

**Bebauungsplan
"Südliche Innenstadt /
Friedrich-Ebert-Straße"
in Erbach im Odenwald**

- Verkehrsuntersuchung -

Anhang 1

Prognose

Verkehrsaufkommensberechnung

Tagesganglinien

Darmstadt, 08. März 2023

**Durth Roos
Consulting GmbH**



| | |
|--------------------|----|
| Bewohner | Ew |
| Berufsverkehr | Bu |
| Wirtschaftsverkehr | W |

| | |
|--|-----------|
| Besucher-/Freizeitverkehr Hotel | BF Hotel |
| Besucher-/Freizeitverkehr Wohnen | BF Wohnen |
| Besucher-/Freizeitverkehr Ärztezentrum | BF Ärzte |

| Uhrzeit | Summe Ziel- und Quellverkehr | Kfz-Fahrten im Quellverkehr | Spitzenstundenanteile für den Quellverkehr in [%] bzw in [Kfz] | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------------------------|-----------------------------|--|------|------|------|----------|------|-----------|------|----------|-------|------|------|
| | | | Ew | | Bu | | BF Hotel | | BF Wohnen | | BF Ärzte | | W | |
| | | | 63 | 81 | 64 | 6 | 553 | 17 | | | | | | |
| 0:00 - 0:30 | 1 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,20 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 0:30 - 1:00 | 1 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,20 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1:00 - 1:30 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1:30 - 2:00 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2:00 - 2:30 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2:30 - 3:00 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3:00 - 3:30 | 0 | 0 | 0,10 | 0,06 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,17 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3:30 - 4:00 | 0 | 0 | 0,10 | 0,06 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,17 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4:00 - 4:30 | 0 | 0 | 0,45 | 0,28 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4:30 - 5:00 | 0 | 0 | 0,45 | 0,28 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,01 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 5:00 - 5:30 | 5 | 2 | 2,20 | 1,39 | 0,50 | 0,40 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,44 | 0,07 |
| 5:30 - 6:00 | 5 | 2 | 2,20 | 1,39 | 0,50 | 0,40 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,44 | 0,07 |
| 6:00 - 6:30 | 16 | 6 | 7,10 | 4,47 | 0,97 | 0,79 | 0,95 | 0,61 | 0,96 | 0,06 | 0,00 | 0,00 | 0,90 | 0,15 |
| 6:30 - 7:00 | 16 | 6 | 7,10 | 4,47 | 0,97 | 0,79 | 0,95 | 0,61 | 0,96 | 0,06 | 0,00 | 0,00 | 0,90 | 0,15 |
| 7:00 - 7:30 | 22 | 9 | 7,00 | 4,41 | 2,20 | 1,79 | 4,60 | 2,94 | 1,50 | 0,09 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,26 |
| 7:30 - 8:00 | 50 | 9 | 7,00 | 4,41 | 2,20 | 1,79 | 4,60 | 2,94 | 1,50 | 0,09 | 0,00 | 0,00 | 1,50 | 0,26 |
| 8:00 - 8:30 | 73 | 40 | 4,00 | 2,52 | 2,57 | 2,08 | 11,15 | 7,14 | 1,80 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 3,30 | 0,56 |
| 8:30 - 9:00 | 73 | 40 | 4,00 | 2,52 | 2,57 | 2,08 | 11,15 | 7,14 | 1,80 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 3,30 | 0,56 |
| 9:00 - 9:30 | 66 | 35 | 2,60 | 1,64 | 1,74 | 1,41 | 5,10 | 3,26 | 0,90 | 0,05 | 5,00 | 27,65 | 4,20 | 0,71 |
| 9:30 - 10:00 | 66 | 35 | 2,60 | 1,64 | 1,74 | 1,41 | 5,10 | 3,26 | 0,90 | 0,05 | 5,00 | 27,65 | 4,20 | 0,71 |
| 10:00 - 10:30 | 64 | 33 | 4,10 | 2,58 | 1,66 | 1,34 | 1,65 | 1,06 | 0,51 | 0,03 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 10:30 - 11:00 | 64 | 33 | 4,10 | 2,58 | 1,66 | 1,34 | 1,65 | 1,06 | 0,51 | 0,03 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 11:00 - 11:30 | 62 | 31 | 1,50 | 0,95 | 1,20 | 0,97 | 0,55 | 0,35 | 1,79 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 5,10 | 0,87 |
| 11:30 - 12:00 | 62 | 31 | 1,50 | 0,95 | 1,20 | 0,97 | 0,55 | 0,35 | 1,79 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 5,10 | 0,87 |
| 12:00 - 12:30 | 71 | 36 | 1,80 | 1,13 | 6,50 | 5,27 | 1,05 | 0,67 | 2,30 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 12:30 - 13:00 | 71 | 36 | 1,80 | 1,13 | 6,50 | 5,27 | 1,05 | 0,67 | 2,30 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 13:00 - 13:30 | 74 | 36 | 2,70 | 1,70 | 6,00 | 4,86 | 1,05 | 0,67 | 1,54 | 0,09 | 5,00 | 27,65 | 4,00 | 0,68 |
| 13:30 - 14:00 | 74 | 36 | 2,70 | 1,70 | 6,00 | 4,86 | 1,05 | 0,67 | 1,54 | 0,09 | 5,00 | 27,65 | 4,00 | 0,68 |
| 14:00 - 14:30 | 67 | 34 | 2,80 | 1,76 | 3,02 | 2,44 | 1,80 | 1,15 | 2,30 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 3,00 | 0,51 |
| 14:30 - 15:00 | 67 | 34 | 2,80 | 1,76 | 3,02 | 2,44 | 1,80 | 1,15 | 2,30 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 3,00 | 0,51 |
| 15:00 - 15:30 | 67 | 34 | 2,40 | 1,51 | 3,50 | 2,83 | 1,65 | 1,06 | 1,70 | 0,10 | 5,00 | 27,65 | 3,60 | 0,61 |
| 15:30 - 16:00 | 67 | 34 | 2,40 | 1,51 | 3,50 | 2,83 | 1,65 | 1,06 | 1,70 | 0,10 | 5,00 | 27,65 | 3,60 | 0,61 |
| 16:00 - 16:30 | 73 | 37 | 2,80 | 1,76 | 5,90 | 4,78 | 2,35 | 1,50 | 2,32 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 16:30 - 17:00 | 73 | 37 | 2,80 | 1,76 | 5,90 | 4,78 | 2,35 | 1,50 | 2,32 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 4,50 | 0,77 |
| 17:00 - 17:30 | 76 | 38 | 2,60 | 1,64 | 6,95 | 5,63 | 3,95 | 2,53 | 3,96 | 0,24 | 5,00 | 27,65 | 3,60 | 0,61 |
| 17:30 - 18:00 | 48 | 38 | 2,60 | 1,64 | 6,95 | 5,63 | 3,95 | 2,53 | 3,96 | 0,24 | 5,00 | 27,65 | 3,60 | 0,61 |
| 18:00 - 18:30 | 18 | 9 | 2,20 | 1,39 | 3,50 | 2,84 | 5,65 | 3,62 | 5,64 | 0,34 | 0,00 | 0,00 | 2,70 | 0,46 |
| 18:30 - 19:00 | 18 | 9 | 2,20 | 1,39 | 3,50 | 2,84 | 5,65 | 3,62 | 5,64 | 0,34 | 0,00 | 0,00 | 2,70 | 0,46 |
| 19:00 - 19:30 | 13 | 6 | 2,20 | 1,39 | 1,30 | 1,05 | 5,10 | 3,26 | 6,30 | 0,38 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,34 |
| 19:30 - 20:00 | 13 | 6 | 2,20 | 1,39 | 1,30 | 1,05 | 5,10 | 3,26 | 6,30 | 0,38 | 0,00 | 0,00 | 2,00 | 0,34 |
| 20:00 - 20:30 | 8 | 3 | 1,10 | 0,69 | 0,96 | 0,78 | 2,10 | 1,34 | 4,90 | 0,29 | 0,00 | 0,00 | 1,00 | 0,17 |
| 20:30 - 21:00 | 8 | 3 | 1,10 | 0,69 | 0,96 | 0,78 | 2,10 | 1,34 | 4,90 | 0,29 | 0,00 | 0,00 | 1,00 | 0,17 |
| 21:00 - 21:30 | 5 | 2 | 0,25 | 0,16 | 0,65 | 0,52 | 1,05 | 0,67 | 4,31 | 0,26 | 0,00 | 0,00 | 0,40 | 0,07 |
| 21:30 - 22:00 | 5 | 2 | 0,25 | 0,16 | 0,65 | 0,52 | 1,05 | 0,67 | 4,31 | 0,26 | 0,00 | 0,00 | 0,40 | 0,07 |
| 22:00 - 22:30 | 3 | 1 | 0,10 | 0,06 | 0,71 | 0,58 | 0,25 | 0,16 | 4,13 | 0,25 | 0,00 | 0,00 | 0,50 | 0,08 |
| 22:30 - 23:00 | 3 | 1 | 0,10 | 0,06 | 0,71 | 0,58 | 0,25 | 0,16 | 4,13 | 0,25 | 0,00 | 0,00 | 0,50 | 0,08 |
| 23:00 - 23:30 | 1 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,18 | 0,15 | 0,00 | 0,00 | 2,65 | 0,16 | 0,00 | 0,00 | 0,27 | 0,05 |
| 23:30 - 0:00 | 1 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,18 | 0,15 | 0,00 | 0,00 | 2,65 | 0,16 | 0,00 | 0,00 | 0,27 | 0,05 |

Tabelle 2: Überlagerung des Quellverkehrs für alle Nutzergruppen (bereinigt um den Mobilitätsfaktor)

Bewohner
Berufsverkehr
Wirtschaftsverkehr

Ew
Bu
W

Besucher-/Freizeitverkehr Hotel/
Besucher-/Freizeitverkehr Wohnen
Besucher-/Freizeitverkehr Ärztezentrum

BF Hotel
BF Wohnen
BF Ärzte

| Uhrzeit | Summe Ziel- und Quellverkehr | Kfz-Fahrten im Zielverkehr | Spitzenstundenanteile für den Zielverkehr in [%] bzw in [Kfz] | | | | | | | | | | | |
|---------------|------------------------------|----------------------------|--|------|-------|-------|----------|------|-----------|------|----------|-------|------|------|
| | | | Ew | | Bu | | BF Hotel | | BF Wohnen | | BF Ärzte | | W | |
| | | | 63 | 81 | 64 | 6 | 553 | 17 | | | | | | |
| 0:00 - 0:30 | 1 | 1 | 0,10 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 1,05 | 0,67 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 0:30 - 1:00 | 1 | 1 | 0,10 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 1,05 | 0,67 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1:00 - 1:30 | 0 | 0 | 0,07 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,25 | 0,16 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 1:30 - 2:00 | 0 | 0 | 0,07 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,25 | 0,16 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2:00 - 2:30 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 2:30 - 3:00 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3:00 - 3:30 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3:30 - 4:00 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 4:00 - 4:30 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,50 | 0,41 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,14 | 0,02 |
| 4:30 - 5:00 | 0 | 0 | 0,00 | 0,00 | 0,50 | 0,41 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,14 | 0,02 |
| 5:00 - 5:30 | 5 | 3 | 0,15 | 0,09 | 3,34 | 2,71 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,77 | 0,13 |
| 5:30 - 6:00 | 5 | 3 | 0,15 | 0,09 | 3,34 | 2,71 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,77 | 0,13 |
| 6:00 - 6:30 | 16 | 10 | 0,42 | 0,26 | 11,17 | 9,05 | 0,00 | 0,00 | 1,53 | 0,09 | 0,00 | 0,00 | 1,54 | 0,26 |
| 6:30 - 7:00 | 16 | 10 | 0,42 | 0,26 | 11,17 | 9,05 | 0,00 | 0,00 | 1,53 | 0,09 | 0,00 | 0,00 | 1,54 | 0,26 |
| 7:00 - 7:30 | 22 | 13 | 0,90 | 0,57 | 14,41 | 11,67 | 0,00 | 0,00 | 1,66 | 0,10 | 0,00 | 0,00 | 3,99 | 0,68 |
| 7:30 - 8:00 | 50 | 41 | 0,90 | 0,57 | 14,41 | 11,67 | 0,00 | 0,00 | 1,66 | 0,10 | 5,00 | 27,65 | 3,99 | 0,68 |
| 8:00 - 8:30 | 73 | 33 | 1,26 | 0,79 | 4,35 | 3,52 | 0,65 | 0,42 | 0,79 | 0,05 | 5,00 | 27,65 | 5,27 | 0,90 |
| 8:30 - 9:00 | 73 | 33 | 1,26 | 0,79 | 4,35 | 3,52 | 0,65 | 0,42 | 0,79 | 0,05 | 5,00 | 27,65 | 5,27 | 0,90 |
| 9:00 - 9:30 | 66 | 31 | 1,36 | 0,86 | 0,89 | 0,72 | 0,75 | 0,48 | 1,08 | 0,06 | 5,00 | 27,65 | 4,38 | 0,74 |
| 9:30 - 10:00 | 66 | 31 | 1,36 | 0,86 | 0,89 | 0,72 | 0,75 | 0,48 | 1,08 | 0,06 | 5,00 | 27,65 | 4,38 | 0,74 |
| 10:00 - 10:30 | 64 | 31 | 1,78 | 1,12 | 0,47 | 0,38 | 1,05 | 0,67 | 1,19 | 0,07 | 5,00 | 27,65 | 5,09 | 0,87 |
| 10:30 - 11:00 | 64 | 31 | 1,78 | 1,12 | 0,47 | 0,38 | 1,05 | 0,67 | 1,19 | 0,07 | 5,00 | 27,65 | 5,09 | 0,87 |
| 11:00 - 11:30 | 62 | 31 | 2,63 | 1,65 | 0,27 | 0,22 | 1,15 | 0,74 | 1,95 | 0,12 | 5,00 | 27,65 | 4,96 | 0,84 |
| 11:30 - 12:00 | 62 | 31 | 2,63 | 1,65 | 0,27 | 0,22 | 1,15 | 0,74 | 1,95 | 0,12 | 5,00 | 27,65 | 4,96 | 0,84 |
| 12:00 - 12:30 | 71 | 35 | 3,73 | 2,35 | 2,54 | 2,06 | 2,95 | 1,89 | 2,36 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 3,50 | 0,60 |
| 12:30 - 13:00 | 71 | 35 | 3,73 | 2,35 | 2,57 | 2,08 | 2,95 | 1,89 | 2,36 | 0,14 | 5,00 | 27,65 | 3,50 | 0,60 |
| 13:00 - 13:30 | 74 | 38 | 3,58 | 2,26 | 6,72 | 5,44 | 2,35 | 1,50 | 1,80 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 3,23 | 0,55 |
| 13:30 - 14:00 | 74 | 38 | 3,58 | 2,26 | 6,72 | 5,44 | 2,35 | 1,50 | 1,80 | 0,11 | 5,00 | 27,65 | 3,23 | 0,55 |
| 14:00 - 14:30 | 67 | 33 | 2,15 | 1,35 | 2,66 | 2,15 | 2,20 | 1,41 | 2,51 | 0,15 | 5,00 | 27,65 | 3,00 | 0,51 |
| 14:30 - 15:00 | 67 | 33 | 2,15 | 1,35 | 2,66 | 2,15 | 2,20 | 1,41 | 2,51 | 0,15 | 5,00 | 27,65 | 3,00 | 0,51 |
| 15:00 - 15:30 | 67 | 33 | 3,30 | 2,08 | 0,84 | 0,68 | 3,40 | 2,18 | 2,63 | 0,16 | 5,00 | 27,65 | 3,83 | 0,65 |
| 15:30 - 16:00 | 67 | 33 | 3,30 | 2,08 | 0,84 | 0,68 | 3,40 | 2,18 | 2,63 | 0,16 | 5,00 | 27,65 | 3,83 | 0,65 |
| 16:00 - 16:30 | 73 | 36 | 7,00 | 4,41 | 0,65 | 0,53 | 3,70 | 2,37 | 3,02 | 0,18 | 5,00 | 27,65 | 3,40 | 0,58 |
| 16:30 - 17:00 | 73 | 36 | 7,00 | 4,41 | 0,65 | 0,53 | 3,70 | 2,37 | 3,02 | 0,18 | 5,00 | 27,65 | 3,40 | 0,58 |
| 17:00 - 17:30 | 76 | 38 | 6,94 | 4,37 | 0,52 | 0,42 | 6,80 | 4,35 | 5,99 | 0,36 | 5,00 | 27,65 | 2,50 | 0,43 |
| 17:30 - 18:00 | 48 | 10 | 6,94 | 4,37 | 0,52 | 0,42 | 6,80 | 4,35 | 5,99 | 0,36 | 0,00 | 0,00 | 2,50 | 0,43 |
| 18:00 - 18:30 | 18 | 9 | 5,19 | 3,27 | 0,15 | 0,12 | 7,55 | 4,83 | 7,56 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 1,92 | 0,33 |
| 18:30 - 19:00 | 18 | 9 | 5,19 | 3,27 | 0,15 | 0,12 | 7,55 | 4,83 | 7,56 | 0,45 | 0,00 | 0,00 | 1,92 | 0,33 |
| 19:00 - 19:30 | 13 | 7 | 3,10 | 1,95 | 0,19 | 0,15 | 6,15 | 3,94 | 8,80 | 0,53 | 0,00 | 0,00 | 1,57 | 0,27 |
| 19:30 - 20:00 | 13 | 7 | 3,10 | 1,95 | 0,19 | 0,15 | 6,15 | 3,94 | 8,80 | 0,53 | 0,00 | 0,00 | 1,57 | 0,27 |
| 20:00 - 20:30 | 8 | 5 | 1,88 | 1,18 | 0,00 | 0,00 | 5,05 | 3,23 | 4,92 | 0,30 | 0,00 | 0,00 | 0,67 | 0,11 |
| 20:30 - 21:00 | 8 | 5 | 1,88 | 1,18 | 0,00 | 0,00 | 5,05 | 3,23 | 4,92 | 0,30 | 0,00 | 0,00 | 0,67 | 0,11 |
| 21:00 - 21:30 | 5 | 3 | 1,65 | 1,04 | 0,32 | 0,26 | 3,20 | 2,05 | 1,14 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,02 |
| 21:30 - 22:00 | 5 | 3 | 1,65 | 1,04 | 0,32 | 0,26 | 3,20 | 2,05 | 1,14 | 0,07 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,02 |
| 22:00 - 22:30 | 3 | 2 | 1,85 | 1,17 | 0,00 | 0,00 | 1,15 | 0,74 | 0,59 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,02 |
| 22:30 - 23:00 | 3 | 2 | 1,85 | 1,17 | 0,00 | 0,00 | 1,15 | 0,74 | 0,59 | 0,04 | 0,00 | 0,00 | 0,12 | 0,02 |
| 23:00 - 23:30 | 1 | 1 | 0,96 | 0,60 | 0,00 | 0,00 | 0,60 | 0,38 | 0,48 | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 23:30 - 0:00 | 1 | 1 | 0,96 | 0,60 | 0,00 | 0,00 | 0,60 | 0,38 | 0,48 | 0,03 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

Tabelle 3: Überlagerung des Zielverkehrs für alle Nutzergruppen (bereinigt um den Mobilitätsfaktor)

**Bebauungsplan
"Südliche Innenstadt /
Friedrich-Ebert-Straße"
in Erbach im Odenwald**

- Verkehrsuntersuchung -

Anhang 2

Prognose

**Leistungsfähigkeitsnachweise und
Rückstauermittlung**

K 49 Illigstraße / B 45 Neckarstraße

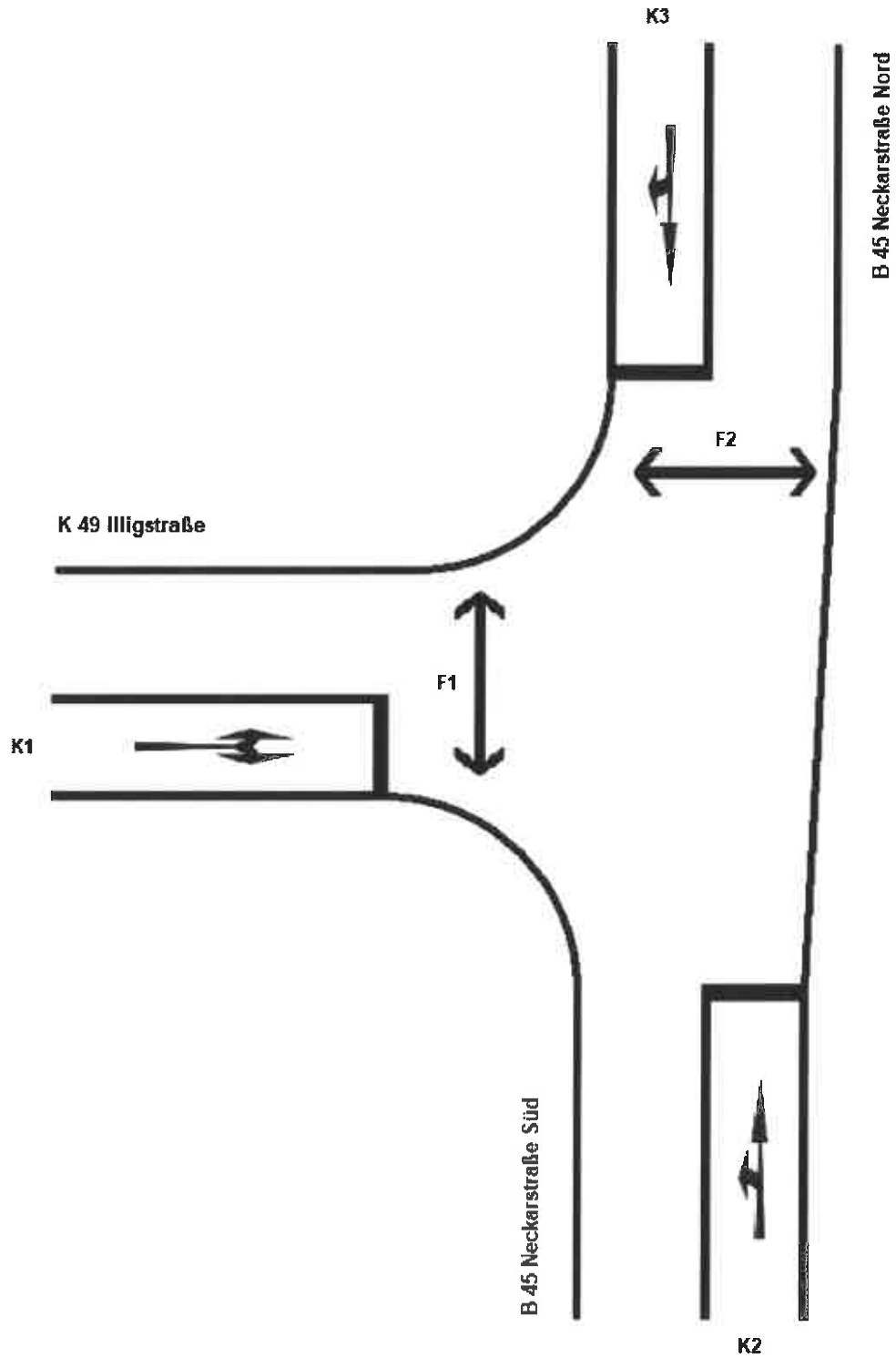
Darmstadt, 08. März 2023

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP1_VM_Prognose.amp
Projekt : B-Plan Erbach (2258)
Knoten : K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose
Stunde : VM



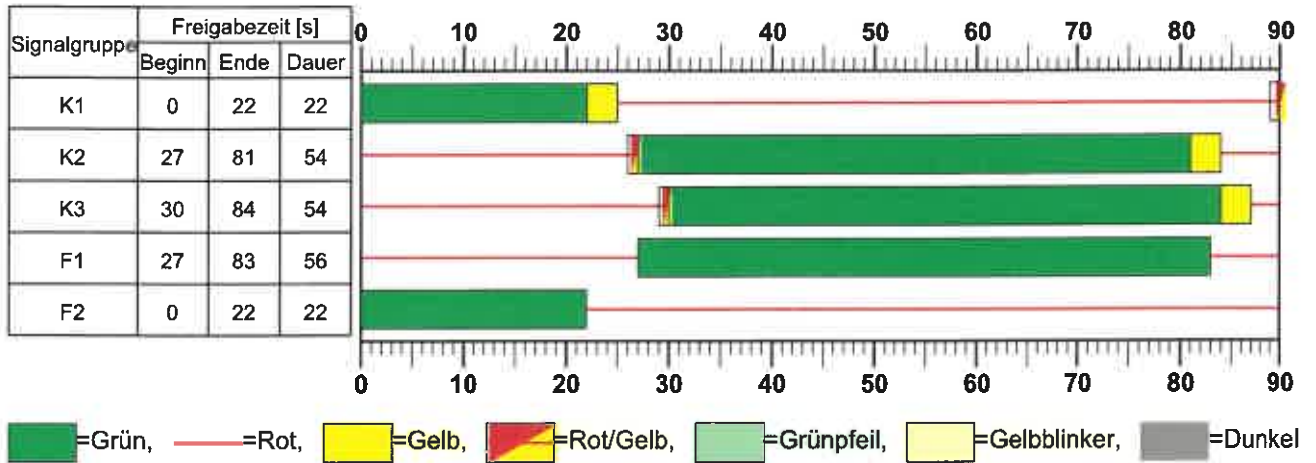
AMPEL Version 6.3.8

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

| Formblatt 1 | | Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage | | | | | | | | |
|--|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| | | Ausgangsdaten | | | | | | | | |
| Projekt: B-Plan Erbach (2258) | | | | | | Stadt: Erbach im Odenwald | | | | |
| Knotenpunkt: K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose | | | | | | Datum: 08.03.2023 | | | | |
| Zeitabschnitt: VM | | | | | | Bearbeiter: FB | | | | |
| Umlaufzeit t_{U} : 90 [s] | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | |
| Nr. | q_{LV} [Kfz/h] | $q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h] | q_{LkwK} [Kfz/h] | q_{Kfz} [Kfz/h] | q_{sv} [Kfz/h] | f_{sv} [-] | | Anzahl Fahrstreifen | Misch- fahrstreifen | bedingt verträglich |
| 1 | 90 | | | | 6 | 1,056 | | 1 | ja | ja |
| 2 | | | | | | | | 0 | | |
| 3 | 89 | | | | 2 | 1,020 | | 1 | ja | nein |
| 4 | 163 | | | | 5 | 1,027 | | 1 | ja | ja |
| 5 | 535 | | | | 19 | 1,031 | | 1 | ja | nein |
| 6 | | | | | | | | 0 | | |
| 7 | | | | | | | | 0 | | |
| 8 | | | | | | | | 0 | | |
| 9 | | | | | | | | 0 | | |
| 10 | | | | | | | | 0 | | |
| 11 | 280 | | | | 24 | 1,071 | | 1 | ja | nein |
| 12 | 47 | | | | 4 | 1,071 | | 1 | ja | ja |
| Kfz-Fahrstreifen | | | | | | | | | | |
| Zufahrt | Fahrt- richtung | Nr. | L [m] | b [m] | f_b [-] | R [m] | f_R [-] | s [%] | f_s [-] | L_{LA}/L_{RA} [m] |
| 1 | rechts | 11 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | 8,00 | 1,180 | 0,0 | 1,000 | |
| 1 | links | 11 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | 10,00 | 1,150 | 0,0 | 1,000 | 12 |
| 2 | gerade | 21 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | - | 1,000 | 0,0 | 1,000 | |
| 2 | links | 21 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | 8,00 | 1,180 | 0,0 | 1,000 | 24 |
| 4 | rechts | 41 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | 10,00 | 1,150 | 0,0 | 1,000 | 12 |
| 4 | gerade | 41 | | $\geq 3,00$ | 1,000 | - | 1,000 | 0,0 | 1,000 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | |
| Zufahrt | Bez. Signalgr. | q_{Fg} [Fg/h] | q_{Rad} [Rad/h] | | 1. Furt Länge [m] | 2. Furt Länge [m] | 3. Furt Länge [m] | 4. Furt Länge [m] | | |
| 1 | F1 | 20 | 0 | | 8,50 | | | | | |
| 4 | F2 | 20 | 0 | | 9,70 | | | | | |

Signalzeitenplan

Datei : KP1_VM_Prognose.amp
Projekt : B-Plan Erbach (2258)
Knoten : K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose
Stunde : VM



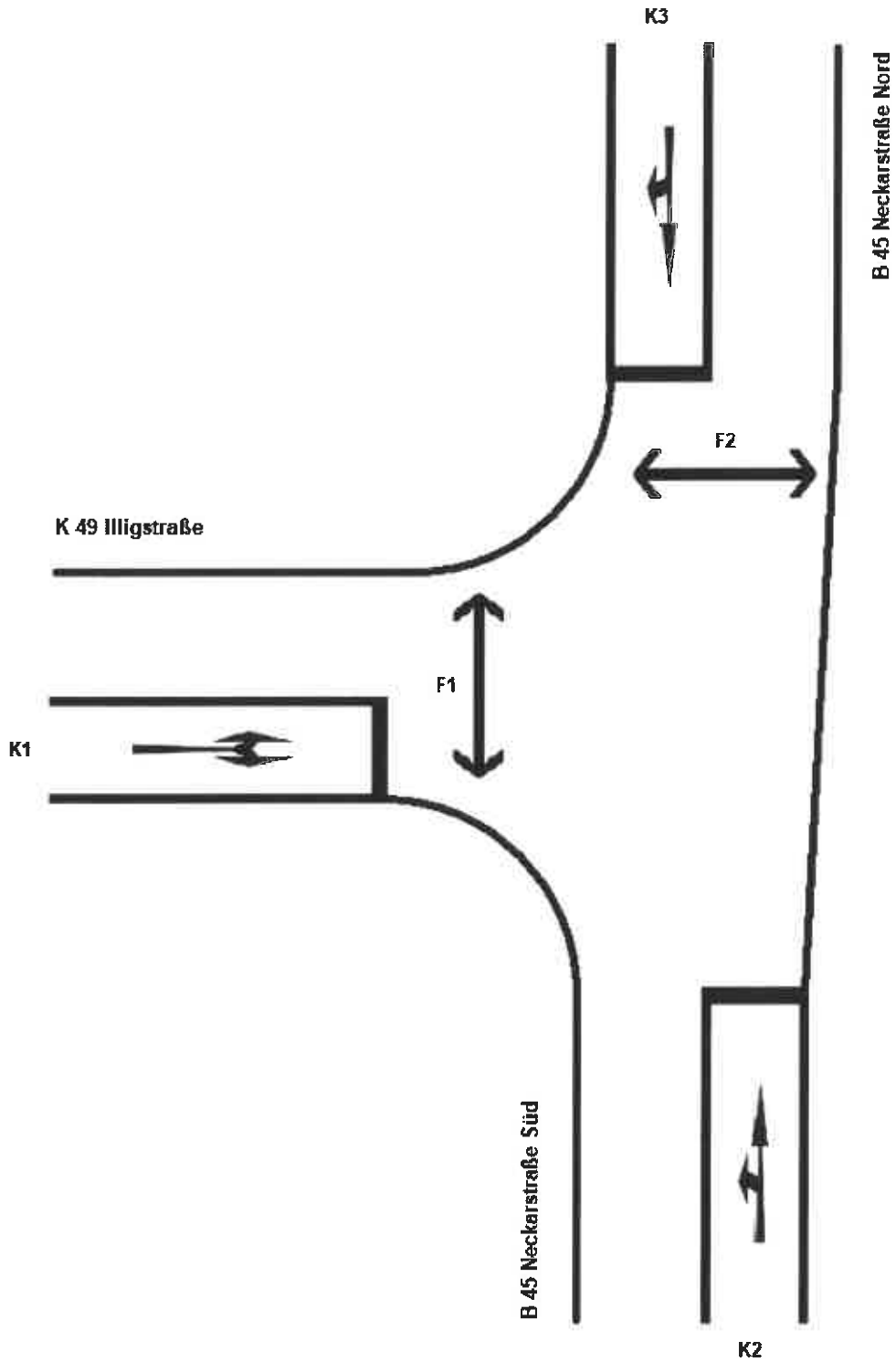
Übersicht Kfz- und Fußgänger- Signalgruppen

Datei : KP1_NM_Prognose.amp

Projekt : B-Plan Erbach (2258)

Knoten : K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose

Stunde : NM



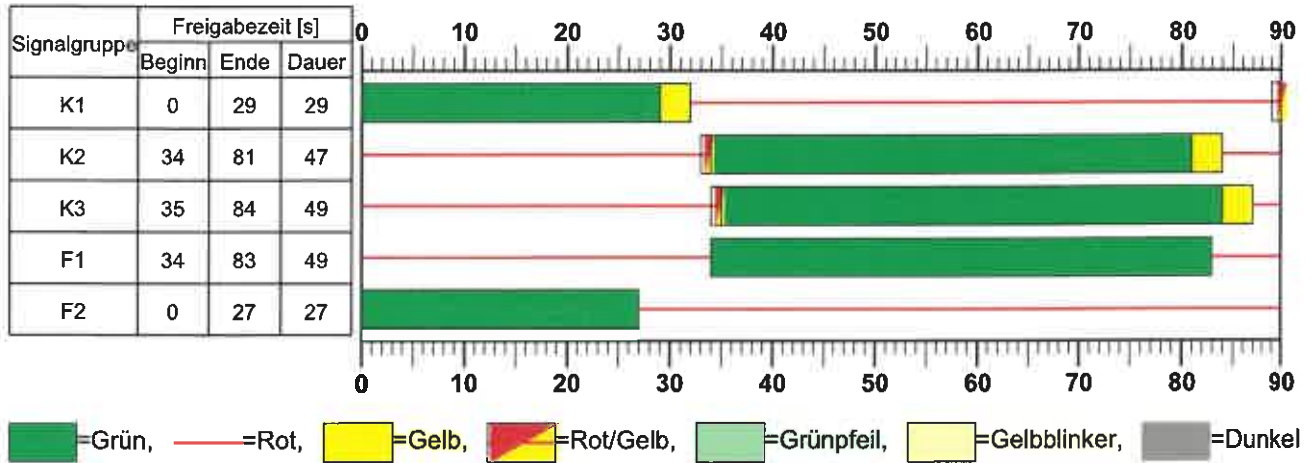
AMPEL Version 6.3.8

HBS 2015 Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage (kompakte Darstellung)

| Formblatt 1 | | Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage | | | | | | | | |
|--|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| | | Ausgangsdaten | | | | | | | | |
| Projekt: B-Plan Erbach (2258) | | | | | | Stadt: Erbach im Odenwald | | | | |
| Knotenpunkt: K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose | | | | | | Datum: 08.03.2023 | | | | |
| Zeitabschnitt: NM | | | | | | Bearbeiter: FB | | | | |
| Umlaufzeit t_{ij} : 90 [s] | | | | | | | | | | |
| Kfz-Verkehrsströme | | | | | | | | | | |
| Nr. | q_{LV} [Kfz/h] | $q_{Lkw+Bus}$ [Kfz/h] | q_{LkwK} [Kfz/h] | q_{Kfz} [Kfz/h] | q_{sv} [Kfz/h] | f_{sv} [-] | | Anzahl Fahrstreifen | Misch- fahrstreifen | bedingt verträglich |
| 1 | 116 | | | | 3 | 1,023 | | 1 | ja | ja |
| 2 | | | | | | | | 0 | | |
| 3 | 218 | | | | 6 | 1,024 | | 1 | ja | nein |
| 4 | 104 | | | | 4 | 1,033 | | 1 | ja | ja |
| 5 | 422 | | | | 10 | 1,021 | | 1 | ja | nein |
| 6 | | | | | | | | 0 | | |
| 7 | | | | | | | | 0 | | |
| 8 | | | | | | | | 0 | | |
| 9 | | | | | | | | 0 | | |
| 10 | | | | | | | | 0 | | |
| 11 | 393 | | | | 10 | 1,022 | | 1 | ja | nein |
| 12 | 58 | | | | 5 | 1,071 | | 1 | ja | ja |
| Kfz-Fahrstreifen | | | | | | | | | | |
| Zufahrt | Fahrt- richtung | Nr. | L [m] | b [m] | f_b [-] | R [m] | f_R [-] | s [%] | f_s [-] | L_{LA}/L_{RA} [m] |
| 1 | rechts | 11 | | >= 3,00 | 1,000 | 8,00 | 1,180 | 0,0 | 1,000 | |
| 1 | links | 11 | | >= 3,00 | 1,000 | 10,00 | 1,150 | 0,0 | 1,000 | 12 |
| 2 | gerade | 21 | | >= 3,00 | 1,000 | - | 1,000 | 0,0 | 1,000 | |
| 2 | links | 21 | | >= 3,00 | 1,000 | 8,00 | 1,180 | 0,0 | 1,000 | 24 |
| 4 | rechts | 41 | | >= 3,00 | 1,000 | 10,00 | 1,150 | 0,0 | 1,000 | 12 |
| 4 | gerade | 41 | | >= 3,00 | 1,000 | - | 1,000 | 0,0 | 1,000 | |
| Fußgänger-/Radfahrerfurten | | | | | | | | | | |
| Zufahrt | Bez. Signalgr. | q_{Fg} [Fg/h] | q_{Rad} [Rad/h] | | 1. Furt Länge [m] | 2. Furt Länge [m] | 3. Furt Länge [m] | 4. Furt Länge [m] | | |
| 1 | F1 | 20 | 0 | | 8,50 | | | | | |
| 4 | F2 | 20 | 0 | | 9,70 | | | | | |

Signalzeitenplan

Datei : KP1_NM_Prognose.amp
Projekt : B-Plan Erbach (2258)
Knoten : K 49 Illigstraße / B45 Neckarstraße, Prognose
Stunde : NM



**Bebauungsplan
"Südliche Innenstadt /
Friedrich-Ebert-Straße"
in Erbach im Odenwald**

- Verkehrsuntersuchung -

Anhang 3

Prognose

**Leistungsfähigkeitsnachweise und
Rückstauermittlung**

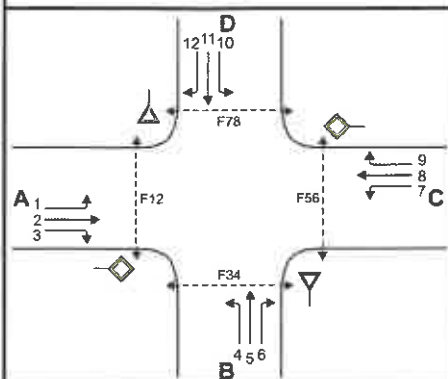
Neue Lustgartenstraße /
B 45 Neckarstraße / Scheuerbergweg

Darmstadt, 08. März 2023

**Durth Roos
Consulting GmbH**



Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 NeckarstraÙ/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit VM Planung Analyse

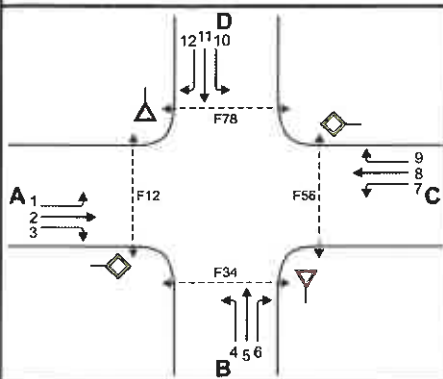
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Geometrische Randbedingungen

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen | | | Fußgängerfurt | |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| | | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein) |
| | | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b |
| A | 1 | 1 | 6 | --- | --- | --- |
| | 2 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 3 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F12 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B | 4 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 5 | 1 | | --- | --- | --- |
| | 6 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F34 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C | 7 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 8 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 9 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F56 | --- | --- | --- | ja | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| D | 10 | 0 | 1 | --- | --- | --- |
| | 11 | 1 | | --- | --- | --- |
| | 12 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F78 | --- | --- | --- | ja | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit VM Planung Analyse

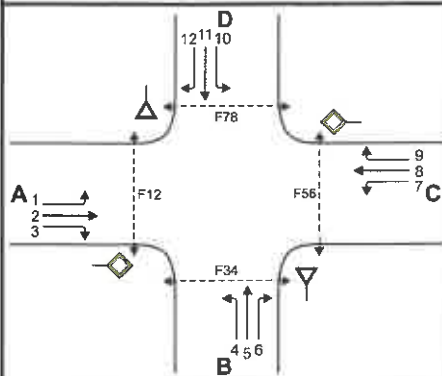
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Rad | LV | Lkw+Bus | LkwK | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|---------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|----------------------|---|---------------------------------------|
| | | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-] | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |
| | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| A | 1 | 0 | 19 | 0 | 0 | 19 | --- | 1,000 | 19 |
| | 2 | 0 | 604 | 25 | 0 | 629 | --- | 1,028 | 646 |
| | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | F12 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| B | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 6 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | --- | 1,000 | 1 |
| | F34 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| C | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 8 | 0 | 317 | 28 | 0 | 345 | --- | 1,057 | 364 |
| | 9 | 0 | 85 | 1 | 0 | 86 | --- | 1,008 | 86 |
| | F56 | --- | --- | --- | --- | --- | 20 | --- | --- |
| D | 10 | 0 | 77 | 1 | 0 | 78 | --- | 1,009 | 78 |
| | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 12 | 0 | 13 | 0 | 0 | 13 | --- | 1,000 | 13 |
| | F78 | --- | --- | --- | --- | --- | 20 | --- | --- |

Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit VM _____ Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

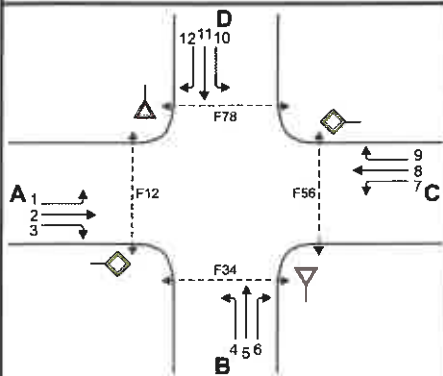
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
| | 13 | 14 | 15 |
| 2 | 647 | 1800 | 0,359 |
| 8 | 365 | 1800 | 0,203 |

Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,j}$ [Fz/h] | | Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | | Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-] | |
|---------------|--|--|-------------|--|-------------|---|---------------|
| | | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA |
| | 16 | 17 | | 18 | | 19 | |
| 3 | 0 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 9 | 86 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 0,983 | mit RA --- |
| 1 (j=F78) | 19 | 431 | | 787 | | 0,983 | |
| 7 (j=F34) | 0 | 629 | | 628 | | 1,000 | |
| 6 | 1 | 629 | | 556 | | ohne RA 0,992 | mit RA --- |
| 12 | 13 | 388 | | 747 | | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 5 | 0 | 1079 | | 240 | | --- | |
| 11 | 0 | 1036 | | 255 | | --- | |
| 4 (j=F12) | 0 | 1049 | | 270 | | 1,000 | |
| 10 (j=F56) | 78 | 1037 | | 274 | | 0,992 | |

KNOBEL Version 7.1.19

Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit VM Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) p_x [-] |
|---------------|--|---|---|--|
| | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 3 | 1600 | 0,000 | 1,000 | --- |
| 9 | 1573 | 0,055 | 0,945 | --- |
| 1 | 774 | 0,025 | 0,975 | 0,975 |
| 7 | 628 | 0,000 | 1,000 | |
| 6 | 552 | 0,002 | 0,998 | --- |
| 12 | 747 | 0,017 | 0,983 | --- |

Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{0,i}$ [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-19) bzw. (S5-20) mit Sp.23 und 26) p_z [-] |
|---------------|--|---|---|--|
| | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 5 | 234 | 0,000 | 1,000 | 0,975 |
| 11 | 249 | 0,000 | 1,000 | 0,975 |

Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10


| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-21)) bzw. (Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) x_i [-] |
|---------------|--|---|
| | 28 | 29 |
| 4 | 259 | 0,000 |
| 10 | 265 | 0,297 |

Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsregelung:

Verkehrsdaten: Datum _____

 Zufahrt B: 

Uhrzeit VM _____

 Planung Analyse

 Zufahrt D: 
Kapazität der Mischströme

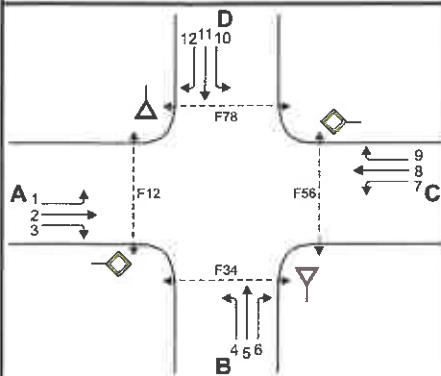
| Zufahrt | Verkehrsstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$ | Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E] | Verkehrsstärke (Σ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$ |
|---------|---------------|---|---|---|--|--|
| | | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 |
| A | 1 | 0,025 | 6 | | | |
| | 2 | 0,359 | --- | | | |
| | 3 | 0,000 | --- | | | |
| B | 4 | 0,000 | | 1 | 552 | 1,000 |
| | 5 | 0,000 | | | | |
| | 6 | 0,002 | 0 | | | |
| C | 7 | 0,000 | 0 | | | |
| | 8 | 0,203 | --- | | | |
| | 9 | 0,055 | --- | | | |
| D | 10 | 0,297 | | 92 | 308 | 1,008 |
| | 11 | 0,000 | | | | |
| | 12 | 0,017 | 1 | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) C_i bzw. C_m [Fz/h] | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h] | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---|---------------|---|--|--|---|---|--|
| | | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| A | 1 | 1,000 | 774 | 774 | 755 | 4,8 | A |
| | 2 | 1,028 | 1800 | 1751 | 1122 | 3,2 | A |
| | 3 | 1,000 | 1600 | 1600 | 1600 | 0,0 | A |
| B | 4 | 1,000 | 259 | 259 | 259 | 0,0 | A |
| | 5 | 1,000 | 234 | 234 | 234 | 0,0 | A |
| | 6 | 1,000 | 552 | 552 | 551 | 6,5 | A |
| C | 7 | 1,000 | 628 | 628 | 628 | 0,0 | A |
| | 8 | 1,057 | 1800 | 1703 | 1358 | 2,7 | A |
| | 9 | 1,008 | 1573 | 1560 | 1474 | 2,4 | A |
| D | 10 | 1,009 | 265 | 262 | 184 | 19,5 | B |
| | 11 | 1,000 | 249 | 249 | 249 | 0,0 | A |
| | 12 | 1,000 | 747 | 747 | 734 | 4,9 | A |
| A | 1+2+3 | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| B | 4+5+6 | 1,000 | 552 | 552 | 551 | 6,5 | A |
| C | 7+8+9 | 1,047 | 1800 | 1719 | 1288 | 2,8 | A |
| D | 10+11+12 | 1,008 | 308 | 306 | 215 | 16,8 | B |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz,ges | | | | | | | B |

KNOBEL Version 7.1.19

Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit VM _____ Planung Analyse

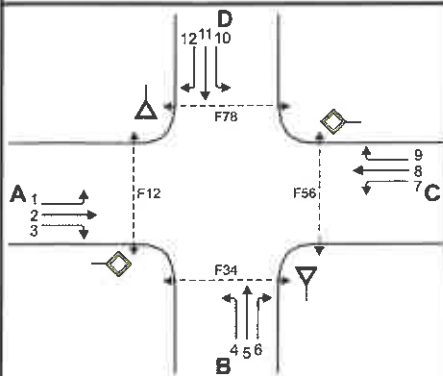
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

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

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|
| | | 41 | 42 | 43 | 44 | 45 |
| A | F81 | --- | --- | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F1 | 345 | 993 | --- | | |
| | F2 | 648 | | --- | | |
| | F23 | --- | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R11-1 | --- | --- | --- | | |
| | R11-2 | --- | --- | --- | | |
| B | F23 | --- | --- | --- | 0 (keine Fussg.) | --- |
| | F3 | 0 | 1 | --- | | |
| | F4 | 1 | | --- | | |
| | F45 | --- | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R2 | --- | --- | --- | | |
| C | F45 | | | | siehe | Formblatt S5-2g |
| | F5 | | | | | |
| | F6 | | | | | |
| | F67 | | | | | |
| | R5-1 | | | | | |
| | R5-2 | | | | | |
| D | F67 | | | | siehe | Formblatt S5-2g |
| | F7 | | | | | |
| | F8 | | | | | |
| | F81 | | | | | |
| | R8 | | | | | |

Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
Uhrzeit VM Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
Zufahrt D:

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

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

| Zufahrt | Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV) |
|--|----------------------------------|--|---|---|---|
| | | 46 | 47 | 48 | 49 |
| A | F81 | | | siehe | Formblatt S5-2f |
| | F1 | | | | |
| | F2 | | | | |
| | F23 | | | | |
| | R11-1 | | | | |
| | R11-2 | | | | |
| B | F23 | | | siehe | Formblatt S5-2f |
| | F3 | | | | |
| | F4 | | | | |
| | F45 | | | | |
| | R2 | | | | |
| C | F45 | --- | --- | 8,9 | B |
| | F5 | 629 | 5,6 | | |
| | F6 | 431 | 3,3 | | |
| | F67 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R5-1 | --- | --- | | |
| | R5-2 | --- | --- | | |
| D | F67 | --- | --- | 0,6 | A |
| | F7 | 0 | 0,0 | | |
| | F8 | 91 | 0,6 | | |
| | F81 | --- | --- | | |
| | R8 | --- | --- | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV $F_g/Rad,ges$ | | | | | B |

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : B-Plan Erbach
 Knotenpunkt : Neue Lustgartenstraße / B 45 Neckarstraße / Scheuerbergweg
 Stunde : VM
 Datei : KP2_VM_PROGNOSE.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 19 | 5,5 | 2,8 | 431 | 774 | | 4,8 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 647 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 0 | | | | 1600 | | | | | |
| Misch-H | | 647 | | | | 1800 | | | | | |
| 4 | | 0 | 6,5 | 3,2 | 1049 | 259 | | | | | |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1079 | 234 | | | | | |
| 6 | | 1 | 5,9 | 3,0 | 629 | 552 | | 6,5 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 1 | | | | 552 | 4 + 5 + 6 | 6,5 | 1 | 1 | A |
| 9 | | 87 | | | | 1573 | | | | | A |
| 8 | | 365 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 629 | 628 | | | | | |
| Misch-H | | 451 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,8 | 2 | 2 | A |
| 10 | | 79 | 6,5 | 3,2 | 1037 | 265 | | 19,5 | 2 | 2 | B |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1036 | 249 | | | | | |
| 12 | | 13 | 5,9 | 3,0 | 388 | 747 | | 4,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 91,7 | | | | 308 | 10+11+12 | 16,8 | 2 | 2 | B |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassennamen :

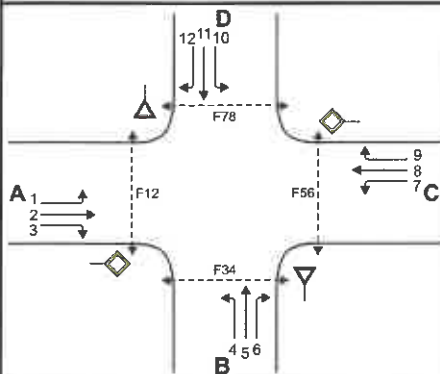
Hauptstrasse : B 45 Neckarstraße
 B 45

Nebenstrasse : Neue Lustgartenstraße
 Neue Lustgartenstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19

Formblatt S5-2a: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 NeckarstraÙ/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM Planung Analyse

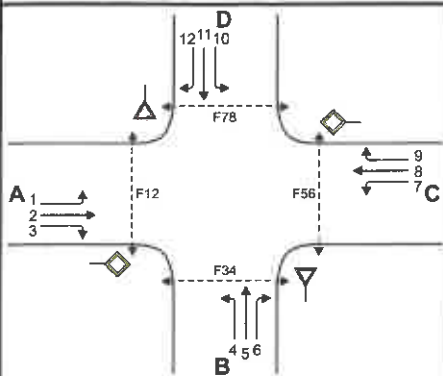
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Geometrische Randbedingungen

| Zufahrt | Verkehrsstrom | Fahrstreifen | | | Fußgängerfurt | |
|---------|---------------|----------------|-------------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------------|
| | | Anzahl (0/1/2) | Aufstelllänge n [Pkw-E] | Dreiecksinsel (RA) (ja/nein) | Mittelinsel (ja/nein) | FGÜ (ja/nein) |
| | | 1 | 2 | 3 | 4a | 4b |
| A | 1 | 1 | 6 | --- | --- | --- |
| | 2 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 3 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F12 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| B | 4 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 5 | 1 | | --- | --- | --- |
| | 6 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F34 | --- | --- | --- | nein | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| C | 7 | 0 | 0 | --- | --- | --- |
| | 8 | 1 | --- | --- | --- | --- |
| | 9 | 0 | --- | nein | --- | --- |
| | F56 | --- | --- | --- | ja | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |
| D | 10 | 0 | 1 | --- | --- | --- |
| | 11 | 1 | | --- | --- | --- |
| | 12 | 0 | | nein | --- | --- |
| | F78 | --- | --- | --- | ja | nein (für ja, siehe Ziffer S5.6) |

Formblatt S5-2b: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM _____ Planung Analyse

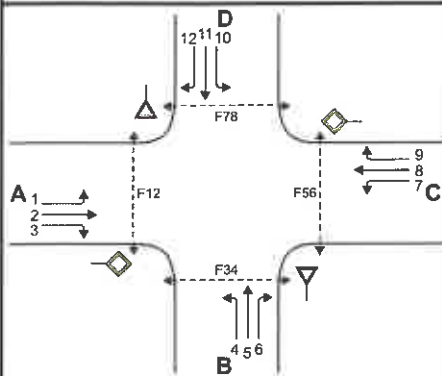
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Bemessungsverkehrsstärken und Verkehrszusammensetzung

| Zufahrt | Verkehrstrom | Rad | LV | Lkw+Bus | LkwK | Fz (Sp.5 + Sp.6 + Sp.7 + Sp.8) | Fg | Pkw-E / Fz (Gl.(S5-2) oder Gl.(S5-3) oder Gl.(S5-4)) | Pkw-E (Gl. (S5-1)) (Sp.9*Sp.11) |
|---------|--------------|------------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------------------|----------------------|---|---------------------------------------|
| | | $q_{Rad,i}$ [Rad/h] | $q_{LV,i}$ [Pkw/h] | $q_{Lkw+Bus,i}$ [Lkw/h] | $q_{LkwK,i}$ [LkwK/h] | $q_{Fz,i}$ [Fz/h] | $q_{Fg,i}$ [Fg/h] | $f_{PE,i}$ [-] | $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] |
| | | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| A | 1 | 0 | 13 | 0 | 0 | 13 | --- | 1,000 | 13 |
| | 2 | 0 | 524 | 13 | 0 | 537 | --- | 1,017 | 546 |
| | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | --- | 1,000 | 2 |
| | F12 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| B | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | --- | 1,000 | 2 |
| | F34 | --- | --- | --- | --- | --- | 0 | --- | --- |
| C | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 8 | 0 | 427 | 15 | 0 | 442 | --- | 1,024 | 452 |
| | 9 | 0 | 80 | 1 | 0 | 81 | --- | 1,009 | 81 |
| | F56 | --- | --- | --- | --- | --- | 20 | --- | --- |
| D | 10 | 0 | 127 | 1 | 0 | 128 | --- | 1,005 | 128 |
| | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | --- | n. def. | 0 |
| | 12 | 0 | 25 | 0 | 0 | 25 | --- | 1,000 | 25 |
| | F78 | --- | --- | --- | --- | --- | 20 | --- | --- |

Formblatt S5-2c: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Kapazität der Verkehrsströme 2 und 8

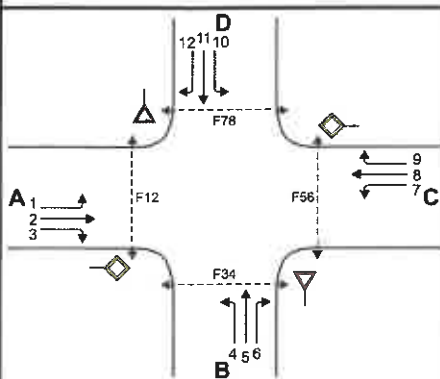
| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.13 / Sp.14) x_i [-] |
|---------------|--|-----------------------------------|--|
| | 13 | 14 | 15 |
| 2 | 546 | 1800 | 0,303 |
| 8 | 453 | 1800 | 0,251 |

Grundkapazität der Verkehrsströme 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11 und 12

| Verkehrsstrom | Verkehrsstärke (Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Hauptströme (Tabelle S5-4) $q_{p,i}$ [Fz/h] | | Grundkapazität (Bild S5-9 bzw. Bild S5-10) $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | | Abminderungsfaktor F_g (Bild S5-11) $f_{f,EK,j}$ [-] | |
|---------------|--|--|-------------|--|-------------|---|---------------|
| | | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA | ohne RA | mit RA |
| | 16 | 17 | | 18 | | 19 | |
| 3 | 2 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 9 | 81 | ohne RA 0 | mit RA - | ohne RA 1600 | mit RA - | ohne RA 0,983 | mit RA --- |
| 1 (j=F78) | 13 | 523 | | 709 | | 0,983 | |
| 7 (j=F34) | 0 | 539 | | 696 | | 1,000 | |
| 6 | 2 | 538 | | 622 | | ohne RA 0,992 | mit RA --- |
| 12 | 25 | 482 | | 665 | | ohne RA 1,000 | mit RA --- |
| 5 | 0 | 1074 | | 242 | | --- | |
| 11 | 0 | 1034 | | 256 | | --- | |
| 4 (j=F12) | 0 | 1058 | | 266 | | 1,000 | |
| 10 (j=F56) | 128 | 1035 | | 275 | | 0,992 | |

KNOBEL Version 7.1.19

Formblatt S5-2d: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

Kapazität der Verkehrsströme 1, 3, 6, 7, 9, und 12

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-13)) (Sp.18*Sp.19) $C_{PE,i}$ [PKW-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.20) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-14), (S5-15) bzw. (S5-18) mit Sp.2, 16 und 20) $p_{0,i}$ [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-17) mit Sp.22) p_x [-] |
|---------------|--|---|---|--|
| | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 3 | 1600 | 0,001 | 0,999 | --- |
| 9 | 1573 | 0,052 | 0,948 | --- |
| 1 | 697 | 0,019 | 0,981 | 0,981 |
| 7 | 696 | 0,000 | 1,000 | |
| 6 | 616 | 0,003 | 0,997 | --- |
| 12 | 665 | 0,038 | 0,962 | --- |

Kapazität der Verkehrsströme 5 und 11

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-16)) (Sp.18*Sp.23) $C_{PE,i}$ [PKW-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.24) x_i [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-18) mit Sp.16 und 24) $p_{0,i}$ [-] | staufreier Zustand (Gl.(S5-19)bzw.(S5-20) mit Sp.23 und 26) p_z [-] |
|---------------|--|---|---|--|
| | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 5 | 237 | 0,000 | 1,000 | 0,981 |
| 11 | 251 | 0,000 | 1,000 | 0,981 |

Kapazität der Verkehrsströme 4 und 10

| Verkehrsstrom | Kapazität (Gl.(S5-21))bzw.(Sp.18*Sp.19*Sp.22*Sp.27) $C_{PE,i}$ [PKW-E/h] | Auslastungsgrad (Sp.16/Sp.28) x_i [-] |
|---------------|--|---|
| | 28 | 29 |
| 4 | 252 | 0,000 |
| 10 | 267 | 0,483 |

Formblatt S5-2e: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)

Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsregelung:

Verkehrsdaten: Datum _____

Zufahrt B:

Uhrzeit NM Planung Analyse

Zufahrt D:

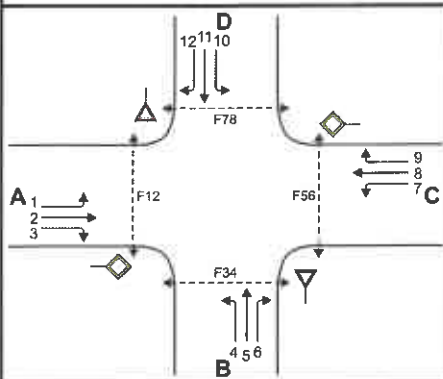
Kapazität der Mischströme

| Zufahrt | Verkehrstrom | Auslastungsgrad (Sp.15, 21, 25, 29) $x_i [-]$ | Aufstellplätze (Sp.2) n [Pkw-E] | Verkehrsstärke (Σ Sp.12) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] | Kapazität (Gl.(S5-22) bis (S5-25)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Verkehrszusammensetzung (Gl.(S5-5)) $f_{PE,m} [-]$ | | | |
|---------|--------------|---|---|---|--|--|-----|-----|-------|
| | | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | | | |
| A | 1 | 0,019 | 6 | 2 | 616 | 1,000 | | | |
| | 2 | 0,303 | --- | | | | | | |
| | 3 | 0,001 | --- | | | | | | |
| B | 4 | 0,000 | 0 | | | | | | |
| | 5 | 0,000 | | | | | | | |
| | 6 | 0,003 | | | | | | | |
| C | 7 | 0,000 | 0 | | | | | | |
| | 8 | 0,251 | | | | | | | |
| | 9 | 0,052 | | | | | | | |
| D | 10 | 0,483 | 1 | | | | 154 | 317 | 1,005 |
| | 11 | 0,000 | | | | | | | |
| | 12 | 0,038 | | | | | | | |

Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme

| Zufahrt | Verkehrstrom | Verkehrszusammensetzung (Sp.11 u. 34) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$ | Kapazität in Pkw-E/h (Sp.14, 20, 23, 28 und 32) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h] | Kapazität in Fz/h (Gl.(S5-31)) (Sp.36/Sp.35) C_i bzw. C_m [Fz/h] | Kapazitätsreserve (Gl.(S5-32)) (Sp.37-Sp.9) R_i bzw. R_m [Fz/h] | mittlere Wartezeit (Bild S5-24) $t_{w,i}$ bzw. $t_{w,m}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.39) QSV |
|---|--------------|---|--|--|---|---|--|
| | | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 |
| A | 1 | 1,000 | 697 | 697 | 684 | 5,3 | A |
| | 2 | 1,017 | 1800 | 1770 | 1233 | 2,9 | A |
| | 3 | 1,000 | 1600 | 1600 | 1598 | 2,3 | A |
| B | 4 | 1,000 | 252 | 252 | 252 | 0,0 | A |
| | 5 | 1,000 | 237 | 237 | 237 | 0,0 | A |
| | 6 | 1,000 | 616 | 616 | 614 | 5,9 | A |
| C | 7 | 1,000 | 696 | 696 | 696 | 0,0 | A |
| | 8 | 1,024 | 1800 | 1758 | 1316 | 2,7 | A |
| | 9 | 1,009 | 1573 | 1560 | 1479 | 2,4 | A |
| D | 10 | 1,005 | 267 | 265 | 137 | 26,1 | C |
| | 11 | 1,000 | 251 | 251 | 251 | 0,0 | A |
| | 12 | 1,000 | 665 | 665 | 640 | 5,6 | A |
| A | 1+2+3 | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| B | 4+5+6 | 1,000 | 616 | 616 | 614 | 5,9 | A |
| C | 7+8+9 | 1,021 | 1800 | 1762 | 1239 | 2,9 | A |
| D | 10+11+12 | 1,005 | 317 | 316 | 163 | 22,0 | C |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV Fz,ges | | | | | | | C |

Formblatt S5-2f: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM _____ Planung Analyse

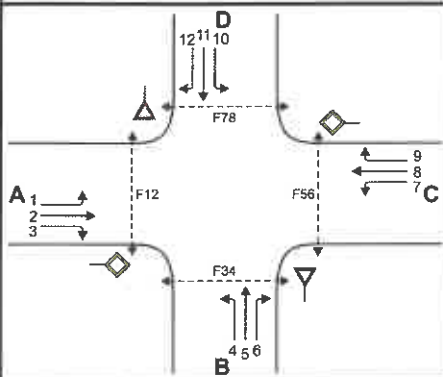
Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

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

| Zufahrt | Fußgänger bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | Summe der Hauptströme $\sum q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.42) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.44) QSV | | |
|---------|---------------------------------|--|---|---|---|---|----------------|-----------------|
| A | F81 | --- | --- | --- | 0 (keine Fussg.) | --- | | |
| | F1 | 442 | 994 | --- | | | | |
| | F2 | 552 | | --- | | | | |
| | F23 | --- | --- | --- | | | | |
| | R11-1 | --- | --- | --- | | | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R11-2 | --- | --- | --- | | | | |
| B | F23 | --- | 2 | --- | 0 (keine Fussg.) | --- | | |
| | F3 | 0 | | --- | | | | |
| | F4 | 2 | | --- | | | | |
| | F45 | --- | | --- | | | | |
| C | R2 | --- | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- | | |
| | F45 | | | | | | siehe | Formblatt S5-2g |
| | F5 | | | | | | | |
| | F6 | | | | | | | |
| | F67 | | | | | | | |
| | R5-1 | | | | | | | |
| R5-2 | | | | | | | | |
| D | F67 | | | | siehe | Formblatt S5-2g | | |
| | F7 | | | | | | | |
| | F8 | | | | | | | |
| | F81 | | | | | | | |
| | R8 | | | | | | | |

Formblatt S5-2g: Beurteilung einer Kreuzung nach HBS 2015 (S5)



Knotenpunkt: A-C B 45 Neckarstraße/B-D Neue Lustgarten

Verkehrsdaten: Datum _____
 Uhrzeit NM _____ Planung Analyse

Verkehrsregelung: Zufahrt B:
 Zufahrt D:

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

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

| Zufahrt | Fußgänger- bzw. Radverkehrsstrom | maßgebende Hauptströme (Tabelle S5-9) $q_{p,i}$ [Fz/h] | mittl. Wartezeit (Bild S5-29 mit Sp.46) $t_{w,i}$ [s] | Summe der mittl. Wartezeit $\sum t_{w,i}$ [s] | Qualitätsstufe (Tabelle S5-1 mit Sp.48 QSV) |
|--|----------------------------------|--|---|---|---|
| | | 46 | 47 | 48 | 49 |
| A | F81 | | | siehe | Formblatt S5-2f |
| | F1 | | | | |
| | F2 | | | | |
| | F23 | | | | |
| | R11-1 | | | | |
| | R11-2 | | | | |
| B | F23 | | | siehe | Formblatt S5-2f |
| | F3 | | | | |
| | F4 | | | | |
| | F45 | | | | |
| | R2 | | | | |
| C | F45 | --- | --- | 8,8 | B |
| | F5 | 537 | 4,5 | | |
| | F6 | 523 | 4,3 | | |
| | F67 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R5-1 | --- | --- | | |
| | R5-2 | --- | --- | | |
| D | F67 | --- | --- | 1,0 | A |
| | F7 | 0 | 0,0 | | |
| | F8 | 153 | 1,0 | | |
| | F81 | --- | --- | 0 (kein Radf.) | --- |
| | R8 | --- | --- | | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSV F_g/Rad,ges | | | | | B |

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : B-Plan Erbach
 Knotenpunkt : Neue Lustgartenstraße / B 45 Neckarstraße / Scheuerbergweg
 Stunde : VM
 Datei : KP2_NM_PROGNOSE.kob



| Strom | Strom | q-vorh | tg | tf | q-Haupt | q-max | Misch- | W | N-95 | N-99 | QSV |
|---------|-------|---------|-----|-----|---------|---------|-----------|------|------|------|-----|
| -Nr. | | [PWE/h] | [s] | [s] | [Fz/h] | [PWE/h] | strom | [s] | Fz | Fz | |
| 1 | | 13 | 5,5 | 2,8 | 523 | 697 | | 5,3 | 1 | 1 | A |
| 2 | | 546 | | | | 1800 | | | | | A |
| 3 | | 2 | | | | 1600 | | | | | A |
| Misch-H | | 548 | | | | 1799 | 2 + 3 | 2,9 | 2 | 3 | A |
| 4 | | 0 | 6,5 | 3,2 | 1059 | 252 | | | | | |
| 5 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1074 | 237 | | | | | |
| 6 | | 2 | 5,9 | 3,0 | 538 | 616 | | 5,9 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 2 | | | | 616 | 4 + 5 + 6 | 5,9 | 1 | 1 | A |
| 9 | | 82 | | | | 1573 | | | | | A |
| 8 | | 453 | | | | 1800 | | | | | A |
| 7 | | 0 | 5,5 | 2,8 | 539 | 696 | | | | | |
| Misch-H | | 534 | | | | 1800 | 7 + 8 + 9 | 2,9 | 2 | 2 | A |
| 10 | | 129 | 6,5 | 3,2 | 1036 | 267 | | 26,1 | 3 | 5 | C |
| 11 | | 0 | 6,7 | 3,3 | 1035 | 251 | | | | | |
| 12 | | 25 | 5,9 | 3,0 | 483 | 665 | | 5,6 | 1 | 1 | A |
| Misch-N | | 153,7 | | | | 317 | 10+11+12 | 22,0 | 3 | 5 | C |

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

Lage des Knotenpunktes : Innerorts

Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Strassenamen :

Hauptstrasse : B 45 Neckarstraße
 B 45
 Nebenstrasse : Neue Lustgartenstraße
 Neue Lustgartenstraße

HBS 2015 S5

KNOBEL Version 7.1.19