

## Verkehrsplanerische Begleituntersuchung



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

## Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rohrerweg" in der Ortsgemeinde Esch

AUFTRAGGEBER: Matthias Ruppert Bauunternehmen GmbH  
Rohrerweg 3, 54518 Esch

BEARBEITUNG: VERTEC  
Ingenieurbüro für **Ver**kehrsplanung und **-technik**  
Hohenfelder Straße 13, 56068 Koblenz  
Tel.: 0261 / 30 36 20  
Fax: 0261 / 30 36 2-99  
E-Mail: [info@vertec-ingenieure.de](mailto:info@vertec-ingenieure.de)

Nico Schmitt, Markus Werhan (Verkehrsplanung)  
Gerald Böckling (Grafik und Layout)

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

**VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG****Bebauungsplan  
"Gewerbegebiet Rohrerweg"****Ortsgemeinde Esch****2021****INHALTSVERZEICHNIS**

<b>A</b>	<b>VORBEMERKUNGEN</b>	<b>1</b>
<b>B</b>	<b>ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE</b>	<b>2</b>
	1. Konzeption und Durchführung	2
	2. Plausibilitätskontrolle	3
	3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen	4
<b>C</b>	<b>PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN</b>	<b>7</b>
	1. Allgemeine Verkehrsentwicklung	7
	2. Lokale Infrastrukturentwicklungen im Umfeld des Plangebietes	8
	3. Vorhabenbezogener Verkehr Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rohrerweg"	11
<b>D</b>	<b>PLANFÄLLE</b>	<b>13</b>
	1. Planfall P0	13
	2. Planfall P1	16
	3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss	19
<b>E</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>22</b>
 <b>ANHANG</b>		
	- Abbildungen	
	- Materialteil	
	- pdf-Fassung	

---

## VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG

### Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rohrerweg"

#### Ortsgemeinde Esch

2021

#### A VORBEMERKUNGEN

##### Abb. A1

In der Ortsgemeinde Esch ist die Ausweisung eines Gewerbegebietes mit einem Nettobauland von rd. 4,36 ha geplant. Das Nutzungskonzept sieht insbesondere die Unterbringung von Hallen und Lagerflächen sowie verschiedenen Anlagen für die Verarbeitung und Herstellung von Asphalt und Beton vor. Die verkehrliche Erschließung soll über eine neue Anbindung an die Kreisstraße K50 erfolgen.

Als begleitender Fachplan zum Bebauungsplan ist eine Verkehrsuntersuchung zu erstellen, die folgende **Aufgabenstellungen** beinhaltet:

- Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse
- Aufkommensbestimmung des Planungsvorhabens
- Bestimmung der verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens
- Beurteilung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss der maßgebenden Knotenpunkte

**B ERHEBUNGEN - VERKEHRSANALYSE****1. Konzeption und Durchführung****Abb. B1**

Die Konzeption der notwendigen Erhebungen ist in der Abbildung B1 dargestellt. An folgenden Stellen fanden **Knotenstromerhebungen (K)** bzw. **Querschnittszählungen (Q)** statt:

- **K1** L47 / K50
- **K2** K50 / Rohrerweg
- **K3** Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet Esch
- **Q1** K50 (zwischen Esch und Salmtal)

Die Knotenpunkt- und Querschnittszählungen fanden am **Dienstag, den 31.08.2021** im Zeitbereich **0.00 bis 24.00 Uhr** statt. Beeinträchtigungen durch die Witterung oder sonstige Einflüsse (Baustellen, Umleitungsbeschilderungen, Sonderveranstaltungen, etc.) lagen nicht vor. Die Zählungen erfolgten in ¼-Std.-Intervallen. Die Fahrzeugunterscheidung wurde entsprechend dem BASt-Standard vorgenommen.

Die Zählungen bilden die Grundlage, bestehende Verkehrsströme zu erkennen und Leistungsfähigkeitsberechnungen zur Verträglichkeit zusätzlicher Verkehrsmengen durchzuführen.

Die Zählstelle Q1 dient zur Plausibilisierung der Erhebungsergebnisse. An diesem Messquerschnitt liegen Belastungsdaten aus der Vergangenheit vor, sodass ein Abgleich möglich ist. Die Plausibilitätskontrolle erfolgt im nachfolgenden Kapitel B2 und hat die Aufgabe, eine potenzielle Beeinflussung der Zählergebnisse infolge der Corona-Pandemie zu berücksichtigen.

**2. Plausibilitätskontrolle**

Am Erhebungstermin lagen Maßnahmen zur Verhinderung der Verbreitung des Coronavirus vor (25. Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz). Damit eine mögliche Beeinflussung des Verkehrsaufkommens durch die Corona-Pandemie berücksichtigt werden kann, wird das im Erhebungszeitraum vorherrschende Belastungsniveau mit vorliegendem Datenmaterial aus den Jahren 2018 und 2019 abgeglichen. Dazu wird auf eine Temporäre Messung (TM) des Landesbetriebs Mobilität Trier auf der K50 von September 2018 sowie auf Daten einer Langzeit-zählstelle auf der A1 bei Hetzerath von September 2019 herangezogen.

**Tab. B1 Abgleich Erhebungsdaten Normalwerktag**

Zählstelle	2018 / 2019 Kfz/d (SV-Fz/d)	2021 Kfz/d (SV-Fz/d)
K50 - Zst-Nr. 6007 0745	1.490 (100)	1.220 (100)
A1 - Zst-Nr. 6107 7164	37.300 (7.400)	41.000 (8.400)

Tabelle enthält gerundete Werte

Während auf der Bundesautobahn A1 im Erhebungszeitraum 2021 sowohl im Gesamt- als auch im Schwerverkehr ein deutlich höheres Belastungsniveau als in einem vergleichbaren (Corona-unbeeinflussten) Zeitraum 2019 festzustellen war, wurde auf der Kreisstraße K50 im Erhebungszeitraum 2021 ein geringeres Gesamtbelastungsniveau registriert. Im Schwerverkehr wurden im Zuge der K50 keine Unterschiede festgestellt.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt einer leistungsfähigen Dimensionierung sollte nicht von zu niedrigen Belastungen ausgegangen werden. Daher werden die erhobenen Belastungen im Zuge der K50 auf das 2018 festgestellte Belastungsniveau hochgerechnet. Diese Vorgehensweise hat zur Folge, dass eine gesicherte und belastbare Datengrundlage geschaffen wird.

### 3. Ergebnisse der Knotenstromzählungen

**Abb. B2, B3**

Die Abbildungen B2 und B3 zeigen die Ergebnisse der Knotenstromzählungen für den **Tagesverkehr**. Die Darstellungen beinhalten bereits die Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.

In der folgenden Tabelle B2 sind die Knotenpunktbelastungen für den Tagesverkehr zusammengefasst:

**Tab. B2 Knotenbelastungen Analyse Tagesverkehr**

Knotenpunkt	Belastung [Kfz/d]
K1 L47 / K50	6.090
K2 K50 / Rohrerweg	2.130
K3 Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet Esch	1.130

Tabelle enthält gerundete Werte

Der Einmündungsbereich L47 / K50 ist mit rd. 6.100 Kfz/d und Schwerverkehrsanteilen von ca. 13% am höchsten belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der L47 sind am stärksten ausgeprägt. Die ein- und abbiegenden Verkehre sind maßgeblich Richtung Anschlussstelle Salmtal (A1) ausgerichtet.

Die weiteren Knotenpunkte im Zuge der K50 weisen deutlich geringere Einfahrmengen von ca. 2.100 Kfz/d (K2) bzw. 1.100 Kfz/d (K3) auf. Die Anteile am Schwerverkehr betragen ca. 10-12%. Das bestehende Gewerbegebiet Esch (Rohrerweg), das über den Knotenpunkt K3 erschlossen wird, weist eine Belastung von jeweils ca. 130 Zu- und Abfahrten auf, davon jeweils ca. 30 im Schwerverkehr.

Nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht der Belastungen an relevanten Querschnitten.

Bild B1

Querschnittsbelastungen Analyse Tagesverkehr [Kfz/d]



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

Abb. B4-B7

Die Verkehrsanalyse weist aus, dass die maßgebenden **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 15:30 und 16.30 Uhr erreicht werden. Die Belastungen sind in der folgenden Tabelle B3 zusammengefasst.



**Tab. B3 Knotenpunktbelastungen Analyse Spitzenstunden**

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
K1 L47 / K50	590	550
K2 K50 / Rohrerweg	220	210
K3 Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet Esch	130	90

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

Innerhalb der Vormittagsspitzenstunde wird am Knotenpunkt K1 eine Einfahrmenge von rd. 590 Kfz/h ausgewiesen. Im Zuge der L47 ist ein Fluten (d.h. ein Belastungsüberhang) in Fahrtrichtung AS Salmthal erkennbar. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 8%.

Die Knotenpunkte K2 und K3 weisen in der Vormittagsspitzenstunde Einfahrmengen zwischen 130 und 220 Kfz/h aus. Die Schwerverkehrsanteile liegen zwischen ca. 7-11%.

In der Nachmittagsspitzenstunde ist das Belastungsniveau geringfügig niedriger als am Vormittag. Am K1 wird eine Einfahrmenge von rd. 550 Kfz/h und ein Schwerverkehrsanteil von ca. 12% ausgewiesen.

Die Einfahrmengen an den übrigen Knotenpunkten betragen zwischen 90 und 210 Kfz/h mit Schwerverkehrsanteilen von ca. 7-9%. Im Zuge der K50 ist ein deutliches Flutverhalten in Fahrtrichtung L47 erkennbar.

#### Materialteil

Die detaillierten Auswertungen der Knotenstromzählungen sind dem Materialteil beigefügt.

## **C                    PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN**

### **1.                    Allgemeine Verkehrsentwicklung**

Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen. Auf eine allgemeine Verkehrsprognose auf einen bestimmten Planungshorizont hinaus wird daher verzichtet.

Verkehrszuwächse resultieren in erster Linie aus strukturellen Entwicklungen, die in den folgenden Kapiteln C2 und C3 thematisiert werden.

## 2. Lokale Infrastrukturentwicklungen im Umfeld des Plangebietes

Im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes sind strukturelle Entwicklungen vorgesehen, deren zu erwartende Mehrverkehrsbelastungen in der vorliegenden verkehrsplanerischen Begleituntersuchung berücksichtigt werden. Die Vorhaben wurden mit der Verbandsgemeinde Wittlich-Land abgestimmt.

Die Aufkommensbestimmung der Vorhaben erfolgt nach den folgenden Quellen:

- "Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006)
- Zählergebnisse bestehender vergleichbarer Nutzungen zur Plausibilisierung der Aufkommensbestimmung
- Eigene Erfahrungswerte

Die Verkehrserzeugung wird bei dem Verfahren nach FGSV mit Hilfe der Nutzergruppen Einwohner bzw. Beschäftigte, Besucher bzw. Kunden und Wirtschaftsverkehr getrennt nach den jeweiligen Nutzungen durchgeführt.

Die folgende Tabelle C1 gibt einen Überblick über die Vorhaben, die sich allesamt auf die Ausweisung von Wohnbauflächen beziehen, und das daraus zu erwartende Verkehrsaufkommen. Es werden ausschließlich die Vorhaben dargestellt, von denen eine verkehrliche Wirkung auf das Untersuchungsgebiet (K50, L47) zu erwarten ist.

**Tab. C1** **Entwicklungen Wohnbau im Umfeld des Plangebietes**

Ortsgemeinde	Größe [ha]	Aufkommen *1		
		Tagesverkehr [Kfz/d, Rtg.]	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
Bruch	1,65	62 (1)	Q 8 (0) / Z 1 (0)	Q 4 (0) / Z 6 (0)
Gladbach	2,8	93 (1)	Q 12 (0) / Z 2 (0)	Q 6 (0) / Z 10 (0)
Hetzerath	8,2	322 (4)	Q 41 (0) / Z 7 (1)	Q 19 (1) / Z 33 (1)
Salmtal	6,6	363 (4)	Q 46 (0) / Z 8 (1)	Q 22 (1) / Z 38 (0)
Dierscheid	0,7	42 (1)	Q 5 (0) / Z 1 (0)	Q 2 (0) / Z 4 (0)
Dodenburg	0,5	31 (0)	Q 4 (0) / Z 1 (0)	Q 2 (0) / Z 3 (0)
Dreis	0,9	52 (1)	Q 7 (0) / Z 1 (0)	Q 3 (0) / Z 5 (0)
Esch	2,4	121 (1)	Q 15 (0) / Z 3 (0)	Q 7 (0) / Z 13 (0)
Σ	23,75	1.086 (13)	Q 138 (0) / Z 24 (2)	Q 65 (2) / Z 112 (1)

( ) = Schwerverkehr, Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

\*1 Eingangsparemeter: 3,75 Wege pro EW pro Tag, 70% Pkw-Anteil, Besetzungsgrad 1,3 Pers./Pkw, Besucherverkehr 5% aller Wege der Bewohner, Wirtschaftsverkehr 0,1 Kfz-Fahrten pro EW

Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen von **rd. 1.100 Kfz/d, davon 13 Fahrten im Schwerverkehr**. Es ist darauf hinzuweisen, dass nicht alle durch die Vorhaben berechneten Fahrten einen Bezug zum Untersuchungsgebiet der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (L47, K50) haben. Die Verteilung der in den jeweiligen Ortsgemeinden induzierten Verkehre im großräumigen Netz wird anhand des Verkehrsmodells Rheinland-Pfalz überprüft und übernommen. Das Modell wurde durch den Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz beauftragt und 2018 durch die PTV Transport Consult GmbH und VERTEC fertiggestellt ("Verkehrsmodell Rheinland-Pfalz – Modellaufbau und Planfallberechnung"; PTV Transport Consult GmbH und VERTEC, 11/2018). Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass rd. 1/3 aller Fahrten einen Bezug zum Untersuchungsgebiet haben.

Darüber hinaus ist eine Erweiterung des Industrieparks Region Trier (IRT) um rd. 40 ha Nettobauland vorgesehen. Aus der "Potentialuntersuchung zur geplanten Erweiterung des Industrieparks Region Trier"

(VERTEC, 08.05.2020) geht hervor, dass im Untersuchungsgebiet der vorliegenden Untersuchung (K50, L47) keine maßgebenden Verkehrszuwächse zu erwarten sind, da die verkehrliche Erschließung des IRT maßgebend über die A1 und die Anschlussstelle Föhren erfolgt.

### 3. Vorhabenbezogener Verkehr Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rohrerweg"

#### Abb. C1

Im Zuge des Bebauungsplans "Gewerbegebiet Rohrerweg" ist die Ausweisung eines Gewerbegebietes mit einem Nettobauland von rd. 4,36 ha geplant.

Die Ermittlung des vorhabenbezogenen Verkehrsaufkommens erfolgt in der Regel nach den "Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen (FGSV 2006). Die Verkehrserzeugung wird bei diesem Verfahren mit Hilfe der Nutzergruppen Beschäftigte, Kunden und Wirtschaftsverkehr berechnet. Für Industrie- und Gewerbegebiete ohne konkrete Nutzungsvorgaben werden die Eingangsgrößen zum Berechnungsverfahren dabei mit großen "Spannbreiten" angegeben. Für den Güterverkehr sind darüber hinaus in den "Hinweisen" der FGSV gar keine Berechnungsansätze enthalten.

Aus diesem Grund wird auf die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nach dem Verfahren der FGSV verzichtet. Stattdessen werden die Ansätze zur Aufkommensbestimmung anhand verkehrlicher Kenngrößen vergleichbarer Gewerbegebiete gewählt.

Es wird ein Ansatz von 90 Kfz/d, ha, Rtg. (davon 20 SV-Fz/d, ha, Rtg.) zu Grunde gelegt. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Produktion) ab.

Für die Vor- und Nachmittagsspitze werden die Anteile am Tagesverkehrsaufkommen anhand von Tagesganglinien bestehender Gewerbegebiete gewählt. Die folgende Tabelle fasst das berechnete Aufkommen zusammen.

Tab. C2 Aufkommen "Gewerbegebiet Rohrerweg"

Tagesverkehr [Kfz/d, Rtg.]	VM-Spitze [Kfz/h]	NM-Spitze [Kfz/h]
392 (87)	Q 27 (9) / Z 47 (9)	Q 39 (7) / Z 24 (7)

( ) = Schwerverkehr, Q = Quellverkehr, Z = Zielverkehr

Es berechnet sich ein richtungsbezogenes Aufkommen von **rd. 390 Kfz/d, davon ca. 90 Fahrten im Schwerverkehr**. Auf die maßgebende Vormittagsspitzenstunde entfallen 47 Zu- und 27 Abfahrten und auf die Nachmittagsspitzenstunde 24 Zu- und 39 Abfahrten.

Die gewählte Methodik der Verkehrserzeugungsrechnung deckt auch verkehrsintensive Nutzungen (z.B. durch hohe Beschäftigtenzahlen) mit hohem LKW-Anteil ab. Die Verkehrsprognose ist somit als worst-case zu interpretieren. Unter Zugrundelegung des aktuellen Nutzungskonzeptes (Hallen, Lagerflächen, Asphalt- und Betonanlagen) würde sich ein deutlich geringes Aufkommen von jeweils unter 100 Zu-/Abfahrten pro Tag berechnen. Dies entspricht nur ca. 25% des in Ansatz gebrachten Gesamtaufkommens für das Bebauungsplangebiet. Auch im Vergleich zum bestehenden Gewerbegebiet Esch auf der gegenüberliegenden Seite der K50 sind die gewählten Ansätze mit 90 Kfz/ha Nettobauland als deutlich zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite zu deuten. Das bestehende Gewerbegebiet (Nettobauland ca. 1,9 ha) generiert ca. 130 Zu- und Abfahrten pro Tag, was einer Kenngröße von lediglich rd. 70 Kfz/ha entspricht.

**D PLANFÄLLE**
**1. Planfall P0**
Voraussetzungen Planfall P0

Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus lokalen Infrastrukturvorhaben im Umfeld des Planungsgebietes resultierenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt (vgl. Kap. C2).

**Abb. D1, D2**

Die ermittelten Mehrbelastungen werden zusätzlich zum Analyseaufkommen auf das Straßennetz umgelegt und als Knotenstrompläne ausgegeben. In der folgenden Tabelle D1 sind die Knotenpunktbelastungen für den **Tagesverkehr** zusammengefasst und den Werten der Analyse gegenübergestellt.

**Tab. D1 Knotenpunktbelastungen P0-Fall Tagesverkehr**

Knotenpunkt	A0-Fall [Kfz/d]	P0-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L47 / K50	6.090	6.730	+ 640
K2 K50 / Rohrerweg	2.130	2.470	+ 340
K3 Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet Esch	1.130	1.320	+ 190

Tabelle enthält gerundete Werte

Die Einfahrmenge an der Einmündung K1 L47 / K50 beträgt im Planfall P0 rd. 6.700 Kfz/d und weist somit den höchsten Verkehrszuwachs von rd. 640 Kfz/d (+10%) aus. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 12%. Die Verkehrsströme im Zuge der L47 sind weiterhin am stärksten ausgeprägt. Die ein- und abbiegenden Verkehre sind maßgeblich Richtung Anschlussstelle Salmtal (A1) ausgerichtet.

An den weiteren Knotenpunkten K2 und K3 werden Zuwächse von rd. 190 – 340 Kfz/d prognostiziert. Es berechnen sich Gesamteinfahrmen gen von rd. 2.500 Kfz/d (K2) bzw. 1.300 Kfz/d (K3). Die Schwerverkehrsanteile betragen rd. 9-10%.



Die nachfolgende Abbildung zeigt die **Differenzbelastungen** zwischen dem Planfall P0 und der Ist-Situation an maßgebenden Querschnitten.

**Bild D1** **Differenzen P0 zu A0 (Querschnittsbelastungen in Kfz/d)**



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

Die höchsten Zuwächse stellen sich im Zuge der L47 mit rd. 400-600 Kfz/d ein und resultieren maßgeblich aus den geplanten strukturellen Entwicklungen in den Nachbargemeinden.

Auf der K50 werden Zunahmen von rd. 200 Kfz/d prognostiziert.

**Abb. D3-D6** Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr sind in den Abbildungen D3-D6 festgehalten.

**Tab. D2** Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	A0-Fall	P0-Fall	+ / -	A0-Fall	P0-Fall	+ / -
K1 L47 / K50	590	630	+40	550	600	+50
K2 K50 / Rohrerweg	220	240	+20	210	240	+30
K3 Rohrerweg / Anbindung GE Esch	130	150	+20	90	110	+20

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

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus. Im Einmündungsbereich K1 L47 / K50 werden Verkehrszuwächse von rd. 40-50 Kfz/h ausgewiesen. An den weiteren Knotenpunkten K2 und K3 betragen die Verkehrszunahmen rd. 20-30 Kfz/h.

Die bereits im Zuge der Verkehrsanalyse festgestellten Flutverhalten (Belastungsüberhänge) bleiben auch im P0-Fall bestehen.

## 2. Planfall P1

### Voraussetzungen Planfall P1

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des Bebauungsplans "Gewerbegebiet Rohrerweg" berücksichtigt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen wird nach verkehrsplanerischen Ansätzen anteilig auf das Netz umgelegt.

### Abb. D7, D8

Die Ergebnisse werden als Knotenstrombelastungspläne in den Abbildungen D7-D8 ausgegeben. Die folgende Tabelle D3 fasst die Einfahrmengen für den **Tagesverkehr** zusammen und stellt sie den Werten des P0-Falls gegenüber.

Tab. D3

Knotenpunktbelastungen P1-Fall Tagesverkehr

Knotenpunkt	P0-Fall [Kfz/d]	P1-Fall [Kfz/d]	+ / - [Kfz/d]
K1 L47 / K50	6.730	7.300	+570
K2 K50 / Rohrerweg	2.470	3.100	+630
K3 Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet Esch	1.320	1.380	+60
K4 K50 / Anbindung "Gewerbegebiet Rohrerweg"	-	2.410	-

Tabelle enthält gerundete Werte

Die maßgebende Erschließung des geplanten "Gewerbegebietes Rohrerweg" erfolgt über die Knotenpunkte K1 und K2. An diesen wird ein Verkehrszuwachs von rd. 570 – 630 Kfz/d prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei ca. 12-13%. Trotz dieser Mehrbelastungen sind die Verkehrsströme im Zuge der L47 (Geradeausverkehr) weiterhin am stärksten ausgeprägt. Am Knotenpunkt K3 wird lediglich ein geringer Zuwachs von rd. 60 Kfz/d ermittelt.

Der neue Anbindungspunkt K4, der das Planungsvorhaben mit der K50 verknüpft, weist eine Einfahrmenge von rd. 2.410 Kfz/d auf. Es werden

rd. 390 Zu- und Abfahrten prognostiziert, davon jeweils ca. 90 Fahrten im Schwerververkehr.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die **Differenzbelastungen** zwischen dem Planfall P1 und dem P0-Fall an maßgebenden Querschnitten und stellt somit ausschließlich die verkehrlichen Wirkungen dar, die aus dem Bebauungsplangebiet "Gewerbegebiet Rohrerweg" resultieren.

Bild D2

Differenzen P1 zu P0 (Querschnittsbelastungen in Kfz/d)



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

Die höchsten Zuwächse stellen sich mit rd. 430 – 630 Kfz/d auf dem Streckenzug zwischen dem Plangebiet und der AS Salmtal ein, da hierüber die maßgebende Erschließung erfolgt. Im Zuge der K50 zwischen dem Plangebiet und der Ortsgemeinde Salmtal werden Zunahmen von rd. 160 Kfz/d prognostiziert, auf der K50 (Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch) rd. 60 Kfz/d.

**Abb. D9-D12**

Die Knotenpunktbelastungen innerhalb der **Spitzenstunden** am Vormittag zwischen 6.45 und 7.45 Uhr und am Nachmittag zwischen 15.30 und 16.30 Uhr sind in den Abbildungen D9-D12 dargestellt.

**Tab. D4**

**Knotenpunktbelastungen P1-Fall Spitzenstunden**

Knotenpunkt	VM-Spitze [Kfz/h]			NM-Spitze [Kfz/h]		
	P0-Fall	P1-Fall	+ / -	P0-Fall	P1-Fall	+ / -
K1 L47 / K50	630	690	+60	600	650	+50
K2 K50 / Rohrerweg	240	300	+60	240	290	+50
K3 Rohrerweg / Anbindung GE Esch	150	150	-	110	110	-
K4 K50 / Anbindung "GE Rohrerweg"	-	210	-	-	240	-

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

Die Mehrbelastungen fallen in den Spitzenstunden am Vormittag und am Nachmittag ähnlich hoch aus und betreffen insbesondere die Knotenpunkte K1 und K2. Sie betragen rd. 50-60 Kfz/h.

Die bereits im Zuge der Verkehrsanalyse sowie im P0-Fall festgestellten Flutverhalten (Belastungsüberhänge) bleiben auch im P1-Fall bestehen.

### 3. Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss

Die Überprüfung von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss erfolgt nach **HBS 2015** (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Maßgebend für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit sind die Spitzenstundenbelastungen der Knotenpunkte im P1-Fall. Die Berechnungen erfolgen auf Basis der Bestandsgeometrie. Für den neuen Anbindungspunkt des Planungsvorhabens an die K50 (K4) wird eine Minimalgeometrie (Mischspuren in allen Zufahrten, unsignalisiert) in Ansatz gebracht. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung ist für den Knotenpunkt K3 die Überprüfung der Verkehrsqualität nicht erforderlich.

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

**Tab. D5 Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV)**

QSV	Beurteilung	mittlere Wartezeit (s/Fz)	
		ohne LSA	mit LSA
A: ausgezeichnet	Ungehinderter Verkehrsablauf, sehr kurze Wartezeiten	≤ 10	≤ 20
B: gut	Nebenströme sind beeinflusst, Wartezeiten kurz	≤ 20	≤ 35
C: befriedigend	Staubildung in den Nebenströmen, Wartezeiten spürbar	≤ 30	≤ 50
D: noch stabil	Merklicher Stau im Nebenstrom, Reststau bei LSA nach Grünende. Wartezeiten beträchtlich	≤ 45	≤ 70
E: instabil	Staus bauen sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr regelmäßig ab, sehr große Wartezeiten	> 45	> 70
F: überlastet	Zufluss ist größer als die Kapazität, langer, ständig wachsender Stau	- *	- *

QSV: Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes; LSA: Lichtsignalanlage

\* Die QSV F ist erreicht, wenn die nachgefragte Verkehrsstärke über der Kapazität liegt

Es werden die folgenden Knotenpunktgeometrien in Ansatz gebracht:

K1 Einmündung L47 / K50 (Bestandsgeometrie):

- unsignalisiert, vorfahrtgeregelt
- Linksabbiegespur im Zuge der L47
- Rechtsausfahrkeil L47 in Rtg. K50

K2 Einmündung K50 / Rohrerweg (Bestandsgeometrie):

- unsignalisiert, vorfahrtgeregelt
- Mischspuren in allen Zufahrten

K4 Einmündung K50 / Anbindung Planungsvorhaben "GE Rohrerweg":

- unsignalisiert, vorfahrtgeregelt
- Mischspuren in allen Zufahrten

In der Tabelle D6 sind die Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen sowohl für die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde zusammengefasst.

Tab. D6

Verkehrsqualität P1-Fall

	Vormittagsspitze			Nachmittagsspitze		
	K1	K2	K4	K1	K2	K4
Einfahrmenge (Kfz/h)	688	302	207	648	292	238
Qualitätsstufe	B	A	A	A	A	A
Kapazitätsreserve	+69%	> +200%	> +400%	+70%	> +200%	> +400%



überlastet



grenzleistungsfähig



leistungsfähig

Qualität des Verkehrsflusses:

A: ausgezeichnet; B: gut; C: befriedigend; D: noch stabil (Planungsvorgabe)

E: instabil; F: überlastet

Reserven: +69 % entspricht mögliche Zunahme der Gesamteinfahrmenge bis zum Erreichen von "E: instabil"

-5 % entspricht Herabsetzung der Gesamteinfahrmenge bis zum Einhalten von D: noch stabil"

Für alle untersuchten Knotenpunkte kann die Kapazität mit sehr deutlichen Reserven gesichert werden.

Für die beiden Einmündungen K1 und K2 wird auf Basis der Bestandsgeometrie in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag **Qualitätsstufe A bzw. B** ausgewiesen. Leistungssteigernde Maßnahmen werden somit nicht erforderlich.

Für die geplante Anbindung des Bebauungsplangebietes an die K50 (K4) berechnet sich sowohl in der Vor- als auch in der Nachmittagsspitzenstunde **Qualitätsstufe A**. Dabei wurde eine Minimalgeometrie (Mischspuren in allen Knotenpunktzufahrten; keine separaten Abbiegespuren) in Ansatz gebracht. Die Kapazitätsreserven sind sehr groß und betragen über 400%. Das bedeutet, dass der Anbindungspunkt auch die fünffache Einfahrmenge ohne maßgebende Verkehrsflussdefizite abwickeln könnte. Aus rein leistungstechnischen Aspekten sind keine separaten Abbiegespuren (z.B. eine Linksabbiegespur im Zuge der K50) erforderlich.

#### **Materialteil**

Die Protokolle der Kapazitätsberechnungen sind dem Materialteil beigelegt.



## E ZUSAMMENFASSUNG

### Abb. A1, C1

In der Ortsgemeinde Esch ist die Ausweisung eines Gewerbegebietes mit einem Nettobauland von rd. 4,36 ha geplant. Das Nutzungskonzept sieht insbesondere die Unterbringung von Hallen und Lagerflächen sowie verschiedenen Anlagen für die Verarbeitung und Herstellung von Asphalt und Beton vor. Die verkehrliche Erschließung soll über eine neue Anbindung an die Kreisstraße K50 erfolgen.

Die verkehrlichen Auswirkungen dieses Vorhabens sollen im Rahmen einer verkehrsplanerischen Begleituntersuchung betrachtet werden.

### Abb. B1

Als Datenbasis dienen **Knotenpunkt- und Querschnittszählungen**, welche am Dienstag, den 31.08.2021 im Zeitbereich von 0.00 bis 24.00 Uhr stattgefunden haben. Am Erhebungstermin lagen Maßnahmen zur Verhinderung der Verbreitung des Coronavirus vor (25. Corona-Bekämpfungsverordnung Rheinland-Pfalz). Es erfolgt eine Plausibilitätskontrolle der Erhebungsergebnisse durch Abgleich mit vorhandenen Daten aus den Jahren 2018/2019 und anschließender Hochrechnung auf eine Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild (vgl. Kap. B2). Diese Vorgehensweise hat zur Folge, dass eine gesicherte und belastbare Datengrundlage geschaffen wird.

### Abb. B2, B3

Der Einmündungsbereich L47 / K50 ist mit rd. 6.100 Kfz/d und Schwerverkehrsanteilen von ca. 13% am höchsten belastet. Die Verkehrsströme im Zuge der L47 sind am stärksten ausgeprägt. Die ein- und abbiegenden Verkehre sind maßgeblich Richtung Anschlussstelle Salmtal (A1) ausgerichtet.

Die weiteren Knotenpunkte im Zuge der K50 weisen deutlich geringere Einfahrmengen von ca. 2.100 Kfz/d (K2) bzw. 1.100 Kfz/d (K3) auf. Die Anteile am Schwerverkehr betragen ca. 10-12%.

- Abb. B4-B7** In den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag wurden Gesamteinfahrmengen von unter 600 Kfz/h an allen untersuchten Knotenpunkten registriert.
- Kap. C1** Bei der **Prognoseberechnung der Verkehrsmengen** wird auf den Ansatz einer allgemeinen Verkehrsentwicklung verzichtet. Die Auswertungen von Langzeitzählstellen anderenorts belegen seit einigen Jahren, dass das allgemeine Verkehrswachstum nur noch sehr gering ausfällt. In vielen Bereichen sind bereits seit Jahren Verkehrsabnahmen zu verzeichnen.
- Kap. C2** Verkehrszuwächse resultieren in erster Linie aus lokalen strukturellen Entwicklungen. Diese geplanten Infrastrukturentwicklungen im Umfeld des Plangebietes wurden mit der VG Wittlich-Land abgestimmt und in Ansatz gebracht.
- Kap. C3, Abb. C1** Im Zuge des Bebauungsplans "Gewerbegebiet Rohrerweg" ist die Ausweisung eines Gewerbegebietes mit einem Nettobauland von rd. 4,36 ha geplant. Es wird ein Ansatz von 90 Kfz/d, ha, Rtg. (davon 20 SV-Fz/d, ha, Rtg.) zu Grunde gelegt. Dieser Ansatz deckt eine Ansiedlung von Gewerbebetrieben (ohne Einzelhandel) mit hohem LKW-Anteil (z.B. Produktion) ab. Bei einem Nettobauland von ca. 4,36 ha ergeben sich somit insgesamt **rd. 390 Zu- und Abfahrten pro Tag (davon rd. 90 SV-Fz/d)**. Diese Aufkommensbestimmung ist als worst-case zu interpretieren. Unter Zugrundelegung des aktuellen Nutzungskonzeptes (Hallen, Lagerflächen, Asphalt- und Betonanlagen) würde sich ein deutlich geringeres Aufkommen berechnen. Auch im Vergleich zum bestehenden Gewerbegebiet Esch auf der gegenüberliegenden Seite der K50 sind die gewählten Ansätze als deutlich zur belastungsintensiveren und somit sicheren Seite zu deuten.

**Abb. D1-D6**P0-Fall

Im Planfall P0 sind ausschließlich die aus lokalen Infrastrukturvorhaben im Umfeld des Planungsgebietes resultierenden Verkehrsaufkommen berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in den Abbildungen D1-D6 dargestellt.

**Abb. D7-D12**P1-Fall

Als Grundlage dient der P0-Fall. Zusätzlich wird im P1-Fall das vorhabenbezogene Verkehrsaufkommen des Bebauungsplans "Gewerbegebiet Rohrerweg" berücksichtigt. Die Ergebnisse können den Abbildungen D7-D12 entnommen werden.

Die Verkehrsuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:

- Im Planfall P0 stellen sich die höchsten Zuwächse im Zuge der L47 mit rd. 400-600 Kfz/d (gegenüber Ist-Situation) ein und resultieren maßgeblich aus den geplanten strukturellen Entwicklungen in den Nachbargemeinden. Auf der K50 werden Zunahmen von rd. 200 Kfz/d prognostiziert.
- Im Planfall P1 werden die höchsten Belastungszunahmen mit rd. 430-630 Kfz/d (gegenüber P0-Fall) auf dem Streckenzug zwischen dem Plangebiet und der AS Salmtal ausgewiesen, da hierüber die maßgebende Erschließung erfolgt. Im Zuge der K50 zwischen dem Plangebiet und der Ortsgemeinde Salmtal werden Zunahmen von rd. 160 Kfz/d prognostiziert, auf der K50 Rohrerweg (Rtg. Ortsmitte Esch) rd. 60 Kfz/d.

Der neue Anbindungspunkt K4, der das Planungsvorhaben mit der K50 verknüpft, weist im Planfall P1 eine Einfahrmenge von rd. 2.410 Kfz/d auf. Es werden rd. 390 Zu- und Abfahrten prognostiziert, davon jeweils ca. 90 Fahrten im Schwerverkehr.

- Die Ergebnisse von Leistungsfähigkeit und Verkehrsfluss kommen zu dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung der Mehrbelastungen infolge des Bebauungsplangebietes **keine maßgebenden Verkehrsflussdefizite** bestehen.
- Für die beiden Einmündungen K1 und K2 wird auf Basis der Bestandsgeometrie in den maßgebenden Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag Qualitätsstufe A bzw. B ausgewiesen. Leistungssteigernde Maßnahmen werden hier somit nicht erforderlich.
- Für die geplante Anbindung des Bebauungsplangebietes an die K50 (K4) berechnet sich sowohl in der Vor- als auch in der Nachmittagspitzenstunde Qualitätsstufe A. Dabei wurde eine Minimalgeometrie (Mischspuren in allen Knotenpunktzufahrten; keine separaten Abbiegespuren) in Ansatz gebracht. Die Kapazitätsreserven sind sehr groß und betragen über 400%. Das bedeutet, dass der Anbindungspunkt auch die fünffache Einfahrmenge ohne maßgebende Verkehrsflussdefizite abwickeln könnte.
- **Aus fachtechnischer Sicht spricht einer Realisierung des Entwicklungsvorhabens nichts entgegen.** Die berechneten Mehrbelastungen im P1-Fall werden als verträglich bewertet. Das vorgesehene Erschließungskonzept mit neuer Anbindung des Plangebietes an die K50 kann befürwortet werden. Aus rein leistungstechnischen Aspekten ist für diesen Anbindungspunkt eine Minimalgeometrie mit Mischspuren in allen Zufahrten ausreichend. Separate Abbiegespuren (z.B. eine Linksabbiegespur im Zuge der K50) sind nicht erforderlich.

# **A**BBILDUNGEN

---

## VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG

### Bebauungsplan "Gewerbegebiet Rohrerweg"

Ortsgemeinde Esch

2021

### ABBILDUNGSVERZEICHNIS

#### **A**            **VORBEMERKUNGEN**

Abb. A1        Übersicht Topografische Karte

#### **B**            **ERHEBUNGEN – VERKEHRSSANALYSE**

Abb. B1        Übersicht Verkehrserhebungen

Abb. B2        Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, 24h

Abb. B3        Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, 24h

Abb. B4        Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, Vormittagsspitze

Abb. B5        Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, Vormittagsspitze

Abb. B6        Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr, Nachmittagsspitze

Abb. B7        Knotenstrombelastungen Schwerverkehr, Nachmittagsspitze

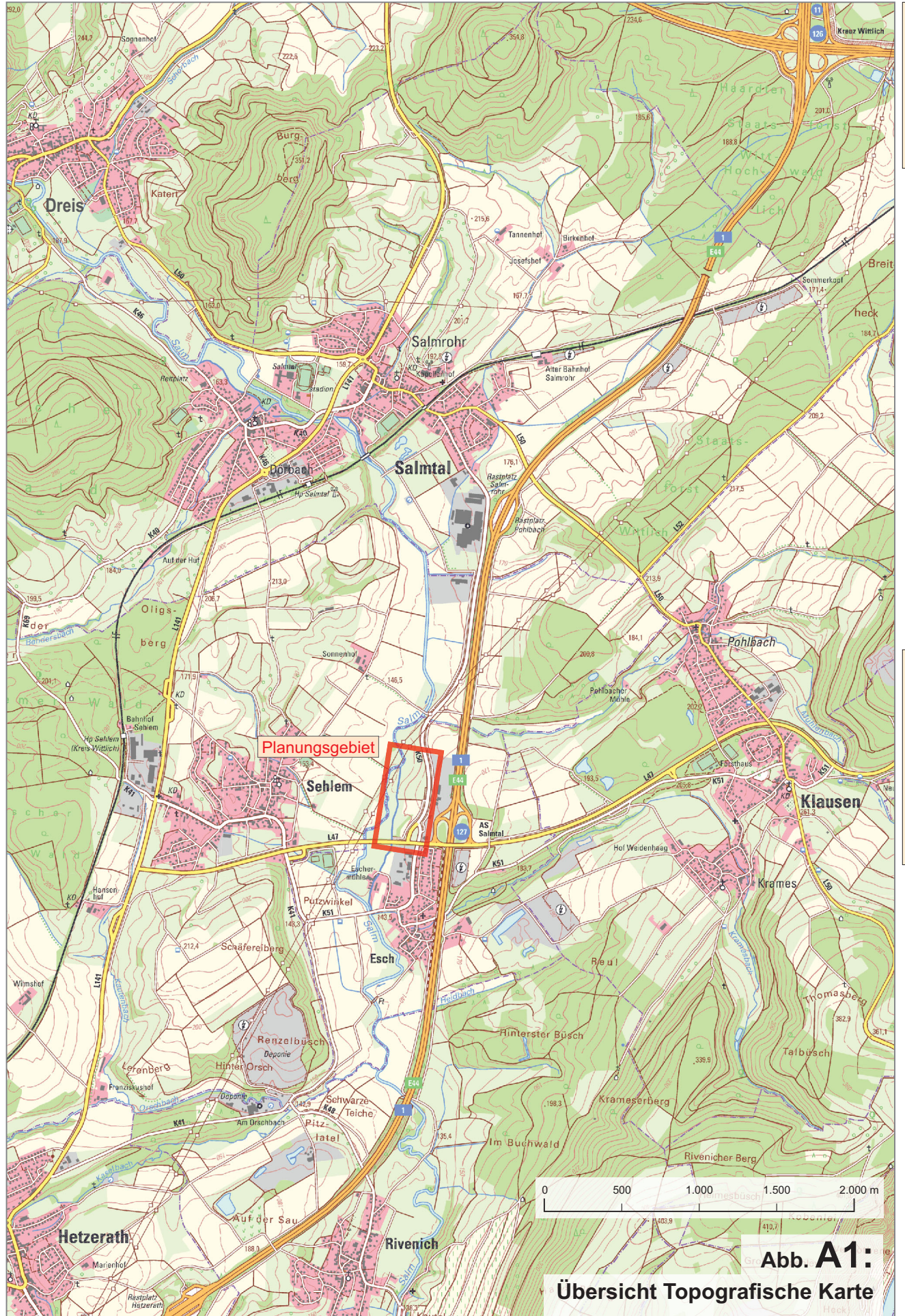
#### **C**            **PROGNOSE DER VERKEHRSMENGEN**

Abb. C1        Übersicht Planungsvorhaben

---

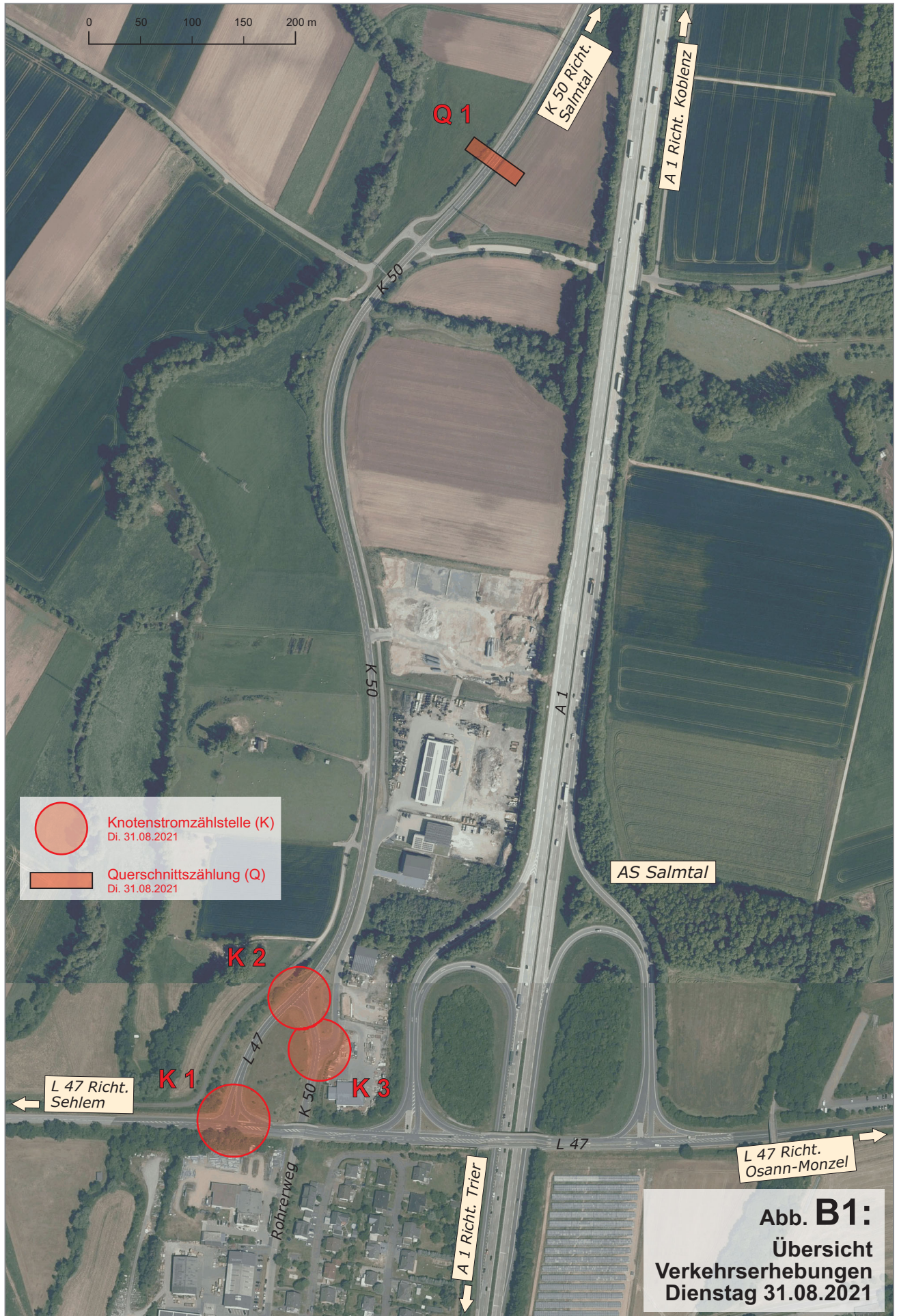
**D PLANFÄLLE**

- Abb. D1 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, 24h
  - Abb. D2 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, 24h
  - Abb. D3 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, Vormittagsspitze
  - Abb. D4 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, Vormittagsspitze
  - Abb. D5 Knotenstrombelastungen P0-Fall Gesamtverkehr, Nachmittagsspitze
  - Abb. D6 Knotenstrombelastungen P0-Fall Schwerverkehr, Nachmittagsspitze
  - Abb. D7 Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, 24h
  - Abb. D8 Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, 24h
  - Abb. D9 Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, Vormittagsspitze
  - Abb. D10 Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, Vormittagsspitze
  - Abb. D11 Knotenstrombelastungen P1-Fall Gesamtverkehr, Nachmittagsspitze
  - Abb. D12 Knotenstrombelastungen P1-Fall Schwerverkehr, Nachmittagsspitze
-

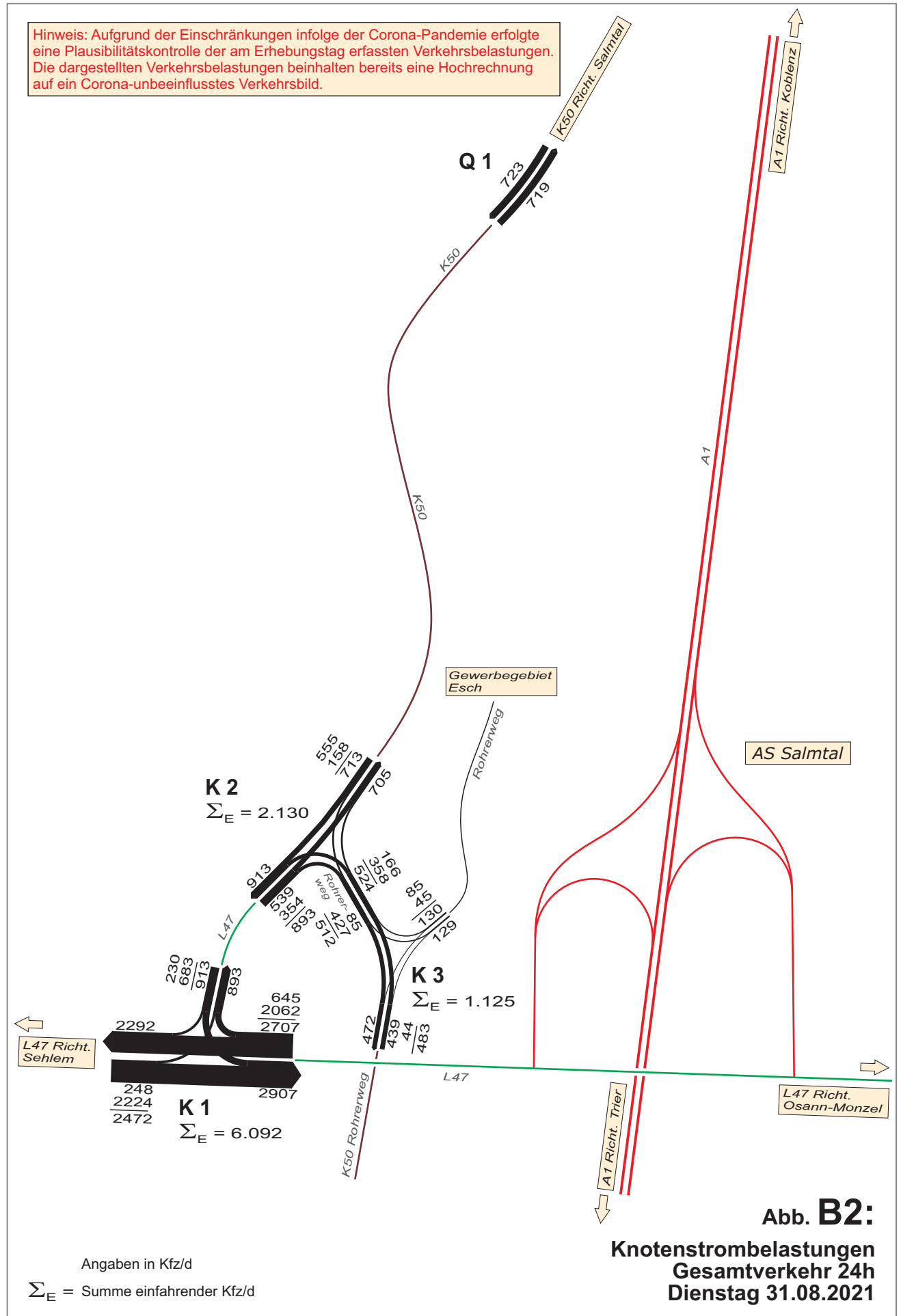


**Abb. A1:**  
**Übersicht Topografische Karte**

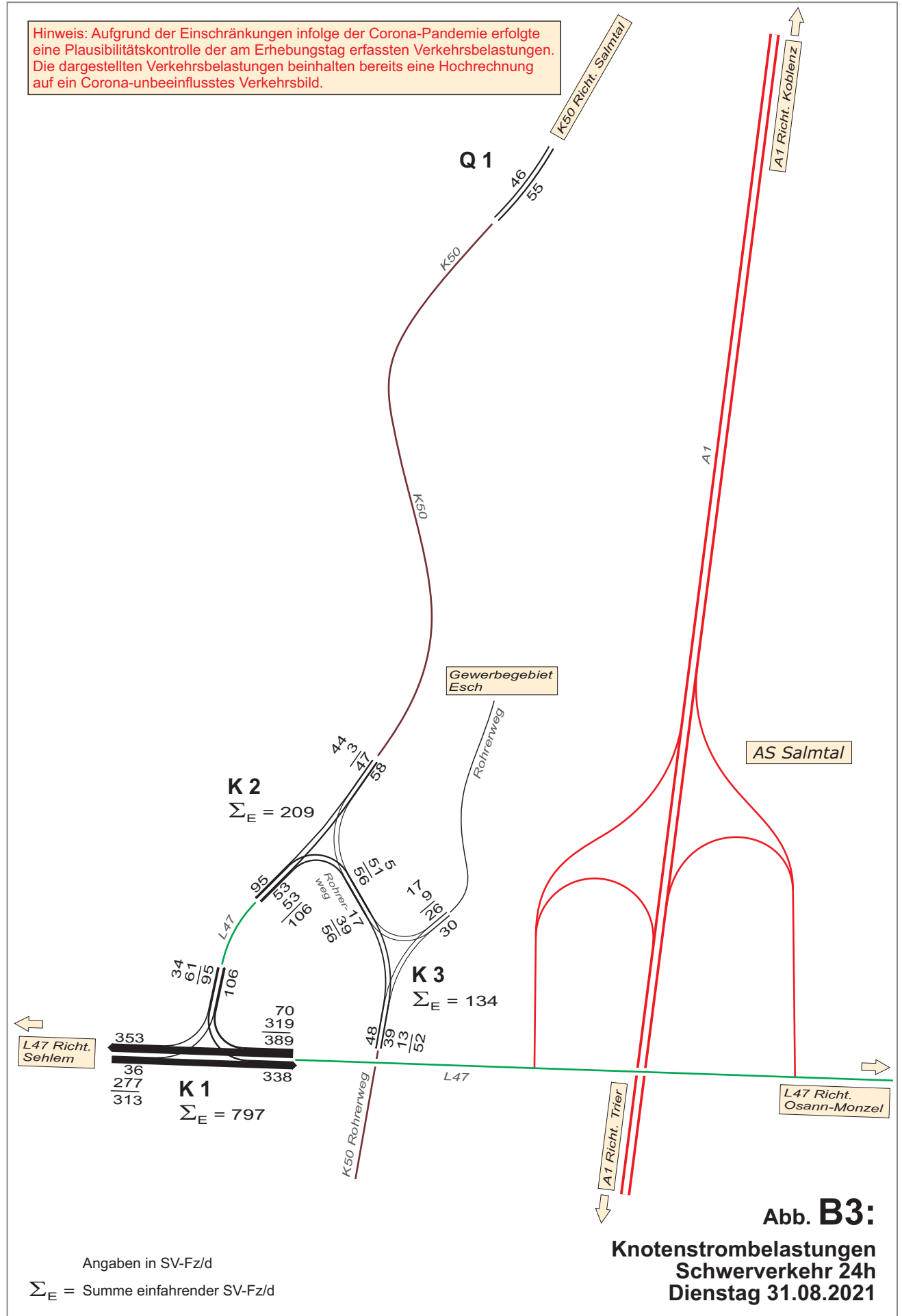




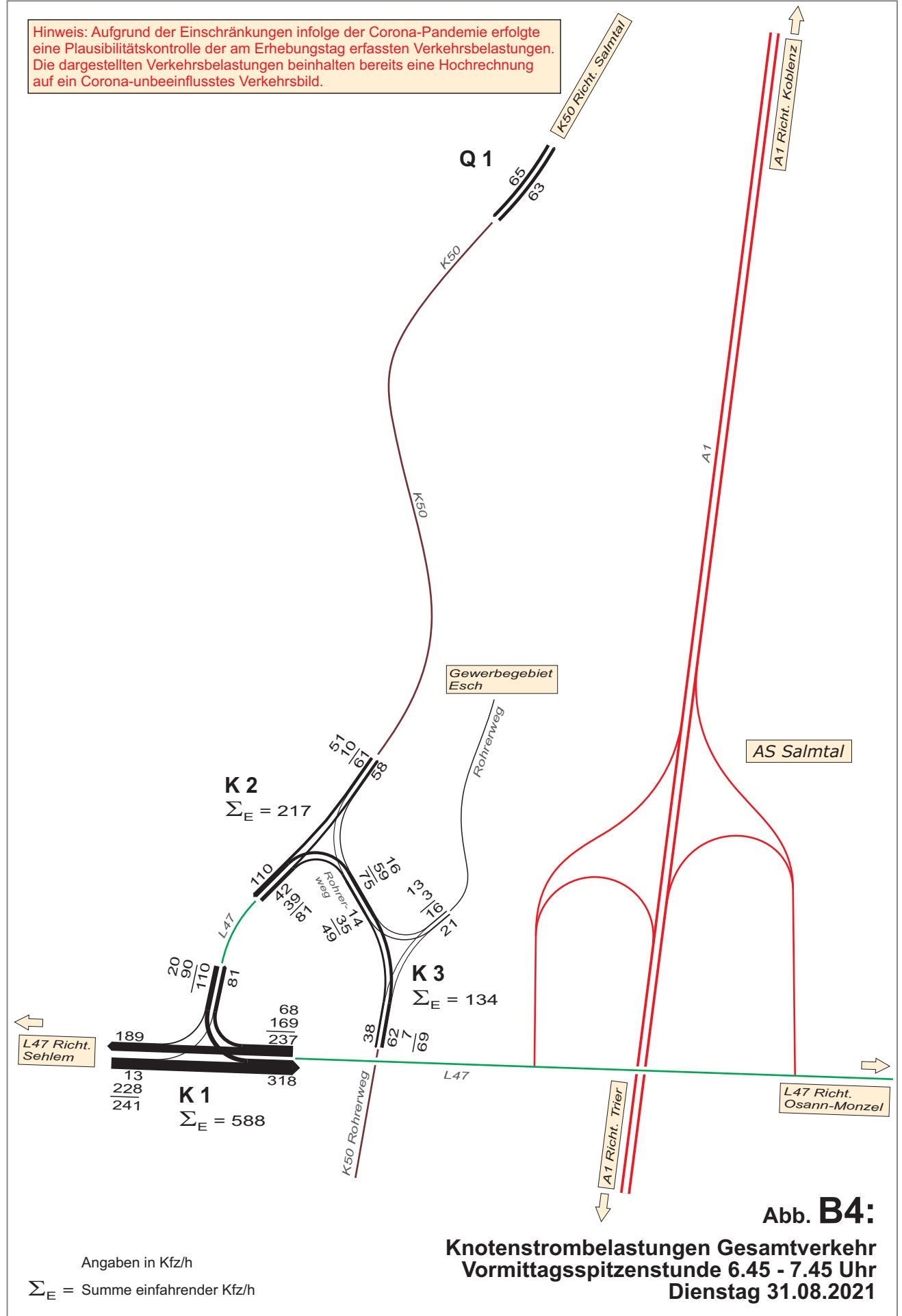
Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.



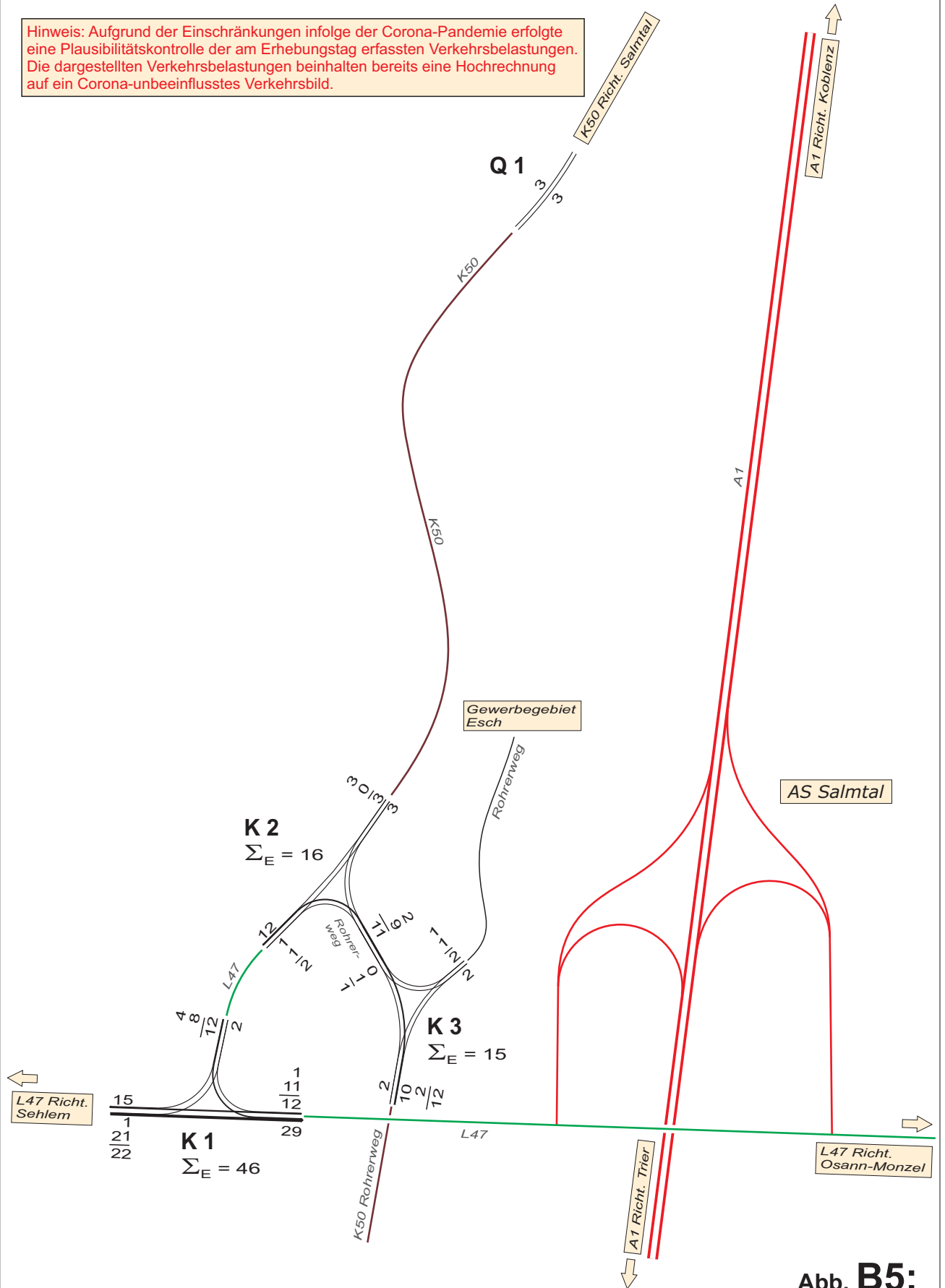
Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.



Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.



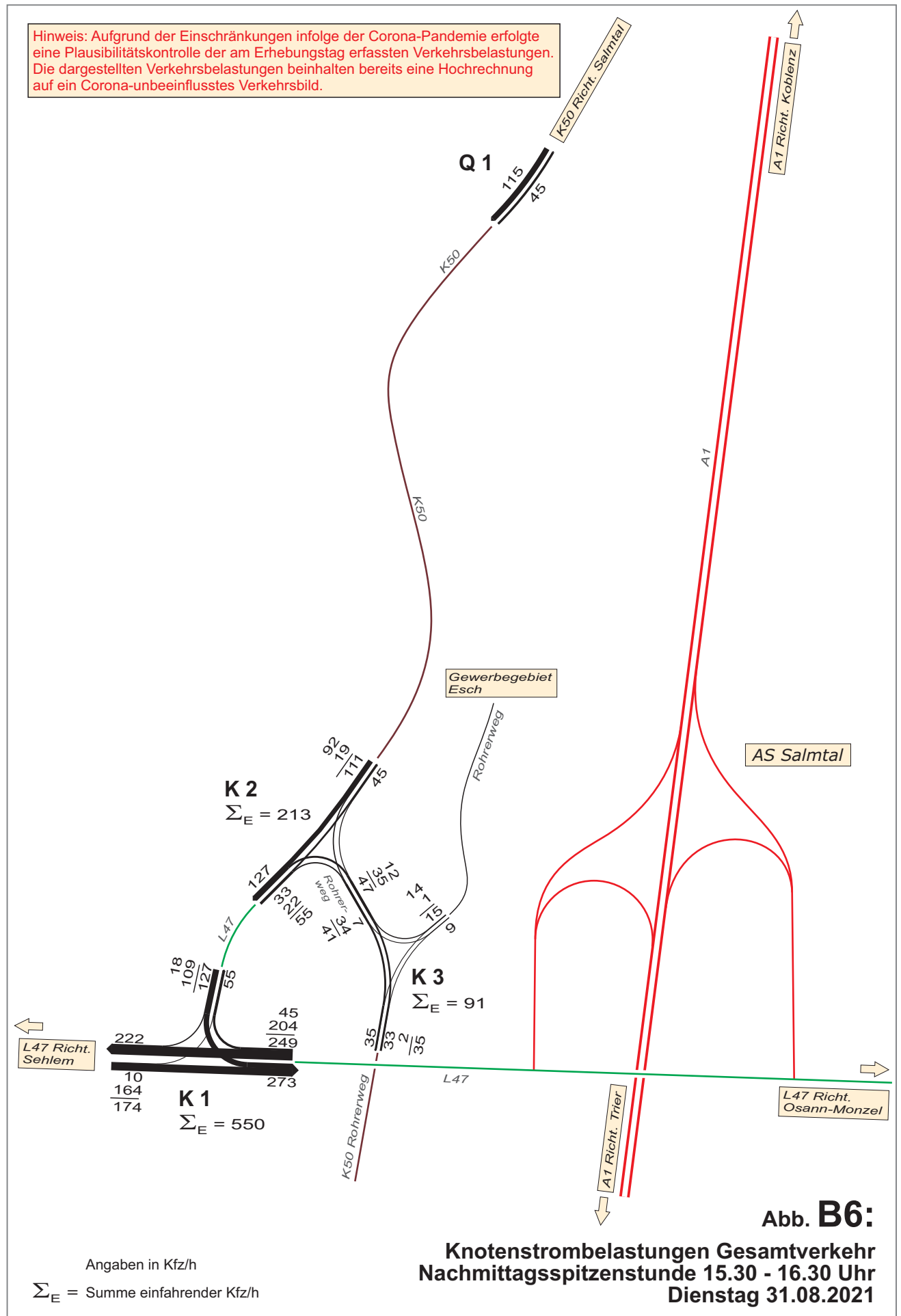
Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.



Angaben in SV-Fz/h  
 $\Sigma_E$  = Summe einfahrender SV-Fz/h

**Abb. B5:**  
**Knotenstrombelastungen Schwerverkehr**  
**Vormittagsspitzenstunde 6.45 - 7.45 Uhr**  
**Dienstag 31.08.2021**

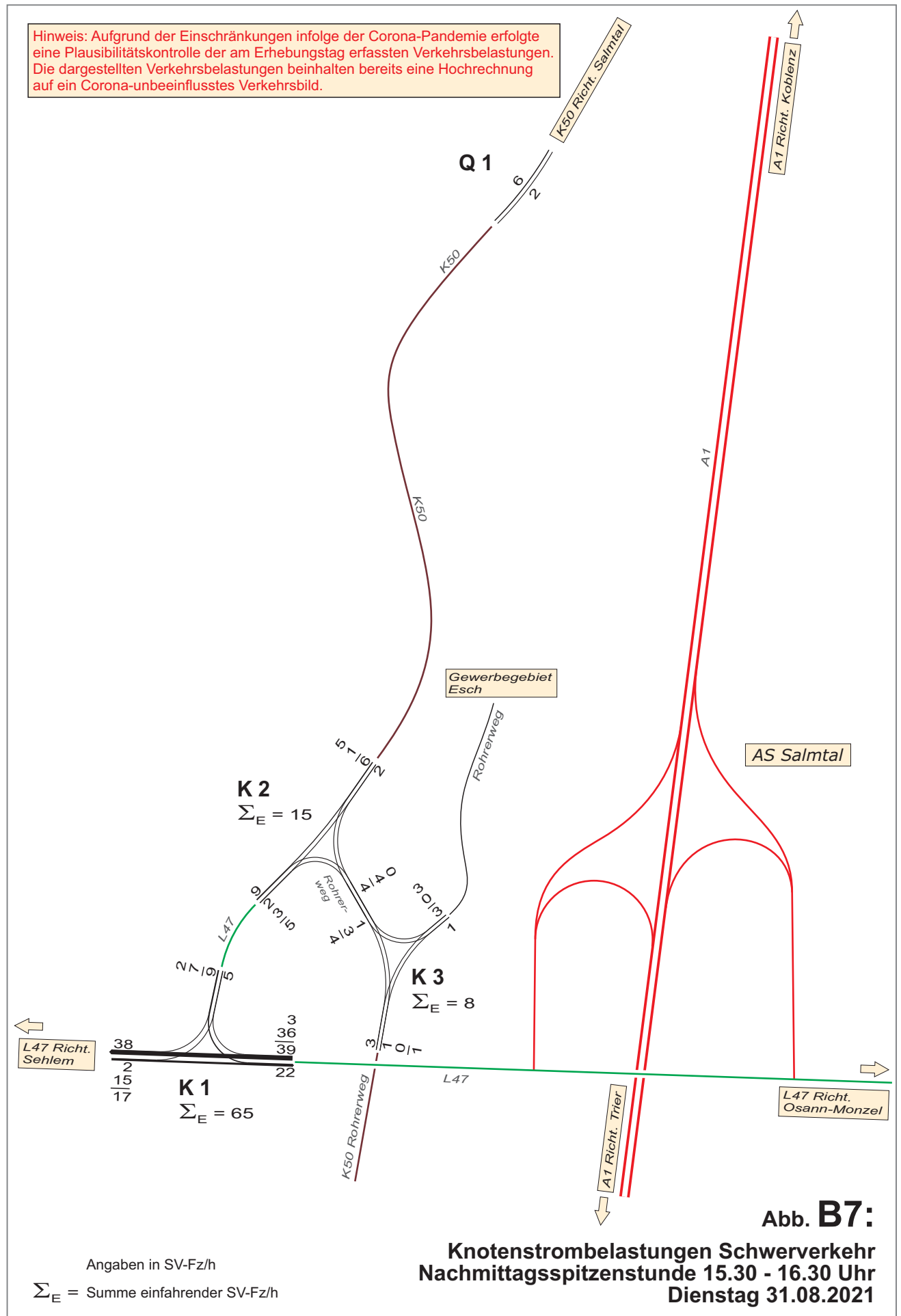
Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.



Angaben in Kfz/h  
 $\Sigma_E =$  Summe einfahrender Kfz/h

**Abb. B6:**  
**Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr**  
**Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.30 Uhr**  
**Dienstag 31.08.2021**

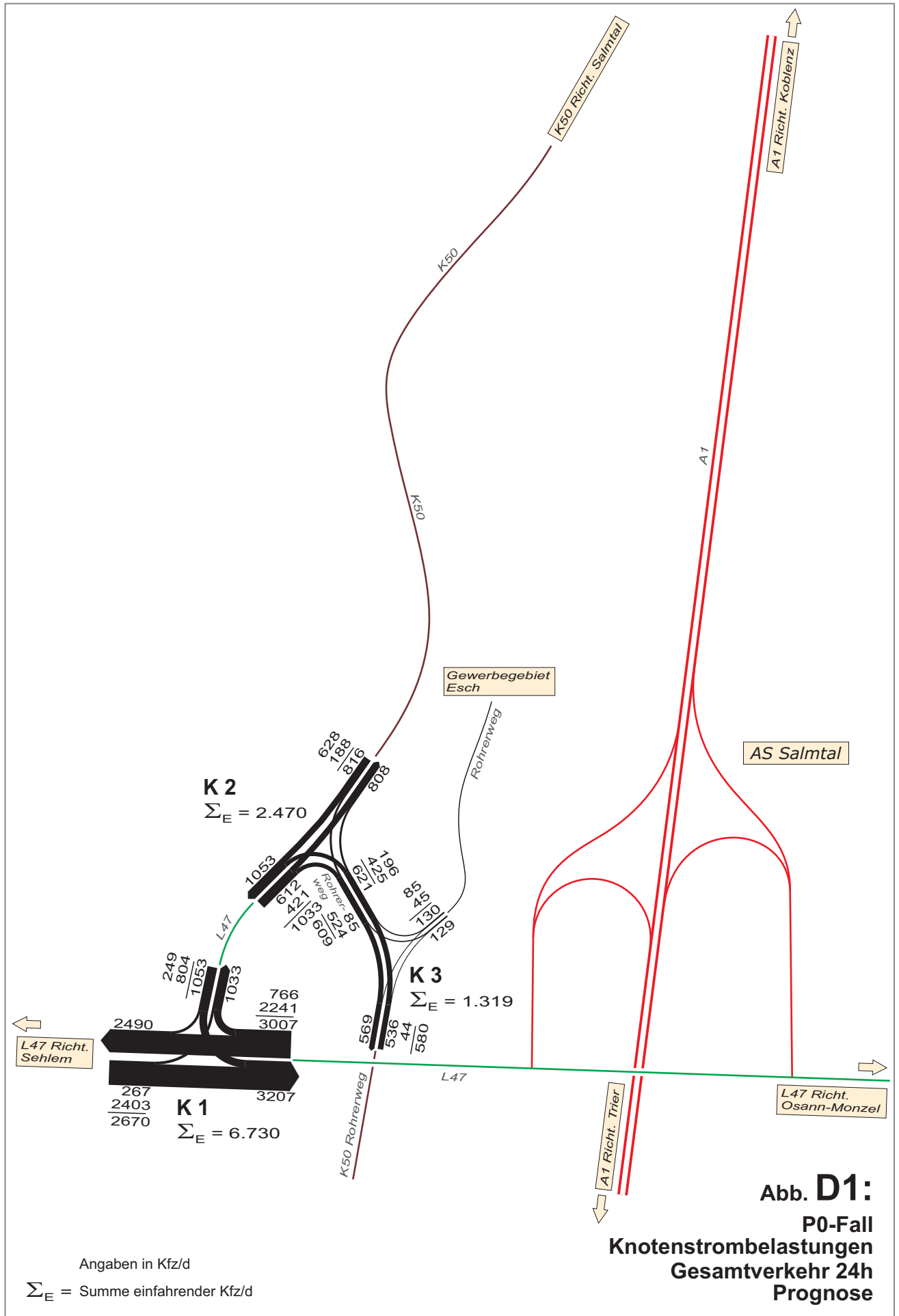
Hinweis: Aufgrund der Einschränkungen infolge der Corona-Pandemie erfolgte eine Plausibilitätskontrolle der am Erhebungstag erfassten Verkehrsbelastungen. Die dargestellten Verkehrsbelastungen beinhalten bereits eine Hochrechnung auf ein Corona-unbeeinflusstes Verkehrsbild.

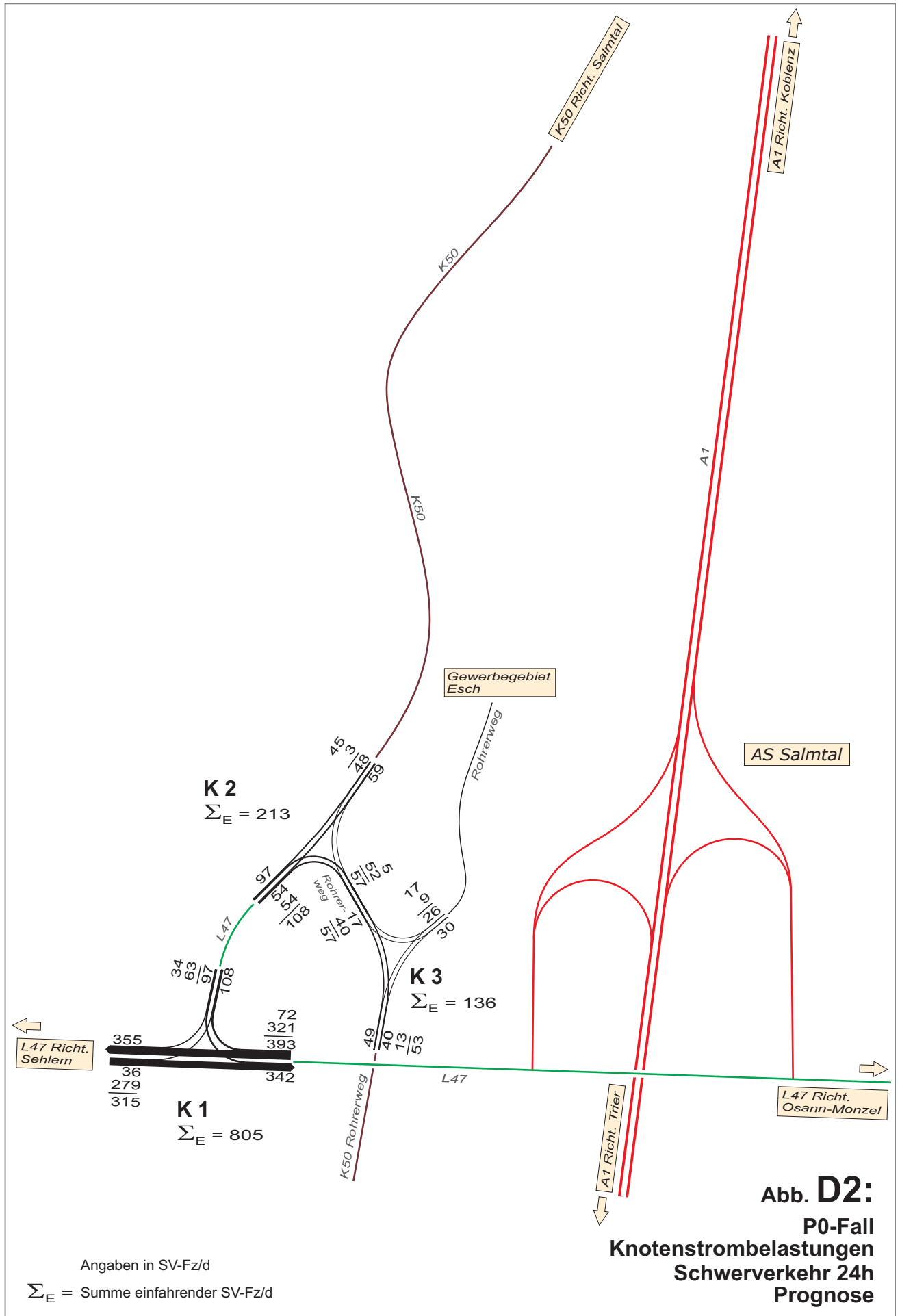




**Abb. C1:**  
**Übersicht**  
**Planungsvorhaben**

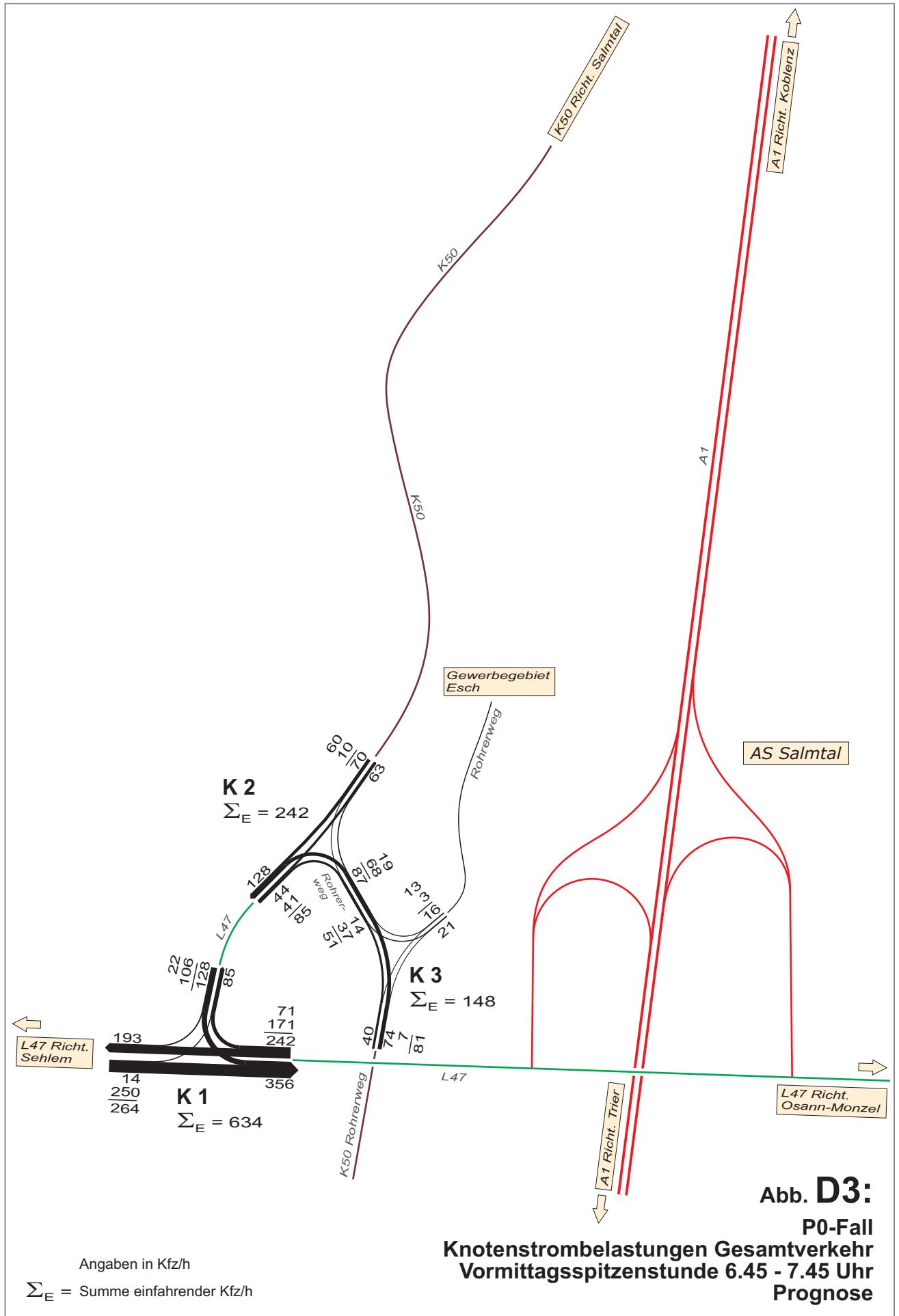


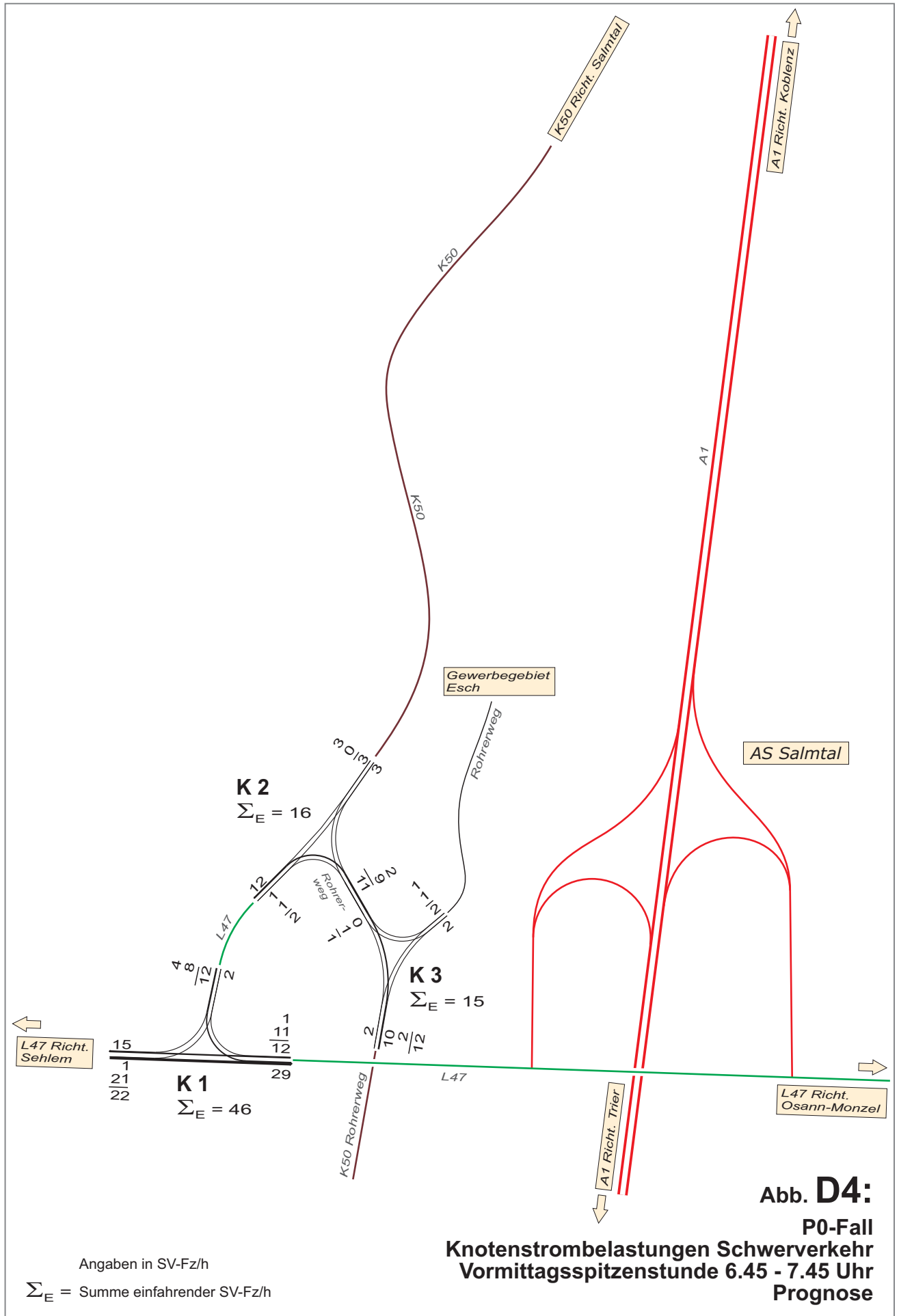


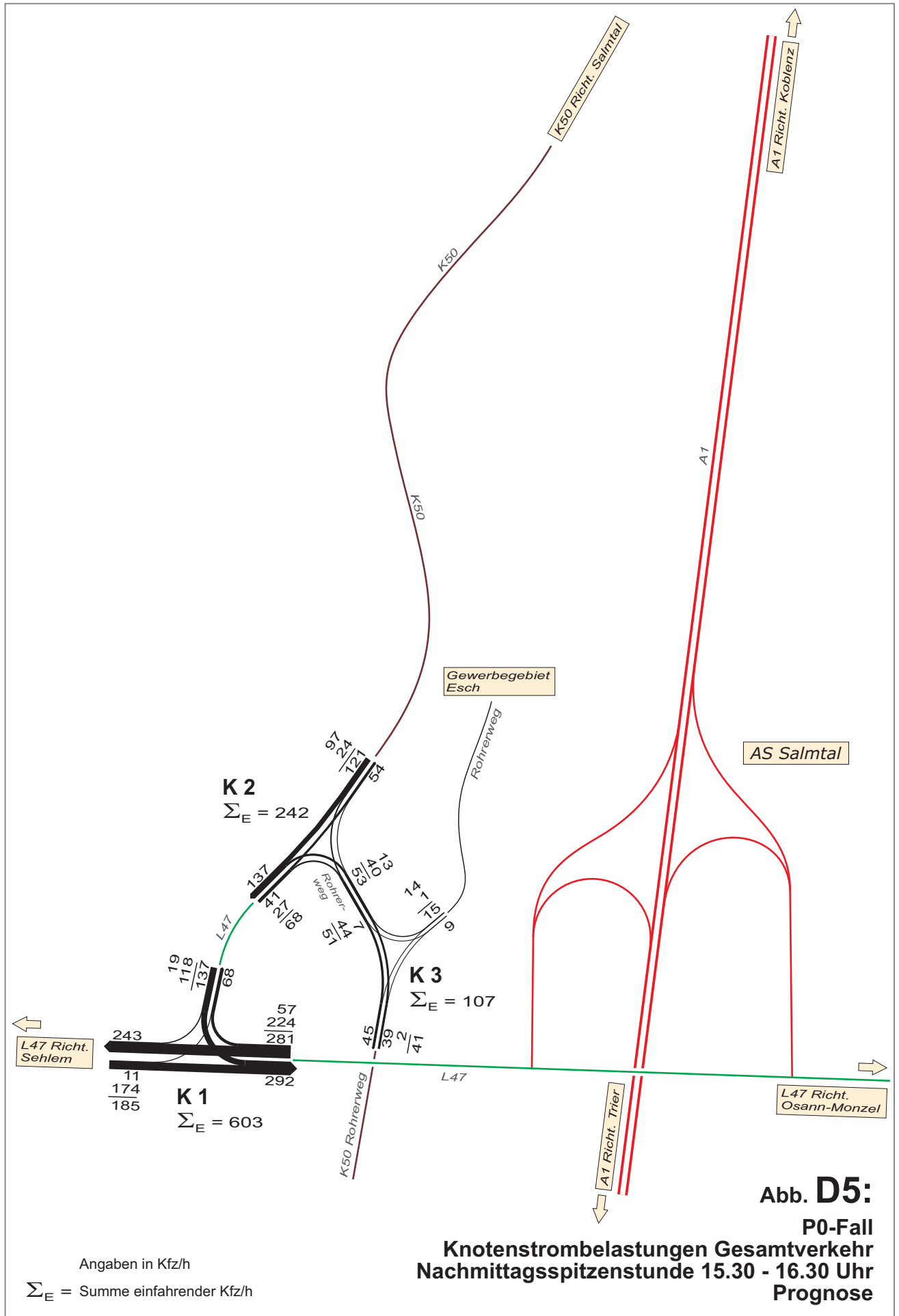


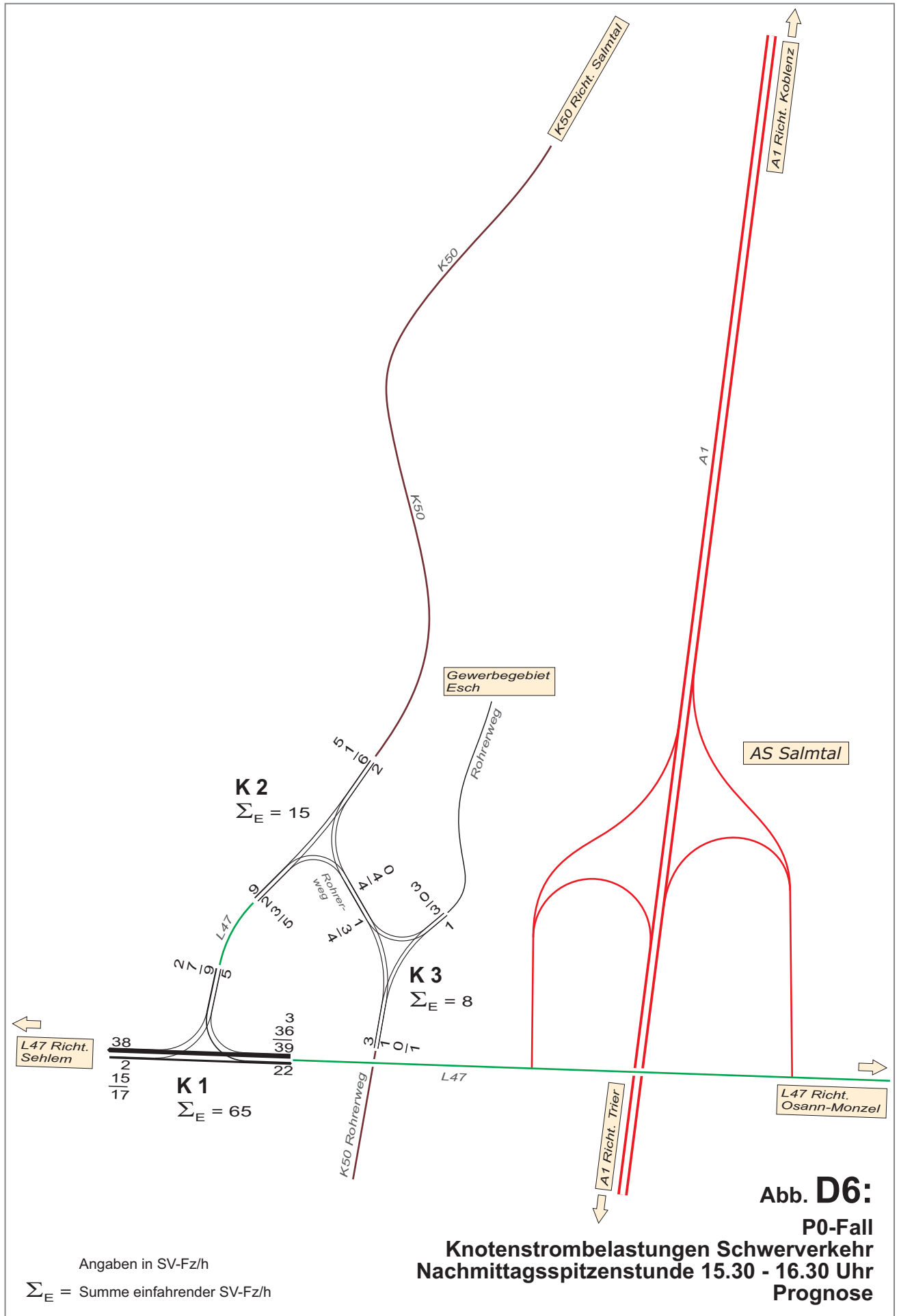
**Abb. D2:**  
**P0-Fall**  
**Knotenstrombelastungen**  
**Schwerverkehr 24h**  
**Prognose**

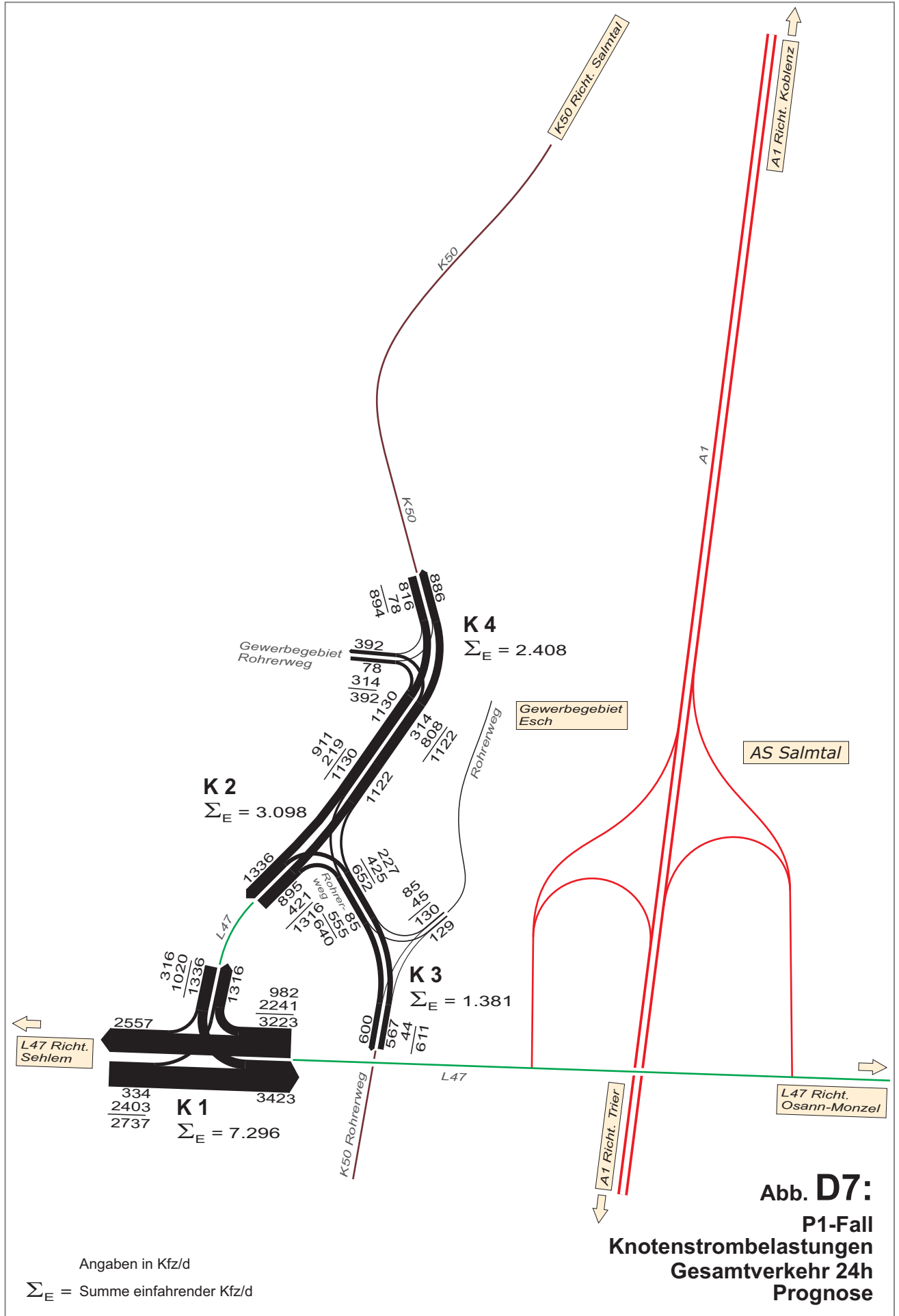
Angaben in SV-Fz/d  
 $\Sigma_E =$  Summe einfahrender SV-Fz/d

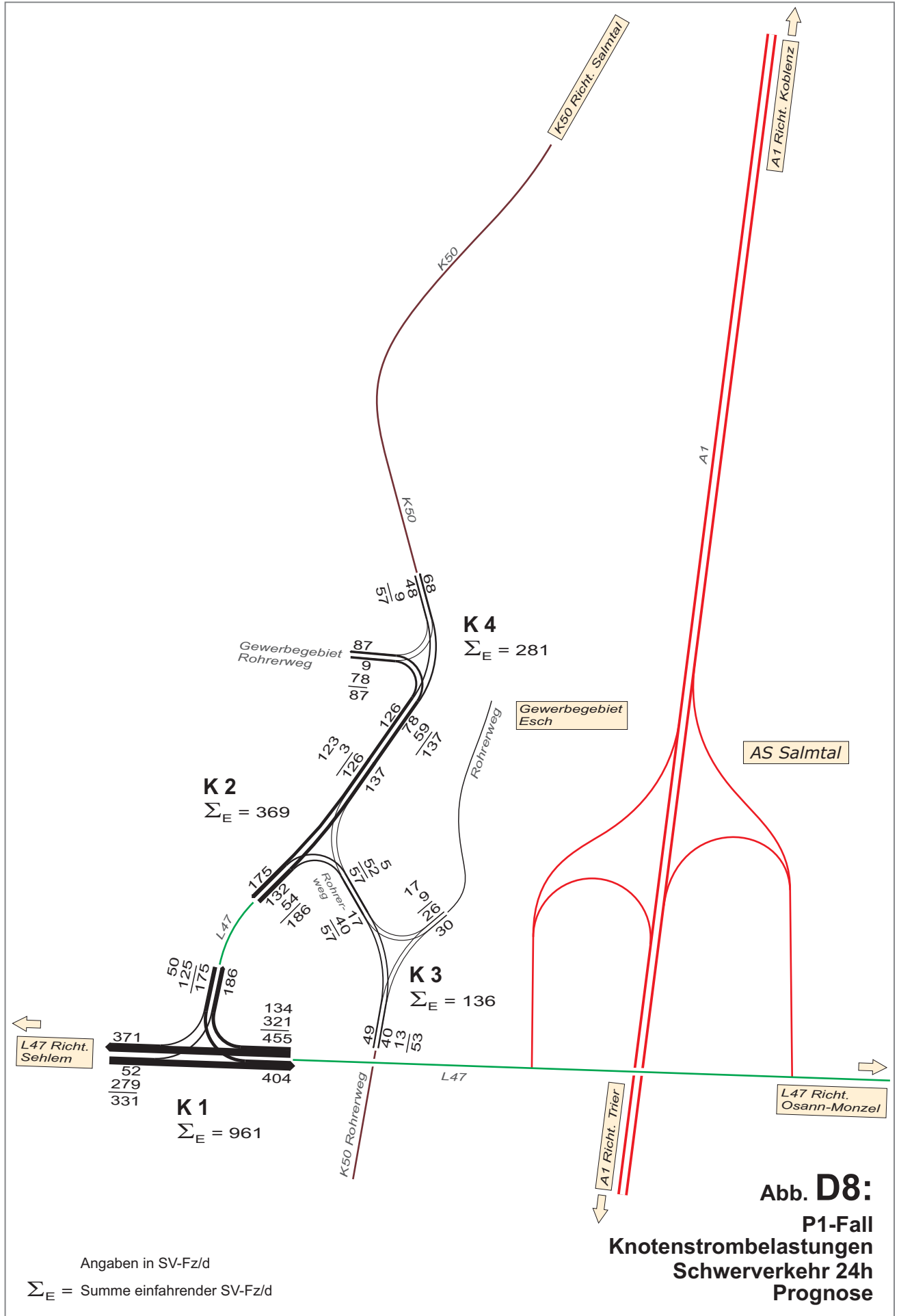








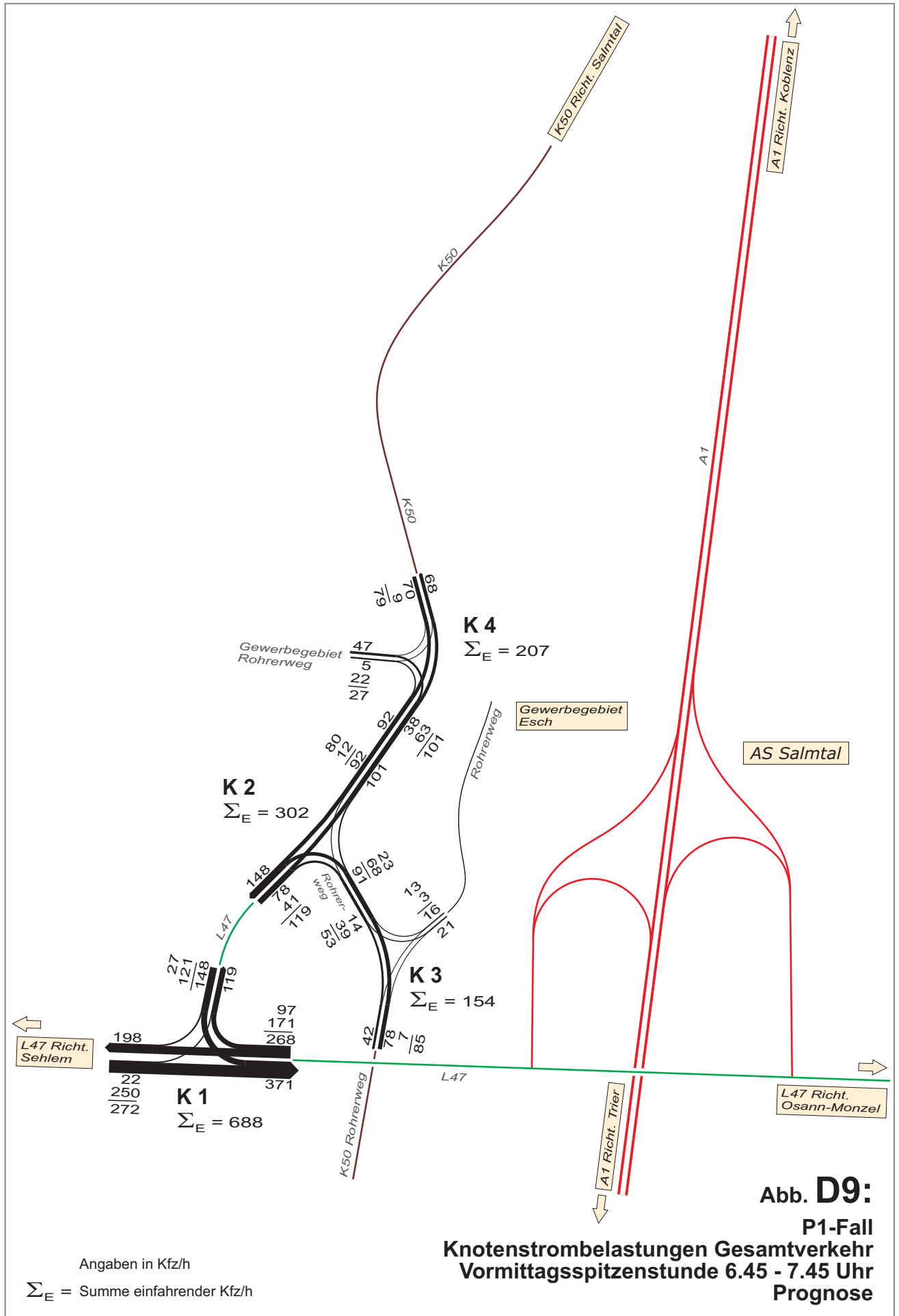




**Abb. D8:**  
**P1-Fall**  
**Knotenstrombelastungen**  
**Schwerverkehr 24h**  
**Prognose**

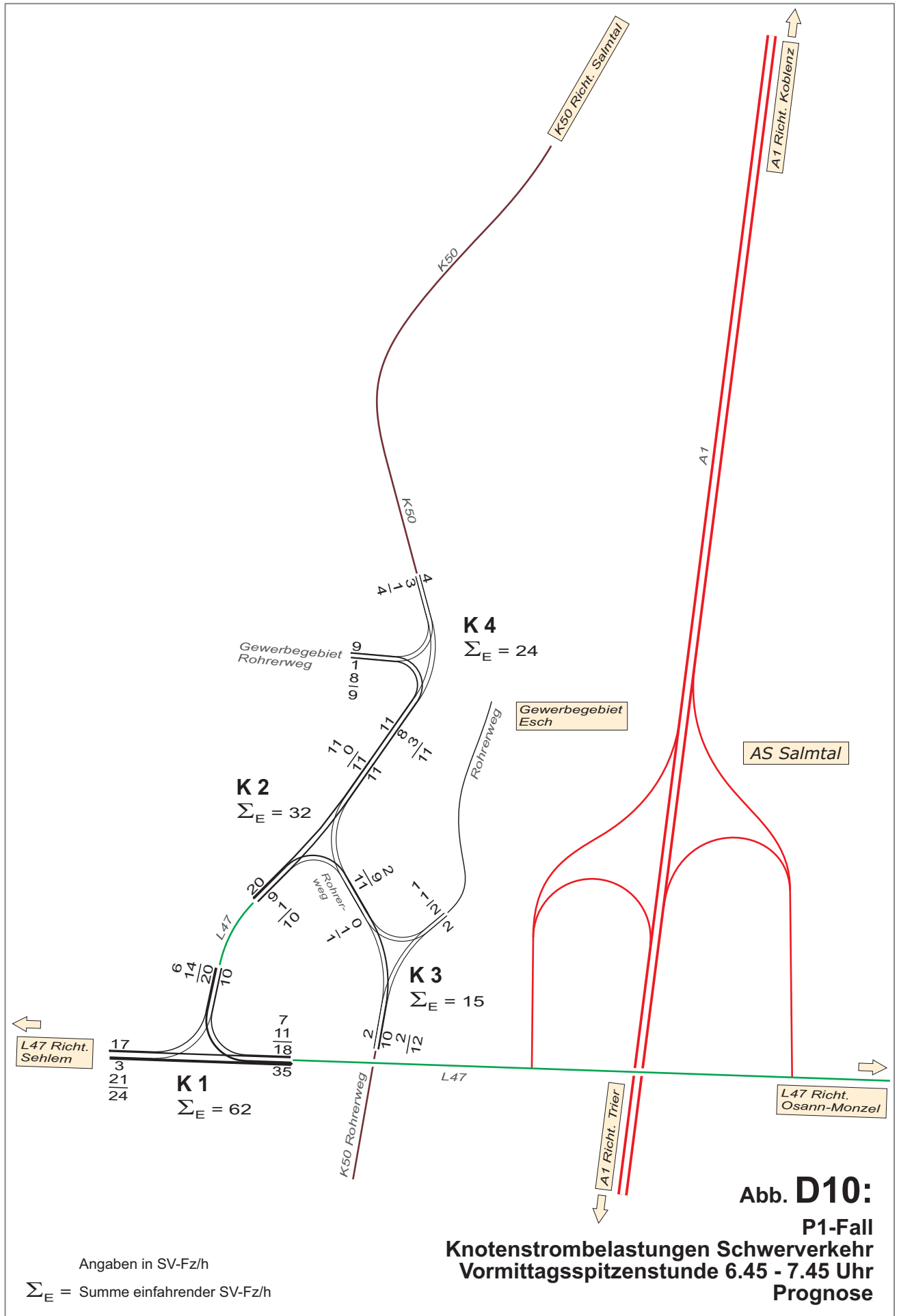
Angaben in SV-Fz/d  
 $\Sigma_E =$  Summe einfahrender SV-Fz/d

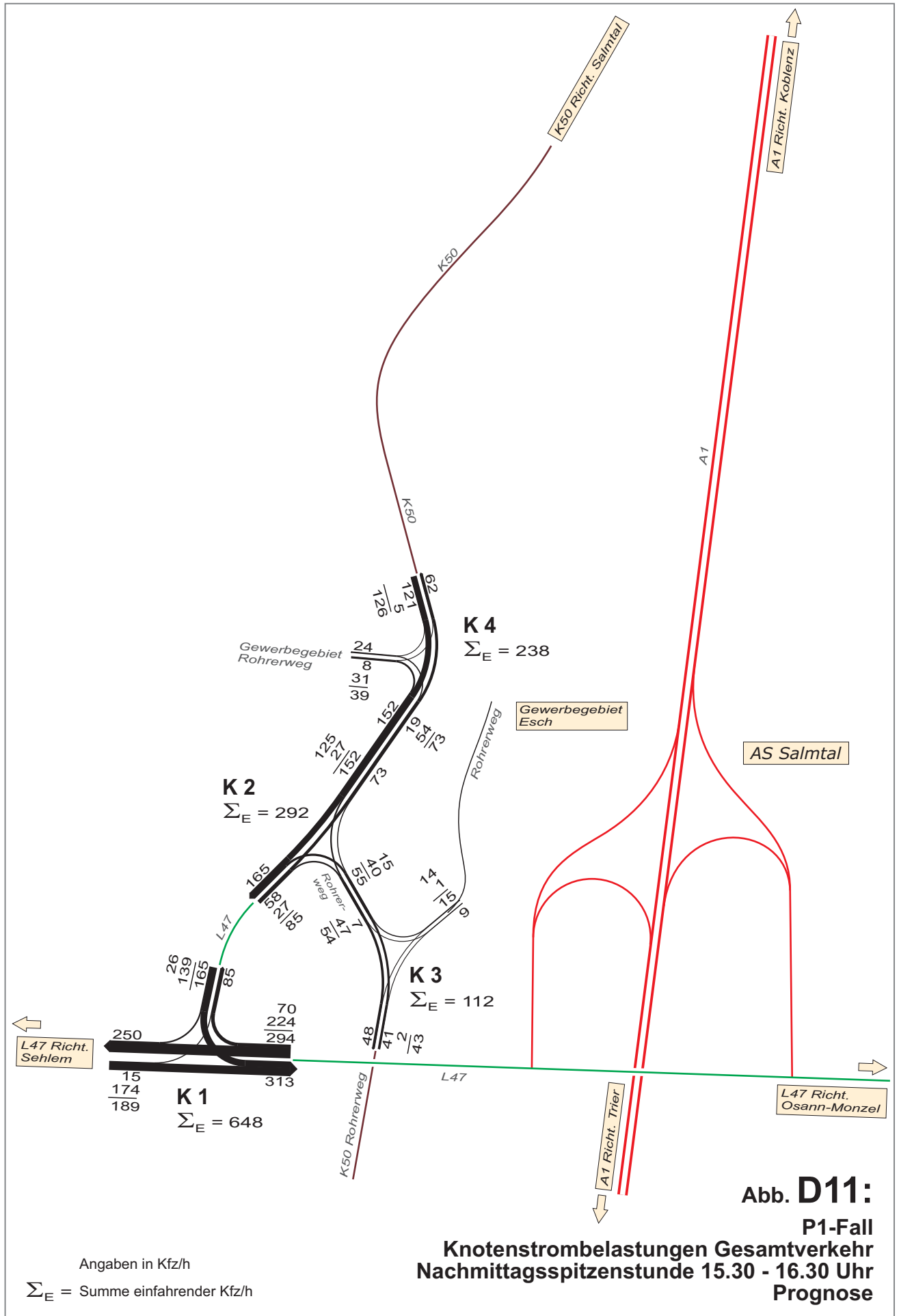


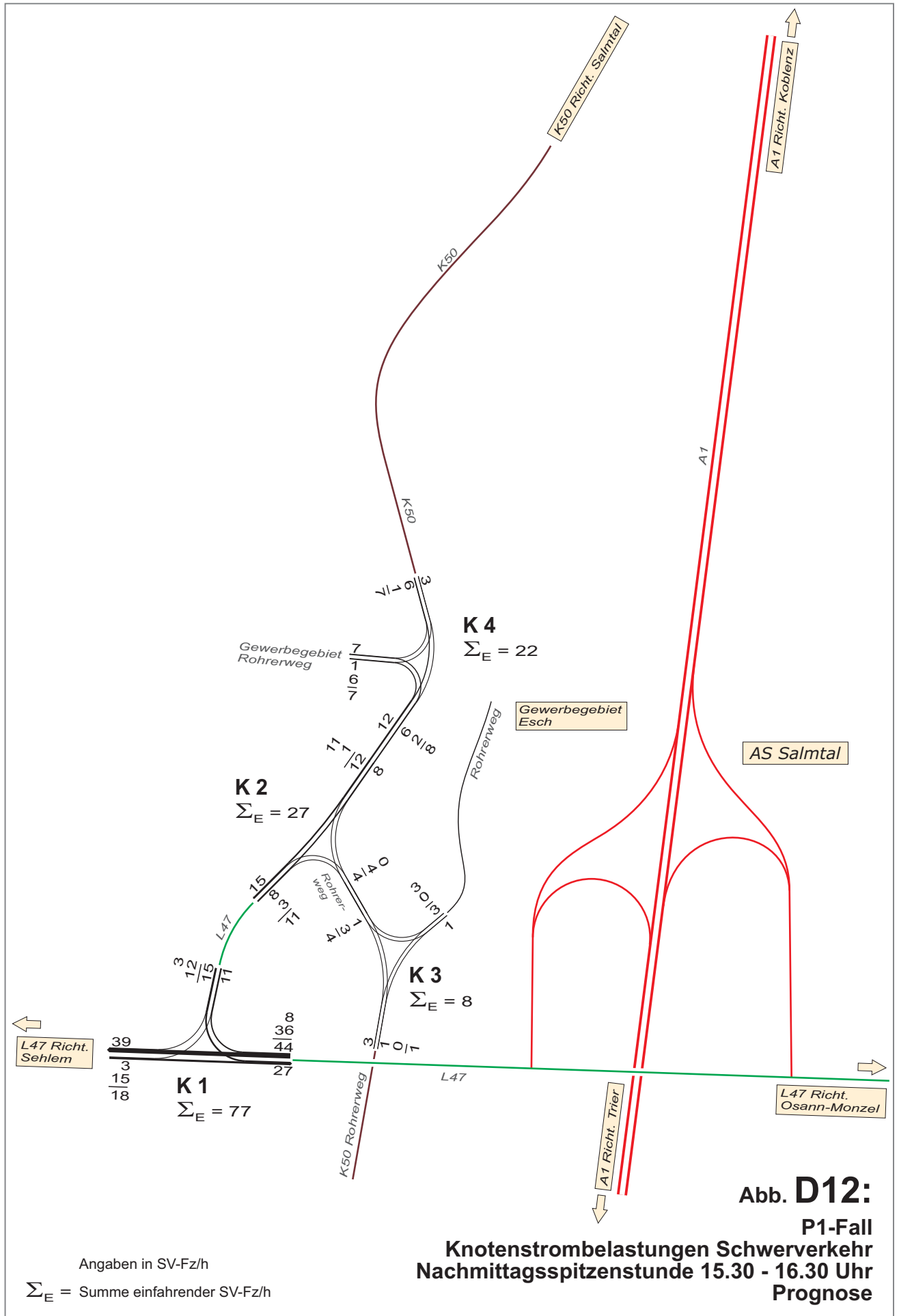


**Abb. D9:**  
**P1-Fall**  
**Knotenstrombelastungen Gesamtverkehr**  
**Vormittagsspitzenstunde 6.45 - 7.45 Uhr**  
**Prognose**

Angaben in Kfz/h  
 $\Sigma_E =$  Summe einfahrender Kfz/h







Darstellung unmaßstäblich

**Abb. D12:**  
**P1-Fall**  
**Knotenstrombelastungen Schwerverkehr**  
**Nachmittagsspitzenstunde 15.30 - 16.30 Uhr**  
**Prognose**

# **M**ATERIALTEIL

---

**VERKEHRSPLANERISCHE BEGLEITUNTERSUCHUNG****Bebauungsplan  
"Gewerbegebiet Rohrerweg"****Ortsgemeinde Esch****2021****MATERIALTEIL**

	<u>Seite</u>
1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen	1 - 14
2. Leistungsfähigkeitsberechnungen	15 - 20

---

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

## Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: GE Rohrerweg  
 Projekt-Nummer: 21241  
 Datum: Dienstag, 31. August 2021  
 Erhebungszeit: von 0.00 bis 24.00  
 Wetter: ---  
 Zähler: ---  
 Auswerter: SN  
 Bemerkungen: ---

Stadt: Esch  
 Knotenpunkt: K1  
 L47 / K50

Zufahrt	Name	
1	K50 Rtg. Salmtal	Norden
2	L47 Rtg. A1	
4	L47 Rtg. Sehlem	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	K50 Rtg. Salmtal	L47 Rtg. A1
14	K50 Rtg. Salmtal	L47 Rtg. Sehlem
21	L47 Rtg. A1	K50 Rtg. Salmtal
24	L47 Rtg. A1	L47 Rtg. Sehlem
41	L47 Rtg. Sehlem	K50 Rtg. Salmtal
42	L47 Rtg. Sehlem	L47 Rtg. A1

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 06:45 Uhr bis 07:45 Uhr

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



# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 12								Strom 14							
	von: K50 Rtg. Salmatal								von: K50 Rtg. Salmatal							
	nach: L47 Rtg. A1								nach: L47 Rtg. Sehlern							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
04:45 - 05:00	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:00 - 05:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:00 - 06:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	10	0	0	9	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
06:30 - 06:45	12	0	0	10	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	0	0
06:45 - 07:00	17	0	0	14	2	0	0	1	7	0	0	4	0	1	0	2
07:00 - 07:15	15	0	0	10	3	0	1	1	3	0	0	1	1	0	1	0
07:15 - 07:30	23	0	0	16	4	0	2	1	3	0	0	3	0	0	0	0
07:30 - 07:45	21	0	0	18	1	0	0	2	4	0	0	4	0	0	0	0
07:45 - 08:00	14	0	0	11	2	0	0	1	7	0	0	5	2	0	0	0
08:00 - 08:15	12	0	0	8	0	0	2	2	6	0	0	5	0	0	0	1
08:15 - 08:30	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	1	1
08:30 - 08:45	10	0	0	7	1	0	2	0	3	0	0	2	1	0	0	0
08:45 - 09:00	7	0	0	4	1	0	1	1	6	0	0	5	1	0	0	0
09:00 - 09:15	3	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
09:15 - 09:30	8	0	0	6	1	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
09:30 - 09:45	8	0	0	6	1	0	1	0	2	0	0	1	1	0	0	0
09:45 - 10:00	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
10:00 - 10:15	6	0	0	4	1	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	1	0
10:30 - 10:45	8	0	0	5	1	0	1	1	2	0	0	2	0	0	0	0
10:45 - 11:00	6	0	0	3	2	0	0	1	5	0	0	2	1	0	1	1
11:00 - 11:15	8	0	0	5	0	0	2	1	3	0	0	2	0	0	0	1
11:15 - 11:30	8	0	0	5	0	0	1	2	2	0	0	0	0	0	1	1
11:30 - 11:45	5	0	0	4	1	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
11:45 - 12:00	6	0	0	5	0	0	0	1	3	0	0	2	0	0	0	1
12:00 - 12:15	7	0	0	5	1	0	0	1	6	0	0	5	0	0	0	1
12:15 - 12:30	6	0	0	5	0	0	1	0	4	0	0	2	1	0	0	1
12:30 - 12:45	5	0	0	3	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	7	0	0	5	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	1
13:30 - 13:45	7	0	0	6	0	0	1	0	4	0	0	1	0	0	1	1
13:45 - 14:00	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
14:00 - 14:15	9	0	0	5	0	0	1	3	6	0	0	5	0	0	1	0
14:15 - 14:30	6	0	0	5	0	0	1	0	4	0	0	3	0	0	0	1
14:30 - 14:45	13	0	0	11	1	0	1	0	3	0	0	2	0	0	1	0
14:45 - 15:00	14	0	0	12	1	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
15:00 - 15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
15:15 - 15:30	8	0	0	5	1	0	1	1	2	0	0	1	0	0	0	1
15:30 - 15:45	34	0	0	30	0	0	0	4	6	0	0	4	0	0	0	2
15:45 - 16:00	31	0	0	28	1	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
16:00 - 16:15	19	0	0	17	2	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
16:15 - 16:30	8	0	0	6	1	0	0	1	3	0	0	2	1	0	0	0
16:30 - 16:45	10	0	0	9	0	0	1	0	3	0	0	3	0	0	0	0
16:45 - 17:00	14	0	0	14	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	1	1
17:00 - 17:15	12	0	0	11	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
17:15 - 17:30	6	0	0	5	0	0	0	1	6	0	0	4	0	0	0	2
17:30 - 17:45	10	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	10	0	0	8	1	0	1	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	5	0	0	4	1	0	0	0	15	0	0	7	5	1	0	2
18:15 - 18:30	7	0	0	7	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	5	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:45 - 19:00	5	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	4	0	0	3	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
19:15 - 19:30	5	0	0	5	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
19:30 - 19:45	4	0	0	4	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
19:45 - 20:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	6	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	6	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
21:15 - 21:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>151</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>117</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>45</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>189</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>167</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>62</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>39</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>504</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>410</b>	<b>34</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>36</b>	<b>173</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>115</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>22</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>76</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58</b>												



# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 21								Strom 24							
	von: L47 Rtg. A1								von: L47 Rtg. A1							
	nach: K50 Rtg. Salmtal								nach: L47 Rtg. Sehlern							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	2
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	2
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:15 - 02:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1	0	0	0	4
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	1	2	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	3
04:45 - 05:00	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	2
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	4	0	0	1	1
05:15 - 05:30	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
05:30 - 05:45	11	0	0	11	0	0	0	0	28	0	0	25	1	0	1	1
05:45 - 06:00	33	0	0	33	0	0	0	0	24	0	0	23	0	0	0	1
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	19	6	0	0	0
06:15 - 06:30	4	0	0	4	0	0	0	0	19	1	0	17	2	0	0	0
06:30 - 06:45	6	0	0	5	0	0	0	1	29	0	2	20	5	0	0	2
06:45 - 07:00	20	0	0	17	3	0	0	0	39	0	1	33	3	0	0	2
07:00 - 07:15	10	0	0	8	2	0	0	0	23	0	0	20	1	0	2	0
07:15 - 07:30	10	0	0	10	0	0	0	0	60	0	1	52	3	1	2	1
07:30 - 07:45	17	0	0	15	1	0	0	1	47	0	1	37	6	0	2	1
07:45 - 08:00	14	0	0	10	2	0	1	1	27	0	0	20	2	1	2	2
08:00 - 08:15	10	0	0	7	1	0	1	1	28	0	0	11	4	1	3	9
08:15 - 08:30	5	0	0	3	0	0	1	1	29	0	0	12	7	0	4	6
08:30 - 08:45	2	0	0	1	0	0	1	0	15	0	0	12	2	0	0	1
08:45 - 09:00	10	0	0	6	2	0	2	0	22	0	0	11	3	0	5	3
09:00 - 09:15	8	0	0	4	3	0	0	1	11	0	0	6	1	0	2	2
09:15 - 09:30	8	0	0	6	1	0	1	0	22	0	0	13	3	0	0	6
09:30 - 09:45	5	0	0	3	1	0	1	0	17	0	0	13	1	0	3	0
09:45 - 10:00	6	0	0	4	0	0	2	0	30	0	0	16	6	0	3	5
10:00 - 10:15	7	0	0	4	0	0	0	3	24	0	0	18	4	0	0	2
10:15 - 10:30	6	0	0	2	0	0	0	4	20	0	0	15	3	0	1	1
10:30 - 10:45	7	0	0	3	0	0	1	3	29	0	0	15	5	0	3	6
10:45 - 11:00	5	0	0	4	0	0	0	1	17	0	0	11	1	0	2	3
11:00 - 11:15	2	0	0	1	0	0	0	1	16	0	0	8	2	0	2	4
11:15 - 11:30	1	0	0	0	0	0	0	1	20	0	0	15	1	0	2	2
11:30 - 11:45	5	0	0	4	0	0	0	1	27	0	0	18	6	0	2	1
11:45 - 12:00	3	0	0	3	0	0	0	0	30	0	1	20	4	0	2	3
12:00 - 12:15	6	0	0	5	0	0	0	1	25	0	1	11	7	0	3	3
12:15 - 12:30	7	0	0	5	1	0	1	0	29	0	0	20	4	0	2	3
12:30 - 12:45	8	0	0	7	0	0	0	1	25	0	3	15	3	0	0	4
12:45 - 13:00	7	0	0	6	0	0	0	1	27	0	0	22	1	0	4	0
13:00 - 13:15	5	0	0	3	1	0	1	0	34	0	3	22	4	0	4	1
13:15 - 13:30	10	0	0	9	0	0	1	0	33	0	2	23	0	0	6	2
13:30 - 13:45	9	0	0	6	0	0	1	2	47	0	2	30	4	0	8	3
13:45 - 14:00	4	0	0	3	0	0	1	0	38	0	2	25	2	1	5	3
14:00 - 14:15	6	0	0	4	1	0	1	0	33	0	0	25	4	0	1	3
14:15 - 14:30	12	0	0	11	0	0	0	1	50	0	1	37	6	0	4	2
14:30 - 14:45	9	0	0	7	1	0	1	0	32	0	2	22	3	0	2	3
14:45 - 15:00	10	0	0	9	0	0	0	1	36	0	2	21	3	0	2	8
15:00 - 15:15	12	0	0	10	0	0	0	2	49	0	4	31	5	0	3	6
15:15 - 15:30	8	0	0	4	2	0	0	2	35	0	0	21	5	0	3	6
15:30 - 15:45	10	0	0	8	1	0	0	1	40	0	5	29	1	0	2	3
15:45 - 16:00	6	0	0	5	0	0	1	0	48	0	5	31	3	0	2	7
16:00 - 16:15	11	0	0	9	1	0	1	0	59	0	6	37	5	0	5	6
16:15 - 16:30	11	0	1	10	0	0	0	0	57	0	2	42	2	0	9	2
16:30 - 16:45	13	0	0	9	2	0	0	2	42	0	3	28	6	0	5	0
16:45 - 17:00	14	0	0	11	1	0	0	2	32	0	1	24	2	0	4	1
17:00 - 17:15	14	0	0	9	1	0	1	3	65	0	5	46	7	0	4	3
17:15 - 17:30	11	0	0	10	0	0	1	0	40	0	0	33	3	0	0	4
17:30 - 17:45	15	0	0	10	1	0	1	3	44	0	1	33	7	0	2	1
17:45 - 18:00	10	0	0	6	2	0	1	1	32	0	0	28	4	0	0	0
18:00 - 18:15	14	0	0	11	2	0	0	1	42	0	1	37	3	0	0	1
18:15 - 18:30	11	0	0	9	1	0	1	0	35	0	2	26	1	0	3	3
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	26	0	0	21	2	0	3	0
18:45 - 19:00	12	0	0	11	1	0	0	0	24	0	1	20	1	0	1	1
19:00 - 19:15	5	0	0	5	0	0	0	0	27	0	1	23	3	0	0	0
19:15 - 19:30	5	0	0	4	0	0	0	1	22	0	3	14	4	0	0	1
19:30 - 19:45	5	0	0	5	0	0	0	0	19	0	4	12	2	0	1	0
19:45 - 20:00	5	0	0	5	0	0	0	0	22	0	4	16	1	0	1	0
20:00 - 20:15	5	0	0	5	0	0	0	0	14	0	1	12	1	0	0	0
20:15 - 20:30	5	0	0	5	0	0	0	0	19	0	5	11	1	0	0	2
20:30 - 20:45	3	0	0	3	0	0	0	0	19	0	3	15	0	0	1	0
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	1	9	0	0	0	0
21:00 - 21:15	2	0	0	2	0	0	0	0	9	0	0	7	0	0	1	1
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	0	1
21:30 - 21:45	1	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	9	0	0	0	0
21:45 - 22:00	4	0	0	4	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
22:00 - 22:15	3	0	0	3	0	0	0	0	8	0	1	4	0	0	1	2
22:15 - 22:30	2	0	0	2	0	0	0	0	12	0	0	11	0	0	0	1
22:30 - 22:45	2	0	0	2	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
22:45 - 23:00	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
23:15 - 23:30	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
23:45 - 24:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
Σ 06:00-09:00 Uhr	108	0	0	86	11	0	6	5	363	1	5	264	44	3	20	27
Σ 15:00-19:00 Uhr	178	0	1	138	15	0	7	17	670	0	36	487	57	0	46	44
Σ 06:00-19:00 Uhr	442	0	1	337	35	0	25	44	1.705	1	60	1.192	179	4	129	141
Σ SPH-VM	57	0	0	50	6	0	0	1								

## 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 41								Strom 42							
	von: L47 Rtg. Sehlern								von: L47 Rtg. Sehlern							
	nach: K50 Rtg. Salmtal								nach: L47 Rtg. A1							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	4	0	0	2	0	0	2	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
04:30 - 04:45	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	14	0	0	13	1	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	13	1	0	0	1
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	21	0	0	20	1	0	0	0
05:45 - 06:00	5	0	0	5	0	0	0	0	18	0	0	14	1	0	1	2
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	37	0	0	21	2	0	11	3
06:15 - 06:30	2	0	0	0	1	0	0	1	34	0	0	23	3	0	5	3
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	2	39	3	0	1	5
06:45 - 07:00	6	0	0	6	0	0	0	0	51	0	0	44	4	1	1	1
07:00 - 07:15	3	0	0	1	1	1	0	0	60	0	0	47	7	1	2	3
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	55	1	0	44	7	0	1	3
07:30 - 07:45	2	0	0	1	1	0	0	0	62	0	1	44	9	0	6	2
07:45 - 08:00	2	0	0	2	0	0	0	0	53	0	1	32	10	1	4	5
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	1	30	1	0	2	0
08:15 - 08:30	4	0	0	3	0	0	1	0	31	0	0	16	4	0	10	1
08:30 - 08:45	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	12	2	0	1	1
08:45 - 09:00	6	0	0	4	1	0	0	1	32	0	0	18	7	0	5	2
09:00 - 09:15	1	0	0	1	0	0	0	0	28	0	0	23	4	0	1	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	36	0	0	23	8	0	2	3
09:30 - 09:45	3	0	0	3	0	0	0	0	39	0	0	32	3	0	4	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	22	0	0	16	3	0	1	2
10:00 - 10:15	3	0	0	1	2	0	0	0	19	0	0	12	3	0	3	1
10:15 - 10:30	2	0	0	0	0	0	1	1	37	0	1	23	7	0	4	2
10:30 - 10:45	4	0	0	2	1	0	1	0	26	0	0	20	2	0	2	2
10:45 - 11:00	1	0	0	1	0	0	0	0	19	0	1	12	4	0	2	0
11:00 - 11:15	6	0	0	4	1	0	0	1	31	0	1	22	4	0	3	1
11:15 - 11:30	5	0	0	5	0	0	0	0	16	0	0	11	1	0	1	3
11:30 - 11:45	3	0	0	2	0	0	1	0	27	0	1	19	3	0	0	4
11:45 - 12:00	4	0	0	3	1	0	0	0	33	0	3	18	6	0	3	3
12:00 - 12:15	4	0	0	4	0	0	0	0	24	0	1	17	1	0	1	4
12:15 - 12:30	2	0	0	0	0	0	1	1	28	0	0	22	2	0	1	3
12:30 - 12:45	2	0	0	1	0	0	0	1	26	0	1	17	6	0	0	2
12:45 - 13:00	7	0	0	6	0	0	0	1	24	0	1	19	2	0	0	2
13:00 - 13:15	4	0	0	4	0	0	0	0	33	0	3	24	2	0	1	3
13:15 - 13:30	1	0	0	1	0	0	0	0	43	0	0	27	5	0	5	6
13:30 - 13:45	2	0	0	1	0	0	0	1	39	0	1	30	1	0	4	3
13:45 - 14:00	8	0	0	6	0	1	1	0	36	0	0	25	5	0	2	4
14:00 - 14:15	4	0	0	1	1	0	0	2	41	1	1	27	6	0	4	3
14:15 - 14:30	5	0	0	5	0	0	0	0	32	0	3	20	4	0	3	2
14:30 - 14:45	5	0	0	3	1	0	1	0	52	0	1	42	6	0	0	3
14:45 - 15:00	6	0	0	6	0	0	0	0	46	0	2	33	4	0	1	6
15:00 - 15:15	2	0	0	0	0	0	0	2	31	0	1	24	3	0	2	1
15:15 - 15:30	8	0	0	8	0	0	0	0	51	0	2	37	6	0	1	5
15:30 - 15:45	3	0	0	2	0	0	1	0	36	0	0	31	2	0	1	2
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	40	0	0	34	1	0	3	2
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	41	0	1	37	2	0	1	0
16:15 - 16:30	2	0	1	0	0	1	0	0	47	0	1	36	4	0	5	1
16:30 - 16:45	6	0	0	4	0	0	0	2	51	0	1	41	5	0	3	1
16:45 - 17:00	1	0	0	0	0	1	0	0	48	0	0	39	4	0	3	2
17:00 - 17:15	7	1	0	7	0	0	0	0	58	0	0	47	8	0	2	1
17:15 - 17:30	4	0	0	2	0	0	1	1	59	0	0	47	7	0	2	3
17:30 - 17:45	2	0	0	0	1	0	0	1	48	2	1	39	7	0	1	0
17:45 - 18:00	5	0	0	2	0	1	1	1	33	0	0	32	1	0	0	0
18:00 - 18:15	11	0	0	10	0	0	1	0	44	0	0	37	7	0	0	0
18:15 - 18:30	5	0	0	5	0	0	0	0	32	0	0	26	5	0	0	1
18:30 - 18:45	1	0	0	0	1	0	0	0	11	0	0	9	1	0	1	0
18:45 - 19:00	3	0	0	2	0	0	0	1	28	0	6	19	0	0	0	3
19:00 - 19:15	3	0	0	3	0	0	0	0	24	0	3	17	2	0	0	2
19:15 - 19:30	5	0	0	5	0	0	0	0	22	0	4	13	0	0	0	5
19:30 - 19:45	1	0	0	1	0	0	0	0	16	0	0	11	1	0	1	3
19:45 - 20:00	4	0	0	4	0	0	0	0	17	0	0	13	0	0	1	3
20:00 - 20:15	2	0	0	2	0	0	0	0	19	0	0	18	1	0	0	0
20:15 - 20:30	1	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	14	0	0	0	0
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	1	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0
21:00 - 21:15	2	0	0	0	1	0	0	1	17	0	0	15	0	0	0	2
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
21:30 - 21:45	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	6	0	0	0	2
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
22:30 - 22:45	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1
22:45 - 23:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	2
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
∑ 06:00-09:00 Uhr	27	0	0	19	4	1	1	2	515	1	5	370	59	3	49	29
∑ 15:00-19:00 Uhr	64	1	1	46	2	3	4	8	658	2	13	535	63	0	25	22
∑ 06:00-19:00 Uhr	175	1	1	127	13	5	11	18	1.930	4	39	1.439	214	3	122	113
∑ SPH-VM	11	0	0	8	2	1	0	0	228	1	1	179	27	2		

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

## Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: GE Rohrerweg  
 Projekt-Nummer: 21241  
 Datum: Dienstag, 31. August 2021  
 Erhebungszeit: von 0.00 bis 24.00  
 Wetter: ---  
 Zähler: ---  
 Auswerter: SN  
 Bemerkungen: ---

Stadt: Esch  
 Knotenpunkt: K2  
 K50 / Rohrerweg

Zufahrt	Name	
1	K50 Rtg. Salmthal	Norden
2	Rohrerweg	
3	K50 Rtg. L47	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	K50 Rtg. Salmthal	Rohrerweg
13	K50 Rtg. Salmthal	K50 Rtg. L47
21	Rohrerweg	K50 Rtg. Salmthal
23	Rohrerweg	K50 Rtg. L47
31	K50 Rtg. L47	K50 Rtg. Salmthal
32	K50 Rtg. L47	Rohrerweg

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 06:45 Uhr bis 07:45 Uhr

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



# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 12									Strom 13								
	von: K50 Rtg. Salmthal									von: K50 Rtg. Salmthal								
	nach: Rohrerweg									nach: K50 Rtg. L47								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	12	0	0	9	1	0	0	0	2
07:00 - 07:15	3	0	0	2	1	0	0	0	0	7	0	0	6	1	0	0	0	0
07:15 - 07:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	10	0	0	10	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	2	1	0	0	0	0	14	0	0	13	0	0	0	0	1
07:45 - 08:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0	0
08:00 - 08:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	10	0	0	9	0	0	0	1	0
08:15 - 08:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
09:15 - 09:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
09:30 - 09:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	3	1	0	1	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1	0
10:30 - 10:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0	0
10:45 - 11:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	3	2	0	0	0	1
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1	0
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	8	0	0	3	0	0	0	2	3
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	5	0	0	3	1	0	0	0	1
11:45 - 12:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	7	0	0	5	0	0	0	0	2
12:00 - 12:15	4	0	0	3	0	0	1	0	0	10	0	0	7	1	0	0	0	2
12:15 - 12:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	9	0	0	7	1	0	0	1	0
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	1
12:45 - 13:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
13:00 - 13:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	3	0	0	0	0	2
13:30 - 13:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	2	1	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	4	0	0	2	2	0	0	0	0	14	0	0	10	0	0	1	3	0
14:15 - 14:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	1
14:30 - 14:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	15	0	0	13	1	0	1	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	3	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	8	0	0	6	1	0	0	0	1
15:30 - 15:45	5	1	0	4	1	0	0	0	0	34	0	0	31	0	0	0	0	3
15:45 - 16:00	6	0	1	4	0	0	1	0	0	28	0	0	25	1	0	0	0	2
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	10	0	0	8	2	0	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	9	0	0	8	0	0	1	0	0
16:45 - 17:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	13	0	0	12	0	0	0	1	0
17:00 - 17:15	4	2	0	3	1	0	0	0	0	9	0	2	7	0	0	0	0	0
17:15 - 17:30	4	0	0	4	0	0	0	0	0	7	0	0	5	0	0	0	0	2
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	7	0	0	7	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	10	0	0	8	1	0	1	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	16	0	7	7	1	0	0	0	1
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	8	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	2	1	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	0	1
20:15 - 20:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0													

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	Rohrerweg								Rohrerweg							
	K50 Rtg. Salmatal								K50 Rtg. L47							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:15 - 05:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	3	0	1	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	6	0	0	0	1
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	5	0	0	0	2
06:45 - 07:00	3	0	0	2	1	0	0	0	12	0	0	9	1	1	0	1
07:00 - 07:15	3	0	0	2	1	0	0	0	11	0	0	5	3	0	2	1
07:15 - 07:30	5	0	0	3	0	0	2	0	16	0	0	9	4	0	2	1
07:30 - 07:45	3	0	0	3	0	0	0	0	11	0	0	9	1	0	0	1
07:45 - 08:00	8	0	1	6	1	0	0	0	10	0	0	5	4	0	0	1
08:00 - 08:15	1	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	4	0	0	1	3
08:15 - 08:30	2	0	0	0	2	0	0	0	6	0	0	4	0	0	1	1
08:30 - 08:45	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	6	2	0	2	0
08:45 - 09:00	3	0	0	3	0	0	0	0	8	0	0	4	2	0	1	1
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	1	0	0	0
09:15 - 09:30	1	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	4	2	0	0	1
09:30 - 09:45	3	0	0	3	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	1	0
09:45 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
10:00 - 10:15	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:15 - 10:30	4	1	0	4	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
10:30 - 10:45	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	3	0	0	1	1
10:45 - 11:00	1	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	2	1	0	1	1
11:00 - 11:15	2	0	0	1	0	0	1	0	5	0	0	2	0	0	1	2
11:15 - 11:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	1	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
12:15 - 12:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
12:45 - 13:00	2	0	0	1	1	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
13:00 - 13:15	5	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	5	0	0	4	0	1	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
13:30 - 13:45	3	0	0	3	0	0	0	0	5	0	1	3	0	1	0	0
13:45 - 14:00	3	2	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
14:00 - 14:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	1	0
14:30 - 14:45	2	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
14:45 - 15:00	6	0	1	5	0	0	0	0	9	0	0	7	1	0	1	0
15:00 - 15:15	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
15:15 - 15:30	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	1
15:30 - 15:45	3	0	0	2	1	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0	3
15:45 - 16:00	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	3	0	0	0	0	12	0	0	11	1	0	0	0
16:15 - 16:30	2	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	4	1	0	0	1
16:30 - 16:45	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
16:45 - 17:00	4	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
17:00 - 17:15	1	0	0	0	0	0	1	0	6	0	0	4	1	1	0	0
17:15 - 17:30	5	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	1
17:30 - 17:45	4	0	0	3	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
17:45 - 18:00	2	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	5	0	0	0	0
18:00 - 18:15	2	0	0	1	1	0	0	0	4	0	0	2	1	0	0	1
18:15 - 18:30	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
18:30 - 18:45	2	1	0	2	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
18:45 - 19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
19:00 - 19:15	1	1	0	1	0	0	0	0	5	0	0	4	1	0	0	0
19:15 - 19:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
19:45 - 20:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:15 - 20:30	2	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:30 - 20:45	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>32</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>13</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>41</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>37</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>8</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>125</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>105</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>267</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>186</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>29</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>50</b>							

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 31								Strom 32							
	von: K50 Rtg. L47								von: K50 Rtg. L47							
	nach: K50 Rtg. Salmthal								nach: Rohrerweg							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
04:45 - 05:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	11	0	0	11	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
05:45 - 06:00	36	0	0	36	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:00 - 06:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	4	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0
06:30 - 06:45	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
06:45 - 07:00	9	0	0	9	0	0	0	0	17	0	0	14	3	0	0	0
07:00 - 07:15	5	0	0	4	1	0	0	0	8	0	0	5	2	1	0	0
07:15 - 07:30	6	0	0	6	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
07:30 - 07:45	15	0	0	14	0	0	0	1	4	0	0	2	2	0	0	0
07:45 - 08:00	8	0	0	7	0	0	1	0	8	0	0	5	2	0	0	1
08:00 - 08:15	8	0	0	6	0	0	1	1	2	0	0	1	1	0	0	0
08:15 - 08:30	6	0	0	5	0	0	0	1	3	0	0	1	0	0	2	0
08:30 - 08:45	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	1	0
08:45 - 09:00	8	0	0	6	0	0	1	1	8	0	0	4	3	0	1	0
09:00 - 09:15	5	0	0	4	1	0	0	0	4	0	0	1	2	0	0	1
09:15 - 09:30	5	0	0	4	0	0	1	0	4	0	0	3	1	0	0	0
09:30 - 09:45	4	0	0	2	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
09:45 - 10:00	5	0	0	3	0	0	2	0	2	0	0	2	0	0	0	0
10:00 - 10:15	7	0	0	4	2	0	0	1	3	0	0	1	0	0	0	2
10:15 - 10:30	3	0	0	1	0	0	0	2	5	0	0	1	0	0	1	3
10:30 - 10:45	7	0	0	4	0	0	1	2	4	0	0	1	1	0	1	1
10:45 - 11:00	5	0	0	4	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
11:00 - 11:15	6	0	0	3	1	0	0	2	2	0	0	2	0	0	0	0
11:15 - 11:30	2	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	4	0	0	0	0
11:30 - 11:45	5	0	0	3	0	0	1	1	3	0	0	3	0	0	0	0
11:45 - 12:00	6	0	0	5	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:00 - 12:15	7	0	0	7	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
12:15 - 12:30	4	0	0	2	1	0	1	0	5	0	0	3	0	0	1	1
12:30 - 12:45	7	0	0	5	0	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
12:45 - 13:00	10	0	0	9	0	0	0	1	4	0	0	3	0	0	0	1
13:00 - 13:15	5	0	0	3	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
13:15 - 13:30	5	0	0	4	0	0	1	0	6	0	0	6	0	0	0	0
13:30 - 13:45	6	0	0	3	0	0	1	2	5	0	0	4	0	0	0	1
13:45 - 14:00	2	0	0	2	0	0	0	0	10	0	0	7	0	1	2	0
14:00 - 14:15	4	0	0	2	0	0	1	1	6	0	0	3	2	0	0	1
14:15 - 14:30	15	0	0	14	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
14:30 - 14:45	6	0	0	4	1	0	1	0	8	0	0	6	1	0	1	0
14:45 - 15:00	8	0	0	8	0	0	0	0	8	0	0	7	0	0	0	1
15:00 - 15:15	7	0	0	5	0	0	0	2	7	0	0	5	0	0	0	2
15:15 - 15:30	9	0	0	8	0	0	0	1	7	0	0	4	2	0	0	1
15:30 - 15:45	8	0	0	7	0	0	0	1	5	0	0	3	1	0	1	0
15:45 - 16:00	5	0	0	4	0	0	1	0	2	0	0	2	0	0	0	0
16:00 - 16:15	6	0	0	5	1	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
16:15 - 16:30	9	0	2	7	0	0	0	0	4	0	0	3	0	1	0	0
16:30 - 16:45	7	0	0	6	0	0	0	1	12	0	0	7	2	0	0	3
16:45 - 17:00	10	0	0	9	0	0	0	1	5	0	0	2	1	1	0	1
17:00 - 17:15	14	1	0	12	1	0	1	0	7	0	0	4	0	0	0	3
17:15 - 17:30	8	0	0	6	0	0	1	1	7	0	0	6	0	0	1	0
17:30 - 17:45	11	0	0	9	1	0	1	0	6	0	0	1	1	0	0	4
17:45 - 18:00	8	0	0	6	1	0	1	0	7	0	0	2	1	1	1	2
18:00 - 18:15	17	0	0	17	0	0	0	0	8	0	0	4	2	0	1	1
18:15 - 18:30	9	0	0	9	0	0	0	0	7	0	0	5	1	0	1	0
18:30 - 18:45	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
18:45 - 19:00	10	0	0	8	1	0	0	1	5	0	0	5	0	0	0	0
19:00 - 19:15	6	0	0	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
19:15 - 19:30	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	0	1
19:30 - 19:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
19:45 - 20:00	6	0	0	6	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:00 - 20:15	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
20:15 - 20:30	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
20:30 - 20:45	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	2	0	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:00 - 22:15	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
22:15 - 22:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	6	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>72</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>62</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>43</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>Σ 15:00-19:00 Uhr</b>	<b>139</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>119</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>103</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>17</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>350</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>282</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>20</b>	<b>31</b>	<b>267</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>182</b>	<b>33</b>	<b>5</b>	<b>16</b>	<b>31</b>
<b>Σ SPH-VM</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Σ SPH-NM</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>													

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

## Auswertung Knotenstromzählung - Einmündung

Projekt-Name: GE Rohrerweg  
 Projekt-Nummer: 21241  
 Datum: Dienstag, 31. August 2021  
 Erhebungszeit: von 0.00 bis 24.00  
 Wetter: ---  
 Zähler: ---  
 Auswerter: SN  
 Bemerkungen: ---

Stadt: Esch  
 Knotenpunkt: K3  
 Rohrerweg / Anbindung Gewerbegebiet

Zufahrt	Name	
1	Rohrerweg Rtg. K50	Norden
2	Anbindung Gewerbegebiet	
3	Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch	

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
12	Rohrerweg Rtg. K50	Anbindung Gewerbegebiet
13	Rohrerweg Rtg. K50	Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch
21	Anbindung Gewerbegebiet	Rohrerweg Rtg. K50
23	Anbindung Gewerbegebiet	Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch
31	Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch	Rohrerweg Rtg. K50
32	Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch	Anbindung Gewerbegebiet

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrräder
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

Spitzenstunde Vormittag: 06:45 Uhr bis 07:45 Uhr

Spitzenstunde Nachmittag: 16:30 Uhr bis 17:30 Uhr



## 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 12									Strom 13									
	Rohrerweg Rtg. K50									Rohrerweg Rtg. K50									
	Anbindung Gewerbegebiet									Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch									
	von:	nach:	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	von:	nach:	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	3	0	0	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	9	0	0	0	7	2	0	0	0	9	0	0	0	8	1	0	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	0	2	1	0	0	0	8	0	0	0	5	2	1	0	0	0
07:15 - 07:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	4	3	0	0	0	0
07:45 - 08:00	3	0	0	0	2	0	0	0	1	5	0	0	0	3	2	0	0	0	0
08:00 - 08:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	2	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	1	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	1	2	0	0	1	0	6	0	0	0	4	2	0	0	0	0
09:00 - 09:15	2	0	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0
09:15 - 09:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	5	1	0	0	0	0
09:30 - 09:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
10:00 - 10:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	0	0	0	2
10:15 - 10:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	2	0	0	0	1	3
10:30 - 10:45	2	0	0	0	0	1	0	0	1	4	0	0	0	3	0	0	0	0	1
10:45 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
11:15 - 11:30	1	0	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	0	1	1	1
12:15 - 12:30	2	0	0	0	0	0	1	1	1	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
12:30 - 12:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0
12:45 - 13:00	2	0	0	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	1	1	0	0	1	1
13:00 - 13:15	2	0	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:15 - 13:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	9	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	2	0	0	0	1	0	0	0	1	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	7	0	1	2	0	0
14:00 - 14:15	3	0	0	0	1	1	0	0	1	7	0	0	0	4	3	0	0	0	0
14:15 - 14:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	0	0	0	0
14:30 - 14:45	2	0	0	0	1	0	0	1	0	8	0	0	0	7	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	0	7	0	0	0	0	1
15:00 - 15:15	2	0	0	0	0	0	0	0	2	6	0	0	0	6	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	3	0	0	0	1	1	0	0	1	6	0	0	0	5	1	0	0	0	0
15:30 - 15:45	2	0	0	0	1	1	0	0	0	8	1	0	0	6	1	0	1	0	0
15:45 - 16:00	1	0	0	0	0	0	0	1	0	7	0	0	1	6	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	3	0	0	0	3	0	0	0	0	8	0	0	0	7	0	0	1	0	0
16:15 - 16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	5	0	1	0	0	0
16:30 - 16:45	2	0	0	0	1	1	0	0	0	12	0	0	0	8	1	0	0	0	3
16:45 - 17:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	0	4	0	1	0	1	0
17:00 - 17:15	2	0	0	0	1	1	0	0	0	9	2	0	0	6	0	0	0	0	3
17:15 - 17:30	1	0	0	0	0	0	0	1	0	10	0	0	0	10	0	0	0	0	0
17:30 - 17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	3	1	0	0	0	4
17:45 - 18:00	1	0	0	0	0	0	0	0	1	8	0	0	0	4	1	1	1	1	1
18:00 - 18:15	1	0	0	0	1	0	0	0	0	9	0	0	0	5	2	0	0	1	1
18:15 - 18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	5	1	0	1	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	8	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	7	0	0	0	7	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	10	0	0	0	0	1
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1	0	0	5	0	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	1	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15																			



# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 21								Strom 23							
	Anbindung Gewerbegebiet								Anbindung Gewerbegebiet							
	nach: Rohrerweg Rtg. K50								nach: Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch							
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:45 - 05:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:15 - 05:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:30 - 05:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:45 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:00 - 06:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:15 - 06:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:30 - 06:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
06:45 - 07:00	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 07:15	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15 - 07:30	3	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30 - 07:45	3	0	0	2	0	0	0	1	3	0	0	0	2	0	1	0
07:45 - 08:00	2	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
08:00 - 08:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:15 - 08:30	3	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
08:30 - 08:45	4	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:45 - 09:00	4	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 09:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
09:15 - 09:30	2	0	0	0	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	1	0
09:30 - 09:45	2	0	0	0	1	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
09:45 - 10:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
10:00 - 10:15	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
10:15 - 10:30	1	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	0	0	0	1	0
10:30 - 10:45	1	0	0	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	1	0
10:45 - 11:00	2	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 11:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
11:15 - 11:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
11:30 - 11:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:45 - 12:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
12:00 - 12:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	2	0	1	1	0	0	0
12:15 - 12:30	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	0
12:30 - 12:45	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
12:45 - 13:00	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
13:00 - 13:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
13:15 - 13:30	4	0	0	3	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
13:30 - 13:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13:45 - 14:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
14:00 - 14:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
14:15 - 14:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0
14:30 - 14:45	1	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0
14:45 - 15:00	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:00 - 15:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15:15 - 15:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1
15:30 - 15:45	3	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0
15:45 - 16:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:00 - 16:15	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16:15 - 16:30	3	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	3	2	0	2	1	0	0	0
16:45 - 17:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
17:00 - 17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8	0	2	1	0	0	0
17:15 - 17:30	1	0	0	1	0	0	0	0	3	1	0	2	0	0	1	0
17:30 - 17:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
17:45 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
18:00 - 18:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:15 - 18:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:30 - 18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
18:45 - 19:00	1	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
19:00 - 19:15	2	0	0	1	1	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
19:15 - 19:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
19:30 - 19:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
19:45 - 20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00 - 20:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:15 - 20:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
20:30 - 20:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:45 - 21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:15 - 21:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:30 - 21:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:45 - 22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:00 - 23:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:30 - 23:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Σ 06:00-09:00 Uhr	24	0	0	8	11	0	3	2	4	0	0	0	3	0	1	0
Σ 15:00-19:00 Uhr	22	0	0	17	2	0	0	3	12	26	0	7	2	0	2	1
Σ 06:00-19:00 Uhr	71	0	0	38	16	0	9	8	33	48	0	14	10	0	8	1
Σ SPH-VM	11	0	0	5	5	0	0	1	3	0	0	0	2	0	1	0
Σ SPH-NM	5	0	0	5	0	0	0	0	9	15	0	6	2	0	1	0
Σ Erhebungszeit	74	0	0	39	18	0	9	8	39	50	0	20	10	0		

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 31									Strom 32								
	von: Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch									von: Rohrerweg Rtg. Ortsmitte Esch								
	nach: Rohrerweg Rtg. K50									nach: Anbindung Gewerbegebiet								
	Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz		Kfz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
01:00 - 01:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
01:30 - 01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:00 - 03:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:15 - 03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:00 - 04:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:30 - 04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
04:45 - 05:00	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
05:00 - 05:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
05:15 - 05:30	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
05:30 - 05:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
05:45 - 06:00	7	0	1	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:00 - 06:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:15 - 06:30	8	0	0	7	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:30 - 06:45	7	0	0	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
06:45 - 07:00	13	0	0	10	1	1	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	
07:00 - 07:15	11	0	0	6	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
07:15 - 07:30	18	0	0	11	2	0	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	
07:30 - 07:45	11	0	0	10	1	0	0	0	4	1	0	0	3	0	1	0	0	
07:45 - 08:00	16	0	1	11	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:00 - 08:15	9	0	0	5	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:15 - 08:30	5	0	0	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	
08:30 - 08:45	8	0	0	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
08:45 - 09:00	7	0	0	5	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
09:00 - 09:15	3	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	0	0	
09:15 - 09:30	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0	0	
09:30 - 09:45	7	0	0	7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
09:45 - 10:00	3	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	
10:00 - 10:15	5	0	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	
10:15 - 10:30	6	1	0	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	
10:30 - 10:45	6	0	0	4	1	0	0	1	2	1	0	1	0	0	1	0	0	
10:45 - 11:00	4	0	0	3	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	
11:00 - 11:15	7	0	0	3	0	0	2	2	1	0	0	1	0	0	0	0	0	
11:15 - 11:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
11:30 - 11:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
11:45 - 12:00	2	0	0	2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	
12:00 - 12:15	3	0	0	2	1	0	0	0	2	1	0	0	2	0	0	0	0	
12:15 - 12:30	2	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	
12:30 - 12:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
12:45 - 13:00	6	0	0	5	1	0	0	0	2	4	0	1	1	0	0	0	0	
13:00 - 13:15	5	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:15 - 13:30	4	0	0	3	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
13:30 - 13:45	8	0	1	6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
13:45 - 14:00	5	2	0	5	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	
14:00 - 14:15	2	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	
14:15 - 14:30	4	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
14:30 - 14:45	2	0	1	1	0	0	0	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0	
14:45 - 15:00	13	0	1	11	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	
15:00 - 15:15	4	0	0	4	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
15:15 - 15:30	6	0	0	4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
15:30 - 15:45	6	0	0	4	1	0	0	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	
15:45 - 16:00	7	0	0	7	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	
16:00 - 16:15	10	0	0	9	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
16:15 - 16:30	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	
16:30 - 16:45	3	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
16:45 - 17:00	7	0	0	6	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:00 - 17:15	7	0	0	4	1	1	0	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	
17:15 - 17:30	9	0	0	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17:30 - 17:45	5	0	0	4	1	0	0	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	
17:45 - 18:00	7	0	0	7	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	
18:00 - 18:15	5	0	0	2	2	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	0	0	
18:15 - 18:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	
18:30 - 18:45	7	1	0	6	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	
18:45 - 19:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
19:00 - 19:15	4	1	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
19:15 - 19:30	3	0	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	
19:30 - 19:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
19:45 - 20:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:00 - 20:15	3	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
20:15 - 20:30	5	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:30 - 20:45	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
20:45 - 21:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:00 - 21:15	2	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:15 - 21:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:30 - 21:45	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
21:45 - 22:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:00 - 22:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:15 - 22:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:30 - 22:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23:00 - 23:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23:15 - 23:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23:30 - 23:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
23:45 - 24:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Σ 06:00-09:00 Uhr	115	0	1	83	11	1	8	11	8	3	0	1</						

# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

## Auswertung Querschnittszählung

Projekt-Name: GE Rohrenweg  
 Projekt-Nummer: 21241  
 Stadt: Esch  
 Querschnitt: Q1  
 K50  
 Datum: Dienstag, 31. August 2021  
 Erhebungszeit: 0.00 bis 24.00  
 Wetter: ---  
 Zähler: ---  
 Auswerter: SN  
 Bemerkungen: ---

Zufahrt	Name
1	K50 Rtg. Salmthal
3	K50 Rtg. Esch

Norden

Strom/Richtung	von Zufahrt	nach Zufahrt
13	K50 Rtg. Salmthal	K50 Rtg. Esch
31	K50 Rtg. Esch	K50 Rtg. Salmthal

Fahrzeug-Art	Definition
Rad	Fahrrad
Krad	Krafträder
Pkw	Personenkraftwagen, Kleinomnibusse bis 9 Sitze, Wohnmobile, PKW mit Anhänger
Lkw	Lastkraftwagen mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Lz	Lastzüge, LKW mit über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht mit Anhänger, Sattelkraftfahrzeuge
Lw	Lastkraftwagen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht
Bus	Kraftomnibusse

**Spitzenstunde Vormittag:** 07:00 Uhr bis 08:00 Uhr

**Spitzenstunde Nachmittag:** 15:15 Uhr bis 16:15 Uhr



# 1. Auswertung Knotenstrom- und Querschnittszählungen

Intervall	Strom 13								Strom 31							
	von: K50 Rtq. Salmthal								von: K50 Rtq. Esch							
	nach: K50 Rtq. Esch								nach: K50 Rtq. Salmthal							
	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz	Fz	Rad	Krad	Pkw	Lw	Bus	Lkw	Lz
00:00 - 00:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:15 - 00:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:30 - 00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
00:45 - 01:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:00 - 01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:15 - 01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:30 - 01:45	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01:45 - 02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00 - 02:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:15 - 02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
02:30 - 02:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:45 - 03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:00 - 03:15	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:15 - 03:30	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
03:30 - 03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03:45 - 04:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:00 - 04:15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:15 - 04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04:30 - 04:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	1	0	0	0	0
04:45 - 05:00	1	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:00 - 05:15	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
05:15 - 05:30	5	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
05:30 - 05:45	5	0	0	5	0	0	0	0	11	0	0	11	0	0	0	0
05:45 - 06:00	2	0	0	1	0	0	1	0	40	0	1	39	0	0	0	0
06:00 - 06:15	7	0	1	6	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
06:15 - 06:30	3	0	0	3	0	0	0	0	4	0	0	3	0	0	0	1
06:30 - 06:45	8	0	0	7	1	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
06:45 - 07:00	14	0	0	11	1	0	0	2	12	0	0	11	1	0	0	0
07:00 - 07:15	11	0	0	9	2	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
07:15 - 07:30	10	0	0	10	0	0	0	0	14	0	1	11	0	0	2	0
07:30 - 07:45	20	0	0	17	2	0	0	1	18	0	1	16	0	0	0	1
07:45 - 08:00	11	0	0	11	0	0	0	0	16	0	0	11	3	0	2	0
08:00 - 08:15	11	0	0	10	0	0	1	0	8	0	0	6	0	0	1	1
08:15 - 08:30	2	0	0	2	0	0	0	0	8	0	0	5	2	0	0	1
08:30 - 08:45	6	0	0	5	1	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
08:45 - 09:00	8	0	0	8	0	0	0	0	11	0	0	9	0	0	1	1
09:00 - 09:15	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	5	1	0	0	0
09:15 - 09:30	7	0	0	7	0	0	0	0	6	0	0	5	0	0	1	0
09:30 - 09:45	7	0	0	6	1	0	0	0	8	0	0	7	0	0	1	0
09:45 - 10:00	9	0	0	7	1	0	1	0	6	0	0	4	0	0	2	0
10:00 - 10:15	6	0	0	5	0	0	1	0	10	0	0	7	2	0	0	1
10:15 - 10:30	3	0	0	3	0	0	0	0	7	1	0	5	0	0	0	2
10:30 - 10:45	8	0	0	7	1	0	0	0	9	0	0	6	1	0	0	2
10:45 - 11:00	6	0	0	4	1	0	0	1	7	0	0	6	0	0	0	1
11:00 - 11:15	6	0	0	5	0	0	1	0	8	0	0	4	1	0	1	2
11:15 - 11:30	10	0	0	6	0	0	2	2	3	0	0	2	0	0	0	1
11:30 - 11:45	9	0	0	8	0	0	0	1	6	0	0	4	0	0	1	1
11:45 - 12:00	7	0	0	5	0	0	0	2	8	0	0	7	1	0	0	0
12:00 - 12:15	14	0	0	10	1	0	1	2	10	0	0	7	2	0	1	0
12:15 - 12:30	12	0	0	10	1	0	1	0	4	0	0	4	0	0	0	0
12:30 - 12:45	6	0	0	5	0	0	0	1	9	0	0	8	0	0	0	1
12:45 - 13:00	3	0	0	3	0	0	0	0	11	0	0	10	0	0	0	1
13:00 - 13:15	7	0	0	6	0	0	0	1	9	0	0	7	1	0	1	0
13:15 - 13:30	9	0	1	6	0	0	0	2	12	0	0	10	0	1	1	0
13:30 - 13:45	5	0	0	3	0	0	2	0	9	0	0	6	0	0	1	2
13:45 - 14:00	4	0	0	3	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
14:00 - 14:15	18	0	0	13	1	0	1	3	8	0	0	6	0	0	1	1
14:15 - 14:30	8	0	0	7	0	0	0	1	14	0	0	13	0	0	0	1
14:30 - 14:45	21	0	0	19	1	0	1	0	8	0	1	7	0	0	0	0
14:45 - 15:00	5	0	0	5	0	0	0	0	15	0	1	13	1	0	0	0
15:00 - 15:15	8	0	1	6	0	0	0	1	8	0	0	6	0	0	0	2
15:15 - 15:30	9	0	0	8	1	0	0	0	14	0	0	13	0	0	0	1
15:30 - 15:45	50	0	1	46	0	0	0	3	11	0	0	10	0	0	0	1
15:45 - 16:00	26	0	0	21	2	0	1	2	6	0	0	5	0	0	1	0
16:00 - 16:15	12	0	0	11	1	0	0	0	9	0	0	8	1	0	0	0
16:15 - 16:30	9	0	0	8	1	0	0	0	12	0	1	11	0	0	0	0
16:30 - 16:45	11	0	0	10	0	0	1	0	7	0	0	6	0	0	0	1
16:45 - 17:00	16	0	0	14	1	0	1	0	17	0	0	16	0	0	0	1
17:00 - 17:15	10	0	0	10	0	0	0	0	12	0	0	10	1	0	1	0
17:15 - 17:30	14	0	0	12	0	0	0	2	18	0	0	14	1	0	2	1
17:30 - 17:45	8	0	0	8	0	0	0	0	11	0	0	9	2	0	0	0
17:45 - 18:00	13	0	0	10	2	0	1	0	10	0	0	9	0	0	1	0
18:00 - 18:15	16	0	7	8	1	0	0	0	20	0	0	19	1	0	0	0
18:15 - 18:30	8	0	0	8	0	0	0	0	11	0	1	10	0	0	0	0
18:30 - 18:45	6	0	0	6	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0
18:45 - 19:00	7	0	0	7	0	0	0	0	11	0	0	9	1	0	0	1
19:00 - 19:15	3	0	0	3	0	0	0	0	6	1	0	6	0	0	0	0
19:15 - 19:30	13	0	1	12	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
19:30 - 19:45	5	0	0	4	1	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
19:45 - 20:00	2	0	1	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:00 - 20:15	5	0	0	4	0	0	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0
20:15 - 20:30	5	0	0	4	1	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
20:30 - 20:45	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
20:45 - 21:00	4	0	0	4	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
21:00 - 21:15	1	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	2	0	0	0	1
21:15 - 21:30	4	0	0	4	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:30 - 21:45	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
21:45 - 22:00	2	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	4	0	0	0	0
22:00 - 22:15	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
22:15 - 22:30	1	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	2	0	0	0	0
22:30 - 22:45	1	0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	6	0	0	0	0
22:45 - 23:00	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0
23:00 - 23:15	2	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
23:15 - 23:30	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23:30 - 23:45	5	0	0	5	0	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
23:45 - 24:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Σ GESAMT</b>	<b>610</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>524</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>608</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>520</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>32</b>
<b>Σ 06:00-09:00 Uhr</b>	<b>111</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>99</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>107</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>86</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>Σ 06:00-19:00 Uhr</b>	<b>528</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>449</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>27</b>	<b>485</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>401</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>22</b>	<b>30</b> </

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 688 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> K1 L47 / K50</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1-Fall / Planung            Uhrzeit: SPH VM</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s            Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,099	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,064	---
B	4 (3)	443	525	1,000	512	0,255	---
	6 (2)	171	884	1,000	884	0,035	---
C	7 (2)	268	983	1,000	983	0,025	0,975
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,147	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	171	1,045	1800	1722	0,099	1551	0,0	<b>A</b>
	3	97	1,051	1600	1523	0,064	1426	0,0	<b>A</b>
B	4	121	1,081	512	474	0,255	353	10,2	<b>B</b>
	6	27	1,156	884	765	0,035	738	4,9	<b>A</b>
C	7	22	1,095	983	897	0,025	875	4,1	<b>A</b>
	8	250	1,059	1800	1700	0,147	1450	0,0	<b>A</b>
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	148	1,095	628	574	0,258	426	8,4	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									<b>B</b>



Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 648 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B                      Knotenpunkt: K1 L47 /K50</p> <p>Verkehrsdaten: Datum: P1-Fall /Planung                      Uhrzeit: SPH NM</p> <p>Verkehrsregelung: Zufahrt B: </p> <p>Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s                      Qualitätsstufe: D</p>

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

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,138	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,047	---
B	4 (3)	413	551	1,000	541	0,273	---
	6 (2)	224	812	1,000	812	0,035	---
C	7 (2)	294	951	1,000	951	0,018	0,982
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,103	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	224	1,113	1800	1618	0,138	1394	0,0	<b>A</b>
	3	70	1,080	1600	1481	0,047	1411	0,0	<b>A</b>
B	4	139	1,060	541	510	0,273	371	9,7	<b>A</b>
	6	26	1,081	812	751	0,035	725	5,0	<b>A</b>
C	7	15	1,140	951	834	0,018	819	4,4	<b>A</b>
	8	174	1,060	1800	1698	0,103	1524	0,0	<b>A</b>
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	165	1,064	639	600	0,275	435	8,3	<b>A</b>
C	7+8	---	---	---	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV <sub>FZ,ges</sub>									<b>A</b>



## 2. Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 302 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> K2 K50 /Rohrerweg</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1-Fall /Planung            Uhrzeit: SPH VM</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s            Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,047	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,026	---
B	4 (3)	191	783	1,000	775	0,096	---
	6 (2)	99	992	1,000	992	0,025	---
C	7 (2)	119	1189	1,000	1189	0,010	0,989
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,049	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	78	1,081	1800	1665	0,047	1587	0,0	<b>A</b>
	3	41	1,017	1600	1573	0,026	1532	0,0	<b>A</b>
B	4	68	1,093	775	709	0,096	641	5,6	<b>A</b>
	6	23	1,061	992	935	0,025	912	3,9	<b>A</b>
C	7	12	1,000	1189	1189	0,010	1177	3,1	<b>A</b>
	8	80	1,096	1800	1642	0,049	1562	0,0	<b>A</b>
A	2+3	119	1,059	1728	1632	0,073	1513	0,0	<b>A</b>
B	4+6	91	1,085	997	919	0,099	828	4,3	<b>A</b>
C	7+8	92	1,084	1800	1661	0,055	1569	2,3	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									<b>A</b>



## 2. Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 292 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> K2 K50 Rohrerweg</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1-Fall Planung  Uhrzeit: SPH NM</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s  Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,035	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,018	---
B	4 (3)	224	743	1,000	725	0,059	---
	6 (2)	72	1036	1,000	1036	0,014	---
C	7 (2)	85	1242	1,000	1242	0,022	0,976
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,074	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	58	1,097	1800	1642	0,035	1584	0,0	<b>A</b>
	3	27	1,078	1600	1485	0,018	1458	0,0	<b>A</b>
B	4	40	1,070	725	678	0,059	638	5,6	<b>A</b>
	6	15	1,000	1036	1036	0,014	1021	3,5	<b>A</b>
C	7	27	1,026	1242	1211	0,022	1184	3,0	<b>A</b>
	8	125	1,062	1800	1696	0,074	1571	0,0	<b>A</b>
A	2+3	85	1,091	1732	1588	0,054	1503	0,0	<b>A</b>
B	4+6	55	1,051	951	905	0,061	850	4,2	<b>A</b>
C	7+8	152	1,055	1800	1706	0,089	1554	2,3	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									<b>A</b>





## 2. Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 207 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> K4 K50 /Anbindung Vorhaben</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1-Fall /Planung            Uhrzeit: SPH VM</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s            Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_f$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,040	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,006	---
B	4 (3)	176	802	1,000	773	0,007	---
	6 (2)	75	1031	1,000	1031	0,027	---
C	7 (2)	79	1252	1,000	1252	0,035	0,964
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,036	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	70	1,030	1800	1748	0,040	1678	0,0	<b>A</b>
	3	9	1,078	1600	1485	0,006	1476	0,0	<b>A</b>
B	4	5	1,140	773	678	0,007	673	5,3	<b>A</b>
	6	22	1,255	1031	822	0,027	800	4,5	<b>A</b>
C	7	38	1,147	1252	1091	0,035	1053	3,4	<b>A</b>
	8	63	1,033	1800	1742	0,036	1679	0,0	<b>A</b>
A	2+3	79	1,035	1774	1713	0,046	1634	0,0	<b>A</b>
B	4+6	27	1,233	1199	972	0,028	945	3,8	<b>A</b>
C	7+8	101	1,076	1800	1672	0,060	1571	2,3	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{FZ,ges}$									<b>A</b>



## 2. Leistungsfähigkeitsberechnungen

Beurteilung einer Einmündung mit Vorfahrtsregelung	
<p>Knotenverkehrsstärke: 238 Fz/h</p>	<p>außerorts, außerhalb von Ballungsräumen</p> <p>A-C /B  <b>Knotenpunkt:</b> K4 K50 /Anbindung Vorhaben</p> <p><b>Verkehrsdaten:</b> Datum: P1-Fall Planung            Uhrzeit: SPH NM</p> <p><b>Verkehrsregelung:</b> Zufahrt B: </p> <p><b>Zielvorgaben:</b> Mittlere Wartezeit <math>t_w = 45</math> s            Qualitätsstufe: D</p>

Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme							
Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. $G_i$ [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor $f_i$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	staufreier Zustand $p_0$
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,070	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,004	---
B	4 (3)	197	776	1,000	760	0,011	---
	6 (2)	124	953	1,000	953	0,037	---
C	7 (2)	126	1179	1,000	1179	0,020	0,980
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,031	---

Qualität der Einzel- und Mischströme									
Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität $C_i$ [Fz/h]	Auslastungs-grad $x_i$ [-]	Kapazitäts-reserve $R_i$ [Fz/h]	mittlere Wartezeit $w$ [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	121	1,035	1800	1740	0,070	1619	0,0	<b>A</b>
	3	5	1,140	1600	1404	0,004	1399	0,0	<b>A</b>
B	4	8	1,088	760	699	0,011	691	5,2	<b>A</b>
	6	31	1,135	953	840	0,037	809	4,5	<b>A</b>
C	7	19	1,221	1179	965	0,020	946	3,8	<b>A</b>
	8	54	1,026	1800	1755	0,031	1701	0,0	<b>A</b>
A	2+3	126	1,039	1790	1723	0,073	1597	0,0	<b>A</b>
B	4+6	39	1,126	1136	1009	0,039	970	3,7	<b>A</b>
C	7+8	73	1,077	1800	1672	0,044	1599	2,3	<b>A</b>
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									<b>A</b>

