

www.vkt-gmbh.de



Zwölfte Procom Invest GmbH & Co KG
Rathausstraße 7
20095 Hamburg

VERKEHRSPANUNG

Köhler und Taubmann GmbH

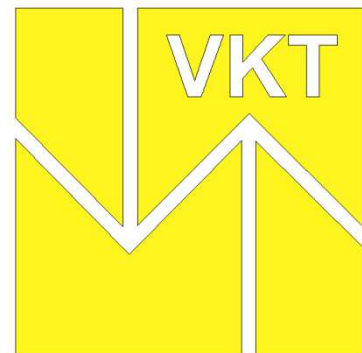
Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 4058698-0
Telefax: +49 69 4058698-66

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 Verkehrserschließung 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 Einzelhandelsrichtungen⁴. 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 Bahnhofsstraße 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 Fachmarktzentriums („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.

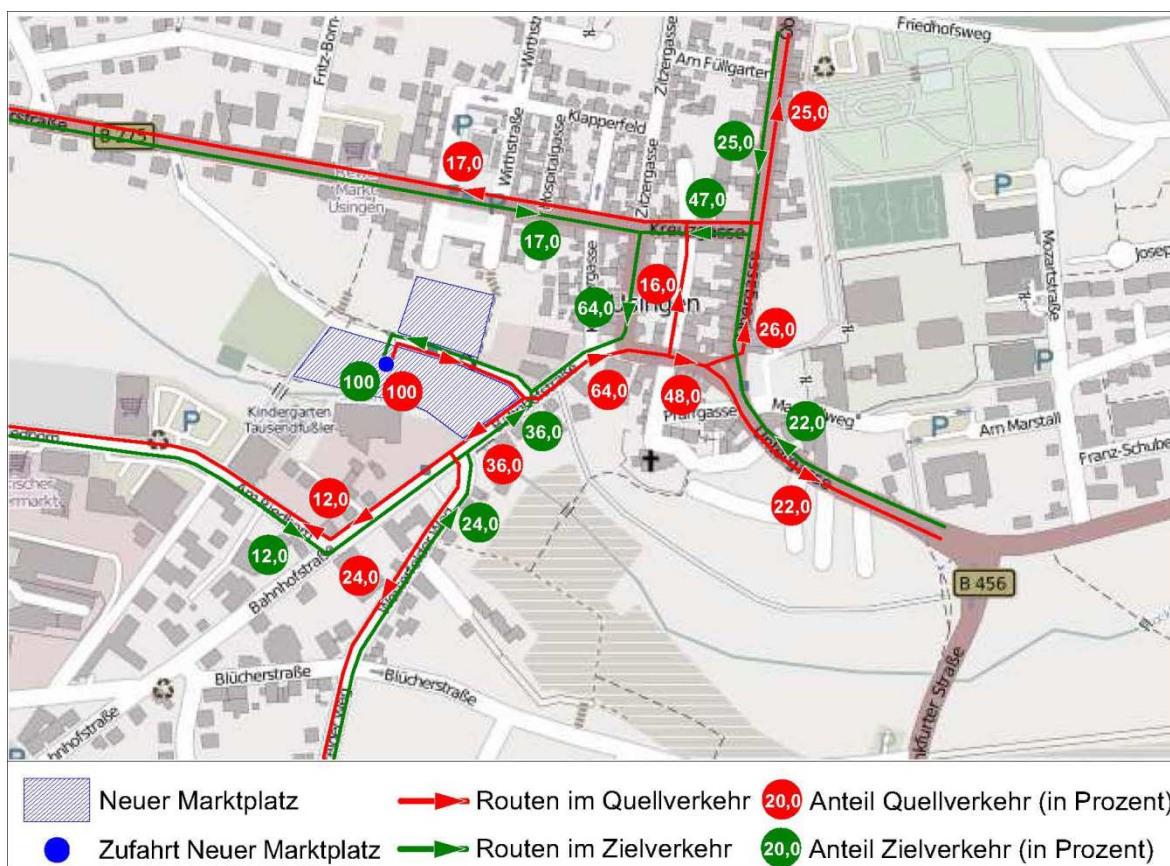


Bild 1: Verkehrsverteilung des induzierten Verkehrs durch das Fachmarktzentrum

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

Ausbauform:	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

Ausbauform:	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).

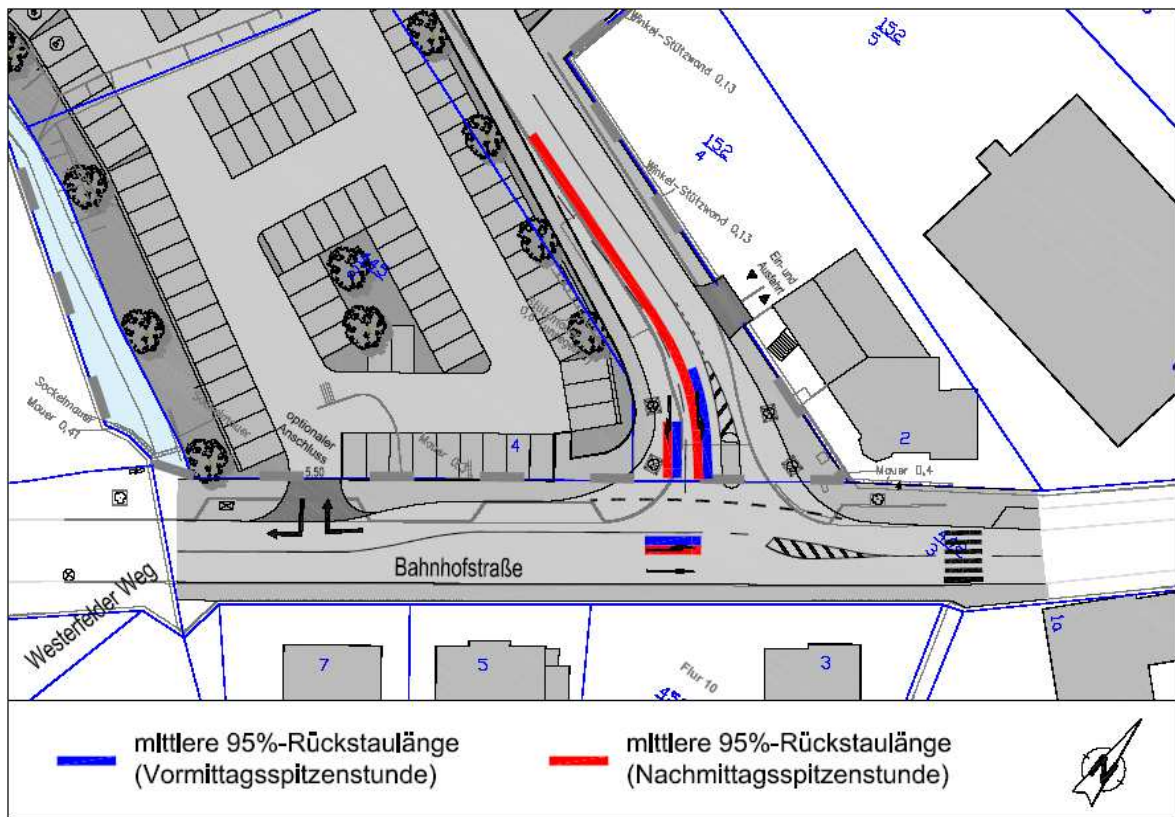


Bild 2: Rückstaulängen am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“

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 Ausbaufom 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 Vormittagsspitzenstunde und **Qualitätsstufe B** in der Nachmittagsspitzenstunde). 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 Nachmittagsspitzenstunde) 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 Nachmittagsspitzenstunde. 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	

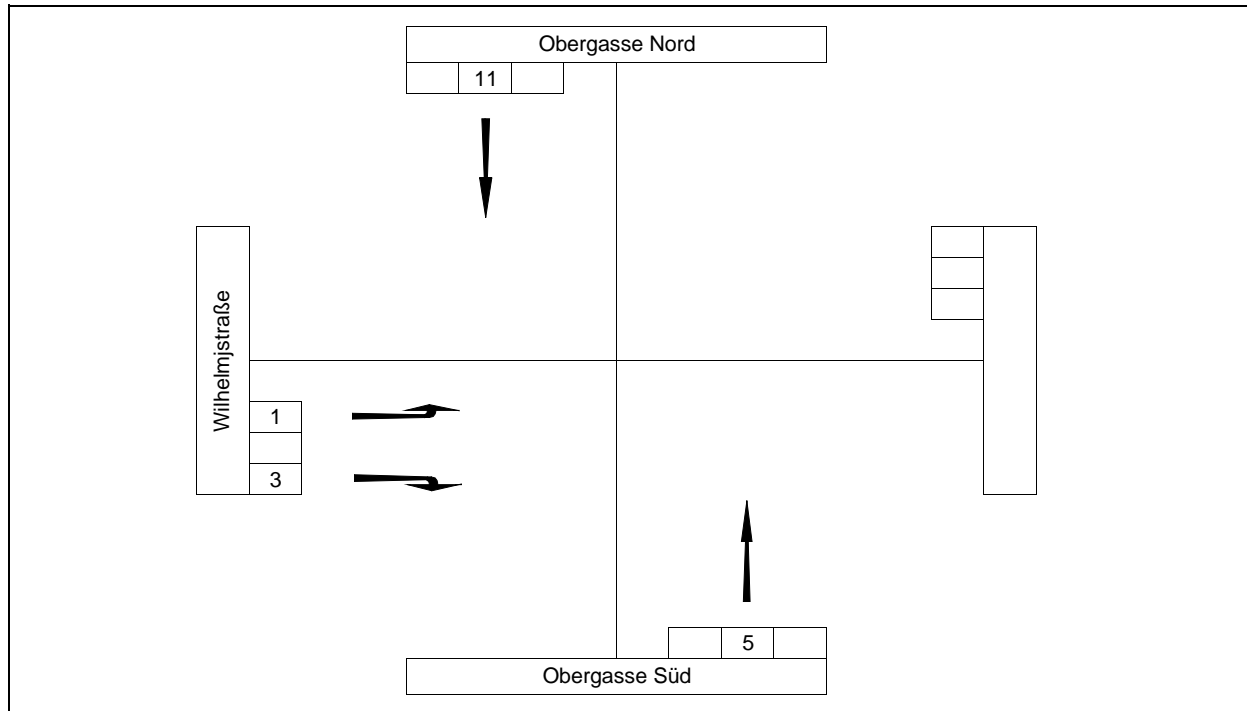
Fahrtzwecksspezifische Tagesganglinien Bebauungsplan „Neuer Marktplatz“ (in Prozent)

Stunden- Intervall	Tagesganglinien "Neuer Marktplatz" Usingen (in Prozent)														
	Lebensmittelmarkt mit Bäckerei / Café				Drogeriemarkt, Fachmärkte				Fitnessstudio						
	Pkw		Lkw		Pkw		Lkw		Pkw		Lkw		Pkw		Lkw
von	bis	Mitarbeiter (EAR: Einzelhandel angepasst)	Besucher / Kunden (EAR angepasst)	Anlieferung (EAR angepasst)	Mitarbeiter (EAR: Einzelhandel angepasst)	Besucher / Kunden (Drogeriemarkt, Fachmärkte)	Anlieferung (EAR angepasst)	Mitarbeiter Fitnessstudio (VKT)	Besucher / Kunden Fitnessstudio (VKT)	Anlieferung (EAR angepasst)	Mitarbeiter Fitnessstudio (VKT)	Besucher / Kunden Fitnessstudio (VKT)	Anlieferung (EAR angepasst)	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%
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%
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%
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%
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%
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%
06:00 - 07:00		0,00%	15,50%	0,00%	0,00%	0,00%	1,85%	3,15%	0,00%	1,85%	3,15%	0,00%	0,00%	1,85%	3,15%
07:00 - 08:00		0,00%	29,00%	0,00%	0,00%	0,00%	5,05%	10,25%	0,00%	5,05%	10,25%	0,00%	0,00%	5,05%	10,25%
08:00 - 09:00		0,00%	3,50%	4,10%	7,25%	9,15%	8,75%	8,50%	10,10%	6,90%	12,50%	0,00%	0,00%	6,90%	12,50%
09:00 - 10:00		0,00%	1,00%	7,25%	9,15%	8,75%	3,00%	3,00%	7,25%	9,15%	8,75%	3,00%	3,00%	7,50%	7,00%
10:00 - 11:00		0,00%	0,00%	8,25%	8,75%	8,50%	0,00%	0,00%	8,25%	8,75%	8,50%	0,00%	0,00%	6,00%	3,00%
11:00 - 12:00		1,00%	1,50%	8,50%	5,90%	10,90%	1,00%	1,50%	8,50%	5,90%	10,90%	2,00%	2,00%	3,00%	3,00%
12:00 - 13:00		2,50%	5,50%	6,25%	5,75%	7,40%	2,50%	5,50%	6,25%	5,75%	7,40%	6,50%	7,00%	4,00%	5,00%
13:00 - 14:00		16,50%	22,50%	5,30%	3,70%	8,20%	16,50%	22,50%	5,30%	5,05%	8,20%	10,00%	9,00%	5,00%	5,00%
14:00 - 15:00		26,00%	9,50%	5,20%	6,25%	6,25%	26,00%	9,50%	5,20%	7,25%	5,95%	12,00%	11,50%	6,50%	5,95%
15:00 - 16:00		6,00%	2,50%	6,25%	7,35%	7,40%	6,00%	2,50%	7,15%	8,75%	7,40%	8,50%	20,00%	6,00%	7,40%
16:00 - 17:00		1,50%	1,50%	8,90%	10,25%	9,25%	1,50%	1,50%	8,90%	10,25%	9,25%	6,00%	10,00%	6,00%	9,25%
17:00 - 18:00		1,50%	0,00%	11,70%	12,75%	8,00%	1,50%	0,00%	11,70%	12,75%	8,00%	7,50%	9,00%	6,50%	7,15%
18:00 - 19:00		1,00%	0,00%	10,90%	9,75%	6,40%	5,00%	0,00%	11,50%	9,75%	6,40%	3,00%	5,00%	8,00%	6,25%
19:00 - 20:00		5,00%	0,00%	6,75%	6,50%	2,50%	6,50%	0,00%	9,15%	7,50%	2,50%	4,00%	4,00%	9,00%	3,00%
20:00 - 21:00		25,00%	0,00%	7,60%	2,85%	0,00%	25,00%	0,00%	6,20%	2,85%	0,00%	2,00%	2,00%	6,00%	0,00%
21:00 - 22:00		8,50%	0,00%	2,50%	1,10%	0,00%	8,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	14,50%	1,00%	1,00%	0,00%
22:00 - 23:00		5,50%	0,00%	0,55%	0,00%	0,00%	5,50%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	9,50%	0,00%	0,00%	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%
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%

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-Verkehr	Mitarbeiter	Besucher / Kunden	Anlieferung	Ziel-Verkehr	Mitarbeiter	Besucher / Kunden	Anlieferung	Ziel-Verkehr	Mitarbeiter	Besucher / Kunden	Anlieferung	Ziel-Verkehr	Quelle-Verkehr	Ziel-Verkehr	Quelle-Verkehr	Ziel-Verkehr	Quelle-Verkehr	Ziel-Verkehr	Quelle-Verkehr	Ziel-Verkehr		
von	39	1.259	1.259	16	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	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	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	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	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	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	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	0
07:00 - 08:00	0	11	0	34	1	2	0	10	0	9	1	1	0	5	10	0	5	75	1	1	1	1	1	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	102	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	161	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	179	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	180	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	138	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	130	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	137	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	150	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	194	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	252	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	243	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	175	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	176	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	53	69
22:00 - 23:00	2	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	13	0	0	13	1	13	1	13	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	0
00:00 - 24:00	39	39	1.259	1.259	16	16	33	33	7	166	166	1	1	2.261	2.262	29	2.290	2.290	100%	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.	Vormittagsspitzenstunde			Verkehrsstärken / SV-Anteile Nachmittagsspitzenstunde			DTV _w		
		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
---------------	---	---	---	---	---	-----	----	----	---	------	---	---	---	---	---

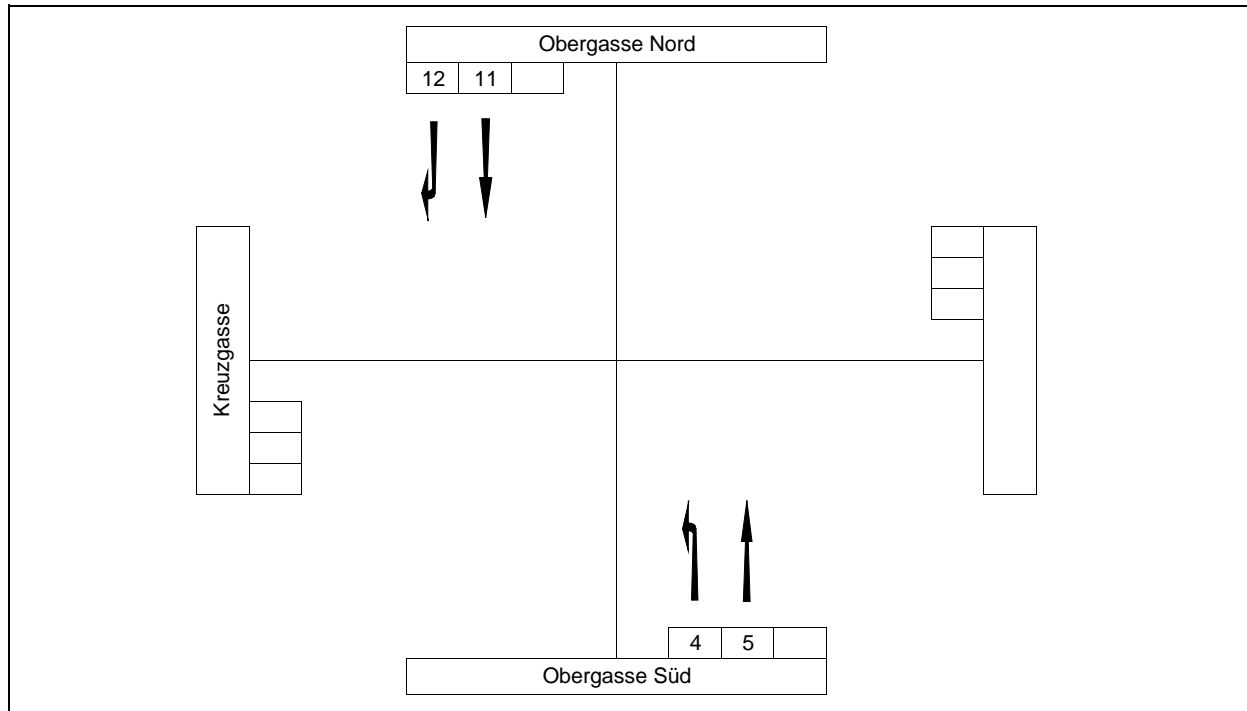
Nachmittagsspitzenstunde

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
---------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

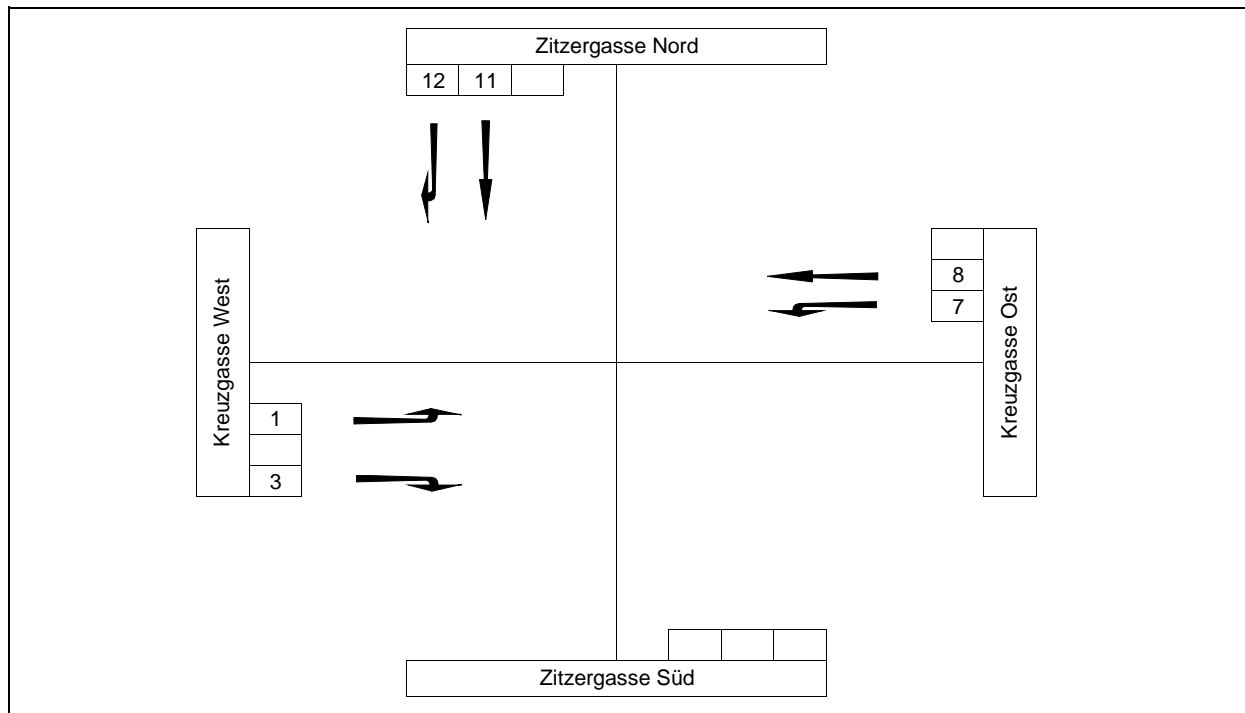
Nachmittagsspitzenstunde

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
3	6 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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
4	9 rechts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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%
3	6 rechts	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%
	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%
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%
	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 bis [Uhrzeit] [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	985	14	0	13	1012
---------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----	----	---	----	------

Nachmittagsspitzenstunde

16:30 - 17:30	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	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
---------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	---	---	---	---	----

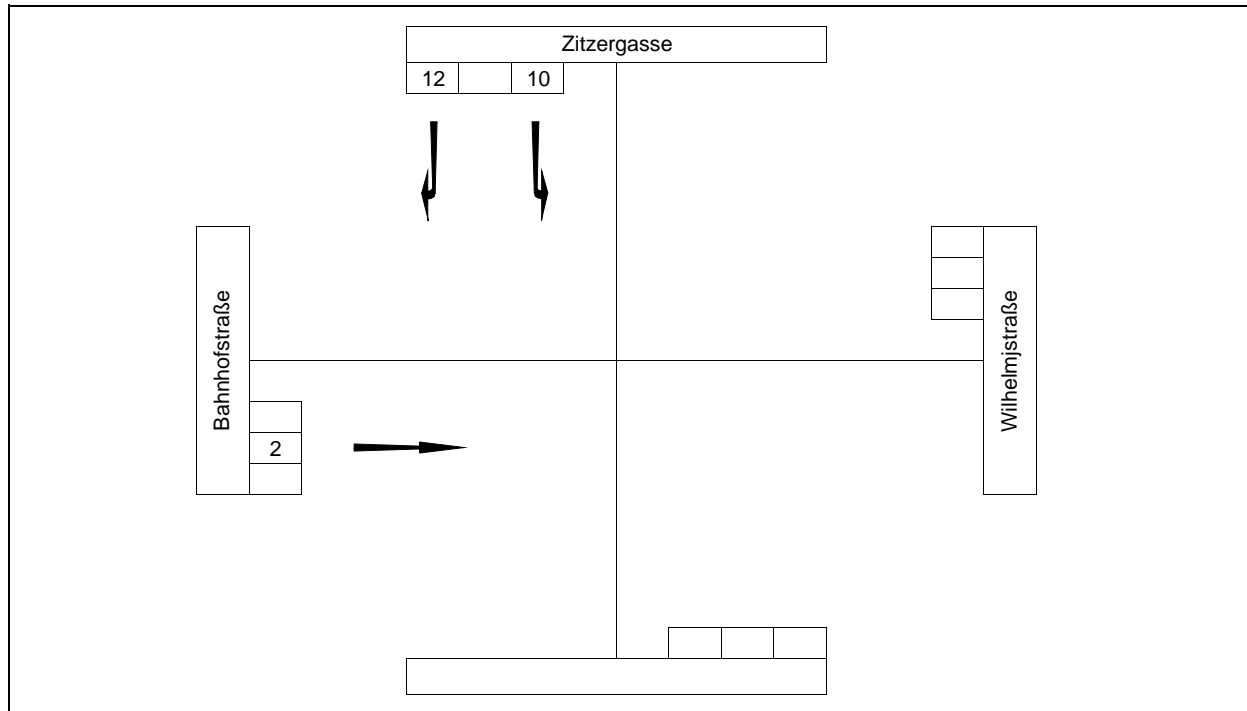
Nachmittagsspitzenstunde

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
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	893	1.006	1.899	15	8	23	3.570	42	3.612
4	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%
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	232	7	3,0%	282	1	0,4%	3.612	42	1,2%
4	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 bis [Uhrzeit] [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	698	37	1	7	743	0	0	0	0	0
----------------------	---	---	---	---	---	-----	----	---	---	-----	---	---	---	---	---

Vormittagsspitzenstunde

09:00 - 10:00	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
----------------------	-----	---	---	----	-------------	---	---	---	---	----------	------	----	---	---	-------------

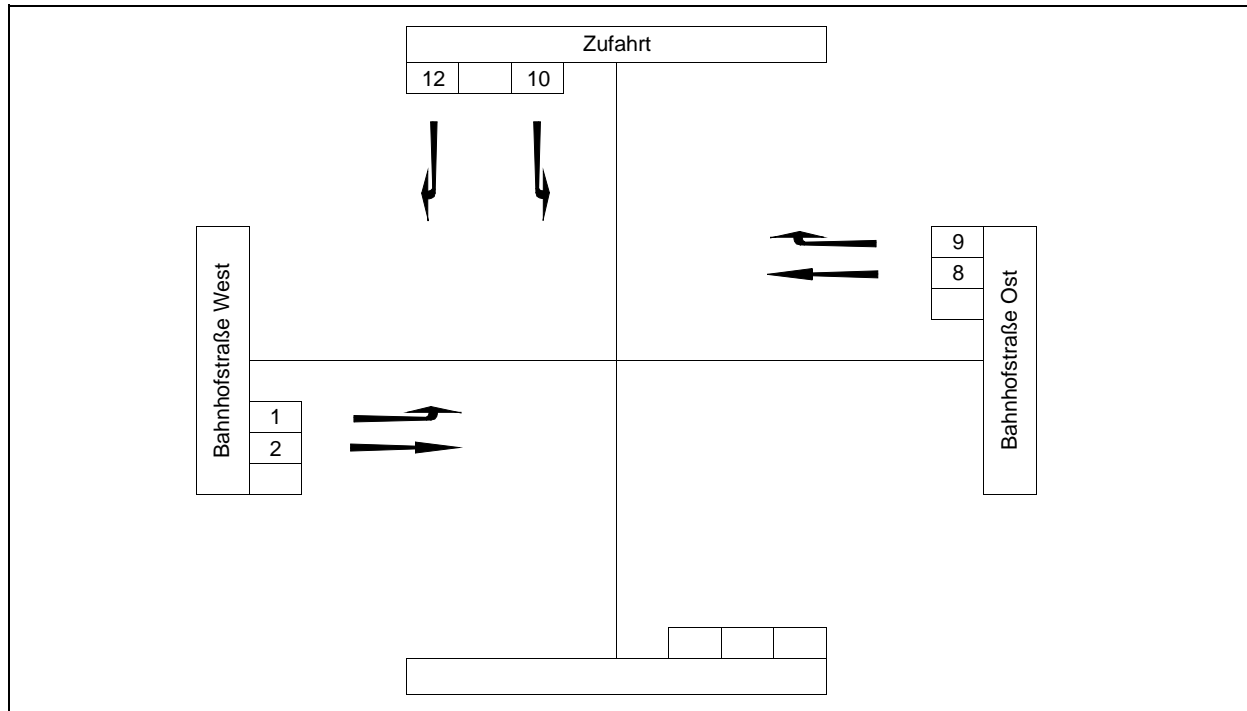
Nachmittagsspitzenstunde

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 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 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									DTV _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 [Uhrzeit]	bis [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	0	678	35	1	5	719	44	6	0	0	50
----------------------	---	---	---	---	---	---	-----	----	---	---	-----	----	---	---	---	----

Vormittagsspitzenstunde

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

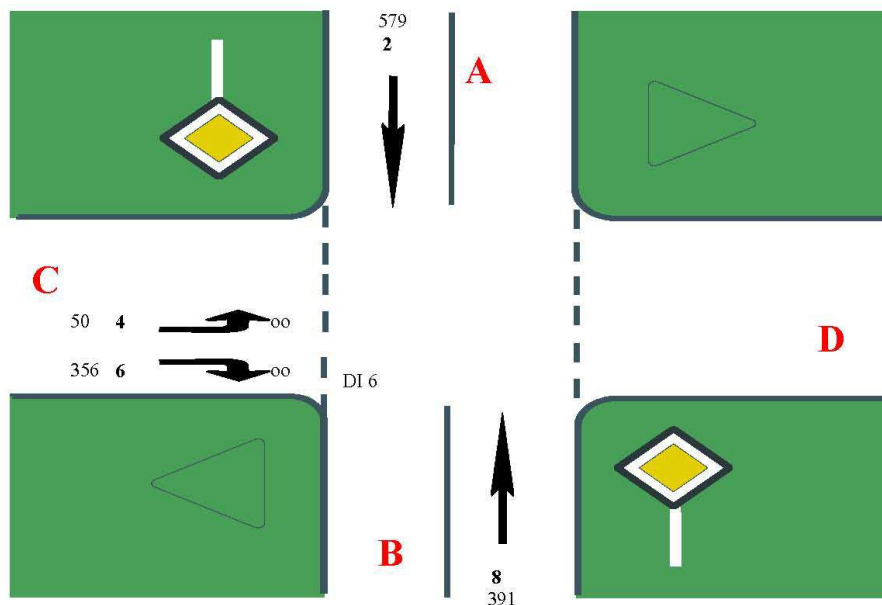
Zählzeitraum

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

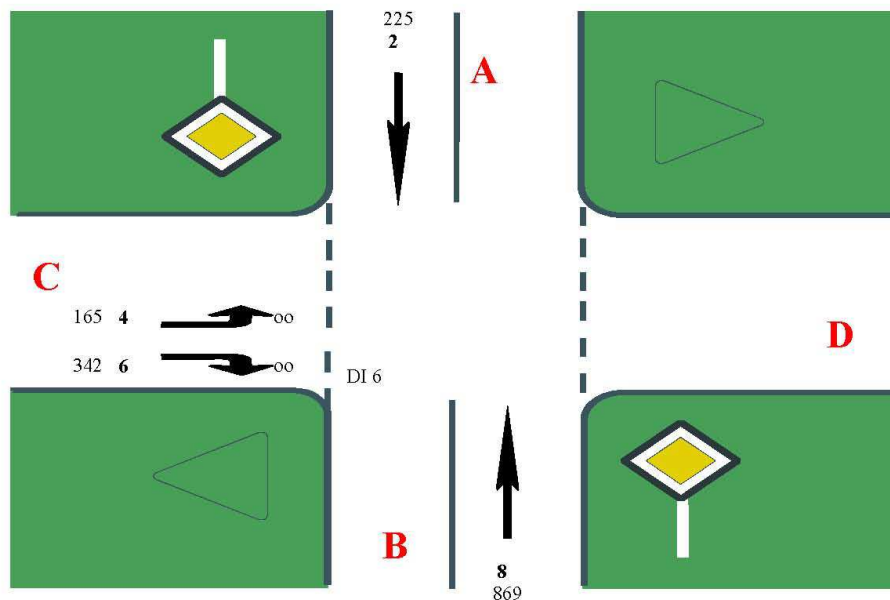
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 09:51:46

Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse
Ausbauform: 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

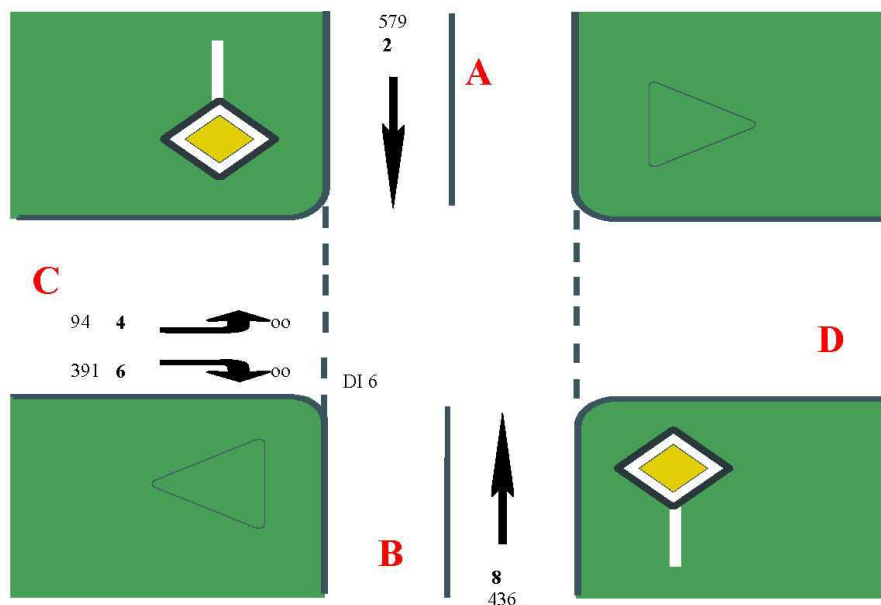
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

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

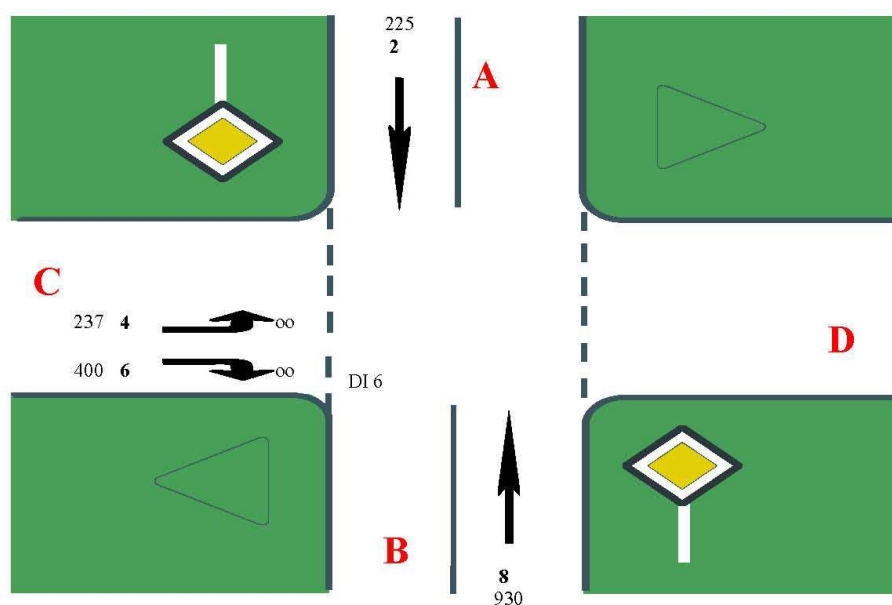
Knotenpunkt: Wilhelmjstraße/ Untergasse/ Obergasse

Ausbauform: 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

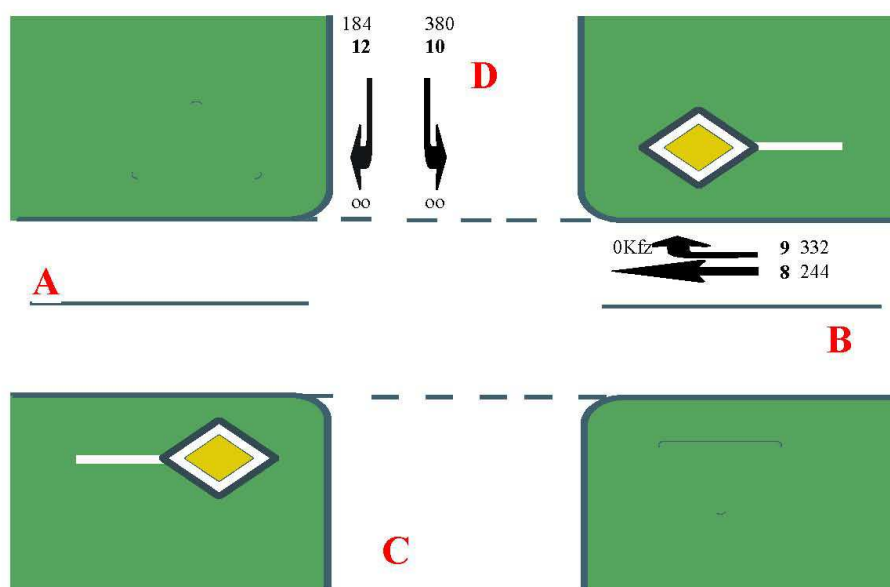
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)

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]	[-]
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			

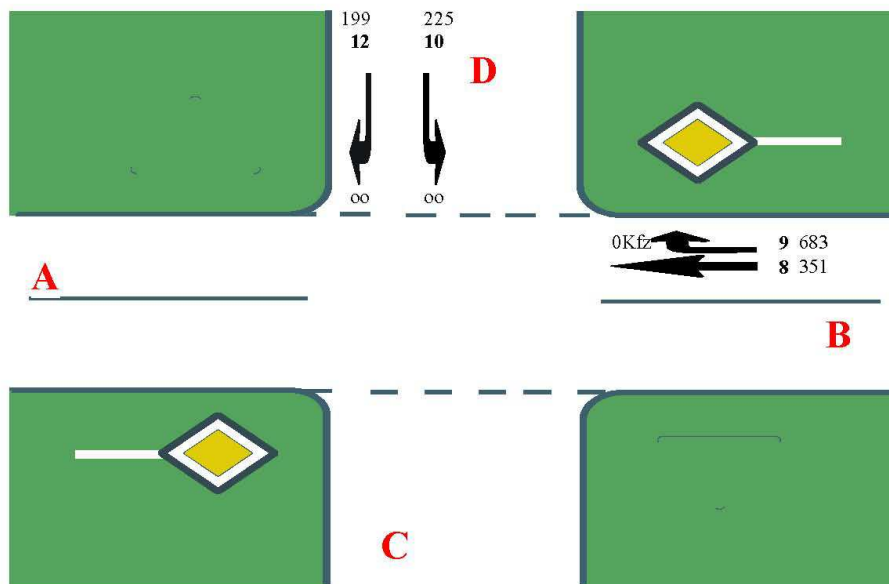


A=Kreuzgasse
C=
B=Obergasse Süd
D=Obergasse Nord

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

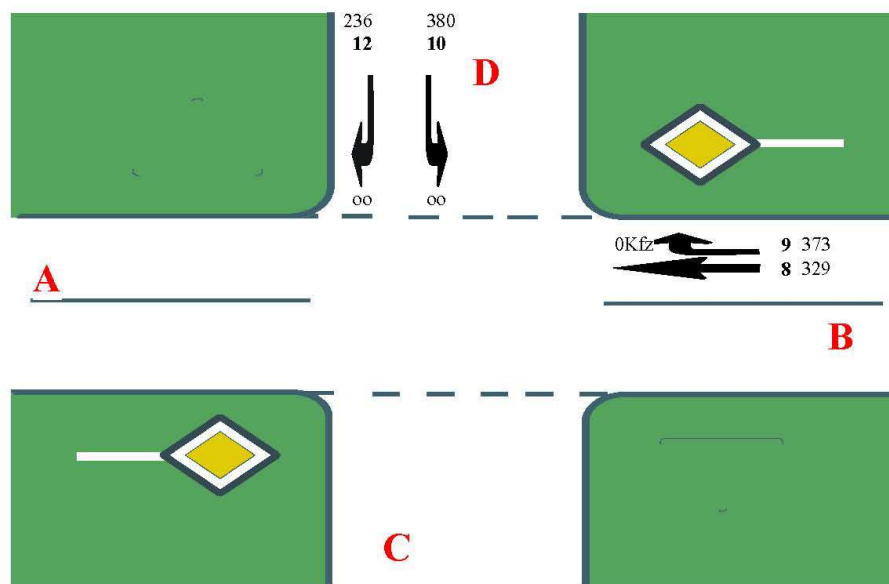
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

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			

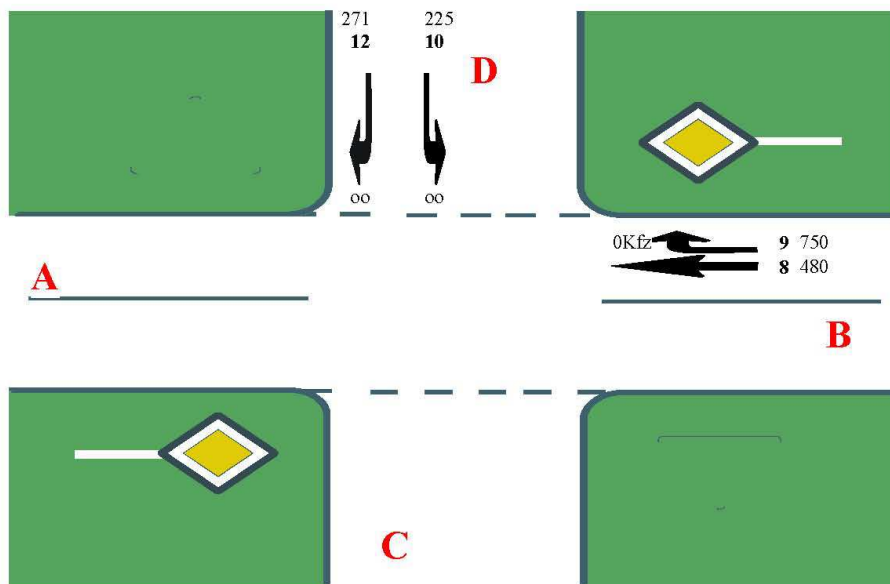


A=Kreuzgasse
 C=
 B=Obergasse Süd
 D=Obergasse Nord

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Abknickende Vorfahrt)
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]	[-]
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			

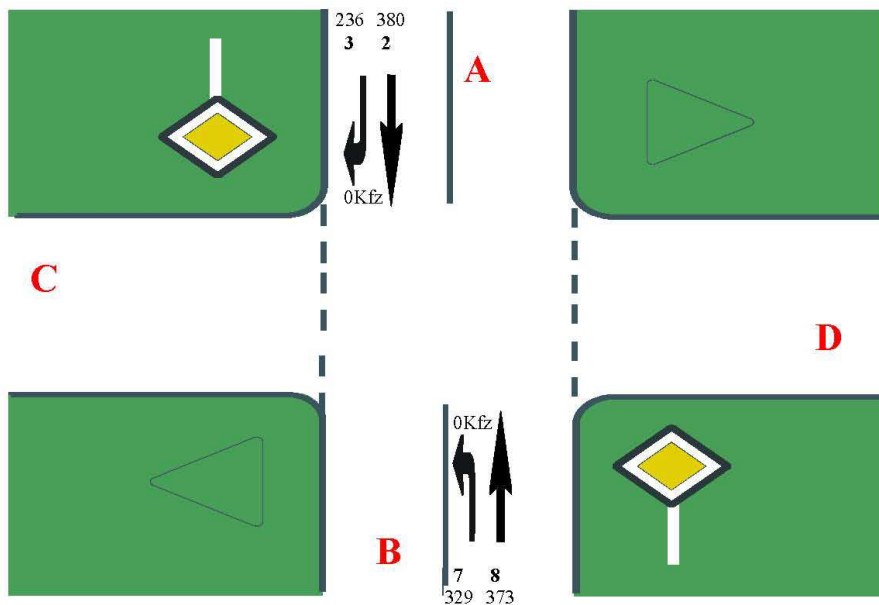


A=Kreuzgasse
C=
B=Obergasse Süd
D=Obergasse Nord

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			



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

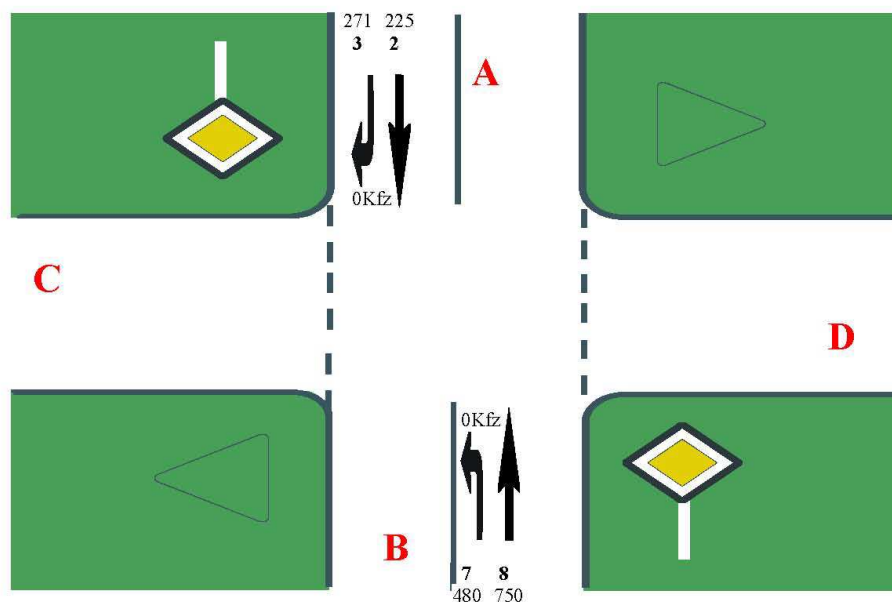
Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Obergasse

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			

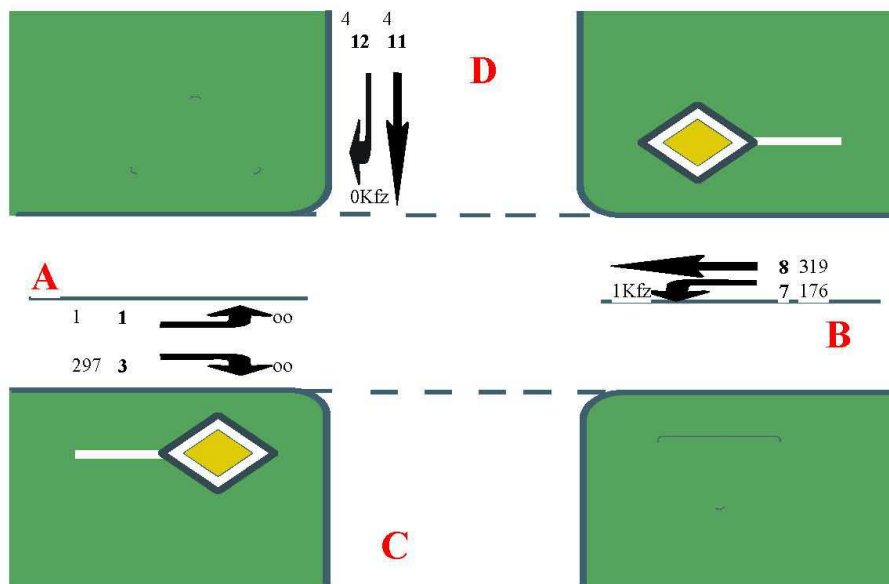


C=Kreuzgasse
 B=Obergasse Süd
 D=
 A=Obergasse Nord

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

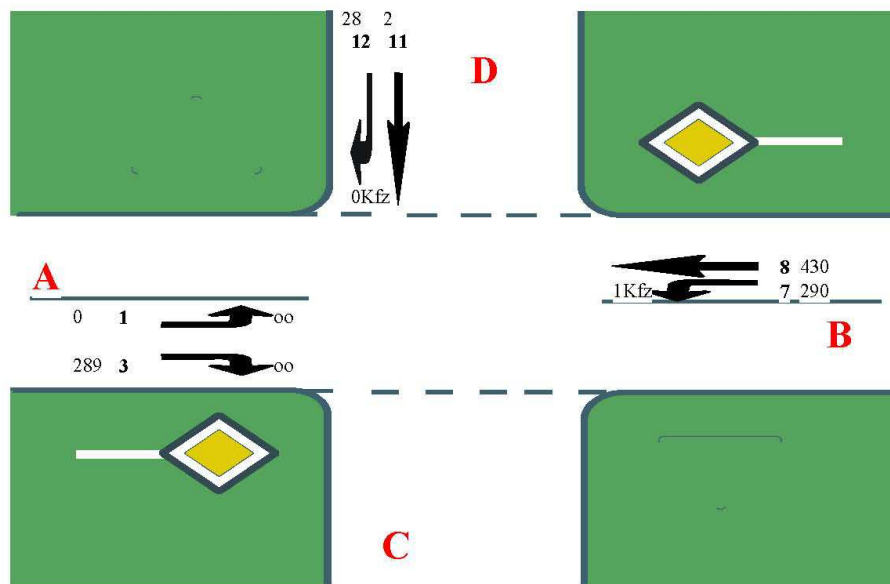
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 10:02:04

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse
Ausbauf orm: 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

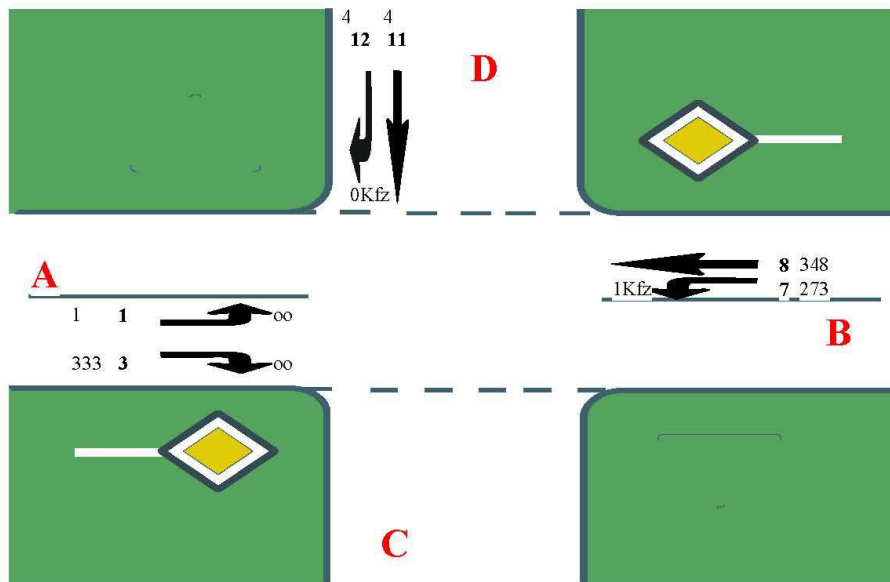
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 16.05.2014 10:03:45

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitnergasse
Ausbauform: 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

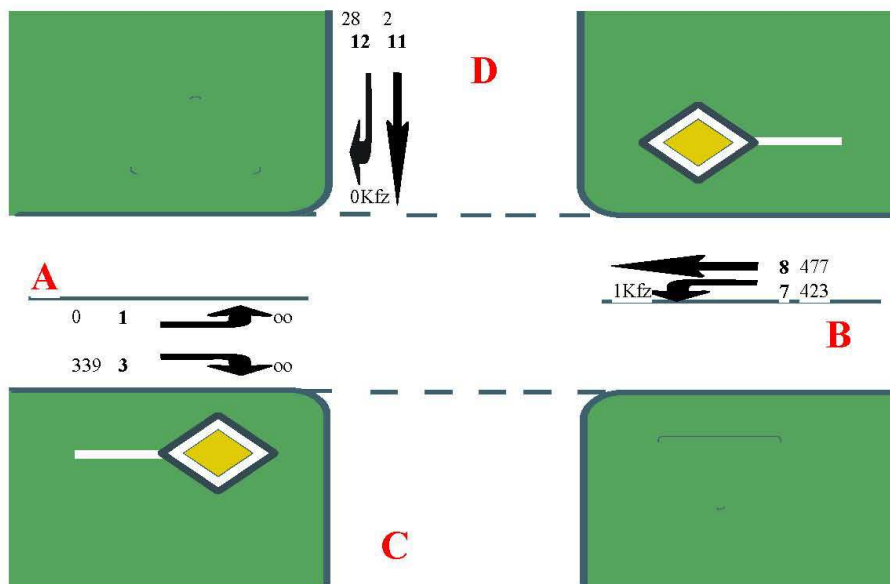
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:39:49

Knotenpunkt: Kreuzgasse/ Zitzergasse
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=Zitzergasse Süd
 B=Kreuzgasse Ost
 D=Zitzergasse Nord

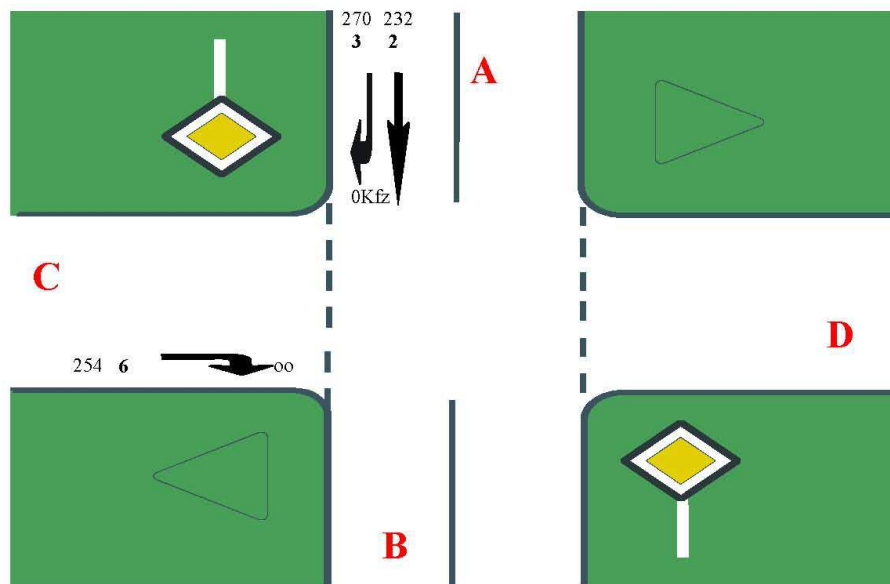
Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH Frankfurt am Main

Bearbeiter : rs 11.06.2014 15:41:05

Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitzergasse
Ausbauform: 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/ Zitnergasse

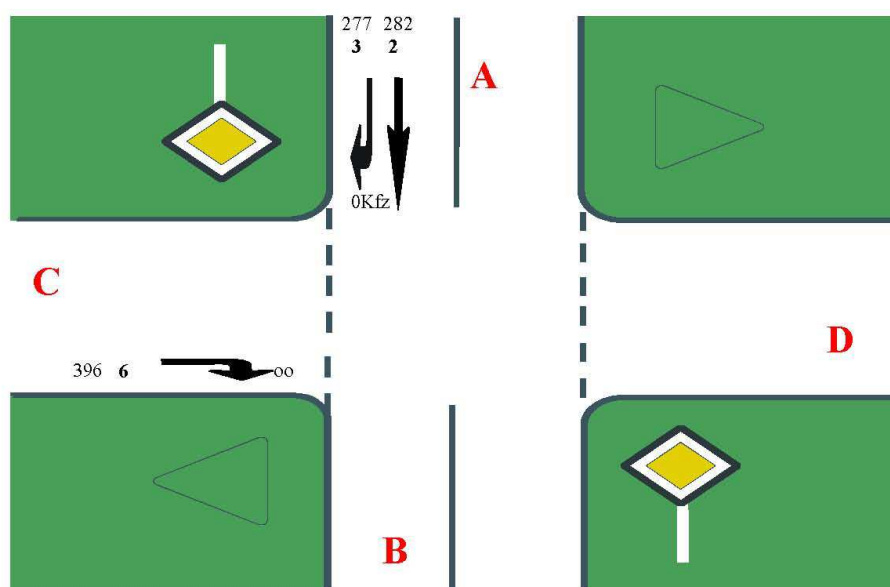
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Zitnergasse/ Wilhelmjstraße)

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			

Übersicht von 17:00 bis 18:00															
-------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitnergasse

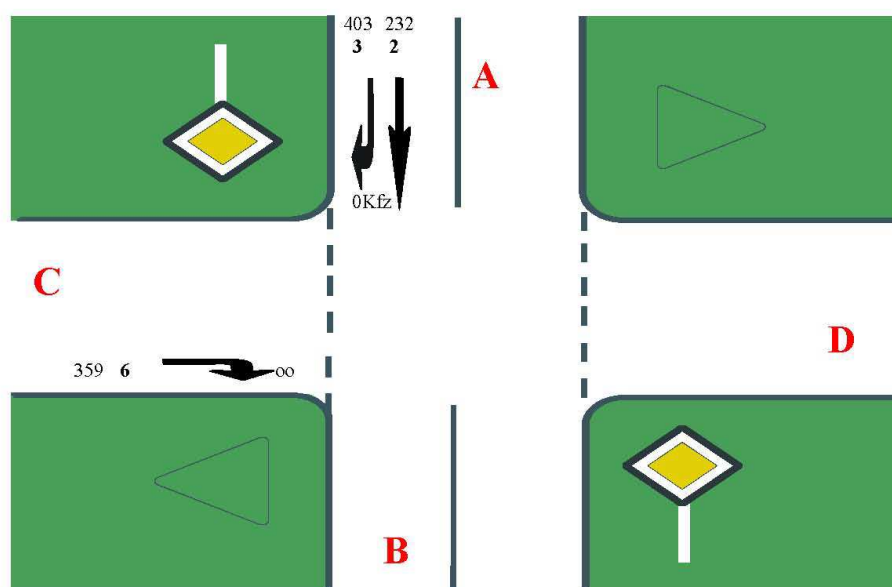
Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Wilhelmjstraße/ Zitnergasse

Ausbauform: 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			

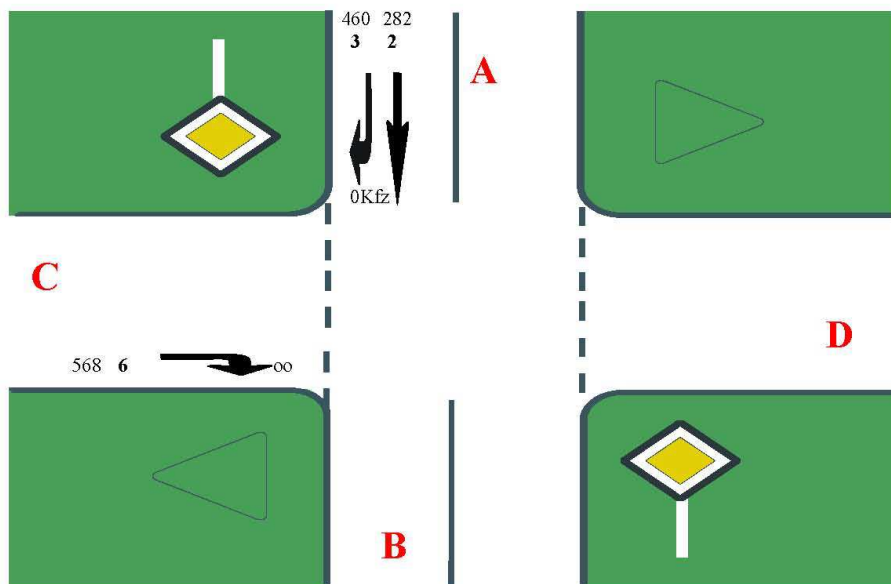


C=Bahnhofstraße
B=Wilhelmjstraße
D=
A=Zitnergasse

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			



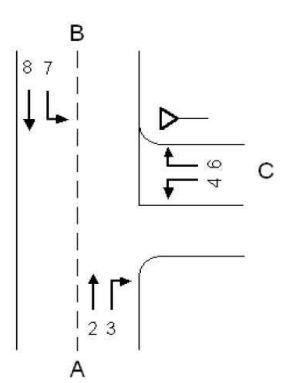


C=Bahnhofstraße
 B=Wilhelmjstraße
 D=
 A=Zitzergasse

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

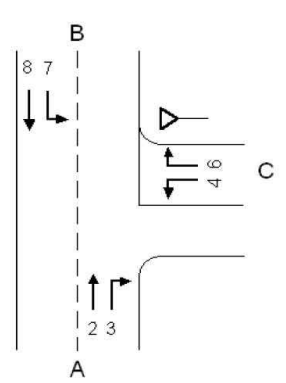


HBS 2001 - Formblatt 1c:		Beurteilung einer Einmündung (Bestand)			
		Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Analyse 2014</i> Uhrzeit <i>Vormittagsspitzenstunde</i> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <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

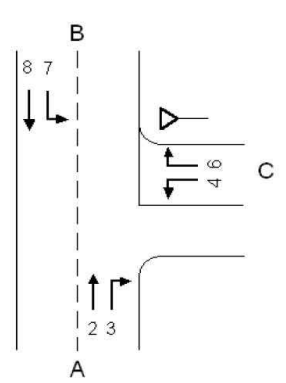


HBS 2001 - Formblatt 1c:		Beurteilung einer Einmündung (Bestand)			
		Knotenpunkt: <i>Bahnhofstr./ Zufahrt "Neuer Marktplatz"</i> Verkehrsdaten: Datum <i>Analyse 2014</i> Uhrzeit <i>Nachmittagsspitzenstunde</i> <input type="checkbox"/> Planung <input checked="" type="checkbox"/> Analyse Lage: innerorts <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)

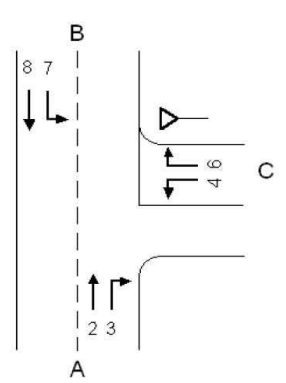


Belastungsfall: Planfall 2020

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 QSV [-]	
	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

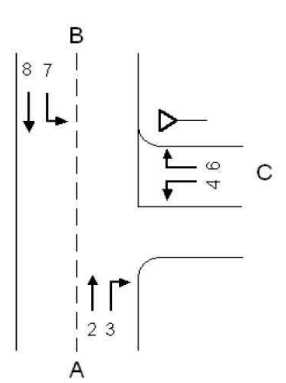


Knotenpunkt: Bahnhofstraße/ Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauf orm: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; ohne Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

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	
	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	

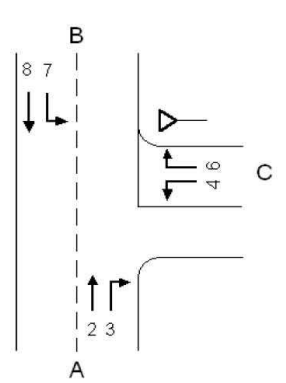


Knotenpunkt: Bahnhofstraße / Zufahrt „Neuer Marktplatz“
Ausbauform: Knotenpunkt ohne LSA (Vorfahrtstraße Bahnhofstraße; mit Zufahrt)
Belastungsfall: Planfall 2020

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)	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	0,32	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“

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

Belastungsfall: Analyse 2014

Knotenstrombelastungen / Sättigungsverkehrsstärken / Zeitbedarfswerte

Zufahrt		Knotenstrom / Signalgruppe				Vormittagsspitzenstunde Analyse 2014									
Nr.	Straße	Nr.	Richtung	SG	tF	Kfz	SV-Anteil [%]	f _{sv}	Abbiegeradius [m]	f _R	Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert				
											q _{s,st} [Pkw/h]	q _s [Fz/h]	q _s [Fz/h]	t _B [Fz/s]	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									
Nr.	Straße	Nr.	Richtung	SG	tF	Kfz	SV-Anteil [%]	f _{sv}	Abbiegeradius [m]	f _R	Sättigungsverkehrsstärke / Zeitbedarfswert				
											q _{s,st} [Pkw/h]	q _s [Fz/h]	q _s [Fz/h]	t _B [Fz/s]	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

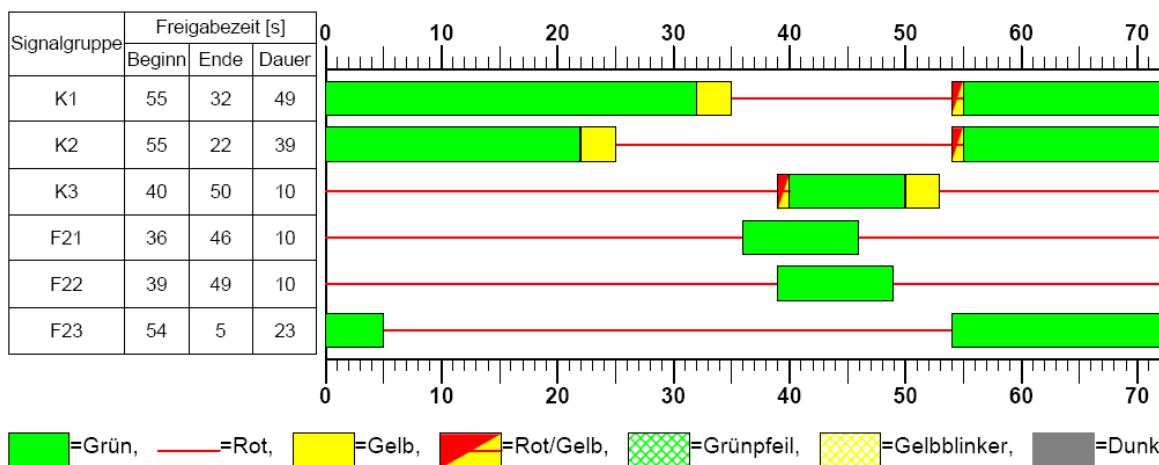
Oben : einfahrende Signalgruppen

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“
Ausbauf orm: 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“
Ausbauf orm: 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

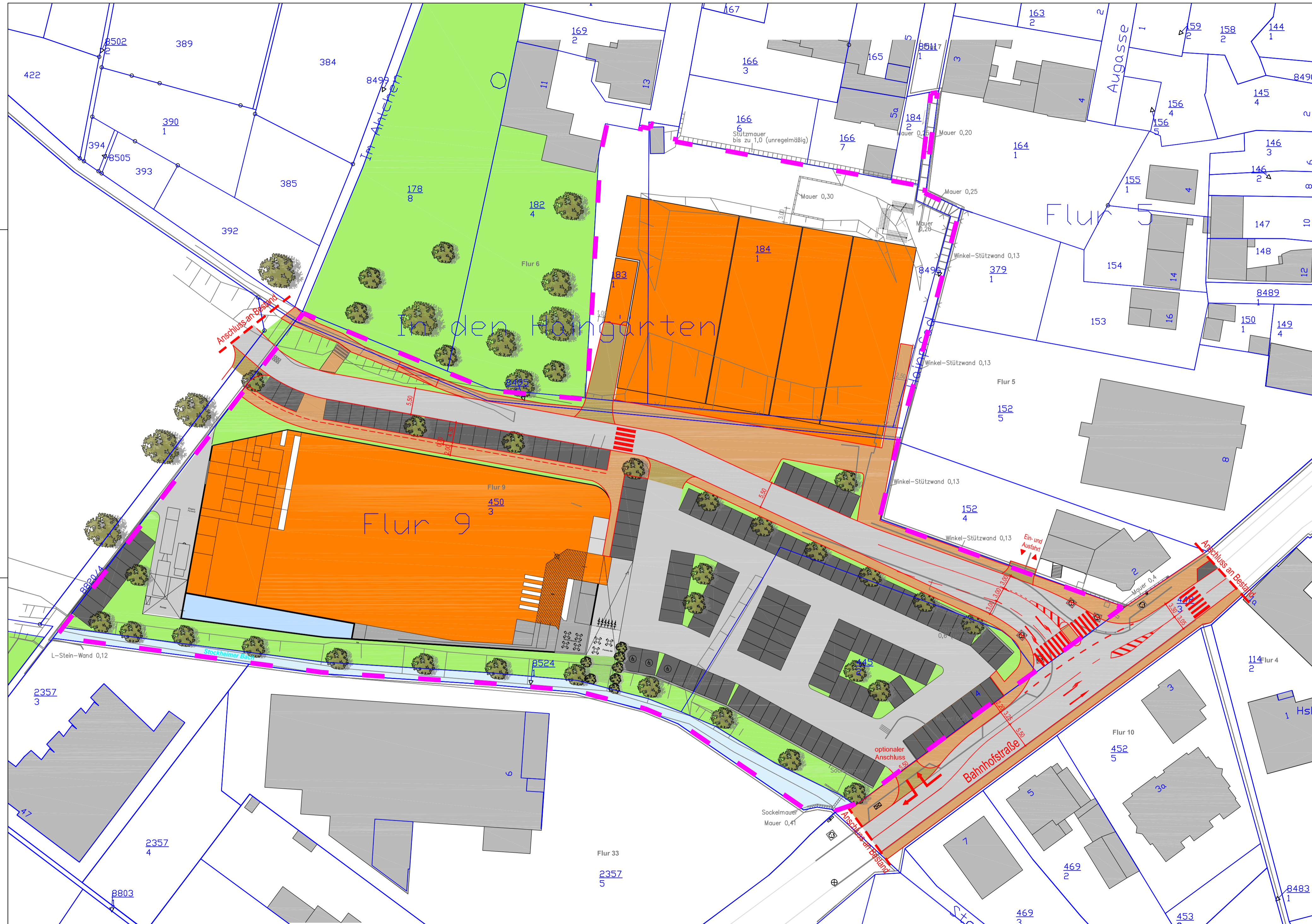
Verkehrsdatenbasis Schalltechnische Untersuchung Planfall 2020 vorhabenbezogener Bebauungsplan "Neuer Marktplatz" Usingen			Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken Planfall 2020 (mit Fachmarktzentrum "Neuer Marktplatz" Usingen)																	
			DTV _w				DTV _{Mo-So}				Verkehrsstärken tags (06:00 - 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



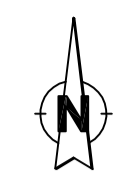
Anlage 14-2

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 Markt“ in Usingen
Planinhalt	Verkehrerschließung des B-Plan Gebietes „Neuer Markt“ 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	...

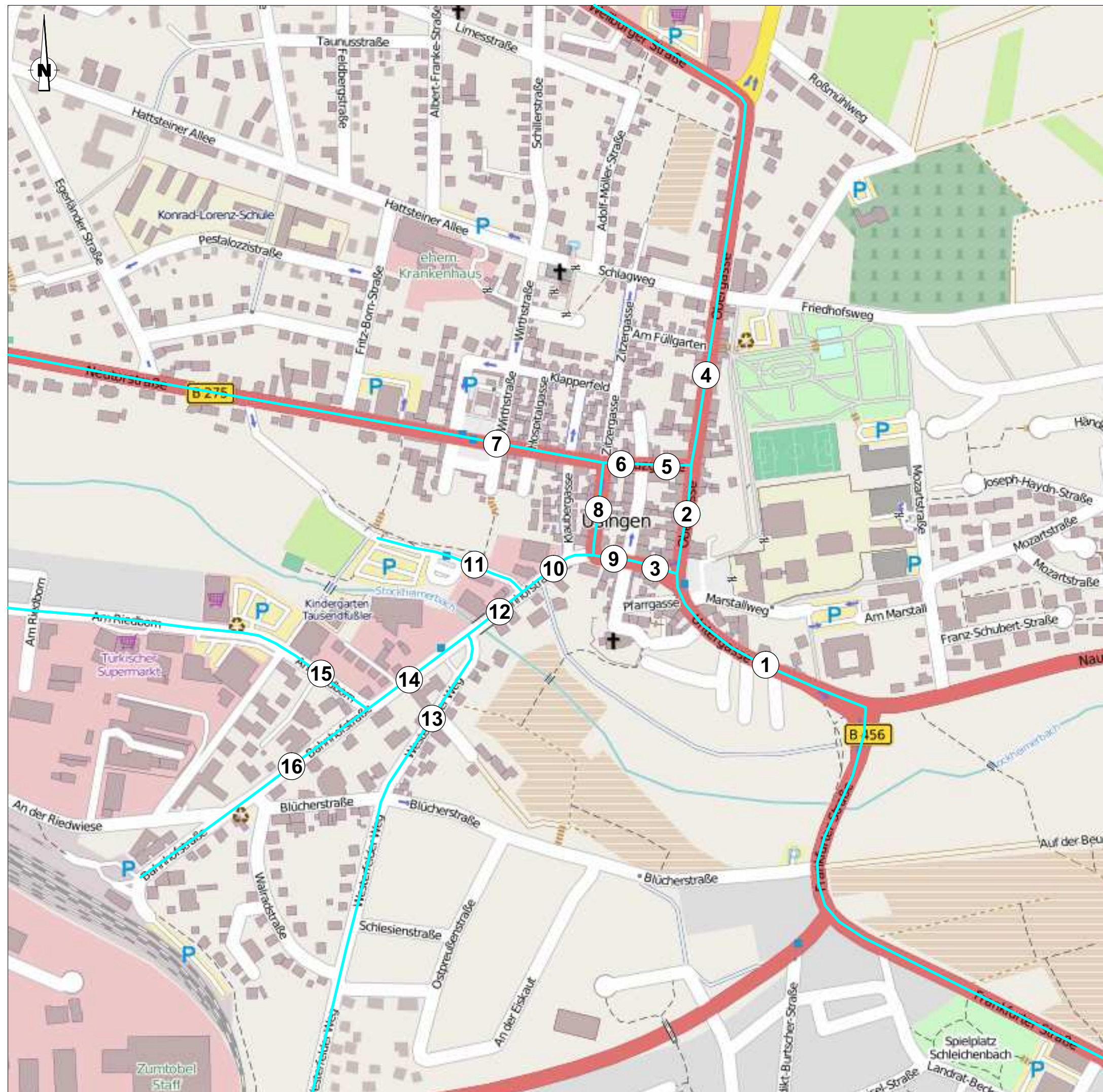


Querschnittsnummerierung

Verkehrsdatenbasis
Schalltechnische Untersuchung
Fachmarktzentrum
"Neuer Marktplatz" in Usingen

Planungsnullfall 2020

Planfall 2020



- Untersuchungsstraßen
- 15 Querschnitts-Nummern



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