

www.vkt-gmbh.de



Zwölfte Procom Invest GmbH & Co KG
Rathausstraße 7
20095 Hamburg

VERKEHRSPLANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

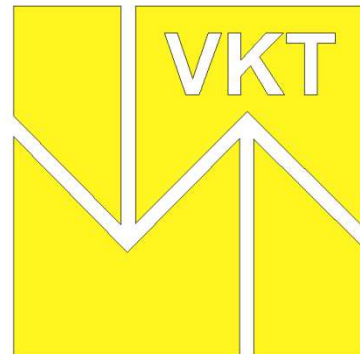
Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 4058698-0
Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt am Main, 18.12.2014

Fachgutachten Verkehr

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ in Usingen

- Schlussbericht -





| Inhaltverzeichnis | | Seite |
|--------------------------|--|--------------|
| 1 | Ausgangssituation und Aufgabenstellung | 1 |
| 2 | Vorhabenbedingtes Verkehrsaufkommen | 1 |
| 2.1 | Ermittlung Beschäftigte, Kunden- und Besucheraufkommen | 1 |
| 2.2 | Werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen | 5 |
| 2.3 | Kfz-Verkehrsaufkommen in der Vor- und Nachmittagsspitze | 6 |
| 3 | Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz | 7 |
| 3.1 | Verkehrsanalyse 2014 (Verkehrszählung) | 7 |
| 3.2 | Verkehrsprognose | 10 |
| 3.2.1 | Grundbelastung | 10 |
| 3.2.2 | Planung Fachmarktzentrum (Planfall) | 11 |
| 3.2.3 | Knotenstrombelastungen (Bemessungsverkehrsstärken) | 14 |
| 4 | Nachweis der äußeren Verkehrserschließung | 16 |
| 4.1 | Grundlagen und Vorgehensweise | 16 |
| 4.2 | Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfung | 20 |
| 4.2.1 | Knotenpunkt Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1) | 20 |
| 4.2.2 | Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse (2) | 21 |
| 4.2.3 | Knotenpunkt Kreuzgasse / Zitzergasse (3) | 22 |
| 4.2.4 | Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4) | 23 |
| 4.2.5 | Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) | 24 |
| 4.3 | Übersicht der Ergebnisse (Leistungsfähigkeit) | 27 |
| 5 | Vorplanungsstudie | 28 |
| 5.1 | Grundlagen | 28 |
| 5.1 | Interne Erschließung | 28 |
| 5.2 | Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ | 29 |
| 5.3 | Öffentlicher Personennahverkehr | 30 |
| 6 | Zusammenfassung und Fazit | 31 |



1 Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Der Investor Zwölfte Procom Invest GmbH & Co. KG beabsichtigt, ein ca. 15.000 m² großes Grundstück mit Anbindung an die Bahnhofstraße in Usingen einer neuen Nutzung zuzuführen. Auf dem Plangebiet soll das Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ entstehen. Geplant sind neben einem Lebensmittelvollsortimenter kleinere Drogerie-, Textil-, und Schuhfachmärkte sowie Gastronomie, Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe. Insgesamt sollen den Kunden, Besuchern und Mitarbeitern des Fachmarktzentums entsprechend dem aktuellen Planungsstand ca. 155 Stellplätze zur Verfügung stehen.

Im Rahmen des Fachgutachtens Verkehr ist vor allem die innere und äußere Verkehrsererschließung des geplanten Fachmarktzentums „Neuer Marktplatz“ an die Bahnhofstraße in Usingen zu planen und verkehrlich zu bewerten.

Das Gelände soll über die Bahnhofstraße und dann weiter über die L 456 bzw. die L 275 an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen werden. Hierdurch sollen zusätzliche, vorhabenbedingte Verkehre durch benachbarte Wohngebiete, wie bei einer Erschließung über den Westerfelder Weg gegeben, vermieden werden.

2 Vorhabenbedingtes Verkehrsaufkommen

2.1 Ermittlung Beschäftigte, Kunden- und Besucheraufkommen

Für die Ermittlung des vorhabenbedingten Verkehrsaufkommens werden Art und Maß der baulichen Nutzungen im Bestand und für die Planung des „Neuen Marktplatzes“ an der Bahnhofstraße in Usingen entsprechend dem aktuellen Planungsstand zu Grunde gelegt:

- Planung „Neuer Marktplatz“:
 - Lebensmittelmarkt: 2.500 qm Verkaufsfläche
 - Fachmärkte: 1.550 qm Verkaufsfläche
 - Drogeriemarkt: 650 qm Verkaufsfläche
 - Sonstige Dienstleistung max. 1.000 qm Bruttogeschossfläche, mit folgenden flexiblen Flächenanteilen:¹
 - Arztpraxis: 0 bis 500 qm Bruttogeschossfläche
 - Dienstleistung (Büro): 0 bis 1.000 qm Bruttogeschossfläche
 - Fitnessstudio 500 bis 1.000 qm Bruttogeschossfläche

Das Verkehrsaufkommen von Lebensmittel- und Fachmärkten wird im Wesentlichen von der Zahl der Kunden und Besucher (Schlüsselgröße) bestimmt, die ein Vielfaches der Beschäftigten beträgt. Wesentlichen Einfluss auf das Gesamtverkehrsaufkommen von büroorientierten Dienstleistungen oder Arztpraxen hat dagegen die Zahl der Beschäftigten. Diese „Schlüsselgrößen“ der Verkehrserzeugung werden über Art und Maß der

¹ Zur Gewährleistung größtmöglicher Flexibilität erfolgt zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Festlegung der Nutzungsaufteilung auf der für „Sonstige Dienstleistungen“ vorgesehenen Bruttogeschossfläche von 1.000 qm.



vorgesehenen baulichen Nutzungen, ausgedrückt als Flächenkennwerte Bruttogeschossflächen (BGF) oder Verkaufsflächen (VKF) je Nutzung (Branche), abgeleitet. Die branchenspezifischen Ansätze zur Zahl der Beschäftigten und Kunden / Besucher im Verhältnis zur Bruttogeschoss- oder Verkaufsfläche orientieren sich an den in den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)² und den in Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung³ angegebenen Bandbreiten.

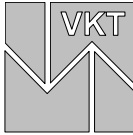
Zur Gewährleistung größtmöglicher Flexibilität erfolgt zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Festlegung der Nutzungsaufteilung auf der für „Sonstige Dienstleistungen“ im Fachmarktzentrum vorgesehenen Bruttogeschossfläche von 1.000 qm. Auf Grundlage verschiedener möglicher und realistischer (marktgerechter) Nutzungsszenarien wurde daher der verkehrlich ungünstigste Nutzungsmix (Worst Case) ermittelt und in die Untersuchung der vorhabenbezogenen verkehrlichen Auswirkungen einbezogen. Im Rahmen der Grenzwertbetrachtung wurden folgende Nutzungsaufteilungen bzgl. der „Sonstigen Dienstleistungen“ auf 1.000 qm Bruttogeschossfläche untersucht:

- 1) 1.000 qm BGF Fitnessstudio,
- 2) 1.000 qm BGF Dienstleistung (Büro),
- 3) Nutzungsmix A: 500 qm BGF Arztpraxis, 500 qm BGF Fitnessstudio,
- 4) Nutzungsmix B: 500 qm BGF Arztpraxis, 500 qm BGF Dienstleistung (Büro),
- 5) Nutzungsmix C: 250 qm BGF Arztpraxis, 250 qm BGF Dienstleistung (Büro) und 500 qm BGF Fitnessstudio.

Die Einzelnutzung der im Fachmarktzentrum für eine flexible Nutzungsaufteilung vorgesehenen Fläche als Fitnessstudio unter Ausnutzung der gesamten Bruttogeschossfläche von 1.000 qm stellt im Ergebnis der Grenzwertbetrachtung die in Bezug auf die erwartete maßgebende nachmittägliche Verkehrsspitze verkehrlich ungünstigste Nutzung dar. Dementsprechend wurde die Nutzung als Fitnessstudio (auf 1.000 qm Bruttogeschossfläche) in Abstimmung mit dem Auftraggeber als ungünstigster Fall (Worst Case) für die Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegt. Alle anderen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplans möglichen Nutzungsaufteilungen (siehe oben) verursachen weniger Verkehr im Zeitraum der maßgebenden Spitzenstunden und sind damit durch den Ansatz des ungünstigsten Falls abgedeckt.

² Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006

³ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Bauvorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000 (Ausgabe 2005)



| Voraussichtliche Zahl der Beschäftigten Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" in Usingen | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------------------------|-----|----------|-----|--------------------------------|------|---|--|
| Art der baulichen Nutzung (Planung) | Bruttogeschoss- fläche (BGF) [qm] | Verkaufsfläche (VKF) / Nutzfläche (NF) [qm] | Beschäftigte | | | | | | | |
| | | | Bandbreiten | | | | Ansatz | | Anzahl Beschäftigte (gerundet) [-] | |
| | | | Flächenbedarf je Beschäftigtem | | | | Flächenbedarf je Beschäftigtem | | | |
| | | | BGF (qm) | | VKF (qm) | | BGF | VKF | | |
| | | | von | bis | von | bis | [qm] | [qm] | | |
| Lebensmittelmarkt | 3.200 | 2.500 | 50 | 75 | 40 | 60 | 63 | 50 | 50 | |
| Fachmärkte | 1.938 | 1.550 | 50 | 100 | 40 | 80 | 81 | 65 | 24 | |
| Drogeriemarkt | 840 | 650 | 35 | 50 | 28 | 40 | 43 | 34 | 19 | |
| Arztpraxis | 0 | - | 25 | 50 | - | - | 38 | - | 0 | |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | - | 30 | 40 | - | - | 35 | - | 0 | |
| Fitnessstudio | 1.000 | - | 125 | 125 | - | - | 125 | - | 8 | |
| Summe | 6.978 | 4.700 | | | | | | | 101 | |

| Voraussichtliche Zahl der Kunden und Besucher Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" in Usingen | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|--------------|----------------------------|-------|---|------|---------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|--|
| Art der baulichen Nutzung (Planung) | Bruttogeschoss- fläche (BGF) [qm] | Verkaufsfläche (VKF) / Nutzfläche (NF) [qm] | Beschäftigte | Kunden-/ Besucher | | | | | | | |
| | | | | Bandbreiten | | | | Ansatz | | Anzahl Kunden/ Besucher [-] | |
| | | | | Kunden-/ Besucheraufkommen | | | | Kunden-/ Besucher- aufkommen | | | |
| | | | | je Beschäftigtem | | je qm VKF (je qm BGF ¹⁾) | | je Beschäftigtem | je qm VKF (BGF ¹⁾) | | |
| | | | | von | bis | von | bis | [-] | [-] | | |
| Lebensmittelmarkt | 3.200 | 2.500 | 50 | - | - | 1,00 | 1,20 | - | 1,100 | 2.750 | |
| Fachmärkte | 1.938 | 1.550 | 24 | - | - | 0,15 | 0,95 | - | 0,550 | 853 | |
| Drogeriemarkt | 840 | 650 | 19 | - | - | 1,30 | 1,70 | - | 1,400 | 910 | |
| Arztpraxis | 0 | - | 0 | 7,50 | 12,50 | - | - | 10,000 | - | 0 | |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | - | 0 | 0,25 | 0,50 | - | - | 0,375 | - | 0 | |
| Fitnessstudio | 1.000 | - | 8 | - | - | 0,15 | 0,30 | - | 0,225 | 225 | |
| Summe | 6.978 | 4.700 | 101 | | | | | | | 4.738 | |

¹⁾ gilt für Fitnessstudio

Tab. 1: Voraussichtliche Zahl der Beschäftigten und Kunden / Besucher (Planung)

Durch die Umsetzung des Bauvorhabens „Neuer Marktplatz“ in Usingen werden gemäß Planung voraussichtlich rd. 100 Arbeitsplätze entstehen. Die geplanten Einzelhandelsflächen – bestehend aus dem Lebensmittelmarkt, einzelnen Fachmärkten und einem Fitnessstudio werden werktags (Mo – Fr) von rd. 4.740 Kunden und Besuchern aufgesucht, davon rd. 2.750 Kunden des Lebensmittelmarktes (vgl. **Tab. 1**).

Die verkehrsgünstige Lage des Lebensmittelmarktes, der Fachmärkte und des Drogeriemarktes an der Bahnhofsstraße in Usingen mit mehreren räumlich zusammen liegenden Einzelhandelseinrichtungen an einem Standort lässt sog. Verbund-, Konkurrenz- und Mitnahmeeffekte im Kundenaufkommen- und verkehr erwarten, die im Rahmen der Verkehrserzeugung Berücksichtigung finden.



- Verbundeffekt durch mehrere räumlich zusammenliegende Einzelhandelseinrichtungen am Standort „Neuer Marktplatz“ in Usingen.

Bei mehreren räumlich zusammen liegenden Einzelhandelseinrichtungen verschiedener Branchen ist davon auszugehen, dass ein Teil der Kunden bei einem Besuch des Standortes mehrere dort vorhandene Einzelhandelseinrichtungen aufsucht. Das erwartete gesamte Kundenaufkommen des Standortes ist daher um 10 bis 30 % geringer als die Summe aus dem Kundenaufkommen der einzelnen Einzelhandelseinrichtungen⁴. Für die Planung wird aufgrund des höherwertigeren Warenangebotes und der größeren Warenvielfalt im Lebensmittelmarkt gegenüber den umliegenden Discountern von einem niedrigen Verbundeffekt ausgegangen.

Ansatz Verbundeffekt (Fachmärkte und Drogeriemarkt): – 15 %

- Mitnahmeeffekt durch Erledigung des Einkaufs auf bereits durchgeführten Wegen bzw. Fahrten.

Bei Wegen bzw. Fahrten der Kunden handelt es sich in der Regel nicht ausschließlich um Neuverkehr, sondern ein Teil der Kunden unterbricht bereits durchgeführte Wege bzw. Fahrten (z. B. zwischen der Arbeitsstelle und dem Wohnort) und tätigt den Einkauf als Zwischenstopp. Dieser Anteil kann in Abhängigkeit der Lage des Standortes im Verkehrsnetz zwischen 5 bis 35 % betragen⁵.

Ansatz Mitnahmeeffekt (alle Einzelhandelseinrichtungen): – 5 %

- Konkurrenzeffekt durch mehrere in räumlicher Nähe bestehende Märkte gleicher Branche.

Bei mehreren Märkten in räumlicher Nähe, die der gleichen Branche angehören, kommt es zu Konkurrenzeffekten, da davon ausgegangen wird, dass die Nachfrage (Kundenpotenzial) z. T. bereits gesättigt ist. Da in der Bahnhofstraße und in der Straße Am Riedborn zwei Lebensmitteldiscounter existieren, die mit dem Lebensmittelmarkt konkurrieren würden, aber nicht dem Segment der Vollversorger angehören, wird von einem geringeren als dem Mindestansatz von 15 % ausgegangen.

Ansatz Konkurrenzeffekt (Lebensmittelmarkt): – 10 %

Zur Ermittlung des Verbund-, Mitnahme- und Konkurrenzeffektes wurden zunächst konservative Ansätze gewählt. Diese können in Abstimmung mit dem Auftraggeber und der Stadt ggf. verändert werden, wenn eine Anpassung aufgrund der derzeitigen Versorgungsstruktur sinnvoll scheint.

⁴ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Bauvorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000 (Ausgabe 2005)

2.2 Werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen

Die nutzungsabhängige Abschätzung des zu erwartenden werktäglichen Verkehrsaufkommens erfolgt gemäß dem Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung⁵ und den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)⁶.

Die zu Grunde gelegten Wegehäufigkeiten im Beschäftigten-, Besucher- / Kunden- und Güterverkehr orientieren sich an den Mittelwerten der in Heft 42 (HSV) angegebenen Bandbreiten. Die Kennziffern der Verkehrserzeugung und die Annahmen zur Verkehrsmittelaufteilung des vorhabenbedingten Neuverkehrs auf den Fußgänger- und Radverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (Kfz) sind in **Anlage 1** dokumentiert.

Das vorhabenbedingte werktägliche Verkehrsaufkommen aus der Entwicklung des Fachmarktzentrums „Neuer Marktplatz“ in Usingen ist in der nachfolgenden Tabelle nach Nutzergruppen zusammengefasst (vgl. **Tab. 2**).

| Vorhabenbedingtes werktägliches Verkehrsaufkommen Neuer Marktplatz Usingen (Planung) | | | | | | | | |
|--|---------------------------------|-------------------------|--------------|----------------------|--------------------------------------|---|-------------------------------|--------------|
| Art der baulichen Nutzung | Bruttogeschoss- fläche (BGF) | Verkaufsfläche (VKF) | Beschäftigte | Kunden / Besucher | Pkw-Verkehr | | | Summe Kfz |
| | | | | | Beschäftig- tenverkehr Pkw/Tag | Besucher-/ Kunden- verkehr Pkw/Tag | Liefer- verkehr Lkw/Tag | |
| Lebensmittelmarkt | | 2.500 | 50 | 2.750 | 78 | 2.517 | 31 | 2.626 |
| Fachmärkte | | 1.550 | 24 | 853 | 36 | 735 | 19 | 791 |
| Drogeriemarkt | | 650 | 19 | 910 | 29 | 784 | 6 | 819 |
| Arztpraxis | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Fitnessstudio | 1.000 | | 8 | 225 | 13 | 331 | 1 | 345 |
| Summe | 1.000 | 4.700 | 101 | 4.738 | 156 | 4.367 | 57 | 4.581 |

Tab. 2: Werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen „Neuer Marktplatz“ in Usingen

Die vorgesehenen baulichen Nutzungen im Plangebiet „Neuer Marktplatz“ lassen ein werktägliches Kfz-Tagesverkehrsaufkommen von insgesamt rd. 4.580 Kfz/Tag erwarten.

⁵ Integration von Verkehrsplanung und räumlicher Planung, Teil 2: Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Bauvorhaben der Bauleitplanung, Dr.-Ing. Dietmar Bosserhoff, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden, 2000

⁶ Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2006

2.3 Kfz-Verkehrsaufkommen in der Vor- und Nachmittagsspitze

Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens in den Spitzenstunden erfolgt über Annahmen zum fahrtweckspezifischen tageszeitlichen Auftreten des Verkehrsaufkommens in der vor- und nachmittäglichen Spitzenstunde, unterschieden nach Quell- und Zielverkehr. Grundlage hierfür bildet das tageszeitliche Auftreten des Verkehrsaufkommens in Anlehnung an die normierten fahrtweckspezifischen Tagesganglinien nach der EAR 91 / EAR 05⁷. Für das Fitnessstudio, die Gewerbe- und Büronutzungen im Plangebiet „Neuer Marktplatz“ wird die tageszeitliche Verkehrsverteilung entsprechend den Ladenöffnungszeiten des Lebensmittelmarktes, der Fachmärkte und üblicher Sportnutzungen angepasst. Für den Lebensmittelmarkt und das Fitnessstudio wird von einer werktäglichen Öffnungszeit zwischen 07:00 Uhr und 22:00 Uhr ausgegangen. Für die Fachmärkte werden ortsübliche Öffnungszeiten bis 20:00 Uhr angesetzt.

Das tageszeitliche Auftreten des Kfz-Verkehrsaufkommens im Quell- und Zielverkehr der im Plangeltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Neuer Marktplatz“ vorgesehenen baulichen Nutzungen ist in Form vom fahrtweckspezifischen Tagesganglinien in **Anlage 2** und **Anlage 3** dargestellt. Das vorhabenbedingte Fahrzeugaufkommen in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde ist als Ergebnisübersicht in **Tab. 3** zusammengestellt.

| Vorhabenbedingter Kfz-Verkehr "Neuer Marktplatz" Usingen | | Vormittagsspitzenstunde 09:00 - 10:00 Uhr | | Nachmittagsspitzenstunde 17:00 - 18:00 Uhr | |
|---|-------------|--|---------------------|---|---------------------|
| Nachfragegruppe | Fahrzeugart | Quellverkehr Fz/h | Zielverkehr Fz/h | Quellverkehr Fz/h | Zielverkehr Fz/h |
| Mitarbeiter | Pkw | 0 | 2 | 1 | 0 |
| Besucher / Kunden | Pkw | 159 | 196 | 249 | 272 |
| Anlieferung | Lkw | 3 | 2 | 2 | 2 |
| Summe | Pkw | 159 | 198 | 250 | 273 |
| | Lkw | 3 | 2 | 2 | 2 |
| | Kfz | 161 | 200 | 252 | 274 |

Tab. 3: Vorhabenbedingtes Kfz-Verkehrsaufkommen in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde

Aufgrund des hohen Kundenaufkommens für das Fachmarktzentrum liegen die überlagerten Verkehrsspitzen im Quell- und Zielverkehr außerhalb der üblichen vor- und nachmittäglichen Verkehrsspitzenzeiten.

⁷ „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 91“, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 1991
„Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05“, Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsgruppe Straßenentwurf, Ausgabe 2005



3 Verkehrsaufkommen im umgebenden Straßennetz

3.1 Verkehrsanalyse 2014 (Verkehrszählung)

Als Grundlage für den Nachweis der äußeren Verkehrserschließung des Fachmarktzentrum („Neuer Marktplatz“) ist die derzeitige Verkehrssituation in dem an das Plangebiet angrenzende Straßennetz aufzunehmen und darzustellen. Die Verkehrsanalyse stützt sich auf die zur Verfügung stehenden Verkehrsdaten von Hessen Mobil⁸. Zur Ergänzung des vorliegenden Datenbestandes wurden am Dienstag, den 08.04.2014 Verkehrszählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Knoten Wilhelmjstraße / Obergasse (1)
- Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2)
- Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3)
- Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4)
- Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5)

Die Knotenstromzählungen wurden während der Vor- und Nachmittagsstundengruppen von 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr durchgeführt. Sie erfolgten in 15 Minuten-Intervallen differenziert nach den Fahrzeugarten Pkw/ Lieferwagen, Lkw/ Bus, Lastzug und Motorrad (Krad). Die Zählergebnisse sind in den **Anlage 6 bis 8** dokumentiert.

Das Analyse-Verkehrsaufkommen (Querschnittswerte und Knotenstrombelastungen) wird aus den oben aufgelisteten Bestandsdaten der Jahre 2010 und 2012 zusammengeführt, auf Tageswerte hochgerechnet und zusammengestellt (vgl. **Tab. 4** bis **Tab. 8**).

⁸ Verkehrsuntersuchung B275 und B456 Umfahrung Usingen, Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt, Oktober 2005 auf Grundlage von Zählenden vom Dienstag, den 29.06.2004



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Analyse 2014 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------|-----------------|---|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Wilhelmjstraße | 1 links | 59 | 6 | 10,2% | 183 | 4 | 2,2% | 1.811 | 65 | 3,6% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 360 | 8 | 2,2% | 350 | 8 | 2,3% | 4.676 | 106 | 2,3% |
| Untergasse | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 394 | 32 | 8,1% | 872 | 16 | 1,8% | 8.556 | 307 | 3,6% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 579 | 24 | 4,1% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 1.392 | 70 | 5,0% | 1.630 | 34 | 2,1% | 20.759 | 740 | 3,6% |

Tab. 4: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1)

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Analyse 2014 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------|-----------------|---|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Kreuzgasse | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse Süd | 4 links | 251 | 8 | 3,2% | 363 | 7 | 1,9% | 4.075 | 129 | 3,2% |
| | 5 geradeaus | 337 | 20 | 5,9% | 692 | 13 | 1,9% | 6.299 | 244 | 3,9% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse Nord | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 380 | 26 | 6,8% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 187 | 5 | 2,7% | 203 | 3 | 1,5% | 2.361 | 69 | 2,9% |
| Summe | | 1.155 | 59 | 5,1% | 1.483 | 29 | 2,0% | 18.451 | 704 | 3,8% |

Tab. 5: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2)



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Analyse 2014 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|------------------|-----------------|---|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Kreuzgasse West | 1 links | 1 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 9 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 300 | 16 | 5,3% | 292 | 3 | 1,0% | 3.603 | 87 | 2,4% |
| Zitzergasse Süd | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Kreuzgasse Ost | 7 links | 182 | 7 | 3,8% | 297 | 7 | 2,4% | 3.446 | 96 | 2,8% |
| | 8 geradeaus | 323 | 7 | 2,2% | 439 | 5 | 1,1% | 4.454 | 102 | 2,3% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Zitzergasse Nord | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 4 | 0 | 0,0% | 2 | 0 | 0,0% | 30 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 4 | 0 | 0,0% | 28 | 0 | 0,0% | 212 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 814 | 30 | 3,7% | 1.058 | 15 | 1,4% | 11.754 | 285 | 2,4% |

Tab. 6: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3)

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Analyse 2014 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------|-----------------|---|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Bahnhofstraße | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 267 | 8 | 3,0% | 422 | 7 | 1,7% | 4.231 | 133 | 3,1% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Wilhelmjstraße | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Zitzergasse | 10 links | 232 | 7 | 3,0% | 282 | 1 | 0,4% | 3.612 | 42 | 1,2% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 279 | 7 | 2,5% | 287 | 7 | 2,4% | 3.491 | 120 | 3,4% |
| Summe | | 778 | 22 | 2,8% | 991 | 15 | 1,5% | 11.334 | 295 | 2,6% |

Tab. 7: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4)



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Analyse 2014 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------------------|-----------------|---|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Bahnhofstraße West | 1 links | 14 | 5 | 35,7% | 22 | 4 | 18,2% | 175 | 62 | 35,4% |
| | 2 geradeaus | 248 | 5 | 2,0% | 383 | 2 | 0,5% | 3.889 | 73 | 1,9% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Bahnhofstraße Ost | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 266 | 7 | 2,6% | 272 | 5 | 1,8% | 3.275 | 102 | 3,1% |
| | 9 rechts | 13 | 0 | 0,0% | 15 | 2 | 13,3% | 215 | 18 | 8,4% |
| Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 10 links | 19 | 3 | 15,8% | 39 | 5 | 12,8% | 346 | 64 | 18,5% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 11 | 4 | 36,4% | 28 | 1 | 3,6% | 259 | 16 | 6,2% |
| Summe | | 571 | 24 | 4,2% | 759 | 19 | 2,5% | 8.159 | 335 | 4,1% |

Tab. 8: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5)

Ein Vergleich zu den Zählwerten aus dem Jahr 2004 zeigt, dass die Zählwerte aus dem Jahr 2014 mit diesen in etwa vergleichbar sind (vgl. **Tab. 9**).

| Querschnitt | zwischen | Analyse 2004 (Zählung) Belastung [Kfz/Tag] | Analyse 2014 (Zählung) | |
|-------------|---------------|---|---------------------------|--------------------------------|
| | | | Belastung [Kfz/Tag] | Veränderung [Kfz/Tag] [%] |
| Untergasse | Wilhelmstraße | B456 | 18.700 | 18.900 200 1% |
| Obergasse | Wilhelmstraße | Kreuzgasse | 16.100 | 16.100 0 0% |
| Obergasse | Kreuzgasse | Schlagweg | 14.000 | 14.400 400 3% |
| Kreuzgasse | Zitzergasse | Fritz-Born-Straße | 6.200 | 7.900 1.700 27% |

Tab. 9: Querschnittswerte in der Analyse 2004 (Zählung) und Analyse 2014 (Zählung)

3.2 Verkehrsprognose

3.2.1 Grundbelastung

Eine Erhöhung der Zählwerte von 2014 zur Berücksichtigung eines Prognosenullfalls ist nicht erforderlich, da gemäß der Untersuchung die Verkehrsbelastungen im Prognosenullfall 2020 gegenüber dem Bestand (Zählung 2004 – vergleichbar mit 2014) im Bereich der Innenstadt eher abnehmen. Daher wird nachfolgend die Analyse 2014 als Vergleichsfall angesetzt.

Tab. 10 zeigt die erwarteten Abnahmen der Belastungsquerschnitte von über 50% in der Innenstadt von Usingen gegenüber der Analyse 2014, wenn die geplante Umgehungsstraße Nord umgesetzt wird (Modelldaten VISUM)⁹.

| Querschnitt | zwischen | | Analyse 2014 (Zählung) Belastung [Kfz/Tag] | Prognose 2020 (Umgehungsstraße Nord) | | |
|---------------|------------------|-------------------|---|---|--------------------------------|------|
| | | | | Belastung [Kfz/Tag] | Veränderung [Kfz/Tag] [%] | |
| Untergasse | Wilhelmjstraße | B456 | 18.900 | 7.100 | -11.800 | -62% |
| Obergasse | Wilhelmjstraße | Kreuzgasse | 16.100 | 4.900 | -11.200 | -70% |
| Obergasse | Kreuzgasse | Schlagweg | 14.400 | 3.000 | -11.400 | -79% |
| Kreuzgasse | Obergasse | Zitzergasse | 8.300 | 3.600 | -4.700 | -57% |
| Kreuzgasse | Zitzergasse | Fritz-Born-Straße | 7.900 | 2.900 | -5.000 | -63% |
| Zitzergasse | Kreuzgasse | Bahnhofstraße | 6.900 | 3.600 | -3.300 | -48% |
| Bahnhofstraße | Westerfelder Weg | Zitzergasse | 7.500 | 1.700 | -5.800 | -77% |

Tab. 10: Querschnittswerte in der Analyse 2014 und in der Prognose 2020 (mit Umgehungsstraße Nord)

3.2.2 Planung Fachmarktzentrum (Planfall)

Die räumliche Verteilung des erwarteten Kundenverkehrs orientiert sich an den Einzugsbereichen und Marktpotenzialen aus dem Gutachten zum Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ aus dem Dezember 2013/ Februar 2014¹⁰. Der Verkehr wird über das innere Straßennetz in Usingen verteilt. Richtung Westen wird der Verkehr über die Neutorstraße und Am Riedborn, Richtung Südwesten über den Westerfelder Weg, Richtung Süden über die Untergasse, Richtung Osten über die Untergasse und die Obergasse und Richtung Norden und Nordwesten über die Obergasse verteilt (vgl. **Bild 1**). Die prozentuale Verteilung auf die Straßen wird im Folgenden dargestellt:

- Neutorstraße: 17 % (ab Stockheimer Weg 25 %)
- Am Riedborn: 12 % (davon 8 % weiter über Neutorstraße)
- Westerfelder Weg: 24 %
- Untergasse: 22 %
- Obergasse: 25 %

⁹ Verkehrsuntersuchung B275 und B456 Umfahrung Usingen, Amt für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt, Oktober 2005

¹⁰ Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ in Usingen, Dr. Lademann & Partner Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Dezember 2013, Februar 2014.

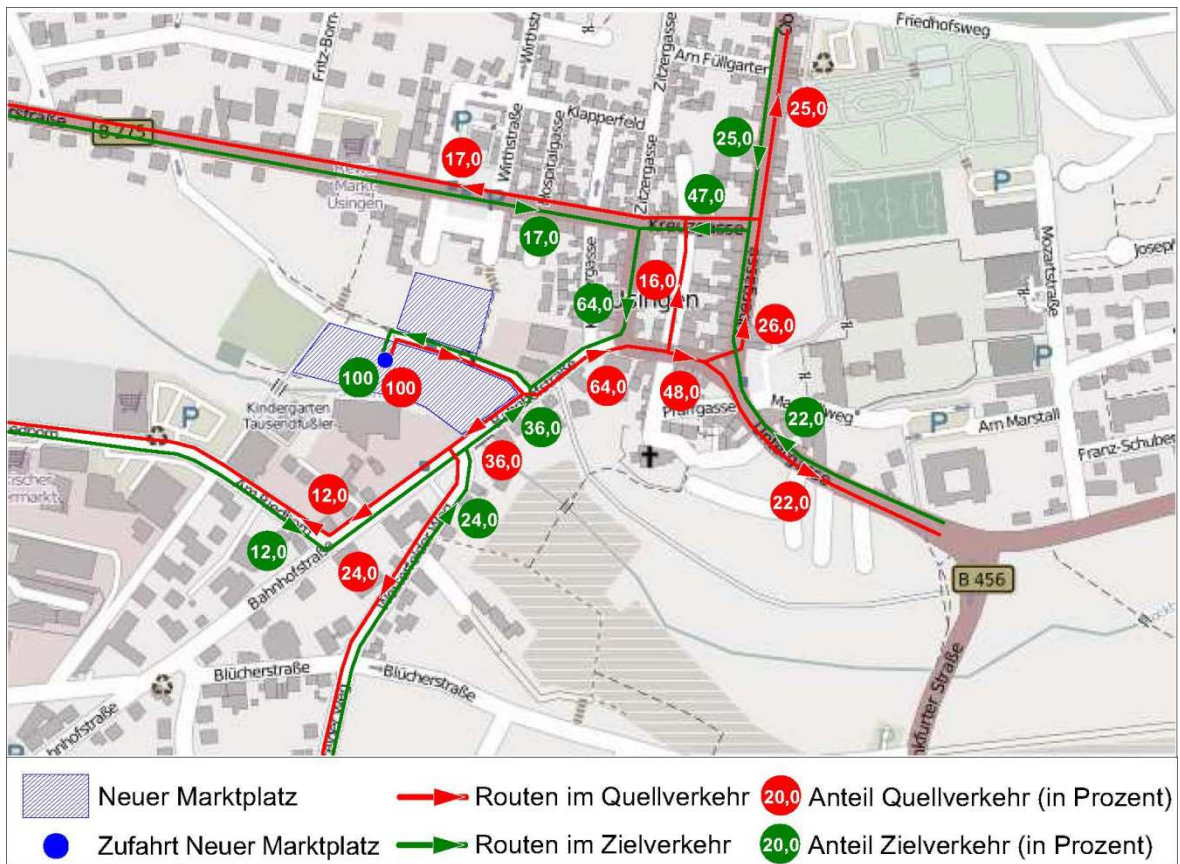


Bild 1: Verkehrsverteilung des induzierten Verkehrs durch das Fachmarktzentrum

Aus der Verkehrsverteilung des Neuverkehrs durch das Fachmarktzentrum ergeben sich erhöhte Querschnittswerte im umgebenden Straßennetz. Diese sind für den Planfall 2020 in **Tab. 11** für ausgewählte Straßen im Umfeld des Planungsvorhabens zusammengestellt und dem Analysefall 2014 gegenübergestellt.

| Querschnitt | zwischen | | Analyse 2014 (Zählung) Belastung [Kfz/Tag] | Planfall 2020 ("Neuer Marktplatz") | | |
|---------------|------------------|-------------------|---|---------------------------------------|--------------------------|--------------------|
| | | | | Belastung [Kfz/Tag] | Veränderung [Kfz/Tag] | Veränderung [%] |
| Untergasse | Wilhelmjstraße | B456 | 18.900 | 19.800 | 900 | 5% |
| Obergasse | Wilhelmjstraße | Kreuzgasse | 16.100 | 17.000 | 900 | 6% |
| Obergasse | Kreuzgasse | Schlagweg | 14.400 | 15.400 | 1.000 | 7% |
| Kreuzgasse | Obergasse | Zitzergasse | 8.300 | 9.200 | 900 | 11% |
| Kreuzgasse | Zitzergasse | Fritz-Born-Straße | 7.900 | 9.000 | 1.100 | 14% |
| Zitzergasse | Kreuzgasse | Bahnhofstraße | 6.900 | 8.400 | 1.500 | 22% |
| Bahnhofstraße | Westerfelder Weg | Zitzergasse | 7.500 | 10.400 | 2.900 | 39% |

Tab. 11: Querschnittswerte in der Analyse 2014 und im Planfall 2020

In **Tab. 12** wird die Verkehrszunahme an den untersuchten Knotenpunkten durch den Neuverkehr des Fachmarktzentrums dargestellt.

| Knotenpunkt | Verkehrszunahme | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | |
|---|-----------------|------------------------------|---|------------------------------------|------------------------------|---|------------------------------------|
| | | Analyse 2014 (1) Kfz/h | Planfall 2020 ("Neuer Marktplatz") (2) Kfz/h | Summe (3) [(1)+(2)] Kfz/h | Analyse 2014 (4) Kfz/h | Planfall 2020 ("Neuer Marktplatz") (5) Kfz/h | Summe (6) [(4)+(5)] Kfz/h |
| 1 Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse | absolut [Kfz/h] | 1.392 | 123 | 1.515 | 1.630 | 191 | 1.821 |
| | in Prozent [%] | | | 8,9% | | | 11,7% |
| 2 Kreuzgasse/ Obergasse | absolut [Kfz/h] | 1.155 | 178 | 1.333 | 1.483 | 268 | 1.751 |
| | in Prozent [%] | | | 15,4% | | | 18,1% |
| 3 Kreuzgasse/ Zitnergasse | absolut [Kfz/h] | 814 | 161 | 975 | 1.058 | 230 | 1.288 |
| | in Prozent [%] | | | 19,8% | | | 21,7% |
| 4 Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitnergasse | absolut [Kfz/h] | 778 | 237 | 1.015 | 991 | 355 | 1.346 |
| | in Prozent [%] | | | 30,5% | | | 35,8% |
| 5 Bahnhofstraße/ Zufahrt "Neuer Marktplatz" | absolut [Kfz/h] | 571 | 370 | 941 | 759 | 554 | 1.313 |
| | in Prozent [%] | | | 64,8% | | | 73,0% |

Tab. 12: Vergleich der Verkehrszunahme an untersuchten Knotenpunkten zwischen der Analyse 2014 und dem Planfall 2020

3.2.3 Knotenstrombelastungen (Bemessungsverkehrsstärken)

Die Knotenstrombelastungen (Bemessungsverkehrsstärken) für den Planfall 2020 sind für die untersuchungsrelevanten Knotenpunkte in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde sowie im DTV_w in **Tab. 13** bis **Tab. 17** dargestellt.

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Planfall 2020 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------|-----------------|--|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Wilhelmjstraße | 1 links | 94 | 7 | 7,1% | 237 | 5 | 1,9% | 2.304 | 73 | 3,2% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 391 | 9 | 2,2% | 400 | 8 | 2,1% | 5.116 | 112 | 2,2% |
| Untergasse | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 436 | 33 | 7,5% | 930 | 16 | 1,8% | 9.015 | 313 | 3,5% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 579 | 24 | 4,1% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 1.499 | 72 | 4,8% | 1.792 | 35 | 2,0% | 22.151 | 760 | 3,4% |

Tab. 13: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1)

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Planfall 2020 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------|-----------------|--|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Kreuzgasse | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse Süd | 4 links | 329 | 9 | 2,8% | 480 | 8 | 1,7% | 5.052 | 142 | 2,8% |
| | 5 geradeaus | 373 | 21 | 5,5% | 750 | 14 | 1,8% | 6.814 | 251 | 3,7% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Obergasse Nord | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 380 | 26 | 6,8% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 236 | 6 | 2,4% | 271 | 3 | 1,3% | 2.896 | 76 | 2,6% |
| Summe | | 1.318 | 61 | 4,6% | 1.726 | 31 | 1,8% | 20.478 | 732 | 3,6% |

Tab. 14: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2)



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Planfall 2020 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|------------------|-----------------|--|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Kreuzgasse West | 1 links | 1 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 9 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 333 | 16 | 4,9% | 339 | 3 | 1,0% | 3.963 | 92 | 2,3% |
| Zitzergasse Süd | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Kreuzgasse Ost | 7 links | 273 | 8 | 3,0% | 423 | 8 | 1,8% | 4.440 | 109 | 2,5% |
| | 8 geradeaus | 348 | 7 | 2,1% | 477 | 5 | 1,1% | 4.796 | 107 | 2,2% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Zitzergasse Nord | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 4 | 0 | 0,0% | 2 | 0 | 0,0% | 30 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 4 | 0 | 0,0% | 28 | 0 | 0,0% | 212 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 962 | 32 | 3,3% | 1.269 | 16 | 1,3% | 13.450 | 308 | 2,3% |

Tab. 15: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3)

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Planfall 2020 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|---------------|-----------------|--|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Bahnhofstraße | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 359 | 10 | 2,7% | 568 | 8 | 1,5% | 5.527 | 151 | 2,7% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Wilhelmstraße | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Zitzergasse | 10 links | 232 | 7 | 3,0% | 282 | 1 | 0,4% | 3.612 | 42 | 1,2% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 403 | 8 | 2,1% | 460 | 8 | 1,8% | 4.845 | 138 | 2,9% |
| Summe | | 993 | 25 | 2,5% | 1.310 | 18 | 1,3% | 13.984 | 331 | 2,4% |

Tab. 16: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse (4)



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Planfall 2020 Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | |
|----------------------------|-----------------|--|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | DTV _w | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| Bahnhofstraße West | 1 links | 79 | 1 | 1,1% | 110 | 1 | 0,6% | 869 | 10 | 1,2% |
| | 2 geradeaus | 248 | 10 | 4,0% | 383 | 6 | 1,6% | 3.889 | 73 | 1,9% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| - | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Bahnhofstraße Ost | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 266 | 11 | 4,1% | 272 | 7 | 2,6% | 3.275 | 102 | 3,1% |
| | 9 rechts | 137 | 1 | 1,1% | 188 | 1 | 0,6% | 1.551 | 18 | 1,2% |
| Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 10 links | 111 | 2 | 1,4% | 185 | 1 | 0,8% | 1.581 | 20 | 1,3% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 62 | 1 | 1,4% | 106 | 1 | 0,7% | 914 | 12 | 1,3% |
| Summe | | 903 | 26 | 2,8% | 1.243 | 17 | 1,4% | 12.079 | 236 | 2,0% |

Tab. 17: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5)

4 Nachweis der äußeren Verkehrserschließung

4.1 Grundlagen und Vorgehensweise

Zum Nachweis einer funktions- und leistungsfähigen äußeren Verkehrserschließung des geplanten Fachmarktzentrum wird eine Leistungsfähigkeitsüberprüfung des Anschlussknotenpunktes Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ als Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage sowie der untersuchungsrelevanten, umliegenden Knotenpunkte nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)¹¹ durchgeführt. Für die Überprüfung bzw. den Nachweis der Leistungsfähigkeit werden die Bemessungsverkehrsstärken in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde des Analysefalls 2014 (vgl. **Kapitel 3.1**) und der des Planfalls 2020 (vgl. **Kapitel 3.2.3**) zu Grunde gelegt. Folgende Knotenpunkte wurden hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit überprüft:

- Knoten Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1)
- Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2)
- Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3)
- Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4)
- Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5)

¹¹ Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 / Fassung 2005



Der Nachweis der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage (LSA) wird entsprechend dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)¹² geführt. Für die Leistungsfähigkeitsüberprüfung und ggf. erforderliche Signalprogrammplanung/ -optimierung wird das Programm **AMPEL**¹³ eingesetzt.

Zur Beurteilung der Knotenpunktleistungsfähigkeit werden die Leistungsfähigkeitsreserven (Auslastungsgrad), die zu erwartenden Rückstaulängen und die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS ausgewiesen. Zur Beurteilung der Funktions- und Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erfolgt eine Einstufung nach den sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) gemäß HBS. Dabei wird nach den im Folgenden beschriebenen Qualitätsstufen A - F unterschieden:

- Stufe A:** Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- Stufe B:** Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
- Stufe C:** Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- Stufe D:** Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E:** Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind lang. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F:** Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Anlage ist überlastet.

Für Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen sollte auch in den Spitzenstunden die **Qualitätsstufe D** erreicht werden. Maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist dabei die Signalgruppe mit der niedrigsten Qualitätsstufe. Die Grenzwerte der Qualitätsstufen (zulässige mittlere Wartezeiten) sind in **Tab. 18** aufgeführt.

¹² Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2001 / Fassung 2009

¹³ BPS GmbH, Programm zur Planung, Leistungsberechnung, Optimierung und Datenverwaltung für Lichtsignalanlagen AMPEL, Version 5.1, Karlsruhe

| Qualitätsstufe QSV | nicht koordinierte Zufahrten zulässige mittlere Wartezeit w [s/Fz.] | koordinierte Zufahrten Prozentsatz der Durchfahrten ohne Halt [%] |
|------------------------------|---|---|
| A | ≤ 20 | ≥ 95 % |
| B | ≤ 35 | ≥ 85 % |
| C | ≤ 50 | ≥ 75 % |
| D | ≤ 70 | ≥ 65 % |
| E | ≤ 100 | ≥ 50 % * |
| F | > 100 | < 50 % * |

* Koordinierung unwirksam

Tab. 18: Grenzwerte der Qualitätskriterien für den Kraftfahrzeugverkehr an nicht koordinierten und koordinierten Knotenpunktzufahrten mit Lichtsignalanlage

Für die Leistungsfähigkeitsüberprüfung von Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (LSA) wird das Simulationsprogramm KNOSIMO Version 5¹⁴ eingesetzt. Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit werden die mittleren Verlustzeiten je Verkehrsstrom (V_{Zmitt}), die zu erwartenden Rückstaulängen je Verkehrsstrom und die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach dem HBS ausgewiesen.

Für eine Einschätzung der Verkehrsqualität an einem Knotenpunkt ohne Lichtsignalanlage ist davon auszugehen, dass bei mittleren Verlustzeiten (V_{Zmitt})¹⁵ von deutlich unter 50 Sekunden je Verkehrsstrom der Knotenpunkt in der Regel ausreichend leistungsfähig ist. Demgegenüber sind mittlere Verlustzeiten eines Verkehrsstromes über 60 s meist mit einer Überlastung des Knotens verbunden. Bei den in den Ergebnistabellen angegebenen Maximalwerten, beispielsweise den maximalen Rückstaulängen (R_{smax}), kann es sich um Einzelwerte („Ausreißer“) handeln, die im Verlauf der Simulation registriert wurden. Eine detaillierte Ergebnisauswertung erfordert daher gegebenenfalls die Überprüfung der Maximalwerte anhand der Häufigkeitsverteilung der Einzelwerte über den Zeitraum der Spitzenstunde.

Zur Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlage (LSA) wird gemäß HBS nach den im Folgenden beschriebenen Qualitätsstufen A - F unterschieden:

Stufe A: Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Stufe B: Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

¹⁴ KNOSIMO Version 5, Simulation des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten ohne Lichtsignalanlagen, BPS GmbH, Karlsruhe

¹⁵ Die Verlustzeit nach KNOSIMO entspricht in etwa der Wartezeit nach HBS + 8s

- Stufe C:** Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.
- Stufe D:** Die Mehrzahl der Fahrzeugführer muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Fahrzeuge können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- Stufe E:** Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht.
- Stufe F:** Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet.

Für Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage sollte in den Spitzenstunden die **Qualitätsstufe D** erreicht werden. Maßgebend für die Einstufung des gesamten Knotenpunktes ist dabei die Zufahrt mit der niedrigsten Qualitätsstufe. Zur Einteilung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) A bis F gelten die Grenzwerte der mittleren Wartezeit nach **Tab. 19**.

| Qualitätsstufe (QSV) | Mittlere Wartezeit w [s] |
|----------------------|--------------------------|
| A | ≤ 10 |
| B | ≤ 20 |
| C | ≤ 30 |
| D | ≤ 45 |
| E | > 45 |
| F | ----* |

* Die Stufe F ist erreicht, wenn der Sättigungsgrad größer als 1 ist

Tab. 19: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen von Knotenpunkten ohne LSA



4.2 Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfung

4.2.1 Knotenpunkt Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1)

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 ist in **Anlage 9** dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

Analyse 2014

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauform: | Bestand (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV E Nachmittagsspitzenstunde: QSV F |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 108 m (Wilhelmjstraße) Nachmittagsspitzenstunde: 222 m (Wilhelmjstraße) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Untergasse / Obergasse) rechnerisch keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens (Analyse 2014) mit Qualitätsstufe E in der Vormittagsspitzenstunde und der Qualitätsstufe F in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Wilhelmjstraße staut sich der Verkehr über den Nachbarknoten zurück. |

Planfall 2020

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauform: | Bestand (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV E Nachmittagsspitzenstunde: QSV F |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 192 m (Wilhelmjstraße) Nachmittagsspitzenstunde: 840 m (Wilhelmjstraße) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Untergasse / Obergasse) rechnerisch keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe E in der Vormittagsspitzenstunde und der Qualitätsstufe F in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Wilhelmjstraße staut sich der Verkehr über den Nachbarknoten zurück. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit kann durch Einsatz einer Lichtsignalanlage (LSA) erreicht werden und ist Bestandteil einer gesonderten Untersuchung. |



4.2.2 Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse (2)

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 ist in **Anlage 10** dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

Analyse 2014

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauf orm: | Bestand (Abknickende Vorfahrt ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV C Nachmittagsspitzenstunde: QSV C |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 60 m (Obergasse Nord) Nachmittagsspitzenstunde: 30 m (Obergasse Nord) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit abknickender Vorfahrtsstraße: Obergasse Süd / Kreuzgasse) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens (Analyse 2014) mit Qualitätsstufe C in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Obergasse Nord staut sich der Verkehr nicht bis zum Nachbarknoten zurück. |

Planfall 2020

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauf orm: | Bestand (Abknickende Vorfahrt ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV F Nachmittagsspitzenstunde: QSV F |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 282 m (Obergasse Nord) Nachmittagsspitzenstunde: 246 m (Obergasse Nord) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit abknickender Vorfahrtsstraße: Obergasse Süd / Kreuzgasse) rechnerisch keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe F in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Obergasse Nord staut sich der Verkehr über den Nachbarknoten zurück. |



Planfall 2020

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauform: | Änderung Verkehrsführung (Vorfahrtstraße: Obergasse) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV B Nachmittagsspitzenstunde: QSV D |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 30 m (Obergasse Süd) Nachmittagsspitzenstunde: 162 m (Obergasse Süd) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse gewährleistet als Knotenpunkt ohne LSA bei Änderung der Verkehrsführung (mit Vorfahrtsstraße: Obergasse) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe B in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe D in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Obergasse Süd staut sich der Verkehr über den Nachbarknoten zurück. |

4.2.3 Knotenpunkt Kreuzgasse / Zitzergasse (3)

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt Kreuzgasse / Zitzergasse in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 ist in **Anlage 11** dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

Analyse 2014 im Bestand (Einmündung ohne LSA):

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauform: | Bestand (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV B Nachmittagsspitzenstunde: QSV C |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 6 m (Kreuzgasse Ost) Nachmittagsspitzenstunde: 12 m (Kreuzgasse Ost) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Kreuzgasse / Zitzergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauförm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Kreuzgasse) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens (Analyse 2014) mit Qualitätsstufe B in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe C in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Kreuzgasse Ost staut sich der Verkehr nicht bis zum Nachbarknoten zurück. |



Planfall 2020

| | |
|-------------------------|--|
| Ausbauform: | Bestand (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV C Nachmittagsspitzenstunde: QSV D |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 12 m (Kreuzgasse Ost) Nachmittagsspitzenstunde: 18 m (Kreuzgasse Ost) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Kreuzgasse / Zitnergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Kreuzgasse) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe C in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe D in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Kreuzgasse Ost staut sich der Verkehr nicht bis zum Nachbarknoten zurück. |

4.2.4 Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse (4)

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 ist in **Anlage 12** dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

Analyse 2014

| | |
|-------------------------|--|
| Ausbauform: | Bestand (Abknickende Vorfahrt ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV A Nachmittagsspitzenstunde: QSV B |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 12 m (Bahnhofstraße) Nachmittagsspitzenstunde: 24 m (Bahnhofstraße) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit abknickender Vorfahrtsstraße: Zitnergasse / Wilhelmjstraße) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens (Analyse 2014) mit Qualitätsstufe A in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe B in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Bahnhofstraße staut sich der Verkehr nicht bis zum Nachbarknoten zurück. |



Planfall 2020

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauform: | Bestand (Abknickende Vorfahrt ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV A Nachmittagsspitzenstunde: QSV C |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 18 m (Bahnhofstraße) Nachmittagsspitzenstunde: 102 m (Bahnhofstraße) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit abknickender Vorfahrtsstraße: Zitnergasse / Wilhelmjstraße) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe A in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe C in der Nachmittagsspitzenstunde. In der Knotenpunktzufahrt Bahnhofstraße staut sich der Verkehr über den Nachbarknoten zurück. |

4.2.5 Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5)

Für den geplanten Anschlussknotenpunkt zur Erschließung des Fachmarktzentrums wurde ein Knotenpunktausbau als Einmündung ohne LSA nach dem Formblatt 1 des HBS geprüft.

Da die Bushaltestellenpositionen im Plangeltungsbereich entfallen, soll eine Haltestelle mit zwei Haltestellenpositionen je Fahrtrichtung in der Bahnhofstraße direkt westlich des Westerfelder Wegs angeordnet werden¹⁶. Weiter westlich liegt die Zufahrt des bestehenden Lidl-Marktes. Ein Rückstau des Knotenpunktes Bahnhofstraße / „Neuer Marktplatz“ in die bestehende Einmündung Westerfelder Weg (und damit auch in die geplante Haltestelle), sowie in die östliche Einmündung Klaubergasse soll vermieden werden. Die Stauräume zu den nächsten Einfahrten besitzen folgende Längen:

- Zufahrt Bahnhofstraße West: ca. 54 m bis Westerfelder Weg
- Zufahrt Bahnhofstraße Ost: ca. 54 m bis Klaubergasse
- Zufahrt „Neuer Marktplatz“: ca. 80 m bis Parkplatz-Einfahrt

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung für den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 ist in **Anlage 13** dokumentiert und nachfolgend zusammengefasst.

¹⁶ Haltestellenanordnung nach Aussage des Verkehrsverbands Hochtaunus (VHT) vom 28.04.2014



Analyse 2014

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauf orm: | Bestand (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV A Nachmittagsspitzenstunde: QSV B |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 6 m (Zufahrt „Neuer Marktplatz“) Nachmittagsspitzenstunde: 6 m (Zufahrt „Neuer Marktplatz“) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ gewährleistet in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Bahnhofstraße) rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des derzeitigen Verkehrsaufkommens (Analyse 2014) mit Qualitätsstufe A in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe B in der Nachmittagsspitzenstunde. Rechnerisch ergibt sich kein wesentlicher Rückstau. |

Planfall 2020

| | |
|-------------------------|---|
| Ausbauf orm: | Planung (Einmündung ohne LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV B Nachmittagsspitzenstunde: QSV D |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 12 m (Zufahrt „Neuer Marktplatz“) Nachmittagsspitzenstunde: 42 m (Zufahrt „Neuer Marktplatz“) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ gewährleistet in der geplanten Ausbauf orm als Knotenpunkt ohne LSA (mit Vorfahrtsstraße: Bahnhofstraße) rechnerisch gerade noch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe B in der Vormittagsspitzenstunde und mit Qualitätsstufe D in der Nachmittagsspitzenstunde. Nachmittags erreicht der Knotenpunkt ohne Berücksichtigung der separaten Zufahrt auf den Parkplatz des Lebensmittelmarktes in der Bahnhofstraße seine Kapazitätsgrenze. Unter Berücksichtigung dieser direkten, zusätzlichen Zufahrt sinkt die Leistungsfähigkeit der Einmündung auf die Qualitätsstufe E in der Nachmittagsspitzenstunde. Aufgrund der verlagerten Verkehre des Rechtsabbiegers in der Zufahrt Bahnhofstraße Ost auf den Geradeausstrom blockiert dieser den Linksabbiegestrom der Zufahrt „Neuer Marktplatz“. In der Knotenpunktzufahrt Zufahrt „Neuer Marktplatz“ stellt sich ein moderater Rückstau ein. Der Westerfelder Weg wird in keiner Weise überstaut (vgl. Bild 2). |

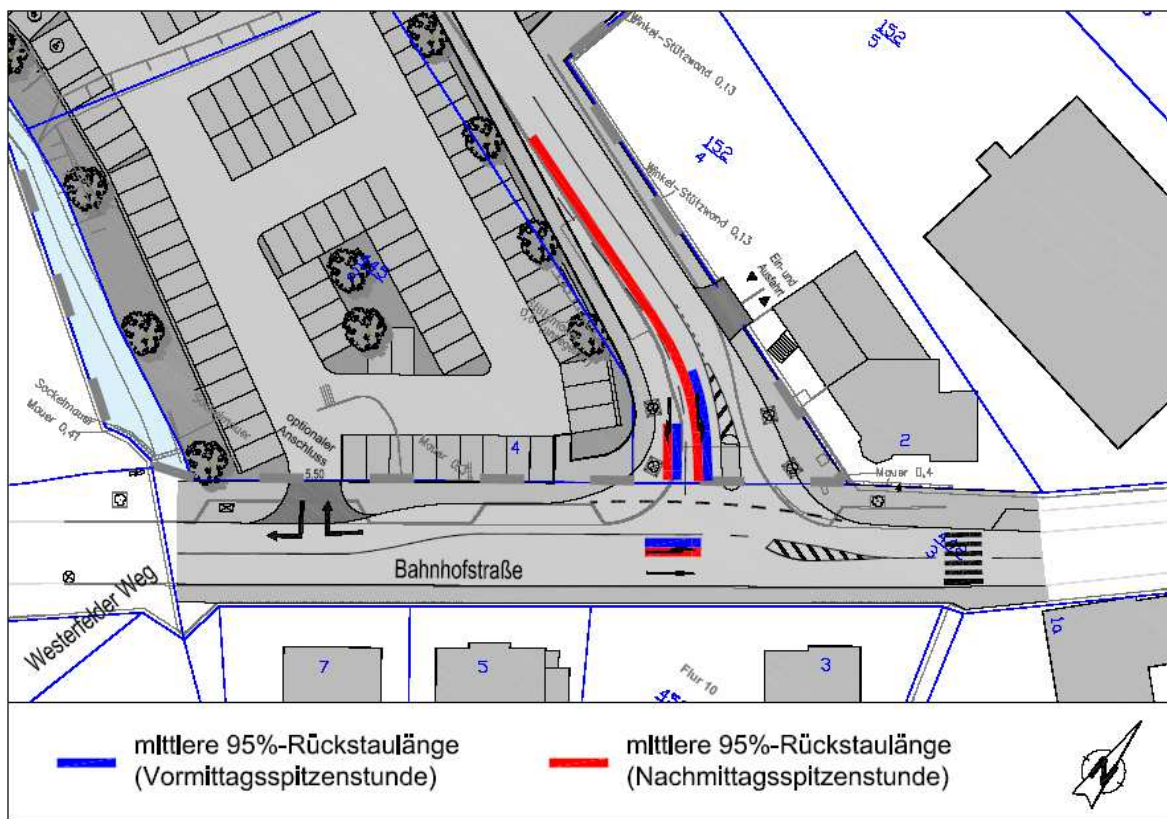


Bild 2: Rückstaulängen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Planfall 2020

| | |
|-------------------------|--|
| Ausbauform: | Planung (Knoten mit LSA) |
| Verkehrsqualität (QSV): | Vormittagsspitzenstunde: QSV B Nachmittagsspitzenstunde: QSV B |
| 95 %-Staulänge: | Vormittagsspitzenstunde: 48 m (Bahnhofstraße Ost) Nachmittagsspitzenstunde: 54 m (Zufahrt Neuer Marktplatz) |
| Gesamtbeurteilung: | Der Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ gewährleistet in einer möglichen Ausbauf orm als Knotenpunkt mit LSA rechnerisch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens inklusive Bauvorhaben „Neuer Marktplatz“ (Planfall 2020) mit Qualitätsstufe B in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde. In allen Knotenpunktzufahrten wird kein Rückstau bis zum Nachbar-knoten (z.B. Westerfelder Weg) erwartet. |

Aufgrund einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung der Einmündung auch ohne LSA bei gleichzeitig geringeren erwarteten Rückstaulängen ist der Einsatz einer LSA nicht erforderlich.

4.3 Übersicht der Ergebnisse (Leistungsfähigkeit)

Eine Übersicht der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsüberprüfungen der untersuchungsrelevanten Knotenpunkte ist in **Tab. 20** zusammengestellt.

| Knotenpunkt | Ausbauzustand | Analyse 2014 | | Planfall 2020 | |
|--|---|--------------|-------------|---------------|-------------|
| | | QSV | | QSV | |
| | | vormittags | nachmittags | vormittags | nachmittags |
| 1 Wilhelmjstr / Untergasse / Obergasse | Bestand (Einmündung ohne LSA) | E | F | E | F |
| | Mögl. Ausbauf orm (kleiner Kreisverkehr) | A | B | B | C |
| 2 Kreuzgasse / Obergasse | Bestand (abknickende Vorfahrt) | C | C | F | F |
| | Mögliche Ausbauf orm (Vorfahrt Obergasse) | - | - | B | D |
| 3 Kreuzgasse / Zitzergasse | Bestand (Knoten ohne LSA) | B | C | C | D |
| 4 Bahnhofstraße / Wilhemjstr. / Zitzergasse | Bestand (abknickende Vorfahrt) | A | B | A | C |
| 5 Bahnhofstraße / Zufahrt "Neuer Marktplatz" | Bestand / Planung (Einmündung ohne direkte Zufahrt Lebensmittelmarkt) | A | B | B | D |
| | Bestand / Planung (Einmündung mit direkter Zufahrt Lebensmittelmarkt) | - | - | B | E |
| | Alternative Planung (Einmündung mit LSA) | - | - | B | B |

Tab. 20: Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsüberprüfung

5 Vorplanungsstudie

5.1 Grundlagen

Die vereinfachte Vorplanung der äußeren Verkehrserschließung erfolgt unter Beachtung aller relevanten Entwurfsregelwerke und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dies sind u.a. folgende Regelwerke:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe 2002
- Bemessungsfahrzeuge und Schleppkurven zur Überprüfung der Befahrbarkeit von Verkehrsflächen, Ausgabe 2001
- Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren, Ausgabe 2006

5.1 Interne Erschließung

Das Plangebiet des „Neuen Marktplatzes“ soll von einer an die Bahnhofstraße angeschlossenen Erschließungsstraße erschlossen werden. Es ist eine Fahrbahnbreite von 5,50 m vorgesehen, die geeignet ist, um einen reibungslosen Begegnungsverkehr von Lkws und Pkws zu ermöglichen und Radfahrer im Mischverkehr aufzunehmen. Beidseitig ist ein 2,00 m breiter Gehweg geplant. Die Zufahrt des geplanten Parkplatzes und die Anlieferung des geplanten Lebensmittelmarktes sowie der Fachmärkte soll über die Erschließungsstraße erfolgen.

Entlang der Erschließungsstraße reihen sich im westlichen Bereich Senkrechtstellplätze direkt an die Fahrbahn. Dies verhindert ein Überfahren des Gehweges, der hinter den Stellplätzen entlang des geplanten Lebensmittelmarkt-Gebäudes führt. Ein Fußgängerüberweg (FGÜ) in Höhe des Eingangs zum Lebensmittelmarkt soll Fußgängern eine bevorrechtigte Querungsmöglichkeit bieten. Eine gefahrlose Querung wäre aber auch aufgrund der geringen Verkehrsstärke im gesamten Verlauf der Erschließungsstraße möglich. Denkbar ist auch die Ausbildung einer Mischfläche zwischen dem Parkplatz und den Fachmärkten, baulich z.B. durch Erhöhung der Fahrbahn als niveaugleiche Fläche mit dem Gehwegbereich ausgebildet.

Der Weg in Richtung „Alter Marktplatz“ bleibt erhalten und führt östlich am Gebäude der Fachmärkte entlang. Eine weitere fußläufige Verbindung in Richtung Neutorstraße bietet der Weg in Verlängerung der westlichen Bebauungsgrenze nach Norden.

Auf dem gesamten Plangeltungsbereich sind insgesamt 150 Stellplätze geplant. Es ist darauf zu achten, dass die im Bereich der Stellplätze geplanten Bäume ausreichend Platz erhalten. Dies kann z.B. mittels Baumscheiben geschehen.

Es ist geplant, den Parkplatz über eine zweite, 5,50 m breite Pkw-Zufahrt direkt an die Bahnhofstraße etwa 30 m westlich des geplanten Anschlussknotenpunktes anzuschließen. Diese direkte Zufahrt auf den Parkplatz des Lebensmittelmarktes belastet den in der Nachmittagsspitzenstunde ohnehin bereits an der Leistungsfähigkeitsgrenze



befindlichen Anschlussknotenpunkt zusätzlich. Dies liegt an dem dann ungünstig abgewickelten aus Osten einfahrenden Zielverkehr des Lebensmittelmarktes (rechts rein).

Um den Verkehrsfluss in der Bahnhofstraße nicht durch zusätzliche Linksabbiegevorgänge zu beeinträchtigen sollten maximal die Verkehrsströme rechts rein und rechts raus zugelassen werden. Gegebenenfalls kann eine bauliche Mitteltrennung zur Vermeidung nicht zulässiger Abbiegevorgänge (Linksabbieger) durch mobile Leitelemente hergestellt werden. Aus verkehrlichen Gründen ist diese zweite Gelände-Zufahrt nicht erforderlich, da sämtliche Verkehre über den Hauptanschluss leistungsfähig abgewickelt werden können und sie ungünstig auf den Verkehrsablauf einwirkt (vgl. **Kapitel 4.2.5**).

Die interne Erschließung des Bebauungsplans „Neuer Marktplatz“ ist in **Plan 1** als Vorplanungsskizze dargestellt.

5.2 Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Für den Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ wurde eine Einmündung als Knotenpunkt ohne LSA mit Vorfahrtsregelung entworfen. Vorteil eines Knotenpunktes ohne LSA gegenüber einem Knotenpunkt mit LSA ist neben den niedrigeren Investitions- und Unterhaltskosten insbesondere der erwartete, kürzere Rückstau in der Bahnhofstraße, wodurch der Geradeausverkehr meist ungehindert und umweltschonend (ohne Lärm- und Abgasemissionen durch zusätzliches Halten und Anfahren) abfließen kann.

Der Knotenpunkt verfügt in der westlichen Zufahrt der Bahnhofstraße über eine auf 5,50 m breite aufgeweitete Zufahrt für die Fahrtrichtung Geradeaus und für Linksabbieger in Richtung „Neuer Marktplatz“ mit zwei Aufstellplätzen (12 m Länge). In der östlichen Zufahrt der Bahnhofstraße ist ein kombinierter Geradeaus-Rechts-Abbiegefahrstreifen von 3,25 m Breite vorgesehen. In der Zufahrt des „Neuen Marktplatzes“ können jeweils ein separater Rechts- und Linksabbiegefahrstreifen mit jeweils 3,25 m Breite auf ca. 24 m Länge (entspricht vier Fahrzeuglängen) eingerichtet werden.

Die Befahrbarkeit des Knotenpunktes wurde fahrdynamisch mittels statischer Schleppkurven geprüft (Schleppkurvenprüfung). Als Bemessungsfahrzeug wurde ein dreiachsiger Lkw eingesetzt. Größere Fahrzeuge wie Lastzüge bzw. Sattelzüge überstreifen ggf. die Gegenfahrbahn. Aus Gründen der Befahrbarkeit müssen vier bestehende Bäume in Baumscheiben in diesem Bereich entfernt oder versetzt werden. Für die Planung des Knotenpunktes sind keine Eingriffe in angrenzende Grundstücke erforderlich.

Fußgänger können die Bahnhofstraße in Höhe der bestehenden Querungsmöglichkeit über den Fußgängerüberweg (FGÜ) sicher überqueren. Eine 2,0 m breite Mittelinsel erleichtert das Queren des Knotenpunktarms „Neuer Marktplatz“ für Fußgänger. Diese bietet zudem eine 4,0 m breite Wartefläche bei Querung der Einmündung. Die höchsten Fußgängerfrequenzen der Querung über den Knotenpunktarm „Neuer Marktplatz“ werden durch Schulkinder vor Schulbeginn und nach Schulende auf ihrem Schulweg von bzw. zur Haltestelle „Neuer Marktplatz“ erwartet. Die Spitzen im Schülerverkehr liegen erfahrungsgemäß jedoch außerhalb der erwarteten vorhabenbedingten Verkehrsspitzen des Kundenverkehrs im Zeitraum von 9:00 bis 10:00 Uhr und von 16:00 bis 18:00 Uhr bzw.



17:00 bis 18:00 Uhr, so dass keine weiteren Maßnahmen zur Sicherung der Fußgänger als notwendig erachtet werden.

Die Radfahrer werden wie im Bestand auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr geführt. Die Anlage separater Radverkehrsanlagen ist nicht vorgesehen.

Der Anschlussknotenpunkt Bahnhofstraße / „Neuer Marktplatz“ ist in **Plan 1** gemeinsam mit der internen Erschließung als Vorplanungsskizze dargestellt.

5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die derzeit im Plangeltungsbereich des Bebauungsplans „Neuer Marktplatz“ als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) ausgebildete Haltestelle „Neuer Marktplatz“ muss aufgrund der Neuplanung verlegt werden. Derzeit (Fahrplan 2014) verkehren am ZOB die Buslinien 60, 62, 63, 64, 65, 82, FB-16 und FB-35. Zusätzlich wird die Haltestelle von den Anruf-Sammel-Taxen AST 62, AST 66, AST 67 und AST 82 angefahren. Gemäß Fahrplan wird die Haltestelle in der Spitzenstunde von max. 10 Bussen pro Richtung angefahren; mittags fahren innerhalb kürzester Zeit 4 Busse ab.

In Abstimmung mit dem Verkehrsverband Hochtaunus (VHT) ist beabsichtigt, die bestehende Haltestelle „Neuer Marktplatz“ in die Bahnhofstraße südlich des Westerfelder Wegs zu verlegen. Die Verknüpfungsfunktion des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) soll aufgegeben und an anderer Stelle, z. B. am Bahnhof Usingen, realisiert werden. Daher sind von Seiten des VHT keine längeren, betrieblich bedingten Standzeiten an der neuen Haltestelle vorgesehen. Die neue Bushaltestelle im Zuge der Bahnhofstraße soll den Halt von zwei Standard-Linienbussen mit einer Fahrzeuglänge von 12,0 m hintereinander ermöglichen, wodurch sich eine Haltestellenlänge von insgesamt min. 25,0 m ergibt. Da an der neuen Bushaltestelle keine betrieblich bedingten Standzeiten seitens VHT vorgesehen sind, ist es möglich, die Bushaltestelle mit Halt am Fahrbahnrand auszubilden. Die prognostizierten Verkehrsstärken in der Bahnhofstraße liegen unterhalb der für die Einrichtung von Bushaltestellen mit Halten am Fahrbahnrand nach EAÖ¹⁷ angegebenen Einsatzbereich bis ca. 630 Kfz/ h und Richtung bei einer Taktfolge von 5 Minuten, so dass keine spürbaren Behinderungen des fließenden Verkehrs in Folge haltender Busse erwartet werden.

Die Realisierung der neuen Bushaltestelle „Neuer Marktplatz“ ist bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 anvisiert.

¹⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Tabelle 1, S. 62, Ausgabe 2013

6 Zusammenfassung und Fazit

Die Zwölfte Procom Invest GmbH & Co. KG beabsichtigt den Neubau des Fachmarktzentrums „Neuer Marktplatz“ in Usingen auf einem über die Bahnhofstraße erschlossenen ca. 15.000 qm großen Grundstück. Die derzeit planerisch vorgesehene Verkaufsfläche von insgesamt ca. 4.700 qm teilt sich auf einen Lebensmittelmarkt mit rd. 2.500 qm Verkaufsfläche, einen Drogeriefachmarkt mit rd. 650 qm Verkaufsfläche und weitere Fachmärkte mit insgesamt rd. 1.550 qm auf. Ergänzend hierzu sind im 1. Obergeschoss des Fachmarkt-Gebäudes auf einer Bruttogeschossfläche von 1.000 qm eine Nutzungsmischung aus einem Fitnessstudio, Büro-/ Verwaltungsebenen oder einer Arztpraxis vorgesehen. Der auf dem Grundstück des Fachmarktzentrums „Neuer Marktplatz“ in Usingen geplante Parkplatz mit ca. 155 Stellplätzen soll über die bestehende Zufahrtsstraße (Einfahrt und Ausfahrt aus/ in allen Richtungen) und eine neue zusätzliche Ein- und Ausfahrt (Einfahrt nur aus Nordosten und Ausfahrt nur nach Südwesten) an die Bahnhofstraße und weiterführend an das angrenzende innerstädtische Straßennetz angeschlossen werden.

Die vorgesehenen baulichen Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen des Fachmarktzentrums „Neuer Marktplatz“ in Usingen lassen einen werktäglichen Neuverkehr von etwa 4.580 Kfz/ Werktag erwarten. Die Verkehrsspitze tritt in Folge des Einkaufs- und Besorgungsverkehrs in der Nachmittagsspitzenstunde auf und überschneidet sich daher mit der üblichen, nachmittäglichen Hauptverkehrszeit des Berufsverkehrs. In der Nachmittagsspitzenstunde wird sich ein vorhabenbedingter Kfz-Neuverkehr von ca. 250 Kfz im Quellverkehr und ca. 270 Kfz im Zielverkehr einstellen. Der erwartete Neuverkehr verteilt sich über den Anschlussknotenpunkt in der Bahnhofstraße zu ca. 35 % in/ aus Richtung Südwesten und zu ca. 65 % in/ aus Richtung Nordosten über die bereits heute hochbelasteten Knotenpunkte in der Innenstadt von Usingen.

Zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrums „Neuer Marktplatz“ ist die heute ohne Lichtsignalanlage (LSA) geregelte Einmündung Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ auszubauen. Die Planung sieht eine Knotenpunktgeometrie mit zwei separaten Fahrstreifen für Rechtsabbiegen und Linksabbiegen in der Zufahrtsstraße sowie einem überbreiten Fahrstreifen für den durchgehenden Verkehrsstrom (geradeaus) und den Linksabbieger in der südwestlichen Knotenpunktzufahrt Bahnhofstraße vor. Der Knotenpunkt erreicht ohne Berücksichtigung der separaten Zufahrt auf den Parkplatz des Lebensmittelmarktes in der Vormittagsspitzenstunde die **Qualitätsstufe B** und in der Nachmittagsspitzenstunde die **Qualitätsstufe D**. Bei Berücksichtigung der separaten Zufahrt sinkt die Leistungsfähigkeit auf die **Qualitätsstufe E** und erreicht damit die Kapazitätsgrenze des Knotenpunktes. Die benachbarten Knotenpunkte können von Rückstau freigehalten werden.

Der bereits heute (Analyse 2014) bzw. im Planungsnullfall 2020 hoch belastete Knotenpunkt Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse (1) gewährleistet unabhängig vom Planungsvorhaben in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Einmündung ohne Lichtsignalanlage (Bestand) rechnerisch keine leistungsfähige Verkehrsabwicklung (**Qualitätsstufe E** in der Vormittagsspitzenstunde und **Qualitätsstufe F** in der Nachmittagsspitzenstunde). Zum Erreichen einer leistungsfähigen Verkehrsabwicklung besteht somit unabhängig vom Planungsvorhaben bereits Handlungsbedarf zur Ertüchtigung des Knotenpunktes Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse (1). Eine Umgestaltung des Knotenpunktes zu einem kleinen Kreisverkehr könnte zu einer spürbaren Verbesserung der

Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit beitragen (**Qualitätsstufe A** in der Vormittagspitzenstunde und **Qualitätsstufe B** in der Nachmittagspitzenstunde). Eine Lichtsignalanlage (LSA) würde ebenfalls zu einer Verbesserung der Leistungsfähigkeit führen. Dies würde dann auch eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ gewährleisten.

Der ebenfalls bereits heute (Analyse 2014) bzw. im Planungsnullfall 2020 hoch belastete Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse (2) verfügt unabhängig vom Planungsvorhaben in der gegenwärtigen Ausbauf orm als Einmündung ohne Lichtsignalanlage (Abknickende Vorfahrt) über nur noch geringe Leistungsfähigkeitsreserven zur Abwicklung zusätzlicher Verkehre (**Qualitätsstufe C** in der Vor- und Nachmittagspitzenstunde) und ist daher unter Berücksichtigung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ nicht mehr ausreichend leistungsfähig. Ein Ausbau des Knotenpunktes zur Ertüchtigung der Leistungsfähigkeit ist aufgrund der beengten räumlichen Situation im Stadtkern von Usingen kaum möglich, aber bereits eine Änderung der Vorfahrtregelung führt zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität bzw. Leistungsfähigkeit. Die Verlegung der Vorfahrtstraße in die durchgehende Fahrbeziehung (geradeaus) im Zuge der Obergasse gewährleistet zwar eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ über den Knotenpunkt Kreuzgasse / Obergasse (2) mit **Qualitätsstufe D** in der Nachmittagspitzenstunde. Ein Rückstau bis in den benachbarten Knotenpunktbereich Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1) hinein kann allerdings nicht ausgeschlossen werden.

Die Knotenpunkte Kreuzgasse / Zitnergasse (3) und Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse (4) im Stadtkern von Usingen gewährleisten unter Berücksichtigung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ (Planfall 2020) eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitnergasse (4) kann trotzdem ein Rückstau bis in den benachbarten Knotenpunktbereich Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) auftreten.

Von einem zusätzlichen straßenseitigen Anschluss des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ über den ALDI-Parkplatz an die Straße Am Riedborn (Brückenbauwerk über den Stockheimer Bach) oder über eine zusätzliche Straßenanbindung an die Kreuzgasse/ Neutorstraße profitiert nur der vorhabenbedingte Neuverkehr des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ in/ aus Richtung Westen (etwa 25 % des gesamten vorhabenbedingten Neuverkehrs). Die daraus resultierende Verkehrsentlastung der vier hochbelasteten Knotenpunkte im Stadtkern von Usingen führt zu keiner spürbaren Verbesserung der Leistungsfähigkeit in Bezug auf die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs an den kritischen Knotenpunkten (1 – 2).

Aus der „Verkehrsuntersuchung B 275 und B 456 Umfahrung Usingen“ (im Auftrag von Hessen Mobil) geht hervor, dass die Umsetzung der Nord- und Ostumgehung Usingen (Vorzugsvariante) zu einer Verkehrsentlastung im Hauptstraßennetz in der Ortslage von Usingen um über 50 % (im Vergleich zum Planungsnullfall 2020) führen würde. Dies würde zu einer deutlichen Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs an den untersuchten Knotenpunkten (1 – 4) im Stadtkern von Usingen beitragen, so dass eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung an diesen Knotenpunkten auch unter Beibehaltung der gegenwärtigen Knotenpunktformen und -regelungen unter Berücksichtigung des vorhabenbedingten Neuverkehrs des Fachmarktzentrum „Neuer Marktplatz“ (Planfall 2020) gewährleistet wäre.



| Tabellenverzeichnis | Seite |
|---|--------------|
| Tab. 1: Voraussichtliche Zahl der Beschäftigten und Kunden / Besucher (Planung) | 3 |
| Tab. 2: Werktägliches Kfz-Verkehrsaufkommen „Neuer Marktplatz“ in Usingen | 5 |
| Tab. 3: Vorhabenbedingtes Kfz-Verkehrsaufkommen in der Vor- und Nachmittagsspitzenstunde | 6 |
| Tab. 4: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1) | 8 |
| Tab. 5: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2) | 8 |
| Tab. 6: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3) | 9 |
| Tab. 7: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4) | 9 |
| Tab. 8: Ergebnisse der Knotenstromzählung Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) | 10 |
| Tab. 9: Querschnittswerte in der Analyse 2004 (Zählung) und Analyse 2014 (Zählung) | 10 |
| Tab. 10: Querschnittswerte in der Analyse 2014 und in der Prognose 2020 (mit Umgehungsstraße Nord) | 11 |
| Tab. 11: Querschnittswerte in der Analyse 2014 und im Planfall 2020 | 12 |
| Tab. 12: Vergleich der Verkehrszunahme an untersuchten Knotenpunkten zwischen der Analyse 2014 und dem Planfall 2020 | 13 |
| Tab. 13: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Wilhelmjstraße / Untergasse / Obergasse (1) | 14 |
| Tab. 14: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2) | 14 |
| Tab. 15: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3) | 15 |
| Tab. 16: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmjstraße / Zitzergasse (4) | 15 |
| Tab. 17: Knotenstrombelastungen im Planfall 2020 für den Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) | 16 |
| Tab. 19: Grenzwerte der mittleren Wartezeit für die Qualitätsstufen von Knotenpunkten ohne LSA und Kreisverkehrsanlagen | 19 |
| Tab. 20: Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsüberprüfung | 27 |



| Bilderverzeichnis | Seite |
|--|--------------|
| Bild 1: Verkehrsverteilung des induzierten Verkehrs durch das Fachmarktzentrum | 12 |
| Bild 2: Rückstaulängen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ | 26 |

Anlagenverzeichnis

| | |
|---|--|
| Anlage 1: Ermittlung des werktäglichen Verkehrsaufkommens Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ | |
| Anlage 2: Fahrtzweckspezifische Tagesganglinien Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ (in Prozent) | |
| Anlage 3: Tagesganglinien Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ (in Fahrzeugen) | |
| Anlage 4: Zählergebnisse Knoten Wilhelmstraße / Obergasse (1) | |
| Anlage 5: Zählergebnisse Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2) | |
| Anlage 6: Zählergebnisse Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3) | |
| Anlage 7: Zählergebnisse Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse (4) | |
| Anlage 8: Zählergebnisse Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) | |
| Anlage 9: Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Wilhelmstraße / Obergasse (1) | |
| Anlage 10: Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Kreuzgasse / Obergasse (2) | |
| Anlage 11: Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Kreuzgasse / Zitzergasse (3) | |
| Anlage 12: Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse (4) | |
| Anlage 13: Leistungsfähigkeitsnachweis Knoten Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“ (5) | |

Planverzeichnis

| | |
|--|--|
| Plan 1: Vorplanungsskizze Verkehrserschließung des B-Plan-Gebietes „Neuer Marktplatz“ über die Bahnhofstraße | |
|--|--|



Ermittlung des werktäglichen Verkehrsaufkommens Planfall 2020 („Neuer Marktplatz“)

| Neuer Marktplatz Usingen | | Abschätzung Beschäftigtenverkehr | | | | | | | | |
|---------------------------|--------------|----------------------------------|-----------|----------------------|--------|--------------------|--------|-------|--------------------|-------------------------------------|
| Art der baulichen Nutzung | Beschäftigte | Anwesende Beschäftigte | | Wege / Beschäftigtem | | Verkehrsmittelwahl | | | Kfz-Besetzungsgrad | Quell- und Zielverkehr Pkw / Tag |
| | | % | absolut | Bandbreite | Ansatz | zu Fuß / Rad % | ÖPNV % | MIV % | | |
| Lebensmittelmarkt | 50 | 85% | 43 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 78 |
| Fachmärkte | 24 | 85% | 20 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 36 |
| Drogeriemarkt | 19 | 85% | 16 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 29 |
| Arztpraxis | 0 | 85% | 0 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 0 |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | 85% | 0 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 0 |
| Fitnessstudio | 8 | 85% | 7 | 2,5 - 3,0 | 2,50 | 10 | 10 | 80 | 1,1 | 13 |
| Summe | 101 | | 86 | | | | | | | 156 |

| Neuer Marktplatz Usingen | | Abschätzung Kunden-, Besucher- und Geschäftsverkehr | | | | | | | |
|---------------------------|-------------------|---|----|---------------------------------|--------------------|--------|-------|--------------------|-------------------------------------|
| Art der baulichen Nutzung | Kunden / Besucher | Wege / Kunde bzw. Besucher | | Anteil Neuverkehr ¹⁾ | Verkehrsmittelwahl | | | Kfz-Besetzungsgrad | Quell- und Zielverkehr Pkw / Tag |
| | | Ansatz | % | | zu Fuß / Rad % | ÖPNV % | MIV % | | |
| Lebensmittelmarkt | 2.750 | 2,00 | 85 | 25 | 5 | 70 | 1,3 | 2.517 | |
| Fachmärkte | 853 | 2,00 | 80 | 25 | 5 | 70 | 1,3 | 735 | |
| Drogeriemarkt | 910 | 2,00 | 80 | 25 | 5 | 70 | 1,3 | 784 | |
| Arztpraxis | 0 | 2,00 | 95 | 25 | 5 | 70 | 1,5 | 0 | |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | 2,00 | 95 | 5 | 5 | 90 | 1,1 | 0 | |
| Fitnessstudio | 225 | 2,00 | 90 | 5 | 5 | 90 | 1,1 | 331 | |
| Summe | 4.738 | | | | | | | 4.368 | |

1) Anteil Quell- und Zielverkehr unter Berücksichtigung Mitnahme-, Verbund- und Konkurrenzeffekt

| Neuer Marktplatz Usingen | | Abschätzung Lieferverkehr | | | | | | |
|---------------------------|--------------|---------------------------|--------------------------|--------|-----------------------------|--------|-------------------------------------|--|
| Art der baulichen Nutzung | Beschäftigte | VKF qm | Lkw-Fahrten / 100 qm VKF | | Lkw-Fahrten / Beschäftigtem | | Quell- und Zielverkehr Lkw / Tag | |
| | | | Bandbreite | Ansatz | Bandbreite | Ansatz | | |
| Lebensmittelmarkt | 50 | 2.500 | 0,55 - 3,00 | 1,25 | - | - | 31 | |
| Fachmärkte | 24 | 1.550 | 0,55 - 3,00 | 1,25 | - | - | 19 | |
| Drogeriemarkt | 19 | 650 | 0,75 - 2,25 | 0,85 | - | - | 6 | |
| Arztpraxis | 0 | - | - | - | - | 0,10 | 0 | |
| Dienstleistung (Büro) | 0 | - | - | - | - | 0,10 | 0 | |
| Fitnessstudio | 8 | - | - | - | - | 0,10 | 1 | |
| Summe | 101 | 4.700 | | | | | 57 | |

Fahrtzweckspezifische Tagesganglinien Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ (in Prozent)

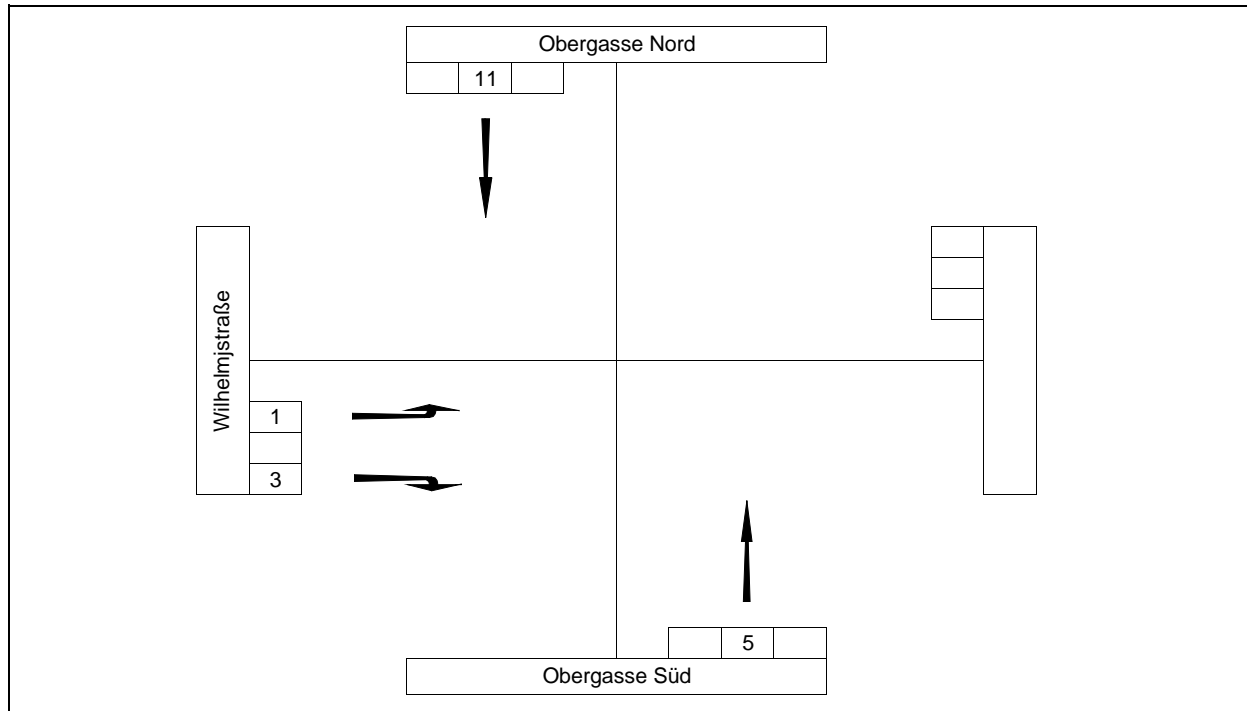
| Stunden- intervall von bis | Tagesganglinien "Neuer Marktplatz" Usingen (in Prozent) | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|---|------------------|--------------------|------------------|---------------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | Lebensmittelmarkt mit Bäckerei / Café | | | | Drogeriemarkt, Fachmärkte | | | | Fitnessstudio | | | | | | | |
| | Pkw | | Lkw | | Pkw | | Lkw | | Pkw | | Lkw | | Pkw | | Lkw | |
| | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr | Quelle- Verkehr | Ziel- Verkehr |
| 00:00 - 01:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 01:00 - 02:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 02:00 - 03:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 03:00 - 04:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 04:00 - 05:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 05:00 - 06:00 | 0,00% | 8,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 1,55% |
| 06:00 - 07:00 | 0,00% | 15,50% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 10,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 1,85% | 0,00% | 0,00% | 1,85% | 3,15% |
| 07:00 - 08:00 | 0,00% | 29,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 32,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 5,05% | 0,00% | 0,00% | 5,05% | 10,25% |
| 08:00 - 09:00 | 0,00% | 3,50% | 4,10% | 7,25% | 9,15% | 8,75% | 5,90% | 12,00% | 4,60% | 5,15% | 6,90% | 12,50% | 0,00% | 5,00% | 6,90% | 12,50% |
| 09:00 - 10:00 | 0,00% | 1,00% | 7,25% | 9,15% | 8,75% | 5,90% | 3,00% | 3,00% | 7,25% | 9,15% | 8,75% | 8,50% | 0,00% | 3,00% | 7,50% | 7,00% |
| 10:00 - 11:00 | 0,00% | 0,00% | 8,25% | 8,75% | 9,55% | 10,10% | 0,00% | 0,00% | 8,25% | 8,75% | 9,55% | 10,10% | 0,50% | 1,00% | 6,00% | 3,00% |
| 11:00 - 12:00 | 1,00% | 1,50% | 8,50% | 5,90% | 10,90% | 8,70% | 1,00% | 1,50% | 8,50% | 5,90% | 10,90% | 8,70% | 2,00% | 2,00% | 3,00% | 3,00% |
| 12:00 - 13:00 | 2,50% | 5,50% | 6,25% | 5,75% | 9,30% | 7,40% | 2,50% | 5,50% | 6,25% | 5,75% | 9,30% | 7,40% | 6,50% | 7,00% | 4,00% | 5,00% |
| 13:00 - 14:00 | 16,50% | 22,50% | 5,30% | 3,70% | 8,20% | 6,90% | 16,50% | 22,50% | 5,30% | 5,05% | 8,20% | 6,90% | 10,00% | 9,00% | 5,00% | 6,90% |
| 14:00 - 15:00 | 26,00% | 9,50% | 5,20% | 6,25% | 5,95% | 6,35% | 26,00% | 9,50% | 5,20% | 7,25% | 5,95% | 6,35% | 12,00% | 11,50% | 6,50% | 6,35% |
| 15:00 - 16:00 | 6,00% | 2,50% | 6,25% | 7,35% | 7,40% | 8,20% | 6,00% | 2,50% | 7,15% | 8,75% | 7,40% | 8,20% | 8,50% | 20,00% | 6,00% | 8,00% |
| 16:00 - 17:00 | 1,50% | 1,50% | 8,90% | 10,25% | 9,25% | 7,15% | 1,50% | 1,50% | 8,90% | 10,25% | 9,25% | 7,15% | 6,00% | 10,00% | 6,00% | 6,50% |
| 17:00 - 18:00 | 1,50% | 0,00% | 11,70% | 12,75% | 8,00% | 6,25% | 1,50% | 0,00% | 11,70% | 12,75% | 8,00% | 6,25% | 5,00% | 7,50% | 7,50% | 9,00% |
| 18:00 - 19:00 | 1,00% | 0,00% | 10,90% | 9,75% | 6,40% | 3,00% | 5,00% | 0,00% | 11,50% | 9,75% | 6,40% | 3,00% | 3,50% | 5,00% | 8,50% | 13,50% |
| 19:00 - 20:00 | 5,00% | 0,00% | 6,75% | 6,50% | 2,50% | 0,00% | 6,50% | 0,00% | 9,15% | 7,50% | 2,50% | 0,00% | 8,00% | 4,00% | 9,00% | 11,00% |
| 20:00 - 21:00 | 25,00% | 0,00% | 7,60% | 2,85% | 0,00% | 0,00% | 25,00% | 0,00% | 6,20% | 2,85% | 0,00% | 0,00% | 14,00% | 2,00% | 9,00% | 6,00% |
| 21:00 - 22:00 | 8,50% | 0,00% | 2,50% | 1,10% | 0,00% | 0,00% | 8,50% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 14,50% | 1,00% | 9,00% | 1,00% |
| 22:00 - 23:00 | 5,50% | 0,00% | 0,55% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 9,50% | 0,00% | 2,00% | 0,00% |
| 23:00 - 24:00 | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 0,00% |
| 00:00 - 24:00 | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |



Tagesganglinien Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ (in Fz)

| Stunden- Intervall | Tagesganglinien "Neuer Marktplatz" Usingen (in Fahrzeugen) | | | | | | | | | | | | Summe | | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|--|-------------------|-------------|-------|-----------------------|-------------------|-------------|-------|---------------|-------------------|-------------|-------|-------------|-------------------|-------------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|------|-------|
| | Lebensmittelmarkt m. Bäckerei/ Café | | | | Drogerie, Gastronomie | | | | Fitnessstudio | | | | Lkw | | Pkw | | Lkw | | Pkw | | Lkw | | Pkw | | | |
| | Mitarbeiter | Besucher / Kunden | Anlieferung | Ziel- | Mitarbeiter | Besucher / Kunden | Anlieferung | Ziel- | Mitarbeiter | Besucher / Kunden | Anlieferung | Ziel- | Mitarbeiter | Besucher / Kunden | Anlieferung | Ziel- | Quelle- | Ziel- | Quelle- | Ziel- | Quelle- | Ziel- | Quelle- | Ziel- | | |
| von | 39 | 1.259 | 16 | 33 | 33 | 759 | 13 | 13 | 7 | 166 | 166 | 1 | 1 | 2.262 | 2.262 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | 29 | |
| bis | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 00:00 - 01:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 01:00 - 02:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 02:00 - 03:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 03:00 - 04:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 04:00 - 05:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 05:00 - 06:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 06:00 - 07:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 07:00 - 08:00 | 0 | 11 | 0 | 34 | 1 | 2 | 0 | 10 | 0 | 9 | 1 | 1 | 0 | 5 | 10 | 0 | 5 | 75 | 1 | 3 | 6 | 0 | 1 | 1 | 13 | |
| 08:00 - 09:00 | 0 | 1 | 52 | 91 | 1 | 2 | 0 | 4 | 35 | 39 | 1 | 2 | 0 | 13 | 14 | 0 | 100 | 150 | 2 | 4 | 102 | 4 | 102 | 4 | 255 | |
| 09:00 - 10:00 | 0 | 0 | 91 | 115 | 1 | 1 | 0 | 1 | 55 | 69 | 1 | 1 | 0 | 12 | 12 | 0 | 159 | 198 | 3 | 2 | 161 | 7 | 161 | 7 | 361 | |
| 10:00 - 11:00 | 0 | 0 | 104 | 110 | 1 | 2 | 0 | 0 | 63 | 66 | 1 | 1 | 0 | 10 | 5 | 0 | 176 | 182 | 3 | 3 | 179 | 8 | 179 | 8 | 364 | |
| 11:00 - 12:00 | 0 | 1 | 107 | 74 | 2 | 1 | 0 | 0 | 65 | 45 | 1 | 1 | 0 | 5 | 5 | 0 | 177 | 125 | 3 | 2 | 180 | 8 | 180 | 8 | 308 | |
| 12:00 - 13:00 | 1 | 2 | 79 | 72 | 1 | 1 | 1 | 2 | 47 | 44 | 1 | 1 | 0 | 7 | 8 | 0 | 135 | 129 | 3 | 2 | 138 | 6 | 138 | 6 | 268 | |
| 13:00 - 14:00 | 6 | 9 | 67 | 47 | 1 | 1 | 5 | 7 | 40 | 38 | 1 | 1 | 1 | 8 | 8 | 0 | 128 | 110 | 2 | 2 | 130 | 6 | 130 | 6 | 242 | |
| 14:00 - 15:00 | 10 | 4 | 65 | 79 | 1 | 1 | 8 | 3 | 39 | 55 | 1 | 1 | 1 | 11 | 11 | 0 | 135 | 152 | 2 | 2 | 137 | 6 | 137 | 6 | 291 | |
| 15:00 - 16:00 | 2 | 1 | 79 | 92 | 1 | 1 | 2 | 1 | 54 | 66 | 1 | 1 | 1 | 10 | 13 | 0 | 148 | 175 | 2 | 2 | 150 | 7 | 150 | 7 | 327 | |
| 16:00 - 17:00 | 1 | 1 | 112 | 129 | 1 | 1 | 0 | 0 | 68 | 78 | 1 | 1 | 0 | 10 | 11 | 0 | 191 | 219 | 3 | 2 | 194 | 8 | 194 | 8 | 415 | |
| 17:00 - 18:00 | 1 | 0 | 147 | 160 | 1 | 1 | 0 | 0 | 89 | 97 | 1 | 1 | 0 | 12 | 15 | 0 | 250 | 273 | 2 | 2 | 252 | 11 | 252 | 11 | 527 | |
| 18:00 - 19:00 | 0 | 0 | 137 | 123 | 1 | 0 | 2 | 0 | 87 | 74 | 1 | 0 | 0 | 14 | 22 | 0 | 241 | 219 | 2 | 1 | 243 | 11 | 243 | 11 | 463 | |
| 19:00 - 20:00 | 2 | 0 | 85 | 82 | 0 | 0 | 2 | 0 | 69 | 57 | 0 | 0 | 1 | 15 | 18 | 0 | 174 | 157 | 1 | 0 | 175 | 8 | 175 | 8 | 332 | |
| 20:00 - 21:00 | 10 | 0 | 96 | 36 | 0 | 0 | 8 | 0 | 47 | 22 | 0 | 0 | 1 | 15 | 10 | 0 | 176 | 68 | 0 | 0 | 176 | 8 | 176 | 8 | 244 | |
| 21:00 - 22:00 | 3 | 0 | 31 | 14 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15 | 2 | 0 | 53 | 16 | 0 | 0 | 53 | 2 | 53 | 2 | 69 | |
| 22:00 - 23:00 | 2 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 | 1 | 13 | 1 | 13 | |
| 23:00 - 24:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 00:00 - 24:00 | 39 | 1.259 | 16 | 33 | 33 | 759 | 13 | 13 | 7 | 166 | 166 | 1 | 1 | 2.261 | 2.262 | 29 | 2.261 | 2.262 | 29 | 2.290 | 100% | 2.290 | 100% | 2.290 | 100% | 4.580 |

Knotenpunkt: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------|-----------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | |
| 1 | 1 links | 271 | 658 | 929 | 15 | 21 | 36 | 1.746 | 65 | 1.811 |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 3 rechts | 1.099 | 1.332 | 2.431 | 41 | 17 | 58 | 4.570 | 106 | 4.676 |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 5 geradeaus | 1.372 | 3.016 | 4.388 | 103 | 66 | 169 | 8.249 | 307 | 8.556 |
| 3 | 6 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 7 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 9 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 10 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 11 geradeaus | 1.947 | 954 | 2.901 | 93 | 51 | 144 | 5.454 | 262 | 5.716 |
| | 12 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Summe | | 4.689 | 5.960 | 10.649 | 252 | 155 | 407 | 20.019 | 740 | 20.759 |

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | DTV _w | | |
|--------------|-----------------|------------------------------|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| 1 | 1 links | 59 | 6 | 10,2% | 183 | 4 | 2,2% | 1.811 | 65 | 3,6% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 360 | 8 | 2,2% | 350 | 8 | 2,3% | 4.676 | 106 | 2,3% |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 394 | 32 | 8,1% | 872 | 16 | 1,8% | 8.556 | 307 | 3,6% |
| 3 | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 | 11 geradeaus | 579 | 24 | 4,1% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 1.392 | 70 | 5,0% | 1.630 | 34 | 2,1% | 20.759 | 740 | 3,6% |

Knotenpunkt: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|------------------|--|---|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-------------------------------|-----|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz | | | |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | | | | |
| 1 Wilhelmstraße | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 1.370 | 1.990 | 3.360 | 56 | 38 | 94 | 6.316 | 171 | 6.487 |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 1.370 | 1.990 | 3.360 | 56 | 38 | 94 | 6.316 | 171 | 6.487 |
| 2 Obergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 1.372 | 3.016 | 4.388 | 103 | 66 | 169 | 8.249 | 307 | 8.556 |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 3.046 | 2.286 | 5.332 | 134 | 68 | 202 | 10.024 | 368 | 10.392 |
| | Summe | | | | 4.418 | 5.302 | 9.720 | 237 | 134 | 371 | 18.273 | 675 | 18.948 |
| 3 - | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 Obergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 1.947 | 954 | 2.901 | 93 | 51 | 144 | 5.454 | 262 | 5.716 |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 1.643 | 3.674 | 5.317 | 118 | 87 | 205 | 9.995 | 372 | 10.367 |
| | Summe | | | | 3.590 | 4.628 | 8.218 | 211 | 138 | 349 | 15.449 | 634 | 16.083 |

| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | | DTV _w | | |
|------------------|--|------------------------------|-----|-----------|--------------------------|-----|-----------|-------|-----|-----------|------------------|-----|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | | | | |
| 1 Wilhelmstraße | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 419 | 14 | 3,3% | 533 | 12 | 2,3% | 6.487 | 171 | 2,6% |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 419 | 14 | 3,3% | 533 | 12 | 2,3% | 6.487 | 171 | 2,6% |
| 2 Obergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 394 | 32 | 8,1% | 872 | 16 | 1,8% | 8.556 | 307 | 3,6% |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 939 | 32 | 3,4% | 575 | 14 | 2,4% | 10.392 | 368 | 3,5% |
| | Summe | | | | 1.333 | 64 | 4,8% | 1.447 | 30 | 2,1% | 18.948 | 675 | 3,6% |
| 3 - | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 Obergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 579 | 24 | 4,1% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 453 | 38 | 8,4% | 1.055 | 20 | 1,9% | 10.367 | 372 | 3,6% |
| | Summe | | | | 1.032 | 62 | 6,0% | 1.280 | 26 | 2,0% | 16.083 | 634 | 3,9% |

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Wilhelmstraße



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung - | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung Obergasse Süd | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | 2 | | | | 2 | | | | | 0 | 56 | 4 | | | 60 |
| 06:15 - 06:30 | | 5 | | | | 5 | | | | | 0 | 55 | 1 | | 1 | 57 |
| 06:30 - 06:45 | | 12 | 2 | | | 14 | | | | | 0 | 64 | 8 | 1 | 1 | 74 |
| 06:45 - 07:00 | | 10 | 2 | | | 12 | | | | | 0 | 54 | 2 | | | 56 |
| 07:00 - 07:15 | | 12 | 1 | | | 13 | | | | | 0 | 82 | 2 | | 1 | 85 |
| 07:15 - 07:30 | | 13 | | | | 13 | | | | | 0 | 63 | 4 | | | 67 |
| 07:30 - 07:45 | | 17 | 3 | | | 20 | | | | | 0 | 91 | | | | 91 |
| 07:45 - 08:00 | | 11 | 2 | | | 13 | | | | | 0 | 114 | 2 | | 1 | 117 |
| 08:00 - 08:15 | | 15 | | | | 15 | | | | | 0 | 83 | 2 | | | 85 |
| 08:15 - 08:30 | | 20 | | | | 20 | | | | | 0 | 75 | 1 | | | 76 |
| 08:30 - 08:45 | | 18 | | | | 18 | | | | | 0 | 57 | | | 1 | 58 |
| 08:45 - 09:00 | | 19 | 2 | | | 21 | | | | | 0 | 60 | 2 | | | 62 |
| 09:00 - 09:15 | | 24 | | | | 24 | | | | | 0 | 67 | 5 | | | 72 |
| 09:15 - 09:30 | | 27 | | | | 27 | | | | | 0 | 54 | 2 | | 1 | 57 |
| 09:30 - 09:45 | | 30 | 1 | | | 31 | | | | | 0 | 60 | 2 | | 1 | 63 |
| 09:45 - 10:00 | | 36 | 2 | | | 38 | | | | | 0 | 57 | 3 | | | 60 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|---|-------------|
| 06:00 - 10:00 | 271 | 15 | 0 | 0 | 286 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1092 | 40 | 1 | 7 | 1140 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|---|-------------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|
| 07:00 - 08:00 | 53 | 6 | 0 | 0 | 59 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 350 | 8 | 0 | 2 | 360 |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Wilhelmstraße



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung - | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung Obergasse Süd | | | | |
|---|---|-----------|----|------|-----|----------------------------------|-----------|----|------|-----|--|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | 42 | | 1 | 1 | 44 | | | | | 0 | 77 | 2 | | 1 | 80 |
| 15:15 - 15:30 | 37 | 3 | | 1 | 41 | | | | | 0 | 75 | 1 | 1 | | 77 |
| 15:30 - 15:45 | 44 | 2 | | | 46 | | | | | 0 | 84 | 2 | | 1 | 87 |
| 15:45 - 16:00 | 47 | 2 | | | 49 | | | | | 0 | 94 | 1 | | 1 | 96 |
| 16:00 - 16:15 | 61 | | | | 61 | | | | | 0 | 96 | | | 1 | 97 |
| 16:15 - 16:30 | 43 | 2 | | | 45 | | | | | 0 | 81 | | | | 81 |
| 16:30 - 16:45 | 37 | 1 | | | 38 | | | | | 0 | 82 | 1 | | 1 | 84 |
| 16:45 - 17:00 | 44 | 2 | | | 46 | | | | | 0 | 87 | 3 | | | 90 |
| 17:00 - 17:15 | 44 | | | | 44 | | | | | 0 | 87 | | | | 87 |
| 17:15 - 17:30 | 46 | 2 | | 1 | 49 | | | | | 0 | 82 | 3 | | 1 | 86 |
| 17:30 - 17:45 | 44 | | | | 44 | | | | | 0 | 85 | 2 | | | 87 |
| 17:45 - 18:00 | 33 | 2 | | | 35 | | | | | 0 | 75 | | | 2 | 77 |
| 18:00 - 18:15 | 32 | | | 1 | 33 | | | | | 0 | 88 | | | 1 | 89 |
| 18:15 - 18:30 | 37 | 1 | | | 38 | | | | | 0 | 73 | 1 | | 1 | 75 |
| 18:30 - 18:45 | 37 | 1 | | | 38 | | | | | 0 | 84 | | | 1 | 85 |
| 18:45 - 19:00 | 25 | 2 | | 1 | 28 | | | | | 0 | 70 | | | 1 | 71 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|----|-------------|
| 15:00 - 19:00 | 653 | 20 | 1 | 5 | 679 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1320 | 16 | 1 | 12 | 1349 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|----|-------------|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|
| 16:45 - 17:45 | 178 | 4 | 0 | 1 | 183 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 341 | 8 | 0 | 1 | 350 |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|----|-------------|
| 06:00 - 10:00 | 924 | 35 | 1 | 5 | 965 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2412 | 56 | 2 | 19 | 2489 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Süd



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 4 (3L) Richtung Wilhelmstraße | | | | | Knotenstrom 5 (3G) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 6 (3R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | | 0 | 13 | 2 | | | 15 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | | 0 | 35 | 2 | 1 | | 38 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | | 0 | 55 | 5 | 1 | 1 | 62 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | | 0 | 65 | 5 | | | 70 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | | 0 | 42 | 1 | 4 | | 47 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | | 0 | 91 | 4 | 5 | | 100 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | | 0 | 100 | 8 | 4 | | 112 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | | 0 | 128 | 4 | 2 | 1 | 135 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | | 0 | 105 | 4 | 5 | 1 | 115 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | | 0 | 94 | 6 | 3 | | 103 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | | 0 | 100 | 3 | 1 | | 104 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | | 0 | 98 | 4 | 4 | | 106 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | | 0 | 104 | 3 | 3 | 1 | 111 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | | 0 | 90 | 2 | 5 | 1 | 103 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | | 0 | 110 | 4 | 2 | 1 | 117 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | | 0 | 135 | 2 | 4 | 1 | 142 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|------|----|----|---|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1365 | 59 | 44 | 7 | 1475 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|------|----|----|---|------|---|---|---|---|---|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|----|----|---|-----|---|---|---|---|---|
| 07:00 - 08:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 361 | 17 | 15 | 1 | 394 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|----|----|---|-----|---|---|---|---|---|

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Süd



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 4 (3L) Richtung Wilhelmstraße | | | | | Knotenstrom 5 (3G) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 6 (3R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | | 0 | 148 | 4 | 5 | 1 | 158 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | | 0 | 140 | 1 | | 3 | 144 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | | 0 | 165 | 8 | | 3 | 176 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | | 0 | 165 | 2 | 5 | | 172 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | | 0 | 176 | 5 | 2 | | 183 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | | 0 | 211 | 6 | | 1 | 218 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | | 0 | 205 | 2 | 2 | 2 | 211 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | | 0 | 212 | 5 | 1 | 2 | 220 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | | 0 | 195 | 1 | | | 196 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | | 0 | 230 | 3 | 4 | | 237 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | | 0 | 216 | | 2 | 1 | 219 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | | 0 | 209 | 3 | | 1 | 213 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | | 0 | 193 | 3 | | 1 | 197 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | | 0 | 183 | 2 | | | 185 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | | 0 | 215 | | | 3 | 218 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | | 0 | 134 | | | 1 | 135 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|------|----|----|----|------|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2997 | 45 | 21 | 19 | 3082 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|------|----|----|----|------|---|---|---|---|---|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 16:45 - 17:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 853 | 9 | 7 | 3 | 872 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|------|-----|----|----|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4362 | 104 | 65 | 26 | 4557 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Nord



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung - | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung Obergasse Süd | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Wilhelmstraße | | | | |
|---|-----------------------------------|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | 0 | 146 | 4 | 1 | 1 | 152 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | 0 | 147 | 3 | 1 | | 151 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | 0 | 196 | 2 | 2 | 1 | 201 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | 0 | 128 | 2 | | 1 | 131 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | 0 | 168 | 9 | 1 | | 178 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | 0 | 139 | 4 | 2 | | 145 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | 0 | 141 | 4 | | 1 | 146 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | 0 | 106 | 4 | | | 110 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | 0 | 103 | 3 | | 1 | 107 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | 0 | 118 | 4 | 1 | | 123 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | 0 | 92 | 12 | | | 104 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | 0 | 104 | 7 | 1 | | 112 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | 0 | 98 | 6 | 1 | 1 | 106 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | 0 | 86 | 6 | 5 | | 97 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | 0 | 88 | 1 | 2 | | 91 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | 0 | 81 | 2 | 3 | | 86 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|------|----|----|---|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1941 | 73 | 20 | 6 | 2040 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|------|----|----|---|------|---|---|---|---|---|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 07:00 - 08:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 554 | 21 | 3 | 1 | 579 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Knoten: Wilhelmstraße / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 1
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Nord



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung - | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung Obergasse Süd | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Wilhelmstraße | | | | |
|---|-----------------------------------|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | 0 | 81 | 5 | 1 | | 87 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | 0 | 67 | 5 | | | 72 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | 0 | 55 | 3 | 10 | | 68 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | 0 | 73 | 7 | | | 80 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | 0 | 67 | 1 | 2 | | 70 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | 0 | 56 | | 3 | | 59 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | 0 | 58 | 1 | 1 | | 60 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | 0 | 60 | 1 | 1 | | 62 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | 0 | 64 | | 1 | | 65 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | 0 | 47 | 2 | | | 49 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | 0 | 48 | | 1 | | 49 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | 0 | 61 | | 2 | | 63 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | 0 | 56 | 1 | | | 57 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | 0 | 43 | | | 1 | 44 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | 0 | 60 | 2 | | | 62 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | 0 | 57 | 1 | | | 58 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|----|----|---|------|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 953 | 29 | 22 | 1 | 1005 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|----|----|---|------|---|---|---|---|---|

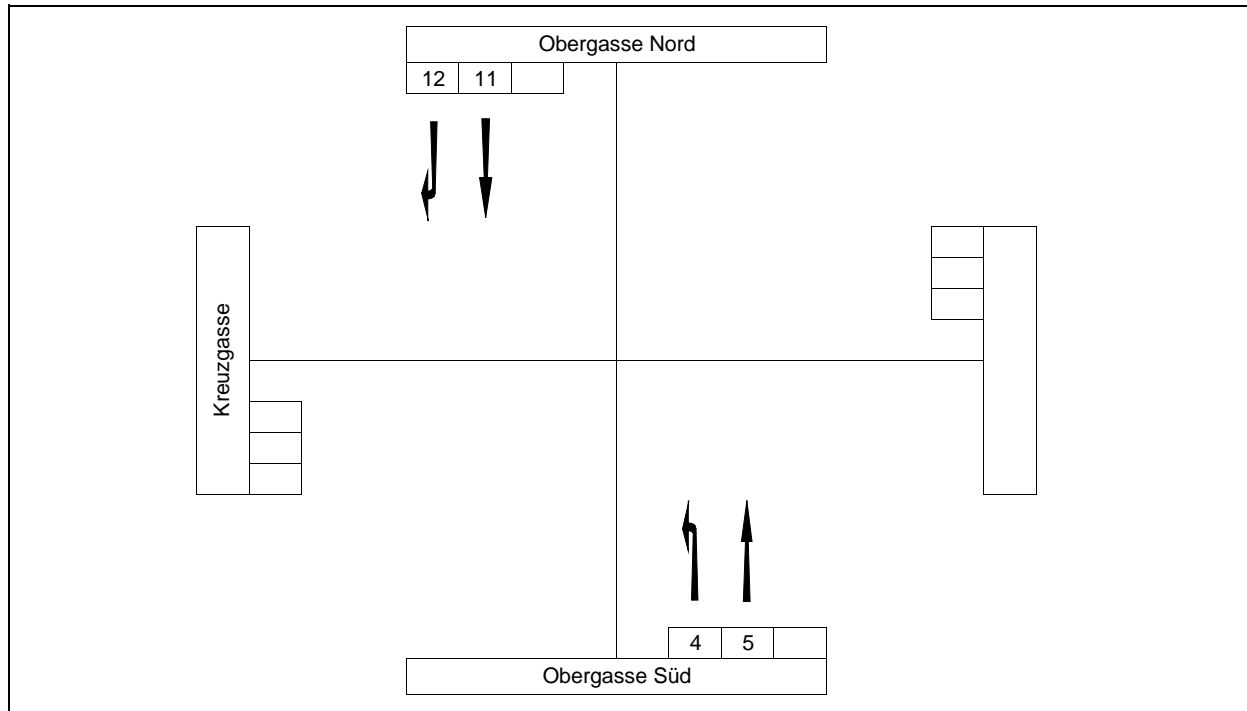
Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 16:45 - 17:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 219 | 3 | 3 | 0 | 225 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|------|-----|----|---|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2894 | 102 | 42 | 7 | 3045 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------|-----------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | |
| 1 | 1 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 4 links | 848 | 1.251 | 2.099 | 38 | 33 | 71 | 3.946 | 129 | 4.075 |
| | 5 geradeaus | 795 | 2.426 | 3.221 | 80 | 54 | 134 | 6.055 | 244 | 6.299 |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 10 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 11 geradeaus | 1.947 | 954 | 2.901 | 93 | 51 | 144 | 5.454 | 262 | 5.716 |
| | 12 rechts | 542 | 677 | 1.219 | 30 | 8 | 38 | 2.292 | 69 | 2.361 |
| Summe | | 4.132 | 5.308 | 9.440 | 241 | 146 | 387 | 17.747 | 704 | 18.451 |

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | DTV _w | | |
|--------------|-----------------|------------------------------|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| 1 | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 2 | 4 links | 251 | 8 | 3,2% | 363 | 7 | 1,9% | 4.075 | 129 | 3,2% |
| | 5 geradeaus | 337 | 20 | 5,9% | 692 | 13 | 1,9% | 6.299 | 244 | 3,9% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 380 | 26 | 6,8% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | 12 rechts | 187 | 5 | 2,7% | 203 | 3 | 1,5% | 2.361 | 69 | 2,9% |
| Summe | | 1.155 | 59 | 5,1% | 1.483 | 29 | 2,0% | 18.451 | 704 | 3,8% |

Knotenpunkt: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|------------------|--|---|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-------------------------------|-----|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz | | | |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | | | | |
| 1 Kreuzgasse | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 1.390 | 1.928 | 3.318 | 68 | 41 | 109 | 6.238 | 198 | 6.436 |
| | Summe | | | | 1.390 | 1.928 | 3.318 | 68 | 41 | 109 | 6.238 | 198 | 6.436 |
| 2 Obergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 1.643 | 3.677 | 5.320 | 118 | 87 | 205 | 10.001 | 373 | 10.374 |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 1.947 | 954 | 2.901 | 93 | 51 | 144 | 5.454 | 262 | 5.716 |
| | Summe | | | | 3.590 | 4.631 | 8.221 | 211 | 138 | 349 | 15.455 | 635 | 16.090 |
| 3 - | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 Obergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 2.489 | 1.631 | 4.120 | 123 | 59 | 182 | 7.746 | 331 | 8.077 |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 795 | 2.426 | 3.221 | 80 | 54 | 134 | 6.055 | 244 | 6.299 |
| | Summe | | | | 3.284 | 4.057 | 7.341 | 203 | 113 | 316 | 13.801 | 575 | 14.376 |

| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | | DTV _w | | |
|------------------|--|------------------------------|-----|-----------|--------------------------|-----|-----------|-------|-----|-----------|------------------|-----|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | | | | |
| 1 Kreuzgasse | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 438 | 13 | 3,0% | 566 | 10 | 1,8% | 6.436 | 198 | 3,1% |
| | Summe | | | | 438 | 13 | 3,0% | 566 | 10 | 1,8% | 6.436 | 198 | 3,1% |
| 2 Obergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 588 | 28 | 4,8% | 1.055 | 20 | 1,9% | 10.374 | 373 | 3,6% |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 380 | 26 | 6,8% | 225 | 6 | 2,7% | 5.716 | 262 | 4,6% |
| | Summe | | | | 968 | 54 | 5,6% | 1.280 | 26 | 2,0% | 16.090 | 635 | 3,9% |
| 3 - | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 Obergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 567 | 31 | 5,5% | 428 | 9 | 2,1% | 8.077 | 331 | 4,1% |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 337 | 20 | 5,9% | 692 | 13 | 1,9% | 6.299 | 244 | 3,9% |
| | Summe | | | | 904 | 51 | 5,6% | 1.120 | 22 | 2,0% | 14.376 | 575 | 4,0% |

Knoten: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Süd



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 4 (3L) Richtung Kreuzgasse | | | | | Knotenstrom 5 (3G) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 6 (3R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | 9 | 2 | | | 11 | 6 | | | | 6 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | 22 | 1 | | | 23 | 18 | 1 | 1 | | 20 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | 25 | 3 | | 1 | 29 | 42 | 4 | 1 | | 47 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | 28 | 1 | | | 29 | 47 | 6 | | | 53 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | 20 | 2 | | | 22 | 34 | | 4 | | 38 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | 54 | 2 | | | 56 | 50 | 2 | 5 | | 57 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | 94 | 6 | | | 100 | 23 | 5 | 4 | | 32 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | 90 | 4 | | 1 | 95 | 49 | 2 | 2 | | 53 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | 66 | 2 | | 1 | 69 | 54 | 2 | 5 | | 61 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | 58 | 3 | | | 61 | 56 | 3 | 3 | | 62 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | 67 | 1 | | | 68 | 51 | 2 | 1 | | 54 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | 69 | 3 | | | 72 | 48 | 3 | 4 | | 55 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | 56 | 3 | | 1 | 60 | 72 | | 3 | | 75 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | 57 | 1 | | 1 | 59 | 60 | 1 | 5 | | 71 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | 53 | 2 | | 1 | 56 | 87 | 3 | 2 | | 92 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | 74 | 2 | | | 76 | 97 | 2 | 4 | 1 | 104 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|-----|----|----|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 06:00 - 10:00 | 842 | 38 | 0 | 6 | 886 | 794 | 36 | 44 | 1 | 875 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|-----|----|----|---|------------|---|---|---|---|----------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|-----|---|----|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 09:00 - 10:00 | 240 | 8 | 0 | 3 | 251 | 316 | 6 | 14 | 1 | 337 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|-----|---|----|---|------------|---|---|---|---|----------|

Knoten: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Obergasse Süd



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 4 (3L) Richtung Kreuzgasse | | | | | Knotenstrom 5 (3G) Richtung Obergasse Nord | | | | | Knotenstrom 6 (3R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | 61 | 3 | 1 | | 65 | 129 | 1 | 5 | 2 | 137 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | 67 | 3 | | 2 | 72 | 110 | 1 | | 2 | 113 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | 74 | 3 | | 1 | 78 | 135 | 7 | | 2 | 144 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | 80 | 3 | | | 83 | 132 | 1 | 5 | | 138 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | 78 | | | 1 | 79 | 159 | 5 | 2 | | 166 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | 85 | 4 | | 2 | 91 | 169 | 4 | | | 173 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | 67 | | 1 | 1 | 69 | 175 | 3 | 1 | 1 | 180 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | 93 | 4 | | | 97 | 163 | 3 | 1 | 2 | 169 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | 80 | 1 | | | 81 | 159 | | | | 159 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | 89 | 2 | | | 91 | 187 | 3 | 4 | 1 | 195 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | 94 | | | | 94 | 166 | | 2 | 1 | 169 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | 89 | 3 | | 2 | 94 | 153 | 2 | | | 155 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | 78 | 2 | | 1 | 81 | 147 | 1 | | 1 | 149 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | 55 | | | | 55 | 165 | 3 | | | 168 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | 83 | 1 | | 1 | 85 | 169 | | | 2 | 171 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | 65 | 2 | | 2 | 69 | 94 | | | | 94 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|----|---|----|------|------|----|----|----|------|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 1238 | 31 | 2 | 13 | 1284 | 2412 | 34 | 20 | 14 | 2480 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|------|----|---|----|------|------|----|----|----|------|---|---|---|---|---|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-----|---|---|---|-----|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 16:45 - 17:45 | 356 | 7 | 0 | 0 | 363 | 675 | 6 | 7 | 4 | 692 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|-----|---|---|---|-----|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|----|---|----|------|------|----|----|----|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 2080 | 69 | 2 | 19 | 2170 | 3206 | 70 | 64 | 15 | 3355 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: -



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung Obergasse Süd | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Kreuzgasse | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Obergasse Nord | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 09:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Knoten: Kreuzgasse / Obergasse
Zählstellen-Nr.: 2
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: -



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung Obergasse Süd | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Kreuzgasse | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Obergasse Nord | | | | |
|---|--|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

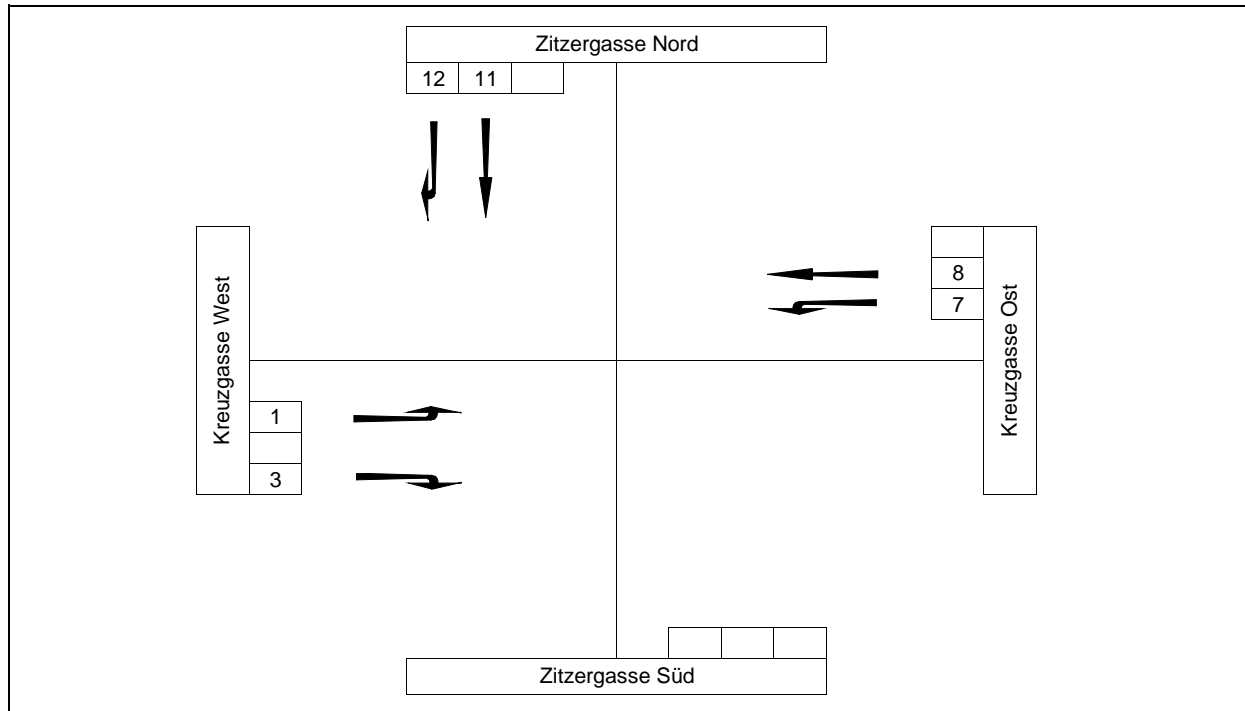
Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16:45 - 17:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Kreuzgasse / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------|-----------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | |
| 1 | 1 links | 3 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 3 rechts | 872 | 998 | 1.870 | 34 | 14 | 48 | 3.516 | 87 | 3.603 |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 7 links | 739 | 1.043 | 1.782 | 34 | 19 | 53 | 3.350 | 96 | 3.446 |
| | 8 geradeaus | 840 | 1.475 | 2.315 | 32 | 24 | 56 | 4.352 | 102 | 4.454 |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 10 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 11 geradeaus | 7 | 9 | 16 | 0 | 0 | 0 | 30 | 0 | 30 |
| | 12 rechts | 34 | 79 | 113 | 0 | 0 | 0 | 212 | 0 | 212 |
| Summe | | 2.495 | 3.606 | 6.101 | 100 | 57 | 157 | 11.469 | 285 | 11.754 |

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | DTV _w | | |
|--------------|-----------------|------------------------------|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| 1 | 1 links | 1 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 9 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 3 rechts | 300 | 16 | 5,3% | 292 | 3 | 1,0% | 3.603 | 87 | 2,4% |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 | 7 links | 182 | 7 | 3,8% | 297 | 7 | 2,4% | 3.446 | 96 | 2,8% |
| | 8 geradeaus | 323 | 7 | 2,2% | 439 | 5 | 1,1% | 4.454 | 102 | 2,3% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 | 10 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 11 geradeaus | 4 | 0 | 0,0% | 2 | 0 | 0,0% | 30 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 4 | 0 | 0,0% | 28 | 0 | 0,0% | 212 | 0 | 0,0% |
| Summe | | 814 | 30 | 3,7% | 1.058 | 15 | 1,4% | 11.754 | 285 | 2,4% |

Knotenpunkt: Kreuzgasse / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------------|--|---|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-------------------------------|-----|--------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz | | | |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | | | | |
| 1 Kreuzgasse West | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 875 | 1.000 | 1.875 | 34 | 14 | 48 | 3.525 | 87 | 3.612 |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 874 | 1.554 | 2.428 | 32 | 24 | 56 | 4.564 | 102 | 4.666 |
| | Summe | | | | 1.749 | 2.554 | 4.303 | 66 | 38 | 104 | 8.089 | 189 | 8.278 |
| 2 Zitzergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 1.618 | 2.050 | 3.668 | 68 | 33 | 101 | 6.896 | 183 | 7.079 |
| | Summe | | | | 1.618 | 2.050 | 3.668 | 68 | 33 | 101 | 6.896 | 183 | 7.079 |
| 3 Kreuzgasse Ost | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 1.579 | 2.518 | 4.097 | 66 | 43 | 109 | 7.702 | 198 | 7.900 |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 1.579 | 2.518 | 4.097 | 66 | 43 | 109 | 7.702 | 198 | 7.900 |
| 4 Zitzergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 41 | 88 | 129 | 0 | 0 | 0 | 242 | 0 | 242 |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 3 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 9 |
| | Summe | | | | 44 | 90 | 134 | 0 | 0 | 0 | 251 | 0 | 251 |

| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | | DTV _w | | |
|--------------------|--|------------------------------|-----|-----------|--------------------------|-----|-----------|-----|-----|-----------|------------------|-----|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | | | | |
| 1 Kreuzgasse West | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 301 | 16 | 5,3% | 292 | 3 | 1,0% | 3.612 | 87 | 2,4% |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 327 | 7 | 2,1% | 467 | 5 | 1,1% | 4.666 | 102 | 2,2% |
| | Summe | | | | 628 | 23 | 3,7% | 759 | 8 | 1,1% | 8.278 | 189 | 2,3% |
| 2 Zitzergasse Süd | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 486 | 23 | 4,7% | 591 | 10 | 1,7% | 7.079 | 183 | 2,6% |
| | Summe | | | | 486 | 23 | 4,7% | 591 | 10 | 1,7% | 7.079 | 183 | 2,6% |
| 3 Kreuzgasse Ost | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 505 | 14 | 2,8% | 736 | 12 | 1,6% | 7.900 | 198 | 2,5% |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 505 | 14 | 2,8% | 736 | 12 | 1,6% | 7.900 | 198 | 2,5% |
| 4 Zitzergasse Nord | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 8 | 0 | 0,0% | 30 | 0 | 0,0% | 242 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 1 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 9 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 9 | 0 | 0,0% | 30 | 0 | 0,0% | 251 | 0 | 0,0% |

Knoten: Kreuzgasse / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Kreuzgasse West



| Intervall von [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zitnergasse Nord | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Kreuzgasse Ost | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung Zitnergasse Süd | | | | |
|-------------------------------|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | 24 | | | | 24 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | 30 | | 1 | 1 | 32 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 41 | | | | 41 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 46 | 2 | | | 48 |
| 07:00 - 07:15 | 1 | | | | 1 | | | | | 0 | 61 | | | 1 | 62 |
| 07:15 - 07:30 | 1 | | | | 1 | | | | | 0 | 56 | 7 | | | 63 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 93 | 4 | | | 97 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 74 | 2 | | | 76 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | 61 | 3 | | | 64 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | 69 | 1 | | | 70 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 60 | 2 | | | 62 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 56 | 6 | | | 62 |
| 09:00 - 09:15 | 1 | | | | 1 | | | | | 0 | 44 | 1 | | | 45 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | 42 | 3 | | | 45 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 53 | 1 | | 1 | 55 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 58 | 1 | | 1 | 60 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|
| 06:00 - 10:00 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 868 | 33 | 1 | 4 | 906 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|
| 07:15 - 08:15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 284 | 16 | 0 | 0 | 300 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|

Knoten: Kreuzgasse / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Kreuzgasse West



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zitnergasse Nord | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Kreuzgasse Ost | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung Zitnergasse Süd | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 66 | 3 | | 1 | 70 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 57 | 3 | | 1 | 61 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 74 | | | | 74 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 63 | 1 | | | 64 |
| 16:00 - 16:15 | | 1 | | | | 1 | | | | | 0 | 65 | | | 1 | 66 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 51 | 1 | | 2 | 54 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 82 | | | 2 | 84 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 53 | | | | 53 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 88 | 1 | | | 89 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 62 | 2 | | 2 | 66 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 54 | | | | 54 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 52 | | | 2 | 54 |
| 18:00 - 18:15 | | 1 | | | | 1 | | | | | 0 | 71 | 1 | | 1 | 73 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 54 | 2 | | 1 | 57 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 53 | | | | 53 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 40 | | | | 40 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|----|------|
| 15:00 - 19:00 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 985 | 14 | 0 | 13 | 1012 |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|----|------|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|
| 16:30 - 17:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 285 | 3 | 0 | 4 | 292 |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|------|----|---|----|------|
| 06:00 - 10:00 | 5 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1853 | 47 | 1 | 17 | 1918 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Kreuzgasse / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Kreuzgasse Ost



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung Zitnergasse Süd | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Kreuzgasse West | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Zitnergasse Nord | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | 16 | | | | 16 | 8 | 1 | | | 9 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | 25 | | | | 25 | 12 | | | | 12 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | 27 | 7 | | 1 | 35 | 16 | 3 | | | 19 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | 24 | 3 | | | 27 | 38 | 2 | | | 40 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | 34 | 4 | | | 38 | 35 | 2 | | | 37 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | 40 | 1 | | | 41 | 65 | | | | 65 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | 39 | 2 | | | 41 | 81 | | | | 81 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | 53 | 3 | | | 56 | 97 | 5 | 2 | | 104 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | 43 | 1 | | | 44 | 69 | 2 | 2 | | 73 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | 43 | | | | 43 | 51 | 2 | 1 | | 54 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | 62 | 2 | | | 64 | 68 | 3 | | | 71 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | 59 | 3 | | | 62 | 48 | 3 | | | 51 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | 49 | 1 | | | 50 | 45 | 4 | 1 | | 50 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | 56 | 2 | | | 58 | 60 | | | | 60 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | 85 | 1 | | | 86 | 56 | 1 | 1 | | 58 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | 83 | 4 | | | 87 | 84 | 4 | | | 88 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 06:00 - 10:00 | 738 | 34 | 0 | 1 | 773 | 833 | 32 | 0 | 7 | 872 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 07:15 - 08:15 | 175 | 7 | 0 | 0 | 182 | 312 | 7 | 0 | 4 | 323 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|

Knoten: Kreuzgasse / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Kreuzgasse Ost



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung Zitnergasse Süd | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Kreuzgasse West | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Zitnergasse Nord | | | | |
|---|--|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | 79 | 1 | | 1 | 81 | 71 | 2 | 1 | | 74 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | 54 | | | 1 | 55 | 58 | 3 | | | 61 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | 59 | 2 | | | 61 | 101 | 3 | | | 104 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | 61 | 1 | | | 62 | 100 | 2 | | 1 | 103 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | 74 | | | | 74 | 88 | | | 1 | 89 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | 71 | 2 | | 1 | 74 | 90 | 3 | | 2 | 95 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | 47 | 1 | 1 | | 49 | 93 | | | 1 | 94 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | 61 | 2 | | | 63 | 100 | 2 | | | 102 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | 91 | 1 | | | 92 | 125 | 2 | | | 127 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | 91 | 2 | | | 93 | 115 | 1 | | | 116 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | 69 | | | | 69 | 98 | 1 | | | 99 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | 73 | 1 | | | 74 | 90 | 1 | | 2 | 93 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | 53 | 2 | 2 | | 57 | 104 | 1 | | 1 | 106 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | 55 | | | | 55 | 81 | | | | 81 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | 49 | 1 | | 1 | 51 | 95 | 1 | | | 96 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | 50 | | | 2 | 52 | 57 | 1 | | 1 | 59 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|----|---|---|------|------|----|---|---|------|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 1037 | 16 | 3 | 6 | 1062 | 1466 | 23 | 1 | 9 | 1499 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|------|----|---|---|------|------|----|---|---|------|---|---|---|---|---|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|-----|---|---|---|-----|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 16:30 - 17:30 | 290 | 6 | 1 | 0 | 297 | 433 | 5 | 0 | 1 | 439 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|-----|---|---|---|-----|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|------|----|---|---|------|------|----|---|----|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 1775 | 50 | 3 | 7 | 1835 | 2299 | 55 | 1 | 16 | 2371 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Kreuzgasse / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zitzergasse Nord



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung Kreuzgasse Ost | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung Zitzergasse Süd | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Kreuzgasse West | | | | |
|---|--|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 | 1 | | | | 1 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | 2 | | | | 2 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 | 1 | | | | 1 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | 4 | | | | 4 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | 4 | | | | 4 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 7 | 34 | 0 | 0 | 0 | 34 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 07:15 - 08:15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|

Knoten: Kreuzgasse / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 3
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zitzergasse Nord



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung Kreuzgasse Ost | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung Zitzergasse Süd | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Kreuzgasse West | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | 6 | | | | 6 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 8 | | | | 8 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 8 | | | | 8 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | 7 | | | | 7 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | 10 | | | | 10 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | | 0 | 2 | | | | 2 | 1 | | | | 1 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | | 0 | 3 | | | | 3 | 3 | | | | 3 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | | 0 | 1 | | | | 1 | 2 | | | | 2 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 9 | 79 | 0 | 0 | 0 | 0 | 79 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|

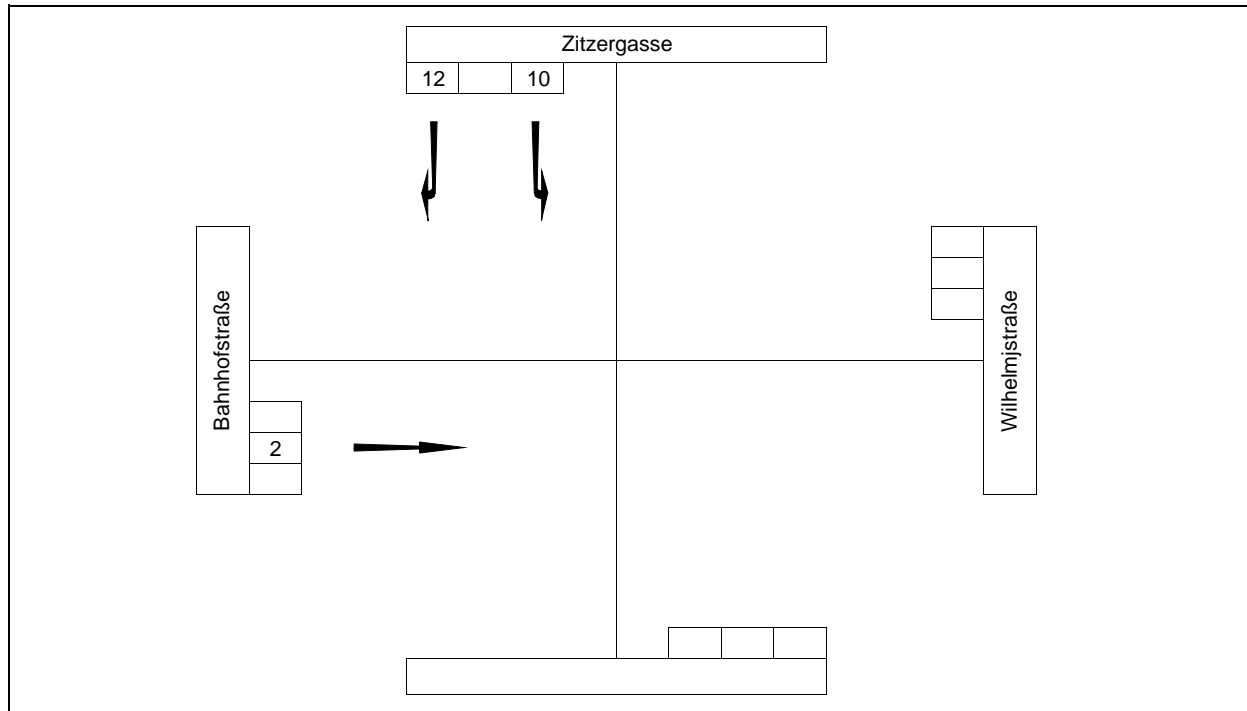
Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|
| 16:30 - 17:30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|---|----|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|-----|---|---|---|---|-----|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 16 | 113 | 0 | 0 | 0 | 0 | 113 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------|-----------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------|---------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | |
| 1 | 1 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 2 geradeaus | 705 | 1.475 | 2.180 | 38 | 35 | 73 | 4.098 | 133 | 4.231 |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 10 links | 893 | 1.006 | 1.899 | 15 | 8 | 23 | 3.570 | 42 | 3.612 |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 12 rechts | 727 | 1.066 | 1.793 | 42 | 24 | 66 | 3.371 | 120 | 3.491 |
| Summe | | 2.325 | 3.547 | 5.872 | 95 | 67 | 162 | 11.039 | 295 | 11.334 |

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | DTV _w | | |
|--------------|-----------------|------------------------------|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| 1 | 1 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 2 geradeaus | 267 | 8 | 3,0% | 422 | 7 | 1,7% | 4.231 | 133 | 3,1% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 9 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 4 | 10 links | 232 | 7 | 3,0% | 282 | 1 | 0,4% | 3.612 | 42 | 1,2% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 279 | 7 | 2,5% | 287 | 7 | 2,4% | 3.491 | 120 | 3,4% |
| Summe | | 778 | 22 | 2,8% | 991 | 15 | 1,5% | 11.334 | 295 | 2,6% |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|-----------------|--|---|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-------------------------------|-----|--------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz | | | |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | | | | |
| 1 Bahnhofstraße | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 705 | 1.475 | 2.180 | 38 | 35 | 73 | 4.098 | 133 | 4.231 |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 727 | 1.066 | 1.793 | 42 | 24 | 66 | 3.371 | 120 | 3.491 |
| | Summe | | | | 1.432 | 2.541 | 3.973 | 80 | 59 | 139 | 7.469 | 253 | 7.722 |
| 2 - | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 Wilhelmstraße | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 1.598 | 2.481 | 4.079 | 53 | 43 | 96 | 7.668 | 175 | 7.843 |
| | Summe | | | | 1.598 | 2.481 | 4.079 | 53 | 43 | 96 | 7.668 | 175 | 7.843 |
| 4 Zitzergasse | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 1.620 | 2.072 | 3.692 | 57 | 32 | 89 | 6.941 | 162 | 7.103 |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 1.620 | 2.072 | 3.692 | 57 | 32 | 89 | 6.941 | 162 | 7.103 |

| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | | DTV _w | | |
|-----------------|--|------------------------------|-----|-----------|--------------------------|-----|-----------|-----|-----|-----------|------------------|-----|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | | | | |
| 1 Bahnhofstraße | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 267 | 8 | 3,0% | 422 | 7 | 1,7% | 4.231 | 133 | 3,1% |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 279 | 7 | 2,5% | 287 | 7 | 2,4% | 3.491 | 120 | 3,4% |
| | Summe | | | | 546 | 15 | 2,7% | 709 | 14 | 2,0% | 7.722 | 253 | 3,3% |
| 2 - | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 Wilhelmstraße | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 499 | 15 | 3,0% | 704 | 8 | 1,1% | 7.843 | 175 | 2,2% |
| | Summe | | | | 499 | 15 | 3,0% | 704 | 8 | 1,1% | 7.843 | 175 | 2,2% |
| 4 Zitzergasse | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 511 | 14 | 2,7% | 569 | 8 | 1,4% | 7.103 | 162 | 2,3% |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 511 | 14 | 2,7% | 569 | 8 | 1,4% | 7.103 | 162 | 2,3% |

Knoten: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zitnergasse | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Wilhelmstraße | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | | 0 | 9 | 2 | | 1 | 12 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | | 0 | 20 | 1 | | | 21 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | | 0 | 24 | 7 | 1 | | 32 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | | 0 | 26 | 3 | | | 29 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | | 0 | 35 | 5 | | | 40 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | | 0 | 32 | 2 | | | 34 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | | 0 | 41 | 4 | | | 45 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | | 0 | 64 | 3 | | 2 | 69 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | | 0 | 51 | 1 | | 1 | 53 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | | 0 | 49 | | | | 49 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | | 0 | 34 | | | 2 | 36 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | | 0 | 55 | 1 | | | 56 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | | 0 | 59 | 3 | | | 62 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | | 0 | 65 | | | | 65 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | | 0 | 70 | | | 1 | 71 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | | 0 | 64 | 5 | | | 69 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 698 | 37 | 1 | 7 | 743 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 09:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 258 | 8 | 0 | 1 | 267 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Knoten: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitnergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zitnergasse | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Wilhelmstraße | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|--|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | | 0 | 76 | 3 | | 2 | 81 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | | 0 | 81 | 6 | | | 87 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | | 0 | 91 | 2 | | | 93 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | | 0 | 94 | 3 | | 1 | 98 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | | 0 | 107 | 1 | | 1 | 109 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | | 0 | 96 | 2 | | | 98 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | | 0 | 116 | 1 | | | 117 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | | 0 | 75 | 5 | | | 80 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | | 0 | 96 | 2 | | | 98 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | | 0 | 108 | 3 | | | 111 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | | 0 | 106 | 2 | | | 108 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | | 0 | 71 | 2 | | 1 | 74 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | | 0 | 81 | | | 1 | 82 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | | 0 | 98 | 2 | | | 100 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | | 0 | 96 | | | 1 | 97 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | | 0 | 75 | 1 | | 1 | 77 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|------|----|---|---|------|---|---|---|---|---|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1467 | 35 | 0 | 8 | 1510 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|------|----|---|---|------|---|---|---|---|---|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|
| 15:45 - 16:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 413 | 7 | 0 | 2 | 422 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|---|---|---|---|---|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|------|----|---|----|------|---|---|---|---|---|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2165 | 72 | 1 | 15 | 2253 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zitzergasse



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 Richtung Wilhelmstraße (1L) | | | | | Knotenstrom 11 Richtung - (1G) | | | | | Knotenstrom 12 Richtung Bahnhofstraße (1R) | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|-----------------------------------|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | 40 | 1 | | | 41 | | | | | 0 | 17 | 1 | | | 18 |
| 06:15 - 06:30 | | 45 | 2 | | 1 | 48 | | | | | 0 | 16 | 1 | 1 | | 18 |
| 06:30 - 06:45 | | 44 | | | | 44 | | | | | 0 | 21 | 5 | | 2 | 28 |
| 06:45 - 07:00 | | 41 | | | | 41 | | | | | 0 | 26 | 3 | | | 29 |
| 07:00 - 07:15 | | 66 | | | | 66 | | | | | 0 | 27 | 2 | | 1 | 30 |
| 07:15 - 07:30 | | 45 | | | | 45 | | | | | 0 | 36 | 8 | | | 44 |
| 07:30 - 07:45 | | 80 | 1 | | | 81 | | | | | 0 | 40 | 3 | | | 43 |
| 07:45 - 08:00 | | 83 | 2 | | | 85 | | | | | 0 | 52 | 2 | | | 54 |
| 08:00 - 08:15 | | 57 | | | | 57 | | | | | 0 | 51 | 2 | | | 53 |
| 08:15 - 08:30 | | 61 | | | | 61 | | | | | 0 | 43 | | | 1 | 44 |
| 08:30 - 08:45 | | 49 | | | | 49 | | | | | 0 | 59 | 4 | | | 63 |
| 08:45 - 09:00 | | 56 | 2 | | | 58 | | | | | 0 | 63 | 3 | | | 66 |
| 09:00 - 09:15 | | 57 | 2 | | | 59 | | | | | 0 | 55 | 1 | | | 56 |
| 09:15 - 09:30 | | 42 | 2 | | 1 | 45 | | | | | 0 | 61 | 3 | | 1 | 65 |
| 09:30 - 09:45 | | 53 | | 2 | 1 | 56 | | | | | 0 | 81 | 2 | | | 83 |
| 09:45 - 10:00 | | 70 | 1 | | 1 | 72 | | | | | 0 | 74 | 1 | | | 75 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|----|---|---|------------|
| 06:00 - 10:00 | 889 | 13 | 2 | 4 | 908 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 722 | 41 | 1 | 5 | 769 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|----|---|---|------------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|
| 09:00 - 10:00 | 222 | 5 | 2 | 3 | 232 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 271 | 7 | 0 | 1 | 279 |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|

Knoten: Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse
Zählstellen-Nr.: 4
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zitzergasse



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung Wilhelmstraße | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung - | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Bahnhofstraße | | | | |
|---|---|--------------|----|------|-----|-----------------------------------|--------------|----|------|-----|---|--------------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | 64 | 1 | | | 65 | | | | | 0 | 70 | 3 | | 2 | 75 |
| 15:15 - 15:30 | 42 | | | | 42 | | | | | 0 | 63 | 3 | | 1 | 67 |
| 15:30 - 15:45 | 57 | 1 | | 1 | 59 | | | | | 0 | 67 | 1 | | | 68 |
| 15:45 - 16:00 | 83 | | | | 83 | | | | | 0 | 69 | 2 | | | 71 |
| 16:00 - 16:15 | 67 | | | | 67 | | | | | 0 | 68 | | | | 68 |
| 16:15 - 16:30 | 55 | | | 1 | 56 | | | | | 0 | 72 | 3 | | 1 | 76 |
| 16:30 - 16:45 | 73 | 1 | | 2 | 76 | | | | | 0 | 69 | 2 | | 1 | 72 |
| 16:45 - 17:00 | 44 | 1 | | | 45 | | | | | 0 | 48 | 2 | | | 50 |
| 17:00 - 17:15 | 84 | 1 | | | 85 | | | | | 0 | 80 | 1 | | | 81 |
| 17:15 - 17:30 | 78 | | | 2 | 80 | | | | | 0 | 84 | 3 | | | 87 |
| 17:30 - 17:45 | 65 | | | | 65 | | | | | 0 | 72 | 1 | | | 73 |
| 17:45 - 18:00 | 60 | | | 1 | 61 | | | | | 0 | 54 | 1 | | | 55 |
| 18:00 - 18:15 | 69 | | | 2 | 71 | | | | | 0 | 61 | 2 | | | 63 |
| 18:15 - 18:30 | 56 | 2 | | 1 | 59 | | | | | 0 | 76 | | | | 76 |
| 18:30 - 18:45 | 46 | 1 | | | 47 | | | | | 0 | 57 | | | 1 | 58 |
| 18:45 - 19:00 | 52 | | | 1 | 53 | | | | | 0 | 48 | | | 2 | 50 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|----|-------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|---|-------------|
| 15:00 - 19:00 | 995 | 8 | 0 | 11 | 1014 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1058 | 24 | 0 | 8 | 1090 |
|----------------------|-----|---|---|----|-------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|---|-------------|

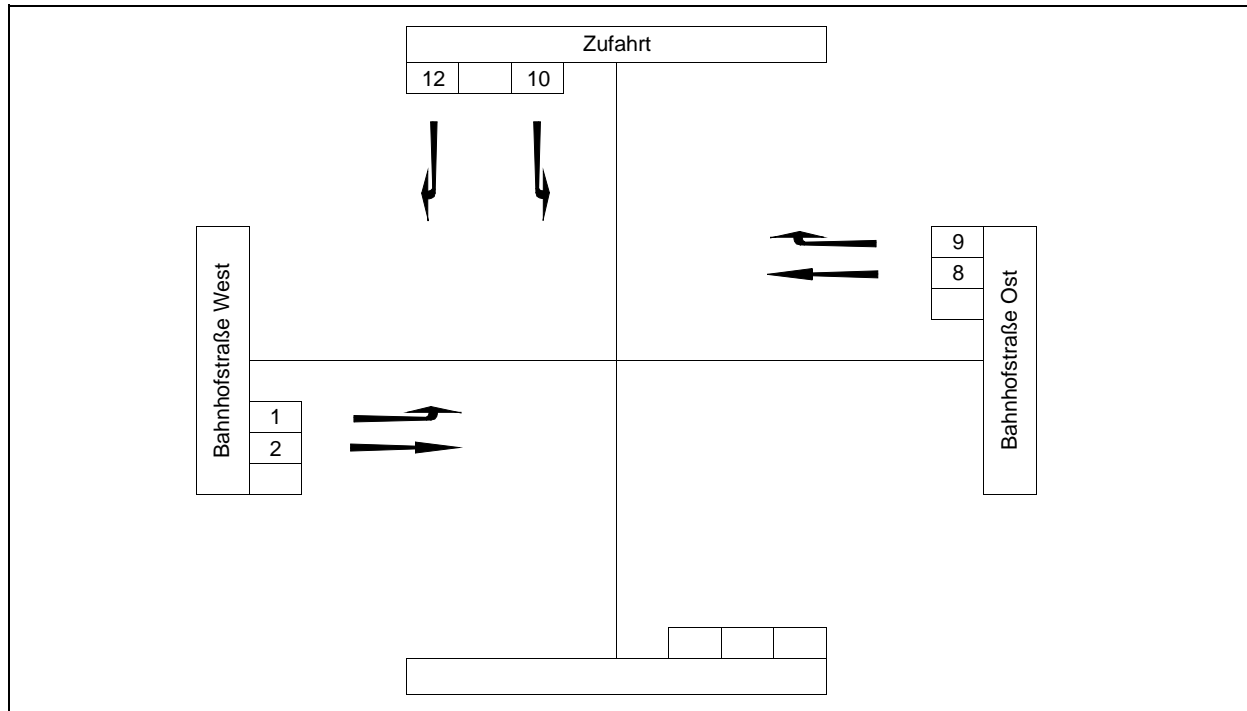
Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|
| 15:45 - 16:45 | 278 | 1 | 0 | 3 | 282 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 278 | 7 | 0 | 2 | 287 |
|----------------------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|------|----|---|----|-------------|---|---|---|---|----------|------|----|---|----|-------------|
| 06:00 - 10:00 | 1884 | 21 | 2 | 15 | 1922 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1780 | 65 | 1 | 13 | 1859 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | Hochrechnung DTV _w | | |
|--------------|-----------------|---|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-------------------------------|------------|--------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | |
| 1 | 1 links | 18 | 42 | 60 | 14 | 20 | 34 | 113 | 62 | 175 |
| | 2 geradeaus | 659 | 1.371 | 2.030 | 24 | 16 | 40 | 3.816 | 73 | 3.889 |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 8 geradeaus | 683 | 1.005 | 1.688 | 36 | 20 | 56 | 3.173 | 102 | 3.275 |
| | 9 rechts | 44 | 61 | 105 | 6 | 4 | 10 | 197 | 18 | 215 |
| 4 | 10 links | 46 | 104 | 150 | 14 | 21 | 35 | 282 | 64 | 346 |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 12 rechts | 40 | 89 | 129 | 7 | 2 | 9 | 243 | 16 | 259 |
| Summe | | 1.490 | 2.672 | 4.162 | 101 | 83 | 184 | 7.824 | 335 | 8.159 |

| Zufahrt | Knotenstrom-Nr. | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | DTV _w | | |
|--------------|-----------------|------------------------------|-----------|-------------|--------------------------|-----------|-------------|------------------|------------|-------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| 1 | 1 links | 14 | 5 | 35,7% | 22 | 4 | 18,2% | 175 | 62 | 35,4% |
| | 2 geradeaus | 248 | 5 | 2,0% | 383 | 2 | 0,5% | 3.889 | 73 | 1,9% |
| | 3 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 2 | 4 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 5 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 6 rechts | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 | 7 links | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 8 geradeaus | 266 | 7 | 2,6% | 272 | 5 | 1,8% | 3.275 | 102 | 3,1% |
| | 9 rechts | 13 | 0 | 0,0% | 15 | 2 | 13,3% | 215 | 18 | 8,4% |
| 4 | 10 links | 19 | 3 | 15,8% | 39 | 5 | 12,8% | 346 | 64 | 18,5% |
| | 11 geradeaus | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | 12 rechts | 11 | 4 | 36,4% | 28 | 1 | 3,6% | 259 | 16 | 6,2% |
| Summe | | 571 | 24 | 4,2% | 759 | 19 | 2,5% | 8.159 | 335 | 4,1% |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr



| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Knotenstromzählung Dienstag, 08.04.2014 | | | | | | | | | Hochrechnung DTW _w | | |
|------------------------------|--|---|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-------------------------------|-----|--------------|
| | | Pkw (Krad) | | | Lkw | | | Pkw | Lkw | Kfz | | | |
| | | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | 06:00 bis 10:00 Uhr | 15:00 bis 19:00 Uhr | 06-10 und 15-19 Uhr | | | | | | |
| 1 Bahnhofstraße West | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 677 | 1.413 | 2.090 | 38 | 36 | 74 | 3.929 | 135 | 4.064 |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 723 | 1.094 | 1.817 | 43 | 22 | 65 | 3.416 | 118 | 3.534 |
| | Summe | | | | 1.400 | 2.507 | 3.907 | 81 | 58 | 139 | 7.345 | 253 | 7.598 |
| 2 - | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 Bahnhofstraße Ost | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 727 | 1.066 | 1.793 | 42 | 24 | 66 | 3.370 | 120 | 3.490 |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 705 | 1.475 | 2.180 | 38 | 37 | 75 | 4.098 | 137 | 4.235 |
| | Summe | | | | 1.432 | 2.541 | 3.973 | 80 | 61 | 141 | 7.468 | 257 | 7.725 |
| 4 Zufahrt "Neuer Marktplatz" | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 86 | 193 | 279 | 21 | 23 | 44 | 525 | 80 | 605 |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 62 | 103 | 165 | 20 | 24 | 44 | 310 | 80 | 390 |
| | Summe | | | | 148 | 296 | 444 | 41 | 47 | 88 | 835 | 160 | 995 |

| Querschnitt | Knotenpunkt Zu- / Ausfahrt (Knotenstrom-Nr.) | Verkehrsstärken / SV-Anteile | | | | | | | | | DTW _w | | |
|------------------------------|--|------------------------------|-----|-----------|--------------------------|-----|-----------|-----|-----|-----------|------------------|-----|--------------|
| | | Vormittagsspitzenstunde | | | Nachmittagsspitzenstunde | | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | |
| | | Kfz | Lkw | SV-Anteil | Kfz | Lkw | SV-Anteil | | | | | | |
| 1 Bahnhofstraße West | Zufahrt | 1 | 2 | 3 | 262 | 10 | 3,8% | 405 | 6 | 1,5% | 4.064 | 135 | 3,3% |
| | Ausfahrt | 4 | 8 | 12 | 277 | 11 | 4,0% | 300 | 6 | 2,0% | 3.534 | 118 | 3,3% |
| | Summe | | | | 539 | 21 | 3,9% | 705 | 12 | 1,7% | 7.598 | 253 | 3,3% |
| 2 - | Zufahrt | 4 | 5 | 6 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Ausfahrt | 3 | 7 | 11 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| | Summe | | | | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0,0% |
| 3 Bahnhofstraße Ost | Zufahrt | 7 | 8 | 9 | 279 | 7 | 2,5% | 287 | 7 | 2,4% | 3.490 | 120 | 3,4% |
| | Ausfahrt | 2 | 6 | 10 | 267 | 8 | 3,0% | 422 | 7 | 1,7% | 4.235 | 137 | 3,2% |
| | Summe | | | | 546 | 15 | 2,7% | 709 | 14 | 2,0% | 7.725 | 257 | 3,3% |
| 4 Zufahrt "Neuer Marktplatz" | Zufahrt | 10 | 11 | 12 | 30 | 7 | 23,3% | 67 | 6 | 9,0% | 605 | 80 | 13,2% |
| | Ausfahrt | 1 | 5 | 9 | 27 | 5 | 18,5% | 37 | 6 | 16,2% | 390 | 80 | 20,5% |
| | Summe | | | | 57 | 12 | 21,1% | 104 | 12 | 11,5% | 995 | 160 | 16,1% |

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße West



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zufahrt "Neuer Marktplatz" | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Bahnhofstraße Ost | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | | 0 | 9 | 1 | | 1 | 11 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | 1 | | | 1 | 20 | | | | 20 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | | 0 | 23 | 5 | 1 | | 29 | | | | | 0 |
| 06:45 - 07:00 | | 2 | 2 | | | 4 | 25 | 1 | | | 26 | | | | | 0 |
| 07:00 - 07:15 | | 1 | 1 | | | 2 | 33 | 3 | | | 36 | | | | | 0 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | 1 | 1 | 32 | 2 | | | 34 | | | | | 0 |
| 07:30 - 07:45 | | | 3 | | | 3 | 38 | 1 | | | 39 | | | | | 0 |
| 07:45 - 08:00 | | 1 | | | | 1 | 57 | 3 | | 1 | 61 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | 1 | | | 1 | 48 | 1 | | 1 | 50 | | | | | 0 |
| 08:15 - 08:30 | | 1 | | | | 1 | 46 | | | | 46 | | | | | 0 |
| 08:30 - 08:45 | | 1 | | | | 1 | 29 | | | 2 | 31 | | | | | 0 |
| 08:45 - 09:00 | | 2 | 1 | | | 3 | 51 | 1 | | | 52 | | | | | 0 |
| 09:00 - 09:15 | | 2 | 2 | | | 4 | 57 | 2 | | | 59 | | | | | 0 |
| 09:15 - 09:30 | | 2 | 1 | | | 3 | 59 | | | | 59 | | | | | 0 |
| 09:30 - 09:45 | | 2 | | | | 2 | 67 | | | 1 | 68 | | | | | 0 |
| 09:45 - 10:00 | | 3 | 2 | | | 5 | 59 | 3 | | | 62 | | | | | 0 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 06:00 - 10:00 | 17 | 14 | 0 | 1 | 32 | 653 | 23 | 1 | 6 | 683 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|-----------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 09:00 - 10:00 | 9 | 5 | 0 | 0 | 14 | 242 | 5 | 0 | 1 | 248 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|---|---|---|---|-----------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße West



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 1 (4L) Richtung Zufahrt "Neuer Marktplatz" | | | | | Knotenstrom 2 (4G) Richtung Bahnhofstraße Ost | | | | | Knotenstrom 3 (4R) Richtung - | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|----------------------------------|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | 3 | 2 | | | 5 | 71 | | | 2 | 73 | | | | | 0 |
| 15:15 - 15:30 | | 4 | | | | 4 | 76 | 6 | | | 82 | | | | | 0 |
| 15:30 - 15:45 | | 2 | 3 | | | 5 | 85 | | | | 85 | | | | | 0 |
| 15:45 - 16:00 | | 2 | 1 | | | 3 | 89 | 1 | | 1 | 91 | | | | | 0 |
| 16:00 - 16:15 | | 10 | 1 | | | 11 | 96 | | | 1 | 97 | | | | | 0 |
| 16:15 - 16:30 | | 1 | 1 | | | 2 | 87 | 1 | | | 88 | | | | | 0 |
| 16:30 - 16:45 | | 5 | 1 | | | 6 | 107 | | | | 107 | | | | | 0 |
| 16:45 - 17:00 | | 2 | 4 | | | 6 | 70 | 2 | | | 72 | | | | | 0 |
| 17:00 - 17:15 | | 4 | 1 | | | 5 | 83 | 1 | | | 84 | | | | | 0 |
| 17:15 - 17:30 | | 2 | 2 | | | 4 | 101 | 1 | | | 102 | | | | | 0 |
| 17:30 - 17:45 | | 2 | 1 | | | 3 | 102 | 1 | | | 103 | | | | | 0 |
| 17:45 - 18:00 | | 2 | 1 | | | 3 | 68 | 1 | | 1 | 70 | | | | | 0 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | | 0 | 76 | | | 1 | 77 | | | | | 0 |
| 18:15 - 18:30 | | 1 | 1 | | | 2 | 90 | 1 | | | 91 | | | | | 0 |
| 18:30 - 18:45 | | 2 | 1 | | | 3 | 91 | | | 1 | 92 | | | | | 0 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | | 0 | 71 | 1 | | 1 | 73 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|------|----|---|---|-------------|---|---|---|---|----------|
| 15:00 - 19:00 | 42 | 20 | 0 | 0 | 62 | 1363 | 16 | 0 | 8 | 1387 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|------|----|---|---|-------------|---|---|---|---|----------|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|
| 15:45 - 16:45 | 18 | 4 | 0 | 0 | 22 | 379 | 2 | 0 | 2 | 383 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|-----|---|---|---|------------|---|---|---|---|----------|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|------|----|---|----|-------------|---|---|---|---|----------|
| 06:00 - 10:00 | 59 | 34 | 0 | 1 | 94 | 2016 | 39 | 1 | 14 | 2070 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße Ost



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung - | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Bahnhofstraße West | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Zufahrt "Neuer Marktplatz" | | | | |
|---|----------------------------------|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | | | 0 | 17 | | | | 17 | | 1 | | | 1 |
| 06:15 - 06:30 | | | | | 0 | 16 | 1 | 1 | | 18 | | | | | 0 |
| 06:30 - 06:45 | | | | | 0 | 19 | 3 | | 2 | 24 | 2 | 2 | | | 4 |
| 06:45 - 07:00 | | | | | 0 | 24 | 3 | | | 27 | 2 | | | | 2 |
| 07:00 - 07:15 | | | | | 0 | 24 | 1 | | 1 | 26 | 3 | 1 | | | 4 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | 0 | 33 | 8 | | | 41 | 3 | | | | 3 |
| 07:30 - 07:45 | | | | | 0 | 36 | 3 | | | 39 | 4 | | | | 4 |
| 07:45 - 08:00 | | | | | 0 | 52 | 2 | | | 54 | | | | | 0 |
| 08:00 - 08:15 | | | | | 0 | 45 | 1 | | | 46 | 6 | 1 | | | 7 |
| 08:15 - 08:30 | | | | | 0 | 41 | | | 1 | 42 | 2 | | | | 2 |
| 08:30 - 08:45 | | | | | 0 | 54 | 3 | | | 57 | 5 | 1 | | | 6 |
| 08:45 - 09:00 | | | | | 0 | 59 | 3 | | | 62 | 4 | | | | 4 |
| 09:00 - 09:15 | | | | | 0 | 54 | 1 | | | 55 | 1 | | | | 1 |
| 09:15 - 09:30 | | | | | 0 | 58 | 3 | | 1 | 62 | 3 | | | | 3 |
| 09:30 - 09:45 | | | | | 0 | 77 | 2 | | | 79 | 4 | | | | 4 |
| 09:45 - 10:00 | | | | | 0 | 69 | 1 | | | 70 | 5 | | | | 5 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|----|---|---|---|----|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 678 | 35 | 1 | 5 | 719 | 44 | 6 | 0 | 0 | 50 |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|-----|----|---|---|---|----|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|----|---|---|---|----|
| 09:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 258 | 7 | 0 | 1 | 266 | 13 | 0 | 0 | 0 | 13 |
|----------------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|----|---|---|---|----|

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Bahnhofstraße Ost



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 7 (2L) Richtung - | | | | | Knotenstrom 8 (2G) Richtung Bahnhofstraße West | | | | | Knotenstrom 9 (2R) Richtung Zufahrt "Neuer Marktplatz" | | | | |
|---|----------------------------------|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|---|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | | | | | 0 | 64 | 2 | | 2 | 68 | 6 | 1 | | | 7 |
| 15:15 - 15:30 | | | | | 0 | 59 | 3 | | 1 | 63 | 4 | | | | 4 |
| 15:30 - 15:45 | | | | | 0 | 63 | | | | 63 | 4 | 1 | | | 5 |
| 15:45 - 16:00 | | | | | 0 | 64 | 2 | | | 66 | 5 | | | | 5 |
| 16:00 - 16:15 | | | | | 0 | 67 | | | | 67 | 1 | | | | 1 |
| 16:15 - 16:30 | | | | | 0 | 67 | 2 | | 1 | 70 | 5 | 1 | | | 6 |
| 16:30 - 16:45 | | | | | 0 | 67 | 1 | | 1 | 69 | 2 | 1 | | | 3 |
| 16:45 - 17:00 | | | | | 0 | 36 | 2 | | | 38 | 12 | | | | 12 |
| 17:00 - 17:15 | | | | | 0 | 79 | 1 | | | 80 | 1 | | | | 1 |
| 17:15 - 17:30 | | | | | 0 | 79 | 3 | | | 82 | 5 | | | | 5 |
| 17:30 - 17:45 | | | | | 0 | 70 | 1 | | | 71 | 2 | | | | 2 |
| 17:45 - 18:00 | | | | | 0 | 51 | 1 | | | 52 | 3 | | | | 3 |
| 18:00 - 18:15 | | | | | 0 | 57 | 2 | | | 59 | 4 | | | | 4 |
| 18:15 - 18:30 | | | | | 0 | 70 | | | | 70 | 6 | | | | 6 |
| 18:30 - 18:45 | | | | | 0 | 56 | | | 1 | 57 | 1 | | | | 1 |
| 18:45 - 19:00 | | | | | 0 | 48 | | | 2 | 50 | | | | | 0 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|------|----|---|---|---|----|
| 15:00 - 19:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 997 | 20 | 0 | 8 | 1025 | 61 | 4 | 0 | 0 | 65 |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|----|---|---|------|----|---|---|---|----|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|----|---|---|---|----|
| 15:45 - 16:45 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 265 | 5 | 0 | 2 | 272 | 13 | 2 | 0 | 0 | 15 |
|---------------|---|---|---|---|---|-----|---|---|---|-----|----|---|---|---|----|

Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------|---|---|---|---|---|------|----|---|----|------|-----|----|---|---|-----|
| 06:00 - 10:00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1675 | 55 | 1 | 13 | 1744 | 105 | 10 | 0 | 0 | 115 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zufahrt "Neuer Marktplatz"



| Intervall von [Uhrzeit] | bis [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung Bahnhofstraße Ost | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung - | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Bahnhofstraße West | | | | |
|-------------------------------|------------------|---|--------------|----|------|-----|-----------------------------------|--------------|----|------|-----|--|--------------|----|------|-----|
| | | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 00:00 - 00:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:15 - 00:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:30 - 00:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 00:45 - 01:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:00 - 01:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:15 - 01:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:30 - 01:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 01:45 - 02:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:00 - 02:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:15 - 02:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:30 - 02:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 02:45 - 03:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:00 - 03:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:15 - 03:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:30 - 03:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 03:45 - 04:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:00 - 04:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:15 - 04:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:30 - 04:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 04:45 - 05:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:00 - 05:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:15 - 05:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:30 - 05:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 05:45 - 06:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:00 - 06:15 | | | 1 | | | 1 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 06:15 - 06:30 | | | 1 | | | 1 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 |
| 06:30 - 06:45 | | 1 | 2 | | | 3 | | | | | 0 | | 1 | | | 1 |
| 06:45 - 07:00 | | 1 | 2 | | | 3 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 |
| 07:00 - 07:15 | | 2 | 2 | | | 4 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 07:15 - 07:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 |
| 07:30 - 07:45 | | 3 | 3 | | | 6 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 07:45 - 08:00 | | 7 | | | 1 | 8 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 |
| 08:00 - 08:15 | | 3 | | | | 3 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 |
| 08:15 - 08:30 | | 3 | | | | 3 | | | | | 0 | 2 | 1 | | | 3 |
| 08:30 - 08:45 | | 5 | | | | 5 | | | | | 0 | 4 | 1 | | | 5 |
| 08:45 - 09:00 | | 4 | | | | 4 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 09:00 - 09:15 | | 2 | 1 | | | 3 | | | | | 0 | | 1 | | | 1 |
| 09:15 - 09:30 | | 6 | | | | 6 | | | | | 0 | 2 | | | | 2 |
| 09:30 - 09:45 | | 3 | | | | 3 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 09:45 - 10:00 | | 5 | 2 | | | 7 | | | | | 0 | 4 | 3 | | | 7 |
| 10:00 - 10:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:15 - 10:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:30 - 10:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 10:45 - 11:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:00 - 11:15 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:15 - 11:30 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:30 - 11:45 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 11:45 - 12:00 | | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Vormittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|
| 06:00 - 10:00 | 45 | 14 | 0 | 1 | 60 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 40 | 7 | 0 | 0 | 47 |
|----------------------|----|----|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|

Vormittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|-----------|
| 09:00 - 10:00 | 16 | 3 | 0 | 0 | 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 0 | 0 | 11 |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|---|---|---|---|-----------|

Knoten: Bahnhofstraße / Zufahrt
Zählstellen-Nr.: 5
Knotenstromzählung: Dienstag, 08.04.2014
Erhebungszeitraum: 6:00 - 10:00 Uhr / 15:00-19:00 Uhr
Knotenpunktzufahrt: Zufahrt "Neuer Marktplatz"



| Intervall von bis [Uhrzeit] [Uhrzeit] | Knotenstrom 10 (1L) Richtung Bahnhofstraße Ost | | | | | Knotenstrom 11 (1G) Richtung - | | | | | Knotenstrom 12 (1R) Richtung Bahnhofstraße West | | | | |
|---|---|-----------|----|------|-----|-----------------------------------|-----------|----|------|-----|--|-----------|----|------|-----|
| | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz | Pkw + Lw | Lkw + Bus | Lz | Krad | Kfz |
| 12:00 - 12:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:15 - 12:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:30 - 12:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 12:45 - 13:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:00 - 13:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:15 - 13:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:30 - 13:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 13:45 - 14:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:00 - 14:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:15 - 14:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:30 - 14:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 14:45 - 15:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 15:00 - 15:15 | 5 | 3 | | | 8 | | | | | 0 | 2 | 1 | | | 3 |
| 15:15 - 15:30 | 5 | | | | 5 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 15:30 - 15:45 | 6 | 3 | | | 9 | | | | | 0 | 8 | | | | 8 |
| 15:45 - 16:00 | 5 | 2 | | | 7 | | | | | 0 | 4 | | | 1 | 5 |
| 16:00 - 16:15 | 11 | 1 | | | 12 | | | | | 0 | 4 | | | | 4 |
| 16:15 - 16:30 | 9 | 1 | | | 10 | | | | | 0 | 7 | 1 | | | 8 |
| 16:30 - 16:45 | 9 | 1 | | | 10 | | | | | 0 | 11 | | | | 11 |
| 16:45 - 17:00 | 5 | 3 | | | 8 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 17:00 - 17:15 | 13 | 1 | | | 14 | | | | | 0 | 4 | | | | 4 |
| 17:15 - 17:30 | 7 | 2 | | | 9 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 17:30 - 17:45 | 4 | 1 | | | 5 | | | | | 0 | 9 | | | | 9 |
| 17:45 - 18:00 | 3 | 1 | | | 4 | | | | | 0 | 6 | | | | 6 |
| 18:00 - 18:15 | 5 | | | | 5 | | | | | 0 | 5 | | | | 5 |
| 18:15 - 18:30 | 8 | 1 | | | 9 | | | | | 0 | 7 | | | | 7 |
| 18:30 - 18:45 | 5 | 1 | | | 6 | | | | | 0 | 1 | | | | 1 |
| 18:45 - 19:00 | 4 | | | | 4 | | | | | 0 | 3 | | | | 3 |
| 19:00 - 19:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:15 - 19:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:30 - 19:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 19:45 - 20:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:00 - 20:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:15 - 20:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:30 - 20:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 20:45 - 21:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:00 - 21:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:15 - 21:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:30 - 21:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 21:45 - 22:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:00 - 22:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:15 - 22:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:30 - 22:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 22:45 - 23:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:00 - 23:15 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:15 - 23:30 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:30 - 23:45 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |
| 23:45 - 00:00 | | | | | 0 | | | | | 0 | | | | | 0 |

Nachmittagsstundengruppe

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|
| 15:00 - 19:00 | 104 | 21 | 0 | 0 | 125 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 88 | 2 | 0 | 1 | 91 |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|

Nachmittagsspitzenstunde

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|
| 15:45 - 16:45 | 34 | 5 | 0 | 0 | 39 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 1 | 0 | 1 | 28 |
|----------------------|----|---|---|---|-----------|---|---|---|---|----------|----|---|---|---|-----------|

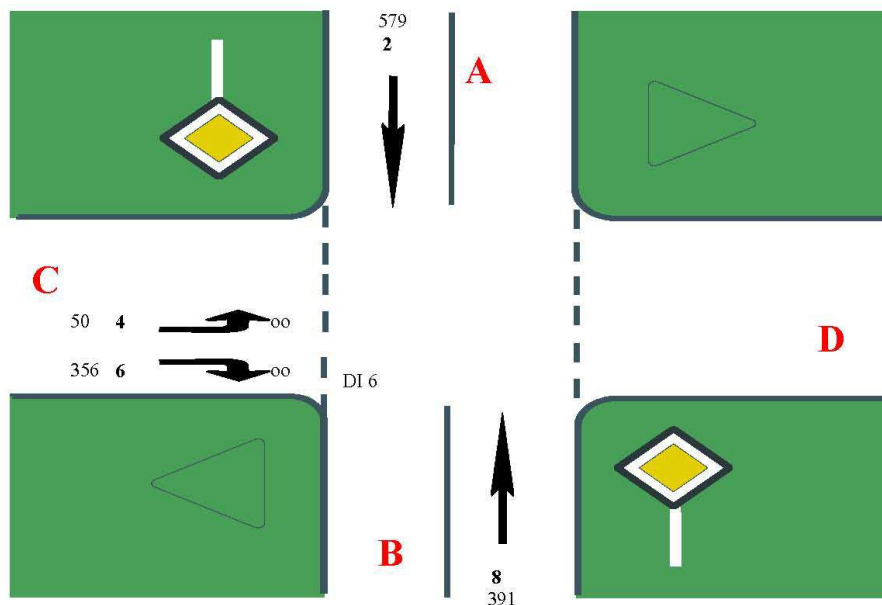
Zählzeitraum

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|-----|----|---|---|------------|---|---|---|---|----------|-----|---|---|---|------------|
| 06:00 - 10:00 | 149 | 35 | 0 | 1 | 185 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 128 | 9 | 0 | 1 | 138 |
| 15:00 - 19:00 | | | | | | | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Untergasse/ Obergasse)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 578 | 578 | 0 | A |
| 4 | 28,8 | 34,0 | 59,0 | 222,0 | 0,4 | 1 | 2 | 6 | 103 | 2,0 | 21 | 51 | 51 | 0 | C |
| 6 | 343,7 | 57,8 | 108,0 | 314,6 | 4,9 | 13 | 18 | 34 | 2078 | 5,8 | 34 | 357 | 351 | 6 | E |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 391 | 391 | 0 | A |
| Sum | 372,5 | 16,2 | | 314,6 | 1,3 | | | 34 | | 1,6 | 34 | 1377 | | | |



C=Wilhelmjstraße
 B=Untergasse
 D=
 A=Obergasse

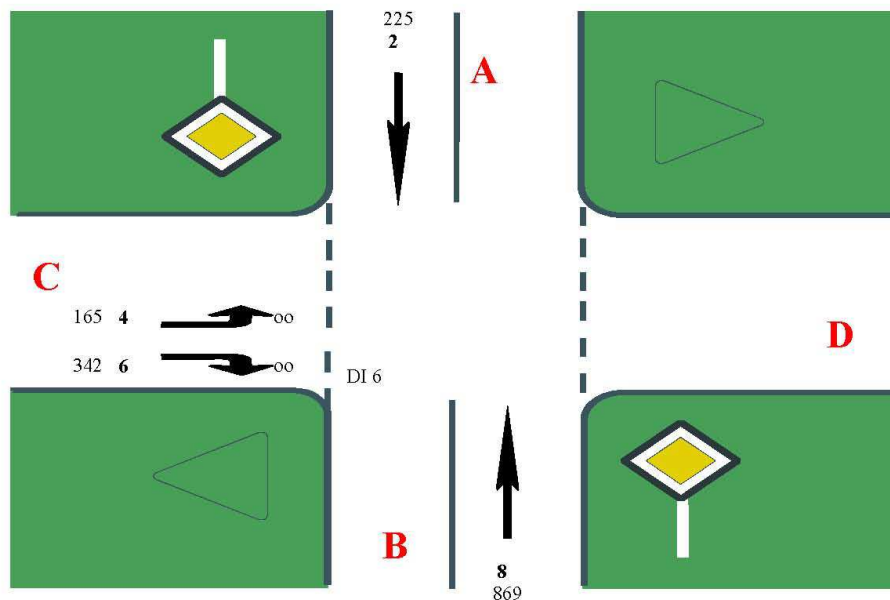
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 09:51:46

Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Untergasse/ Obergasse)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 226 | 226 | 0 | A |
| 4 | 449,8 | 161,4 | 308,0 | 1062,0 | 7,1 | 16 | 27 | 53 | 1324 | 7,9 | 74 | 167 | 158 | 9 | F |
| 6 | 354,0 | 61,0 | 107,0 | 867,7 | 5,1 | 15 | 37 | 83 | 1683 | 4,8 | 73 | 348 | 339 | 9 | E |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 866 | 866 | 0 | A |
| Sum | 803,8 | 30,0 | | 1062,0 | 3,1 | | | 83 | | 1,9 | 74 | 1607 | | | |



C=Wilhelmjstraße
 B=Untergasse
 D=
 A=Obergasse

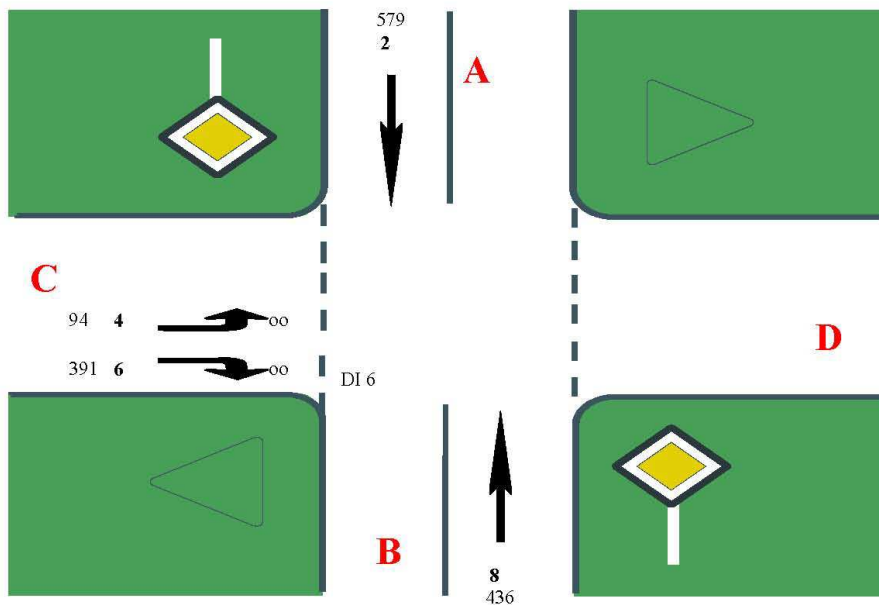
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 09:55:29

Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Untergasse/ Obergasse)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 577 | 577 | 0 | A |
| 4 | 101,6 | 63,9 | 121,0 | 594,9 | 1,5 | 3 | 6 | 23 | 457 | 4,8 | 69 | 95 | 93 | 2 | E |
| 6 | 565,5 | 86,9 | 157,0 | 645,7 | 8,6 | 23 | 32 | 81 | 3622 | 9,3 | 81 | 391 | 381 | 10 | E |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 430 | 430 | 0 | A |
| Sum | 667,1 | 26,8 | | 645,7 | 2,5 | | | 81 | | 2,7 | 81 | 1492 | | | |



C=Wilhelmjstraße
 B=Untergasse
 D=
 A=Obergasse

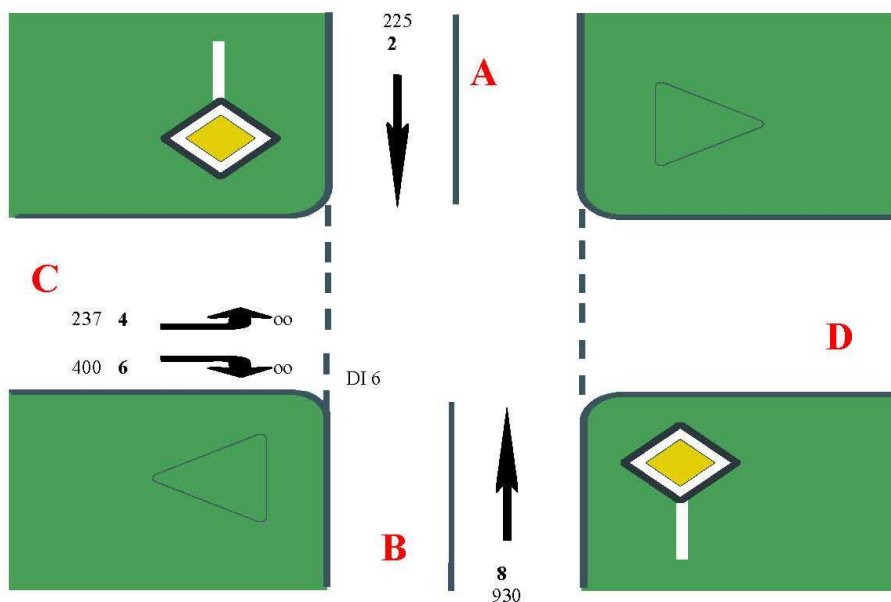
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:33:07

Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Untergasse/ Obergasse)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 223 | 223 | 0 | A |
| 4 | 2281,3 | 573,4 | 1021,0 | 1805,3 | 37,6 | 82 | 103 | 122 | 6619 | 27,7 | 101 | 239 | 165 | 74 | F |
| 6 | 2929,1 | 439,5 | 865,0 | 1681,7 | 48,1 | 111 | 140 | 196 | 9559 | 23,9 | 104 | 400 | 293 | 107 | F |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 926 | 926 | 0 | A |
| Sum | 5210,5 | 174,9 | | 1805,3 | 21,4 | | | 196 | | 9,1 | 104 | 1788 | | | |



C=Wilhelmjstraße
 B=Untergasse
 D=
 A=Obergasse

| | |
|--|-------------------|
| Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH | Frankfurt am Main |
|--|-------------------|

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:35:14

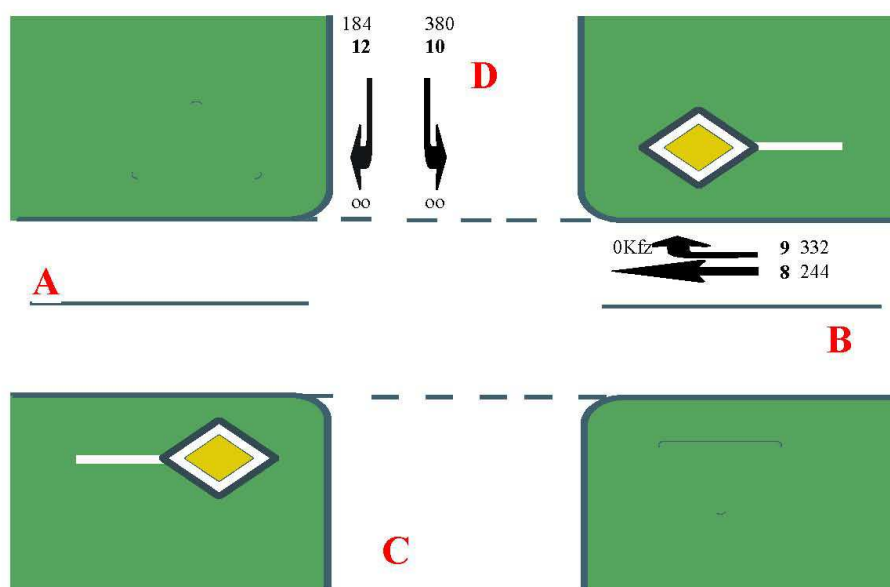
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)

Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 246 | 246 | 0 | A |
| 9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 333 | 333 | 0 | A |
| 10 | 221,9 | 35,0 | 59,0 | 188,7 | 2,9 | 6 | 10 | 23 | 1937 | 5,1 | 33 | 381 | 378 | 3 | C |
| 12 | 106,6 | 35,2 | 60,0 | 186,9 | 1,4 | 3 | 5 | 15 | 939 | 5,2 | 32 | 182 | 180 | 2 | C |
| Sum | 328,5 | 17,3 | | 188,7 | 1,1 | | | 23 | | 2,5 | 33 | 1141 | | | |



A=Kreuzgasse
 C=
 B=Obergasse Süd
 D=Obergasse Nord

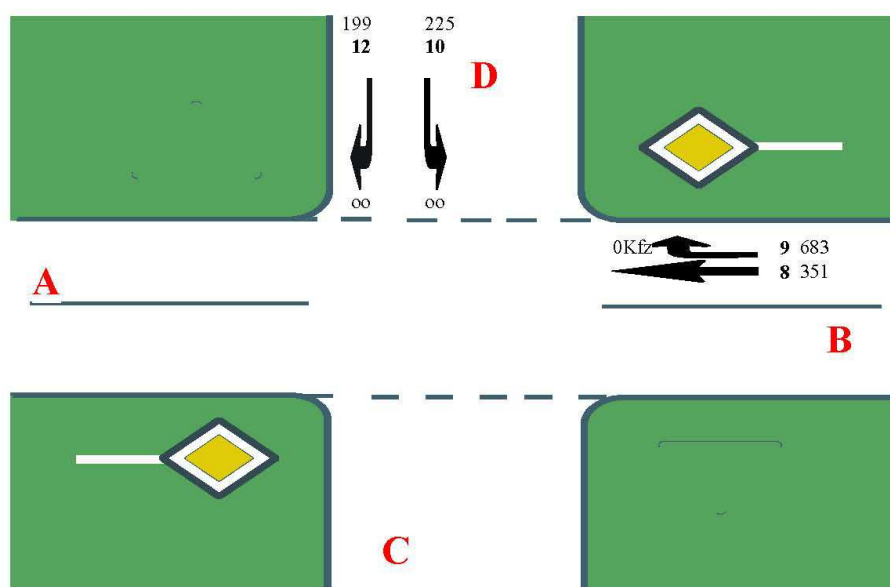
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)

Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 352 | 352 | 0 | A |
| 9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 679 | 679 | 0 | A |
| 10 | 114,7 | 30,2 | 50,0 | 238,9 | 1,4 | 3 | 5 | 14 | 808 | 3,5 | 26 | 228 | 227 | 1 | C |
| 12 | 100,1 | 30,1 | 50,0 | 237,8 | 1,2 | 3 | 5 | 15 | 712 | 3,6 | 27 | 199 | 198 | 1 | C |
| Sum | 214,8 | 8,8 | | 238,9 | 0,7 | | | 15 | | 1,0 | 27 | 1458 | | | |



A=Kreuzgasse
 C=
 B=Obergasse Süd
 D=Obergasse Nord

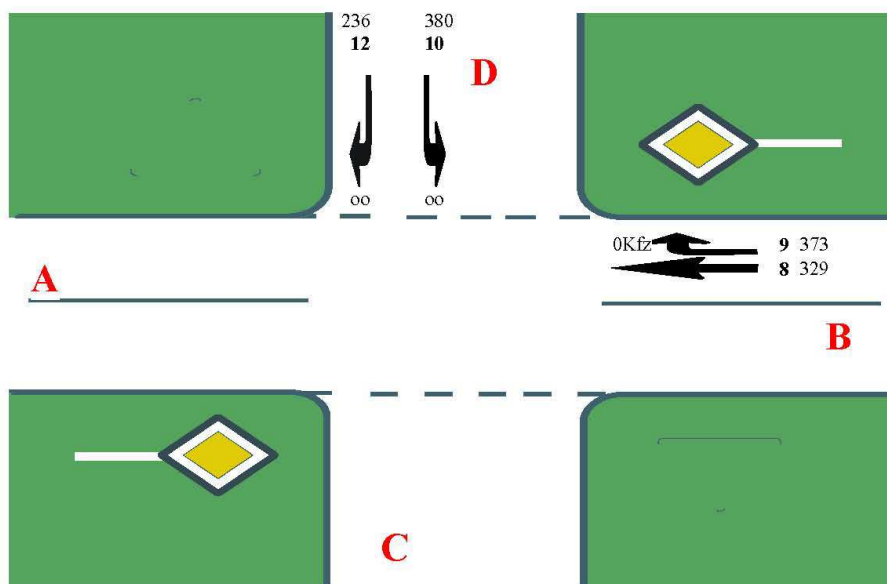
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)

Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 326 | 326 | 0 | A |
| 9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 376 | 376 | 0 | A |
| 10 | 1015,8 | 157,4 | 279,0 | 575,7 | 16,1 | 36 | 47 | 73 | 9611 | 24,8 | 92 | 387 | 360 | 27 | F |
| 12 | 625,8 | 158,2 | 279,0 | 577,4 | 9,9 | 21 | 27 | 42 | 5929 | 25,0 | 93 | 237 | 221 | 16 | F |
| Sum | 1641,6 | 74,3 | | 577,4 | 6,5 | | | 73 | | 11,7 | 93 | 1326 | | | |

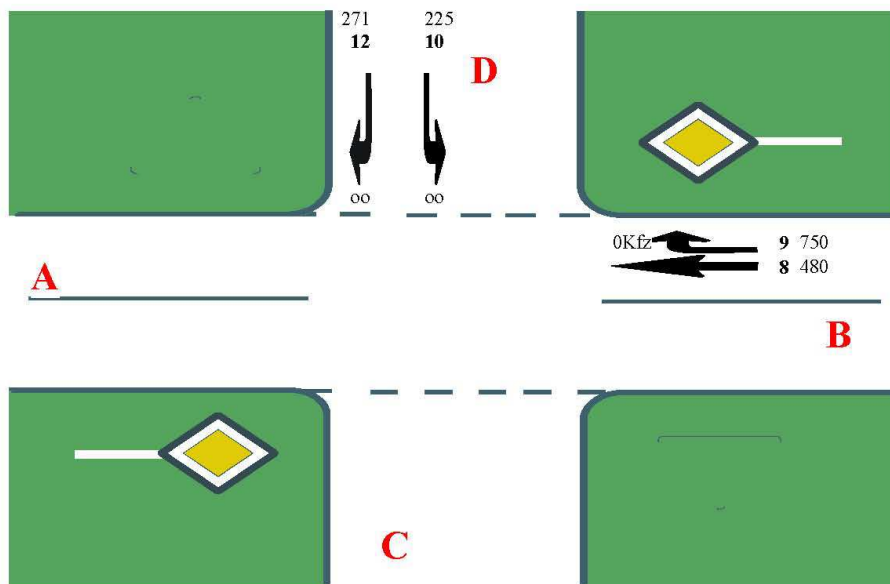


A=Kreuzgasse
 C=
 B=Obergasse Süd
 D=Obergasse Nord

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 475 | 475 | 0 | A |
| 9 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 751 | 751 | 0 | A |
| 10 | 665,7 | 176,1 | 336,0 | 782,6 | 10,6 | 23 | 32 | 55 | 5026 | 22,2 | 105 | 227 | 209 | 18 | F |
| 12 | 801,0 | 176,0 | 333,0 | 766,2 | 12,8 | 31 | 41 | 65 | 6045 | 22,1 | 104 | 273 | 250 | 23 | F |
| Sum | 1466,7 | 51,0 | | 782,6 | 5,8 | | | 65 | | 6,4 | 105 | 1726 | | | |



A=Kreuzgasse
C=
B=Obergasse Süd
D=Obergasse Nord

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:38:22

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

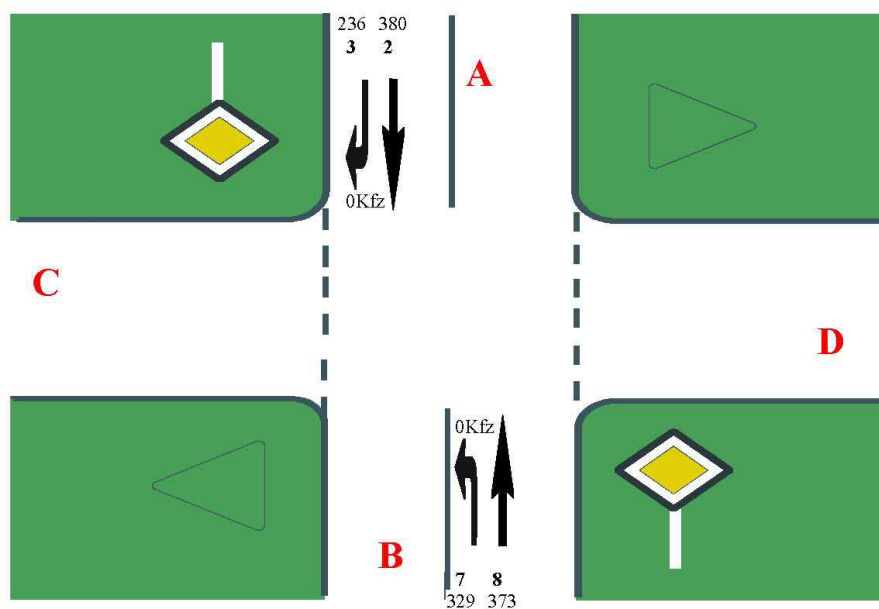
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Obergasse)

Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 379 | 379 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 233 | 233 | 0 | A |
| 7 | 135,8 | 24,6 | 40,0 | 176,6 | 1,5 | 3 | 6 | 18 | 1168 | 3,5 | 34 | 331 | 329 | 2 | B |
| 8 | 88,9 | 14,3 | 30,0 | 168,5 | 1,2 | 3 | 5 | 21 | 1199 | 3,2 | 33 | 372 | 371 | 1 | A |
| Sum | 224,6 | 10,2 | | 176,6 | 0,7 | | | 21 | | 1,8 | 34 | 1316 | | | |

Übersicht von 09:00 bis 10:00



C=Kreuzgasse
 B=Obergasse Süd
 D=
 A=Obergasse Nord

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH

Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs

11.06.2014 16:23:24

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

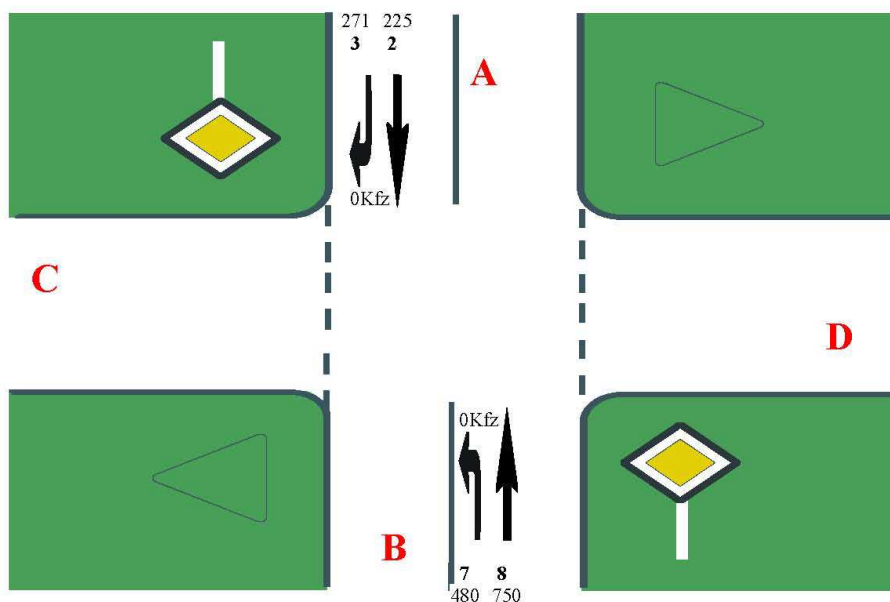
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Obergasse)

Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 222 | 222 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 271 | 271 | 0 | A |
| 7 | 374,5 | 47,0 | 87,0 | 210,8 | 5,2 | 11 | 16 | 29 | 6307 | 13,2 | 74 | 479 | 473 | 6 | D |
| 8 | 494,8 | 39,4 | 81,0 | 197,7 | 7,4 | 18 | 27 | 50 | 9997 | 13,3 | 76 | 753 | 742 | 11 | D |
| Sum | 869,3 | 30,2 | | 210,8 | 3,2 | | | 50 | | 9,5 | 76 | 1724 | | | |

Übersicht von 17:00 bis 18:00

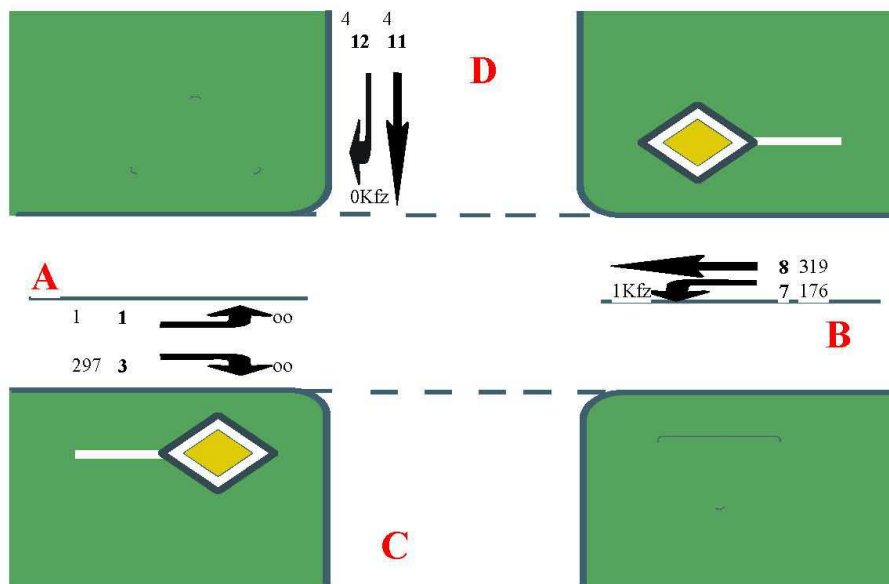


C=Kreuzgasse
 B=Obergasse Süd
 D=
 A=Obergasse Nord

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Kreuzgasse)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 1 | 0,2 | 11,9 | 14,0 | 33,1 | 0,0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1,0 | 1 | 1 | 1 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 13,9 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0,0 | 3 | 296 | 296 | 0 | A |
| 7 | 36,9 | 12,7 | 15,0 | 79,3 | 0,2 | 1 | 1 | 5 | 202 | 1,2 | 7 | 174 | 174 | 0 | A |
| 8 | 1,8 | 0,3 | 4,0 | 31,8 | 0,0 | 0 | 0 | 5 | 26 | 0,1 | 7 | 320 | 320 | 0 | A |
| 11 | 1,6 | 23,7 | 36,0 | 221,5 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1,0 | 2 | 4 | 4 | 0 | B |
| 12 | 1,0 | 14,4 | 19,0 | 191,6 | 0,0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1,0 | 2 | 4 | 4 | 0 | A |
| Sum | 41,5 | 3,1 | | 221,5 | 0,0 | | | 5 | | 0,3 | 7 | 800 | | | |



A=Kreuzgasse West
 C=Zitnergasse Süd
 B=Kreuzgasse Ost
 D=Zitnergasse Nord

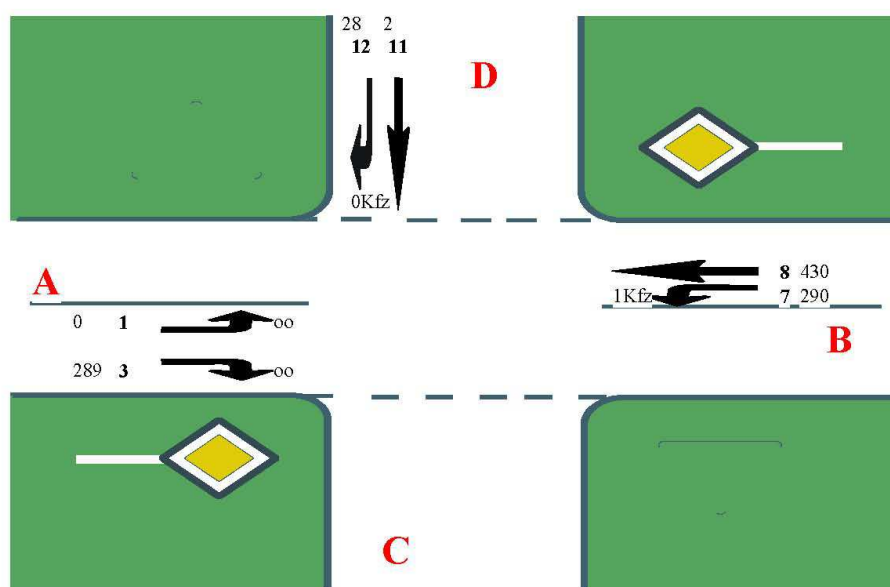
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Kreuzgasse)

Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 288 | 288 | 0 | A |
| 7 | 63,6 | 13,2 | 17,0 | 82,6 | 0,4 | 1 | 2 | 9 | 386 | 1,3 | 12 | 289 | 288 | 1 | A |
| 8 | 6,8 | 1,0 | 4,0 | 77,5 | 0,1 | 0 | 0 | 11 | 102 | 0,2 | 12 | 428 | 428 | 0 | A |
| 11 | 1,2 | 34,8 | 39,0 | 381,5 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1,0 | 5 | 2 | 2 | 0 | C |
| 12 | 7,2 | 16,0 | 19,0 | 349,4 | 0,1 | 0 | 1 | 3 | 29 | 1,1 | 4 | 27 | 27 | 0 | A |
| Sum | 78,9 | 4,6 | | 381,5 | 0,1 | | | 11 | | 0,5 | 12 | 1034 | | | |

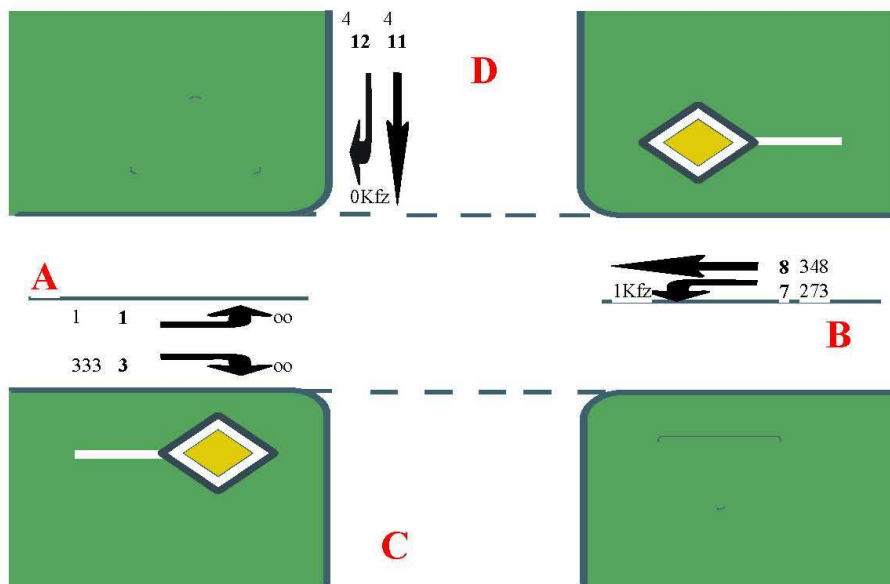


A=Kreuzgasse West
 C=Zitnergasse Süd
 B=Kreuzgasse Ost
 D=Zitnergasse Nord

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Kreuzgasse)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 1 | 0,2 | 12,5 | 14,0 | 27,7 | 0,0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1,0 | 1 | 1 | 1 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 16,5 | 0,0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0,0 | 4 | 334 | 334 | 0 | A |
| 7 | 62,7 | 13,8 | 18,0 | 86,0 | 0,4 | 1 | 2 | 8 | 377 | 1,4 | 12 | 273 | 272 | 1 | A |
| 8 | 6,5 | 1,1 | 4,0 | 60,3 | 0,1 | 0 | 0 | 11 | 95 | 0,3 | 13 | 344 | 344 | 0 | A |
| 11 | 2,3 | 33,0 | 57,0 | 197,4 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1,0 | 2 | 4 | 4 | 0 | C |
| 12 | 0,9 | 14,3 | 17,0 | 52,6 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1,0 | 2 | 4 | 4 | 0 | A |
| Sum | 72,6 | 4,5 | | 197,4 | 0,1 | | | 11 | | 0,5 | 13 | 961 | | | |



A=Kreuzgasse West
 C=Zitnergasse Süd
 B=Kreuzgasse Ost
 D=Zitnergasse Nord

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:39:49

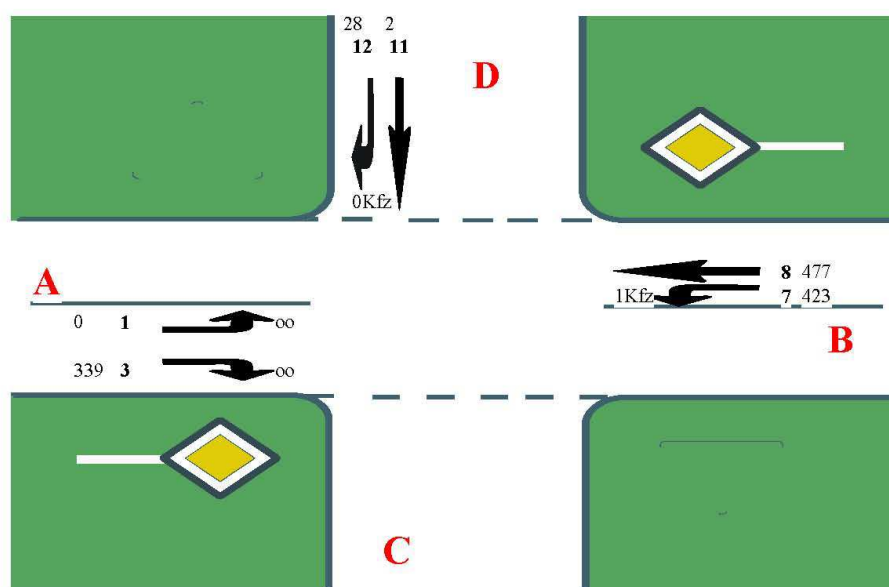
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Kreuzgasse)

Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|-------|----------|----------|-----------|-----|
| Strom | VZ ges | VZ mitt | VZ 85% | VZ max | RS mitt | RS 85% | RS 95% | RS max | H ges | H mitt | H max | Fz. ang. | Fz. abg. | Fz. wart. | QSV |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 340 | 340 | 0 | A |
| 7 | 107,3 | 15,3 | 21,0 | 88,9 | 0,9 | 2 | 3 | 13 | 765 | 1,8 | 17 | 421 | 420 | 1 | A |
| 8 | 22,8 | 2,9 | 8,0 | 83,2 | 0,3 | 0 | 2 | 12 | 354 | 0,7 | 16 | 475 | 475 | 0 | A |
| 11 | 1,7 | 49,0 | 93,0 | 208,1 | 0,0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1,0 | 3 | 2 | 2 | 0 | D |
| 12 | 7,3 | 15,3 | 19,0 | 188,6 | 0,1 | 0 | 1 | 3 | 30 | 1,1 | 4 | 28 | 28 | 0 | A |
| Sum | 139,0 | 6,6 | | 208,1 | 0,2 | | | 13 | | 0,9 | 17 | 1267 | | | |

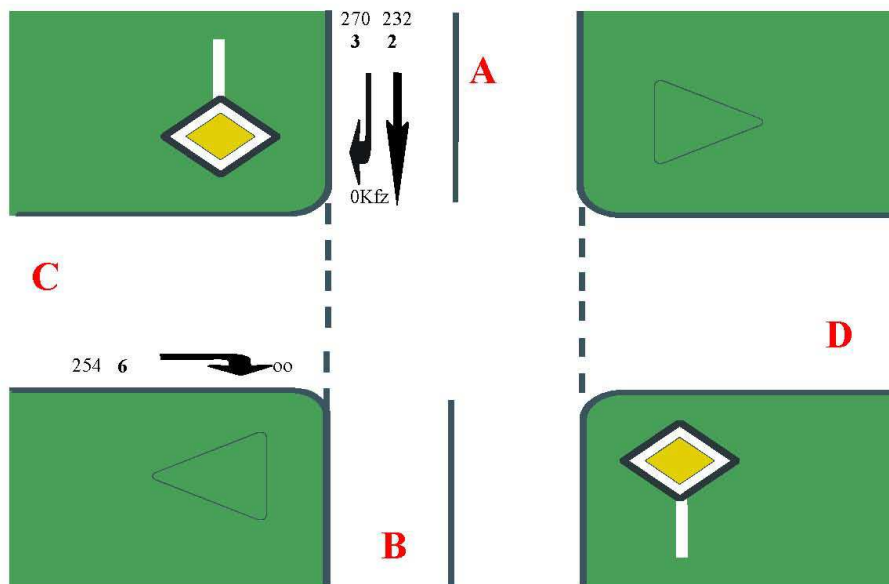


A=Kreuzgasse West
 C=Zitnergasse Süd
 B=Kreuzgasse Ost
 D=Zitnergasse Nord

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitzergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Zitzergasse/ Wilhelmjstraße)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 230 | 230 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 272 | 272 | 0 | A |
| 6 | 63,6 | 15,0 | 19,0 | 90,5 | 0,5 | 1 | 2 | 10 | 353 | 1,4 | 10 | 254 | 253 | 1 | A |
| Sum | 63,6 | 5,1 | | 90,5 | 0,2 | | | 10 | | 0,5 | 10 | 756 | | | |



C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitzergasse

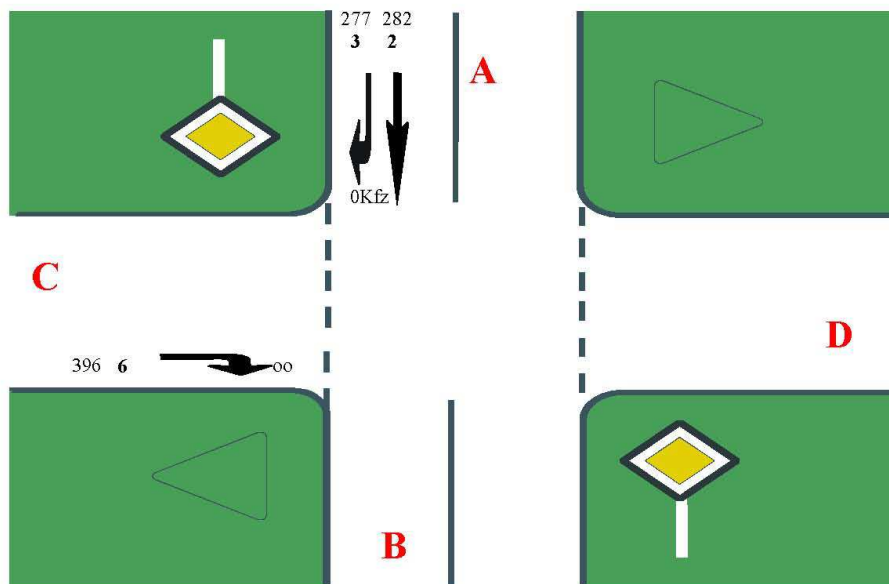
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 10:06:27

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitzergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Zitzergasse/ Wilhelmjstraße)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 283 | 283 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 275 | 275 | 0 | A |
| 6 | 125,6 | 18,9 | 28,0 | 132,2 | 1,2 | 3 | 4 | 14 | 819 | 2,1 | 14 | 399 | 397 | 2 | B |
| Sum | 125,6 | 7,9 | | 132,2 | 0,4 | | | 14 | | 0,9 | 14 | 957 | | | |

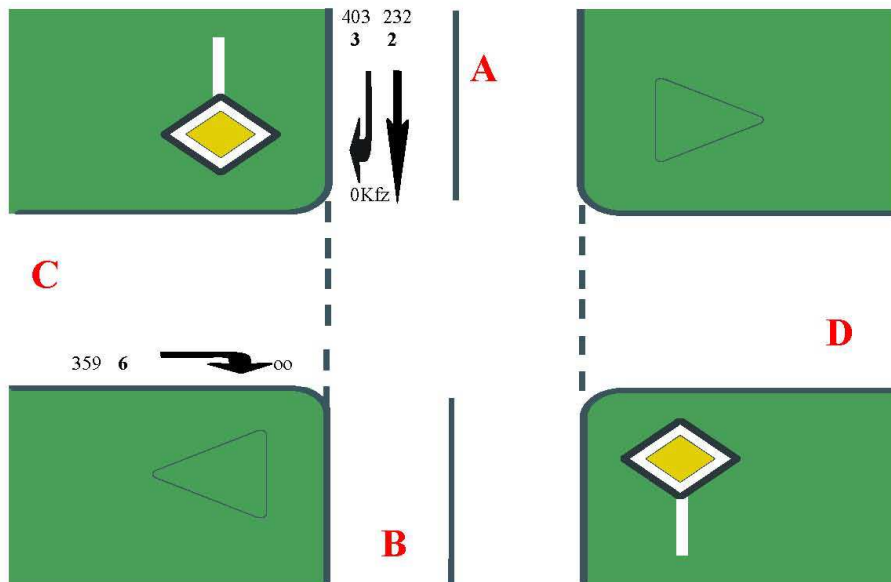


C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitzergasse

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitnergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Zitnergasse/ Wilhelmjstraße)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Übersicht von 09:00 bis 10:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 230 | 230 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 401 | 401 | 0 | A |
| 6 | 98,8 | 16,6 | 23,0 | 86,9 | 0,9 | 2 | 3 | 11 | 609 | 1,7 | 11 | 358 | 357 | 1 | A |
| Sum | 98,8 | 6,0 | | 86,9 | 0,3 | | | 11 | | 0,6 | 11 | 988 | | | |



C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitnergasse

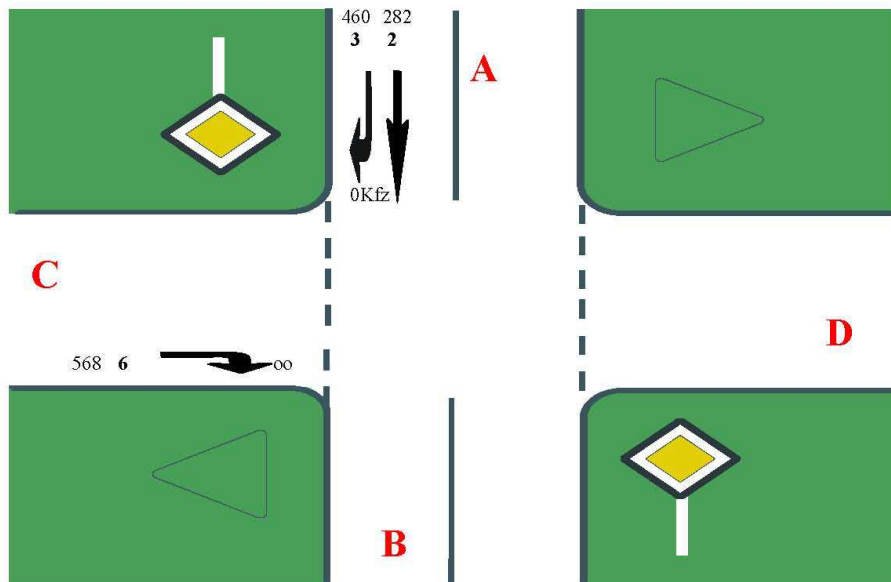
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:42:45

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitzergasse
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Zitzergasse/ Wilhelmjstraße)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Übersicht von 17:00 bis 18:00 | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-----|-------|-------|-------|-----|
| Strom | VZ | VZ | VZ | VZ | RS | RS | RS | RS | H | H | H | Fz. | Fz. | Fz. | QSV |
| | ges | mitt | 85% | max | mitt | 85% | 95% | max | ges | mitt | max | ang. | abg. | wart. | |
| | [min] | [sec] | [sec] | [sec] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] | [-] | [-] | [Kfz] | [Kfz] | [Kfz] | [-] |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 280 | 280 | 0 | A |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0 | 0 | 459 | 459 | 0 | A |
| 6 | 354,2 | 37,4 | 65,0 | 162,0 | 4,6 | 11 | 17 | 33 | 3113 | 5,5 | 33 | 569 | 565 | 4 | C |
| Sum | 354,2 | 16,2 | | 162,0 | 1,5 | | | 33 | | 2,4 | 33 | 1308 | | | |



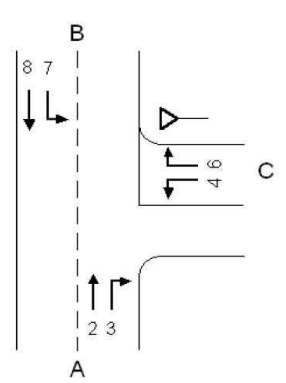


C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitzergasse

Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:44:40

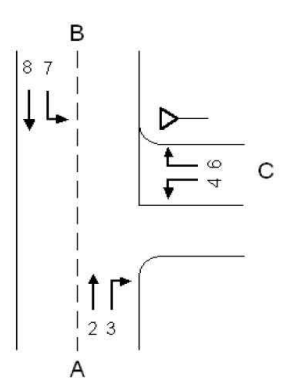


Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Bestand) | | | |
|---|--|--|--|---|--|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Analyse 2014</i> Uhrzeit <i>Vormittagsspitzenstunde</i> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| Kapazität der Mischströme | | | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP. 13, 18, 22) | mgl. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,02 | 0 | 267 | 1715 |
| | 8 | 0,14 | | | |
| C | 4 | 0,04 | 0 | 34 | 529 |
| | 6 | 0,02 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19, Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 983 | 4 | < 45 | A | |
| 6 | 671 | 5 | < 45 | A | |
| 4 | 442 | 8 | < 45 | A | |
| 7+8 | 1448 | 2 | < 45 | A | |
| 4+6 | 495 | 7 | < 45 | A | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | | A |

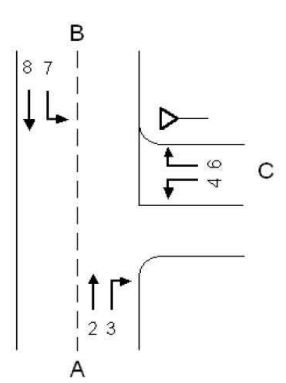


Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße)
Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Bestand) | | | |
|---|--|---|--|---|--|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Analyse 2014</i> Uhrzeit <i>Nachmittagsspitzenstunde</i> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| Kapazität der Mischströme | | | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP. 13, 18, 22) | mgl. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,02 | 0 | 408 | 1717 |
| | 8 | 0,21 | | | |
| C | 4 | 0,11 | 0 | 70 | 459 |
| | 6 | 0,04 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19, Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 967 | 4 | < 45 | A | |
| 6 | 650 | 6 | < 45 | A | |
| 4 | 334 | 11 | < 45 | B | |
| 7+8 | 1309 | 3 | < 45 | A | |
| 4+6 | 389 | 9 | < 45 | A | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | | B |

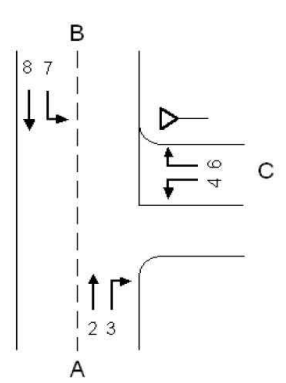


Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; ohne Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Prognose) | | | |
|---|--|---|--|---|--|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Planfall 2020</i> Uhrzeit <i>Vormittagsspitzenstunde</i> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| Kapazität der Mischströme | | | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP. 13,18,22) | mgl. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,09 | 1 | 333 | 1800 |
| | 8 | 0,14 | | | |
| C | 4 | 0,31 | 3 | 175 | 564 |
| | 6 | 0,10 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19,Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 786 | 5 | < 45 | A | |
| 6 | 569 | 6 | < 45 | A | |
| 4 | 251 | 14 | < 45 | B | |
| 7+8 | 1468 | 2 | < 45 | A | |
| 4+6 | 389 | 9 | < 45 | A | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | | B |

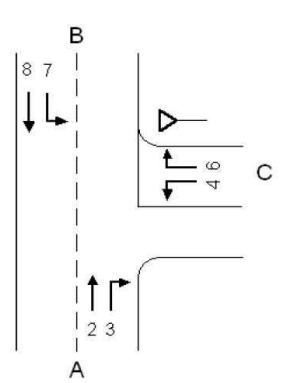


Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; ohne Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Prognose) | | | |
|---|--|--|--|---|--|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Planfall 2020</i> Uhrzeit <i>Nachmittagsspitzenstunde</i> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| | | Kapazität der Mischströme | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP. 13,18,22) | mgl. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,14 | 1 | 497 | 1800 |
| | 8 | 0,21 | | | |
| C | 4 | 0,70 | 3 | 292 | 419 |
| | 6 | 0,18 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19,Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | | | | QSV [-] | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 699 | 5 | < 45 | A | |
| 6 | 500 | 7 | < 45 | A | |
| 4 | 81 | 43 | < 45 | D | |
| 7+8 | 1304 | 3 | < 45 | A | |
| 4+6 | 127 | 28 | < 45 | C | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | D | |

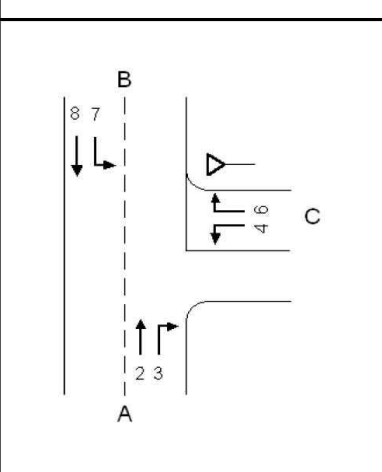


Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; mit Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Prognose) | | | |
|---|--|---|--|---|--|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Planfall 2020</i> Uhrzeit <i>Vormittagsspitzenstunde</i> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| | | Kapazität der Mischströme | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP.13,18,22) | mgf. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,09 | 1 | 333 | 1800 |
| | 8 | 0,14 | | | |
| C | 4 | 0,32 | 3 | 149 | 463 |
| | 6 | 0,06 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19,Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | | | | QSV [-] | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 786 | 5 | < 45 | A | |
| 6 | 572 | 6 | < 45 | A | |
| 4 | 237 | 15 | < 45 | B | |
| 7+8 | 1468 | 2 | < 45 | A | |
| 4+6 | 314 | 11 | < 45 | B | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | B | |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; mit Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagspitzenstunde

| HBS 2001 - Formblatt 1c: | | Beurteilung einer Einmündung (Prognose) | | | |
|--|---|---|--|--|---|
|  | | Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Planfall 2020</i> Uhrzeit <i>Nachmittagspitzenstunde</i> <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <input checked="" type="checkbox"/> innerorts außerorts <input type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb von Ballungsräumen Verkehrsregelung: <input checked="" type="checkbox"/> Z 205  <input type="checkbox"/> Z 206  Zielvorgaben: mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe: <i>D</i> | | | |
| | | Kapazität der Mischströme | | | |
| Zufahrt | Beteiligte Verkehrsströme | Sättigungsgrad g_i [-] (SP.13,18,22) | mgf. Aufstellplätze n [Pkw-E] (Sp. 2) | Verkehrsstärken $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h] (Sp. 10) | Kapazität $C_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-8 bis 7-15) |
| | | 23 | 24 | 25 | 26 |
| B | 7 | 0,14 | 1 | 497 | 1800 |
| | 8 | 0,21 | | | |
| C | 4 | 0,73 | 3 | 250 | 341 |
| | 6 | 0,11 | | | |
| Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs | | | | | |
| Verkehrsstrom | Kapazitätsreserve R_i und $R_{m,i}$ [Pkw-E/h] (Gl. 7-21) | mittlere Wartezeit w_i und $w_{m,i}$ [s] (Abb.7-19,Tab.7-1) | Vergleich mit der angestrebten Wartezeit w | Qualitätsstufe | |
| | | | | QSV [-] | |
| | 27 | 28 | 29 | 30 | |
| 7 | 699 | 5 | < 45 | A | |
| 6 | 511 | 7 | < 45 | A | |
| 4 | 67 | 51 | > 45 | E | |
| 7+8 | 1304 | 3 | < 45 | A | |
| 4+6 | 91 | 38 | < 45 | D | |
| erreichbare Qualitätsstufe QSVges | | | | E | |



Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauf orm: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)
Belastungsfall: Analyse 2014

Knotenstrombelastungen / Sättigungsverkehrsstärken / Zeitbedarfswerte

| Zufahrt | | Knotenstrom / Signalgruppe | | | | Vormittagsspitzenstunde Analyse 2014 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------|----------------------------|-----------|----|----|--|---------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-----|
| | | | | | | Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert | | | | | | | | | |
| Nr. | Straße | Nr. | Richtung | SG | tF | Kfz | SV-Anteil [%] | f _{SV} | Abbiegeradius [m] | f _R | q _{S,st} [Pkw/h] | q _S [Fz/h] | | t _B [Fz/s] | |
| 1 | Bahnhofstraße West | 1 | links | K1 | 49 | 14 | 35,7 | 0,65 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.170 | 1.927 | 3,1 | 1,9 |
| | | 2 | geradeaus | | 49 | 248 | 2,0 | 0,99 | >15 | 1,00 | 2.000 | 1.970 | | 1,8 | |
| | | 3 | rechts | - | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 2 | - | 4 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | - |
| | | 5 | geradeaus | | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | - | - | | |
| | | 6 | rechts | | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 3 | Bahnhofstraße Ost | 7 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 8 | geradeaus | | 39 | 266 | 2,6 | 0,99 | >15 | 1,00 | 2.000 | 1.970 | 1.962 | 1,8 | 1,8 |
| | | 9 | rechts | K2 | 39 | 13 | 0,0 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.800 | | 2,0 | |
| 4 | Zufahrt Neuer Marktplatz | 10 | links | K3 | 10 | 19 | 15,8 | 0,81 | <=15 | 0,90 | 2.400 | 1.750 | 1.592 | 2,1 | 2,3 |
| | | 11 | geradeaus | | 10 | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | | - | |
| | | 12 | rechts | | 10 | 11 | 36,4 | 0,65 | <=10 | 0,85 | 2.400 | 1.320 | 2,7 | | |
| Summe | | | | | | 571 | | | | | | | | | |

| Zufahrt | | Knotenstrom / Signalgruppe | | | | Nachmittagsspitzenstunde Analyse 2014 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------|----------------------------|-----------|----|----|--|---------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-----|
| | | | | | | Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert | | | | | | | | | |
| Nr. | Straße | Nr. | Richtung | SG | tF | Kfz | SV-Anteil [%] | f _{SV} | Abbiegeradius [m] | f _R | q _{S,st} [Pkw/h] | q _S [Fz/h] | | t _B [Fz/s] | |
| 1 | Bahnhofstraße West | 1 | links | K1 | 49 | 22 | 18,2 | 0,79 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.410 | 1.968 | 2,6 | 1,8 |
| | | 2 | geradeaus | | 49 | 383 | 0,5 | 1,00 | >15 | 1,00 | 2.000 | 2.000 | | 1,8 | |
| | | 3 | rechts | - | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 2 | - | 4 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 5 | geradeaus | | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | - | - | | |
| | | 6 | rechts | | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 3 | Bahnhofstraße Ost | 7 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 8 | geradeaus | | 39 | 272 | 1,8 | 1,00 | >15 | 1,00 | 2.000 | 2.000 | 1.976 | 1,8 | 1,8 |
| | | 9 | rechts | K2 | 39 | 15 | 13,3 | 0,86 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.550 | | 2,3 | |
| 4 | Zufahrt Neuer Marktplatz | 10 | links | K3 | 10 | 39 | 12,8 | 0,88 | <=15 | 0,90 | 2.400 | 1.900 | 1.942 | 1,9 | 1,9 |
| | | 11 | geradeaus | | 10 | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | | - | |
| | | 12 | rechts | | 10 | 28 | 3,6 | 0,98 | <=10 | 0,85 | 2.400 | 2.000 | 1,8 | | |
| Summe | | | | | | 759 | | | | | | | | | |



Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)
Belastungsfall: Planfall 2020

Knotenstrombelastungen / Sättigungsverkehrsstärken / Zeitbedarfswerte

| Zufahrt | | Knotenstrom / Signalgruppe | | | | Vormittagsspitzenstunde Planfall 2020 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------|----------------------------|-----------|----|----|--|---------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-----|
| | | | | | | Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert | | | | | | | | | |
| Nr. | Straße | Nr. | Richtung | SG | tF | Kfz | SV-Anteil [%] | f _{SV} | Abbiegeradius [m] | f _R | q _{S,st} [Pkw/h] | q _S [Fz/h] | | t _B [Fz/s] | |
| 1 | Bahnhofstraße West | 1 | links | K1 | 49 | 79 | 1,1 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.800 | 1.921 | 2,0 | 1,9 |
| | | 2 | geradeaus | | 49 | 248 | 4,0 | 0,98 | >15 | 1,00 | 2.000 | 1.960 | | 1,8 | |
| | | 3 | rechts | - | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 2 | - | 4 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | - |
| | | 5 | geradeaus | | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | - | - | | |
| | | 6 | rechts | | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 3 | Bahnhofstraße Ost | 7 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 8 | geradeaus | | 39 | 266 | 4,1 | 0,98 | >15 | 1,00 | 2.000 | 1.960 | 1.906 | 1,8 | 1,9 |
| | | 9 | rechts | K2 | 39 | 137 | 1,1 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.800 | | 2,0 | |
| 4 | Zufahrt Neuer Marktplatz | 10 | links | K3 | 10 | 111 | 1,4 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.400 | 2.160 | 2.117 | 1,7 | 1,7 |
| | | 11 | geradeaus | | 10 | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | | - | |
| | | 12 | rechts | | 10 | 62 | 1,5 | 1,00 | <=10 | 0,85 | 2.400 | 2.040 | | 1,8 | |
| Summe | | | | | | 903 | | | | | | | | | |

| Zufahrt | | Knotenstrom / Signalgruppe | | | | Nachmittagsspitzenstunde Planfall 2020 | | | | | | | | | |
|--------------|--------------------------|----------------------------|-----------|----|----|--|---------------|-----------------|-------------------|----------------|---------------------------|-----------------------|-------|-----------------------|-----|
| | | | | | | Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert | | | | | | | | | |
| Nr. | Straße | Nr. | Richtung | SG | tF | Kfz | SV-Anteil [%] | f _{SV} | Abbiegeradius [m] | f _R | q _{S,st} [Pkw/h] | q _S [Fz/h] | | t _B [Fz/s] | |
| 1 | Bahnhofstraße West | 1 | links | K1 | 49 | 110 | 0,6 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.800 | 1.955 | 2,0 | 1,8 |
| | | 2 | geradeaus | | 49 | 383 | 1,6 | 1,00 | >15 | 1,00 | 2.000 | 2.000 | | 1,8 | |
| | | 3 | rechts | - | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 2 | - | 4 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 5 | geradeaus | | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | - | - | | |
| | | 6 | rechts | | 0 | 0,0 | - | <=10 | 0,85 | - | - | - | - | | |
| 3 | Bahnhofstraße Ost | 7 | links | - | 0 | 0,0 | - | <=15 | 0,90 | - | - | - | - | - | |
| | | 8 | geradeaus | | 39 | 272 | 2,6 | 0,99 | >15 | 1,00 | 2.000 | 1.970 | 1.901 | 1,8 | 1,9 |
| | | 9 | rechts | K2 | 39 | 188 | 0,6 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.000 | 1.800 | | 2,0 | |
| 4 | Zufahrt Neuer Marktplatz | 10 | links | K3 | 10 | 185 | 0,8 | 1,00 | <=15 | 0,90 | 2.400 | 2.160 | 2.116 | 1,7 | 1,7 |
| | | 11 | geradeaus | | 10 | 0 | 0,0 | - | >15 | 1,00 | - | - | | - | |
| | | 12 | rechts | | 10 | 106 | 0,7 | 1,00 | <=10 | 0,85 | 2.400 | 2.040 | | 1,8 | |
| Summe | | | | | | 1.244 | | | | | | | | | |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Ausbauf orm: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)

Belastungsfall: Analyse 2014 / Planfall 2020

Zwischenzeitenmatrix

| | K1 | K2 | K3 | F21 | F22 | F23 |
|-----|----|----|----|-----|-----|-----|
| K1 | -- | b | 6 | 4 | 7 | b |
| K2 | b | -- | 6 | 7 | 4 | b |
| K3 | 4 | 4 | -- | b | b | 4 |
| F21 | 3 | 1 | b | -- | -- | -- |
| F22 | 1 | 3 | b | -- | -- | -- |
| F23 | b | b | 5 | -- | -- | -- |

Links : räumende Signalgruppen

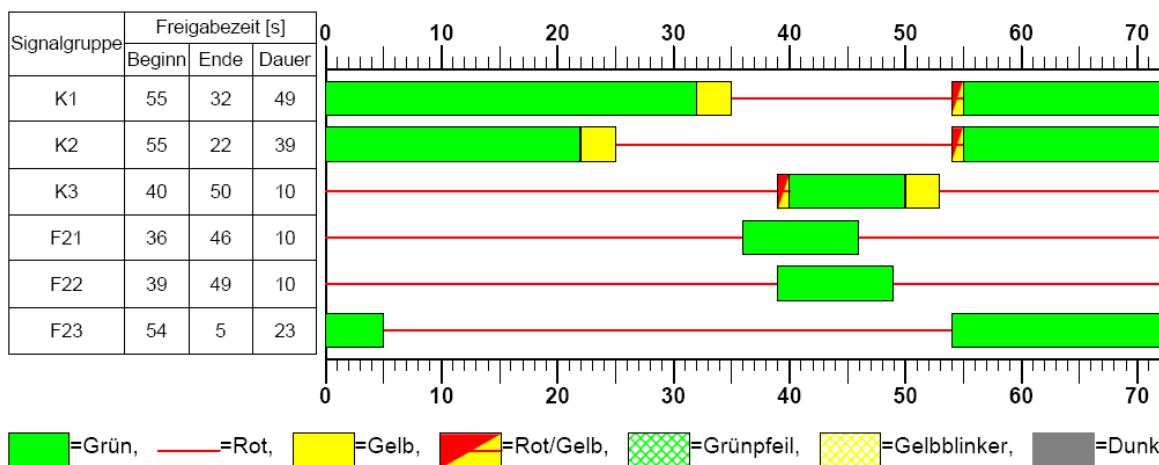
Oben : einfahrende Signalgruppen

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Ausbauf orm: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)

Belastungsfall: Analyse 2014 / Planfall 2020

Signalzeitenplan Vor- und Nachmittagsspitzenstunde



Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Ausbauform: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)

Belastungsfall: Analyse 2014

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Nr. | Bez. | t_f [s] | f [-] | t_s [s] | q [Fz/h] | m [Fz] | q_s [Fz/h] | t_B [s/Fz] | n_C [Fz] | C [Fz/h] | g [-] | N_{GE} [Fz] | n_H [Fz] | h [%] | S [%] | N_{RE} [Fz] | l_{Stau} [m] | w [s] | QSV |
|-----|-----------|--------------|----------|--------------|-------------|-----------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|----------|------------------|---------------|----------|----------|------------------|-------------------|----------|-----|
| 1 | K1(2,1) | 49 | 0,681 | 23 | 262 | 5,2 | 2147 | 1,68 | 29,2 | 1461 | 0,179 | 0,00 | 1,9 | 37 | 95 | 3,86 | 24 | 4,2 | A |
| 2 | K2(8,9) | 38,9 | 0,540 | 33,1 | 279 | 5,6 | 1990 | 1,81 | 21,5 | 1075 | 0,260 | 0,00 | 3,0 | 54 | 95 | 5,27 | 36 | 8,8 | A |
| 3 | K3(12,10) | 10 | 0,139 | 62 | 30 | 0,6 | 2772 | 1,30 | 7,7 | 385 | 0,078 | 0,00 | 0,5 | 83 | 95 | 1,73 | 12 | 27,0 | B |

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Nr. | Bez. | t_f [s] | f [-] | t_s [s] | q [Fz/h] | m [Fz] | q_s [Fz/h] | t_B [s/Fz] | n_C [Fz] | C [Fz/h] | g [-] | N_{GE} [Fz] | n_H [Fz] | h [%] | S [%] | N_{RE} [Fz] | l_{Stau} [m] | w [s] | QSV |
|-----|-----------|--------------|----------|--------------|-------------|-----------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|----------|------------------|---------------|----------|----------|------------------|-------------------|----------|-----|
| 1 | K1(2,1) | 49 | 0,681 | 23 | 405 | 8,1 | 2147 | 1,68 | 29,2 | 1461 | 0,277 | 0,00 | 3,2 | 40 | 95 | 5,31 | 36 | 4,5 | A |
| 2 | K2(8,9) | 38,9 | 0,540 | 33,1 | 287 | 5,7 | 1971 | 1,83 | 21,3 | 1065 | 0,269 | 0,00 | 3,1 | 54 | 95 | 5,39 | 36 | 8,9 | A |
| 3 | K3(12,10) | 10 | 0,139 | 62 | 67 | 1,3 | 3442 | 1,05 | 9,6 | 478 | 0,140 | 0,00 | 1,2 | 92 | 95 | 2,97 | 18 | 27,2 | B |

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“

Ausbauform: Knotenpunkt mit LSA (Planung Signalprogramm $t_U = 72s$)

Belastungsfall: Planfall 2020

Leistungsfähigkeitsnachweis Vormittagsspitzenstunde

| Nr. | Bez. | t_f [s] | f [-] | t_s [s] | q [Fz/h] | m [Fz] | q_s [Fz/h] | t_B [s/Fz] | n_C [Fz] | C [Fz/h] | g [-] | N_{GE} [Fz] | n_H [Fz] | h [%] | S [%] | N_{RE} [Fz] | l_{Stau} [m] | w [s] | QSV |
|-----|-----------|--------------|----------|--------------|-------------|-----------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|----------|------------------|---------------|----------|----------|------------------|-------------------|----------|-----|
| 1 | K1(2,1) | 49 | 0,681 | 23 | 327 | 6,5 | 2147 | 1,68 | 29,2 | 1461 | 0,224 | 0,00 | 2,5 | 38 | 95 | 4,53 | 30 | 4,3 | A |
| 2 | K2(8,9) | 38,3 | 0,532 | 33,7 | 403 | 8,1 | 1928 | 1,87 | 20,5 | 1026 | 0,393 | 0,00 | 4,8 | 59 | 95 | 7,06 | 48 | 10,0 | A |
| 3 | K3(12,10) | 10 | 0,139 | 62 | 173 | 3,5 | 3154 | 1,14 | 8,8 | 438 | 0,395 | 0,00 | 3,2 | 91 | 95 | 5,90 | 36 | 28,2 | B |

Leistungsfähigkeitsnachweis Nachmittagsspitzenstunde

| Nr. | Bez. | t_f [s] | f [-] | t_s [s] | q [Fz/h] | m [Fz] | q_s [Fz/h] | t_B [s/Fz] | n_C [Fz] | C [Fz/h] | g [-] | N_{GE} [Fz] | n_H [Fz] | h [%] | S [%] | N_{RE} [Fz] | l_{Stau} [m] | w [s] | QSV |
|-----|-----------|--------------|----------|--------------|-------------|-----------|-----------------|-----------------|---------------|-------------|----------|------------------|---------------|----------|----------|------------------|-------------------|----------|-----|
| 1 | K1(2,1) | 49 | 0,681 | 23 | 493 | 9,9 | 2147 | 1,68 | 29,2 | 1461 | 0,337 | 0,00 | 4,1 | 41 | 95 | 6,15 | 42 | 4,8 | A |
| 2 | K2(8,9) | 38,2 | 0,531 | 33,8 | 460 | 9,2 | 1913 | 1,88 | 20,3 | 1015 | 0,453 | 0,00 | 5,7 | 62 | 95 | 7,83 | 48 | 10,4 | A |
| 3 | K3(12,10) | 10 | 0,139 | 62 | 291 | 5,8 | 3442 | 1,05 | 9,6 | 478 | 0,609 | 0,00 | 5,5 | 95 | 95 | 8,80 | 54 | 29,2 | B |

| Verkehrsdatenbasis Schalltechnische Untersuchung Planungsnullfall 2020 vorhabenbezogener Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" Usingen | | | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken Planungsnullfall 2020 (ohne Fachmarktzentrum "Neuer Marktplatz" Usingen) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------------|---|--|------------------------|---------------|---------------------|-----------|------------------------|---------------|---------------------|--|-----------|-----------|-------------------|---------------------|--|----------|----------|---------------------|---------------------|
| | | | DTV w | | | | DTV Mo-So | | | | Verkehrsstärken tags (06:00 - 22:00 Uhr) | | | | | Verkehrsstärken nachts (22:00 - 06:00 Uhr) | | | | |
| Nr. | Straße | Straße (Querschnitt) Straßenabschnitt | Pkw | Lkw | Kfz | p _{Lkw} | Pkw | Lkw | Kfz | p _{Lkw} | Pkw | Lkw | Kfz | M _{tags} | p _{tags} | Pkw | Lkw | Kfz | M _{nachts} | p _{nachts} |
| | | | [Pkw/24h] | [Lkw/24h] (≥ 3,5 t) | [Kfz/24h] | [%Lkw] (≥ 3,5 t) | [Pkw/24h] | [Lkw/24h] (≥ 2,8 t) | [Kfz/24h] | [%Lkw] (≥ 2,8 t) | [Pkw/16h] | [Lkw/16h] | [Kfz/16h] | [Kfz/h] | [%Lkw] (≥ 2,8 t) | [Pkw/8h] | [Lkw/8h] | [Kfz/8h] | [Kfz/h] | [%Lkw] (≥ 2,8 t) |
| 1 | Untergasse | südlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 18.275 | 675 | 18.950 | 3,6 | 17.091 | 549 | 17.640 | 3,1 | 15.868 | 513 | 16.381 | 1.024 | 3,1 | 1.223 | 36 | 1.259 | 157 | 2,9 |
| 2 | Obergasse | nördlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 15.445 | 635 | 16.080 | 3,9 | 14.454 | 516 | 14.970 | 3,4 | 13.421 | 483 | 13.904 | 869 | 3,5 | 1.033 | 33 | 1.066 | 133 | 3,1 |
| 3 | Wilhelmstraße | westlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 6.319 | 171 | 6.490 | 2,6 | 5.911 | 139 | 6.050 | 2,3 | 5.488 | 130 | 5.618 | 351 | 2,3 | 423 | 9 | 432 | 54 | 2,1 |
| 4 | Obergasse | nördlich KP Kreuzgasse / Obergasse | 13.805 | 575 | 14.380 | 4,0 | 12.913 | 467 | 13.380 | 3,5 | 11.990 | 437 | 12.427 | 777 | 3,5 | 923 | 30 | 953 | 119 | 3,1 |
| 5 | Kreuzgasse | westlich KP Kreuzgasse / Obergasse | 6.242 | 198 | 6.440 | 3,1 | 5.839 | 161 | 6.000 | 2,7 | 5.421 | 151 | 5.572 | 348 | 2,7 | 418 | 10 | 428 | 54 | 2,3 |
| 6 | Kreuzgasse | östlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 7.702 | 198 | 7.900 | 2,5 | 7.209 | 161 | 7.370 | 2,2 | 6.693 | 151 | 6.844 | 428 | 2,2 | 516 | 10 | 526 | 66 | 1,9 |
| 7 | Kreuzgasse | westlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 8.091 | 189 | 8.280 | 2,3 | 7.566 | 154 | 7.720 | 2,0 | 7.023 | 144 | 7.167 | 448 | 2,0 | 543 | 10 | 553 | 69 | 1,8 |
| 8 | Zitzergasse | südlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 6.896 | 184 | 7.080 | 2,6 | 6.450 | 150 | 6.600 | 2,3 | 5.988 | 140 | 6.128 | 383 | 2,3 | 462 | 10 | 472 | 59 | 2,1 |
| 9 | Wilhelmstraße | östlich KP Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse | 7.665 | 175 | 7.840 | 2,2 | 7.178 | 142 | 7.320 | 1,9 | 6.664 | 133 | 6.797 | 425 | 2,0 | 514 | 9 | 523 | 65 | 1,7 |
| 10 | Bahnhofstraße | westlich KP Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse | 7.467 | 253 | 7.720 | 3,3 | 6.984 | 206 | 7.190 | 2,9 | 6.484 | 193 | 6.677 | 417 | 2,9 | 500 | 13 | 513 | 64 | 2,5 |
| 11 | Zufahrt "Neuer Marktplatz" | westlich KP Bahnhofstraße / Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 840 | 160 | 1.000 | 16,0 | 780 | 130 | 910 | 14,3 | 726 | 122 | 848 | 53 | 14,4 | 54 | 8 | 62 | 8 | 12,9 |
| 12 | Bahnhofstraße | südlich KP Bahnhofstraße / Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 7.347 | 253 | 7.600 | 3,3 | 6.874 | 206 | 7.080 | 2,9 | 6.382 | 193 | 6.575 | 411 | 2,9 | 492 | 13 | 505 | 63 | 2,6 |
| 13 | Westerfelder Weg | südlich KP Bahnhofstraße / Westerfelder Weg | 3.703 | 37 | 3.740 | 1,0 | 3.460 | 30 | 3.490 | 0,9 | 3.211 | 28 | 3.239 | 202 | 0,9 | 249 | 2 | 251 | 31 | 0,8 |
| 14 | Bahnhofstraße | nördlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 3.704 | 126 | 3.830 | 3,3 | 3.458 | 102 | 3.560 | 2,9 | 3.210 | 95 | 3.305 | 207 | 2,9 | 248 | 7 | 255 | 32 | 2,7 |
| 15 | Am Riedborn | westlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 2.408 | 82 | 2.490 | 3,3 | 2.253 | 67 | 2.320 | 2,9 | 2.092 | 63 | 2.155 | 135 | 2,9 | 161 | 4 | 165 | 21 | 2,4 |
| 16 | Bahnhofstraße | südlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 2.418 | 82 | 2.500 | 3,3 | 2.263 | 67 | 2.330 | 2,9 | 2.101 | 63 | 2.164 | 135 | 2,9 | 162 | 4 | 166 | 21 | 2,4 |



Anlage 14-1

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV_{Mo-So}) im Tages- und Nachtzeitraum Analyse 2014 / Planungsnullfall 2020 (ohne Fachmarktzentrum "Neuer Marktplatz" Usingen)

Fachgutachten Verkehr - Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" in Usingen

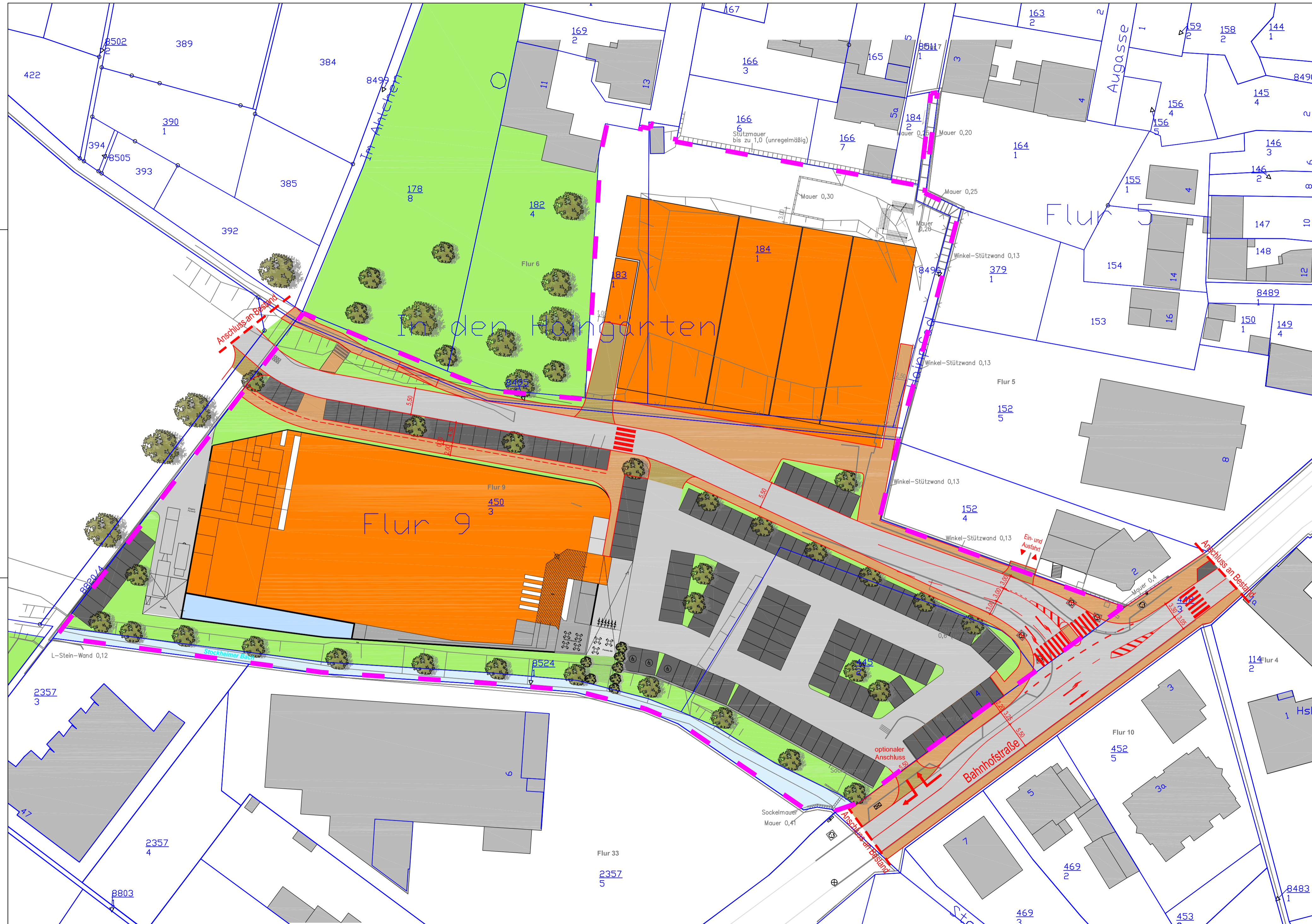
| Verkehrsdatenbasis Schalltechnische Untersuchung Planfall 2020 vorhabenbezogener Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" Usingen | | | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken Planfall 2020 (mit Fachmarktzentrum "Neuer Marktplatz" Usingen) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|----------------------------|---|---|------------------------|---------------|---------------------|----------------------|------------------------|---------------|---------------------|--|-----------|-----------|-------------------|---------------------|--|----------|----------|---------------------|---------------------|
| | | | DTV _w | | | | DTV _{Mo-So} | | | | Verkehrsstärken tags (06:00 - 22:00 Uhr) | | | | | Verkehrsstärken nachts (22:00 - 06:00 Uhr) | | | | |
| Nr. | Straße | Straße (Querschnitt) Straßenabschnitt | Pkw | Lkw | Kfz | p _{Lkw} | Pkw | Lkw | Kfz | p _{Lkw} | Pkw | Lkw | Kfz | M _{tags} | p _{tags} | Pkw | Lkw | Kfz | M _{nachts} | p _{nachts} |
| | | | [Pkw/24h] | (≥ 3,5 t) [Lkw/24h] | [Kfz/24h] | (≥ 3,5 t) [%Lkw] | [Pkw/24h] | (≥ 2,8 t) [Lkw/24h] | [Kfz/24h] | (≥ 2,8 t) [%Lkw] | [Pkw/16h] | [Lkw/16h] | [Kfz/16h] | [Kfz/h] | (≥ 2,8 t) [%Lkw] | [Pkw/8h] | [Lkw/8h] | [Kfz/8h] | [Kfz/h] | (≥ 2,8 t) [%Lkw] |
| 1 | Untergasse | südlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 19.133 | 687 | 19.820 | 3,5 | 17.821 | 559 | 18.380 | 3,0 | 16.585 | 523 | 17.108 | 1.069 | 3,1 | 1.236 | 36 | 1.272 | 159 | 2,8 |
| 2 | Obergasse | nördlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 16.421 | 649 | 17.070 | 3,8 | 15.272 | 528 | 15.800 | 3,3 | 14.224 | 495 | 14.719 | 920 | 3,4 | 1.048 | 33 | 1.081 | 135 | 3,1 |
| 3 | Wilhelmstraße | westlich KP Wilhelmstraße / Untergasse / Obergasse | 7.285 | 185 | 7.470 | 2,5 | 6.729 | 151 | 6.880 | 2,2 | 6.291 | 142 | 6.433 | 402 | 2,2 | 438 | 9 | 447 | 56 | 2,0 |
| 4 | Obergasse | nördlich KP Kreuzgasse / Obergasse | 14.811 | 589 | 15.400 | 3,8 | 13.761 | 479 | 14.240 | 3,4 | 12.822 | 449 | 13.271 | 829 | 3,4 | 939 | 30 | 969 | 121 | 3,1 |
| 5 | Kreuzgasse | westlich KP Kreuzgasse / Obergasse | 7.208 | 212 | 7.420 | 2,9 | 6.657 | 173 | 6.830 | 2,5 | 6.224 | 163 | 6.387 | 399 | 2,6 | 433 | 10 | 443 | 55 | 2,3 |
| 6 | Kreuzgasse | östlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 8.994 | 216 | 9.210 | 2,3 | 8.294 | 176 | 8.470 | 2,1 | 7.759 | 166 | 7.925 | 495 | 2,1 | 535 | 10 | 545 | 68 | 1,8 |
| 7 | Kreuzgasse | westlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 8.791 | 199 | 8.990 | 2,2 | 8.158 | 162 | 8.320 | 1,9 | 7.605 | 152 | 7.757 | 485 | 2,0 | 553 | 10 | 563 | 70 | 1,8 |
| 8 | Zitzergasse | südlich KP Kreuzgasse / Zitzergasse | 8.188 | 202 | 8.390 | 2,4 | 7.545 | 165 | 7.710 | 2,1 | 7.064 | 155 | 7.219 | 451 | 2,1 | 481 | 10 | 491 | 61 | 2,0 |
| 9 | Wilhelmstraße | östlich KP Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse | 8.957 | 193 | 9.150 | 2,1 | 8.263 | 157 | 8.420 | 1,9 | 7.730 | 148 | 7.878 | 492 | 1,9 | 533 | 9 | 542 | 68 | 1,7 |
| 10 | Bahnhofstraße | westlich KP Bahnhofstraße / Wilhelmstraße / Zitzergasse | 10.041 | 289 | 10.330 | 2,8 | 9.163 | 237 | 9.400 | 2,5 | 8.624 | 223 | 8.847 | 553 | 2,5 | 539 | 14 | 553 | 69 | 2,5 |
| 11 | Zufahrt "Neuer Marktplatz" | westlich KP Bahnhofstraße / Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 4.854 | 216 | 5.070 | 4,3 | 4.182 | 178 | 4.360 | 4,1 | 4.068 | 169 | 4.237 | 265 | 4,0 | 114 | 9 | 123 | 15 | 7,3 |
| 12 | Bahnhofstraße | südlich KP Bahnhofstraße / Zufahrt "Neuer Marktplatz" | 8.787 | 273 | 9.060 | 3,0 | 8.097 | 223 | 8.320 | 2,7 | 7.584 | 210 | 7.794 | 487 | 2,7 | 513 | 13 | 526 | 66 | 2,5 |
| 13 | Westerfelder Weg | südlich KP Bahnhofstraße / Westerfelder Weg | 4.679 | 51 | 4.730 | 1,1 | 4.288 | 42 | 4.330 | 1,0 | 4.024 | 40 | 4.064 | 254 | 1,0 | 264 | 2 | 266 | 33 | 0,8 |
| 14 | Bahnhofstraße | nördlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 4.168 | 132 | 4.300 | 3,1 | 3.852 | 108 | 3.960 | 2,7 | 3.597 | 101 | 3.698 | 231 | 2,7 | 255 | 7 | 262 | 33 | 2,7 |
| 15 | Am Riedborn | westlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 2.872 | 88 | 2.960 | 3,0 | 2.637 | 73 | 2.710 | 2,7 | 2.469 | 69 | 2.538 | 159 | 2,7 | 168 | 4 | 172 | 22 | 2,3 |
| 16 | Bahnhofstraße | südlich KP Bahnhofstraße / Am Riedborn | 2.418 | 82 | 2.500 | 3,3 | 2.263 | 67 | 2.330 | 2,9 | 2.101 | 63 | 2.164 | 135 | 2,9 | 162 | 4 | 166 | 21 | 2,4 |



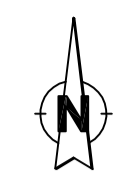
Anlage 14-2

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV_{Mo-So}) im Tages- und Nachtzeitraum Analyse 2014 (ohne Fachmarktzentrum "Neuer Marktplatz" Usingen)

Fachgutachten Verkehr - Vorhabenbezogener Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" in Usingen



- Legende**
- Fahrbahn
 - Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- u. Radweg
 - Radweg
 - Grünfläche
 - Stellplätze / Busbucht
 - Zufahrt
 - Gebäude Bestand
 - Gebäude Planung
 - Abbruch
 - Planung
 - Bestand
 - Baumbepflanzung
 - Rodung Baum
 - GE- Fläche



| | | |
|---------------|--|---|
| Planverfasser | | Verkehrplanung Köhler und Taubmann GmbH Hanauer Landstraße 145, 60314 Frankfurt am Main Tel.: (069) 405 86 98-0 Fax: (069) 405 86 98-66 E-Mail: frankfurt@vkt-gmbh.de |
| Projekt-Nr. | 111410 | |
| Projekt | Verkehrsgutachten zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ in Usingen | |
| Planinhalt | Verkehrserschließung des B-Plan Gebietes „Neuer Marktplatz“ über die Bahnhofstraße | |
| Plan-Nr. | 1 | |
| Ursprung | ... | |
| Phase | Vorplanungsskizze | |
| Dateiname | ... | |
| Maßstab | 1:500 | Format 675 x 400 |
| Abteilung | ... | Telefon 069-405 86 98-42 |
| Bearbeitet | FB, RS | Datum 08.12.2014 |
| Geprüft | IH | Gesehen ... |





Querschnittsnummerierung

Verkehrsdatenbasis
Schalltechnische Untersuchung
Fachmarktzentrum
"Neuer Marktplatz" in Usingen

Planungsnullfall 2020

Planfall 2020

-  Untersuchungsstraßen
-  Querschnitts-Nummern



VKT VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH
Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Tel.: +49 69 4058698-11
Fax: +49 69 4058698-66
E-Mail: frankfurt@vkt-gmbh.de
www.vkt-gmbh.de

Projekt
Fachgutachten Verkehr
Vorhabenbezogener Bebauungsplan
"Neuer Marktplatz" in Usingen

| Darstellung | Datum | Name | Projekt | 111410 |
|--------------------------|---------|----------|---------|---------------|
| Querschnittsnummerierung | bearb.: | 20.05.14 | rs | Plan 2 |
| | gezei.: | 20.05.14 | rs | Blatt-Nr. 1/1 |
| | gepr.: | 20.05.14 | rs | Maßstab - |

Datei
2014-05-20_Plan-2_Schalltechnische_Untersuchung.dsf