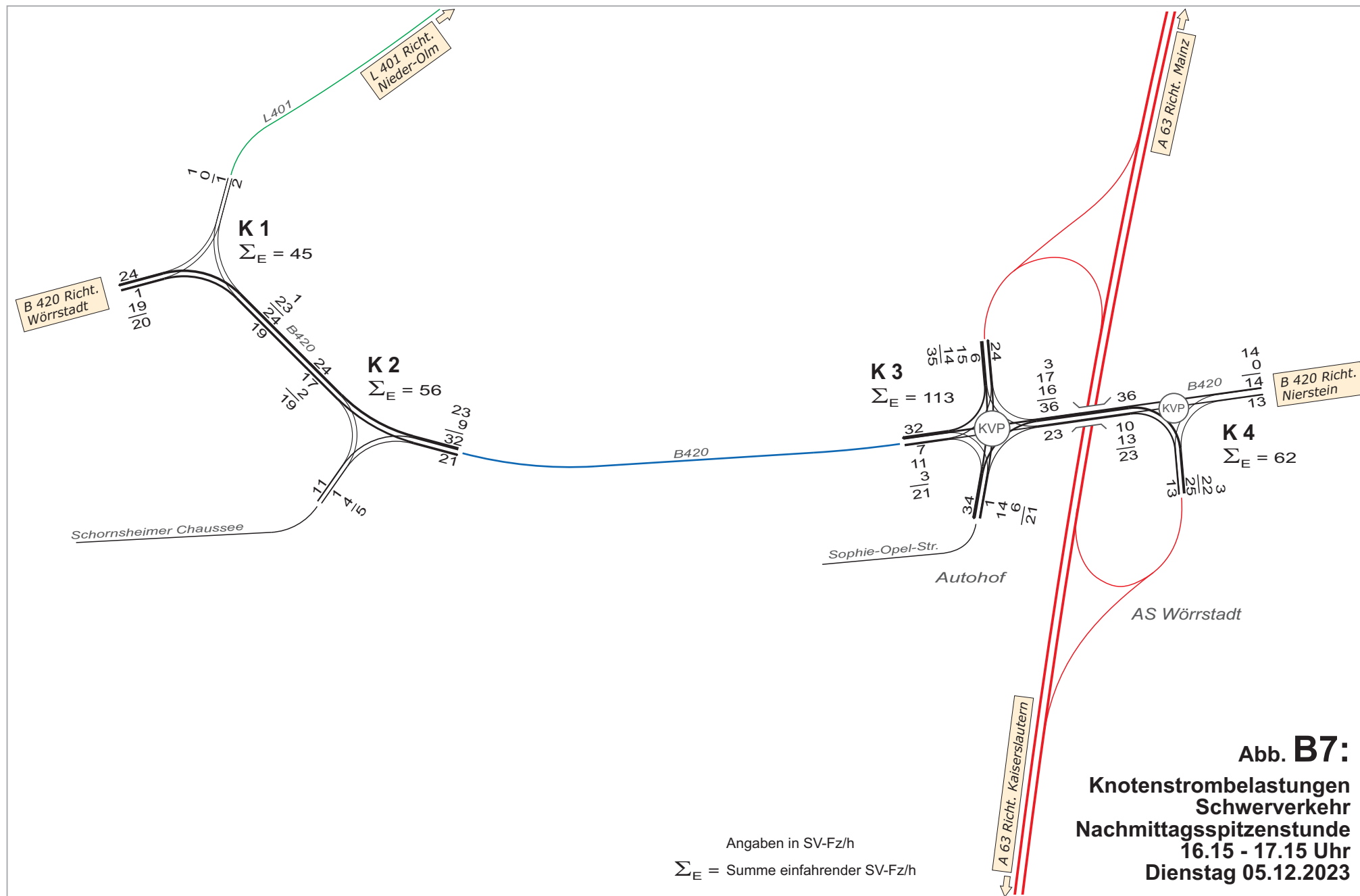


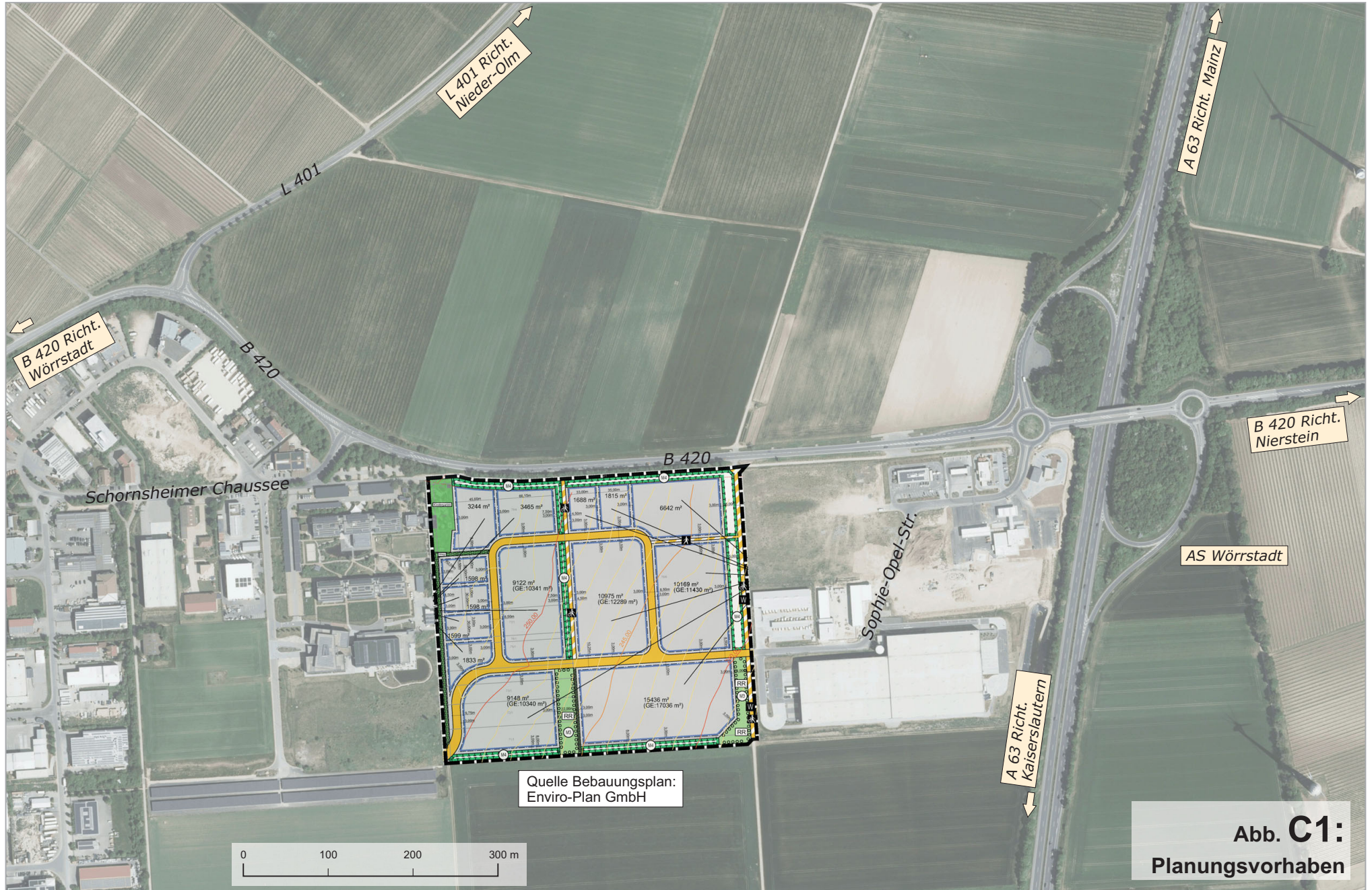


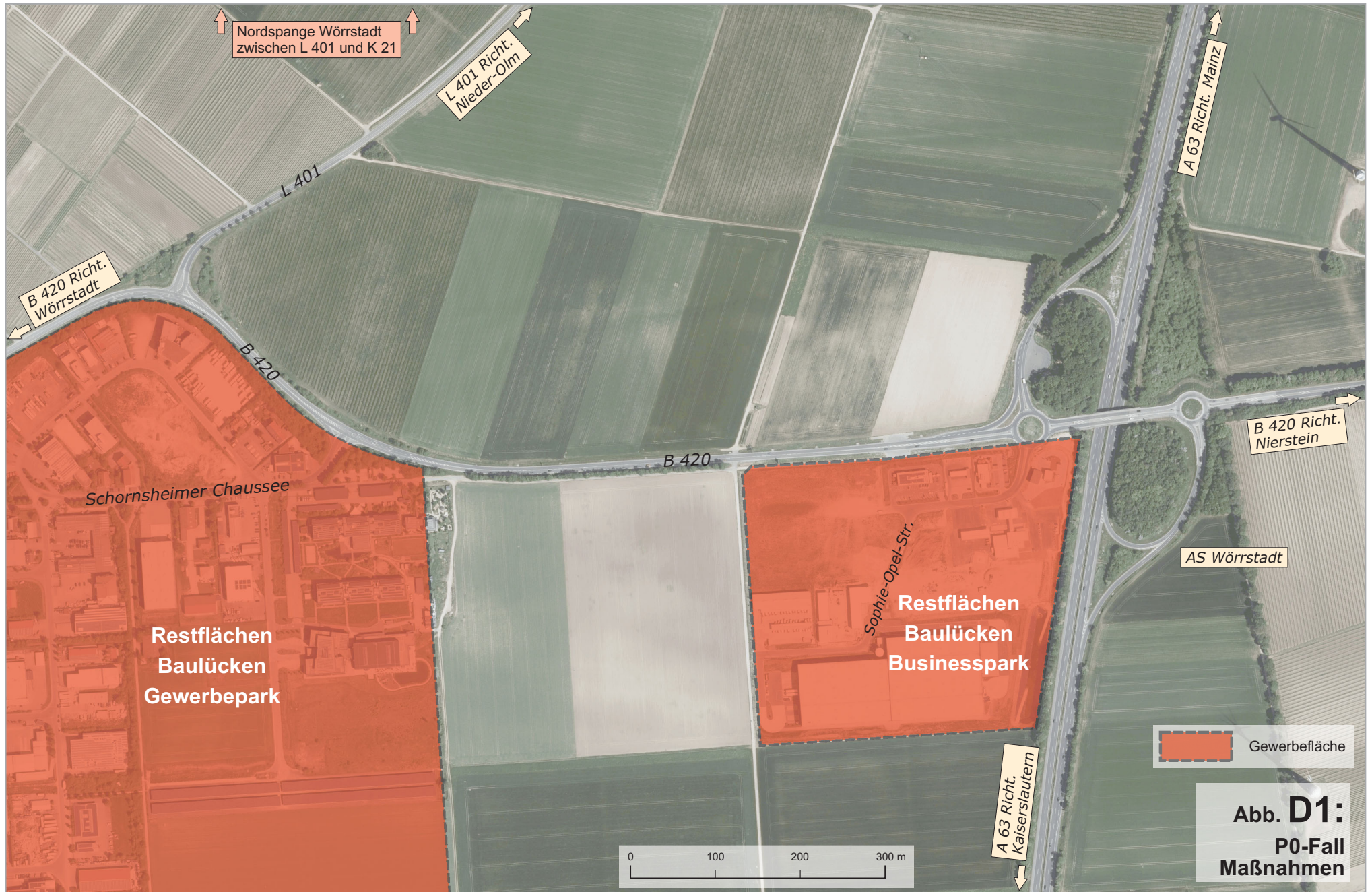


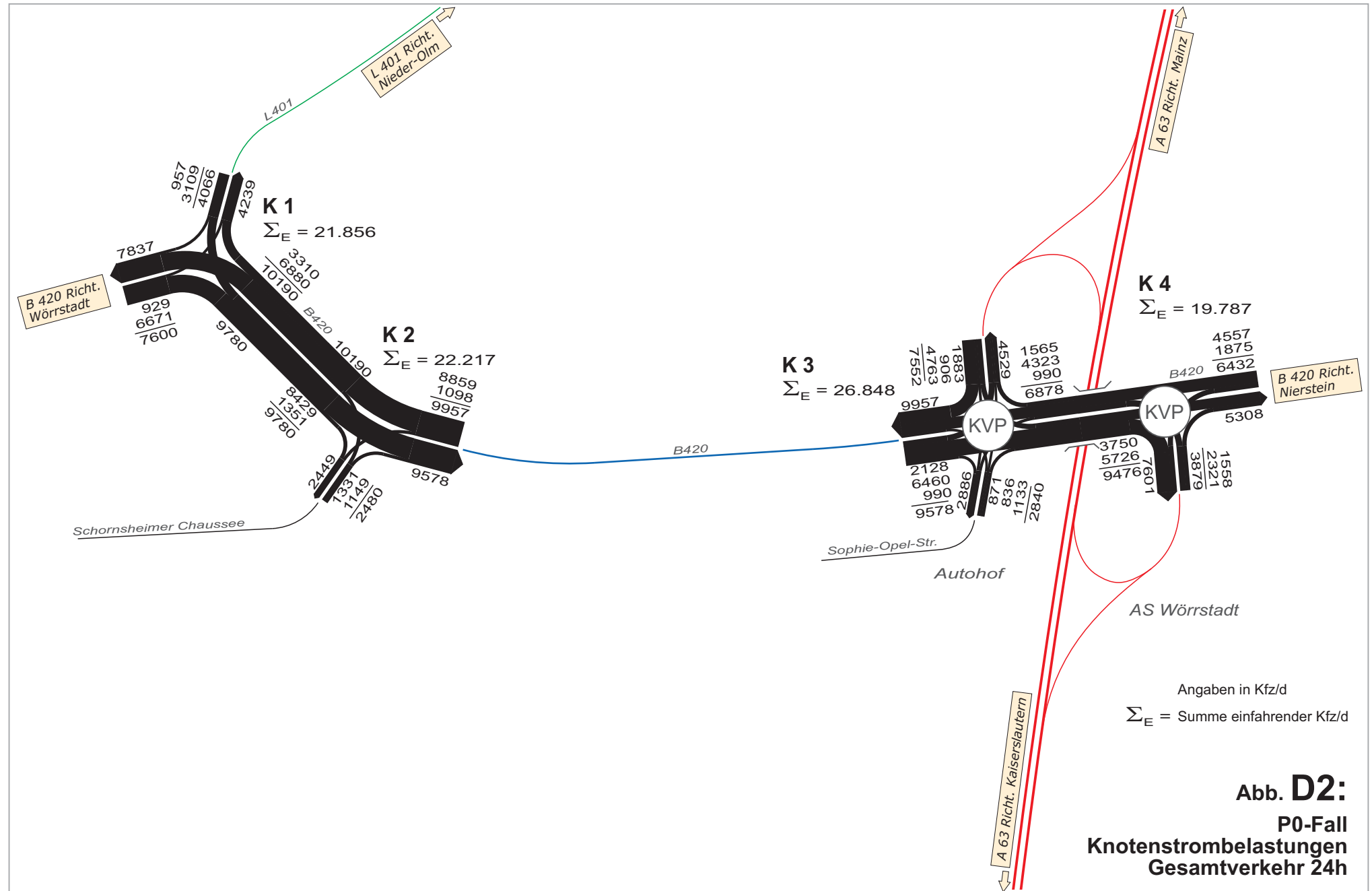


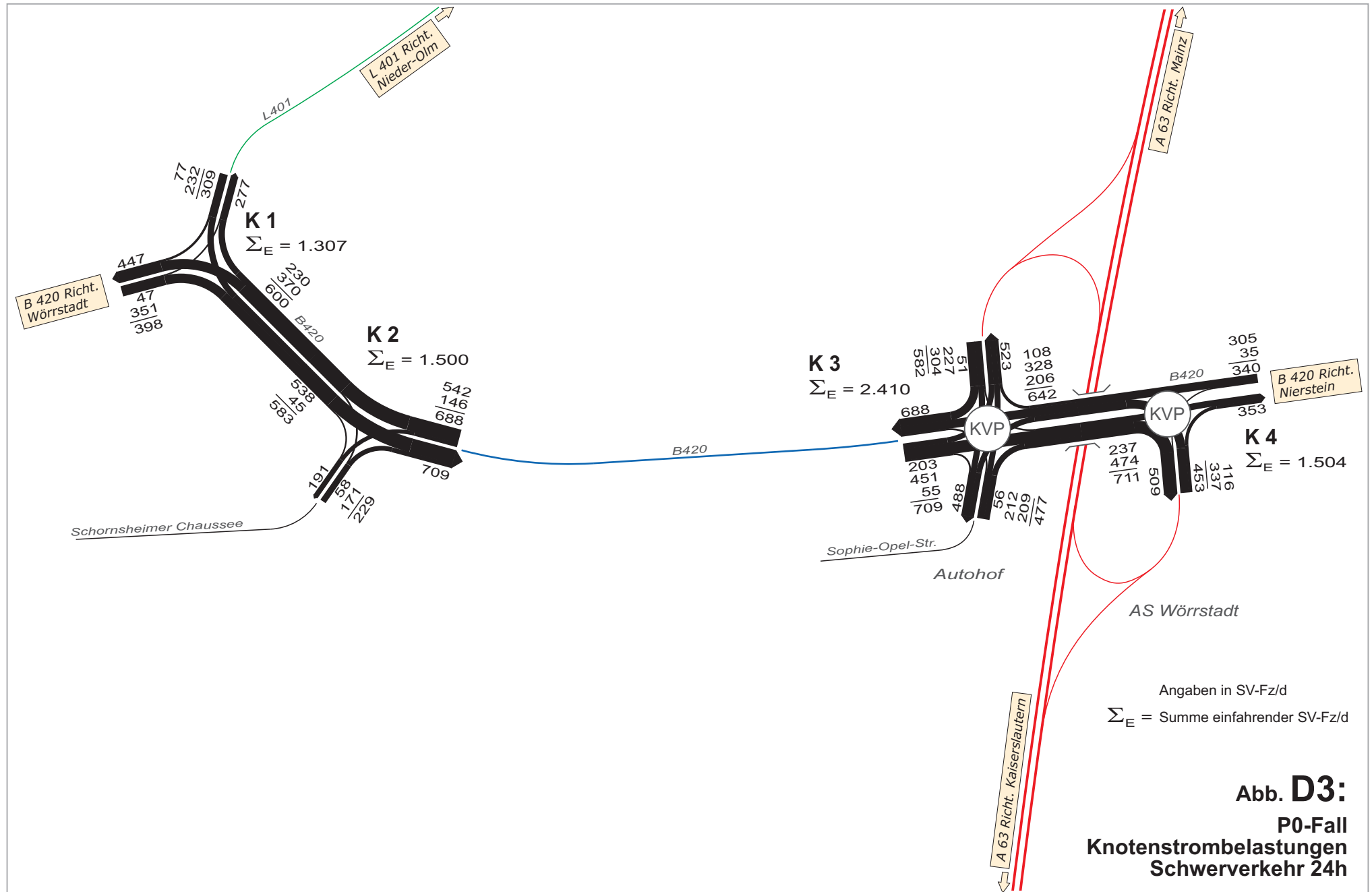


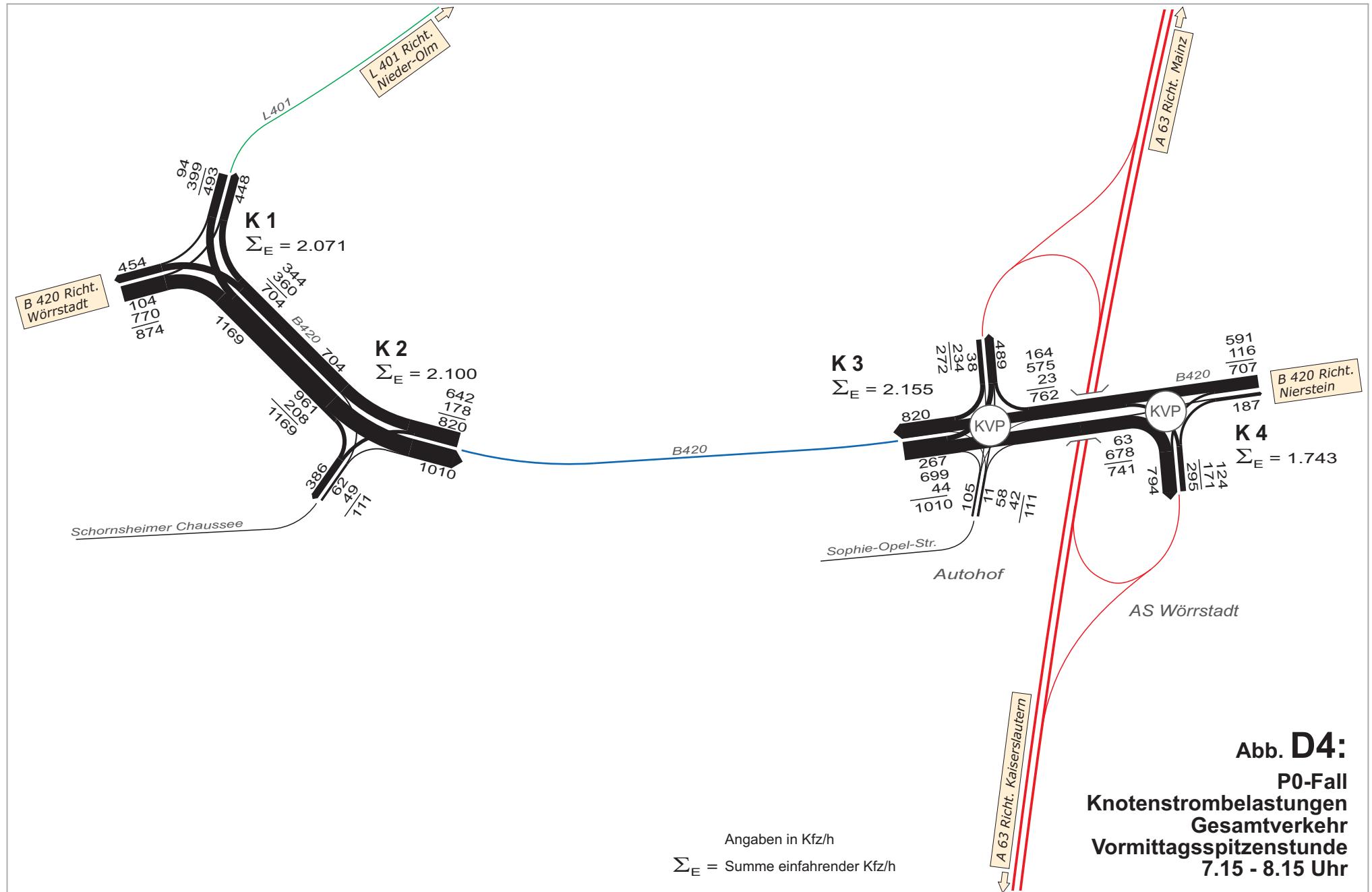


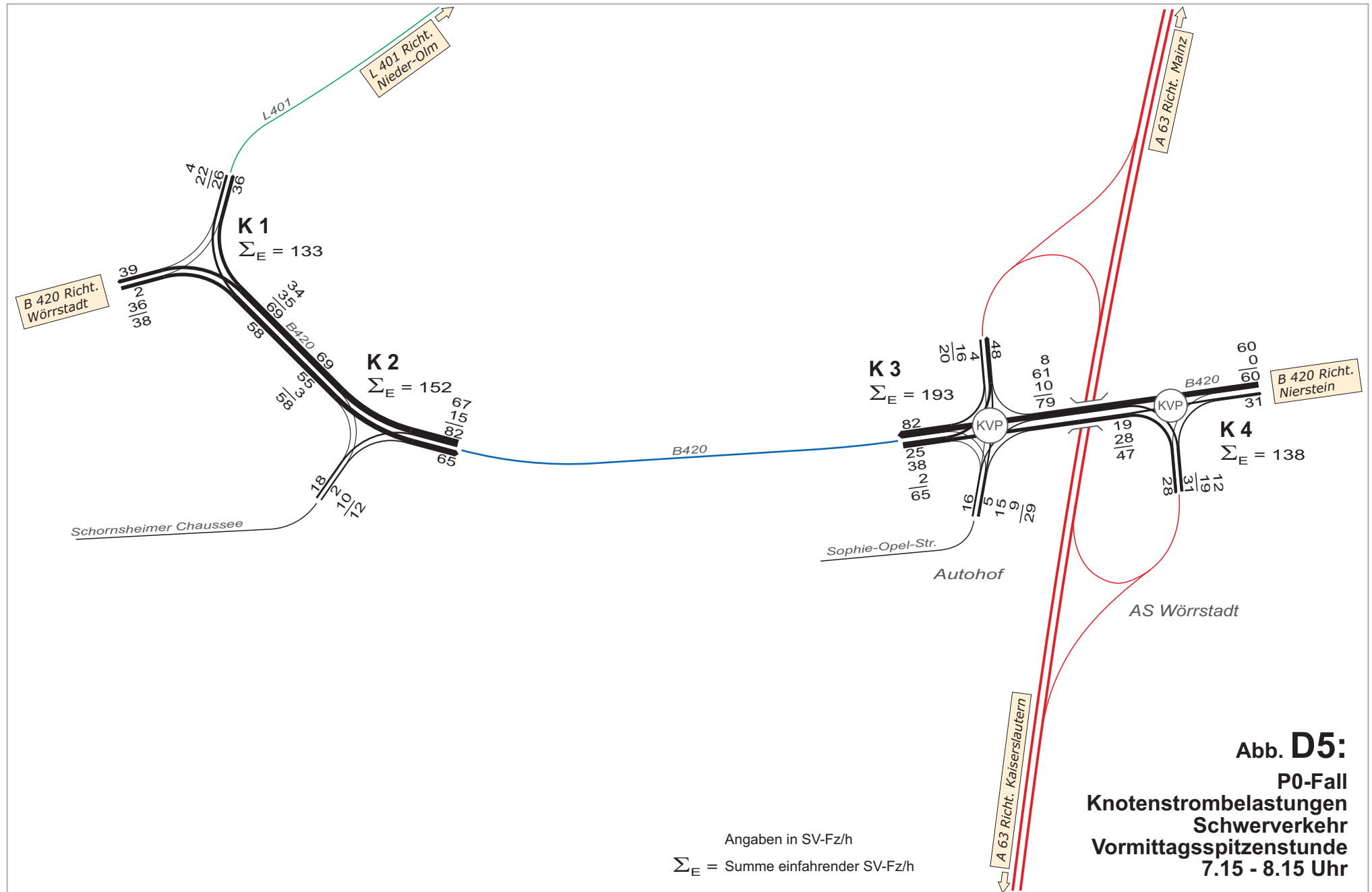


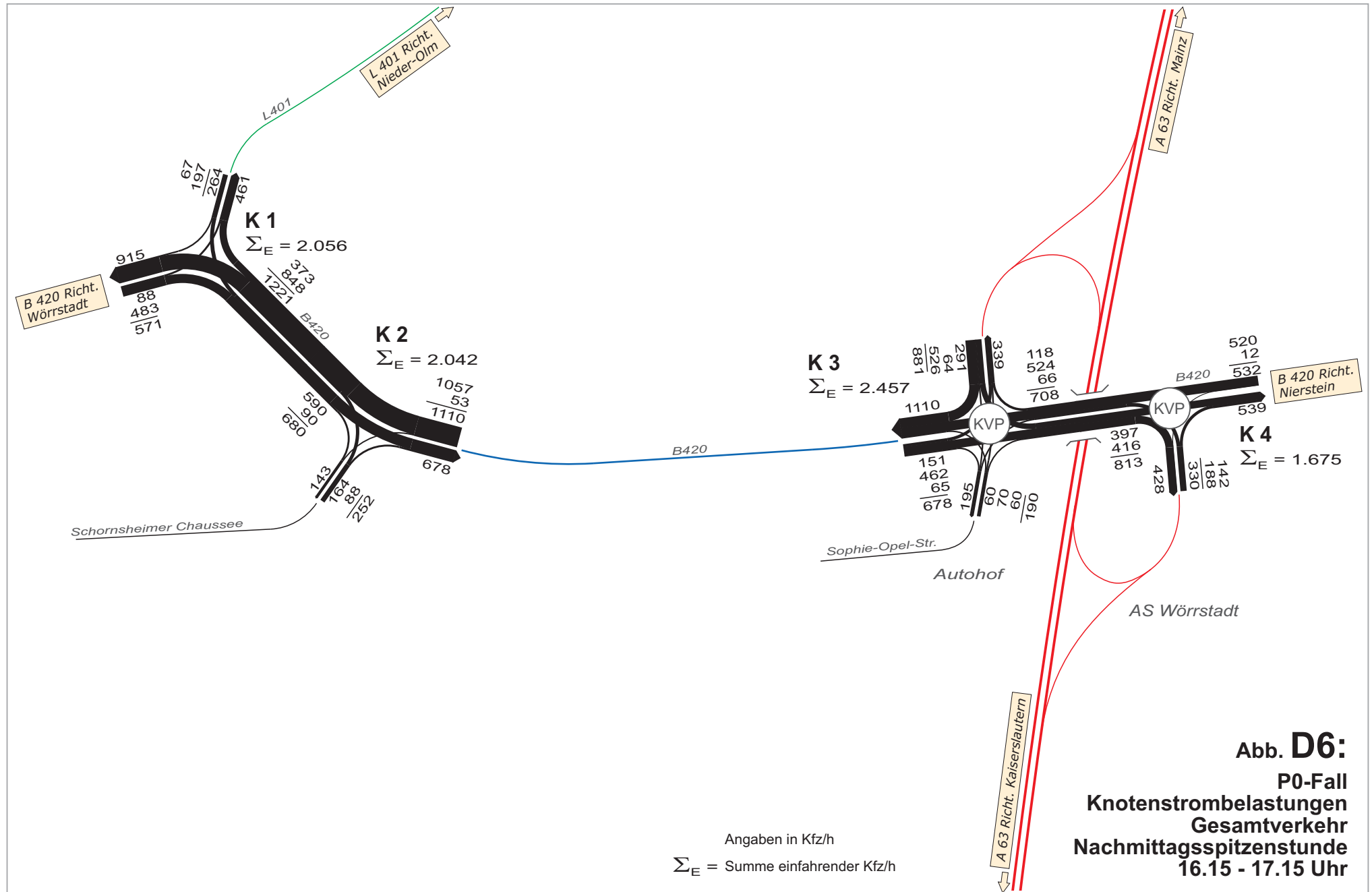












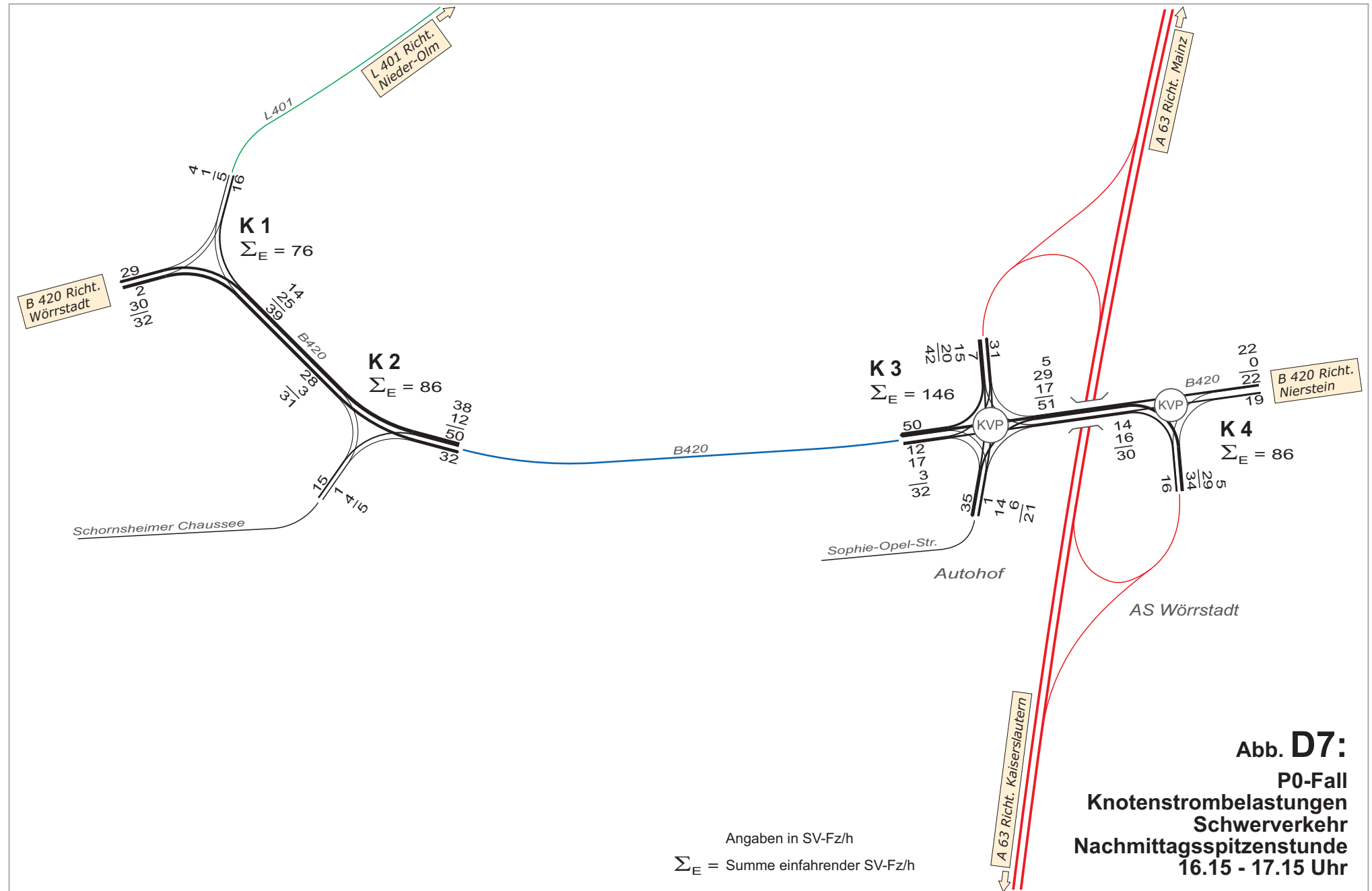
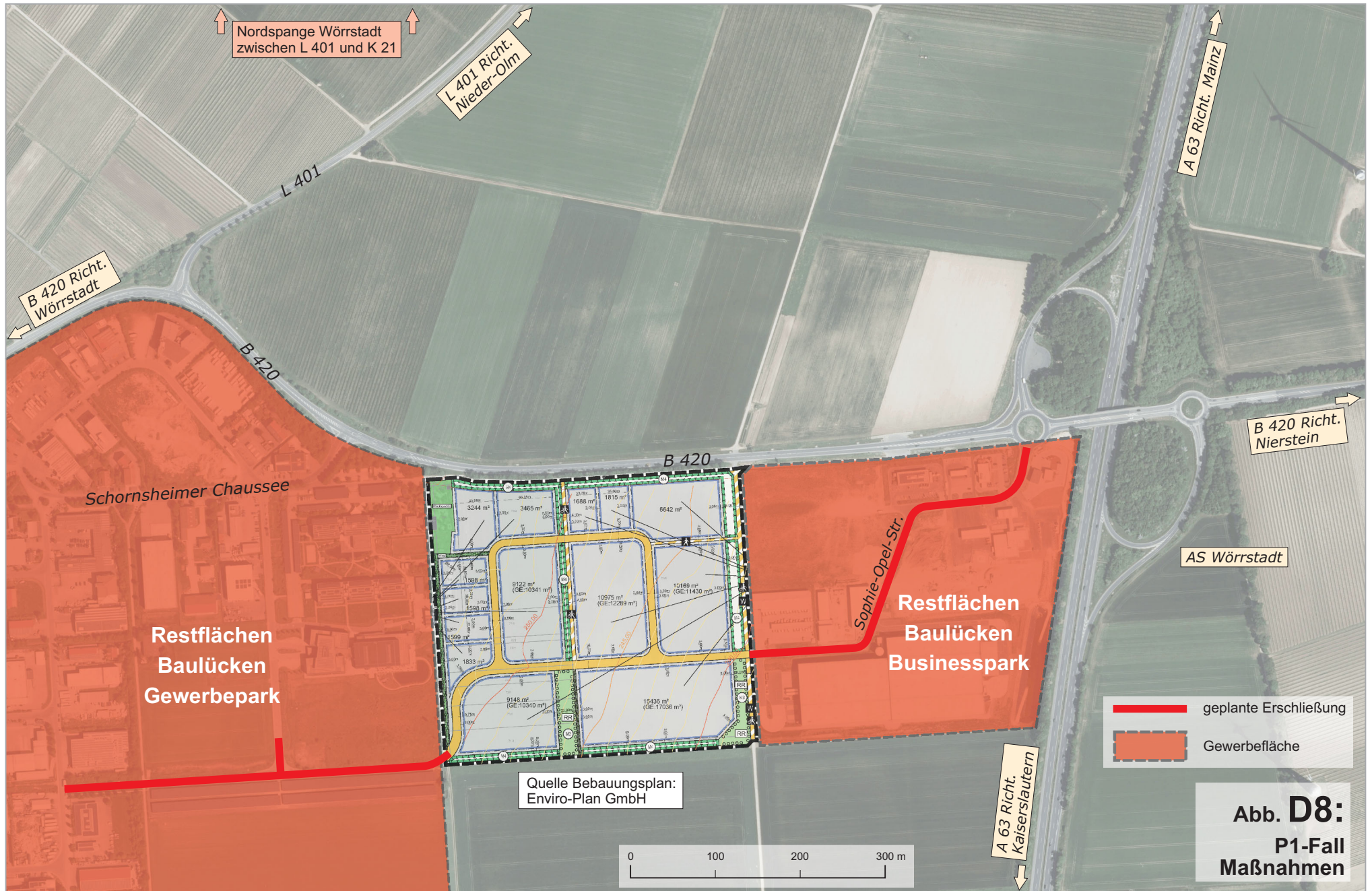
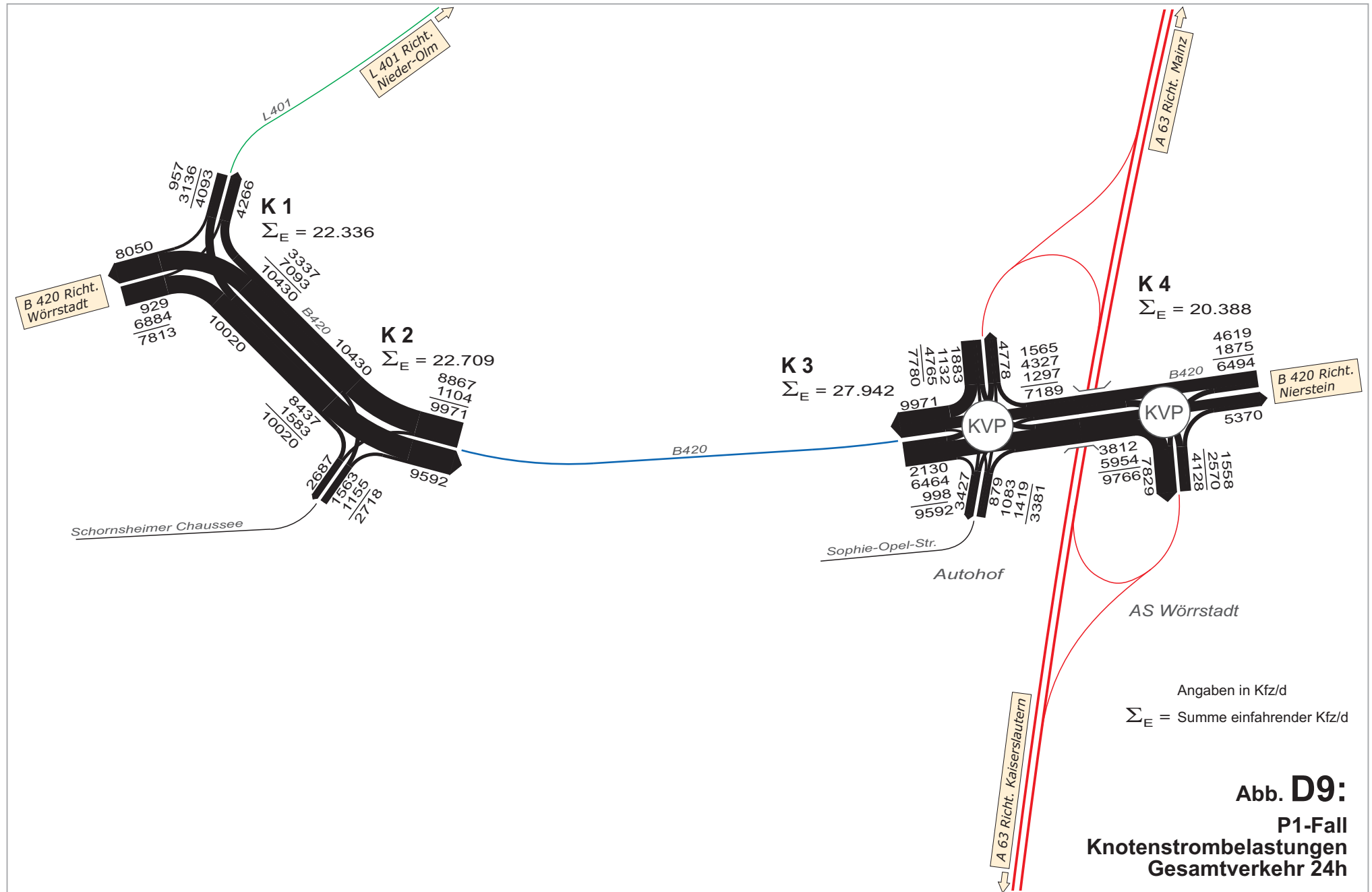
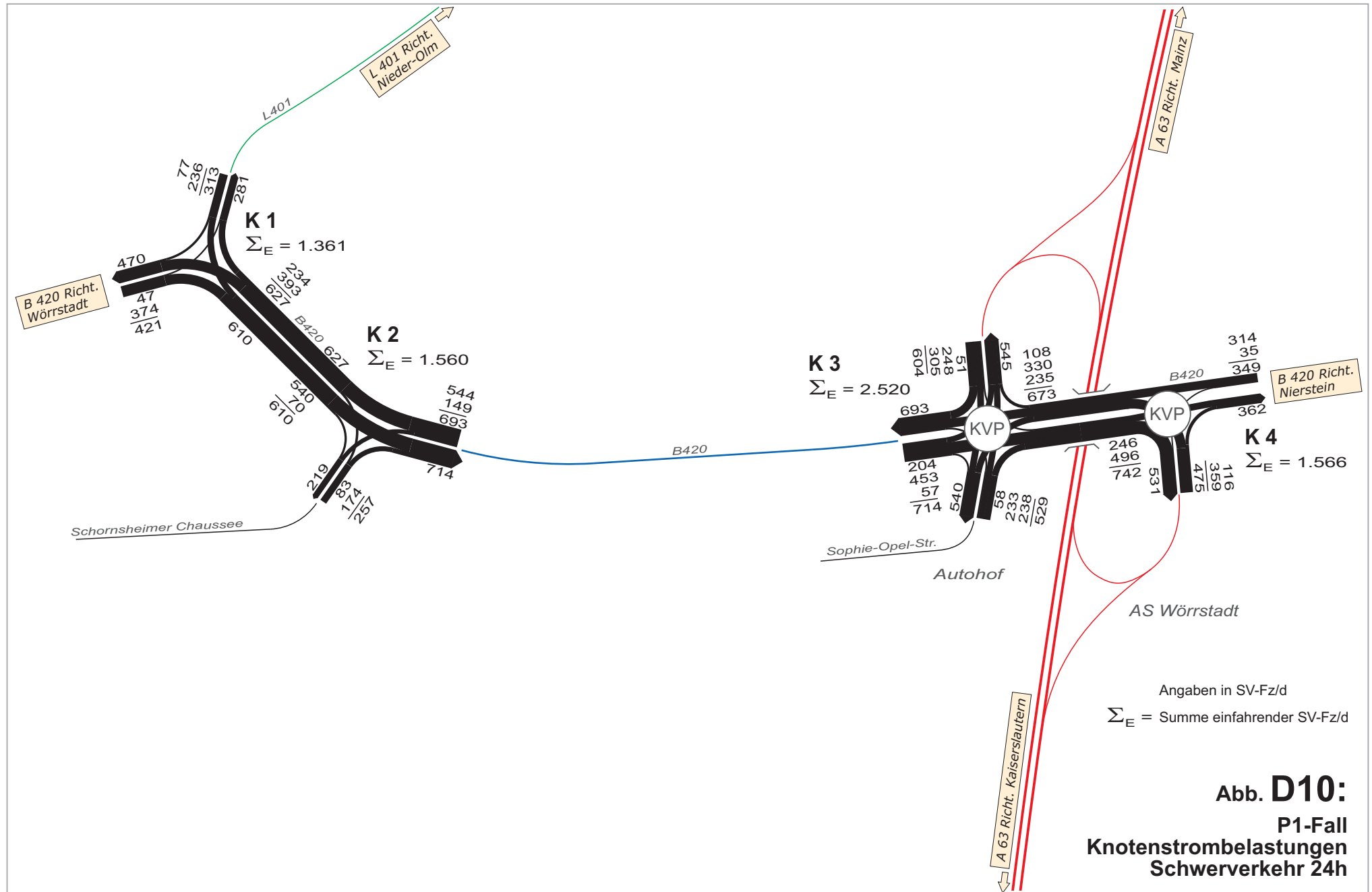


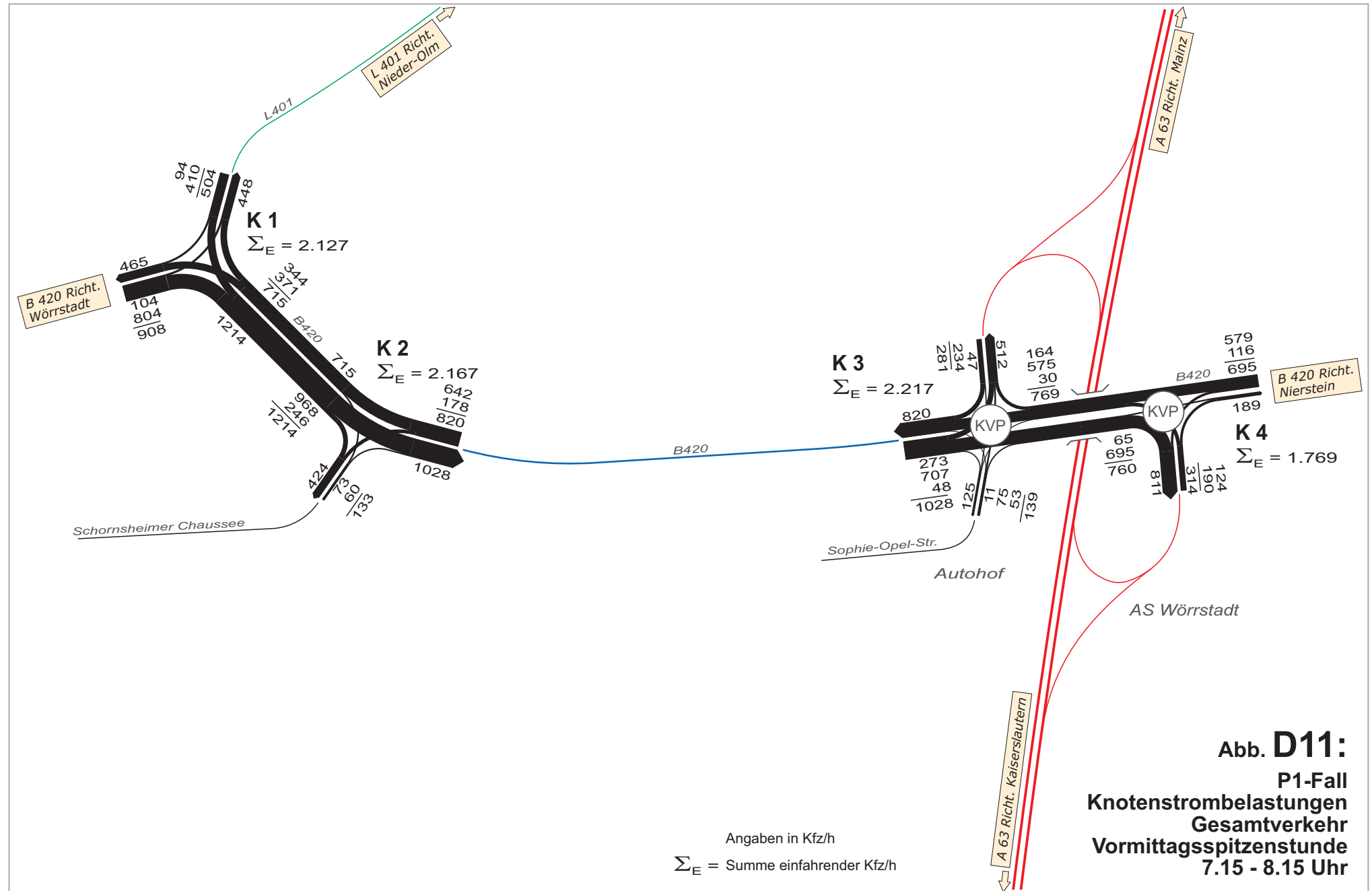
Abb. D7:

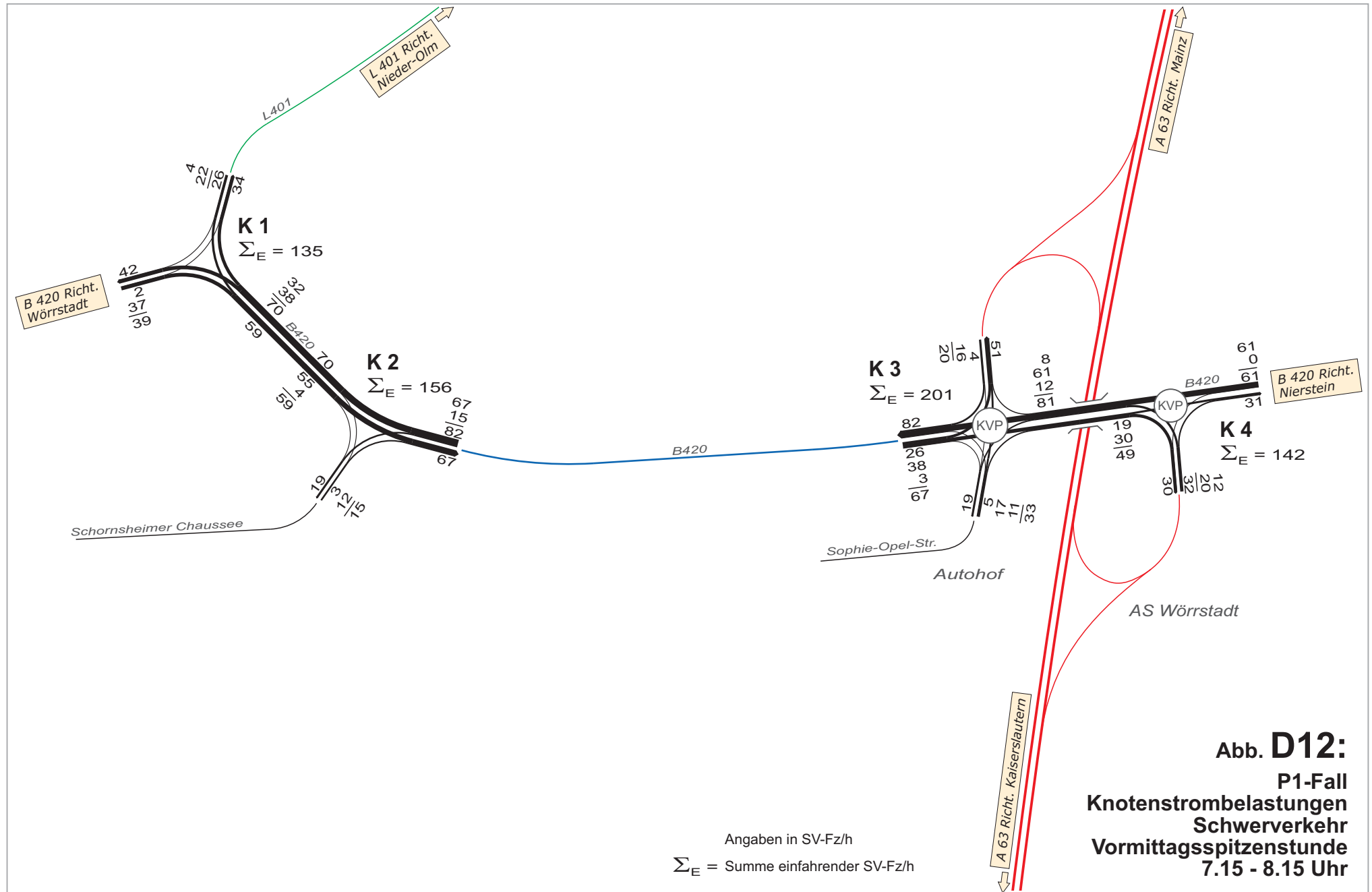
P0-Fall
Knotenstrombelastungen
Schwerverkehr
Nachmittagsspitzenstunde
16.15 - 17.15 Uhr











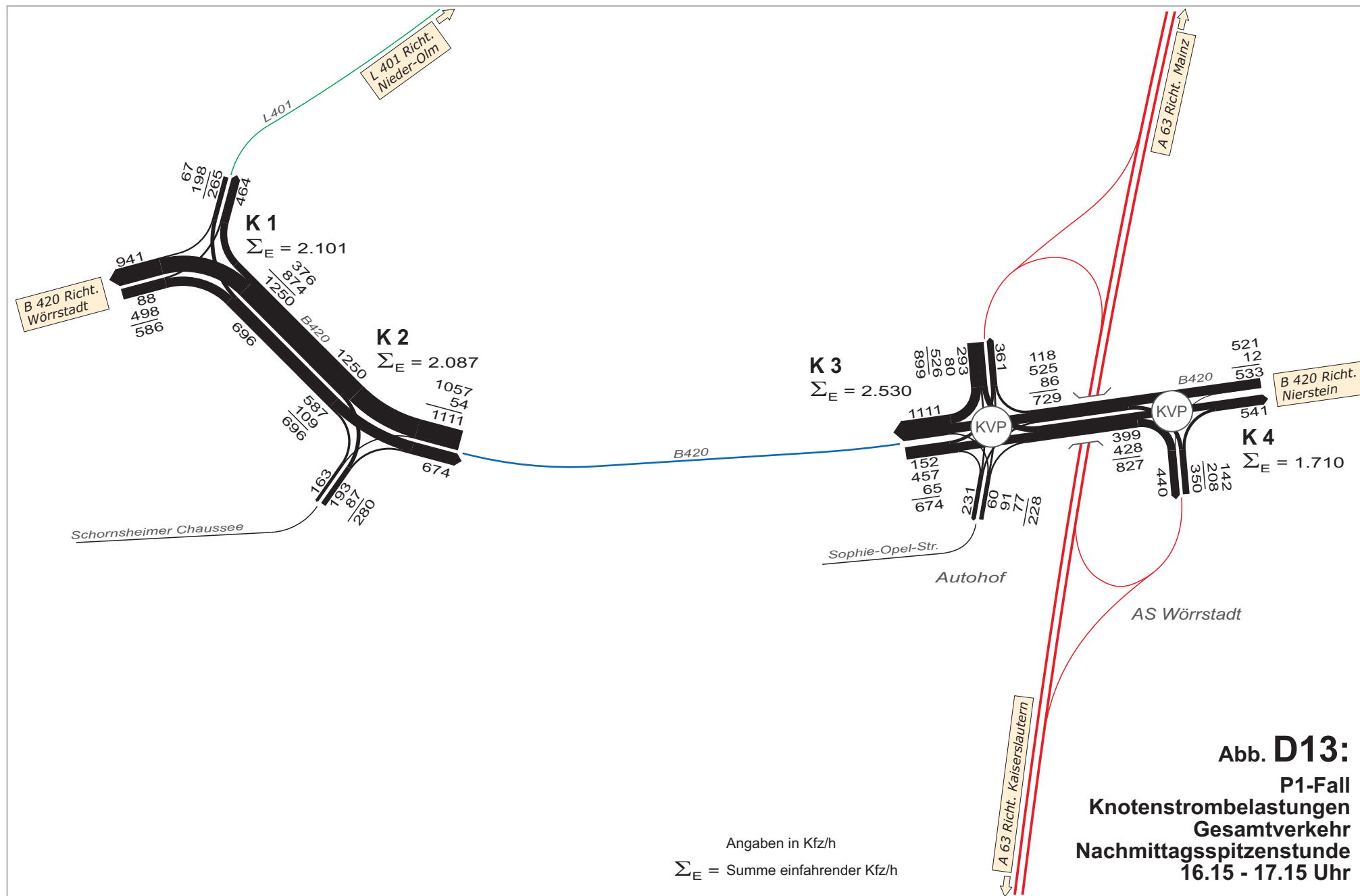
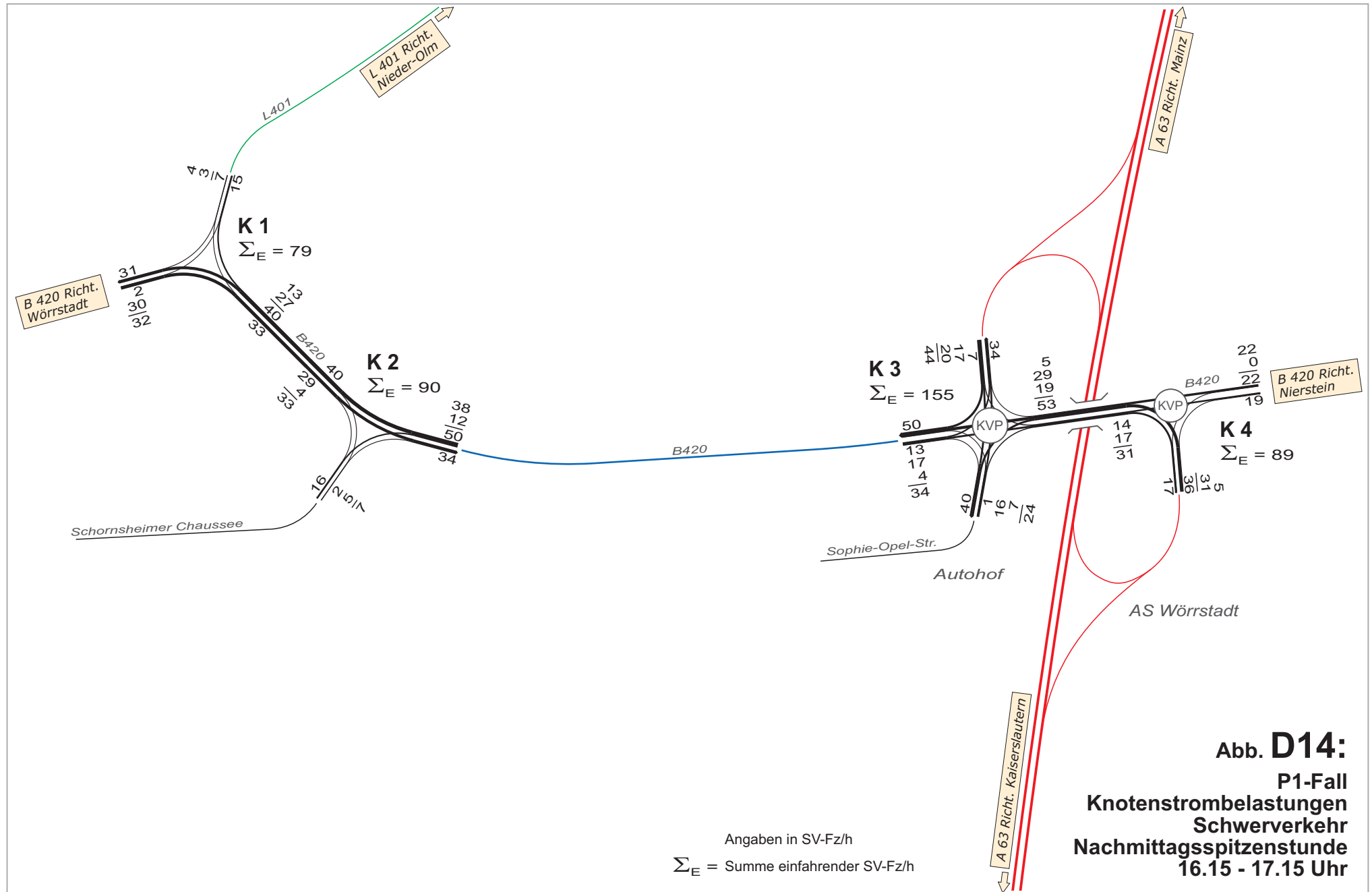
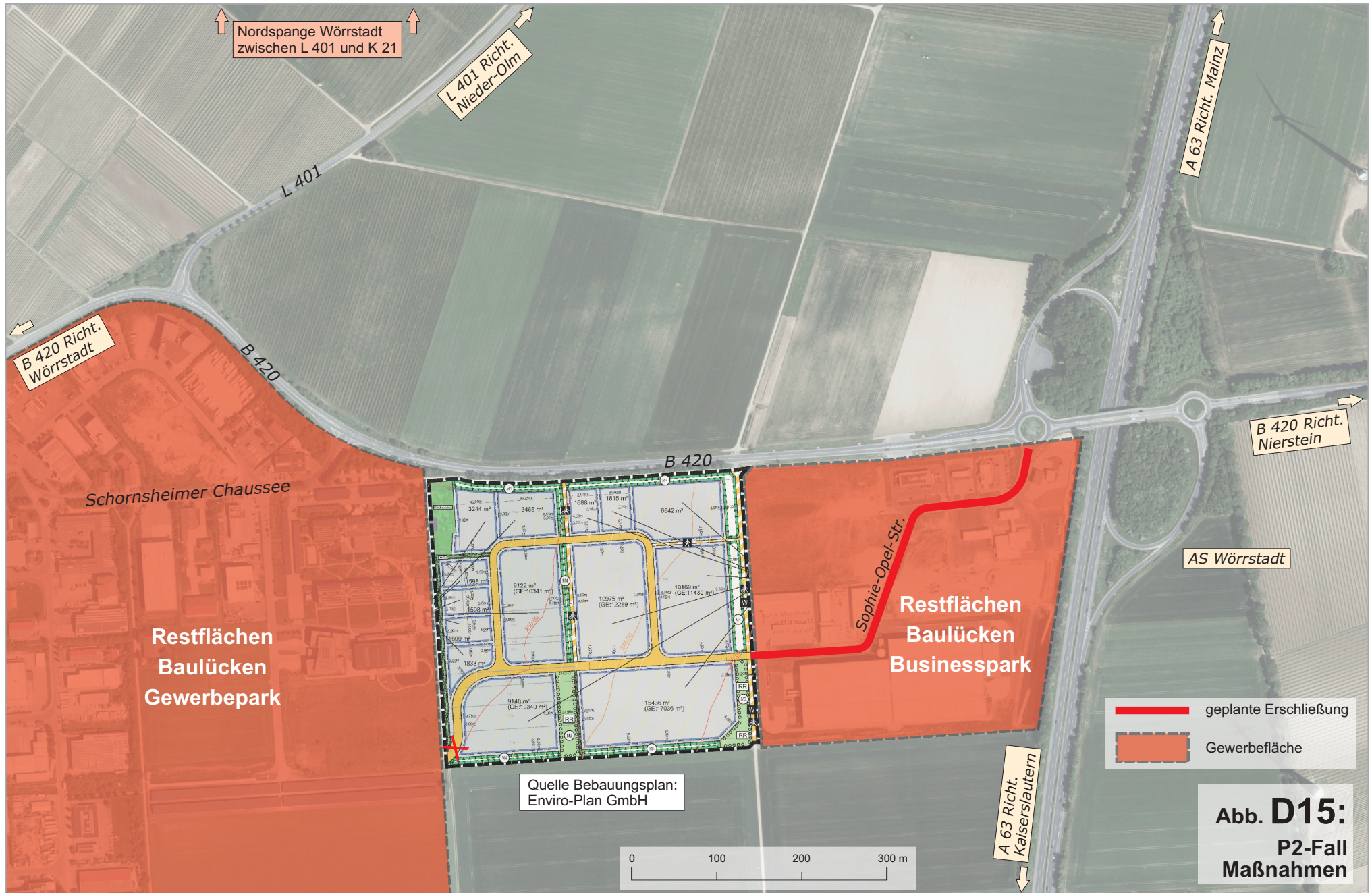
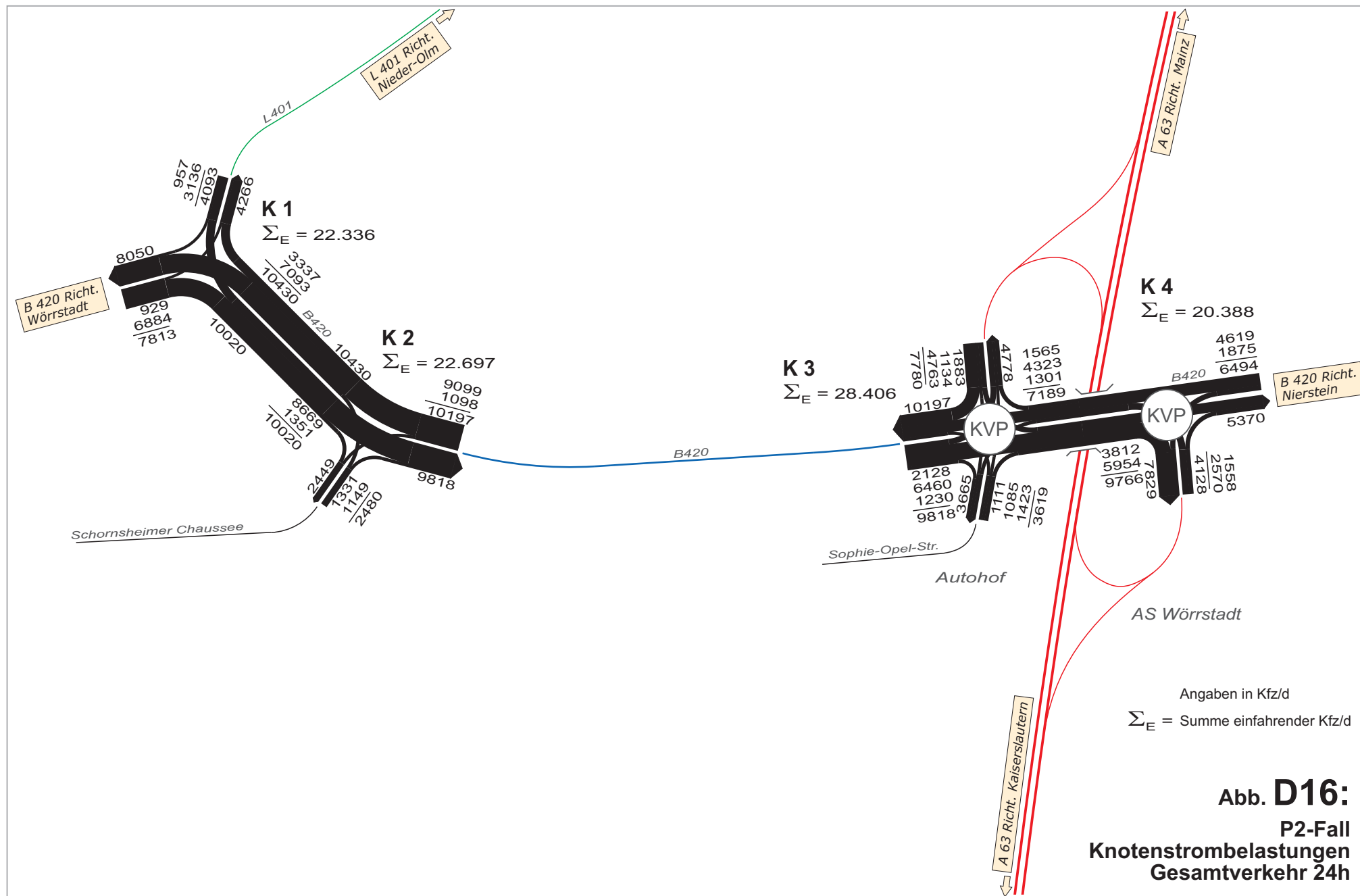


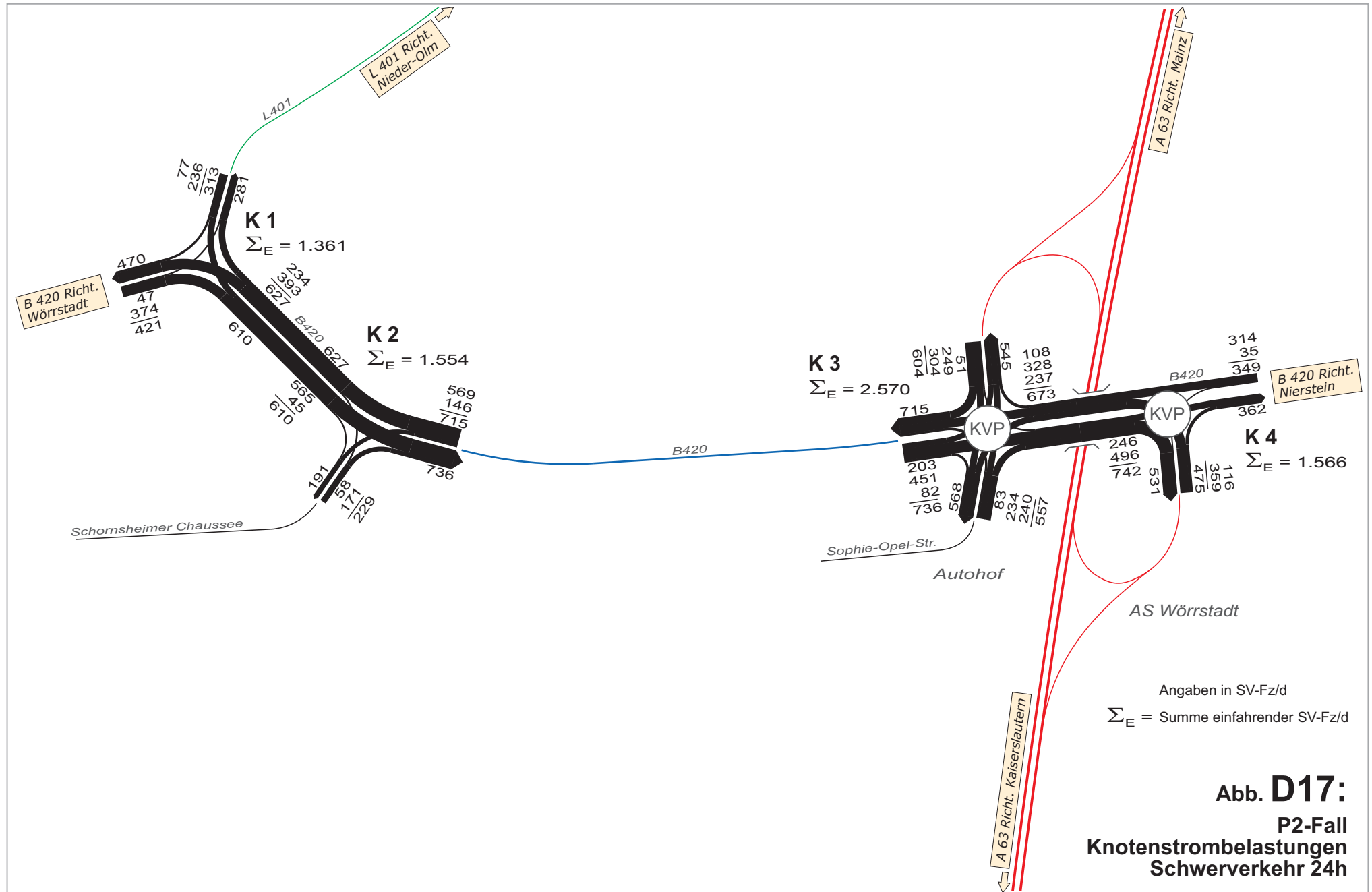
Abb. D13:

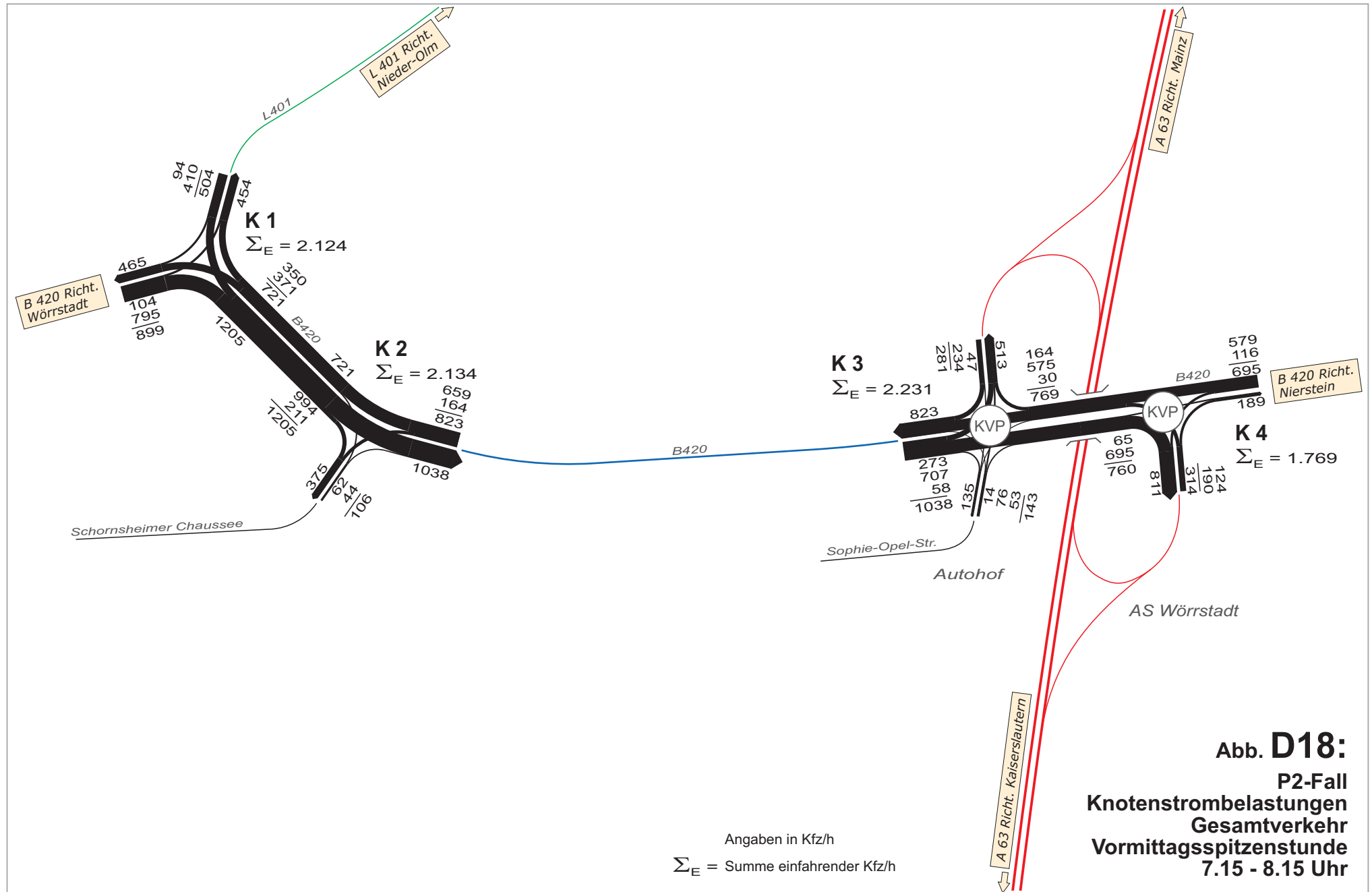
P1-Fall
Knotenstrombelastungen
Gesamtverkehr
Nachmittagsspitzenstunde
16.15 - 17.15 Uhr

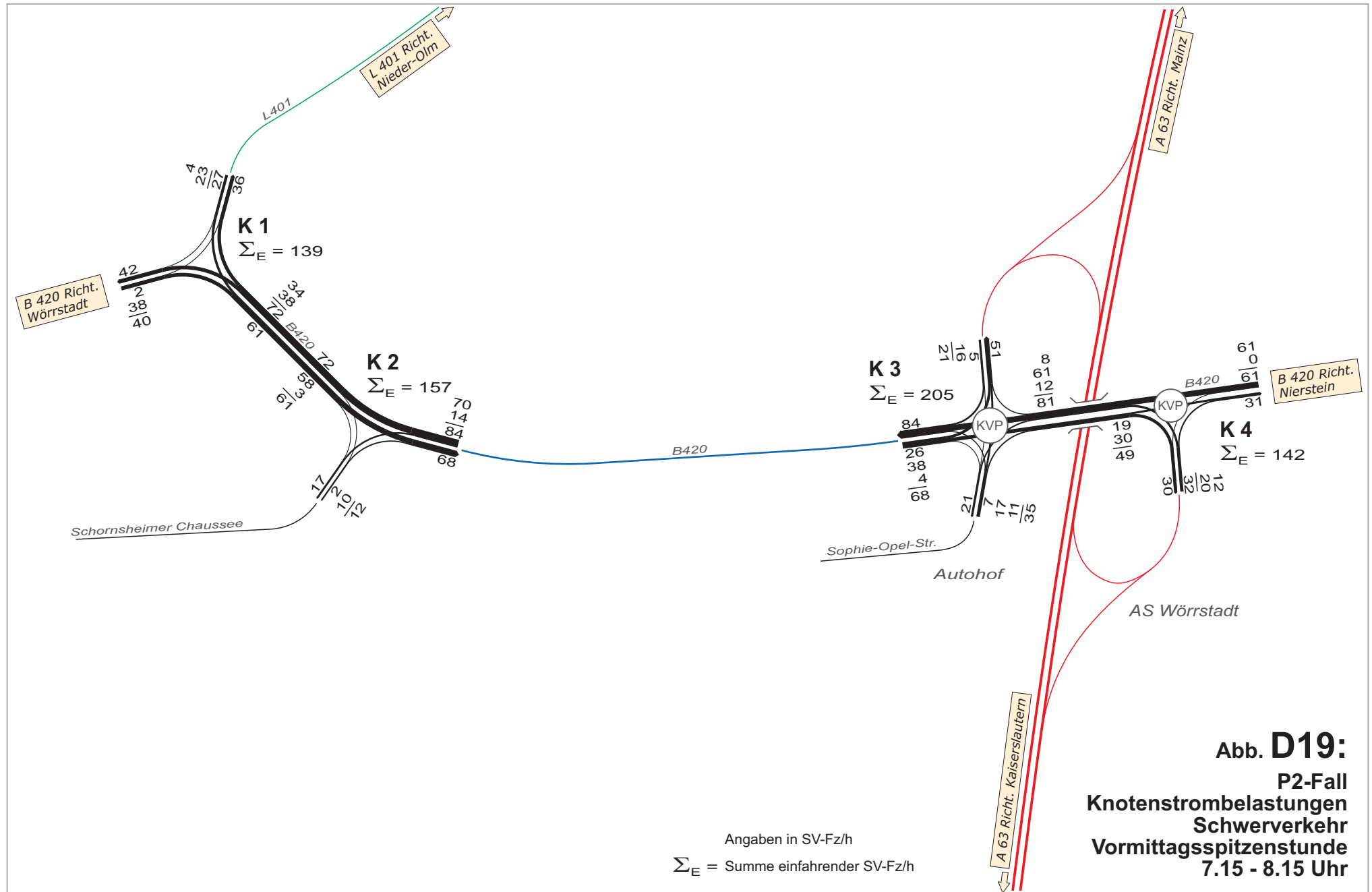












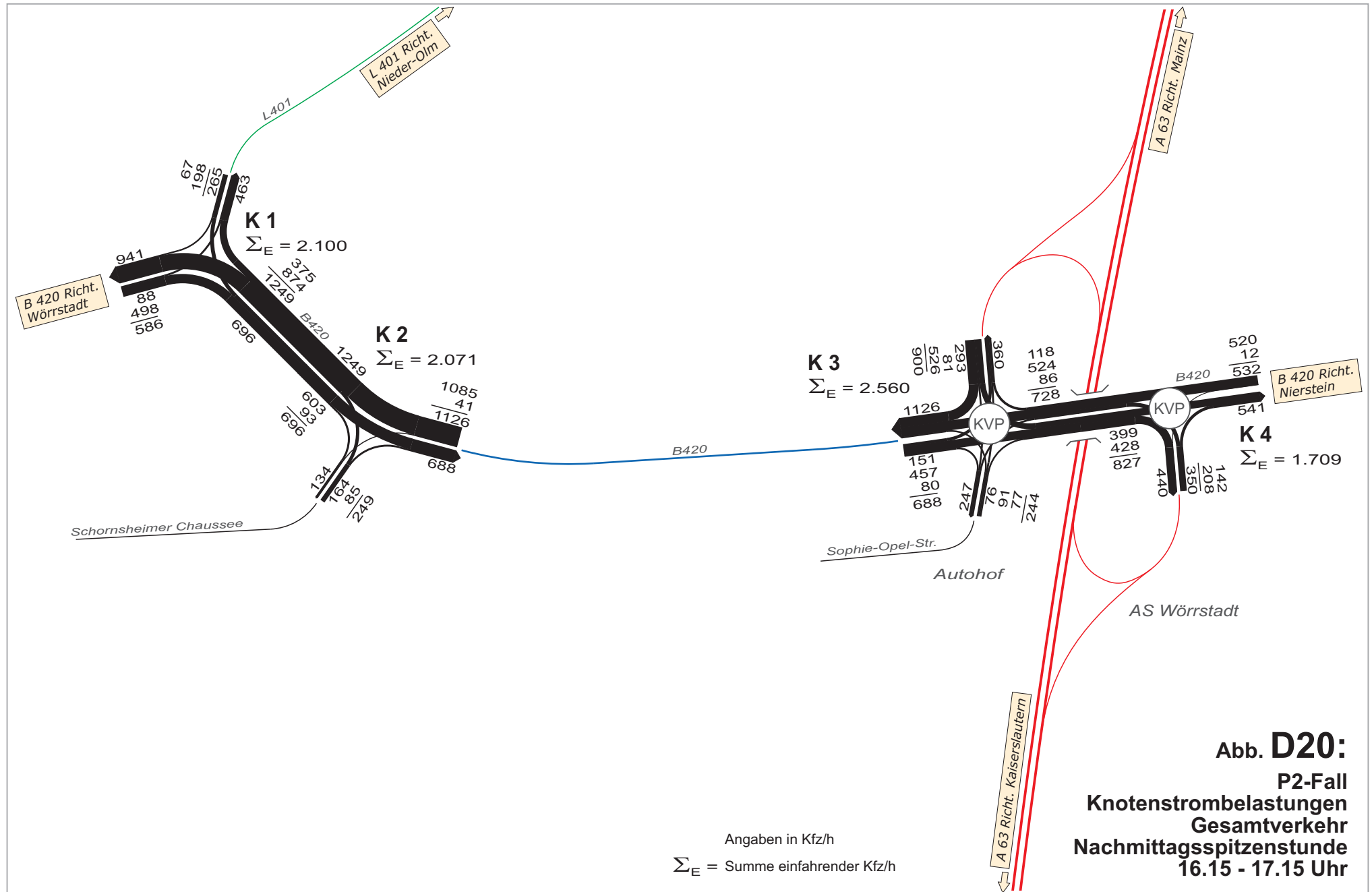
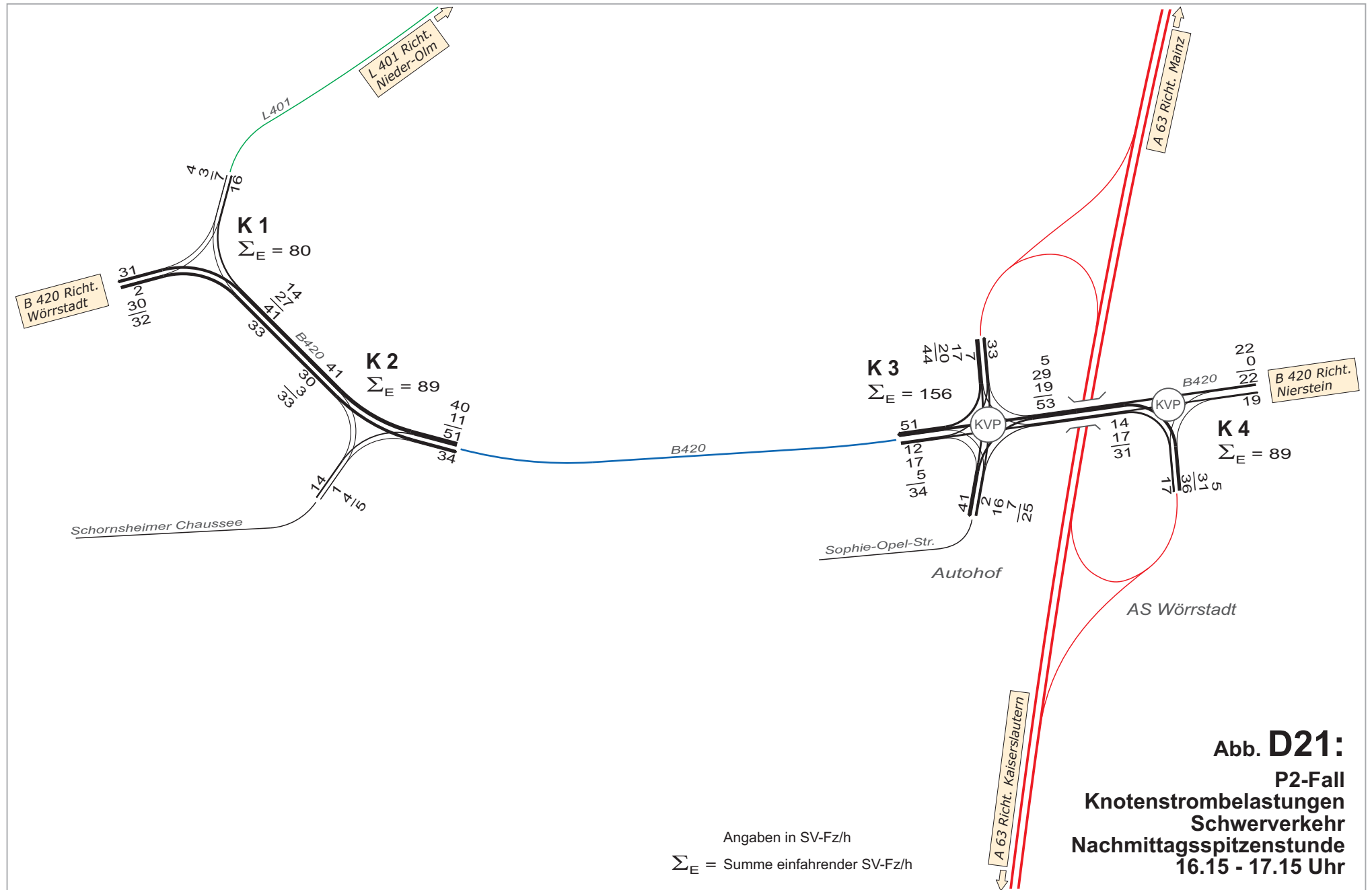


Abb. D20:

P2-Fall
 Knotenstrombelastungen
 Gesamtverkehr
 Nachmittagsspitzenstunde
 16.15 - 17.15 Uhr



MMATERIALTEIL

MATERIALTEIL

	<u>Seite</u>
1. Auswertung Knotenstromzählungen	1 - 23
2. Leistungsfähigkeitsberechnungen	24 - 55

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: Gewerbepark A63
Projekt-Nummer: 23267
Stadt: Wörrstadt
Knotenpunkt: K1
Datum: Dienstag, 7. November 2023
Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
Wetter: ---
Zähler: ---
Auswerter: MB
Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name	
1	L401 Rtg. Nieder-Olm	Norden
2	B420 Rtg. Nierstein	
4	B420 Rtg. Wörrstadt	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	L401 Rtg. Nieder-Olm	B420 Rtg. Nierstein
14	L401 Rtg. Nieder-Olm	B420 Rtg. Wörrstadt
21	B420 Rtg. Nierstein	L401 Rtg. Nieder-Olm
24	B420 Rtg. Nierstein	B420 Rtg. Wörrstadt
41	B420 Rtg. Wörrstadt	L401 Rtg. Nieder-Olm
42	B420 Rtg. Wörrstadt	B420 Rtg. Nierstein

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:	07:15 Uhr	bis	08:15 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag:	16:15 Uhr	bis	17:15 Uhr

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 12								Strom 14							
	von: L401 Rtg. Nieder-Olm								von: L401 Rtg. Nieder-Olm							
	nach: B420 Rtg. Nierstein								nach: B420 Rtg. Wörrstadt							
	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	1	0	0	1	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	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	1	0	0	1	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	1	0	0	0	1	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	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:30 - 03:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	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	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	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	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	9	0	0	8	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
05:30 - 05:45	13	0	0	12	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:45 - 06:00	8	0	0	7	0	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
06:00 - 06:15	20	0	0	18	1	0	1	0	8	0	0	6	0	2	0	0
06:15 - 06:30	17	0	0	17	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	13	0	0	13	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
06:45 - 07:00	18	0	0	16	1	0	1	0	13	0	0	9	2	0	2	0
07:00 - 07:15	24	0	0	21	3	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
07:15 - 07:30	33	0	0	29	4	0	0	0	20	0	0	17	3	0	0	0
07:30 - 07:45	40	0	0	38	2	0	0	0	16	0	0	15	1	0	0	0
07:45 - 08:00	50	0	1	43	3	0	0	3	23	0	0	23	0	0	0	0
08:00 - 08:15	30	0	0	20	9	0	0	1	15	0	0	13	1	1	0	0
08:15 - 08:30	26	0	0	24	1	0	1	0	10	0	0	8	0	0	2	0
08:30 - 08:45	17	0	0	15	1	0	1	0	12	0	0	11	1	0	0	0
08:45 - 09:00	27	0	0	23	4	0	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
09:00 - 09:15	15	0	0	11	3	0	1	0	10	0	0	9	1	0	0	0
09:15 - 09:30	21	0	0	19	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:30 - 09:45	19	0	0	17	2	0	0	0	13	0	0	11	2	0	0	0
09:45 - 10:00	20	0	0	15	1	0	3	1	13	0	0	11	1	0	1	0
10:00 - 10:15	13	0	0	11	1	0	1	0	14	0	0	11	1	0	1	1
10:15 - 10:30	17	0	0	13	3	0	0	1	8	0	0	8	0	0	0	0
10:30 - 10:45	17	0	0	14	2	0	1	0	13	0	0	10	0	0	3	0
10:45 - 11:00	12	0	0	8	2	0	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
11:00 - 11:15	15	0	0	10	2	0	2	1	9	0	0	8	1	0	0	0
11:15 - 11:30	11	0	0	5	4	0	2	0	12	0	0	10	2	0	0	0
11:30 - 11:45	13	0	0	11	1	0	0	1	14	0	0	14	0	0	0	0
11:45 - 12:00	12	0	0	10	2	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
12:00 - 12:15	12	0	0	10	0	0	2	0	7	0	0	6	1	0	0	0
12:15 - 12:30	18	0	0	16	1	0	0	1	10	0	0	10	0	0	0	0
12:30 - 12:45	20	0	1	18	1	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
12:45 - 13:00	21	0	0	16	5	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
13:00 - 13:15	19	0	0	13	3	0	2	1	9	0	0	8	0	0	1	0
13:15 - 13:30	16	0	0	11	3	0	1	1	11	0	0	11	0	0	0	0
13:30 - 13:45	17	0	0	17	0	0	0	0	13	0	0	11	1	1	0	0
13:45 - 14:00	10	0	0	7	3	0	0	0	13	0	0	12	1	0	0	0
14:00 - 14:15	14	0	0	9	3	0	2	0	20	0	1	19	0	0	0	0
14:15 - 14:30	15	0	0	11	4	0	0	0	14	0	1	13	0	0	0	0
14:30 - 14:45	20	0	0	15	2	0	3	0	10	0	0	10	0	0	0	0
14:45 - 15:00	37	0	0	28	7	0	1	1	21	0	0	17	4	0	0	0
15:00 - 15:15	24	0	0	20	4	0	0	0	22	0	0	17	5	0	0	0
15:15 - 15:30	18	0	0	14	3	0	1	0	22	0	0	18	2	0	2	0
15:30 - 15:45	13	0	0	9	4	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
15:45 - 16:00	12	0	0	10	2	0	0	0	14	0	1	13	0	0	0	0
16:00 - 16:15	19	1	0	15	4	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
16:15 - 16:30	13	0	0	12	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
16:30 - 16:45	15	0	0	11	4	0	0	0	22	0	0	17	4	0	1	0
16:45 - 17:00	19	0	0	16	3	0	0	0	18	0	0	14	4	0	0	0
17:00 - 17:15	25	0	0	21	4	0	0	0	7	0	0	5	2	0	0	0
17:15 - 17:30	16	0	0	13	3	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
17:30 - 17:45	13	0	0	13	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
17:45 - 18:00	13	0	0	12	1	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:00 - 18:15	16	0	0	15	1	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
18:15 - 18:30	14	0	0	14	0	0	0	0	18	0	0	18	0	0	0	0
18:30 - 18:45	11	0	0	9	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
18:45 - 19:00	19	0	0	18	1	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
19:00 - 19:15	12	0	0	12	0	0	0	0	8	0	0	7	1	0	0	0
19:15 - 19:30	11	0	0	11	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
19:30 - 19:45	12	0	0	12	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
19:45 - 20:00	10	0	0	10	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
20:00 - 20:15	11	0	0	11	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
20:15 - 20:30	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
20:30 - 20:45	11	0	0	10	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
20:45 - 21:00	12	0	0	12	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:00 - 21:15	10	0	0	10	0	0	0	0								

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 24							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: B420 Rtg. Nierstein							
	nach: L401 Rtg. Nieder-Olm								nach: B420 Rtg. Wörrstadt							
	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	16	0	0	16	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
00:30 - 00:45	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
00:45 - 01:00	3	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
01:15 - 01:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
02:15 - 02:30	3	0	0	2	0	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	1	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
03:30 - 03:45	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
03:45 - 04:00	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	4	3	0	1	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0	7	1	0	0	2
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	18	0	0	0	1
05:30 - 05:45	3	0	0	3	0	0	0	0	20	0	0	17	0	0	1	2
05:45 - 06:00	4	0	0	2	0	0	0	2	24	0	0	22	0	0	1	1
06:00 - 06:15	4	0	0	3	0	0	0	1	27	0	0	20	4	0	1	2
06:15 - 06:30	7	0	1	5	0	1	0	0	37	0	0	36	0	0	1	0
06:30 - 06:45	3	0	0	3	0	0	0	0	53	0	0	49	0	2	0	2
06:45 - 07:00	10	0	0	10	0	0	0	0	66	0	0	51	8	1	4	2
07:00 - 07:15	16	0	0	13	3	0	0	0	56	0	0	47	7	0	0	2
07:15 - 07:30	71	0	0	57	11	0	3	0	84	0	1	61	15	0	1	6
07:30 - 07:45	77	0	1	62	11	0	2	1	128	0	0	100	18	1	6	3
07:45 - 08:00	53	0	0	43	8	0	2	0	85	0	0	67	11	2	2	3
08:00 - 08:15	21	0	0	14	5	0	2	0	99	0	0	79	12	2	2	4
08:15 - 08:30	20	0	0	15	4	0	0	1	84	0	0	64	13	0	3	4
08:30 - 08:45	19	0	0	15	3	0	0	1	88	0	0	76	8	0	4	0
08:45 - 09:00	18	0	0	13	4	0	1	0	76	0	0	56	11	5	0	4
09:00 - 09:15	19	0	0	15	2	0	1	1	70	0	0	49	16	1	3	1
09:15 - 09:30	22	0	0	13	9	0	0	0	85	0	0	65	15	0	3	2
09:30 - 09:45	17	0	0	12	4	0	1	0	75	0	0	48	24	0	2	1
09:45 - 10:00	12	0	0	7	5	0	0	0	91	0	0	70	12	3	4	2
10:00 - 10:15	13	0	0	12	1	0	0	0	75	0	0	56	14	0	3	2
10:15 - 10:30	10	0	0	8	2	0	0	0	74	0	0	57	10	1	5	1
10:30 - 10:45	8	0	0	5	3	0	0	0	88	0	0	68	11	0	2	7
10:45 - 11:00	8	0	0	5	1	0	2	0	103	0	0	83	13	1	5	1
11:00 - 11:15	11	0	0	7	3	0	1	0	94	0	0	76	11	0	4	3
11:15 - 11:30	9	0	0	7	2	0	0	0	94	0	0	75	10	1	6	2
11:30 - 11:45	12	0	0	10	1	0	1	0	100	0	0	80	5	0	10	5
11:45 - 12:00	17	0	0	14	0	1	2	0	92	0	1	79	6	0	4	2
12:00 - 12:15	26	0	0	20	6	0	0	0	114	0	0	92	16	0	5	1
12:15 - 12:30	18	0	0	17	1	0	0	0	86	0	0	71	10	0	1	4
12:30 - 12:45	16	0	0	11	2	0	3	0	110	0	0	94	9	0	4	3
12:45 - 13:00	15	0	0	14	1	0	0	0	118	0	0	103	11	1	3	0
13:00 - 13:15	15	0	0	11	4	0	0	0	118	0	0	94	12	0	7	5
13:15 - 13:30	14	0	0	11	2	0	1	0	110	0	0	92	11	0	3	4
13:30 - 13:45	19	0	0	17	1	0	0	1	125	0	0	104	9	0	6	6
13:45 - 14:00	12	0	0	10	1	0	0	1	103	0	0	85	14	0	3	1
14:00 - 14:15	28	0	0	22	6	0	0	0	124	0	1	101	14	1	6	1
14:15 - 14:30	25	0	0	24	1	0	0	0	136	0	3	112	13	0	4	4
14:30 - 14:45	17	0	0	15	2	0	0	0	142	0	0	122	9	0	6	5
14:45 - 15:00	25	0	0	21	4	0	0	0	158	0	2	138	13	1	3	1
15:00 - 15:15	24	0	0	21	3	0	0	0	178	0	1	165	8	0	3	1
15:15 - 15:30	20	0	0	19	0	0	1	0	168	0	2	148	11	0	6	1
15:30 - 15:45	18	0	0	16	2	0	0	0	196	0	2	166	23	0	4	1
15:45 - 16:00	37	0	0	29	8	0	0	0	198	0	0	175	18	2	1	2
16:00 - 16:15	26	0	0	22	4	0	0	0	223	0	1	197	20	1	2	2
16:15 - 16:30	29	0	0	28	1	0	0	0	233	0	2	208	14	0	3	6
16:30 - 16:45	40	0	0	36	4	0	0	0	207	0	1	188	15	0	2	1
16:45 - 17:00	47	0	0	42	5	0	0	0	236	0	1	213	18	1	1	2
17:00 - 17:15	21	0	0	16	4	0	1	0	257	0	0	225	25	2	2	3
17:15 - 17:30	25	0	0	23	1	1	0	0	223	0	0	209	11	1	1	1
17:30 - 17:45	29	0	0	27	2	0	0	0	177	0	2	163	9	0	1	2
17:45 - 18:00	28	0	0	24	3	0	0	1	193	0	0	188	3	0	0	2
18:00 - 18:15	23	0	0	23	0	0	0	0	161	0	1	155	3	0	2	0
18:15 - 18:30	16	0	0	16	0	0	0	0	162	0	2	148	7	0	1	4
18:30 - 18:45	22	0	0	22	0	0	0	0	132	0	1	124	6	0	1	0
18:45 - 19:00	31	0	0	30	1	0	0	0	126	0	0	120	1	1	2	2
19:00 - 19:15	24	0	0	23	1	0	0	0	114	0	0	109	4	0	0	1
19:15 - 19:30	18	0	0	18	0	0	0	0	92	0	0	88	4	0	0	0
19:30 - 19:45	20	0	0	20	0	0	0	0	78	0	0	76	1	0	0	1
19:45 - 20:00	18	0	0	18	0	0	0	0	93	0	0	89	1	1	0	2
20:00 - 20:15	12	0	0	12	0	0	0	0	59	0	0	59	0	0	0	0
20:15 - 20:30	14	0	0	14	0	0	0	0	63	0	0	63	0	0	0	0
20:30 - 20:45	8	0	0	8	0	0	0	0	57	0	0	57	0	0	0	0

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42								
	von: B420 Rtg. Wörrstadt								von: B420 Rtg. Wörrstadt								
	nach: L401 Rtg. Nieder-Olm								nach: B420 Rtg. Nierstein								
	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		1	0	0	1	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0		3	0	0	3	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0		5	0	0	5	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0		3	0	0	3	0	0	0	0
01:00 - 01:15	2	0	0	2	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	1	1	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0		1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0		4	0	0	4	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0		2	0	0	1	0	0	0	1
02:15 - 02:30	1	0	0	1	0	0	0	0		6	0	0	6	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	1	0	0	0	0		5	0	0	5	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0		10	0	0	9	1	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0		8	0	0	6	2	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0		9	0	0	7	0	0	1	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0		11	0	0	11	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0		15	0	1	14	0	0	0	0
04:30 - 04:45	2	0	0	2	0	0	0	0		20	0	0	19	0	0	0	1
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0		20	0	0	20	0	0	0	0
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0		43	0	0	42	0	0	0	1
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0		76	0	1	71	0	0	1	3
05:30 - 05:45	4	0	0	4	0	0	0	0		139	0	1	136	0	0	0	2
05:45 - 06:00	3	0	0	3	0	0	0	0		113	0	1	108	1	0	0	3
06:00 - 06:15	5	0	0	4	0	0	1	0		166	0	0	160	4	1	0	1
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0		197	0	0	183	10	0	1	3
06:30 - 06:45	7	0	0	7	0	0	0	0		184	0	0	170	7	0	4	3
06:45 - 07:00	7	0	0	6	1	0	0	0		210	0	0	191	14	0	4	1
07:00 - 07:15	16	0	0	13	3	0	0	0		215	0	1	190	22	1	0	1
07:15 - 07:30	22	0	0	20	2	0	0	0		207	0	1	182	21	0	0	3
07:30 - 07:45	33	0	0	29	4	0	0	0		191	0	1	160	23	0	4	3
07:45 - 08:00	23	0	0	21	1	0	1	0		245	0	1	206	26	1	7	4
08:00 - 08:15	14	0	0	9	5	0	0	0		218	0	1	181	27	4	4	1
08:15 - 08:30	10	0	1	8	1	0	0	0		166	0	0	150	12	0	3	1
08:30 - 08:45	15	0	0	11	3	0	0	1		149	0	0	134	7	1	4	3
08:45 - 09:00	13	0	0	13	0	0	0	0		165	0	1	141	16	0	3	4
09:00 - 09:15	13	0	0	10	0	0	3	0		94	0	0	83	9	1	1	0
09:15 - 09:30	8	0	1	6	1	0	0	0		124	0	0	104	17	0	2	1
09:30 - 09:45	9	0	0	9	0	0	0	0		95	0	0	77	11	0	4	3
09:45 - 10:00	9	0	0	6	1	0	0	2		110	0	0	92	11	1	4	2
10:00 - 10:15	10	0	0	9	1	0	0	0		97	1	0	76	14	2	1	4
10:15 - 10:30	9	0	0	8	0	0	1	0		81	0	0	67	7	0	6	1
10:30 - 10:45	7	0	0	7	0	0	0	0		89	0	0	74	11	0	2	2
10:45 - 11:00	14	0	0	12	0	0	2	0		91	0	0	75	6	0	7	3
11:00 - 11:15	8	0	0	7	1	0	0	0		87	0	0	66	9	1	6	5
11:15 - 11:30	16	0	0	15	0	0	1	0		106	0	0	82	9	0	10	5
11:30 - 11:45	14	0	0	13	1	0	0	0		110	0	0	93	10	0	3	4
11:45 - 12:00	7	0	0	6	1	0	0	0		82	0	0	75	3	0	3	1
12:00 - 12:15	8	0	0	8	0	0	0	0		123	0	0	99	16	2	2	4
12:15 - 12:30	13	0	0	12	1	0	0	0		104	0	0	90	11	0	2	1
12:30 - 12:45	8	0	0	8	0	0	0	0		94	0	0	87	3	0	2	2
12:45 - 13:00	10	0	0	9	0	0	1	0		103	0	1	89	6	0	3	4
13:00 - 13:15	9	0	0	9	0	0	0	0		90	0	0	81	7	0	1	1
13:15 - 13:30	13	0	0	10	3	0	0	0		111	0	0	91	7	3	6	4
13:30 - 13:45	15	0	0	12	1	0	2	0		105	0	1	88	7	0	6	3
13:45 - 14:00	19	0	0	16	3	0	0	0		98	0	0	76	16	1	4	1
14:00 - 14:15	10	0	0	8	2	0	0	0		82	0	0	66	7	1	8	0
14:15 - 14:30	14	0	0	12	1	0	1	0		100	0	0	78	12	0	6	4
14:30 - 14:45	15	0	0	13	1	0	1	0		115	0	0	96	14	0	0	5
14:45 - 15:00	22	0	1	18	3	0	0	0		90	1	1	76	9	0	4	0
15:00 - 15:15	13	0	0	12	1	0	0	0		103	0	0	84	17	1	1	0
15:15 - 15:30	13	0	0	10	3	0	0	0		113	0	0	96	9	0	6	2
15:30 - 15:45	16	0	0	15	0	0	1	0		100	0	0	82	10	0	6	2
15:45 - 16:00	15	0	0	14	0	1	0	0		111	0	1	98	10	0	1	1
16:00 - 16:15	19	0	0	14	3	0	2	0		135	0	0	110	19	1	0	5
16:15 - 16:30	22	0	0	20	2	0	0	0		154	0	0	126	20	1	4	3
16:30 - 16:45	25	0	0	22	2	0	1	0		131	0	0	115	12	0	3	1
16:45 - 17:00	12	0	0	12	0	0	0	0		115	0	0	98	14	0	1	2
17:00 - 17:15	19	0	0	16	3	0	0	0		120	0	1	108	7	2	1	1
17:15 - 17:30	23	0	1	19	3	0	0	0		104	0	0	96	6	1	1	0
17:30 - 17:45	13	0	0	13	0	0	0	0		94	0	0	89	4	0	1	0
17:45 - 18:00	12	0	0	12	0	0	0	0		85	0	0	82	1	0	2	0
18:00 - 18:15	15	0	0	15	0	0	0	0		92	0	0	88	4	0	0	0
18:15 - 18:30	12	0	0	12	0	0	0	0		77	0	0	75	1	1	0	0
18:30 - 18:45	15	0	0	15	0	0	0	0		70	0	0	66	2	0	2	0
18:45 - 19:00	16	0	0	15	1	0	0	0		54	0	0	53	1	0	0	0
19:00 - 19:15	8	0	0	7	1	0	0	0		60	0	1	57	0	1	0	1
19:15 - 19:30	11	0	0	11	0	0	0	0		53	0	0	50	1	0	0	2
19:30 - 19:45	10	0	0	10	0	0	0	0		31	0	0	30	1	0	0	0
19:45 - 20:00	5	0	0	5	0	0	0	0		43	0	0	43	0	0	0	0
20:00 - 20:15	9	0	0	9	0	0	0	0		30	0	0	26	0	0	0</	

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: Gewerbepark A63
Projekt-Nummer: 23267
Stadt: Wörrstadt
Knotenpunkt: K2
Datum: Dienstag, 5. Dezember 2023
Erhebungszeit: von 00:00 bis 24:00
Wetter: ---
Zähler: ---
Auswerter: MB
Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name
2	B420 Rtg. Nierstein
3	Schornsheimer Chaussee
4	B420

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
23	B420 Rtg. Nierstein	Schornsheimer Chaussee
24	B420 Rtg. Nierstein	B420
32	Schornsheimer Chaussee	B420 Rtg. Nierstein
34	Schornsheimer Chaussee	B420
42	B420	B420 Rtg. Nierstein
43	B420	Schornsheimer Chaussee

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:	07:15 Uhr	bis	08:15 Uhr
Spitzenstunde Nachmittag:	16:15 Uhr	bis	17:15 Uhr

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: B420 Rtg. Nierstein							
	nach: Schornsheimer Chaussee								nach: B420							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
00:15 - 00:30	3	0	0	1	0	0	2	0	10	0	0	10	0	0	0	0
00:30 - 00:45	2	0	0	1	1	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
01:00 - 01:15	3	0	0	2	0	0	1	0	6	0	0	5	1	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
01:30 - 01:45	2	0	0	0	0	0	2	0	5	0	0	4	0	0	0	1
01:45 - 02:00	8	0	0	4	3	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:00 - 02:15	4	0	0	1	1	0	1	1	7	0	0	7	0	0	0	0
02:15 - 02:30	2	0	0	0	1	0	1	0	5	0	0	4	0	0	1	0
02:30 - 02:45	6	0	0	1	4	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
02:45 - 03:00	4	0	0	1	3	0	0	0	4	0	0	2	2	0	0	0
03:00 - 03:15	2	0	0	0	0	0	2	0	3	0	0	2	1	0	0	0
03:15 - 03:30	3	0	0	2	0	0	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
03:30 - 03:45	4	0	0	1	2	0	1	0	9	0	0	9	0	0	0	0
03:45 - 04:00	3	0	0	1	2	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
04:00 - 04:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	4	3	0	1	0
04:45 - 05:00	7	0	0	7	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:00 - 05:15	4	0	0	2	0	0	2	0	9	0	0	5	1	0	0	3
05:15 - 05:30	6	0	0	6	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
05:30 - 05:45	8	0	0	7	0	0	1	0	21	0	0	19	0	0	0	2
05:45 - 06:00	13	0	0	10	1	0	0	2	25	0	0	21	0	0	1	3
06:00 - 06:15	7	0	0	7	0	0	0	0	24	0	0	20	1	0	1	2
06:15 - 06:30	8	0	0	7	1	0	0	0	42	0	1	39	0	1	1	0
06:30 - 06:45	15	0	0	15	0	0	0	0	52	0	0	48	0	2	0	2
06:45 - 07:00	28	0	0	25	1	0	2	0	69	0	0	56	6	1	4	2
07:00 - 07:15	19	0	0	18	1	0	0	0	68	0	0	56	10	0	0	2
07:15 - 07:30	31	0	0	25	3	0	3	0	147	0	1	113	24	0	3	6
07:30 - 07:45	34	0	0	31	0	0	3	0	188	0	1	150	24	1	8	4
07:45 - 08:00	46	0	0	42	0	0	4	0	129	0	0	103	18	2	3	3
08:00 - 08:15	37	0	0	35	1	0	1	0	102	0	0	76	16	2	4	4
08:15 - 08:30	26	0	0	20	2	0	4	0	90	0	0	67	16	0	2	5
08:30 - 08:45	21	0	0	20	0	0	1	0	87	0	0	74	8	0	4	1
08:45 - 09:00	9	0	0	7	0	0	1	1	78	0	0	55	14	4	1	4
09:00 - 09:15	13	0	0	10	1	0	2	0	69	0	0	49	16	1	2	1
09:15 - 09:30	20	0	0	16	0	0	4	0	94	0	0	70	22	0	0	2
09:30 - 09:45	15	0	0	8	4	0	3	0	81	0	0	52	25	0	3	1
09:45 - 10:00	18	0	0	14	0	0	4	0	89	0	0	68	13	2	4	2
10:00 - 10:15	14	0	0	10	1	0	3	0	76	0	0	57	14	0	3	2
10:15 - 10:30	16	0	0	13	2	0	1	0	70	0	0	53	12	1	3	1
10:30 - 10:45	14	0	0	8	2	0	4	0	85	0	0	64	14	0	0	7
10:45 - 11:00	12	0	0	9	0	0	3	0	98	0	0	80	12	1	4	1
11:00 - 11:15	9	0	0	7	1	0	1	0	94	0	0	74	13	0	4	3
11:15 - 11:30	17	0	0	13	1	0	3	0	82	0	0	63	10	1	6	2
11:30 - 11:45	17	0	0	10	4	0	3	0	95	0	0	74	6	0	10	5
11:45 - 12:00	12	0	0	8	1	0	3	0	84	0	1	72	4	1	4	2
12:00 - 12:15	11	0	0	4	3	0	4	0	108	0	0	82	21	0	4	1
12:15 - 12:30	6	0	0	5	0	0	1	0	79	0	0	64	10	0	1	4
12:30 - 12:45	12	0	0	10	0	0	2	0	107	0	0	88	11	0	5	3
12:45 - 13:00	21	0	0	14	3	0	4	0	115	0	0	100	11	1	3	0
13:00 - 13:15	6	0	0	4	2	0	0	0	112	0	0	87	14	0	6	5
13:15 - 13:30	16	0	0	11	3	0	2	0	108	0	0	90	12	0	2	4
13:30 - 13:45	12	0	0	7	3	0	2	0	124	0	0	104	9	0	4	7
13:45 - 14:00	9	0	0	2	6	0	1	0	91	0	0	74	13	0	2	2
14:00 - 14:15	11	0	0	6	2	1	2	0	132	0	1	108	17	0	5	1
14:15 - 14:30	9	0	0	5	3	0	1	0	143	0	3	124	10	0	2	4
14:30 - 14:45	21	0	0	16	5	0	0	0	139	0	0	118	10	0	6	5
14:45 - 15:00	15	0	0	11	1	2	1	0	160	0	2	139	16	0	2	1
15:00 - 15:15	13	0	0	8	3	0	2	0	154	0	1	142	9	0	1	1
15:15 - 15:30	11	0	0	9	2	0	0	0	156	0	2	136	10	0	7	1
15:30 - 15:45	12	0	0	8	0	0	4	0	185	0	2	157	21	0	4	1
15:45 - 16:00	7	0	0	5	1	0	1	0	188	0	0	158	25	2	1	2
16:00 - 16:15	8	0	0	5	1	0	2	0	214	0	1	188	21	0	2	2
16:15 - 16:30	10	0	0	8	0	0	2	0	228	0	2	204	13	0	3	6
16:30 - 16:45	9	0	0	5	2	0	2	0	223	0	1	200	19	0	2	1
16:45 - 17:00	8	0	0	4	1	0	3	0	262	0	1	234	23	1	1	2
17:00 - 17:15	10	0	0	6	2	0	2	0	219	0	0	184	28	2	2	3
17:15 - 17:30	5	0	0	2	0	0	3	0	202	0	0	190	10	1	0	1
17:30 - 17:45	6	0	0	4	1	0	1	0	190	0	2	174	11	0	1	2
17:45 - 18:00	9	0	0	7	1	0	1	0	204	0	0	195	6	0	0	3
18:00 - 18:15	14	0	0	12	0	0	2	0	164	0	1	158	3	0	2	0
18:15 - 18:30	5	0	0	1	1	0	3	0	161	0	2	147	7	0	1	4
18:30 - 18:45	4	0	0	3	0	0	1	0	145	0	1	137	6	0	1	0
18:45 - 19:00	8	0	0	8	0	0	0	0	153	0	0	146	2	1	2	2
19:00 - 19:15	5	0	0	4	1	0	0	0	127	0	0	121	5	0	0	1
19:15 - 19:30	5	0	0	3	1	0	1	0	103	0	0	100	3	0	0	0
19:30 - 19:45	8	0	0	6	0	0	2	0	95	0	0	94	1	0	0	0
19:45 - 20:00	3	0	0	3	0	0	0	0	107	0	0	103	1	1	0	2
20:00 - 20:15	4	0	0	4	0	0	0	0	67	0	0	67	0	0	0	0
20:15 - 20:30	4	0	0	4	0	0	0	0	73	0	0	73	0	0	0	0
20:30 - 20:45	7	0	0	5	1	0	1	0	59	0	0	59	0	0	0	0
20:45 - 21:00	2	0	0	1	1											

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 32								Strom 34							
	von: Schornsheimer Chaussee								von: Schornsheimer Chaussee							
	nach: B420 Rtg. Nierstein								nach: B420							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	20	0	0	20	0	0	0	0	13	0	0	13	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:30 - 00:45	3	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	1	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	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	3	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	4	0	0	3	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	2	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	3	0	0	0	1	0	2	0	2	0	0	1	0	0	1	0
04:15 - 04:30	11	0	0	4	2	0	5	0	2	0	0	2	0	0	0	0
04:30 - 04:45	10	0	0	3	3	0	4	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	5	0	0	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	4	0	0	1	2	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
05:15 - 05:30	7	0	0	3	0	0	4	0	3	0	0	2	0	0	0	1
05:30 - 05:45	5	0	0	1	0	0	3	1	2	0	0	1	0	0	1	0
05:45 - 06:00	4	0	0	2	1	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
06:00 - 06:15	10	0	0	6	2	0	2	0	7	0	0	3	3	0	0	1
06:15 - 06:30	5	0	0	2	3	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:30 - 06:45	8	0	0	4	2	0	1	1	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	6	0	0	3	2	0	1	0	7	0	0	5	2	0	0	0
07:00 - 07:15	16	0	0	14	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:15 - 07:30	6	0	0	4	1	0	1	0	8	0	0	5	2	0	1	0
07:30 - 07:45	9	0	0	7	0	0	2	0	17	0	0	12	5	0	0	0
07:45 - 08:00	17	0	0	10	5	0	1	1	9	0	0	7	1	0	1	0
08:00 - 08:15	13	0	0	8	2	0	3	0	18	0	0	17	1	0	0	0
08:15 - 08:30	16	0	0	12	2	0	2	0	14	0	0	12	1	0	1	0
08:30 - 08:45	17	0	0	10	1	0	6	0	20	0	0	17	3	0	0	0
08:45 - 09:00	15	0	0	10	1	0	3	1	16	0	0	14	1	1	0	0
09:00 - 09:15	14	0	0	8	0	0	5	1	20	0	0	15	2	0	2	1
09:15 - 09:30	9	0	0	6	0	0	3	0	13	0	0	8	2	0	3	0
09:30 - 09:45	10	0	0	8	0	0	2	0	11	0	0	8	3	0	0	0
09:45 - 10:00	12	0	0	9	1	0	2	0	14	0	0	9	4	1	0	0
10:00 - 10:15	19	0	0	15	0	0	4	0	12	0	0	11	1	0	0	0
10:15 - 10:30	19	0	0	11	2	0	6	0	14	0	0	12	0	0	2	0
10:30 - 10:45	16	0	0	10	0	0	6	0	11	0	0	9	0	0	2	0
10:45 - 11:00	18	0	0	12	1	0	5	0	13	0	0	8	2	0	3	0
11:00 - 11:15	21	0	0	17	2	0	2	0	11	0	0	9	1	0	1	0
11:15 - 11:30	12	0	0	8	0	0	4	0	21	0	0	19	2	0	0	0
11:30 - 11:45	14	0	0	9	0	0	5	0	17	0	0	16	0	0	1	0
11:45 - 12:00	15	0	0	12	2	0	1	0	25	0	0	21	2	0	2	0
12:00 - 12:15	10	0	0	10	0	0	0	0	32	0	0	30	1	0	1	0
12:15 - 12:30	15	0	0	12	0	0	3	0	25	0	0	24	1	0	0	0
12:30 - 12:45	7	0	0	4	3	0	0	0	19	0	0	17	0	0	2	0
12:45 - 13:00	11	0	0	9	0	0	2	0	18	0	0	17	1	0	0	0
13:00 - 13:15	11	0	0	9	2	0	0	0	21	0	0	18	2	0	1	0
13:15 - 13:30	13	0	0	12	0	0	1	0	16	0	0	13	1	0	2	0
13:30 - 13:45	17	0	0	13	1	0	3	0	20	0	0	17	1	0	2	0
13:45 - 14:00	14	0	0	7	3	0	4	0	24	0	0	21	2	0	1	0
14:00 - 14:15	15	0	0	8	4	1	2	0	20	0	0	15	3	1	1	0
14:15 - 14:30	18	0	0	13	3	0	2	0	18	0	0	12	4	0	2	0
14:30 - 14:45	18	0	0	14	0	0	4	0	20	0	0	19	1	0	0	0
14:45 - 15:00	22	0	0	15	3	0	4	0	23	0	0	20	1	1	1	0
15:00 - 15:15	21	0	0	15	2	0	4	0	48	0	0	44	2	0	2	0
15:15 - 15:30	20	0	0	18	1	0	1	0	32	0	0	31	1	0	0	0
15:30 - 15:45	23	0	0	19	1	0	3	0	29	0	0	25	4	0	0	0
15:45 - 16:00	33	0	0	31	1	0	1	0	47	0	0	46	1	0	0	0
16:00 - 16:15	18	0	0	16	1	0	1	0	35	0	0	31	3	1	0	0
16:15 - 16:30	11	0	0	9	0	0	2	0	34	0	0	32	2	0	0	0
16:30 - 16:45	24	0	0	21	2	0	1	0	24	0	0	24	0	0	0	0
16:45 - 17:00	20	0	0	16	1	0	3	0	21	0	0	21	0	0	0	0
17:00 - 17:15	17	0	0	17	0	0	0	0	59	0	0	57	1	0	1	0
17:15 - 17:30	37	0	0	36	0	0	0	1	46	0	0	42	2	1	1	0
17:30 - 17:45	17	0	0	16	1	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
17:45 - 18:00	8	0	0	8	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
18:00 - 18:15	13	0	0	12	0	0	1	0	20	0	0	20	0	0	0	0
18:15 - 18:30	20	0	0	17	2	0	1	0	17	0	0	17	0	0	0	0
18:30 - 18:45	5	0	0	5	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
18:45 - 19:00	12	0	0	10	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
19:00 - 19:15	7	0	0	7	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
19:15 - 19:30	9	0	0	9	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0
19:30 - 19:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
19:45 - 20:00	7	0	0	7	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:00 - 20:15	5	0	0	3	0	0	2	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:15 - 20:30	9	0	0	7	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:30 - 20:45	6	0	0	5	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
21:00 - 21:15	2	0	0	2	0	0										

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43								
	von: B420								von: B420								
	nach: B420 Rtg. Nierstein								nach: Schornsheimer Chaussee								
	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	4	0	0	4	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	3	0	0	3	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
00:45 - 01:00	3	0	0	3	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	1	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	1	0	0	1	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	2	0	0	2	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
02:00 - 02:15	3	0	0	1	1	0	0	1		0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	6	0	0	6	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	1	0	0	0	0		1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	6	0	0	6	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	10	0	0	9	1	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	7	0	0	5	2	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
03:45 - 04:00	8	0	0	6	0	0	1	1		1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	12	0	0	12	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	16	0	1	15	0	0	0	0		2	0	0	2	0	0	0	0
04:30 - 04:45	21	0	0	20	0	0	0	1		1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	18	0	0	18	0	0	0	0		6	0	0	6	0	0	0	0
05:00 - 05:15	39	0	0	38	0	0	0	1		6	0	0	6	0	0	0	0
05:15 - 05:30	77	0	1	72	0	0	0	4		8	0	0	7	0	0	1	0
05:30 - 05:45	134	0	1	132	0	0	0	1		18	0	0	16	1	0	0	1
05:45 - 06:00	101	0	1	96	0	0	0	4		20	0	0	19	1	0	0	0
06:00 - 06:15	178	0	0	170	5	1	1	1		8	0	0	8	0	0	0	0
06:15 - 06:30	200	0	0	187	9	0	1	3		14	0	0	13	1	0	0	0
06:30 - 06:45	175	0	0	164	5	0	3	3		22	0	0	19	2	0	1	0
06:45 - 07:00	200	0	0	181	13	0	5	1		28	0	0	26	2	0	0	0
07:00 - 07:15	214	0	1	188	23	1	0	1		25	0	0	23	2	0	0	0
07:15 - 07:30	209	0	1	185	20	0	0	3		31	0	0	26	5	0	0	0
07:30 - 07:45	200	0	1	168	24	0	4	3		31	0	0	30	1	0	0	0
07:45 - 08:00	228	0	2	187	25	1	6	7		67	0	0	62	4	0	1	0
08:00 - 08:15	203	0	1	159	34	3	4	2		45	0	0	42	2	1	0	0
08:15 - 08:30	157	0	0	145	8	0	3	1		35	0	0	29	5	0	1	0
08:30 - 08:45	127	0	0	112	6	1	5	3		39	0	0	37	2	0	0	0
08:45 - 09:00	174	0	1	147	20	0	2	4		18	0	0	17	0	0	1	0
09:00 - 09:15	98	0	0	86	10	1	1	0		11	0	0	8	2	0	1	0
09:15 - 09:30	127	0	0	108	17	0	1	1		18	0	0	15	2	0	1	0
09:30 - 09:45	94	0	0	76	11	0	4	3		20	0	0	18	2	0	0	0
09:45 - 10:00	112	0	0	92	11	1	5	3		18	0	0	15	1	0	2	0
10:00 - 10:15	92	1	0	73	12	2	1	4		18	0	0	14	3	0	1	0
10:15 - 10:30	81	0	0	65	9	0	5	2		17	0	0	15	1	0	1	0
10:30 - 10:45	92	0	0	77	11	0	2	2		14	0	0	11	2	0	1	0
10:45 - 11:00	86	0	0	70	5	0	7	4		17	0	0	13	3	0	1	0
11:00 - 11:15	84	0	0	61	10	1	6	6		18	0	0	15	1	0	2	0
11:15 - 11:30	100	0	0	73	11	0	11	5		17	0	0	14	2	0	1	0
11:30 - 11:45	101	0	0	86	7	0	3	5		22	0	0	18	4	0	0	0
11:45 - 12:00	65	0	0	59	2	0	3	1		29	0	0	26	3	0	0	0
12:00 - 12:15	112	0	0	93	10	2	3	4		23	0	0	16	6	0	1	0
12:15 - 12:30	110	0	0	94	12	0	2	2		12	0	0	12	0	0	0	0
12:30 - 12:45	100	0	1	94	2	0	1	2		14	0	0	11	2	0	1	0
12:45 - 13:00	104	0	1	86	10	0	3	4		20	0	0	19	1	0	0	0
13:00 - 13:15	85	0	0	71	9	0	3	2		24	0	0	23	1	0	0	0
13:15 - 13:30	110	0	0	89	7	3	6	5		17	0	0	13	3	0	1	0
13:30 - 13:45	105	0	1	89	6	0	6	3		17	0	0	16	1	0	0	0
13:45 - 14:00	83	0	0	63	17	1	1	1		25	0	0	20	2	0	3	0
14:00 - 14:15	80	0	0	63	8	0	9	0		16	0	0	12	2	1	1	0
14:15 - 14:30	108	0	0	82	16	0	6	4		7	0	0	7	0	0	0	0
14:30 - 14:45	111	0	0	89	15	0	2	5		24	0	0	22	1	0	1	0
14:45 - 15:00	101	1	1	84	12	0	3	1		26	0	0	20	4	0	2	0
15:00 - 15:15	113	0	0	93	19	1	0	0		14	0	0	11	2	0	1	0
15:15 - 15:30	113	0	0	97	7	0	7	2		18	0	0	13	5	0	0	0
15:30 - 15:45	88	0	0	66	14	0	6	2		25	0	0	25	0	0	0	0
15:45 - 16:00	107	0	1	94	10	0	1	1		16	0	0	14	2	0	0	0
16:00 - 16:15	143	1	0	117	20	1	0	5		11	0	0	8	3	0	0	0
16:15 - 16:30	158	0	0	130	20	1	4	3		9	0	0	8	1	0	0	0
16:30 - 16:45	126	0	0	106	16	0	3	1		20	0	0	20	0	0	0	0
16:45 - 17:00	107	0	0	88	17	0	0	2		27	0	0	26	0	0	1	0
17:00 - 17:15	123	0	1	109	10	2	0	1		22	0	0	20	1	0	1	0
17:15 - 17:30	107	0	0	98	8	1	0	0		13	0	0	11	1	0	1	0
17:30 - 17:45	97	0	0	92	4	0	1	0		10	0	0	10	0	0	0	0
17:45 - 18:00	93	0	0	89	2	0	2	0		5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	99	0	0	94	5	0	0	0		9	0	0	9	0	0	0	0
18:15 - 18:30	87	0	0	85	1	1	0	0		4	0	0	4	0	0	0	0
18:30 - 18:45	77	0	0	72	3	0	1	1		3	0	0	3	0	0	0	0
18:45 - 19:00	69	0	0	68	1	0	0	0		4	0	0	3	1	0	0	0
19:00 - 19:15	68	0	1	65	0	1	0	1		4	0	0	4	0	0	0	0
19:15 - 19:30	56	0	0	54	1	0	0	1		8	0	0	7	0	0	0	1
19:30 - 19:45	40	0	0	39	1	0	0	0		3	0	0	3	0	0	0	0
19:45 - 20:00	48	0	0	48	0	0	0	0		5	0	0	5	0	0	0	0
20:00 - 20:15	36	0	0	33	0												

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreisverkehr

Projekt-Name: Gewerbepark A63
 Projekt-Nummer: 23267
 Stadt: Wörrstadt
 Knotenpunkt: K3
 Datum: Dienstag, 5. Dezember 2023
 Erhebungszeit: 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: MB
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name
1	Rampe A63
2	B420 Rtg. Nierstein
3	Sophie-Opel-Str.
4	B420

Norden

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
11	Rampe A63	Rampe A63
12	Rampe A63	B420 Rtg. Nierstein
13	Rampe A63	Sophie-Opel-Str.
14	Rampe A63	B420
21	B420 Rtg. Nierstein	Rampe A63
22	B420 Rtg. Nierstein	B420 Rtg. Nierstein
23	B420 Rtg. Nierstein	Sophie-Opel-Str.
24	B420 Rtg. Nierstein	B420
31	Sophie-Opel-Str.	Rampe A63
32	Sophie-Opel-Str.	B420 Rtg. Nierstein
33	Sophie-Opel-Str.	Sophie-Opel-Str.
34	Sophie-Opel-Str.	B420
41	B420	Rampe A63
42	B420	B420 Rtg. Nierstein
43	B420	Sophie-Opel-Str.
44	B420	B420

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: 07:15 Uhr bis 08:15 Uhr

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

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 11								Strom 12							
	von: Rampe A63								von: Rampe A63							
	nach: Rampe A63								nach: B420 Rtg. Nierstein							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
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	1	0	0	0	1	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	0	2
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	5	0	0	1
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	17	0	0	0	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	12	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	0	1	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	21	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	20	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	27	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	10	0	0	1	3
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	16	0	0	1	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	23	0	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	46	0	0	1	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	52	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	16	0	0	0	1
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	72	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	46	0	0	0	0
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	76	0	0	75	0	0	0	1
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	41	0	1	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	71	0	0	71	0	0	0	0
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	45	0	0	0	0
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	62	0	1	1	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	53	0	0	51	0	0	0	2
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	71	0	0	70	0	0	0	1
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	70	0	0	0	2</

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 13								Strom 14							
	von: Rampe A63								von: Rampe A63							
	nach: Sophie-Opel-Str.								nach: B420							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	5	0	0	4	0	0	0	1	4	0	0	3	0	0	0	1
00:15 - 00:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
00:30 - 00:45	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	3	1	0	0	0
00:45 - 01:00	5	0	0	3	1	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	1
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
01:15 - 01:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	2	0	0	2	1
01:45 - 02:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
02:00 - 02:15	3	0	0	1	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
02:15 - 02:30	3	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	1	0	0	2	0
02:30 - 02:45	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	1	4	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	1	0	2	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	1	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	1	0
03:45 - 04:00	6	0	0	2	0	0	1	3	1	0	0	0	1	0	0	0
04:00 - 04:15	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
05:00 - 05:15	5	0	0	3	0	0	0	2	8	0	0	5	0	0	2	1
05:15 - 05:30	1	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0
05:30 - 05:45	4	0	0	3	0	0	0	1	8	0	0	7	0	0	0	1
05:45 - 06:00	3	0	0	2	0	0	0	1	21	0	0	18	0	0	0	3
06:00 - 06:15	5	0	0	4	0	0	0	1	10	0	0	9	1	0	0	0
06:15 - 06:30	7	0	0	5	0	0	1	1	12	0	0	11	1	0	0	0
06:30 - 06:45	8	0	0	7	0	0	1	0	26	0	0	26	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	40	0	0	30	7	0	1	2
07:00 - 07:15	11	0	0	7	0	0	0	4	27	0	0	23	2	0	0	2
07:15 - 07:30	6	0	0	6	0	0	0	0	41	0	0	37	1	0	1	2
07:30 - 07:45	13	0	0	9	0	0	0	4	53	0	0	47	3	0	1	2
07:45 - 08:00	9	0	0	9	0	0	0	0	55	0	0	54	0	0	0	1
08:00 - 08:15	7	0	0	7	0	0	0	0	53	0	0	46	3	0	2	2
08:15 - 08:30	10	0	0	8	2	0	0	0	46	0	0	42	2	0	0	2
08:30 - 08:45	7	0	0	7	0	0	0	0	44	0	0	37	1	0	5	1
08:45 - 09:00	10	0	0	7	0	0	2	1	34	0	0	29	2	0	1	2
09:00 - 09:15	3	0	0	1	0	0	0	2	38	0	0	32	3	0	2	1
09:15 - 09:30	7	0	0	4	1	0	0	2	40	0	0	35	2	0	3	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	0	0	0	1	35	0	0	26	4	0	4	1
09:45 - 10:00	6	0	0	4	1	0	0	1	42	0	0	32	3	0	5	2
10:00 - 10:15	9	0	0	5	0	1	0	3	42	0	0	36	5	0	1	0
10:15 - 10:30	14	0	0	8	1	0	1	4	34	0	0	30	1	0	3	0
10:30 - 10:45	18	0	0	9	3	0	4	2	46	0	0	34	3	0	3	6
10:45 - 11:00	7	0	0	4	1	0	0	2	54	0	0	49	1	1	3	0
11:00 - 11:15	2	0	0	0	0	0	0	2	35	0	0	30	1	0	2	2
11:15 - 11:30	8	0	0	8	0	0	0	0	44	0	0	37	3	1	2	1
11:30 - 11:45	10	0	0	5	0	0	0	5	36	0	0	27	5	0	3	1
11:45 - 12:00	12	0	0	9	0	0	0	3	59	0	0	53	2	0	2	2
12:00 - 12:15	20	0	0	15	0	0	3	2	46	0	0	41	1	0	3	1
12:15 - 12:30	20	0	0	18	1	0	0	1	45	0	0	40	0	0	1	4
12:30 - 12:45	15	0	0	8	1	0	4	2	71	0	0	61	3	0	4	3
12:45 - 13:00	11	0	0	7	1	0	0	3	57	0	0	55	0	0	2	0
13:00 - 13:15	18	0	0	15	1	0	0	2	41	0	0	35	1	0	3	2
13:15 - 13:30	17	0	0	11	2	0	2	2	66	0	0	59	2	0	4	1
13:30 - 13:45	13	0	0	11	0	0	0	2	76	0	0	68	3	0	3	2
13:45 - 14:00	30	0	0	25	2	0	0	3	53	0	0	48	2	0	1	2
14:00 - 14:15	12	0	0	8	1	0	0	3	61	0	0	53	3	1	3	1
14:15 - 14:30	14	0	0	12	0	0	0	2	73	0	0	64	2	0	3	4
14:30 - 14:45	18	0	0	15	0	0	1	2	87	0	0	82	3	0	1	1
14:45 - 15:00	15	0	0	13	0	0	0	2	104	0	0	99	1	0	3	1
15:00 - 15:15	14	0	0	12	1	0	0	1	94	0	0	90	2	0	1	1
15:15 - 15:30	3	0	0	1	0	0	0	2	102	0	0	96	3	0	2	1
15:30 - 15:45	17	0	0	13	1	0	0	3	116	0	0	104	6	0	6	0
15:45 - 16:00	14	0	0	9	0	0	0	5	115	0	0	111	1	0	2	1
16:00 - 16:15	17	0	0	6	0	0	6	5	120	0	0	112	5	0	1	2
16:15 - 16:30	18	0	0	15	0	0	0	3	122	0	0	116	3	0	1	2
16:30 - 16:45	16	0	0	11	2	0	0	3	117	0	0	113	2	0	1	1
16:45 - 17:00	18	0														

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 21								Strom 22							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: B420 Rtg. Nierstein							
	nach: Rampe A63								nach: B420 Rtg. Nierstein							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	3	0	0	1	0	0	1	1	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	1	0	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0	0	0	0	1	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	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	2	0	0	1	1	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	2	0	0	1	0	0	0	1	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	3	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	9	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	13	0	0	9	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	16	0	0	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	28	0	0	26	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	34	0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	42	0	0	41	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	29	0	0	27	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	36	0	0	35	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	32	0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	31	0	0	28	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	34	0	0	31	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	38	0	0	35	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	20	0	0	18	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	21	0	0	17	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	21	0	0	20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	26	0	0	22	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	22	0	0	19	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	16	0	0	14	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	15	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	15	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	19	0	0	15	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	19	0	0	16	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	15	0	0	14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	13	0	0	12	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	17	0	0	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	17	0	0	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	18	0	0	17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	17	0	0	15	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	16	0	0	15	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	21	0	0	20	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	18	0	0	13	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	16	0	0	12	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	23	0	0	19	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	12	0	0	11	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	28	0	0	27	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	16	0	0	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14:45 - 15:00	24	0	0	19	2	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	13	0	0	12	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	18	0	0	17	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:30 - 15:45	24	0	0	23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	25	0	0	22	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	25	0	0	22	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	27	0	0	23	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
16:30 - 16:45	28	0	0	25	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:45 - 17:00	13	0	0	12	0	0	1									

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 23								Strom 24							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: B420 Rtg. Nierstein							
	nach: Sophie-Opel-Str.								nach: B420							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	2	0	0	1	0	0	0	1	7	0	0	7	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
00:30 - 00:45	2	0	0	1	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
01:00 - 01:15	2	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	2	1	0	0	0
01:15 - 01:30	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	4	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	2	0	0	1	0	0	0	1	8	0	0	5	3	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	7	0	0	6	1	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	0	0	0	0	1	6	0	0	2	4	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
03:15 - 03:30	2	0	0	0	0	0	2	0	5	0	0	5	0	0	0	0
03:30 - 03:45	2	0	0	0	0	0	2	0	6	0	0	6	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	3	2	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
04:15 - 04:30	3	0	0	0	0	0	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0
04:30 - 04:45	3	0	0	2	1	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
04:45 - 05:00	3	0	0	3	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:00 - 05:15	3	0	0	0	1	0	1	1	3	0	0	2	1	0	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	0	0	0	0	1	15	0	0	15	0	0	0	0
05:30 - 05:45	2	0	0	0	0	0	1	1	19	0	0	19	0	0	0	0
05:45 - 06:00	2	0	0	0	0	0	1	1	15	0	0	13	1	0	0	1
06:00 - 06:15	2	0	0	0	0	0	2	0	20	0	0	18	0	0	1	1
06:15 - 06:30	2	0	0	1	1	0	0	0	38	0	1	35	0	1	1	0
06:30 - 06:45	12	0	0	11	0	0	0	1	41	0	0	37	0	2	0	2
06:45 - 07:00	12	0	0	10	0	0	1	1	54	0	0	48	0	1	5	0
07:00 - 07:15	2	0	0	0	0	0	1	1	60	0	0	51	9	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	0	0	2	0	0	1	135	0	1	101	26	0	5	2
07:30 - 07:45	4	0	0	1	1	0	1	1	166	0	1	131	21	1	10	2
07:45 - 08:00	9	0	0	4	0	0	3	2	118	0	0	91	18	2	7	0
08:00 - 08:15	5	0	0	3	0	0	0	2	83	0	0	65	11	2	3	2
08:15 - 08:30	8	0	0	4	1	0	1	2	66	0	0	42	15	0	6	3
08:30 - 08:45	13	0	0	8	1	0	2	2	61	0	0	57	4	0	0	0
08:45 - 09:00	5	0	0	1	1	1	0	2	40	0	0	21	12	4	1	2
09:00 - 09:15	13	0	0	12	0	0	0	1	35	0	0	19	14	0	2	0
09:15 - 09:30	7	0	0	5	1	0	0	1	67	0	0	48	16	0	1	2
09:30 - 09:45	9	0	0	5	1	1	0	2	54	0	0	34	18	0	2	0
09:45 - 10:00	9	0	0	8	0	0	0	1	47	0	0	41	2	2	2	0
10:00 - 10:15	8	0	0	6	0	0	2	0	37	0	0	27	5	0	5	0
10:15 - 10:30	8	0	0	4	1	0	1	2	39	0	0	24	13	1	1	0
10:30 - 10:45	6	0	0	4	0	0	0	2	49	0	0	36	13	0	0	0
10:45 - 11:00	8	0	0	2	2	0	3	1	52	0	0	40	11	0	1	0
11:00 - 11:15	20	0	0	14	2	0	2	2	53	0	0	39	12	0	2	0
11:15 - 11:30	1	0	0	0	0	0	0	1	42	0	0	27	7	0	7	1
11:30 - 11:45	20	0	0	18	0	1	0	1	70	0	0	53	5	0	10	2
11:45 - 12:00	18	0	0	14	0	0	2	2	28	0	1	19	3	0	5	0
12:00 - 12:15	12	0	0	5	0	4	2	1	60	0	0	33	23	0	4	0
12:15 - 12:30	11	0	0	8	1	0	1	1	28	0	0	17	10	0	1	0
12:30 - 12:45	17	0	0	14	0	0	2	1	38	0	0	27	8	0	3	0
12:45 - 13:00	16	0	0	10	3	0	1	2	64	0	0	47	13	0	4	0
13:00 - 13:15	5	0	0	1	1	0	2	1	64	0	0	46	13	0	2	3
13:15 - 13:30	22	0	0	17	0	0	3	2	35	0	0	21	13	0	0	1
13:30 - 13:45	16	0	0	10	2	0	2	2	46	0	0	31	8	0	2	5
13:45 - 14:00	10	0	0	6	0	2	0	2	39	0	0	20	17	0	2	0
14:00 - 14:15	17	0	0	13	1	0	1	2	67	0	1	48	16	0	2	0
14:15 - 14:30	17	0	0	15	0	0	0	2	74	0	3	60	11	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	3	1	0	1	1	67	0	0	47	11	0	5	4
14:45 - 15:00	21	0	0	12	5	0	2	2	57	0	2	39	15	1	0	0
15:00 - 15:15	23	0	0	18	4	0	0	1	58	0	1	46	9	0	2	0
15:15 - 15:30	37	0	0	30	4	1	0	2	30	0	2	14	9	0	5	0
15:30 - 15:45	21	0	0	15	3	0	0	3	54	0	2	35	15	0	2	0
15:45 - 16:00	15	0	0	11	1	0	1	2	62	0	0	35	25	2	0	0
16:00 - 16:15	12	0	0	9	1	0	1	1	78	0	1	57	17	0	3	0
16:15 - 16:30	15	0	0	8	3	0	1	3	99	0	2	80	10	0	4	3
16:30 - 16:45	8	0	0	4	0	1	0	3	113	0	1	90	19	0	3	0
16:45 - 17:00	13	0	0	9	1	0	0	3	150	0	0	128	19	1	1	1
17:00 - 17:15	24	0	0	18	1	0	2	3	96	0	0	63	29	1	3	0
17:15 - 17:30	15	0	0	8	4	0	0	3	104	0	0	94	8	0	2	0
17:30 - 17:45	15	0	0	12	0	2	0	1	67	0	2	52	9	0	2	2
17:45 - 18:00	2	0	0	0	0	0	1	1	100	0	0	94	5	0	0	1
18:00 - 18:15	13	0	0	11	0	0	1	1	72	0	1	71	0	0	0	0
18:15 - 18:30	9	0	0	4	0	0	1	4	48	0	2	38	7	0	1	0
18:30 - 18:45	25	0	0	23	0	0	1	1	39	0	0	33	4	0	2	0
18:45 - 19:00	15	0	0	10	0	0	2	3	55	0	0	54	0	1	0	0
19:00 - 19:15	9	0	0	6	0	0	2	1	54	0	0	49	5	0	0	0
19:15 - 19:30	7	0	0	6	0	0	0	1	41	0	0	37	4	0	0	0
19:30 - 19:45	6	0	0	5	0	0	0	1	55	0	0	53	1	0	1	0
19:45 - 20:00	10	0	0	8	0	0	1	1	50	0	0	50	0	0	0	0
20:00 - 20:15	7	0	1	4	1	0	0	1	19	0	0	19	0	0	0	0
20:15 - 20:30	7	0	0	5	1	0	0	1	40	0	0	40	0	0	0	0
20:30 - 20:45	8	0	0	4	3	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
20:45 - 21:00	18	0	0	13	2	1	1	1	4	0	0	4	0	0	0	0
21:00 - 21:15	8	0	0	7	0	0	0	1	2	0	0	0	2	0	0	0
21:15 - 21:30	15	0	0	14	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
21:30 - 21:45	30	0	0	28	1	1	0	0	10	0	0	9	1	0	0	0
21:45 - 22:00	25	0	0	24	0	0	0	1	33	0	0	32	1	0	0	0
22:00 - 22:15	25	0	0	22	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	10	0	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	8	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	5	0	0	4	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	4	0	0	3	0	0	0	1	6	0	0	6	0	0	0	0
23:15 - 23:30	12	0	0	9	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	6	0	0	5	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0
23:45 - 24:00	10	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ SPH-VM	21	0	0	8	3	0	4	6	502	0	2	388	76	5	25	6</

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: Sophie-Opel-Str.								von: Sophie-Opel-Str.							
	nach: Rampe A63								nach: B420 Rtg. Nierstein							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	2
00:30 - 00:45	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
00:45 - 01:00	2	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	0	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
01:15 - 01:30	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2
01:30 - 01:45	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	3	0	0	0	1
01:45 - 02:00	5	0	0	2	0	0	0	3	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	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
02:45 - 03:00	3	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1
03:00 - 03:15	2	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	1	2
03:30 - 03:45	2	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	1
03:45 - 04:00	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 04:15	5	0	0	0	0	0	2	3	2	0	0	1	0	0	0	1
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	1	0	2	0	0	2	2
04:30 - 04:45	3	0	0	0	0	0	2	1	3	0	0	1	0	0	2	0
04:45 - 05:00	2	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	1	0	0	1	1
05:00 - 05:15	4	0	0	1	0	0	0	3	6	0	0	3	0	0	0	3
05:15 - 05:30	12	0	0	7	0	0	0	5	7	0	0	0	1	0	5	1
05:30 - 05:45	4	0	0	1	0	0	0	3	7	0	0	4	0	0	0	3
05:45 - 06:00	6	0	0	4	0	0	0	2	11	0	0	7	0	0	3	1
06:00 - 06:15	6	0	0	3	0	0	0	3	5	0	0	2	0	0	2	1
06:15 - 06:30	6	0	0	4	0	0	0	2	12	0	0	9	2	0	1	0
06:30 - 06:45	8	0	0	3	0	0	1	4	10	0	0	6	1	0	0	3
06:45 - 07:00	6	0	0	1	0	0	1	4	5	0	0	5	0	0	0	0
07:00 - 07:15	13	0	0	8	0	0	0	5	9	0	0	5	0	0	1	3
07:15 - 07:30	19	0	0	17	0	0	0	2	6	0	0	4	1	0	0	1
07:30 - 07:45	9	0	0	4	0	0	0	5	13	0	0	9	0	0	1	3
07:45 - 08:00	11	0	0	7	0	0	3	1	11	0	0	6	2	0	1	2
08:00 - 08:15	15	0	0	11	0	0	1	3	9	0	0	8	0	0	0	1
08:15 - 08:30	15	0	0	12	0	0	1	2	11	0	0	6	1	0	0	4
08:30 - 08:45	14	0	0	13	0	0	0	1	12	0	0	9	3	0	0	0
08:45 - 09:00	7	0	0	1	0	0	3	3	9	0	0	7	1	0	1	0
09:00 - 09:15	4	0	0	0	0	0	0	4	12	0	0	8	2	0	1	1
09:15 - 09:30	9	0	0	5	0	0	2	2	15	0	0	7	4	0	1	3
09:30 - 09:45	6	0	0	5	0	0	0	1	16	0	0	8	4	0	0	4
09:45 - 10:00	5	0	0	4	0	1	0	0	19	0	0	8	9	0	0	2
10:00 - 10:15	5	0	0	4	0	0	0	1	8	0	0	6	1	0	0	1
10:15 - 10:30	4	0	0	0	0	0	1	3	6	0	0	5	1	0	0	0
10:30 - 10:45	13	0	0	9	1	0	0	3	11	0	0	9	0	1	0	1
10:45 - 11:00	14	0	0	13	1	0	0	0	17	0	0	11	1	0	1	4
11:00 - 11:15	9	0	0	5	0	0	0	4	11	0	0	7	0	0	2	2
11:15 - 11:30	4	0	0	2	1	0	1	0	15	0	0	11	0	0	1	3
11:30 - 11:45	12	0	0	10	0	0	1	1	14	0	0	13	0	0	0	1
11:45 - 12:00	9	0	0	6	0	0	0	3	19	0	0	15	0	2	0	2
12:00 - 12:15	7	0	0	5	0	0	0	2	18	0	0	13	0	0	1	4
12:15 - 12:30	15	0	0	11	0	0	3	1	24	0	0	19	1	1	1	2
12:30 - 12:45	14	0	0	11	0	0	1	2	11	0	0	10	1	0	0	0
12:45 - 13:00	13	0	0	9	0	0	1	3	20	0	0	13	1	0	1	5
13:00 - 13:15	16	0	0	15	0	0	0	1	20	0	0	11	4	1	2	2
13:15 - 13:30	5	0	0	3	2	0	0	0	16	0	0	11	3	0	1	1
13:30 - 13:45	20	0	0	14	1	0	0	5	17	0	0	10	1	0	2	4
13:45 - 14:00	23	0	0	16	3	0	2	2	21	0	0	17	2	1	0	1
14:00 - 14:15	7	0	0	4	0	0	0	3	21	0	0	16	2	0	0	3
14:15 - 14:30	21	0	0	16	2	0	0	3	13	0	0	13	0	0	0	0
14:30 - 14:45	21	0	0	17	0	0	1	3	17	0	0	15	0	0	0	2
14:45 - 15:00	17	0	0	15	0	0	1	1	11	0	0	10	1	0	0	0
15:00 - 15:15	21	0	0	16	0	0	1	4	24	0	0	20	0	0	2	2
15:15 - 15:30	12	0	0	10	0	0	0	2	13	0	0	9	1	0	2	1
15:30 - 15:45	14	0	0	12	1	0	1	0	12	0	0	8	0	0	2	2
15:45 - 16:00	19	0	0	15	1	0	1	2	14	0	0	12	0	0	0	2
16:00 - 16:15	13	0	0	11	0	0	0	2	13	0	0	11	0	1	0	1
16:15 - 16:30	16	0	0	14	1	0	0	1	10	0	0	8	0	0	0	2
16:30 - 16:45	26	0	0	19	0	0	3	4	16	0	0	13	2	0	0	1
16:45 - 17:00	17	0	0	13	0	1	0	3								

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 33								Strom 34							
	von: Sophie-Opel-Str.								von: Sophie-Opel-Str.							
	nach: Sophie-Opel-Str.								nach: B420							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	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	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	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	2	0	0	0	0	0	1	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	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	1	0	0	0	1	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	1	0	0	1	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
07:30 - 07:45	0	0</														

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: B420								von: B420							
	nach: Rampe A63								nach: B420 Rtg. Nierstein							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	9	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
00:30 - 00:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
01:00 - 01:15	2	0	0	2	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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	2	0	0	1	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
02:15 - 02:30	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:45 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
03:15 - 03:30	6	0	0	5	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
03:30 - 03:45	3	0	0	1	2	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
03:45 - 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
04:00 - 04:15	3	0	0	2	1	0	0	0	12	0	0	10	0	0	1	1
04:15 - 04:30	10	0	0	7	1	0	2	0	14	0	1	10	0	0	3	0
04:30 - 04:45	8	0	0	5	1	0	1	1	23	0	0	17	2	0	4	0
04:45 - 05:00	7	0	0	7	0	0	0	0	14	0	0	11	2	0	1	0
05:00 - 05:15	6	0	0	5	1	0	0	0	39	0	0	37	0	0	0	2
05:15 - 05:30	10	0	0	7	1	0	2	0	62	0	1	53	2	0	2	4
05:30 - 05:45	35	0	0	33	0	0	0	2	92	0	1	88	0	0	3	0
05:45 - 06:00	21	0	0	20	0	0	0	1	89	0	1	79	5	0	1	3
06:00 - 06:15	43	0	0	36	7	0	0	0	121	0	0	111	5	1	3	1
06:15 - 06:30	53	0	0	46	4	0	1	2	138	0	0	132	4	0	2	0
06:30 - 06:45	36	0	0	28	5	0	2	1	157	0	0	146	7	0	0	4
06:45 - 07:00	54	0	0	42	10	0	1	1	131	0	0	122	6	0	2	1
07:00 - 07:15	73	0	0	64	9	0	0	0	143	0	1	131	7	1	0	3
07:15 - 07:30	49	0	0	34	14	0	1	0	168	0	1	149	12	0	4	2
07:30 - 07:45	73	0	0	58	15	0	0	0	124	0	1	107	10	1	3	2
07:45 - 08:00	59	0	0	39	13	0	5	2	162	0	2	145	10	0	2	3
08:00 - 08:15	63	0	0	47	9	1	5	1	135	0	1	116	10	2	2	4
08:15 - 08:30	38	0	0	29	9	0	0	0	134	0	0	124	4	1	3	2
08:30 - 08:45	44	0	0	27	9	0	4	4	101	0	0	95	4	0	1	1
08:45 - 09:00	49	0	0	38	8	0	0	3	100	0	0	86	7	0	4	3
09:00 - 09:15	33	0	0	25	7	0	0	1	85	0	0	76	3	1	3	2
09:15 - 09:30	31	0	0	21	8	0	2	0	77	0	0	65	7	0	2	3
09:30 - 09:45	19	0	0	16	3	0	0	0	88	0	0	79	6	0	1	2
09:45 - 10:00	21	0	0	16	1	0	3	1	88	0	0	76	3	1	4	4
10:00 - 10:15	28	0	0	23	1	0	2	2	75	1	0	68	1	1	3	2
10:15 - 10:30	26	0	0	17	6	0	1	2	70	0	0	51	9	0	7	3
10:30 - 10:45	23	0	0	14	4	0	3	2	74	0	0	61	3	0	5	5
10:45 - 11:00	16	0	0	9	5	0	1	1	63	0	0	54	2	0	4	3
11:00 - 11:15	18	0	0	13	2	0	1	2	79	0	0	63	4	1	7	4
11:15 - 11:30	18	0	0	13	4	0	1	0	72	0	0	60	1	0	3	8
11:30 - 11:45	21	0	0	11	5	0	2	3	84	0	0	74	1	0	4	5
11:45 - 12:00	16	0	0	13	1	0	2	0	55	0	0	46	5	0	4	0
12:00 - 12:15	27	0	0	24	1	0	1	1	69	0	0	59	5	1	2	2
12:15 - 12:30	43	0	0	37	4	0	1	1	68	0	0	60	3	1	1	3
12:30 - 12:45	25	0	0	23	0	0	1	1	68	0	1	66	0	0	0	1
12:45 - 13:00	10	0	0	10	0	0	0	0	85	0	1	75	3	0	3	3
13:00 - 13:15	13	0	0	9	1	0	3	0	67	0	0	60	4	0	1	2
13:15 - 13:30	31	0	0	27	1	0	1	2	71	0	0	63	1	3	3	1
13:30 - 13:45	34	0	0	27	4	0	1	2	71	0	1	61	2	0	4	3
13:45 - 14:00	22	0	0	13	5	0	4	0	63	0	0	52	5	1	4	1
14:00 - 14:15	26	0	0	18	3	0	5	0	59	0	0	48	5	0	5	1
14:15 - 14:30	28	0	0	21	6	1	0	0	82	0	0	69	3	0	5	5
14:30 - 14:45	16															

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 43								Strom 44							
	von: B420								von: B420							
	nach: Sophie-Opel-Str.								nach: B420							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	13	0	0	12	0	0	1	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	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	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	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	3	0	0	2	0	0	1	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	3	0	0	2	0	0	1	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	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	2	0	0	2	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	4	0	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	10	0	0	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	16	0	0	15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	14	0	0	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	11	0	0	10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	8	0	0	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:45 - 08:00	12	0	0	11	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	16	0	0	12	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	17	0	1	14	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	8	0	0	6	0	0	1	1	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	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	15	0	0	13	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	17	0	0	14	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	6	0	0	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:15 - 10:30	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:30 - 10:45	12	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:45 - 11:00	22	0	0	19	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	8	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	17	0	0	14	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	11	0	0	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	14	0	0	12	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	23	0	0	20	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:15 - 12:30	12	0	0	11	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	17	0	0	15	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	20	0	0	14	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	17	0	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	18	0	0	14	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	15	0	0	14	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	16	0	0	14	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	9	0	0	9												

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Auswertung Knotenstromzählung - Kreisverkehr

Projekt-Name: Gewerbepark A63
 Projekt-Nummer: 23267
 Stadt: Wörrstadt
 Knotenpunkt: K4
 Datum: Dienstag, 5. Dezember 2023
 Erhebungszeit: 00:00 bis 24:00
 Wetter: ---
 Zähler: ---
 Auswerter: MB
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name
2	B420 Rtg. Nierstein
3	Rampe A63
4	B420

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
22	B420 Rtg. Nierstein	B420 Rtg. Nierstein
23	B420 Rtg. Nierstein	Rampe A63
24	B420 Rtg. Nierstein	B420
32	Rampe A63	B420 Rtg. Nierstein
33	Rampe A63	Rampe A63
34	Rampe A63	B420
42	B420	B420 Rtg. Nierstein
43	B420	Rampe A63
44	B420	B420

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:	16:15 Uhr	bis	17:15 Uhr

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 22								Strom 23							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: B420 Rtg. Nierstein							
	nach: B420 Rtg. Nierstein								nach: Rampe A63							
	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	1	0	0	0	1	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	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	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	3	0	0	3	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	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	2	0	0	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	16	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	35	1	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	51	3	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	45	2	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	33	1	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	65	0	0	60	5	0	0	0
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	67	0	0	65	2	0	0	0
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	54	0	0	53	0	1	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	24	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	28	0	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	32	0	0	0	0
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	70	0	0	70	0	0	0	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	48	0	0	1	0
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	64	0	0	64	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	37	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	6	0	0	1	2
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	20	0	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	15	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	38	0	0	0	1
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	44	0	0	0	0
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	18	0	1	1	0
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	45	0	0	39	6	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	1	1	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	46	0	0	42	3	1	0	0
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	28	4	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	28	0	0	0	1
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	38	2	0	0	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	10	3	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	21	1	1	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	29	4	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	50	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	49	0	0	0	

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 24								Strom 32							
	von: B420 Rtg. Nierstein								von: Rampe A63							
	nach: B420								nach: B420 Rtg. Nierstein							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:15 - 00:30	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:30 - 00:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	2	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:30 - 01:45	3	0	0	2	0	0	0	1	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	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	3	0	0	2	1	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	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	5	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	9	0	0	9	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	5	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	7	0	0	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	8	0	0	7	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	1	0
05:15 - 05:30	19	0	0	18	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
05:30 - 05:45	19	0	0	19	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
05:45 - 06:00	12	0	0	6	2	0	1	3	5	0	0	3	0	0	2	0
06:00 - 06:15	27	0	0	24	0	0	3	0	4	0	0	2	1	0	1	0
06:15 - 06:30	41	0	1	38	1	0	1	0	9	0	0	8	0	0	0	1
06:30 - 06:45	60	0	0	58	0	0	0	2	10	0	0	6	2	1	1	0
06:45 - 07:00	73	0	0	67	0	1	5	0	19	0	0	17	1	0	0	1
07:00 - 07:15	90	0	0	87	2	0	1	0	17	0	0	15	1	0	0	1
07:15 - 07:30	127	0	1	112	7	0	6	1	21	0	0	17	2	1	1	0
07:30 - 07:45	162	0	1	141	6	1	11	2	28	0	0	20	5	1	1	1
07:45 - 08:00	115	0	0	102	3	1	9	0	25	0	0	21	3	0	1	0
08:00 - 08:15	92	0	0	80	6	1	4	1	23	0	0	15	6	0	0	2
08:15 - 08:30	76	0	0	59	6	0	8	3	17	0	0	15	2	0	0	0
08:30 - 08:45	72	0	0	68	3	0	1	0	17	0	0	14	2	1	0	0
08:45 - 09:00	42	0	0	33	4	2	0	3	21	0	0	18	1	0	0	2
09:00 - 09:15	38	0	0	31	6	0	0	1	13	0	0	8	2	0	1	2
09:15 - 09:30	70	0	0	67	3	0	0	0	12	0	0	8	3	0	1	0
09:30 - 09:45	57	0	0	50	4	1	1	1	16	0	0	15	1	0	0	0
09:45 - 10:00	58	0	0	53	2	2	1	0	16	0	0	14	1	0	1	0
10:00 - 10:15	40	0	0	32	4	0	4	0	16	0	0	14	2	0	0	0
10:15 - 10:30	32	0	0	31	1	0	0	0	18	0	0	12	3	0	0	3
10:30 - 10:45	47	0	0	45	2	0	0	0	28	0	0	17	2	0	2	7
10:45 - 11:00	58	0	0	48	9	0	1	0	17	0	0	12	4	0	1	0
11:00 - 11:15	59	0	0	51	6	0	2	0	18	0	0	14	1	0	3	0
11:15 - 11:30	35	0	0	22	5	0	6	2	18	0	0	13	2	0	2	1
11:30 - 11:45	64	0	0	52	4	0	8	0	9	0	0	7	1	0	1	0
11:45 - 12:00	37	0	1	28	1	0	7	0	18	0	0	17	1	0	0	0
12:00 - 12:15	36	0	0	27	5	1	3	0	14	0	0	12	2	0	0	0
12:15 - 12:30	39	0	0	27	11	0	1	0	18	0	0	16	1	0	0	1
12:30 - 12:45	43	0	0	32	6	0	4	1	16	0	0	13	2	0	0	1
12:45 - 13:00	65	0	0	51	10	0	4	0	18	0	0	13	3	0	0	2
13:00 - 13:15	63	0	0	46	12	0	5	0	16	0	0	13	2	0	1	0
13:15 - 13:30	48	0	0	30	11	0	5	2	11	0	0	8	3	0	0	0
13:30 - 13:45	40	0	0	21	9	0	3	7	18	0	0	17	1	0	0	0
13:45 - 14:00	34	0	0	25												

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 33								Strom 34							
	von: Rampe A63								von: Rampe A63							
	nach: Rampe A63								nach: B420							
	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	8	0	0	7	0	0	0	1
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	1	1
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	1	0	0	1
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	4	1	0	1	1
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	1	0	0	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	1	4	0	0	1
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	5	0	0	3	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	2	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	1	0	0	1
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	8	1	0	1	1
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	16	0	0	2	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	9	1	0	0	1
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	10	0	1	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	16	2	2	0	1
06:45 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	25	0	0	1	1
07:00 - 07:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	10	2	0	0	2
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	21	11	0	0	3
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	41	6	1	0	2
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	39	1	0	1	2
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	21	1	1	1	3
08:15 - 08:30	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	28	1	0	0	3
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	32	3	0	2	3
08:45 - 09:00	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	15	1	3	3	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	27	0	0	2	2
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	17	3	0	1	4
09:30 - 09:45	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	22	3	0	2	3
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	15	3	0	2	2
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	15	2	0	4	1
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	21	2	1	3	2
10:30 - 10:45	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	19	2	0	0	2
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	15	1	0	4	1
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	18	3	0	2	3
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	26	1	1	2	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	31	2	1	3	3
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	21	2	0	0	3
12:00 - 12:15	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	27	0	2	3	2
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	33	0	0	1	2
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	24	2	0	3	0
12:45 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	21	6	0	1	3
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	21	2	0	0	4
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	21	4	0	0	2
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	32	3	0	1	2
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	37	0	0	30	4	1	0	2
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	34	4	0	1	2
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	14	3	0	0	2
14:30 - 14:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	21	1	0	1	2
14:45 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	32	0	0	0	3
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	30	0	0	0	2
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	30	0	0	1	2
15:30 - 15:45	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	36	2	0	2	3
15:45 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	36	4	0	0	3
16:00 - 16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	49	0	0	37	6	0	4	2
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	47	0	0	35	2	1	5	4
16:30 - 16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	38	0	0	0	3
16:45 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	33	1	0	1	4
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	34	1	1	0	3
17:15 - 17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	32	2	0	2	3
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	46	3	1	2	4
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	35	1	0	1	2
18:00 - 18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	33	0	0	1	2
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	0	29	1	0	1	4
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	22	3	0	1	1
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	20	0	0	2	3
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	18	2	0	2	2
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0	30	0	0	0	1
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	19	1	0	1	1
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	8	0	0	1	1
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	1	7	1	0	0	1
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	11	1	0	0	1
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	9	2	0	0	1
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	27	0	0	23	1	1	1	1
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	12	1	0	0	1
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	25	0	0	0	1
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	36	1	1	0	1
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	27	1	0	0	1
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	22	1	0	0	1
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	0	1
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
Σ SPH-VM	0	0	0	0	0	0	0	0	142	0	0	111	20	1	1	9
Σ SPH-NM	0	0	0	0	0	0	0	0	166	0	0	140	4	2	6	

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 42								Strom 43							
	von: B420								von: B420							
	nach: B420 Rtg. Nierstein								nach: Rampe A63							
	Kfz	Rtd	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rtd	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	9	0	0	9	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
00:15 - 00:30	7	0	0	6	0	0	1	0	4	0	0	2	0	0	0	2
00:30 - 00:45	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	1	1
00:45 - 01:00	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	1	0
01:00 - 01:15	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	0	2
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	1	2
01:30 - 01:45	1	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	2
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	0	0	0	2
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
03:00 - 03:15	1	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	0	0	0	1
03:15 - 03:30	1	0	0	0	0	0	1	0	7	0	0	5	0	0	0	2
03:30 - 03:45	1	0	0	0	0	0	1	0	5	0	0	4	0	0	0	1
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
04:00 - 04:15	1	0	0	0	1	0	0	0	14	0	0	11	0	0	1	2
04:15 - 04:30	3	1	1	0	2	0	0	0	20	0	0	12	1	0	5	2
04:30 - 04:45	3	0	0	1	1	0	1	0	26	0	0	17	4	0	5	0
04:45 - 05:00	1	0	0	0	0	0	0	1	21	0	0	15	2	0	2	2
05:00 - 05:15	4	0	0	3	0	0	0	1	47	0	0	37	5	0	0	5
05:15 - 05:30	12	0	1	9	0	0	2	0	57	0	0	44	3	0	5	5
05:30 - 05:45	1	0	1	0	0	0	0	0	99	0	0	92	1	0	3	3
05:45 - 06:00	39	0	1	31	5	0	2	0	61	0	0	55	0	0	2	4
06:00 - 06:15	7	0	0	3	2	1	1	0	119	0	0	110	3	0	4	2
06:15 - 06:30	2	0	0	0	2	0	0	0	148	0	0	141	4	0	3	0
06:30 - 06:45	30	0	0	27	3	0	0	0	137	0	0	125	5	0	0	7
06:45 - 07:00	9	0	0	8	1	0	0	0	127	0	0	119	5	0	2	1
07:00 - 07:15	10	0	1	7	1	1	0	0	142	0	0	129	6	0	1	6
07:15 - 07:30	10	0	1	0	8	0	1	0	164	0	0	153	5	0	3	3
07:30 - 07:45	8	0	1	0	2	1	2	2	129	0	0	116	8	0	2	3
07:45 - 08:00	12	0	2	4	4	0	2	0	161	0	0	147	8	0	1	5
08:00 - 08:15	16	0	1	10	0	1	2	2	128	0	0	114	10	1	0	3
08:15 - 08:30	40	0	0	37	0	1	2	0	105	0	0	93	5	0	1	6
08:30 - 08:45	33	0	0	32	1	0	0	0	80	0	0	72	6	0	1	1
08:45 - 09:00	38	0	0	36	2	0	0	0	71	0	0	57	6	0	5	3
09:00 - 09:15	26	0	0	24	0	1	0	1	71	0	0	60	5	0	4	2
09:15 - 09:30	14	0	0	0	9	0	4	1	79	0	0	72	2	0	0	5
09:30 - 09:45	47	0	0	39	5	0	1	2	74	0	0	65	5	0	0	4
09:45 - 10:00	20	0	0	9	8	1	1	1	99	0	0	87	4	0	3	5
10:00 - 10:15	40	1	0	35	0	1	2	2	51	0	0	47	2	0	1	1
10:15 - 10:30	42	0	0	40	1	1	0	0	55	0	0	36	9	0	7	3
10:30 - 10:45	35	0	0	30	0	1	4	0	65	0	0	55	3	0	1	6
10:45 - 11:00	24	0	0	21	0	0	2	1	72	0	0	60	3	0	3	6
11:00 - 11:15	33	0	0	27	0	1	5	0	78	0	0	64	4	0	4	6
11:15 - 11:30	58	0	0	54	0	0	2	2	49	0	0	37	1	0	2	9
11:30 - 11:45	42	0	0	38	0	0	2	2	83	0	0	76	1	0	2	4
11:45 - 12:00	53	0	0	46	2	2	3	0	35	0	0	25	3	0	2	5
12:00 - 12:15	33	0	0	31	0	1	1	0	60	0	0	47	5	0	2	6
12:15 - 12:30	45	0	0	41	0	2	0	2	53	0	0	44	4	0	2	3
12:30 - 12:45	53	0	1	52	0	0	0	0	43	0	0	40	1	0	1	1
12:45 - 13:00	57	0	1	49	0	0	3	4	71	0	0	62	4	0	1	4
13:00 - 13:15	52	0	0	49	0	1	2	0	82	0	0	68	8	0	2	4
13:15 - 13:30	83	0	0	79	0	3	1	0	56	0	0	47	4	0	3	2
13:30 - 13:45	71	0	1	66	0	0	2	2	34	0	0	21	3	0	4	6
13:45 - 14:00	83	0	0	81												

1. Auswertung Knotenstromzählungen

Intervall	Strom 44							
	von: B420							
	nach: B420							
	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	
Knotenverkehrsstärke: 1798 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401
	Verkehrsdaten: Datum: 07.11.2023 Analyse Uhrzeit: VM
	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	0,232	---
	3 (1)	92	1003	1,000	1003	0,228	---
B	4 (3)	1349	125	1,000	109	1,430	---
	6 (2)	396	617	1,000	617	0,121	---
C	7 (2)	396	720	1,000	720	0,129	0,871
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,490	---

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	396	1,057	1800	1704	0,232	1308	0,0	A
	3	222	1,032	1003	972	0,228	750	4,8	A
B	4	153	1,018	109	107	1,430	-46	906,1	F
	6	74	1,009	617	611	0,121	537	6,7	A
C	7	92	1,008	720	715	0,129	623	5,8	A
	8	861	1,025	1800	1756	0,490	895	0,0	A
A	2+3	618	1,048	1405	1341	0,461	723	5,0	A
B	4+6	227	1,015	161	159	1,430	-68	865,6	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 1793 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401
	Verkehrsdaten: Datum: 07.11.2023 Analyse Uhrzeit: NM
	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	0,527	---
	3 (1)	78	1025	1,000	1025	0,134	---
B	4 (3)	1531	94	1,000	72	0,995	---
	6 (2)	933	262	1,000	262	0,205	---
C	7 (2)	933	344	1,000	344	0,229	0,771
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,296	---

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	933	1,017	1800	1769	0,527	836	0,0	A
	3	137	1,005	1025	1020	0,134	883	4,1	A
B	4	72	1,000	72	72	0,995	0	344,4	E
	6	53	1,013	262	258	0,205	205	17,5	B
C	7	78	1,009	344	341	0,229	263	13,7	B
	8	520	1,026	1800	1755	0,296	1235	0,0	A
A	2+3	1070	1,016	1643	1617	0,662	547	6,5	A
B	4+6	125	1,006	126	125	0,998	0	254,6	E
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									E

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 1820 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B420 Schornsheimer Ch
	Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse Uhrzeit: VM
	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	0,480	---
	3 (1)	148	917	1,000	917	0,191	---
B	4 (3)	1554	90	1,000	54	0,981	---
	6 (2)	840	304	1,000	304	0,153	---
C	7 (2)	840	391	1,000	391	0,398	0,602
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,330	---

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	840	1,028	1800	1752	0,480	912	0,0	A
	3	174	1,008	917	909	0,191	735	4,9	A
B	4	52	1,027	54	53	0,981	1	397,8	E
	6	40	1,158	304	262	0,153	222	16,2	B
C	7	148	1,052	391	372	0,398	224	16,1	B
	8	566	1,049	1800	1715	0,330	1149	0,0	A
A	2+3	1014	1,024	1548	1512	0,671	498	7,2	A
B	4+6	92	1,084	101	94	0,982	2	283,9	E
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									E

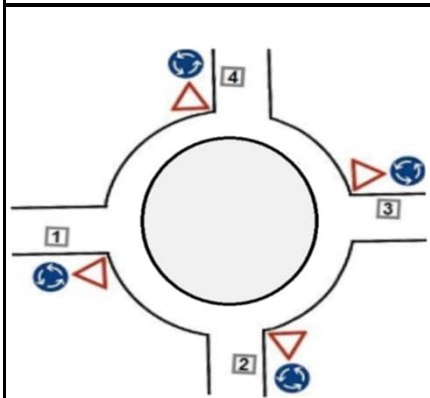
Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 1769 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 Schornsheimer Ch
	Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse Uhrzeit: NM
	Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: 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	0,292	---
	3 (1)	37	1095	1,000	1095	0,073	---
B	4 (3)	1483	101	1,000	94	1,475	---
	6 (2)	514	511	1,000	511	0,142	---
C	7 (2)	514	612	1,000	612	0,071	0,929
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,527	---

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	514	1,023	1800	1759	0,292	1245	0,0	A
	3	78	1,018	1095	1075	0,073	997	3,6	A
B	4	138	1,005	94	94	1,475	-44	1000,2	F
	6	70	1,040	511	491	0,142	421	8,5	A
C	7	37	1,170	612	523	0,071	486	7,4	A
	8	932	1,017	1800	1769	0,527	837	0,0	A
A	2+3	592	1,022	1660	1623	0,365	1031	3,5	A
B	4+6	208	1,017	143	141	1,476	-67	954,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 ArmeKnotenpunkt: *B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.*

Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse
Uhrzeit: SPH VM

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

Knotenverkehrsstärke: 1669 Fz/h
1757 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	880	1,033	909	66	1186	1,000	1186
2	103	1,190	123	866	552	1,000	552
3	651	1,055	687	337	954	1,000	954
4	35	1,080	38	568	771	1,000	771

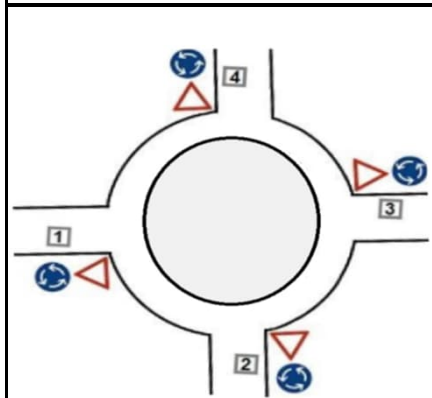
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1148	268	13,2	B
2	464	361	10,0	A
3	905	254	14,0	B
4	713	678	5,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	540	nicht ausgelastet
2	109	nicht ausgelastet
3	652	nicht ausgelastet
4	456	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.*

Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse
Uhrzeit: SPH NM

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

Knotenverkehrsstärke: 1707 Fz/h
1776 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	584	1,025	599	423	884	1,000	884
2	176	1,084	191	817	587	1,000	587
3	610	1,041	635	276	1004	1,000	1004
4	337	1,044	352	598	748	1,000	748

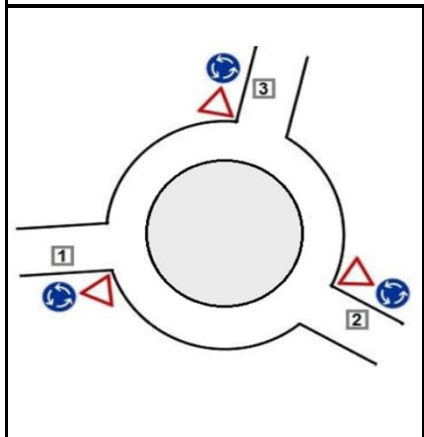
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	863	279	12,8	B
2	541	365	9,8	A
3	964	354	10,1	B
4	717	380	9,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	527	nicht ausgelastet
2	205	nicht ausgelastet
3	731	nicht ausgelastet
4	314	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse Uhrzeit: SPH VM Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D Knotenverkehrsstärke: 1488 Fz/h 1553 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	628	1,038	652	112	1145	1,000	1145
2	252	1,061	267	55	1195	1,000	1195
3	608	1,043	634	165	1099	1,000	1099

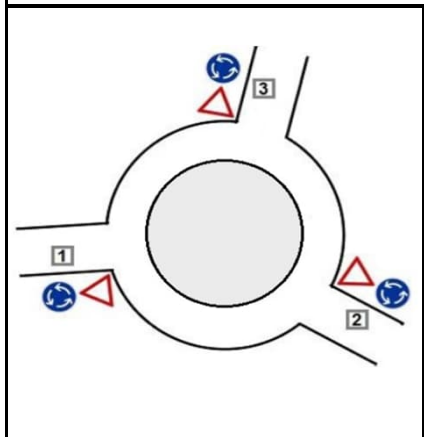
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1103	475	7,6	A
2	1127	875	4,1	A
3	1054	446	8,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	687	nicht ausgelastet
2	709	nicht ausgelastet
3	158	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: 05.12.2023 Analyse Uhrzeit: SPH NM Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D Knotenverkehrsstärke: 1448 Fz/h 1491 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	715	1,023	731	12	1234	1,000	1234
2	281	1,062	299	353	941	1,000	941
3	452	1,022	462	185	1081	1,000	1081

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1207	492	7,3	A
2	886	605	6,0	A
3	1058	606	5,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	635	nicht ausgelastet
2	390	nicht ausgelastet
3	466	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2071 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P0 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,214	---
	3 (1)	104	984	1,000	984	0,374	---
B	4 (3)	1234	150	1,000	129	3,208	---
	6 (2)	360	653	1,000	653	0,148	---
C	7 (2)	360	757	1,000	757	0,139	0,861
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,442	---

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	360	1,068	1800	1685	0,214	1325	0,0	A
	3	344	1,069	984	920	0,374	576	6,2	A
B	4	399	1,039	129	124	3,208	-275	4045,5	F
	6	94	1,030	653	635	0,148	541	6,7	A
C	7	104	1,013	757	747	0,139	643	5,6	A
	8	770	1,033	1800	1743	0,442	973	0,0	A
A	2+3	704	1,069	1280	1198	0,588	494	7,3	A
B	4+6	493	1,037	159	154	3,208	-339	4032,3	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2056 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P0 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM 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	0,481	---
	3 (1)	88	1009	1,000	1009	0,379	---
B	4 (3)	1419	112	1,000	86	2,297	---
	6 (2)	848	300	1,000	300	0,233	---
C	7 (2)	848	387	1,000	387	0,231	0,769
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,280	---

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	848	1,021	1800	1764	0,481	916	0,0	A
	3	373	1,026	1009	983	0,379	610	5,9	A
B	4	197	1,004	86	86	2,297	-111	2447,8	F
	6	67	1,042	300	288	0,233	221	16,3	B
C	7	88	1,016	387	381	0,231	293	12,3	B
	8	483	1,043	1800	1725	0,280	1242	0,0	A
A	2+3	1221	1,022	1451	1419	0,860	198	17,3	B
B	4+6	264	1,013	116	115	2,297	-149	2420,7	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2100 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P0 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,555	---
	3 (1)	178	874	1,000	874	0,240	---
B	4 (3)	1781	63	1,000	27	2,332	---
	6 (2)	961	250	1,000	250	0,224	---
C	7 (2)	961	331	1,000	331	0,569	0,431
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,383	---

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	961	1,040	1800	1731	0,555	770	0,0	A
	3	208	1,010	874	865	0,240	657	5,5	A
B	4	62	1,023	27	27	2,332	-35	2749,8	F
	6	49	1,143	250	219	0,224	170	21,2	C
C	7	178	1,059	331	313	0,569	135	26,4	C
	8	642	1,073	1800	1677	0,383	1035	0,0	A
A	2+3	1169	1,035	1520	1469	0,796	300	11,8	B
B	4+6	111	1,076	51	48	2,332	-63	2599,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

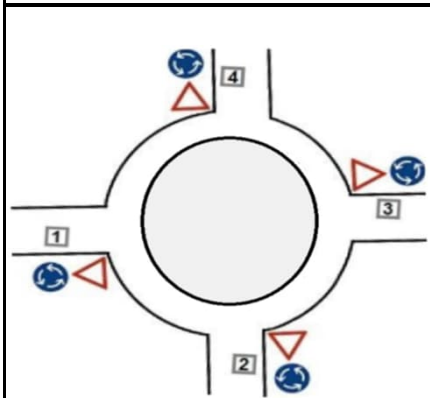
Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2042 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 / Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P0 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: 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	0,339	---
	3 (1)	53	1067	1,000	1067	0,086	---
B	4 (3)	1700	72	1,000	64	2,583	---
	6 (2)	590	453	1,000	453	0,201	---
C	7 (2)	590	552	1,000	552	0,111	0,889
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,602	---

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	590	1,033	1800	1742	0,339	1152	0,0	A
	3	90	1,023	1067	1043	0,086	953	3,8	A
B	4	164	1,004	64	63	2,583	-101	2995,6	F
	6	88	1,032	453	439	0,201	351	10,3	B
C	7	53	1,158	552	476	0,111	423	8,5	A
	8	1057	1,025	1800	1756	0,602	699	0,0	A
A	2+3	680	1,032	1651	1600	0,425	920	3,9	A
B	4+6	252	1,014	99	98	2,583	-154	2945,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme

Knotenpunkt: *B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.*

Verkehrsdaten: Datum: *P0 Fall* Planung
Uhrzeit: *SPH VM*

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

Knotenverkehrsstärke: *1921 Fz/h*
2045 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Zufahrten

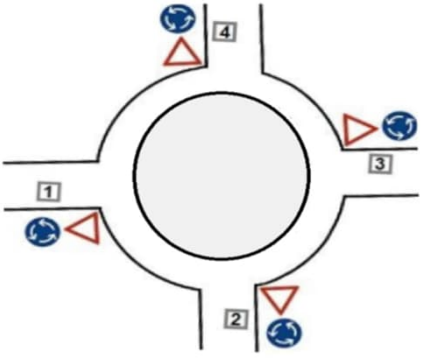
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	1010	1,045	1056	71	1181	1,000	1181
2	111	1,183	131	1010	453	1,000	453
3	762	1,073	817	368	929	1,000	929
4	38	1,074	41	662	699	1,000	699

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1130	120	26,9	C
2	383	272	13,2	B
3	866	104	31,2	D
4	651	613	5,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				D

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	632	nicht ausgelastet
2	116	nicht ausgelastet
3	774	nicht ausgelastet
4	523	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.
	Verkehrsdaten: Datum: P0 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1931 Fz/h 2019 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

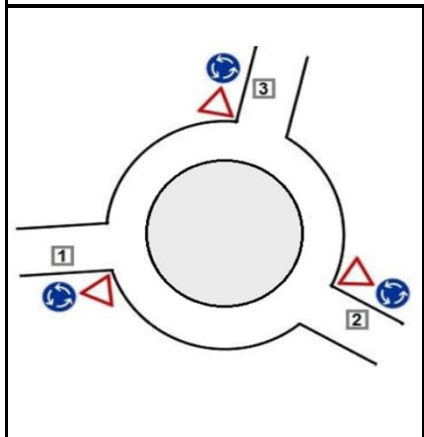
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

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	678	1,033	700	448	864	1,000	864
2	190	1,077	205	929	508	1,000	508
3	708	1,050	744	300	985	1,000	985
4	355	1,043	370	683	684	1,000	684

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	836	158	21,8	C
2	472	282	12,8	B
3	937	229	15,4	B
4	655	300	11,9	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	605	nicht ausgelastet
2	220	nicht ausgelastet
3	834	nicht ausgelastet
4	361	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: <i>P0 Fall</i> Planung Uhrzeit: <i>SPH VM</i> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: <i>D</i> Knotenverkehrsstärke: 1743 Fz/h 1840 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	741	1,044	774	116	1142	1,000	1142
2	295	1,074	317	76	1177	1,000	1177
3	707	1,059	749	184	1082	1,000	1082

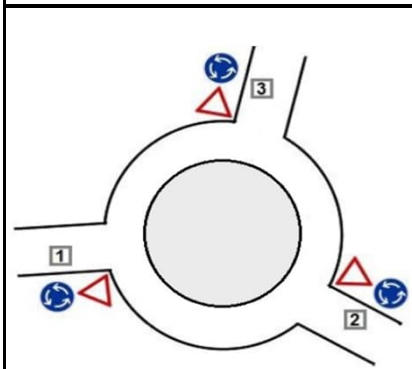
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1093	352	10,1	B
2	1096	801	4,5	A
3	1022	315	11,3	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	817	nicht ausgelastet
2	814	nicht ausgelastet
3	209	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme



Knotenpunkt: **B420 / Rampe A63**

Verkehrsdaten: Datum: *P0 Fall* Planung
Uhrzeit: *SPH NM*

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

Knotenverkehrsstärke: *1675 Fz/h*
1735 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	813	1,026	834	12	1234	1,000	1234
2	330	1,072	354	407	897	1,000	897
3	532	1,029	547	208	1062	1,000	1062

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1203	390	9,2	A
2	837	507	7,1	A
3	1032	500	7,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	744	nicht ausgelastet
2	439	nicht ausgelastet
3	552	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2127 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,221	---
	3 (1)	104	984	1,000	984	0,373	---
B	4 (3)	1279	140	1,000	120	3,551	---
	6 (2)	371	642	1,000	642	0,151	---
C	7 (2)	371	745	1,000	745	0,141	0,859
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,461	---

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	371	1,072	1800	1680	0,221	1309	0,0	A
	3	344	1,065	984	923	0,373	579	6,2	A
B	4	410	1,039	120	115	3,551	-295	4666,5	F
	6	94	1,030	642	624	0,151	530	6,8	A
C	7	104	1,013	745	735	0,141	631	5,7	A
	8	804	1,032	1800	1744	0,461	940	0,0	A
A	2+3	715	1,069	1287	1205	0,593	490	7,3	A
B	4+6	504	1,038	147	142	3,551	-362	4652,9	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2101 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM 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	0,496	---
	3 (1)	88	1009	1,000	1009	0,382	---
B	4 (3)	1460	105	1,000	80	2,508	---
	6 (2)	874	288	1,000	288	0,243	---
C	7 (2)	874	373	1,000	373	0,240	0,760
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,288	---

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	874	1,022	1800	1762	0,496	888	0,0	A
	3	376	1,024	1009	985	0,382	609	5,9	A
B	4	198	1,011	80	79	2,508	-119	2833,3	F
	6	67	1,042	288	276	0,243	209	17,2	B
C	7	88	1,016	373	367	0,240	279	12,9	B
	8	498	1,042	1800	1727	0,288	1229	0,0	A
A	2+3	1250	1,022	1456	1424	0,878	174	19,4	B
B	4+6	265	1,018	108	106	2,508	-159	2804,9	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2167 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,559	---
	3 (1)	178	874	1,000	874	0,285	---
B	4 (3)	1788	62	1,000	27	2,829	---
	6 (2)	968	247	1,000	247	0,276	---
C	7 (2)	968	328	1,000	328	0,575	0,425
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,383	---

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	968	1,040	1800	1731	0,559	763	0,0	A
	3	246	1,011	874	864	0,285	618	5,8	A
B	4	73	1,029	27	26	2,829	-47	3634,8	F
	6	60	1,140	247	217	0,276	157	22,9	C
C	7	178	1,059	328	310	0,575	132	27,0	C
	8	642	1,073	1800	1677	0,383	1035	0,0	A
A	2+3	1214	1,034	1488	1439	0,844	225	15,4	B
B	4+6	133	1,079	51	47	2,830	-86	3484,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

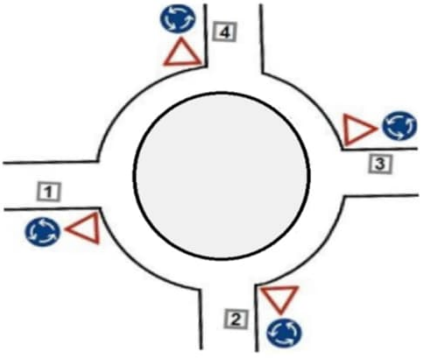
Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2087 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 / Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: 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	0,337	---
	3 (1)	54	1065	1,000	1065	0,105	---
B	4 (3)	1698	72	1,000	64	3,044	---
	6 (2)	587	455	1,000	455	0,199	---
C	7 (2)	587	554	1,000	554	0,113	0,887
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,602	---

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	587	1,035	1800	1740	0,337	1153	0,0	A
	3	109	1,026	1065	1039	0,105	930	3,9	A
B	4	193	1,007	64	63	3,044	-130	3818,0	F
	6	87	1,040	455	437	0,199	350	10,3	B
C	7	54	1,156	554	479	0,113	425	8,5	A
	8	1057	1,025	1800	1756	0,602	699	0,0	A
A	2+3	696	1,033	1626	1573	0,442	877	4,1	A
B	4+6	280	1,018	94	92	3,044	-188	3775,5	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.
	Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 1983 Fz/h 2113 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

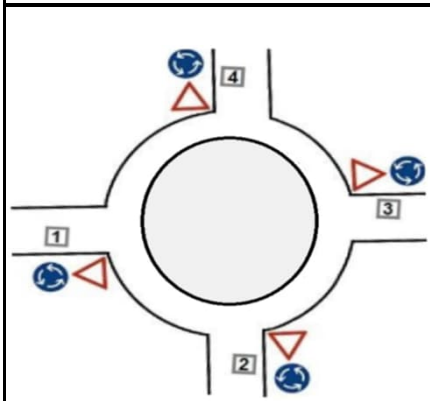
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

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	1028	1,046	1075	88	1166	1,000	1166
2	139	1,166	162	1025	443	1,000	443
3	769	1,074	826	393	909	1,000	909
4	47	1,060	50	671	693	1,000	693

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1115	87	34,4	D
2	380	241	14,9	B
3	846	77	39,2	D
4	654	607	5,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				D

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	632	nicht ausgelastet
2	138	nicht ausgelastet
3	794	nicht ausgelastet
4	548	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.*

Verkehrsdaten: Datum: *P1 Fall* Planung
Uhrzeit: *SPH NM*

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

Knotenverkehrsstärke: *2004 Fz/h*
2099 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	674	1,035	698	489	832	1,000	832
2	228	1,074	245	928	509	1,000	509
3	729	1,051	766	324	965	1,000	965
4	373	1,045	390	705	667	1,000	667

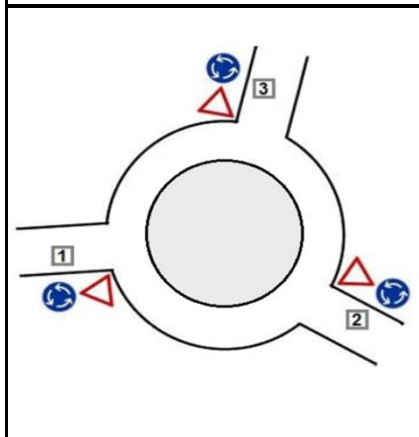
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	803	129	26,2	C
2	474	246	14,6	B
3	918	189	18,5	B
4	639	266	13,5	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	606	nicht ausgelastet
2	259	nicht ausgelastet
3	849	nicht ausgelastet
4	385	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: <i>B420 / Rampe A63</i> Verkehrsdaten: Datum: <i>P1 Fall</i> Planung Uhrzeit: <i>SPH VM</i> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> Knotenverkehrsstärke: 1769 Fz/h 1868 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	760	1,045	794	116	1142	1,000	1142
2	314	1,071	336	78	1175	1,000	1175
3	695	1,061	738	204	1065	1,000	1065

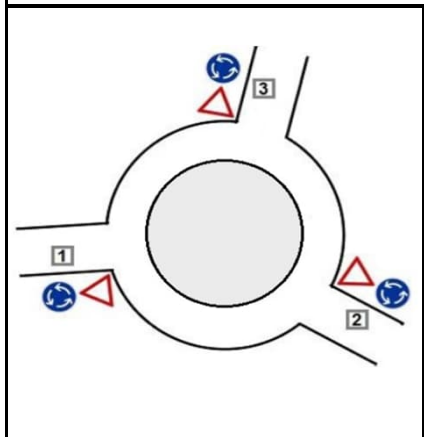
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1092	332	10,7	B
2	1097	783	4,6	A
3	1004	309	11,5	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	826	nicht ausgelastet
2	832	nicht ausgelastet
3	211	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D Knotenverkehrsstärke: 1711 Fz/h 1773 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	828	1,026	850	12	1234	1,000	1234
2	350	1,072	375	409	896	1,000	896
3	533	1,029	548	230	1044	1,000	1044

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1203	375	9,5	A
2	835	485	7,4	A
3	1014	481	7,5	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	766	nicht ausgelastet
2	453	nicht ausgelastet
3	554	nicht ausgelastet

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2124 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P2 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,221	---
	3 (1)	104	984	1,000	984	0,380	---
B	4 (3)	1270	142	1,000	122	3,501	---
	6 (2)	371	642	1,000	642	0,151	---
C	7 (2)	371	745	1,000	745	0,141	0,859
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,456	---

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	371	1,072	1800	1680	0,221	1309	0,0	A
	3	350	1,068	984	921	0,380	571	6,3	A
B	4	410	1,039	122	117	3,501	-293	4575,2	F
	6	94	1,030	642	624	0,151	530	6,8	A
C	7	104	1,013	745	735	0,141	631	5,7	A
	8	795	1,033	1800	1742	0,456	947	0,0	A
A	2+3	721	1,070	1284	1200	0,601	479	7,5	A
B	4+6	504	1,038	149	144	3,501	-360	4561,8	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung

außerorts, außerhalb von Ballungsräumen	
Knotenverkehrsstärke: 2100 Fz/h	A-C /B Knotenpunkt: B420 L401 Verkehrsdaten: Datum: P2 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM 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	0,496	---
	3 (1)	88	1009	1,000	1009	0,381	---
B	4 (3)	1460	105	1,000	80	2,508	---
	6 (2)	874	288	1,000	288	0,243	---
C	7 (2)	874	373	1,000	373	0,240	0,760
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,288	---

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	874	1,022	1800	1762	0,496	888	0,0	A
	3	375	1,026	1009	983	0,381	608	5,9	A
B	4	198	1,011	80	79	2,508	-119	2833,3	F
	6	67	1,042	288	276	0,243	209	17,2	B
C	7	88	1,016	373	367	0,240	279	12,9	B
	8	498	1,042	1800	1727	0,288	1229	0,0	A
A	2+3	1249	1,023	1456	1423	0,877	174	19,3	B
B	4+6	265	1,018	108	106	2,508	-159	2804,9	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2134 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P2 Fall Planung Uhrzeit: SPH VM 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	0,575	---
	3 (1)	164	894	1,000	894	0,238	---
B	4 (3)	1817	60	1,000	27	2,359	---
	6 (2)	994	237	1,000	237	0,215	---
C	7 (2)	994	316	1,000	316	0,549	0,451
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,393	---

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	994	1,041	1800	1729	0,575	735	0,0	A
	3	211	1,010	894	885	0,238	674	5,3	A
B	4	62	1,023	27	26	2,359	-36	2801,1	F
	6	44	1,159	237	205	0,215	161	22,4	C
C	7	164	1,060	316	299	0,549	135	26,5	C
	8	659	1,074	1800	1675	0,393	1016	0,0	A
A	2+3	1205	1,035	1534	1482	0,813	277	12,7	B
B	4+6	106	1,079	48	45	2,359	-61	2659,0	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
Knotenverkehrsstärke: 2071 Fz/h	außerorts, außerhalb von Ballungsräumen
	A-C /B Knotenpunkt: B420 / Schornsheimer Ch Verkehrsdaten: Datum: P2 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM Verkehrsregelung: Zufahrt B: Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45$ s Qualitätsstufe: D

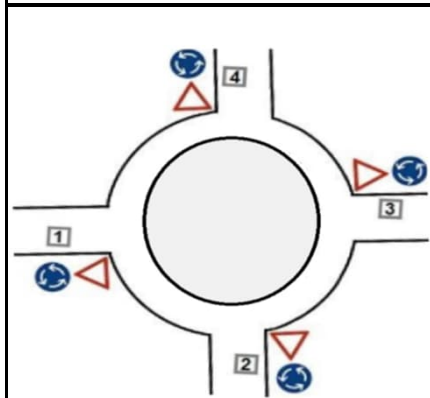
Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

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	0,347	---
	3 (1)	41	1088	1,000	1088	0,087	---
B	4 (3)	1729	69	1,000	62	2,641	---
	6 (2)	603	443	1,000	443	0,198	---
C	7 (2)	603	542	1,000	542	0,090	0,910
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,618	---

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	603	1,035	1800	1739	0,347	1136	0,0	A
	3	93	1,023	1088	1064	0,087	971	3,7	A
B	4	164	1,004	62	62	2,641	-102	3101,5	F
	6	85	1,033	443	429	0,198	344	10,5	B
C	7	41	1,188	542	456	0,090	415	8,7	A
	8	1085	1,026	1800	1755	0,618	670	0,0	A
A	2+3	696	1,033	1657	1603	0,434	907	4,0	A
B	4+6	249	1,014	96	94	2,641	-155	3052,1	F
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									F

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme



Knotenpunkt: *B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.*

Verkehrsdaten: Datum: *P2 Fall* Planung
Uhrzeit: *SPH VM*

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

Knotenverkehrsstärke: *1997 Fz/h*
2129 Pkw-E/h

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

Kapazitäten der Zufahrten

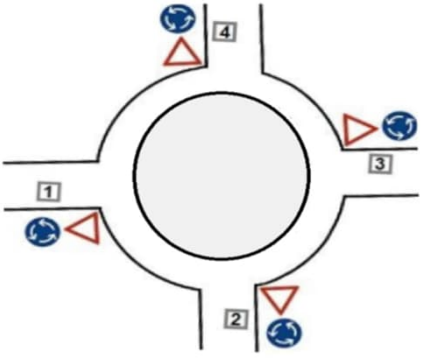
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungs- faktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	1038	1,046	1086	89	1165	1,000	1165
2	143	1,171	168	1025	443	1,000	443
3	769	1,074	826	398	904	1,000	904
4	47	1,074	51	675	690	1,000	690

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1114	76	37,6	D
2	378	235	15,3	B
3	842	73	40,7	D
4	642	595	6,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				D

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	637	nicht ausgelastet
2	150	nicht ausgelastet
3	794	nicht ausgelastet
4	549	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 4 Arme	
	Knotenpunkt: B240 / Rampe A63 / Sophie-Opel-Str.
	Verkehrsdaten: Datum: P1 Fall Planung Uhrzeit: SPH NM
	Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: D
	Knotenverkehrsstärke: 2035 Fz/h 2130 Pkw-E/h

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

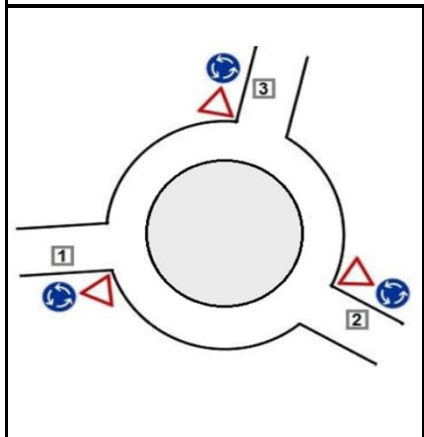
liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

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	688	1,035	712	490	831	1,000	831
2	245	1,071	263	926	510	1,000	510
3	728	1,051	765	339	952	1,000	952
4	374	1,045	391	721	656	1,000	656

Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	803	115	28,9	C
2	476	231	15,5	B
3	906	178	19,5	B
4	628	254	14,1	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				C

Beurteilung der Ausfahrten		
Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	
1	622	nicht ausgelastet
2	276	nicht ausgelastet
3	850	nicht ausgelastet
4	383	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: <i>P2 Fall</i> Planung Uhrzeit: <i>SPH VM</i> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: <i>D</i> Knotenverkehrsstärke: 1769 Fz/h 1868 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	760	1,045	794	116	1142	1,000	1142
2	314	1,071	336	78	1175	1,000	1175
3	695	1,061	738	204	1065	1,000	1065

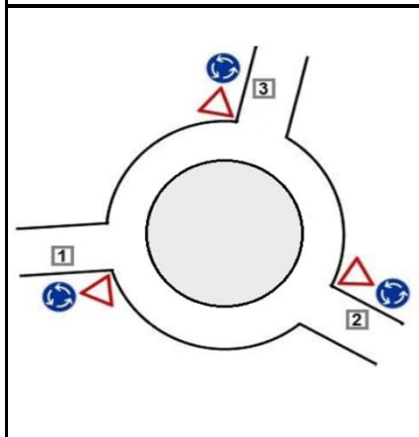
Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1092	332	10,7	B
2	1097	783	4,6	A
3	1004	309	11,5	B
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				B

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	826	nicht ausgelastet
2	832	nicht ausgelastet
3	211	nicht ausgelastet

Beurteilung eines Kreisverkehrs, 3 Arme

	Knotenpunkt: B420 / Rampe A63 Verkehrsdaten: Datum: <i>P2 Fall</i> Planung Uhrzeit: <i>SPH NM</i> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w = 45 \text{ s}$ Qualitätsstufe: <i>D</i> Knotenverkehrsstärke: 1709 Fz/h 1771 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	827	1,026	849	12	1234	1,000	1234
2	350	1,072	375	409	896	1,000	896
3	532	1,029	547	230	1044	1,000	1044

Beurteilung der Verkehrsqualität

Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitäts- stufe QSV
1	1203	376	9,5	A
2	835	485	7,4	A
3	1014	482	7,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Beurteilung der Ausfahrten

Ausfahrt	Verkehrsstärke [Pkw-E/h]	Auslastung
1	765	nicht ausgelastet
2	452	nicht ausgelastet
3	554	nicht ausgelastet